

# Mémorial

du



# Memorial

des

**Grand-Duché de Luxembourg.**
**Großherzogtums Luxemburg.**
**Mercredi, le 25 juin 1947.**
**N° 30**
**Mittwoch, den 25. Juni 1947.**

**Loi du 16 juin 1947, concernant l'approbation de la convention Belgo-Franco-Luxembourgeoise du 17 avril 1946 relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché et des conventions annexes.**

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 4 juin 1947 et celle du Conseil d'Etat du 6 du même mois, portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Sont approuvés et ont force de loi :

a) La Convention passée le 17 avril 1946 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et les Gouvernements de la République française et du Royaume de Belgique relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché ;

b) Le Protocole additionnel à la Convention précitée en date du 17 avril 1946 ;

c) L'avenant à la convention belgo-franco-luxembourgeoise du 26 juin 1946 ;

d) Les Statuts de la Société de droit luxembourgeois dite *la Société Nationale des Chemins de Fer luxembourgeois*, en date du 14 mai 1946.

e) Le cahier des charges, en date du 14 mai 1946.

Un exemplaire de chacun de ces documents est annexé à la présente loi.

**Art. 2.** Le Gouvernement grand-ducal est autorisé à conclure toutes conventions et tous arrangements concernant les services de la Poste, de la Douane, du Télégraphe, du Téléphone et de la Police dont l'organisation sera nécessaire dans les gares de jonction avec les réseaux voisins et dans les gares communes.

**Art. 3.** Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois sera composé de 21 membres dont le Président et dix membres seront de nationalité luxembourgeoise, quatre membres et un Vice-Président au choix du Gouvernement belge, quatre membres et un Vice-Président au choix du Gouvernement français.

Le Président et les dix membres luxembourgeois du Conseil d'Administration seront nommés par arrêté grand-ducal et désignés de la manière suivante :

Cinq dont le Président représentant l'Etat Grand-Ducal.

Trois sur une liste d'au moins 10 agents en activité de service désignés par voie d'élection par les agents du cadre permanent. Le mode d'élection des candidats à présenter sera déterminé par règlement d'administration publique.

Un sur une liste d'au moins trois usagers présentée par la Chambre de commerce luxembourgeoise.

Un sur une liste d'au moins trois usagers, présentée par le Groupement sidérurgique luxembourgeois.

Un sur une liste d'au moins trois usagers, présentée par la Représentation officielle de l'Agriculture luxembourgeoise.

Le Collège des Commissaires de surveillance sera de cinq membres dont trois seront de nationalité luxembourgeoise nommés par arrêté grand-ducal, un membre sera au choix du Gouvernement belge et un membre au choix du Gouvernement français.

En attendant que le Conseil d'Administration de la Société Nationale des chemins de fer luxembourgeois soit constitué conformément à la présente loi, et au statut y annexé, le Gouvernement pourra nommer un Conseil d'Administration provisoire composé d'au moins cinq membres dont un délégué du Ministre des Transports, un délégué du Ministre

des Finances, un représentant du personnel. Le Gouvernement désignera en outre la personne qui remplira la fonction de Directeur de la Société jusqu'au moment où un Directeur sera choisi conformément à l'art. 24 des Statuts.

**Art. 4.** Sont approuvées les dispositions fiscales inscrites à l'article 8 du Cahier des Charges.

L'impôt sur les transports à payer par les C. F. L. est fixé forfaitairement, avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 1946, à 4% du montant des recettes brutes, à l'exclusion des subventions que l'État aura à verser, le cas échéant, en vertu de l'article 11 de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise du 17 avril 1946.

**Art. 5.** Le Gouvernement du Grand-Duché règle la police et assure la sécurité des Chemins de fer et des Services de transport automobile relevant de la Société. Il peut faire assermenter des agents de la Société et leur conférer les fonctions et la compétence d'agents de la police judiciaire, le tout conformément aux lois et dispositions réglementaires luxembourgeoises sur la police des chemins de fer.

**Art. 6.** Sont abrogées toutes dispositions législatives ou réglementaires contraires à la présente loi et sont révoquées pour cause d'intérêt public, pour autant qu'il n'y ait pas lieu à déchéance pure et simple, toutes concessions relatives à l'exploitation des chemins de fer luxembourgeois, notamment celles conclues avec la Société Anonyme Royale Grand-Ducale des Chemins de fer Guillaume-Luxembourg et avec la Société Anonyme luxembourgeoise des Chemins de fer et Minières Prince Henri.

Le Gouvernement est autorisé à fixer par voie d'accord à l'amiable l'indemnité qui pourra être due aux deux sociétés concessionnaires. —

**Art. 7.** Le Gouvernement est autorisé à racheter de la Société des Chemins de fer et Minières Prince Henri les objets mobiliers définis à l'art. 30 du cahier des charges des 14.12.1868—27.2.1869, c'est-à-dire le matériel roulant, les approvisionnements et l'outillage, aux prix convenus de gré à gré ou, si l'une des parties le réclame, à dire d'experts.

En outre, le Gouvernement est autorisé à rétrocéder à la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois le matériel roulant attaché au réseau, les approvisionnements, l'outillage et le mobilier se trouvant dans les magasins, ateliers et

bâtiments du réseau aux prix à déterminer par des experts à désigner par les Gouvernements belge, français et luxembourgeois.

**Art. 8.** Des arrêtés grand-ducaux ou des arrêtés ministériels suivant les cas interviendront pour fixer sur avis conforme de la Société, les mesures d'exécution de la présente loi.

**Art. 9.** Un crédit de fr. 512.339.475,61 est mis à la disposition du Gouvernement pour couvrir les dépenses résultant de l'application de la convention du 17 avril 1946, savoir :

a) participation de l'État au capital de la Société Nationale, premier versement à faire lors de la constitution de la société . . . . fr. 204.000.000 —  
 b) versement à effectuer dans deux ans au même titre. fr. 204.000.000 —  
 c) montant des sommes dues à la S.N.C.F. par l'État . . . . . fr. 40.339.475 61  
 d) indemnité forfaitaire pour dommages de guerre dus à la S.N.C.F. . . . . fr. 64.000.000 —

fr. 512.339.475 61

Les crédits désignés sub *a*, *c* et *d* figureront à l'art. 195<sup>4</sup> du Budget de 1947 avec le libellé qui précède.

Le crédit sub *b* sera inscrit au Budget de l'année afférente.

Par contre, le Gouvernement est autorisé à porter en recettes :

a) montant des sommes dues à l'État par la S.N.C.F. . . . . fr. 11.536.099 76  
 b) contrevalueur des approvisionnements, de l'outillage, du mobilier et du matériel roulant que l'État cédera à la Soc. Nationale . . . . . fr. 159.000.000 —

Ces sommes seront inscrites au Budget des recettes de 1947 sous l'article 63<sup>4</sup>.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au *Mémorial*, pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Luxembourg, le 16 juin 1947.

**Charlotte.**

*Le Ministre des Transports,*

**Robert Schaffner.**

**CONVENTION BELGO-FRANCO-LUXEMBOURGEOISE DU 17 AVRIL 1946.**

SON ALTESSE ROYALE MADAME LA GRANDE-DUCHESSE DE LUXEMBOURG,  
SON ALTESSE ROYALE LE PRINCE RÉGENT AU NOM DE SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES,  
SON EXCELLENCE MONSIEUR LE PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT PROVISOIRE DE LA  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Résolus à contribuer en commun à l'exploitation des chemins de fer luxembourgeois et désireux d'assurer au trafic à destination ou en provenance du Grand-Duché et de ses au-delà son cours naturel,

Considérant, en particulier, que les stipulations du traité d'union économique belgo-luxembourgeois arpellent, en ce qui concerne le trafic ferroviaire dans le Grand-Duché, l'établissement de garanties destinées à faciliter l'application dudit traité,

Désireux, en outre, d'éviter les détournements du trafic au détriment du Luxembourg,  
ont désigné pour Leurs Plénipotentiaires :

Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse de Luxembourg :

Monsieur Pierre *Dupong*, Ministre d'Etat, Président du Gouvernement, et

Monsieur Victor *Bodson*, Ministre des Transports, de la Justice et des Travaux publics ;

Son Altesse Royale le Prince Régent de Belgique :

Monsieur le Vicomte Joseph *Berryer*, Ministre de Belgique à Luxembourg, et

Monsieur Ernest *Rongvaux*, Ministre des Communications ;

Le Président du Gouvernement Provisoire de la République Française :

Monsieur Armand Blanquet du *Chayla*, Ministre de France à Luxembourg, et

Monsieur Jules *Moch*, Ministre des Travaux publics et des Transports,

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier.*

En vue d'assurer la gestion de l'ensemble des chemins de fer luxembourgeois, les Hautes Parties Contractantes constitueront une société luxembourgeoise dont le capital sera souscrit par Elles à raison de 24,5% pour la Belgique, 24,5% pour la France et 51% pour le Luxembourg.

*Article deux.*

La Société aura une durée de 99 ans à compter du 1<sup>er</sup> juin 1945. Deux ans avant l'expiration de ce délai, les Hautes Parties Contractantes se concerteront sur les modalités de liquidation de la société ou la création d'une société nouvelle.

*Article trois.*

Les textes organiques concernant la société seront arrêtés d'un commun accord entre les Hautes Parties Contractantes et approuvés par une loi grand-ducale.

*Article quatre.*

L'existence du réseau luxembourgeois unifié ne pourra être l'occasion de mesures ayant pour effet de détourner le trafic de la voie qu'il suivrait, si ce réseau faisait partie intégrante du réseau belge ou du réseau français.

Aucun détournement du trafic devant emprunter naturellement le réseau grand-ducal ne sera favorisé par des mesures prises par les administrations des chemins de fer belges ou français.

*Article cinq.*

Les tarifs dégressifs belges seront prolongés sur les chemins de fer luxembourgeois pour les transports en transit empruntant les réseaux belge, français et luxembourgeois.

*Article six.*

Les chemins de fer luxembourgeois fourniront, en tout temps, un matériel et mettront en oeuvre une organisation technique tels que le trafic en transit par le réseau luxembourgeois ne subisse aucun retard et bénéficie des mêmes facilités que si le réseau luxembourgeois faisait partie intégrante du réseau belge ou du réseau français.

*Article sept.*

Les gares communes existant sur les lignes qui relient les chemins de fer belges ou français aux chemins de fer luxembourgeois et celles qui viendraient à y être établies, seront, du point de vue douanier, gares internationales. Du point de vue ferroviaire, elles seront l'origine et le terminus de l'exploitation des chemins de fer belges ou français et luxembourgeois.

*Article huit.*

Le Gouvernement Grand-Ducal est subrogé dans tous les droits et obligations de la Belgique, de la France et des anciens exploitants des Réseaux Guillaume-Luxembourg et Prince Henri, résultant de traités, conventions et accords ainsi que de l'exploitation de ces réseaux.\*)

*Article neuf.*

Les dettes et créances réciproques entre le Gouvernement luxembourgeois et la Société Nationale des Chemins de Fer Français ont été réglées à la date du 2 janvier 1946.

*Article dix.*

Le Gouvernement Grand-Ducal se réservera, dans tous actes relatifs à l'organisation des chemins de fer luxembourgeois, un droit d'intervention en vue de faire assurer l'application des clauses de la présente convention.

Il modifiera ou complétera en ce sens, s'il y a lieu, tous les actes intervenus avant la mise en vigueur de la présente convention.

*Article onze.*

Si, pour ménager des intérêts exclusivement luxembourgeois, le Gouvernement Grand-Ducal venait à prendre des mesures non compatibles avec une saine gestion industrielle et commerciale des chemins de fer, la charge en résultant serait intégralement supportée par l'Etat luxembourgeois.

*Article douze.*

A défaut d'accord sur une autre procédure de règlement, les Hautes Parties Contractantes conviennent de soumettre, par requête unilatérale, à la décision de la Cour de Justice Internationale toute contestation relative à l'application des dispositions qui précèdent.

*Article treize.*

La présente convention sera ratifiée ; les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères à Luxembourg dans le délai le plus bref possible. La Convention entrera en vigueur le jour du dépôt des ratifications.

Fait en triple original à Luxembourg, le dix-sept avril mil neuf cent quarante-six.

Pierre DUPONG.

Victor BODSON.

Joseph BERRYER.

Ernest RONGVAUX.

Armand Blanquet du CHAYLA.

Jules Moch.

---

\*) voir Avenant (document n° III).

**Document N° II.****PROTOCOLE ADDITIONNEL.**

En vue de l'application des articles 4, 5 et 7 de la Convention, les Hautes Parties Contractantes sont convenues des dispositions suivantes, qui sont considérées comme partie intégrante de ladite Convention :

*A l'article 4.* — Les trains complets en provenance de la région d'Audun-le-Tiche et à destination de Thionville et des au-delà de Thionville, et vice versa, pourront continuer, comme par le passé, à être acheminés par l'itinéraire d'Esch-sur-Alzette-Bettembourg.

Les établissements situés en territoire belge ou français et raccordés au réseau luxembourgeois ou desservis par ce réseau seront, du point de vue des conditions de transport et des tarifs, traités sur ce réseau comme les établissements similaires situés en territoire luxembourgeois.

*Aux articles 4 et 5.* — Les tarifs applicables sur les parcours en transit par le réseau luxembourgeois, non précédés ou suivis d'un parcours belge, seront fixés d'un commun accord entre les Gouvernements français et luxembourgeois.

Les tarifs applicables sur les parcours en transit par le réseau luxembourgeois, non précédés ou suivis d'un parcours français, seront fixés d'un commun accord entre les Gouvernements belge et luxembourgeois.

*A l'article 7.* — Les gares frontières communes sont celles de :

- Bettembourg (en territoire luxembourgeois sur la ligne de Luxembourg à Thionville)
- Audun-le-Tiche ( en territoire français sur la ligne de Rédange à Bettembourg)
- Longwy (en territoire français sur la ligne de Longwy à Luxembourg)
- Athus (en territoire belge sur la ligne d'Athus à Esch).

Des conventions seront passées entre les chemins de fer belges et luxembourgeois ou français et luxembourgeois pour régler les conditions d'exploitation des gares communes et des sections de lignes comprises entre la frontière belgo-luxembourgeoise ou franco-luxembourgeoise et les gares frontières communes, ainsi que le régime des établissements raccordés aux gares communes.

Par dérogation aux dispositions de l'article 7, l'exploitation de la section de ligne Longwy-frontière luxembourgeoise par les chemins de fer luxembourgeois sera limitée à l'exécution des transports en provenance ou à destination du Luxembourg et de ses au-delà.

Fait en triple original à Luxembourg, le 17 avril 1946.

Pierre DUPONG.  
Victor BODSON.  
Joseph BERRYER.  
Ernest RONGVAUX.  
Armand Blanquet du CHAYLA.  
Jules MOCH.

**Document N° III.****AVENANT.**

Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse de Luxembourg,

Son Altesse Royale le Prince Régent au nom de sa Majesté le Roi des Belges,

Son Excellence Monsieur le Président du Gouvernement provisoire de la République Française,

Ayant convenu de remplacer par un nouveau texte l'article 8 de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise réglant l'exploitation du réseau des Chemins de Fer Luxembourgeois signée à Luxembourg, le 17 avril 1946,

Ont désigné pour leur plénipotentiaires :

Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse de Luxembourg :

Monsieur Victor *Bodson*, Ministre des Transports, de la Justice et des Travaux Publics ;  
 Son Altesse Royale le Prince Régent de Belgique ;  
 Monsieur le Vicomte Joseph *Berryer*, Ministre de Belgique à Luxembourg ;  
 Le Président du Gouvernement provisoire de la République Française ;  
 Monsieur Jean-Louis *Toffin*, Chargé d'Affaires de France à Luxembourg ;  
 Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus de la disposition suivante :

*Article 8* (nouveau) :

Le Gouvernement Grand-Ducal est subrogé dans tous les droits et obligations de la Belgique, de la France et des anciens exploitants du réseau Guillaume-Luxembourg (ancienne administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine et Société Nationale des Chemins de fer français) et du réseau Prince Henri résultant de traités, conventions et accords ainsi que de l'exploitation de ces réseaux.

Fait en triple original à Luxembourg, le 26 juin 1946.

Victor BODSON.  
 Joseph BERRYER.  
 Jean-Louis TOFFIN.

