

(<sup>n</sup>)

( N° 11 )

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 13 NOVEMBRE 1872.

---

Chemins de fer de Spa à Gouvy et de Pepinster à Spa. — Approbation du traité de Berlin, du 11 juillet 1872, et de la convention du 30 août 1872.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi ayant pour objet l'approbation :

1° Du traité conclu à Berlin, le 11 juillet 1872, entre les Gouvernements belge et allemand, au sujet de la reprise par l'État belge de l'exploitation des chemins de fer de Pepinster à Spa et de Spa à la frontière du grand-duché de Luxembourg (annexe n° 1) ;

2° De la convention intervenue, le 30 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 (annexe n° 2).

#### I.

##### LIGNE DE SPA A GOUVY.

Le chemin de fer de Spa à la frontière du grand-duché de Luxembourg, à Gouvy, a une longueur de . . . . . 55 kilomètres  
et le chemin de fer de Pepinster à Spa, une longueur environ de 12 —

Ce qui fait pour le développement des deux lignes ajoutées au réseau des chemins de fer de l'État . . . . . 67 kilomètres.

La Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a obtenu (1) la concession de la première de ces lignes et elle a pris la seconde à bail, mais elle ne les a jamais exploitées elle-même. Elle en a remis l'exploitation à la

---

(1) Arrêté royal du 6 mars 1863, pris en exécution de la Loi du 12 août 1862.

Compagnie française des chemins de fer de l'Est en même temps que des chemins de fer dont elle est concessionnaire dans le grand-duché de Luxembourg et qui forment un réseau de 170 kilomètres.

Cette exploitation a fait l'objet, en dernier lieu, de la convention du 21 janvier 1868, qui est venue annuler et remplacer toutes les conventions faites antérieurement entre la Compagnie de l'Est et la Société Guillaume-Luxembourg.

Par cette convention, qui est jointe au traité du 11 juillet 1872 (annexe n° 1), la Compagnie des chemins de fer de l'Est a pris à bail pour quarante-cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1868, et moyennant la somme annuelle de 3 millions de francs, les chemins de fer concédés à la Société Guillaume-Luxembourg, c'est-à-dire les lignes grand-ducales et le chemin de fer de Spa à Gouvy.

En outre, elle a pris pour son compte, et pour toute la durée du bail précité, la convention (annexe n° 3) intervenue le 11 octobre 1861 <sup>(1)</sup>, entre la Société Guillaume-Luxembourg et la Compagnie du chemin de fer de Pepinster à Spa, au sujet de l'exploitation de cette ligne.

La Compagnie de l'Est a ouvert le chemin de fer de Spa à Gouvy au service public, et est entrée en possession du chemin de fer de Pepinster à Spa, le 20 février 1867.

Mais ensuite des stipulations des articles additionnels de la Paix de Francfort du 10 mai 1871, entre l'empire allemand et la république française <sup>(2)</sup>, la Compagnie de l'Est a transféré ses droits à l'exploitation de ces chemins de fer au Gouvernement français et ce dernier les a transférés, à son tour, au Gouvernement allemand.

Par une convention conclue à Berlin, le 11 juin 1872, le Gouvernement allemand et le Gouvernement du grand-duché de Luxembourg se sont entendus pour que l'exploitation des lignes concédées, sur le territoire grand-ducal, à la Société Guillaume-Luxembourg, fût confiée à la direction générale impériale des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine. Par convention conclue également à Berlin,

(1) Cette convention a été approuvée par arrêté royal du 12 avril 1865.

(2) Le § 6 du premier des articles additionnels à la paix de Francfort est conçu comme suit :

« Vu que la situation qui a servi de base à la convention conclue entre la Compagnie des chemins de fer de l'Est et la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, en date du 6 juin 1857 et du 21 janvier 1868, et celle conclue entre le Gouvernement du grand-duché de Luxembourg et l'Est français, en date du 3 décembre 1868, a été modifiée essentiellement, de manière qu'elles ne sont applicables à l'état de choses créé par les stipulations contenues dans le § 1<sup>er</sup>, le Gouvernement allemand se déclare prêt à se substituer aux droits et aux charges résultant de ces conventions pour la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

» Pour le cas où le Gouvernement français serait subrogé, soit par le rachat de la concession de la Compagnie de l'Est, soit par une entente spéciale, aux droits acquis par cette Société en vertu des conventions sus-indiquées, il s'engage à céder gratuitement, dans un délai de six semaines, ces droits au Gouvernement allemand.

» Pour le cas où ladite subrogation ne s'effectuerait pas, le Gouvernement français n'accordera des concessions pour les lignes de chemins de fer appartenant à la Compagnie de l'Est et situées sur le territoire français, que sous la condition expresse que le concessionnaire n'exploite point les lignes de chemin de fer situées dans le grand-duché de Luxembourg. »

le 11 juillet suivant, avec le Gouvernement allemand, le Gouvernement belge s'est chargé de l'exploitation des lignes belges cédées par la Compagnie de l'Est.

C'est ce traité (annexe n° 1) que nous venons soumettre à vos délibérations.

La plupart des stipulations qu'il renferme n'ont pas besoin de commentaires ; nous croyons pouvoir nous borner à quelques explications au sujet des art. 2, 7 et 9, relatifs à l'époque de la reprise simultanée des lignes par les deux gouvernements et à la part pour laquelle chacun d'eux contribuera au paiement du prix du bail des lignes concédées à la Société Guillaume-Luxembourg.

Ainsi qu'on vient de le voir, ce prix est de trois millions de francs et représente le loyer de 55 kilomètres de chemins de fer situés sur le territoire belge et de 170 kilomètres de chemins de fer situés dans le grand-duché de Luxembourg, c'est-à-dire des 225 kilomètres de chemins de fer concédés directement à la Société Guillaume-Luxembourg dans les deux pays.

La part acceptée respectivement par les deux gouvernements dans ce prix est fixée, de commun accord : pour le Gouvernement belge, à la somme de 500,000 francs, pour le Gouvernement allemand, à la somme de 2,500,000 francs (art. 7 du traité).

