

tions et les dimensions des bâtiments aux recettes exigées par ledit cahier des charges.

Les bâtiments des stations et haltes pourront être construits avec simplicité et projetés de manière à permettre des agrandissements successifs. Ces bâtiments devront être agrandis lorsque le département des travaux publics l'aura reconnu nécessaire.

Art. 7. Les dimensions des maisonnettes de garde fixées par le cahier des charges pourront également être réduites par le gouvernement, qui se réserve, en outre, de désigner les passages à niveau qui devront être desservis par une maisonnette de garde et ceux qui pourront l'être par une simple loge.

Art. 8. Le gouvernement autorisera, au surplus, les concessionnaires à introduire dans l'exécution de tous les ouvrages telles économies qu'il jugera compatibles avec les intérêts de la sécurité publique et d'une bonne et régulière exploitation du chemin de fer.

Art. 9. Le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention sera achevé et livré à l'exploitation dans un délai de deux ans à partir de la date de l'arrêté de concession de la section néerlandaise.

Art. 10. Les concessionnaires devront maintenir à l'œuvre le nombre d'ouvriers qui sera jugé nécessaire par les agents de l'administration pour assurer l'achèvement du chemin de fer dans le délai mentionné à l'article précédent.

Art. 11. La concession des péages dont il est fait mention à l'article 34 du cahier des charges est accordée pour un terme de quatre-vingt-dix ans à partir de la date de la mise en exploitation du chemin de fer.

Art. 12. Les frais de surveillance à payer aux termes de l'article 28 du cahier des charges sont fixés :

1° Pendant la durée des travaux de construction, à 1,000 francs par an ;

2° Pendant la durée de l'exploitation, à 250 fr. par an.

Art. 13. Pour assurer l'exécution des engagements résultant de la présente convention, les contractants de deuxième part ont versé un cautionnement de 100,000 francs, qui demeurera affecté et qui sera remboursé ainsi qu'il est dit à l'article 18 du cahier des charges.

Art. 14. Cette convention sera considérée comme non avenue et le cautionnement déposé sera restitué dans le cas où le gouvernement néerlandais n'accorderait pas, dans un délai de deux ans à partir de la date de la présente convention, la concession de la ligne de Woensdrecht à la frontière.

Le délai ci-dessus pourra être prorogé de commun accord.

Art. 15. La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de 2 fr. 20 c.

Ainsi fait en double à Bruxelles, le 10 janvier 1873.

Le ministre des travaux publics,
BERNSTEIN et FAIDER. F. MONCHEUR.

(Suit le cahier des charges et conditions générales concernant la concession et l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique.)

9. — 16 JANVIER 1873. — LOI qui approuve le traité conclu à Berlin, le 11 juillet 1872, entre la Belgique et l'empire d'Allemagne, pour régler la reprise, par l'État belge, de l'exploitation des chemins de fer de Spa à Gouvy et de Pepinster à Spa, ainsi que la convention intervenue, le 50 août 1872, entre le département des travaux publics et la Société concessionnaire du chemin de fer de Pepinster à Spa pour le rachat, par l'État, de la concession de cette ligne (1). (Monit. du 5 février 1873.)

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

Art. 1^{er}. Le traité conclu à Berlin, le 11 juillet 1872, entre la Belgique et l'empire d'Allemagne, sortira son plein et entier effet.

Art. 2. La convention intervenue, le 30 août 1872, entre le gouvernement et la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Pepinster à Spa, pour le rachat

(1) Session de 1872-1873.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 13 novembre 1872, p. 66-70. — Annexes, p. 70-71. — Rapport. Séance du 3 décembre 1872, p. 118.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances des 12 décembre 1872, p. 200-204, et 15 décembre, p. 212-214. — Adoption. Séance du 13 décembre, p. 214.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 17 décembre 1872, p. 4.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 19 décembre 1872, p. 27-29.

de la concession de cette ligne, est approuvée.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre des affaires étrangères, comte d'ASPREMONT-LYNDEN.)

Traité entre la Belgique et l'empire d'Allemagne.

