

à la succursale de Flamierge. (Monit. du 17 mars 1873.)

57. — 11 MARS 1857. — Arrêté du ministre de l'intérieur portant : « La chasse aux chiens courants, sans armes à feu (chasse à courre), restera permise dans la province de Hainaut jusqu'au 31 mars inclusivement. » (Monit. du 15 mars 1873.)

58. — 12 MARS 1873. — Arrêté du ministre de l'intérieur. — Enseignement supérieur. — Bourses de voyage. — Règlement provisoire de l'examen sur les langues vivantes. (Monit. du 14 mars 1873.)

Le ministre de l'intérieur,

Vu l'article 42 de la loi du 1^{er} mai 1837 (*Pasin.*, n° 214), modifié par la loi du 30 décembre 1871 (*Pasin.*, n° 443);

Vu l'arrêté royal du 7 février 1873 (*Pasin.*, n° 54), autorisant le ministre de l'intérieur à régler provisoirement l'examen à subir par les aspirants-boursiers de voyage qui veulent justifier de la connaissance de l'allemand, de l'anglais, de l'italien ou de l'une de ces trois langues,

Arrête :

Art. 1^{er}. Les docteurs qui sollicitent une bourse de voyage seront admis, sur leur demande, à subir un examen sur l'allemand, l'anglais et l'italien, ou sur une ou deux de ces trois langues.

La demande sera faite, par eux, au président du jury qui leur remettra leur diplôme; elle mentionnera la langue ou les langues sur lesquelles ils désirent être examinés.

Art. 2. Cet examen aura lieu devant une commission de trois membres au moins, désignés par le ministre de l'intérieur. Les aspirants seront informés du jour où ils seront interrogés.

Art. 3. L'examen sera oral et consistera en deux épreuves, savoir : 1^o une traduction, en français ou en flamand, à livre ouvert, d'un prospectus allemand, anglais ou italien; 2^o une épreuve sommaire destinée à établir que l'aspirant possède l'usage pratique des langues précitées.

Art. 4. La durée de chacune de ces deux épreuves sera de dix minutes par langue étrangère.

Art. 5. La commission précitée siégera à Bruxelles.

Art. 6. Les indemnités de route, de séjour et

de séance seront liquidées d'après les dispositions organiques applicables aux jurys chargés de conférer les grades académiques.

DELCOUR.

59. — 14 MARS 1873. — Arrêté royal par lequel l'église de Saint-François, à Menin, est érigée en succursale. — Un traitement de 950 francs est attaché à cette succursale. (Monit. du 24 mars 1873.)

60. — 15 MARS 1873. — LOI qui approuve la convention du 26 octobre 1872, pour assurer le raccordement des chemins de fer Prince-Henri avec les chemins de fer belges, et celle du 31 janvier 1873, portant rachant, par l'Etat, des droits de la Grande-Compagnie du Luxembourg (1). (Monit. du 16 mars 1873.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. La convention conclue le 26 octobre 1872 (2), entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg, pour assurer le raccordement des chemins de fer Prince-Henri avec les chemins de fer belges, sortira son plein et entier effet.

Art. 2. Est approuvée la convention, en date du 31 janvier 1873 (2), conclue entre les ministres des travaux publics et des finances, au nom de l'État belge, et la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, stipulant tant pour elle

(1) *Séssion de 1872-1873.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs, texte du projet de loi et annexes. Séance du 4 février 1873, p. 189-199. — Rapport. Séance du 22 février 1873, p. 209-215.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances des 4 mars 1873, p. 612-628; 5 mars, p. 629-641; 6 mars, p. 642-653; 7 mars, p. 653-656 et 659-669; 8 mars, p. 657-658 et 669; 11 mars, p. 684-705; 12 mars, p. 705-722, et 13 mars, p. 723-737. — Adoption. Séance du 15 mars, p. 737.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 14 mars 1873, p. 9.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 14 mars 1873, p. 110 et suiv.

(2) Voy. le texte de ces conventions à la suite de la présente loi, annexes A et B.

que pour la Grande-Compagnie du Luxembourg, la Société des chemins de fer Prince-Henri et la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

Cette convention porte :

1° Le rachat, par l'État belge, des droits de la Grande-Compagnie du Luxembourg ;

2° La construction, par la Société des chemins de fer des Bassins houillers, pour compte de l'État belge, de diverses lignes de chemins de fer, savoir :

A. Un chemin de fer partant de Gembloux, sur la ligne de Bruxelles à Namur, et aboutissant à un point du chemin de fer de l'État entre Tamines et Jemeppe ;

B. Un chemin de fer prenant son origine à la station de Tamines, du chemin de fer de l'État, et aboutissant au chemin de fer de Namur à Givet, entre Dinant et la frontière française ;

C. Un chemin de fer qui, formant le prolongement du précédent, partira du point où celui-ci coupera la ligne de Namur à Givet, pour aller rejoindre le chemin de fer de Namur à Arlon, à ou près de Jemelle ;

D. Un chemin de fer partant de la ligne précédente, se dirigeant vers Athus en passant près de Beauraing, Paliseul, Florenville et Virton, et par la vallée de la Vire, avec un embranchement vers la frontière française, dans la direction de Gorcy ;

E. Un chemin de fer partant de la station de Bastogne et se raccordant au chemin de fer de Pepinster à la frontière du grand-duché de Luxembourg, à Gouvy ;

5° La concession, à la Société Prince-Henri, des chemins de fer indiqués ci-après :

A. Un chemin de fer formant le prolongement de la ligne de Pétange jusqu'aux gares établies ou à établir à Athus ;

B. Un chemin de fer partant de la station d'Autelbas et aboutissant à la frontière royale grand-ducale, dans la direction de Clemency, à la rencontre de la ligne de l'Attert ;

C. Un chemin de fer partant de la sta-

tion de Bastogne et aboutissant à la même frontière, dans la direction de Wiltz ;

4° Diverses conditions relatives aux relations des chemins de fer belges avec les chemins de fer de la Société des chemins de fer Prince-Henri.

5° La résiliation des deux conventions relatives à la concession de divers chemins de fer, intervenues, le 5 mai 1870, entre le ministre des travaux publics et la Société générale d'exploitation de chemins de fer et approuvées par la loi du 3 juin 1870.

Art. 3. Le gouvernement est autorisé à restituer immédiatement, après la promulgation de la présente loi :

1° Les cautionnements de 100,000 et de 200,000 francs, déposés par la Société générale d'exploitation de chemins de fer ou en son nom, en exécution des conventions dont il s'agit au 5° de l'article 2 ci-dessus ;

2° Le cautionnement d'un million de francs, avec intérêts échus, déposé à titre de garantie de la concession d'un réseau de chemins de fer dans la province de Luxembourg, octroyée, en exécution de la loi du 31 mai 1863, par arrêté royal du 20 mars 1864 ;

3° Le cautionnement de 100,000 francs, avec intérêts échus, déposé à titre de garantie de la concession d'un chemin de fer de Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre, octroyée en exécution de la loi du 24 juin 1853, par arrêté royal du 14 mai 1864.