**Document N° IV.**

**STATUTS**

de la

**SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS.**

Les statuts de la Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois, appelée ci-après, les C.F.L. sont établis comme suit :

**CHAPITRE I<sup>er</sup>.**

**Dénomination, siège, objet et durée de la Société.**

**Article 1<sup>er</sup>.**

En exécution de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des Chemins de fer du Grand-Duché en date du 17 avril 1946, il est créé une Société de droit luxembourgeois jouissant de la personnalité civile, régie sous réserve des dérogations approuvées ou prévues par la loi du 16 juin 1947, par le Code de Commerce et par les lois en vigueur sur les Sociétés luxembourgeoises, ainsi que par les présents Statuts, sous la dénomination de « Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois », en abrégé C.F.L.

Ses engagements sont réputés commerciaux.

**Article 2.**

Son siège est établi à Luxembourg.

Le Conseil d'Administration pourra ouvrir des agences à l'étranger ainsi que des établissements auxiliaires dans toutes les localités du territoire sur lequel s'exerce l'activité de la Société.

**Article 3.**

Sont applicables aux C.F.L. les dispositions du cahier des charges pour l'exploitation des chemins de fer annexé aux présents statuts, ainsi que les lois de police réglementant la dite exploitation dans le Grand-Duché pour autant qu'elles ne soient pas en opposition avec celles qui sont visées à l'article premier des présents statuts.

**Article 4.**

La société a pour objet d'administrer et d'exploiter les chemins de fer luxembourgeois suivant les méthodes industrielles.

Dans l'intérêt d'une bonne gestion industrielle :

a) Le Ministre des Transports du Grand-Duché pourra, moyennant l'accord préalable et unanime des trois associés de la dite Société nationale, proposer au Grand-Duc et déposer des projets de loi en vue de permettre à la Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois de réaliser des extensions du réseau par construction de lignes nouvelles.

b) un règlement d'administration publique pris après délibération du Gouvernement en conseil pourra moyennant l'accord préalable et unanime des trois associés de la dite Société nationale :

1° réduire, suspendre ou supprimer des services ferroviaires sur les lignes ou sections de ligne dont l'exploitation s'avère habituellement déficitaire ;

2° autoriser la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois à effectuer par un autre moyen de transport, soit par adjonction, soit par substitution la desserte d'une ligne ou d'une section de ligne ferrée dont l'exploitation s'avère habituellement déficitaire ;

3° habiliter la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois à prendre toutes participations dans une entreprise de transport public, sur le territoire et aux abords immédiats du Grand-Duché.

#### Article 5.

La Société aura une durée de 99 ans à compter du 1<sup>er</sup> juin 1945. Elle ne pourra être dissoute par anticipation que du consentement des Hautes Parties Contractantes à la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer grand-ducaux en date du 17 avril 1946. Trois ans avant l'expiration de la Société ou en cas de dissolution anticipée de celle-ci les Hautes Parties Contractantes se concerteront sur les modalités de prorogation ou de liquidation de la Société, ou de la création d'une société nouvelle.

En cas de liquidation l'actif net de la Société sera réparti entre les trois Etats au prorata du nombre des parts de la Société qu'ils possèdent.

La pleine jouissance des biens immobiliers du réseau, immeubles par destination compris, fera immédiatement retour à l'Etat grand-ducal.

Quant au matériel roulant, approvisionnements, outillage et autres objets mobiliers, les C.F.L. devront les remettre à l'Etat aux prix convenus de gré à gré, ou, si l'une des parties le réclame, fixés à dire d'experts désignés d'un commun accord.

## CHAPITRE II.

### Capital social, apports.

#### Article 6.

Le capital social est fixé à huit cent millions de francs, représenté par mille parts de même valeur nominale et souscrit à raison de 510 parts par l'Etat grand-ducal, de 245 parts par le co-participant belge et de 245 parts par le co-participant français. La moitié du capital sera libérée lors de la constitution de la Société, l'autre moitié ne pourra être appelée qu'après un délai de deux années au moins à compter de la date de la constitution de la Société.

Aucune modification du capital social ne pourra être réalisée sans l'accord des trois co-participants.

#### Article 7.

L'Etat Grand-Ducal confère à la Société, à dater de sa constitution jusqu'à l'expiration du présent contrat de société le droit d'exploiter toutes les lignes de chemin de fer établies sur le territoire Grand-Ducal et remises en bon état d'exploitation.

Ce droit comporte la jouissance, dans le sens le plus étendu, de tous les immeubles, terrains, bâtiments et dépendances à l'usage du Chemin de fer ainsi que des installations fixes et le bénéfice de tous contrats et baux conclus dans l'intérêt de l'exploitation.

L'Etat Grand-Ducal garantit à la Société le plein exercice du droit d'exploiter tel qu'il vient d'être défini ci-dessus. Il s'engage notamment, tant envers la Société qu'envers les co-participants, à supporter toutes

les conséquences juridiques et financières qui résulteraient des revendications que pourraient formuler les anciens concessionnaires ou exploitants en raison de la privation de leurs droits antérieurs par le fait de l'Etat luxembourgeois.

En contre-partie, la Société accepte de supporter :

- 1° la charge des pensions dont les arrérages viennent à échéance pendant la durée effective de son existence,
- 2° les charges financières définies à l'article 33 ci-après.

Article 8.

L'Etat Grand-Ducal fait apport à la Société d'une somme de 408.000.000 fr. en espèces.

En rémunération de cet apport, l'Etat Grand-Ducal reçoit 510 parts de capital.

Le co-participant français fait apport à la Société d'une somme de 196.000.000 fr. en espèces.

En rémunération de cet apport, il reçoit 245 parts de capital.

Le co-participant belge fait apport à la Société d'une somme de 196.000.000 fr. en espèces.

En rémunération de cet apport, il reçoit 245 parts de capital.

Article 9.

La Société sera tenue d'effectuer les réparations de tous genres, y compris les grosses réparations, qui deviendraient nécessaires pendant la durée de la jouissance.

Par contre elle n'aura à supporter aucune charge du fait de la réparation des dommages de guerre.

Elle doit restituer à l'expiration de sa jouissance les immeubles, le matériel roulant, les installations, les machines, l'outillage, le mobilier et les approvisionnements en quantité et dans un état tel qu'ils puissent assurer l'exploitation normale du réseau au moment de cette restitution.

Article 10.

Tous les agents inscrits au cadre permanent du réseau en activité de service à la date du 1<sup>er</sup> juin 1945 sont incorporés dans le cadre permanent du personnel des C.F.L. avec leurs droits acquis, avec la même échelle, le même échelon et la même ancienneté. Les auxiliaires conservent les droits acquis à la même date.

Article 11.

La Société ne peut céder tout ou partie de son droit d'exploitation à des tiers associés ou non.

Sont considérées comme cessions non seulement les conventions portant aliénation du droit d'exploitation, mais tous actes par lesquels la Société transférerait, à titre onéreux ou à titre gratuit par bail, fusion ou autrement, l'exploitation totale ou partielle d'une ou de plusieurs lignes.

Article 12.

Les parts sont incessibles et inaliénables. Les droits afférents à ces parts sont ceux des actions dans les Sociétés Anonymes de droit luxembourgeois, sous réserve des dispositions des présents statuts.

Les participants ne sont tenus que jusqu'à concurrence de leur souscription au capital social.

### CHAPITRE III.

#### Administration et Surveillance.

Article 13.

La Société sera administrée par un Conseil d'Administration de 21 membres nommés pour six ans, de la manière suivante :

- 1° 11 membres, dont le Président, de nationalité luxembourgeoise, nommés par arrêté grand-ducal ;
- 2° 5 membres, dont un vice-président, nommés par le Gouvernement belge ;
- 3° 5 membres, dont un vice-président, nommés par le Gouvernement français.

Les Administrateurs sont les mandataires de la Société. Les administrateurs désignés par les Gouvernements belge et français ont en outre pour mission de faire rapport à leur Gouvernement sur toute question relative aux intérêts de leur pays et de veiller à l'application de la Convention du 17 avril 1946.

A la fin de leur mandat, en cas de décès, démission ou de révocation, les co-participants nommeront respectivement les nouveaux titulaires, comme il est dit ci-dessus.

L'Administrateur nommé en remplacement d'un autre achève le mandat de celui qu'il remplace.

Le droit de révocation appartient aux autorités qui ont droit de nomination.

#### Article 14.

Les fonctions de membre du Conseil d'Administration sont incompatibles avec celles de Ministre, de membre des Chambres législatives et de membre du Conseil d'Etat luxembourgeois.

Il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise privée ou dans un marché fait avec les C.F.L. ou pour leur compte, à moins qu'ils n'y soient autorisés par le Conseil d'Administration, ou qu'il ne s'agisse d'un contrat ou marché conclu avec l'un des co-participants.

Chaque année, il est fait rapport au Ministre des Transports sur les opérations autorisées par le Conseil aux termes du paragraphe précédent.

En outre, lorsque le Conseil d'Administration examinera un marché ou traité de quelque nature qu'il puisse être, à conclure entre les C.F.L. et toute entreprise privée dans laquelle un des administrateurs de la Société aurait des intérêts au titre de propriétaire, gérant ou administrateur, cet administrateur ne prendra pas part au vote.

Dans les cas prévus au précédent alinéa, il sera rendu compte chaque année, au Ministre des Transports, des conditions de passation des marchés ou traités en question.

#### Article 15.

Le Directeur des C.F.L. nommé conformément à l'article 24 des présents statuts ou son délégué peut être appelé par le Conseil d'Administration à assister aux réunions du Conseil, avec voix consultative.

#### Article 16.

Les rémunérations du Président, des administrateurs membres du Comité Permanent visé à l'article 20 et des autres administrateurs seront fixées par le Ministre des Transports sur proposition du Conseil d'Administration.

#### Article 17.

Le Conseil d'Administration se réunit sur la convocation de son Président aussi souvent que l'exige l'intérêt de la Société et au moins une fois par trimestre.

Il doit être convoqué obligatoirement soit sur la demande du Ministre des Transports, soit sur demande de cinq administrateurs, soit sur demande de deux membres du Conseil de Surveillance visé à l'article 26.

Il se réunit soit au siège social, soit en tout autre lieu indiqué dans la lettre de convocation qui sera en principe, adressée quinze jours avant la séance et qui précisera l'ordre du jour. Dans les cas d'urgence le délai sera ramené à deux jours ouvrables et les convocations devront être adressées télégraphiquement.

Chaque administrateur aura le droit de faire porter à l'ordre du jour toute question qu'il paraîtra utile d'examiner.

#### Article 18.

Pour que le Conseil puisse valablement délibérer, il suffit que la moitié au moins de ses membres en exercice soit présente. Sur deuxième convocation d'une même réunion, tenue au plus tard dans les trois semaines, le Conseil peut valablement délibérer sur le même ordre du jour quel que soit le nombre des membres présents.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents ; en cas de partage, la voix de celui qui préside le Conseil est prépondérante.

Le Président ou un administrateur absent peuvent se faire représenter pour la présidence et le vote par un autre administrateur, mais un administrateur ne peut représenter comme mandataire, qu'un seul de ses collègues.

Exceptionnellement un administrateur belge ou français pourra se faire représenter par un mandataire spécial agréé par le co-participant intéressé.

Sur proposition de chacun des trois co-participants, le Conseil désigne les personnes devant remplir les fonctions de secrétaire et qui peuvent être prises en dehors de ses membres ; il en fixe aussi les émoluments.

#### Article 19.

Les délibérations du Conseil d'Administration sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur registre spécial et signés par le Président en fonction et par les administrateurs et secrétaires présents à la séance.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux à produire en justice ou en toute autre circonstance sont signés soit par le Président du Conseil d'Administration, soit par deux autres administrateurs. La justification du nombre des administrateurs en exercice et de leur nomination, ainsi que du mandat donné par les Administrateurs représentés à la séance résulte valablement, vis-à-vis des tiers, de la simple énonciation dans le procès-verbal du nom des administrateurs présents ou représentés et du nom des administrateurs absents non représentés.

#### Article 20.

Le Conseil d'Administration peut élire dans son sein quatre membres, dont un Belge et un Français qui formeront un Comité permanent, chargé notamment de l'instruction et de la préparation des questions à soumettre au Conseil d'Administration et de la surveillance de l'exécution des décisions de celui-ci. Un des membres du Comité permanent sera choisi parmi les administrateurs luxembourgeois représentant le personnel.

#### Article 21.

Les C.F.L. sont représentés vis-à-vis de tiers et vis-à-vis de toutes administrations par leur Conseil d'Administration. La Société plaide en justice sous la dénomination «C.F.L.», poursuites et diligences de son Conseil d'Administration, représenté par son Président.

Le Conseil d'Administration a les pouvoirs les plus étendus pour gérer et administrer la Société, y compris ceux de vendre, d'acquérir, de transiger et de compromettre.

#### Article 22.

Par dérogation à ce qui précède, seront soumises à l'approbation du Ministre des Transports, les délibérations du Conseil d'Administration sur les objets suivants :

1° Les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou de droits immobiliers, si la valeur dépasse un million de francs ;

2° Les contrats d'adjudication conclus pour un terme de plus de dix ans ou dont le montant dépasse deux millions de francs et les marchés de gré à gré, dont le montant dépasse un million.

#### Article 23.

Le Conseil d'Administration peut déléguer ses pouvoirs, pour un objet et des affaires déterminées, dans les limites et aux conditions qu'il déterminera, à son Président, à un ou plusieurs administrateurs ou au Comité permanent prévu à l'article 20 des présents statuts.

#### Article 24.

Le Conseil d'Administration choisit le Directeur du Réseau qui pour la gestion courante et des affaires déterminées exerce les pouvoirs, que lui délègue le Conseil d'Administration. Dans les limites déterminées par le Conseil d'Administration, il peut sous-déléguer ses pouvoirs.

Les fonctions de Directeur du Réseau ne peuvent être cumulées avec celles d'Administrateur. Le Directeur du Réseau doit avoir la nationalité luxembourgeoise. La nomination du Directeur du Réseau est sujette à l'approbation du Gouvernement.

## Article 25.

Les actes engageant les C.F.L. délibérés par le Conseil d'Administration devront porter les signatures conjointes du Président et d'un membre du Conseil, le Président ayant droit de déléguer un autre membre à ses lieu et place. La correspondance officielle est signée par le Président du Conseil d'Administration avec faculté de délégation à un membre du Conseil, elle est contresignée par le Directeur.

La correspondance de service est signée par le Directeur de la Société ou son délégué.

## Article 26.

La surveillance de la Société est confiée à un collège de cinq commissaires, dont trois de nationalité luxembourgeoise.

Ils seront nommés pour six ans.

Le droit de nomination, de remplacement et de révocation appartient pour trois membres au Gouvernement Grand-Ducal, pour un membre au Gouvernement belge et pour un autre au Gouvernement français.

Les dispositions relatives aux incompatibilités, interdictions et mesures de contrôle prévues à l'article 14 leur sont applicables.

Chaque commissaire a le droit d'investigation et le contrôle le plus large sur tout ce qui se rapporte à la gestion de la Société ainsi qu'aux intérêts de son pays. Le bilan, le compte d'établissement, le compte d'exploitation et le compte de profits et pertes devront être soumis à la vérification des commissaires le 14 avril de chaque année au plus tard.

Chaque commissaire peut se faire assister dans l'accomplissement de sa mission d'adjoints techniques.

## Article 27.

Il est attribué aux commissaires des émoluments fixés par le Ministre des Transports sur proposition du Conseil d'Administration.

## CHAPITRE IV.

**Dispositions financières.**

## Article 28.

Avant le 1<sup>er</sup> novembre de chaque année, le Conseil d'Administration arrête le budget de l'exercice suivant, budget qui pourra être revu périodiquement.

L'équilibre entre les dépenses et les recettes telles qu'elles sont définies à l'article 33 ci-après sera assuré, soit par des mesures d'économie, soit par des augmentations ou aménagements de tarifs.

## Article 29.

Les augmentations de tarifs proposées par le Conseil d'Administration doivent être approuvées par le Ministre des Transports dans le délai d'un mois, à moins que le Gouvernement n'obtienne dans le même délai, de la Chambre des députés, un crédit destiné à couvrir la totalité de l'insuffisance des recettes due à la non-approbation de l'augmentation de tarifs proposée.

