

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
MINISTÈRE D'ÉTAT  
SERVICE INFORMATION ET PRESSE

La Situation Economique et Sociale du Grand-Duché

# BULLETIN DE DOCUMENTATION



25<sup>e</sup> Année

5 AVRIL 1969

N° 5

## **La Situation Economique et Sociale au Grand-Duché**

Extraits d'un exposé de Monsieur Marcel Mart, Ministre de l'Economie Nationale, fait à la Chambre des Députés à l'occasion des débats budgétaires

## **La Navigation Fluviale et Aérienne au Grand-Duché**

Extraits d'un rapport présenté à la Chambre des Députés par Monsieur Marcel Mart, Ministre des Transports et de l'Energie, à l'occasion des débats budgétaires

25 mai : Au Théâtre municipal à Esch-sur-Alzette, la « Compagnie Jacques Falckel » présente le pièce « Les Scènes » de P.A. Heist.  
 A l'université de Luxembourg, Des le séminaire d'histoire de l'art, les professeurs de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines.  
 A Luxembourg, le British-Luxembourg Society invite à une conférence faite par M. David Barker, professeur à l'Université de Kent, sur le thème : « Britain and Europe — An Historical View ».  
 En l'église paroissiale de Esch-sur-Alzette, M. Jean-Claude Charlier, professeur d'histoire à l'École royale militaire à Bruxelles, sur le sujet : « Napoléon et le Grand-Duché ».

29 mai : Au Théâtre municipal à Tandel, le « Théâtre de la Jeunesse » présente l'opéra « Les Enfants de la Mer » de Karl Millöcker.  
 A l'université de Luxembourg, Des le séminaire d'histoire de l'art, les professeurs de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines.  
 A Luxembourg, le British-Luxembourg Society invite à une conférence faite par M. David Barker, professeur à l'Université de Kent, sur le thème : « Britain and Europe — An Historical View ».  
 En l'église paroissiale de Esch-sur-Alzette, M. Jean-Claude Charlier, professeur d'histoire à l'École royale militaire à Bruxelles, sur le sujet : « Napoléon et le Grand-Duché ».



1999 APRIL

27 mai : Au Théâtre municipal à Esch-sur-Alzette, la « Compagnie Jacques Falckel » présente le pièce « Les Scènes » de P.A. Heist.  
 A la Chambre de Commerce à Luxembourg, l'Union Royale Belge invite à la conférence faite par M. Jean-Claude Charlier, professeur d'histoire à l'École royale militaire à Bruxelles, sur le sujet : « Napoléon et le Grand-Duché ».

27 mai : Au Lycée classique à Dikrech, l'Association de Nouragues de Bas-le-Duc organise un concert.  
 21 mai : Au Foyer Européen à Luxembourg, l'Association Européenne des Enseignants de l'Enseignement Supérieur organise une conférence sur le thème : « L'Europe et l'Algérie ».

**La Stratégie économique et sociale au Grand-Duché**

Extrait d'un rapport présenté à la Chambre des Députés à l'occasion de la séance plénière du 14 mai 1999.

**La Navigation Fluviale et Aérienne au Grand-Duché**

Extrait d'un rapport présenté à la Chambre des Députés par Monsieur Marcel Mertz, Ministre des Transports et de l'Énergie, à l'occasion de la séance plénière du 14 mai 1999.

## La Situation Economique et Sociale du Grand-Duché

A l'occasion des débats budgétaires à la Chambre des Députés, Monsieur Marcel Mart, Ministre de l'Economie Nationale, des Classes Moyennes et du Tourisme a fait le 1<sup>er</sup> avril 1969 un long exposé introductif concernant le diagnostic de la santé économique et sociale du Grand-Duché.

Nous reproduisons ci-après de larges extraits de cet exposé ainsi que quelques passages d'un document du Ministère de l'Economie Nationale concernant les prévisions pour l'année 1969 et la politique d'industrialisation et d'expansion économique :

Le débat de la Chambre des Députés sur les chapitres du projet de budget consacrés à l'économie Nationale offre traditionnellement l'occasion de poser le diagnostic de la santé économique et sociale de notre pays.

Lorsque je dis « santé économique et sociale », ce n'est ni un lapsus ni un simple exercice de style, mais c'est de propos délibéré que j'emploie ces mots. Aujourd'hui le progrès social, qui doit être l'objectif essentiel d'une politique où l'homme se trouve au centre des préoccupations ne peut être développé que dans une économie en expansion qui multiplie les richesses à la disposition de tout le monde.

Expansion économique et progrès social, voilà donc les deux idées maîtresses qui caractérisent le programme fondamental de la nouvelle coalition gouvernementale.

Cependant, il ne suffit pas de répéter ces deux mots qui trop souvent — et tous les programmes électoraux des partis politiques en ont fait foi — prennent l'allure de simples slogans. Il faut effectivement tâcher de leur donner un contenu réel et de préparer les conditions de leur application concrète.

Il n'existe pas de bonne thérapie sans une connaissance préalable des symptômes de maladie et de même il serait vain de vouloir préconiser les moyens d'une politique économique sans avoir procédé préalablement à un examen d'ensemble, à une évaluation critique de la situation présente et des perspectives d'avenir.

Un tel examen s'impose avec d'autant plus de rigueur que le présent gouvernement est enfin décidé de sortir de l'improvisation du passé où l'on se contentait de vivre d'une année à l'autre, sans objectifs clairement établis, d'inaugurer une politique budgétaire pluriannuel et de procéder en même temps à un regroupement réaliste et raisonnable de nos possibilités géographiques et humaines dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire.

### Un défi terrible

Cette nouvelle approche forcera les responsables gouvernementaux et vous, Mesdames et Messieurs les Députés, qui allez être appelés à cautionner ou à rejeter cette politique prospective, de faire des choix et d'arrêter des priorités.

Pour une fois nous allons essayer de sortir de la pratique du passé où le budget annuel n'était que le reflet fidèle de son devancier, augmenté de 6 à 7% dans les nouvelles demandes de crédit, telles qu'elles se dégagent de la masse des revendications des services gouvernementaux et entre lesquelles il était difficile d'opérer des préférences.

En s'engageant à présenter déjà pour 1970 un budget pluriannuel, le nouveau gouvernement a délibérément accepté un défi terrible. Il ne nous reste en tout et pour tout que cinq à six mois pour procéder à un inventaire général de nos possibilités économiques et sociales et pour fixer des priorités aux différents chapitres des dépenses en accord avec les rentrées prévisibles des recettes.