Art. 4. Le gouvernement est autorisé à offrir, aux conditions et aux taux qu'il déterminera, l'échange des actions privilégiées et des obligations émises par la Grande-Compagnie du Luxembourg contre des obligations de l'État.

Art. 5. Il est également autorisé à déterminer le mode de comptabilité qui devra être adopté pour l'encaissement des créances actives et le paiement des créances passives de la Grande-Compagnie du Luxembourg au 31 décembre 1872, ainsi que de la gestion pour compte de l'État

depuis le 1^{er} janvier 1873 jusqu'à la fin de cette année.

Un compte spécial de ces opérations sera rendu aux chambres, dans le courant de la session de 1873 à 1874.

Art. 6. Le gouvernement se réservera la faculté de racheter après vingt ans les chemins de fer qui sont énumérés à l'art. 30 de la convention du 31 janvier 1873.

Le cas échéant, le rachat se fera aux conditions suivantes :

On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne du revenu des cinq années qui resteront après ce retranchement sera capitalisée à raison de 5 p. c., et on ajoutera une prime de 15 p. c.

Art. 7. Le gouvernement est autorisé à construire ou à concéder aux clauses et conditions qu'il déterminera :

1^o Un chemin de fer partant d'un point situé à proximité de Marche et aboutissant à la frontière prussienne, en passant près Viel-Salm;

2^o Un chemin de fer partant de Bastogne et aboutissant à la ligne de l'Ourthe.

Le gouvernement pourra reprendre l'exploitation de ces lignes à raison de 30 p. c. de la recette brute.

Art. 8. La présente loi sera exécutoire à partir du jour de sa publication au *Moniteur*.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre des travaux publics, M. F. MONCHEUR, et par le ministre des finances, M. J. MALOU.)

ANNEXE A.

Convention du 26 octobre 1872 relative au raccordement des chemins de fer belges au chemin de fer Prince-Henri, dans le grand-duché de Luxembourg.

Sa Majesté le roi des Belges et Sa Majesté le roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, animés du désir de procurer au commerce et aux relations entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg les avantages qui peuvent résulter de nouvelles communications par chemin de fer, ont

résolu de conclure une convention à cet effet et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le roi des Belges, le comte G.-B.-F.-C. d'Aspremont-Lynden, officier de l'ordre de Léopold, grand-croix de l'ordre de Charles III, etc., membre du sénat, son ministre des affaires étrangères, etc.;

Sa Majesté le roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, le baron F. de Blochausen, ancien directeur général, membre de la chambre des députés, officier de l'ordre royal grand-ducal de la Couronne de chêne et chevalier de l'Aigle rouge de Prusse de 2^e classe, etc.;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants :

Art. 1^{er}. Le chemin de fer projeté par l'État belge, de la frontière du grand-duché de Luxembourg vers le bassin de Charleroi, prendra son origine à ladite frontière, en un point où viendra aboutir le chemin de fer Prince-Henri.

Dans les six mois, ce point de raccordement sera déterminé, de commun accord, par les deux gouvernements.

Art. 2. Le gouvernement belge s'engage à accorder à la Société du chemin de fer Prince-Henri la concession de deux branches de chemin de fer, l'une partant de la frontière grand-ducale, près de Pétange, pour se raccorder à la station actuelle d'Athus; l'autre partant de ladite frontière, entre Pétange et Bettingen, pour se raccorder à la station d'Audelbas, du chemin de fer de la Grande-Compagnie du Luxembourg.

Art. 3. Les deux concessions mentionnées à l'article précédent seront accordées sous la réserve du droit de préférence appartenant à la Grande-Compagnie précitée.

Il est entendu que la Société concessionnaire du réseau du Prince-Henri présentera, en temps utile, au gouvernement belge, les plans et documents nécessaires à la mise en demeure de ladite compagnie, mise en demeure qui aura lieu dans le délai de deux mois à partir de l'approbation législative des présentes.

Si la Grande-Compagnie du Luxembourg n'use pas de son droit de préférence, la concession sera définitive à partir du jour où ce droit aura été purgé.

Art. 4. Il sera concédé, par le gouvernement grand-ducal, à la Société du chemin de fer Prince-Henri, qui s'est engagée à l'exécuter dans un délai de dix-huit mois à dater de ce jour, un raccordement reliant toutes les minières du bassin dit de la Madeleine à la ligne principale dudit chemin de fer.

Cette concession sera faite sans subvention, aux clauses et conditions du cahier des charges

du 27 février 1869, sauf les dispositions relatives au rayon des courbes, aux pentes et rampes, ainsi qu'au transport des personnes et de la poste, dispositions qui seront arrêtées ultérieurement.

Art. 5. Les embranchements industriels de la nature de celui prévu à l'article 4 ci-dessus seront considérés, quant à l'application des tarifs, comme faisant partie du réseau.

Art. 6. Le gouvernement grand-ducal s'engage à accorder à tout exploitant la concession nécessaire pour raccorder, à ses frais, ses minières au réseau Prince-Henri.

Il en sera de même dans le cas où un exploitant voudrait raccorder ses minières à un embranchement particulier déjà concédé.

Art. 7. Les dispositions qui font l'objet des articles 3, 4, 5 et 6 (§ 1^{er}), 7, 8, 9, 10 et 11 de la convention intervenue, le 22 juillet 1862, entre les deux gouvernements sont applicables aux chemins de fer dont il s'agit dans les présents arrangements.

Art. 8. La présente convention est conclue sous la réserve de l'approbation des pouvoirs législatifs.

Elle sera ratifiée et les ratifications en seront échangées le 31 décembre 1872, ou plus tôt si faire se peut (1).

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait en double original, à Bruxelles, le 26 octobre 1872.

(L. S.) Comte d'ASPREMONT-LYNDEN.

(L. S.) Baron DE BLOCHAUSEN.

ANNEXE B.

Convention du 31 janvier 1873 relative au rachat, par l'État belge, des droits de la Grande-Compagnie du Luxembourg à la construction de lignes nouvelles, etc.

gnie du Luxembourg à la construction de lignes nouvelles, etc.

Entre l'État belge, représenté par M. François Moncheur, ministre des travaux publics, et M. Jules Malou, ministre des finances,

Et la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, représentée par M. Simon Philippart, son administrateur délégué, stipulant:

A. Pour elle-même;

B. Pour la Grande-Compagnie du Luxembourg, en conformité de la délibération du conseil d'administration de cette Société, en date du 29 janvier 1873, ci-annexée;

C. Pour la Société des chemins de fer du réseau Prince-Henri, en conformité de la délibération de l'assemblée générale des actionnaires de cette société, en date du 31 janvier 1873, ci-annexée, et

D. Pour la Société générale d'exploitation de chemins de fer, en conformité de la délibération du conseil d'administration de cette société, en date du 24 janvier 1873, ci-annexée,

A été faite la convention suivante :

CHAPITRE PREMIER. — RACHAT DE LA GRANDE-COMPAGNIE DU LUXEMBOURG.

