

7. 12. 1950.

PLAN SCHUMAN

Note pour Monsieur le Ministre des Affaires Etrangères.

I - Incidence de la péréquation du charbon belge sur la sidérurgie luxembourgeoise

Une péréquation du charbon belge dans le cadre du Plan Schuman est envisagée dont les modalités prévoient, entre autre, la subvention de la fabrication du coke métallurgique belge à concurrence de 740.000.000 de francs belges par an, subvention qui devrait permettre une réduction du prix de revient de l'acier laminé en Belgique de 200 francs par tonne. Ce régime de subvention durerait 5 ans. La charge en serait supportée moitié par l'Allemagne, moitié par le Gouvernement belge.

Une situation nouvelle serait ainsi créée qui romprait, au détriment de l'Economie luxembourgeoise, l'équilibre qui existait jusqu'à présent dans les conditions de fabrication et d'écoulement de la production des deux sidérurgies de l'Union.

Quelles en seraient les conséquences pour les usines luxembourgeoises?

- 1°) Ces dernières, en raison de la diminution du prix des aciers à laquelle les usines belges seront mises à même de procéder, ne pourraient maintenir leurs positions sur le marché intérieur belge - qui est aussi le leur - que moyennant des sacrifices élevés.
- 2°) Leur adaptation aux conditions du marché unique en deviendrait encore plus difficile qu'elle ne l'est aujourd'hui.
- 3°) Leur maintien sur les marchés d'exportation serait sérieusement compromis.

Ce qui a été considéré comme nécessaire pour la sidérurgie belge doit l'être aussi pour les usines luxembourgeoises qui vendent, dans des conditions d'écoulement comparables, les mêmes produits sur les mêmes marchés.

L'adhésion du Luxembourg au Plan n'est concevable qu'à conditions égales avec la Belgique, c'est-à-dire si la sidérurgie luxembourgeoise reçoit, sous une forme et d'après des

modalités à étudier, une compensation intégrale rétablissant l'équilibre rompu à son détriment.

En résumé, le coke belge diminuant de 200 frs. par tonne, les usines belges pourront réduire le prix de leurs aciers de 200 frs. par tonne également.

Les usines luxembourgeoises, par contre, auront à supporter très prochainement une augmentation du prix du coke allemand et des frais de transport de ce coke. Les coûts de fabrication de nos produits laminés monteront ainsi de 130 frs. par tonne.

En d'autres termes, si le prix belgo-luxembourgeois actuel peut être chiffré à 3.500 frs., la sidérurgie belge pourrait le réduire à 3.300 frs., alors que les usines luxembourgeoises devraient, elles, le relever à 3.630 francs.

Nous tenons à souligner que le règlement de ce problème ne résoudrait pas encore, du point de vue luxembourgeois, celui de l'établissement du marché unique dont nous parlons ci-après.

II - Intégration de l'industrie sidérurgique luxembourgeoise dans le marché unique

Les différences actuelles existant entre les coûts de fabrication des produits sidérurgiques dans les différents pays de la Communauté envisagée sont d'une importance telle qu'il est impossible de réaliser le marché unique d'un seul coup. C'est, du reste, pourquoi les auteurs du Plan avaient initialement prévu une période transitoire d'adaptation devant conduire à une période dite "permanente", dans laquelle les économies des différents participants se seront suffisamment rapprochées pour permettre la libre circulation de l'acier.

Il n'est, en conséquence, pas possible à la Délégation luxembourgeoise d'admettre la conclusion des auteurs du Plan que le marché commun pour l'acier doit pouvoir être instauré dès la mise en vigueur du Plan. Il ne peut être question, pour la sidérurgie luxembourgeoise, d'accepter d'entrer dans le marché commun sans avoir la certitude que, tant que les déséquilibres existant actuellement - notamment dans le domaine des salaires et des charges sociales - n'auront pas disparu, des correctifs seront appliqués. Si ces correctifs peuvent être trouvés sans devoir recourir à un mécanisme spécial de péréquation, la Délégation luxembourgeoise est tout à fait d'accord pour les admettre, mais il lui faudra des garanties formelles et explicites à ce sujet.

