



GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MINISTÈRE D'ÉTAT

BULLETIN D'INFORMATION

Service « Information et Presse », 18, rue Aldringer, Luxembourg

N° 1/2 (8^{me} année)

Luxembourg, le 29 février 1952

Mémorial (mois de janvier)

Ministère des Finances.

L'arrêté grand-ducal du 8 janvier 1952 fixe le montant des prêts à taux réduit à accorder en vertu des lois des 13 juillet 1949 et 23 avril 1951 concernant l'octroi de prêts à taux réduit en vue de la construction ou de l'acquisition d'habitations à bon marché.

Une loi du 19 janvier 1952 autorise l'aliénation d'un immeuble domanial à Echternach.

*

Ministère des Affaires Etrangères.

Un arrêté grand-ducal du 11 janvier 1952 porte publication du procès-verbal établi à Strasbourg, le 18 décembre 1951, par le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe et concernant l'amendement apporté à l'article 26 du Statut du Conseil de l'Europe.

*

Mémorial (mois de février)

Ministère des Affaires Economiques.

Un arrêté grand-ducal du 28 janvier 1952 porte règlement des élections prévues par la loi du 21 mai 1935 ayant pour objet la création d'une caisse de pension des artisans.

*

Ministère des Affaires Etrangères.

La loi du 19 janvier 1952 approuve le Protocole au Traité de l'Atlantique Nord sur l'accès

sion de la Grèce et de la Turquie, ouvert à la signature à Londres, le 17 octobre 1951.

Un arrêté grand-ducal du 12 février 1952 porte publication de l'Arrangement entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne relatif à la circulation des personnes dans les zones frontalières, signé à Luxembourg, le 25 janvier 1952.

Les promotions dans l'Ordre de la Couronne de Chêne sont publiées aux pages 112 à 124 du « Mémorial » du 23 février 1952.

SOMMAIRE:

| | Page | | Page |
|---|------|--|------|
| 1. Mémorial (Mois de janvier) | 1 | 9. Décès du Colonel E. Speller, Aide de Camp de S. A. R. Madame la Grande-Duchesse de Luxembourg | 30 |
| 2. Mémorial (Mois de février) | 1 | 10. Baron Charles de Werkmann † | 30 |
| 3. Chambre des Députés (Mois de janvier) | 2 | 11. Nouvelles diverses | 30 |
| 4. Chambre des Députés (Mois de février) | 3 | 12. Nouvelles diplomatiques | 32 |
| 5. La Fête Nationale Luxembourgeoise | 3 | 13. Distinctions honorifiques | 33 |
| 6. Funérailles de Sa Majesté le Roi George VI de Grande-Bretagne | 8 | 14. Nouvelles de la Cour | 34 |
| 7. En la Mémoire du Maréchal de France Jean de Lattre de Tassigny | 11 | 15. Le Mois en Luxembourg (Mois de janvier) | 35 |
| 8. Rail et Route au Grand-Duché. Réalisations et Problèmes | 13 | 16. Le Mois en Luxembourg (Mois de février) | 37 |

Ministère de la Famille et de la Population.

Un arrêté grand-ducal du 19 janvier 1952 a pour objet la création d'un Conseil Supérieur de la Famille et de l'Enfance.

*

Ministère des Transports.

Un arrêté grand-ducal du 4 février 1952 modifie le statut du personnel des Chemins de Fer Luxembourgeois.

Un arrêté grand-ducal du même jour modifie le régime des pensions des agents des Chemins de Fer Luxembourgeois.

*

Ministère du Travail.

Un arrêté ministériel du 20 février 1952 arrête les statuts de la Caisse de maladie des fonctionnaires et employés publics.

Chambre des Députés (mois de janvier)

3 janvier: Réunion de la 1^{re}, de la 2^e et de la 3^e section.

Réunion d'une section centrale.

8 janvier: 7^e séance publique. — Demandes en naturalisation de la 5^e liste. — Projet de loi concernant la désignation des personnes et des biens dans les actes à transcrire ou à inscrire au bureau des hypothèques (N^o 282). Rapport de la section centrale. — Projet de loi portant approbation du Protocole au Traité de l'Atlantique Nord sur l'accession de la Grèce et de la Turquie, ouvert à la signature à Londres le 17 octobre 1951 (N^o 399). Rapport de la section centrale. Discussion générale. Lecture et vote de l'article unique. Vote sur l'ensemble par appel nominal avec dispense du second vote constitutionnel. — Projet de loi ayant pour objet d'autoriser l'aliénation d'un immeuble domanial à Echternach (N^o 398). Rapport de la section centrale. Lecture et vote de l'article unique. Vote sur l'ensemble par appel nominal avec dispense du second vote constitutionnel.

Réunion de la 1^{re}, de la 2^e et de la 3^e section.

Réunion d'une section centrale.

9 janvier: Réunion d'une section centrale.

10 janvier: 8^e séance publique. — Demandes en naturalisation de la 6^e liste. — Règlement des travaux parlementaires.

15 janvier: 9^e séance publique. — Règlement des travaux parlementaires. — Naturalisations. — Projet de loi portant création de centres d'enseignement professionnel pour les apprentis de l'artisanat, du commerce et de l'industrie (N^o 362). Rapport de la section centrale. Discussion générale. Lecture et vote des articles. Renvoi du projet amendé au Conseil d'Etat.

16 janvier: 10^e séance publique. — Projet de loi portant création de centres d'enseignement professionnel pour les apprentis de l'artisanat, du commerce et de l'industrie (N^o 362). Continuation et fin de la discussion générale. Lecture et vote des articles. Renvoi du projet amendé au Conseil d'Etat. — Projet de loi portant modification de la loi du 18 mai 1902 concernant l'institution des médecins-inspecteurs et l'exercice de leurs attributions (N^o 74). Rapport de la section centrale.

17 janvier: 11^e séance publique. — Projet de loi portant modification de la loi du 18 mai 1902 concernant l'institution des médecins-inspecteurs et l'exercice de leurs attributions (N^o 74). Discussion générale. Lecture et vote des articles et renvoi du texte amendé au Conseil d'Etat. — Projet de loi modifiant certaines dispositions relatives aux impôts directs (N^o 385). Rapport de la section centrale. Discussion générale.

24 janvier: 12^e séance publique. — Projet de loi modifiant certaines dispositions relatives aux impôts directs (N^o 385). Fin de la discussion générale. Lecture et vote des articles.

29 janvier: 13^e séance publique. — Projet de loi modifiant certaines dispositions relatives aux impôts directs (N^o 385). Lecture et vote des articles. Renvoi du projet amendé au Conseil d'Etat. — Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1952 (N^o 390). Rapport de la section centrale. Discussion générale.

30 janvier: Réunion d'une section centrale.

31 janvier: 14^e séance publique. — Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1952 (N^o 390). Continuation de la discussion générale.

Chambre des Députés (mois de février)

- 5 février: 15^e séance publique. — Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1952 (N^o 390). Discussion générale.
Réunion de la Commission des Finances.
Réunion de la 3^e section.
- 6 février: 16^e séance publique. — Allocutions de M. le Président de la Chambre des Députés et de M. le Ministre d'Etat, Président du Gouvernement, à l'occasion du décès de S.M. le Roi George VI d'Angleterre. — Règlement des travaux parlementaires. — Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1952 (N^o 390). Continuation de la discussion générale.
- 7 février: 17^e séance publique. — Règlement des travaux parlementaires. — Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1952 (N^o 390). Discussion des articles (Articles 1 à 103 des recettes admis; articles 1 à 25, 44 à 71, 114 à 247 des dépenses admis).
- 8 février: Réunion de la Commission des Affaires Etrangères.
- 12 février: 18^e séance publique. — Projet de loi modifiant certaines dispositions relatives aux impôts directs (N^o 385), (2^e lecture). Rapport de la section centrale. Discussion générale. Lecture et vote des articles amendés. Vote sur l'ensemble par appel nominal avec dispense du second vote constitutionnel. — Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1952 (N^o 390). Discussion et vote des articles. Votes rectificatifs aux articles 1^{er}, 26, 28, 31, 46 bis nouveau et 77 du budget des recettes. (Articles 248 à 259 bis du budget des dépenses admis.)
- 13 février: 19^e séance publique. — Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1952 (N^o 390). Discussion des articles (Articles 260 à 291 du budget des dépenses).
- 14 février: 20^e séance publique. — Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1952 (N^o 390). Continuation de la lecture des articles (Articles 292 à 351 bis).
- 19 février: Réunion de la Commission des Finances.
Réunion d'une section centrale.
- 20 février: Réunion de la 1^{re}, de la 2^e et de la 3^e section.
Réunion d'une section centrale.
- 28 février: 21^e séance publique. — Projet de loi concernant l'adhésion du Grand-Duché de Luxembourg à la Convention Météorologique Mondiale établie le 11 octobre 1947 à Washington (N^o 393). Rapport de la section centrale. Lecture et vote des articles. Vote sur l'ensemble par appel nominal et dispense du second vote constitutionnel. — Demandes en naturalisation de la 7^e liste arrêtée au 15 février 1952.

La Fête Nationale Luxembourgeoise

Le 23 janvier, Anniversaire de la Souveraine du Grand-Duché, est Jour de Fête Nationale. En l'an 1952, ce jour fut célébré avec la ferveur et l'allégresse qui, aux années antérieures, remplissaient les cœurs des Luxembourgeois. Le calme et la sérénité de la situation qui caractérisent ce début d'année tant sur le plan politique intérieur qu'extérieur donnaient un fondement stable à l'insouciance avec laquelle tous nos compatriotes se vouèrent à la célébration de notre Fête Nationale.

Les festivités du 22 janvier.

Déjà mardi, 22 janvier, les principales agglomérations et particulièrement la Capitale s'étaient fébrilement préparées aux traditionnelles festivités. Drapeaux, étendards et oriflammes furent hissés; les bâtiments publics et les grands immeubles étaient brillamment illu-

minés. Dans les devantures des magasins et maisons de commerce, les décorations coutumières cédèrent le pas à des arrangements aux motifs patriotiques.

Grâce à un dispositif d'éclairage très étudié, une partie de la vallée de la Pétrusse avoisinant le Pont Adolphe était magnifiquement illuminée. Des lampes de couleurs diverses, d'un vert sombre au fond de la vallée, d'un jaune chaud sur la hauteur des terrasses de la fausse braie et de la Place de la Constitution, d'un ton bleu clair aux régions supérieures, projetaient leurs lumières contre les rochers et les murailles des anciens forts et donnaient à ce paysage si familier de la vallée de la Pétrusse un aspect tout à fait inaccoutumé, étrange et romantique.

A 18 heures, les festivités furent inaugurées par la retraite de la Garde grand-ducale. Encadrés de soldats porteurs de torches, les musiciens de la Garde se rangèrent devant le Palais

grand-ducal où ils présentèrent un concert d'œuvres luxembourgeoises devant la Souveraine Qui Se tenait au balcon du Palais, entourée de Son Altesse Royale Monseigneur le Prince de Luxembourg et de Leurs Altesses Royales la Princesse Marie-Adélaïde et le Prince Charles. Une foule vibrante cerna la troupe de tous côtés et ovationna sans répit la Famille grand-ducale.

Après avoir exécuté l'hymne national, la Musique de la Garde se rendit aux accents de la marche « Letzeburg de Letzeburger » à la Place d'Armes où elle offrit un concert fort apprécié par les nombreux auditeurs.

A 20 heures 30, par une température exceptionnellement clémente qui avait attiré des milliers de spectateurs, la traditionnelle retraite aux flambeaux s'ébranla depuis le Boulevard de la Pétrusse par l'Avenue de la Gare, l'Avenue de la Liberté, le Pont Adolphe et les rues de la Ville haute pour déboucher, après avoir longé le Palais grand-ducal, sur la Place Guillaume. Les sociétés de la Ville et des faubourgs défilèrent aux sons de marches entraînant et la longue file était agréablement coupée par des chars et véhicules illuminés et richement ornés de motifs patriotiques ou folkloriques. Une voiture illuminée des Tramways Municipaux, portant à l'avant le monogramme « CH » et aux flancs la devise « Je maintiendrai », clôtura le cortège.

Entretiens, rues et ruelles d'accès au Palais regorgèrent d'une foule enthousiaste qui ne cessa d'acclamer la Famille grand-ducale, coupant les acclamations par des chants patriotiques et réclamant à plusieurs reprises Leurs Altesses Royales au balcon de la résidence.

Le même jour, à 19 heures, S. Exc. M. Pierre Dupong, Ministre d'Etat, Président du Gouvernement, adressa aux Luxembourgeois un message diffusé sur les antennes de Radio-Luxembourg.

Allocution de

S. Exc. M. P. Dupong, Ministre d'Etat,
Président du Gouvernement.

Le'w Matbirger!

Vun dénen 365 Dég am Joer huet d'letzeburgeresch Vollek én afgesönnert, den 23. Januar, an huet en zum nationale Feierdag gemät. Et wor den 23. Januar nämlech, wo' ons Grande-Duchesse gebure go'f. Dofir ro't op den 23. Januar am Land de' déglech Arbecht, an d'Vollek helt sech Zeit, eiser Herrgott ze danken fir de' Gonscht, dass Hén ons d'Grande-Duchesse gin huet, de' eso' lang Joeren schon mat gro'ssem Geschek an Erfolleg eiser Hémecht virstét. Om ons Souveraine krése voll Respekt an Affektio'n den 23. Januar d'Gedanken vun alle loyale Letzeburger, an öm onst klengt Letzeburg, dat ons eng gutt Hémecht ass.

Ganz vum selwen och gét haut, um Virowend vun onsem Nationalfest, eise Blek zreck iwer dat Joer, dat vergängen ass, seit mer fir d'lescht ons

Gro'ssherzogin gefeiert an Hir gewünscht hun. A mir müssen agestoen, dass et am gro'sse Ganzen ons net schlecht gängen ass seit dem 23. Januar 1951. Ons Gro'ssindustrie huet vun enger aussergewö'nelecher He'chkonjunktur profite'ert. Et ass vill Geld an d'Land kom, an et go'f ons dodurch me'glech gemät, eng Steiersenkong anzéleden fir de' kleng a möttler Akommen. Och ons sozial Arichtongen konnte mer weider ausbauen. D'Renten an d'Pensio'nen fir Arbechter a Privatbeamten go'wen verbessert, eng Pensio'nskés fir d'Handwierker geschâf, d'Kannerzo'lagen erhe'cht, eng Krankeverscherong geschâf fir d'Beamtwelt an d'Virarbecht virugedriwen fir ähnelech oder gleich sozial Arichtongen fir de' aner Stänn, d'Bauern, de kommerzielle Möttelstand an de' frei Carrièren.

Leider huet de' an der Gro'ssindustrie herrschend Konjunktur net all Branchen vun der Wirtschaft a gleichem Moss begönschtegt. Verschidden Möttelindustrien an Handwerksbetrieber kämpfen mat Schwieregkäten. Et wärt an et muss d'Sureg sin vun alle Faktoren, de' et ugét, mat alle Kräften drop lass ze schaffen, de' No'tstänn ze behiewen. Et soll ké Stand sech verloss spiren an onsem Letzeburger Land. Ké soll verbattert gin. D'Land soll fir si alleguerten sin ewe' eng gudd Mamm.

An onse Relatio'ne mat den anere Länner gét weiderhin onst ganzt Striewen drop aus, fir eis wirtschaftlech a politesch Existenz ömmer me' fest ze önnernmauern. Mir sichen dat ze erréchen durch den Ausbau vu wirtschaftlechen a politeschen Alliancen mat de Länner vun der westlecher Welt am allgemengen an onse Nopeschlänner am besonneren.

Wät mir a wirtschaftlecher Beze'ong virun allem brauchen, ass den Export vu Stol an Eisen, an den Import vu Kuelen. Durfir müssen d'Grenzbarrièren, de' ons anenken, nidergeluegt gin. Dém Zweck dingt d'Benelux. Sie gött, lues zwar, awer ste'deg, hirem Ziel zo'gefe'ert. Dofir och si mer dem Schumanplang beigetratt. Durch de' zesummegefasst Muecht vun den drei Beneluxlänner a vun déne sechs Länner, de' sech um Schumanplang bedélegen, gin ons de' Diren vum Weltmárt opgehâl a gesond Konkurrenzverhältnesser garante'ert. Me' verlange mer net. D'Intelligenz an de Fleiss vun de Letzeburger besuergen de Räscht.

Ons politesch Freihét siche mer ze secheren durch ons Bedélegong um Atlantikpakt an och durch onsen eventuellen Beitrött zo' enger europäescher Arme'. Zwielf Länner, wo'röner de' mächtig Verénegt Stäten vun Nordamerika, hu sech am Atlantikpakt zesummegeschlossen, fir hir chröschtlech-westleche Zivilisatio'n ze verdédegen an hir Freihét ge'nt jidder Agressio'n! An önnerehalb vun dem gro'ssen nordatlantische Block wöllen sechs westeuropäisch Natio'nen hir Arme'en zesummendin, fir me' eng rationell Organisatio'n am Dengscht vum Fridden ze erréchen.

Gott ge'w, dass de' nobel Zieler errécht gin!

An dém Sönn lauden haut den Owend a mâr de Mueren ons Klacken zo' Hâf. Sie solle verkönnen de Wöllen vum Letzeburger Vollek zum sozialen a wirtschaftleche Fortschrött, zum Frid-den önnert den Natio'nen! An dém Géscht och sange mer mâr an onse Kirchen den Te Deum fir all dât Gutts, wât seit dem leschte Gro'sshertzogins-Geburtsdag onsem Land widerfuer ass, a fir dass et onser le'wer Gro'sshertzogin gin soll sin, nach lîng Joeren a gudder Gesondhêt onst Vollek op dém Wé weider ze fe'eren.

Vive ons Grande-Duchesse Charlotte!

Vive onst Letzeburger Land!

23 janvier: Fête Nationale.

Le Jour de la Fête Nationale, les cérémonies furent inaugurées par la parade de la Police locale étatisée de la Ville de Luxembourg. A 9 heures, M. Eugène Hoscheit, Directeur de la Police locale étatisée, passa en revue les agents, remit aux membres de la Police les décorations que Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse avait daigné leur conférer, et leur adressa une allocution au cours de laquelle il souligna le sens profond de ce Jour de Fête Nationale. M. Emile Hamilius, Bourgmestre de la Ville de Luxembourg, s'adressa également aux agents, et le corps de police répondit à la fin de l'allocution de M. le Bourgmestre par un triple «Vive» en l'honneur de la Souveraine et de la Famille grand-ducale.

A 9 heures 45 eut lieu dans la cour principale de la Caserne du Saint-Esprit la traditionnelle prise d'armes, suivie d'une parade militaire. S. Exc. M. Joseph Bech, Ministre de la Force armée, accompagné du Colonel Aloyse Jacoby, Chef d'Etat-Major, passa en revue une compagnie de la Garde, placée sous les ordres du Major Aloyse Steffen.

Vers 10 heures, Leurs Altesses Royales Monseigneur le Prince de Luxembourg et Monseigneur le Grand-Duc héritier Jean, suivis des Lieutenants en Premier Koch, Prussen et Frantz, Aides de camp, arrivèrent dans le préau central de la Caserne où ils furent reçus par M. le Ministre de la Force armée et le Colonel Aloyse Jacoby. La musique de la Garde entama le «Wilhelmus» et Leurs Altesses Royales passèrent la troupe en revue.

Leurs Altesses Royales Monseigneur le Prince et Monseigneur le Grand-Duc héritier procédèrent à la remise de distinctions honorifiques à des officiers et soldats de l'Armée et à des membres de la Gendarmerie.

Le Colonel Aloyse Jacoby adressa ensuite une brève allocution aux soldats qui firent entendre un triple «Vive» en l'honneur de Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse.

Vers la fin de cette courte cérémonie, la troupe défila, musique en tête, devant la tribune d'honneur où avaient pris place Leurs Altesses

Royales Monseigneur le Prince de Luxembourg et Monseigneur le Grand-Duc héritier, S. Exc. M. Joseph Bech, Ministre de la Force armée, le Colonel Aloyse Jacoby et le Major Aloyse Steffen.

A 11 heures, un Te Deum fut chanté en l'Eglise Cathédrale par S. Exc. Mgr. Léon Lommel, Evêque-Coadjuteur du Diocèse de Luxembourg. Devant le parvis de la Cathédrale s'étaient rangés la musique de la Garde et un détachement de l'Armée qui rendit les honneurs. S. Exc. Mgr. Léon Lommel, entouré du chapitre, accueillit sous le porche de l'église Leurs Altesses Royales Monseigneur le Prince de Luxembourg, Monseigneur le Grand-Duc héritier Jean et le Prince Charles, suivis de S. Exc. M. Alfred Lœsch, Grand Maréchal de la Cour, et des Chambellans et Dames d'honneur, et conduisit les Princes dans le chœur. Les Princesses Elisabeth et Marie-Adélaïde avaient pris place à la Loge grand-ducale.

La Maîtrise de la Cathédrale, accompagnée des grandes orgues, exécuta le programme suivant: Paraphrase sur le «Wilhelmus» (Leblanc), «O esca viatorum» (Kromlicki), «Domine salvam fac» (Leblanc), «Te Deum» (Heckmes), «Tantum ergo» (Himmel), «Ons Hémecht» (Zinnen), «Toccatà» (Andriessen).

Dans la grande nef de l'église avaient pris place le Corps Diplomatique, les membres du Gouvernement, du Conseil d'Etat, de la Chambre des Députés, les représentants des corps constitués, des administrations publiques et de la Municipalité de Luxembourg.