Toutefois les deux gouvernements se sont réservé (art. 9) le droit de soumettre, de trois en trois ans, à une révision, la proportion ainsi établie de leur participation au paiement du prix du bail. Dans ce cas, la nouvelle répartition sera faite en raison du revenu brut des lignes, constaté sur des bases concordantes.

C'est en proportion des produits bruts également que la participation initiale est établie.

En effet, ainsi que les calculs donnés ci-dessous en note le font voir, on obtient pour la part correspondante à la ligne belge une moyenne de 500,000 francs environ, en divisant la somme de trois millions dans le rapport des recettes brutes des quatre dernières années (1868 à 1871 inclus) (1).

<b>1868.</b>		Recettes brutes.
(1) Lignes grand-ducales . . . . .	fr.	3,402,414 »
Spa à Gouvy . . . . .		655,959 »
Ensemble . . . . .		4,058,550 »
Part belge	$\frac{655,959 \times 3,000,000}{4,058,550} =$	484,881 »
 <b>1869.</b>		
Lignes grand-ducales . . . . .		4,282,986 »
Spa à Gouvy . . . . .		885,470 »
Ensemble . . . . .		5,166,456 »
Part belge	$\frac{885,470 \times 3,000,000}{5,166,456} =$	515,005 »

A raison des fortes rampes que la ligne de Spa à Gouvy présente, les dépenses d'exploitation y sont relativement plus élevées que sur les chemins de fer du Grand-Duché, et on peut croire par conséquent que la participation des parties contractantes au paiement du prix du bail, établie dans le rapport des produits nets, serait plus avantageuse à la Belgique; mais il est à remarquer qu'il faudrait aussi faire entrer dans la supputation des produits du chemin de fer de Spa à Gouvy les sommes que le Gouvernement belge aurait eu à payer annuellement à titre de minimum d'intérêt s'il ne s'était pas chargé d'exploiter cette ligne, et que, en vertu du deuxième paragraphe de l'art. 2 de la convention du 21 janvier 1868, il gardera désormais à son profit.

En exécution des actes de concession, le Gouvernement belge paye annuellement aux lignes de l'Ourthe et de Spa à Gouvy la somme qui est nécessaire

<b>1870.</b>		Recettes brutes.
Lignes grand-ducales . . . . .	fr.	4,403,153 »
Spa à Gouvy . . . . .		892,646 »
Ensemble . . . . .		<u>5,295,801 »</u>
Part belge	$\frac{892,646 \times 3,000,000}{5,295,801} =$	308,671 »
 <b>1871.</b>		
Lignes grand-ducales . . . . .		4,276,270 »
Spa à Gouvy . . . . .		855,200 »
Ensemble . . . . .		<u>5,129,479 »</u>
Part belge	$\frac{855,200 \times 3,000,000}{5,129,479} =$	498,998 »
Moyenne des 4 années . . . . .		<u>500,658 »</u>

Dans le bilan du 31 décembre 1871, de la Société Guillaume-Luxembourg, les frais de premier établissement sont portés :

Pour les lignes grand-ducales, à la somme de . . . . .	fr.	54,804,298 »
Pour la ligne belge, à . . . . .		11,460,577 »
ou pour tout le réseau . . . . .		<u>66,264,872 »</u>

Si on divise l'annuité de 3 millions dans le rapport de ces chiffres, on trouve pour la part belge :

$$\frac{11,460,577 \times 3,000,000}{66,264,872} = 518,853$$

Pour prix des travaux de construction de la ligne belge, la Société du Nord de la Belgique, qui les a exécutés, a reçu de la Société Guillaume-Luxembourg des obligations comportant en intérêt et amortissement une charge annuelle de . . . . . fr. 700,000 »

Si on divisait la somme de 3 millions dans le rapport des longueurs des lignes, on trouverait pour la part belge ce qui suit :

$$\frac{35 \times 3,000,000}{225} = 733,333$$

pour parfaire aux deux lignes réunies un produit net commun et confondu de 1,600,000 francs, mais sans que cette subvention puisse dépasser 800,000 francs.

Or, il a été décidé par un arrangement intervenu entre les deux compagnies concessionnaires (voir annexe n° 4) que la subvention maxima de l'État est attribuée pour 450,000 francs à la ligne de l'Ourthe et pour 350,000 francs à la ligne de Spa, mais que, sur cette subvention, il ne peut être prélevé que ce qui est nécessaire pour parfaire un revenu de 900,000 francs à la ligne de l'Ourthe et de 700,000 francs à la ligne de Spa. — Ce résultat étant atteint pour l'une des lignes, le surplus est abandonné à l'autre.

Dès à présent, la ligne de l'Ourthe n'a plus besoin de la totalité des 450,000 francs qui lui sont attribués pour parfaire le revenu de 900,000 francs, tandis que le produit net de la ligne de Spa, augmenté de 350,000 francs, n'a pas dépassé jusqu'ici la somme de 466,751 francs (1).

Le produit net de la ligne de l'Ourthe progresse sensiblement, tandis qu'il n'en est pas de même pour la ligne de Spa à Gouvy.

Si la Compagnie de l'Est avait gardé l'exploitation de la ligne de Spa à Gouvy, elle aurait reçu pendant longtemps encore et peut-être jusqu'au terme fixé pour la garantie, une subvention qui, pendant quelques années, aurait dépassé le chiffre de 350,000 francs, pour diminuer ensuite à mesure de l'accroissement des recettes des deux lignes, mais qui ne serait peut-être jamais descendue sensiblement au-dessous de 350,000 francs.