Art. 1^{er}. *Objet de la cession.* — La Grande-Compagnie du Luxembourg, au nom de laquelle stipule la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, cède et abandonne à l'État belge, qui accepte :

A. Tous les droits lui compétant sur les concessions de chemins de fer et sur la concession du canal de l'Ourthe, qui lui ont été cédées ou octroyées en Belgique, de telle sorte que, quant à ces concessions, l'État se trouvera, par l'effet de la présente cession, subrogé à tous les droits de la prédite compagnie, pour en jouir à son profit

(1) *Premier protocole additionnel à la convention conclue entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg, le 26 octobre 1872. (Monit. du 30 mars 1873.)*

Les circonstances n'ayant pas permis aux chambres législatives de Belgique de délibérer sur la convention du 26 octobre 1872 en temps utile pour que l'échange des ratifications et la mise à exécution de la convention pussent avoir lieu aux époques respectivement fixées à cet effet, le ministre des finances de S. M. le roi des Belges, stipulant pour le ministre des affaires étrangères empêché, et le plénipotentiaire de S. M. le roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, se sont réunis aujourd'hui et sont convenus de ce qui suit :

Les termes fixés pour l'échange des ratifications de la convention du 26 octobre 1872 et pour l'entrée en vigueur de cet arrangement sont respectivement prorogés de deux mois.

Fait à Bruxelles, en double original, le trente et

unième jour du mois de décembre mil huit cent soixante-douze.

(L. S.) J. MALOU. (S. S.) BON DE BLOCHAUSEN.

Second protocole additionnel à la convention conclue entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg, le 26 octobre 1872.

Les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, se sont réunis aujourd'hui et sont convenus de ce qui suit :

Les termes fixés pour l'échange des ratifications de la convention du 26 octobre 1872 et pour l'entrée en vigueur de cet arrangement, termes qui avaient été, de commun accord, prorogés de deux mois, sont de nouveau prorogés d'un mois.

Fait à Luxembourg, en double original, le 23 février 1873.

(L. S.) J. VAN DANNE. (L. S.) BON DE BLOCHAUSEN.

L'échange des ratifications a eu lieu à Luxembourg, le 15 mars 1873.

exclusif, tout comme si les prédites concessions avaient pris fin par l'expiration du terme y assigné.

Ces concessions ont fait l'objet notamment des arrêtés royaux des 1^{er} juillet 1827, 18 juin 1846, 29 janvier 1852 et 6 mars 1863.

Les chemins de fer actuellement en exploitation et compris dans cette cession sont les suivants :

1^o La ligne de Bruxelles à Namur et son raccordement au chemin de fer de l'Etat, à Bruxelles ;

2^o La ligne de Namur à Arlon et ses extensions vers les frontières de France et du grand-duché de Luxembourg ;

3^o La ligne de Liège à Marloie, par la vallée de l'Ourthe ;

4^o L'embranchement de Bastogne.

La partie de l'Ourthe actuellement canalisée, et comprise également dans la cession, s'étend de la Meuse à Comblain-au-Pont ;

B. La concession des mines de plomb, de cuivre et de fer, dite de *Durbuy*, octroyée par arrêté royal du 15 octobre 1828 à la Société anonyme du Luxembourg, aux droits de laquelle la Grande-Compagnie se trouve, et la concession des mines de pyrites de fer accordée à cette dernière, à titre d'extension, par arrêté royal du 28 juin 1862 ;

C. Les immeubles de la Grande-Compagnie du Luxembourg situés en dehors des limites des chemins de fer, du canal et des minières précités ;

D. Le matériel roulant, les outils, instruments et engins de toute espèce, le mobilier, les approvisionnements et les objets de toute nature qui, au moment de la cession, sont la propriété de la Grande-Compagnie du Luxembourg ;

E. Les créances actives, les espèces en caisse, les titres en portefeuille, etc., en un mot, toutes les valeurs actives de la Grande-Compagnie du Luxembourg.

L'Etat belge prendra à sa charge toutes les créances passives et tous les engagements contractés par la Grande-Compagnie du Luxembourg, y compris le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations émises par cette Société et non encore amorties.

Il payera, le 1^{er} avril 1873, aux actions ordinaires de la Grande-Compagnie du Luxembourg, une somme de 13 fr. 12 1/2 c. par action, qui leur est acquise comme dividende du second semestre de 1872.

Le bilan de l'actif et du passif de la Grande-Compagnie du Luxembourg à la date du 31 décembre 1872 sera fait avant le 31 mars 1873.

Il a été remis à l'Etat belge un état de situation au 31 décembre 1872, qui est ci-annexé. Le con-

seil d'administration de la Grande-Compagnie du Luxembourg en a certifié la conformité avec les écritures de la société.

Art. II. *Entrée en jouissance.* — L'Etat belge est entré, le 1^{er} janvier 1873, en jouissance de tout ce qui est abandonné et cédé conformément à l'article 1^{er} ci-dessus.

Art. III. *Prix de la cession.* — Pour prix de l'abandon et de la cession consentis par ce qui précède, l'Etat belge fera, en lieu et place de la Grande-Compagnie du Luxembourg, le service des intérêts et de l'amortissement de ses actions privilégiées.

En outre, à partir de l'année 1873 et jusques et y compris l'année 1930, il payera par termes semestriels, à chacune des 114, 460 actions ordinaires de la Grande-Compagnie, un revenu annuel de 22 francs.

Ces paiements seront effectués aux caisses de l'Etat belge.

Art. IV. *Rachat d'actions.* — L'Etat belge s'engage à offrir aux porteurs des actions ordinaires de la Grande-Compagnie du Luxembourg, jusqu'au 15 juin 1873, le remboursement de leurs actions, coupons de 1872 détachés, à raison de 350 francs par titre.

Le prix des actions dont les porteurs acceptent cette offre sera payé aux caisses de l'Etat, le 15 juin 1873, avec bonification d'une somme fixe de 10 francs par action, pour l'intérêt à cette date.

Art. V. *Exploitation provisoire.* — L'Etat belge ne prendra possession des chemins de fer, du canal et des minières qu'après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention. En attendant, l'exploitation se fera pour compte du gouvernement, par les soins de la Grande-Compagnie du Luxembourg.

La Compagnie rendra compte, à l'entière satisfaction du gouvernement, des recettes et des dépenses effectuées depuis le 1^{er} janvier 1873.