J'espère que les honorables députés socialistes et communistes ne vont pas nous reprocher cette nouvelle politique de planification souple. Elle rejoint en bien des points leurs revendications idéologiques, tout en restant plus empirique et plus conforme aux véritables besoins d'une réalité qui se développe toujours autrement que les maîtres penseurs ne l'avaient prédite.

D'un autre côté, je ne puis m'empêcher de constater avec satisfaction que de même qu'en 1964 une coalition de droite avait doté, en votant la loi unique, le pays de son instrument le plus efficace dans le domaine de la sécurité sociale généralisée, un gouvernement de même facture s'appête maintenant à donner au pays sa première politique de programmation économique et sociale.

## Portrait-robot de notre situation

Pour situer notre potentiel économique avec réalisme, il faut tout d'abord parler du potentiel humain qui, en dernière analyse, n'est pas seulement le but, mais également le moteur du développement. Les résultats du dernier recensement de la population nous apprennent que seulement 29% de notre population ont moins de 20 ans. A titre documentaire, je vous signale qu'en France 33% et aux Etats-Unis près de 45% de la population sont des jeunes de moins de 20 ans et ceci constitue une base de départ sérieuse pour l'expansion future.

En vieillissant, notre population qui présente du reste le taux de natalité le plus faible d'Europe en ce moment, s'expose à un double danger.

D'une part, le fardeau du financement de la sécurité sociale, c'est-à-dire le paiement des rentes, des pensions et la couverture des frais de maladie, devra être supporté à l'avenir par un nombre toujours plus restreint de cotisants, alors que la masse des bénéficiaires ira en s'enflant. Les problèmes financiers qui en résulteront seront pratiquement insolubles et chaque décision dans le domaine de la sécurité sociale devra être mûrement réfléchie sous cet aspect de l'affaiblissement de la pyramide de la population active face à la population des retraités.

D'autre part, et ce danger est même plus immédiat, l'insuffisance des jeunes sur le marché du travail va encore accroître notre dépendance des travailleurs étrangers.

Actuellement la proportion de la main-d'œuvre étrangère dans le secteur des services (commerce, banques, transports, etc.) est de 15% et de 28%, si l'on ne tient pas compte des employés. Cette proportion est de 22% dans l'industrie sidérurgique et minière, de 36% dans l'industrie en général, de 53% dans l'artisanat et de 85% dans le secteur de la construction.

Une bonne partie de ces travailleurs étrangers résident seulement à titre temporaire dans notre pays, en tant que travailleurs saisonniers, migrants ou frontaliers. Ceci fait que non seulement des centaines de millions échappent à notre circuit économique chaque année à la suite des transferts opérés par ces travailleurs à leurs familles restées dans les pays d'origine, que non seulement nos institutions de sécurité sociale doivent verser des sommes considérables à l'étranger sous forme d'allocations familiales, de prestations de maladie, d'invalidité et de vieillesse, mais encore cette main-d'œuvre risque à tout moment de faire défaut, lorsque les conditions de rémunérations à l'étranger deviennent meilleures qu'elles ne le sont au Grand-Duché.

## La dépendance de l'étranger

Je voudrais tout particulièrement souligner ce dernier état de choses, car il nous oblige littéralement, comme si nous avions un couteau sur la gorge, de pratiquer une politique de salaires et de prestations sociales qui soit en concordance avec celle des pays européens les plus avancés.

Comme une bonne partie de la main-d'œuvre étrangère occupée dans le pays est d'origine italienne, il suffit par exemple que la différence entre les rémunérations payées dans l'industrie ou dans la construction, qui actuellement atteint encore plus de 40%, s'amenuise encore davantage et les saisonniers italiens resteront chez eux ; il faudra dès lors les remplacer par des travailleurs généralement moins qualifiés, d'autres pays méditerranéens.

Il suffit également que les salaires payés par les entreprises de la République Fédérale, pays qui progresse le plus rapidement en Europe, dépassent encore un peu les nôtres et une partie de la main-d'œuvre non résidente occupée jusqu'ici dans le pays, surtout dans l'artisanat, risque de plier bagage et de partir outre-Moselle, ce qui ne manquerait pas de plonger certaines entreprises dans des difficultés inextricables.

Rien que cette perspective nous oblige à surveiller scrupuleusement la compétitivité de nos entreprises, à pousser la rationalisation au maximum et à veiller de les mettre en état de payer des salaires et des traitements qui s'alignent sur ceux versés dans les pays les mieux outillés et les mieux gérés sur le plan technique et économique.

Nous sommes pour ainsi dire condamnés à faire une politique de progrès social et une première conséquence qui s'impose dans cet ordre d'idées est d'avoir une politique d'immigration libérale et généreuse.

Je sais bien, que Monsieur Paul Elvinger, en tant que Ministre de la Justice, avait nettement assoupli la réglementation afférente.

Aujourd'hui, il faut bannir tout aspect de malthusianisme, qui avait sa justification en temps de crise dans les années trente.

Une politique d'immigration restrictive en pointille ne peut que nous nuire sur le plan économique.

## La reconversion

Devant la nécessité inéluctable de mettre nos entreprises industrielles, grandes et petites, nos entreprises artisanales et nos entreprises de commerce et de prestation de services en état de créer des plus-values croissantes, ce qui ne saurait se faire que par la baisse des prix de revient, nous devons enfin nous résigner à accepter la dure loi de la concurrence internationale pour tous les secteurs productifs de notre pays.

Trop longtemps nous avons maintenu à l'égard de la concurrence internationale une politique à double voie. D'un côté, nous avons la sidérurgie, une partie des industries moyennes, surtout dans la production de boissons, de tabac et de la céramique, quelques entreprises spécialisées dans la fabrication d'outils ou de biens d'équipement hautement spécialisés ainsi que l'ensemble des entreprises nouvellement implantées au pays, qui doivent affronter sans protection aucune le marché international.

Ce sont les secteurs les plus solides où la plus-value créée est la plus importante, la productivité par tête la plus élevée et les rémunérations les plus satisfaisantes.

Il en va de même de la branche en croissance rapide des banques et des autres services dont les entreprises doivent lutter à armes égales avec les concurrents étrangers.