(1) En 1871, les recettes de la ligne de l'Ourthe se sont élevées à . . . fr.	1,151,223 85
Et les dépenses admises en compte à . . . . .	640,639 36
<hr/>	
L'excédant des recettes sur les dépenses est donc de . . . . .	490,584 47
Si on y ajoute la part attribuée à la ligne de l'Ourthe dans le minimum d'intérêt garanti par l'État, ci . . . . .	450,000 00
<hr/>	
on arrive à la somme de . . . . .	940,584 47
dépassant la limite admise par la convention du 26 juin 1862 pour le produit net augmenté de la garantie, ci . . . . .	900,000 00
<hr/>	
de . . . . . fr.	40,584 47

Voici pour les années 1868 à 1871 inclus les recettes et les dépenses de la ligne de Spa à Gouvy, telles qu'elles résultent des comptes dressés à l'appui de la liquidation du minimum d'intérêt garanti par l'État :

ANNÉES.	Recettes brutes.	Dépenses (1).	Recettes nettes.	Observations.
1868	655,959	621,217	34,722	(1) Les chiffres de cette colonne ne comprennent pas les dépenses pour réparation totale ou partielle de la voie. La diminution de recettes en 1871 est due à l'envoi par la ligne de l'Ourthe de transports qui auraient dû suivre la ligne de Spa.
1869	883,470	766,922	116,548	
1870	892,646	775,895	116,751	
1871	853,200	776,015	77,185	

C'est donc une somme de plus de 350,000 francs qu'il faudrait ajouter actuellement au produit net de la ligne de Spa, pour le comparer au produit net des lignes grand-ducales.

Or, sans pouvoir établir exactement l'augmentation de dépense à laquelle les fortes rampes de la ligne de Spa à Gouvy donnent lieu, on peut affirmer qu'elle n'atteint pas ce chiffre, qui forme de 40 à 45 p. % de la dépense totale d'exploitation de cette ligne.

La participation des deux parties contractantes au paiement de l'annuité de 3,000,000 de francs, calculée en proportion des produits bruts, a donc paru équitable et admissible; cette base a l'avantage de n'exiger que des éléments de calcul simples et faciles à établir d'une façon indiscutable.

Mais il reste à voir si le paiement de cette part dans le prix du bail incombant à la ligne de Spa à Gouvy pourra être effectué sans charge nouvelle pour le Trésor.

On peut admettre qu'en 1873 les recettes brutes de la ligne de Spa à Gouvy s'élèveront au moins à . . . . . fr. 920,000  
et que les dépenses totales d'exploitation et de renouvellement et l'intérêt des dépenses à faire pour les travaux neufs, l'acquisition du matériel roulant, du mobilier des gares, etc., n'absorberont pas une somme supérieure à . . . . . fr. 850,000

Si à cette somme on ajoute ce que le Gouvernement aura à payer pour sa part dans le prix du bail, ci. . . . . 500,000  
on arrive pour les charges de toute nature à une somme de . . . . . 1,350,000  
dépassant la recette de . . . . . fr. 430,000

Il faudrait donc, pour que le Trésor fut indemne, que la part à attribuer à la ligne de Spa à Gouvy, dans le *minimum* garanti, s'élevât, en 1872, à cette somme, ou dépassât celle de . . . . . 350,000  
de . . . . . fr. 80,000

Or, il n'est pas impossible qu'il en soit ainsi.

Il est donc permis de conclure de là que le Gouvernement trouvera dans les recettes du chemin de fer de Spa à Gouvy, augmentées de la somme qu'il n'aura pas à payer à titre de *minimum* d'intérêt, les ressources nécessaires pour couvrir toutes les charges inhérentes à l'exploitation de cette ligne; que si ce résultat n'est pas atteint dès la première année, il le sera du moins prochainement.

D'après les explications qui viennent d'être données, il reste à conclure avec la Compagnie du Grand-Luxembourg un arrangement relatif au partage de la garantie qui est commune aux lignes de l'Ourthe et de Spa à Gouvy.

La négociation a été commencée, mais elle n'a pu aboutir encore à cause de certaines prétentions de la Compagnie du Grand-Luxembourg que le Gouvernement juge inacceptables.

Au surplus, il ne résulte de là dans le présent et il ne peut en résulter à l'avenir de lésion réelle pour les intérêts de l'État : le seul inconvénient de la situation provisoire consiste dans l'obligation de tenir des comptes séparés pour la ligne de Spa à Gouvy.

Par l'art. 2 du traité, le gouvernement s'est engagé à reprendre l'exploitation des chemins de fer de Pepinster à Spa et de Spa à Gouvy, au jour qui serait fixé par le Gouvernement allemand pour la prise de possession des chemins de fer du grand-duché de Luxembourg par la direction générale impériale de l'Alsace-Lorraine.

En exécution de cet engagement, cette reprise a eu lieu le 16 septembre dernier. Le Gouvernement aurait désiré qu'elle fût précédée de l'approbation du traité par la Législature; mais il aurait fallu, à cet effet, convoquer les Chambres en session extraordinaire. Or, le Gouvernement ne doute pas que vous serez unanimes à reconnaître que la reprise de l'exploitation de ces chemins de fer par l'État était commandée par l'intérêt du pays.

Il a donc pensé qu'il était de son devoir d'autoriser, sous sa responsabilité, la prise de possession de ces lignes par l'administration des chemins de fer de l'État et d'attendre votre réunion ordinaire pour solliciter votre approbation.

La Chambre remarquera que par l'art. 10 du traité, il a été convenu que les ratifications en seront échangées, à Berlin, dans le délai de six mois, ou plus tôt si faire se peut.

Le traité étant du 11 juillet dernier le délai accordé par cet article expire donc le 11 janvier prochain.

Nous espérons que la Chambre voudra bien faire de ce traité l'objet de ses très-prochaines délibérations.

## II

### LIGNE DE PEPINSTER A SPA.

Par convention du 14 octobre 1861, ainsi que nous l'avons dit plus haut, la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Pepinster à Spa avait remis l'exploitation de cette ligne à bail à la Société des chemins de fer de Guillaume-Luxembourg qui l'avait cédée ensuite à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Aux termes de l'art. 3 de cette convention (voir l'annexe n° 3), la Compagnie exploitante tient une comptabilité distincte des recettes de cette ligne, prélève à son profit une part fixée par ce même article et tient compte de l'excédant à la Compagnie concessionnaire.

