

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1964-1965.

4 FEBRUARI 1965.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn, en van de Bijlagen I, II en III, ondertekend op 13 mei 1963 te 's-Gravenhage.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. LEYNEN.

DAMES EN HEREN,

INLEIDING.

Uw Commissie heeft, tijdens acht vergaderingen, telkens bijgewoond door de heer Minister, adjunkt voor Buitenlandse Zaken, een zeer grondig onderzoek gewijd aan het Schelde-Rijnverdrag. Het eerste deel van het verslag zal bestaan uit een historische inleiding en algemene beschouwingen over het net van de Europese waterwegen. Het tweede deel schetst de discussies, die betrekking hebben op de draagwijdte en de bepalingen van het Verdrag. Een derde deel poogt een samenvatting te brengen van de discussie over en rond de verdragsbepaling, houdende zoetwaterlevering aan Nederland. In dit verband heeft uw

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Struye, voorzitter; Chot, Crommen, Dehousse, Dekeyzer, de la Vallée Poussin, de Stexhe, De Winter, Duvieusart, Gillon, Housiaux, Leemans, Machtens, Maisse, Henri Moreau de Melen, Baron Nothomb, Orban, Rassart, Rolin, Van Bogaert, Van Houtte en Leynen, verslaggever.

R. A 6758.

Zie :

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

718 (Zitting 1963-1964) :

- 1 : Ontwerp van wet;
- 2 : Verslag.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

1, 2 en 3 december 1964.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1964-1965.

4 FEVRIER 1965.

Projet de loi portant approbation du Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas, au sujet de la liaison entre l'Escaut et le Rhin, et des Annexes I, II et III, signés à La Haye le 13 mai 1963.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES (1)
PAR M. LEYNEN.

MESDAMES, MESSIEURS,

INTRODUCTION.

Votre Commission a consacré huit réunions, qui se sont tenues chaque fois en présence du Ministre, adjoint aux Affaires étrangères, à un examen très approfondi du Traité relatif à la liaison Escaut-Rhin. La première partie du rapport consistera en une introduction historique et des considérations générales sur le réseau des voies navigables européennes. La deuxième partie relatera les discussions qui ont eu lieu sur la portée générale et sur les dispositions du Traité. Dans la troisième, nous nous efforcerons de résumer les débats concernant la disposition du Traité qui prévoit la fourniture d'eau douce aux Pays-Bas et les questions que

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Struye, président; Chot, Crommen, Dehousse, Dekeyzer, de la Vallée Poussin, de Stexhe, De Winter, Duvieusart, Gillon, Housiaux, Leemans, Machtens, Maisse, Henri Moreau de Melen, Baron Nothomb, Orban, Rassart, Rolin, Van Bogaert, Van Houtte, et Leynen, rapporteur.

R. A 6758.

Voir :

Document de la Chambre des Représentants :

718 (Session de 1963-1964) :

- 1 : Projet de loi;
- 2 : Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :

1er, 2 et 3 décembre 1964.

Commissie de passende aandacht gewijd aan het vraagstuk der watervoorziening in ons land.

Tenslotte worden in een vierde deel verscheidene kwesties behandeld.

Uw verslaggever heeft gemeend minder aandacht te moeten besteden aan sommige aspecten, die in het voortreffelijk verslag van de h. Delwaide voor de Kamercommissie van Buitenlandse Zaken uitvoerig werden behandeld.

Het is nodig naar het verslag Delwaide te verwijzen o.m. in verband met het belang van het Rijnvaartverkeer voor ons land, de kenmerken en de opvallende voordelen van de nieuwe vaarweg, de vrijwaring van de Gentse belangen, de verdwijning van de Rijnvaartpremies en het verbod van steunmaatregelen die een gezonde mededinging zouden kunnen verstoren.

Enkel voor zover het onderzoek in uw Commissie over deze onderwerpen nieuwe elementen ter tafel heeft gebracht, wordt hiervan in dit verslag melding gemaakt.

Deze beknopte inleiding moge besluiten met een hulde aan de leden van de vroegere werkgroep Van Cauwelaert-Steenberghe, alsmede aan de onderhandelaren van België en Nederland waarvan de werkzaamheden tot het Verdrag hebben geleid.

EERSTE DEEL.

Het Benelux-kanaal in zijn historisch kader en op de achtergrond van de Europese vervoerpolitiek.

