

CONVENTION.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE, désirant déterminer, d'un commun accord, les nouvelles communications par voies ferrées à établir entre les deux pays à travers les Pyrénées, et arrêter les conditions générales d'exécution et raccordement à la frontière des lignes à construire; ont résolu de conclure, à cet effet, une Convention, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

S. Exc. M. Th. DELCASSÉ, Député, Ministre des Affaires Étrangères de la République Française, etc., etc., etc.;

ET SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE :

S. Exc. M. DE LÉON Y CASTILLO, Marquis del Muni, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi d'Espagne près le Président de la République Française, etc., etc., etc.;

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

ARTICLE PREMIER.

Il sera construit trois lignes internationales qui traverseront, respectivement, la frontière franco-espagnole aux environs de Puigcerda et de Bourg-Madame, et près des ports du Somport et de Salau.

La première partira d'Ax-les-Thermes (Ariège), traversera en tunnel le col de Puymorens, coupera la frontière aux environs de Puigcerda et de Bourg-Madame, franchira en tunnel le col de Tosas, et s'embranchera à Ripoll sur le chemin de fer de Granollers à San Juan-de-las-Abadesas.

La seconde partira d'Oloron (Basses-Pyrénées), remontera la vallée d'Aspe, franchira en tunnel le Somport, pénétrera dans la vallée du Rio-Aragon, puis passera dans celle du Gallego, et s'embranchera à Zuéra sur la ligne de Saragosse à Barcelone.

La troisième partira de Saint-Girons (Ariège), remontera la vallée du Salat, franchira en tunnel le col de Salau, pénétrera en Espagne par la vallée du Noguera-Pallaresa, et s'y embranchera, à Sort, sur la ligne projetée de Lérida à la frontière.

ART. 2.

Les deux Gouvernements s'engagent à exécuter chacune des trois lignes susdites le plus rapidement possible et, en tout cas, dans un délai maximum de dix années.

Pour chacune des deux premières, qui doivent s'embrancher, en Espagne, sur des lignes déjà actuellement ouvertes à l'exploitation, ce délai courra du jour de l'échange des ratifications de la présente Convention.

Pour la troisième, qui doit s'embrancher, en Espagne, sur la ligne non encore exécutée de Lérida à la frontière par la vallée du Noguera-Pallaresa, ce délai courra du jour de la notification par le Gouvernement espagnol au Gouvernement français de l'achèvement de la section de Lérida à Sort de ladite ligne.

ART. 3.

Sur les trois lignes internationales, la traction se fera soit à la vapeur, soit à l'électricité, par adhérence ou par tout autre moyen agréé par les deux Gouvernements, le mode de traction pouvant d'ailleurs varier, sur chaque ligne, suivant les sections.

Le matériel de traction seul y pourra être de types spéciaux; les autres véhicules devront, dans chacun des deux pays, être des types en usage sur l'ensemble des voies ferrées à largeur normale dudit pays.

Les déclivités ne devront pas dépasser : pour le cas de la traction à vapeur par adhérence, trente-trois millimètres par mètre, et pour celui de la traction électrique par adhérence quarante-trois millimètres par mètre.

Dans les tunnels internationaux du Somport et de Salau, où la traction s'effectuera par l'électricité, les déclivités ne devront pas dépasser trente-quatre millimètres par mètre.

Dans le cas de la traction par adhérence, les rayons des courbes ne devront pas être inférieurs, savoir :

Sur les sections à traction à vapeur, à 300 mètres pour la voie espagnole et 260 mètres pour la voie française;

Et sur les sections à traction électrique, à 230 mètres pour la voie espagnole et 200 mètres pour la voie française.

Toutefois, ces rayons minima pourront être abaissés en cas de difficultés exceptionnelles de construction, pour lesquelles il sera statué par les deux Gouvernements.

Pour le cas de la traction par tout autre moyen que l'adhérence, il sera statué d'accord entre les deux Gouvernements sur les limites à admettre pour les déclivités et pour les rayons des courbes.

ART. 4.

