

# BULLETIN DE DOCUMENTATION



22<sup>e</sup> Année

31 JUILLET 1966

N° 11

## SOMMAIRE

- |  |    |
|--|----|
| 1) Mémorial (mois de juillet) . . . . .  | 2  |
| 2) Chambre des Députés (mois de juillet) . . . . .   | 3  |
| 3) La Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique relative à la Coopération dans le Domaine Consulaire . . . . .   | 4  |
| 4) Le Trafic sur la Moselle canalisée<br>Conférence faite par Monsieur Antoine Wehenkel, Ministre de l'Economie Nationale et de l'Energie, à Bruxelles devant la Société Royale d'Economie Politique de Belgique . . . . . | 7  |
| 5) Nouvelles de la Cour . . . . .  | 14 |
| 6) Le Conseil de Gouvernement (réunions durant le mois de juillet) . . . . .   | 15 |
| 7) Nouvelles diverses . . . . .  | 15 |
| 8) Le Mois en Luxembourg (mois de juillet) . . . . .   | 18 |

# Mémorial

(mois de juillet)

## Ministère des Affaires Etrangères.

La loi du 12 juillet 1966 approuve la Convention sur la sécurité sociale entre le Grand-Duché de Luxembourg et les Etats-Unis du Brésil, signée à Rio de Janeiro, le 16 septembre 1965.

\*

## Ministère de l'Agriculture.

Un règlement ministériel du 25 juin 1966 détermine les mesures prophylactiques pour empêcher l'invasion de la rage.

Un deuxième règlement ministériel du même jour prescrit la vaccination obligatoire des chiens de chasse.

Un troisième règlement ministériel crée une zone de protection contre la rage.

Un règlement ministériel du 1<sup>er</sup> juillet 1966 règle l'importation et le transit de chiens, de chats et d'autres carnivores.

Un règlement grand-ducal du 14 juillet 1966 a pour objet l'application du règlement N° 19/1962 de la communauté économique européenne à la récolte des céréales de 1966.

\*

## Ministère de la Fonction Publique.

Un règlement grand-ducal du 17 juin 1966 détermine le mode de perception des cotisations mises à charge des ressortissants de la chambre des fonctionnaires et employés publics.

\*

## Ministère de la Force Armée.

Un règlement grand-ducal du 22 juin 1966 modifie les articles 11, 15, 17, 19 et 21 de l'arrêté grand-ducal du 15 octobre 1958 concernant le statut des sous-officiers de réserve, tel qu'il a été modifié par le règlement grand-ducal du 18 septembre 1963.

Un autre règlement grand-ducal du même jour complète l'article 1<sup>er</sup> du règlement grand-ducal du 9 décembre 1963 portant fixation de la rémunération des volontaires de l'armée.

\*

## Ministère de l'Intérieur.

Un règlement ministériel du 19 juillet 1966 concerne l'ouverture de la chasse.

\*

## Ministère de la Santé Publique.

Un règlement ministériel du 14 juillet 1966 modifie l'article 38 du règlement ministériel du 11 novembre 1961 portant exécution de l'arrêté grand-ducal du 3 novembre 1960 sur le contrôle des viandes.

\*

## Ministère des Transports.

Un arrêté grand-ducal du 27 mai 1966 publie des modifications apportées au tarif des péages pour les bateaux à passagers et au tableau des distances suivant décisions de la commission de la Moselle en date du 10 mai 1966.

Un règlement grand-ducal du 22 juin 1966 modifie le titre IV du Livre I<sup>er</sup> du statut personnel des chemins de fer luxembourgeois.

Un règlement grand-ducal du 8 juin 1966 modifie le statut du personnel des chemins de fer luxembourgeois.

Un règlement ministériel du 15 juillet modifie et complète le règlement ministériel du 16 avril 1963 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle pour les véhicules automoteurs et remorques et les prix des contrôles.

\*

## Ministère du Travail, de la Sécurité sociale et des Mines.

La loi du 26 juillet 1966 modifie et complète les Livres I, III et IV du Code des assurances sociales ainsi que la loi du 29 août 1951 ayant pour objet la réforme de l'assurance-pension des employés privés et la loi du 29 août 1951 concernant l'assurance maladie des fonctionnaires et employés.

\*

## Ministère du Trésor.

Un règlement grand-ducal du 22 juillet 1966 modifie certaines dispositions du règlement grand-ducal du 30 mai 1882 pour l'exécution de la loi sur les poids et mesures.

La loi du 23 juillet 1966 approuve la proposition d'accroissement de la quote-part du Grand-Duché de Luxembourg au Fonds Monétaire International.

Un règlement ministériel du 25 juillet 1966 agréé les éprouvettes en verre pouvant être utilisées dans les débits de boissons alcooliques.

# Chambre des Députés

(mois de juillet)

5 juillet 1966 : 58<sup>e</sup> séance publique. — Questions posées au Gouvernement. — Projet de loi portant modification et complément du code des Assurances Sociales et de la loi du 29 août 1951 ayant pour objet la réforme de l'assurance-pension des employés privés (N<sup>o</sup> 702/10 et N<sup>o</sup> 702/11). Discussion générale. Lecture et vote des articles. Vote sur l'ensemble par appel nominal avec dispense du second vote constitutionnel. —

6 juillet 1966 : 59<sup>e</sup> séance publique. — Projet de loi portant réglementation du commerce des semences et plants (N<sup>o</sup> 1063). Rapport de la Commission agricole. Discussion générale. Second vote constitutionnel. — Projet de loi portant abolition du minerval dans les établissements d'enseignement supérieur, secondaire et technique quelconques de l'Etat (N<sup>o</sup> 1171). Rapport de la Commission de l'Enseignement. Discussion générale. Lecture et vote de l'article unique. Vote sur l'ensemble par appel nominal avec dispense du second vote constitutionnel. — Projet de loi modifiant et complétant la loi du 17 avril 1964 portant réorganisation de l'Administration du Cadastre (N<sup>o</sup> 1187). Rapport de la Commission des Traitements. Discussion générale. Lecture et vote des articles. Vote sur l'ensemble par appel nominal avec dispense du second vote constitutionnel. — Interpellation de l'honorable Monsieur Eugène Schaus au sujet d'un « Appel à tous les usagers de la voie publique », publié le 7 juin 1966. —

7 juillet 1966 : Réunion de la Commission des Traitements. —

9 juillet 1966 : Réunion de la Commission des Traitements. —

12 juillet 1966 : 60<sup>e</sup> séance publique. — Dépôt d'une proposition de loi. — Questions posées au Gouvernement. — Dépôt d'un projet de loi. — Vote sur la motion déposée à l'occasion de la discussion de l'interpellation d'un « Appel à tous les usagers de la voie publique ». — Projet de loi portant approbation de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique relative à la coopération dans le domaine consulaire, signée à Bruxelles, le 30 septembre 1965 (N<sup>o</sup> 1197). Rapport de la Commission spéciale. Lecture et vote de l'article unique. Vote sur l'ensemble par appel nominal avec dispense du second vote constitutionnel. — Projet de loi portant approbation de la proposition d'accroissement de la quote-part du Grand-Duché de Luxembourg au Fonds Monétaire International (N<sup>o</sup> 1200). Rapport de la Commission spéciale. Discussion générale. Lecture et vote des articles. Vote sur l'ensemble par rapport nominal avec dispense du second vote constitutionnel. — Projet de loi portant rectification de la loi du 12 février 1964 ayant pour objet de compléter la loi du 4 avril 1924, portant création de chambres professionnelles à base élective

par la création d'une Chambre de fonctionnaires et employés publics (N<sup>o</sup> 1102). Rapport de la Commission spéciale. Discussion générale. Lecture et vote du texte. Renvoi du texte amendé au Conseil d'Etat. —

13 juillet 1966 : 61<sup>e</sup> séance publique. — Projet de loi portant approbation de la Convention d'assistance mutuelle entre la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas en matière de perception des impôts sur le chiffre d'affaires, de la taxe de transmission et des impôts analogues, signée à Bruxelles, le 25 mai 1964 (N<sup>o</sup> 1196). Rapport de la Commission spéciale. Discussion générale. Lecture et vote de l'article unique. Vote sur l'ensemble par appel nominal avec dispense du second vote constitutionnel. — Projet de loi portant approbation 1. de l'Avenant, signé à Prague, le 6 juillet 1964, à l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique, d'une part, et la République Tchécoslovaque, d'autre part, concernant l'indemnisation de certains intérêts luxembourgeois et belges en Tchécoslovaquie et du Protocole Annexe, signés à Bruxelles, le 30 septembre 1952 ; 2. de l'Accord, signé à Luxembourg, le 28 février 1965, entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique réglant l'exécution de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique, d'une part, et la République Tchécoslovaque, d'autre part, concernant l'indemnisation de certains intérêts luxembourgeois et belges en Tchécoslovaquie et du Protocole Annexe, signés à Bruxelles, le 30 septembre 1952 et modifiés par l'Avenant signé à Prague, le 6 juillet 1964 (N<sup>o</sup> 1153). Rapport de la Commission spéciale. Discussion générale. Lecture et vote de l'article unique. Vote sur l'ensemble par appel nominal avec dispense du second vote constitutionnel. — Projet de loi portant approbation 1. de l'Accord, signé à Varsovie, le 14 novembre 1963, entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Belgique, d'une part, et le Gouvernement de la République Populaire de Pologne, d'autre part, concernant l'indemnisation de certains intérêts belges et luxembourgeois en Pologne ; 2. de l'Accord, signé à Luxembourg, le 14 janvier 1965, entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique réglant l'exécution de l'Accord, signé à Varsovie, le 14 novembre 1963, entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Belgique, d'une part, et le Gouvernement de la République Populaire de Pologne, d'autre part, concernant l'indemnisation de certains intérêts belges et luxembourgeois en Pologne (N<sup>o</sup> 1152). Rapport de la Commission spéciale. Discussion générale. Lecture et vote de l'article unique. Vote sur l'ensemble du projet de loi avec dispense du second vote constitutionnel. — Projet de loi portant a) modification de la loi du 31 mars 1958 portant organisation des cadres de l'administration gouvernementale ; b) organisation des cadres de la Trésorerie de l'Etat, de la Caisse géné-

rale de l'Etat et du Service de contrôle de la comptabilité des communes et de certains établissements publics (N° 1066). Rapport de la Commission spéciale. Discussion générale. Lecture et vote des articles. Vote sur l'ensemble par appel nominal avec dispense du second vote constitutionnel. — Projet de loi portant approbation de l'accord pour la sauvegarde mutuelle du secret des inventions intéressant la

défense et ayant fait l'objet de demandes de brevet, signé à Paris, le 21 septembre 1960 (N° 1131). Rapport de la Commission spéciale. Lecture et vote des articles. Vote sur l'ensemble par appel nominal avec dispense du second vote constitutionnel. —

28 juillet 1966 : Réunion de la Commission Agricole. —

## La Convention

### entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique relative à la Coopération dans le Domaine Consulaire

Le 12 juillet 1966, la Chambre des Députés a approuvé, à l'unanimité des 55 membres présents, le projet de loi portant approbation de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique relative à la coopération dans le domaine consulaire, signée à Bruxelles, le 30 septembre 1965.

