

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1946-1947.

SÉANCE DU 17 JUILLET 1947.

Rapport de la Commission des Affaires Etrangères chargée d'examiner le projet de loi approuvant la Convention conclue entre la Belgique, la France et le Luxembourg réglant l'exploitation du réseau des Chemins de fer luxembourgeois et le Protocole additionnel signés à Luxembourg, le 17 avril 1946, ainsi que l'Avenant du 26 juin 1946.

(Voir le n° 89 (session extraordinaire de 1946) du Sénat.)

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1946-1947.

VERGADERING VAN 17 JULI 1947.

Verslag uit naam van de Commissie van Buitenlandse Zaken belast met het onderzoek van het ontwerp van wet tot goedkeuring van de Overeenkomst tussen België, Frankrijk en Luxemburg tot regeling van de exploitatie van het net der Luxemburgse Spoorwegen, met toegevoegd Protocol, ondertekend te Luxemburg de 17 April 1946, alsmede van het Bijvoegsel ondertekend de 26 Juni 1946.

(Zie n° 89 (buitengewone zitting 1946) van de Senaat.)

Présents : MM. VAN ROOSBROECK, président; CRAPS, le comte D'ASPREMONT-LYNDEN, le baron DE DORLODOT, DE SMEDT (R.), MERTENS, le baron NOTHOMB, PHOLIEN, ROLIN, TAILLARD, VAN ZEELAND, VOS et MOREAU DE MELEN, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Les Gouvernements belge, français et luxembourgeois ont réglé, par convention du 17 avril 1946, l'exploitation du réseau des chemins de fer grand-ducaux. C'est ce traité, ainsi que le protocole additionnel signé le même jour, et l'avenant du 26 juin suivant, qui sont soumis à votre approbation, conformément au vœu de l'article 68 de la Constitution.

MEVROUWEN, MIJNEN HEREN,

De Belgische, Franse en Luxemburgse Regeringen hebben, bij overeenkomst van 17 April 1946, het bedrijf van het Groothertogelijke spoorwegennet geregeld. Dit verdrag, alsmede het op dezelfde dag ondertekend toegevoegd protocol, en het bijvoegsel van 26 Juni daaropvolgend, worden u ter goedkeuring voorgelegd, overeenkomstig de wens van artikel 68 van de Grondwet.

Notre examen portera successivement sur les points que voici :

- I. — Historique.
- II. — Position de la question après la guerre.
- III. — Documents échangés.
- IV. — Analyse de la Convention. Son intérêt.
- V. — Charges financières pour la Belgique.
- VI. — Situation d'une des sociétés concessionnaires.
- VII. — Etat des ratifications.
- VIII. — Conclusion.

* * *

I. — HISTORIQUE.

Pour se faire une opinion exacte du problème et porter un jugement valable sur la manière dont il a été résolu, il est indispensable d'en connaître les rétroactes.

L'exploitation des chemins de fer luxembourgeois a fait l'objet d'innombrables pourparlers menés entre les pays intéressés, de 1919 à 1940. A la veille de la dernière guerre, rien n'avait pu encore être décidé. Les événements ayant une nouvelle fois modifié la situation, les trois Gouvernements convinrent de rechercher une autre base de négociations. C'est de là qu'est sorti le traité *a quo*.

Les faits sont assez touffus. Pour la clarté de l'exposé, nous croyons utile de diviser celui-ci en quatre périodes :

A) De l'octroi des concessions, à l'armistice de 1918.

Ons onderzoek zal achtereenvolgens de hierna vermelde punten behandelen :

- I. — Geschiedkundig verloop.
- II. — Stand van de kwestie na de oorlog.
- III. — Uitgewisselde documenten.
- IV. — Ontleding van de overeenkomst. Haar belang.
- V. — Financiële lasten voor België.
- VI. — Toestand van een der concessiehoudende maatschappijen.
- VII. — Staat van de bekrachtigingen.
- VIII. — Besluit.

* * *

I. — GESCHIEDKUNDIG VERLOOP.

Om zich een juiste mening over het vraagstuk te vormen en een geldig oordeel te vellen over de wijze waarop het werd opgelost, is het noodzakelijk hetgeen er aan voorafging te kennen.

Het bedrijf van de Luxemburgse spoorwegen is het voorwerp geweest van talloze onderhandelingen onder de betrokken landen, van 1919 tot 1940. Even vóór de jongste oorlog was men nog tot geen beslissing kunnen geraken. Daar de gebeurtenissen nogmaals de toestand kwamen wijzigen, kwamen de drie regeringen overeen naar een andere basis van onderhandelingen uit te zien. Daaruit is dan het Verdrag *a quo* voortgekomen.

De feiten zijn tamelijk verward. Voor de duidelijkheid van de toelichting menen wij het nuttig deze in vier tijdsbestekken onder te verdelen :

A) Van de toewijzing van de concessies tot de wapenstilstand 1918.

En 1855, le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg concédait plusieurs lignes de chemin de fer à MM. Favier et Jouve de Nancy. Deux ans plus tard, la concession fut recueillie par la Société Guillaume-Luxembourg, qui en confia tout de suite l'exploitation à la Compagnie Française des Chemins de Fer de l'Est, ce qui fut la cause de beaucoup de difficultés d'ordre politique. En effet, après la guerre de 1870, le Gouvernement allemand, invoquant certaines clauses du Traité de Francfort, réclama l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg et la fit attribuer par le Grand-Duché aux Chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine.

Aucune convention directe n'intervint d'abord entre ceux-ci et la Société du Guillaume-Luxembourg concessionnaire. Mais en 1902, cette dernière accepta de leur accorder le droit d'exploitation jusqu'à la fin de 1959, date d'expiration de sa concession, moyennant un fermage annuel d'environ 3.800.000 francs. Les deux Gouvernements approuvèrent ce contrat le 11 novembre 1902. Il n'y eut plus de changement jusqu'à l'armistice de 1918.

Le second réseau important, celui du Prince-Henri, fut concédé en 1868 et échut en 1877 à la Société Anonyme Luxembourgeoise des Chemins de fer et Minières Prince-Henri, qui l'exploita elle-même, et l'exploitait d'ailleurs encore au 10 mai 1940.

B) Deuxième période allant de 1918 à la conclusion de l'Union Economique, en 1921.

En vertu des conditions de l'armistice, les chemins de fer français de campagne se substituèrent à la gestion allemande et, le 1^{er} décembre suivant, furent eux-mêmes remplacés par la Direction Générale des Chemins de

In 1855 verleende de Regering van het Groothertogdom Luxemburg de concessie van verscheidene spoorweglijnen aan de hh. Favier en Jouve van Nancy. Twee jaren later werd de concessie door de maatschappij Guillaume-Luxembourg overgenomen, die onmiddellijk de exploitatie er van aan de « Compagnie française des Chemins de fer de l'Est » opdroeg, hetgeen de oorzaak van talrijke moeilijkheden van politieke aard werd. Inderdaad, na de oorlog van 1870, vorderde de Duitse Regering, op grond van bepaalde clausules van het Verdrag van Frankfurt, de exploitatie van het spoornet Guillaume-Luxembourg en deed ze door het Groothertogdom aan de keizerlijke spoorwegen van Elzas-Lotharingen toewijzen.

Aanvankelijk trad geen rechtstreekse overeenkomst tussen deze laatste en de concessiehoudende maatschappij Guillaume-Luxembourg op. Maar in 1902 aanvaardde deze laatste hun het exploitatierecht tot einde 1959 toe te staan, datum van verstrijking van haar concessie, mits een jaarlijkse pachtsom van ongeveer 3.800.000 fr. De beide regeringen keurden dit contract goed op 11 November 1902. Tot de wapenstilstand van 1918 deed zich geen verandering meer voor.

Het tweede belangrijke net, het Prince-Henri-net, werd in 1868 in concessie gegeven en viel in 1877 aan de « Société Anonyme Luxembourgeoise des Chemins de fer et Minières Prince-Henri », die het zelf in bedrijf nam en het trouwens nog in bedrijf had op 10 Mei 1940.

B) Tweede tijdperk van 1918 tot het sluiten van de economische Unie in 1921.

Krachtens de voorwaarden van de wapenstilstand, traden de Franse veldspoorwegen in de plaats van het Duitse beheer en op 1 December daaropvolgend werden zij zelf vervangen door de Algemene Directie der

Fer d'Alsace-Lorraine, exploitant pour compte de la France. Il s'agissait là, aux yeux du Gouvernement grand-ducal, d'une simple exploitation de fait, sans titre juridique lui opposable.

D'autre part, se fondant sur la violation par l'Allemagne de la Convention d'Etat de 1902, le Grand-Duché dénonçait celle-ci, enlevant ainsi au co-signataire allemand la possibilité de transférer à quiconque le moindre droit sur le réseau Guillaume-Luxembourg.

Le Grand-Duché ayant en même temps dénoncé le Zollverein, la Belgique étudia la possibilité de conclure avec lui une union économique et, du même coup, de régler de façon satisfaisante les questions ferroviaires luxembourgeoises très importantes pour les deux pays.

Dans ce but, elle obtint des délégations française et britannique à la Conférence de la Paix, qu'elles renoncèrent à insérer dans le futur traité une clause ressuscitant au profit de la France les droits que celle-ci détenait sur les chemins de fer luxembourgeois.

Le Traité de Versailles, en son article 40, ne fit donc à ce sujet que constater la renonciation de l'Allemagne à tous ses droits.

Mais le Gouvernement français en invoqua une autre disposition (l'article 67), stipulant qu'il était lui-même « subrogé dans tous les droits de l'Empire allemand sur toutes les lignes de chemin de fer gérées par l'Administration des chemins de fer d'Empire ».

La Belgique répliqua que cet article 67 faisait partie des dispositions fixant le régime de l'Alsace-Lorraine et non du Luxembourg, tandis que

Spoorwegen van Elzas-Lotharingen, die het bedrijf waarnam voor Rekening van Frankrijk. In de ogen van de Groothertogelijke Regering ging het daar om een louter zakelijke exploitatie, zonder dat enige rechtsgrond ertegen kon worden opgeworpen.

Anderzijds, steunende op de schending, door Duitsland, van de Staats-overeenkomst van 1902, zegde het Groothertogdom deze overeenkomst op, waardoor het aldus aan de Duitse mede-ondertekenaar de mogelijkheid ontnam aan om het even wie enig recht op het spoornet Guillaume-Luxembourg over te dragen.

Daar het Groothertogdom tegelijkertijd de Zollverein had opgezegd, maakte België studie van de mogelijkheid met het Groothertogdom een Economische Unie te sluiten en, met een slag, op bevredigende wijze de voor de beide landen zeer belangrijke Luxemburgse spoorwegaangelegenheden te regelen.

Daartoe verkreeg het van de Franse en Britse afvaardigingen op de Vredesconferentie dat zij er zouden van afzien in het toekomstig verdrag een clausule op te nemen waardoor ten gunste van Frankrijk opnieuw de rechten, dat hetzelfde op de Luxemburgse spoorwegen bezat, te doen ontstaan.

In zijn artikel 40 deed het Verdrag van Versailles dus dienaangaande niets anders dan vaststellen dat Duitsland van al zijn rechten had afgezien.

Maar de Franse Regering voerde een andere bepaling aan (art. 67) waarin werd bedongen dat zijzelf « in de plaats gesteld werd van al de rechten van het Duitse keizerrijk op al de door de Administratie der keizerlijke spoorwegen beheerde spoorweglijnen ».

België antwoordde dat dit artikel 67 deel uitmaakte van de bepalingen tot vaststelling van het regime van Elzas-Lotharingen, doch niet van Luxem-

l'article 40, à la rédaction duquel le Gouvernement belge avait d'ailleurs été appelé à participer, figurait, lui, dans le chapitre relatif au Luxembourg et trouvait donc seul son application en l'espèce.

Remarquons, au reste, que le Grand-Duché ayant, dès le 19 décembre 1918, dénoncé le Traité de 1902, l'Allemagne ne pouvait, au 28 juin 1919, jour de la signature du Traité de Versailles, transférer à la France des droits qu'elle n'avait plus sur le réseau Guillaume-Luxembourg.

Finalement, le Gouvernement français renonça formellement à sa prétention, sous certaines conditions, qui donnèrent lieu, dans la suite, à de longs pourparlers. Ceux-ci duraient encore à la veille de la guerre.

Quoi qu'il en soit, le désistement français dans la question des chemins de fer permit à la Belgique de signer, le 25 juillet 1921, la Convention d'Union Economique avec le Grand-Duché.

L'article 24 de celle-ci évoquait et réglait la question des Chemins de fer luxembourgeois. En voici le texte :

« 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 con-

burg, terwijl artikel 40, aan het opstellen waarvan de Belgische Regering trouwens werd gevraagd deel te nemen, in het hoofdstuk betreffende Luxemburg voorkwam en dus alleen te dezer zake van toepassing was.

Laten wij trouwens aanstippen dat, daar het Groothertogdom reeds op 19 December 1918 het verdrag van 1902 had opgezegd, Duitsland op 28 Juni 1919, dag van de ondertekening van het Verdrag van Versailles, aan Frankrijk geen rechten meer kon overdragen dat het niet meer bezat op het spoorwet Guillaume-Luxembourg.

Ten slotte zag de Franse Regering formeel van haar aanspraak af, onder bepaalde voorwaarden die, achteraf, tot langdurige onderhandelingen aanleiding gaven. Deze waren nog aan de gang even vóór de oorlog.

Wat er ook van zij, het Franse afstand doen in de quaestie van de spoorwegen liet België toe op 25 Juli 1921 de overeenkomst van Economische Unie met het Groothertogdom te ondertekenen.

Het artikel 24 van deze overeenkomst behandelde en regelde de quaestie van de Luxemburgse spoorwegen. Ziehier de tekst daarvan :

« De uitbating van het geheele Luxemburgsche spoorwegwet met normaal spoor zal het voorwerp uitmaken eener schikking tusschen beide landen, ten einde gezegde uitbating, met de medewerking van de « Société Luxembourgeoise Prince-Henri » te verzekeren.

» Indien deze schikking niet genomen is binnen een termijn van zes maanden te rekenen van de ondertekening dezer overeenkomst of op een vroegeren datum in geval de Luxemburgsche Regering daartoe den wensch zou uitdrukken, zal de Belgische Regering, door de zorgen van het beheer der Belgische Staatsspoorwegen de uitbating van den « Guillaume-Luxembourg » voorlopig verzeke-

formément 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 250.000 francs par an due au Gouvernement luxembourgeois, le Gouvernement belge payera à ce dernier en francs belges une somme annuelle de 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. »

ren, onder de huidige voorwaarden, dit wil zeggen, overeenkomstig de Luxemburgsche wetten en de overeenkomsten van 1902-1903 met Duitschland, in afwachting dat het definitieve stelsel van kracht worde.

« Het blijft evenwel verstaan dat, behalve de som van 250 000 frank, welke jaarlijks aan de Luxemburgsche Regeering moet betaald worden, de Belgische Regeering aan deze laatste eene jaarlijksche som van drie millioen acht honderd zes en zestig duizend vier honderd (3.866.400 frank) in Belgische franken zal betalen als pachtsom verschuldigd aan de « Société Guillaume-Luxembourg »; deze betaling zal per kwartaal en per vierden geschieden.