En suite des stipulations du § 6 du premier article additionnel de la paix de Francfort du 10 mai 1871, entre l'empire allemand et la république française, la Compagnie française des chemins de fer de l'Est ayant transféré au gouvernement français ses droits à l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg, et ce dernier les ayant transférés au gouvernement allemand, une convention étant intervenue, le 11 juin 1872, entre le gouvernement allemand et le gouvernement grand-ducal luxembourgeois, pour régler l'exploitation de la partie de ce réseau située sur le territoire grand-ducal par la direction générale impériale des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine à Strasbourg ;

Le gouvernement belge, à qui il a été fait part de ces arrangements, ayant réitéré l'intention antérieurement exprimée de se charger de l'exploitation de la partie de ce réseau située sur le territoire belge ;

S. M. le roi des Belges et S. M. l'empereur d'Allemagne ont résolu de faire une convention à l'effet de régler les questions qui se rattachent à cette situation et ont nommé à cette fin pour leurs plénipotentiaires :

S. M. le roi des Belges :

M. le baron J.-B. Nothomb, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. l'empereur d'Allemagne ;

M. Ch.-A. Fassiaux, son directeur général de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes de l'État belge ;

M. F.-J. Van der Sweep, son inspecteur général au ministère des travaux publics de Belgique ;

Et S. M. l'empereur d'Allemagne :

M. M.-F.-R. Delbruck, son ministre d'État et président de la chancellerie impériale ;

M. Ch.-J.-B. Herzog, son conseiller intime, directeur de la chancellerie impériale,

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le gouvernement belge se charge de l'exploitation de la partie du réseau des chemins de fer Guillaume-Luxembourg situés sur le terri-

toire belge, avec les droits et les obligations qui résultent, pour la Compagnie française de l'Est, de la convention ci-annexée du 21 janvier 1868 et certifiée conforme.

Le gouvernement allemand s'étant obligé d'exploiter jusqu'en 1912 la partie située dans le grand-duché de Luxembourg, par la direction impériale des chemins de fer à Strasbourg, ou par toute autre autorité impériale, le gouvernement belge exploitera de son côté la partie belge jusqu'à la même époque au moyen de son administration.

Art. 2. La reprise de l'exploitation de la partie belge aura lieu en même temps que celle de la partie grand-ducale ; la direction impériale de Strasbourg en avisera quatre semaines à l'avance l'administration des chemins de fer belges.

Art. 3. L'administration des chemins de fer belges s'entendra directement avec la Compagnie française de l'Est pour la reprise à l'époque déterminée de l'exploitation, tant de la ligne Guillaume-Luxembourg située sur le territoire belge, avec tout ce qui en dépend, que de la ligne de Pepinster à Spa.

A l'expiration du bail, le gouvernement belge fera restitution à la Société Guillaume Luxembourg de la ligne belge dans les conditions prévues par l'article 5 de la convention du 21 janvier 1868.

Art. 4. Les deux administrations s'entendront pour établir, d'une manière convenable, les tableaux de la marche concordante des trains, tant pour les voyageurs que pour les marchandises sur les voies respectives.

Il y aura, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, des expéditions directes avec admission réciproque du matériel roulant, aussi bien entre les stations des deux parties du réseau Guillaume-Luxembourg, que pour les rapports avec les lignes qui s'y raccordent.

Art. 5. Pour le trafic direct, on est convenu de ce qui suit :

A. Chaque administration appliquera, sous tous les rapports, sur son parcours les prix les plus bas, tels qu'elle les exige pour des transports semblables dans son service local.

Lorsqu'il existe en dehors du service local, pour les transports directs ou le transit, des taxes inférieures, celles-ci recevront leur application.

B. Des frais de chargement et de déchargement ou d'autres frais accessoires ne pourront être portés en compte en sus des frais de transport, si ce n'est pour les stations de départ et d'arrivée ; de semblables frais ne peuvent être comptés pour le transit.

Art. 6. La station de Trois-Vierges est adoptée comme station d'échange.

En conséquence, l'administration belge effec-

tuera la traction des trains entre cette station et la frontière.

La gestion de la station de Trois-Vierges, ainsi que l'entretien et la police de la voie entre ladite station et la frontière, sera exclusivement confiée à l'administration allemande.

L'administration belge pourra instituer un représentant à la station de Trois-Vierges.

Les deux administrations s'entendront sur la répartition des frais d'exploitation et d'entretien nécessités par le service d'échange dans cette station et éventuellement du coût des agrandissements que le service pourrait y exiger.