A défaut du vote de ce crédit dans un délai de deux mois à partir du jour de la proposition faite par le Conseil d'Administration, les mesures proposées deviennent applicables de plein droit.

Les abaissements ou aménagements de tarifs demandés par le Gouvernement ne seront mis en vigueur qu'après le vote par la Chambre des députés d'un crédit couvrant la totalité de la diminution des recettes correspondantes.

## Article 30.

La Société ne peut emprunter que pour faire-face à ses besoins de trésorerie courante, pour couvrir les dépenses complémentaires d'établissement et, le cas échéant, les dépenses d'établissement de lignes nouvelles.

Les emprunts émis par la Société Nationale avec l'accord de l'Etat luxembourgeois, bénéficieront de la garantie de celui-ci tant pour le remboursement du capital que pour le service des intérêts.

## Article 31.

La comptabilité des C.F.L. est tenue suivant les principes de la comptabilité industrielle. Elle comprendra un compte d'établissement et un compte d'exploitation.

## Article 32.

Des prélèvements destinés à alimenter un fonds de renouvellement du matériel et des installations, un fonds de réserve et un fonds d'assurance seront portés chaque année au compte d'exploitation.

Le prélèvement en faveur du fonds de renouvellement est calculé de façon à représenter l'amortissement normal des voies, du matériel, de l'outillage, des bâtiments et des ouvrages d'art, d'après des formules à arrêter par le Conseil d'Administration.

Le prélèvement destiné au fonds de réserve est de 2½% du montant des recettes brutes. Il cessera quand l'avoir du fonds aura atteint 20% de la recette moyenne brute des cinq dernières années.

Le fonds d'assurance a pour objet de couvrir les dommages matériels causés aux tiers, les accidents de trafic et les sinistres. Les disponibilités du fonds d'assurance ne peuvent être placées qu'en fonds d'Etat ou en titres d'emprunts garantis par l'Etat.

Les produits de ces placements sont acquis au fonds d'assurance.

Le prélèvement en faveur du fonds d'assurance est égal à ½% des recettes brutes. Il cessera quand le fonds aura atteint 15% de la recette moyenne brute des cinq dernières années.

## Article 33.

Les recettes et les dépenses à mettre en équilibre, conformément à l'article 28, comprennent notamment :

A. — Les recettes de toute nature y compris les subventions versées en vertu de l'article 29.

B. — Les dépenses ci-après :

a) les dépenses d'exploitation proprement dites y compris les prélèvements prévus à l'article précédent.

b) les charges de capital du réseau à verser à l'Etat Grand-Ducal :

1° la participation des C.F.L. dans les annuités pouvant revenir aux Sociétés Guillaume-Luxembourg et Prince Henri ; cette participation sera fixée au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1947 d'accord entre le Gouvernement Grand-Ducal et la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, la décision prise en l'espèce requérant l'adhésion des trois co-participants.

2° L'annuité due à l'Etat Grand-Ducal en remboursement de ses avances pour travaux complémentaires d'établissement.

Cette annuité sera calculée au taux de 6,06% (intérêts et amortissement) sur la somme restant à amortir le 1<sup>er</sup> juin 1945. Elle sera payée pendant une période de 60 ans, sauf remboursement anticipé par la Société de tout ou partie du capital restant à amortir.

3° La somme due à l'Etat Grand-Ducal en remboursement de ses avances pour la couverture du déficit des Chemins de fer Luxembourgeois pour la période du 1<sup>er</sup> juin 1945 au 1<sup>er</sup> mai 1946. Les conditions du remboursement de ces avances seront fixées d'un commun accord entre le Gouvernement Grand-Ducal et la Société des Chemins de Fer Luxembourgeois, avec l'agrément unanime des trois co-participants.

4° L'annuité due à l'Etat Grand-Ducal pour la période du 1<sup>er</sup> juin 1945 au 31 décembre 1948, au titre de la créance de la Société Nationale des Chemins de fer français qui fait l'objet de l'article 3 de la Convention franco-luxembourgeoise des 28/31 juillet 1939.

c) les charges d'intérêt et d'amortissement des emprunts contractés par la Société.

d) l'amortissement du montant libéré du capital social, suivant un tableau d'amortissement à annexer aux présents statuts.

e) l'intérêt fixe de 2% net du montant libéré du capital social non encore amorti.

## Article 34.

Le bénéfice net du compte d'exploitation sera réparti comme suit :

a) paiement d'un premier dividende au capital non encore amorti ; ce dividende ne pourra dépasser 2% net ;

b) après paiement des 2% de dividende cités ci-dessus le surplus sera réparti :  
à raison de 50%, pour le paiement d'une prime d'exploitation au personnel ou en faveur d'une oeuvre sociale pour le personnel ;

à raison de 50%, aux trois co-participants au prorata de leur souscription au capital social.

Un règlement d'administration publique déterminera les modalités de répartition ou l'affectation de la part des bénéfices revenant au personnel.

## CHAPITRE V.

### Inventaire et bilan.

#### Article 35.

L'année sociale commence le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année ; toutefois le 1<sup>er</sup> exercice prendra cours le 1<sup>er</sup> juin 1945 et finira le 31 décembre 1946.

Chaque année, le 31 décembre, et pour la première fois le 31 décembre 1946, les écritures sociales sont clôturées et il est dressé un inventaire, un bilan, un compte d'établissement, un compte d'exploitation et un compte de profits et pertes.

Après vérification par le collège des commissaires, le bilan et le compte de profits et pertes sont soumis à l'approbation du Conseil d'Administration.

Ensuite ils sont soumis à l'approbation du Gouvernement luxembourgeois.

L'approbation des comptes ou le défaut d'observation de la part du Gouvernement luxembourgeois dans les trois mois suivant la présentation des comptes vaut quitus aux administrateurs pour les actes accomplis par eux, en leur qualité d'administrateur de la Société, au cours de l'exercice considéré.

Il en est de même pour les commissaires.

## CHAPITRE VI.

### Modifications aux Statuts.

#### Article 36.

Les présents Statuts et le Cahier des Charges annexé ne pourront être modifiés que par une loi sur proposition du Conseil d'Administration et du consentement des Hautes Parties Contractantes à la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des Chemins de fer du Grand-Duché en date du 17 avril 1946.

## Document N° V.

### CAHIER DES CHARGES

de la

### SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS.

TITRE I<sup>er</sup>.

#### Dispositions Générales.

##### Article 1<sup>er</sup>.

La Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois désignée ci-après par les lettres C.F.L., est tenue d'exploiter commercialement, d'une façon continue et régulière et en respectant le principe de l'égalité des usagers, les lignes ferrées qu'elle gère en exécution de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise du 17 avril 1946 approuvée par la loi du 16 juin 1947.

Tout en s'efforçant d'obtenir un rendement optimum de la dite exploitation, les C.F.L. pratiqueront une stricte égalité de traitement de tous les intérêts du Grand-Duché, de la Belgique et de la France.

##### Article 2.

Le présent cahier des charges s'applique aux dites lignes ferrées.

### Article 3.

Lorsque, conformément à l'article 4, alinéa 2 des statuts, un arrêté grand-ducal pris après délibération du Gouvernement en Conseil autorise les C.F.L. à effectuer, par un autre moyen de transport, soit par adjonction, soit par substitution, la desserte d'une ligne ou d'une section de ligne ferrée dont l'exploitation s'avère habituellement déficitaire, le service dont il s'agit est soumis aux conditions et obligations déterminées par le Ministre des Transports selon la nature du nouveau mode de transport.

### Article 4.

Les C.F.L. sont entendus par les autorités compétentes préalablement à l'octroi de toute autorisation ou concession relative aux transports d'intérêt général tels que chemins de fer, téléferiques, autostrades, pipe-lines, lignes de navigation aérienne.

Les C.F.L. jouissent d'un droit de préférence quant à l'octroi de toute concession ou autorisation de transport par fer ou par route. Ce droit doit s'exercer dans les deux mois de l'introduction des demandes d'autorisation ou de concession.

### Article 5.

Les C.F.L. font les règlements d'ordre intérieur, de service et d'exploitation et les soumettent à l'approbation du Ministre des Transports.

Ces règlements obligent non seulement les C.F.L. mais quiconque utilise les chemins de fer ou s'y embranche.

Les horaires des trains ordinaires de voyageurs sont communiqués au Ministre des Transports dans les conditions fixées par arrêté ministériel. Ils sont applicables à titre provisoire, à la date annoncée pour leur mise en vigueur, si le Ministre n'y fait pas opposition.

Ils sont tenus, dans les gares, à la disposition du public, dans les conditions établies par le Ministre des Transports sur la proposition des C.F.L.

### Article 6.

Des règlements d'administration publique pris après consultation des C.F.L. déterminent les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Les dépenses entraînées par l'exécution des mesures prescrites par ces textes sont à la charge des C.F.L.

### Article 7.

Le contrôle administratif, technique et financier du Ministre des Transports sur les chemins de fer est exercé sous son autorité par un ou plusieurs commissaires du Gouvernement.

Les frais du contrôle administratif, technique et financier exercé par les fonctionnaires nommés par le Gouvernement Luxembourgeois sont à la charge de l'Etat grand-ducal. Leurs traitements sont fixés par le Ministre des Transports, par assimilation aux rémunérations fixées pour les agents des C.F.L. remplissant des fonctions de même importance, le Conseil d'Administration de la Société entendu. Les pensions dont ils jouiront sont à la charge de l'Etat. Ces fonctionnaires sont transportés gratuitement.

Afin de pourvoir aux frais de contrôle, les C.F.L. sont tenus de verser chaque année, à l'Etat luxembourgeois une redevance forfaitaire correspondant, au cours de l'exercice considéré à une somme calculée sur la base 1913 de 30.000 frs., d'après la formule du nombre-indice applicable aux traitements des fonctionnaires.

Les attributions des Commissaires seront déterminées par règlement d'administration publique.

### Article 8.

L'impôt sur les transports est acquitté par la Société, mais il est récupéré sur les usagers et incorporé dans les tarifs.

La Société jouit des exemptions fiscales ci-après :

- a) *Impôt de l'Etat sur le revenu.*

La Société n'est assujettie à l'impôt sur le revenu que sur les bénéfices répartis (article 34 des statuts); ceux-ci ne sont pas imposables dans la personne des participants.

Est exonéré également de l'impôt sur le revenu, dans la personne de la Société et dans la personne des bénéficiaires, l'intérêt fixe de 2% payable sur le montant libéré du capital non encore amorti, conformément à l'art. 33, sub B. e) des statuts.

b) *Impôt foncier.*

Les terrains, bâtiments et dépendances des chemins de fer faisant partie du domaine public sont exempts de toutes contributions foncières au profit de l'Etat.

c) *Impôt sur le capital.*

La société est affranchie des impôts sur le capital.

d) *Droits de timbre et d'enregistrement.*

Les C.F.L. sont exempts des droits de timbre et d'enregistrement à l'exception de la taxe d'abonnement et du droit de timbre sur les obligations à émettre par la Société.

En outre, les C.F.L. sont assimilés à l'Etat en ce qui concerne:

1° les impôts et taxes grevant les véhicules automobiles qu'ils utilisent ;

2° les droits de succession et de mutation.

Dans le cas où les exemptions fiscales, dont jouissent actuellement la Société Nationale des Chemins de fer belges et la Société Nationale des Chemins de fer français, seraient supprimées, en tout ou en partie, l'Etat grand-ducal pourrait apporter des modifications analogues au régime fiscal déterminé ci-dessus.

Article 9.

Les litiges s'élevant entre les pouvoirs publics et les C.F.L. au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges sont jugés par le Conseil d'Etat.

TITRE 2.

**Exploitation technique, Travaux, Voies, Matériel, Outillage.**

Article 10.

Les conditions de tracé et de construction des lignes ouvertes à l'exploitation à la date du 1<sup>er</sup> juin 1945, continuent à être fixées par les dispositions des projets approuvés.

Les parties de seconde voie et les autres ouvrages qu'il pourrait être nécessaire d'établir ultérieurement sur l'une quelconque de ces lignes seront exécutés conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour la même ligne, à moins que le Ministre des Transports ne prescrive de nouvelles dispositions sur la proposition des C.F.L., ou après consultation de ceux-ci.

Article 11.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances, ainsi que le matériel roulant et d'exploitation, sont constamment entretenus dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains soient assurés avec le maximum de sécurité et de facilité.

Toutefois, cette obligation est limitée :

1° En cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu ;

2° En cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne conformément à l'article 4, sub 2 des statuts, en ce qui concerne le gros-oeuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers.

Dans la deuxième hypothèse, le Ministre des Transports peut autoriser les C.F.L. à supprimer les installations de chemin de fer rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation.

Article 12.

Sont à considérer comme dépenses d'établissement, les dépenses ayant trait à des travaux complémentaires, à des acquisitions de matériel, de mobilier et d'outillage ou à des dépenses rattachées (approvisionnements, etc...), qui représentent une augmentation du capital du réseau.

Le programme des travaux complémentaires de premier établissement est soumis à l'approbation du Ministre des Transports dans les conditions fixées par arrêté ministériel.

#### Article 13.

Les C.F.L. sont investis, pour l'exécution des travaux leur incombant, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics, notamment pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique et pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux. Toutefois, ils demeurent soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements.

#### Article 14.

Les C.F.L. sont tenus, pour l'étude et l'exécution de ces projets, d'accomplir toutes les formalités et de remplir toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements relatifs aux travaux mixtes.

#### Article 15.

Les marchés et traités des C.F.L. sont passés après appel à la concurrence, sauf exceptions justifiées et précisées par un règlement particulier.

#### Article 16.

Les terrains acquis par les C.F.L., postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, de ce fait, deviennent partie intégrante du chemin de fer donnent lieu, au fur et à mesure de leur acquisition à de nouveaux bornages et sont ajoutés sur le plan cadastral.

#### Article 17.

Si des routes de l'Etat ou des chemins repris, vicinaux, ruraux ou particuliers, sont traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails doivent être posés sans aucune saillie, ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation routière.

Sauf dérogation autorisée par le Ministre des Transports en raison des circonstances locales, le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne peut s'effectuer sous un angle inférieur à trente-cinq degrés.

Le Ministre fixe, les C.F.L. entendus, les conditions auxquelles doivent répondre les passages à niveau pour que les C.F.L. soient dispensés d'y placer ou d'y maintenir les barrières prévues par l'article 4 de la loi du 17 décembre 1859 sur la Police des chemins de fer et d'y entretenir des gardiens. La liste des passages à niveau auxquels cette dispense est applicable est dressée par les C.F.L. et soumise à l'homologation du Ministre des Transports.

#### Article 18.

Si le Gouvernement ordonne ou autorise la construction de routes, de chemins de fer ou de canaux qui traversent les lignes objet du présent Cahier des Charges, toutes les dispositions nécessaires doivent être prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni des frais supplémentaires pour les C.F.L.

#### Article 19.

Les C.F.L. sont dispensés d'établir ou de maintenir les clôtures prévues par l'article 4 de la loi du 17 décembre 1859 sur la Police des chemins de fer, aux emplacements qui répondront aux conditions fixées par le Ministre des Transports sur la proposition des C.F.L.

#### Article 20.

Les concessions de chemin de fer s'embranchant sur les chemins de fer qui font l'objet du présent Cahier des Charges ou les prolongeant, ne doivent apporter aucun obstacle à la circulation, ni provoquer des frais pour les C.F.L.

Les concessionnaires ou exploitants de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement peuvent, moyennant les prix à convenir et l'observation des règlements de police et de service, faire circuler leurs voitures, wagons, machines et autre matériel roulant sur les lignes exploitées aux conditions du présent

Cahier des Charges. Les C.F.L. ont, dans les mêmes conditions, pareil droit pour la circulation de leurs locomotives, voitures, wagons et autre matériel roulant, sur les dits embranchements et prolongements.

Si le concessionnaire ou l'exploitant d'un embranchement ou prolongement ou si les C.F.L. n'usent pas du droit mentionné à l'alinéa précédent, toutes mesures doivent être prises par eux pour que le service de transport ne subisse aucune interruption au point de jonction des diverses lignes.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares des C. F. L. la redevance à payer à la dite société serait réglée d'un commun accord entre elle et le concessionnaire ou exploitant intéressé.

