

LA QUESTION DES TRANSPORTS

DANS L'ACCORD BELGO-LUXEMBOURGEOIS

Après une discussion de plusieurs mois, l'accord économique belgo-luxembourgeois, signé le 25 Juillet dernier entre la Belgique et le Luxembourg, a été ratifié fin Décembre 1921 à la Chambre luxembourgeoise (par 27 voix contre 13, et 8 abstentions socialistes) et au début de Février 1922 au Parlement belge (par 136 voix contre 4 et 3 abstentions à la Chambre des représentants, et au Sénat par 93 voix et 7 abstentions).

Le Luxembourg, comme la Belgique, est un pays jaloux de son indépendance. Mais l'intérêt commandait à chacun de ces Etats, au lendemain de la guerre, de resserrer les liens qui depuis longtemps les unissent. Au point de vue économique, d'ailleurs, le Luxembourg est, comme on l'a dit, « une plaque tournante de chemins de fer », entre le réseau belge et les lignes qui conduisent vers la Suisse, l'Europe Centrale et l'Italie. Il était donc naturel que des pourparlers fussent engagés.

Poursuivis depuis l'armistice, ils traînèrent d'abord en longueur, pour n'être repris avec continuité qu'au début de Mai 1921. Les pourparlers étaient menés : pour la Belgique, par MM. Delacroix, ancien Premier Ministre, Masson, ancien Ministre de la Défense Nationale, et Barnich, Directeur de l'Institut Solvay ; pour le Grand-Duché, par MM. Lauffmann, ancien Ministre d'Etat, de Waha, Directeur de l'agriculture, et Pescatore, ancien Ministre. Un avant-projet fut ébauché, et dès le 17 Mai 1921, les plénipotentiaires, M. Henri Jaspar, Ministre des Affaires Étrangères de Belgique, et M. Emile Reuter, Ministre d'Etat du Grand-Duché, signaient un accord de principe, puis, le 25 Juillet, une convention établissant une « Union économique entre le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg ».

Jusqu'à présent, les chemins de fer luxembourgeois ont été exploités par deux Sociétés : la Société anonyme des chemins de fer et minières « Prince-Henri » et la Société anonyme Royale Grand-Ducale des chemins de fer « Guillaume-Luxembourg ». L'histoire de la Société « Prince-Henri » ne présente rien de particulier, mais celle du « Guillaume-Luxembourg » est plus complexe. Jusqu'à 1870, l'exploitation de cette dernière Compagnie était concédée à la Compagnie Française de l'Est. Après 1870, l'Allemagne en exigea l'exploitation, qui fut rattachée en 1902 à la Direction générale d'Alsace-Lorraine. Ce traité fut dénoncé par le Gouvernement luxembourgeois aussitôt après l'armistice, le 19 Décembre 1918. En vertu du traité de Versailles, l'exploitation fut reprise de fait par la France. Mais en présence des pourparlers relatifs à l'accord belgo-luxembourgeois, l'administration française informa le Gouvernement luxembourgeois qu'elle abandonnerait prochainement l'exploitation du réseau « Guillaume-Luxembourg ». Pour assurer cette exploitation, des pourparlers furent engagés entre les délégués du Gouvernement Grand-Ducal et le Conseil d'administration du Guillaume-Luxembourg. De l'échange de vues sortit un projet de convention d'affermage au Gouvernement luxembourgeois du réseau Grand-Ducal Guillaume-Luxembourg, projet qui fut approuvé le 29 Octobre 1921 par 3.446 actionnaires contre 276. Le texte du projet était le suivant :

PROJET DE CONTRAT D'AFFERMAGE

du réseau des Chemins de fer Guillaume-Luxembourg à l'Etat
Grand-Ducal-Luxembourgeois.

Entre :

Le Gouvernement Grand-Ducal-Luxembourgeois, d'une part,

Et la Société anonyme Royale-Grand-Ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg,
d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

§ 1. — « L'objet du présent traité est l'affermage de toutes les lignes du réseau des chemins de fer Guillaume-Luxembourg situées dans le Grand-Duché de Luxembourg avec leurs embranchements jusqu'aux frontières du Grand-Duché, à l'exclusion toutefois de la ligne de Trois-Vierges à la frontière prussienne, ainsi que du chemin de fer d'Esch à Audun-le-Tiche et à Rédange.

» Le Gouvernement se réserve toutefois le pouvoir de prendre à bail également ces lignes :

a) Pour la ligne de Trois-Vierges à la frontière allemande, à raison d'un fermage annuel correspondant à 4,5 % du capital investi de 2.318.046 fr. 61 ;

b) Pour la ligne d'Esch à Rédange et Audun-le-Tiche, aux mêmes conditions auxquelles ces lignes ont été affermées jusqu'à présent.