Nous reproduisons ci-après, à titre de documentation, l'exposé des motifs du Gouvernement ainsi que le texte de la Convention relative à la coopération dans le domaine consulaire :

#### EXPOSÉ DES MOTIFS

La collaboration entre la Belgique et le Luxembourg dans le domaine de la représentation consulaire remonte à l'époque de l'établissement de l'union économique belgo-luxembourgeoise par la convention du 25 juillet 1921.

Aux termes de l'article 26 de cette convention, « dans les localités où le Grand-Duché de Luxembourg ne possède pas d'agents consulaires, la défense des intérêts luxembourgeois sera confiée aux agents consulaires belges ».

Depuis lors, les missions consulaires belges ont, dans le cadre de leur compétence, rendu au Gouvernement et aux ressortissants luxembourgeois les services que ceux-ci étaient amenés à leur demander.

Le réexamen de l'UEBL qui aboutit à la signature des protocoles du 29 janvier 1963, approuvés par la loi du 26 mai 1965 et entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1965, allait fournir l'occasion de mettre à jour et de préciser le mandat consulaire assumé par la Belgique pour le compte du Luxembourg.

Il s'était avéré en effet qu'une interprétation restrictive des dispositions de l'article 26 de la convention de 1921 — placé dans le contexte d'un traité d'union économique — risquait d'exclure de ce mandat les matières n'ayant pas un caractère purement économique ou commercial.

Dans la convention d'union économique révisée (article XIV du protocole de révision; article 39 de la convention coordonnée) on formula donc le principe que la défense des intérêts économiques et commerciaux du Luxembourg serait assurée par les consulats belges dans les circonscriptions où le Luxembourg ne possède pas de consulat. On prévint en outre que d'autres attributions consulaires seraient assu-

mées par les services consulaires belges en vertu d'une convention spéciale à conclure entre les deux pays.

La fixation de ces attributions constitue l'objet de la présente convention.

Il y a lieu de relever que le mandat ainsi confié à la Belgique correspond à une pratique adoptée également par d'autres pays dans le domaine des relations internationales, pratique qui fut consacrée par la convention de Vienne du 24 avril 1963 sur les relations consulaires. Cette convention, négociée sous l'égide des Nations Unies, constitue un premier essai de codification internationale en matière consulaire. Elle dispose, dans son article 8, qu'« après notification appropriée à l'Etat de résidence et à moins que celui-ci ne s'y oppose, un poste consulaire de l'Etat d'envoi peut exercer des fonctions consulaires dans l'Etat de résidence pour le compte d'un Etat tiers ».

La terminologie employée dans la convention belgo-luxembourgeoise tient compte de celle qui fut retenue dans la convention de Vienne. Ainsi on a entendu viser par « poste consulaire » tout conculat général, consulat, vice-consulat ou agence consulaire. L'expression « circonscription consulaire » s'entend du territoire attribué à un poste consulaire pour l'exercice des fonctions consulaires. Enfin, l'expression « fonctionnaire consulaire » s'applique à toute personne, y compris le chef de poste consulaire, chargée en cette qualité de l'exercice de fonctions consulaires.

Les négociations entre la Belgique et le Luxembourg qui ont abouti à la signature de la convention du 30 septembre 1965 se sont déroulées dans une atmosphère de compréhension mutuelle grâce notamment à la collaboration parfaite que les deux pays ont connue dans ce domaine depuis de longues années.



# Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique relative à la coopération dans le domaine consulaire

Son Altesse Royale le Grand-Duc de Luxembourg  
et  
Sa Majesté le Roi des Belges

Considérant que depuis l'établissement de l'Union économique belgo-luxembourgeoise les services consulaires belges ont assumé la protection et la défense des intérêts consulaires luxembourgeois dans les circonscriptions où le Grand-Duché de Luxembourg ne possède pas de service consulaire;

Vu l'article 39 de la Convention coordonnée, établie en vertu du protocole portant révision des conventions instituant l'Union économique belgo-luxembourgeoise, signé à Bruxelles le 29 janvier 1963;

Désireux de déterminer les attributions qui seront assumées par les services consulaires belges en dehors de la défense des intérêts luxembourgeois dans les domaines économique et commercial, compte tenu des dispositions de la Convention de Vienne sur les relations consulaires du 24 avril 1963;

Ont décidé de conclure à cette fin une convention et ont désigné à cet effet comme Leurs plénipotentiaires :

Son Altesse Royale le Grand-Duc de Luxembourg:  
S. Exc. M. Camille Dumont, Ambassadeur du Luxembourg;

Sa Majesté le Roi des Belges : S. Exc. M. Paul Henri Spaak, Ministre des Affaires Etrangères ;  
lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

*Art. 1<sup>er</sup>.* — 1) Les Hautes Parties Contractantes coopèrent, conformément aux dispositions de la présente Convention, en vue de faire assurer la protection et la défense des intérêts consulaires luxembourgeois par les fonctionnaires consulaires belges établis dans les circonscriptions où le Grand-Duché de Luxembourg ne possède pas de service consulaire. Il en est de même en cas d'absence temporaire ou d'empêchement du fonctionnaire consulaire luxembourgeois qualifié ainsi qu'en cas de vacance du poste.

2) Le Gouvernement luxembourgeois peut avoir recours aux bons offices d'un fonctionnaire consulaire belge lorsque, notamment pour des raisons de distance, le fonctionnaire consulaire luxembourgeois qualifié n'est pas en mesure d'intervenir d'une manière adéquate.

3) Par une notification appropriée, le mandat assumé pour le Grand-Duché de Luxembourg est porté à la connaissance des autorités compétentes des Etats tiers intéressés.

4) Les dispositions de la présente Convention sont appliquées sous réserve du consentement de ces Etats dans la mesure où ce consentement est requis.

*Art. 2.* — 1) Les fonctionnaires consulaires belges exercent les fonctions d'officier de l'état civil pour recevoir les actes de naissance et les actes de décès concernant les ressortissants luxembourgeois, à condition d'y avoir été habilités par les Gouvernements belge et luxembourgeois.

2) Les fonctionnaires consulaires belges peuvent recevoir, en vertu d'une autorisation accordée dans chaque cas particulier par les Gouvernements belge et luxembourgeois, d'autres actes de l'état civil ou des actes se rattachent à l'état civil, concernant les ressortissants luxembourgeois.

3) L'inscription des actes visés aux alinéas 1 et 2 du présent article se fait dans des registres mis à la disposition des fonctionnaires consulaires belges par le Ministère des Affaires Etrangères du Luxembourg.

4) Les fonctionnaires consulaires belges prêtent en cas de besoin leurs bons offices aux ressortissants luxembourgeois en vue de leur faciliter les déclarations en matière d'état civil à effectuer devant les autorités locales.

*Art. 3.* — 1) Les fonctionnaires consulaires belges procèdent à l'immatriculation des ressortissants luxembourgeois établis dans leur circonscription.

2) Sont seules immatriculées les personnes qui en font la demande et qui sont en mesure de prouver leur qualité de Luxembourgeois par la production soit d'un certificat de nationalité valable, soit d'un passeport valable.

3) Des certificats d'immatriculation et des pièces d'identité peuvent, sur demande, être délivrés aux ressortissants luxembourgeois immatriculés.

*Art. 4.* — 1) Après s'être assurés de l'identité et de la nationalité des requérants, les fonctionnaires consulaires belges sont habilités à délivrer aux ressortissants luxembourgeois des passeports luxembourgeois dont les formules leur sont fournies sur demande par le Ministère des Affaires Etrangères du Luxembourg. Ils peuvent aux mêmes conditions proroger les passeports dont les ressortissants luxembourgeois sont titulaires.

2) Les fonctionnaires consulaires belges transmettent à la fin de chaque année au Ministère des Affaires Etrangères du Luxembourg un relevé des passeports délivrés ou prorogés en vertu des dispositions du présent article.

*Art. 5.* — A moins d'en être empêchés par des difficultés de fait ou de droit, les fonctionnaires consulaires belges délivrent des certificats de toute nature qui leur sont demandés par des ressortissants luxembourgeois en vue d'attester des faits ou des qualités dont ils ont personnellement connaissance ou qu'ils

ont reconnus tels à la suite d'un examen de documents ou d'événements.

*Art. 6.* — 1) Les fonctionnaires consulaires belges légalisent les signatures des documents émanant des autorités ou des agents publics de leur circonscription, lorsque ces documents sont destinés à être produits au Grand-Duché de Luxembourg.

2) Ils mentionnent la qualité de l'autorité ou de l'agent dont l'acte émane et s'assurent que cette autorité ou cet agent avait, lorsque l'acte a été passé, la qualité qui s'y trouve indiquée.

3) Les actes sous seing privé ne sont légalisés que s'ils ont déjà été légalisés au préalable par une autorité publique de l'Etat de résidence.

4) Les arrêts, jugements ou actes rendus ou passés dans le Grand-Duché de Luxembourg ne peuvent être légalisés par les services consulaires belges que s'ils portent la légalisation du Ministère des Affaires Etrangères du Luxembourg.

*Art. 7.* — Les fonctionnaires consulaires belges prêtent leur assistance aux personnes physiques et morales de nationalité luxembourgeoise dans leurs rapports avec les autorités administratives locales. Ils les aident dans leurs instances devant les autorités judiciaires, lorsque la législation de l'Etat de résidence ne s'y oppose pas.

*Art. 8.* — 1) Sur instructions du Ministère des Affaires Etrangères du Luxembourg, des secours peuvent être alloués par les fonctionnaires consulaires belges à des ressortissants luxembourgeois qui se trouvent dans une situation nécessitant par suite de circonstances indépendantes de leur volonté.

2) Dans ces mêmes conditions les fonctionnaires consulaires belges peuvent en cas d'urgence assurer le rapatriement de ressortissants luxembourgeois.

*Art. 9.* — En agissant conformément aux dispositions des articles 2 à 8 de la présente Convention, les fonctionnaires consulaires belges observent les lois et règlements du Grand-Duché de Luxembourg, sous réserve des dispositions de l'article 11, relatif à la perception des droits et taxes.

*Art. 10.* — 1) Pour les affaires courantes, le Ministère des Affaires Etrangères du Luxembourg et les fonctionnaires consulaires belges chargés de la protection et de la défense des intérêts consulaires luxembourgeois correspondent entre eux par la voie directe.

2) Les instructions ayant un caractère général sont transmises aux fonctionnaires consulaires belges par l'intermédiaire du Ministère des Affaires Etrangères de Belgique.

*Art. 11.* — Les droits et taxes perçus à l'occasion de la réception des actes consulaires et de la délivrance des documents prévus par la présente Convention sont acquittés au moyen de timbres belges, suivant le tarif belge en vigueur. Le montant des droits et taxes revient au Trésor belge.