Le Corps Diplomatique était composé comme suit. Représentaient:

le Saint-Siège:

S. Exc. Révérendissime Monseigneur Fernando Cento, Nonce Apostolique.
Mgr. Lino Zanini, Conseiller.

la Belgique:

S. Exc. M. le Vicomte Berryer, Ministre.
M. Pierre Vanheerswyngheles, Conseiller de Légation.

le Portugal:

S. Exc. M. Eduardo Vieira Leitao, Ministre.

le Danemark:

S. Exc. M. Bent Falkenstjerne, Ministre.
M. Preben Arthur van der Hude, Premier Secrétaire.

la France:

S. Exc. M. Pierre-Alfred Saffroy, Ministre.
M^{lle} Marcelle Campana, Conseiller.
M. Robert de Souza, Attaché.
M. Emile Vanheeghe, Attaché commercial.
Le Colonel de Coulange.

le Brésil:

S. Exc. M. Renato de Lacerda Lago, Ambassadeur.

- le Monaco:*
S. Exc. M. Maurice Lozé, Ministre.
M. Fernand d'Aillières, Premier Secrétaire.
- la Suède:*
S. Exc. M. Gunnar de Reuterskiöld, Ministre.
- la Chine:*
S. Exc. M. Wunsz King, Ambassadeur.
- la Grande-Bretagne:*
S. Exc. M. Geoffrey Allchin, Ministre.
M. W. E. D. Massey, Premier Secrétaire.
Le Colonel R. H. C. Drummond-Wolff, Attaché militaire.
Le Group Captain L. C. Slec, Attaché de l'Air.
L'Air Marshall D. Colyer, Attaché civil de l'Air.
M. D. F. Muirhead, Premier Secrétaire.
M. F. B. G. Bevan, Premier Secrétaire.
M. A. H. Tandy, Conseiller commercial.
- l'Égypte:*
S. Exc. M. Ahmed Rasheed Bey, Ambassadeur.
M. Georges Rahba, Attaché.
- le Mexique:*
S. Exc. M. Francisco A. de Icaza, Ministre.
- les États-Unis d'Amérique:*
S. Exc. Mrs. Perle Mesta, Ministre.
Le Brigadier General Nathaniel A. Burnell, Chief, Military Assistance Advisory Group.
Le Colonel Wendell Blanchard, Attaché militaire supérieur et Attaché de l'Armée.
Le Lieutenant-Colonel Albert L. Hoffman, Aide militaire spécial.
Le Colonel Daniel W. Wickland, Attaché de l'Air.
Mr. William C. Canup, Deuxième Secrétaire.
Mr. J. Tuck Sherman, Consul.
- la Yougoslavie:*
S. Exc. M. Lazar Latinovic, Ministre.
- la Turquie:*
S. Exc. M. Nedim Veysel Ilkin, Ministre.
- le Canada:*
S. Exc. le Lieutenant-Général Maurice Pope, Ambassadeur.
M. Bruce Macdonald, Conseiller commercial.
M. Arnold Smith, Conseiller.
Wing Commander R. F. Douglas, Attaché de l'Air.
- les Pays-Bas:*
S. Exc. M. Hendrik Adriaan Hooft, Ministre.
M. J. A. van Houten, Conseiller d'Ambassade, chargé des affaires de presse et culturelles.
Le Colonel de Cavalerie B. A. de Veer, Attaché militaire.
M. R. J. van Groningen, Attaché social.
- l'Autriche:*
S. Exc. M. Félix Orsini-Rosenberg, Ministre.
M. Kurt Farbowsky, Premier Secrétaire.
- l'Israël:*
S. Exc. M. Michaël Amir, Ministre.
- la Grèce:*
S. Exc. M. Dimitri Capsalis, Ministre.
- la Finlande:*
S. Exc. M. Tapio Voionmaa, Ministre.
- la Tchécoslovaquie:*
S. Exc. M. Jan Obhlidal, Ministre.
Le Major Miloslav Hoppe, Attaché militaire et de l'Air.
- l'Espagne:*
S. Exc. M. le Comte de Casa Miranda, Ambassadeur.
M. le Marquis de Merry del Val, Conseiller.
M. Francisco José Palanza Morales, Troisième Secrétaire.
M. Francisco Bozzano, Attaché économique;
M. Carlos Sentis, Attaché d'information et de presse.
- l'Italie:*
S. Exc. M. Carlo Bossi, Ministre.
- l'Inde:*
S. Exc. M. Parakat Achuta Menon, Ambassadeur.
- la République Fédérale d'Allemagne:*
S. Exc. M. le Dr Joseph Jansen, Ministre.
M. le Dr Rolf F. Pauls, Sec. de Légation.
- l'Indonésie:*
S. Exc. M. le Dr Ide Anak Agoeng Gede Agoeng, Ambassadeur.
- la Hongrie:*
M. Joseph Hausler, Chargé d'Affaires.
- l'U. R. S. S.:*
M. Dmitri Pogidaev, Chargé d'Affaires a. i.
M. Tchoubrikov, Attaché.
M^{lle} Agaiants, Attaché culturel adjoint.
- l'Argentine:*
M. Eduardo V. Requena, Chargé d'Affaires a. i.
M. Juan M. Tiscornia, Conseiller économique.
M^{lle} Elisa C. Ross, Attaché.
M. Pelaez, Consul.
- la Norvège:*
M. Finn Skartum, Chargé d'Affaires a. i.
- la Pologne:*
M. Jerzi Wiechecki, Chargé d'Affaires a. i.
Le Lieutenant-Colonel Adolf Kofler, Attaché militaire et de l'Air.
- la Suisse:*
M. René Stoudmann, Chargé d'Affaires a. i.
M. Edmond Deslex, Premier Secrétaire.
- le Vénézuéla:*
M. Luis A. Colmenares, Chargé d'Affaires a. i.
- l'Iran:*
M. Djalil Vafi, Chargé d'Affaires a. i.
- la Roumanie:*
M. Gheorghe Strat, Chargé d'Affaires a. i.

L'Anniversaire de Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse a été célébré dignement dans tout le pays par des services religieux solennels, des séances protocolaires dans les communes et des cérémonies dans les écoles. Une grande manifestation patriotique eut lieu le 22 janvier à l'Hôtel de Ville à Esch-sur-Alzette dont l'éclat fut encore rehaussé par la présence de Leurs Altesses Royales Monseigneur le Grand-Duc Héritier Jean et la Princesse Elisabeth.

Radio-Luxembourg avait consacré une large part de ses programmes à la Fête Nationale en assumant la diffusion de concerts patriotiques et de reportages des différentes cérémonies.

A l'Etranger, notamment dans les Capitales des pays environnants, les missions diplomatiques luxembourgeoises avaient organisé des cérémonies patriotiques auxquelles assistèrent des personnalités de la vie politique, culturelle et économique ainsi que beaucoup de nos compatriotes y résidant.

Le 25 janvier, S. Exc. M. le Ministre de Luxembourg à Bruxelles et Madame Robert Als offrirent une réception dans les salons de la Légation. A cette réception assistèrent les membres du Corps Diplomatique accrédité à Bruxelles, le Grand Maréchal de la Cour Royale, le Chef de la Maison militaire du Roi, le Président du Sénat, le Président de la Chambre des Représentants, plusieurs Ministres du Gouvernement belge, ainsi que de nombreuses personnalités du monde politique, culturel et économique.

A Paris, l'anniversaire de S. A. R. Madame la Grande-Duchesse fut fêté par des réceptions à la Légation et à la Fondation Biermans-Lapôte. Un Te Deum solennel fut chanté en l'église de la Mission France-Luxembourg le dimanche, 27 janvier. A ces cérémonies prirent part de hautes personnalités du monde diplomatique, économique et culturel, parmi lesquelles nous relevons M. le Représentant du Président de la République Française, M. le Représentant du Ministre des Affaires Etrangères, Mgr. Roncalli, Nonce apostolique, S. Exc. le Baron Guillaume, Ambassadeur de Belgique, S. Exc. M. Albert Wehrer, Ministre de Luxembourg à Paris, M. le Représentant du Président du Conseil Municipal de la Ville de Paris, le Préfet de police de la Seine, le Président de la Chambre de Commerce luxembourgeoise en France. A la fin du saint office, Mgr. Touze, Evêque auxiliaire de Paris, et Mgr. Léon Lommel, Evêque-Coadjuteur de Luxembourg, adressèrent des allocutions à l'assistance.

A Londres, la colonie luxembourgeoise en Grande-Bretagne fêta l'Anniversaire de S. A. R. Madame la Grande-Duchesse le 20 janvier. Le matin, un service religieux fut célébré à Farm Street Church et, dans l'après-midi, S. Exc. M. le Ministre de Luxembourg à Londres et Madame André Clasen reçurent la colonie luxem-

bourgeoise à la Légation. Dans un bref discours, M. le Ministre souligna le rôle de la Maison grand-ducale et plus particulièrement de S. A. R. Madame la Grande-Duchesse dans notre histoire nationale.

Ultérieurement, M. le Ministre et Madame André Clasen offrirent un déjeuner aux chefs des missions accréditées à Londres, dont M. Anthony Eden, Secrétaire d'Etat au Foreign Office, fut l'hôte d'honneur.

S. Exc. M. le Ministre à La Haye et Madame Auguste Collart donnèrent une réception dans les salons de la Légation à La Haye le 17 janvier. A cette réception prirent part les Ambassadeurs et Chargés d'Affaires accrédités à La Haye, la Grande Maîtresse de S. M. la Reine Juliana et plusieurs dignitaires de la Cour royale, le Président de la Première Chambre, le Vice-Président du Conseil d'Etat et plusieurs Ministres, dont M. D. U. Stikker, Ministre des Affaires Etrangères.

A Bonn, S. Exc. M. le Ministre et Madame Pierre Majerus reçurent en leur résidence de Cologne-Marienburg. Parmi les invités d'honneur figurèrent les représentants du Corps Diplomatique accrédité auprès du Gouvernement de la République Fédérale allemande, S. Em. le Cardinal Frings, plusieurs Ministres et de nombreuses hautes personnalités allemandes et alliées.

Le 23 janvier, M. Jean Sturm, Chargé d'Affaires à Berne, avait invité à une réception à laquelle assistèrent les membres du Corps Diplomatique, ayant à leur tête S. Exc. Rév. Mgr. Bernardini, Doyen du Corps Diplomatique en Suisse, le Chef du Département des Affaires Economiques, le Conseiller fédéral Rubattel, le Chef d'Etat-Major de l'Armée helvétique, le Président du Gouvernement du Canton de Berne et de nombreuses personnalités de la vie politique et culturelle de la capitale fédérale.

S. Exc. M. le Ministre à Washington et Madame Hugues Le Gallais reçurent dans les salons de la Légation à Washington le 23 janvier. A cette réception étaient représentés les Chefs des Missions diplomatiques, le Ministre des Affaires Etrangères et Madame Acheson, le Ministre des Finances et Madame Snyder, le Ministre de la Défense Nationale et Madame Lovett, le Ministre de la Justice et Madame McGrath, le Ministre de l'Agriculture et Madame Brannan, le Ministre des P. T. T. et Madame Donaldson, le Ministre de l'Intérieur et Madame Chapman, le Ministre de l'Aviation militaire et Madame Finletter. Y assistèrent en outre de nombreuses hautes personnalités américaines, des membres de la Cour supérieure de Justice, un grand nombre de Sénateurs et de fonctionnaires du State Department.

A Moscou, S. Exc. M. le Ministre et Madame René Blum offrirent un lunch dans les salons de

la Légation. Outre les Ambassadeurs et Chargés d'Affaires accrédités à Moscou, accompagnés de leurs Attachés commerciaux et militaires, y assistèrent comme représentants du Gouvernement de l'U. R. S. S. M. Bogomolov, Vice-Ministre des

Affaires Etrangères, M. Sergeiev, Chef de la première division européenne au Ministère des Affaires Etrangères, M. Kulajenkov, Chef du Protocole, ainsi que leurs collaborateurs.

Funérailles de Sa Majesté le Roi George VI de Grande-Bretagne

Ce fut le 6 février que la nouvelle du décès de S. M. le Roi de Grande-Bretagne mit dans la consternation le peuple anglais et tous les pays amis et alliés de la Grande-Bretagne.

A Luxembourg, la nouvelle de la mort de S. M. George VI parvint au Gouvernement et à la Chambre des Députés en séance, l'après-midi du 6 février.

S. Exc. M. Emile Reuter, Président de la Chambre des Députés, adressa à l'assemblée l'allocution suivante:

« Il y a quelques heures, le Monde a appris avec consternation la nouvelle radiodiffusée de la mort subite de S. M. le Roi George VI d'Angleterre.

Cette disparition inattendue plonge dans le deuil la grande Nation britannique.

Le peuple luxembourgeois, avec toutes les Nations amies de la Grande-Bretagne, s'associe de tout cœur à ce deuil et adresse à la Famille royale d'Angleterre et au peuple britannique l'hommage de sa vive et douloureuse sympathie.

La Chambre luxembourgeoise s'incline avec respect et avec une sincère admiration devant la mémoire de ce Souverain qui était entouré de la vénération et de l'affection de tous ses sujets dont il partageait les joies et les souffrances et qui n'a cessé de donner au monde un exemple rayonnant de haute conscience, de dignité et de simplicité.

Toute la vie de George VI attestait une conception idéale de la monarchie sincèrement démocratique, symbole et garantie des droits et des libertés de la Nation.

Le peuple luxembourgeois, si profondément attaché à sa propre dynastie, mesure l'immense douleur qu'éprouve en ce moment le grand peuple qui a pris une si large part dans le rétablissement de notre indépendance et auquel nous sommes liés par une dette de reconnaissance que nous ne pourrions jamais oublier. »

A son tour, S. Exc. M. Pierre Dupong, Ministre d'Etat, Président du Gouvernement, prit, au nom du Gouvernement luxembourgeois, la parole pour exprimer les condoléances dans ces termes:

« Le Gouvernement s'associe de tout cœur aux paroles que vient de prononcer M. le Président de la Chambre des Députés. C'est avec

stupeur que nous venons d'apprendre, il y a quelques heures, la nouvelle qui plonge dans le deuil la Grande-Bretagne et les peuples du Commonwealth britannique réunis sous le sceptre du Roi d'Angleterre.

La mort de George VI est une perte, non pas seulement pour les nations qui se groupent autour de la dynastie anglaise. Le Monde tout entier perd en Lui un symbole de fortitude dans l'adversité et un conseiller sûr dans la période troublée que le Monde traverse en ce moment.

La mémoire de ce Souverain, qui pendant la guerre ne quitta jamais Londres, donnant l'exemple du courage à tous ceux qui résistaient et combattaient pour le Droit et la Liberté, ne périra pas. Que le peuple anglais ami et allié du nôtre soit assuré que nous partageons son deuil. Le Gouvernement luxembourgeois s'incline avec respect et sympathie devant la douleur de la Famille royale de Grande-Bretagne. »

Après le discours du Premier Ministre, la séance fut levée en signe de deuil et le Bureau de la Chambre des Députés adressa au Parlement britannique le télégramme de condoléances suivant: « Le Parlement luxembourgeois au nom du peuple qu'il représente adresse au Parlement britannique l'expression de sa profonde et douloureuse sympathie à l'occasion de la disparition inattendue de S. M. George VI. Il s'associe au deuil de la Nation britannique et rend un hommage de respect et d'admiration à la mémoire du grand Roi qui, durant une période tragique, fut avec son peuple le symbole de la résistance héroïque et le défenseur de la liberté et de l'indépendance des petites Nations. »

Le même jour, S. Exc. M. Joseph Bech, Ministre des Affaires Etrangères, fit une visite de condoléances auprès de S. Exc. M. Geoffrey C. Allechin, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Grande-Bretagne à Luxembourg, et adressa au nom du Gouvernement grand-ducal et du peuple luxembourgeois un télégramme de condoléances à M. Anthony Eden, Secrétaire d'Etat au Foreign Office.

Dès que la nouvelle du décès du Roi George VI avait été connue dans la Capitale, les drapeaux du Palais grand-ducal, des Ministères et des bâtiments publics furent mis en berne.

Le 7 février, Son Altesse Royale Monseigneur le Prince de Luxembourg, accompagné de S. Exc.

M. Alfred Lœsch, Grand Maréchal de la Cour, Se rendit à la Légation de Grande-Bretagne pour exprimer à S. Exc. M. le Ministre Geoffrey C. Allehin les condoléances de Leurs Altesses Royales à l'occasion du décès de S. M. le Roi George VI.

Les 8 et 9 février, des communiqués du Département du Grand Maréchal de la Cour annoncèrent que Leurs Altesses Royales Madame la Grande-Duchesse et Monseigneur le Prince assisteraient aux funérailles de S. M. le Roi George VI et que la Cour grand-ducale prendrait le deuil pour une durée de quinze jours.

Le départ pour Londres de Leurs Altesses Royales.

Le 13 février, Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse, Son Altesse Royale Monseigneur le Prince de Luxembourg et la Princesse Elisabeth, accompagnés de M^{me} Auguste Collart, Dame d'honneur, de M. Guill. Konsbruck, Chambellan e. s. e., et du Lieutenant en Premier Paul Koch, Aide de camp, quittèrent Luxembourg pour Se rendre à Londres.

Au Pavillon grand-ducal en Gare de Luxembourg, Leurs Altesses Royales, Qui étaient encore accompagnées par S. Exc. M. Alfred Lœsch, Grand Maréchal de la Cour, et le Lieutenant en Premier Frantz, Aide de camp, furent reçues et saluées par S. Exc. M. le Vicomte Joseph Berryer, Ministre de Belgique à Luxembourg, S. Exc. M. Geoffrey C. Allehin, Ministre de Grande-Bretagne, M. Jean Metzdorff, Président du Conseil d'Administration de la S. N. C. F. L., M. Jean-Pierre Musquar, Directeur des C. F. L., et M. Théophile Herekes, Chef de gare principal.

Quelques instants avant l'arrivée de Leurs Altesses Royales au Pavillon grand-ducal, S. Exc. M. Joseph Bech, Ministre des Affaires Etrangères, qui devait représenter le Gouvernement luxembourgeois aux funérailles de S. M. le Roi George VI, était arrivé en Gare de Luxembourg.

A 16 heures 11, le train grand-ducal s'arrêta en Gare du Quartier Léopold à Bruxelles. A Leur descente de voiture, Leurs Altesses Royales la Grande-Duchesse et le Prince et Leur suite furent accueillis par S. M. le Roi Baudouin I^{er}, accompagné du Baron Carton de Wiart, Grand Maréchal de la Cour. S. Exc. M. Robert Als, Ministre de Luxembourg à Bruxelles, salua également la Souveraine.

Quittant la Gare, S. M. le Roi et S. A. R. Madame la Grande-Duchesse prirent place dans une voiture de la Cour royale, tandis que S. A. R. Monseigneur le Prince, la Princesse Elisabeth, S. Exc. M. le Ministre Joseph Bech et la suite montaient dans deux autres voitures en compagnie du Baron Carton de Wiart.

Les voitures royales gagnèrent immédiatement le Château de Laeken, résidence de S. M. le Roi Baudouin I^{er}.

Jeudi, 14 février, S. A. R. Madame la Grande-Duchesse, S. A. R. le Prince Albert de Belgique,

Représentant de S. M. le Roi Baudouin I^{er}, S. A. R. Monseigneur le Prince de Luxembourg, la Princesse Elisabeth de Luxembourg et S. Exc. M. le Ministre Joseph Bech prirent place dans le train royal belge à 6 heures 15 en Gare de Laeken:

La suite de S. A. R. le Prince de Liège était composée du Baron Carton de Wiart, Grand Maréchal de la Cour, du Colonel Ecuyer Jacmart, Aide de camp, et du Capitaine de Saint-Hubert, Officier d'ordonnance.

A 7 heures 45, le train royal arriva en gare maritime d'Ostende. A Leur descente du train, Leurs Altesses Royales furent reçues et saluées par MM. Van Houtte, Premier Ministre, Van Zeeland, Ministre des Affaires Etrangères, Sir Christopher Warner, Ambassadeur de Grande-Bretagne à Bruxelles, M. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur de la Province de Flandre occidentale, MM. Vroome, Bourgmestre, De Kinder, Echevin, et Surmont, Secrétaire général de la Ville d'Ostende.

Un détachement de la Force navale belge, sous les ordres du Commodore Timmermans, rendit les honneurs.

Tandis que la musique de la Force navale exécute les hymnes nationaux belge et luxembourgeois, Leurs Altesses Royales Se firent présenter les personnalités et furent ensuite conduites à la malle « Prince Albert » par le Commandant Kesteloot, Chef du service des malles.

A 8 heures, la malle, battant le pavillon royal belge, jeta les amarres et quitta le port d'Ostende.

La réception en Grande-Bretagne.

A mi-chemin entre Ostende et Douvres, deux destroyers britanniques, pavillons en berne, vinrent à la rencontre de la malle transportant Leurs Altesses Royales et Leurs suites. A l'arrivée dans le port de Douvres, le porte-avion « Implacable » tira 21 coups de canon en l'honneur de S. A. R. Madame la Grande-Duchesse, tandis que le drapeau luxembourgeois était hissé au mât de la tour principale. Ensuite retentirent 17 coups de canon en l'honneur de S. A. R. le Prince Albert de Liège alors que le drapeau belge montait au mât.

En gare maritime de Douvres, S. Exc. le Vicomte Obert de Thieusis, Ambassadeur de Belgique à Londres, et S. Exc. M. André Clasen, Ministre de Luxembourg à Londres, reçurent Leurs Altesses Royales et Leurs suites, Qui quittèrent aussitôt Douvres par train spécial pour Se rendre à Londres. A Victoria Station, Leurs Altesses Royales furent saluées par le Lord-Chambellan Comte de Clarendon et les représentants de l'Ambassade de Belgique et de la Légation de Luxembourg.

Dans le courant de l'après-midi, S. A. R. Madame la Grande-Duchesse, S. A. R. Monseigneur le Prince, la Princesse Elisabeth, S. Exc.

M. le Ministre Joseph Bech, et Leur suite s'inclinèrent devant le catafalque de feu S. M. le Roi George VI et le soir, S. M. la Reine Elisabeth de Grande-Bretagne et le Duc d'Edimbourg reçurent à dîner à Clarence House LL. AA. RR. Madame la Grande-Duchesse, Monseigneur le Prince, le Prince de Liège et la Princesse Elisabeth.

L'enterrement de S. M. le Roi George VI.

Le vendredi, 15 février, eut lieu l'enterrement de S. M. le Roi George VI. Partant de Westminster Hall, le convoi funèbre avança à travers la City, traversa le Hyde Park pour s'arrêter à la Gare de Paddington, d'où le sarcophage royal fut transporté par chemin de fer au Château de Windsor, dernière demeure du Roi défunt.

Derrière la Famille royale de Grande-Bretagne suivirent à pied les Rois, Chefs d'Etat et Princes, dont S. A. R. Monseigneur le Prince de Luxembourg et S. A. R. le Prince Albert de Liège. S. A. R. Madame la Grande-Duchesse de Luxembourg avait pris place, avec la Princesse Astrid de Norvège, dans un carosse de la Cour, tiré par une paire de chevaux bais et suivi de valets de pied vêtus de costumes de couleur écarlate drapés de noir.

Vinrent ensuite les Ministres plénipotentiaires accrédités à Londres, les Présidents des Conseils et les Ministres, dont S. Exc. M. Joseph Bech, Ministre des Affaires Etrangères du Gouvernement luxembourgeois.

A la Chapelle du Château de Windsor eut lieu au début de l'après-midi une courte cérémonie religieuse à laquelle assistèrent également les Rois, Chefs d'Etat et Princes en compagnie de la Famille royale de Grande-Bretagne.

Dans la soirée du même jour, LL. AA. RR. Madame la Grande-Duchesse, Monseigneur le Prince de Luxembourg, le Prince Albert de Liège et la Princesse Elisabeth rendirent visite à la Reine douairière Mary de Grande-Bretagne à Marlborough House.

Samedi, 16 février, au matin, LL. AA. RR. Madame la Grande-Duchesse, Monseigneur le Prince, la Princesse Elisabeth et Leur suite rentrèrent à Luxembourg.

Le Requiem solennel en l'Eglise Cathédrale de Luxembourg.

Vendredi, 15 février, à 11 heures, fut chanté en l'Eglise Cathédrale de Luxembourg un Requiem solennel pour le repos de l'âme de S. M. le Roi George VI de Grande-Bretagne.

Devant la Cathédrale, un détachement de la Garde grand-ducale, musique en tête, rendit les honneurs à S. Exc. M. Geoffrey C. Allchin, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Grande-Bretagne à Luxembourg, accompagné de Mrs. Allchin et de Mr. et Mrs.

W. E. Devereux Massey, Premier Secrétaire de Légation, qui arrivèrent à la Cathédrale quelques minutes avant 11 heures.

A 11 heures précises, Mgr. Alfred Mille, Vicaire général du Diocèse de Luxembourg, entouré de MM. les Abbés J. Hengen, Chancelier de l'Evêché, et J. Jost, Secrétaire de l'Evêché, accueillit sous le grand porche de l'Eglise le Représentant de la Grande-Duchesse, S. Exc. M. Alfred Lœsch, Grand Maréchal de la Cour, lui tendit l'eau bénite et le conduisit dans le chœur. M. le Grand Maréchal était accompagné du Lieutenant en Premier Frantz, Aide de camp.

Dans la nef du sanctuaire, ornée comme aux jours de deuil d'oriflammes noirs et de deux grands drapeaux britanniques alternant avec des drapeaux aux couleurs luxembourgeoises, avaient pris place les membres du Corps diplomatique accrédité à Luxembourg, M. Emile Reuter, Président de la Chambre des Députés, le Bureau de la Chambre des Députés, le Conseil d'Etat, M. Pierre Dupong, Ministre d'Etat, Président du Gouvernement, et les membres du Gouvernement, les représentants de la Magistrature, du Conseil Municipal, des Administrations publiques et des Corps constitués.

Le saint office fut dit par Mgr. Henri Schmit, Curé de la Cathédrale; la partie musicale et vocale fut assumée par la Maîtrise de la Cathédrale sous la direction de M. l'Abbé R. Betz, Professeur, et M. A. Leblanc aux grandes orgues.

A l'élévation, la musique de la Garde grand-ducale exécuta la « Sonnerie aux Morts » et joua en sourdine les hymnes nationaux britannique et luxembourgeois, tandis que le détachement de la Garde, aligné dans le couloir principal de l'Eglise, présenta les armes.

Après la messe, Mgr. Alfred Mille, Vicaire général, monta en chaire et donna lecture de l'allocution de S. Exc. Mgr. Joseph Philippe, Evêque de Luxembourg. Voici le texte de cette allocution :

« Le jour de grand deuil national, où le peuple anglais pleure son Roi et Souverain bien-aimé, est pour le Luxembourg l'occasion d'exprimer à la grande nation amie sa reconnaissance émue, sentiment qui donne à cette cérémonie son sens et sa vraie portée.

Reconnaissant, le peuple luxembourgeois veut l'être, car c'est en Angleterre qu'une page de son Histoire fut écrite, et cette page admirable, si elle chante le courage et la confiance de notre Souveraine et rend témoignage de la tenacité et de la force de notre gouvernement en exil, ne nous révèle pas moins l'hospitalité et l'amabilité compatissante d'un peuple-frère ainsi que la condescendance et la bienveillance de son Roi-Protecteur.