Art. VI. *Inventaires.* — L'Etat belge reconnaît avoir reçu communication :

1^o Des inventaires, dressés au 31 décembre 1872, du matériel, du mobilier, des approvisionnements, etc., de la Grande-Compagnie du Luxembourg ;

2^o Des copies certifiées conformes, avec un inventaire, des principaux marchés contractés par la Grande-Compagnie du Luxembourg et en cours d'exécution au 31 décembre 1872 ou à exécuter après cette époque.

Lors de l'entrée en possession des chemins de fer, du canal et des minières par l'Etat belge, il lui sera fait remise de tous les titres et documents que possède la Grande-Compagnie du Luxembourg.

CHAPITRE II. — LIGNES NOUVELLES.

Art. VII. *Désignation.* — La Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers s'engage à construire, pour le compte de l'Etat belge, et à lui livrer en état d'exploitation, sauf le matériel roulant et le mobilier des stations :

1° Un chemin de fer partant de Gembloux, sur la ligne de Bruxelles à Namur, et aboutissant à un point du chemin de fer de l'Etat entre Taminés et Jemeppe ;

2° Un chemin de fer prenant son origine à la station de Taminés, du chemin de fer de l'Etat, et aboutissant au chemin de fer de Namur à Givet, entre Dinant et la frontière française ;

3° Un chemin de fer qui, formant le prolongement du précédent, partira du point où celui-ci coupera la ligne de Namur à Givet, pour aller rejoindre le chemin de fer de Namur à Arlon, à ou près de Jemelle ;

4° Un chemin de fer partant de la ligne précédente, se dirigeant vers Athus, en passant près de Beauraing, Paliseul, Florenville et Virton, et par la vallée de la Vire, avec un embranchement vers la frontière française, dans la direction de Gorcey ;

5° Un chemin de fer partant de la station de Bastogne et se raccordant au chemin de fer de Pepinster à la frontière du grand-duché de Luxembourg, à Gouvy.

Art. VIII. *Conditions générales de construction.* — Les chemins de fer précités devront satisfaire et leur exécution est soumise aux clauses et conditions des articles 2 à 15 du cahier des charges relatif à la concession et à l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique, approuvé par le département des travaux publics le 20 février 1866, ainsi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges-type n° 125, approuvé le 30 octobre 1863 par le même département, le tout sous réserve des additions et modifications qui font l'objet des articles ci-après.

Un exemplaire des cahiers des charges précités restera joint à la présente convention.

Art. IX. *Présentation des plans.* — Les plans des chemins de fer énumérés plus haut seront dressés par les soins et aux frais de la Société des chemins de fer des Bassins houillers.

Le délai stipulé par l'article 2 du cahier des charges du 20 février 1866, pour la présentation des projets du tracé et du profil en long des chemins de fer à construire, est porté à un an et sera compté à partir du jour de la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

Dans le cas où les plans ne seraient pas soumis à l'approbation du département des travaux publics dans les délais prescrits par l'article 3 du cahier des charges du 20 février 1866 et par l'ali-

née précédent, la Société des chemins de fer des Bassins houillers sera déchue du droit de construire les chemins de fer dont il s'agit, à moins que ces délais n'aient été prorogés par le gouvernement. En cas de déchéance, le cautionnement prévu à l'article 29 sera acquis à l'Etat.

Art. X. *Caractère du contrat.* — Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien et la réparation des chemins de fer et de leurs dépendances seront exclusivement et sans exception à la charge de la Société des Bassins houillers du Hainaut, jusqu'à la réception définitive.

Cette condition doit être considérée comme la base du contrat et elle sera entendue dans son sens le plus large, la Société des Bassins houillers étant censée avoir examiné toutes les données sur lesquelles l'entreprise repose et s'être rendu compte de la possibilité de faire les expropriations, les fournitures et les travaux de toute nature prévus ou non prévus, nécessaires à l'établissement des lignes dont il s'agit. Le gouvernement ne pourra, dans aucun cas, être rendu responsable des lacunes ou des imperfections dont les plans et projets pourraient se trouver entachés ou des difficultés qui pourraient surgir dans leur exécution.

Art. XI. *Pentes et rampes.* — *Terrassements.* — Le maximum d'inclinaison des pentes et rampes est fixé à seize millimètres par mètre. Cette inclinaison pourra être augmentée dans des cas tout à fait exceptionnels et si le gouvernement juge que cela est nécessaire à raison de la configuration du terrain.

Dans des circonstances tout à fait exceptionnelles également, le rayon des courbes aux abords des stations pourra être réduit à 250 mètres.

Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés sur la largeur nécessaire pour établir une double voie.

Les terrassements entre les stations ne seront exécutés que pour une seule voie, sauf l'exception prévue par l'alinéa 2 de l'article suivant.

Les terrassements seront exécutés d'une manière complète pour les stations, gares d'évitement, bifurcations, raccords, etc.

Chaque fois que la Société des Bassins houillers le jugera convenable, elle pourra, pour la formation des remblais, opérer le déblai de tout ou partie des terrains de la seconde voie, à condition toutefois de dresser les talus à l'inclinaison voulue ; de même, dans le cas où le cube à déblayer dans les tranchées excéderait le remblai à simple voie, elle aura le droit d'élargir ces remblais de manière à former la seconde voie, en mettant les talus à l'inclinaison voulue.

La Société des Bassins houillers aura également la latitude de faire, à ses frais, les emprunts ou dépôts qu'elle jugera utiles à l'exécution des travaux, en se soumettant aux obligations résultant des cahiers des charges.

Art. XII. *Voie.* — Les chemins de fer à construire seront pourvus d'une voie unique en dehors des stations et des gares d'évitement.

La partie comprise entre la gare de bifurcation projetée entre Agimont et Hastières et la bifurcation des lignes vers Athus et vers Jemelle, qui comporte environ neuf kilomètres, sera munie d'une seconde voie. Aux abords des bifurcations, le gouvernement pourra exiger la construction de la double voie sur une étendue maxima de 200 mètres.

Art. XIII. *Rails, billes, excentriques, etc.* — Les rails seront du modèle Vignole.

Les rails, de même que les éclisses, boulons, plaques de joint et crampons, seront, sous tous les rapports, conformes aux modèles employés actuellement par l'administration des chemins de fer de l'Etat.

Dans les marchés qu'elle passera pour la fourniture des rails et accessoires, la Société des Bassins houillers stipulera toutes les conditions de fabrication, d'essai et de garantie que l'administration des chemins de fer de l'Etat insère actuellement dans ses cahiers des charges.

L'administration des chemins de fer de l'Etat fera suivre, par ses agents, la fabrication des rails; les fabricants seront tenus de leur donner, à cet effet, tous les renseignements qui leur seront demandés, la Société des Bassins houillers s'engageant à introduire cette clause dans ses contrats de fournitures.