Les C.F.L., le concessionnaire ou l'exploitant qui se servent d'un matériel qui n'est pas leur propriété doivent acquitter une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

Les C. F. L. sont tenus, si le Ministre des Transports le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les concessionnaires ou exploitants des dits chemins de fer.

En cas de désaccord entre les C. F. L. et les concessionnaires ou exploitants, sur l'application des clauses du présent article, il sera statué par le Ministre des Transports.

Les dispositions prévues ci-dessus en faveur des lignes d'embranchement ou de prolongement cesseront d'être applicables à celles de ces lignes qui ne seraient plus effectivement exploitées par voie ferrée comme à celles qui, du fait de la suspension du service sur certaines lignes des C. F. L., cesseraient de se raccorder effectivement au réseau exploité par la dite société.

#### Article 21.

Les C.F.L. examineront les demandes de tout propriétaire de mines, d'usines ou de carrières, de tout propriétaire ou concessionnaire d'entrepôts ou de magasins généraux, de tout concessionnaire d'outillage public, de tout propriétaire d'outillage privé dûment autorisé dans les ports de navigation intérieure, ou de toute autre entreprise industrielle ou commerciale tendant à user du droit d'embranchement en se conformant aux dispositions ci-après. A défaut d'accord, il sera statué par le Ministre des Transports, les C.F.L. entendus.

Les embranchements sont construits aux frais des demandeurs et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni des frais pour les C.F.L.

Leur entretien doit être fait avec soin aux frais des bénéficiaires et sous le contrôle du Ministre des Transports. Les C.F.L. ont le droit de faire surveiller par leurs agents cet entretien ainsi que l'envoi de leur matériel sur les embranchements.

Les C.F.L. peuvent à toute époque, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des dits embranchements ; les changements seront opérés aux frais des bénéficiaires.

Les C.F.L. peuvent, après avoir entendu les bénéficiaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, si les établissements embranchés venaient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Les C.F.L. sont tenus d'envoyer leurs wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer les établissements qu'ils desservent avec la ligne principale du chemin de fer.

Les C.F.L. amènent leurs wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires font conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger et les ramènent au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais et à leurs risques.

Les wagons ne peuvent être employés qu'au transport d'objets et de marchandises en provenance ou à destination des lignes des C.F.L.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration sont à la charge des bénéficiaires des embranchements. Ces gardiens sont nommés et payés par

les C.F.L. et les frais qui en résultent leur sont remboursés par les dits bénéficiaires. En cas de désaccord, il sera statué par le Ministre des Transports, les C.F.L. entendus.

Les bénéficiaires d'embranchements sont responsables de toutes avaries, même de celles résultant de la force majeure, survenant au matériel des C.F.L. pendant son parcours ou son séjour sur leurs lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le Ministre des Transports peut à la demande des C.F.L., et après avoir entendu le bénéficiaire de l'embranchement, ordonner la suspension du service ou faire supprimer sans indemnité la soudure, sans préjudice des dommages qui pourraient être réclamés par les C.F.L.

Les tarifs établis comme il est dit au Titre III ci-après déterminent les perceptions à effectuer par les C.F.L. pour les indemniser de la fourniture et de l'envoi de leur matériel sur les embranchements, le temps pendant lequel les wagons peuvent normalement séjourner sur les embranchements, les indemnités à payer au cas où ce temps serait dépassé et toutes autres dispositions relatives aux conditions générales d'usage des embranchements particuliers, notamment en ce qui touche les conditions de pesage des wagons et le mode de décompte des sommes à percevoir par les C.F.L.

L'utilisation de tout wagon envoyé sur un embranchement donne lieu à l'application du tarif pour charge complète.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opèrent aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que les C.F.L. consentent à les opérer dans les conditions à fixer par le traité visé à l'alinéa ci-après.

Les conditions spéciales à chaque embranchement particulier sont fixées par un traité à intervenir entre les C.F.L. et le demandeur. Ce traité fixe notamment les conditions éventuelles de résiliation et de suppression des ouvrages. Il est communiqué au Ministre des Transports.

A toute époque, les C.F.L. peuvent supprimer sans indemnité la desserte des embranchements particuliers raccordés à une ligne ou section de ligne sur laquelle le service viendrait, en application des dispositions de l'article 4, alinéa 2 des statuts, soit à être supprimé, soit à être assuré par un autre mode de transport que le chemin de fer. S'ils n'usent pas de cette faculté, l'embranché doit, conformément aux dispositions du second alinéa du présent article, supporter tous les frais supplémentaires qui résulteraient pour les C.F.L. du maintien de l'embranchement.

#### Article 22.

Les locomotives, les tenders, les voitures à voyageurs, les wagons et tout autre matériel roulant, doivent satisfaire et aux conditions techniques reconnues les meilleures et en ce qui concerne le matériel roulant éventuellement aux règlements internationaux.

Les C.F.L. doivent entretenir constamment en bon état les locomotives, les voitures, wagons et tout autre matériel roulant nécessaires à l'exploitation commerciale du chemin de fer.

#### Article 23.

Les programmes des acquisitions ou de transformation de matériel roulant, de mobilier ou d'outillage, doivent être soumis à l'approbation du Ministre des Transports.

### TITRE 3.

#### **Exploitation Commerciale, Taxes et Conditions relatives au Transport des Voyageurs et des Marchandises.**

#### Article 24.

Les C.F.L. percevront, pendant toute la durée de leur exploitation, en contre-partie de leurs charges et obligations, des prix de transport et des frais accessoires établis conformément aux articles 27 et 28 ci-après.

Lorsque la perception des prix a-lieu d'après le nombre de kilomètres, les distances sont déterminées par des tableaux approuvés par le Ministre des Transports.

## Article 25.

Les trains réguliers de voyageurs doivent contenir des places en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer. Toutefois, le Ministre des Transports peut autoriser les C. F. L. à limiter soit d'une façon permanente, soit d'une façon temporaire pendant les périodes d'affluence exceptionnelle, le nombre de places offertes dans les trains figurant sur la liste qui sera dressée par les C.F.L. et portée par leurs soins à la connaissance du public.

Certaines des places offertes peuvent, pour les parcours à courte distance et avec l'autorisation du Ministre des Transports, consister en places debout.

Les tarifs établis dans les conditions définies aux articles 27 et 28 ci-après peuvent comporter, sur la proposition des C.F.L. toutes mesures utiles pour assurer l'échelonnement du trafic au cours des périodes d'affluence.

## Article 26.

Les C.F.L. ne peuvent se refuser à transporter les masses indivisibles que le matériel normalement affecté au service est capable de transporter.

Pour les masses indivisibles dont les tarifs ne déterminent pas les prix et conditions de transport et dont le transport est reconnu possible par les C.F.L., ceux-ci fixent les prix, conditions et délais de transport qui sont communiqués au Ministre des Transports et applicables de plein droit si ce dernier n'y a pas fait opposition dans le délai de cinq jours. Dans ce cas et pendant trois mois au moins, les C.F.L. doivent accorder les mêmes facilités et consentir les mêmes conditions à tous ceux qui en feraient la demande.

## Article 27.

A) Les propositions de tarifs ou de modification de tarifs sont soumises par les C.F.L. au Ministre des Transports et communiquées, en même temps, pour avis à la Chambre de Commerce et à la représentation officielle de l'Agriculture.

Les tarifs proposés sont mis en application par les C.F.L. à l'expiration du délai de deux semaines compté à partir de la date à laquelle la proposition a été soumise au Ministre des Transports, si celui-ci n'a pas fait connaître aux C.F.L. cinq jours au moins avant l'expiration de ce délai, qu'il entend s'y opposer.

Toutefois les dispositions ci-dessus du présent article ne s'appliquent pas aux propositions tendant à des aménagements ou augmentations de tarifs destinés à la réalisation de l'équilibre financier dans le cadre des articles 28 et 29 des statuts des C.F.L., lesquelles demeurent soumises pour leur mise en vigueur aux règles prévues à l'article 29 précité.

La mise en vigueur des tarifs doit être portée à la connaissance du public par la voie du *Mémorial* et de la presse.

B) Toutes les fois qu'il aura été procédé dans les conditions du paragraphe A) ci-dessus à un abaissement des prix applicables au transport soit des voyageurs, soit des marchandises, les prix abaissés ne pourront être relevés qu'après un délai de trois mois, réserve faite des cas où l'application des tarifs abaissés aura été originellement limitée à une durée moindre.

## Article 28.

Lorsque l'abaissement de tout ou partie des tarifs a été requis par le Ministre des Transports d'accord avec le Ministre des Finances, dans les conditions fixées à l'article 29 des statuts, les C.F.L. doivent présenter les propositions nécessaires au Ministre des Transports dans le délai d'un mois à compter de l'invitation qui leur en a été faite, en y joignant l'évaluation des pertes de recettes à attendre de l'abaissement requis. La mise en vigueur de ces propositions est subordonnée à une décision du Ministre des Transports qui fixe la date d'application, après le vote par le Parlement du crédit prévu au dernier alinéa de l'article 29 des statuts des C.F.L.

## Article 29.

La perception des taxes doit se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs ou conventions en vigueur demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre les services publics et les C.F.L.

#### Article 30.

Les C. F. L. sont tenus d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, des marchandises, des animaux vivants, des dépouilles mortelles et des objets quelconques qui leur sont confiés.

Dans les autorails et autres moyens de transport spéciaux, l'obligation de transporter les marchandises et les bagages est limitée à la nature, à la dimension et au tonnage des colis que le matériel en service est capable de transporter.

Sauf dispense accordée par le Ministre des Transports, les expéditions de marchandises, d'animaux vivants, de dépouilles mortelles et objets quelconques sont inscrites, à la gare de départ et à la gare d'arrivée, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception.

Les envois ayant une même destination et soumis aux mêmes conditions de tarif sont expédiés suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ. Toutefois, cette obligation ne s'entend que pour les envois qui ne nécessitent pas l'utilisation d'un matériel d'un type spécial que les C.F.L. ne sont pas tenus de posséder en quantité suffisante pour répondre immédiatement à toutes les demandes. Les types de matériel qui doivent être considérés comme spéciaux sont déterminés par le Ministre des Transports sur la proposition des C.F.L.

Toute expédition est constatée par une lettre de voiture établie en deux exemplaires, dont l'un accompagne l'envoi et l'autre reste aux mains de l'expéditeur.

#### Article 31.

1° Dans la limite des maxima fixés par arrêté du Ministre des Transports, les délais d'expédition, de transport et de livraison sont déterminés par les tarifs établis comme il est dit aux articles 27 et 28 ci-dessus.

2° A titre exceptionnel, les délais d'acheminement déterminés comme il est dit ci-dessus cessent d'être obligatoires pour les C.F.L. lorsque, par suite de l'interruption d'un autre mode de transport, la quantité de marchandises remises au chemin de fer dépasse sa capacité normale de transporter. Dans ce cas, un droit de priorité peut être accordé au transport des marchandises répondant à certaines conditions fixées par le Ministre des Transports.

Le cas échéant, le Ministre des Transports détermine sur la proposition des C.F.L., les lignes sur lesquelles les délais peuvent être suspendus, la durée de cette suspension et, éventuellement, la prolongation des délais.

3° Les tarifs fixent les jours et heures de réception et de livraison des marchandises.

Les C.F.L. pourront apporter aux dispositions ainsi fixées les dérogations qui seront motivées par les circonstances locales, dans l'intérêt du développement du trafic ou de l'organisation du service.

#### Article 32.

Les C.F.L. ont la faculté de faire soit eux-mêmes, soit par un entrepreneur agréé, l'enlèvement et la remise des marchandises au domicile des expéditeurs ou des destinataires.

Les C.F.L. peuvent également faire, par eux-mêmes ou par un entrepreneur agréé, l'enlèvement et la remise des marchandises dans les bureaux ou dépôts qu'ils peuvent installer dans des localités quelconques et dans ceux des dits entrepreneurs.

Les tarifs à percevoir sont soumis au Ministre des Transports, affichés ou déposés dans les gares intéressées à la disposition du public et applicables dans le délai de quinze jours si, dans ce délai, le Ministre n'y a pas fait opposition.

Les expéditeurs et destinataires restent libres de faire eux-mêmes et à leurs frais et risques l'enlèvement ou la remise des marchandises en gare. Toutefois, les tarifs établis comme il est dit aux articles 27 et 28

ci-dessus peuvent comporter la livraison d'office au domicile du destinataire, soit pour la totalité des transports de certaines catégories déterminées, soit dans des cas qu'ils fixent.

#### Article 33.

Sous réserve des dispositions destinées à assurer la coordination des transports, les C.F.L. peuvent passer avec toute entreprise de transport les accords tarifaires nécessaires pour satisfaire aux besoins du public et aux nécessités du service dont ils sont chargés.

Toutefois, lorsque plusieurs entreprises desservent la relation intéressée par un accord, celui-ci sera soumis à l'approbation du Ministre des Transports.

### TITRE 4.

#### **Stipulations relatives à divers Services Publics.**

#### Article 34.

1° Si le Gouvernement désire diriger des troupes et du matériel militaire, ou aérien sur l'un des points desservis par le chemin de fer, les C.F.L. mettront immédiatement à sa disposition tous leurs moyens de transport.

Ces transports ainsi que ceux des militaires voyageant pour les besoins du service soit en unités constituées soit en détachements, sont réglés dans les conditions indiquées à l'article 37 ci-après.

2° Les militaires voyageant isolément soit à titre personnel soit pour les besoins du service, sont, sur présentation des pièces militaires régulières, transportés, eux et leurs bagages à la moitié des prix des billets ordinaires simples et des taxes de bagages figurant au tarif général applicable au transport des voyageurs et des bagages.

La réduction ci-dessus ne s'applique qu'au prix du transport à l'exclusion des frais accessoires et des suppléments prévus pour l'usage de certaines voitures ou de certains trains.

#### Article 35.

Les agents des administrations publiques chargés de la surveillance des chemins de fer sont transportés suivant des arrangements spéciaux à intervenir entre les dites administrations et les C.F.L.

#### Article 36.

Les C.F.L. sont tenus, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit sont construits aux frais de l'Etat ; leurs formes ou dimensions sont déterminées de concert par les Ministres de la Justice, de l'Intérieur et des Transports, les C.F.L. entendus.

Les employés de l'administration pénitentiaire, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne sont assujettis qu'à la moitié de la taxe fixée par les tarifs généraux pour les voyageurs ordinaires de la classe inférieure.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne paient que la taxe fixée pour les militaires, en application de l'article 34 du présent Cahier des Charges.

Le transport des wagons et des voitures est réglé dans les conditions de l'article 37 ci-après.

Dans le cas où l'administration pénitentiaire voudrait pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures des C.F.L., ceux-ci seraient tenus de mettre à sa disposition, dans les trains autres que les trains à composition spéciale, un ou plusieurs compartiments de voitures à voyageurs, dont le prix de location serait égal, par compartiment et par kilomètre, au triple de la taxe fixée par les tarifs généraux pour un voyageur ordinaire utilisant le même type de compartiment.

Les dispositions qui précèdent sont applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'Administration pénitentiaire pour être transférés dans des établissements d'éducation.

## Article 37.

Les charges résultant pour les C.F.L. des obligations qui lui incombent, à l'égard des services publics en exécution des articles 34, 35 et 36 ci-dessus, sont évaluées par les Ministres des Transports et des Finances sur l'avis de commissions spéciales comprenant des représentants des C.F.L. et des Ministres intéressés.

Ces charges donnent lieu, en faveur des C.F.L. à des remboursements dont le montant est établi sur la base des prix de revient des prestations fournies par ces chemins de fer et dont les conditions de règlement sont arrêtées d'un commun accord par les Ministres des Transports et des Finances, les C.F.L. entendus

## Article 38.

Le service des lettres, dépêches et colis postaux est fait comme suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation désignés par le Ministre des Transports, les C.F.L. sont tenus de réserver, à la demande de l'Administration des Postes et pour les parcours qu'elle désigne un ou deux compartiments spéciaux d'une voiture à voyageurs ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, dépêches et colis postaux et les agents nécessaires au service des Postes, le surplus de la voiture restant à la disposition des C.F.L.

2° Si le volume des dépêches et des colis postaux ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments, les C.F.L. sont tenus, soit de mettre à la disposition de l'Administration des Postes un emplacement de 16 mètres carrés aménagé dans un fourgon convenablement suspendu ou une voiture à voyageurs, soit d'admettre la substitution aux wagons ordinaires d'une voiture spéciale, ou éventuellement de plusieurs voitures spéciales. En cas de désaccord il est statué par le Ministre des Transports.