Comment oublier la journée mémorable du 14 avril 1945, où l'Angleterre, si généreusement hospitalière, rendit au peuple luxembourgeois, après de longues années de séparation, sa Souveraine bien-aimée et la famille grand-ducale, pour voir ce peuple en liesse sceller dans l'enthousiasme d'un retour tant désiré le pacte de fidélité et d'allégeance avec sa dynastie.

Que le digne Représentant du peuple anglais et de son Souverain parmi nous, Son Excellence Monsieur le

Ministre de Grande-Bretagne, veuille agréer, en cette douloureuse circonstance, les sentiments de reconnaissance et de sympathie que, au nom du peuple luxembourgeois, son Chef Spirituel se fait un devoir de lui exprimer.

Sa Majesté le Roi George VI a réussi à se faire aimer de son peuple et à réaliser l'union des esprits et — ce qui est plus rare — l'union des cœurs autour de son Auguste Personne. Le monde entier a été le témoin émerveillé en ces journées de deuil national, de l'unanimité et de la pleine harmonie des sentiments de respect, de déférence, voire même d'affection du peuple anglais. Ce spectacle d'une nation unie dans une même pensée est réconfortant pour le monde agité et déchiré, et prouve qu'au fond de l'humanité les valeurs spirituelles et morales ne sont pas entièrement éteintes. —

Le peuple anglais a donné au monde cultivé une partie de son vocabulaire. Un mot nous a enrichis par sa chaleur et sa poésie — le home —. Eh bien! permettez-moi de vous présenter le Roi défunt comme le modèle parfait de chef du home familial, de chef du foyer domestique. Quelle précieuse leçon le Souverain qui vient de disparaître, en plongeant dans un deuil cruel les membres chéris d'une famille heureuse, ne laisse-t-il pas à notre génération qui cherche la solution du problème familial! Cette paix, cette union, cette chaleur que respire un home royal, ne sont-elles pas pour ainsi dire la mystique de la vie et de l'activité du Roi George VI? Pouvait-il laisser un héritage plus précieux à ses enfants, qui étaient le charme et le sourire perpétuel de sa vie; pouvait-il donner une leçon plus pratique à tous ses sujets et à tous les hommes que d'aimer, de cultiver le jardin clos et sacré de la famille ou du home familial?

Dieu, qui « dirige les cœurs des rois », a trouvé en la personne du Roi George VI l'homme du devoir, pour prendre en main, dans son pays, les rênes du gouvernement.

L'inquiétude, qui ronge et dévore notre génération, vient en partie d'un manque de sens du devoir. L'esprit de suite ou la logique de la pensée lui font défaut. L'on cherche, mais en vain, la solution du problème, pour échapper ou se soustraire au devoir de l'heure présente ... et aboutir au néant. Le calme d'un roi, la ligne droite et raide du devoir de chaque jour, accompli heure par heure, sans plainte ni heurts, et cela toute une vie, voilà la vraie grandeur et la majesté d'un souverain. Rien n'est laissé au caprice, rien n'est sacrifié au plaisir, tout se fait avec poids et mesure, tout est dirigé par la Constitution et par la volonté du peuple.

A peine remis d'une très grave maladie, le Roi George VI retrouve sa table pour travailler et faire son devoir. Ce devoir, fait avec une simplicité souriante et une régularité sans défaillance, est la grandeur du Roi défunt. Inclignons-nous et admirons!

Mais la vie de l'homme connaît des tempêtes et des orages. C'est une loi de la nature. Le Roi défunt en aurait-il été préservé, sa valeur et ses mérites en eussent été singulièrement amoindris. Eh bien, non! Le Roi George VI, comme tout homme et plus que tout homme — parce que Souverain d'un empire immense —, fut jeté dans le tourbillon, plongé, comme disent nos Saints Livres, « dans le creuset qui purifie l'or ». Deux guerres ne l'ont pas pris au dépourvu. Homme de devoir à outrance, il était préparé pour faire face, envers et contre tout, aux situations les plus difficiles. Jeune cadet de marine, il a fait preuve de sang-froid et est resté à son poste d'officier, sans fléchir, pendant la plus grande bataille navale de la première guerre.

Voici venir le choc de la seconde guerre mondiale, aux proportions incommensurables. La Capitale de l'Angleterre est touchée par les bombes et couverte de ruines. Le Roi reste au milieu de son peuple, il y reste avec sa famille, la Reine et ses deux filles, dont l'aînée est l'espoir de la nation. Avec leur père et mari royal, elles partagent courageusement les angoisses et les souffrances de leur peuple, et nous admirons leur sentiment du devoir poussé jusqu'à l'héroïsme. Tel est le Roi George VI. Vous comprendrez maintenant l'attachement et l'affection d'une nation envers son Roi, vous saisirez aisément l'amour du simple peuple pour son Souverain. Voilà le secret de la vie du Roi George VI. Un seul mot l'exprime: il a aimé! Aimer, n'est-ce pas le premier et le dernier cri du cœur humain? N'est-ce pas aussi le premier et le dernier cri du Cœur Divin?

L'on a dit, non sans raison: Pour avoir la Paix, il faut la vouloir. Par son tempérament, par la haute conception de son éminente dignité, par sa foi religieuse, le Roi aime, le Roi veut la Paix. Il meurt cependant, sans la voir!

Le Christ, du haut de la montagne, au milieu des foules affamées de vérité et de paix, définit ainsi le Royaume des Cieux: « Bienheureux les pacifiques, car ils posséderont la terre! »

Que cette parole du Christ soit donc, en cette heure de recueillement et de compatissante sympathie avec une nation en deuil et une famille royale éplorée, le baume de la consolation et du suprême espoir: Bienheureux les pacifiques! »

En la Mémoire du Maréchal de France Jean de Lattre de Tassigny

Le Général d'Armée Jean de Lattre de Tassigny, Maréchal de France, Haut Commissaire de France et Commandant en Chef des Forces stationnées en Indochine, ancien Commandant en Chef des armées de terre de l'Europe occidentale, était un grand ami du Luxembourg. Aussi sa mort, survenue le 11 janvier 1952, a-t-elle été douloureusement ressentie par le peuple luxembourgeois et particulièrement par ceux qui avaient fait la connaissance du Général de Lattre pendant ses nombreux séjours, officiels et privés, au Grand-Duché.

Par ordre de Leurs Altesses Royales Madame la Grande-Duchesse et Monseigneur le Prince, le Grand Maréchal de la Cour s'est rendu à la Légation de France, le 12 janvier, pour exprimer au Représentant de la France au Grand-Duché les condoléances de Leurs Altesses Royales à l'occasion du décès du Général.

Aux obsèques nationales du Maréchal de France Jean de Lattre de Tassigny, l'Armée luxembourgeoise était représentée par le Colonel Aloyse Jacoby, Chef d'Etat-Major, le Lieutenant en Premier Kayser, l'Adjudant Peters et un détachement de soldats, sous le commandement du Lieutenant en Premier Thiry.

Le 19 janvier, l'Amicale des Français et Anciens Combattants d'Esch-sur-Alzette fit dire une messe solennelle pour le repos de l'âme du défunt, célébrée par M. l'abbé Mathias Weber, Curé-Doyen, en l'Eglise décanale St.-Joseph. Y assistèrent M. Emile Vanheeghe, Attaché commercial, représentant M. le Ministre de France à Luxembourg, le Commandant Bessaguey et un détachement du 151^e R. I. de Metz, le Colonel Aloyse Jacoby, Chef d'Etat-Major de l'Armée luxembourgeoise, M. E. Hoscheit, Directeur de la Police locale étatisée, M. N. Hermes, Commis-

saire de Police et une délégation de la Police locale d'Esch. M. P. Marquet, Commissaire de Police de Villerupt, le Lieutenant de Gendarmerie J.-P. Schanen, des représentants des Sociétés d'Anciens Combattants Français du Grand-Duché et de celles des communes voisines françaises, des délégations d'Anciens Combattants Luxembourgeois des deux guerres, des Maquisards indépendants, des Mouvements de Résistance luxembourgeois et de l'Amicale des Belges, avec leurs drapeaux, les Présidents et Présidentes de sociétés de la Ville d'Esch ainsi qu'une grande foule.

Le 30 janvier, en présence de S. A. R. Monseigneur le Prince de Luxembourg, un service funèbre solennel en la mémoire du Général de Lattre fut célébré par le Capitaine-Aumônier Jules Jost en l'église de garnison St.-Michel à Luxembourg. Une assistance nombreuse y rendit un dernier hommage au grand soldat disparu. Représentaient la France S. Exc. M. Pierre Saffroy, Ministre, auquel s'étaient joints d'autres membres du Corps Diplomatique accrédité à Luxembourg, M^{lle} M. Campana, Secrétaire d'Ambassade à la Légation de France, et plusieurs hauts officiers français; la Belgique une délégation d'officiers belges; le Gouvernement luxembourgeois M. Pierre Frieden, Ministre de l'Éducation Nationale, et M. Pierre Welter, Conseiller de Gouvernement pour les Affaires militaires, représentant le Ministre de la Force armée; l'Armée luxembourgeoise le Colonel Aloyse Jacoby, Chef d'Etat-Major, le Lieutenant-Colonel Arthur Ginter, le Major Aloyse Steffen et une délégation d'officiers; l'Évêché Mgr. Mathias Erasmus, Curé-Doyen de Luxembourg. Y assistèrent en outre les représentants de la Chambre des Députés, MM. Emile Hamilius, Bourgmestre de la Ville de Luxembourg,

Antoine Funck, ancien Ministre de Luxembourg en France, les représentants des Administrations de l'État, de la Gendarmerie et de la Police locale étatisée, ainsi que des délégations des Anciens Combattants Luxembourgeois des deux guerres. La musique de la Garde grand-ducale exécuta le programme musical et un détachement de la Compagnie de la Garde, sous les ordres du Lieutenant Majerus, rendit les honneurs.

Le Major Rudy Ensich, Président des Anciens Combattants Luxembourgeois, adressa à Madame la Générale de Lattre de Tassigny un télégramme de condoléances conçu dans les termes suivants: «Madame la Générale de Lattre de Tassigny, Paris. Les Anciens Combattants Luxembourgeois, profondément émus par le grand deuil qui vient de vous frapper vous-même, la France et le monde occidental, vous présentent leurs très sincères condoléances et vous assurent de leur fidélité à la mémoire du Général commandant la glorieuse 1^{re} Armée Française. Major Rudy Ensich, Président des Anciens Combattants Luxembourgeois.» — Voici le texte de la lettre de remerciement que la Maréchale de Lattre de Tassigny fit parvenir aux Anciens Combattants: «La Maréchale de Lattre vous adresse ses remerciements émus pour la sympathie que vous avez bien voulu lui témoigner à l'occasion de la mort de son mari, le Maréchal Jean de Lattre.» — Au siège social des Anciens Combattants, Hôtel des Boulevards, les portraits dédicacés du Général de Lattre étaient drapés de noir et le drapeau mis en berne.

Notons encore que la Fédération des Anciens Combattants Alliés des deux Guerres avait chargé son Président, M. Auguste Conselman, d'exprimer ses condoléances à la Maréchale de Lattre.

RAIL ET ROUTE AU GRAND-DUCHÉ

Réalisations et Problèmes

Le Ministre des Transports et des Travaux Publics, Monsieur Victor Bodson, dans le cadre des discussions budgétaires à la Chambre des Députés (séance du 5 mars 1952), a fait un exposé sur l'ensemble des problèmes que posent actuellement les chemins de fer luxembourgeois et les transports en général au Grand-Duché de Luxembourg. Cet exposé comprend trois grandes parties: 1^o les chemins de fer luxembourgeois, 2^o la suppression éventuelle des vicinaux et 3^o la modernisation de notre réseau routier.

Cet exposé, pour la première fois, permet un coup d'œil général sur l'ensemble des problèmes et des réalisations dans ces domaines. Les données intéressantes qu'il réunit, historiques, économiques, financières, sociales, techniques, en font un document de première importance.

I. — Les Chemins de Fer Luxembourgeois.

A. — La gestion.

Le chemin de fer luxembourgeois fait partie du domaine de l'Etat et doit être considéré comme un service public. La gestion de nos chemins de fer fut confiée à une société d'économie mixte. La participation financière de l'Etat étant de 51 % du capital, c'est l'Etat qui est le groupe majoritaire de la société.

Les statuts de la société qui ont été approuvés par la loi du 16 juin 1947 prescrivent une gestion suivant les méthodes industrielles. C'est évident que ce furent surtout les associés français et belges qui ont tenu à l'inscription de cette clause, qui, d'ailleurs, figure également dans les statuts de la S.N.C.F. et de la S.N.C.B.

Tantôt c'est le Gouvernement qui reproche au Conseil d'administration de la Société Nationale des C.F.L. de ne pas gérer commercialement, tantôt c'est le Conseil d'administration qui s'oppose à l'exécution de mesures gouvernementales sous prétexte qu'elles ne sont pas compatibles avec une saine gestion.

Le Conseil d'administration est responsable de la gestion vis-à-vis des Etats associés et du Gouvernement luxembourgeois. Le Gouvernement, par contre, qui a nommé ce Conseil d'administration ou la majorité de ses membres, est responsable devant le pays. Si les administrateurs sont les mandataires de la Société conformément

à l'art. 13 des statuts, les membres luxembourgeois ont toutefois à défendre aussi les intérêts de l'Etat luxembourgeois dans le cadre des dispositions statutaires.

Telle est la base légale de nos chemins de fer.

Quel a été depuis la libération le bilan général?

Ici, je dois dire que nous sommes assez mal renseignés sur les résultats d'exploitation de la Société Nationale, parce que les bilans des six premiers exercices sociaux n'ont pas encore été établis par le Conseil d'administration ou, du moins, approuvés définitivement. On a établi des bilans provisoires, en attendant que les nombreux litiges existant entre les trois Etats associés et les litiges entre la Société Nationale et le Gouvernement aient trouvé leur règlement.

B. — Les questions litigieuses.

Fin 1948, le président du Conseil d'administration, conscient de cette situation, avait proposé à mon prédécesseur de confier le règlement des questions litigieuses à une commission belgo-franco-luxembourgeoise. Mon prédécesseur a donné suite à cette idée et il a nommé la délégation luxembourgeoise à cette commission. Les Gouvernements français et belge, par contre, ont refusé d'envoyer des délégués à cette commission. A la suite de nouvelles démarches diplo-

matiques, les Gouvernements français et belge ont accepté en février 1951 de se faire représenter à cette commission des litiges.

A mon sentiment, il aurait été plus conforme aux statuts de laisser régler ces litiges par le Conseil d'administration dans lequel les trois Etats associés sont représentés. La procédure suivie ne me semble pas régulière, puisque le Conseil d'administration de la société n'a même pas été appelé à délibérer sur les questions litigieuses avant de les déférer à la Commission des litiges.

Cette commission tripartite siège depuis un an et n'est pas encore arrivée à un accord général.

Il intéresserait le pays de savoir quels sont les litiges dont la solution se fait attendre.

Il y a 1^o la question du remboursement des avances faites par l'Etat grand-ducal pour la couverture du déficit des C.F.L. pour la période du 1^{er} juin 1945 au 1^{er} mai 1946 s'élevant à 160 millions. Pour cette question, il y a accord: le remboursement de ces avances sera effectué en 50 ans par annuités constantes payables à la fin de chaque exercice, avec un taux d'intérêt de 2 % l'an à partir du 1^{er} mars 1949.

Le 2^o litige porte sur les conditions de remboursement des avances faites par le Gouvernement grand-ducal pour la période du 1^{er} mai 1946 au 31 décembre 1947 qui s'élèvent à 225 millions. Il y a aussi accord. Ces avances seront remboursées par les C.F.L. jusqu'à concurrence de 50 % seulement dans les mêmes conditions que celles indiquées pour le N^o 1, l'autre moitié étant mise à la charge du Gouvernement grand-ducal.

3^o litige: La libération de la première tranche du capital. Il y a accord. Des propositions concrètes relatives à cette question figurent déjà dans un projet d'accord de Paris du 28 avril 1951. L'accord n'a pas encore été signé, parce qu'il y a encore d'autres litiges à régler.

4^o litige: Interprétation à donner à l'art. 29 des statuts et à l'art. 11 de la convention. Il y a un accord unanime à la Commission des litiges sur le sens et la portée de ces articles.

5^o litige: Maintien en service des journaliers congédiés. Il y a aussi accord. La commission considère qu'il s'agit d'une mesure prise dans un intérêt luxembourgeois et dont le coût doit, conformément à l'art. 11 de la convention, être intégralement supporté par l'Etat grand-ducal.

6^o litige: Relèvement du traitement maximum du grade I. Nos associés français et belges sont d'avis que cette augmentation doit tomber uniquement à charge du Gouvernement. Le Gouvernement pourtant est d'avis que cette augmentation a été acceptée par le Conseil d'administration et tombe donc sous les charges à supporter par la société. La société aurait dû procéder à une révision de son budget et, si les ressources

étaient insuffisantes pour supporter cette charge, elle aurait dû demander audit moment soit une augmentation de tarifs, soit une subvention équivalente, en cas de refus d'approbation du Gouvernement. Comme la société n'a pas fait cela, elle doit elle-même supporter cette charge.

7^o litige: Prise en charge de la dépense résultant de l'augmentation des pensions de 20 %. A la suite de la publication du programme du Gouvernement qui déclare vouloir conserver aux cheminots la pleine jouissance des droits et avantages inscrits au statut des cheminots, ce qui comporte le maintien presque complet de son article 51, la commission avait reconnu que les C.F.L. devront supporter la charge visée ci-contre. Pourtant, très récemment, dans une réunion du 24 novembre 1951, plusieurs membres des délégations belge et française ont émis des doutes sur le bien-fondé de cette reconnaissance étant donné le fait que le Gouvernement n'avait pas encore pris la décision annoncée dans sa déclaration et que par conséquent sa réalisation resterait douteuse. Depuis, l'arrêté du 4 février 1952 est intervenu et je pense que nos associés français et belges se plieront maintenant à l'évidence puisqu'au lieu d'une dépense on a fait pendant cette période une certaine économie.

Comme 8^o litige il y a la dotation du fonds de renouvellement pour les exercices 1945 à 1947. La commission, à un moment donné et sans avoir à sa disposition les chiffres nécessaires, avait admis à ces fins un montant de 84 millions qui, tout en augmentant le déficit des années en cours, devrait quand même être entièrement supporté par les C.F.L., et pourtant le Gouvernement, en renvoyant les chiffres, a trouvé exagérée cette proposition et a chargé des experts pour les vérifier. M. l'ingénieur en chef Wehenkel, dans son rapport concernant le matériel roulant, et la commission spéciale, dans son rapport concernant les voies et bâtiments, ont admis pour la période en question une dotation de 30—40 millions. Les délégations belge et française se cramponnent aux termes du projet d'accord du 28 avril 1951 et se refusent d'admettre la prise en considération de l'argument de l'erreur matérielle ou de l'erreur de calcul invoqué par la délégation luxembourgeoise. Elles soutiennent en outre que les propositions admises et consignées dans le projet d'accord de Paris constituent un tout et que toutes les propositions tombent, si l'une d'elles ne rencontre pas l'approbation de l'un des trois Gouvernements. Je pense pouvoir transiger avec un chiffre de 50 millions qui serait donc entièrement remboursé par les C.F.L.

Voilà donc la situation telle qu'elle se présente actuellement. Toutes ces questions litigieuses qui auraient dû être solutionnées au sein du Conseil d'administration ont été remises à une commission et traînent déjà depuis un an. Il est donc absolument nécessaire que les uns

et les autres se mettent d'accord et se fassent des concessions réciproques pour arriver enfin à une situation nette.

C. — Les résultats d'exploitation.

Les résultats d'exploitation des six premiers exercices sont les suivants:

| | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1. 6. 1945 - 31. 12. 1946 | déficit de 301 millions |
| 1947 | „ 135 „ |
| 1948 | „ 40 „ |
| 1949 | „ 133 „ |
| 1950 | „ 186 „ |
| 1951 | „ 15 „ |
| | ensemble: 810 millions |

Ces chiffres tiennent compte des redressements à faire conformément aux propositions des délégués luxembourgeois à la commission des litiges et des paiements d'impôts communaux à charge des dits exercices.

Ces déficits ont été couverts de la manière suivante:

- 308 millions par des avances de l'Etat remboursables en 50 années par annuités;
- 253 millions par des subventions de l'Etat;
- 117 millions par le fonds de réserve, constitué par un prélèvement annuel de 2,5 % sur les recettes brutes et
- 132 millions ont été couverts provisoirement par les moyens de trésorerie des C.F.L. Il faut donc trouver les voies et moyens pour rembourser ce montant à la trésorerie de la Société.

Quelles sont les causes du déficit?

De 1945 à fin 1947, les tarifs étaient trop bas et le nombre de tonnes transportées était inférieur de 50 % au tonnage transporté en 1951. Une adaptation des tarifs au nombre-indice des salaires, des combustibles et des matières fut réalisée en février 1948. Cette majoration fut de 30 % environ pour les marchandises et de 20 % pour les voyageurs à l'exception des tarifs d'abonnement. Grâce à la plus-value des recettes ayant résulté de la majoration des tarifs de février 1948 et de l'accroissement du tarif à partir du mois d'avril 1948, il a été possible de diminuer le déficit et ce malgré l'augmentation des dépenses d'exploitation de 100 millions de francs à la suite de la majoration des traitements et pensions à partir du 1^{er} janvier 1948 et de l'application intégrale du nombre-indice à partir du 1^{er} octobre 1946.

A partir du mois de juillet 1949, le trafic-marchandises a baissé de nouveau sensiblement. La recette mensuelle du trafic-marchandises étant tombée de 74 à 53 millions, le Conseil d'administration a décidé le 3 août 1949 de mettre son budget en équilibre par une nouvelle majoration des tarifs-marchandises et des tarifs-voyageurs. Le Gouvernement ayant jugé inopportun de majorer les tarifs au cours d'une crise économique, il a refusé l'homologation de

cette seconde majoration des tarifs. Par conséquent, l'Etat s'est vu obligé, conformément à l'art. 29 du statut, de payer une subvention à la Société nationale. Par un accord des parties, qui est contesté actuellement par la Société, il fut convenu que le Gouvernement verserait une subvention jusqu'à ce que la recette mensuelle du trafic-marchandises atteindrait de nouveau le montant de 62,2 millions de francs. Ce niveau fut atteint de nouveau en octobre 1950. Le montant des subventions dues aux C.F.L. en exécution de la loi du 20 juillet 1950 s'élève à 112 millions de francs pour 1949 et 1950.

Par suite de la hausse du nombre-indice à 105, une tranche de 5 % était payable à partir du 1^{er} juillet 1949. Le déficit de 1949 fut augmenté de ce chef de 15 millions de francs.

Pour l'exercice 1950, la situation fut la suivante:

En août 1949, le Gouvernement a suspendu l'adaptation des traitements et pensions au nombre-indice du coût de la vie tant pour les fonctionnaires que pour les agents du rail et les autres salariés. Cette suspension temporaire ayant pris fin le 1^{er} novembre 1950, une seconde tranche de 5 % a été payée à partir de cette date. Entretemps, le trafic-marchandises avait repris considérablement à la suite de la guerre en Corée. Toutefois, l'accroissement des recettes au cours du deuxième semestre 1950 n'a pu couvrir l'excédent des dépenses d'exploitation de 1950.

L'exercice 1951. — L'accroissement du trafic-marchandises a continué encore en 1951. La recette mensuelle fut de 77 millions pour les marchandises, contre 60 millions en 1949. Mais les dépenses d'exploitation se sont trouvées en augmentation également malgré la compression du nombre des agents de 5.725 à 5.211 depuis décembre 1947. Cette augmentation des dépenses est due, d'une part, à l'accroissement du trafic et à la hausse des prix des combustibles et des matières et, d'autre part, à la hausse du coût de la vie ayant entraîné le paiement d'une troisième tranche de 5 % à partir du 1^{er} avril 1951 et d'une quatrième tranche de 5 % à partir du 1^{er} août 1951.

Le compte d'exploitation de 1951 se trouve à peu de chose près en équilibre.