*Art. 12.* — Le Gouvernement luxembourgeois rembourse à la fin de chaque année au Gouvernement belge les avances faites et les frais exposés par les fonctionnaires consulaires belges dans l'intérêt exclusif du Grand-Duché de Luxembourg ou de ses ressortissants.

*Art. 13.* — 1) Chaque Gouvernement peut suspendre, dans des cas particuliers, l'application de certaines dispositions de la présente Convention. Notification en est immédiatement faite à l'autre Gouvernement.

2) Dans les cas visés par le présent article, le Gouvernement luxembourgeois est libre d'assurer par d'autres moyens la protection et la défense de ses intérêts consulaires.

*Art. 14.* — En cas de différend dans l'application ou dans l'interprétation de la présente Convention, les Gouvernements recherchent une solution amiable par la voie diplomatique.

*Art. 15.* — Chacune des Hautes Parties Contractantes peut, moyennant un préavis de six mois, dénoncer à tout moment la présente Convention par notification adressée à l'autre Partie.

*Art. 16.* — La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront échangés le plus tôt possible à Luxembourg.

La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du troisième mois qui suivra celui au cours duquel aura lieu l'échange des instruments de ratification.

En foi de quoi les plénipotentiaires susmentionnés ont signé la présente Convention et y ont apposé leur sceau.

Fait à Bruxelles, le 30 septembre 1965, en double exemplaire, en langue française et en langue néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

(s.) C. DUMONT.

Pour le Royaume de Belgique

(s.) P. H. SPAAK.

# Le Trafic sur la Moselle canalisée

Conférence présentée par M. Antoine Wehenkel, Ministre de l'Economie Nationale et de l'Energie, à Bruxelles, le 22 juin 1966, devant la Société Royale d'Economie Politique de Belgique

## L'Histoire de la Canalisation de la Moselle

Toutes les initiatives en faveur de la navigation mosellane ont eu leur origine dans les milieux industriels lorrains. L'essor industriel de la Lorraine était, en effet, tributaire de transports massifs de ponrèdeux, notamment importation de coke et de fines à coke et exportation de minette. Ces transports s'échangeaient en ordre principal avec le bassin industriel de la Ruhr. Ce bassin étant raccordé au système du Rhin, il était donc tout naturel de penser à une liaison fluviale Moselle-Rhin rapprochant les deux bassins. En plus, cette voie relierait directement les usines aux portes de mer pour les exportations de produits finis.

Avant la première guerre mondiale déjà, les Allemands, maîtres de la Lorraine, avaient établi des projets, qui toutefois n'avaient pas de grandes chances de réussite, puisque l'on ne pouvait pas encore songer à faire appel à la navigation à grand gabarit sur la Moselle.

Le retour de la Lorraine à la France coupa les liens de complémentarité entre les deux importantes régions industrielles par l'établissement d'une frontière et amena l'industrie lorraine à chercher une orientation nouvelle. Néanmoins, la Chambre de Commerce de Metz, sous l'instigation de son éminent président Humbert de Wendel continua à s'intéresser aux projets de canalisation et c'est entre 1925 et 1935 qu'elle se consacra à faire avancer au moins la réalisation de la partie française du projet entre Thionville et Metz, tout en s'intéressant à la poursuite d'études, sur le reste du cours de la Moselle.

Je fus à ce moment pressenti par un membre de ma famille, sorti de la même grande école que moi, pour collaborer à ces études. J'eus peut-être tort de le refuser et de choisir la concurrence en entrant au service de la S.N.C.F.

Il est intéressant de constater que l'idée de réaliser la canalisation fut reprise dès 1940, les victoires des hordes hitlériennes mettant provisoirement fin à l'opposition d'intérêt entre les industriels de la Ruhr et ceux de Lorraine. Le premier barrage-écluse, celui de Coblenze fut mis en chantier en 1940, dès les premiers succès des Allemands, qui étaient persuadés détenir pour toujours l'Est de la France.

A la fin de la deuxième guerre mondiale, ce chantier, laissé en panne en 1944, suscita l'intérêt d'un remarquable ingénieur français René Malcor, chef des services techniques des Travaux Publics au gouvernement militaire de Coblenze, placé sous les ordres du Général Koenig.

Malcor étudia les dossiers de la canalisation et fut séduit. Mais il ne rencontra que de la résistance, voire de l'hostilité. Le plus grand ennemi fut la direction du port de Strasbourg qui ameuta toutes les instances jusqu'à la Direction des Voies Navigables et des Ports maritimes à Paris et fit échouer toutes les initiatives de Malcor. Celui-ci ne trouva un écho favorable qu'à Metz et — fait curieux — à Luxembourg.

Il réussit à convaincre la Chambre de Commerce de Metz et à partir de ce moment, les Lorrains tenaces ne lâchèrent plus. Il rencontra à Metz un jeune ingénieur de haute valeur et très ambitieux, Fernand Chanrion, et sut le persuader de tout l'intérêt que présentait la canalisation. Chanrion devait devenir par la suite la véritable cheville ouvrière du projet.

Mais Malcor avait intéressé également son collègue luxembourgeois Auguste Wirion, directeur des Ponts et Chaussées. Celui-ci arriva à convaincre également notre Ministre des Travaux Publics et Transports de l'époque Victor Bodson. Et c'est ainsi que le Gouvernement luxembourgeois fit part au Gouvernement français, fin 1948, de son désir de discuter l'aménagement de la Moselle. Mais il rencontra longtemps la sourde oreille et ce n'est qu'en 1950 qu'il reçut une réponse d'accord donnée, comme le relate Chanrion dans son ouvrage : « Une victoire européenne, la Moselle », « sous réserve qu'il n'y ait pas de publicité ».

C'est à cette époque que des discussions furent entamées entre les Chambres de Commerce favorables au projet, à savoir : celles de Metz, Coblenze, Trèves, Sarrebruck et Luxembourg.

De nouveaux espoirs virent le jour lorsque, il y a 15 ans, le 18 avril 1951, fut signé à Paris le traité de la CECA. Ces espoirs prirent corps lors du vote de la République française à ratifier le traité. Cette loi stipulait expressément : « Le Gouvernement devra... engager, avant l'établissement du marché commun des négociations avec les gouvernements intéressés pour aboutir à une réalisation rapide de la canalisation de la Moselle entre Thionville et Coblenze ».

Mais cette prise de position du parlement français fut le signal pour l'attaque générale et concertée des adversaires du projet.

Les Chambres de Commerce intéressées avaient mis sur pieds 3 groupes d'études :

— le Consortium pour l'aménagement de la Moselle avec Chanrion comme directeur général,



- le « Studienkreis » au siège de la Fédération des Chambres de Commerce à Bonn.
- le groupement d'étude au siège de la Chambre de Commerce à Luxembourg.

Sous l'influence des milieux sidérurgiques de la Ruhr et du Luxembourg, qui craignaient un déséquilibre concurrentiel en leur défaveur vis-à-vis de la Lorraine, les deux derniers groupes se distancèrent bientôt et les 3 études aboutirent à des résultats divergents et de puissantes oppositions.

Parallèlement une violente attaque des milieux ferroviaires se déclencha sous l'orchestration de la S.N.C.F. et de son directeur général d'alors, Louis Armand. Il y eut le rapport Surleau, puis le fameux « Comité d'étude pour la rationalisation des transports internationaux ferroviaires intéressant le charbon et l'acier », en abréviation « Comité Certifica ». Je fus membre de ce comité formé de 4 experts, un français, un allemand, un belge et un luxembourgeois. Sur intervention du Gouvernement français, ce comité, qui à l'origine avait été créé comme « Comité de défense contre la canalisation de la Moselle », dut adopter un nom neutre et nous avons trouvé ce beau sigle de Certifica. Notre but était de démontrer que l'électrification de la ligne ferrée jusqu'à Coblenz et la rationalisation du transport ferroviaire devait aboutir à un prix de revient marginal suffisamment bas pour enlever toute rentabilité intéressante aux investissements onéreux de la canalisation.

Les milieux belges également commencèrent à s'inquiéter, en tête les promoteurs du canal de la Meuse. Chanrion rappelle dans son ouvrage déjà cité, l'exclamation suivante du Vice-Président de la CECA, Albert Coppé, lors d'une grande manifestation qui eut lieu en octobre 1953 à Metz : « Vous parlez d'Europe. Alors élargissons le problème et négocions en même temps la canalisation de la Meuse. Meuse avec Moselle d'accord, Moselle sans Meuse, pas d'accord. »

Le port d'Anvers s'alarma craignant d'être désavantagé par rapport à Rotterdam.

Le port de Dunkerque rejoignit le camp du port de Strasbourg et de la S.N.C.F. Les industriels du Nord rejoignirent le camp de leurs collègues de la Ruhr, de la Belgique et du Luxembourg.

Les milieux de la C.E.C.A. montraient une indifférence complète. L'ambiance, au début, de 1954, était franchement décourageante.

Mais malgré toute cette adversité, les instances gouvernementales françaises entamèrent, en vertu de l'obligation insérée dans la loi de ratification du traité de la C.E.C.A., des pourparlers avec les

Allemands. Pour les faire avancer on eut l'idée d'établir une sorte de « package-deal » de trois questions : la canalisation, le problème du retour de la Sarre à l'Allemagne et le litige concernant le canal d'Alsace. Après le référendum en Sarre, l'occasion unique se présentait, en effet, de faire ainsi passer le projet en liquidant en même temps le contentieux franco-allemand, en « accrochant », selon une expression utilisée dans les couloirs du Quai d'Orsay, « le wagon Moselle au train sarrois ».

Ces pourparlers aboutirent à un accord franco-allemand, le 18 mai 1956. Mais l'adhésion indispensable du Luxembourg, troisième riverain de la Moselle, manquait toujours.

Notre sidérurgie était devenue franchement hostile au projet, craignant le pire du handicap compétitif que la canalisation lui apporterait vis-à-vis de l'industrie lorraine, les usines luxembourgeoises se trouvant éloignées de plus de 50 km de la voie fluviale. Le Gouvernement était fortement vexé d'avoir été tenu à l'écart des pourparlers de ses deux grands voisins. Aussi invoqua-t-il la mise en danger de ses intérêts vitaux.

Depuis des mois des commissions d'experts luxembourgeois et belges avaient travaillé intensément pour étayer la thèse gouvernementale. Je faisais partie de ces commissions en tant qu'expert ferroviaire, chargé surtout de l'analyse comparative des coûts de transports. Or, peu à peu nos investigations démontrèrent que la réalisation du canal, si elle était désavantageuse pour l'industrie sidérurgique, était cependant avantageuse pour la Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois, de sorte que le désavantage global pour l'économie luxembourgeoise se trouvait partiellement réduit, le tout sous condition toutefois que le trafic susceptible de prendre la route mixte fer-eau, puisse être amené à bon compte sur la voie fluviale. C'était poser l'exigence de la construction du port de transbordement de Mertert et de la rationalisation du trafic sur la ligne ferroviaire entre nos usines et le port de Mertert. Je réussis peu à peu à convaincre nos Ministres d'abandonner la position intransigeante qui leur était conseillée par nos sidérurgistes et c'est ainsi que les pourparlers qui avaient commencé entre les 3 Gouvernements, le 23 juillet 1956, s'assouplirent progressivement et qu'ils purent aboutir le 27 octobre à la signature de la Convention Internationale.