Les C.F.L. ne sont pas tenus d'ajouter à un train ou d'en retirer un véhicule postal à une gare intermédiaire du parcours, lorsque cette adjonction ou ce retrait sont reconnus par le Ministre des Transports nécessiter une manoeuvre qui ne peut s'effectuer en même temps que le service propre du train et dans le temps d'arrêt prévu pour le service.

Lorsque les C.F.L. voudront changer les heures de départ de ces convois ordinaires, ils seront tenus d'en avertir l'Administration des Postes en même temps qu'ils soumettront au Ministre des Transports l'horaire modifié, sans toutefois que le préavis puisse avoir une durée inférieure à deux jours.

3° L'Administration des Postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches et des colis postaux. Les formes, dimensions et aménagements de ces voitures seront déterminés de concert par le Ministre des Transports et le Ministre ayant dans ses attributions le service des Postes, Télégraphes et Téléphones, les C.F.L. entendus. L'Administration des Postes fera entretenir ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis, des organes de traction, de choc, de suspension et de roulement sera effectué par les C.F.L.

Le poids à pleine charge de ces voitures pourra atteindre celui des voitures autres que les automotrices, du modèle le plus grand et le plus lourd, employées normalement par les C.F.L. sur la ligne et dans le train considérés, pour l'exécution de son propre service, et une tolérance de poids de 10% sera admise.

L'aménagement et l'entretien des emplacements prévus au paragraphe 2° du présent article seront effectués aux frais de l'Administration des Postes par les C.F.L.

4° Sur la demande de l'Administration des Postes, les C.F.L. lui fourniront en location, pour être utilisés, sans aménagement spécial, soit des fourgons entiers, soit même des compartiments de fourgons, dans la mesure où ses disponibilités et les nécessités du chemin de fer le permettront.

5° Les C.F.L. sont tenus de mettre à la disposition du Ministre ayant dans ses attributions le service des Postes, Télégraphes et Téléphones, dans chaque véhicule automoteur circulant aux heures ordinaires de l'exploitation un espace suffisant aux besoins du service postal, sans que toutefois sa superficie puisse être supérieure à six mètres carrés. Un aménagement sommaire pourra être demandé par l'Administration des Postes, selon les conditions prévues au dernier alinéa du paragraphe 3 du présent article.

6° Les C.F.L. sont tenus, sauf impossibilité reconnue par le Ministre des Transports, d'assurer l'escorte en route et l'échange aux stations, par son personnel des lettres et des dépêches qui lui sont confiées par le service des Postes.

La levée des boîtes aux lettres situées dans les emprises des gares et leur présentation aux agents des Postes circulant en chemin de fer peuvent également être demandées aux C.F.L.

7° Les C.F.L. sont tenus de transporter par tous les convois ou véhicules automoteurs servant au transport des voyageurs, et dans les mêmes conditions que les voyageurs ordinaires, et, éventuellement par les convois servant au transport des marchandises, tout agent de l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones, circulant pour les besoins du service et muni d'une carte de circulation ou d'un ordre de service, délivré par le Ministre ayant dans ses attributions le service des Postes, Télégraphes et Téléphones ou son délégué.

8° Les C.F.L. sont tenus de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui sont désignées par l'Administration des Postes, un emplacement sur lequel l'Administration pourra faire construire ou installer des dépôts, des bureaux de poste ou d'entrepôts pour les dépêches et les colis postaux, des hangars et, d'une manière générale, procéder à toute installation utile pour le chargement et le déchargement des véhicules utilisés par le service de cette Administration.

Lorsque les conditions du service des chemins de fer le permettront, les C.F.L. pourront louer à l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones des locaux, guérites, espaces couverts et non clos appartenant au chemin de fer.

Les emplacements à affecter au garage des véhicules, du matériel et de l'outillage de l'Administration des Postes sont déterminés de concert entre cette Administration et les C.F.L.

9° Le prix de location des terrains et des locaux fournis par les C. F.L. est déterminé par des conventions à intervenir entre l'Administration des Postes, des Télégraphes et des Téléphones et les C.F.L.

10° La position des terrains et locaux susvisés est choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones ne puissent entraver le service des C.F.L..

11° L'Administration des P.T.T. se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour les C.F.L., tous passages aériens ou souterrains, ou appareils mécaniques destinés à faciliter le transport ou l'échange des dépêches et des colis postaux à la condition que ces dispositifs, par leur nature ou leur position, n'apportent ni entraves ni frais supplémentaires aux différents services de la ligne ou des stations.

12° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches et des colis postaux ont accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure des C.F.L.

#### Article 39.

Les prestations réciproques échangées entre les C.F.L. et l'Administration des P.T.T., seront réglées de part et d'autre sur la base des prix de revient respectifs, ainsi qu'il est prévu à l'article 37 ci-dessus. Le règlement s'opérera par voie de compte-courant annuel, donnant lieu à paiements trimestriels.

#### Article 40.

Sur avis des C.F.L. le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement de lignes télégraphiques et téléphoniques, sans nuire au service du chemin de fer.

Les installations de lignes faites par l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones devront satisfaire aux conditions de sécurité qui sont déterminées par le Ministre des Transports sur la proposition des C.F.L. et après avis du Ministre, ayant dans ses attributions le service des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Sur la demande de l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones, il est réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

Les C.F.L. sont tenus de faire surveiller les fils et les appareils des lignes télégraphiques et téléphoniques, afin de donner au personnel de l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les agents des C.F.L. ont à en rétablir provisoirement la continuité électrique, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Le personnel des services techniques de l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones, voyageant pour le service des lignes électriques, a accès dans les gares et le long des voies ferrées en se conformant aux règlements sur la police des chemins de fer, ainsi que le droit de circuler dans les voitures du chemin de fer, dans les conditions définies au paragraphe 7 de l'article 38 ci-dessus.

En cas d'accident aux lignes télégraphiques et téléphoniques, l'Administration peut requérir les moyens de transport utiles pour amener à pied d'œuvre le personnel et le matériel nécessaires à la remise en état. Ce transport doit être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien l'exploitation du chemin de fer.

Si les C.F.L. demandent le déplacement de fils, appareils ou poteaux dont la présence s'oppose à l'exécution de travaux sur le chemin de fer, ce déplacement a lieu aux frais et par les soins de l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones. En cas de désaccord, il est statué par le Ministre des Transports.

Les C.F.L. peuvent être autorisés et, au besoin, requis par le Ministre des Transports, agissant de concert avec le Ministre ayant dans ses attributions le service des Postes, Télégraphes et Téléphones d'établir, à leurs frais, les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires à la sûreté et la régularité de leur exploitation.

Ils peuvent se servir des poteaux des lignes télégraphiques et téléphoniques de l'Etat, lorsque de semblables lignes existent le long de la voie.

Les C.F.L. sont tenus de se soumettre à tous les règlements concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais des C.F.L., du contrôle de ce service par les agents de l'Etat.

Les dispositions de l'article 39 ci-dessus sont applicables aux prestations fournies par les C.F.L. aux termes des troisième, quatrième, cinquième et sixième alinéas du présent article, étant entendu qu'il sera tenu compte dans la détermination de la rémunération à verser aux C.F.L. des prestations fournies ou des avantages consentis à ceux-ci, à prix réduit par l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones évalués d'un commun accord.

#### Article 41.

Les prestations effectuées par les C.F.L. en faveur des services télégraphiques et des colis postaux feront l'objet de conventions entre les C.F.L. et l'Administration des P.T.T.

#### Article 42.

Les arrangements ou conventions qui pourront intervenir entre les C.F.L. et les services publics, en dehors des cas visés aux articles 34 et 40 ci-dessus, ne pourront comporter, par rapport aux tarifs ordinaires, que des modifications justifiées par les accroissements de trafic et les réductions de dépenses que ces arrangements ou conventions seront susceptibles de procurer au chemin de fer.

Ces arrangements ou conventions seront soumis à l'approbation du Ministre des Transports et du Ministre des Finances.

**Avis. — Relations extérieures.** — Le 3 juin 1947, S. A. R. Madame la Grande-Duchesse a reçu en audience pour la remise de ses lettres de créance S. Exc. M. Hernan Cuevas, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Chili.

A la même occasion, S. Exc. M. Hernan Cuevas a présenté les lettres de rappel de son prédécesseur.  
— 12 juin 1947

**Arrêté grand-ducal du 13 juin 1947 portant prorogation de la loi du 28 juin 1946 sur les logements et de l'arrêté du 24 décembre 1945 sur les loyers.**

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Vu l'art. 12 de la loi du 28 juin 1946 ayant pour objet de remédier à la pénurie des logements ;

Vu la loi du 21 mars 1947, concernant la fixation des loyers ;

Vu l'art. 27 de la loi du 16 janvier 1866 sur l'organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Intérieur et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** La loi du 28 juin 1946, ayant pour objet de remédier à la pénurie des logements est prorogée jusqu'au 31 décembre 1947 inclusivement.

Est prorogé à la même date Notre arrêté du 24 décembre 1945, portant modification de l'arrêté grand-ducal du 10 janvier 1945, pour autant qu'il n'a pas été abrogé ou modifié par la loi du 21 mars 1947, concernant la fixation des loyers.

**Art. 2.** Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 13 juin 1947.

**Charlotte.**

*Le Ministre de l'Intérieur,*  
**Eugène Schaus.**

**Arrêté grand-ducal du 16 juin 1947 soumettant à licence le transit des armes, des munitions et du matériel de guerre ou pouvant servir à la guerre.**

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Vu la loi du 6 juin 1923, autorisant le pouvoir exécutif à réglementer l'importation, l'exportation et le transit de certains objets, denrées et marchandises ;

Vu la Convention du 23 mai 1935, instituant entre le Grand-Duché et la Belgique un régime commun en matière de réglementation des importations, des exportations et du transit, et la loi du 15 juillet 1935, approuvant la dite convention ;

Vu les arrêtés grand-ducaux des 4 novembre 1944, 20 décembre 1944 et 29 septembre 1945 soumettant à licence gouvernementale les importations et le transit des matières premières et marchandises ;

Vu l'arrêté grand-ducal du 5 août 1946 concernant la réglementation de l'importation et de l'exportation des marchandises et portant suppression des licences de transit ;

Vu l'art. 27 de la loi du 16 janvier 1866 sur l'organisation du Conseil d'Etat, et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le transit des armes, des munitions et du matériel de guerre ou pouvant servir à la guerre repris à la liste ci-après est subordonné à la production d'une licence délivrée par Notre Ministre des Affaires Etrangères, savoir

*Catégorie I.*

1° Fusils et carabines ainsi que leurs canons ;

2° Mitrailleuses, fusils mitrailleurs et pistolets mitrailleurs de tous calibres ainsi que leurs canons ;

3° Canons, obusiers et mortiers de tous calibres, ainsi que leurs affûts, bouches à feu et freins ;

4° Munitions pour les armes énumérées sous les §§ 1 et 2 ci-dessus, projectiles chargés et non chargés pour les armes énumérées sous le § 3 ci-dessus et charges propulsives préparées pour ces armes ;

5° Grenades, bombes, torpilles et mines chargées et non chargées, ainsi que les appareils permettant de les lancer ou de les faire éclater ;

6° Chars de combat, véhicules et trains blindés, blindage de toute espèce.

#### *Catégorie II.*

Navires de guerre et autres de toute espèce, y compris les porte-aéronefs et les sous-marins.

#### *Catégorie III.*

1° Aéronefs montés ou démontés, plus lourds que l'air ou plus légers que l'air, ainsi que leurs hélices, fuselages, tourelles de tir, carènes, empennage et trains d'atterrissage ;

2° Moteurs d'aéronefs.

#### *Catégorie IV.*

Revolvers et pistolets automatiques d'un poids

supérieur à 630 gr. ainsi que les munitions pour les dits articles.

#### *Catégorie V.*

1° Lance-flammes et tous autres engins de projection servant à la guerre chimique ou incendiaire ;

2° Gaz moutarde, lewisité, éthylarsine, dichlorée, méthylarsine dichlorée et tous autres produits destinés à la guerre chimique ou incendiaire ;

3° Poudres de guerre et explosifs.

**Art. 2.** Notre Ministre des Affaires Etrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté qui entrera en vigueur le jour de sa publication au *Mémorial*.

Luxembourg, le 16 juin 1947.

**Charlotte.**

*Les Membres du Gouvernement :*

**Pierre Dupong.**

**Joseph Bech.**

**Nicolas Margue.**

**Eugène Schaus.**

**Lambert Schaus.**

**Alphonse Osch.**

**Robert Schaffner.**

#### **Arrêté grand-ducal du 16 juin 1947, modifiant les arrêtés grand-ducaux des 26 juin 1913 (art. 22 et 23), 4 avril 1936 et 5 mai 1945, concernant les registres de contrôle du bétail.**

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Revu Nos arrêtés des 4 avril 1936 et 5 mai 1945, portant introduction de registres de contrôle du bétail ;

Vu la loi du 29 juillet 1912, concernant la police sanitaire du bétail et l'amélioration des chevaux, des bêtes à cornes et des porcs ;

Vu Notre arrêté du 26 juin 1913, concernant l'exécution de cette loi, et notamment les art. 22 et 23 ;

Attendu que le commerce de chevaux a été libéré de toutes entraves, qu'il y a donc lieu de

supprimer l'obligation de faire accompagner le cheval mis dans le commerce d'une licence de transport ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Agriculture ;

Avons arrêté et arrêtons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'obligation d'inscrire les chevaux au livre de contrôle du bétail, prévu par les arrêtés précités des 26 juin 1913 (art. 22 et 23), 4 avril 1936 et 5 mai 1945, est supprimée.

**Art. 2.** Notre Ministre de l'Agriculture est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Mémorial*.

Luxembourg, le 16 juin 1947.

**Charlotte.**

*Le Ministre de l'Agriculture,*  
**Nicolas Margue.**

**Arrêté grand-ducal du 16 Juin 1947, portant réglementation des conditions d'admission et de stage des agents de l'Administration des Services agricoles, prenant date à une époque antérieure à l'année scolaire 1944/45 etc.**

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Vu l'art. 1<sup>er</sup> de la loi du 14 juillet 1932 modifiant et complétant la loi du 8 mai 1872 sur les droits et devoirs des fonctionnaires de l'Etat ;

Vu l'art. 1<sup>er</sup> de l'arrêté grand-ducal du 30 janvier 1947, portant réglementation des conditions de recrutement et d'examen des agents de l'administration des services agricoles ;

Vu l'art. 27 de la loi du 16 janvier 1866 sur l'organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Agriculture et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Pour les candidats à l'emploi de conducteur de l'administration des services agricoles qui sont porteurs des diplômes d'études requis par l'art. 2, de l'arrêté grand-ducal du 30 janvier 1947, portant réglementation des conditions d'admission et de stage des agents de l'administration des services agricoles, prenant date à une époque antérieure à l'année scolaire 1944/45, le point de départ du stage légal est fixé au 1<sup>er</sup> mai 1945, pour autant que ces candidats se sont classés en rang utile au concours d'avant-stage de 1945.

**Art. 2.** Pour les candidats-conducteurs au stage à la suite de leur classement à l'une des sessions de 1945 la durée normale du stage pourra être réduite, sans qu'elle puisse cependant être inférieure à 18 mois pour les candidats qui sont porteurs d'un diplôme de fin d'études de 1940 ou d'une date antérieure, 2 années pour les candidats qui sont porteurs d'un diplôme de fin d'études prenant date en 1941 ou 1942.

**Art. 3.** Pour les candidats-commis techniques, surveillants des travaux et techniciens agricoles qui sont actuellement au service de l'administration des services agricoles, la durée normale du stage pourra être réduite, sans qu'elle puisse ce-

pendant être inférieure à deux années, et sans que les candidats puissent se présenter à l'examen d'admission définitive avant l'âge de 21 ans accomplis.

Ne bénéficieront pas de cette réduction les candidats qui, à la date du 10 septembre 1944, ne remplissaient pas encore les conditions d'études exigées par l'art. 2 de l'arrêté grand-ducal du 30 janvier 1947.