D. — Les traitements et pensions.

Une analyse de la courbe des traitements et pensions présente aussi beaucoup d'intérêt. En 1947, c'est-à-dire avant l'adaptation des rémunérations des agents du rail à celles des fonctionnaires de l'Etat, les traitements s'élevaient à 345 millions et les pensions à 150 millions. Total: 495 millions.

En 1951, les traitements étaient montés à 501 millions et les pensions à 237 millions, donc un total de 738 millions. Augmentation: 243 millions.

Après la dernière majoration du 4 février 1952, qui s'élève à 4 % en moyenne, on peut considérer que les agents du rail sont traités sur un pied d'égalité avec les fonctionnaires de l'Etat.

L'augmentation de 243 millions s'explique comme suit :

Coût du tableau de classement de 1948: 64 millions, majoration des pensions anciennes de 20 %: 28,8 millions, relèvement du maximum du grade I: 5 millions, majoration des indemnités de foyer: 20 millions, nouveau classement des localités pour le calcul de l'indemnité de foyer: 5,6 millions, tableau de classement définitif: 20 millions, relèvement des pensions anciennes: 15 millions, coût de quatre tranches: 120 millions et augmentations triennales: 15 millions, ce qui fait ensemble 293 millions. De cette somme, il faut retrancher les économies réalisées par la compression des effectifs au montant de 50 millions, et nous arrivons au chiffre de 243 millions.

Le traitement moyen des cheminots a augmenté de fin 1947 à fin 1951 de 60.720 francs à 96.600 francs.

Les pensions qu'on dit si élevées, n'ont pas suivi ce mouvement. Elles ont augmenté de 50 %, alors que l'augmentation des pensions de l'Etat était de 55 %.

E. — Les mesures d'assainissement.

La loi du 25 mars 1948 concernant l'assainissement financier des C.F.L. avait autorisé le Gouvernement à prendre des mesures que je divise en 4 groupes.

1^o Réduction de l'effectif par l'interdiction de tout nouvel engagement, sauf nécessité extrême. Eh bien, l'effectif du personnel fut réduit de 540 unités et les dépenses furent réduites de 50 millions de francs. L'effectif était par cela devenu trop bas, et pour le moment ce n'est plus tolérable, le service menace de craquer et c'est pourquoi on s'est vu obligé d'engager une centaine d'ouvriers.

Deuxième mesure: Rationalisation de l'exploitation et suppression de lignes à faible rendement. En 1948, trois lignes à voie étroite furent supprimées et remplacées par un service d'autobus. Ainsi fut réalisée une économie annuelle de 4,5 millions. Je me bornerai uniquement à exposer le problème, à examiner les avantages et les désavantages de cette suppression et la Chambre devra en connaissance de cause décider si le point sub 2^o, rationalisation de l'exploitation par la suppression des lignes à faible rendement, doit être continué ou si elle entend grever le budget de 50—60 millions en plus par le maintien des lignes à petite section.

3^o Adaptation du régime des pensions des agents du rail à celui des fonctionnaires de

l'Etat. Cela est partiellement fait. En effet, par arrêté du 4 février 1952, la modification du régime des pensions a été décrétée.

Le même arrêté détermine que la péréquation des pensions anciennes aux nouveaux traitements sera faite d'après les lignes générales tracées pour les fonctionnaires de l'Etat.

Il reste le 4^e point: Revision des mesures prises par le Comité de gérance au titre de régularisation de carrières. Le Gouvernement précédent avait fait procéder à un examen des régularisations de carrières effectuées sous le Comité de gérance par un délégué du Gouvernement sur l'initiative de la Chambre. Les conclusions de ce délégué ne furent pas retenues, à juste titre d'ailleurs, et pour le moment encore toutes les régularisations sont maintenues.

Le Gouvernement revisera uniquement celles des régularisations qui sont irrégulières.

Il me semble être dans l'intérêt des finances publiques, de notre économie nationale et dans l'intérêt bien compris des agents du rail que l'assainissement des chemins de fer soit continué sans relâche par la modernisation du matériel, la rationalisation de l'exploitation et la coordination des transports publics.

F. — La politique tarifaire.

Mais toutes les mesures qui vont être prises seront insuffisantes pour assurer l'équilibre financier entre les recettes et les dépenses d'exploitation, tel que cela est prescrit par l'art. 28 des statuts, aussi longtemps que les réseaux voisins n'auront pas réalisé sur leurs deux réseaux l'équilibre financier par un relèvement de leurs tarifs. En effet, la politique tarifaire de nos voisins nous fait perdre des millions de francs de recettes, parce que les C.F.L. sont obligés de faire certains transports en transit à des tarifs inférieurs à ceux payés par l'industrie luxembourgeoise. Souvent ces transports se font à des tarifs qui ne couvrent pas même le prix de revient des chemins de fer.

La politique tarifaire de la France et de la Belgique ne doit-elle pas être considérée comme une mesure ayant pour effet de détourner le trafic de la voie qu'il suivrait, si le réseau luxembourgeois faisait partie intégrante du réseau belge ou du réseau français? Par l'art. 4 de la Convention du 17 avril 1946, les parties contractantes se sont interdites formellement de prendre de telles mesures.

Tant que la France et la Belgique n'auront pas relevé leurs tarifs, il sera difficile d'assurer l'équilibre entre les recettes et les dépenses des C.F.L. sans une subvention de l'Etat.

Depuis le 1^{er} janvier 1952, le Gouvernement a homologué deux majorations des tarifs-marchandises par lesquelles les recettes du trafic se trouveront augmentées de 106 millions pour

une année entière. En effet, le Gouvernement a estimé que les usagers du rail devraient payer au moins une partie du déficit. La généralité payera, le cas échéant, le reste, ceci si nous savons que des mesures d'économie sont prises par l'Administration des chemins de fer. Mais il ne faut pas que, d'une façon générale, les déficits se déchargent en toute hypothèse sur le contribuable seul. Il faut faire payer celui qui en profite et qui en ce moment en profite largement.

Lorsque le Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier entrera en vigueur, les écarts dans les tarifs vont disparaître.

L'art. 70 du traité stipule l'obligation d'appliquer au transport de charbon et d'acier en provenance et à destination d'un autre pays de la Communauté les mêmes tarifs qu'aux transports intérieurs de la même marchandise, lorsque celle-ci emprunte le même parcours.

De l'alinéa 5 du même article il résulte que les tarifs de transports seront fixés de façon à assurer l'équilibre financier des réseaux ferroviaires et des autres entreprises de transport. Cette disposition se trouve confirmée par l'art. 11 de la Convention relative aux dispositions transitoires, qui interdit les subventions de toute nature dont bénéficie, dans leurs pays respectifs, l'exploitation des industries du charbon et de l'acier. Conséquemment l'équilibre financier des chemins de fer doit être réalisé par un relèvement des tarifs et non par des subventions de l'Etat dont bénéficient les industries du charbon et de l'acier de cet Etat au détriment des industries des pays où les tarifs de transport couvrent le prix de revient des transports des marchandises. Si, par conséquent, le tarif commun des transports, qui sera introduit par la Haute Autorité sur avis d'une commission d'experts, est fixé de telle façon qu'il couvre le prix de revient total du chemin de fer, et qu'il laisse un bénéfice normal, nous obtiendrons la solution qui est la plus favorable à l'industrie, aux C.F.L. et à l'économie nationale.

L'art. 10 des dispositions transitoires prévoit d'ailleurs des dérogations en faveur des C.F.L. et, si ces dérogations ne donnent pas entière satisfaction aux C.F.L., ceux-ci sont autorisés à ne pas appliquer le tarif commun avec les dérogations qui sont proposées par la commission d'experts.

La concession qui a été faite à notre pays à la Conférence du 18 avril 1951 et qui est inscrite dans l'art. 10 de la Convention relative aux dispositions transitoires peut être appréciée seulement, lorsque le tarif commun, la répartition des recettes des transports entre les réseaux et les dérogations en faveur du Luxembourg seront fixés.

La question du tarif commun des transports est du plus grand intérêt non seulement pour les C.F.L., mais aussi pour notre industrie sidérur-

gique, dont dépend la prospérité de notre pays. Afin d'être prêt, lorsque la commission d'experts se réunira, je vais charger une commission d'experts des C.F.L., de l'industrie et du Gouvernement de l'étude approfondie du problème.

C. — Les apports et avances de l'Etat.

De différents côtés il fut reproché à l'Etat de ne pas avoir rempli tous ses engagements envers la Société. Pour démentir ces allégations, je vais citer les sommes liquidées par l'Etat au profit des C.F.L. du 1^{er} juin 1945 au 31 décembre 1951 ainsi que les apports en nature de l'Etat.

| | |
|---|----------------------|
| I. Avances de trésorerie | fr. 118.372.035,22 |
| II. Avances pour réparation de dommages de guerre et pour dépenses d'arriéré d'entretien | fr. 539.609.283,85 |
| III. Avances pour la couverture du déficit du 1 ^{er} juin 1945 au 31 décembre 1947 | fr. 384.163.979,69 |
| IV. Versement à titre de libération de la première moitié du capital | fr. 204.000.000,00 |
| V. Subventions diverses | fr. 155.367.126,62 |
| Total des versements en espèces: | fr. 1.401.512.425,38 |
| VI. Apports en nature (matériel roulant, mobilier, outillage et approvisionnement) | fr. 324.481.517,50 |
| | fr. 1.725.993.942,88 |

De ces chiffres on doit conclure que la Société Nationale n'a jamais manqué des capitaux nécessaires à la reconstruction du réseau, à la modernisation de son matériel roulant et de ses installations. L'Etat ne s'est pas borné à tenir tous ses engagements. Il a mis à la disposition de la Société Nationale 300 millions au delà de ses engagements contractuels.

Les créances de l'Etat grand-ducal envers la S.N.C.F.L. étaient au 31 décembre 1951 les suivantes:

| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| 1 ^o Créance à vue | fr. 327.016.259,01 |
| 2 ^o Créance à long terme | fr. 307.213.979,69 |
| 3 ^o Capital versé | fr. 204.000.000,00 |
| | fr. 838.230.238,70 |

Il résulte de ces chiffres que le Gouvernement possède encore une créance exigible à vue de 327 millions de francs envers la S.N.C.F.L. et que conséquemment l'Etat n'a pas besoin de faire encore un décaissement de fonds, lorsque la seconde moitié du capital sera appelée. Il restera encore un crédit de 123 millions. D'un

autre côté il a été dit aussi que nos associés français et belge n'avaient pas payé. Or, tel n'est pas le cas. La France et la Belgique ont versé la première moitié du capital social, soit 98 millions de francs chacune. La seconde moitié du capital social, soit 400 millions de francs, va être appelée, lorsque les questions litigieuses se trouveront réglées. Cet appel de fonds est nécessaire pour permettre à la Société de continuer son programme de modernisation au cours des prochaines années.

H. — Les investissements.

La Société Nationale, qui ne disposait que de la moitié de son capital, soit 400 millions, et d'un emprunt de 200 millions de francs, a été en mesure d'acquérir du matériel neuf pour 412 millions de francs et de faire des travaux de premier établissement, dû en partie aux dommages subis pendant la guerre, pour 470 millions de francs.

Voici le détail des acquisitions de matériel neuf :

| | |
|---|--------------|
| 50 locomotives | 184 millions |
| 10 autorails « De Dietrich » et 6 remorques | 83 „ |
| 10 autorails légers « Uerdingen » et 10 remorques | 18 „ |
| 10 voitures « Ric » de grandes lignes | 35 „ |
| 150 wagons plats 40 t. | 56 „ |
| 250 wagons couverts 20 t. | 36 „ |

Ces investissements ont été possibles grâce aux avances qui ont été faites à la Société Nationale par l'Etat.

I. — La coordination des dépenses et des recettes concernant les transports.

La coordination des transports exige aussi une coordination de toutes les dépenses et de toutes les recettes ayant trait au réseau routier et au réseau ferroviaire. L'ensemble des dépenses dans l'intérêt des transports par route, par rail et par air devront être rassemblées dans une section du budget des dépenses et avoir comme contre-partie une section du budget des recettes dans laquelle figureront les recettes suivantes :

Produit de la taxe sur les essences, impôt sur les automobiles, impôt sur les transports à charge des C.F.L. et des entreprises privées, produit de la vente d'excédents de terrains ayant fait partie du domaine privé des sociétés G.L. et P.H., recettes de l'Aéroport et recettes diverses.

Les dépenses comprenant : les frais d'entretien du réseau routier, les subventions aux communes pour l'entretien des chemins vicinaux, la contribution de l'Etat aux frais d'entretien du réseau ferroviaire, les subventions aux C.F.L. pour le transport des ouvriers et élèves aux tarifs d'abonnements réduits et pour le transport à prix réduit de certains produits, les subventions aux C.F.L. pour les réductions accordées aux familles nombreuses, aux mutilés de guerre et aux invalides, les subventions à des exploitants de lignes d'autobus à faible rendement, les frais d'entretien et d'exploitation de l'Aéroport et les frais d'administration du Service des Transports, se trouveraient donc compensées à concurrence du montant des recettes inscrites à la section ci-dessus mentionnée. Ainsi il sera aisé d'établir si les dépenses en faveur de l'ensemble des transports sont couvertes par les recettes afférentes ou si une partie doit être couverte par un prélèvement sur le budget général.

II. — Les Chemins de Fer à Voie Etroite.

Le deuxième point de mon exposé concerne les chemins de fer à petite section. Il s'agit de savoir si, oui ou non, nous devons maintenir nos chemins de fer à voie étroite ou si nous devons les remplacer par autre chose. Il est évident que le Gouvernement aura à cœur — si le remplacement se fait — de garantir aux localités actuellement touchées par les chemins de fer à voie étroite, une communication plus rapide et plus agréable. Le Gouvernement pourra toucher en cas de suppression de lignes toute une série d'autres localités qui, jusqu'ici, n'ont pas encore été touchées par les chemins de fer et leur donner la communication à laquelle elles ont droit et qu'elles n'ont pas pu avoir jusqu'ici à cause du monopole des chemins de fer.

A. — Aperçu rétrospectif.

Le réseau des chemins de fer à voie étroite, dont l'exploitation fut concédée à la Société Nationale des C.F.L. en vertu de la loi du 16 juin 1947, portant approbation de la convention belgo-franco-luxembourgeoise du 17 avril 1946 et ses conventions annexes, comportait les lignes ci-après : Luxembourg-Remich : 27 km, Cruchten-Larochette : 16 km, Diekirch-Vianden : 14 km, Nœrdange-Martelange : 30 km, Aspelt-Bettendorf : 10 km et Luxembourg-Echternach : 46 km, longueur totale : 143 km.

Comme il s'agissait de lignes desservant des régions peu peuplées, le Gouvernement avait dû concéder, lors de leur construction, qui

s'échelonne à partir de 1882, des subventions importantes sous forme de concessions minières aux sociétés qui établirent et exploitèrent les quatre premières lignes. Mais déjà vers 1895 le Gouvernement se rendit compte que ce système de concessions n'allait pas donner les résultats espérés. Il se chargea donc lui-même de la construction des deux dernières lignes et en remit l'exploitation à des sociétés fermières. Il avait entamé en outre la construction de plusieurs autres lignes. Telle était la situation à la fin de la première guerre mondiale.

Déjà à ce moment, donc en 1918, la situation financière des sociétés exploitantes devint de plus en plus précaire. L'essor que prit le développement des transports par autos et camions vers 1920 avait donné le coup mortel à ces sociétés et, au cours de l'entre-deux-guerres, l'Etat se vit obligé, d'une part, d'abandonner la construction des nouvelles lignes et, d'autre part, de prendre peu à peu en mains l'exploitation de toutes les lignes à voie étroite. Cette exploitation déjà lourdement déficitaire à cette époque fut l'objet de maintes enquêtes et travaux de commissions gouvernementales. La dernière en date, instituée en 1938, soumit l'exploitation des chemins de fer vicinaux à un examen approfondi et, se basant sur une enquête faite en collaboration avec M. Jacobs, directeur général de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux belges, et les experts de cette société, était arrivée en 1939 à la conclusion qu'aucune des lignes à voie étroite luxembourgeoises n'était plus viable. Cette commission avait proposé un programme de substitution de services routiers à l'exploitation ferroviaire pour l'ensemble des lignes à l'exception des services de banlieue entre Luxembourg-Dommeldange et Luxembourg-Alzingen, tronçons qu'elle estimait opportun de faire exploiter par des services de tramways électriques de la ville de Luxembourg.

B. — Le problème des C. V. E. depuis la Libération.

Telle était la situation en 1939. La guerre est venue et, à la libération, l'Etat retrouva l'exploitation des C. V. E. rattachée au réseau à voie normale. Les installations fixes des lignes ne présentaient guère des dommages de guerre importants, mais les voies et le matériel étaient dans un état d'entretien très mauvais. La partie la plus moderne du matériel, à savoir les automotrices électriques desservant le tronçon Luxembourg-Dommeldange, avaient été détruites par un raid aérien et trois autorails Diesel étaient fortement endommagés.

Lors de l'établissement des statuts de la Société Nationale, la possibilité de la suppression de lignes fut envisagée et cette loi qui fut votée par la Chambre le 16 juin 1947, après approbation des protocoles du 26 juin 1946, disait dans son article 4, qu'il était permis, moyennant accord préalable et unanime des trois associés de

la dite Société Nationale, au Gouvernement de réduire, suspendre ou supprimer des services ferroviaires sur les lignes ou sections de ligne dont l'exploitation s'était avérée habituellement déficitaire et d'autoriser la Société Nationale des 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, et de prendre toute participation éventuellement dans une entreprise de transports publics sur le territoire et aux abords immédiats du Grand-Duché de Luxembourg.

La Chambre a donc déjà décidé en principe la suppression de toutes les lignes déficitaires, sous condition, bien entendu, qu'elles soient remplacées par un moyen de transport moderne et desservant d'une meilleure façon les lieux actuellement desservis par le chemin de fer.

Dès le début, la Société Nationale eut à s'occuper de dresser des plans d'assainissement. Parmi les mesures préconisées figurait régulièrement la substitution de services routiers à l'exploitation ferroviaire des lignes à voie étroite.

Effectivement, à partir du 3 mai 1948, l'exploitation des lignes de Cruchten à Larochette et Ernzen et de Diekirch à Vianden fut confiée sous le contrôle des C. F. L. à des entreprises routières privées.

Par la loi du 25 mars 1948, concernant l'assainissement des chemins de fer luxembourgeois, il avait été ordonné en son article 2 que l'octroi de crédits pour participation de l'Etat au déficit d'exploitation est subordonné à la présentation d'un programme de mesures qui sont propres à la compression du déficit et à la rationalisation de l'exploitation des C. F. L. Sous le mot « rationalisation » on peut comprendre beaucoup de choses, mais j'estime qu'il faut comprendre en premier lieu la suppression de lignes constamment déficitaires.

Mais la Chambre est encore revenue à charge le 17 novembre 1949, où une motion avait été votée par elle qui insista que le Gouvernement intervienne auprès du conseil d'administration des C. F. L. pour qu'un plan d'assainissement soit élaboré dans les premières semaines et déposé au bureau afin de permettre une prise de position immédiate, si nécessaire. En 1950, la Société a fait une demande au Gouvernement tendant à mettre fin à l'exploitation de la ligne de Nœrdange-Martelange, mais elle n'a pas encore reçu de réponse définitive jusqu'à ce jour. La Société est revenue à charge. Toutefois, par la loi du 20 juillet 1950, une subvention de 3,3 millions fut accordée par an aux C. F. L. pour le maintien provisoire de l'exploitation ferrée de cette ligne. En principe, en votant cette subvention, on était d'accord avec la suppression.

La Société Nationale fut invitée par le Gouvernement à donner suite à la motion de la Chambre du 17 novembre 1949; elle présenta le 27 février 1950 un plan d'assainissement préconisant entre autres, pour 1950, la suppression

des trois lignes déficitaires restantes à voie étroite.

La Société Nationale fit part au Gouvernement par la dépêche citée et plusieurs lettres ultérieures de son désir de se voir autoriser à procéder à la suppression de ces lignes. Ces demandes devinrent de plus en plus pressantes vu l'état d'entretien de plus en plus précaire des voies et du matériel, les services techniques des C.F.L. s'étant bornés depuis des années à maintenir, conformément aux instructions reçues, « l'état des lignes incriminées dans les limites exigées par un minimum de sécurité ». Or, ces instructions ont forcément été données avec le consentement du Gouvernement respectivement du Ministre des Transports. Il y avait eu accord sur toute la ligne de voir dans un avenir pas trop éloigné, début 1951, la suppression des lignes. En date du 8 septembre 1951, la Société Nationale a été informée par le Gouvernement qu'il lui marquait en principe son accord avec la suppression de ces lignes, suppression qu'ils ne pourraient pourtant réaliser qu'à partir du jour où les lignes ferroviaires pourraient être remplacées par un autre moyen de transport « au moins équivalent » qui serait à même d'assurer en tout temps le transport des personnes et des marchandises.

J'ai prié les C.F.L. de faire une étude approfondie et de m'en faire tenir le résultat en vue de le soumettre à la Chambre. C'est sur la base de cette déclaration du Gouvernement que, le 29 octobre 1951, la Société Nationale, par son conseil d'administration, a voté la suppression des chemins de fer à voie étroite. Il n'y a encore rien de fait. Nous sommes actuellement dans le stade de l'étude et pas un centime n'a encore été dépensé. Nous attendons la décision de la Chambre pour savoir si nous pouvons procéder ou non à la suppression, si la Chambre nous donne le signal vert — pour rester dans le langage des chemins de fer — ou si elle met le signal rouge. Dans ce cas cependant elle devra mettre à la disposition du Gouvernement des dizaines de millions pour faire fonctionner les chemins de fer à voie étroite. Telle est la situation.

Les syndicats professionnels ont été tenus au courant; ils ont envoyé des rapports écrits qui furent discutés.

C. — L'exploitation actuelle.

I. — La Ligne de Nœrdange à Martelange.

Quelles sont les conditions d'exploitation actuelles? Je vais prendre d'abord la ligne de Nœrdange à Martelange, assez éloignée de Luxembourg, et ensuite l'ensemble des autres lignes de Remich et d'Echternach, parce que ces deux lignes sont desservies par le centre de Luxembourg.

Le tracé de la ligne de Nœrdange à Martelange est très sinueux et a le désavantage qu'il

ne peut desservir que très mal plusieurs localités tel que Nagem, Hostert, Folschette et Bigonville. La mobilité du service routier est opposée à la rigidité du service sur rail. Cette différence permettra de desservir par autobus deux fois plus de localités dans ces régions assez mal desservies jusqu'à ce jour.

L'occupation des trains est très faible entre Martelange et Kœtschette, mais augmente au fur et à mesure que l'on approche de Nœrdange, sans toutefois dépasser normalement 35 à 40 voyageurs. Je vous citerai ici un exemple d'un train qui partait le matin à 2 heures de Martelange. Il avait pendant une année deux clients; ces deux clients étaient les seuls à voyager de Martelange à Kœtschette. La bonne saison venue, l'année dernière, les deux se sont achetés une motocyclette. Mal leur en prit, parce qu'ils se sont tués en motocyclette et depuis six mois le train partait à vide de Martelange à Kœtschette et s'est régulièrement arrêté dès qu'il y avait une forte chute de neige.

Nous avons alors dû remplacer ce train qui n'avancait plus, par un service d'autobus. Or, les ouvriers de Rambrouch et des autres localités ont été enchantés, nous ont remerciés et félicités, parce qu'actuellement ils peuvent se lever une demi-heure plus tard et arrivent régulièrement à leur correspondance à Nœrdange.

Une seule fois pendant l'année 1951 — et c'était dû à une kermesse — il y a eu 220 voyageurs. Le service peut être facilement fait autrement qu'avec le train, moyennant trois autobus.

Le trafic-marchandises s'est réduit à quelques transports à plein tarif, qui sont presque exclusivement échangés, après transbordement avec la ligne à voie normale à Nœrdange. Le maximum mensuel transporté est de 217 tonnes d'ardoises de Haut-Martelange à Nœrdange. 838 tonnes sont acheminées de Nœrdange vers les diverses stations.

Les marchandises expédiées concernent pour 98 % des ardoises de Haut-Martelange. Les marchandises à l'arrivée se composent pour 56 % de combustibles et 30 % d'engrais. La rigidité de la ligne empêche, bien entendu, les chemins de fer à apporter ces marchandises, combustibles et engrais devant la porte de ceux qui en ont besoin. La mobilité par contre du transport par route permettra de transporter ces marchandises devant les granges des paysans et devant les caves de ceux qui ont besoin de combustibles.