Le tunnel international du Somport partira, en France, des Forges d'Abel, à une côte qui ne sera pas inférieure à 1,064 mètres, et aboutira aux Arañones, en Espagne, à la côte invariable 1,195 m. 50. Il sera à deux pentes de longueurs sensiblement égales. Il donnera passage à une voie espagnole unique. La force hydraulique à provenir du lac d'Estaes sera, dans les conditions que fixeront de concert les deux Gouvernements, utilisée sur les deux versants pour le percement du tunnel.

Le tunnel international du col de Salau partira, en France, du Jeu-du-Mail, et aboutira, en Espagne, près d'Isil. Il sera à deux pentes de longueurs aussi égales que possible. Il donnera passage à une voie française unique.

Les deux Gouvernements arrêteront, d'un commun accord, le tracé, le profil et, d'une manière générale, les dispositions techniques des deux tunnels internationaux.

Chacun de ces tunnels, superstructure comprise, sera exécuté par les soins et provisoirement aux frais du Gouvernement français dans la partie

comprise entre la tête française et le point culminant du profil en long; par les soins et provisoirement aux frais du Gouvernement espagnol entre ce point culminant et la tête espagnole.

Chacun des deux Gouvernements arrêtera souverainement, sans intervention de l'autre, le compte général des dépenses relatives aux travaux exécutés par ses soins.

Il sera fait, ensuite, masse de ces deux comptes, pour la moitié du total être supportée définitivement par chacun des deux Gouvernements.

ART. 5.

Il sera établi sur la ligne d'Ax à Ripoll deux gares internationales, situées l'une en Espagne, l'autre en France, et reliées entre elles par deux voies, l'une espagnole, l'autre française.

Il sera établi une seule gare internationale sur chacune des deux autres lignes : celle de la ligne du Somport sera située sur le territoire français, aux Forges d'Abel; celle de la ligne du col de Salau sur le territoire espagnol, en un point qui sera déterminé d'accord entre les deux Gouvernements.

La voie espagnole traversant le tunnel du Somport sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire français. La voie française traversant le tunnel du col de Salau sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire espagnol.

Les projets de chacune de ces quatre gares et des voies reliant entre elles les deux gares internationales de la ligne d'Ax-les-Thermes à Ripoll et, respectivement, aux souterrains de faite celles des lignes du Somport et du col de Salau seront arrêtés d'un commun accord par les deux Gouvernements. Dans les gares internationales du Somport et du col de Salau, chacun des deux pays disposera des installations nécessaires pour l'exploitation et la surveillance du chemin de fer et pour le service des douanes.

Tous ces travaux seront exécutés par les soins et provisoirement aux frais du Gouvernement sur le territoire duquel ils seront situés; chacun des deux Gouvernements arrêtera souverainement, sans intervention de l'autre, le compte général des dépenses relatives aux travaux exécutés par ses soins.

Il sera fait, ensuite, masse de ces deux comptes, pour la moitié du total être supportée par chacun des deux Gouvernements.

ART. 6.

Les deux Gouvernements supporteront par moitié les frais d'entretien des ouvrages établis à leurs frais communs en vertu des articles 4 et 5 ci-dessus.

ART. 7.

La Commission internationale se réunira toutes les fois que l'un des deux Gouvernements le jugera nécessaire, et au moins une fois par an, au mois de mai, pour contrôler l'exécution des clauses de la présente Convention, étudier tous les autres points de sa compétence, et, notamment, veiller à ce que la construction des trois lignes soit achevée dans les délais stipulés à l'article 2 ci-dessus.

ART. 8.

En vue d'assurer la marche normale des travaux, les deux Gouvernements suivront, en ce qui concerne tant l'ordre et les délais à observer pour l'exécution des lignes que l'apurement des comptes des ouvrages à établir à frais communs, les dispositions générales stipulées dans le Règlement d'exécution ci-annexé.

Ce Règlement, devant former partie intégrante de la présente Convention, aura la même vigueur que s'il s'y trouvait littéralement inséré.

ART. 9.

La présente Convention annule et remplace celle signée à Madrid le 13 février 1885 et non ratifiée.