Voici comment, par application des dispositions de cet article, les recettes des années 1868, 1869, 1870 et 1871 se sont partagées entre l'exploitant et la Société concessionnaire :

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.		PART de L'EXPLOITANT.	PART DE LA COMPAGNIE CONCESSIONNAIRE.	RAPPORT entre les chiffres des colonnes 2 et 4.
	TOTALES.	KILOMÉTRIQUES.			
1	2	3	4	5	6
1868	561,059 05	46,753 26	278,134 09	282,884 96	49.58 p. %
1869	667,202 06	55,600 17	352,468 19	514,753 87	52.82 »
1870	600,841 58	50,067 65	305,994 85	294,816 73	50.93 »
1871	640,277 87	55,536 49	353,621 26	306,636 61	52.11 »

Il résulte de ces chiffres que la Compagnie de l'Est a reçu de 49 1/2 p. % à 52 p. % d'une recette brute allant de fr. 46,755-26 à fr. 53,386-49 par kilomètre. — Cette convention peut donc être considérée comme satisfaisante pour l'exploitant, mais elle renferme une clause dont le maintien serait la source de grandes difficultés pour l'administration.

Par l'art. 7 il a été formellement stipulé que les tarifs en vigueur au moment de la conclusion de la convention ne pourraient être modifiés que du consentement de la Compagnie concessionnaire.

Ces tarifs ont été maintenus jusqu'ici et il n'était pas à espérer que la Compagnie consentit à y laisser apporter aucune réduction.

Il suffit pour en être convaincu de lire le passage suivant du rapport du conseil d'administration, présenté à l'assemblée générale du 4 juin 1868.

L'art. 7 stipule « que les tarifs actuellement en vigueur (11 octobre 1861) sur » le chemin de fer de Pepinster à Spa, tant pour le service local que pour les » rapports de cette ligne avec les lignes de l'État belge, ne pourront être » modifiés que du consentement de la Société de Pepinster à Spa.

» En ce qui concerne les rapports de la ligne de Pepinster à Spa, soit locaux, » soit en transit avec la ligne nouvelle, la société exploitante fixe les tarifs, » mais sans que la ligne de Pepinster à Spa puisse recevoir un taux kilomé- » trique inférieur à celui du parcours sur le chemin Guillaume-Luxembourg » et, en outre, sans que la taxe kilométrique pour la ligne de Pepinster à Spa » puisse descendre au-dessous de 6 centimes par tonne et kilomètre, sans le » consentement de la Société de Pepinster à Spa.

» Cette disposition, qui assure à notre ligne des taxes relativement élevées, est » la meilleure garantie de la prospérité de notre Compagnie, car le maintien de » ces taxes ne saurait d'ailleurs nuire au développement du trafic. Ce n'est, en » effet, que pour Luxembourg et au delà qu'il pourrait y avoir intérêt à les » réduire, et les réductions que nous pourrions faire sur une ligne de 12 kilo- » mètres seraient généralement sans influence sur des transports ayant à » parcourir au moins 144 kilomètres.

» Ainsi une réduction de 40 p. % sur notre taxe équivaldrait à peine à une » diminution de 4 p. % de la taxe entière, et la Compagnie exploitante, qui a le » plus grand intérêt au développement du trafic, fera sans aucun doute les » réductions nécessaires pour l'obtenir.

» Il ne faut, du reste, pas perdre de vue que, soit de Verviers ou de » l'Allemagne, soit de Liège, la ligne de Pepinster-Spa-Luxembourg est notable- » ment plus courte que la ligne de l'Ourthe, de telle sorte qu'en appliquant sur » les deux lignes concurrentes la même taxe kilométrique, et en tenant compte » de la majoration de nos tarifs, la voie de Pepinster-Spa-Luxembourg, qui est la » plus courte, sera encore la plus économique.

» Toutefois, Messieurs, pour donner une preuve de notre esprit de concilia- » tion, nous avons consenti à réduire provisoirement de 6 centimes à 5 centimes, » la taxe des minerais provenant du grand-duché et transitant par notre ligne. »

Cependant on n'aurait pas compris que le Gouvernement, prenant possession de la ligne de Pepinster à Spa, y maintint, en ce qui concerne les marchandises, des tarifs établis d'après les bases en vigueur sur le réseau de l'État en 1853,

que l'on continuât à percevoir plus d'un franc à titre de frais fixes pour les transports communs à cette ligne et aux autres lignes exploitées par l'État.

On n'aurait pas compris, pour ne citer que ce seul exemple, en ce qui concerne le service des voyageurs, que l'on continuât à faire payer fr. 0-90 pour le voyage en 5<sup>e</sup> classe de Pepinster à Spa, alors que pour effectuer un parcours équivalent sur toute autre partie du réseau de l'État, on ne paye que fr. 0-35 et même que fr. 0-275 à la faveur des billets d'aller et retour.

Il était inadmissible que le Gouvernement introduisît ses tarifs sur le chemin de fer de Spa à Gouvy, où il était libre de le faire, et qu'il laissât la ligne de Pepinster sous le régime de taxes qui, à cause de leur élévation et de leurs anomalies, avaient donné lieu à plus d'une réclamation. Il n'était pas possible que la ligne de Pepinster à Spa, faisant désormais partie des chemins de fer de l'État, restât exclue des avantages accordés aux autres lignes.

A la vérité, le Gouvernement pouvait, sans soulever d'objection de la part de la Compagnie concessionnaire, substituer ses tarifs à ceux du chemin de fer de Pepinster à Spa, à la condition de porter dans le compte des produits à partager des recettes calculées d'après les tarifs en vigueur au moment de la reprise de la ligne.

Mais ce serait là un moyen fort onéreux pour le Trésor public, d'autant plus onéreux que l'augmentation de trafic, conséquence de la réduction des taxes, serait plus grande. Il n'y avait donc pas à y songer.

Le Gouvernement ne pouvait obtenir la liberté d'action qui lui est nécessaire pour modifier les tarifs qu'en prenant de nouveaux arrangements avec la Compagnie concessionnaire.