**Art. 4.** Notre Ministre de l'Agriculture est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Mémorial*.

Luxembourg, le 16 juin 1947.

**Charlotte.**

*Le Ministre de l'Agriculture,*  
**Nicolas Margue.**

**Arrêté grand-ducal du 18 juin 1947 concernant la répartition des emplois d'inspecteur, de contrôleur et de receveur de 1<sup>re</sup> classe dans l'administration des Douanes.**

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Vu l'arrêté grand-ducal du 8 octobre 1945, portant modification de la loi du 8 novembre 1926, concernant l'organisation de l'administration des Douanes, notamment l'article 2 remplaçant l'article 4 de la dite loi ;

Revu l'arrêté grand-ducal du 16 mars 1927, concernant la répartition des emplois d'inspecteur, de contrôleur et de receveur de 1<sup>re</sup> classe dans l'administration des Douanes et celui du 16 février 1933, portant modification de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté précité ;

Revu Notre arrêté du 19 avril 1946, relatif au classement des bureaux de recettes de l'administration des Douanes et celui du même jour, modifiant l'arrêté grand-ducal du 16 mars 1927, concernant la circonscription des contrôles et des bureaux de recettes de la Douane et le classement de ces bureaux ;

Vu l'article 27 de la loi du 16 janvier 1866 sur l'organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** En dehors de l'inspecteur attaché à la Direction le rang et le titre d'inspecteur seront conférés par application de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal du 8 octobre 1945, remplaçant l'article 4 de la loi du 8 novembre 1926 à quatre fonctionnaires du grade de receveur de 1<sup>re</sup> classe ou de contrôleur, en tenant compte des conditions d'ancienneté.

Quant aux fonctionnaires des autres groupes visés à l'article 2 de l'arrêté grand-ducal précité, ils seront nommés soit receveurs de 1<sup>re</sup> classe, soit contrôleurs pour les fonctions de receveur de 1<sup>re</sup> classe ou de contrôleur.

**Art. 2.** Les arrêtés grand-ducaux du 16 mars 1927 et du 16 février 1933 sont abrogés.

**Art. 3.** Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 18 juin 1947.

**Charlotte.**

*Le Ministre des Finances,*

**Pierre Dupong.**

**Arrêté ministériel du 3 juin 1947, portant modification du chapitre 5 de l'arrêté ministériel du 30.12.38, relatif, à l'exécution de l'arrêté grand-ducal du 29.12.38, concernant l'organisation et l'assainissement de l'économie laitière.**

*Le Ministre de l'Agriculture,*

Vu l'arrêté grand-ducal du 29.12.1938, concernant l'organisation et l'assainissement de l'économie laitière ;

Arrête :

Le chapitre 5 de l'arrêté ministériel du 30.12.1938 précité aura la teneur suivante :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Il est créé une marque nationale du beurre luxembourgeois. La marque est caractérisée par une rose stylisée. Au-dessus de la Rose

figure le texte: Contrôlé par l'État. Au-dessous de la Rose se trouvent les inscriptions concernant le standard du beurre (voir art. 5 du présent arrêté). Au-dessous de ce texte figurent les numéros de contrôle. Le tout est entouré d'une bande qui porte l'inscription: Grand-Duché de Luxembourg et dans chacun des quatre coins de la bande se trouvent les armoiries du Grand-Duché de Luxembourg.

La marque est déposée entre les mains du fonctionnaire désigné par le Gouvernement grand-ducal pour l'administration des marques de fabrique et de commerce et jouit donc des avantages et privilèges des marques de fabrique et de commerce conformément à la loi du 28 mars 1883 et de l'arrêté grand-ducal du 30 mai 1883, pris en exécution de cette loi. Elle est déposée en outre à l'étranger.

**Art. 2.** La présence de la marque sur les parchemins et emballages des beurres garantit :

1° que les beurres sont d'origine luxembourgeoise;

2° que la fabrication de ces beurres est placée sous le contrôle de l'Etat ;

3° que les beurres ne contiennent d'autres graisses que la matière grasse du lait pur et qu'ils ne contiennent pas plus de 16% d'eau ;

4° que les beurres ne contiennent aucun agent de conservation outre le sel et qu'ils ne contiennent aucun colorant à l'aniline ;

5° que les beurres proviennent de lait ou de crème pasteurisée. Toutefois, peuvent obtenir la marque nationale, les beurres provenant de lait ou de crème non pasteurisée, pourvu qu'ils remplissent les conditions requises à l'expertise de beurre. Cette garantie cesse d'exister dès que les parchemins et emballages des beurres sont ouverts.

**Art. 3.** L'Administration des Services agricoles est chargée de la gestion de la marque. Pour être autorisées à se servir de la marque, les laiteries doivent remplir les conditions suivantes :

1° les laiteries doivent être établies sur le territoire du Grand-Duché ;

2° les laiteries sont obligées à ne travailler que du lait provenant d'étables soumises à un contrôle sanitaire dont la forme et l'étendue seront spécialement désignées par l'organe chargé de la gestion de la marque d'accord avec le Service vétérinaire ;

3° les laiteries doivent tenir une comptabilité régulière renseignant sur les entrées et sorties du lait et de la crème, ainsi que sur la production et la vente du beurre. A cet effet, les laiteries sont obligées à établir, à la fin de chaque mois, sur formulaires spéciaux, le relevé de la situation mensuelle. Celui-ci doit être envoyé, chaque mois, à l'Administration des Services agricoles, Service technique des laiteries, à Luxembourg ;

4° le personnel des laiteries doit posséder les connaissances théoriques et pratiques requises pour la fabrication d'un beurre de qualité. Il doit, en outre, être exempté de maladies contagieuses, ce qui sera constaté périodiquement par un examen médical ;

3° les laiteries doivent *efficacement* pasteuriser le lait ou la crème, utiliser une machine frigorifique de puissance suffisante pour assurer aux différents stades de la fabrication la température nécessaire à l'obtention d'un produit de qualité, être dotées d'une installation de maturation adéquate pour la crème et posséder, en outre, tous les appareils nécessaires au contrôle du lait et de la crème ;

6° les laiteries qui ne pasteurisent pas, doivent posséder tous les appareils nécessaires au contrôle de la teneur en graisse et en impuretés du lait, ainsi que ceux nécessaires à la détermination de l'acidité du lait et de la crème ; en outre, elles ne doivent faire usage pour les opérations de la production du beurre et le nettoyage des ustensiles et des appareils que d'une eau reconnue potable et de température suffisamment basse, ou bien posséder une installation frigorifique ; enfin elles doivent posséder des installations spéciales pour le chauffage du lait et de la crème ;

7° les plafonds et les murs des locaux réservés à la fabrication du beurre doivent être peints à l'huile ou bien être couverts d'une matière quelconque facilement lavable et imperméable à l'eau.

L'éclairage et la ventilation doivent être tels qu'ils ne s'opposent en rien à la fabrication d'un beurre de qualité ;

8° les laiteries doivent participer régulièrement à des concours beurriers qui auront lieu au moins six fois par an et obtenir à ces concours pour le beurre fabriqué le minimum de points prévus pour

l'obtention de la marque. L'organisation de ces concours est déterminée par des règlements spéciaux.

**Art. 4.** A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1947, toutes les laiteries, quel qu'en soit le statut juridique, devront participer d'une façon régulière aux concours beurriers prévus à l'article précédent.

**Art. 5.** Il est créé deux standards de beurre : standard A et standard B. Le standard A est le «Beurre de marque Rose pasteurisé», le standard B, le «Beurre de marque Rose».

Ne pourront être désignés « Beurres de marque Rose pasteurisés » que les beurres qui auront obtenu dans trois expertises consécutives au moins 80% du maximum total des points dont au moins 8/10 des points fixés pour le goût : ne pourront être désignés « Beurres de marque Rose » que les beurres qui auront obtenu dans trois expertises consécutives au moins 75% des points, tant du maximum total que du maximum fixé pour le goût. Le standard doit être nettement marqué sur les parchemins et emballages.

**Art. 6.** Seul le «Beurre de marque Rose pasteurisé» pourra être exporté ou mis en frigo.

**Art. 7.** L'Administration des Services agricoles, Service technique des laiteries, exercera un contrôle régulier quant à l'emploi de la marque. Après instructions du résultat des expertises de beurre et des conditions stipulées à l'art. 3, pour être autorisé à se servir de la marque, l'Administration des Services agricoles proposera l'obtention de la marque au Ministre de l'Agriculture qui en décidera.

**Art. 8.** Les pains de beurre doivent être enveloppés dans du papier-parchemin portant l'indication du poids, du standard et des chiffres de contrôle.

**Art. 9.** L'emballage de beurre en caisses ou fûts ne pourra se faire qu'en caisses ou fûts neufs, en hêtre et de bonne qualité. Après le remplissage, la marque est apposée sur une planche des caisses ou fûts. A l'intérieur, les caisses ou fûts sont à garnir de papier-parchemin bien propre. Sur les deux fonds est appliqué un billet de contrôle en papier mince, portant le chiffre de contrôle, le numéro de la laiterie et éventuellement la date de remplissage.

**Art. 10.** Les parchemins et billets de contrôle, ainsi que tout autre matériel muni de la marque,

ne pourront être fournis que par l'Administration des Services agricoles, laquelle est autorisée à percevoir au profit du Trésor des taxes pour compenser les frais de gestion, de contrôle et de surveillance de la marque.

**Art. 11.** Les laiteries qui auront obtenu l'autorisation de se servir de la marque sont tenues de permettre l'accès de leurs locaux, ainsi que l'inspection des installations et livres de comptabilité, pendant les jours ouvrables du lever jusqu'au coucher du soleil aux agents de contrôle désignés par le Ministre de l'Agriculture sur proposition de l'Administration des Services agricoles.

**Art. 12.** L'emploi de la marque sur des papiers d'affaires, enveloppes et en-têtes de lettre est strictement défendu. Il est défendu, en outre, de changer ou d'altérer d'une façon quelconque la marque sur les parchemins, billets de contrôle et emballages, en y apportant d'autres signes ou inscriptions que ceux prévus par le présent arrêté.

Aussi est-il défendu de fabriquer et d'employer des étiquettes d'un arrangement semblable à celui de la marque dans le but trompeur de faire croire aux acheteurs qu'il s'agit de la marque même. Toute contrefaçon et toute apposition frauduleuse de la marque, ainsi que toute tentative de ces délits encourront les peines prévues par la loi du 28 mars 1883 sur les marques de fabrique et de commerce, sans préjudice des peines prévues par le Code pénal.

En outre, la confiscation du beurre et des emballages portant la marque contrefaite ou frauduleusement apposée pourra être ordonnée par les agents du Service de la police sanitaire et du Contrôle des denrées alimentaires.

**Art. 13.** Les laiteries, auxquelles le droit d'employer la marque est accordé, devront par leur comptabilité, justifier l'emploi fait des parchemins et billets de contrôle qui leur ont été fournis. Les marques déchirées ou non utilisables sont à produire au contrôle.

**Art. 14.** Le droit de se servir de la marque sera retiré aux laiteries dont les produits n'auront plus obtenu à deux épreuves successives le minimum de points exigé.

Le droit de l'emploi de la marque ne pourra être reconquis qu'après avoir prouvé, à trois autres

épreuves successives, que les beurres ont de nouveau les qualités requises par le présent arrêté. Une laiterie, à laquelle le droit de se servir de la marque a été retiré deux fois dans une période de 12 mois, ne pourra reconquérir ce droit qu'après que ses produits auront rempli à six épreuves successives les conditions du présent arrêté.

**Art. 15.** La marque pourra encore être retirée dans les cas suivants :

1° aux laiteries qui en auront abusé de sorte que lors du contrôle un grand nombre de parchemins ou billets de contrôle manquent sans que l'emploi en puisse être justifié ;

2° aux laiteries qui se seront servies d'autres marques que de celles fournies par l'Administration des Services agricoles ou auxquelles il peut être prouvé qu'elles ont cherché à s'en procurer ;

3° aux laiteries ou fédérations de laiteries qui auront pratiqué des importations de beurre ou qui auront fait des transactions de graisses végétales.

**Art. 16.** En cas d'emploi abusif de la marque ou de contravention aux dispositions du présent arrêté, l'Administration des Services agricoles peut provisoirement suspendre l'usage de la marque.

**Art. 17.** Le retrait définitif de la marque sera prononcé par le Ministre de l'Agriculture sur la proposition de l'Administration des Services agricoles.

**Art. 18.** En cas de retrait de la marque, les laiteries sont obligées de renvoyer immédiatement à l'Administration des Services agricoles toutes les marques qui leur ont été fournies sous une forme quelconque.

**Art. 19.** Tous les autres détails d'administration, de contrôle et de surveillance de la marque seront réglés par l'Administration des Services agricoles.

**Art. 20.** Les infractions et tentatives d'infractions aux dispositions du présent arrêté seront punies des peines prévues à l'article 30 de l'arrêté du 29 décembre 1938, concernant l'organisation et l'assainissement de l'économie laitière

**Art. 21.** Les dispositions du chapitre 5 de l'arrêté ministériel du 30.12.1938 sont abrogées.

**Art. 22.** Le présent arrêté sera publié au *Mémorial* Luxembourg, le 3 juin 1947.

*Le Ministre de l'Agriculture,*  
**Nicolas Margue.**

**Arrêté ministériel du 19 juin 1947 complétant l'arrêté ministériel du 28 mars 1947 libérant provisoirement certains produits des formalités de la fixation ou de l'homologation des prix par l'Office des Prix** (*Mémorial* p. 308).

*Le Ministre des Affaires Economiques,*

Vu l'arrêté grand-ducal du 8 novembre 1944 concernant la création d'un Office des Prix ;

Vu l'arrêté ministériel du 28 mars 1947 libérant provisoirement certains produits des formalités de la fixation ou de l'homologation des prix par l'Office des Prix ;

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** A partir du 23 juin 1947, la liste des produits prévus par l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté ministériel du 28 mars 1947 ci-dessus cité est complétée comme suit :

A. — *Secteur textile :*

6° les articles de mercerie tels qu'ils sont énumérés sub A 1 à 8 des avis de l'Office des Prix en date du 28 mars 1947 concernant la fixation des marges bénéficiaires pour le commerce de gros et pour le commerce de détail en matières textiles (*Mémorial* p. 312 et 314) ;

- 7° les chapeaux pour dames et hommes ;
- 8° les tissus en rayonne ;
- 9° les tissus d'ameublement ;
- 10° les gants ;
- 11° les parapluies ;
- 12° les corsets et gaines.

B. — *Secteur alimentaire :*

- 3° les poissons frais de mer et d'eau douce ;
- 4° les poissons salés, congelés et séchés, à l'exception des conserves ;
- 5° les condiments ;
- 6° les fruits secs et légumes secs, à l'exception des légumineuses, pois, haricots et lentilles ;

7° les articles de confiserie, à l'exception du chocolat vendu contre timbrés ;

8° les vins, apéritifs, vins-liqueurs, champagnes, alcools et spiritueux de toutes provenances.

C. — *Secteur des objets de luxe :*

8° les articles de sport et de pêche ;

D. — *Secteur industriel :*

6° les articles de toilette, de nettoyage et d'entretien, à l'exception des savons de ménage ;

7° les machines agricoles et accessoires ;

8° les bicyclettes ;

9° les accessoires des machines à coudre ;

10° les articles de musique ;

11° les articles de voyage et de maroquinerie ;

12° les articles d'horlogerie ;

13° les articles de papeterie ;

14° les articles de ménage, à l'exception des articles en tôle galvanisée ;

15° les articles de souvenir, les jouets et les articles de vannerie ;

16° dans le commerce de chaussures le plafond de bénéfice absolu prévu par le N°2 de l'avis de l'Office des Prix concernant les marges bénéficiaires applicables dans le commerce des chaussures (*Mémorial* p. 315) est abrogé.

**Art. 2.** Les prix des articles et produits énumérés à l'article 1<sup>er</sup> ne devront pas dépasser le prix normal prévu par l'art. 2 de l'arrêté grand-ducal du 8 novembre 1944.

Toutes les dispositions concernant l'affichage des prix restent en vigueur.

**Art. 3.** Le présent arrêté sera publié au *Mémorial*.

Luxembourg, le 19 juin 1947.