» Gedurende één jaar, te rekenen van de overname der uitbating door den Belgischen Staat, zal de Luxemburgsche Regeering gemachtigd zijn te verklaren dat zij voor de helft en voor een geringer gedeelte in de uitlagen dezer uitbating wenscht tusschen te komen, mits het aanbrenge van der overeenkomstige kapitalen.

» Het definitieve stelsel zal tot stand gebracht worden door eene overeenkomst tusschen beide Staten die de uitbatingsvoorwaarden zal vaststellen en zich daarbij zal laten leiden door de bepalingen van technischen aard die voorkomen in het ontwerp van overeenkomst van 7 Februari 1920 hetwelk tusschen de Luxemburgsche Regeering en de Fransche Regeering werd vastgesteld. De uitbating zal moeten verzekerd worden hetzij door den Belgischen Staat alleen, hetzij met de medewerking van den Luxemburgschen Staat, hetzij door bemiddeling van een door beide Regeeringen afgevaardigd organisme.

» Behoudens overeenkomst tusschen de partijen zal er slechts door een besluit van het in artikel 28 van dit verdrag voorziene scheidsgerecht een einde kunnen gemaakt worden aan het voorloopige stelsel van uitbating. »

C) Troisième période s'étendant jusqu'au 10 mai 1940.

C'est la plus confuse. En réalité, ni le régime provisoire, ni le régime définitif prévus en 1921, et dont il vient d'être parlé, ne furent jamais établis. Dès 1922, la mise en application du premier de ceux-ci était contractuellement ajournée.

D'autre part, pour pouvoir disposer du réseau Guillaume-Luxembourg, le Gouvernement grand-ducal, en 1921, se le fit affermer par la Société concessionnaire.

Cela permit la conclusion concomitante des deux conventions de 1924, l'une entre la Belgique et le Grand-Duché, l'autre entre celui-ci et la Société du Prince-Henri. Ces conventions constituent la première tentative d'unifier les réseaux.

Malheureusement, elles n'entrèrent non plus jamais en vigueur, la Chambre luxembourgeoise les ayant rejetées, parce que la représentation nationale n'était pas prédominante au sein de la Société.

Quelque temps après, le législateur grand-ducal voulut bien cependant approuver le contrat d'affermage. Mais ce geste fut sans utilité, l'assemblée générale de la Société Guillaume-Luxembourg prétendant que le contrat était devenu caduc à la suite du premier vote parlementaire.

D'où procès, que gagne la Société en 1933. L'Etat grand-ducal se voit donc priver de la disposition du réseau.

Mais en attendant cette décision, le réseau était toujours exploité *de facto* par l'Alsace-Lorraine. Pour mettre fin à cette situation, le Gouvernement luxembourgeois signa, en octobre 1925, avec le Gouvernement français, un *modus vivendi* provisoire, consacrant juridiquement ce qui n'était jusque là qu'un simple fait à ses yeux.

C) Derde tijdperk strekkende tot 10 Mei 1940.

Dit is het meest verwarde. In werkelijkheid werden het in 1921 voorziene voorlopig stelsel, noch het definitief stelsel, waarvan zoeven gewaagd werd, nooit vastgelegd. Reeds in 1922 werd het in toepassing stellen van het eerstvermelde hiervan contractueel verdaagd.

Aan de andere kant, om over het net Guillaume-Luxembourg te kunnen beschikken, liet de Groothertogelijke Regering het zich in 1921 door de concessiehoudende maatschappij verpachten.

Dit maakte de gelijkvallende sluiting van de twee overeenkomsten van 1924 mogelijk, de ene tussen België en het Groothertogdom, de andere tussen het Groothertogdom en de Maatschappij Prince-Henri. Die overeenkomsten vormen de eerste poging tot eenmaking van de spoornetten.

Ongelukkig traden zij nooit meer in werking, daar de Luxemburgse Kamer ze had afgewezen, omdat de nationale vertegenwoordiging in de schoot van de maatschappij geen overwicht had.

Enige tijd later wilde de Groothertogelijke wetgever nochtans wel het verpachtingscontract goedkeuren. Maar dit gebaar was zonder nut, daar de Algemene Vergadering van de Maatschappij Guillaume-Luxembourg beeerde dat het contract dus tengevolge van de eerste parlementaire stemming vervallen was.

Daaruit volgde een proces dat de Maatschappij won in 1933. De Groothertogelijke Regering ziet zich dus de beschikking over het net ontzegd.

Maar in afwachting van die beslissing was het net steeds *de facto* door Elzas-Lotharingen in bedrijf gehouden. Om aan die toestand een einde te maken ondertekende de Luxemburgse Regering in October 1925 met de Franse Regering een voorlopige *modus vivendi*, waarbij hetgeen tot dan toe in hun ogen slechts een louter feit was op rechtsgronden bekrachtigd werd.

On s'éloignait de la solution.

En 1929, les trois Gouvernements élaborèrent encore un projet prévoyant la constitution d'une Société Nationale de Gérance des Chemins de fer Guillaume-Luxembourg et Prince-Henri, mais sans parvenir à conclure. Aussi le Grand-Duché dénonça-t-il pour le 1^{er} juin 1934, le *modus vivendi* établi avec la France.

Celle-ci maintenait sa thèse juridique : considérant qu'elle a succédé à l'Allemagne dans l'exploitation du Guillaume-Luxembourg, elle affirme que nous ne pouvons tenir de droits à ce réseau que d'elle-même. Elle est disposée, conformément à son engagement de 1921, à nous céder ces droits, mais à certaines conditions. Il faut, par exemple, que la Belgique la couvre contre toute réclamation du Guillaume-Luxembourg, et parmi les obligations à assumer, il y a celle du paiement de la redevance annuelle en or.

Le Gouvernement belge ne pouvait accepter ces différentes conditions, et conformément à l'intention qu'avait manifestée son Ministre des Affaires Etrangères devant le Sénat, il réclama du Luxembourg l'exploitation provisoire prévue à l'article 24 de la Convention d'Union.

Mais le Gouvernement grand-ducal estima n'être pas à même d'y donner suite, vu qu'il était privé de la disposition du réseau Guillaume-Luxembourg, par l'arrêt qui avait donné gain de cause à cette Société.

Des recours judiciaires furent étudiés, sans que les parties pussent s'entendre ni sur la compétence de la juridiction à saisir, ni sur les données du litige.

Men verwijderde zich van de oplossing.

In 1929 werkten de drie Regeringen nog een ontwerp uit, waarin de oprichting van een Nationale Maatschappij van bewindvoering van de spoorwegen Guillaume-Luxembourg en Prince-Henri voorzien was, echter zonder tot ondertekening te geraken. Het Groot-hertogdom zegde dan ook de met Frankrijk aangegane *modus vivendi* tegen 1 Juni 1934 op.

Frankrijk bleef bij zijn juridische stelling : overwegende dat het Duitsland is opgevolgd bij de inbedrijfname van het net Guillaume-Luxembourg, bevestigt Frankrijk dat wij de rechten op dit net slechts van Frankrijk zelf kunnen houden. Het is, overeenkomstig zijn verbintenis van 1921, geneigd om ons die rechten af te staan, doch onder zekere voorwaarden : zo moet bijvoorbeeld België het dekken tegen elke vordering van het net Guillaume-Luxembourg, en onder de op te nemen verplichtingen is er die van de betaling van de jaarlijkse retributie in goud.

De Belgische Regering kon die verschillende voorwaarden niet aanvaarden en, overeenkomstig de bedoeling die haar Minister van Buitelandse Zaken voor de Senaat had uitgedrukt, eiste zij van Luxemburg de voorlopige exploitatie bedoeld in artikel 24 van de Overeenkomst van Unie.

Doch de Regering van het Groot-hertogdom oordeelde dat zij daaraan geen gevolg kon geven, vermits zij van de beschikking over het net Guillaume-Luxembourg beroofd was door het arrest dat die Maatschappij in het gelijk had gesteld.

Gerechtelijke voorzieningen werden bestudeerd, zonder dat de partijen tot overeenstemming konden geraken, noch over de bevoegdheid van het rechtscollege waarbij de zaak ahangig diende gemaakt te worden, noch over de gegevens van het geschil.

En 1940, aucune solution n'était intervenue.

Entretemps, la Direction de l'Alsace-Lorraine s'engagea à continuer à ses risques et périls l'exploitation provisoire du Guillaume-Luxembourg, au delà du 1^{er} juin 1934. C'est ce régime qui, faute d'accord entre les trois pays, fut appliqué jusqu'à la guerre.

D) Enfin, sous l'occupation, l'Administration allemande réunit les réseaux et en confia l'exploitation aux chemins de fer allemands.

A la veille de la libération, le Gouvernement luxembourgeois fit connaître aux Gouvernements belge et français, ainsi qu'aux autorités alliées de S.H.A.E.F. que, dès sa rentrée au pays, l'Administration luxembourgeoise des chemins de fer prendrait en mains l'exploitation de tout le réseau, en attendant qu'une décision interviene.

Les choses en étaient là quand les pourparlers reprirent en 1945.

* * *

II. — POSITION DE LA QUESTION APRES LA GUERRE.

L'exposé qui vient d'être fait démontre que tous les efforts avaient été tentés sur le terrain juridique sans faire avancer la solution d'un pas. Les positions s'étaient durcies : la Belgique fondait son droit sur l'article 24 du traité d'Union économique ; mais, ni la France, ni même le Luxembourg, ne l'admettaient. L'application de l'article 67 du Traité de Versailles, base du système français, était contestée par les deux partenaires. Quant au Luxembourg, il n'était pas maître des chemins de fer qu'il avait concédés et l'on comprend que leur réorganisation, impliquant des modifications aux

In 1940 was nog geen oplossing tot stand gekomen.

Ondertussen nam de directie van Elzas-Lotharingen de verplichtingen op zich op eigen gevaar de voorlopige exploitatie van het net Guillaume-Luxembourg voort te zetten, na 1 Juni 1934. Het is dat stelsel dat bij gebrek aan akkoord onder de drie landen, tot aan het begin van de oorlog werd toegepast.

D) Ten slotte, tijdens de bezetting, verenigde het Duitse Bestuur de netten en vertrouwde het de exploitatie er van toe aan de Duitse spoorwegen.

Op de vooravond van de bevrijding deelde de Luxemburgse regering aan de Belgische en Franse regering zome- de aan de geallieerde overheden van S.H.A.E.F. mede dat, bij zijn terugkeer in het land, het Luxemburgs spoorwegbestuur, de exploitatie van het ganse net zou in handen nemen in afwachting dat een beslissing kon getroffen worden.

Zo stonden de zaken wanneer de onderhandelingen in 1945 opnieuw werden opgenomen.

* * *

II. — STAND VAN HET VRAAGSTUK NA DE OORLOG.

Bovenstaande uiteenzetting bewijst dat alle inspanningen gedaan werden op rechtskundig terrein, zonder dat zij de oplossing een stap nader brachten. De stellingen waren verhard : België vestigde zijn recht op artikel 24 van het Verdrag van Economische Unie ; doch Frankrijk, noch zelfs Luxemburg, aanvaardden zulks. De toepassing van artikel 67 van het Verdrag van Versailles, basis van het Franse stelsel, werd door beide partners betwist. Wat Luxemburg betreft, het was zelfs niet meester van de spoorwegen die het in vergunning had gegeven en men begrijpt dat de wederinrichting er

droits des concessionnaires, fût de nature à créer de grosses difficultés.

C'est ce qui amena les négociateurs à changer de méthode. Le Gouvernement belge notamment voulait clore les discussions byzantines qui avaient été poursuivies avec la France, et, dans une ambiance nouvelle, en tenant compte de la volonté commune des deux pays de développer l'esprit de coopération qui les avait unis dans les épreuves, rechercher une solution non point juridique mais d'opportunité.

Pour cela, il ne fallait pas tant faire l'inventaire des droits ou prétentions, que celui des intérêts en présence. Un peu de bonne volonté ne devait pas tarder à les faire admettre par tous.

Que le vaillant peuple du Luxembourg eût un intérêt moral incontestable à obtenir une maîtrise plus grande de ses chemins de fer, cela tombe sous le sens. Qu'il lui fallût établir des conditions favorables au maintien et au développement de ses relations économiques avec ses deux voisins et réaliser le meilleur rendement de son réseau ferré, tout en comprimant le plus possible la charge qu'il représente pour lui, voilà qui ne fait pas question.

De leur côté, la France et la Belgique, au cours des années passées, avaient montré l'une et l'autre le prix qu'elles attachaient à la solution du problème. Pour quelles raisons? On pouvait sans peine en deviner quelques-unes.

Un grand pays a toujours avantage à renforcer son influence au delà de ses frontières. La Belgique, elle, partenaire du Grand-Duché dans l'Union Economique, ne pouvait être exclue du règlement satisfactoire de la ques-

van, die wijzigingen in de rechten van de concessiehouders insloot, van die aard was dat zij aanleiding zou geven tot grote moeilijkheden.

Het is daardoor dat de onderhandelaars er toe gebracht werden van methode te veranderen. De Belgische Regering inzonderheid wilde een einde maken aan de byzantijnse discussies, die met Frankrijk waren gevoerd en, in een nieuwe atmosfeer, rekening houdend met de gemeenschappelijke wil van beide landen om de geest van samenwerking die hen tijdens de beproevingen had verbonden te ontwikkelen, een nieuwe, geenzins rechtskundige doch op de opportuniteit gevestigde oplossing te zoeken.

Daartoe diende niet zozeer de inventaris opgemaakt van de rechten of aanspraken, dan wel die van de tegenover elkaar staande belangen. Een weinig goede wil zou ze vlug door allen doen aanvaarden.

Dat het dappere Luxemburgse volk er een onbetwistbaar moreel belang bij had, een groter meesterschap te bekomen over zijn spoorwegen, ligt vóór de hand. Dat het gunstige voorwaarden moest scheppen voor de instandhouding en de ontwikkeling van zijn economische betrekkingen met zijn twee buurstaten en het beste rendement van zijn spoorwegnet verwezenlijken, en tevens zoveel mogelijk de last die het voor hem voorstelde, inkrimpen, zulks kan niet betwist worden.

Van hun kant hadden Frankrijk en België in de loop van de voorbije jaren beide bewezen welke prijs zij aan de oplossing van het vraagstuk hechten. Om welke redenen? Men kon zonder moeite enkele ervan raden.

Een groot land heeft er steeds voordeel bij zijn invloed buiten zijn grenzen te versterken. België van zijn kant, dat partner is van het Groot-hertogdom in de Economische Unie, kon niet uitgesloten worden uit de

tion ferroviaire qui en est un aspect. Il fallait que le rail traduisît efficacement cette union dans l'espace.

D'autre part, pour leur trafic, les deux nations avaient avantage à régler convenablement les problèmes tarifaires. Il y allait de leurs économies respectives.

C'est dans la conciliation de ces intérêts réels que devait être trouvée la solution.

En février 1945, notre Ministre des Affaires Etrangères se rendit à Paris, où il eut avec le Ministre des Affaires Etrangères de France des entretiens sur cette question. Il fallait avant tout que nos deux pays se missent d'accord, étant donné que c'était leurs divergences de vues qui avaient empêché l'aboutissement des négociations antérieures.

L'idée de « la constitution d'une société mixte de gestion, sur une base telle que les intérêts des trois pays fussent sauvegardés », parut devoir être retenue.