Elles s'entendront également sur le prix à payer par l'administration allemande à l'administration belge pour la traction des trains sur le territoire grand-ducal luxembourgeois, sur les mesures préparatoires à la reprise de l'exploitation, ainsi que sur tout ce qui est d'intérêt commun.

A toute époque, les deux administrations pourront modifier de commun accord les dispositions du présent article.

Art. 7. La part acceptée respectivement par les deux gouvernements dans le prix du bail de trois millions de francs, stipulé annuellement en faveur de la Société Guillaume-Luxembourg au § 1^{er} de l'article 2 de la convention du 21 janvier 1868, est fixée de commun accord : pour le gouvernement belge, à la somme de cinq cent mille francs; pour le gouvernement allemand, à la somme de deux millions cinq cent mille francs.

Art. 8. Les deux gouvernements se réservent de s'entendre sur les mesures à prendre pour régler le mode de paiement du prix du bail. (Article 7.)

En attendant, le gouvernement allemand servira d'intermédiaire au gouvernement belge, qui mettra à sa disposition, huit jours au moins avant l'échéance, sa part trimestrielle.

Les gouvernements belge prendra à sa charge, en proportion de sa part du fermage, les frais inhérents au paiement.

Art. 9. Les deux gouvernements se réservent le droit de soumettre, de trois en trois ans, à une révision la proportion dans laquelle est établie par l'article 7 leur participation au paiement du prix du bail, et ce, pour la première fois, à l'expiration de l'année 1873; cette révision se fera en constatant sur des bases concordantes les revenus bruts respectifs, dans le but de répartir dans cette proportion la participation pendant la nouvelle période triennale.

Si avant le 1^{er} octobre de la troisième année aucun des deux gouvernements n'a demandé la révision, le mode de participation continuera pour la nouvelle période de trois ans, et ainsi de suite.

Art. 10. La présente convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Berlin dans le délai de six mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Berlin, le 11 juillet 1872.

(L. S.) NOTHOMB.

(L. S.) DELBRUCK.

(L. S.) FASSIAUX.

(L. S.) HERZOG.

(L. S.) VAN DER SWEEF.

Traité d'exploitation entre la Société Guillaume-Luxembourg et la Compagnie de l'Est.

Entre la Compagnie des chemins de fer de l'Est, représentée par MM. Dariste, président, comte Foy, administrateur, et Sauvage, directeur, d'une part; et la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, représentée par M. Bischoffsheim, son vice-président, d'autre part, il a été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. La Compagnie des chemins de fer de l'Est prend à bail et se charge d'exploiter, pendant une durée de quarante-cinq ans, avec son matériel, son personnel et ses propres moyens, les chemins de fer concédés à la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, tant dans le grand-duché de Luxembourg que sur le territoire belge.

Cette exploitation commencera, dans les conditions indiquées au présent bail, à partir du 1^{er} janvier 1868.

Art. 2. La Compagnie des chemins de fer de l'Est payera à la Société Guillaume-Luxembourg, pendant toute la durée du bail, une somme annuelle fixe de trois millions qu'elle mettra à sa disposition, à Paris, par termes trimestriels.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est profitera de la garantie allouée par le gouvernement belge, conformément à la convention du 27 juin 1862, et dont le partage avec la Grande-Compagnie belge du Luxembourg est réglé par la convention du 26 juin 1862.

Art. 3. La Compagnie des chemins de fer de l'Est prendra l'exploitation des chemins de fer Guillaume-Luxembourg libre de tout engagement antérieur au 1^{er} janvier 1868, la Société Guillaume-Luxembourg gardant la responsabilité pleine et entière de tous les actes antérieurs à cette date, et l'obligation de la Compagnie de l'Est étant limitée, de la manière la plus expresse, au paiement de l'annuité stipulée à l'art. 2, ainsi qu'à l'exécution, en ce qui concerne l'exploitation, des clauses des cahiers des charges et des conventions passées avec les gouvernements grand-ducal et belge.

Art. 4. La Compagnie de l'Est reprendra les diverses lignes composant le réseau du Guillaume-Luxembourg dans leur situation actuelle, et la Société Guillaume-Luxembourg ne sera tenue d'intervenir à l'avenir dans aucune dépense quelconque.