Il fallait, d'accord avec elle, substituer un revenu fixe au revenu variable et dépendant des recettes qui lui est attribué par la convention du 11 octobre 1861.

Des négociations ont été entamées immédiatement dans ce but et elles ont abouti à la convention que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation.

Par cette convention, que l'assemblée générale de la Société a ratifiée, le 21 octobre 1872, le Gouvernement rachète la concession du chemin de fer de Pepinster à Spa, à partir du 16 septembre dernier, c'est-à-dire à partir du jour où il a pris possession de cette ligne.

Ce rachat a lieu moyennant une annuité de 306,000 francs à payer à la Compagnie concessionnaire jusqu'en 1944 ; la concession expire le 16 février 1945.

Ainsi qu'on l'a vu plus haut, la Compagnie concessionnaire a reçu pour sa part dans les recettes de 1871, la somme de fr. 306,656-64.

La Compagnie prétend que ce revenu aurait dû être plus élevé.

Voici, en effet, ce que, dans le rapport présenté à l'assemblée générale du 6 juin 1872, le Conseil d'administration dit à cet égard, après avoir rendu compte des recettes de cet exercice :

« Ce résultat, quoique satisfaisant, Messieurs, aurait du être meilleur, si, conformément à l'esprit de notre traité du 11 octobre 1861 et aux règles admises, la Compagnie exploitante avait fait passer par notre ligne tous les

» transports qui lui sont acquis, lorsque cette voie offre la plus courte distance  
» entre les lieux d'expédition et de destination des marchandises.

» En effet, pendant que la recette en voyageurs, bagages et messagerie aug-  
» mentait, comparativement à l'année 1870, défavorable, de fr. 81,006-56, soit  
» 52 p. ‰, la recette des marchandises de la petite vitesse diminuait de  
» fr. 42,146-53 ou de 12 p. ‰; tandis qu'elle aurait dû, au contraire, notable-  
» ment augmenter, ainsi que cela a eu lieu sur tous les chemins de fer belges et  
» notamment sur ceux de l'Ourthe et du Grand-Luxembourg, qui ont profité  
» des détournements de transports opérés au préjudice de notre ligne.

» Sur le chemin de fer de l'Ourthe, qui dessert en grande partie les mêmes  
» lieux de production et de consommation que la voie de Pepinster-Spa-  
» Luxembourg, mais avec un parcours plus long de 15 kilomètres, la recette des  
» marchandises de 1871 a dépassé celle de 1870 d'environ 25 p. ‰.

» Dès que nous avons eu connaissance de ces détournements de transports,  
» nous avons réclamé aux Compagnies de l'Est et Guillaume-Luxembourg, le  
» montant du préjudice qui nous est causé et nous avons soumis la question à  
» un avocat.

» Nous ferons tout ce qui sera nécessaire pour sauvegarder les intérêts de  
» notre Société.

» Nos démarches ont déjà eu pour résultat de faire restituer à notre ligne,  
» depuis le commencement de cette année, la majeure partie des transports qui  
» lui reviennent. »

Quoi qu'il en soit, la Compagnie concessionnaire renonce à toute progression ultérieure de recette. En retour de cet abandon, elle aura les avantages d'un revenu certain et elle est exonérée de l'obligation qu'elle avait contractée de construire la double voie de Pepinster à Spa, lorsque la nécessité en serait reconnue et lorsque le produit kilométrique annuel des lignes réunies de Pepinster à Spa et de Spa à Gouvy aurait dépassé 25,000 francs.

Le Gouvernement prend l'obligation de construire, le cas échéant, cette double voie, mais il jouira du moins seul de toutes les progressions de recette qu'amènera l'augmentation du mouvement des voyageurs et du trafic des marchandises.

Nous espérons que la Chambre appréciera les raisons qui ont déterminé le Gouvernement à conclure cette convention nouvelle et voudra bien l'approuver.

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

C<sup>te</sup> D'ASPREMONT-LYNDEN.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

F. MONCHEUR.



## PROJET DE LOI.

 Léopold II,**ROI DES BELGES,**

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères et des Travaux Publics, le conseil des Ministres entendu,

**NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :**

Notre Ministre des Affaires Étrangères présentera, en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

**ARTICLE PREMIER.**

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 de la concession de cette ligne, est approuvée.

Donné à Bruxelles, le 9 novembre 1872.

**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

*Le Ministre des Affaires Étrangères,***C<sup>e</sup> D'ASPREMONT-LYNDEN.***Le Ministre des Travaux Publics,***F. MONCHEUR.**

# ANNEXES.

---

## ANNEXE N° 1.

---

### *Traité conclu à Berlin, le 11 juillet 1872, entre la Belgique et l'Empire d'Allemagne.*

Ensuite 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 :

#### ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement belge se charge de l'exploitation de la partie du réseau des chemins de fer Guillaume-Luxembourg située sur le territoire 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 du 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 du 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'art. 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 effectuera 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<sup>er</sup> de l'art. 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 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. (Art. 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.

Le Gouvernement 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'art. 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<sup>er</sup> 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.

(Signé) NOTHOMB, FASSIAUX, VAN DER SWEEP, DELBRUCK, HERZOG.

---

PROTOCOLE.

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.

(Signé) NOTHOMB, FASSIAUX, VAN DER SWEEP, DELBRUCK, HERZOG.

---

21 JANVIER 1868. — *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<sup>er</sup>. La Compagnie des chemins de fer de l'Est prend à bail et se charge d'exploiter, pendant une durée de 45 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 payement 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<sup>er</sup> janvier 1868, et pour la durée du présent bail, la convention intervenue, à la date du 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 1860 soixante-huit.

(Signé) A. DARISTE, FOY, SAUVAGE et J.-R. BISCHOFFSHEIM.

---

ANNEXE N° 2.

---

30 AOUT 1872. — *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. Stoclet, président de son Conseil d'administration ;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1<sup>er</sup>. 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'art. 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 et 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 et 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'art. 14 des statuts de ladite Société, approuvés par arrêté royal du 21 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 présente 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'art. 4 de ses statuts.

