

SUPPLÉMENT

351. — 16 mars 1907. — Arrêté royal disposant que l'interruption du service actif résultant d'un congé sans solde ne fera pas perdre les titres précédemment acquis à l'obtention de la croix militaire. (Journ. milit. offic., I, 113.)

(Voy. arr. roy. 11 février 1885 et 25 mars 1890.)

352. — 16 mars 1907. — Arrêté royal fixant le dédommagement à accorder par l'État aux ouvriers civils de l'armée victimes d'accidents en service et qui sont mis de ce chef à la retraite, ainsi qu'aux ayants droit lorsque l'accident a causé la mort de la victime. (Journ. mil. offic., 1907, I, 111.)

353. — 26 août 1907. — Loi approuvant la Convention conclue à Berlin, le 15 août 1903, entre les plénipotentiaires du gouvernement prussien et du gouvernement belge pour l'amélioration des communications par voie ferrée entre la Belgique et la Prusse (1). (Monit. du 19 janvier 1908.)

Léopold II, etc. Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. La Convention conclue à Berlin, le 15 août 1903, entre les Plénipotentiaires du Gouvernement prussien et du Gouvernement belge, pour l'amélioration des

communications par voie ferrée entre la Belgique et la Prusse, est approuvée.

Promulguons, etc.

(Contresignée par les Ministres des affaires étrangères, M. J. DAVIGNON; des finances, M. JUL. LIEBAERT; des chemins de fer, postes et télégraphes, M. G. HELLEPUTTE.)

CONVENTION.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire Allemand qui représente ici la Prusse, à sa demande, sont convenus de conclure une convention pour l'amélioration des communications par voie ferrée entre la Belgique et la Prusse, et ont désigné, à cet effet, pour Leurs Plénipotentiaires :

Sa Majesté le Roi des Belges :

M. Charles-Henri-Bruno Ramaeckers, Secrétaire Général du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

M. Joseph-Léopold Garnir, Administrateur de l'exploitation à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat,

M. Edouard De Rudder, Administrateur des voies et travaux à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, et

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse :

M. Franz von Aichberger, Son Conseiller Actuel Intime de Légation,

M. Balduin Wiesner, Son Conseiller Supérieur Intime (ingénieur en chef),

M. Gustav Lacomé, Son Conseiller Supérieur Intime des Finances,

(1) Session de 1905-1906.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs, texte du projet de loi et texte de la Convention. Séance du 13 avril 1905, p. 534-539.

Session de 1906-1907.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 23 juillet 1907, p. 697-704.

Annales parlementaires. — Dépôt du projet de loi. Séance du 13 avril 1905, p. 1265. — Dépôt du rapport. Séance du 23 juillet 1907, p. 1680. — Discussion et adoption. Séance du 31 juillet 1907, p. 1858-1861.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 7 août 1907, p. 86.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 9 août 1907, p. 495-505. (Note du *Moniteur*.)

M. Rudolf Ottendorff, Son Conseiller Intime des Finances,

M. Max Vieregge, Son Conseiller Intime des Finances,

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, et les avoir trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et conclu, sous réserve de ratification, la convention suivante :

ARTICLE PREMIER.

Les deux Gouvernements ont l'intention :

1^o D'améliorer les communications par voie ferrée entre Louvain et Aix-la-Chapelle;

2^o De construire une ligne de chemin de fer entre Malmédy et Stavelot.

ARTICLE 2.

En vue d'améliorer les communications par voie ferrée entre Louvain et Aix-la-Chapelle, et d'obtenir entre autres avantages une réduction notable de la durée du trajet des express internationaux, la Belgique fera construire, sur son territoire et pour son compte, une ligne de raccourcissement de Louvain à Welkenraedt. De son côté, la Prusse modifiera, à ses frais, le tracé de la ligne existante entre Herbesthal et Aix-la-Chapelle, de manière à supprimer le plan incliné près de Ronheide.

ARTICLE 3.