Het zogenaamde Schelde-Rijn-Verdrag maakt een einde aan een honderdjarig droevig geschil tussen België en Nederland. Het bezorgt aan onze nationale haven een voortreffelijke, veilige en up-to-date waterverbinding met de Rijn. Men mag aannemen dat dit resultaat te danken is aan de Beneluxgeest en aan het nieuwe klimaat van Europese economische samenwerking. Deze nieuwe atmosfeer heeft een einde gesteld aan de benauwende naweeën van het Verdrag van Munster (1648), dat aan Nederland de bevoorrechte positie van strenge portier der stroommondingen in het Delta-gebied had toevertrouwd, — aan de onzekerheden van het afscheidingstraktaat van 1839, met zijn nasleep van Belgische rechtsaanspraken die door Nederland steeds hardnekkig betwist werden, en tenslotte ook aan de Versailles-strubbelingen : als zegevierende natie had België na 14-18 zulke aanzienlijke diplomatieke invloed verworven, dat op 3 april 1925 na harde inspanningen een kanalen-verdrag met Nederland kon worden bedongen, hetwelk in vele invloedrijke Nederlandse kringen, inzonderheid te Rotterdam, werd bestreden en het verdrag werd ten slotte verworpen door de Nederlandse Eerste Kamer op 24 maart 1927.

Zowel de memorie van toelichting bij het nieuwe Verdrag van 13 mei 1963 als het verslag van de heer Delwaide schetsen een historische terugblik. Het moge volstaan naar beide dokumenten te verwijzen. Toch

soulève cette disposition. A cet égard, votre Commission a accordé toute l'attention requise au problème de l'approvisionnement en eau de notre pays.

Enfin, une quatrième partie traitera de matières diverses.

Votre rapporteur a cru pouvoir passer plus rapidement sur certains aspects, qui ont été développés dans l'excellent rapport fait par M. Delwaide au nom de la Commission des Affaires étrangères de la Chambre.

Il est nécessaire de se reporter à ce document notamment en ce qui concerne l'importance du trafic rhénan pour notre pays, les caractéristiques et les avantages évidents de la nouvelle voie navigable, la sauvegarde des intérêts du port de Gand, la suppression des primes à la navigation rhénane et l'interdiction des mesures de soutien qui pourraient perturber une saine concurrence.

Le présent rapport ne fera mention de ces différents points que pour autant que leur examen par votre Commission ait fait apparaître des éléments nouveaux.

Nous terminerons cette brève introduction en rendant hommage à ceux qui furent membres du groupe de travail Van Cauwelaert-Steenberghe ainsi qu'aux négociateurs belges et néerlandais dont les travaux ont abouti au Traité.

PREMIERE PARTIE.

Le canal du Benelux dans son cadre historique et dans la perspective d'une politique européenne des transports.

Le Traité « Escaut-Rhin » met fin à un litige déplorable et déjà séculaire entre la Belgique et les Pays-Bas. Il assurera à notre port national une excellente liaison, à la fois sûre et moderne, avec le Rhin. L'on peut affirmer sans conteste que c'est là le fruit de l'esprit de Benelux et du nouveau climat de coopération économique européenne. Cette atmosphère nouvelle a permis de liquider les regrettables séquelles du Traité de Munster (1648), qui avait conféré aux Pays-Bas la position privilégiée de gardien rigoureux des estuaires du Delta, de lever les incertitudes consécutives au Traité de séparation de 1839 ainsi qu'aux revendications belges qu'il a entraînées et qui ont toujours été vivement combattues par les Pays-Bas, et enfin, de mettre un terme aux vicissitudes qui ont suivi le Traité de Versailles : victorieuse, la Belgique s'était acquise après 1914-1918 une telle audience diplomatique que, le 3 avril 1925, après des efforts opiniâtres, un traité sur les canaux put être conclu avec les Pays-Bas, mais de nombreux milieux influents néerlandais, surtout à Rotterdam, le combattirent et la Première Chambre néerlandaise rejeta finalement ce traité le 24 mars 1927.

On trouvera un aperçu historique de la question dans l'exposé des motifs relatif au nouveau Traité du 13 mai 1963 ainsi que dans le rapport de M. Delwaide. Qu'il nous suffise de renvoyer à ces deux documents.

achten wij het wenselijk dit historisch gedeelte op één punt aan te vullen, n.l. de genesis van de noordelijke Schelde-Rijnverbinding.

De huidige generatie weet niet of niet voldoende, dat de haven van Antwerpen en de onderscheiden Belgische gewesten de verbinding Schelde-Rijn in het verleden steeds in de oostelijke richting hebben gezocht, namelijk doorheen de Antwerpse en Limburgse Kempen, door Nederlands Limburg en verder over Duits grondgebied naar de Rijn in de richting van het Ruhrgebied. De belangstelling voor een oostelijke Schelde-Rijnverbinding, met name in de kringen van de Luikse nijverheid, is ook thans nog levendig. De meest rationele verbinding schijnt thans te zijn : een Cabergkanaal van 4,5 km. ten N. van Maastricht, zijnde een schakel tussen de Albert- en Julianakanalen, en verderop een verbinding van het Juliana-kanaal met de Rijn, gaande van Born over Geilenkirchen naar Neuss.