Les billes seront en chêne; elles satisferont, sous le rapport de la qualité du bois, des dimensions, etc., à toutes les conditions que l'administration des chemins de fer insère actuellement dans ses cahiers des charges.

Un cinquième des billes pourra avoir 0m,12 sur 0m,24 ou 0m,125 sur 0m,25, à la condition qu'il y ait un nombre égal de billes de 0m,14 sur 0m,28 ou de 0m,135 sur 0m,27.

Elle seront préparées à la érôsote et satisferont, sous ce rapport, à toutes les conditions exigées par l'administration pour les billes qu'elle fait préparer elle-même.

L'Etat fera suivre cette préparation par ses agents.

Il sera fait emploi de sept billes par rail de 6 mètres.

Les billes auront les écartements admis par l'administration des chemins de fer de l'Etat.

Les billes que l'on emploiera dans les traverses à niveau à contre-rails seront en bois de chêne

équarri de 2m,60 de longueur, 0m,32 de largeur et 0m,16 de hauteur.

Les bois spéciaux pour les excentriques, les croisements et les traversées de voies, ainsi que pour les parties de voies comprises entre les excentriques, d'une part, et les croisements et traversées de voies, d'autre part, seront en chêne et auront les dimensions prescrites par le département des travaux publics.

Les excentriques, les croisements, les traversées de voies, les plaques tournantes pour locomotives, les ponts à bascule, les grues fixes de chargement, seront en tous points conformes aux derniers modèles adoptés par l'administration des chemins de fer de l'Etat ou à adopter, le cas échéant, par cette administration, avant que la Société des Bassins houillers contracte des marchés pour les fournitures de l'espèce.

Dans les contrats relatifs à ces marchés, la Société des Bassins houillers stipulera, à l'égard de la nature et de la qualité des matériaux, de la fabrication, du mode de réception, etc., toutes les conditions que l'administration des chemins de fer de l'Etat insère elle-même dans ses cahiers des charges pour les fournitures de l'espèce.

La réception des matériaux dont il s'agit au présent article sera faite directement par les agents de l'administration, absolument comme si les marchés étaient conclus entre l'Etat et les divers fournisseurs de la Société des Bassins houillers.

Art. XIV. *Interdiction d'utiliser le matériel des voies définitives à la construction des voies provisoires.* — Le matériel destiné à la construction des voies définitives ne pourra pas être employé à l'établissement des voies provisoires. Il est fait exception pour les voies à poser sur le couronnement du corps de la route et destinées au transport sur place du ballast.

Art. XV. *Signaux des bifurcations.* — Les bifurcations seront armées de signaux et d'appareils de sécurité du système Saxby et Farmer, actuellement en usage, ou de tout autre système au choix du gouvernement, mais qui ne soit pas d'un prix supérieur.

A proximité de chaque bifurcation, il sera construit une habitation pour le signaleur.

Ces habitations seront semblables à celles construites aux passages à niveau.

Art. XVI. *Passages à niveau et maisonnettes.* — Les maisonnettes seront établies conformément au plan adopté par le département des travaux publics, le 12 juin 1872.

Chaque passage à niveau sera pourvu d'une double barrière, destinée à fermer le railway de chaque côté du chemin de fer.

La Société des Bassins houillers se conformera

aux modèles admis par l'administration des chemins de fer de l'Etat, tant pour les barrières aux abords des stations que pour celles qui seront établies en pleine voie.

Aux points où le chemin de fer traversera à niveau une route ordinaire ou un chemin de grande communication, il sera placé un ou deux réverbères sur candélabres en fonte de fer, selon qu'il en sera décidé par le département des travaux publics.

Art. XVII. *Voies et gares communes, stations et halles intermédiaires.* — La Société des chemins de fer des Bassins houillers n'aura à intervenir dans aucune dépense d'installation ou d'agrandissement des voies et gares communes avec les chemins de fer exploités par l'Etat. Par contre, elle devra, à ses frais, procurer à l'Etat la communauté des gares et des voies avec les lignes de Namur à Givet, de Chimay et de Marbehan à Virton.

Entre Hastières et Agimont, il sera établi, sur la ligne de Namur à Givet, une gare de bifurcation, qui devra être suffisante pour subvenir aux besoins des échanges et avoir toutes les installations nécessaires au service du chemin de fer de l'Etat.

Indépendamment des stations dont il s'agit aux paragraphes précédents, il sera établi sur l'ensemble des lignes et aux endroits à fixer par le département des travaux publics :

Trois stations-type n° 3 conformes au projet déposé sous le n° 1 ;

Six stations-type n° 2 conformes au projet déposé sous le n° 2 ;

Six stations-type n° 1 conformes au projet déposé sous le n° 3 ;

Cinq haltes conformes au projet déposé sous le n° 4.

La superficie des stations et haltes aura 50 ares de plus qu'il n'est porté aux plans ci-dessus visés. Les bâtiments et dépendances de ces stations et haltes seront établis conformément aux projets déposés sous les nos 5 à 12 aux archives du département des travaux publics.

Il est entendu que les plans des stations, déterminés comme il vient d'être dit, ne se rapportent qu'au service des voyageurs et des marchandises, et que les plans de celles de ces stations qui devront recevoir des remises aux locomotives et des installations pour l'alimentation d'eau des locomotives seront complétés et agrandis en conséquence.

Outre les stations et haltes convenues, une somme de 100,000 francs sera employée par la Société des chemins de fer des Bassins houillers à la construction de haltes aux points qui seront indiqués par le gouvernement.

Il sera construit, dans les stations et haltes à

indiquer par le département des travaux publics, des remises pouvant contenir en tout quarante locomotives, à raison de 15 mètres de longueur de voie par locomotive.

Ces remises seront pourvues de fosses, chèvres, établis et forges en raison de l'importance de chacune d'elles, ainsi que de toutes les dépendances d'une installation de ce genre, telles que bureaux, magasins, parc à combustibles, grande plateforme pour tourner les locomotives et tenders, etc., etc.

Il sera établi, aux stations et haltes à désigner par le gouvernement, au maximum onze installations complètes pour l'alimentation d'eau des locomotives.

Ces installations comprendront le château d'eau, le puits ou prise d'eau, les pompes à vapeur et accessoires, le réservoir de 75 à 150 mètres cubes de capacité, selon les cas, les conduites, les grues et autres dépendances.

Art. XVIII. *Trottoirs et voies charretières.* — Les trottoirs seront construits en pavés spéciaux à tête plate, dits pavés de trottoirs, provenant des carrières de l'Ourthe ou d'autres carrières donnant des produits équivalents.

Les voies charretières seront établies en pavés provenant des carrières de Quenast, de Lessines, de l'Ourthe, de la Gueule-du-Loup près de Namur, d'Yvoir près de Dinant, ou de toutes autres agréées par le département des travaux publics, donnant des produits similaires ou équivalents.