D'un autre côté, nous avons les secteurs qui sont seulement en train de faire leur apprentissage de la compétition, qui est particulièrement vive à l'intérieur du Marché Commun.

Pour ces secteurs — agriculture, artisanat, commerce et professions libérales — l'habitude du vent du grand large doit encore être apprise, et nous devons nous efforcer de les mettre rapidement en état de s'armer pour résister au choc d'une confrontation qui risque de devenir d'autant plus rude que notre politique officielle visait longtemps à les protéger par le biais des clauses de sauvegarde dont la justification économique commence à être mise en doute.

Nous devons abandonner cette mentalité de clause de sauvegarde, pour trouver le rythme de notre temps et je suis sûr que la qualité et la bonne volonté des responsables de ces secteurs vaincront les difficultés dès que l'égalité des chances au départ est établie et que les conditions d'un passage progressif mais irréversible vers un marché concurrentiel plus vaste ont été créées.

Pour la plupart de ces secteurs, les échéances de la libéralisation sont déjà clairement établies par les décisions intervenues au sein des institutions de la Communauté Economique Européenne. La révolution de la période transitoire, qui doit normalement se terminer à la fin de l'année, verra l'ouverture des marchés agricoles, la généralisation des adjudications à l'échelle internationale et la mise en application du calendrier de la liberté d'établissement sur la base du principe de non discrimination.

En même temps les hommes vont pouvoir circuler librement d'un pays à l'autre, ces transferts à l'intérieur de la CEE étant stimulés par la suppression des droits de douane et par l'instauration de franchises fiscales sur les taxes indirectes plus substantielles que celles qui existent maintenant. Les Luxembourgeois prendront l'habitude de s'approvisionner dans les régions limitrophes, car avec la réduction de la durée du travail et la généralisation du samedi libre, les distances commenceront à perdre leur valeur d'entrave à la concurrence et les ventes par correspondance vont se développer.

### Les mutations structurelles

L'obligation de se concentrer en vue d'une meilleure spécialisation au service du client se fera même sentir dans les professions libérales qui étaient jusqu'ici plutôt réticentes à la coopération, telles que la médecine, le droit et l'architecture. Ici encore il faudra suivre les plus courageux et sortir des ornières du 19<sup>e</sup> siècle pour adopter résolument les formules les meilleures qui, compte tenu des circonstances, offrent le maximum d'efficacité et la meilleure application de l'énorme masse de savoir qui est aujourd'hui disponible et stocable dans les machines électroniques.

Vouloir le progrès social comporte obligatoirement l'acceptation des transformations structurelles qui

sont en train de se produire dans tous les secteurs de l'économie, à savoir dans la production, les transports et la distribution. C'est parce que nos pères ont accepté que la main-d'œuvre agricole, qui était de 65% il y a cent ans encore, se réduise à moins de 15%, que la première révolution industrielle a été possible. La nouvelle révolution qu'on pourrait qualifier de technologique et informatique, entraînera des bouleversements aussi profonds dans les habitudes prises, exigera des reconversions dans l'emploi et placera les travailleurs et les cadres devant de nouvelles exigences du point de vue de la qualification professionnelle. Pour accroître la somme des richesses à la disposition de tous, nous devons faire en sorte d'utiliser moins d'hommes dans la presque totalité des activités actuelles. L'agriculture et la sidérurgie donne actuellement l'exemple en produisant toujours davantage de produits avec une main-d'œuvre qui se réduit de 2 à 4% par an. Il devra en être de même dans les autres secteurs de la production et de la distribution.

Au cours de cette mutation structurelle il sera inévitable que certaines activités se transforment et doivent même se résigner à disparaître. Ici il faudra se méfier de tomber dans les erreurs du passé en essayant de faire survivre artificiellement des entreprises non viables à l'aide de fonds publics sous prétexte de sauvegarder des emplois. Il vaut beaucoup mieux dans de telles situations faire la distinction entre l'adaptation économique qui relève de l'initiative privée et l'adaptation sociale qui relève de la responsabilité collective.

Un régime de réadaptation, tel qu'il fonctionne déjà dans le cadre de l'ancien Traité CECA au profit des sidérurgistes et des ouvriers mineurs, avec ses indemnités d'attente, les indemnités de transferts et réinstallation payées chaque fois aux victimes des changements économiques, à savoir aux travailleurs touchés, doit être généralisé car il est beaucoup plus efficace sur le plan humain et plus économique finalement pour l'État que ces longues agonies artificiellement prolongées qui finalement ne sauraient éviter l'issue fatale et le chômage des personnes occupées.

### La politique d'industrialisation et le développement économique

Dans leur ensemble les crédits budgétaires au profit des entreprises industrielles et des classes moyennes atteignent en 1969 un peu plus de 83 millions, soit 5% des transferts étatiques de revenus et de capitaux aux entreprises. A titre comparatif je vous signale que l'agriculture en touche 24% et les transports 60%. Les moyens destinés à l'industrie et aux classes moyennes sont relativement modestes et leur accroissement dans l'avenir sera inévitable si l'on veut vraiment renforcer et rationaliser notre appareil de production au service de la génération future.

Cette constatation s'impose particulièrement dans le domaine du développement industriel qui restera pour longtemps encore à la base de notre prospérité économique et financière.

Le Gouvernement a souligné avec force sa volonté de relancer l'expansion industrielle et l'une des pre-

mières initiatives dans ce sens fut la remise sur pied de l'ancien Board of Industrial Development qui avait si puissamment contribué à la création d'industries nouvelles en 1959 à 1962 sous l'impulsion du Ministre de l'Economie d'alors, Monsieur Paul Elvinger. Le board s'appelle dans sa nouvelle version « Comité de Développement Economique » et Monseigneur le Prince Charles en a spontanément assumé la présidence. Il travaille à l'écart de toute publicité, sans jetons de présence, sous forme de contacts directs que le ministère de l'économie établit avec différents de ses membres pour étudier de nombreuses questions comme la disponibilité en main-d'œuvre qualifiée, le recours aux capitaux, les solutions de rechange pour les entreprises qui se trouvent en difficultés et pour assurer l'accueil personnel d'investisseurs potentiels étrangers et des fonctions de « public relations ».

Dans ce même ordre d'idées une mission économique, composée en tout et pour tout de trois personnes, le Ministre compris, partira vers la mi-avril pour New York, Washington et quelques autres villes de l'Est des Etats-Unis, afin de contacter les dirigeants de neuf grandes banques, de plusieurs grandes firmes internationales et pour négocier des arrangements éventuels.