Encore faudrait-il définir avec une précision suffisante les critères qui permettront de déterminer le moment de l'application intégrale des dispositions prévues pour la période permanente.

La délégation luxembourgeoise estime que ces critères pourraient se condenser dans la formule suivante: le régime permanent sera mis en application dès que les coûts de fabrication dans les différents pays et les conditions d'écoulement de la production sur le marché unique, ne présenteront plus, dans leur ensemble, de disparités sensibles.

Dans cette question la sidérurgie belge adopte le même point de vue que la sidérurgie luxembourgeoise.

III - Question des Tarifs de chemin de fer

Les clauses tarifaires du Plan SCUMAN prévoient:

- 1) l'abolition de toutes discriminations dans l'application des tarifs entre les usagers nationaux et étrangers pour l'acheminement d'un même produit;
- 2) l'application de tarifs directs, sans aucun égard aux frontières nationales que le produit transporté traverse;
- 3) l'harmonisation générale des tarifs entre les six pays participants.

Il est prévu de réaliser les principes susmentionnés dans un délai de 3 mois pour le point 1 et de 9 mois pour les points 2 et 3.

Ad 1 - Les C.F.L. pratiquent à l'heure actuelle, pour le transport du coke métallurgique, la discrimination suivante:

Le coke destiné aux industries sidérurgiques luxembourgeoises en provenance d'Allemagne paie un tarif notablement plus élevé que celui transitant le Luxembourg à destination du bassin de Longwy et d'Audun-le-Tiche. Nos chemins de fer devraient donc relever le tarif de transit au niveau du tarif interne, pour éliminer la discrimination, d'où perte certaine du trafic de transit qui contournerait dorénavant le Grand-Duché via Mennig-Apach. Le déchet de recettes qui en résulterait se chifferrerait à 22 millions de francs par an.

Ad 2 - Les C.F.L. appliquent leurs tarifs suivant une échelle dégressive à partir du 1er kilomètre parcouru par le produit importé sur notre réseau. La recette est donc très forte pour le début du trajet. Puisque le parcours Wasserbillig-bassin minier n'est que d'une soixantaine de kilomètres, les derniers kilomètres rapportent encore assez pour que la recette moyenne par kilomètre reste très élevée.

Si les dispositions actuelles du Plan entrent en vigueur, les Chemins de fer luxembourgeois devraient, pour l'application de leur tarif, considérer le kilométrage parcouru sur le réseau étranger.

Par exemple, un chargement de coke en provenance de la Ruhr est taxé à l'heure actuelle sur le parcours Ruhr-Igel frontière, d'après le tarif allemand, lui aussi dégressif (280 km). Dès son entrée au Grand-Duché, il est taxé d'après le barème luxembourgeois, tout comme s'il partait de Wasserbillig. Les C.F.L. appliquent donc pour le parcours restant leur tarif relatif

aux kilomètres 1 à 60. D'après les nouvelles dispositions, il leur faudrait appliquer ce même tarif en partant du kilomètre 281. La dégressivité relative aux premiers 280 kilomètres parcourus en Allemagne devrait donc être considérée. D'où encore, pour le seul transport de coke métallurgique allemand une perte de recettes de 140 millions par an.

Des déchets parallèles résulteraient pour les combustibles belges et hollandais. Ils se chiffrent à 10 millions de francs par an.

Quant au minerai de fer à destination d'usines sidérurgiques desservies par les C.F.L., l'application des mêmes principes équivaudrait à une perte de recettes de 23 millions. Pour le minerai à destination de l'Allemagne, le déchet de recettes se chiffrent à 3 millions par an.

Nos C.F.L. essuieraient donc, en définitive, à la suite de l'application des nouvelles clauses du Plan, un déchet de recettes total qu'on peut chiffrer à 198 millions au minimum.