*Le Ministre des Affaires Economiques,*  
**Lambert Schaus.**

**Arrêté ministériel du 24 juin 1947 portant modification de la décharge partielle du droit d'accise pour les alcools destinés à certains usages industriels.**

*Le Ministre des Finances,*

Revu l'arrêté ministériel du 14 novembre 1946 relatif à la mise en vigueur provisoire des nouveaux

taux du droit d'accise et de la taxe de consommation sur les alcools et autres liquides alcooliques ;

Considérant qu'il échet d'adapter le montant de la décharge partielle prévue par l'article 10 du dit arrêté pour les alcools utilisés au chauffage, à l'éclairage ou à la production de la force motrice au montant fixé par la loi belge du 10 juin 1947 resp. l'arrêté belge du 11 juin 1947;

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le taux de 3.440 francs par hl d'alcool à 50° de l'alcoolomètre de Gay-Lussac, température

15° du thermomètre centigrade prévu par le susdit article 10 pour les alcools utilisés au chauffage, à l'éclairage ou à la production de la force motrice est remplacé par le taux de 3.480 frs. Ce nouveau taux est applicable aux alcools faisant l'objet de passavants validés à partir du 25 juin 1947.

**Art. 2.** Le présent arrêté sera publié au *Mémorial*.  
Luxembourg, le 24 juin 1947.

*Le Ministre des Finances,*  
**Pierre Dupong.**

**Arrêté ministériel du 13 juin 1947, concernant la nomination des jurys chargés du contrôle définitif des cultures productrices de semences de céréales et de pommes de terre.**

*Le Ministre de l'Agriculture,*

Vu les articles 8 et 21 de l'arrêté ministériel du 3 avril 1946, concernant l'organisation du contrôle officiel des semences.

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Sont nommés membres, resp. membres suppléants pour le contrôle officiel des cultures productrices de semences inscrites pour l'année 1947 :

A. — *Contrôle des cultures de céréales dans les 12 cantons du pays :*

Membres : MM. Cam. Hansen, professeur à l'école agricole, Ettelbruck;  
Charles Wirtgen, agriculteur, Frisange ;

Membre suppl. M. Alfred Reiser, agriculteur, Feulen-Haut.

B. — *Contrôle des cultures de pommes de terre :*

a) pour les communes de Troisvierges, Weiswampach, Hachiville, Asselborn et Heinerscheid :

Membres : MM. Ad. Neyen, professeur-stagiaire à l'école agricole, Ettelbruck;  
Jos. Gærens, agriculteur, Schieren ;

Membre suppl. M. Schreder-Schleich, agriculteur, Lieler,

b) pour les communes de Clervaux, Bœvange/Cl., Munshausen, Hosingen, Consthum et Oberwampach:

Membres: MM. Edm. Wirion, préposé du service Phytopathologique, Luxembourg ;  
René Wester, agriculteur, Fennange ;

Membre suppl. M. J. Jacobs-Theisen, agriculteur, Marnach.

c) pour le canton de Wiltz, excepté la commune de Oberwampach :

Membres : MM. Ant. Jentges, professeur à l'école agricole, Ettelbruck ;  
Th. Salentiny, secrétaire communal, Gœsdorf ;

Membre suppl. M. René Nanquette, agriculteur, Tarchamps.

d) pour le canton de Rédange :

Membres : MM. Jean Nicolay, directeur à l'école agricole, Ettelbruck ;  
Ed. Wagner, agriculteur, Wahl ;

Membre suppl. M. Emile Berns agriculteur, Feulen-Bas,

e) pour les cantons de Diekirch et Vianden :

Membres : MM. Jean *Meyers*, professeur à l'école agricole, Ettelbruck ;  
Félix *Steichen*, agriculteur, Kehmen ;  
Membre suppl. M. Alb. *Siebenaller*, agriculteur, Scheuerhof, Vianden.

**Art. 2.** Les membres des jurys devront s'abstenir pour le contrôle de leurs propres cultures et de celles de leurs parents ou alliés jusque et y compris le 3<sup>me</sup> degré.

**Art. 3.** Les membres des jurys toucheront une indemnité de 75 fr. par demi-journée d'opérations.; les membres-fonctionnaires ne toucheront que le frais de route et de séjour prévus au N° 115 du tableau annexé à l'arrêté gr.-d. afférent du 14 mai 1922.

**Art. 4.** Le présent arrêté sera publié au *Mémorial*; un exemplaire sera expédié à chaque membre des jurys, pour leur servir de titre.

*Le Ministre de l'Agriculture,*  
**Nicolas Margue.**

**Arrêté ministériel du 13 juin 1947, concernant la fixation de taxes à percevoir pour l'avant-contrôle des cultures de plants de pommes de terre et de plombage des plants reconnus de cultivateurs non syndiqués.**

*Le Ministre de l'Agriculture,*

Vu l'arrêté ministériel du 3 avril 1946, concernant l'organisation du contrôle officiel des semences, notamment l'article 7, alinéa 3 ;

Vu l'arrêté ministériel du 7 février 1947, portant fixation de certaines taxes à percevoir pour le contrôle officiel des semences ;

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Sont assujetties à une taxe supplémentaire de 5 francs par are toutes les cultures de plants de pommes de terre inscrites au contrôle officiel des semences dont l'avant-contrôle est assuré par un agent de l'administration des services agricoles. De plus, si l'apposition des certificats et étiquettes ainsi que le plombage des sacs sont effectués par un agent de l'administration des services agricoles, il est perçu de ce chef une taxe de 3 francs par sac de 50 kg.

Ces taxes sont perçues au profit de l'Etat en dehors de la taxe d'inscription prévue à l'art. 2 sub a) de l'arrêté précité du 7 février 1947.

**Art. 2.** Le mode de perception de ces taxes supplémentaires sera établi par l'administration des services agricoles.

**Art. 3.** Le présent arrêté sera publié au *Mémorial*.

*Le Ministre de l'Agriculture,*  
**Nicolas Margue.**

**Arrêté ministériel du 15 juin 1947 portant institution de commissions officielles pour les examens du titre et du brevet de maîtrise.**

*Le Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale,*

Vu l'art. 3 de la loi du 2 juillet 1935, portant réglementation des conditions d'obtention du titre et du brevet de maîtrise dans l'exercice des métiers ;

Vu l'art. 3 de l'arrêté du 24 juin 1936, portant réglementation de la procédure applicable aux examens de maîtrise ;

Vu l'arrêté du 19 novembre 1938, portant institution de commissions officielles pour l'examen du titre et du brevet de maîtrise dans l'exercice des métiers pour la durée de deux années ;

Vu les propositions de la Chambre des Métiers ;

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Commissariat du Gouvernement aux examens de maîtrise est composé comme suit :  
Président : Monsieur J.-P. *Winter*, Professeur-attaché aux Ministères du Travail et de l'Éducation Nationale, nommé Commissaire du Gouvernement par arrêté ministériel du 18 décembre 1946 ;  
Membres : Messieurs *Theisen* Paul, Vice-président de la Chambre des Métiers et *Scholer* François, Président des Fédérations artisanales ;  
Secrétaire : Monsieur *Ruckert* Alphonse, Secrétaire de la Chambre des Métiers.

**Art. 2.** Sont nommés experts pour la partie théorique des examens de maîtrise :

MM. *Rousseau* Léon, Ingénieur dipl., chargé de cours aux Cours techniques supérieurs, Luxembourg ;  
*Robert* Aloyse, Régent de l'Institut Emile Metz, Dommeldange ;  
*Dieschbourg* Camille, Professeur à l'École d'Artisans, Luxembourg ;  
*Wilhelm* Jean-Pierre, Instituteur technique à l'École professionnelle d'Esch-s.-Alzette ;  
*Neyens* Armand, Employé de la Chambre des Métiers.

**Art. 3.** Sont nommés membres des commissions instituées pour l'examen des candidats au titre et au brevet de maîtrise dans l'exercice des métiers énumérés ci-après :

Commission pour le métier de :

a) *Mécanicien-Dentiste* :

Président : M. *Heischbourg* Paul, médecin-dentiste, Luxembourg, Place Guillaume, 28 ;  
Membres effectifs : MM. *Hammer* Paul, maître-méc. de Pr. D., Luxembourg, route de Longwy, 317 ;  
*Schætter* Fréd., maître-méc. de Pr. D., Esch-s.-Alzette, rue de l'Hôpital ;  
Membre suppléant : M. *Ludig* Paul, maître-méc. de Pr. D., Luxembourg, rue Henri VII, 4.

b) *Meunier* :

Président : M. *Peusch* Jean, maître-meunier, Clervaux ;  
Membres effectifs : MM. *Altmann* Michel, maître-meunier, Schrassig ;  
*Dieschbourg* J.-P., maître-meunier, Nonnenmuhle, Echternach ;  
Membre suppléant : M. *Wildschutz* Nic., maître-meunier, Kleinbettingen.

c) *Mécanicien de machines de bureaux* :

Président : M. *Hansen* François, m.-méc. de mach. de bur., Luxembourg, rue de la Porte-Neuve, 9 ;  
Membres effectifs : MM. *Theis* Adolphe, m.-méc. de mach. de bur., Esch-s.-Alzette, rue X. Brasseur, 8 ;  
*Goblet* Pierre, m.-méc. de mach. de bur., Luxembourg, rue L. Menager, 149 ;  
Membre suppléant : M. *Molitor* Xavier, m.-méc. de mach. de bur., Diekirch, Grand' rue, 34.

d) *Tailleuse* :

Président : M. *Schræder* Henri, couturier, Luxembourg, rue Duchscher, 10 ;  
Membres effectifs : MM. *Hensel-Heinen* M<sup>me</sup>, couturière, Esch-s.-Alzette, rue de l'Eau, 2 ;  
*Berweiler* Richard M<sup>me</sup>, couturière, Luxembourg, rue Glesener, 40 ;  
Membre suppléant : M. *Pommerell* René, maître-tailleur, Luxembourg, Blvd. Roosevelt, 4.

e) *Peintre* :

Président : M. *Schock* Paul, maître-peintre, Luxembourg, rue du Marché-aux-Herbes, 34 ;  
Membres effectifs : MM. *Hamper* Jos., maître-décorateur, Luxembourg, rue de Strassen ;  
*Fohl* Mathias, maître-peintre, Luxembourg, rue de la Paix, 5 ;  
Membre suppléant : M. *Schneider* Nic., maître-peintre, Wormeldange,

f) *Vitrier* :

Président : M. *Schneider* Guill., maître-vitrier, Esch-s.-Alzette, Place Norbert Metz ;

Membres effectifs : MM. *Mack* Léon, maître-vitrier, Bonnevoie, rue de Bonnevoie, 27 ;  
*Fehlen* Jos., maître-vitrier, Luxembourg, rue Ad. Fischer, 106 ;

Membre suppléant : M. *Dahm* Henri, maître-vitrier, Ettelbruck, rue du Commerce, 36.

g) *Horloger* :

Président : M. *Harpes* Auguste, maître-horloger, Mersch ;

Membres effectifs : MM. *Scherer* Auguste, maître-horloger, Esch-s.-Alzette, rue de l'Alzette, 71 ;  
*Bock* Gaston, maître-horloger, Esch-s.-Alzette, rue de la Gare, 25 ;

Membre suppléant : M. *Hilger* Pierre, maître-horloger, Luxembourg, rue des Capucins, 14.

h) *Bijoutier* :

Président : M. *Speller* Paul, maître-bijoutier, Luxembourg, Grand' rue ;

Membres effectifs : MM. *Kass* Robert, maître-bijoutier, Luxembourg, avenue Monterey ;  
*Hemmer* Pierre, maître-bijoutier, Luxembourg, Grand' rue ;

Membre suppléant : M. *Becker* Nic. Ferd., maître-bijoutier, Luxembourg, rue Poincaré, 42.

i) *Sculpteur sur bois* :

Président : M. *Schintgen* Bernard, maître-sculpteur, Luxembourg, route d'Arlon, 23 ;

Membres effectifs : MM. *Schmit* Lucien, maître-sculpteur, Luxembourg, côte d'Eich, 39 ;  
*Hoscheid* Joseph, maître-sculpteur, Esch-s.-Alzette, rue de l'Alzette, 131 ;

Membre suppléant : M. *Feltgen* Henri, maître-sculpteur, Luxembourg, rue de Chicago, 23.

j) *Peintre en autos* :

Président : M. *Feidt* Edouard, maître-peintre en autos, Luxembourg, rue d'Esch, 60 ;

Membres effectifs : MM. *Hæser* Emile, maître-peintre en autos, Luxembourg, rue d'Anvers, 36 ;  
*Gehlen* Nic., maître-peintre en autos, Luxembourg, avenue V. Hugo, 88 ;

Membre suppléant : *Conrardy* Jean, maître-carrossier, Luxembourg, rue Henri VII, 9.

k) *Mécanicien-Orthopédiste* :

Président : M. *Moitzheim* Nic., maître-méc. orthop., Luxembourg, rue Philippe, 8 ;

Membres effectifs : MM. *Jungblut* Armand, maître-méc. orthop., Luxembourg, rue des Genêts, 20 ;  
*Faber* Eugène, maître-méc. orthop., Esch-s.-Alzette, rue Victor Hugo, 22 ;

Membre suppléant : M. *Petin* Jean, maître-méc. orthop., Luxembourg, rue de Hollerich, 13.

l) *Relieur* :

Président : M. *Glesener* Ernest, maître-relieur, Luxembourg, rue Glesener, 43 ;

Membres effectifs : MM. *Willmes* Jos., maître-relieur, Luxembourg, rue Louvigny, 3 ;  
*Kessler* André, maître-relieur, Ettelbruck, Grand' rue ;

Membre suppléant : M. *Schlechter* Léon, maître-relieur, Luxembourg, Blvd. de l'Alzette, 20.

m) *Fabricant de Jalousies* :

Président : M. *Besch* Nicolas, maître-menuisier, Luxembourg, route d'Esch, 16 ;

Membres effectifs : MM. *Bernard* Charles, maître-fabr. de jalousies, Luxembourg, rue de Hollerich, 24 ;  
*Philippe* Fernand, maître-fabr. de jalousies, Luxembourg, Blvd. Extérieur ;

Membre suppléant : M. *Breden* J.-P., maître-fabr. de jalousies, Mamer.

n) *Traiteur* :

Président : M. *Theisen* Pierre, maître-traiteur, Luxembourg, rue Philippe, 3 ;

Membres effectifs : MM. *Liot* Paul, maître-traiteur, Luxembourg, rue du Fossé, 5 ;  
*Hansen* Lucien, maître-traiteur, Esch-s.-Alzette, avenue de la Gare, 14 ;

Membre suppléant : M. *Hein* René, maître-traiteur, Ehnen.

o) *Opticien* :

Président : M. Dr. *Hippert* François, médecin-oculiste, Luxembourg, rue Heine, 8 ;  
 Membres effectifs : MM. *De Westphalen* R., Maître-opticien, Metz, rue Henry Maret, 2 ;  
*Weyler* Victor, maître-opticien, Esch-s.-Alzette, rue de l'Alzette, 21.

p) *Installateur de Frigos* :

Président : M. *Hommel* Ferd., ingénieur, Luxembourg, avenue de la Porte Neuve ;  
 Membres effectifs : MM. *Schieren* Albert, maître-mécanicien, Luxembourg, Blvd. de la Pétrusse ;  
*Schoos* Jules, maître-électricien, Luxembourg, rue Franklin, 10 ;  
 Membre suppléant : M. *Wengler* Jos., Ingénieur, Luxembourg, rue de la Semois, 88.

q) *Tailleur de Pierres* :

Président : M. *Thome* Christophe, maître-tailleur de pierres, Strassen ;  
 Membres effectifs : MM. *Schou* J.-P., maître-tailleur de pierres, Grevenmacher ;  
*Warnier* Achilles, maître-tailleur de pierres, Weimerskirch, rue Raspert, 13 ;  
 Membre suppléant : M. *Sabatini* Aureleo, maître-tailleur de pierres, Esch-s.-Alzette, Blvd. Pr. Henri, 2.

r) *Carreleur* :

Président : M. *Gruber* Louis, maître-carreleur, Luxembourg, rue d'Épernay, 13 ;  
 Membres effectifs : MM. *Frascht* Lucien, maître-carreleur, Luxembourg, rue Jean l'Aveugle, 9 ;  
*Braun* Pierre, maître-carreleur, Beggen, rue Charles Collart, 5 ;  
 Membre suppléant : M. *Thibeau* Michel, maître-paveur, Luxembourg-Neudorf.

s) *Mécanicien-Orthopédiste-Bandagiste* :

Président : M. *Moitzheim* Nic., maître-méc.-orthopédiste, Luxembourg, rue Philippe, 8 ;  
 Membres effectifs : MM. *Faber* Eugène, maître-méc.-orthopédiste-bandagiste, Esch-s.-Alzette, rue Victor Hugo, 22 ;  
*Jungblut* A. J., maître-méc.-orthopédiste-bandagiste, Luxembourg, rue des Genêts, 20 ;  
 Membre suppléant : M. *Petin* Jean, maître-méc.-orthopédiste, Luxembourg, rue de Hollerich.