De noordelijke Schelde-Rijnverbinding, zoals in het onderhavig Verdrag vastgelegd, verschaft onze nationale haven niet enkel een middel om het enigszins geslonken aandeel van Antwerpen in de Rijntrafiek te herwinnen, doch zal zeker een nog belangrijker rol spelen voor het toenemend inter-Benelux-scheepsvvoer. De nieuwe waterweg zou geen betere naam kunnen dragen dan het Benelux-kanaal.

Hoewel België sinds meer dan een eeuw geprotesteerd heeft tegen de aangewezen vervangingswaterweg, na de afdamming van het Kreekrak in 1867, is de gedachte van een noordelijk Schelde-Rijnkanaal pas in 1919 levendig geworden. Voordien ging de belangstelling voornamelijk naar een kanaal Schelde-Maas-Rijn in oostelijke richting.

Zonder op te klimmen tot het plan van de Staten van Brabant in 1550, of tot de in 1626 in uitvoering genomen « Fossa Eugenia » (tussen Venlo en Neuss) op initiatief van de Spaanse veldheer Spinola, of zelfs maar tot het « Grand Canal du Nord » waarvan Napoleon in 1808 op meerdere plaatsen tegelijk tussen Antwerpen en de Rijn de graafwerken liet aanvangen, — moeten we even herinneren aan het traditioneel streven sedert 1830.

In het protocol van Mainz (30 maart 1831), dat ook door Nederland werd ondertekend, behouden talrijke Duitse staten zich het recht voor om via de tussenwateren en zee-armen in vrije verbinding te blijven met Antwerpen. Het protocol van Wenen (27 januari 1831) garandeert aan België « de vrije verbinding met Duitsland langs de meest rechtstreekse wegen. » Bij de onderhandelingen te Londen nopens het afscheidings-traktaat van 1839 heeft België geen enkele moeite onverlet gelaten om zijn natuurlijk recht op een waterverbinding met de Rijn te beveiligen. Natuurlijk werd allereerst gedacht aan de Zeeuwse wateren, welke Nederland ten behoeve van Antwerpen en Gent, verplicht werd open te houden en indien natuurlijke hindernissen op kunstwerken deze waterwegen onbevaarbaar zouden maken, dat de Nederlandse regering ten behoeve van de Belgische scheepvaart andere vaar-

Néanmoins, nous croyons souhaitable de compléter cette partie historique sur un point, à savoir la genèse de la liaison Escaut-Rhin par le nord.

La génération actuelle ignore ou ne sait pas assez que, dans le passé, le port d'Anvers et les diverses régions de la Belgique ont toujours cherché à établir la liaison Escaut-Rhin par l'est, c'est-à-dire à travers la Campine anversoise et limbourgeoise, le Limbourg hollandais et le territoire allemand en direction de la région de la Ruhr. Une liaison Escaut-Rhin par l'est suscite encore beaucoup d'intérêt notamment dans les milieux industriels liégeois. La manière de la réaliser qui est actuellement jugée la plus rationnelle est la suivante : un canal de Caberg, à creuser au nord de Maastricht sur une longueur de 4,5 km, reliant le Canal Albert au Canal Juliana et complété par une liaison entre le Canal Juliana et le Rhin, allant de Born à Neuss par Geilenkirchen.

La liaison Escaut-Rhin par le nord, telle qu'elle est prévue dans le Traité, aura l'avantage de donner à notre port national le moyen d'améliorer sa participation, quelque peu diminuée, au trafic rhénan, mais il est également certain qu'elle jouera un rôle plus important encore dans le développement des transports par bateau entre les pays du Benelux. La nouvelle voie navigable ne pourrait avoir de meilleure dénomination que celle de Canal du Benelux.

Bien que la Belgique ait protesté depuis plus d'un siècle contre la voie de remplacement qui lui fut assignée après la fermeture du Kreekrak en 1867, l'idée d'un canal reliant l'Escaut et le Rhin par le nord n'a pris corps qu'en 1919. Auparavant, l'on s'intéressait surtout à un canal entre l'Escaut, la Meuse et le Rhin en direction de l'est.

Sans vouloir remonter au plan des Etats de Brabant (1550), ni à la « Fossa Eugenia » (entre Venlo et Neuss) dont les travaux furent entamés en 1626 à l'initiative du général espagnol Spinola, ni même au Grand Canal du Nord dont, en 1808, Napoléon fit commencer le creusement simultanément à différents endroits entre Anvers et le Rhin, nous ne pouvons nous dispenser de rappeler brièvement les aspirations traditionnelles de notre pays depuis 1830.