Les trois Gouvernements mirent donc ce point à l'étude, et s'entendirent finalement sur des textes.

Nous verrons, en les analysant, qu'ils sont fonction des diverses exigences en présence. Il nous faudra spécialement examiner s'ils tiennent compte dans la plus grande mesure possible de l'intérêt belge.

* * *

III. — DOCUMENTS ÉCHANGÉS.

L'ensemble des documents comprend :

1^o la Convention du 17 avril 1946;

voldoende regeling van de spoorwegkwestie die er een uitzicht van vormt. De spoorweg moest in de ruimte een daadwerkelijke uiting zijn van die Unie.

Anderdeels hadden de beide volken er, voor hun vervoer, voordeel bij de tariefvraagstukken behoorlijk te regelen. Het ging er om hun onderscheiden economieën.

In de verzoening van die werkelijke belangen moest de oplossing gezocht worden.

In Februari 1945 begaf onze Minister van Buitenlandse Zaken zich naar Parijs waar hij met de Minister van Buitenlandse Zaken van Frankrijk onderhandelingen voerde over dit vraagstuk. Vóór alles moesten onze beide landen zich akkoord stellen, aangezien juist door de uiteenlopendheid van hun opvattingen, de vroegere onderhandelingen niet tot een gunstig gevolg hadden kunnen komen.

De opvatting van « de oprichting van een gemengde maatschappij van beheer op een zodanige grondslag dat de belangen van de drie landen zouden beschermd zijn », scheen te moeten onderzocht worden.

De drie Regeringen namen dus dit punt in studie en stelden zich ten slotte akkoord over de teksten.

Bij de ontleding er van zullen wij zien dat zij beïnvloed zijn door de verschillende tegenover elkaar staande eisen. Wij zullen in het bijzonder moeten onderzoeken of zij in de grootst mogelijke mate rekening houden met het Belgisch belang.

* * *

III. — UITGEWISSELDE DOCUMENTEN.

Het geheel van de documenten omvat :

1^o de Overeenkomst van 17 April 1946 ;

2^o le Protocole additionnel de la même date;

3^o l'Avenant du 26 juin 1946.

Le projet de loi soumis à vos délibérations ne porte que sur ces trois textes.

Sont annexées au projet :

4^o des lettres échangées entre plénipotentiaires le 17 avril 1946, précisant les articles 5 et 8 de la Convention.

Mais il existe d'autres pièces importantes qui n'ont pas été jointes au projet de loi. Il s'agit :

5^o des statuts de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (annexe I du présent rapport) et

6^o du cahier des charges de cette Société (annexe II);

7^o de lettres échangées entre plénipotentiaires le 17 avril 1946, relatives aux intérêts de la Société du Prince-Henri (annexes IIIa et IIIb);

8^o d'une lettre du 17 avril 1946 du Ministre luxembourgeois des Transports relative aux pensions (art. 7) (annexe IV);

9^o de lettres des plénipotentiaires des 17 avril, 20 juin et 22 juillet 1946, relatives à l'approbation des statuts et cahier des charges par les Gouvernements intéressés, ainsi qu'aux articles 7, 8, 32 des statuts et 8 du cahier des charges (annexes Va, Vb et Vc).

Ces pièces n'exigeront pas toutes de commentaires particuliers. Mais votre Commission a estimé qu'elles devaient être mises à la disposition de la Haute Assemblée. Elles sont donc annexées au présent rapport.

Les statuts dont il sera parlé, dans la mesure où leur application est susceptible de « grever l'Etat », ainsi que le cahier des charges, sont reproduits dans le texte définitif voté par

2^o het Toegevoegd Protocol van dezelfde datum ;

3^o het Bijvoegsel van 26 Juni 1946 ;

Het wetsontwerp dat aan uw be- raadslagingen is voorgelegd, loopt slechts over die drie teksten.

Zijn bij het ontwerp gevoegd :

4^o brieven gewisseld tussen de gevolmachtigden op 17 April 1946, waar- bij de artikelen 5 en 8 van de Over- eenkomst nader omschreven worden.

Doch er bestaan nog andere belang- rijke stukken die niet bij het wetsont- werp gevoegd zijn. Vermelden wij :

5^o de Statuten van de Nationale Maatschappij van Luxemburgse Spoorwegen (bijlage I van dit verslag) en

6^o de concessievoorwaarden van die Maatschappij (bijlage II);

7^o brieven gewisseld tussen de ge- volmachtigden op 17 April 1946, be- treffende de belangen van de « Société du Prince-Henri » (bijlagen IIIa en IIIb) ;

8^o een brief van 17 April 1946 van de Luxemburgse Minister van Ver- voer betreffende de pensioenen (art. 7) (bijlage IV) ;

9^o brieven van de gevolmachtigden van 17 April, 20 Juni en 22 Juli 1946, betrekking hebbende op de goedkeu- ring der statuten en het lastenkohier van de betrokken Regeringen en op de artikelen 7, 8 en 32 der statuten en 8 van de concessievoorwaarden (bijla- gen Va, Vb en Vc).

Die stukken zullen niet alle een bijzondere commentaar vergen. Doch uw Commissie heeft geoordeeld dat zij ter beschikking van de Hoge Ver- gadering moesten gesteld worden. Zij werden dus bij dit verslag gevoegd.

De statuten waarover er zal gespro- ken worden, in de mate waarin de toepassing er van « de Staat kan be- zwaren », kan zomede de concessievoor- waarden zijn overgenomen in de defi-

la Chambre luxembourgeoise qui, en vertu de la convention, devait les approuver, et qui fut accepté par les Gouvernements belge et français. Ils ne sont évidemment pas soumis à notre ratification.

* * *

IV. — ANALYSE DE LA CONVENTION. — SON INTÉRÊT.

Le Préambule mérite attention. Il exprime brièvement les buts des signataires :

1^o contribuer en commun à l'*exploitation* des Chemins de fer luxembourgeois ;

2^o assurer au trafic à destination ou en provenance du Grand-Duché *et de ses au-delà son cours naturel* ;

3^o faciliter l'application du *Traité d'Union Economique* Belgo-Luxembourgeois ;

4^o éviter les détournements du trafic au détriment du Luxembourg.

Arrêtons-nous un instant au second, qui intéresse spécialement notre pays. C'est dans le cadre de l'Union Economique qu'il faut apprécier la Convention. Le règlement de la question ferroviaire en est, en effet, un élément important. Il faut convenir que l'exploitation du réseau luxembourgeois par un organisme étranger à nos deux pays n'eût guère été compatible avec cette Union.

La Convention elle-même, très succincte, réalise ces buts de la façon que voici :

1^o Constitution d'une société (art. 1 à 3) ;

nitieve tekst goedgekeurd door de Luxemburgse Kamer die ze, op grond van de Overeenkomst, moest goedkeuren en die aangenomen werd door de Belgische en de Franse Regering. Zij worden vanzelfsprekend niet aan onze bekrachtiging onderworpen.

* * *

IV. — ONTLEDING VAN DE OVEREENKOMST. — BELANGER VAN

De *inleiding* verdient de aandacht. Zij drukt beknopt de doeleinden van de ondertekende partijen uit ;

1^o gemeenschappelijk tot de *exploitatie* van de Luxemburgse spoorwegen bij te dragen ;

2^o het verkeer met bestemming naar of komend uit het Groothertogdom en *het verkeer naar of uit de verdere gebieden zijn natuurlijke loop* te verzekeren ;

3^o de toepassing van het *Verdrag van Belgisch-Luxemburgse Economische Unie* te vergemakkelijken ;

4^o de verkeersafleidingen ten nadele van Luxemburg te vermijden.

Blijven wij een ogenblik staan bij het 2^o, dat in het bijzonder belang heeft voor ons land. Het is in het kader van de Economische Unie dat de Overeenkomst moet beoordeeld worden. De regeling van de spoorwegkwestie is daarvan immers een belangrijk bestanddeel. Men moet toegeven dat de exploitatie van het Luxemburgs net door een organisme vreemd aan onze beide landen, om zo te zeggen onverenigbaar zou geweest zijn met die Unie.

De Overeenkomst zelf, die zeer beknopt is, verwezenlijkt die doeleinden op de wijze zoals hierna is aangegeven :

1^o oprichting van een maatschappij (art. 1 tot 3) ;

2^o Réglementation adéquate du trafic (art. 4 et 5);

3^o Modalités d'application, etc. (art. 6 à 13).

Reprenons chacun de ces points :

1^o Constitution d'une Société :

« En vue d'assurer la gestion de l'ensemble des chemins de fer luxembourgeois », l'article 1^{er} prévoit la constitution d'une Société de droit luxembourgeois, dont le capital sera souscrit par les trois pays, à raison de 24,5 % pour la Belgique, 24,5 % pour la France et 51 % pour le Luxembourg.

Ce dernier y détiendra donc la majorité. Ceci, comme aussi le caractère luxembourgeois de l'organisme, est de nature à satisfaire les aspirations très naturelles des Grands-Ducaux, qui désirent être maîtres de leur réseau ferré, élément essentiel de l'économie nationale.

N'oublions pas que la question ferroviaire y est d'une importance considérable pour l'industrie métallurgique, mais aussi au point de vue spécialement social, car les chemins de fer y font vivre quelque 10.000 familles, c'est-à-dire un dixième de la population. (Déclaration de M. Hentgen à la Chambre luxembourgeoise. C. R. 1946-1947, p. 418.)

Quant à la participation belge, elle n'est donc que d'un quart à peu près et elle est égale à celle de la France.

La première réaction est évidemment de penser que cet article implique un recul de nos positions, par rapport à 1921. A ce moment, nous devions avoir la prépondérance ou la partager avec le Grand-Duché. Sans doute ! Mais si nous avons bien obtenu l'ac-

2^o Aangepaste reglementering van het vervoer (art. 4 en 5) ;

3^o Modaliteiten van toepassing, enz. (art. 6 tot 13).

Hervatten wij elk van die punten :

1^o Oprichting van een Maatschappij :

« Ten einde het beheer van het geheel van de Luxemburgse spoorwegen te verzekeren », voorziet het eerste artikel de oprichting van een maatschappij volgens Luxemburgs recht, op welker kapitaal zal ingeschreven worden door de drie landen, naar rata van 24,5 % voor België, 24,5 % voor Frankrijk en 51 % voor Luxemburg.

Laatstgenoemd land zal er dus de meerderheid in hebben. Dit, zoals ook het Luxemburgs karakter van het organisme, is van die aard dat het voldoening zal geven aan de zeer natuurlijke verzuchtingen van de inwoners van het Groothertogdom, die verlangen meester te zijn van hun spoorwegnet, essentieel bestanddeel van de nationale economie.

Laten wij niet vergeten dat het spoorwegvraagstuk er een aanzienlijk belang heeft voor de metaalbewerkende nijverheid, doch eveneens uit sociaal oogpunt zelf, want de spoorwegen verschaffen er bestaansmogelijkheid aan ongeveer 10.000 gezinnen, dit wil zeggen één tiende van de bevolking. (Verklaring van de h. Hentgen, in de Luxemburgse Kamer, B.V.C.R., 1946-1947, blz. 418).

Wat het Belgisch aandeel betreft, dit bedraagt dus slechts ongeveer een vierde en is gelijk aan dat van Frankrijk.

De eerste reactie is vanzelfsprekend te denken dat dit artikel een achteruitgang van onze stellingen tegenover 1921 insluit. Op dit ogenblik moesten wij de overhand hebben of de overhand delen met het Groothertogdom. Zonder twijfel ! Doch nadat wij het

cord de ce pays, il nous restait à vaincre la résistance française. Et vingt ans de négociations n'y avaient pas suffi. La France mettait à l'abandon de ses prétentions des conditions sur lesquelles l'accord ne put se faire. Et lorsque nous parlions de la Cour de Justice internationale pour nous départager, elle en contestait la compétence !

D'autre part, les négociateurs de 1921 apprécieraient-ils les données du problème aujourd'hui comme hier ? L'exploitation d'un réseau ferré est, du point de vue financier, devenue chose délicate. Il y a la concurrence de la route, il y a les frais d'exploitation qui ont fortement augmenté, au point de dépasser souvent les recettes, ce qui est le cas en l'espèce.

Il semble donc qu'une position, qui n'est pas prépondérante et qui est à ce point de vue identique à celle de la France, rende raison des exigences et des possibilités que nous avons évoquées.

Il eût sans doute été préférable d'obtenir une participation qui, sans atteindre celle du Luxembourg et sans entraîner par contre pour nous des charges excessives, eût dépassé celle de la France. Peut-on faire grief aux négociateurs de n'y être pas arrivés ? Notre grande voisine du Sud considère certainement qu'elle a fait des concessions. Il nous est loisible de les juger insuffisantes, mais n'oublions pas qu'il s'agit ici d'une convention, ce qui implique normalement une conciliation d'intérêts.

Enfin, à l'objection tirée du fait que, ne détenant pas la majorité au sein de la Société, nous risquerions de nous y voir imposer des mesures que nous n'admettrions pas, il y a lieu de répliquer que nos intérêts sont garan-

akkoord van dit land bekomen hebben, bleef er ons nog de Franse weerstand te overwinnen. En twintig jaar onderhandelingen waren daartoe niet voldoende geweest. Frankrijk stelde voor het opgeven van zijn eisen, voorwaarden waarover geen akkoord tot stand kon komen. En wanneer wij spraken over het Internationaal Gerechtshof om oordeel te vellen over ons geschil, dan betwistte het de bevoegdheid er van !

Zouden anderdeels de onderhandelaars van 1921 de gegevens van het vraagstuk heden nog beoordelen lijk gisteren ? De exploitatie van een spoorweg is, uit financieel oogpunt, een kiese zaak geworden. Daar is de mededinging van het wegvervoer, daar zijn de bedrijfskosten die sterk toegenomen zijn, bij zoverre dat zij soms de ontvangsten overtreffen zoals het hier het geval is. •

Het schijnt dus dat een stelling die niet overwegend is en die op dit punt gelijk is met die van Frankrijk, tegemoet komt aan de eisen en de mogelijkheden waarop wij hierboven gedoeld hebben.

Het ware zonder twijfel verkieslijk geweest een aandeel te bekomen dat, zonder gelijk te zijn aan dit van Luxemburg, en zonder daartegenover voor ons overdreven lasten met zich te brengen, groter zou geweest zijn dan dit van Frankrijk. Kan men het aan de onderhandelaars ten kwade duiden dat zij daartoe niet geraakt zijn ? Onze grote Zuiderbuur is voorzeker van mening dat hij toegevingen gedaan heeft. Het staat ons vrij die als onvoldoende te beoordelen, doch laten wij niet vergeten dat het hier gaat om een overeenkomst, hetgeen normaal een verzoening van belangen insluit.

Op de opwerping ten slotte die gehaald wordt uit het feit dat, vermits wij de meerderheid in de schoot van de maatschappij niet bezitten, wij zouden gevaar lopen er ons maatregelen te zien opleggen die wij niet zouden

tis par la nécessité d'obtenir l'accord unanime des trois participants sur toute une série de points importants, notamment en cas de : liquidation de la société ou création d'une société nouvelle (art. 2 de la Convention), rédaction des statuts (art. 3 de la Convention), dissolution anticipée (art. 5 des statuts), modification du capital social (art. 6 des statuts), participation dans les annuités revenant aux sociétés concessionnaires (art. 33 des statuts), fixation des conditions de remboursement des avances pour couverture du déficit 1945-1946 (art. 33 des statuts), modifications aux statuts (art. 36 de ceux-ci).