Les transports de détail atteignent au maximum par mois 8 tonnes à l'expédition et 15 tonnes à l'arrivée et concernent pour 48 % Redange qui n'est distante de Nœrdange que de quelques kilomètres.

Les locomotives, telles qu'elles existent encore actuellement, sont dans un état lamentable. Quatre locomotives seraient à réformer et leur valeur de récupération représente en chiffre rond

un quart de million. Cela permettrait de financer partiellement la remise en état normal d'exploitation des trois locomotives restantes, qui exigera au moins une dépense de 825.000 francs.

Sauf pour deux voitures, deux fourgons et quinze wagons, le matériel remorqué est suranné et à la limite d'usure. Sa valeur de récupération dépasse légèrement un demi-million.

Les recettes réalisées sur cette ligne pour l'année 1950, pour les voyageurs et les bagages, atteignaient à peine un demi-million, c'est-à-dire 490.716 francs. Pour 1951, il y a une légère augmentation. Nous arrivons en effet à 527.419 francs. Les marchandises, si elles rapportaient encore en 1950 329.315 francs, sont tombées en 1951 à 309.959 francs. Donc le total des recettes dépasse péniblement 800.000 francs. Par contre, les dépenses ont dépassé le chiffre total de 5.700.000 francs en chiffre rond. Je reviendrai encore plus tard sur ces statistiques.

II. — Les lignes de Luxembourg à Echternach (46 km); Luxembourg à Remich (27 km); Bettembourg à Aspelt (10 km).

Ces trois lignes constituent au point de vue de l'exploitation un ensemble du fait que le personnel de train et de conduite, attaché au centre de Luxembourg, fait indifféremment service sur l'une ou l'autre de ces lignes. De même le matériel roulant affecté au dépôt de Luxembourg est utilisé indifféremment sur les trois lignes. Néanmoins il a paru nécessaire d'analyser séparément la ligne d'Echternach et l'ensemble des deux autres lignes, en faisant la répartition des données communes d'une façon aussi correcte que possible.

Le tracé de la ligne de Remich présente surtout entre Mondorf et Remich des sinuosités prononcées. En effet, le souci de toucher Mondorf-les-Bains fait faire un détour de plus de 3 km par rapport à la route qui ne fait que 24 km entre Luxembourg et Remich, contre 27 km par la voie du chemin de fer.

Le tracé de la ligne d'Echternach présente, il est vrai, bien moins de sinuosités, mais cette ligne fait des détours importants pour toucher le plus grand nombre possible de localités. Le résultat en est que cette ligne mesure 49 km contre 34 km seulement pour la route.

Les jours de semaine, le trafic voyageur est dominé par les relations professionnelles amenant ouvriers, employés et écoliers vers Luxembourg ou Bettembourg. Ce trafic demande une capacité de transport accrue, notamment entre Ernster et Dommeldange, ainsi qu'entre Alzingen et Luxembourg. Le trafic des dimanches et jours de fête est de nature tout à fait différente et de caractère essentiellement touristique, alors que les usagers des chemins de fer de la semaine ne se servent pas ou très peu des chemins de fer les dimanches.

Normalement, compte tenu des pointes de trafic sur la ligne Luxembourg-Echternach, le

trafic ne dépasse pas 230 voyageurs par train. Il n'y a eu qu'une seule pointe isolée dépassant ce niveau le mardi de la Pentecôte. Encore ne s'agissait-il que d'un seul train, qui aurait pu être dédoublé.

La ligne de Luxembourg à Remich a son maximum, c'est-à-dire les grandes pointes, avec 240 voyageurs dans le sens Luxembourg-Remich et 370 dans l'autre sens.

Les résultats des comptages permettent d'affirmer qu'à aucun moment de l'année on aura à faire face à un transport simultané de plus de 600 voyageurs, trafic qui exige 12 à 14 autobus.

L'analyse du trafic de marchandises montre que 50 % du trafic de la ligne d'Echternach concernent Septfontaines, tandis que 32 % concernent le centre rural de Junglinster. Il reste 18 % au delà de Junglinster pour Echternach. Le trafic mensuel moyen de marchandises de chacune des deux lignes est de l'ordre de 1000 tonnes et ne dépasse jamais 1400 tonnes. Donc 30 à 40 tonnes par jour. Ce qui est faisable par un, voire deux camions, parce qu'on peut facilement faire chaque jour quatre voyages, sinon cinq de Luxembourg à Echternach et de Luxembourg à Remich et retour.

Le trafic de la ligne de Bettembourg à Aspelt est négligeable et renseigne un total de 18 tonnes pour toute l'année, c'est-à-dire la charge de trois camions.

L'importance du trafic n'est donc pas tellement grande qu'on ne pourrait pas examiner le remplacement par un autre moyen de transport.

Pour 1950, les recettes de la ligne de Luxembourg à Echternach étaient pour voyageurs et bagages 1.532.137 francs. L'année après, 1951, les recettes étaient tombées de 15 % à 1.319.590 francs. Les recettes marchandises de 420.391 francs en 1950 sont tombées à 400.749 francs en 1951.

Luxembourg-Remich avait en 1950 comme recettes pour voyageurs et bagages 1.767.397 francs. Pour 1951, les recettes étaient tombées à 1.448.310 francs. Pour les marchandises, les recettes étaient de 421.331 francs en 1950 et de 518.162 francs en 1951.

Pour Bettembourg-Aspelt c'est également la même chose: de 253.600 francs, les recettes étaient tombées en 1951 à 250.073 francs. Les recettes marchandises sont de l'ordre de 10.000 francs par an.

Les recettes étaient donc en diminution sur toutes les lignes. Mais pour les dépenses, rien que pour la ligne d'Echternach, elles s'élèvent à 17.387.955 francs en 1951. Pour l'ensemble des lignes de Luxembourg à Remich et de Bettembourg à Aspelt, les dépenses s'élèvent à 20.254.611 francs. Ceci ne sont que des chiffres. On peut les discuter et arriver à un chiffre légèrement plus haut ou plus bas. Mais est-ce que cela change le tableau général, si vous avez des dépenses qui sont 8 à 10 fois plus grandes? Si je paie 5 francs pour être transporté, la généralité

devra ajouter plus de 35 francs pour effectuer ce transport. Cela, évidemment, est une mauvaise affaire.

D. — Le problème de la rationalisation de l'exploitation.

J'en viens au problème de la rationalisation de l'exploitation. La Société Nationale des C.F.L. est obligée par les statuts de gérer commercialement le patrimoine qui lui est confié, sans perdre de vue qu'il s'agit d'un service public devant garantir un maximum de régularité et de sécurité et un certain degré de confort. Mais les investissements nécessaires pour pouvoir maintenir le statu quo exigeront des charges supplémentaires qui augmenteront donc les déficits actuels.

Pour maintenir la traction-vapeur, tout en offrant un minimum de sécurité, nous devons investir de fortes sommes. Les dépenses sont évaluées pour la ligne de Nœrdange à Martelange à 4.500.000 francs, pour la ligne de Luxembourg à Echternach à 9 millions et pour la ligne de Luxembourg à Remich à 11.200.000 francs, au total en chiffre rond à 25 millions. Donc, pour mettre dans une situation convenable ces lignes de chemin de fer, qui sur les instructions du Gouvernement ont été laissées dans une situation qui garantissait seulement un minimum de sécurité, il faut maintenant, par suite du retard apporté au maintien, et j'approuve ce retard, investir illico 25 millions. Les déficits de ces lignes sont énormes, et je me permettrai de rapprocher à titre de comparaison les chiffres. Pour Nœrdange-Martelange il y aura, sur 5 millions de dépenses directes, 840.000 francs de recettes. Il reste donc un déficit de plus de 4 millions ou, en d'autres termes, les recettes ne couvrent que 17 % du prix de revient. Pour la ligne d'Echternach il y aura, pour une dépense directe de 14,7 millions, des recettes de 1,72 millions, d'où un déficit de 13 millions. Le rendement est donc de l'ordre de 12 %. Pour la ligne de Remich les chiffres correspondants sont de 16,9 millions pour 2,24 millions de recettes, donc un déficit de 14,6 millions et un rendement de 13 %. Pour un franc que paie l'usager, l'État paie 7 autres francs. Le total du déficit sera de 30 millions qui s'augmentent bien entendu des charges de pension de 8 millions. Nous avons donc 38 millions, en chiffres ronds 40 millions, de déficit rien que sur nos vicinaux contre une recette de 4.800.000 francs. Donc d'un côté 45 millions de dépenses, de l'autre côté 5 millions de recettes, au total $\frac{1}{9}$. Telle est la situation et je pense que la Chambre ne désapprouvera pas le Gouvernement qui a eu à cœur d'examiner cette situation.

Car, s'arrêter là et ne pas examiner le problème, coûtera à l'avenir au pays chaque jour une somme de 80.000 francs. Les résultats ne sont pas, à mon sentiment, compatibles avec

une saine gestion. Le maintien de l'exploitation à la vapeur actuelle ne peut plus se défendre, cela d'autant plus que malgré les investissements pour amener voies et matériel roulant à un état d'entretien normal, on ne pourrait que partiellement augmenter le confort offert aux voyageurs, remédier au temps excessif des parcours et éliminer les inconvénients dus à la fumée des locomotives notamment dans la ville de Luxembourg.

J'en arrive maintenant à la question du redressement de cette situation désastreuse. Je vous ai donné tous les faits objectivement. Je ne mets aucun parti pris dans cet exposé. J'ai cru bien faire, avant de laisser juger la Chambre, de la renseigner. Je pense d'ailleurs que la Chambre ne m'en voudra pas de lui avoir fourni un rapport aussi complet que possible et de lui avoir donné les mêmes données que je possède moi-même. Je pense que rarement la Chambre a été en mesure de toiser un problème comme elle l'est en ce moment.

Deux voies s'ouvrent à un redressement de la situation :

- 1^o une modernisation approfondie de l'exploitation ferroviaire avec emploi exclusif d'autorails et de remorques pour le service-voyageurs et l'emploi de locotracteurs Diesel pour le service-marchandises;
- 2^o une substitution de la traction ferroviaire par un service routier d'autobus et de camions.

Je vais maintenant comparer ces deux solutions, afin de permettre de dégager la solution qui convient le mieux à sauvegarder l'intérêt financier de la Société Nationale, tout en fournissant à la population un instrument de transport moderne, confortable et sûr.

E. — La modernisation de l'exploitation ferroviaire.

Parlons maintenant de la modernisation de l'exploitation ferroviaire par autre chose, par les Diesel. J'écarte les solutions fantaisistes qui consisteraient à aménager un nouveau tracé entre Luxembourg et Dommeldange, avec adaptation d'un troisième rail sur la section de voie normale empruntée, ou à parfaire la jonction entre Junglinster et Larochette.

La partie non surannée du parc actuel pourrait rester en service. Il s'agit de 4 autorails, 6 voitures, 4 fourgons et 45 wagons.

Pour assurer le trafic d'une façon moderne, il conviendrait de compléter ce matériel par l'acquisition pour Nœrdange-Martelange de 2 autorails et d'un locotracteur, pour Luxembourg-Echternach de 3 autorails avec remorques et d'un locotracteur, enfin pour Luxembourg-Remich et Bettembourg-Aspelt de 4 autorails avec remorques et d'un locotracteur. Un locotracteur supplémentaire de réserve serait à attacher au dépôt de Luxembourg pour servir à la fois sur

les lignes d'Echternach et de Remich. Le matériel fourgons et wagons restant suffirait au besoin. Les autorails à moteur Diesel de 300 CV et 50 places assises devraient être à bogies à cause des nombreuses courbes à faible rayon des lignes. Les remorques seraient également à 50 places et à bogies. Les locotracteurs Diesel de 350 CV seraient à deux régimes de vitesse, 0-20 et 0-60, et devraient permettre de faire le service de manœuvre, la traction des trains de marchandises et, le cas échéant, de trains de renfort ou de secours.

Les estimations des C.F.L. nous permettent de dire que si nous maintenions la traction à vapeur, il faudrait investir, comme je viens de le dire, une somme de l'ordre de 25 millions. Il y aurait un déficit de 40 millions. Si nous adoptons la traction Diesel, nous devons investir 53,5 millions. Il est vrai que le déficit ne serait plus si grand. Il tomberait faiblement de 40 millions par an à 36 millions. Donc, il faudrait investir plus de 50 millions pour la traction Diesel pour en tirer le résultat suivant: déficit probable au lieu de 40 millions il diminuerait de 10 % et ne serait plus que de 36 millions.

La disproportion entre le fort surplus à investir pour moderniser la ligne de Nœrdange à Martelange et la réduction insignifiante du déficit d'exploitation conduit immédiatement au rejet de l'hypothèse pour Martelange. Pour les autres lignes la solution est cependant plus avantageuse.

En d'autres termes, si l'exploitation ferroviaire devait être maintenue, il conviendrait de se borner pour la ligne de Martelange à remettre en bon état la voie et le matériel roulant en gardant la traction vapeur.

Sur les autres lignes, par contre, le maintien de l'exploitation ferroviaire entraîne comme corollaire le remplacement de la traction vapeur par la traction Diesel.

F. — La substitution par des services routiers C. F. L.

J'en arrive à la deuxième solution qui est celle de la substitution par des services routiers C.F.L. Pour pouvoir comparer le service routier avec le service ferroviaire, nous nous sommes placés dans l'hypothèse de l'exploitation par les agents des C.F.L. d'un service de substitutions sans extension. Nous nous sommes donc bornés à rechercher à assurer le trafic actuel par autobus et camions en adaptant les horaires et les parcours, en prenant toutefois soin de toucher d'aussi près que possible les localités actuellement desservies et d'écouler toutes les pointes de trafic qui se présentent pour l'exploitation ferroviaire.

a) Service voyageurs.

En ce qui concerne le confort on pourrait m'objecter que dans les autobus on doit se priver

de certaines commodités, de ce petit coin, dans lequel on se retire. Mais abstraction faite de ce petit détail, l'autobus moderne constitue certainement un grand progrès vis-à-vis de notre matériel roulant actuel, autorail compris.

Nous devons garantir aux usagers des autobus de ne pas être pressés comme des harengs dans un fût. D'accord, c'est la condition essentielle. Le transport doit être au moins aussi confortable qu'il l'était jusqu'à ce jour.

En tout cas, il faut garantir à chaque voyageur qui fait un trajet de 5 kilomètres ou plus, une place assise. Ceux qui ne font qu'un trajet de 3 à 4 minutes, s'accommoderont, comme ils le font au tramway, d'une place debout, si cela est nécessaire.

Vu les nombreuses courbes à faible rayon de nos lignes, je pense qu'il est même à présumer que l'autobus présentera un confort comparable à celui des autorails et remorques modernes. Comme la plupart des voyageurs ne font que des parcours d'une demi-heure à une heure au plus, l'avantage des véhicules ferroviaires de se prêter à une circulation à l'intérieur des voitures et d'être munis de W. C. n'est pas essentiel. Par contre, la possibilité pour l'autobus de prendre des raccourcis et d'éviter de nombreux détours de nos lignes à voie étroite, jointe à celle de traverser les localités souvent éloignées des haltes du train, lui confère un avantage considérable. Nous analyserons plus loin ces avantages pour chacune des lignes à supprimer.

b) Service marchandises.

Le trafic de marchandises à assurer exigerait l'acquisition pour chacune des trois lignes considérées de trois camions à 6 t, dont un de réserve. Il nous semble superflu d'insister sur le grand avantage du camion au point de vue transbordement et amenée des marchandises à la porte du destinataire.

Mais forts des expériences acquises lors de la suppression des lignes de Diekirch et de Larochette, nous proposons de ne pas faire assurer ce service par des agents C.F.L., mais de le confier, sous le contrôle et aux tarifs des C.F.L., à des entreprises privées. En dehors du bénéfice financier que comporte cette solution, elle aurait l'avantage de procurer un travail rémunérateur aux nombreux camionneurs privés qui n'ont actuellement pas la possibilité d'utiliser à plein rendement leurs capacités de transport.

Sur la base des contrats conclus, on peut évaluer les sommes à payer annuellement aux entrepreneurs pour assurer le transport actuel des lignes à supprimer de Nœrdange à Martelange, Luxembourg à Echternach, Luxembourg à Remich et Bettembourg à Aspelt à 2 millions de subsides. De cette façon tous les usagers des anciennes lignes qui auparavant devaient aller prendre livraison des marchandises à la gare, pourraient les avoir livrées à la maison.

I. — Ligne de Nœrdange à Martelange.

Pour ce qui concerne la ligne de Nœrdange à Martelange, le tracé des routes permettra de bien mieux desservir les localités de la région. Pour le remplacement de trains utilisés par les ouvriers qui prennent à Nœrdange la correspondance avec la ligne de l'Attert, nous avons choisi le parcours suivant: Martelange-Perlé, puis rebroussement — Rambrouch, Folschette, Hostert, Nagem, Ell, Redange, Nœrdange. Ce parcours a l'avantage de se rapprocher davantage des localités de Wolwelage, Folschette, Hostert, Lannen, Nagem et Ell, tandis que les habitants de Roodt auront à prendre l'autobus à Nagem qui est à la même distance de Roodt que l'ancienne halte.

Pour les autres trains, nous avons choisi entre Hostert et Redange un tracé passant par Ospern, village qui n'était pas desservi jusqu'ici.

Je reviendrai tout à l'heure sur les dépenses d'investissement et j'en arrive à la ligne de Luxembourg à Echternach.

II. — Ligne de Luxembourg à Echternach.

Ici, le tracé des routes permet de raccourcir notablement les parcours en évitant entre Luxembourg et Eich le long détour de Rollingergrund et en prévoyant partiellement des trajets directs entre Echternach et Luxembourg empruntant la grande route et ne s'arrêtant qu'à Altrier et à Junglinster. Le trajet sera fait en une heure au plus.

L'horaire demande le plus grand nombre de transports à caractère professionnel, desservant les localités touchées actuellement par le rail. Nous devons faire face aux pointes touristiques des dimanches et nous tiendrons compte des besoins nouveaux que créera inévitablement le trajet beaucoup plus rapide entre Luxembourg et Echternach et la desserte de nouvelles localités et nous avons envisagé un parcours annuel de 500.000 km par autos, donc assez de communications, car si vous divisez cela par 365, vous aurez plus de 1.200 km de parcours entre les deux terminus par journée.

III. — Ligne de Luxembourg à Remich et de Bettembourg à Aspelt.

Le tracé des lignes d'Echternach et de Remich est compliqué. Le service de route devra rationnellement présenter des différences essentielles avec le tracé du rail. La ligne de Remich passera pour les trajets omnibus par Frisange, Wellenstein, Bech-Kleinmacher et le point-contact de la ligne venant de Bettembourg sera reculé d'Aspelt à Frisange. Chaque fois que le dédoublement de véhicules permettra de le faire, il sera prévu des courses directes, ce qui présente un avantage appréciable notamment pour la desserte de Remich, et je suis aussi de l'avis que les gens qui en été veulent se rendre à Remich préfèrent prendre soit à Bettembourg soit à Luxembourg l'autobus-express qui les amènera à pied-d'œuvre dans la moitié du temps et ils

auront le gain de pouvoir rester plus longtemps à la Moselle, à Remich, ce qui ne sera pas au désavantage des commerçants de Remich.

IV. — Les bilans.

Voici la comparaison des chiffres. Si nous continuons sur les trois réseaux l'exploitation actuelle, nous devons investir immédiatement 25 millions et nous gardons annuellement un déficit de 40 millions. Si nous voulons introduire le Diesel, nous devons investir 50 millions et nous gardons un déficit de 36 millions. Si pourtant nous substituons le rail par des services routiers, nous gardons un déficit de 17 millions et nous aurons, après avoir vendu l'ancien matériel, une dépense à faire de 13 millions.

Voyez ces chiffres. Première année: déficit et investissement, 65 millions, à payer par le pays et à voter par la Chambre, Diesel $51 + 36 = 87$ millions, remplacement des lignes par un service routier avec des communications plus faciles, comme je viens de vous le décrire, en tout 30 millions. L'année prochaine, nous aurons pour le service des autobus un déficit de 17 millions contre un déficit pour la valeur de 40 millions et un déficit pour le Diesel de 36 millions, ceci sous condition que les usagers se servent autant qu'ils s'en sont servis dans le passé de nos moyens de communication.

Veillez examiner avec moi l'évolution des déficits. Nous avons eu pour toutes les lignes à voie étroite un déficit total de 25 millions en 1947. En 1949, alors que nous avons déjà une circulation routière Diekirch-Vianden, Cruchten-Mersch-Larochette et Mersch-Beaufort, le déficit tombait à 20 millions. Le déficit pour les lignes restantes est monté pour 1950 à 30 millions et en 1951, malgré que les lignes à circulation routière ne coûtent pas 1 million de déficit, le déficit pour les lignes restantes s'est encore accru à 40 millions. Où cela s'arrêtera-t-il? Je vous ai également montré que les recettes de l'ordre de 5 millions sont déjà descendues à $4\frac{1}{2}$ millions et peut-être demain descendront à 4 millions. La différence n'est pas grande, mais les frais d'exploitation montent en flèche, et peut-être déjà l'année prochaine le problème se posera, si nous ne devons pas faire face à 50 millions de déficit. Le total des déficits jusqu'à ce jour, à partir non pas de la libération, mais de 1947, est de 136 millions. Permettez-moi une simple comparaison à ce sujet. 136 millions nous auraient permis d'acheter des voitures automobiles, évaluées chacune à 100.000 francs. De cette façon, nous aurions donc pu acheter 1400 voitures automobiles pour effectuer le transport de personnes. Nous aurions pu, de cette façon, faire cadeau à presque chacun des usagers d'une voiture automobile et nous n'aurions plus de déficit à supporter l'année prochaine. Je me permets de vous le dire, car nous avons dépensé tout de même 136 millions, et il est de notre devoir de vous présenter cette situation telle qu'elle est actuellement.

Nous estimons en effet que les C.F.L. ont tout intérêt, même au prix d'une mise de fonds de 13 millions, à créer un service routier d'une certaine envergure, de façon à pouvoir intervenir d'une façon directe en matière de transport routier. Ils disposeront ainsi de moyens propres qui permettront d'une part de parer au manque d'une coordination rail-route efficace et qui serviront d'autre part de volant pour tous les besoins qui se présentent, parfois avec des pointes très fortes, dans une région à caractère touristique prononcé.

G. — Problèmes connexes.

I. — Service routier sous le contrôle des C.F.L.

Il est possible que nous ayons une extension future des services routiers. Je vous cite à titre d'exemple deux communications directes entre Nœrdange et Luxembourg et je dirai même de Nœrdange, Redange et Boulaide à Luxembourg. Tous ceux qui jusqu'ici ont été mal servis auront donc, le cas échéant, une communication directe avec Luxembourg, ne fût-ce que deux fois par semaine ou même seulement une fois par semaine. Le service de substitution pure et simple ne satisfait pas aux besoins ci-après qu'il conviendrait d'assurer en extension du service envisagé. Nous pourrions avoir outre la liaison directe entre Nœrdange et Luxembourg une liaison desservant des villages situés à l'ouest de Redange, et notamment de Colpach-Bas où se trouve une maison de convalescence de la Croix-Rouge, et cela par la création d'un parcours Rambrouch, Roodt, Colpach-Haut, Colpach-Bas, Ell, Redange, en liaison au delà de Rambrouch et Redange avec Martelange et Nœrdange-Luxembourg.

On pourrait prévoir une extension et la coordination avec les autres services existants pour relier la région de Redange au nord avec Wiltz et à l'est avec Ettelbruck et Mersch. De cette façon nous pouvons donc amener vers le centre les gens qui doivent faire leurs achats. Tout cela sont des projets d'avenir qui nous permettent, avec l'extension et la coordination des services existants, de mieux servir nos concitoyens.

Il en est de même en ce qui concerne les liaisons directes de Luxembourg à Echternach et de Luxembourg à Remich. Et je perdrais votre temps si j'insistais longuement.