ART. 10.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées après approbation par les Chambres législatives en Espagne et

en France, auxquelles elle sera présentée au cours de leur plus prochaine session.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait, en double exemplaire, à Paris, le 18 août 1904.



Dehaene

F. de Leou y Santello

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION

PRÉVU À L'ARTICLE 8 DE LA CONVENTION.

1° Dans le délai maximum de cinq années à compter de l'échange des ratifications de la Convention, la ligne du Somport sera terminée en Espagne, jusqu'à Villanua, et l'on terminera, en France, la ligne de Coloron à Bedous.

Le plus tôt possible, et au plus tard dès l'achèvement des travaux, les travaux du tunnel de faite et de ses raccordements avec Villanua d'une part et Bedous de l'autre, ainsi que ceux de la ligne de Zuéra à Turuñana (Atalaya), devront être entrepris, puis poursuivis assez activement pour être entièrement terminés avant l'expiration du délai de dix ans prévu à l'article 2 de la Convention pour l'exécution de la ligne d'Orreaga.

2° Les opérations topographiques et les autres travaux préparatoires aux projets des tunnels internationaux et des gares seront effectués d'un commun accord par les ingénieurs des deux pays et soumis à la Commission internationale qui devra, au fur et à mesure qu'il y aura lieu, les présenter à l'approbation des deux Gouvernements.

Les ingénieurs des deux pays dirigeront respectivement, après adjudication simultanée des travaux en France et en Espagne, la construction de la partie du tunnel du Somport comprise entre la tête située dans leur pays et le point culminant du profil en long. Ils vérifieront périodiquement, ensemble, l'alignement et les pentes des parties construites et en construction sur les deux versants du tunnel. Il sera procédé de même à l'égard du tunnel du col de Salau;

3° Les comptes généraux de dépenses prévus aux articles 4 et 5 de la Convention comprendront : les frais exposés à partir de la ratification de la Convention pour l'étude des ouvrages auxquels s'appliquent ces comptes; les dépenses proprement dites des travaux, qu'il s'agisse de celles prévues aux marchés d'entreprise ou des augmentations survenues en cours d'exécution ou, encore, de celles effectuées directement en régie; les frais de

surveillance; les indemnités à payer soit aux entrepreneurs, soit à des tiers; les frais de procédure et, en général, les dépenses de toute nature se rattachant à l'exécution desdits travaux, à la seule exception des traitements et indemnités des ingénieurs et agents faisant partie du cadre permanent des travaux publics des deux pays, traitements et indemnités qui seront à la charge de leurs Gouvernements respectifs;

4° Le présent Règlement d'exécution annule et remplace celui signé à Madrid le 13 février 1885 et non ratifié.

Fait à Paris, en double exemplaire, le 18 août 1904.

X Deleau

F. de Leon y Santillo

Señor:

Para la firma de V.M. la Plenipotencia á favor de don Fernando León y Casti-
llo para canjear las Ratificaciones
del Convenio celebrado entre España y
Francia relativo á la construcción de
vías férreas en la frontera pirenaica.

Dígnese V. M. firmar,



ALFONSO.

Don Alfonso XIII

por la gracia de Dios y la Constitución
Rey de España.

Por cuanto ha llegado el caso de canjear en París las Ratificaciones del Convenio firmado en dicha Ciudad el 18 de Agosto de 1904, que determina las nuevas comunicaciones de vías férreas que han de establecerse á través de la frontera Hispano-francesa, y siendo preciso que para ello autorice Yo debidamente á una persona que merezca Mi Real confianza y concurrendo en Vos **Don Fernando de León y Castillo**, Marqués del Muni, Caballero del Collar de la Real y distinguida Orden de Carlos III, Gran Cruz de la Legión de Honor de Francia, de San Mauricio y San Lázaro de Italia de la Concepción de Villaviciosa de Portugal, de la Estrella Polar, de Suecia, Senador del Reino y Mi Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en la República francesa, las circunstancias que á este fin pueden apetecerse, Por tanto He venido en elegir y nombraros, como por la presente os elijo y nombro para que revestido del carácter de Mi Plenipotenciario procedáis á efectuar el referido canje con el Plenipotenciario nombrado al efecto por el Señor Presidente de la República francesa. Y todo lo que efectuéis en cumplimiento de este encargo lo doy desde ahora