D'adversaire du canal, j'en étais devenu un défenseur enthousiaste. Il m'appartint de défendre le rapport sur la Convention devant la Chambre des Députés, entre Noël et le Nouvel An. La Convention put enfin être mise en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1957.

## Les Travaux d'Aménagement de la Canalisation et des Installations Portuaires

Sans tarder il fut procédé, dès les 29 janvier 1957, à la création de la Société Internationale de la Moselle (SIM), dont le rôle était de financer l'entreprise, d'approuver les programmes et projets de travaux, de procéder aux appels à la concurrence, de coordonner et de surveiller les travaux d'exécution

des travaux par les trois services de navigation nationaux de France, d'Allemagne et du Luxembourg.

Les travaux ont été menés à une allure très rapide et c'est dans le délai prévu de 7 ans que le canal a pu être mis à la disposition de la navigation com-



merciale, le 1<sup>er</sup> juin 1964, sur les 270 km qui séparent Coblenze de Thionville.

Le Gouvernement français a continué à son compte la canalisation en amont de Thionville et ainsi les bateaux rhénans de 1500 tonnes pourront atteindre d'abord Metz, ensuite Frouard.

Des projets sont âprement discutés qui veulent pousser plus loin encore, de façon à rejoindre le Rhône canalisé et de créer la jonction Mer du Nord-Méditerranée. Je ne m'aventurerai pas à me prononcer sur la réalisation de ces projets intéressants dans un avenir quelque peu rapproché.

Je ne m'étendrai pas sur les détails techniques des travaux et je me bornerai à citer quelques données caractéristiques ayant une influence sur le coût des transports fluviaux et donc sur le développement futur du trafic.

L'aménagement est destiné à la circulation des bateaux de 1500 tonnes (type Rhin-Herne) à un enfoncement de 2,50 m. La navigation de convois poussés de 170 m de long et 11,40 m de large est possible avec une charge de 3.200 tonnes. Quatorze biefs ont été aménagés entre Thionville et Coblenze. Le passage du Rhin au port de Thionville exigera donc 14 éclusées; pour atteindre le futur port luxembourgeois de Mertert, il faudra 10 éclusées, pour celui de Trèves 8 éclusées.

Le coût total de l'aménagement financé par la SIM est de 785 millions DM, soit en rond 10 milliards de francs belges, ou encore 730 millions de florins. Ce coût ne comprend pas celui des ports.

La construction des ports mosellans n'était pas de la compétence de la Société Internationale de la Moselle, mais de celle des différents Etats.

Abstraction faite du port de Coblenze qui n'intéresse pas directement l'économie belgo-luxembourgeoise, il y a lieu de citer que des ports de transbordement sont prévus à Trèves, Mertert, Thionville-Illange, Richemont, Hagondange et Metz. L'établissement de ces ports permet de se faire une idée assez nette sur les possibilités de développement du trafic.

Le port de Trèves, situé près d'Ehrang-Pfalzel, construit par une société mixte à laquelle participent le Land, le Kreis, la Ville et les Communes avoisinantes, possède une darse d'une longueur de 420 m. Il est prévu pour le trafic local de la région de Trèves et celui en relation avec la Sarre. S'étendant sur une superficie de 120 ha, il comportera un silo de 8.500 t, un entrepôt et un hall de fonderie (Rhein-stahl). Il est embranché au chemin de fer, mais il est destiné avant tout à l'échange de trafic avec la route. Sa situation au centre d'une vaste plaine favorisera l'éclosion d'industries nouvelles aux alentours des localités d'Ehrang et de Pfalzel. Ce port est en service depuis mai 1965.

La construction d'un port à Mertert (Luxembourg) a été envisagée depuis 1956 par le Gouvernement luxembourgeois au seul emplacement disponible sur la rive luxembourgeoise qui puisse être raccordé aux chemins de fer. Cet emplacement s'étend entre les localités de Grevenmacher et de Mertert, où la superficie est suffisante pour aménager trois darses d'une longueur totale d'environ 2 km, avec 4 km de quais,

ainsi qu'une gare de formation de trains raccordée à la gare de Wasserbillig. En première étape, il a été construit une darse de 800 m de longueur, capable, d'assurer avec le rail un échange de trafic de l'ordre de 1,5 millions de tonnes. Ce port est avant tout prévu pour le transbordement des transports de pondéreux ou de produits sidérurgiques en provenance ou à destination de l'industrie lourde luxembourgeoise; aussi n'est-il pas sans raison que la construction et l'exploitation future du port ont été confiées à une société mixte dans laquelle participent, à parité, l'industrie sidérurgique et l'Etat. La construction du port a subi malencontreusement des retards considérables. Sa mise en service se fait en ce moment.

Les ports de Thionville-Illange seront au nombre de six, dont un port public. Le port public a 1.000 m de quais et est capable, dans son premier stade, de manipuler plus de 1 million de tonnes. Il est réparti entre 5 concessionnaires et est raccordé à la SNCF. Il comporte des aires de stockage et des halles.

Les ports privés sont les suivants :

- 1) Le port de la Société Lorraine Escaut, qui comporte 280 m de quais (ancien port). Cette longueur pourra être portée à 765 m.
- 2) Le port de Sollac, qui comportera 1.255 m de quais.
- 3) Le port de Wendel, qui comportera 1.750 m de quais.
- 4) Le port de Nord et Lorraine, qui comportera 545 m de quais.
- 5) Enfin, le port de la Société du Port Commun d'Illange (Sopcellange), qui comportera 700 m de quais.

Sopcellange groupe un certain nombre de sociétés sidérurgiques dont les usines sont dites „sèches”, c'est-à-dire qu'elles n'ont pas un accès direct au port (Providence, Somosid, Saulnes, Gorcy, Aubrives-Villerupt, La Chiens, Terres Rouges et Arbed). Il sera raccordé par voie ferrée au réseau de Nord-Lorraine et par l'intermédiaire du port public à la SNCF.

L'ensemble des ports de Thionville-Illange comporte une partie déjà exploitable actuellement, à savoir le port public et la majeure partie du port privé de Wendel, ainsi que les anciennes parties des deux ports Lorraine Escaut (280 m) et de Nord-Lorraine (210 m).

Le seul port de Wendel est déjà capable de transborder 2 millions de tonnes par an et son agrandissement pourra porter ce tonnage à 5 millions.

L'ensemble des 6 ports pourrait d'ici deux ans transborder quelques 16 millions de tonnes par an.

A l'amont de Thionville on trouvera :

- 1) Le port de Richemont, qui appartient à Sidélor. Il possède déjà quelque 750 m de quais et pourra être étendu ultérieurement jusqu'à 3.500 m;
- 2) le port de Hagondange qui appartient à Somosid et possède 450 m de quais, longueur susceptible d'être portée à 1.300 m;

3) enfin, il est prévu de construire un nouveau port public à Metz, où des terrains considérables et de longues rives sont disponibles. Il comprendra un silo à céréales de 200.000 quintaux. La Société du port a été créée le 12 octobre 1964.

De l'ensemble des données techniques que je viens de résumer, l'on peut déduire la capacité de transport de la Moselle canalisée.

Dans l'état actuel, les installations permettent de faire face, sans difficulté, à un trafic annuel de l'ordre de 10 millions de tonnes en navigation de jour. Comme la méthode de navigation par poussage permettra de naviguer également la nuit, on pourrait, le cas échéant, atteindre 14 millions de tonnes.

A partir du moment où le trafic futur est susceptible de dépasser ces chiffres, il faudra penser à l'aménagement d'une 2<sup>e</sup> écluse à chaque barrage. Toutes les dispositions ont été prises pour pouvoir

construire celle-ci, le moment venu, qui, selon toutes hypothèses, surviendra dans un avenir pas trop éloigné. Il convient d'ailleurs de ne pas perdre de vue le risque que comporte toute voie navigable à écluse unique : l'arrêt de tout trafic en cas de non-fonctionnement d'une seule écluse pendant quelques jours seulement. Cette considération plaide en faveur de la construction des deuxièmes écluses même avant que la capacité d'éclusage des installations actuelles ne soit atteinte.

En additionnant les longueurs de quais que je viens de citer, ainsi que les tonnages susceptibles d'être manipulés, on peut se rendre compte qu'un tonnage de 20 millions par an ne dépasserait pas les possibilités totales de ces ports.

Enfin, un certain nombre de quais d'accostage ont déjà aménagés. D'autres verront le jour dans un avenir proche.

## Le Trafic sur la Moselle canalisée

Avant de passer en revue l'évolution du trafic pour les principales catégories de marchandises, il convient de signaler que le régime de la navigation sur la Moselle entre Coblenz et Metz est fixé dans la convention du 27 octobre 1956. Il s'apparente de très près à celui de la navigation sur le Rhin en ce qui concerne notamment la police, la douane et les patentes de batelier. Toutefois, il sera perçu des péages, qui, d'après la Convention, doivent être équivalents à ceux perçus sur le Neckar et le Main. La Commission de la Moselle, instituée conformément à la Convention, a fixé le taux de ces péages, le 13 mars 1964 et consenti quelques réductions, le 16 novembre 1965. A titre d'indication, voici quelques péages concernant le trajet Thionville-Coblenz (261-270 km):

fer et acier : 0,075 frb/tkm, soit 19,875 frb par tonne pour la distance totale;

combustibles : 0,03875 frb/tkm, soit 10,2687 frb par tonne pour la distance totale;

laitiers, sables, etc. : 0,03125 frb/tkm, soit 8,2812 frb par tonne pour la distance totale.

Deux ans se sont passés depuis l'inauguration de la navigation mosellane et l'expérience acquise permet aux utilisateurs de choisir, lorsque l'alternative se pose, le moyen auquel ils veulent confier leurs transports : le rail ou la voie d'eau. La lutte tarifaire a été extrêmement acharnée et des abaissements du coût des transports substantiels ont été obtenus. La compétition entre les modes de transports concurrents continuera sûrement encore un certain temps avant de se stabiliser. Il serait donc fort imprudent de vouloir dès-à-présent tirer des conclusions trop précises des données encore trop fluctuantes au sujet des coûts comparatifs des deux moyens de transport.

Mais les premiers résultats sont connus et permettent de juger de l'essor rapide pris par le trafic mosellan depuis son inauguration, malgré les diffi-

cultés de démarrage appréciables. Certains travaux de déroctage n'étant pas terminés, l'enfoncement des bateaux à 2,50 m n'a pas pu être autorisé les premiers temps. Les fortes crues du début de 1965 ont empêché pendant plusieurs jours toute navigation et enfin il y a le fort retard dans la construction et l'aménagement des ports.

Passons à l'analyse du trafic. Nous possédons des chiffres détaillés relevés à l'écluse de Grevenmacher et c'est sur eux que je me baserai pour l'examen critique, sous leurs différents aspects, des résultats obtenus en 1965, c'est-à-dire pendant le premier exercice complet de fonctionnement de la navigation mosellane.