II. — Le problème du personnel.

Reste encore un dernier problème; c'est le problème du personnel. Parmi les nombreux problèmes connexes, je voudrais vous expliquer celui qui donne lieu à appréhensions, c'est celui du personnel. Qu'advient-il du personnel affecté à l'exploitation actuelle? Notons d'abord qu'il s'agit de cheminots dont la formation permet le réemploi utile à d'autres services. Le seul problème véritable est de leur trouver une nouvelle affectation qui ne les éloigne pas trop de leur domicile actuel.

Le personnel affecté est pour la ligne de Nœrdange à Martelange de 28 personnes, dont 4 peuvent être réutilisées sur place, 11 peuvent être réutilisées à proximité sur la ligne de l'Attert et 13 doivent être déplacées, le cas échéant. Nous avons envisagé aussi pour ces déplacements la possibilité d'un avancement hors cadre. Quant au personnel de Remich-Luxembourg-Echternach, il y a 165 agents. Le personnel réutilisable sur place est de 140, le personnel réutilisable à proximité est de 12, le personnel réutilisable à une distance de plus de 10 km est de l'ordre de 13. Il s'agit en tout de $13 + 13 = 26$ cheminots qui voient une carrière s'ouvrir devant eux, un avancement éventuel et qui certainement seront contents de pouvoir se déplacer ou du moins qui n'y verront pas un trop grand inconvénient dans l'intérêt commun.

III. — Autobus et système routier.

Je voudrais encore, pour finir, parler de l'incidence des autobus sur notre système routier.

Je vous donne ici des chiffres de consommation d'essence. En 1947, il fut consommé dans le pays 25,25 millions de litres d'essence, en 1948, 30 millions, en 1949, 33 millions, en 1950, 36,5 millions et, en 1951, plus de 40 millions. Donc une augmentation de 66 % vis-à-vis de l'année 1947, et cela vous prouve que chaque fois qu'une nouvelle auto est mise en circulation, les gens ne prennent plus les chemins de fer, mais ils prennent leur propre chemin de fer, c'est-à-dire leur voiture qui les met à pied d'œuvre.

En 1949, les recettes étaient de 108 millions pour notre Trésor, après, il y a eu un dégrèvement et, en 1950, cette recette, malgré l'accroissement de la vente, n'était plus que de 85 millions pour monter en 1951 à 94 millions de francs. Je prends comme base les données de 40 millions de litres d'essence et je prends en moyenne nos automobilistes qui consomment 12 litres aux 100 km.

Avec 12 litres d'essence aux 100 km pour la petite, la moyenne et la grosse voiture, nous arrivons à 380 millions de km parcourus. Si nous admettons une consommation de 15 litres aux 100 km, nous avons 270 millions de km parcourus. Or, nos routes nous coûtent — et j'ai également ces données — 80 millions comme administration, 75 millions comme entretien ordinaire, 40 millions comme entretien extraordinaire; ce qui nous mène à environ 190 millions, donc un km-auto coûte à l'Etat à peu près 70 centimes.

Les transports par route des chemins de fer qui s'élèvent à 1.150.000 km, multipliés par 0,70, donnent 816.500 francs de sorte que la traction automobile ne nous laissera qu'un déficit de 18 millions contre le déficit de la traction à vapeur de 40 millions et de la traction Diesel de 36 millions.

Voilà le problème dans son ensemble.

III. — Modernisation du réseau routier.

La modernisation du réseau routier, son adaptation aux besoins réels, actuels et futurs, de la circulation est un des problèmes les plus ardues qu'il nous incombe de résoudre de toute urgence. L'évolution prise par le trafic routier, due surtout à l'essor de l'automobile, a dépassé de loin l'évolution, théoriquement parallèle, du réseau routier. Ce phénomène n'est d'ailleurs pas particulier à notre pays, on l'a constaté partout. Aussi n'est-il pas étonnant que dans tous les pays on s'efforce à rattraper le temps perdu et à combler cette lacune. Nous n'avons pas encore emboîté le pas et nous en sommes encore malheureusement aux réalisations fragmentaires et dispersées, alors que même les moyens réduits, dont nous disposons maintenant, devraient être employés à la réalisation d'un plan d'ensemble. De nombreux pays ont fourni cet effort. La France a, depuis le 1^{er} janvier 1952, créé une législation spéciale à ce sujet. La Hollande et la Belgique sont en train d'en faire autant.

Il ne peut faire de doute pour quiconque se tient au courant de divers critères connus, tels que l'augmentation du parc automobile, la consommation du carburant, qu'à cette cadence nous ne rattraperons jamais le temps perdu et que nous pourrons bientôt nous enorgueillir de posséder les routes les plus mauvaises et les plus insuffisantes. Il importe donc de faire un effort sérieux, bien dirigé et proportionné à nos moyens.

Notre réseau routier de grande communication se compose de :

- 710 km de routes de l'Etat,
- 1400 km de chemins repris par l'Etat,
- 1265 km de chemins vicinaux de 1^{re} classe.

Il serait téméraire d'en proposer l'aménagement dans sa totalité. Cette œuvre de longue haleine doit se faire par étapes et devra comprendre entre l'aménagement et la modernisation du réseau existant en tout au moins de la partie la plus importante de ce réseau, la construction de routes de détournement et de ceinture.

Il s'agit aujourd'hui d'en amorcer la première étape.

Il est urgent que nous réagissions, il faut montrer au pays le mal tel qu'il est, lui indiquer les remèdes et le moyen de les appliquer.

L'exposé comprendra trois parties dont la première traitera de l'état actuel et de l'insuffisance de notre réseau routier; la seconde les mesures à prendre pour son aménagement alors que la troisième indiquera un moyen financier pour remédier à la situation actuelle.

A. — Imperfections et défauts du réseau routier.

Structure générale du réseau.

Les variations désordonnées de la politique routière au cours de l'Histoire ont conduit à la formation d'un réseau hétérogène qui pouvait répondre aux besoins de la circulation hippomobile, mais dont le trafic automobile rapide ne peut s'accommoder. L'évolution du réseau a été trop lente à l'égard de celle de la circulation. Toutes les données du problème ont été bousculées. Un coup d'œil sur la carte d'ensemble de notre réseau routier montre que celui-ci est essentiellement rayonnant. En effet, toutes les grandes artères convergent vers la capitale. Les transversales manquent totalement. La circulation de transit en est fortement gênée et l'encombrement de grands centres, tel la ville de Luxembourg, se fait sentir désavantageusement.

Le réseau rayonnant des grandes routes à trafic international et des routes internationales amènera un embouteillage du centre de la ville et seul un boulevard de ceinture capable d'absorber cette circulation de transit décongestionnera le centre.

En outre, les centres industriels, tels que Differdange, Dudelange, Esch-sur-Alzette, etc., sont mal reliés entre eux et la capitale. Il est de toute nécessité de prévoir des raccordements directs. Le réseau existant est largement insuffisant et en dessous des besoins économiques et sociaux.

Outre ces imperfections, le manque d'homogénéité s'étend encore aux domaines suivants: tracés, profils en long et en travers, nature et qualité des revêtements et des fondations.

a) Tracés en plan et en profil.

On reprochera à juste titre à presque toutes nos routes les défauts suivants: rayons trop petits, visibilité restreinte, bombement exagéré, courbes non relevées et surtout virages trop nombreux. Une autre insuffisance très spectaculaire également est la largeur insuffisante et trop variable des plate-formes et des chaussées. Signalons également le nombre trop grand de courbes verticales à visibilité restreinte.

b) Nature et qualité des revêtements et fondations.

Avant la guerre, la majeure partie de notre réseau routier était dotée d'un revêtement superficiel au goudron. C'était pour l'époque un très

grand progrès, qui a fait à juste titre la renommée de notre voirie. Mais depuis la technique a évolué, parce qu'elle a dû faire face à l'usure toujours grandissante du trafic moderne, rapide et lourd. Ces revêtements, aujourd'hui, s'usent trop vite de sorte que nos routes sont transformées en chantiers permanents et que leurs surfaces sont loin d'être unies.

Les vibrations et les pressions exercées surtout par le trafic lourd, qui va toujours en grandissant, font ressortir en maints endroits l'instabilité des fondations.

c) Les entraves à la circulation.

On ne saurait les passer sous silence, si on énumère les défauts du réseau existant. Étranglements, traversées de localités, P.N. sont nombreux et n'aident pas à assurer un débit normal. Notons que sur la ligne Diekirch-Grevenmacher la route N° 19 traverse en treize endroits la voie ferrée, dont dix entre Echternach et Wasserbillig. En outre, les voies ferrées installées dans les routes mêmes, bien qu'elles soient en voie de disparition, constituent encore des obstacles sérieux.

B. — Plan général d'aménagement.

Le mal vient d'être diagnostiqué, voici les remèdes: Il est clair que seul un effort de rénovation de grande envergure peut remédier à une déficience aussi caractérisée du réseau. Les travaux d'amélioration projetés ne doivent pas seulement tenir compte des nécessités actuelles, mais également des besoins futurs. Pour y arriver, il faut abandonner carrément le système des réalisations fragmentaires et dispersées qui étaient de règle jusqu'ici et créer un *plan d'ensemble*, basé sur des principes généraux solides et possédant un échelonnement et une continuité compatibles avec les possibilités économiques et financières.

a) Aspect technique.

Les principales données du problème manquent encore aujourd'hui: les besoins du trafic.

Il est donc urgent de faire le plus tôt possible le recensement de la circulation qui devra renseigner sur les points suivants:

- L'intensité de la circulation dans les deux sens;
- les voyageurs et le tonnage transportés;
- les parcours, l'origine et la destination du trafic;
- la vitesse des véhicules.

D'autres organismes renseigneront sur le parc des véhicules automoteurs, la consommation des carburants, le nombre, la cause et la répartition géographique des accidents. En possession de ces données, les normes pour réaliser la modernisation du réseau seront fixées en tenant compte évidemment du développement probable du trafic routier.

Comme première réalisation il y a lieu d'améliorer le revêtement des grandes routes. L'emploi des tapis à base de liant hydrocarboné (béton asphaltique, tarmacadam) devra être généralisé. Il serait en outre impardonnable de méconnaître plus longtemps pour la rase campagne les avantages des routes en béton de ciment, ce dernier constituant, à cause de son indéformabilité et de son usure quasi nulle, un revêtement des plus avantageux.

La suppression des entraves constituera un second point du programme:

Dans la mesure du possible il faudra éliminer les P.N., soit en les remplaçant par des P.S. ou des P.I., soit en supprimant les lignes ferrées.

Les étranglements devront être élargis. Les tracés en plan et en profil seront normalisés, c'est-à-dire qu'ils auront des caractères homogènes pour permettre de réaliser avec sécurité des vitesses aussi uniformes que possible.

Le recensement du trafic renseignera sur les sections où il sera nécessaire de construire des pistes cyclables. Un nombre de 500 à 1000 cyclistes par jour justifiera cette construction.

Telles sont les principales améliorations à exécuter. Pour les appliquer il faudra choisir parmi les artères celles qui sont les plus importantes au point de vue circulation et économie nationale. Elles peuvent être groupées suivant leur importance de la manière suivante:

- 1° La construction de boulevards de ceinture et de routes de contournement pour les villes de Luxembourg et du bassin minier.
- 2° L'aménagement des grandes routes à trafic international comprenant les artères faisant partie de la convention de Genève.
- 3° La construction et la modernisation des routes et chemins repris reliant notre pays à d'importants centres de l'étranger ou reliant les grands centres industriels de l'intérieur du pays entre eux et à la capitale.
- 4° L'aménagement des routes, chemins repris et chemins vicinaux d'intérêt interrégional ou touristique.

Ces travaux entraîneront naturellement des dépenses assez élevées. Ces dépenses toutefois ne devront pas constituer une entrave à leur réalisation. Il y a lieu de se rappeler à ce sujet les paroles citées par le Directeur Général des Routes de Belgique: « Il s'agit de savoir si nous allons inscrire dans nos routes, pour l'histoire, soit l'imprévoyance et l'impuissance d'une génération timorée, empêtrée dans ses vicissitudes quotidiennes et les discussions stériles, soit la clairvoyance et l'audace d'une génération qui a vu grand, large et loin, à la mesure des hautes destinées qu'elle a voulues et préparées pour son pays dans l'Europe de demain.

« La route, signe de l'homme, inscrit dans le sol l'histoire des peuples, leur force ou leur faiblesse, leur grandeur ou leur décadence: c'est une loi permanente et immuable. »

b) Aspect économique.

Il est intéressant de rechercher la répercussion qu'aura l'exécution de ce programme sur l'économie nationale: Cette dépense n'est qu'un placement à court terme: l'argent dépensé pour la route se rembourse lui-même avec un décalage de quelques années seulement. Contrairement à une opinion trop généralement répandue, l'argent dépensé pour la route n'est pas de l'argent jeté par la fenêtre. Au contraire, ces dépenses sont non seulement rentables, mais même immédiatement profitables.

La modernisation du réseau entraînera en effet une diminution du coût des transports. En voici les détails, établis conformément à des normes admises dans tous les pays.

1° Economie du matériel:

Usure moindre des pneus, du moteur, du châssis et de la carrosserie. Ce gain peut être évalué à $\frac{1}{3}$. Notre parc automobile étant de 15.000 voitures, l'amortissement annuel peut être évalué à $15.000 \times 100.000 \times \frac{1}{7} = 214.280.000$ rond 215 millions. L'économie, étant de $\frac{1}{3}$, sera donc 72 millions.

2° Economie de carburant:

Elle peut être évaluée à 10—50 %. En Suisse, on l'estime à 2 litres par 100 km. En admettant 10 % et si la consommation annuelle est de 39.000.000 litres, on obtiendra $39.000.000 \times 5,5 \times 0,1 = 21.500.000$.

3° Economie de temps:

En bornant ce calcul aux seuls camions (4.500), le gain peut être également estimé à 10 %. Pour 300 jours ouvrables et 2×4500 chauffeurs et convoyeurs à 200 francs par jour, l'économie annuelle sera de $2 \times 200 \times 4500 \times 300 \times 0,10 = 54$ millions.

4° Economie due à la réduction du nombre des accidents:

Une des conséquences les plus heureuses de l'amélioration du réseau est l'augmentation de la sécurité. La réduction du nombre des accidents, outre son effet éminemment moral, entraînera également une économie sérieuse. Le taux le plus bas admis est de 25 %. En évaluant à 37 millions, chiffre payé par les compagnies d'assurance, les dommages annuels, l'économie annuelle réalisée sera alors de $37 \times 0,25 = 9$ millions.

Au total, les économies annuelles se monteront donc à $72 + 21,5 + 54 + 9 = 156,5$ millions, c'est-à-dire presque le double de la dépense annuelle. N'est-ce pas là une preuve irréfutable que la modernisation du réseau routier constitue une opération très favorable?

L'exécution de ce programme ne peut se faire qu'à l'aide d'un matériel important et perfectionné. Il doit donc être accompagné d'un programme de rééquipement routier qui englobera les régies publiques et l'entreprise privée. L'usage dans de bonnes conditions économiques

d'un matériel mécanique moderne, de grande valeur ne peut se concevoir que moyennant l'assurance d'une durée d'utilisation suffisante. Il importera donc, si l'on veut que notre pays dispose de l'outillage indispensable, qu'un programme à longue échéance soit établi permettant d'échelonner l'amortissement du matériel sur une période raisonnable.

Mais pour réussir, il faudra que l'exécution de ce plan d'ensemble soit précédée d'une réorganisation administrative. Dans sa structure actuelle, l'Administration des Ponts et Chaussées ne peut suffire à cet accroissement continu de sa tâche. Il ne faut oublier en effet qu'à côté de l'extension et de l'entretien de la voirie d'intérêt général qui fait l'objet du présent rapport, elle a également à gérer la voirie régionale et communale. En outre lui incombent la construction des conduites d'eau et des canalisations, la police de la voirie, l'aéroport, les travaux préparatoires des barrages pour ne citer que ses attributions principales. Cette réforme administrative, qui intéressera surtout la structure et la spécialisation des différents services, ne peut plus être différée, si on veut garantir la réussite de la campagne de modernisation.

En outre, il faudra procéder à un reclassement de la voirie. Bon nombre de chemins vicinaux, abandonnés aujourd'hui à la seule sollicitude des communes, devront constituer un réseau d'appoint destiné à compléter le réseau des grandes routes et des chemins repris. De cette façon il sera réalisé une œuvre entière digne de l'intérêt économique primordial que présente aujourd'hui la circulation routière.

Cette œuvre sera de longue haleine et devra nécessairement être échelonnée. Après l'avoir esquissée et défini le programme de réalisation de la construction, il reste à étudier le côté financier.

C. — Aspect financier.

Les propositions qui suivent ne constituent pas une innovation en la matière, puisque, en 1928, le pays avait mis à la disposition de l'administration un fond spécial pour la modernisation de nos routes. En ce temps là il s'agissait surtout de faire face à la grande usure des revêtements macadam à l'eau et aux inconvénients de la poussière. Le revêtement superficiel en liants hydrocarbonés a fourni une solution idéale, rapide et bon marché. A juste titre, notre pays pouvait alors se réclamer d'une voirie excellente. Malheureusement, on s'en est tenu là. Depuis 1928, notre technique routière, faute de moyens, n'a fait que des progrès insignifiants. Il n'est donc guère étonnant que l'évolution rapide du trafic automobile, au point de vue nombre, vitesse et charge, n'ait creusé encore davantage l'abîme qui existe entre les possibilités de notre réseau et les besoins du trafic. Citons à ce propos les paroles du Président Truman prononcées lors de l'ouverture d'une conférence

de la route, tenue à Washington en juin 1951: «De bonnes routes sont essentielles. Nous ne devons pas commettre l'erreur de croire que le système routier est une chose élastique que l'on peut étirer en période de crise.»

Pour garantir la réalisation rapide et continue du programme routier envisagé, il importe que le plan financier assure:

1° des ressources suffisantes dans les délais prévus;

2° la continuité dans la disposition des crédits, cette continuité étant la condition sine qua non de celle de l'exécution des travaux.

Il est à présumer que l'exécution de ce programme routier entraînera pour le pays une dépense totale de 800 à 900 millions. Compte tenu de nos ressources financières et de nos capacités de travail, il apparaît nécessaire de répartir l'exécution de ce programme sur une période de 10 ans. Il faudrait donc être assuré de disposer chaque année de 80 à 90 millions.

Le moyen le plus rationnel pour arriver à ce résultat semble être la création, à l'exemple de la France et de la Belgique, d'un «Fonds spécial des routes», ayant une personnalité juridique distincte de l'Etat et placée sous l'autorité du Ministère des Travaux Publics.

Ce fonds, qui devra disposer annuellement de 80 à 90 millions sera alimenté par deux sources:

a) les recettes budgétaires;

b) l'emprunt.

a) *Les recettes budgétaires.*

S'il est exact que l'automobiliste est le principal bénéficiaire de ce projet de modernisation, il n'en est pas moins vrai que l'automobile procure annuellement au Trésor des recettes très conséquentes qui malheureusement ne sont pas employées à améliorer nos routes, comme cela devait l'être, mais coulent simplement dans la caisse de l'Etat. A titre d'exemple indiquons que les impôts, taxes, etc., qui grèvent actuellement le trafic automobile, ont rapporté en 1951 environ 250 millions. Pour la même époque, l'Administration des Ponts et Chaussées figurait au projet de budget pour une somme de 183 millions, dont 33 millions pour le personnel, 111 millions pour l'entretien ordinaire et 39 millions pour les dommages de guerre. S'il est juste qu'une partie de ces ressources continue à équilibrer le budget de l'Etat, il n'est pas moins juste qu'une partie en soit déviée et alimente le Fonds spécial.

La loi du 30 décembre 1950, portant création d'un Fonds spécial d'investissement routier en France par exemple, prévoit que le cinquième du produit des droits intérieurs sur les carburants routiers soit versé à ce fonds.

Cette allocation, les usagers de la route sont non seulement en droit de l'exiger, mais encore l'Etat a-t-il intérêt à l'accorder. Les taxes à la consommation, qui frappent la circulation automobile, ne sont-elles en effet fonction de la

qualité de notre réseau routier? Les touristes étrangers, n'éviteraient-ils pas carrément notre pays, s'ils y rencontraient des routes défectueuses? Aussi avons-nous intérêt à suivre dans cette voie les pays voisins, la France et la Belgique, afin d'éviter que nos routes ne deviennent des tests de renommée déplorable comme le sont maintenant les «Belgian Blocks».

b) *L'emprunt.*

Il n'est que juste qu'une telle œuvre calculée non seulement pour le présent, mais surtout pour l'avenir, soit également à charge des générations futures.

Un aspect indispensable pour garantir le succès de cette grande entreprise est la continuité d'exécution dans le temps d'un programme d'ensemble préétabli, basé sur l'alimentation continue des crédits nécessaires pendant une période suffisante.

Les règles budgétaires actuelles et surtout celles de l'annalité du budget ne sont plus compatibles avec ces conditions, et il serait désirable, sinon nécessaire, de recourir à un mode nouveau plus élastique de financement.

Il faudrait obtenir que, pour les fonds en question, les allocations puissent être dépensées sans limite de temps, c'est-à-dire que les crédits pourraient servir, sous la surveillance de la Chambre des Comptes, au delà de la durée sacramentelle de l'exercice.

La meilleure conclusion est la péroration d'une conférence faite par Monsieur Hondermarq, Directeur Général belge des Routes, sur la politique routière en Belgique:

«Mais il ne suffit pas d'entreprendre: l'œuvre, qui est de longue haleine, doit être poursuivie sans relâche jusqu'à son achèvement; il ne faut pas que sous prétexte d'équilibre budgétaire, de déficit à combler qu'au nom de vaines théories économiques, on voit à nouveau, malgré l'argent apporté par la Route dans la Caisse de l'Etat, bloquer les crédits, réduire à un taux dérisoire les dépenses d'investissements routiers et pressurer davantage toujours l'automobile, sans profit pour elle, mais simplement pour compenser l'hémorragie croissante causée par d'autres moyens de transport maintenus dans des conditions d'exploitation anti-économiques.

C'est contre la continuation de cette politique ruineuse, d'imprévoyance, de restriction, de restriction sans discernement et de résignation facile devant les difficultés qu'il faut se prémunir et prendre les mesures nécessaires à la continuité et à l'achèvement de l'œuvre de rénovation de notre réseau routier.

C'est à cette condition qu'il pourra jouer dans la vie économique l'important rôle qui lui est dévolu et c'est là un des éléments qui permettront à notre Pays de prendre dans l'Europe de demain, en gestation, une place digne de son passé et de ses ambitions légitimes.»

Il n'y a rien à ajouter à ces paroles. Elles gardent toute leur valeur pour notre pays.

Décès du Colonel E. Speller, Aide de Camp de S. A. R. Madame la Grande-Duchesse de Luxembourg

Le 17 janvier 1952 est décédé à son domicile à Luxembourg, après une longue maladie, le Colonel honoraire Emile Speller, Aide de Camp honoraire de S. A. R. Madame la Grande-Duchesse, ancien Major-Commandant de la Force Armée du Grand-Duché. Né à Niederanven le 7 octobre 1875, le Colonel Speller est entré au service de la Cour grand-ducale le 1^{er} juin 1902. Nommé officier d'ordonnance par le Grand-Duc Adolphe, il fut successivement Aide de Camp du Grand-Duc Guillaume, de la Grande-Duchesse Marie-Anne, Régente du pays, de la

Grande-Duchesse Marie-Adélaïde et de l'actuelle Grande-Duchesse Charlotte. Pendant l'occupation allemande, le Colonel Speller fut victime des persécutions nazies et subit les sanctions réservées aux patriotes. La Gestapo l'emprisonna et après son relâchement exerça sur lui une surveillance continue. Après la guerre il collabora activement à la renaissance de la Cour grand-ducale. Le Colonel Speller était Grand-Officier de l'Ordre de la Couronne de Chêne et Grand-Croix avec Palme en or de l'Ordre de Mérite civil et militaire d'Adolphe de Nassau.