por grato y rato, lo observaré y cumpliré y lo haré observar
y cumplir como si por Mi mismo lo hubiere efectuado, para
lo cual os doy todo Mi pleno poder en la más amplia forma
que en derecho se requiere y en fe' de ello He hecho expedir la
presente firmada de Mi mano, debidamente sellada y refren-
dada del infrascrito Mi Ministro de Estado. Dado en el Palacio
de Madrid á diez y ocho de Enero de mil novecientos siete.

Alfonso 




El Ministro de Estado,
Juan Pío Pujaballo.

ISABEL

II FERDINANDO VII

por la gracia de Dios y la Constitución

Rey de España.

Por cuartelo.

el día diez y ocho de Agosto de mil nove-
cientos cuatro se ajustó y firmó en París
por Don *Gerardo Seoane y Sanjaño*, en
representación de España y por el Señor
M. G. Delmas, en la de la República
francesa un Convenio con objeto de determi-
nar las nuevas comunicaciones de vías ferreas
que han de establecerse entre los dos Países
para atravesar los Pirineos y establecer las
condiciones generales de su ejecución, compues-
to de diez artículos, un Reglamento y un
Protocolo adicional firmado por los dichos

Señores en ocho de Marzo de mil novecien-
tos cinco y cuyo tenor en idioma francés es
como sigue:

La Majesté le Roi d'Espagne et le Président
de la République Française, désirant déterminer,
d'un commun accord, les nouvelles communications par
voies ferrées, à établir entre les deux pays à travers les
Pyrénées, et arrêter les conditions générales d'exécution et
raccordement à la frontière des lignes à construire, ont
résolu de conclure, à cet effet, une Convention, et ont nom-
mé pour leurs plénipotentiaires, savoir:

La Majesté le Roi d'Espagne:

S. Exc. M. de León y Castillo, Marquis del
Muni, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de
La Majesté le Roi d'Espagne près le Président de la Républi-
que Française, etc., etc., etc.;

et le Président de la République Française

S. Exc. M. Th. Delcassé, Député, Ministre
des Affaires Étrangères de la République Fran-

gaise?, etc., etc., etc.;

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

Article I.

Il sera construit trois lignes internationales qui traverseront, respectivement, la frontière franco-espagnole aux environs de Puigcerda et de Bourg-Madame, et près des ports du Somport et de Salau.

La première partira d'Ax-les-Thermes (Ariège), traversera en tunnel le col de Puymorens, coupera la frontière aux environs de Puigcerda et de Bourg-Madame, franchira en tunnel le col de Tosas, et s'embranchera à Ripoll sur le chemin de fer de Granollers à San Juan-de-las-Abadesas.

La seconde partira d'Oloron (Basses Pyrénées), remontera la vallée d'Aoste, franchira en tunnel le Somport, pénétrera dans la vallée du Rio-Oragon, puis passera dans celle du Gallego, et s'embranchera à Liéira sur la ligne de Saragosse à Barcelone.

La troisième partira de Saint-Giron (Ariège),

remontera la vallée du Salut, franchira en tunnel le col de Salau, pénétrera en Espagne par la vallée du Toquera-Pallaresa, et s'y embranchera, à Sort, sur la ligne projetée de Lérida à la frontière.

Article II.

Les deux Gouvernements s'engagent à exécuter chacune des trois lignes susdites le plus rapidement possible et, en tout cas, dans un délai maximum de dix années.

Pour chacune des deux premières, qui doivent s'embrancher, en Espagne, sur des lignes déjà actuellement ouvertes à l'exploitation, ce délai couvrira du jour de l'échange des ratifications de la présente Convention.