Les comptages faits à Grevenmacher, endroit situé à quelques centaines de mètres en amont du port de Mertert, concernent uniquement le trafic en provenance ou à destination de la Lorraine et qui forme 93% du tonnage global ayant emprunté la voie mosellane.

Le port de Mertert n'ayant pas été en service en 1965, les chiffres indiqués dans la suite ne tiennent donc pas compte du seul trafic purement allemand, traité au port de Trèves pendant les huit mois où ce port a fonctionné. Ce tonnage a été de 250.000, comprenant notamment 100.000 tonnes de graviers et sables et porte seulement sur 7% du tonnage global.

Le tonnage global éclusé à Grevenmacher a été en 1965 :

— vers l'aval	1.698.676 t
— vers l'amont	1.718.868 t
soit en tout	3.417.544 t

Il s'agit donc d'un trafic apparemment équilibré dans son ensemble.

Voyons maintenant comment se répartit le trafic selon la nature des produits transportés.

## Trafic par produits

### Vers l'aval :

produits sidérurgiques	1.109.958 t, soit	65,3%
matières pierreuses (laitiers, pierres, gravier, sable)	452.382 t, soit	26,6%
divers	136.536 t, soit	8,1%
	<u>1.698.876 t, soit</u>	<u>100 %</u>

### Vers l'amont :

combustibles solides	1.430.539 t, soit	83,2%
produits métallurgiques	51.158 t, soit	3,0%
ferrailles	38.800 t, soit	2,3%
minerais	39.705 t, soit	2,3%
combustibles liquides	20.773 t, soit	1,2%
divers	137.883 t, soit	8,0%
	<u>1.718.868 t, soit</u>	<u>100 %</u>

Deux courants prédominent de façon très prononcée :

- le transport vers l'aval de produits sidérurgiques,
- le transport vers l'amont de combustibles solides.

Un trafic qui semble appelé à une certaine expansion est celui des laitiers lorrains vers la Ruhr. Ces laitiers deviennent en effet de plus en plus indispensables au lit de fusion dans les hauts fourneaux, au fur et à mesure que la Ruhr utilise davantage de minerais de fer riches.

Il est à relever que pour le moment le trafic de minerai, de combustibles liquides et de céréales est encore très faible.

Dans les deux sens le trafic se fait pour plus de 95% à destination ou en provenance des usines sidérurgiques.

Il est également très intéressant d'analyser les destinations du trafic qui se fait de la Lorraine vers l'aval, ainsi que les provenances du trafic qui se fait vers l'amont à destination de la Lorraine.

### Destinations du trafic de la Lorraine vers l'aval

Ce trafic se partage à Coblenz en deux branches, l'une descendant le Rhin avec 1.182.712 tonnes, soit 69,6%, l'autre remontant le Rhin avec 515.964 tonnes, soit 30,4%.

Le trafic descendant le Rhin se répartit comme suit sur les différentes destinations :

vers Duisbourg . . .	178.485 t, soit	10,5% du trafic
vers Dortmund . . .	28.735 t, soit	1,7% du trafic
vers d'autres ports intérieurs allemands	189.620 t, soit	11,2% du trafic
vers Hambourg et Brême . . . . .	3.082 t, soit	0,2% du trafic

Total :

Allemagne du Nord 399.922 t, soit 23,6% du trafic

vers Rotterdam . . .	70.534 t, soit	4,1% du trafic
vers Amsterdam . . .	6.365 t, soit	0,4% du trafic
vers des ports inté- rieurs néerlandais . . .	70.286 t, soit	4,1% du trafic

Total : Pays-Bas . . . 147.185 t, soit 8,6% du trafic

vers Anvers . . . . .	503.327 t, soit	29,6% du trafic
vers Gand . . . . .	123.849 t, soit	7,3% du trafic
vers des ports inté- rieurs belges . . . . .	8.399 t, soit	0,5% du trafic

Total : Belgique . . . 635.555 t, soit 37,4% du trafic

Le trafic remontant le Rhin se répartit comme suit :

vers les ports inté- rieurs du Sud de l'Allemagne . . . . .	450.108 t, soit	26,6% du trafic
vers les ports inté- rieurs français . . . . .	600 t, soit	0,0% du trafic
vers Bâle . . . . .	65.256 t, soit	3,8% du trafic
Total : . . . . .	<u>515.964 t, soit</u>	<u>30,4% du trafic</u>

Dans le trafic vers l'aval la part prédominante est prise comme nous l'avons vu, par les produits sidérurgiques : (d. c. traf. = de ce trafic)

Voici le détail des destinations des produits sidérurgiques :

vers Anvers . . . . .	492.707 t, soit	44,4% d. c. traf.
vers Gand . . . . .	123.849 t, soit	11,2% d. c. traf.
vers les ports inté- rieurs belges . . . . .	8.199 t, soit	0,7% d. c. traf.
Total :		
Belgique . . . . .	624.755 t, soit	56,3% d. c. traf.
Pays-Bas . . . . .	114.205 t, soit	10,3% d. c. traf.
Allemagne du Nord	168.199 t, soit	15,2% d. c. traf.
Allemagne du Sud	142.029 t, soit	12,8% d. c. traf.
Bâle . . . . .	60.150 t, soit	5,4% d. c. traf.
ports français . . . . .	600 t, soit	0,0% d. c. traf.
Total : . . . . .	<u>1.109.958 t, soit</u>	<u>100 % d. c. traf.</u>

Il est intéressant de constater dans la répartition par destination de ces produits d'une part une préférence marquée pour les ports belges et d'autre part l'importance relative des expéditions vers le Sud de l'Allemagne et Bâle.

Examinons maintenant le courant inverse, vers l'amont.

### Provenances du trafic vers la Lorraine

Le trafic remontant le Rhin vers Coblenz et la Lorraine se présente comme suit :

Duisbourg . . . . .	832.581 t, soit	48,5% du trafic
ports intérieurs alle- mands du Nord . . . . .	118.257 t, soit	6,9% du trafic
Brême . . . . .	821 t, soit	0,0% du trafic

Total :

Allemagne du Nord 951.659 t, soit 55,4% du trafic

ports intérieurs des  
Pays-Bas . . . . . 291.700 t, soit 16,9% du trafic  
Rotterdam . . . . . 390.442 t, soit 22,7% du trafic  
Amsterdam . . . . . 3.318 t, soit 0,2% du trafic  
Total : Pays-Bas . . 685.450 t, soit 39,8% du trafic  
Anvers . . . . . 23.470 t, soit 1,4% du trafic  
Gand . . . . . 13.721 t, soit 0,8% du trafic  
ports intérieurs belges 20.976 t, soit 1,2% du trafic  
Total : Belgique . . 58.167 t, soit 3,4% du trafic

Le trafic à la descente du Rhin déviant vers la Lorraine à Coblenz est extrêmement faible et se décompose en transports venant :

des ports intérieurs  
allemands du Sud . 11.567 t, soit 0,7% du trafic  
des ports intérieurs  
français . . . . . 12.015 t, soit 0,7% du trafic  
Total : . . . . . 23.582 t, soit 1,4% du trafic

Vers l'aval :

Nationalité	Bateaux autoremorqueurs		Pousseurs et convois		Nombre	Tonnage
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage		
France .....	602	356.496	428	409.488	1.030	765.984
Allemagne .....	802	469.142	44	38.604	846	507.746
Pays-Bas .....	533	267.634	2	378	535	269.012
Belgique .....	225	120.905	1	238	226	121.143
Luxembourg .....	56	12.513	—	—	69	12.513
Suisse et divers .....	46	22.178	—	—	53	22.178
Total : .....	2.264	1.248.968	475	448.708	2.759	1.698.576
Charge moyenne par unité	550 t		822 t			

Vers l'amont :

Nationalité	Bateaux autoremorqueurs		Pousseurs et convois		Nombre	Tonnage
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage		
France .....	754	372.932	488	524.244	1.342	897.176
Allemagne .....	824	389.237	48	43.292	872	432.529
Pays-Bas .....	489	223.359	1	749	490	224.108
Belgique .....	183	126.634	—	—	183	126.634
Luxembourg .....	75	20.165	—	—	75	20.165
Suisse et divers .....	45	18.256	—	—	45	18.256
Total : .....	2.370	1.150.583	537	568.285	2.907	1.718.868
Charge moyenne par unité	485 t		1.056 t			

On constate que les charges moyennes se situent à peu près au tiers des capacités normales des bateaux rhénans de 1500 tonnes ou de celles de convois poussées de 3200 tonnes. Cela provient d'une part de ce que le tirant d'eau maximum de 2,50 m n'a pas été autorisé pendant toute l'année, que d'autre part un grand nombre de bateaux utilisés n'atteignent

Comme le trafic vers l'amont se compose en majeure partie de combustibles solides, il est intéressant d'en connaître les provenances qui sont les suivantes :  
de Duisbourg . . . . 774.291 t, soit 54,1% d. c. traf.  
des ports intérieurs  
de l'Allem. du Nord 37.496 t, soit 2,6% d. c. traf.  
de Rotterdam . . . . 316.874 t, soit 22,2% d. c. traf.  
d'autres ports inté-  
rieurs des Pays-Bas 276.101 t, soit 19,3% d. c. traf.  
d'autres ports inté-  
rieurs belges . . . . 20.864 t, soit 1,5% d. c. traf.  
de Strasbourg . . . . 4.913 t, soit 0,3% d. c. traf.  
Total : . . . . . 1.430.539 t, soit 100 % d. c. traf.

Enfin une dernière statistique présentant quelque intérêt est celle renseignant le nombre des bateaux, leur nationalité et le tonnage transporté. Cette statistique néglige les bateaux pour le transport de personnes.



mosellane du trajet, il n'en est plus de même sur la partie rhénane. Par ailleurs, cet apparent équilibre ne s'applique qu'aux tonnages, la nature des transports changeant du tout en tout : prédominance du charbon dans un sens, prédominance de l'acier dans l'autre.

L'équilibre constaté en 1965 tend à se détériorer, comme le montrent les résultats globaux des 5 premiers mois de l'année en cours.

Tonnages globaux éclusés à Grevenmacher de janvier à mai 1966			
1966	Vers l'aval	Vers l'amont	Total
janvier	96.407	173.766	270.173
février	149.156	182.799	331.955
mars	169.489	178.858	348.347
avril	177.788	191.696	369.484
mai	171.931	229.221	401.152
<b>Total :</b>	<b>764.771</b>	<b>956.340</b>	<b>1.721.111</b>

### Bilan provisoire des conséquences pour les différents milieux intéressés

Le moment est venu d'esquisser un bilan provisoire des conséquences pour les différents milieux intéressés et de voir si les espoirs des promoteurs et les craintes des adversaires de la canalisation étaient justifiés.

Il est de toute évidence que le grand bénéficiaire du canal est l'industrie lorraine et en tout premier lieu sa sidérurgie. Si le développement des transports d'acier et de combustibles correspond aux prévisions du projet, il n'en est toutefois pas de même pour le minerai de fer lorrain, la minette, qui est restée complètement absente du trafic. Par contre, d'autres courants de trafic concernant entre autres le laitier, le gravier, les minerais riches ont pris un essor dépassant sensiblement les prévisions.