Le cahier des charges, en son article 1^{er}, oblige d'autre part la société à pratiquer une stricte égalité de traitement de tous les intérêts du Grand-Duché, de la Belgique et de la France.

Dernière observation sur l'article 1^{er} de la Convention : il en résulte que les réseaux luxembourgeois sont unifiés; la société est constituée pour assurer la gestion de l'ensemble des chemins de fer établis sur le territoire.

Les articles 2 et 3 de la Convention fixent la durée de la société (99 ans à compter du 1^{er} juin 1945) et prévoient notamment la rédaction concertée de ses statuts, à laquelle il a été effectivement procédé. Ceux-ci confèrent à la société le droit d'exploiter toutes les lignes (art. 7).

Notons qu'en vertu de ces derniers (art. 13 et 26), la Belgique nommera cinq administrateurs (contre onze Luxembourgeois et cinq Français) et un commissaire (contre trois Luxembourgeois et un Français).

aanvaarden, dient er geantwoord dat onze belangen gewaarborgd zijn door de noodzakelijkheid het eenparig akkoord van de drie deelnemers te bekomen over een hele reeks belangrijke punten, inzonderheid in geval van : liquidatie van de maatschappij of oprichting van een nieuwe maatschappij (art. 2 van de Overeenkomst), opmaken van statuten (art. 3 van de Overeenkomst), vervroegde ontbinding (art. 5 van de statuten), wijziging van het maatschappelijk kapitaal (art. 5 van de statuten), bijdrage in de annuïteiten die aan de concessiehoudende maatschappijen toekomen (art. 33 van de statuten), vaststelling van de voorwaarden van terugbetaling der voorschotten tot dekking van het tekort 1945-1946 (art. 33 der statuten), wijziging van de statuten (art. 36 daarvan).

Het lastenkohier verplicht anderdeels in artikel 1 de maatschappij er toe, een strenge gelijkheid van behandeling toe te passen voor al de belangen van het Groothertogdom, van België en van Frankrijk.

Laatste opmerking bij artikel 1 van de Overeenkomst : hieruit blijkt dat de Luxemburgse netten geünificeerd zijn ; de maatschappij is opgericht om het beheer te verzekeren van het geheel van de spoorwegen die op het grondgebied aangelegd zijn.

De *artikelen 2 en 3* van de Overeenkomst bepalen de duur van de Maatschappij (99 jaar, te rekenen van 1 Juni 1945) en voorzien inzonderheid het opmaken na onderling overleg, der statuten er van, waartoe er daadwerkelijk werd overgegaan. Deze laatste staan aan de maatschappij het recht toe al de lijnen in bedrijf te nemen (art. 7).

Laten wij aanstippen dat, krachtens deze laatste (art. 13 en 26) België 5 beheerders (tegenover 11 Luxemburgse en 5 Franse) en 1 commissaris tegenover 3 Luxemburgse en 1 Franse zal benoemen.

Elle exercera de même les droits de remplacement et de révocation de ces représentants.

2^o Réglementation adéquate du trafic.

L'article 4 pose le principe essentiel que l'intercalation du réseau luxembourgeois, entre le réseau belge et le français, ne peut être l'occasion d'un détournement de trafic au détriment d'aucun des trois pays.

Il proscriit donc les mesures artificielles, comme la manipulation des tarifs, par exemple, de nature à désavantager l'un des co-contractants.

Les parties veulent assurer au trafic son cours naturel, de manière à sauvegarder la clientèle de chacun des réseaux. Il y avait intérêt à régler ce point. On sait que parfois on a considéré que les chemins de fer étaient faits pour corriger la géographie.

La disposition favorise évidemment surtout le Luxembourg. Aussi bien, après avoir énoncé le principe général, l'article en précise-t-il, en son alinéa 2, l'application au réseau grand-ducal.

Mais cette garantie, donnée au cours naturel des convois, est intéressante pour nous, qui sommes partisans de la liberté des échanges, qui avons des ports, et dont deux grandes lignes pénètrent dans le Grand-Duché, pour se réunir à partir de la capitale et se diriger vers la France et la Suisse.

Enfin, le Protocole additionnel fournit quelques précisions sur l'article 4, dont l'une concerne exclusivement la France et le Luxembourg, et l'autre garantit aux établissements belges et français raccordés au réseau luxembourgeois un traitement égal à celui des établissements similaires luxembourgeois.

L'article 5 prévoit la prolongation des tarifs dégressifs belges sur les

Het zal eveneens de rechten van vervanging en van afzetting van die vertegenwoordigers uitoefenen.

2^o Aangepaste reglementering van het verkeer.

Artikel 4 stelt als hoofdbeginsel dat de inschakeling van het Luxemburgs net, tussen het Belgische net en het Franse net, geen aanleiding mag geven tot omleiding van het verkeer ten nadele van een der drie landen.

Het verbiedt dus de kunstmatige maatregelen, als de bewerking van de tarieven, bij voorbeeld, die van aard zijn om een der medecontractanten te benadelen.

De partijen willen het verkeer zijn normaal verloop verzekeren, derwijze dat de cliëntele van elk der netten gevrijwaard zij. Het was wel van belang dit punt te regelen. Men weet dat soms de gedachte bestaan heeft dat de spoorwegen er waren om de aardrijkskunde te verbeteren.

De bepaling begunstigt vanzelfsprekend vooral Luxemburg. Na het hoofdbeginsel er van geformuleerd te hebben, omschrijft het artikel in zijn tweede alinea dan ook de toepassing er van op het Groothertogelijk net.

Maar die aan de natuurlijke loop van de convooien gegeven waarborg is van belang voor ons, die voorstanders zijn van de vrije ruilhandel, die havens bezitten en van wie twee grote lijnen het Groothertogdom binnendringen om in de hoofdstad samen te lopen en zich naar Frankrijk en Zwitserland te richten.

Ten slotte verstrekt het toegevoegde Protocol enkele verduidelijkingen over artikel 4, waaronder er een uitsluitend Frankrijk en Luxemburg betreft, en het andere aan de op het Luxemburgs net aangesloten Belgische en Franse inrichtingen een gelijke behandeling waarborgt, als die van de gelijkaardige Luxemburgse inrichtingen.

Artikel 5 voorziet de voortzetting van de geleidelijk afnemende Belgische

chemins de fer luxembourgeois, pour les transports en transit empruntant les réseaux belge, français et luxembourgeois.

Qu'est-ce à dire ?

Les chemins de fer appliquent en général au transport de marchandises des tarifs dégressifs : plus le trajet est long et plus le prix au kilomètre diminue-t-il. Mais cette règle ne vaut qu'à l'intérieur de chaque réseau. Par conséquent, au passage d'une frontière, le prix unitaire remonte au maximum, pour décroître ensuite de nouveau. C'est ce qu'en langage ferroviaire on nomme un rebondissement de tarif.

Il s'ensuit qu'une marchandise acheminée d'Anvers vers Metz, par exemple, risquerait de se voir appliquer deux rebondissements de tarifs qui grèveraient lourdement son transport.

Grâce à la disposition qui vient d'être citée, la dite marchandise se verra appliquer le tarif dégressif belge depuis Anvers jusqu'à la frontière franco-luxembourgeoise. Elle évitera donc un rebondissement de tarif à la frontière belgo-luxembourgeoise et continuera à bénéficier de la dégression du tarif belge sur tout le parcours grand-ducal, comme si celui-ci était incorporé au réseau belge.

L'article s'applique de même à un transport effectué en sens inverse.

Il exige donc la réalisation de deux conditions :

1^o il faut qu'il s'agisse d'un transit ;

2^o le transport doit emprunter les trois réseaux.

Par conséquent, l'article ne s'applique pas :

1^o aux marchandises transitées, en provenance ou à destination de l'Allemagne. Pour celles-ci, le Protocole additionnel prévoit des accords bipar-

tarieven op de Luxemburgse spoorwegen voor het transitovervoer over de Belgische, Franse en Luxemburgse netten.

Wat wil dat betekenen ?

De spoorwegen passen over het algemeen op het vervoer van goederen geleidelijk afnemende tarieven toe. Hoe langer de rit, hoe lager de prijs per kilometer. Dit geldt evenwel slechts binnen elk net. Bijgevolg stijgt de eenheidsprijs opnieuw tot het maximum bij het overschrijden van een landsgrens, om vervolgens opnieuw te dalen. Dit is wat men in spoorwegtaal een terugspringend tarief noemt.

Daaruit volgt dat een uit Antwerpen naar Metz doorgestuurde koopwaar, bij voorbeeld, gevaar zou lopen zich twee terugspringende tarieven te zien toepassen, waardoor het vervoer er van zwaar zou gedrukt worden.

Dank zij de zoeven aangehaalde bepaling zal op gezegde koopwaar het Belgisch afnemend tarief toegepast worden van Antwerpen af tot de Frans-Luxemburgse grens. Zij zal dus een terugspringend tarief aan de Belgisch-Luxemburgse grens vermijden en verder het afnemend Belgisch tarief genieten op de ganse Groothertogelijke rit, alsof deze in het Belgisch net was opgenomen.

Het artikel is eveneens van toepassing op een in omgekeerde richting verricht vervoer.

Het vereist dus de vervulling van twee voorwaarden :

1^o Het moet om transitovervoer gaan ;

2^o Het vervoer moet over de drie netten geschieden.

Bijgevolg is het artikel niet van toepassing :

1^o op getransiteerde koopwaren herkomstig uit of bestemd voor Duitsland. Hiervoor voorziet het toegevoegd Protocol tweeledige overeenkomsten Bel-

tites Belgique-Luxembourg et France-Luxembourg. Ce cas, ne visant les intéressés que deux à deux, devait être réglé séparément;

2^o l'article ne s'applique pas non plus aux marchandises en provenance ou à destination du Grand-Duché.

Les industriels luxembourgeois auraient sans doute eu intérêt à l'application de l'article aux transports qui n'emprunteraient que nos deux réseaux; mais l'incidence de cette mesure sur les chemins de fer grands-ducaux eût été assez fâcheuse.

Le prolongement des tarifs dégressifs belges réalise en somme l'Union Economique dans le domaine ferroviaire et lui donne et, par conséquent, nous donne, des garanties quant à notre commerce international.

Pour les importateurs et les exportateurs des régions limitrophes du Grand-Duché jusqu'en Suisse, la question des prix de transport de l'usine à Anvers ou de cette ville au lieu de consommation, sera toujours déterminante dans le choix du port d'embarquement ou de débarquement. L'application de nos tarifs dégressifs sur le réseau luxembourgeois représente donc pour eux une économie et favorise en même temps l'intérêt général belge, en faisant notamment travailler nos chemins de fer et nos ports.

De plus, la simplification des calculs du prix des transports dûe à l'abandon des tarifs spéciaux luxembourgeois ne peut qu'être la bienvenue chez tous ceux qui empruntent nos lignes.

Remarquons qu'en vertu de correspondances échangées entre les plénipotentiaires le 17 avril 1946, l'article 5 pourrait être modifié par avenant, si la situation actuelle des chan-

gië-Luxemburg en Frankrijk-Luxemburg. Daar dit geval de betrokkenen slechts twee aan twee bedoeld, moest het afzonderlijk geregeld worden;

2^o het artikel is ook niet van toepassing op de koopwaren herkomstig uit of bestemd voor het Groothertogdom.

De Luxemburgse industriëlen zouden ongetwijfeld belang gehad hebben bij de toepassing van het artikel op het vervoer dat slechts van onze twee netten zou gebruik maken; doch de weerslag van die maatregel op de spoorwegen van het Groothertogdom zou vrij betreurenswaardig geweest zijn.

De verlenging van de Belgische, geleidelijk afnemende tarieven is ten slotte een verwezenlijking van de Economische Unie op het gebied van de spoorweg en geeft daaraan, en geeft bijgevolg aan ons, waarborgen in verband met onze internationale handel.

Voor de importeurs en de exporteurs van de grensstreken van het Groothertogdom tot in Zwitserland, zal de vraag van de vervoerprijzen van de fabriek tot Antwerpen, of van die stad tot de plaats van verbruik, steeds bepalend zijn bij de keuze van de haven waar gelost of geladen wordt. De toepassing van onze geleidelijk afnemende tarieven op het Luxemburgse net vertegenwoordigt dus voor hen een besparing, en bevordert tevens het algemeen Belgisch belang, inzonderheid door werk te verschaffen aan onze spoorwegen en onze havens.

Bovendien kan de vereenvoudiging van de berekening der vervoerprijzen, wegens het afzien van de bijzonder Luxemburgse tarieven, slechts welgekomen zijn bij allen die gebruik maken van onze lijnen.

Opgemerkt zij dat, op grond van de briefwisseling tussen de gevolmachtigden op 17 April 1946 gevoerd, artikel 5, bij een bijvoegsel kunnen gewijzigd worden, indien de huidige toestand

ges et des tarifs ferroviaires venait à subir une transformation profonde. A défaut d'accord, c'est l'Office Central des Transports Internationaux qui trancherait.

Cet article 5 appelle encore une observation. En cas d'application des tarifs dégressifs, le partage des recettes entre la Société Nationale des Chemins de Fer Belges et les Chemins de Fer Luxembourgeois s'effectue au prorata de la distance parcourue dans chacun des pays. C'est équitable. Mais il en résulte que la Société Nationale des Chemins de fer Belges encaisse, pour les mêmes transports sur son territoire, des redevances moins élevées que celles qui lui revenaient avant l'instauration de ce régime. (Il faut savoir que l'article 5 est, dès à présent, en vigueur).

Cependant, on peut répliquer qu'en compensation, il est susceptible d'intensifier son trafic.

Voilà l'essentiel de la Convention. La suite est d'importance mineure. Nous avons groupé ces articles sous la rubrique :

3^o Modalités d'exécution.

L'article 6 prévoit les mesures propres à assurer un transit rapide.

L'article 7 attribue le caractère international aux gares communes. Le protocole additionnel les énumère (une luxembourgeoise, deux françaises, une belge) et renvoie à des accords à conclure à leur sujet. Sa finale ne nous concerne pas.

L'article 8 subroge le Gouvernement grand-ducal dans les droits et obligations de la Belgique, de la France et des anciens exploitants des deux réseaux luxembourgeois. L'avenant du 26 juin 1946, dont c'est d'ailleurs le seul objet, précise simplement que ces

van de wissel en van de spoorwegtarieven een diepgaande wijziging kwam te ondergaan. In geval geen akkoord kon tot stand komen, zou het « Office Central des Transports Internationaux » uitspraak doen.

Dit artikel 5 vergt nog een opmerking. Ingeval de geleidelijk afnemende tarieven toegepast worden, geschiedt de verdeling van de ontvangsten tussen de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en de Luxemburgse spoorwegen naar rata van de in elk land afgelegde afstand. Dit is billijk. Doch hieruit vloeit voort dat de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen voor hetzelfde vervoer op haar grondgebied, retributiën int die minder hoog zijn dan diegene die haar toekwamen voordat dit stelsel werd ingevoerd. (Men moet weten dat artikel 5 reeds thans van kracht is).

Men kan hierop evenwel antwoorden dat, als vergoeding hiervoor, België de mogelijkheid heeft zijn vervoer op te drijven.