Art. 5. Il sera procédé contradictoirement entre les deux compagnies à la réception, par la compagnie fermière, de la voie et de ses dépendances, ainsi qu'à l'inventaire du matériel fixe et du mobilier des gares, stations, dépôts, etc.

La Société Guillaume-Luxembourg fera dresser, dans le plus bref délai, un plan et un état parcellaire exact des terrains remis à la Compagnie de l'Est, et dont les limites seront reconnues et abornées contradictoirement sur le terrain par les délégués des deux compagnies. On y comprendra la totalité des terrains acquis, à l'exception de ceux occupés pour le rétablissement des chemins et des excédants déjà revendus.

La Société Guillaume-Luxembourg garantira la Compagnie de l'Est contre toute réclamation des propriétaires, des communes ou des gouvernements, en ce qui concerne tant les acquisitions de terrains et les dommages causés par les travaux, que les dispositions adoptées pour assurer le maintien des communications et l'écoulement des eaux.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est devant, à toute époque, maintenir en bon état d'entretien l'ensemble des travaux qui constituent les chemins de fer Guillaume-Luxembourg, fera remise à la Société royale grand-ducale desdits chemins de fer et de leurs dépendances, dans l'état où ils se trouveront à l'expiration du bail.

Art. 6. La Compagnie des chemins de fer de l'Est prendra pour son compte, à partir du 1^{er} janvier 1868, et pour la durée du présent bail, la convention intervenue, à la datedu 9 janvier 1863, entre la Société Guillaume-Luxembourg et la Grande-Compagnie belge du Luxembourg, pour l'exploitation, par cette dernière compagnie, de la ligne de Bettingen à Wasserbillig.

Elle prend également pour son compte, pour la même durée, la convention intervenue, à la date du 11 octobre 1861, entre la Société Guillaume-Luxembourg et la Société belge du chemin de fer de Pepinster à Spa.

Art. 7. Pour éviter l'établissement de lignes concurrentes, la Société Guillaume-Luxembourg s'interdit expressément, pendant toute la durée du bail, à moins d'autorisation de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, et sauf tous engagements à intervenir à cet égard concernant l'exploitation, de faire aucuns traités pour l'adjonction, la construction et l'exploitation de chemins nouveaux, se rattachant directement ou indirectement

aux lignes concédées à la Société Guillaume-Luxembourg, quelle que soit la forme de ces traités, achats, amodiations ou conventions.

Art. 8. Le présent traité annule et remplace toutes les conventions antérieurement passées entre les deux compagnies.

Art. 9. Les présentes conventions seront soumises à l'approbation des assemblées générales des deux compagnies, dans le plus bref délai.

Fait en double entre les parties, à Paris, le 21 janvier 1868.

A. DARISTE, FOY, SAUVAGE
et J.-R. BISCHOFFSHEIM.

Certifié conforme :

Berlin, le 11 juillet 1872.

NOTHOMB.

HERZOG.

Protocole fait à Berlin le 11 juillet 1872.

Les soussignés se sont réunis à l'effet de procéder à la signature de la convention relative à l'exploitation, par le gouvernement belge, de la partie du réseau des chemins de fer Guillaume-Luxembourg située sur le territoire belge; après avoir collationné les deux instruments, ils les ont trouvés en bonne et due forme et les ont signés. Toutefois, avant d'apposer leur signature, les plénipotentiaires belges ont fait la remarque que, conformément à la constitution belge, la convention a besoin de l'assentiment des chambres belges, avant de pouvoir être ratifiée par S. M. le roi des Belges.

Il est néanmoins entendu que le gouvernement belge se chargera de sa part d'exploitation en même temps que le gouvernement allemand se chargera de la sienne, ce qui aura lieu dès la retraite de la Compagnie française de l'Est.

(L. S.) NOTHOMB.

(L. S.) DELBRUCK.

(L. S.) FASSIAUX.

(L. S.) HERZOG.

(L. S.) VAN DER SWEEP.

L'échange des ratifications a eu lieu à Berlin, le 11 janvier 1873.

Convention entre le ministre des travaux publics et la Compagnie de Pepinster à Spa : rachat par l'État de la concession de cette ligne.