La sidérurgie luxembourgeoise qui appréhendait tant un affaiblissement de sa compétitivité vis-à-vis du concurrent lorrain a su manœuvrer très habilement en s'intéressant à la fois, par l'intermédiaire de Sopcillage, au port de Thionville-Illange et, en collaboration avec l'Etat luxembourgeois au port de Mertert. Le jeu concurrentiel entre les différentes voies d'acheminement lui assure des réductions tarifaires dépassant — c'est mon avis personnel — toutes prévisions. Aussi, voit-on nos milieux industriels, jadis si réticents, montrer un intérêt grandissant pour la navigation mosellane. Il ne reste plus qu'à regretter que cet intérêt ne se soit réveillé plus tôt, car si tel avait été le cas, le port de Mertert aurait pu être terminé deux ans plus tôt.

L'industrie allemande ne profitera guère directement de la nouvelle voie fluviale. Mais il s'agissait pour l'Allemagne d'obtenir d'autres satisfactions, dont nous avons parlé à propos du package-deal approuvé lors de la conclusion des Conventions Internationales de 1956. Le problème politique sarrois a été éliminé une fois pour toutes. L'industrie sarroise d'ailleurs a fait largement usage de l'argument de la concur-

Ces chiffres font clairement ressortir l'expansion continue du trafic. Il mènerait trop loin de reprendre l'analyse produit par produit. Relevons tout juste comme fait saillant le développement récent d'un fort courant de transports de minerais riches en provenance du port d'Anvers qui en mai a porté sur 15.300 tonnes.

Les premiers résultats de l'année en cours permettent d'estimer que le trafic global atteindra cette année-ci au moins :

pour le trafic :	
de et vers la Lorraine	4,6 millions de t
de et vers Mertert (six mois)	0,5 millions de t
de et vers Trèves	0,4 millions de t
Soit en tout au moins :	<u>5,5 millions de t</u>

Ce chiffre éloquent de 5,5 millions, en augmentation d'environ 2 millions de tonnes par rapport à l'année précédente, est la meilleure preuve de la réussite de l'œuvre accomplie.

rence de la Moselle pour revendiquer une liaison fluviale directe avec le Rhin, ne fût-ce qu'une liaison potentielle, destinée à réduire les tarifs ferroviaires.

La réalisation de la Moselle a également servi d'argument à l'industrie lourde belge, pour obtenir de son Gouvernement l'approbation d'importants aménagements nouveaux du réseau des voies navigables, qui lui permettront de mieux se défendre contre la position compétitive améliorée de la Lorraine et du Luxembourg.

Mais l'intérêt économique de la canalisation commence à dépasser largement le cadre de la sidérurgie. D'autres industries commencent à projeter de s'établir sur les deux rives mosellanes entre Thionville et Remich. De nouvelles usines, on parle notamment d'un complexe chimique important, vont voir le jour et amener un nouvel essor dans cette région économique si longtemps morcelée par des frontières, que constitue le triangle Lorraine - Sarre - Luxembourg.

Les installations portuaires nouvelles formeront des noyaux de rayonnement qui apporteront une importante contribution à l'activité économique de toute cette région. L'essor remarquable du port public d'Illange est là pour le démontrer.

Tournons-nous maintenant vers le secteur des transports. Il n'est point besoin de parler des avantages pour la profession, de tous ceux qui exerceront une activité directe en relation avec le trafic fluvial et le transbordement dans les ports. Les bateliers luxembourgeois méritent cependant une mention spéciale. Quoique la navigation sur la Moselle luxembourgeoise ait cessé d'exister pendant plus d'un siècle, un certain nombre de familles luxembourgeoises continuaient à suivre la tradition de leurs ancêtres en parcourant avec les leurs bateaux les voies fluviales européennes. A la libération, à propos des déclarations de dommages de guerre, notre administration fut fort surprise d'apprendre que plus de 60 bateaux,

immatriculés dans les pays voisins, appartenaient à des ressortissants luxembourgeois. Cette flotille pourra dorénavant trouver un port d'attache à Luxembourg et arborer le pavillon national.

Nous avons relaté tout à l'heure les appréhensions du port d'Anvers, craignant un détournement important de trafic vers Rotterdam. Les chiffres que j'ai cités montrent que la clientèle sidérurgique est restée fidèle au port d'Anvers et qu'elle continue à y expédier ses envois d'acier. Le président de sa Chambre de Commerce, Monsieur Frédéric Osterrieth, qui s'est occupé si activement de la nouvelle liaison Escaut-Rhin, doit en être satisfait. Il n'en reste pas moins que le port de Rotterdam profitera de la création de nouveaux courants de trafic vers la Lorraine et le Luxembourg. Une liaison directe Meuse-Rhin améliorerait encore davantage la position du port d'Anvers.

Les grands perdants dans toute cette affaire se trouvent du côté des chemins de fer qui non seulement ont cédé à la voie d'eau un trafic important, mais qui ont dû concéder des réductions tarifaires très sensibles, pour maintenir au rail les transports qui pouvaient être sauvés vis-à-vis de la nouvelle concurrence fluviale. Les plus touchés sont la SNCB, puis la Deutsche Bundesbahn et en fin la SNCF.

Les chemins de fer luxembourgeois ont perdu une partie du transit de et vers la Lorraine. En plus de cela et pour éviter que les marchandises expédiées de ou vers les usines luxembourgeoises ne prennent la route vers Illange des concessions tarifaires sensibles ont dû être accordées pour les maintenir sur les voies traditionnelles. Toutefois, dès la mise en service du port de Mertert la situation se redressera progressivement pour se changer en avantage du fait que les parcours entre les usines et le port de Mertert sera de quelque 50 km, c'est-à-dire en moyenne le quintuple du trajet parcouru actuellement sur le réseau luxembourgeois.

En résumé, on peut donc dire, à la lumière des premiers résultats que les répercussions globales sur l'économie des pays Benelux de la canalisation de la Moselle se solderont peut-être par un léger désavantage pour la Belgique, mais par un avantage certain pour les Pays-Bas et le Grand-Duché.

L'avantage sera considérable pour la Lorraine. Il a été voulu par la France, qui a consenti, en faveur de l'industrie lorraine, les deux tiers de l'investissement considérable de 10 milliards de francs belges que représente la canalisation à elle seule.

Mais il convient dans l'appréciation de ces avantages et désavantages de se libérer de considérations par trop nationales. L'essor économique que prendra la région lotharingo-luxembourgeoise grâce à la présence de la navigation mosellane profitera indirectement à notre partenaire économique, la Belgique et compensera ainsi largement les désavantages directs, sur lesquels j'ai peut-être mis un peu trop l'accent, influencé par ma longue carrière de cheminot.

Enfin, je voudrais signaler encore trois conséquences heureuses, quoique mineures, pour l'économie luxembourgeoise.

La première, l'installation aux écluses d'usines hydro-électriques fournissant au réseau luxembourgeois quelque 30 millions de kWh.

La seconde, l'embellissement des sites et la création de services de bateaux de plaisance, qui constitueront un attrait touristique indéniable pour la charmante vallée mosellane.

La troisième, l'amélioration, tant en quantité qu'en qualité, de notre production viticole; celle-ci s'explique par le fait de l'humidité accrue de la vallée, due aux grandes nappes d'eau des retenues.

Pour terminer, je voudrais citer deux passages de l'allocation de notre Souveraine lors des festivités d'inauguration :

„Résultat d'une collaboration internationale exemplaire, la canalisation de la Moselle établira de nouveaux liens, concrets et durables, entre les trois Etats riverains. Ils s'étendront à l'ensemble des pays tributaires du bassin rhénan, parmi lesquels compte évidemment la Belgique et les Pays-Bas.”

„Ligne de démarcation séparant autrefois des peuples aux tendances trop souvent antagonistes, la Moselle est désormais appelée à former un trait d'union. Elle rapprochera les pays riverains dans une perspective qui ne se limite pas à leur intérêt propre, mais qui s'étend à l'intérêt général d'une Europe unie.” »

## Nouvelles de la Cour

(mois de juillet)

Le 12 juillet 1966, Son Altesse Royale le Grand-Duc a reçu en audience Son Excellence Monsieur Dugald Malcolm, qui Lui a présenté les lettres l'accréditant à titre d'Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Sa Majesté Britannique.

\*

Le même jour, Son Altesse Royale le Grand-Duc a reçu en audience Son Excellence Monsieur Jacques-

Emile Paris, Ambassadeur de France, qui Lui a présenté Monsieur Michel Boulmer, Conseiller d'Ambassade.

\*

Le 19 juillet 1966, Son Altesse Royale le Grand-Duc a reçu en audience Son Excellence Madame Patricia Roberts Harris, Ambassadeur des Etats-Unis d'Amérique, qui Lui a présenté Monsieur Richard W. Böhm, Conseiller d'Ambassade.

# Conseil de Gouvernement

## Réunions durant le mois de juillet

Au cours du mois de juillet 1966, le Conseil de Gouvernement s'est réuni à plusieurs reprises sous la présidence de Monsieur Pierre Werner, Ministre d'Etat, Président du Gouvernement.

Lors de la séance du 8 juillet 1966, le Conseil a discuté de problèmes intéressant la Fonction Publique. Il a procédé ensuite à un échange de vues au sujet du budget de 1967.

Le Conseil a finalement examiné la question du fonctionnement de la Clinique pour Enfants ainsi que celle d'un complément au cahier des charges de Radio-Luxembourg.

Au cours des réunions des 11, 14 et 19 juillet 1966, le Conseil de Gouvernement a mis au point le projet de budget pour l'exercice 1967.

## Nouvelles diverses

### Le Comité de Ministres de l'U.E.B.L.

Le 1<sup>er</sup> août 1965 est entré en vigueur le Protocole portant révision des conventions instituant l'Union économique belgo-luxembourgeoise. Ce Protocole a institué un Comité de Ministres, une Commission administrative et un Conseil des douanes.

La première réunion du Comité de Ministres s'est tenue le 18 juillet 1966 au Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce extérieur à Bruxelles.

A cette réunion ont pris part, du côté luxembourgeois : Monsieur Pierre Werner, Président du Gouvernement, Ministre des Affaires Etrangères, et Monsieur Jean-Pierre Buchler, Secrétaire d'Etat à l'Agriculture et à la Viticulture; du côté belge : Monsieur Pierre Harmel, Ministre des Affaires Etrangères, Monsieur Henrion R., Ministre des Finances, et Monsieur Auguste de Winter, Ministre des Relations Commerciales Extérieures.

Le Comité a pris une série de décisions indispensables au bon fonctionnement de l'Union.

Ces décisions arrêtent :

- a) le règlement d'ordre intérieur du Comité de Ministres;
- b) le règlement d'organisation et d'ordre intérieur de la Commission administrative belgo-luxembourgeoise;
- c) les règles à suivre pour la négociation des traités et accords tarifaires et commerciaux et d'accords de paiement.