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

Fait en double à Bruxelles, le 30 août 1872.

(Signé) A. STOCLET.

(Signé) F. MONCHEUR.

## ANNEXE N° 4.

11 OCTOBRE 1861. — *Convention entre la Société Guillaume-Luxembourg et la Compagnie de Pepinster à Spa : exploitation de la ligne de Pepinster à Spa et embranchement de cette ligne à la frontière du Grand-Duché.*

Entre la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, représentée par M. J.-R. Bischoffsheim, vice-président du Conseil d'administration, et MM. J. Van de Wynckele, directeur général, d'une part, et la Société du chemin de fer de Pepinster à Spa, représentée par M. E. Van Hoorebeke, président du conseil d'administration, et M. le lieutenant-colonel A. Demanet, membre du conseil, d'autre part ;

Il a été exposé ce qui suit :

La Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg et la Société de Pepinster à Spa, considérant qu'il est de leur intérêt commun que la ligne dite du Nord, dont la première est concessionnaire dans le grand-duché de Luxembourg, soit rattachée au réseau belge et raccordée, dans ce but, à la ligne de Pepinster à Spa ; considérant, en outre, qu'après l'exécution de ce raccordement il importe que l'exploitation des lignes de Pepinster à Luxembourg fasse l'objet d'un seul et même service ; — sont intervenues, entre les contractants, les conventions suivantes :

Art. 1<sup>er</sup>. A partir de ce jour, les deux compagnies uniront leurs efforts à l'effet d'obtenir, dans le plus bref délai possible, au profit de la Société Guillaume-Luxembourg, la concession d'une ligne se détachant du chemin de fer de Pepinster à Spa et se dirigeant jusqu'à la frontière nord du Grand-Duché, concession qui a fait l'objet d'une demande, en date du 29 septembre 1855, par la Société de Pepinster à Spa, demande renouvelée par lettre adressée le 3 janvier 1861 à M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, et à laquelle ladite Société de Pepinster à Spa renonce en faveur de la Société Guillaume-Luxembourg qui devra se mettre en son lieu et place pour l'obtention de ladite concession.

Les deux sociétés se concerteront sur les meilleures mesures à prendre et sur les démarches à faire à l'effet de faire aboutir leur projet. Il est institué, dès à présent, dans ce but, un comité permanent composé de MM. J.-R. Bischoffsheim, Jules Van de Wynckele, représentant la Société royale grand-ducale, et MM. Emile Van Hoorebeke et Demanet, représentant la Compagnie de Pepinster à Spa.

Art. 2. La Société Guillaume-Luxembourg s'interdit de poursuivre en Belgique toute autre demande de concession tendante à rattacher son réseau au bassin de Liège, que celle dont il est fait mention à l'art. 1<sup>er</sup>, et pour le cas où cette concession lui serait accordée, la Société Guillaume-Luxembourg en exécutera toutes les clauses et conditions, à ses frais, risques et périls, sans intervention pécuniaire de la Société de Pepinster à Spa, de même qu'elle devra se charger de l'exploitation du chemin de fer qui en aura fait l'objet.

La Société Guillaume-Luxembourg fournira notamment le cautionnement qui pourra être exigé par le Gouvernement belge comme condition préalable à la concession en question.

A défaut par la Société Guillaume-Luxembourg de remplir les obligations qu'elle aurait ainsi contractées, la Compagnie de Pepinster à Spa se réserve le droit de faire poursuivre la déchéance de la Société Guillaume-Luxembourg et de se faire substituer en son lieu et place.

Art. 5. Moyennant l'exécution de ce qui précède, la Compagnie de Pepinster à Spa donne à bail à la Société Guillaume-Luxembourg, qui l'accepte, pour le terme de cinquante années à partir de la date fixée ci-après, l'exploitation de son chemin de fer, aux clauses et conditions suivantes :

La Société Guillaume-Luxembourg se charge d'exploiter ou de faire exploiter, à son choix, par des tiers dont elle répondra, pendant toute la durée du bail, avec son matériel, son personnel et ses propres moyens, le chemin de fer actuellement en exploitation de Pepinster à Spa.

Cette exploitation commencera le jour où la ligne entière de Luxembourg à Spa pourra être ouverte, et jusqu'à cette époque la Société de Pepinster à Spa continuera à exploiter elle-même sa ligne comme par le passé.

La Société Guillaume-Luxembourg sera tenue, en ce qui concerne l'exploitation, de se conformer aux clauses et conditions des cahiers des charges et des conventions avec le Gouvernement belge.

L'exploitation par la Société Guillaume-Luxembourg comprendra l'entretien en parfait état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et des bâtiments des stations, le transport des voyageurs et des marchandises, l'entretien du matériel fixe et roulant et le service télégraphique.

Il est toutefois expressément convenu que la Société de Pepinster à Spa sera tenue, avant la prise de possession de l'exploitation de sa ligne par la Société Guillaume-Luxembourg, de renouveler sa voie en lui donnant le type qui sera adopté pour le prolongement à exécuter en Belgique, de même que de disposer les gares et stations de façon à les rendre en état de satisfaire aux exigences du nouveau service. Cette dernière condition s'applique notamment à la gare de Pepinster; mais en ce qui concerne les dépenses à faire en sus de la réfection de la voie, la société de Pepinster à Spa ne saurait être tenue d'y affecter une somme dépassant *deux cent mille francs*.

L'exécution éventuelle d'une seconde voie de Spa à Pepinster pendant toute la durée du bail, reste à charge de la Société de Pepinster à Spa; mais cette société ne pourra être tenue à l'exécution de cette condition que si la nécessité en était reconnue et si le produit kilométrique annuel sur l'ensemble des lignes de Pepinster à la frontière du Grand-Duché était supérieur à 25,000 francs.

Art. 4. La Compagnie de Pepinster à Spa cède à la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, avec tous leurs avantages et charges, ses conventions en date des 1<sup>er</sup> juillet 1854 et 4 juin 1857 avec l'État belge, établissant la communauté de la station de Pepinster et déterminant les conditions d'un service mixte entre les chemins de fer de l'État et celui de Pepinster à Spa.