Art. XIX. *Chemins et abords des stations.* — La Société des Bassins houillers construira, à ses frais, les chemins, ouvrages et pavages nécessaires aux abords des stations, tant pour former les places de stationnement que pour relier lesdites stations aux voies de communication existantes.

Les chemins que la Société des Bassins houillers aura à ouvrir ne devront pas avoir une longueur moyenne de plus de 150 mètres au delà de la place de stationnement.

Les places de stationnement auront, en longueur et largeur, des dimensions appropriées aux localités.

La Société des Bassins houillers présentera, en ce qui concerne les ouvrages faisant l'objet des paragraphes qui précèdent, des plans et profils complets, et se conformera aux instructions qui lui seront données par le département des travaux publics.

Art. XX. *Douane.* — La Société des chemins de fer des Bassins houillers établira, pour le service de la douane, dans les stations situées dans le rayon réservé, les locaux que l'administration jugera nécessaires.

Art. XXI. *Plantation des haies à faire par l'Etat.* — L'administration des chemins de fer de l'Etat se

chargera de la plantation des haies, moyennant payement, par la Société des Bassins houillers, d'une somme calculée à raison de soixante-cinq centimes (65 c.) par mètre courant de haie à établir.

Le montant partiel de ce qui devra être versé de ce chef, pour chaque ligne, section ou embranchement, sera exigible dès l'achèvement des terrassements du corps de la route.

Art. XXII. *Réception provisoire des travaux.* — Dès que, pour chacune des lignes à construire, les travaux de la route, de ses stations et de ses dépendances seront entièrement achevés, la Société des Bassins houillers en donnera connaissance à l'administration des chemins de fer de l'Etat, qui, s'il y a lieu, procédera à la réception provisoire des travaux.

Cette réception provisoire pourrait néanmoins avoir lieu, au gré de l'administration, alors que certaines parties du corps de la route nécessiteraient l'emploi d'ouvrages spéciaux de consolidation ou alors qu'on n'aurait pas encore pu apprécier le degré d'efficacité de ceux qui auraient été exécutés; seulement, dans ce cas, la réception provisoire ne serait faite que sous réserve.

Il pourra en être de même dans le cas où certains ouvrages et dépendances de la route ou des stations ne seraient pas achevés.

A partir du jour de la réception provisoire, et ce jusqu'à la réception définitive, qui aura lieu un an après, la Société des Bassins houillers entretiendra, à ses frais, les terrassements et ouvrages d'art, ainsi que les bâtiments et dépendances de la route et des stations. En ce qui concerne les bâtiments, elle n'aura pas à supporter les frais résultant des réparations dites locatives.

Quant à la voie proprement dite, la main-d'œuvre qu'occasionnera son entretien sera exclusivement à la charge de l'Etat; mais la Société des Bassins houillers fournira, dans les dépôts à désigner par l'administration, le ballast nécessaire pour rétablir, jusqu'à la réception définitive, la voie à la hauteur fixée par les profils en long et en travers. A l'expiration de cette période, tout l'exédant de ballast approvisionné restera la propriété de la Société des Bassins houillers, mais pourra être repris par l'administration des chemins de fer de l'Etat, à un prix à convenir sur des bases équitables.

Si, après la réception provisoire et jusqu'à l'époque fixée pour la réception définitive, les travaux dont l'entretien incombe à la Société des Bassins houillers ne sont pas maintenus en parfait état, le gouvernement pourra pourvoir comme il l'entendra audit entretien, aux frais de la Société.

La Société des Bassins houillers pourra se libérer des engagements pris dans les trois alinéas

précédents en versant au trésor une somme à forfait, à convenir dans chaque cas.

Art. XXIII. *Réception définitive des travaux.* — Dans le cas où les conditions stipulées au présent cahier des charges auraient été remplies et pour autant que tous les ouvrages dont l'établissement et l'entretien incombent à la Société des Bassins houillers se trouveraient à l'état de parachèvement complet, il sera procédé à leur réception définitive, et, à partir de la date de cette réception, cessera toute responsabilité de la part de la Société.

Si, à l'époque fixée pour la réception définitive, il reste à exécuter des travaux de parachèvement qui n'offrent aucun caractère d'urgence et qui soient de nature à ne pouvoir être terminés convenablement que par le service de l'exploitation, l'Etat pourra être substitué aux obligations de la Société des Bassins houillers, moyennant payement, par elle, d'une somme à convenir, somme qui résultera d'une évaluation contradictoire des ouvrages et fournitures restant à effectuer.

Dans ce cas, il sera procédé à la réception définitive, absolument comme si le chemin de fer se trouvait dans les conditions prévues au premier paragraphe du présent article.

Après la réception définitive, la Société des chemins de fer des Bassins houillers remettra à l'Etat tous les plans et titres de propriété.

Art. XXIV. *Réception provisoire et définitive à appliquer à des sections partielles.* — Dans le cas où des sections des lignes à construire seraient susceptibles d'être livrées à l'exploitation, on pourra appliquer à ces sections, considérées isolément, toutes les conditions de réception provisoire et de réception définitive formulées aux articles qui précèdent, quant à l'ensemble des lignes projetées, et ce, en ce sens que chaque section ouverte à la circulation sera envisagée comme si le présent cahier des charges ne se rapportait qu'à cette section seulement.

Art. XXV. *Prix des travaux.* — Pour prix des travaux faisant l'objet de la présente entreprise, l'Etat belge payera, par kilomètre, à la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers, une somme de huit mille francs de rente belge, quatre, trois ou deux et demi pour cent, à son choix.

Le gouvernement aura, à toute époque, le droit de les payer à raison de deux cent mille francs par kilomètre.

Pour prix des travaux d'établissement de la seconde voie prévue au 2^e alinéa de l'article XII, l'Etat payera un supplément de rente belge de deux mille francs par kilomètre, ou un capital de cinquante mille francs par kilomètre, à son choix.

Les paiements auront lieu sur le pied de deux cent mille francs pour huit mille francs de rente

par kilomètre, au fur et à mesure de l'exécution des travaux, de l'achat des terrains et de la remise des approvisionnements à pied d'œuvre.

Sur chaque certificat, il sera fait une retenue de quinze pour cent, dont le tiers sera remboursé lors de la réception provisoire, et le surplus lors de la réception définitive de chaque ligne ou section.

Le montant de chaque certificat ne pourra pas être inférieur à 500,000 francs.