Les Ministres ont donné à la Commission administrative belgo-luxembourgeoise mandat d'étudier le problème de la suppression des entraves subsistant à l'intérieur de l'U.E.B.L.

Les Ministres ont confirmé leur volonté de poursuivre, conformément aux prescrits du Traité, en étroite consultation mutuelle, une politique coordonnée en matière économique, financière et sociale.

\*

### Edward Steichen à Luxembourg

Le 23 juillet 1966, Monsieur Pierre Grégoire, Ministre des Affaires Culturelles, donna une réception aux Musées de l'Etat à Luxembourg en l'honneur de Monsieur Edward Steichen, réalisateur de « The Family of Man ». De très nombreuses personnalités de la vie publique et du monde culturel et artistique assistèrent à cette réception. Une sélection des photographies composant « The Family of Man » fut présentée à cette occasion aux Musées de l'Etat.

Le même jour, Monsieur Pierre Grégoire offrit également, au nom du Gouvernement, un déjeuner en l'honneur de Monsieur Edward Steichen au cours duquel il lui conféra les insignes de Grand Officier de l'Ordre de Mérite du Grand-Duché de Luxembourg.

Au cours de son bref séjour à Luxembourg, Monsieur Edward Steichen visita le Grand-Duché et en particulier sa maison natale à Bivange, en compagnie de plusieurs membres de sa famille.

Précisons encore que Monsieur Edward Steichen, accompagné de son épouse, fut reçu le 23 juillet au Palais grand-ducal par Son Altesse Royale le Grand-Duc. Le même jour, Monsieur Tony Neuman, Président du Conseil d'Administration de l'ARBED, offrit en outre une réception en l'honneur de Monsieur Edward Steichen.

Rappelons, pour terminer, que Monsieur Edward Steichen est né le 27 mars 1879 à Bivange, près de Berchem. En 1881, sa famille quitte le Luxembourg pour s'installer d'abord à Hancock (Michigan), puis à Milwaukee (Wisconsin). C'est là que Steichen commence en 1895 à se tourner vers la photographie. Quatre ans plus tard, il expose pour la première fois au salon de la Photographie à Philadelphie.

Au début de ce siècle, il s'installe à Paris, où il fréquente les milieux de l'avant-garde artistique. La peinture l'attire non moins que la photographie, et ce n'est qu'après la guerre de 1914-1918 qu'il optera définitivement pour cette dernière. Entre temps, il

a fait la connaissance d'Alfred Stieglitz, il a collaboré avec lui, et tous les deux ont puissamment contribué à faire apprécier l'art moderne aux Etats-Unis.

De 1917 à 1919, Steichen dirige le service de reconnaissance photographique aérienne de l'armée américaine en France. Au cours de la deuxième guerre mondiale, il exerce les mêmes fonctions dans la marine du Pacifique. Entre les deux guerres, il travaille notamment pour les revues « Vogue » et « Vanity Fair », et se fait considérer, dans le domaine du portrait, comme le photographe le plus important des Etats-Unis.

En 1947, il devient le directeur du département des photographies au Musée d'Art moderne de New York, où, pendant quatorze ans, il compose soixante-cinq expositions.

La plus grande d'entre elles est *The Family of Man*. Steichen a mis presque trois ans à la réaliser. Les 503 photographies qu'elle comporte, et qui représentent 68 pays, ont dû être sélectionnées parmi plus de deux millions d'images qu'il avait reçues de toutes les parties du globe. Conçu, selon ses propres termes, « comme un miroir des éléments universels et des émotions qui se rencontrent dans la vie de tous les jours — comme un miroir de la profonde unité de l'humanité sur toute la surface de la terre », composé « dans un esprit ardent d'amour et de foi en l'homme », l'ensemble a d'abord été présenté (en 1955) au Musée de d'Art Moderne de New York. Puis, il a circulé dans une quarantaine de pays et a été visité par quelque dix millions de personnes.

En 1961, à l'occasion du quatre-vingt-deuxième anniversaire de l'artiste, le Musée d'Art Moderne de New York a réuni sous le titre Edward Steichen — photographe, un ensemble de 163 photographies qui évoquent soixante-cinq années de travail. Cette exposition, que l'on a également fait circuler, a été accueillie par le Musée de l'Etat à Luxembourg du 10 au 25 août 1963. Le même musée, auquel le Gouvernement des Etats-Unis a eu l'obligeance de faire don de *The Family of Man*, a exposé l'ensemble de cette collection du 9 juillet au 22 août 1965. Il présente un choix des œuvres qui la composent à l'occasion de la réception que le Ministre des Affaires Culturelles du Luxembourg donna le 23 juillet 1966 en l'honneur d'Edward Steichen.

\*

### La S.A. Eurocast à Grevenmacher

Le 16 juillet 1966 a eu lieu à Grevenmacher, en présence de Monsieur Antoine Wehenkel, Ministre de l'Economie Nationale et de l'Energie, et de nombreuses personnalités de la vie économique, la cérémonie de la pose de la première pierre de la S.A. Eurocast à Grevenmacher.

Les investissements de cette nouvelle usine totaliseraient quelque 40 millions de francs, financés à raison de 51% par du capital américain et de 49% par du capital indigène.

Le motif principal qui a incité les responsables à construire l'entreprise à Grevenmacher est la pro-

ximité du port de Mertert. La nouvelle usine travaillera en étroite coopération avec la « Commercial Hydraulics » de Diekirch.

Au cours de la cérémonie de la pose de la première pierre par le Ministre de l'Economie Nationale, des allocutions furent prononcées par Monsieur Robert de Muysen, Administrateur-Délégué de la S.A. Eurocast, et par Monsieur Antoine Wehenkel, Ministre de l'Economie Nationale. Nous reproduisons ci-après le texte de cette allocution :

« Les dates qui jalonnent la mise en œuvre du présent projet d'industrie sont assez éloquentes : contacts préalables au mois de septembre 1965; avis de la commission spéciale de la loi-cadre du 30 novembre 1965; mise au point des relations contractuelles entre l'Etat et la société EUROCAST en formation le 10 février 1966; constitution de l'entreprise en due forme le 26 avril 1966; conclusion de la convention entre la commune de Grevenmacher et la société le 1<sup>er</sup> mai 1966 et approbation par l'autorité supérieure le 22 juin 1966; pose de la première pierre finalement aujourd'hui le 16 juillet 1966.

Ce rythme prouve que les choses ont été menées rondement, grâce au concours efficace des promoteurs de la société, de la commune de Grevenmacher et des instances gouvernementales. Nous avons dès lors pleinement confiance que nous assisterons dans des délais raisonnables à la mise en route définitive d'une nouvelle unité de production de moyenne envergure, d'excellente tenue.

L'intérêt économique de la nouvelle entreprise dont la raison sociale évoque déjà le rayonnement européen, est évident et a été reconnu pleinement à la suite d'investigations rapides et efficaces. L'action stimulatrice de l'Etat intervient en l'occurrence à bon droit.

La nouvelle entreprise, économiquement en amont de la société anonyme COMMERCIAL HYDRAULICS à Diekirch, aura pour objet la fabrication de pièces mécaniques de précision, en aciers spéciaux et en fontes synthétiques.

Le nouveau procédé de production, dit „shell moulding process”, réduira les inconvénients industriels à un minimum.

Les investissements totalisent quelque 40 millions de francs.

L'entreprise travaillera en coopération étroite avec la S.A. Commercial Hydraulics et sera largement orientée vers l'exportation.

L'implantation de la nouvelle entreprise correspond exactement au souci de tisser des liens de complémentarité entre les entreprises du pays. L'aspect régional est important à son tour. Je suis particulièrement heureux que la ville de Grevenmacher soit dotée d'une entreprise nouvelle propre à ranimer l'ambiance industrielle de la région.

La voie d'eau aménagée de la Moselle et la proximité du port de Mertert ont également influencé la décision des promoteurs de la société.

J'en suis fort satisfait. La Moselle canalisée sera appelée à favoriser petit à petit l'éclosion d'activités nouvelles qui enrichiront la région.



La cérémonie d'aujourd'hui documente aussi la continuation de la politique d'expansion et d'industrialisation, selon des critères soigneusement pesés et les exigences de notre économie.

Nous nous préparons à inaugurer dans les deux mois à venir l'entrée en opération de MONSANTO-CHEMSTRAND à Echternach. Les firmes établies font preuve en général de dynamisme et de volonté de croissance. Ainsi les travaux de construction d'une filiale d'U. S. RUBBER seront hâtés à Steinfort.

Je veillerai à un prompt renouvellement et à l'enrichissement de la loi d'expansion économique du 2 juin 1962, venant à expiration fin 1966.

La lancée n'est donc pas brisée. Nous poursuivons l'œuvre indispensable à notre économie, en y apportant la réflexion, l'ordre et la sélectivité nécessaires.

J'en ai terminé, Mesdames et Messieurs. Je souhaite que l'actuelle cérémonie soit un nouveau départ du groupe COMMERCIAL HYDRAULICS - EUROCAST, au profit de la région et de l'économie nationale. Grevenmacher peut s'enorgueillir d'accueillir une nouvelle cellule de production, maillon supplémentaire dans une structure industrielle qui se renforce.

L'événement d'aujourd'hui mérite qu'on le commémore et qu'on le fête.

Nous le ferons avec joie et pleins de confiance en l'avenir d'EUROCAST. »

\*

### **L'Accord associant la République du Nigéria à la Communauté Economique Européenne**

Le 16 juillet 1966 a été signé à Lagos, l'Accord créant une Association entre la Communauté Economique Européenne et la République du Nigéria.

Cet accord a été signé au nom de la République du Nigéria par le Général Babafemi Olatunde Ogun-dipe, Chef d'Etat Major, Grand Quartier Général; au nom des Etats membres de la Communauté Economique Européenne par : M. André Chaval, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire, pour la Belgique; M. Fritz Neef, Secrétaire d'Etat au Ministère de l'Economie, pour la République fédérale d'Allemagne; M. Jean de Broglie, Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères, pour la France; M. Franco Maria Maifatti, Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère de l'Industrie et du Commerce, pour l'Italie; M. Marcel Fischbach, Ministre Adjoint aux Affaires Etrangères, pour le Grand-Duché de Luxembourg; M. J.M.A.H. Luns, Ministre des Affaires Etrangères, pour les Pays-Bas; au nom du Conseil de la Communauté par : M. J.M.A.H. Luns, Président en exercice du Conseil; M. Henri Rochereau, membre de la Commission de la C.E.E.

La cérémonie de la signature s'est déroulée dans le National Hall à Lagos, en présence de nombreuses personnalités de la vie politique et diplomatique des Etats membres, de la Communauté Economique Européenne et du Nigéria. Avant de procéder à la signature des différents actes, des discours ont été prononcés pour souligner l'importance de l'Accord d'asso-

ciation entre la Communauté Economique Européenne et le Nigéria.