» Les dites annuités étant payables de la façon prescrite à l'article 5.

§ 2. — » Le traité entrera en vigueur le..... pour se terminer à l'expiration des concessions accordées à la Société Guillaume-Luxembourg pour son entreprise de chemins de fer, c'est-à-dire, le 31 Décembre 1959.

§ 3. — » Pendant la durée du traité, le Gouvernement luxembourgeois exploitera directement ou fera exploiter par tout entrepreneur à son choix les lignes affermées.

§ 4. — » La Société Guillaume-Luxembourg est déchargée des obligations lui incombant quant à l'entretien et à l'exploitation des lignes faisant l'objet du présent traité en vertu des actes de concession, cahiers des charges, lois et règlements qui les régissent. De même elle ne sera pas tenue de faire des dépenses d'aucune espèce pour le complément et l'extension des mêmes chemins de fer, ni d'assumer d'autres dépenses d'une nature quelconque.

» Pour le cas où le Gouvernement luxembourgeois rétrocéderait l'exploitation des lignes à un entrepreneur, il n'en restera pas moins responsable, vis-à-vis de la Société Guillaume-Luxembourg, des obligations assumées par lui en vertu du présent contrat.

» A l'expiration du traité, les lignes affermées passeront, dans l'état où elle se trouveront, en la possession et jouissance de l'Etat luxembourgeois.

§ 5. — » Le Gouvernement luxembourgeois paiera, à partir du..... un fermage annuel de 3.866.400 fr. (en toutes lettres, trois millions huit cent soixante-six mille quatre cents fr.).

Le paiement aura lieu, soit à Luxembourg, soit à Bruxelles, au choix du Gouvernement, en francs belges, pour chaque trimestre écoulé, dans les trois premiers jours du trimestre suivant.

§ 6. — » Le Gouvernement luxembourgeois déclare n'avoir aucune réclamation, de quelque nature qu'elle soit, à adresser à la Société Guillaume-Luxembourg du chef de la subvention de huit millions de francs qui lui a été remboursée par l'ancienne direction générale impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine. »

*
*
*

Dès lors, le Gouvernement luxembourgeois était en droit de traiter utilement avec la Belgique. Mais plusieurs éventualités se posaient : ou bien l'Etat belge remplacerait purement et simplement l'administration française dans l'exploitation actuelle ; — ou bien ce serait la Société Prince-Henri à laquelle serait confiée l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg ; — ou bien l'Etat belge rachèterait le « Prince-Henri » pour exploiter ainsi toutes les lignes de chemins de fer.

Dans l'attente d'une solution ferme, les critiques n'étaient pas ménagées à la Convention du 25 Juillet, aussi bien du côté luxembourgeois que du côté belge.

A la Chambre luxembourgeoise, le député Prüm protesta contre l'abandon par le Luxembourg du droit de refuser les changements de tarifs défavorables à ses intérêts. Il eût voulu que le consentement des deux parties fût requis pour la modification du régime commun au lieu que le Luxembourg eût simplement à en prendre acte. La durée de l'accord — 50 ans — lui paraissait trop longue et dangereuse pour l'indépendance du Luxembourg. Enfin, il représentait la clause financière comme inacceptable et demandait une compensation pour l'exploitation par la Belgique des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.

Par contre, les partisans de l'accord faisaient remarquer qu'il était impossible au Grand-Duché de vivre seul — un pays aussi exigü que le Luxembourg, territoire de transit, tributaire de ses puissants voisins, exportateur de la presque totalité de sa production sidérurgique, importateur des matières premières indispensables à son industrie, a besoin d'appuis ; d'autre part, son réseau ferré est beaucoup trop important pour ses seuls besoins ; en élevant des barrages douaniers, les pays limitrophes arriveraient facilement à détourner le trafic le long des frontières, et dans ces conditions, le réseau des chemins de fer constituerait une charge écrasante pour le pays. La seule solution raisonnable était donc l'alliance économique avec la Belgique.

En Belgique, les résistances venaient de l'industrie métallurgique. Les métallurgistes belges établirent, d'après les données statistiques, des moyennes de frais de transport pour le minerai et pour le coke, et soutinrent que l'application, aux produits métallurgiques du Luxembourg, des barèmes belges à base différentielle, donnerait aux fabricants du Grand-Duché une prépondérance écrasante. Mais les industriels luxembourgeois contestaient l'exactitude des chiffres produits.