Art. XXVI. Longueur des lignes. — Pour déterminer le prix à payer en conformité de l'article précédent, les longueurs des lignes seront comptées en mètres, entre les points indiqués ci-après :

Pour la ligne de Gembloux à Jemeppe, entre les aiguilles des raccordements, d'une part, avec le chemin de fer du Luxembourg, à Gembloux, et, d'autre part, avec le chemin de fer de l'Etat, entre Tamines et Jemeppe ;

Pour le chemin de fer de Tamines à la Meuse, entre les aiguilles du raccordement avec le chemin de fer de l'Etat, d'une part, et le milieu de la gare de bifurcation à construire entre Hastières et Agimont, d'autre part ;

Pour le chemin de fer de la Meuse à Jemelle, entre le milieu de la gare de bifurcation précitée, d'une part, et les aiguilles du raccordement avec le chemin de fer du Luxembourg, à ou près de Jemelle, d'autre part ;

Pour la section comprise entre Heer et la ligne de Marbehan à Virton, du chemin de fer repris au 4^e de l'article 7 ci-dessus, entre les aiguilles du raccordement avec le chemin de fer repris au 3^e du même article, d'une part, et le milieu de la station commune avec le chemin de fer de Virton, d'autre part ;

Pour l'autre partie du même chemin de fer, entre le milieu de la station précitée, d'une part, et les aiguilles du raccordement près de la station d'Athus, d'autre part ;

Pour l'embranchement se dirigeant vers Gorcy, entre les aiguilles du raccordement de cet embranchement avec la ligne précitée et la frontière de France ;

Pour le chemin de fer de Bastogne à Gouvy, entre le point de jonction de cette ligne avec la ligne de Libramont à Bastogne, à l'extrémité de la station de Bastogne, d'une part, et les aiguilles du raccordement avec la ligne de Pepinster à Gouvy, d'autre part.

Art. XXVII. Ordre d'exécution des lignes. — Le gouvernement se réserve de régler l'ordre suivant lequel aura lieu l'exécution des lignes à construire par la Société des chemins de fer des Bassins houillers. Il devra le faire connaître dans un délai de trois mois, à partir de la loi portant approbation de la présente convention.

Art. XXVIII. Durée des travaux. — L'ensemble des ouvrages de tous genres à exécuter pour l'établissement des chemins de fer dont il s'agit sera terminé dans le délai de quatre ans, après l'approbation des plans définitifs.

Les délais pour chaque ligne sont fixés de la manière suivante :

1^o Le chemin de fer de Tamines à la Meuse et de la Meuse à Jemelle (2^e et 3^e de l'art. VII), quatre ans ;

2^o La section comprise entre le chemin de fer de Marbehan à Virton et Athus du chemin de fer repris au 4^e de l'article VII, dix-huit mois ;

3^o Le chemin de fer de Gembloux à Jemeppe (1^o de l'article VII), deux ans ;

4^o Le chemin de fer de Bastogne à Gouvy (5^e de l'article VII), deux ans ;

5^o La section comprise entre Heer et Virton du chemin de fer repris au 4^e de l'article VII, trois ans.

Le délai, pour les lignes n^{os} 1 et 2 ci-dessus, partira de l'approbation des plans ; celui des lignes n^{os} 3, 4 et 5, de l'ordre que donnera le département des travaux publics de mettre la main à l'œuvre, ordre qui devra être donné en temps utile pour que les lignes soient achevées dans le délai fixé au premier alinéa du présent article.

La Société devra maintenir à l'œuvre le nombre d'ouvriers qui sera jugé nécessaire par les agents du gouvernement pour assurer l'achèvement des chemins de fer aux époques fixées.

Art. XXIX. Cautionnement. — Pour assurer l'exécution des engagements résultant des stipulations qui précèdent, la Société des chemins de fer des Bassins houillers a versé un cautionnement de douze cent mille francs (fr. 1,200,000), qui sera successivement remboursé, proportionnellement à la longueur des lignes ou sections mises en exploitation.

CHAPITRE III. — CONCESSIONS ACCORDÉES À LA SOCIÉTÉ DU RÉSEAU PRINCE-HENRI.

Art. XXX. Énumération des lignes concédées. — La Société des chemins de fer du réseau Prince-Henri, pour laquelle stipule la Société des chemins de fer des Bassins houillers, s'engage à construire à ses frais, risques et périls :

1^o Un chemin de fer formant le prolongement de la ligne de Pétange jusqu'aux gares établies et à établir à Athus ;

2^o Un chemin de fer partant de la station d'Autelbas et aboutissant à la frontière royale grand-ducale, dans la direction de Clémency, à la rencontre de la ligne de l'Attert ;

3^o Un chemin de fer partant de la station de Bastogne et aboutissant à la même frontière, dans la direction de Wiltz.

Cette dernière concession ne sortira ses effets que pour autant que la concession de la ligne qui doit en former le prolongement au delà de la frontière du grand-duché de Luxembourg soit accordée par le gouvernement royal grand-ducal. Elle sera considérée comme non avenue si le prolongement n'est pas décrété dans le délai de trois ans, à partir de la date de l'arrêté royal de concession qui interviendra à la suite de la présente convention. (Voy., ci-après, l'arrêté royal du 23 avril 1873.)

Ce délai pourra être prorogé de commun accord.

Art. XXXI. Conditions de la concession. — La concession des chemins de fer indiqués à l'article précédent est accordée aux clauses et conditions du cahier des charges relatif à la concession et à l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique, approuvé par le département des travaux publics le 20 février 1866, déjà visé, sauf les modifications ci-après.

Art. XXXII. Durée de la concession. — La concession aura pour terme la durée de la concession du réseau Prince-Henri dans le grand-duché de Luxembourg.

Art. XXXIII. Intervention dans les gares communes. — La Société du réseau Prince-Henri n'aura à intervenir dans aucune dépense pour l'entrée des lignes concédées dans les stations d'Audelbas, d'Athus et de Bastogne.

Art. XXXIV. Conditions de raccordement. — Les conditions de raccordement de ces lignes à celles qui en forment ou doivent en former le prolongement dans le grand-duché de Luxembourg feront l'objet de conventions à conclure par le gouvernement belge avec le gouvernement royal grand-ducal.

Art. XXXV. Durée des travaux. — Les ouvrages de tous genres à exécuter pour l'établissement des chemins de fer d'Athus et d'Audelbas à la frontière du grand-duché de Luxembourg seront terminés dans le délai de six mois après la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

Ceux du chemin de fer de Bastogne dans la direction de Wiltz seront terminés dans le délai de six mois après l'approbation des plans définitifs, sous réserve de l'octroi du prolongement de la concession sur le territoire royal grand-ducal.

Art. XXXVI. Frais de surveillance. — Par dérogation à l'article 28 du cahier des charges précité, la Société du réseau Prince-Henri n'aura à payer aucun frais de surveillance administrative.

Art. XXXVII. Cautionnement. — Pour assurer l'exécution des engagements résultant des dispositions qui précèdent, la Société du réseau Prince-Henri a versé un cautionnement de vingt mille francs, qui sera remboursé immédiatement après la

mise en exploitation des lignes d'Athus et d'Audelbas.