Ad 3 - Par delà ces considérations, on prévoit une harmonisation générale entre tous les tarifs des réseaux au sein des six pays. Si les deux principes discutés ci-dessus sub 1 et 2 ne touchent pas au niveau et à la structure de nos barèmes, ce troisième menace de le réduire de façon appréciable, l'harmonisation intervenant en tout état de cause à notre détriment. Ce nivellement des tarifs se ferait au sein d'une Commission d'experts à nommer à l'initiative de la Haute Autorité. Dans l'hypothèse que les tarifs C.F.L. seraient ramenés au niveau des tarifs belges actuels cet abaissement aurait pour effet de créer un déchet de recettes pouvant être évalué à 200 millions par an. Dans ce cas, évidemment, le déchet résultant de l'abolition de la rupture de charge, actuellement évalué à 150 millions (140 + 10), subirait une certaine réduction dont le montant est toutefois difficile à chiffrer.

A la suite de l'application des principes sub 1 et 2, et en tenant compte, d'autre part, de l'intervention actuelle de l'Etat dans le budget des Chemins de fer, il faudrait prévoir

des subventions gouvernementales couvrant pour 30% environ le budget ferroviaire. En y ajoutant les pertes que l'harmonisation des tarifs entraînerait, on approcherait certainement de 40 à 45 % du budget des C.F.L. (960 millions)

Cette conclusion nous rend les clauses actuelles absolument inacceptables. Comme les autres pays participants s'y sont ralliés sans réserve, il faudra absolument aboutir à une solution spéciale pour le Luxembourg.

REMARQUE. Les évaluations des postes ci-dessus se basent sur le trafic actuel.

IV - Mode de cotation

Le système de "parités multiples" avait, après de longues discussions, été accepté par les chefs de délégation comme mode de cotation pour l'acier. Cet accord est aujourd'hui remis en question par la délégation italienne. Nous considérons cette question de prix-parités comme vitale et nous ne pouvons pas admettre que l'on revienne sur la décision prise.

IV^{bis} Mode d'établissement des prix de vente

Il y avait eu accord des chefs de délégation sur la formule suivante:

● Veiller à l'établissement de prix aussi bas que possible assurant la capacité concurrentielle tant des industries du charbon et de l'acier que des industries utilisatrices, tout en permettant le maintien du potentiel industriel nécessaire et la rémunération équitable des capitaux correspondants, ainsi qu'une politique rationnelle d'exploitation des ressources naturelles".

Le projet de traité du 8 novembre 1950 ne tient pas compte du passage souligné de l'article cité ci-dessus et toutes nos tentatives pour rétablir le texte primitif se sont heurtées jusqu'à présent à un refus de la délégation française.

Le maintien de la rédaction première étant pour nous d'une importance capitale, nous ne pouvons accepter la nouvelle ● formule qu'on nous propose.

V - Ententes

Les documents "production et prix " établis par le Comité des Six et qui avaient reçu l'approbation unanime des Chefs de Délégation permettaient, moyennant un certain nombre de conditions, la conclusion et le fonctionnement, sous le contrôle de la Haute Autorité, d'ententes entre producteurs destinés à assurer l'organisation de la production et de la vente et d'éviter les conséquences néfastes de soubresauts de la conjoncture et les excès de concurrence.

On ne pourra pas, à notre avis, surtout en période de démarrage et de transition, se passer de ces ententes. Or, et, malgré les accords réalisés antérieurement, les propositions qu'on nous fait aujourd'hui tendent à la suppression complète de toute entente entre producteurs.

Nous demandons qu'on en reste à ce qui avait été convenu.

VI - Mesures anti-trusts

Les auteurs du Plan, en dehors de l'interdiction des ententes, veulent aussi imposer, sous prétexte d'empêcher la constitution de monopoles, un ensemble de mesures reprises à l'article 42 du projet de traité du 8 novembre 1950 et qui tendent à interdire les fusions d'entreprises dans les industries sidérurgiques et charbonnières et de limiter les participations dans les mêmes industries.