Cette tournée sera de nature prospective et elle sera poursuivie en direction de la République Fédérale et d'autres pays où se trouvent des investisseurs potentiels.

Qu'il me soit permis de préciser ici clairement deux points auxquels je donne une importance certaine :

Il serait vain d'attendre tout de suite des miracles d'une telle action de sensibilisation sur les milieux des affaires américains, allemands et d'autres pays, car aujourd'hui tous les pays font des efforts d'attirer vers eux des capitaux étrangers et tous les pays qui se trouvent en concurrence avec le Grand-Duché disposent des moyens financiers autrement importants pour jouer leurs atouts dans la lutte contre le chômage régional. Du reste, notre situation présente sur le marché de l'emploi ne permet pas encore des créations spectaculaires nécessitant un grand nombre d'ouvriers spécialisés et d'employés, car c'est seulement à terme — dans 3 à 5 ans — que l'effet de rationalisation et de réduction du personnel dans la sidérurgie et dans l'agriculture commence à vraiment se faire sentir.

D'autre part, lorsqu'on veut vraiment l'industrialisation, il faut également tâcher de créer les conditions qui y sont des préalables. Ceci veut dire en premier lieu qu'il faudra s'aménager des terrains, si possible sous forme de zonings industriels, avec des possibilités de raccordement à la voie et aux utilités publiques. Ces zonings existent dans les pays voisins et il n'est pas exclu qu'un très intéressant projet d'investissement que nous sommes en train de négocier ne nous échappe, faute d'avoir pu offrir aux intéressés dans les huit jours un terrain approprié.

Je voudrais lancer de cette tribune un appel aux responsables locaux pour qu'ils cessent de me bombarder de pétitions réclamant tout bonnement une

industrie, et je les invite tous chaleureusement à coopérer à la mise au point d'un véritable inventaire des possibilités d'implantations nouvelles. En général, on demande des terrains entre 5 et 20 hectares, si possible nivellés et présentant des facilités pour les raccordements aux utilités publiques. Ces terrains doivent être regroupés dans une même propriété, car la procédure d'expropriation, pour désagréable qu'elle soit, présente encore le désavantage de durer trop longtemps dans les cas où l'urgence pèse lourdement dans la négociation.

Cet inventaire comprendra souvent des terrains qui sont à cheval sur deux ou trois communes et il sera indispensable de coordonner leur emplacement avec l'aide du Ministère de l'Intérieur compétent pour l'aménagement du territoire, car si l'on n'y prend pas garde maintenant, l'industrialisation risque de se faire sans plan et sans égard aux autres besoins collectifs, si bien qu'on se trouvera encore une fois placé devant le fait accompli une fois qu'on voudrait vraiment s'attaquer à la répartition judicieuse de notre potentiel géographique.

Enfin, je voudrais souligner l'urgence d'une formation professionnelle accélérée qui pourrait être organisée localement sous forme de centres volants si le besoin s'en fait sentir dans certaines régions.

### La nécessité d'éviter les ruptures dans l'équilibre économique

Je manquerais à mes responsabilités de ministre de l'économie nationale si je n'attirais pas votre attention sur les graves déséquilibres qui commencent de s'annoncer entre les différents secteurs d'activité de notre pays.

Je vous ai déjà parlé de notre dépendance extrême de la main-d'œuvre étrangère et des risques découlant de la menace constante d'un déplacement de cette main-d'œuvre vers d'autres pays où la rémunération pourrait s'avérer meilleure.

En second lieu, je voudrais signaler certains faits en ce qui concerne l'évolution de l'emploi au cours des dernières dix années. De 1958 à 1968 le développement suivant pouvait être constaté :

agriculture	— 18%
population active au total	+ 4%
industrie	+ 9%
services	+ 14%
fonctionnaires et employés de l'Etat et des communes	+ 20%

En ce qui concerne l'industrie, il faudra préciser que depuis 1965 le nombre d'emplois est même en régression de 3 000 unités, si bien que l'ensemble des personnes qui ont quitté l'agriculture, du moins pendant ces dernières années, n'ont statistiquement pas rejoint notre population active industrielle, mais semblent avoir renforcé encore les secteurs déjà pléthoriques du fonctionnariat étatique et communal et de la distribution.

Depuis 1965 les emplois créés par les entreprises industrielles n'ont pas suffi pour compenser les pertes dues à la rationalisation et à la compression des prix

de revient. En revanche, et cette constatation est rassurante, l'artisanat accroît les emplois régulièrement de 3 à 500 unités chaque année, tandis que le nombre d'entreprises artisanales s'amenuise, ce qui semble démontrer l'effort de concentration indispensable.

### Les prévisions pour l'année 1969

A l'heure actuelle, l'évolution probable de la conjoncture mondiale au cours de l'année 1969 s'avère légèrement plus avantageuse qu'on ne pouvait l'escompter au début et même à la fin du second semestre de 1968, de sorte que la croissance économique et l'expansion du commerce seront, pour l'ensemble de l'année, relativement favorables en ce qui concerne les pays non-membres des Communautés Européennes. En conséquence, les exportations des économies européennes vers les pays tiers continueront à marquer en 1969 un certain dynamisme, du moins pendant la première moitié de l'année. Il est toutefois fort probable que la demande extérieure s'atténue sensiblement au courant du second semestre de 1969.

Eu égard à ces prévisions concernant la conjoncture mondiale, il est très probable que la croissance des exportations des pays membres des Communautés Européennes subira durant le second semestre de 1969 un certain ralentissement, malgré l'évolution relativement favorable des prix et coûts enregistrée dans la plupart de ces pays au cours des dernières années. En revanche, l'expansion globale de la demande intérieure aura tendance à s'accélérer pendant l'année 1969, de sorte que la conjoncture européenne pourra s'améliorer encore par rapport aux résultats relevés pour 1968. Il est en effet vraisemblable qu'au cours de l'année 1969, la formation brute de capital fixe et la consommation privée augmenteront plus fortement que l'année précédente. Bien que leur évolution soit difficile à prévoir, on peut néanmoins estimer que les investissements sous forme de stocks exerceront en 1969 des impulsions moins fortes qu'en 1968 sur la croissance économique. En définitive, le rythme de croissance des économies européennes pourra donc dépasser légèrement celui de l'année 1968 et atteindre au total un taux de l'ordre de 6% en volume. Mais, tout comme en 1968, cette expansion sera de nouveau la résultante d'une demande très vigoureuse, de sorte qu'un seuil de croissance pourra se manifester progressivement du côté de l'offre par l'apparition de goulots d'étranglement dans un certain nombre de secteurs et de pays. Aussi n'est-il pas exclu qu'un léger ralentissement de l'expansion économique commence à se manifester vers la fin de 1969 dans l'un ou l'autre pays membre.