Baron Charles de Werkmann †

Le 3 janvier 1952 est décédé à Luxembourg le Baron Charles de Werkmann, Secrétaire de l'Empereur Charles d'Autriche. Après la Révolution de Vienne, le Baron Werkmann avait suivi son Empereur en exil et partagé avec Lui de dures et héroïques années. Il fut mêlé aux différentes péripéties de la vie du Monarque et de Sa Famille. Fidèle à ses convictions monarchiques, dévoué à l'idéal et à la Famille des Habsbourg, Charles de Werkmann eut à souffrir la prison et le camp de concentration pendant la deuxième guerre mondiale. La cruauté des nazis n'épargnait rien qui lui était cher. Aussi sa santé fut-elle profondément ébranlée en 1945 par les souffrances et les privations endurées. Il put se remettre grâce à la sollicitude de l'Impératrice Zitha et aussi du Prince de Luxembourg Qui avait daigné l'honorer de Son amitié. A partir de 1946, le Baron Werkmann vivait pour la plupart du temps à Paris et s'occupait du Secrétariat de l'Archiduc Othon. Il était correspondant de plusieurs grands journaux et agences de presse, et malgré son âge, le Baron Werkmann mena ces dernières années plusieurs campagnes de presse pour le Chef de la Maison de Habsbourg, président notamment le service de presse lors du Mariage de l'Archiduc Othon de Habsbourg avec la Princesse Régine de Saxe-Meiningen à Nancy.

Son intelligence remarquable, ses connaissances de l'Histoire et de la politique européenne

faisaient du Baron Werkmann un homme d'une rare culture. Il est l'auteur d'ouvrages historiques et de mémoires dont nous citons « Der Tote auf Madeira » et « Otto von Habsburg ». Pétri des qualités et vertus caractéristiques du pays qui l'avait vu naître, son humour viennois n'avait jamais quitté, même pendant les heures les plus tragiques de sa vie, cet homme qui avait encore vécu dans la capitale de l'ancien Empire autrichien des moments resplendissants et qui avait été mêlé aux événements tragiques de 1918 et 1919. Homme d'honneur, il portait avec droiture et discipline le sacrifice qu'il avait fait pour rester fidèle à ceux auxquels il avait lié sa destinée.

C'est au Palais de Luxembourg qu'il passa de nombreux moments, ces dernières années, en compagnie de la Famille grand-ducale. Le Baron Werkmann était très aimé et très estimé dans les milieux intellectuels et journalistiques luxembourgeois.

Durant sa vie, modèle de fidélité, de dévouement et d'abnégation, ayant gardé dans son cœur la nostalgie d'une patrie qu'il ne lui était plus donné de revoir, le Baron Charles de Werkmann repose maintenant en terre luxembourgeoise au Cimetière de Notre-Dame à Luxembourg. Il y fut enterré le 5 janvier 1952 et sa tombe fut bénie par les Archiducs d'Autriche et les Princes de Luxembourg.

Nouvelles diverses

Monsieur Guill Konsbruck,

Président de l'American-Luxembourg Society.

Au cours de l'assemblée générale du 17 février 1952, M. Guill Konsbruck, ancien Ministre des Affaires Economiques, Directeur Général adjoint de l'Arbed, a été élu Président de l'American-Luxembourg Society. Furent élus Vice-Présidents M^{me} Lily Krier-Becker, MM. Tony Neuman et Lambert Dupong, Public Re-

lations Officer M. André Wolff, Secrétaire M. Emile Weitzel, Trésorier M. Jim Winandy, Membres M^{me} Paul Kraus, MM. Eugène Broos, Jean Fohrmann, Frank Hansen, Carlo Hemmer, Maurice Kappweiler, le Capitaine Aloyse Schiltz et M. Casimir Theisen. S. Exc. Mrs. Perle Mesta, Ministre des Etats-Unis d'Amérique à Luxembourg, a accepté la Présidence d'honneur de l'American-Luxembourg Society.

*

Le 9 février 1952, M. J. In't Veld, Ministre de la Reconstruction et de l'Habitat des Pays-Bas, M. O. Behogne, Ministre des Travaux Publics de Belgique, et M. V. Bodson, Ministre des Travaux Publics et de la Justice du Grand-Duché de Luxembourg, ont signé au Palais Historique du « Prinsenhof » à Delft le protocole portant création d'une commission belgo-néerlando-luxembourgeoise pour l'urbanisme et l'aménagement de l'espace dans le cadre des pays de Benelux. L'après-midi du même jour a eu lieu la première réunion des membres de la commission instituée le matin. Les chefs des services chargés des problèmes relatifs à l'aménagement de l'espace ont prononcé des discours concernant des données de cartes, la documentation du matériel de chiffre relatives à la matière. Sur la proposition du Président, le Dr J. Linthorst Homan (Pays-Bas), le professeur Dr V. Bure (Belgique) et M. H. Luja (Luxembourg) ont été nommés Vice-Présidents de la commission. La commission a décidé de se réunir au moins trois fois par an, à tour de rôle dans l'un des trois pays. Elle s'est subdivisée en une sous-commission technique et une sous-commission juridique, qui prépareront les divers sujets pour la première séance qui se tiendra à Luxembourg au mois de juin.

*

Le 14 janvier 1952, l'Association des Journalistes Luxembourgeois a tenu son assemblée générale ordinaire au cours de laquelle le comité dont la période de gestion était venue à terme a été renouvelé. Ont été élus Président M. Prosper Schröder, Rédacteur au « Luxemburger Wort », Vice-Président M. Raymond Vouel, Rédacteur au « Journal d'Esch », et Secrétaire M. Armand Schleich, Rédacteur à « La Meuse-Luxembourg ». Le Président sortant M. Robert Thill, Rédacteur au « Journal d'Esch », a été nommé Président d'honneur à l'unanimité.

*

Le 26 janvier 1952, l'Association Professionnelle de la Presse Mosellane avait organisé à Metz une soirée à laquelle étaient invitées des personnalités du monde journalistique des villes de Metz, de Nancy et de Luxembourg. L'Association des Journalistes Luxembourgeois y était représentée par M. Armand Schleich, Rédacteur à « La Meuse-Luxembourg », Secrétaire de l'Association des Journalistes Luxembourgeois.

*

1952
Le 29 février 1952, des journalistes belges et luxembourgeois ont été les hôtes du Général Eisenhower, Commandant Suprême de l'Armée défensive du Pacte de l'Atlantique Nord, à son Quartier Général à Louveciennes près de Paris. La presse luxembourgeoise y était représentée par MM. Prosper Schröder, Président de l'Association des Journalistes Luxembourgeois, Robert Thill, Rédacteur au « Journal d'Esch », et Camille Linden, Rédacteur au « Letzeburger Journal ».

*

Par un arrêté du 14 décembre 1951, le Ministre de l'Éducation Nationale a chargé M. Joseph Meyers, Professeur, d'un cours d'histoire luxembourgeoise à la Faculté de Philosophie et Lettres de l'Université de Liège. Le 6 février 1952, M. Meyers y a fait sa leçon d'ouverture sur le sujet « La formation territoriale du comté de Luxembourg ». La matière traitée par M. Meyers durant le second semestre portera sur « Le XIX^e siècle ».

*

A. Luxembourg a été créée une association internationale des ingénieurs de cadres des mines, avec la participation des pays suivants : Allemagne, Autriche, France, Pays-Bas et Luxembourg.

*

La Foire Internationale de Luxembourg, qui aura lieu en 1952 du 12 au 27 juillet, consacra le centenaire d'une manifestation unique. C'est, en effet, en 1852 que la Ville de Luxembourg, un an après Londres, mais devançant les capitales des pays voisins, Bruxelles et Paris, organisa, elle aussi, une exposition industrielle à caractère international, la première du genre en Europe.

Cette année, la Foire aura un cachet et un éclat tout particuliers. Exceptionnellement et pour célébrer l'événement, des Diplômes d'honneur, des Grands Prix et des Médailles en or ou en argent seront attribués aux exposants.

*

A l'occasion du 100^e anniversaire du timbre-poste luxembourgeois, une grande exposition philatélique aura lieu à Luxembourg du 24 mai au 4 juin 1952. Les administrations des postes de trente-trois pays y participeront, ainsi que de nombreux collectionneurs.

Nouvelles diplomatiques

A l'occasion du décès de l'ancien Ministre des Affaires Etrangères de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, M. Litvinov, M. René Blum, Ministre de Luxembourg en U.R.S.S., Doyen du Corps Diplomatique de Moscou, s'est incliné avec ses collègues devant la dépouille mortelle au Ministère des Affaires Etrangères à Moscou et a exprimé au Gouvernement soviétique les condoléances du Gouvernement luxembourgeois.

*

A la 9^e conférence de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord qui s'est ouverte à Lisbonne, le 20 février 1952, le Luxembourg était représenté par la délégation suivante:

M. Pierre Dupong, Ministre d'Etat, Président du Gouvernement;

M. Joseph Bech, Ministre des Affaires Etrangères et de la Force Armée;

M. Michel Rasquin, Ministre des Affaires Economiques;

M. André Clasen, Ministre de Luxembourg à Londres;

le Colonel Aloyse Jacoby, Chef d'Etat-Major de la Force Armée luxembourgeoise;

MM. Nicolas Hommel et Georges Heisbourg, Secrétaires de Légation.

Pour les résultats de cette importante conférence, nous renvoyons au prochain numéro de notre bulletin à l'article « La Politique Etrangère du Grand-Duché de Luxembourg ».

*

Le 26 janvier 1952 a eu lieu à Paris une réunion des six pays intéressés concernant le projet d'armée européenne. Le Luxembourg y était représenté par M. Pierre Dupong, Ministre d'Etat, Président du Gouvernement, Ministre des Finances, et M. Joseph Bech, Ministre des Affaires Etrangères et de la Force armée.

*

Faisant suite aux entretiens qui ont eu lieu le 26 novembre 1951, à Luxembourg, au sujet de l'établissement d'un accord de réciprocité en matière de dommage de guerre, M. Dupong, Ministre d'Etat, Président du Gouvernement, et M. Coppé, Ministre de la Reconstruction de Belgique, se sont rencontrés le 11 février 1952 à Bruxelles, en présence de M. Als, Ministre de Luxembourg à Bruxelles, et du Vicomte Berlyer, Ministre de Belgique à Luxembourg.

Les ministres se sont communiqués le nouvel inventaire des dommages subis de part et d'autre par leurs nationaux respectifs.

Après un échange de vues, ils ont conclu qu'il existe une possibilité de trouver la base pour une indemnisation réciproque.

Les services administratifs des deux pays prendront contact de façon à mettre à la disposition des deux gouvernements des données précises en ce qui concerne les charges qui incomberont à chacun des deux pays.

Les ministres se rencontreront à nouveau au début du mois de mars prochain aux fins d'envisager la rédaction définitive des termes d'un accord de réciprocité.

*

Le 25 janvier 1952, M. Joseph Bech, Ministre des Affaires Etrangères de Luxembourg, et M. le Dr Joseph Jansen, Ministre d'Allemagne à Luxembourg, ont signé un arrangement relatif à la circulation frontalière entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Fédérale d'Allemagne. L'arrangement a apporté de nouvelles facilités à la circulation de « petite frontière » et a réintroduit en pratique le régime ayant existé avant 1940. Le nouvel arrangement est entré en vigueur le 1^{er} mars 1952.

*

Les pourparlers qui avaient été engagés à Luxembourg au mois de décembre entre une délégation franco-sarroise et une délégation luxembourgeoise sur un certain nombre de questions concernant les relations frontalières entre le Luxembourg et la Sarre ont été repris à Luxembourg le 24 janvier 1952.

Au cours de réunions qui ont eu lieu les 24, 25 et 26 janvier, les projets de texte élaborés en décembre ont été mis au point et les arrangements suivants paraphés:

- 1^o Arrangement relatif à la circulation de « petite frontière ».
- 2^o Arrangement relatif au régime des travailleurs frontaliers.
- 3^o Arrangement relatif à l'échange des stagiaires.
- 4^o Arrangement relatif à l'exercice de l'art médical dans les zones frontalières.
- 5^o Arrangement pour régler l'exercice de la pêche dans la Moselle.

En vue de la négociation d'une convention générale sur la sécurité sociale, il a été procédé à un premier échange de vues portant sur les principes généraux. Les négociations sur ce point se poursuivront prochainement.

*

Le 10 janvier 1952, une délégation de parlementaires belges et luxembourgeois a été reçue au SHAPE par le Général Eisenhower, Commandant Suprême de l'Armée défensive du Pacte de l'Atlantique Nord. Cette visite avait pour but de mettre les parlementaires belges et luxembour-

geois au courant des questions ayant trait à l'armée européenne. Le Général Eisenhower et le Général Gruenther ont exposé la situation militaire et internationale. La délégation luxembourgeoise était composée de MM. les Députés Nicolas Margue, Alphonse Schiltges, Lucien Kœnig et Robert Schaffner, et de M. Léon Hammes, Membre du Conseil d'Etat.

*

Par arrêté grand-ducal en date du 5 février 1952, démission honorable a été accordée, sur sa demande, à M. Léon Kauffman, Conseiller d'Etat, Ministre d'Etat honoraire, de ses fonctions de Président du Conseil d'Etat, avec effet au 14 février 1952. Par le même arrêté, le titre de Président honoraire du Conseil d'Etat a été conféré à M. Léon Kauffman. Par arrêté grand-ducal du même jour, M. Félix Welter, membre du Conseil d'Etat, a été désigné pour exercer les fonctions de Président du Conseil d'Etat,

pendant la durée d'une année, avec effet au 14 février 1952.

*

M. Pierre Majerus, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Luxembourg près la République Fédérale d'Allemagne à Bonn a été accrédité auprès du Conseil de Contrôle Allié à Berlin en sa qualité de Chef de la Mission Luxembourgeoise. A cette occasion, M. le Ministre Majerus a donné le 18 janvier 1952, en l'Hôtel de la Mission Luxembourgeoise à Berlin, une réception à laquelle assistèrent les représentants des Corps diplomatique et consulaire accrédités à Berlin.

*

Fin décembre 1951 est décédé à Metz, à l'âge de 72 ans, M. Frédéric Guermont, Consul honoraire du Grand-Duché de Luxembourg en Moselle.

Distinctions honorifiques

Le 23 janvier 1952, à l'occasion de son anniversaire de naissance, S. A. R. Madame la Grande-Duchesse a daigné conférer des décorations dans l'Ordre National de la Couronne de Chêne à une nouvelle promotion. La liste des distinctions décernées a été publiée au « Mémorial » N° 10 du 23 février 1952.

*

A l'occasion de son 80^e anniversaire, M. Fernand Mertens, Maître de chapelle de la Cour, ancien Chef de la Musique militaire, a été reçu en audience par S. A. R. Madame la Grande-Duchesse qui lui a remis la Croix d'Officier de l'Ordre de la Couronne de Chêne.

*

S. A. R. Madame la Grande-Duchesse a conféré au Frère Colomban et à M. Urbain Orban, Professeurs à l'Institut Sainte-Marie à Arlon, la Croix de Chevalier, resp. la Médaille en or de l'Ordre de la Couronne de Chêne, en reconnaissance des services qu'ils ont rendus à la cause luxembourgeoise pendant la dernière guerre. Le 17 février 1952, dans le cadre d'une cérémonie qui s'est déroulée à l'Institut Sainte-Marie en présence de hautes personnalités belges et luxembourgeoises, les insignes leur ont été remis par M. Christian Calmes, Secrétaire de Légation, représentant M. le Ministre des Affaires Étrangères.

*

S. M. le Roi des Belges a conféré la Grand-Croix de l'Ordre de la Couronne de Belgique à S. Exc. M. Albert Wehrer, Ministre de Luxem-

bourg en France. L'insigne lui a été remis par le Baron Guillaume, Ambassadeur de Belgique à Paris.

*

Au cours d'une réception à la Légation de Belgique à Luxembourg, S. Exc. le Vicomte Joseph Berryer, Ministre, a remis la Cravate de Commandeur de l'Ordre de la Couronne à M. Pierre Welter, Conseiller de Gouvernement, chargé des affaires militaires.

*

Au cours d'une réception à la Légation de Belgique à Luxembourg, S. Exc. le Vicomte Joseph Berryer, Ministre, a remis la Cravate de Commandeur de l'Ordre de la Couronne à M. Ferdinand Weiler, Conseiller de Gouvernement au Ministère de la Justice et des Transports, notamment en raison des services rendus au sein des Organismes de Droit Pénal dans Benelux.

*

Le 14 février 1952, dans le cadre d'une cérémonie qui s'est déroulée à l'Hôtel Brasseur, S. Exc. le Vicomte Joseph Berryer, Ministre de Belgique à Luxembourg, a remis la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold II à M. Antoine Jentges, Ingénieur-Agronome de l'Institut agronomique de Gembloux et Directeur de l'École Agricole de l'Etat d'Ettelbruck, en reconnaissance des services rendus à l'Union Economique belgo-luxembourgeoise.

*

Le Gouvernement de la République Française a nommé Chevalier de la Légion d'Honneur notre compatriote le Dr François Baclesse, Médecin en chef à l'Institut du Radium, Fondation Pierre Curie.

*

Le Gouvernement de la République Française a conféré la Croix de Guerre avec Etoile en Vermeil à M. Paul Sand, Industriel à Fentange, en reconnaissance des services rendus à la cause française. La haute distinction était accompagnée

d'un diplôme signé par le Général de Gaulle, accordant à M. Sand la qualité de « Passeur ».

*

Le Gouvernement de la République Française a conféré le grade de Commandeur du Mérite Touristique de France à M. Fernand Lœsch, Président de l'Office National du Tourisme, et le grade d'Officier du même Ordre à M. Robert Ginsbach, Directeur de l'Office National du Tourisme.

Nouvelles de la Cour

Le 3 janvier 1952, Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse a reçu en audience, en présence de S. Exc. M. Pierre Saffroy, Ministre de France, le Général d'Armée Alphonse Juin, Commandant en Chef des Forces Terrestres Centre Europe.

*

Le même jour, Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse a reçu en audience de congé S. Exc. M. Mostafa Samiy, Ministre de l'Iran, et lui a remis les insignes de Grand-Croix de l'Ordre grand-ducal de la Couronne de Chêne.

*

Le 5 janvier 1952, Son Altesse Royale Monseigneur le Prince Jean, Grand-Duc Héritier de Luxembourg, a fêté son 31^e anniversaire. A cette occasion, la Musique de la Garde Grand-Ducale, sous la direction du Capitaine Albert Thorn, a donné un concert d'œuvres luxembourgeoises à la Place d'Armes.

Des listes d'inscription étaient déposées au Palais à Luxembourg et au Château de Berg.

*

Le 8 janvier 1952, Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse a reçu en audience S. Exc. M. Ide Anak Agoeng Gede Agoeng, Ministre d'Indonésie, qui Lui a remis les lettres l'accréditant auprès d'Elle à titre d'Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire.

*

Le 12 janvier 1952, par ordre de Leurs Altesses Royales Madame la Grande-Duchesse et Monseigneur le Prince, le Grand Maréchal de la Cour s'est rendu à la Légation de France pour exprimer au Représentant de la France au Grand-Duché les condoléances de Leurs Altesses Royales à l'occasion du décès du Général d'Armée Jean de Lattre de Tassigny.

*

Le 22 janvier 1952, à l'occasion de l'Anniversaire de Naissance de Son Altesse Royale Ma-

dame la Grande-Duchesse, des listes d'inscription ont été déposées au Palais à Luxembourg et au Château de Berg.

*

Le même jour, Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse a reçu en audience de congé S. Exc. M. Francisco A. de Icaza, Ministre du Mexique, et lui a remis les insignes de Grand-Croix de l'Ordre grand-ducal de la Couronne de Chêne.

*

Le 28 janvier 1952, Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse a reçu en audience de congé S. Exc. M. Ahmed Rasheed Bey, Ministre d'Égypte, et lui a remis les insignes de Grand-Croix de l'Ordre grand-ducal de la Couronne de Chêne.

*

Le 7 février 1952, Son Altesse Royale Monseigneur le Prince, accompagné du Grand Maréchal de la Cour, s'est rendu à la Légation de Grande-Bretagne pour exprimer à S. Exc. M. le Ministre Geoffrey Allchin, les condoléances de Leurs Altesses Royales à l'occasion du décès de Sa Majesté le Roi George VI.

*

Le 8 février 1952, à l'occasion du décès de Sa Majesté le Roi George VI, la Cour grand-ducale a pris le deuil pour une durée de quinze jours.

*

Son Altesse Royale la Grande-Duchesse Hilda de Bade, Princesse de Luxembourg, est décédée au Château de Badenweiler le 8 février 1952, à 11 heures.

Des listes d'inscription ont été déposées au Palais à Luxembourg et au Château de Berg.

La Cour grand-ducale a pris le deuil pour une durée de quatre semaines.

La Princesse Hilda-Charlotte-Wilhelmine de Nassau est née à Biberich, le 5 novembre 1864, comme fille du Grand-Duc Adolphe et de Son épouse, la Princesse Adélaïde d'Anhalt. Elle est donc la sœur du Grand-Duc Guillaume et la tante de notre Souveraine. Le 20 septembre 1885, Elle épousa au Château de Hohenbourg Frédéric II, Grand-Duc de Bade, mort le 9 août 1928 à Badenweiler. La Grande-Duchesse Hilda de Bade ne laisse pas de descendance directe.

*

Le 13 février 1952, Leurs Altesses Royales Madame la Grande-Duchesse et Monseigneur le Prince ont quitté Luxembourg pour assister aux funérailles de Sa Majesté le Roi George VI.

Leurs Altesses Royales étaient accompagnées de Madame Auguste Collart, Dame d'honneur, de M. Guill Konsbruck, Chambellan e. s. e., et du Lieutenant en Premier Paul Koch, Aide de camp.

*

Le 15 février 1952, Leurs Altesses Royales Madame la Grande-Duchesse et Monseigneur le Prince ont assisté aux funérailles de Sa Majesté le Roi George VI.

*

Le même jour, Leurs Altesses Royales Se sont fait représenter par le Grand Maréchal de la Cour au Service qui a été célébré à la Cathédrale à l'occasion du décès de Sa Majesté le Roi George VI.

*

Leurs Altesses Royales Madame la Grande-Duchesse et Monseigneur le Prince, revenant de Londres où Elles avaient assisté aux funérailles de Sa Majesté le Roi George VI, sont rentrées à Luxembourg samedi, le 16 février 1952.

*

Le 21 février 1952, Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse a reçu en audience de congé M. Léon Kauffman, Président honoraire du Conseil d'Etat.

Le Mois en Luxembourg (mois de janvier)

4 janvier: Sous les auspices des « Jeunesses Musicales », M. André Dumortier, Professeur au Conservatoire Royal de Bruxelles, donne un récital de piano au Cercle Municipal.

A la tribune des Young Friends of Britain et de la British-Luxembourg Society, M. Harry Hynd, M. P., fait une conférence sur le sujet « Behind the Scenes in British Parliament ».

5 janvier: Au Théâtre Municipal, les Galas R. Karsenty de Paris présentent « Victor », comédie en trois actes d'Henri Bernstein, avec le concours de Bernard Blier, Nadine Alari et Marcel Vallée.

8 janvier: Au Théâtre Municipal, les « Compagnons de la Scène » et l'Orchestre de Radio-Luxembourg, sous la direction d'Henri Pensis, invitent à la représentation par la section lyrique des Compagnons de « Franzi », opérette viennoise en trois actes et cinq tableaux d'Ernst Marischka, musique de Peter Kreuder.

9 janvier: Au Théâtre Municipal, les membres et amis de l'Union Royale Belge assistent à un récital de piano offert par M. André Dumortier, Professeur au Conservatoire Royal de Bruxelles. Le programme comprend des œuvres de Hændel, Mozart, Chopin, Absil, Poulenc et Stravinsky.

Les artistes Paul Goubé, Etoile de l'Opéra de Paris, Yvonne Alexander, du London Ballet, Edmond Linval, Etoile des Ballets russes, Ninon Lebertre et Michel Rayne, Etoiles de l'Opéra comique de Paris, et la pianiste

Denyse Dixmier, du Conservatoire de Paris, prêtent leur concours à un récital de danse classique, organisé par la S. A. du Casino.

Au Café du Commerce, les Ciné-Amateurs du Luxembourg invitent à une soirée de projection de films d'amateurs.

10 janvier: Au Casino, sous les auspices des « Amitiés Françaises », l'artiste André Frère présente ses comédies à une voix.

La cantatrice française Solange Michel est l'hôte de l'Orchestre de Radio-Luxembourg, sous la direction d'Henri Pensis, pour un concert symphonique offert au Cercle Municipal. Au programme figurent des œuvres de Bizet.

12 janvier: L'Orphéon Municipal, sous la direction du Prof. Nicolas Schuh, honore la mémoire du poète luxembourgeois Willy Gergen (1867-1942) et du compositeur luxembourgeois Alfred Kowalsky (1879-1943), ancien directeur de l'Orphéon, par un grand concert vocal au Cercle Municipal.