Le texte de cet article qui, à notre avis, touche aux droits de propriété, doit être rejeté en bloc (voir annexe).

Aucune entreprise soumise à la juridiction de la Haute Autorité ne peut, sans avoir obtenu au préalable l'accord de celle-ci:

- a) fusionner formellement ou indirectement en droit ou en fait, avec une entreprise quelconque;
- b) acquérir des actions ou une participation dans le capital d'une entreprise dont l'activité dépend essentiellement du charbon ou de l'acier;
- c) acquérir par prêts, accord contractuel, ou de quelque autre manière le contrôle d'une entreprise dont l'activité dépend essentiellement du charbon ou de l'acier, ou d'une part de son actif.

Aucune personne possédant ou contrôlant, directement ou indirectement 10 % au moins du capital social d'une entreprise soumise à la juridiction de la Haute Autorité ne peut acquérir un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans aucune autre entreprise soumise à la même juridiction, sauf approbation de la Haute Autorité.

La Haute Autorité ne donne son approbation aux opérations mentionnées ci-dessus que si ces transactions ont pour objet d'améliorer les conditions de production, ou d'obtenir dans l'intérêt général, d'autres avantages économiques.

En aucun cas, ne seront autorisées les transactions ou opérations qui auraient pour conséquence:

- a) de porter atteinte aux conditions normales de la concurrence dans le marché commun;
- b) de permettre à une personne, une entreprise ou un groupe privé de contrôler plus de 20 % du marché commun du charbon ou de l'acier.

En cas de violation d'une des dispositions sus-mentionnées, la Haute Autorité doit exiger la séparation des entreprises ou des actifs fusionnés ou la cessation du contrôle commun, et toute action qui lui paraîtra nécessaire pour rétablir l'indépendance des entreprises ou des actifs en cause soumis à sa juridiction et pour rétablir les conditions de la concurrence.

En outre, elle peut prononcer à l'encontre des entreprises soumises à sa juridiction des amendes à concurrence d'un montant

maximum de de leur chiffre d'affaires annuel, et des es-
traintes à concurrence d'un montant maximum de de leur
chiffre d'affaires journalier par jour de retard. En cas de ré-
cursive, les maxima ci-dessus seront doublés.

La Haute Autorité peut également ordonner la saisie et
la confiscation des actions ou participations acquises en con-
travention des dispositions des alinéas précédents.

VII - Grounements Régionaux

Le projet de traité ne fait plus aucune allusion aux Groupements Régionaux que l'on considérait à l'origine comme devant être les relais de la Haute Autorité et en même temps représenter auprès d'elle les industries du charbon et de l'acier.

Nous ne concevons un fonctionnement du Plan Schuman sans qu'existent, entre les entreprises industrielles et la Haute Autorité, des Groupements Régionaux.

Sans ces Groupements et leur fonctionnement tel qu'il a été prévu à l'origine, la collaboration qui doit être à la base du Plan, sera inexistante et nos industries n'auront pas le moyen de faire entendre leur voix.

VIII - Investissements

Nous attachons de l'importance à ce qu'il soit précisé dans le traité que la Haute Autorité ne peut pas interdire, comme le demande la délégation française, les travaux de modernisation ou de nouvelles constructions qui seraient financés par les entreprises elles-mêmes, sur leurs propres moyens.

IX - Amendes et Sanctions

Le projet de traité est farci de clauses répressives extrêmement sévères. Les taux d'amendes qui sont proposés sont d'une exagération manifeste.

Nous ne donnerons pour exemple que le cas d'un acheteur ayant commis une infraction aux règles de prix fixés. Le fabricant-vendeur, déclaré responsable, se verrait infliger une amende pouvant aller jusqu'à 10% de son chiffre d'affaires annuel. Ceci pourrait signifier pour l'une de nos usines luxembourgeoises une amende de 600.000.000 de francs belges qui, en cas de récidive, pourrait être portée à un milliard 200.000 francs.