Ces perspectives conjoncturelles au niveau mondial et européen permettent de supposer que la conjoncture luxembourgeoise continuera à se développer favorablement au cours de l'année 1969. Il y a toutefois lieu de s'attendre à ce qu'une modification sensible se produise dans la structure de la demande globale. Il est en effet fort probable que la demande intérieure subira une légère accélération tandis que la demande étrangère pourra perdre un peu de dynamisme dont elle avait fait preuve en 1968. Au cas

où cette hypothèse se vérifiera, l'expansion à prix constants du produit national brut s'affaiblira légèrement par rapport à l'année précédente.

Pour l'ensemble de l'année 1969, le fléchissement attendu de la demande étrangère doit être attribué en premier lieu à l'atténuation sensible, au cours du deuxième semestre, de la demande d'importation des pays non-membres des Communautés Européennes, vers lesquels notre économie dirige environ le quart de ses exportations de marchandises.

D'autre part, en ce qui concerne les pays membres des Communautés Européennes, il n'est pas impossible que l'expansion vigoureuse, prévue pour l'ensemble de l'année 1969, commence à s'essouffler quelque peu au cours du dernier trimestre. Par ailleurs, la croissance économique très vive de ces pays ne comportera pas nécessairement une expansion proportionnelle des exportations de marchandises de notre économie. En effet, d'après les dernières prévisions conjoncturelles, les importations des trois pays membres, qui absorbent environ 60% de nos ventes à l'étranger, à savoir la R.F. d'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique progresseront en 1969 à un rythme légèrement inférieur à celui enregistré en 1968.

Dans ces conditions, il semble permis de prévoir, pour l'ensemble de l'année 1969, une certaine régression du taux d'expansion de nos exportations. Étant donné, toutefois, que les exportations vers les pays membres continueront probablement à se développer à un rythme relativement satisfaisant, le taux de croissance des exportations totales peut d'ores et déjà être évalué à 5% au moins à prix constants.

En ce qui concerne plus particulièrement les exportations de la sidérurgie, qui représentent toujours quelque 65% de la valeur totale de nos exportations, celles-ci accuseront vraisemblablement un nouveau et sensible développement, du moins au cours du premier semestre de l'année. Il importe toutefois de signaler que l'augmentation considérable de la production d'acier, au cours de l'année 1968, a entraîné dans certains pays membres un accroissement notable des stocks détenus à la fois par les usines, par les négociants et par les utilisateurs. Or, si pendant l'année en cours, une prudence accrue en matière de stockage d'acier n'était pas observée par les intéressés, l'augmentation considérable de l'offre dans le Marché Commun ne manquerait pas de déclencher un brusque fléchissement des stocks. Un tel revirement aurait cependant des conséquences autrement sensibles pour la production de notre sidérurgie que pour celle des autres pays membres.

D'autre part, la légère accélération de la demande intérieure escomptée pour l'année 1969, sera due principalement à l'augmentation considérable de la formation brute de capital fixe, tandis que les consommations privée et publique progresseront probablement moins rapidement que pendant l'année précédente.

En effet, après le nouveau, mais léger fléchissement des investissements fixes des entreprises privées au cours de l'année 1968, ceux-ci marqueront en 1969 une augmentation massive, évaluée provisoirement à plus de 50% en valeur.

Ainsi, dans le secteur de la sidérurgie, des mesures importantes de rationalisation de la production — devenues possibles à la suite de la fusion ARBED-HADIR — ont été annoncées en juillet 1968. Entre 1969 et 1973, la mise en œuvre de ces mesures comportera des investissements estimés à quelque 8 milliards de francs, dont un montant de 6 milliards pour les établissements luxembourgeois. En raison de la réalisation d'une première tranche relativement importante du programme en question, les investissements de la sidérurgie — qui avaient été relativement faibles en 1967 et en 1968 — s'accroîtront au cours de l'année 1969 d'environ 120% par rapport à l'année précédente.

D'autre part, un certain nombre d'entreprises de création récente réaliseront à partir de l'année 1969 des projets d'extension qui donneront lieu à des dépenses d'investissement relativement importantes. Compte tenu du nouveau projet annoncé au mois de mars par une entreprise moyenne du secteur chimique, les dépenses d'investissement de cette catégorie d'entreprises auront tendance à tripler d'une année à l'autre. Elles dépasseront donc probablement 1 milliard de francs, alors qu'en 1966 et en 1967 elles avaient oscillé autour de 500 millions et qu'en 1968 elles étaient même tombées à quelque 350 millions.

### La politique d'industrialisation et d'expansion économique

Le Gouvernement prend conscience de la nécessité inéluctable d'activer l'industrialisation et le développement économique.

Nos structures doivent être renforcées et adaptées.

Cela revient à encourager les efforts de rationalisation, à stimuler les investissements additionnels, à favoriser l'implantation de nouvelles entreprises industrielles et d'autres unités pouvant enrichir le secteur tertiaire.

L'expansion sera stimulée globalement par des initiatives nouvelles et l'application judicieuse des différentes lois-cadres.

Cinq objectifs sont à signaler :

- le renforcement des structures et la diversification industrielle ;
- la création d'emplois quantitativement et qualitativement intéressants ;
- une meilleure répartition régionale ;
- la rationalisation de l'appareil productif et le développement des exportations ;
- la stimulation d'implantation d'entreprises industrielles à haute valeur ajoutée, mais aussi l'encouragement d'entreprises de bonne productivité du secteur tertiaire.

Les moyens de stimulation sont connus. Il faut opérer sélectivement et mettre en valeur les atouts que nous possédons.

Parmi les mesures que fournit l'actuel arsenal, il est envisagé de souligner 3 points de force :

- la prise en main de terrains et l'aménagement de l'infrastructure ;
- le recours méthodique aux instruments fiscaux ;
- la mise en évidence des aspects humains (encadrement, langues, scolarités, main-d'œuvre habile, paix sociale).