**Art. 5.** La Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg tiendra une comptabilité distincte des recettes du chemin de fer Pepinster à Spa, comptabilité que la Compagnie de ce chemin de fer aura le droit de contrôler.

La Société Guillaume-Luxembourg prélèvera annuellement sur les recettes :

1° Une somme de 500 francs à forfait par kilomètre sur ledit chemin, pour apport du matériel roulant nécessaire à l'exploitation ;

2° Elle prélèvera, en outre, annuellement sur le montant des recettes, pour se couvrir des dépenses de toute nature afférentes à l'exploitation et également à forfait, savoir :

*A.* 50 p. % de la recette brute jusqu'à concurrence d'un produit kilométrique annuel ne dépassant pas 25,000 francs ;

*B.* Si le produit kilométrique annuel dépasse 25,000 francs, sans être supérieur à 50,000 francs, 45 p. % de la recette brute ;

*C.* Enfin, si le produit kilométrique annuel est supérieur à 50,000 francs, 40 p. % de la recette brute.

La Société royale grand-ducale tiendra compte à la Compagnie de Pepinster à Spa intégralement de l'excédant des recettes sur les dépenses calculées à forfait, comme il est expliqué ci-dessus; toutefois lorsque cet excédant dépassera 255,000 francs pour une année d'exploitation, la somme supérieure à ce chiffre sera partagée par moitié entre les deux sociétés contractantes. Il est formellement stipulé que si l'excédant prémentionné des recettes sur les dépenses n'atteignait pas le chiffre de 150,000 francs, chiffre de la recette nette réalisée par l'exploitation de la ligne en 1860, la Société royale grand-ducale serait tenue de parfaire le chiffre et de le payer à la Société de Pepinster à Spa.

La Société royale grand-ducale tiendra trimestriellement compte à la Société de Pepinster à Spa de l'excédant des recettes lui revenant. Ce paiement sera effectué en espèces ayant cours légal.

**Art. 6.** La Société royale grand-ducale prendra l'exploitation de la ligne de Pepinster à Spa libre de tout engagement pour la gestion antérieure à l'entrée en jouissance, la Société de Pepinster à Spa gardant la responsabilité pleine et entière de tous ses actes antérieurs à l'entrée en jouissance, la Société Guillaume-Luxembourg devant y rester étrangère et n'étant tenue qu'à remplir les obligations du présent contrat.

**Art. 7.** L'exploitation par la Société Guillaume-Luxembourg de la ligne de Pepinster à Spa se fera de manière à lui faire produire toute la recette dont elle est susceptible. La Société Guillaume-Luxembourg devra maintenir les trains spéciaux les dimanches et jours de courses et de fêtes, de manière à offrir toutes les facilités désirables. Il devra être pourvu, autant que de besoin, aux transports des mines des environs de Theux.

Il est, en outre, formellement entendu :

1° Que les tarifs actuellement en vigueur sur le chemin de fer de Pepinster à Spa, tant pour le service local que pour les rapports de cette ligne avec les lignes de l'État belge, ne pourront être modifiés que du consentement de la Société de Pepinster à Spa ;

2° Qu'en ce qui concerne les rapports de la ligne de Pepinster à Spa, soit

locaux, soit en transit, avec la nouvelle ligne à établir, la Société Guillaume-Luxembourg se réserve le droit absolu de combiner les tarifs à sa convenance et selon les nécessités du trafic, sans toutefois que le parcours de la ligne de Pepinster à Spa puisse recevoir un taux kilométrique inférieur à celui du parcours sur le Guillaume-Luxembourg, et, en outre, sans que la taxe kilométrique pour la ligne de Pepinster à Spa puisse descendre au-dessous de six centimes par tonne et kilomètre, sans le consentement de la Société de Pepinster à Spa.

ART. 8. Avant le début de l'exploitation par la Société royale grand-ducale et après la mise en état de la ligne de Pepinster à Spa, ainsi que cela est stipulé à l'art. 3 de la présente convention, il sera procédé contradictoirement entre les deux compagnies à un état des lieux constatant l'état des voies, de leurs dépendances, ainsi qu'à l'inventaire du matériel fixe et du mobilier des gares, stations et dépôts.

La Société royale grand-ducale, devant à toute époque maintenir en parfait état l'ensemble des travaux qui constituent le chemin de fer de Pepinster à Spa, rendra à cette dernière société ledit chemin et ses dépendances dans l'état où ils se trouveront à l'expiration du traité.

Si, dans les dix-huit mois qui précéderont l'expiration du présent bail, la Société royale grand-ducale ne dénonçait pas le traité, le bail sera renouvelé de plein droit pour le terme qui resterait à courir de la concession de Pepinster à Spa.

ART. 9. Pour éviter l'établissement de lignes concurrentes et dans la pensée de sauvegarder les intérêts mis en commun par la présente convention, la Société de Pepinster à Spa s'interdit expressément et à moins d'autorisation de la Société royale grand-ducale et sauf tous les arrangements à intervenir à cet égard concernant l'exploitation, et pendant toute la durée du bail, de faire aucun traité pour l'adjonction, la construction et l'exploitation de chemins nouveaux se rattachant directement ou indirectement aux lignes concédées de la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, quelle que soit la forme de ces traités, amodiations ou conventions.

ART. 10. En cas de non paiement des sommes revenant à la Société de Pepinster à Spa en exécution des conditions stipulées à l'art. 5, ou d'inexécution d'une des clauses et conditions auxquelles le présent bail est accordé, la Société du chemin de fer de Pepinster à Spa aurait le droit, à son choix, d'en faire prononcer la résiliation ou d'en poursuivre l'exécution.

ART. 11. Les présentes conventions seront soumises à l'approbation des conseils d'administration et des assemblées générales des deux compagnies, ainsi qu'à la sanction des Gouvernements belge et grand-ducal.

Elles devront être ratifiées sous peine de nullité par les conseils d'administration au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre prochain. Après ces ratifications, chacune des parties contractantes sera obligée de les soumettre à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires, conformément aux dispositions qui régissent les deux compagnies dans des cas semblables.