Art. XXXVIII. Tarifs. — Les trois lignes à construire seront considérées, au point de vue des tarifs, comme faisant partie du réseau concédé dans le grand-duché de Luxembourg à la Société du réseau Prince-Henri.

CHAPITRE IV. — RELATIONS AVEC LE RÉSEAU PRINCE-HENRI.

Art. XXXIX. Matériel et tarifs. — La Société du réseau Prince-Henri, pour laquelle stipule la Société des chemins de fer des Bassins houillers, s'engage à recevoir tout le matériel de transport de l'Etat belge qui serait envoyé soit en chargement soit en déchargement, sur les lignes d'Athus et d'Audelbas à Esch et sur tous les embranchements se rattachant à ces lignes.

Elle réduira, pour le parcours effectué sur ces lignes et embranchements, tant à l'aller qu'au retour, de cinq à quatre centimes la taxe spécifiée à l'article XVII de son cahier des charges, pour la seconde catégorie de la quatrième classe des marchandises.

Elle ne comptera que le *minimum* de sept kilomètres pour les transports jusqu'à Athus des minerais empruntant, pour se rendre en Belgique par cette voie, l'embranchement de la Madeleine.

Art. XL. Fourniture du matériel par l'Etat belge. — Par contre, l'Etat belge fournira à la Société du réseau Prince-Henri tout le matériel qui sera nécessaire pour le transport des grosses marchandises de ces lignes et embranchements se dirigeant sur la Belgique par la voie d'Athus et d'Audelbas et réciproquement, sans que la Société ait à payer aucune redevance du chef de l'emploi de ce matériel, sauf les indemnités habituelles pour chômage et avaries.

Les délais et les conditions techniques de l'emploi de ce matériel seront réglés de commun accord d'après les usages.

Ce matériel ne pourra être employé au service intérieur, même dans la direction du retour.

Art. XLI. Achat de matériel. — La Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut déclare qu'elle a en construction le matériel de transport suivant, qui était destiné au service international du réseau Prince-Henri avec la Belgique :

1° Cinq cents waggons de dix tonnes, pour le transport des charbons et minerais.

Un cinquième de ces waggons doit être muni de frein à vis ;

2° Douze cents waggons pouvant contenir dix tonnes de coke ou quinze tonnes de minerais ou charbons.

Un cinquième de ces waggons doit être muni de frein à vis.

Les plans de ces deux espèces de waggon ont été déposés aux archives du département des travaux publics et signés par les deux parties contractantes, et devront répondre aux conditions des cahiers des charges de l'Etat.

La Société livrera à l'Etat belge, avant le 31 décembre prochain, les cinq cents waggon de dix tonnes, au prix de 3,250 francs par wuggon, avec majoration de 450 francs par wuggon pour ceux qui sont munis de frein à vis.

L'Etat belge pourra prendre livraison des douze cents autres, au prix de 4,300 francs par wuggon, avec majoration de 500 francs pour ceux qui sont munis de frein à vis. L'Etat devra se prononcer avant le 1^{er} avril 1873. S'il use de son option, les waggon dont il s'agit seront livrés à la station de Malines au plus tard avant le 31 décembre 1873, pour une moitié, et avant le 1^{er} juillet 1874, pour l'autre moitié.

Art. XLII. *Tarifs internationaux.* — Les transports de marchandises entre le réseau de l'Etat belge et ses correspondants et le réseau Prince-Henri et ses correspondants seront taxés d'après les tarifs les plus favorables établis par les deux administrations pour les transports internationaux vers le grand-duché, et réciproquement.

La direction des transports sera déterminée par la taxe la moins élevée depuis la station d'origine jusqu'à la destination définitive, et réciproquement.

Art. XLIII. *Intervention dans les dépenses d'entretien, etc., des gares communes.* — La Société du réseau Prince-Henri n'aura à intervenir dans aucune dépense d'extension, d'entretien et d'exploitation des gares d'Athus, d'Audelbas et de Bastogne.

Art. XLIV. *Durée de la convention.* — Les dispositions du présent chapitre sortiront leurs effets dès que le réseau Prince-Henri sera rattaché, soit à Athus, soit à Audelbas, aux lignes de la Grande-Compagnie du Luxembourg.

Elles seront appliquées pendant toute la durée des concessions de ce réseau.

CHAPITRE V. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. XLV. *Résiliation de traités avec la Société générale d'exploitation.* — La convention du 5 mai 1870, relative à la concession définitive du chemin de fer de Taminés à la Meuse, approuvée par la loi du 3 juin 1870, et la convention du 3 mai 1870, relative à la concession provisoire de divers chemins de fer dans le Luxembourg, seront résiliées si la présente convention est approuvée par les chambres.

Dans ce cas, les cautionnements déposés pour les deux lignes seront restitués à qui de droit et le procès pendant devant la cour d'appel de

Bruxelles sera mis à néant, chaque partie supportant les frais qu'elle a faits.

Art. XLVI. *Approbation par la Grande-Compagnie du Luxembourg.* — Le chapitre 1^{er} de la présente convention sera soumis à l'approbation des actionnaires de la Grande-Compagnie du Luxembourg, avant le 20 février 1873.

Art. XLVII. *Approbation par la législature.* — Le ministre des travaux publics et le ministre des finances acceptent les stipulations, les engagements et la résiliation qui précèdent et s'engagent à soumettre la présente convention à l'approbation de la législature.

La présente convention sera considérée comme non avenue si les chambres ne l'approuvaient pas avant le 15 mars 1873 ou l'approuvaient à des conditions autres que celles qui y sont stipulées, à moins que, dans ce cas, la Société des Bassins houillers ne les accepte.

Art. XLVIII. *Enregistrement.* — La présente convention et ses annexes seront enregistrées au droit fixe de 2 fr. 20 c.

Fait en double à Bruxelles, le 31 janvier 1873.

Le ministre des finances,

J. MALOU.

Le ministre des travaux publics,

F. MONCHEUX.

La Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut,

L'administrateur délégué,

S. PHILIPPART.

61. — 15 MARS 1873. — Arrêté du ministre des finances concernant l'exécution des art. 1, 2 et 4 de la convention du 31 janvier 1873 qui précède. (Monit. du 16 mars 1873.)

Le ministre des finances,

Vu la loi du 15 mars 1873, portant approbation de la convention du 31 janvier précédent, relative au rachat, par l'Etat belge, des droits de la Grande-Compagnie du Luxembourg;

Vu les articles 1^{er}, III et IV de cette convention;

Volant pourvoir aux mesures d'exécution que comportent ces dispositions,

Arrête :

Art. 1^{er}. Le paiement du dividende de 13 fr. 12 1/2 c. attribué, par la convention du 31 janvier 1873, aux actions ordinaires de la Grande-Compagnie du Luxembourg, pour le 2^e semestre de 1872, ainsi que de l'intérêt de 12 fr. 50 c. dû par action privilégiée, pour le même semestre,