Dit zijn de essentiële bepalingen van de Overeenkomst. Wat volgt is van minder belang. Wij hebben die artikelen gegroepeerd onder de rubriek :

3^o Modaliteiten van uitvoering.

Artikel 6 bepaalt de maatregelen die geschikt zijn om een snel transitoverkeer te verzekeren.

Artikel 7 verleent het internationaal karakter aan de gemeenschappelijke stations. Het toegevoegd protocol somt ze op (een Luxemburgse, twee Franse, een Belgische) en verwijst naar de akkoorden die in verband daarmee moeten gesloten worden. De slotzin er van heeft geen betrekking op ons.

Artikel 8 stelt de Groothertogelijke regering in al de rechten en verplichtingen van België, van Frankrijk en van de vroegere exploitanten van de twee Luxemburgse netten. Het bijvoegsel van 26 Juni 1946, waarvan dit trouwens het enig onderwerp is,

anciens exploitants sont, pour le Guillaume-Luxembourg, l'ex-Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine et la Société Nationale des Chemins de Fer Français, ce qui exclut les exploitants antérieurs allemands.

Notons que cette subrogation qui porte non seulement sur les droits mais aussi sur les obligations et pourrait donc éventuellement constituer une charge, concerne l'Etat grand-ducal et non la Société.

D'autre part, en vertu du protocole additionnel, cette subrogation n'est pas applicable à l'usage de la gare d'Athus, de la section de ligne Athus-Frontière et de wagons belges, usage qui avait été concédé gratuitement à la Société du Prince-Henri. Il appartiendra donc aux Chemins de Fer Luxembourgeois de s'entendre à cet égard avec la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

L'article 9 rappelle que le compte Société Nationale des Chemins de Fer Français - Gouvernement luxembourgeois, a été précédemment réglé.

Des documents parlementaires luxembourgeois (n° 46-3, session ordinaire de 1946-1947, p. 14), il peut être déduit que ce compte (approvisionnement, outillage et dommages de guerre) solde en faveur de la Société Nationale des Chemins de Fer Français par 93 millions. Cette créance sera affectée à due concurrence à la libération de la participation de la France. Le Grand-Duché la réglera directement.

L'article 10 a pour but de permettre au Gouvernement grand-ducal de faire respecter par la nouvelle société les principes de la Convention.

L'article 11 tend à éviter que des charges anormales ne soient imposées à la société et, par contre-coup, à la

omschrijft eenvoudig nader dat die vroegere exploitanten zijn, voor het net Guillaume-Luxembourg, het vroegere bestuur van de « Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine » en de « Société Nationale des Chemins de Fer Français » hetgeen de vroegere Duitse exploitanten uitsluit.

Vermelden wij dat deze indeplaatsstelling, die niet alleen slaat op de rechten, doch eveneens op de verplichtingen, en dus eventueel een last zou kunnen uitmaken, betrekking heeft op de Groothertogelijke Staat en niet op de Maatschappij.

Anderdeels is, krachtens het toegevoegd protocol, die indeplaatsstelling niet van toepassing op het gebruik van het station van Athus, van de lijnsectie Athus-Grens, en van Belgische wagens, gebruik dat kosteloos was geconcedeerd aan de « Société du Prince-Henri ». Het zal dus nodig zijn dat de Luxemburgse spoorwegen in dit verband tot een overeenkomst komen met de N.M.B.S.

Artikel 9 brengt in herinnering dat de rekening « Société Nationale des Chemins de Fer Français » — Luxemburgse regering, vroeger geregeld is geworden.

Uit de gedrukte stukken van het Luxemburgs Parlement (n° 46-3, Gewone zitting 1946-1947, blz. 14) kan worden afgeleid dat die rekeningen (bevoorradingen, bewerktuiging en oorlogsschade) ten gunste van de S.N.C.F. sluit met 93 miljoen. Die schuldvordering zal tot het verschuldigd bedrag gebruikt worden tot inlossing van het aandeel van Frankrijk. Het Groot-hertogdom zal ze rechtstreeks vereffenen.

Artikel 10 heeft tot doel de Groot-hertogelijke Regering in de mogelijkheid te stellen de principes van de Overeenkomst door de nieuwe maatschappij te doen eerbiedigen.

Artikel 11 strekt er toe te vermijden dat, door de Luxemburgse Regering, abnormale lasten zouden opgelegd wor-

Belgique et à la France, par le Gouvernement luxembourgeois.

Une lettre du Ministre des Transports luxembourgeois (annexe IV) précise que les conséquences pécuniaires, résultant de toute modification du régime actuel des pensions, incombe au Gouvernement grand-ducal.

En vertu de l'article 12, les litiges seront soumis à la Cour de Justice internationale.

La Convention, dit enfin l'article 13, entrera en vigueur le jour du dépôt des ratifications.

Au total, l'intérêt économique de la Belgique paraît servi par cet ensemble de dispositions.

Il est pourtant un point qui doit encore retenir notre attention, c'est l'aspect financier de la question. Nous y consacrerons un chapitre spécial.

* * *

V. — CHARGES FINANCIERES POUR LA BELGIQUE.

A cet égard, la Convention est assez muette. Pour nous éclairer, il nous faut recourir aux statuts de la Société approuvés par notre Gouvernement, à la correspondance des plénipotentiaires et aux documents comptables émanant du Comité qui gère le réseau, en attendant la naissance effective de l'être social.

Que faut-il en conclure ?

A) 1^o La Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois est une société de capitaux: Les participants ne sont donc tenus — l'article 12 des statuts le rappelle d'ailleurs expressément — que jusqu'à concurrence de leur souscription au capital social.

den aan de Maatschappij, en indirect aan België en aan Frankrijk.

In een schrijven van de Luxemburgse Minister van Vervoer (bijlage IV) wordt nader omschreven dat de geldelijke gevolgen voortvloeiende uit elke wijziging van het huidig pensioenstelsel, ten laste vallen van de Groot-hertogelijke Regering.

Op grond van artikel 12 zullen alle betwistingen voorgelegd worden aan het Internationaal Gerechtshof.

De Overeenkomst, zegt ten slotte artikel 13, zal op de dag van de nederlegging der bekrachtigen in werking treden.

Over het geheel genomen schijnt het economisch belang van België gediend te zijn door die bepalingen in hun geheel.

Er is evenwel een punt dat nog onze aandacht moet gaande houden, nl. het financieel uitzicht van de zaak. Wij zullen daaraan een bijzonder hoofdstuk wijden.

* * *

V. — FINANCIËLE LASTEN VOOR BELGIË.

In dit verband zegt de Overeenkomst vrij weinig. Om ons voor te lichten moeten wij beroep doen op de statuten van de Maatschappij die door onze Regering goedgekeurd zijn, op de briefwisseling der gevolmachtigden en op de boekhoudkundige bescheiden uitgaande van het Comité dat het net beheert, in afwachting dat de rechtspersoon werkelijk tot stand komt.

Wat hieruit te besluiten ?

A) 1^o De Nationale Maatschappij van Luxemburgse Spoorwegen is een kapitaalmaatschappij. De deelnemers zijn dus slechts — artikel 12 der statuten herinnerd hieraan trouwens uitdrukkelijk — gehouden tot het beloop van hun inschrijving in het maatschappelijk kapitaal.

Ce *capital* est fixé à 800 millions de francs (art. 6). La part belge est de 196 millions de francs.

Voilà donc théoriquement la limite de notre responsabilité.

Ajoutons que la moitié du capital sera libérée lors de la constitution, l'autre moitié ne pouvant être appelée qu'après deux ans au moins.

L'article 8 précise enfin que les trois apports sont effectués en espèces.

Cependant, les comptes établis par le Ministre Luxembourgeois des Transports prévoient l'imputation sur le premier versement à faire par le Grand-Duché, de la valeur d'approvisionnements, d'outillage, de locomotives, etc. pour une somme de 159 millions (document 46-3, session ordinaire de 1946-1947, p. 14).

2° Mais le capital de 800 millions sera-t-il suffisant ?

Etant donné le caractère spécial de l'entreprise, n'y aura-t-il pas lieu éventuellement, dans un avenir plus ou moins rapproché, à intervention supplémentaire ?

La Chambre luxembourgeoise, mue par le même souci, d'ordre budgétaire, s'est posé la question.

Le rapporteur de la Section centrale (Document n° 46-2, session ordinaire de 1946-1947, p. 4), sans se prononcer de façon certaine, avance le chiffre de 927 millions, comme capital supplémentaire nécessaire à l'acquisition d'un parc de matériel roulant qui soit normal.

Le capital en serait donc plus que doublé.

Le Ministre des Transports a répondu que sans être optimiste, il ne pouvait partager ce pessimisme (C.R. 1946-1947, col. 444) : « Si le Gouvernement et les élus du pays, a-t-il dit, ont la volonté et le courage de faire une

Dit *kapitaal* is vastgesteld op 800 miljoen frank (art. 6). Het Belgisch aandeel bedraagt 196 miljoen fra k.

Dit is dus theoretisch de grens van onze verantwoordelijkheid.

Voegen wij hierbij dat de helft van het kapitaal zal gestort worden bij de oprichting, terwijl de andere helft slechts kan opgeroepen worden na minstens twee jaar.

Artikel 8 omschrijft ten slotte dat de drie inbrengsten in specie gedaan worden.

Evenwel voorzien de door de Luxemburgse Minister van Vervoer opgestelde rekeningen de uittrekking, op de eerste door het Groothertogdom te verrichten storting, van de waarde van bevoorradingen, bewerktuiging, locomotieven, enz. voor een som van 159 miljoen (Gedr. St. 46-3, gewone zitting 1946-1947, blz. 14).

2° Doch zal het kapitaal van 800 miljoen voldoende zijn ?

Zal er, gelet op de bijzondere aard van de onderneming, eventueel in een min of meer nabije toekomst geen aanleiding bestaan tot een aanvullende bijdrage ?

Gedreven door diezelfde bezorgdheid van budgetaire aard heeft de Luxemburgse Kamer zich die vraag gesteld.

De verslaggever van de Centrale Afdeling (Gedr. St. n° 46-2, gewone zitting 1946-1947, blz. 4), stelt, zonder zich op een bepaalde wijze uit te spreken, het cijfer van 927 miljoen voorop als aanvullend kapitaal nodig voor de verkrijging van een park van rollend materieel dat normaal zou zijn.

Het kapitaal zou daardoor dus meer dan verdubbeld worden.

De Minister van Vervoer heeft geantwoord dat hij, zonder optimist te zijn, dit pessimisme niet kon delen (C. R. 1946-1947, kol. 444) : « Indien de Regering en de gekozenen van het land », zegde hij, « de wil en de moed

politique saine et raisonnable, c'est-à-dire de mettre le budget de l'Etat et des services publics en équilibre, la confiance renaîtra et le Gouvernement pourra placer dans le pays des emprunts qui lui procureront les fonds nécessaires à la reconstruction des régions dévastées et à la remise en parfait état de notre réseau ferroviaire. »

Les fonds ne doivent, en effet, pas obligatoirement provenir d'une augmentation du capital. L'emprunt peut y pourvoir. Dans ce cas, l'article 30 prévoit la garantie du Gouvernement luxembourgeois, si celui-ci est d'accord sur l'émission.

De toute façon d'ailleurs, la participation à une augmentation ne pourrait évidemment nous être imposée. Il y faut l'accord des trois Etats.

Il nous importe donc, en attendant, d'engager le Gouvernement à la plus grande prudence.

3^o Quelles sont les charges à supporter par la Société ?

L'article 7 des statuts énumère les charges suivantes :

I. Celle « des pensions dont les arrérages viennent à échéance pendant la durée effective de son existence ». Cela paraît normal puisque la Société reprend le personnel. Cette charge a, de plus, été considérée comme une compensation de la jouissance gratuite des installations.

D'après les comptes du comité provisoire, elle s'est élevée, en 1946, à fr. 146.071.399,77, y compris les allocations familiales des retraités. Elle est portée parmi les dépenses d'exploitation. Le déficit d'exploitation ne doit donc pas en être augmenté.

L'article 7 poursuit :

II. « Les charges financières définies à l'article 33 ». Ce sont :

hebben om een gezonde en redelijke politiek te voeren, d. w. z. de begroting van de Staat en van de openbare diensten in evenwicht te brengen, dan zal het vertrouwen herleven en de Regering zal in het land leningen kunnen uitschrijven die haar de nodige gelden zullen bezorgen voor de wederopbouw der geteisterde streken en om ons spoorwegnet opnieuw in een volmaakte staat te brengen. »

De gelden moeten inderdaad niet verplichtend voortkomen uit een kapitaalsverhoging. Een lening kan daarin voorzien. In dit geval voorziet artikel 30 de waarborg van de Luxemburgse Regering, indien deze laatste akkoord gaat met de uitgifte.

In elk geval trouwens zou de deelneming aan een verhoging ons vanzelfsprekend niet kunnen opgelegd worden. Het akkoord van de drie Staten is nodig.

Het is voor ons dus van belang ondertussen de Regering tot de grootste voorzichtigheid aan te zetten.

3^o Welke zijn de door de Maatschappij te dragen lasten ?

Artikel 7 der statuten somt de volgende lasten op :

I. Die « van de pensioenen waarvan de achterstallen komen te vervallen tijdens de werkelijke duur van haar bestaan ». Dit schijnt normaal, vermits de Maatschappij het personeel overneemt. Die last werd bovendien beschouwd als een tegenwicht voor het kosteloos genot van de installaties.

Volgens de rekeningen van het voorlopig comité bedroeg hij in 1946 : 146.071.399,77 frank, met inbegrip van de gezinstoelagen der gepensioneerden. Hij wordt onder de bedrijfsuitgaven ingeschreven. Het exploitatietekort moet er dus niet door verhoogd worden.

Artikel 7 vervolgt :

II. « De financiële lasten, bepaald bij artikel 33 ». Dit zijn :

» a) les dépenses d'exploitation proprement dites ». Cela va de soi. En 1946, elles se sont élevées à 538 millions moins les 146 millions de pensions, ce qui donne : 392 millions.

Les statuts rangent encore sous cette rubrique certains « prélèvements destinés à alimenter un fonds de renouvellement du matériel et des installations, un fonds de réserve et un fonds d'assurance ». Cela paraît encore normal.

A titre d'indication, précisons que, selon l'article 32 des statuts, le prélèvement en faveur du premier de ces fonds est calculé de façon à représenter l'amortissement normal des voies, du matériel, etc... d'après des formules à arrêter par le Conseil d'Administration. Ces formules ne sont donc pas encore établies.

D'après le même article, le prélèvement destiné au fonds de réserve sera de 2 1/2 % du montant des recettes brutes et cessera quand l'avoir du fonds aura atteint 20 % de la recette moyenne brute des cinq dernières années. En tablant sur les recettes de 1946 (359 millions), ce prélèvement atteindrait les premières années le chiffre de 8.975.000 francs.

Le prélèvement en faveur du fonds d'assurance sera égal à un demi pour cent des recettes brutes et cessera quand le fonds aura atteint 15 % de la recette moyenne brute des cinq dernières années. Sur la même base, que ci-dessus, cela ferait 1.795.000 francs.

Ces prélèvements sont donc rangés parmi les dépenses d'exploitation de la Société.