Pour la troisième, qui doit s'embrancher, en Espagne, sur la ligne non encore exécutée de Lérida à la frontière par la vallée du Toquera-Pallaresa, ce délai couvrira du jour de la notification par le Gouvernement espagnol au Gouvernement français de l'achèvement de la section de Lérida à Sort de ladite ligne.

Article III.

Sur les trois lignes internationales, la traction se fera soit à la vapeur, soit à l'électricité, par adhérence ou par tout autre moyen agréé par les deux Gouvernements, le mode de traction pouvant d'ailleurs varier, sur chaque ligne, suivant les sections.

Le matériel de traction seul y pourra être de types spéciaux; les autres véhicules devront, dans chacun des deux pays, être des types en usage sur l'ensemble des voies ferrées à largeur normale dudit pays.

Les déclivités ne devront pas dépasser: pour le cas de la traction à vapeur par adhérence, trente-trois millimètres par mètre, et pour celui de la traction électrique par adhérence quarante-trois millimètres par mètre.

Dans les tunnels internationaux du Somport et de Salau, où la traction s'effectuera par l'électricité, les déclivités ne devront pas dépasser trente-quatre millimètres par mètre.

Dans le cas de la traction par adhérence, les rayons des courbes ne devront pas être inférieurs, savoir:

Sur les sections à traction à vapeur, à 300 mètres pour

la voie espagnole et 260 mètres pour la voie française;

Et sur les sections à traction électrique, à 230 mètres pour la voie espagnole et 200 mètres pour la voie française.

Toutefois, ces rayons minima pourront être abaissés en cas de difficultés exceptionnelles de construction, pour lesquelles il sera statué par les deux Gouvernements.

Pour le cas de la traction par tout autre moyen que l'adhérence, il sera statué d'accord entre les deux Gouvernements sur les limites à admettre pour les déclivités et pour les rayons des courbes.

Article IV.

Le tunnel international du Somport partira, en France, des Forges d'Abel, à une cote qui ne sera pas inférieure à 1,064 mètres, et aboutira aux Orcañones, en Espagne, à la cote invariable 1,195 m. 50. Il sera à deux pentes de longueurs sensiblement égales. Il donnera passage à une voie espagnole unique. La force hydraulique à provenir du lac d'Estres sera, dans les conditions que fixeront de concert les deux Gouvernements, utilisée sur les deux versants pour le percement du tunnel.

Le tunnel international du col de Salau partira, en

France, du J'en-du-Mail, et aboutira, en Espagne, près d'Ioïl
Il sera à deux pentes de longueurs aussi égales que possible.
Il donnera passage à une voie française unique.

Les deux Gouvernements arrêteront, d'un commun accord,
le tracé, le profil et, d'une manière générale, les dispositions
techniques des deux tunnels internationaux.

Chacun de ces tunnels, superstructure comprise, sera exécuté
par les soins et provisoirement aux frais du Gouvernement fran-
çais dans la partie comprise entre la tête française et le point
culminant du profil en long; par les soins et provisoirement
aux frais du Gouvernement espagnol entre ce point culminant et la tête
espagnole.

Chacun des deux Gouvernements arrêtera souverainement,
sans intervention de l'autre, le compte général des dé-
penses relatives aux travaux exécutés par ses soins.

Il sera fait, ensuite, masse de ces deux comptes, pour la moitié
du total être supportée définitivement par chacun des deux Gouvernements.

Article V.

Il sera établi sur la ligne d'axe à Ripoll deux

gares internationales, situées l'une en France, l'autre en Espagne, et reliées entre elles par deux voies, l'une française, l'autre espagnole.

Il sera établi une seule gare internationale sur chacune des deux autres lignes: celle de la ligne du Somport sera située sur le territoire français, aux Forges d'Abel; celle de la ligne du col de Salau sur le territoire espagnol, en un point qui sera déterminé d'accord entre les deux Gouvernements.

La voie espagnole traversant le tunnel du Somport sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire français. La voie française traversant le tunnel du col de Salau sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire espagnol.