Enfin une action d'information en profondeur est en cours et sera développée davantage.

Sous ce rapport on signalera :

- l'institution du Comité de Développement Economique, à l'image de l'ancien Board of Industrial Development, avec ses fonctions de consultation, d'orientation, d'accueil, de collection rapide des données et de public-relations ;
- le concours du Ministère à des revues spécialisées ;
- la confection de matériel de propagande (documentation interne, brochure en 3 langues à présentation publicitaire, dépliants et notes rapides) ;
- l'organisation de missions d'information à l'étranger dont les Etats-Unis, la République Fédérale et le Royaume-Uni.

L'ambiance se présente plus favorablement pour la conjoncture et la croissance.

A la fin de 1968, la commission spéciale de la loi-cadre d'expansion économique a déposé une quarantaine d'avis, les projets d'investissement signalés portant sur quelque 2 290 millions de francs. Le groupe Goodyear, ayant pratiquement achevé un investissement de 650 millions de francs dans Luxembourg Industrie S.A., usine de fabrication d'entoilages pour pneumatiques, a annoncé un nouveau projet vers la mi-mars 1969.

Il est décidé de construire dans les mois à venir une nouvelle usine de moules pour pneus, donnant initialement lieu à un investissement de 250 millions de francs et à la création de 250 emplois nouveaux.

Une piste de testage sera aménagée au cours de 1969.

Enfin, les plans sont arrêtés pour construire un nouveau bâtiment administratif.

Une entreprise de moyenne envergure mais d'excellente tenue technique investira à Troisvierges quelque 23 millions de francs et embauchera dans les 2 années 50 ouvriers et employés.

A la faveur d'une action de propagande systématique et en profondeur, des contacts ont pu être établis avec d'autres candidats-investisseurs. Il s'agit pour le moment d'entretiens exploratoires. Un maximum d'efforts sera déployé pour emporter la réalisation de l'un ou l'autre projet intéressant en territoire luxembourgeois.

Pour ce qui est de certaines indications chiffrées, quelques brèves observations sont indiquées quant aux crédits budgétaires du service de l'industrie pour 1969 et quant au résultat chiffré de l'application de la loi-cadre en 1968, résultat qui est commenté dans un rapport à part.

Sur le plan des crédits budgétaires, en hausse de 47 millions de francs sur les montants du budget rectifié de 1968, trois observations sont indiquées.



Un crédit de 1,5 million de francs doit permettre le fonctionnement du Comité de développement économique.

Le crédit inscrit à l'article 21.0.51.01 passe de 9 à 24 millions de francs pour renforcer l'action en matière d'infrastructure industrielle et pour tenir compte d'engagements d'ores et déjà pris. L'article 21.0.51.00 accuse à son tour une augmentation importante, afin de tenir compte d'engagements pris et de rendre possible des initiatives raisonnables en 1969 par le biais de la subvention en capital.

Un rapport à part donne les informations chiffrées sur l'application de la loi-cadre en 1969. On s'y reportera pour le détail.

Dans ce contexte, il ya lieu de retenir simplement que 31 demandes ont été présentées, ayant porté sur une valeur d'investissement de 2 milliards de francs, dont 1,5 milliard pour la sidérurgie, et que l'application de la loi d'expansion économique a donné lieu à l'octroi d'aides de 25,3 millions de francs, abstraction faite du dégrèvement fiscal partiel accordé dans 3 cas, avantage qui n'est pas autrement chiffrable.

## La Navigation Fluviale et Aérienne au Grand-Duché

Le 27 mars 1969, Monsieur Marcel Mart, Ministre des Transports et de l'Énergie, a fait à la Chambre des Députés, dans le cadre des débats budgétaires, un exposé sur la politique des transports et de l'énergie au Grand-Duché.

Nous reproduisons ci-après quelques extraits d'un document que le Ministre des Transports et de l'Énergie a fait remettre à cette occasion aux députés et dans lequel sont exposés notamment les problèmes concernant la canalisation de la Moselle et l'aviation au Grand-Duché :

### La Canalisation de la Moselle

#### *La navigation fluviale*

Le total du tonnage éclusé dans les deux sens à Grevenmacher a été encore en progression et a atteint fin 1968 6 098 000 t, soit une augmentation de 26% par rapport à l'année 1967. La progression ne s'est guère ralentie au cours des deux premiers mois de 1969.

L'augmentation est sans doute due à l'amélioration légère enregistrée par la sidérurgie lorraine, mais aussi à une utilisation plus poussée de la nouvelle voie navigable.

Parmi les travaux exécutés par l'Administration des Ponts et Chaussées depuis novembre 1967 avec la participation financière de la Société Internationale de la Moselle (S.I.M.) ou aux frais exclusifs de celle-ci, il y a lieu de citer : l'achèvement au cours de l'été dernier de l'aire de stationnement au droit de l'usine Cerabati, l'achèvement de la protection des berges entre Remich et Bech-Kleinmacher vers le début de l'année 1968, la protection des berges entre Wormeldange et Ehnen qui est pratiquement achevée, le placement de signaux sur la rive luxembourgeoise et un complément à la signalisation du chenal sur tout le parcours de la section frontière de la Moselle, etc. A frais communs avec l'Administration allemande, la protection anti-corrosion des vannes du barrage de Palzem-Stadtbredimus a été achevée au cours de l'été 1968, des dragages ont été exécutés devant l'avant-port aval du même ouvrage, un batardeau de secours a été acquis pour l'amont du barrage

de Grevenmacher et mis à l'essai en automne dernier. L'installation d'un quai d'amarrage en aval du pont de Grevenmacher et devant servir principalement pour le stationnement du bateau Marie-Astrid a été retardée par certaines difficultés quant au choix de l'emplacement. Un perré a été placé sur la berge entre l'écluse et le pont de Grevenmacher. Avec la S.I.M. ont été négociés des accords au sujet de travaux de protection, notamment au sujet de la canalisation de la ville de Remich, des conduites d'eau de Machtum et de Bech-Kleinmacher, de caves à étancher et de terrains immergés.

Il y a lieu de signaler une augmentation des versements par la S.I.M. à valoir sur l'indemnité forfaitaire annuelle revenant au Grand-Duché pour couvrir les frais d'entretien et de renouvellement. L'arriéré sera résorbé dans un proche avenir grâce à l'augmentation des péages encaissés sur le tonnage transporté qui est en fort accroissement.