L'article 33 vise ensuite une autre catégorie :

« b) les charges de capital du réseau, à verser à l'Etat grand-ducal, savoir :

» 1° la participation des C.F.L. dans les annuités pouvant revenir aux Sociétés Guillaume-Luxembourg et Prince

« a) de eigenlijke bedrijfsuitgaven ». Dit is vanzelfsprekend. In 1946 bedroegen zij 538 miljoen min de 146 miljoen voor pensioenen, hetgeen 392 miljoen uitmaakt.

De Statuten rangschikken nog onder die rubriek zekere « heffingen ter stijving van een fonds tot vernieuwing van het materieel en van de installaties, een reservefonds en een verzekeringsfonds ». Dit schijnt eveneens normaal.

Omschrijven wij, bij wijze van aanduiging, dat, volgens artikel 32 der statuten, de heffing te voordele van het eerste van die fondsen derwijze berekend is dat zij de normale aflossing van de sporen, het materieel, enz., voorstelt volgens formules te bepalen door de Raad van Beheer. Die formules zijn dus nog niet vastgesteld.

Volgens hetzelfde artikel zal de heffing voor het reservefonds 2 1/2 % van het bedrag der bruto-ontvangsten belopen en zal zij ophouden wanneer het tegoed van het fonds 20 % van de gemiddelde bruto-ontvangst van de laatste 5 jaren bereikt. Steunend op de ontvangsten van 1946 (359 miljoen) zou die heffing de eerste jaren het cijfer van 8.975.000 frank bedragen.

De heffing ten voordele van het verzekeringsfonds zal gelijk zijn aan een half procent van de bruto-ontvangsten en zal ophouden wanneer het fonds 15 % van de gemiddelde bruto-ontvangst van de laatste 5 jaren bereikt. Op dezelfde basis als hierboven zou dit 1.795.000,00 frank uitmaken.

Die heffingen zijn dus gerangschikt onder de bedrijfsuitgaven van de Maatschappij.

Artikel 33 beoogt vervolgens een andere categorie :

« b) de kapitaalslasten van het net, te storten aan de Groothertogelijke Staat, te weten :

» 1° het aandeel van de Luxemburgse Spoorwegen in de annuïteiten die kunnen toekomen aan de maat-

Henri »; le chiffre de cette participation doit être accepté par les trois Gouvernements.

Conformément aux lettres des 20 juin et 22 juillet 1946 échangées entre les plénipotentiaires (annexes Va, Vb et Vc), la part de la S.N.C.F.L. dans les annuités ne pourra excéder à l'origine la somme de 8 millions de francs luxembourgeois, cette somme devant être réduite dans la suite.

Il y a donc une limite fixée. C'est raisonnable.

« 2^o L'annuité due à l'Etat grand-ducal en remboursement de ses avances pour travaux complémentaires d'établissement.

» Cette annuité, dit l'article 33, sera calculée au taux de 6,06 % (intérêts et amortissements) sur la somme restant à amortir le 1^{er} juin 1945. Elle sera payée pendant une période de soixante ans, sauf remboursement anticipé par la Société de tout ou partie du capital restant à amortir. »

Travaux complémentaires d'établissement? Il fallait sans doute y procéder. Si l'Etat luxembourgeois l'a fait dans l'intérêt de la Société, il est naturel que celle-ci les lui rembourse. L'annuité s'élève à fr. 6.379.214,83.

« 3^o La somme due à l'Etat grand-ducal en remboursement de ses avances pour la couverture du déficit des Chemins de fer Luxembourgeois pour la période du 1^{er} juin 1945 au 1^{er} mai 1946. Les conditions du remboursement de ces avances seront fixées d'un commun accord entre le Gouvernement grand-ducal et la Société des Chemins de fer Luxembourgeois, avec l'agrément unanime des trois co-participants. »

schappijen « Guillaume-Luxembourg » en « Prince-Henri »; het cijfer van die deelneming moet door de drie regeringen aanvaard worden.

Overeenkomstig de brieven van 20 Juni en 22 Juli 1946, gewisseld tussen de gevolmachtigden (bijlagen Va, Vb en Vc), zal het aandeel van de Nationale Maatschappij van Luxemburgse Spoorwegen in de annuïteiten bij de aanvang niet hoger mogen zijn dan de som van 8 miljoen Luxemburgse franken, welke som naderhand moet verminderd worden.

Er is dus een grens vastgesteld. Dit is redelijk.

« 2^o De door de Groothertogelijke Staat verschuldigde annuïteit tot terugbetaling van zijn voorschotten voor aanvullende werken van inrichting. »

« Die annuïteit », zegt artikel 33, « zal berekend worden op voet van 6,06 % (intresten en aflossingen) op de som die nog af te lossen is op 1 Juni 1945. Zij zal betaald worden gedurende een tijdperk van 60 jaar, behoudens vervroegde terugbetaling door de maatschappij van geheel of een gedeelte van het nog af te lossen kapitaal ».

Aanvullende werken van inrichting? Deze moesten ongetwijfeld uitgevoerd worden. Indien de Luxemburgse Staat het gedaan heeft in het belang van de Maatschappij, is het natuurlijk dat deze laatste ze hem terugbetaalt. De annuïteit bedraagt fr. 6.379.214,83.

« 3^o De som verschuldigd aan de Groothertogelijke Staat tot terugbetaling van zijn voorschotten ter dekking van het tekort der Luxemburgse Spoorwegen voor het tijdperk van 1 Juni 1945 tot 1 Mei 1946. De voorwaarden van de terugbetaling van die voorschotten zullen bepaald worden bij gemeen overleg tussen de Groothertogelijke Regering en de Maatschappij van Luxemburgse Spoorwegen, met de eensgezinde instemming van de drie medeaandeelhebbenden ».

Le rapport du Ministre des Transports la chiffre à 160 millions. C'est une somme !

Mais le même rapport, daté du 13 février 1947, mentionne, en plus, des avances pour couvrir le déficit postérieur au 1^{er} mai 1946, soit 110 millions. Actuellement encore — nous en parlerons dans un instant — l'exploitation continue à être déficitaire.

Avances à la Société et que celle-ci devrait rembourser ?

Mais aucun contrat ne l'oblige à supporter ces déficits postérieurs au 1^{er} mai 1946. Les articles 7 et 33 combinés des statuts font une énumération forcément limitative.

De plus, la Société nouvelle ne participe pas à la gestion actuelle. Comment, dès lors, lui faire supporter, sans qu'elle s'y soit engagée, une responsabilité quelconque dans les conséquences de cette gestion ?

Rappelons qu'il faut l'agrément unanime des trois co-participants pour fixer les conditions de remboursement des avances.

L'article 33 des statuts poursuit :

« 4^o L'annuité due à l'Etat grand-ducal pour la période du 1^{er} juin 1945 au 31 décembre 1948, au titre de la créance de la Société Nationale des Chemins de Fer Français qui fait l'objet de l'article 3 de la Convention franco-luxembourgeoise des 28-31 juillet 1939 ». Cette annuité ne dépasserait pas fr. 826.756,54.

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

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

Het verslag van de Minister van Vervoer berekent haar op 160 miljoen. Dit is een hele som !

Doch hetzelfde verslag, gedateerd van 13 Februari 1947, vermeldt bovendien voorschotten ter dekking van het tekort van na 1 Mei 1946, of 110 miljoen. Thans nog — wij zullen er over een ogenblik van spreken — blijft de exploitatie verder een te kort aanwijken.

Voorschotten aan de Maatschappij en die deze zou moeten terugbetalen ?

Doch geen enkel contract verplicht haar er toe die tekorten van na 1 Mei 1946 te dragen. De gecombineerde artikelen 7 en 33 van de statuten bevatten een noodzakelijkerwijze beperkende opsomming.

Bovendien neemt de nieuwe Maatschappij geen deel aan het huidige beheer. Hoe kan men haar dan ook, zonder dat zij er zich toe verplicht heeft, enige verantwoordelijkheid van welke aard ook in de gevolgen van dit beheer doen dragen ?

Er zij aan herinnerd dat de eenparige instemming van de drie medeaandeelhouders nodig is om de voorwaarden van terugbetaling van voorschotten vast te stellen.

Artikel 33 der statuten gaat verder :

« 4^o De annuïteit verschuldigd aan de Groothertogelijke Staat voor het tijdperk van 1 Juni 1945 tot 31 December 1948, als schuldvordering van de « Société Nationale des Chemins de Fer Français » die het voorwerp uitmaakt van artikel 3 van de Frans-Luxemburgse Overeenkomst van 28-31 Juli 1939. » Die annuïteit zou niet hoger zijn dan 826.756,54 frank.

« c) de intrest- en aflossingslasten van de door de Maatschappij aangegane leningen.

» d) de aflossing van het gestorte bedrag van het maatschappelijk kapitaal, volgens een aflossingstabel, die bij onderhavige statuten dient ge-

pas eu communication de ce tableau. Il n'est peut-être pas encore dressé.

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

Ces trois derniers articles sont normaux.

La Société pourra-t-elle aisément supporter toutes ces charges, en sus des dépenses d'exploitation? Il est difficile d'en juger dès maintenant, étant donné que, d'une part les mesures budgétaires qui s'imposent n'ont pas encore pu être prises, la Société n'ayant pas commencé son existence effective, et que, d'autre part, l'une de ces charges n'est pas encore fixée avec précision; les trois Gouvernements n'ont, en effet, pas déterminé à ce jour les conditions du remboursement des avances consenties par l'Etat grand-ducal en couverture du déficit du 1^{er} juin 1945 au 1^{er} mai 1946, lequel, comme nous l'avons vu, s'élève dans les écritures luxembourgeoises à 160 millions.

Mais les autres charges, sans tenir compte des amortissements et prélèvements pour constitution de fonds spéciaux, atteignent déjà le total de $8.000.000 + 6.300.000 + 800.000 + 8.000.000 = 23.100.000$ de francs.

Nous ne pouvons, hélas, placer en regard le chiffre d'un boni d'exploitation qui nous donnât une indication des possibilités du réseau. Jusqu'à présent, l'exploitation est déficitaire. (Pour 538 millions de dépenses en 1946, 360 millions de recettes à peu près, ce qui laisse un mali de 178 millions.)

Tout dépendra donc de la gestion future. Nous y viendrons dans un instant.

Mais n'oublions pas que de toute façon la responsabilité de la Belgique est limitée à sa participation et que celle-ci est de 24,5 % .

voegd. » Wij hebben nog geen inzage gekregen van die tabel. Misschien is zij nog niet opgemaakt !

« e) de vaste intrest van 2 % netto van het gestorte bedrag van het nog niet afgeloste maatschappelijk kapitaal. »

Die laatste drie artikelen zijn normaal.

Zal de maatschappij alle die lasten, buiten de bedrijfsuitgaven, gemakkelijk kunnen dragen ? Thans kan daarover nog moeilijk geoordeeld worden, aangezien eensdeels de nodige begrotingsmaatregelen nog niet konden getroffen worden, omdat de maatschappij haar werkelijk bestaan nog niet begonnen is, en anderdeels een van de lasten nog niet nauwkeurig omschreven is. De drie Regeringen hebben tot dusver immers nog niet bepaald, onder welke voorwaarden de voorschotten van het Groothertogdom ter dekking van het tekort van 1 Juni 1945 tot 1 Mei 1946, welk tekort, zoals wij gezien hebben, volgens de Luxemburgse stukken 160 miljoen bedraagt, zullen terugbetaald worden.

Maar de verdere lasten, nog afgezien van de afschrijvingen en heffingen tot vestiging van speciale fondsen, bedragen in totaal reeds : $8.000.000 + 6.300.000 + 800.000 + 8.000.000 = 23.100.000$ frank.

Wij kunnen daartegenover helaas nog geen boni-cijfer van de exploitatie plaatsen, waaruit wij een aanwijzing zouden verkrijgen over de mogelijkheden van het net. Tot dusver werkt de maatschappij nog met een tekort (tegenover 538 miljoen aan uitgaven in 1946 staat 360 miljoen ongeveer aan inkomsten, wat een mali uitmaakt van 178 miljoen).

Alles zal dus afhangen van het toekomstig beheer. Wij zullen dit iets verder behandelen.

Wij mogen echter niet vergeten, dat België's verantwoordelijkheid in elk geval beperkt is tot zijn deelneming, en dat deze laatste 24,5 % bedraagt.

Remarquons, enfin, que la Société ne devra pas supporter le poids des dommages de guerre qui affectaient les réseaux.

L'article 7 des statuts lui confère en effet l'exploitation de lignes « remises en bon état ». Et une correspondance échangée entre plénipotentiaires (lettres des 20 juin et 22 juillet 1946, Annexes Vb et Vc) précise qu'il faut notamment entendre par là la réparation des dommages de guerre. Les statuts confirment, en leur article 9, que la Société n'aura à supporter aucune charge de ce fait. C'est le Gouvernement grand-ducal qui l'assume. Il a porté, à ce titre, 187 millions dans le relevé des dépenses déjà exposées. (Document 46-3, cité plus haut, p.13.)

B) Voyons maintenant si l'exploitation proprement dite des chemins de fer luxembourgeois est *rentable*.

L'expérience qui se poursuit actuellement sur l'ensemble du réseau n'est guère favorable. Les Luxembourgeois se sont penchés sur ce problème. Ils y ont vu deux causes principales :

Tout d'abord le ralentissement du trafic depuis la guerre. Si les transports de voyageurs ont augmenté en 1946 par rapport à 1938, les transports de marchandises, qui déterminent en réalité les recettes, ne sont plus en 1946, que la moitié environ de ce qu'ils étaient avant la guerre. (Déclaration du rapporteur, C.R. 1946-1947, col. 422.)

D'autre part, les hommes d'Etat grand-ducaux considèrent que les dépenses de personnel sont exagérées, non que les traitements et salaires soient jugés excessifs, mais en raison du gonflement du nombre des agents actifs et de celui des pensionnés.

Alors que pour un réseau de cette espèce on compte généralement 9 à 11 agents par kilomètre, le Grand-

Ten slotte zij opgemerkt, dat de Maatschappij niet zal moeten instaan voor de oorlogsschade, welke de netten geleden hebben.

Op grond van artikel 7 van de statuten mag zij immers de lijnen « in goede staat hersteld » exploiteren. In de briefwisseling tussen gevolmachtigden (brieven van 20 Juni en 22 Juli 1946; bijlagen Vb en Vc) wordt bepaald, dat daaronder inzonderheid het herstel van de oorlogsschade moet verstaan worden. In artikel 9 van de statuten wordt bevestigd, dat de Maatschappij geen lasten uit dien hoofde zal te dragen hebben. De Groothertogelijke Regering neemt die voor haar rekening. Zij heeft voor dat doel 187 millioen in de staat der reeds gemaakte kosten gedragen. (Boven genoemd stuk, 46-3, blz. 13.)

B) Laten wij nu eens zien, of de eigenlijke exploitatie van de Luxemburgse spoorwegen *rendabel* is.

De proefnemingen, die op het gehele net gedaan worden, zijn al niet zeer gunstig. De Luxemburgers hebben het vraagstuk onder ogen genomen. Zij hebben twee hoofdoorzaken gevonden :

Allereerst de verslapping van het verkeer sedert de oorlog. Het reizigersverkeer is in 1946 toegenomen ten opzichte van 1938, doch het goederenvervoer, dat feitelijk bepalend is voor de ontvangsten, bedroeg in 1946 slechts ongeveer de helft van het vooroorlogse vervoer (Verklaring van de verslaggever, C. R., 1946-1947, kol. 422).