A cet effet, les soussignés délégués des deux compagnies contractantes s'engagent à convoquer leur assemblée générale dans les plus courts délais fixés par les statuts.

La société Guillaume-Luxembourg fixera l'époque à laquelle les assemblées d'actionnaires devront être convoquées.

A défaut des approbations nécessaires par les assemblées des actionnaires, les présentes seront considérées comme nulles et non avenues. Il en serait de même en cas de refus d'approbation par les deux ou l'un des deux gouvernements intéressés.

ART. 12. Si la concession mentionnée à l'art. 1<sup>er</sup> n'était pas accordée avant le 30 décembre 1862, les deux parties contractantes seront complètement dégagées, l'une vis-à-vis de l'autre, des engagements ici stipulés, sans qu'il soit besoin de notification ou mise en demeure, à moins que le terme fixé ci-dessus n'ait été prorogé d'un commun accord.

ART. 13. Pour l'exécution des présentes, les compagnies contractantes élisent domicile à Bruxelles, savoir :

La Compagnie de Pepinster à Spa, Montagne du Parc, 5.

Et la Société royale grand-ducale, chez son vice-président, M. J.-R. Bischoffsheim.

Ce domicile est attributif de juridiction.

Fait double, à Bruxelles, le onze octobre mil huit cent soixante et un.

(Signé) J. VAN DE WYNCKELE, J.-R. BISCHOFFSHEIM, E. VAN HOOREBEKE,  
A. DEMANET.

---

ANNEXE N° 4.

---

26 JUIN 1862. — *Convention entre la Société Guillaume-Luxembourg et la Grande-Compagnie belge du Luxembourg : règlement entre les deux compagnies du subside accordé par l'État en commun aux deux lignes de l'Ourthe et de Spa.*

Entre la Grande-Compagnie du Luxembourg, représentée par M. Reed, administrateur délégué, d'une part, et la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, représentée par M. Jules Van de Wynckele, son directeur général, d'autre part, il a été exposé ce qui suit :

Pour le cas où la Compagnie du Grand-Luxembourg deviendrait concessionnaire de la ligne dite de l'Ourthe, et que, de son côté, la Société Guillaume-Luxembourg deviendrait concessionnaire en Belgique d'une ligne partant de la frontière grand-ducale pour se diriger vers Spa, en se raccordant aux lignes belges existantes à un point à déterminer, et que, à l'égard de ces concessions, l'État belge stipulerait une intervention commune aux deux lignes, intervention qui consisterait à garantir, pendant cinquante ans, un complément de revenu annuel de 800,000 francs jusqu'à concurrence d'un produit net, total pour les deux

lignes, de 1,600,000 francs, il est convenu qu'il interviendrait entre les deux parties contractantes, pour le règlement entre elles de la garantie complémentaire de l'État, la convention dont la teneur suit :

ART. 1<sup>er</sup>. Il est convenu que le produit total de 1,600,000 francs, jusqu'à concurrence duquel l'État devrait éventuellement contribuer pour 800,000 francs, serait attribué pour 900,000 francs à la ligne de l'Ourthe et pour 700,000 francs à la ligne de Spa.

ART. 2. Il est également convenu que la part contributive et éventuelle de l'État, montant à 800,000 francs, serait attribuée pour 450,000 francs à la ligne de l'Ourthe, et pour 350,000 francs à la ligne de Spa.

ART. 3. Eu égard aux stipulations des art. 1 et 2 qui précèdent, il est encore convenu que le montant du complément de revenu, tel qu'il serait servi par l'État, serait acquis pour 56  $\frac{1}{4}$  p. % à la Grande Compagnie du Luxembourg, et pour 43  $\frac{3}{4}$  p. % à la Société Guillaume-Luxembourg.

ART. 4. Toutefois, et par dérogation aux stipulations de l'art. 3 ci-dessus, il est expressément convenu que ni l'une ni l'autre partie ne pourra, à l'aide du produit naturel de sa ligne, augmenté de sa part lui revenant dans le subside de l'État, obtenir un produit total supérieur à 900,000 francs pour la ligne de l'Ourthe, et à 700,000 francs pour la ligne de Spa, sans reverser sur la ligne encore en déficit sur l'une des sommes ci-dessus, tout ce qui excéderait 900,000 francs ou 700,000 francs. Cette condition ne devant pas s'appliquer, bien entendu, toutes les fois que le produit net et propre de l'une ou l'autre ligne, sans le concours du subside de l'État, aurait atteint ou dépassé la somme déjà désignée de 900,000 francs pour la ligne de l'Ourthe, et de 700,000 francs pour la ligne de Spa.

ART. 5. Lorsqu'il y aura lieu, conformément aux conventions intervenues avec l'État, à restituer à ce dernier l'excédant du produit net des deux lignes de l'Ourthe et de Spa au delà de 2,450,000 francs, la Grande Compagnie du Luxembourg versera son excédant sur la ligne de l'Ourthe au delà de 1,378,125 francs, et la Société Guillaume-Luxembourg son excédant sur la ligne de Spa au delà de 1,071,875 francs, jusqu'à concurrence, pour chaque compagnie, de ce que chaque ligne aura touché de l'État à titre de subside.

S'il arrivait, dans l'hypothèse d'un revenu net supérieur pour les deux lignes à 2,450,000 francs, que l'une des deux compagnies eût déjà et antérieurement remboursé la totalité des sommes reçues par elle dans le subside de l'État, la totalité des restitutions ultérieures à faire à l'État incomberait en totalité à l'autre compagnie encore débitrice, et quel que soit d'ailleurs le revenu réalisé sur sa ligne.

ART. 6. Les parties contractantes se réservent chacune de faire approuver les présentes par leur conseil d'administration respectif, et de les faire ratifier par l'assemblée générale des actionnaires de leur compagnie.

Fait double, à Bruxelles, le 26 juin 1862.

(Signé) VAN DE WYNCKELE, REED.

---