592 menues embarcations étaient enregistrées fin décembre 1968 contre 479 fin décembre 1967. D'autre part, douze bateaux sont immatriculés à ce jour au bureau de Grevenmacher.

Pour 1968, 700 000,— francs sont mis à la disposition du Ministère des Transports à titre d'aide à la batellerie et attribués dans la forme d'une participation de l'Etat à la charge des intérêts d'emprunts contractés par les bateliers pour la construction ou la modernisation de leurs bateaux. La même somme est prévue pour l'exercice 1969.

Au cours de la période sous revue, la Commission de la Moselle a pris d'importantes décisions concer-

nant la navigation en temps de crue. Elle poursuit l'étude du problème de la régularisation des eaux et de la fixation du niveau des plus hautes eaux navigables où la navigation est arrêtée.

Aux fins de protéger l'important investissement de fonds publics dans le port de Mertert, la loi du 22 juillet 1963 concernant l'aménagement du port de Mertert a été modifiée et complétée par la loi du 26 juin 1968 introduisant des peines en cas d'utilisation non autorisée de quais de chargement ou de déchargement.

Un projet de loi instituant un tribunal de la navigation a été élaboré et suivra les voies législatives. Il en est de même d'un règlement d'exécution concernant le jaugeage des bateaux ainsi que d'un règlement de police pour le port de Mertert. Le projet de loi portant création d'un service de la navigation a été soumis à la Chambre des Députés.

#### Le port de Mertert

En 1968, l'activité du port s'est encore accrue par une progression de 19,95% des transbordements. De

943 020 t en 1967 ceux-ci sont passés à 1 131 138 t en 1968, soit une augmentation de 188 118 t. Les résultats obtenus sont donc plus que satisfaisants.

Le nombre des bateaux entrés au port est également en légère progression. De 1 583 en 1967 il est passé à 1 688 en 1968, dont 961 ont été chargés et 727 déchargés.

Sur les 1 131 138 t transbordées au port, 561 447 t ont été chargées et 569 691 t déchargées. Tandis que les chargements sont en légère régression, nous notons pour les déchargements un accroissement, dû surtout aux produits pétroliers.

En janvier 1969, le tonnage transbordé a été près du double de janvier 1968 défavorisé, il est vrai, par les hautes eaux.

Le tableau ci-après indique le nombre des bateaux chargés et déchargés et le total des transbordements effectués au port de Mertert au cours des années 1966, 1967 et 1968. Il fait ressortir une augmentation de tous les produits transbordés à l'exception des produits laminés.

#### L'activité du port de Mertert

	Résultats 1966	Résultats 1967	Résultats 1968
<b>Nombre de bateaux :</b>			
chargés : ... ..	456	1 083	961
déchargés : ... ..	100	500	727
<b>Total : ... ..</b>	<b>556</b>	<b>1 583</b>	<b>1 688</b>
<b>Tonnage :</b>			
chargé : ... ..	288 414	563 130	561 447
déchargé : ... ..	81 171	379 890	569 691
<b>Total : ... ..</b>	<b>369 585</b>	<b>943 020</b>	<b>1 131 138</b>
<b>Nature des produits chargés :</b>			
produits laminés : ... ..	244 518	440 853	396 113
laitier, sable : ... ..	31 778	78 873	91 348
grenaille de dolomite : ... ..	—	38 859	65 184
scories Thomas : ... ..	—	4 545	5 435
pierres : ... ..	1 720	—	—
sulfate : ... ..	10 398	—	—
bois et pâte de bois : ... ..	—	—	407
cellulose : ... ..	—	—	2 355
déchets réfractaires : ... ..	—	—	605
<b>Total : ... ..</b>	<b>288 414</b>	<b>563 130</b>	<b>561 447</b>
<b>Nature des produits déchargés :</b>			
produits pétroliers : ... ..	27 693	288 697	394 097
combustibles min. solides : ... ..	—	—	886
minerais et résidus : ... ..	13 395	23 744	82 590
fonte brute, ferraille : ... ..	10 497	27 482	19 811
sable et gravier : ... ..	27 387	22 834	41 399
divers : céréales : ... ..	2 199	14 809	26 405
fil. machine : ... ..	—	1 011	1 258
pavés, bordures : ... ..	—	127	1 736
zinc : ... ..	—	440	600
autres : ... ..	—	746	909
<b>Total : ... ..</b>	<b>81 171</b>	<b>379 890</b>	<b>569 691</b>

Le port a déjà atteint l'objectif pour lequel il a été réalisé. La voie fluviale ne constitue pas seulement un moyen de transport supplémentaire à bon marché pour l'économie luxembourgeoise, mais sa concurrence a influencé favorablement le coût des autres moyens de transport et notamment les tarifs ferroviaires belges et allemands. Les différentes réductions des tarifs n'ont en effet été consenties que grâce à la concurrence du port de Mertert. En ne tenant compte que de quelques principaux produits, les avantages ainsi réalisés annuellement par l'économie nationale sont très importants et peuvent être estimés à environ 120 millions de francs.

L'existence du port permet également l'exportation de produits pondéreux, tels les laitiers et la dolomite, qu'il était impossible d'envisager auparavant.

De plus le port influence favorablement l'activité des C.F.L. par une augmentation du tonnage kilométrique.

En 1968, la majorité des transports de et vers le port ont été effectués par les chemins de fer luxembourgeois. Sur 1 131 138 t, 920 197 t ont été transportées par rail, ce qui représente 81,35%. Si l'on fait abstraction des produits ne pouvant pas emprunter le rail ou destinés à des usines qui ne sont pas situées sur le rail et d'une partie du fuel léger, l'on arrive à près de 100% de transport par rail.

Sur le quai nord, la Portlux a aménagé une nouvelle glissière pour les scories Thomas. La Manuport a mis en service sa halle en mars. Elle a installé en outre un convoyeur pour le transbordement des produits de laitier.

5 grues sont mises en œuvre pour les opérations de transbordement, c'est-à-dire 3 à la Manuport et 2 à la Portlux. Ce matériel est resté le même qu'en 1967 et en général il suffit pour faire face aux manipulations qui se font au port.