Voorts beschouwen de Luxemburgse Staatslieden de personeelsuitgaven als te hoog, niet dat de wedden en lonen overdreven worden geacht, maar ter oorzaak van de toeneming van het aantal actieve beambten en gepensioneerden.

Terwijl voor een dergelijk net in de regel 9 tot 11 beambten per kilometer gerekend worden, heeft het Groother-

Duché en a 12,70 (Ibidem, col. 425). Ensuite, pour 5.900 agents actifs, il y a 4.200 agents retraités (Déclaration du Ministre. Ibidem, col. 447). Enfin, la charge des retraites s'élève à 48 % des traitements et salaires. (Déclaration du Ministre, Ibidem, col. 446.)

A la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, cette proportion est d'environ 29 %. Il en résulte que pour tout cheminot luxembourgeois qui touche aujourd'hui, par exemple, une rémunération de 5.000 francs, les chemins de fer grand-ducaux décaissent en réalité 7.500 francs (Ibidem, col. 428).

Notons enfin que le personnel est passé de 5.380 agents au 10 mai 1940 à 5.905 au 1^{er} mars 1947 (Ibidem, col. 447), soit une majoration de 10 %, pour un trafic inférieur de 50 %.

Il semble donc que de ce côté le Comité provisoire de gérance n'ait pas été prudent.

Que penser de l'avenir?

L'article 4 des statuts stipule que « la Société a pour objet d'administrer et d'exploiter les chemins de fer luxembourgeois suivant les méthodes industrielles ». Cette nécessité d'une saine gestion industrielle a été soulignée à différentes reprises. On peut en attendre d'heureux effets (voir également l'article 28).

Dès que le nouveau Conseil d'Administration sera entré en fonctions, il pourra achever l'unification et entreprendre la rationalisation des réseaux, ce qui permettra aussi de réaliser des économies.

Comme nous serons représentés à ce Conseil, il nous sera loisible de veiller à l'application de ces principes.

* * *

togdom er 12,70 (Ibidem, kol. 425). Verder zijn er tegenover 5.900 actieve beampten, 4.200 gepensioneerden (verklaring van de Minister, Ibidem, kol. 447). Ten slotte bedraagt de pensioenlast 48 % van wedden en lonen (verklaring van de Minister, Ibidem, kol. 446).

Bij de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen is deze verhouding ongeveer 29 %. Hieruit volgt, dat voor elke Luxemburgse spoorarbeider, die op heden bij voorbeeld een bezoldiging van 5.000 frank ontvangt, de Groothertogelijke spoorwegenmaatschappij in werkelijkheid 7.500 frank uitschiet. (Ibidem, kol. 428.)

Ten slotte zij er op gewezen, dat het personeel van 5.380 beampten op 10 Mei 1940 gestegen is tot 5.905 op 1 Maart 1947 (Ibidem, kol. 447); dit is een vermeerdering met 10 %, tegenover het met 50 % verminderd verkeer.

Van die kant schijnt het voorlopig comité van beheer niet voorzichtig te zijn geweest.

Wat valt er van de toekomst te denken?

Volgens artikel 4 van de statuten heeft de Maatschappij ten doel, de Luxemburgse spoorwegen te beheren en te exploiteren volgens industriële methoden. Op deze noodzakelijkheid van een gezond industrieel beheer is herhaaldelijk de nadruk gelegd. Hier is een weldoende invloed van te verwachten. (Zie mede artikel 28.)

Zodra de nieuwe raad van beheer zijn functie aanvaard heeft, kan hij de eenmaking voleinden en de rationalisatie van de netten ter hand nemen, zodat er ook bezuinigd zal kunnen worden.

Daar wij mede in deze raad zullen vertegenwoordigd zijn, zullen wij de gelegenheid hebben, om voor de toepassing van deze beginselen te waken.

* * *

VI. — SITUATION D'UNE DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES.

Deux concessions sont encore en cours. Pour pouvoir en confier l'exploitation à la nouvelle société, l'État luxembourgeois doit y mettre fin. « Cela se fera, déclare le Gouvernement par la révocation de la concession contre paiement d'une juste indemnité » à fixer amiablement ou judiciairement (C.R. 1946-1947, col. 443).

L'avis du Conseil d'Etat grand-ducal sur ce droit du pouvoir concédant se réfère à la doctrine mettant en lumière « l'élément de service public qu'il y a dans l'opération » (HAURIOU, *Précis de droit administratif et de droit public*, 10^e édition, 1921, p. 755).

La Société Guillaume-Luxembourg ayant affirmé sa concession contre une redevance annuelle, la question de son indemnisation se présente dans des conditions assez simples, encore qu'elle même prétende être réglée en francs-or, alors qu'elle ne l'a jamais obtenu des précédents exploitants.

Mais la Société Prince-Henri avait toujours géré personnellement son réseau. Il faut donc procéder à une évaluation de sa concession. Et ici les thèses s'opposent vigoureusement.

Le Gouvernement invoque l'avis d'un expert suisse, qui, tablant sur les résultats des dix dernières années, considère que la concession est sans valeur.

La Société riposte que ces déficits étaient dus aux charges continuellement accrues que l'État précisément lui a imposées pendant ces années, sans lui attribuer les compensations auxquelles elle avait droit.

Fait également l'objet de discussions, la reprise du matériel que les parties évaluent assez différemment.

VI. — TOESTAND VAN EEN DER CONCESSIEHOUDENDE MAATSCHAPPIJEN.

Er zijn nog twee concessies van kracht. Om de exploitatie daarvan aan de nieuwe maatschappij te kunnen opdragen, moet de Luxemburgse Staat er eerst een einde aan maken. Dit zal, zo verklaart de Regering, plaats hebben door intrekking van de concessie onder betaling van een billijke vergoeding, die bij minnelijke schikking of gerechtelijk moet bepaald worden. (C. R., 1946-1947, kol. 443.)

De opvatting van de Groothertogelijke Raad van State over dit recht van de concessieverlenende macht steunt op de leer, die de factor openbare dienst in het licht stelt, welke in de verrichting schuil gaat. (HAURIOU, *Précis de droit administratif et de droit public*, 10^e uitgave, 1921, blz. 755.)

Daar de Maatschappij Guillaume-Luxembourg haar concessie verpacht heeft tegen een jaarlijkse retributie komt de kwestie van haar schadeloosstelling nog al eenvoudig voor, doch zij zelf wil betaald worden in goudfranken, hoewel ze dit van de voorgaande exploitanten nooit verkregen heeft.

Maar de Maatschappij Prince-Henri heeft haar net steeds persoonlijk beheerd. Haar concessie moet dus geschat worden. En hier staan de theses scherp tegenover elkaar.

De Regering beroept zich op het advies van een Zwitsers deskundige, die de concessie, op grond van de uitslagen over de tien laatste jaren, als waardeloos beschouwt.

De Maatschappij brengt hiertegen in, dat die tekorten toe te schrijven waren aan de steeds toenemende lasten, welke de Staat haar juist in die jaren opgelegd heeft, zonder haar de vergoedingen toe te kennen, waarop ze recht had.

Ook de overneming van het materieel, dat de partijen nogal uiteenlopend schatten, is een twistvraag.

Si nous parlons de tout ceci, c'est qu'une grande partie du capital de cette Société est en mains de Belges. Sans qu'il s'agisse donc d'un intérêt public, il y a en jeu des intérêts de nationaux.

Observons cependant qu'il n'y a pas nécessairement coïncidence entre ceux-ci et celui de l'Etat belge.

Car c'est la Société nouvelle qui devra finalement supporter la charge de l'indemnisation. Et l'Etat est co-participant pour près d'un quart à cette Société.

Mais si, en vertu des lettres des 20 juin et 22 juillet 1946 précitées (annexes *Va*, *Vb* et *Vc*), les annuités pouvant revenir aux deux concessionnaires ne peuvent excéder 8 millions à l'origine, les Gouvernements ont convenu que le règlement à intervenir entre la Société Prince-Henri et le Gouvernement grand-ducal, ne pourra être affecté par les limitations qui pourraient être fixées quant à la part contributive de la Société nouvelle dans l'indemnisation des anciens exploitants.

Notre Gouvernement s'est en même temps réservé d'intervenir en faveur des intérêts belges de la Société Prince-Henri. (Lettres du 17 avril 1946, annexes *IIIa* et *IIIb*.)

On espère encore, de part et d'autre, aboutir à un règlement amiable.

* *

VII. — ÉTAT DES RATIFICATIONS

Jusqu'à présent, seul le Grand-Duché a ratifié la Convention. (Loi du 16 juin 1947.)

* *

Wij spreken van dit alles, omdat het kapitaal van deze maatschappij grotendeels in Belgische handen is. Het geldt hier dus wel geen openbaar belang, maar toch staan er belangen van landgenoten op het spel.

Intussen merken wij op, dat deze niet noodzakelijk samenvallen met het belang van de Belgische Staat.

Want het is toch de nieuwe maatschappij, die ten slotte de last van de schadeloosstelling zal te dragen hebben. En de Staat is in deze Maatschappij deelhebber voor nagenoeg een vierde.

Maar, al mogen de annuïteiten die aan beide concessiehouders kunnen toekomen, blijkens de brieven van 20 Juni en 22 Juli 1946 voornoemd (bijlagen *Va*, *Vb* en *Vc*), aanvankelijk 8 miljoen niet overschrijden, de Regeringen zijn overeengekomen, dat de tussen de Maatschappij Prince-Henri en de Groothertogelijke Regering te treffen regeling niet mag aangetast worden door de beperkingen, die kunnen vastgesteld worden ten aanzien van de bijdrage van de nieuwe Maatschappij in de schadeloosstelling van de vroegere exploitanten.

Onze Regering heeft zich tevens voorbehouden, om ten bate van de Belgische belangen bij de Maatschappij Prince-Henri op te treden (brieven van 17 April 1946, bijlagen *IIIa* en *IIIb*).

Aan beide zijden wordt nog gehoopt, dat er een minnelijke schikking zal getroffen worden.

* *

VII. — STAND VAN DE BEKRACHTIGINGEN

Tot dusver heeft alleen het Groothertogdom de Conventie bekrachtigd (wet van 16 Juni 1947).

* *

VIII. — CONCLUSION.

Avant la guerre, les négociations relatives au problème ferroviaire luxembourgeois étaient engagées dans une impasse. Les trois Gouvernements ont eu le mérite de les déplacer et de rechercher une solution pratique conciliant les différents intérêts.

En ce qui concerne la Belgique, la Convention doit être appréciée dans le cadre de l'Union Economique, qui la lie au Luxembourg. Comme telle, elle doit servir les intérêts de notre pays.

Les charges financières, d'autre part, pourraient, sans doute, être importantes. Des précautions sont prises pour les limiter. Mais elles constituent de toute façon le prix des avantages cités. Il n'y a en tous cas pas lieu de les étendre au delà des prévisions contractuelles.

Votre Commission invite donc le Gouvernement à se montrer très prudent et vigilant au sujet des charges.

Elle a voté le projet de loi à l'unanimité moins une abstention.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Président,
J. VAN ROOSBROECK.

Le Rapporteur,
H. MOREAU DE MELEN.

VIII. — BESLUIT.

Vóór de oorlog waren de onderhandelingen over het Luxemburgs spoorwegvraagstuk in een straatje zonder eind geraakt. De drie Regeringen hebben de verdienste, dat zij de onderhandelingen op een ander terrein overgebracht en een practische oplossing gezocht hebben, waardoor de verschillende belangen verzoend worden.

Ten aanzien van België moet de conventie beoordeeld worden binnen het kader van de Economische Unie, die ons land met Luxemburg verbindt. Als zodanig moet zij de belangen van ons land dienen.

Aan de andere kant zouden de financiële lasten weliswaar groot kunnen wezen. Er zijn maatregelen getroffen, om ze te beperken. Maar in elk geval vormen ze de prijs van de genoemde voordelen. Hoe het ook zij, ze mogen niet hoger te stijgen, dan in de overeenkomsten voorzien is.

Uw Commissie verzoekt derhalve de Regering, om zich zeer voorzichtig en waakzaam te tonen ten opzichte van de lasten.

Ze heeft het wetsontwerp aangenomen bij eenparigheid van stemmen min één onthouding.

Dit verslag werd eenparig aangenomen.

De Voorzitter,
J. VAN ROOSBROECK.

De Verslaggever,
H. MOREAU DE MELEN.

(34)

ANNEXES AU DOCUMENT N° 267 (Session 1946-1947).

ANNEXE I.

Statuts

de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

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

CHAPITRE PREMIER.

Dénomination, siège, objet et durée de la Société.

ARTICLE PREMIER.

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

ART. 2.

Son siège est établi à Luxembourg.

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

ART. 3.

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

ART. 4.

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

Dans l'intérêt d'une bonne gestion industrielle :

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

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

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

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

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

ART. 5.

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

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

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

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

CHAPITRE II.

Capital social, apports.

ART. 6.

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

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

ART. 7.

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

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

L'Etat grand-ducal garantit à la Société le plein exercice du droit d'exploiter tel qu'il vient d'être défini ci-dessus. Il s'engage notamment, tant envers la Société qu'envers les co-participants, à supporter toutes les conséquences juridiques et financières qui résulteraient des revendications que pourraient formuler les anciens concessionnaires ou exploitants en raison de la privation de leurs droits antérieurs par le fait de l'Etat luxembourgeois.

En contre-partie, la Société accepte de supporter :

1° la charge des pensions dont les arrérages viennent à échéance pendant la durée effective de son existence;

2° les charges financières définies à l'article 33 ci-après.

ART. 8.

L'Etat grand-ducal fait apport à la Société d'une somme de 408.000.000 de francs en espèces.

En rémunération de cet apport, l'Etat grand-ducal reçoit 510 parts de capital.

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

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

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

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

ART. 9.

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

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

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

ART. 10.

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

ART. 11.

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

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

ART. 12.

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

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

CHAPITRE III.

Administration et surveillance.

ART. 13.

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

1^o 11 membres, dont le président, de nationalité luxembourgeoise, nommés par arrêté grand-ducal;

2^o 5 membres, dont un vice-président, nommés par le Gouvernement belge;

3^o 5 membres, dont un vice-président, nommés par le Gouvernement français.

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

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

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

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

ART. 14.

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

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

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

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

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

ART. 15.

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

ART. 16.

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

ART. 17.

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

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

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

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

ART. 18.

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

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

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

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

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

ART. 19.

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

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

ART. 20.

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

ART. 21.

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

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

ART. 22.

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

¹⁰ Les aliénations, acquisitions, échanges de biens ou de droits immobiliers, si la valeur dépasse un million de francs;

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

ART. 23.

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

ART. 24.

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

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

ART. 25.

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

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

ART. 26.

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

Ils seront nommés pour six ans.

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

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

Chaque commissaire a le droit d'investigation et le contrôle le plus large sur tout ce qui se rapporte à la gestion de la Société ainsi qu'aux intérêts de son pays. Le bilan, le compte d'établissement, le compte d'exploitation et le compte de profits et pertes devront être soumis à la vérification des commissaires le 15 avril de chaque année au plus tard.

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

ART. 27.

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

CHAPITRE IV.

Dispositions financières.

ART. 28.

Avant le 1^{er} novembre de chaque année, le Conseil d'administration arrête le budget de l'exercice suivant, budget qui pourra être revu périodiquement.