Chacun des deux Gouvernements contractants construira, à ses frais et sur son territoire jusqu'à la limite séparative des deux Etats, la section nécessaire à l'établissement d'une voie ferrée directe entre Malmédy et Stavelot.

Chacun des deux Gouvernements se réserve de statuer, pour son propre territoire, sur le tracé de la ligne, sur le plan général et sur les projets spéciaux de construction.

Le point de jonction à la frontière ayant été fixé, les Hautes Parties contractantes approuvent l'accord intervenu à ce sujet.

ARTICLE 4.

Le chemin de fer de Malmédy à Stavelot, qui sera exploité en commun par les deux administrations intéressées, sera pourvu d'une seule voie principale et sera établi sur le territoire prussien selon les règlements en usage en Prusse pour la construction et l'exploitation des lignes secondaires.

La voie à construire aura entre les bords intérieurs des rails une largeur de un mètre quatre cent trente-cinq millimètres, afin de se raccorder aux lignes aboutissantes.

Les dimensions de la voie et du matériel d'exploitation seront arrêtées d'après les mêmes bases, de manière à permettre une circulation non interrompue d'une section à l'autre, et spécialement le passage du matériel roulant en provenance ou en destination

des lignes aboutissantes, de telle sorte qu'il puisse être réciproquement utilisé.

Le matériel d'exploitation approuvé par l'un des deux Hauts Gouvernements sera admis sans examen ultérieur sur le territoire de l'autre.

Les points terminus seront raccordés aux lignes aboutissantes de manière à permettre le passage du matériel roulant de l'une à l'autre.

ARTICLE 5.

Au cas où l'une des deux administrations serait chargée, en ce qui concerne la nouvelle ligne Malmédy-Stavelot, de l'exploitation de tout ou partie de la ligne située sur le territoire de l'autre Etat, il est entendu que l'exercice du droit de haute surveillance sur cette administration reste maintenu au Gouvernement du pays où elle est domiciliée.

Cette disposition ne porte aucun préjudice aux droits de souveraineté et de surveillance (y compris l'exercice de la justice et de la police) des Hautes Parties contractantes sur la section située sur leur territoire respectif et sur l'exploitation de cette section.

La police de la ligne sera exercée en premier lieu par les agents de l'administration du chemin de fer, sous le contrôle des autorités compétentes de chacun des deux pays et d'après les prescriptions et les principes établis dans chacun des pays.

ARTICLE 6.

La réglementation de l'exploitation commune de la nouvelle ligne Malmédy-Stavelot est réservée et fera l'objet d'une convention spéciale entre les deux administrations de chemin de fer.

Les ressortissants d'un des Etats contractants, nommés par l'une des deux administrations sur le territoire de l'autre, ne perdront pas, par ce fait, leur qualité de sujets du pays auquel ils appartiennent, mais seront soumis aux lois du pays où ils ont été nommés.

Dans le cas où la ligne serait exploitée par l'une des deux administrations sur le territoire de l'autre, cette administration sera, à l'égard de toutes les réclamations en dédommagement faites contre elle à raison de cette exploitation, soumise aux lois et à la justice de l'Etat où le dommage aura été causé, à moins que la réclamation ne dérive d'un contrat de transport conclu avec l'administration exploitante ou avec une des autres administrations qui ont participé au transport.

ARTICLE 7.

Les règlements en vigueur entre les deux Gouvernements pour la facilitation du trafic réciproque par chemin de fer seront également applicables à la nouvelle jonction entre Malmédy et Stavelot, qui fait l'objet de la présente Convention.

Les deux Hautes Parties contractantes s'obligent :

1^o A organiser sur cette nouvelle ligne, pour le

service des voyageurs, au moins deux trains par jour et dans chaque direction, en correspondance, autant que possible, avec les trains des lignes attenantes, à mettre en marche pour le service des marchandises autant de trains qu'il sera nécessaire pour en assurer le transport et à régler toutes les autres dispositions concernant l'exploitation au mieux des intérêts du trafic;

2° A faire porter les deux lignes de chemin de fer en question (Louvain-Aix-la-Chapelle et Malmedy-Stavelot) sur la liste des chemins de fer soumis à la Convention internationale pour le transport des marchandises par chemin de fer.