En tout état de cause, ces discussions prouvaient que la question des transports était une des tâches les plus urgentes à soumettre à l'activité de la Commission paritaire belgo-luxembourgeoise. En Septembre 1921, cette Commission se réunit à Bruxelles, sous la Présidence de M. Pierre Orts, Secrétaire général au Ministère des Affaires Étrangères. Ses études aboutissaient le 23 Décembre 1921 à un projet de loi approuvant la convention du 25 Juillet.

« En ce qui concerne les chemins de fer, dit l'exposé des motifs, la Convention prévoit l'unification de l'exploitation de tout le réseau luxembourgeois à section normale. Cette exploitation fera l'objet d'un arrangement entre les deux pays et la convention stipule qu'elle sera assurée soit par l'Etat belge seul, soit avec le concours de l'Etat luxembourgeois, soit par l'intermédiaire d'un organisme délégué par les deux Gouvernements. En attendant l'établissement du régime définitif, diverses dispositions sont prévues qui permettront, le cas échéant, à l'Administration des chemins de fer de l'Etat belge, d'assurer provisoirement cette exploitation. »

Le projet de loi relatif à l'approbation de l'accord entre la Belgique et le Luxembourg, comprend trente articles. C'est le vingt-quatrième qui traite de l'exploitation des chemins de fer. Il est ainsi conçu :

« L'exploitation de tout le réseau des chemins de fer luxembourgeois à section normale fera

l'objet d'un arrangement entre les deux pays, en vue d'assurer la dite exploitation avec le concours de la Société luxembourgeoise Prince-Henri.

» Si cet arrangement n'est pas conclu dans le délai de six mois à dater de la signature de la présente Convention ou à une date plus rapprochée, au cas où le Gouvernement luxembourgeois en exprimerait le désir, le Gouvernement belge assurera provisoirement l'exploitation du Guillaume-Luxembourg par les soins de l'Administration des chemins de fer de l'Etat belge aux conditions actuelles, c'est-à-dire conformément aux lois luxembourgeoises et aux Conventions de 1902-1903 avec l'Allemagne, en attendant la mise en vigueur du régime définitif.

» Il est toutefois entendu qu'en sus de la redevance de deux cent-cinquante mille (250.000) fr. par an due au Gouvernement luxembourgeois, le Gouvernement belge payera à ce dernier en francs belges une somme annuelle de trois millions huit cent soixante-six mille quatre cents (3.866.400) francs en acquit du fermage dû à la Société du Guillaume-Luxembourg; ce paiement se fera par trimestre et par quarts.

» Pendant un an à partir de la reprise de l'exploitation par l'Etat belge, le Gouvernement luxembourgeois pourra déclarer qu'il entend intervenir dans les résultats de cette exploitation pour la moitié ou pour une fraction moindre, moyennant l'apport des capitaux correspondants.

» Le régime définitif sera établi par une Convention entre les deux Etats qui déterminera les conditions d'exploitation en s'inspirant des clauses d'ordre technique inscrites dans le projet de Convention du 7 Février 1920 arrêté entre le Gouvernement luxembourgeois et le Gouvernement français. L'exploitation devra être assurée, soit par l'Etat belge seul, soit avec le concours de l'Etat luxembourgeois, soit par l'intermédiaire d'un organisme délégué par les deux Gouvernements.

» Sauf accord des parties, il ne pourra être mis fin au régime provisoire d'exploitation que par une décision du tribunal arbitral prévu à l'article 28 du présent traité. »

L'article 28 auquel il est fait allusion stipule que :

« S'il s'élevait entre les parties contractantes un différend sur l'interprétation de l'application d'une clause du présent traité, le litige, si l'une des parties en fait la demande, sera réglé par la voie de l'arbitrage. Pour chaque litige, le tribunal arbitral sera constitué de la manière suivante : chacune des parties nommera comme arbitre, parmi ses nationaux, une personne compétente, et les deux parties s'entendront sur le choix d'un tiers arbitre, ressortissant à un tiers Etat ami. En cas de désaccord sur ce choix, le tiers arbitre sera désigné à la requête de la partie la plus diligente par le Bureau de la Société des Nations. Le tribunal arbitral siégera à Bruxelles. Ses décisions seront prises à la majorité des voix. Le tribunal sera présidé par le tiers arbitre. »

Le 21 Janvier 1922, M. Reuter, Ministre d'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, a proposé à M. Jaspar, Ministre belge des Affaires Étrangères, la concession des deux Compagnies luxembourgeoises à une seule Société belge. Si cette solution ne pouvait intervenir, c'est à l'Etat belge que le Grand-Duché abandonnerait l'exploitation du réseau ferré des deux Compagnies.

MARCEL PESCHAUD.