Au Théâtre Municipal, le Théâtre National de Belgique donne une représentation du mélodrame en cinq actes et dix tableaux de Paul Féval et d'Anicet Bourgeois « Le Bossu » ou « Le Petit Parisien ».

Au Casino, sur invitation des Associations Luxembourgeoises Réunies des Ingénieurs, Architectes et Industriels, M. Fernand Dacos, Professeur à l'Institut Montefiore et à l'Université de Liège, fait une conférence intitulée « La Télévision ».

« Les problèmes récents dans le traitement des maladies du sang », tel est le titre d'une causerie faite à la Société des Sciences Médicales par le Dr Lambin, Professeur à l'Université de Louvain.

17 janvier: Au Volkshaus, à la tribune de l'Université Populaire Catholique, M. Roger Pons, Professeur de Première Supérieure au Lycée Louis-le-Grand et critique littéraire de la « Paroisse Universitaire », de l'« Anneau d'Or », de l'« Information littéraire » et de la « Terre humaine », fait une conférence sur le sujet « A la découverte de Bernanos ».

Au Casino, sur l'initiative des « Amitiés Françaises », M. Pierre Seghers, critique, poète et éditeur de la collection « Les Poètes d'aujourd'hui », fait une causerie sur « La poésie française contemporaine ».

Au Cercle Municipal, le violoniste Henryk Szeryng prête son concours à un concert symphonique, donné par l'Orchestre de Radio-Luxembourg, sous la direction d'Henri Pensis. Au programme des œuvres de Mozart et de Saint-Saëns.

18 janvier: Au Théâtre Municipal, Maria Schell, Léopoldine Konstantin et Léopold Biberti de la « Komödie » de Bâle interprètent « Frau Warrens Gewerbe », drame de Bernard Shaw, traduction de Siegfried Trebitsch.

19 janvier: Inauguration du Troisième Salon de Peinture de Wiltz.

20 janvier: Au Théâtre Municipal, S. A. R. la Princesse Elisabeth honore de Sa présence un concert donné par l'orchestre et la chorale mixte du Conservatoire de Luxembourg, sous la direction de M. Lucien Lambotte, et avec le concours d'Huberte Vecray, soprano du Théâtre Royal de la Monnaie, Marguerite Brullez, alto, Professeur au Conservatoire de Luxembourg, Jeanne Stein, pianiste, Jean Join, celliste, et Alphonse Faber, flûtiste, tous Professeurs au Conservatoire de Luxembourg. Le programme comprend le « Stabat Mater » de G. Pergolese, le Concerto pour flûte, violoncelle, piano et orchestre à cordes de Vincent d'Indy, le Concerto pour piano et dix-huit instruments de Francis Poulenc, deux mélodies pour chant et orchestre et « Les Amours de Ronsard », pour chœur et orchestre, de Darius Milhaud.

Au Casino, sous les auspices du Skål-Club et dans le cadre des conférences organisées par la Direction du Palais des Beaux-Arts de Bruxelles sur le sujet « Exploration du Monde », le Dr L. M. Carles, membre d'une expédition au Grœnland, fait une causerie intitulée « Avec Paul Emile Victor au Grœnland ». L'exposé du Dr Carles est illustré de films en couleurs réalisés par Marcel Ischac.

A la Chambre des Métiers, S. A. R. Monseigneur le Grand-Duc héritier procède

à la remise solennelle des brevets de maîtrise à la promotion 1950-1951. A la cérémonie assistent de nombreuses personnalités, parmi lesquelles S. Exc. M. Emile Reuter, Président de la Chambre des Députés, MM. Nicolas Biever, Ministre du Travail, Pierre Frieden, Ministre de l'Education Nationale, Victor Bodson, Ministre de la Justice, Michel Rasquin, Ministre des Affaires Economiques, S. Exc. Mgr. Léon Lommel, Evêque-Coadjuteur de Luxembourg, accompagné du Dr Jean Hengen, Chancelier de l'Evêché, MM. Emile Hamilius, Bourgmestre de la Ville de Luxembourg, J.-P. Winter, Commissaire du Gouvernement aux examens de maîtrise, Charles Roger, Commissaire du Gouvernement aux examens de fin d'apprentissage, René Logelin, Conseiller de Gouvernement, Paul Theisen, Président de la Chambre des Métiers, Paul Neyens, Président de la Fédération des Artisans, Joseph Bisdorff, Directeur de l'Ecole d'Artisans, et Paul Schleimer, Directeur de l'Ecole Professionnelle d'Esch.

23 janvier: Anniversaire de Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse, Fête Nationale Luxembourgeoise.

A l'occasion de l'anniversaire de naissance de S. A. R. Madame la Grande-Duchesse les élèves des écoles primaires et les membres des organisations scouts vendent la « Fleur du Prince Jean », au profit de la Ligue Luxembourgeoise contre la Tuberculose.

Au Boulevard Roosevelt, l'Automobile-Club du Grand-Duché de Luxembourg assume le contrôle officiel des voitures participant au XXII^e Rallye Automobile de Monte Carlo.

24 janvier: Au Café du Commerce, à l'occasion de l'anniversaire de naissance de S. A. R. Madame la Grande-Duchesse, les Ciné-Amateurs du Luxembourg organisent une soirée patriotique au profit de l'Œuvre Nationale de Secours Grande-Duchesse Charlotte. Le programme prévoit la projection du film des festivités qui ont marqué la Fête Nationale Luxembourgeoise.

En la Cathédrale de Luxembourg, Mgr. Henri Schmit, Curé de la paroisse Notre-Dame, dit une messe pour le repos de l'âme de S. A. R. la Grande-Duchesse Marie-Adélaïde. Au service funèbre assistent la Famille grand-ducale et Sa suite, les membres du Corps Diplomatique, du Gouvernement, S. Exc. Mgr. Léon Lommel, Evêque-Coadjuteur de Luxembourg, les représentants de la Chambre des Députés, du Conseil d'Etat, de l'Armée, des Administrations de l'Etat et de la Ville de Luxembourg, de la Gendarmerie et de la Police.

Au Théâtre Municipal, le Grand Théâtre de Nancy présente « La Veuve Joyeuse », opérette de Franz Lehár, avec le concours de Josette Favey, du Théâtre du Châtelet, Louisard, du Théâtre de l'Empire, et René Novan, des Bouffes Parisiens.

25 janvier: Au Cercle Municipal, la cantatrice américaine Eleanor Lausch prête son concours à un concert symphonique donné par l'Orchestre de Radio-Luxembourg, sous la direction d'Henri Pensis. Au programme des œuvres de Purcell, Verdi et Richard Strauss.

26 janvier: Au Casino, sous les auspices des Associations Luxembourgeoises Réunies des Ingénieurs, Architectes et Industriels, M. Marcel Roubault, Directeur de l'Ecole Nationale Supérieure de Géologie à Nancy et Directeur des Recherches Minières au Commissariat de l'Energie Atomique, fait une conférence intitulée « Richesses minérales, source première de la grandeur matérielle des nations ».

Au Café du Commerce, sur l'initiative de l'Aéro-Club du Grand-Duché de Luxembourg, M. Pierre Charron, Chef-moniteur du Centre national de Vol à Voile de Temploux-Namur, présente des films sur le vol à voile et l'entraînement des pilotes en Belgique et dans d'autres pays. La séance de projection est précédée d'une brève causerie sur le même sujet.

27 janvier: Au Théâtre Municipal, une nombreuse assistance réserve un accueil chaleureux à la présentation du « Cid » de Pierre Corneille, par le Théâtre National Populaire de Chaillot (Compagnie Jean Vilar), avec le concours de Gérard Philipe.

Au Volkshaus, à la tribune de l'Université Populaire Catholique, l'abbé Joseph Mærtz, professeur, auteur du livre « Luxemburg in der Rundstedtoffensive », fait une causerie, illustrée de projections lumineuses, intitulée « L'Offensive Rundstedt en Belgique et au Luxembourg. La Reconstruction ».

28 janvier: Au Casino, le Bureau de Voyages Derulle-Wigreux, Succ. Emile Weitzel, or-

ganise un gala cinématographique au cours duquel sont projetés des films en couleurs montrant les beautés touristiques des Pays Scandinaves, de l'Ecosse, de l'Espagne et du Maroc et le reportage des Jeux Olympiques d'Hiver 1948 à Saint-Moritz.

29 janvier: Au Cercle Municipal, le Skâl-Club, en collaboration avec l'Office National Italien du Tourisme, invite à une soirée italienne au profit des sinistrés des inondations de la vallée du Po. Après la présentation de trois films touristiques sur l'Italie, une tombola permet à l'assistance de gagner des voyages gratuits à destination de ce pays.

30 janvier: Au Cercle Municipal, les « Jeunesses Musicales » commémorent le 125^e anniversaire de la mort de Beethoven par un concert de gala, donné par l'Orchestre de Radio-Luxembourg, sous la direction d'Henri Pensis, et le chœur des « Jeunesses Musicales ». Les solistes Léonie Rvsanek (Vienne), soprano, Eugenia Zareska (Londres), alto, Ernst Hæfliger (Zurich), ténor, Heinz Rehfuss (Berlin), baryton, et Erik Then Bergh, pianiste, y prêtent leur concours. Au programme figurent le V^e Concerto pour piano et orchestre et la IX^e Symphonie.

31 janvier: Au Cercle Municipal, Christian Ferras, violoniste, Roger Albin, violoncelliste, et Claude Helffer, pianiste, sont les hôtes de l'Orchestre de Radio-Luxembourg, sous la direction d'Henri Pensis, pour un concert symphonique composé d'œuvres de Richard Strauss et de Beethoven.

A la tribune de la Fédération des Industriels Luxembourgeois, M. Carlo Hemmer, Secrétaire Général, fait une conférence intitulée « Le marché congolais ».

Le Mois en Luxembourg (mois de février)

2 février: Au Théâtre Municipal, les Galas R. Karsenty de Paris présentent « Bobosse », comédie en trois actes et quatre tableaux d'André Roussin, avec le concours de François Périer et de Marie Dæms.

A l'Eglise du Sacré-Cœur, les membres de l'Amicale des Anciens Prisonniers Politiques du Camp de Concentration de Sachsenhausen assistent à un service funèbre célébré par M. l'abbé Henri Dupont, Curé de la paroisse française de Marcilly-en-Gault et ancien détenu du camp de Sachsenhausen, pour le repos de l'âme de dix-neuf camarades qui furent exécutés dans la nuit du 1^{er} au 2 février 1945. A l'issue de la messe, des fleurs sont déposées au Monument aux Morts de la Force armée.

5 février: Sous le protectorat des Ministères de l'Education Nationale et de la Santé Publique et avec le concours du Palais de la Découverte de l'Université de Paris, la Section des Sciences naturelles physiques et mathématiques et la Section des Sciences Médicales de l'Institut Grand-Ducal organisent au Musée de l'Etat une exposition itinérante sur « La Vie et l'Œuvre de Pasteur ». Au vernissage assistent les représentants du Corps Diplomatique, M. Pierre Frieden, Ministre de l'Education Nationale et de la Santé Publique, MM. Welsch, Directeur de l'Institut Microbiologique de Liège, J. Koppes et H. Loutsch, Présidents des deux Sections organisatrices de l'Institut Grand-Ducal, le Dr L. Molitor, Médecin-Directeur de la Santé Publique, et de

nombreuses personnalités de la vie scientifique du Luxembourg. Après le discours inaugural prononcé par M. le Ministre Frieden, les personnalités visitent l'exposition sous la conduite de M. Welsch, Professeur.

La S. A. du Casino organise un gala de la chanson française, présenté par les « Frères Jacques ».

6 février: Au Café du Commerce, les Ciné-Amateurs du Luxembourg invitent à une soirée de projection de films indigènes et étrangers.

7 février: Au Théâtre Municipal, Josette Favey, du Théâtre du Châtelet, Louisard, du Théâtre de l'Empire, Simone Sylmia, de la Gaïeté Lyrique, et les acteurs du Grand Théâtre de Nancy interprètent « Les Mousquetaires au Couvent », opérette en trois actes de Paul Ferrier et Jules Prével, musique de Louis Varney.

Au Cercle Municipal, le violoniste Ivry Gitlis est l'hôte de l'Orchestre de Radio-Luxembourg, sous la direction d'Henri Pensis, pour un concert symphonique composé d'œuvres de Bach-Weiner, Rimsky-Korsakoff et Tchaïkovsky.

9 février: « Les progrès récents dans les matériaux ferromagnétiques - Nouvelles perspectives ouvertes quant aux applications », tel est le titre d'une conférence faite au Casino par M. Charles Guillaud, Maître de Recherches au C.N.R.S. à Paris et Directeur du Laboratoire de Magnétisme de Bellevue, sous les auspices des Associations Luxembourgeoises Réunies des Ingénieurs, Architectes et Industriels.

10 février: Au Casino, dans le cadre des manifestations organisées par le Palais des Beaux-Arts de Bruxelles sur le sujet « Exploration du Monde », M. Alain Gheerbrant, écrivain, explorateur et Directeur littéraire des Editions « K » de Paris, fait revivre à un nombreux auditoire les péripéties d'une expédition « Au Cœur de la Forêt Vierge » de l'Amérique du Sud. Sa conférence est illustrée de films en couleurs et d'échantillons de musique indienne.

Au Cinéma Marivaux, sur l'initiative des « Amitiés Françaises », M. Jean-René Debrix fait une causerie agrémentée de la projection d'extraits de films sur le sujet « Les grands maîtres du cinéma français d'aujourd'hui ».

12 février: Au Théâtre Municipal, M. Herbert Scherer, Professeur au Conservatoire de Luxembourg, donne un récital de piano composé d'œuvres de Bach, Mozart, Brahms, Castelnuovo-Tedesco, Fauré, Poulenc, Debussy, Ravel et Kabalevsky.

Au Palais de Justice, le Jeune Barreau invite à la conférence de M^e Alex Bonn, avocat-avoué, sur « La défense des intérêts de la profession d'avocat ».

14 février: Au Théâtre Municipal, la « Komödie » de Bâle donne une représentation du drame en trois actes de J.-B. Priestley « Familie Conway und die Zeit ».

Au Casino, le Touring-Club Luxembourgeois organise un festival « Ciné-Touring » au cours duquel sont projetés des films touristiques sur la Belgique, la France, les Pays-Bas, la Suisse et le Luxembourg.

16 février: Au Théâtre Municipal, la « Letzburger Operettebühn » présente en première sa revue 1951, intitulée « Pang, de' sötzt ».

« Les Problèmes de la Modernisation du Réseau Routier et de son Exploitation », conférence faite au Casino par M. H. Hondermarq, Directeur Général des Routes de Belgique, sous les auspices des Associations Luxembourgeoises Réunies des Ingénieurs, Architectes et Industriels.

La Semaine de la Fraternité Mondiale 1952 a lieu du 16 au 23 février. Elle est placée sous la présidence d'honneur de M. Pierre Frieden, Ministre de l'Education Nationale.

17 février: Au Casino, le « Quartetto di Roma » interprète des œuvres de Haydn, Mozart, Cambini et Pizzetti, dans le cadre d'une séance de musique de chambre, organisée par les « Amitiés Italo-Luxembourgeoises ».

Au Volkshaus, à la tribune de l'Université Populaire Catholique, M^e Vittorino Veronese, ancien Président Général de l'Action Catholique Italienne et Secrétaire du Comité Permanent pour les Congrès Internationaux de l'Apostolat des Laïques, donne un aperçu sur « Les devoirs civiques de l'intellectuel chrétien ».

19 février: Au Ministère de l'Education Nationale, l'ancien Secrétaire de la Centrale Luxembourgeoise des Auberges de Jeunesse, M. Roger Krieps relate ses impressions recueillies au cours d'un voyage aux Etats-Unis d'Amérique.

20 février: Au Casino, sur l'initiative de l'Union Royale Belge et avec le concours de l'Institut National de Cinématographie Scientifique de Bruxelles, M. Luc Haessarts, Directeur Général de cet Institut, présente les films scientifiques suivants: « La Plante et la Lumière » (film tchécoslovaque), « Histoire de l'Hélicoptère » (film anglais), « J'ai peint des Vermeer » (film belge) et « L'Araignée rouge » (film anglais en couleurs).

Au Théâtre Municipal, le Nouveau Quatuor Danois est l'hôte des « Jeunesses Musicales » pour un concert d'œuvres de Mozart, Schubert et Haydn.

23 février: A la Galerie Bradtké a lieu le vernissage d'une exposition de peintures de l'artiste Alo Bové.

24 février: A la Place d'Armes, à l'occasion du 80^e anniversaire de naissance de M. Fernand Mertens, Maître de Chapelle de la Cour, la musique de la Garde grand-ducale, sous la direction du Capitaine Albert Thorn, donne un concert d'œuvres de son ancien chef de musique. A la fin du concert, le jubilaire dirige lui-même l'exécution de sa composition « Marche Grande-Duchesse Charlotte ».

Dans le cadre d'une cérémonie commémorative, les cendres de prisonniers politiques du camp de concentration d'Auschwitz sont enterrées à la Croix de Hinzert au cimetière Notre-Dame. La cérémonie est précédée d'une messe dite à la Chapelle du Glacis par le Capitaine-Aumônier Jules Jost, pour le repos de l'âme des Luxembourgeois fusillés et morts dans les camps de concentration.

Au Théâtre Municipal, les diplômes et prix sont remis aux lauréats des concours 1951 du Conservatoire de Luxembourg. Comme chaque année, cette fête est agrémentée d'une audition musicale.

25 février: Au Théâtre Municipal, lors d'un grand gala classique, les Sociétaires de la Comédie Française Denis d'Ines (doyen de la Comédie Française), Jean Piat, Jean Chaduc, Jacques Morange, Françoise Engel et Simone Pernet présentent « Le Jeu de l'Amour et du Hasard » de Marivaux et « Les Précieuses Ridicules » de Molière.

27 février: Sous le patronage des « Amis de la Musique », Wilhelm Kempff, pianiste et compositeur, donne un récital de piano au Théâtre Municipal. Au programme figurent des œuvres de Bach, Schumann, Brahms et Liszt.

28 février: Au Cercle Municipal, la violoniste américaine Camilla Wicks prête son concours à un concert symphonique d'œuvres de Mozart, offert par l'Orchestre de Radio-Luxembourg, sous la direction d'Henri Pensis.

29 février: Au Cercle Municipal, les « Jeunesses Musicales » invitent leurs membres à un concert donné par l'Orchestre de Radio-Luxembourg, sous la direction d'Henri Pensis, et la soliste Camilla Wicks. Au programme des œuvres de Mozart et de Beethoven.

Mémorial (mois d'avril)

Ministère des Finances

Ministère de l'Agriculture

SOMMAIRE

| | Page | | Page |
|---|------|---|------|
| 1. Mémorial (mois de mars) | 41 | 10. La Commission de l'Expédition Nationale de Travail de l'Etat | 45 |
| 2. Mémorial (mois d'avril) | 41 | 11. Commission de l'Etat de l'Expédition Nationale de Travail de l'Etat | 45 |
| 3. Décret du Grand-Duc (12 avril) | 42 | 12. La Commission de l'Expédition Nationale de Travail de l'Etat | 45 |
| 4. Décret du Grand-Duc (12 avril) | 42 | 13. La Commission de l'Expédition Nationale de Travail de l'Etat | 45 |
| 5. La Politique Agricole de Luxembourg | 44 | 14. La Commission de l'Expédition Nationale de Travail de l'Etat | 45 |
| 6. Le 20 ^e anniversaire de la Signature du Traité de Commerce et d'Expédition Nationale de Travail de l'Etat | 47 | 15. La Commission de l'Expédition Nationale de Travail de l'Etat | 45 |
| 7. Le 20 ^e anniversaire de la Signature du Traité de Commerce et d'Expédition Nationale de Travail de l'Etat | 47 | 16. La Commission de l'Expédition Nationale de Travail de l'Etat | 45 |
| 8. Le 20 ^e anniversaire de la Signature du Traité de Commerce et d'Expédition Nationale de Travail de l'Etat | 47 | 17. La Commission de l'Expédition Nationale de Travail de l'Etat | 45 |
| 9. Le 20 ^e anniversaire de la Signature du Traité de Commerce et d'Expédition Nationale de Travail de l'Etat | 47 | 18. La Commission de l'Expédition Nationale de Travail de l'Etat | 45 |

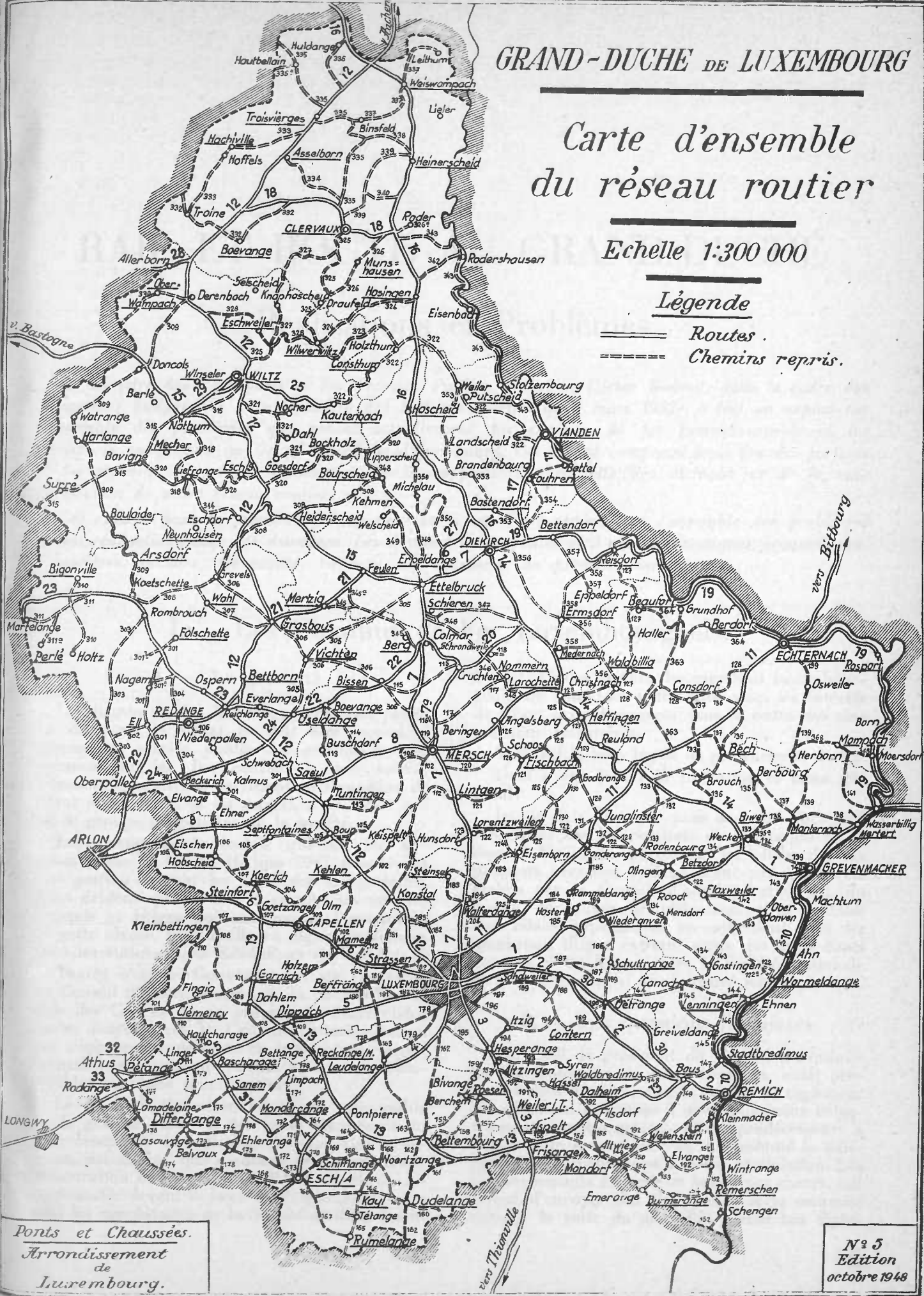
GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

Carte d'ensemble du réseau routier

Echelle 1:300 000

Légende

- ==== Routes.
- ===== Chemins repris.



Ponts et Chaussées.
Arrondissement
de
Luxembourg.

N° 5
Edition
octobre 1948