**Art. 4.** Le présent arrêté sera publié au *Mémorial*. Un extrait en sera transmis à chacun des intéressés pour lui servir de titre.

Luxembourg, le 15 juin 1947.

*Le Ministre du Travail  
 et de la Prévoyance sociale,  
 Pierre Dupong.*

**Arrêté du 17 juin 1947, concernant l'examen de fin d'études à l'École agricole d'Éttelbruck.**

*Le Ministre de l'Agriculture*

Vu l'art. 62 de l'arrêté grand-ducal du 5 mai 1933, portant nouveau règlement sur l'organisation de l'École agricole d'Éttelbruck ;

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** M. J.-P. *Zanen*, anc. directeur de l'École agricole, membre de la Commission de surveillance de l'École agricole, à Luxembourg, est nommé président de la commission d'examen de fin d'études à l'École agricole pour l'année scolaire 1946/47.

M. Math. *Putz*, Conseiller de Gouvernement, à Luxembourg, est nommé commissaire du Gouvernement,

**Art. 2.** Sont nommés membres de la même Commission :

MM. Jean *Nicolay*, directeur,  
J.-P. *Lanners*, et  
Jean *Meyers*, professeurs au même établissement.

**Art. 3.** M. le professeur Aloyse *Thull*, d'Ettelbruck, est nommé membre suppléant.

**Art. 4.** L'épreuve écrite aura lieu les lundi 21 et mardi 22 juillet, l'examen oral le jeudi 24 juillet 1947.

**Art. 5.** Le présent arrêté sera publié au *Mémorial*

*Le Ministre de l'Agriculture,*  
**Nicolas Margue.**

**Avis de l'Office des Prix concernant les prix des écorces de chêne.**

En vertu de l'arrêté grand-ducal du 8 novembre 1944 concernant la création d'un Office des Prix il est porté à la connaissance de tous les intéressés que les prix maxima des écorces de chêne sont abrogés avec effet à partir du 10 juin 1947 et seront dispensés à l'avenir des formalités de fixation et de l'homologation des prix prévues par l'arrêté ci-dessus cité.

Luxembourg, le 11 juin 1947.

*Le Ministre des Affaires Economiques,*  
**Lambert Schaus.**

**Emprunts communaux. — Tirage d'obligations.**

Communes et sections intéressées.	Désignation de l'emprunt	Date de l'échéance	Numéros sortis au tirage		Caisse chargée du remboursement
			100	500	
Mertert (Wasserbillig) ...	43.000 frs. 3,5% de 1897	1.7.1947	10, 101	35, 54	Banque Internationale, Luxembourg
Manternach-Berbourg ....	20.000 frs. 3,5% de 1898	id.	37, 66, 86, 168, 196		id.
Betzdorf-Olingen .....	20.000 frs. 3,5% de 1900	id.	12, 89, 107, 166, 196		id.
Luxembourg-Hamm .....	19.900 frs. 3,5% de 1896	id.	5, 63, 102, 136, 163, 189		id.
Rosport .....	46.000 frs. 3,5% de 1897	id.	23, 87	5, 64	id.
Steinfort .....	150.000 frs. 4% de 1919	1.8.1947	33, 41, 62,	31, 38, 70, 95, 120, 218, 226, 246, 271.	id.

Luxembourg, le 27 mai 1947.

**Avis. — Laiteries.** — Par arrêté ministériel du 19 mai 1947, la laiterie de *Niederwampach*, mise en activité sans autorisation gouvernementale de réouverture, a été fermée. — 19 mai 1947.

### Bekanntmachung.

Anträge auf gerichtliche Todeserklärung der nachstehend aufgezählten Personen sind gestellt worden.

*Bruffato* Primo, geb. am 29.7.1897 in Cagnapruss, gest. zu Allach am 15.11.1944 ;  
*Binener* René, geb. am 22.12.1921 in Helmdingen, gefallen zu Langendreer am 16.2.1945 ;  
*Brachmond* Johann, geb. am 8.3.1892 in Roder, gest. zu Dachau am 16.7.1942 ;  
*Bartel* Joh. Peter, geb. am 24.11.1874 in Rümelingen, gest. in Rheinbach am 2.2.1944 ;  
*Cresto* François, geb. am 23.11.1920 in Esch-Alzette, gest. zu Jaswiesz-Mala am 5.8.1944 ;  
*Cukier-Celinska* Marja-Reysta, geb. am 2.2.1904 in Szydłowice, gest. in Auschwitz ;  
*Closter* Joseph, geb. am 23.5.1924 in Derenbach, gefallen bei Goveleya-Jama am 1.3.1944 ;  
*Dumong* Léon, geb. am 3.1.1921 in Consthum, gest. in Tambow am 1.7.1945 ;  
*Delhez* Eugen, geb. am 7.8.1909 in Rodingen, gest. bei Obelcko am 16.1.1945 ;  
*Engelhardt* François, geb. am 3.10.1903 in Hildesheim, gest. in Rußland am 8.9.1945 ;  
*Fries* Peter Franz Adam, geb. am 14.7.1926 in Düdelingen, gest. in Odessa am 20.4.1946 ;  
*Gærgen* Wilhelm, geb. am 30.7.1905 in Volmeringen, gest. in Lissizy am 11.7.1944 ;  
*Heinen* August, geb. am 29.12.1922 in Heisdorf, gest. zu Olen am 27.6.1944 ;  
*Haas* Wilhelm, geb. am 9.10.1920 in Esch-Alzette, gefallen bei Chinelle am 29.8.1943 ;  
*Hofmann* Ferdinand, geb. am 13.2.1912 in Differdingen, gefallen bei Krasniy-Podschineck am 6.7.1943 ;  
*Hoffmann* Semmi, geb. am 3.5.1888 in Aurich, gest. in Auschwitz ;  
*Hoffmann-Cahen* Rosalie, geb. am 26.6.1893 in Everlingen, gest. in Auschwitz am 20.7.1944 ;  
*Hengen* Joseph, geb. am 24.2.1920 in Differdingen, gefallen bei Doblen am 22.9.1944 ;  
*Junker* Eugen, geb. am 24.6.1898 in Petingen, gest. in Mauthausen am 7.5.1945 ;  
*Jaminet* Roger, geb. am 13.5.1920 in Differdingen, gest. in Hameln am 12.12.1944 ;  
*Kahn-Meyer*, geb. am 22.4.1858 in Freudenburg, gest. in Theresienstadt am 12.1.1943 ;  
*Kahn-Kahn* Caroline, geb. am 21.3.1865 in Esch-Alzette, gest. in Theresienstadt am 28.4.1943 ;  
*Munster* Emil, geb. am 4.3.1924 in Esch-Alzette, gest. in Kirsanow im August 1945 ;  
*Morby* Anton Theodor, geb. am 10.2.1910 in Hollerich, gefallen bei Katlinba am 23.11.1944 ;  
*Prumbaum* Joseph, geb. am 31.12.1895 in Luxemburg, gest. in Siegburg am 7.11.1944 ;  
*Pompermaier* Lucien, geb. am 13.12.1922 in Esch-Alzette, erschossen in Sonnenburg am 30.11.1945 ;  
*Reding* Aloyse, geb. am 27.2.1924 in Bissen, gest. in Tambow am 24.2.1945 ;  
*Sommer* Hubert, geb. am 9.3.1917 in Hagen, früher wohnhaft in Luxemburg ;  
*Schwirtz* Joseph, geb. am 15.1.1921, in Küntzig, gest. zu Torgau am 22.12.1944 ;  
*Sinner* Heinrich, geb. am 18.7.1886 in Hiwingen, gest. in Nieder-Roden am 27.1.1945 ;  
*Sommer-Bonem* Selma, geb. am 15.8.1885 in Grevenmacher, gest. in Auschwitz ;  
*Schumacher* Nikolaus, geb. am 2.7.1922 in Luxemburg, gefallen bei Rikowo am 6.9.1943 ;  
*Schimberg* Nikolaus, geb. am 21.3.1897 in Hovelingen, gest. in Saulgau am 23.4.1945 ;  
*Schmit* Cornelius Joh. Peter, geb. am 3.1.1906 in Luxemburg, gest. in Dachau am 12.11.1942 ;  
*Schaeffer* Michel, geb. am 2.12.1922 in Düdelingen, gefallen bei Prossnitz am 29.4.1945 ;  
*Weimerskirch* Robert, geb. am 6.6.1920 in Contern, gefallen in Rußland am 1.10.1943.

Alle Personen, welche nähere Angaben über den Tod der vorstehenden Personen machen können, sind hiermit ersucht, binnen zehn Tagen einen kurzen Bericht an das Innenministerium einzusenden.

**Avis. — Caisse d'Épargne. — Déclarations de perte de livrets.** — A la date du 1<sup>er</sup> juin 1947 les livrets Nos 4536, 6082, 16253, 34421, 181788, 353291, 506355, 515622, 547179 ont été déclarés perdus.

Les porteurs des dits livrets sont invités à les présenter dans la quinzaine à partir de ce jour, soit au bureau central, soit à un bureau auxiliaire quelconque de la Caisse d'Épargne de l'Etat et à faire valoir leurs droits.

Faute par les porteurs de ce faire dans le dit délai, les livrets en question seront déclarés annulés et remplacés par des nouveaux. — 1<sup>er</sup> juin 1947.

---

**Avis. — Caisse d'Epargne. — Annulation de livrets perdus.** — Par décision de Monsieur le Ministre des Finances, en date du 2 juin 1947 les livrets N<sup>os</sup> 1817, 34490, 41899, 197670, 209694, 280310, 313958, 348134 ont été annulés et remplacés par des nouveaux. — 2 juin 1947.

---

### VILLE DE LUXEMBOURG.

---

#### **Emprunt de 4% de frs. 1.400.000. — Emission 1918.**

Tirage du 2 mai 1947.

*Titres remboursables le 1<sup>er</sup> août 1947, coupons N<sup>o</sup> 59 et ss. att.*

*Lit A :* francs 1.000,— nominal les 42 obligations portant les

N<sup>os</sup> 3, 25, 53, 61, 83, 99, 129, 140, 143, 152, 165, 166, 176, 178, 241, 252, 321, 379, 392, 402, 431, 484, 504, 530, 591, 685, 761, 803, 865, 885, 888, 895, 921, 1038, 1043, 1045, 1057, 1132, 1190, 1213, 1243, 1244.

*Lit B :* francs 500,— nominal les 4 obligations portant les  
N<sup>os</sup> 35, 94, 125, 178.

*Lit C :* francs 100,— nominal les 2 obligations portant les  
N<sup>os</sup> 14, 85.

Ces obligations cessent de porter intérêt à partir du 1<sup>er</sup> août 1947.

Liste des obligations sorties aux tirages précédents et non encore présentées au remboursement.

*Lit A :* francs 1.000,— nominal les 45 obligations portant les

N<sup>os</sup> 45, 100, 111, 128, 130, 175, 182, 199, 236, 270, 276, 279, 302, 322, 323, 324, 325, 327, 338, 350, 357, 393, 414, 527, 582, 621, 689, 887, 966, 972, 973, 974, 1063, 1064, 1073, 1083, 1093, 1094, 1105, 1175, 1181, 1185, 1188, 1195, 1290.

*Lit. B :* francs 500,— nominal les 9 obligations portant les  
N<sup>os</sup> 1, 4, 13, 33, 59, 105, 148, 174, 179.

*Lit. C :* francs 100,— nominal les 2 obligations portant les  
N<sup>os</sup> 66, 78.

Le service de l'emprunt est fait aux guichets de la Banque Internationale à Luxembourg, Société Anonyme à Luxembourg et de ses succursales et agences.

Luxembourg, le 2 mai 1947.

Le Bourgmestre,  
Emile HAMILIUS.

---

**Avis. — Consuls.** — L'exequatur a été accordé par le Gouvernement du Brésil à M. Nicolas *Hientgen*, qui par arrêté grand-ducal du 9 août 1946 a été nommé Consul honoraire du Grand-Duché à Sao Paolo avec juridiction sur l'Etat de Sao Paolo. — 9 juin 1947.

---

**Avis. — Education Physique.** — Par arrêté grand-ducal en date du 30 avril 1947, M. Alex *Servais*, juge de paix, à Luxembourg, a été nommé aux fonctions de Commissaire Général aux Sports. — 3 mai 1947.

---

**Avis. — Administration des Contributions et Accises.** — Documents de transport (passavants) des alcools, eaux-de-vie, liqueurs et des autres liquides alcooliques similaires.

Il est porté à la connaissance des distillateurs, rectificateurs, fabricants et marchands de liqueurs et à tous les intéressés que les imprimés énumérés ci-après sont cédés, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1947, par les bureaux des sections d'accise de l'Administration des Contributions aux prix suivants :

1°	Le cahier de passavants	N° I	au prix de	8 francs.
2°	»	»	N° II	» 10 »
3°	»	»	N° IV	» 25 »
4°	»	»	de bandelettes de	
			contrôle au prix de	... 5 »

L'avis publié au *Mémorial* du 24 mars 1947, N° 16 et relatif aux prix des passavants est annulé. — 10.6.47.

**Avis. — Jury d'examen.** — Le jury d'examen pour le droit se réunira en session extraordinaire du 14 au 18 juillet 1947, dans une des salles du Palais de Justice à Luxembourg, à l'effet de procéder à l'examen de MM. Lambert *Dupong* de Luxembourg, Eugène *Gærgen* de Luxembourg, Norbert *Franck* d'Esch-sur-Alzette, Jean *Gremling* de Strassen, Edouard *Pauly* de Luxembourg, Paul *Reuter* de Luxembourg et René *Wolter* de Luxembourg, récipiendaires pour l'examen du doctorat en droit.

L'examen écrit aura lieu le lundi, 14 juillet 1947, de 9 heures à midi et de 15 à 18 heures.

Les épreuves orales sont fixées comme suit : pour M. *Franck* au mardi, 15 juillet, à 16,30 h. ; pour M. *Pauly* au mercredi, 16 juillet, à 15 h. ; pour M. *Gærgen* au même jour, à 17 h. ; pour M. *Wolter* au jeudi, 17 juillet, à 15 h. ; pour M. *Gremling* au même jour, à 17 h. ; pour M. *Dupong* au vendredi, 18 juillet à 15 h., et pour M. *Reuter* au même jour, à 17 heures. — 6 juin 1947.

**Avis. — Règlements communaux.** — En séance du 23 mars 1946, le conseil communal de *Gæsdorf* a pris une délibération portant nouvelle fixation de la taxe d'eau à percevoir sur les abonnés de la conduite d'eau dans les sections de *Gæsdorf* et *Dahl*.

La dite délibération a été dûment approuvée et publiée. — 29 mai 1947.

En séance du 10 mai 1947, le conseil communal de *Flaxweiler* a pris une délibération portant modification du règlement sur l'usage des chemins communaux et ruraux.

Le dit règlement a été dûment publié. — 6 juin 1947.

Par arrêté ministériel du 10 juin 1947, M. Pierre *Olinger*, cultivateur, à Mertzig-Haut, a été nommé aux fonctions d'échevin de la commune de Mertzig. — 10 juin 1947.

**Avis. — Association syndicale.** — Par arrêté de M. le Ministre de l'Agriculture en date du 9 juin 1947, l'association syndicale pour l'exécution de travaux d'améliorations foncières agricoles sur le ban de Colbette-Marscherwald, dite « *Meliorationsgenossenschaft Colbette-Marscherwald* » dans la commune de Consdorf a été autorisée. L'arrêté en question ainsi qu'un double de l'acte d'association ont été déposés au Gouvernement et au secrétariat communal de Consdorf. — 9 juin 1947.