Les projets de chacune de ces quatre gares et des voies reliant entre elles les deux gares internationales de la ligne d'Ax-les-Thermes à Ripoll et, respectivement, aux souterrains de faite celles des lignes du Somport et du col de Salau seront arrêtés d'un commun accord par les deux Gouvernements. Dans les gares internationales du

Somport et du col de Salau, chacun des deux pays disposera des installations nécessaires pour l'exploitation et la surveillance du chemin de fer et pour le service des douanes.

Tous ces travaux seront exécutés par les soins et provisoirement aux frais du Gouvernement sur le territoire duquel ils seront situés; chacun des deux Gouvernements aura souverainement, sans intervention de l'autre, le compte général des dépenses relatives aux travaux exécutés par ses soins.

Il sera fait, ensuite, masse de ces deux comptes, pour la moitié du total être supportée par chacun des deux Gouvernements.

Article VI.

Les deux Gouvernements supporteront par moitié les frais d'entretien des ouvrages établis à leurs frais communs en vertu des articles 4 et 5 ci-dessus.

Article VII.

La Commission internationale se réunira toutes

les fois que l'un des deux Gouvernements le jugera nécessaire, et au moins une fois par an, au mois de mai, pour contrôler l'exécution des clauses de la présente Convention, étudier tous les autres points de sa compétence, et, notamment, veiller à ce que la construction des trois lignes soit achevée dans les délais stipulés à l'article 2 ci-dessus.

Article VIII.

En vue d'assurer la marche normale des travaux, les deux Gouvernements suivront, en ce qui concerne tant l'ordre et les délais à observer pour l'exécution des lignes que l'apurement des comptes des ouvrages à établir à frais communs, les dispositions générales stipulées dans le Règlement d'exécution ci-annexé.

Ce Règlement, devant former partie intégrante de la présente Convention, aura la même vigueur que s'il s'y trouvait littéralement inséré.

Article IX.

La présente Convention annule et remplace celle

signée à Madrid le 13. février 1885 et non ratifiée

Article X.

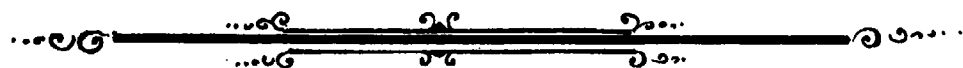
La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées après approbation par les Chambres législatives en France et en Espagne, auxquelles elle sera présentée au cours de leur plus prochaine session.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait, en double exemplaire, à Paris, le 18 août 1904.

(L.S.) = Signé. = F. de León y Castillo.

(L.S.) = Signé. = Delcassé.



Règlement d'exécution prévu à l'article 8 de la Convention.

1. Dans le délai maximum de cinq années à compter de l'échange des ratifications de la Convention, la

ligne du Sempert sera prolongée, en Espagne, jusqu'à Villanua et l'on terminera, en France, la section d'Oloron à Bedous.

Le plus tôt possible, et au plus tard dès l'achèvement des dites sections, les travaux du tunnel de faite et de ses raccordements avec Villanua d'une part et Bedous de l'autre, ainsi que ceux de la ligne de Luéra à Euzumana (Atalaya), devront être entrepris, puis poursuivis assez activement pour être entièrement terminés avant l'expiration du délai de dix ans stipulé à l'article 2 de la Convention pour l'exécution de la ligne d'Oloron à Luéra;

2 — Les opérations topographiques et les autres travaux techniques relatifs aux projets des tunnels internationaux et des gares internationales seront effectués d'un commun accord par les ingénieurs des deux Gouvernements et soumis à la Commission internationale qui devra, lorsqu'il y aura lieu, les présenter à l'approbation des deux Gouvernements.