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

ART. 29.

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

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

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

ART. 30.

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

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

ART. 31.

La comptabilité des C.F.L. est tenue suivant les principes de la comptabilité industrielle.

Elle comprendra un compte d'établissement et un compte d'exploitation.

ART. 32.

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

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

Le prélèvement destiné au fonds de réserve est de 2 1/2 % du montant des recettes brutes. Il cessera quand l'avoir du fonds aura atteint 20 % de la recette moyenne brute des cinq dernières années.

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

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

Le prélèvement en faveur du fonds d'assurance est égal à 1/2 % des recettes brutes. Il cessera quand le fonds aura atteint 15 % de la recette moyenne brute des cinq dernières années.

ART. 33.

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

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

B. — Les dépenses ci-après :

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

b) les charges de capital du réseau à verser à l'Etat grand-ducal :

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

2^o l'annuité due à l'Etat grand-ducal en remboursement de ses avances pour travaux complémentaires d'établissement.

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

3^o la somme due à l'Etat grand-ducal en remboursement de ses avances pour la couverture du déficit des Chemins de fer Luxembourgeois pour la période du 1^{er} juin 1945 au 1^{er} mai 1946. Les conditions du remboursement de ces avances seront fixées d'un commun accord entre le Gouvernement grand-ducal et la Société des Chemins de Fer Luxembourgeois, avec l'agrément unanime des trois co-participants;

4^o l'annuité due à l'Etat grand-ducal pour la période du 1^{er} juin 1945 au 31 décembre 1948, au titre de la créance de la Société Nationale des Chemins de Fer Français qui fait l'objet de l'article 3 de la Convention franco-luxembourgeoise des 28/31 juillet 1939;

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

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

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

ART. 34.

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

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

b) après paiement des 2 % de dividende cités ci-dessus, le surplus sera réparti :

à raison de 50 %, pour le paiement d'une prime d'exploitation au personnel ou en faveur d'une œuvre sociale pour le personnel;

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

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

CHAPITRE V.

Inventaire et bilan.

ART. 35.

L'année sociale commence le 1^{er} janvier de chaque année; toutefois, le premier exercice prendra cours le 1^{er} juin 1945 et finira le 31 décembre 1946.

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

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

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

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

Il en est de même pour les commissaires.

CHAPITRE VI.

Modifications aux Statuts.

ART. 36.

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

ANNEXE II.

Cahier des Charges
de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

TITRE PREMIER.

Dispositions générales.

ARTICLE PREMIER.

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

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

ART. 2.

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

ART. 3.

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

ART. 4.

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

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

ART. 5.

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

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

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

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

ART. 6.

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

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

ART. 7.

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

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

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

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

ART. 8.

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

La Société jouit des exemptions fiscales ci-après :

a) *Impôt de l'Etat sur le revenu.*

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

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

b) *Impôt foncier.*

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

c) *Impôt sur le capital.*

La Société est affranchie des impôts sur le capital.

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

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

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

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

2° les droits de succession et de mutation.

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

ART. 9.

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

TITRE II.

Exploitation technique, Travaux, Voies, Matériel, Outillage.

ART. 10.

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

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

ART. 11.

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

Toutefois, cette obligation est limitée :

1^o en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu ;

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

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

ART. 12.

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

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

ART. 13.

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

ART. 14.

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

ART. 15.

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

ART. 16.

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

ART. 17.

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

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

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

ART. 18.

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

ART. 19.

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

ART. 20.

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

Les concessionnaires ou exploitants de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement peuvent, moyennant les prix à convenir et l'observation des règlements de police et de service, faire circuler leurs voitures, wagons, machines et autre matériel roulant sur les lignes exploitées aux conditions du présent Cahier des Charges. Les C.F.L. ont, dans les mêmes conditions, pareil droit pour la circulation de leurs locomotives, voitures, wagons et autre matériel roulant, sur les dits embranchements et prolongements.

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

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

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

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

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

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

ART. 21.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration sont à la charge des bénéficiaires des embranchements. Ces gardiens sont nommés et payés par les C.F.L. et les frais qui en résultent leur sont remboursés par les dits bénéficiaires. En cas de désaccord, il sera statué par le Ministre des Transports, les C.F.L. entendus.

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

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

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

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

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

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

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

ART. 22.

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

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

ART. 23.

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

TITRE III.

Exploitation commerciale, Taxes et Conditions relatives au Transport des Voyageurs et des Marchandises.

ART. 24.

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

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

ART. 25.

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

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

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

ART. 26.

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

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

ART. 27.

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

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

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

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

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

ART. 28.

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

ART. 29.

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

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

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

ART. 30.

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

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

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

Les envois ayant une même destination et soumis aux mêmes conditions de tarif sont expédiés suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ. Toutefois, cette obligation ne s'entend que pour les envois qui ne nécessitent pas l'utilisation d'un matériel d'un type spécial que les C.F.L. ne sont pas

tenus de posséder en quantité suffisante pour répondre immédiatement à toutes les demandes. Les types de matériel qui doivent être considérés comme spéciaux sont déterminés par le Ministre des Transports sur la proposition des C.F.L.

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

ART. 31.

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

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

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

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

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

ART. 32.

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

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

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

Les expéditeurs et destinataires restent libres de faire eux-mêmes et à leurs frais et risques l'enlèvement ou la remise des marchandises en gare. Toutefois, les tarifs établis comme il est dit aux articles 27 et 28 ci-dessus peuvent comporter la livraison d'office au domicile du destinataire, soit pour la totalité des transports de certaines catégories déterminées, soit dans des cas qu'ils fixent.

ART. 33.

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

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

TITRE IV.

Stipulations relatives à divers Services publics.

ART. 34.

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

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

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

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

ART. 35.

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

ART. 36.

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

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

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

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

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

Dans le cas où l'administration pénitentiaire voudrait pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures des C.F.L., ceux-ci seraient tenus de mettre à sa disposition, dans les trains autres que les trains à composition

spéciale, un ou plusieurs compartiments de voitures à voyageurs, dont le prix de location serait égal, par compartiment et par kilomètre, au triple de la taxe fixée par les tarifs généraux pour un voyageur ordinaire utilisant le même type de compartiment.

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

ART. 37.

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

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

ART. 38.

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

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

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

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

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

3^o L'Administration des Postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches et des colis postaux. Les formes, dimensions et aménagements

de ces voitures seront déterminés de concert par le Ministre des Transports et le Ministre ayant dans ses attributions le service des Postes, Télégraphes et Téléphones, les C.F.L. entendus. L'Administration des Postes fera entretenir ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis, des organes de traction de choc, de suspension et de roulement sera effectué par les C.F.L.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ART. 39.

Les prestations réciproques échangées entre les C.F.L. et l'Administration des P.T.T. seront réglées de part et d'autre sur la base des prix de revient respectifs, ainsi qu'il est prévu à l'article 37 ci-dessus.

Le règlement s'opérera par voie de compte-courant annuel, donnant lieu à paiements trimestriels.

ART. 40.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ART. 41.

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

ART. 42.

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

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

ANNEXE IIIa.

Légation de Belgique.

Luxembourg, le 17 avril 1946.

*A Son Excellence Monsieur Joseph Bech,
Ministre d'Etat honoraire, Ministre des Affaires Etrangères,
Luxembourg.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Au moment de procéder à la signature de la convention relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, j'ai l'honneur de confirmer à Votre Excellence que mon Gouvernement se réserve d'intervenir, suivant les modalités et dans les mesures où il pourrait le juger opportun, en faveur des intérêts belges de la Société du Prince Henri dont l'exploitation ferroviaire se trouve reprise par la Société nouvelle; il est, au surplus, entendu que le règlement à intervenir entre la dite Société et le Gouvernement grand-ducal ne pourra être affecté par les limitations, qui, de l'accord des trois Gouvernements intéressés, pourraient être fixées quant à la part contributive de la Société nouvelle dans l'indemnisation des anciens exploitants.

Je saurais gré à Votre Excellence de vouloir bien me marquer l'accord du Gouvernement grand-ducal sur ce qui précède.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma haute considération.

BERRYER.

ANNEXE IIIb.

Ministère
des Affaires Etrangères.

Luxembourg, le 17 avril 1946.

*A Son Excellence Monsieur le Vicomte Joseph Berryer,
Envoyé extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Belgique
à Luxembourg.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par sa lettre du 17 avril, Votre Excellence a bien voulu me faire savoir qu'au moment de la signature de la convention relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, le Gouvernement belge se réserve d'intervenir suivant les modalités et dans les mesures où il pourrait le juger opportun, en faveur des intérêts belges de la Société du Prince Henri dont l'exploitation

ferroviaire se trouve reprise par la Société nouvelle; il est, au surplus, entendu que le règlement à intervenir entre la dite Société et le Gouvernement Grand-Ducal ne pourra être affecté par les limitations, qui, de l'accord des trois Gouvernements intéressés, pourraient être fixées quant à la part contributive de la Société nouvelle dans l'indemnisation des anciens exploitants.

J'ai l'honneur de marquer à Votre Excellence l'accord du Gouvernement Grand-Ducal sur ce qui précède.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma haute considération.

*Pour le Ministre des Affaires Etrangères,
Le Ministre d'Etat, Président du Gouvernement,
P. DUPONG.*

(62)

ANNEXE IV.

Ministère des Transports.

Luxembourg, le 17 avril 1946.

A Son Excellence Monsieur le Ministre des Communications

à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Au moment de la signature de la Convention relative à l'exploitation des Chemins de fer luxembourgeois, j'ai l'honneur de confirmer à Votre Excellence qu'il est entendu entre l'Etat Grand-Ducal et la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois que les conséquences pécuniaires résultant de toute modification du régime actuel des pensions incombent au Gouvernement Grand-Ducal.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma haute considération.

Le Ministre des Transports,
VICTOR BODSON.

ANNEXE Va.

Ministère des Transports.

Luxembourg, le 17 avril 1946.

*A Son Excellence Monsieur le Ministre des Communications
à Bruxelles.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Au moment de procéder à la signature de la convention relative à l'exploitation des Chemins de fer luxembourgeois, j'ai l'honneur de marquer à Votre Excellence l'accord de mon Gouvernement relatif aux projets des statuts et du cahier des charges de la nouvelle Société, tels qu'ils ont été arrêtés par la conférence des experts.

Je vous prierais de me communiquer dans un bref délai les observations éventuelles de votre Gouvernement.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma haute considération.

*Le Ministre des Transports,
BODSON.*

ANNEXE Vb.

Légation de Belgique.

Luxembourg, le 20 juin 1946.

*Son Excellence Monsieur Joseph Bech,
Ministre des Affaires Etrangères,*

Luxembourg.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de marquer à Votre Excellence, par cette lettre, l'accord du Gouvernement Belge sur les textes des statuts et du cahier des charges (en date du 14 mai 1946 et dûment paraphés) de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, dont la constitution a été décidée par la convention signée à Luxembourg, le 17 avril dernier.

Je note, d'autre part, qu'il est convenu, en ce qui concerne l'article 7 des statuts, que les conséquences pécuniaires résultant de toute modification du régime actuel des pensions, incombent au Gouvernement Grand-Ducal, et que par l'expression « remises en bon état d'exploitation », visée au même article, il faut entendre notamment la réparation des dommages de guerre.

Il est entendu qu'une décision définitive interviendra dès que possible au sujet des chiffres qui devront être inscrits à l'article 8 des statuts.

En ce qui concerne l'article 33 des statuts, il est convenu que la participation de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois dans le montant des annuités pouvant revenir aux Sociétés du Guillaume-Luxembourg et du Prince-Henri, lequel doit être fixé suivant la procédure prévue à cet article, ne pourra excéder à l'origine la somme de 8 millions de francs luxembourgeois, cette somme devant être réduite à partir de 1960 du montant de l'annuité revenant au réseau Guillaume-Luxembourg et devant disparaître complètement en 1986. L'adhésion des trois co-participants exigée à l'article 33 des statuts sera tenue pour acquise du moment que la somme à verser aux anciens réseaux ne dépasse pas 7 millions, et jusqu'au plafond de 8 millions, cette adhésion expresse sera nécessaire.

Enfin, au sujet de l'article 8 du Cahier des Charges, il est précisé que le régime fiscal des Chemins de Fer Luxembourgeois sera toujours aménagé de manière à constituer un compromis entre les régimes appliqués à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges et la Société Nationale des Chemins de Fer Français, conformément aux lois en vigueur en Belgique et en France.

Je serais très obligé à Votre Excellence de vouloir bien me confirmer l'accord du Gouvernement Grand-Ducal sur ce qui précède

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma haute considération.

BERRYER.

A N N E X E Vc.

Grand-Duché de Luxembourg.

Ministère
des Affaires Etrangères.

Luxembourg, le 22 juillet 1946

*Son Excellence Monsieur le Vicomte J. Berryer,
Ministre de Belgique,*

Luxembourg.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'accuser à Votre Excellence la réception de la lettre n° 2.333.6017bis du 20 juin 1946, de la teneur suivante :

« J'ai l'honneur de marquer à Votre Excellence, par cette lettre, l'accord du Gouvernement belge sur les textes des Statuts et du Cahier des Charges (en date du 14 mai 1946 et dûment paraphés) de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, dont la constitution a été décidée par la Convention signée à Luxembourg, le 17 avril dernier.

» Je note, d'autre part, qu'il est convenu, en ce qui concerne l'article 7 des Statuts, que les conséquences pécuniaires résultant de toute modification du régime actuel des pensions, incombent au Gouvernement Grand-Ducal, et que par l'expression « remises en bon état d'exploitation » visée au même article, il faut entendre notamment la réparation des dommages de guerre.

» Il est entendu qu'une décision définitive interviendra dès que possible au sujet des chiffres qui devront être inscrits à l'article 8 des Statuts.

» En ce qui concerne l'article 33 des Statuts, il est convenu que la participation de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois dans le montant des annuités pouvant revenir aux Sociétés du Guillaume-Luxembourg et du Prince-Henri, lequel doit être fixé suivant la procédure prévue à cet article, ne pourra excéder à l'origine la somme de 8 millions de francs luxembourgeois, cette somme devant être réduite à partir de 1960 du montant de l'annuité revenant au réseau Guillaume-Luxembourg et devant disparaître complètement en 1986. L'adhésion des trois co-participants exigée à l'article 33 des Statuts sera tenue pour acquise du moment que la somme à verser aux anciens réseaux ne dépasse pas 7 millions, et jusqu'au plafond de 8 millions cette adhésion expresse sera nécessaire.

» Enfin, au sujet de l'article 8 du Cahier des Charges, il est précisé que le régime fiscal des Chemins de Fer Luxembourgeois sera toujours aménagé de manière à constituer un compromis entre les régimes appliqués à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges et la Société Nationale des Chemins de Fer Français, conformément aux lois en vigueur en Belgique et en France.

» Je serais très obligé à Votre Excellence de bien vouloir me confirmer l'accord du Gouvernement Grand-Ducal sur ce qui précède. »

Conformément au désir que Votre Excellence en a bien voulu exprimer, j'ai l'honneur de vous confirmer, par la présente, Monsieur le Ministre, l'accord du Gouvernement Grand-Ducal avec les observations contenues dans votre lettre, ci-dessus rappelée du 20 juin 1946.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre,...

BECH.