L'Accord associant le Nigéria à la Communauté Economique Européenne vise à intensifier les relations économiques entre les Parties contractantes. Il constitue un exemple de la bonne volonté des Etats membres de la C.E.E., déjà exprimée par leurs représentants lors de la signature de la Convention de Yaoundé, d'ouvrir des négociations avec ceux des pays ayant une structure économique et une production comparables à celles des dix-huit Etats associés et qui en exprimeraient le désir. L'Accord de Lagos cherche ainsi à renforcer les liens existant entre les pays de l'Afrique et les pays de l'Europe, sur la base des principes de parité et de réciprocité et dans le respect des principes de la Charte des Nations Unies.

C'est dans cet esprit que les négociations ont été menées à bonne fin, malgré les nombreuses difficultés qu'il a fallu surmonter. Il était nécessaire, pour arriver à un arrangement acceptable des deux côtés, de prendre en considération les préférences tarifaires dont le Nigéria bénéficie dans le Royaume-Uni et les liens économiques spéciaux existant au sein de l'Association de la Communauté avec les dix-huit Etats africains et malgache associés.

L'Accord reflète ensuite l'intention des Parties signataires de promouvoir l'accroissement des échanges entre la Communauté et le Nigéria et de contribuer ainsi au développement du commerce international.

L'Accord prévoit l'élimination progressive des droits de douane et taxes d'effet équivalent à de tels droits ainsi que l'élimination des restrictions quantitatives pour les exportations du Nigéria vers les Etats membres de la Communauté. L'ensemble des exportations du Nigéria, sous réserve de contingents tarifaires en ce qui concerne le cacao en fèves, les bois plaqués ou contreplaqués, l'huile de palme et l'huile d'arachide, sont soumises aux mêmes droits que ceux que les Etats membres appliquent entre eux. Le volume des contingents a été fixé à la moyenne du montant des importations dans la Communauté pour chacun de ces produits au cours des années 1962, 1963 et 1964.

En ce qui concerne le Nigéria, la Communauté a accepté que la réciprocité ne soit pas totale et que la démobilité des droits de douane accordée à la Communauté ne s'étende qu'à certains produits seulement. Le Nigéria peut, même à l'égard de ces derniers produits, maintenir ou établir des droits de douane ou des taxes d'effet équivalent à de tels droits qui répondent aux nécessités de son développement et aux besoins de son industrialisation ou qui ont pour objet d'alimenter son budget.

Dans le cadre de sa politique agricole commune, la Communauté prend en considération les intérêts du Nigéria en ce qui concerne les produits homologues et concurrents des produits européens et, après consultation au sein du Conseil d'Association, elle détermine le régime applicable à l'importation de ces produits.

Dans le domaine du droit d'établissement et des prestations de services, le Nigéria assure déjà un

traitement non discriminatoire tant entre les ressortissants qu'entre les sociétés des Etats membres. Par ailleurs, dans le cas où le Nigéria accorderait aux ressortissants ou sociétés d'un Etat tiers un régime plus favorable dans les domaines en question, il doit, sauf exceptions, étendre ce traitement aux ressortissants ou sociétés des Etats membres.

Les Etats membres et le Nigéria autorisent les paiements afférents aux échanges de marchandises et de services, ainsi que le transfert de ces paiements au Nigéria ou vers l'Etat membre dans lequel réside le créancier ou le bénéficiaire, dans la mesure où la circulation des marchandises et des services est libérée selon les dispositions de cet Accord.

Sur le plan institutionnel, un Conseil d'Association est chargé de veiller à la réalisation des objets définis par l'Accord. Ce Conseil, composé d'une part des membres du Conseil et de membres de la Commission de la Communauté et, d'autre part, de membres du Gouvernement du Nigéria, se réunit au moins une fois par an à l'initiative de son Président, pour régler les problèmes résultant de l'application des dispositions de l'Accord. A cette fin, il dispose du pouvoir de prendre des décisions qui sont obligatoires pour les Parties contractantes.

L'Accord sera, en ce qui concerne la Communauté, valablement conclu par une décision du Conseil. Il sera également ratifié par les Etats signataires en conformité de leurs règles constitutionnelles respectives.

L'Accord qui vient d'être signé entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle auront été échangés les instruments de ratification et l'acte de notification de la conclusion de l'Accord par la Communauté. Il sera valable jusqu'au 31 mai 1969. Toutefois, un an avant l'expiration de cet Accord, les Parties contractantes examineront les dispositions qui pourraient être prises pour une nouvelle période.

\*

### Le Festival du Théâtre à Wiltz

Du 16 au 30 juillet 1966 a eu lieu au château féodal de Wiltz le quatorzième Festival International de Théâtre en plein air.

Au programme de cette année figuraient les pièces suivantes : « Die Jungfrau von Orleans » de Friedrich von Schiller, avec Maria Körber, Harald Dietl, Lilo Barth, Hannes Cromball et Kurt Rasche; une grande soirée de ballets avec « Noces de Sang », ballet de Denis Alpvor d'après l'œuvre de F. G. Lorca, et « Coppelia », ballet de Léo Delibes, avec la participation des ballets de l'Opéra de Gelsenkirchen et de Denise Laumer, Michèle Poupon, Uwe Evers, Erna Mohar, Anna-Maria Nickisch, Anton Vujanik, et le concours du grand orchestre symphonique de Liège placé sous la direction de Hermann Nass; l'opéra « Orpheus und Eurydike », de Christoph Willibald Gluck, avec Lucretia West, Ursula Schröder et Cato Brink, et le concours des ballets des « Städtischen Bühnen » de Gelsenkirchen, les chœurs des Communautés Européennes de Bruxelles et l'orchestre symphonique de la Ville de Liège, sous la direction de Jean Jakus. Une soirée de musique de chambre eut lieu le 29 juillet dans la salle d'armes du château de Wiltz, au cours de laquelle on pouvait entendre des œuvres de J. S. Bach par le célèbre duo Johannes Koch, viola da gamba, et Hugo Ruf, clavecin.

\*

### Journée du Grand-Duché à Anvers

L'Administration Communale d'Anvers et l'Association des Intérêts Portuaires organiseront les 22 et 23 septembre 1966 une « Journée du Grand-Duché de Luxembourg » à Anvers.

La manifestation qui bénéficie de l'appui de l'Office Belge du Commerce Extérieur, de l'Ambassade de Belgique au Grand-Duché de Luxembourg, et du Consul du Luxembourg à Anvers. M. L. Nöesen, sera placée sous le haut patronage de Monsieur C. Dumont, Ambassadeur du Luxembourg à Bruxelles.

Cette initiative doit permettre, tant aux clients fidèles qu'à la clientèle potentielle du port, de se rendre compte sur place des possibilités qu'offre actuellement Anvers, notamment par suite de l'exécution de son plan décennal de modernisation et d'extensions de ses installations et équipements portuaires.

A cet effet le programme réservera une place importante à une visite détaillée des travaux exécutés dans le cadre de ce plan décennal ou en complément de celle-ci.

## Le Mois en Luxembourg

(mois de juillet)

1<sup>er</sup> juillet : A l'occasion de la réception des Barreaux étrangers à Luxembourg, la Conférence du Jeune Barreau de Luxembourg invite à une con-

férence faite par M<sup>e</sup> Jean Hoss sur le thème : « Problèmes actuels de l'imposition des étrangers au Grand-Duché de Luxembourg. »

- 2 juillet : A Luxembourg, les Médaillés Militaires du Grand-Duché reçoivent un drapeau américain.  
A la Cathédrale de Luxembourg, le « Letzeburger Theater » présente la pièce « Consolatrix Afflictorum » de Nicolas Heinen.  
A Larochette est célébré l'« Indépendance Day ».
- 5 juillet : S.A.R. Madame la Grande-Duchesse rend visite à la Clinique St-François à Clervaux.
- 8 juillet : Au Carrefour à Luxembourg, sur invitation de l'ALUC, M. Mario von Galli tient une conférence en langue allemande sur le thème : « Konzil, Beginn einer neuen Zukunft. »  
Aux Casemates du Bock à Luxembourg, le Centre grand-ducal d'Art dramatique présente la pièce « Le Malentendu » d'Albert Camus.  
Au Musée de l'Etat à Luxembourg a lieu l'ouverture du « XII<sup>e</sup> Salon International d'Art Photographique », organisé par « Camera Luxembourg ».
- 9 juillet : A Walferdange a lieu la « Fête des Roses ».
- 10 juillet : A Esch-sur-Alzette, l'Association des Gymnastes du Bassin Minier fête le 50<sup>e</sup> anniversaire de fondation, en présence de S.A.R. le Grand-Duc et les enfants princiers Henri et Margaretha.
- 11 juillet : Au Luxembourg, M. Jean Raty, du Conseil de l'Europe, tient une conférence sur le thème : « Problèmes des jeunes au Conseil de l'Europe. »
- 12 juillet : Au Théâtre municipal à Luxembourg a lieu, à l'occasion de la « Semaine des Jeunes », un gala de music-hall avec la participation de Richard Anthony.
- 13 juillet : A l'occasion de la Fête nationale française, les « Amitiés Françaises » invitent à un banquet à l'Hôtel Brasseur à Luxembourg.  
A la Place d'Armes à Luxembourg, l'« All Student Band USA » donne un concert.
- 14 juillet : Au Foyer Européen à Luxembourg, les « Amitiés Françaises » invitent à une soirée cinématographique.
- 16 juillet : Dans le cycle du Festival de Théâtre en plein air à Wiltz est présentée la pièce « Die Jungfrau von Orleans » de Friedrich von Schiller.
- 19 juillet : A Remich débute la 29<sup>e</sup> Foire aux Vins.
- 21 juillet : A l'occasion de la Fête nationale belge, l'« Union Royale Belge » invite à un banquet à l'Hôtel Brasseur à Luxembourg.
- 22 juillet : Dans le cycle du Festival de Théâtre en plein air à Wiltz sont présentés les ballets « Noces de Sang » de F.G. Lorca et « Coppelia » de Léo Delibes.  
S.A.R. le Grand-Duc et les enfants princiers Henri et Margaretha visitent les cultures de roses à Walferdange.
- 23 juillet : Dans le cycle du Festival de Théâtre en plein air à Wiltz est présentée l'opéra « Orpheus und Eurydike » de Christoph Willibald Gluck.
- 24 juillet : A Luxembourg, diverses cérémonies ont lieu à l'occasion du 20<sup>e</sup> anniversaire de l'Action Familiale et Populaire, sous le haut patronage de LL.AA.RR. le Grand-Duc et la Grande-Duchesse, du Gouvernement, de l'Evêque de Luxembourg, du Président de la Chambre des Députés et du Bourgmestre de la Ville de Luxembourg.
- 29 juillet : Au Carrefour à Luxembourg, l'ALUC invite à une conférence faite par M. Emile Creutz, de l'Université de Louvain, sur le thème : « La démocratisation des études, mythe et réalité. »  
A la Salle d'Armes du Château de Wiltz, le duo Johannes Koch, violon da gamba, et Hugo Ruf, clavecin, interprète des œuvres de J. B. Bach.
- 30 juillet : A Luxembourg a lieu la relève de la garde devant le Palais grand-ducal, avec la participation de la musique de la Garde de Vienne.