Entre M. le ministre des travaux publics, stipulant au nom de l'État belge, d'une part :

Et, d'autre part, la Société anonyme du chemin de fer de Pepinster à Spa, représentée par M. Ad. Stoelet, président de son conseil d'administration,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. La Société anonyme du chemin de fer de Pepinster à Spa cède et abandonne à l'État belge, qui accepte, tous les droits qui lui compètent sur la concession de ce chemin de fer octroyée par arrêté royal du 8 avril 1853, de telle sorte que l'État se trouvera, par l'effet de la présente cession, subrogé à tous les droits de la prédite société, pour en jouir à son profit exclusif, tout comme si la prédite concession avait pris fin par l'expiration du terme y assigné.

Art. 2. L'État belge entrera en jouissance de cette concession le 16 septembre 1872.

A dater dudit jour, l'État jouira des droits et sera soumis aux obligations résultant, pour la société contractante de deuxième part, de la convention en date du 11 octobre 1861, par laquelle elle a remis son chemin de fer à bail à la Société Guillaume-Luxembourg.

Il n'est fait exception qu'en ce qui concerne les obligations stipulées à l'article 6 de cette convention et que la Société de Pepinster à Spa conserve à sa charge.

Art. 3. La cession et l'abandon qui font l'objet de la présente convention sont consentis par la Société du chemin de fer de Pepinster à Spa, moyennant le paiement par l'État, qui s'y oblige, de la somme annuelle de trois cent six mille francs (fr. 306,000) à partir de l'année 1873 et jusqu'à l'année 1944 inclusivement.

L'État s'engage à payer cette annuité à la société par termes semestriels le 15 juin et le 15 décembre.

En outre, pour la jouissance de la concession depuis le 16 septembre jusqu'à la fin de l'année 1872, l'État payera à la société, le 15 décembre 1872, la somme de quatre-vingt-neuf mille deux cent cinquante francs (fr. 89,250).

La rente due par l'État ne sera payée entre les mains du représentant de la société concessionnaire que lorsque celui-ci aura prouvé au gouvernement que le paiement des sommes dues aux porteurs d'obligations, conformément aux stipulations de l'article 14 des statuts de ladite société, approuvés par arrêté royal du 31 février 1853 et modifiés par arrêté royal du 18 février 1856, a été assuré.

Moyennant le paiement par l'État des sommes précitées, la Société anonyme du chemin de fer de Pepinster à Spa conserve à sa charge toutes les dettes qu'elle a contractées ; elle reste, notamment, chargée de pourvoir à l'intérêt et à l'amortissement des obligations qu'elle a émises.

La Compagnie ne pourra céder la rente susdite ni en disposer que pour autant qu'elle ait assuré les droits des obligataires.

Art. 4. Dans les six mois de la date de la pré-

sente convention, la Société cédante remettra à l'État les titres de propriété relatifs aux terrains et autres immeubles du chemin de fer de Pepinster à Spa et de ses dépendances.

Le gouvernement pourra exiger que la Société cédante achète, pour et au nom de l'État, les immeubles occupés par elle au moment de la remise de son chemin de fer à la Compagnie française des chemins de fer de l'Est et dont elle n'aurait obtenu que l'usage.

L'expropriation de ces immeubles sera, s'il y a lieu, décrétée d'utilité publique.

Art. 5. La présente convention est conclue sous réserve de l'approbation de la législature.

Elle ne sera soumise aux chambres législatives qu'après avoir été ratifiée par l'assemblée générale de la Société du chemin de fer de Pepinster à Spa, conformément à l'article 4 de ses statuts.

Art. 6. Le droit d'enregistrement auquel les présentes pourront donner lieu est fixé à 2 fr. 20 c.

Fait en double à Bruxelles, le 30 août 1872.

A. STOCLET.

F. MONCHEUR.

10. — 17 JANVIER 1873. — LOI
qui approuve la convention intervenue, le 24 mai 1872, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour l'endiguement international du Zwin (1). (Mouit. du 22 janvier 1873.)

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

Article unique. La convention intervenue, le 24 mai 1872, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour l'endiguement international du Zwin, sortira son plein et entier effet.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre des affaires étrangères, comte D'ASPREMONT-LYNDEN.)

(1) Session de 1872-1873.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs, texte du projet de loi et texte de la convention. Séance du 26 novembre 1872, p. 93-94. — Rapport. Séance du 12 décembre 1872, p. 119.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 19 décembre 1872, p. 229-230.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 27 décembre 1872, p. 5.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 27 décembre 1872, p. 40.