Les ingénieurs des deux pays dirigeront respectivement, après adjudication simultanée des travaux en Espagne et en France, la construction de la partie du tunnel du

Somport comprise entre la tête située dans leur pays et le point culminant de profil en long. Ils vérifieront périodiquement, ensemble, l'alignement et les pentes des parties construites et en construction sur les deux versants du tunnel. Il sera procédé de même à l'égard du tunnel du col de Salau;

3. ~ Les comptes généraux de dépenses prévus aux articles 4 et 5 de la Convention comprendront les frais exposés à partir de la ratification de la Convention pour l'étude des ouvrages auxquels s'appliquent ces comptes; les dépenses proprement dites des travaux; qu'il s'agisse de celles prévues aux marchés d'entreprise ou des augmentations survenues en cours d'exécution ou, encore, de celles effectuées directement en régie; les frais de surveillance; les indemnités à payer soit aux entrepreneurs, soit à des tiers; les frais de procédure et, en général, les dépenses de toute nature se rattachant à l'exécution desdits travaux, à la seule exception des traitements et indemnités des ingénieurs et agents faisant partie du cadre permanent des travaux publics des deux pays, traitements et indemnités

tes qui seront à la charge de leurs Gouvernements respectifs;

4^o. Le présent Règlement d'exécution annule et remplace celui signé à Madrid le 13 février 1885 et non ratifié

Fait à Paris, en double exemplaire, le 18 août 1904.

Signé = F. de Leor gy Castillo.

Signé = Delcassé.

Protocole additionnel à la Convention conclue, le 18 Août 1904, entre l'Espagne et la France, en vue de déterminer les nouvelles communications par voies ferrées à établir entre les deux Pays à travers les Pyrénées, et d'arrêter les conditions générales d'exécution et raccordement à la frontière des lignes à construire.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Espagne

et le Gouvernement de la République Française, se sont mis d'accord pour compléter et rédiger ainsi qu'il suit le paragraphe 3 de l'article 2 de la Convention du 18 Août 1904

"Pour la troisième, qui doit s'embrancher, en Espagne, sur la ligne non encore exécutée de Lérida à la frontière par la vallée du Hoquera-Pallaresa, ce délai couvrira du jour de la notification par le Gouvernement espagnol au Gouvernement français de l'achèvement de la section de Lérida à Sort de la dite ligne, notification qui devra avoir lieu dans un délai maximum de dix ans."

En foi de quoi, les soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements, ont signé le présent Protocole et l'ont revêtu de leurs cachets.

Fait en double exemplaire, le 8 Mars 1905.

(L. S.) = Signé = F. de León y Castillo.

(L. S.) = Signé = Delcassé.

For Carlos

Habiendo visto y examinado los diez artículos y el Protocolo que comprende el preinserto Convenio, el Reglamento y Protocolo adicional, Hemos venido en aprobar y ratificar cuanto en ellos se contiene como en virtud de la presente lo aprobamos y ratificamos prometiendo en fe de Nuestra palabra Real, cumplirlo y observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes. Y para su mayor validación y firmeza mandamos expedir la presente firmada de Nuestra mano, debidamente sellada y referendada del infrascrito, Nuestro Ministro de Estado.

Dado en el Palacio de Madrid á diez y ocho de Enero de mil novecientos siete.

Alfonso

El Ministro de Estado,
Juan Ruiz de Alarcón

Procès-Verbal d'Échange.

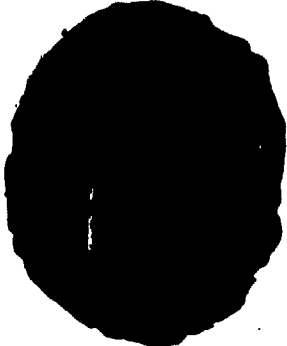
Les soussignés s'étant réunis pour procéder à l'échange des Ratifications du Président de la République Française et de Sa Majesté le Roi d'Espagne sur la Convention signée à Paris, le 18 Août 1904, entre la France et l'Espagne au sujet de l'établissement sur les Territoires français et espagnol, des chemins de fer d'Ax-les-Thermes à Ripoll, d'Oloron à Zuera et de Saint-Gironès à Tort, et sur le Protocole additionnel à la dite Convention, les Instruments ont été produits et ayant été, après examen, trouvés en bonne et due forme, l'échange en a été opéré.

En foi de quoi, les soussignés dûment autorisés à cet effet, ont dressé le présent Procès-Verbal qu'ils ont revêtu de leur cachet.

Fait à Paris, le 28 Janvier 1907.



S. Richon



J. de Lerou y Castillo