Le transvasement des produits pétroliers s'est encore développé en 1968 et a obligé la Tanklux à parfaire son équipement. Un nouveau réservoir de 3 000 t y a été réalisé portant la capacité de stockage pour les huiles lourdes à 9 000 t. Un 5<sup>e</sup> réservoir d'une capacité de 4 000 t y est prévu. Pour les fuels légers la capacité est toujours de 3 000 t, mais un 4<sup>e</sup> réservoir de 1 400 t va être réalisé avant la fin de l'année. Ainsi la capacité totale de stockage sera portée à 13 400 t.

Une deuxième chaudière produisant 5 000 m<sup>3</sup> de vapeur par heure a été installée pour réchauffer les huiles lourdes. Le nombre de points de chargement pour les wagons-citernes a été augmenté à 7, ce qui permet le chargement de 350 t par heure.

Les conditions d'exploitation du quai pétrolier ont également été améliorées. Parmi les modifications citons l'aménagement du terre-plein avec séparateur d'huile, le hangar pour les chaudières et l'extension du bâtiment administratif.

De plus la firme Tanklux est occupée à réaliser des installations pour combattre les incendies. Deux systèmes seront mis en œuvre : l'eau et la mousse.

Les résultats financiers de la Société du Port Fluvial de Mertert pour l'exercice 1968 sont satisfaisants et ont permis de maintenir la redevance proportionnelle payée à la darse.

### L'Aviation au Grand-Duché

La politique de liberté de l'air, seule susceptible de promouvoir efficacement les transports aériens et les échanges commerciaux et touristiques chez nous, a été poursuivie au Grand-Duché.

Grâce à cette politique, le trafic à l'aéroport de Luxembourg a sensiblement augmenté comme en témoignent les statistiques suivantes :

#### Mouvements des avions de transport :

1958	3 603
1961	4 724
1964	6 527
1967	10 734
1968	10 542

#### Trafic des passagers :

	Arrivées	Départs
1958	13 100	13 136
1961	28 157	27 791
1964	68 371	69 217
1967	158 479	161 535
1968	165 735	167 159

Des services réguliers sont exploités par Luxair, Sabena, Icelandic Airlines Loftleidir, Finnair, Malev et International Air Bahama.

Les vols à la demande et les tours tout compris n'ont cessé d'augmenter. Toutefois, le trafic non régulier anglais qui a notablement baissé en 1967 à la suite des mesures d'austérité prises par le Gouvernement anglais, n'a pas encore retrouvé le niveau de 1966.

Les lignes de Luxair sont exploitées par trois avions à turbo-propulsion du type Fokker Friendship à 44 places et un quatrième avion du type Viscount à 65 places. La rentabilité du réseau commercial normal a été affectée par les événements de mai-juin en France. Malgré ce fait, le déficit sera moins élevé que prévu (28 millions contre 37 millions en 1967).

Depuis 1966, Luxair exploite en pool avec Sabena la ligne Luxembourg-Bruxelles. Elle est exploitée avec les avions de Luxair 2 fois par jour. Cette ligne à intérêt européen est exploitée par Luxair à la demande expresse du Gouvernement, dans le but de relier par air les deux capitales européennes. Elle accuse un déficit de l'ordre de 12 millions pour l'année 1968 et cela pour la seule Luxair. Des contacts sont en cours avec Luxair et Sabena pour trouver un remède à cette situation.

La période de démarrage pour les compagnies aériennes touchant l'aéroport de Luxembourg étant maintenant révolue, les exemptions de taxes d'atterrissage et de stationnement dont jouissaient encore certaines compagnies régulières ont été abolies.

L'introduction d'une taxe sur les passagers est à l'étude notamment en ce qui concerne les modalités de sa perception.

Ces mesures augmenteront notablement les recettes de l'aéroport. Pour 1969, le montant des taxes d'atterrissage et stationnement à percevoir sera d'environ 10 millions. La recette résultant de la perception de la taxe sur les passagers peut être également évaluée à quelque 10 millions de francs par an.

Quant à l'aviation de sport et de tourisme, la politique d'aide indirecte et directe aux clubs d'aviation a été poursuivie.

Le nouveau système d'atterrissage aux instruments (ILS) qui permet l'atterrissage des avions à notre aéroport dans la plus grande sécurité possible, si les conditions atmosphériques sont défavorables, donne toute satisfaction.

Un bureau d'études a élaboré, en collaboration étroite avec mes services, un plan d'aménagement général de l'aéroport. Il s'agit essentiellement d'un plan général qui guidera le développement des installations aéroportuaires au fur et à mesure des besoins. Il va de soi qu'il ne sera procédé à aucune nouvelle construction si, préalablement, une étude économique et financière n'en démontre des avantages certains pour le pays.

Les essais de force portante des aires de manœuvre auxquels il a été procédé en 1967-68 ont fait ressortir qu'il doit être procédé d'urgence au renforcement et à la réfection de certaines parties de ces aires. La dépense y afférente sera de 27 millions. Les travaux ont commencé en 1968 et se poursuivront en 1969.

Au cours de sa réunion du 7 décembre 1967, la Commission Permanente d'Eurocontrol a décidé l'implantation d'un Institut Européen de la Navigation

Aérienne à Luxembourg. Sa création a été motivée par la nécessité de faire face à l'accroissement des besoins dans la formation spécialisée du personnel des services de la navigation aérienne. L'accroissement des besoins vient de la rapidité de l'évolution technique des moyens à mettre en œuvre pour assurer la sécurité aérienne.

L'institut accueillera non seulement le personnel de la région desservie par Eurocontrol, mais aussi celui d'autres pays, européens ou non.

L'institut comportera :

- 1) une école de perfectionnement et de spécialisation du personnel des services de la navigation aérienne, notamment des contrôleurs, des techniciens et ingénieurs de maintenance, des programmeurs ;
- 2) un centre de formation normalisée du personnel, cette formation devant être acquise notamment par des cours à l'intention des instructeurs des administrations nationales et d'Eurocontrol ;
- 3) le noyau d'un centre de documentation pour les publications techniques internationales relatives à la sécurité de la navigation aérienne ;
- 4) des moyens pour une formation de base.

Ceci ouvrira de nouvelles perspectives intéressantes pour la jeunesse de notre pays.

L'institut sera implanté au Plateau de Kirchberg. Les travaux de construction ont commencé en septembre 1968.

Les premiers cours devraient commencer fin 1969.