ARTICLE 8.

Les arrangements existants ou à conclure concernant les formalités à remplir pour l'examen des passeports et pour la police des voyageurs seront également applicables à la nouvelle ligne entre Malmedy et Stavelot.

ARTICLE 9.

L'organisation du service des postes et télégraphes est réservée pour faire l'objet d'une entente spéciale entre les administrations des postes et des télégraphes des deux pays.

ARTICLE 10.

Chacun des deux Gouvernements se déclare prêt à entreprendre la construction des lignes visées aux articles 1^{er} à 4 ci-dessus et conformément aux dispositions de ces articles dès qu'il en aura reçu l'autorisation légale et que les conditions que la loi pourra exiger auront été assurées.

En ce cas, chacun des deux Gouvernements en donnera avis à l'autre au plus tard dans le délai de trois mois, et préparera et achèvera la construction, de telle sorte que les lignes nouvelles puissent être mises en exploitation le plus tôt possible.

La mise en exploitation de ces lignes aura lieu au plus tard :

1° pour la ligne de Louvain à Aix-la-Chapelle, dix ans après la promulgation des lois qui la décrètent, et

2° pour celle de Malmedy à Stavelot, cinq ans après la promulgation des lois qui la décrètent.

Les deux Gouvernements s'obligent à présenter à leurs assemblées législatives un projet de loi relatif aux fins de la présente Convention, si possible pendant la session prochaine, mais en tout cas et au plus tard le 1^{er} mai 1905.

ARTICLE 11.

Le Gouvernement royal prussien a la faculté de transmettre à l'Empire allemand les droits et les charges qui résultent du présent contrat.

ARTICLE 12.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Berlin le plus tôt possible.

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

Fait à Berlin, le 13 août 1903.

(L. S.) CH. RAMAECKERS.

(L. S.) L. GARNIR.

(L. S.) E. DE RUDDER.

L'échange des ratifications a eu lieu à Berlin le 26 octobre 1907.

Certifié par le Secrétaire général
du Ministère des affaires étrangères,

Chevr. VAN DER ELST.

354. — 30 octobre 1907. — Arrangement conclu, le 30 octobre 1907, entre la Belgique et la France en vue de régler l'exploitation du chemin de fer d'Hazebrouck à la frontière de Belgique. (Moniteur du 6 février 1908.)

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Belges et le Gouvernement de la République Française, vu l'accord administratif, intervenu le 24 octobre 1907, portant résiliation de la Convention passée le 19 décembre 1866 pour la concession du chemin de fer d'Hazebrouck à la frontière de Belgique et faisant application de la Convention conclue le 25 novembre 1869 entre la France et la Belgique pour l'établissement des chemins de fer de Dunkerque à Furnes et d'Hazebrouck à Poperinghe, notamment de l'article 4 de la dite Convention où il est stipulé que « les deux Gouvernements rechercheront les moyens d'obtenir que la section comprise entre les stations frontières de chacun de ces chemins de fer et située partie sur le territoire français et partie sur le territoire belge soit exploitée par une seule compagnie », sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1^{er}.

Engagement de l'administration exploitante.

L'Administration des chemins de fer de l'Etat belge s'engage, vis-à-vis de l'Etat français, à exploiter le chemin de fer d'Hazebrouck à la frontière de Belgique conformément aux dispositions des lois et règlements généraux relatifs à l'exploitation des chemins de fer français, conformément aux stipulations de la Convention ci-dessus visée du 25 novembre 1869, et conformément aux dispositions du titre II, des trois premiers paragraphes de l'article 36 et du premier paragraphe de l'article 40 du titre III, des titres IV et V et du titre VI (sauf les articles 68