Par le Protocole de Mayence (30 mars 1831), dont les Pays-Bas étaient également signataires, de nombreux Etats allemands se réservaient le droit de libre communication avec Anvers par les eaux intermédiaires et les bras de mer. Quant au Protocole de Vienne (27 janvier 1831), il garantit à la Belgique « la libre communication avec l'Allemagne par les voies les plus directes ». Lors des pourparlers de Londres sur le Traité de séparation de 1839, la Belgique n'a négligé aucun effort pour assurer son droit naturel à une liaison par eau avec le Rhin. Evidemment, elle songeait en premier lieu aux voies d'eau de la Zélande, que les Pays-Bas furent obligés de tenir ouvertes à l'usage des ports d'Anvers et de Gand, et il était prévu que, pour le cas où des événements naturels ou des travaux d'art rendraient ces voies d'eau inaccessibles à la navigation, le Gouvernement néerlandais serait

wegen moet aanwijzen, die « even veilig, even goed en even gemakkelijk zijn ».

Doch datzelfde Verdrag van 1839 garandeert in zijn artikel 12 eveneens de historische droom van een oostelijk gerichte Schelde-Rijnverbinding.

« Ingeval er in België een nieuwe weg zou aangelegd worden of *een nieuw kanaal zou gegraven worden dat zou uitmonden in de Maas* tegenover het Hollands kanton Sittard, zal het België vrij staan Nederland, dat in deze onderstelling de wens van België zou inwilligen, erom te verzoeken dat de voornoemde weg of het voornoemde kanaal volgens hetzelfde plan zou worden verlengd door het kanton Sittard tot aan de grens van Duitsland, geheel op kosten van België. »

De bedoeling van deze verdragsdispositie is zeer duidelijk en ze wordt glashelder geformuleerd door de Nederlandse historicus Colenbrander in zijn werk : « Nederland-België » (p. 104) :

« Onze toestemming aan een kanaal Antwerpen-Ruhrort te onthouden omdat Nederlands-Limburg tussen België en Duitsland ligt ingeschoven, zou in strijd zijn met de geest van de bepalingen van 1839 en zou inderdaad als misbruik van onze geografische positie kunnen worden voorgesteld. »

Dit is ook nu nog steeds waar, al dient hierbij vermeld dat België, in 1873 in volle spoorwegroes aan alle rechten vervat in artikel 12 van het verdrag van 19 april 1839, heeft verzaakt in ruil voor het doortrekken van de spoorweg Antwerpen-Hamont doorheen Nederlands-Limburg naar Mönchen-Gladbach.

Deze drang naar een Oostelijke Schelde-Maas-Rijnverbinding was bijzonder levendig na de oorlog 1914-1918 en in het Verdrag van Versailles heeft België bedongen dat Duitsland de haven van Antwerpen langs een Rijn-Maaskanaal over Duits grondgedied zou tegemoet treden. Artikel 361 van het Verdrag van Versailles stipuleert namelijk :

« Ingeval België, binnen een termijn van 25 jaar vanaf de inwerkingtreding van dit verdrag, zou besluiten tot het graven van een Maas-Rijn waterweg met grote doorsnede ter hoogte van Ruhrort, zou Duitsland gehouden zijn, het op zijn grondgebied gelegen gedeelte van deze weg tot stand te brengen, volgens de plannen die zouden worden medegedeeld door de Belgische regering, na goedkeuring door de Centrale Commissie. »

Natuurlijk moest voor dit oostelijk Schelde-Maas-Rijnkanaal de doortocht door Nederlands-Limburg bedongen worden, dit werd door Nederland geredelijk aanvaard, want het ontwerp-verdrag van 1919 tussen België en Nederland, om uitvoering te kunnen geven aan artikel 361 van het Verdrag van Versailles, vermeldt in zijn artikel 6 :

« Nederland stemt eveneens toe in het aanleggen, op Nederlands grondgebied, van een waterweg Rijn-Maas-Schelde vertrekkend van de Rijn ter hoogte van

tenu de désigner d'autres voies navigables, « aussi sûres et aussi bonnes et commodes » à la navigation belge.

Mais ce même Traité de 1839 garantissait également, en son article 12, la possibilité de réaliser le rêve historique d'une liaison Escaut-Rhin par l'est.

« Dans le cas où il aurait été construit en Belgique une nouvelle route, ou creusé un nouveau canal, qui aboutirait à la Meuse vis-à-vis le canton Hollandais de Sittard, alors il serait loisible à la Belgique de demander à la Hollande, qui ne s'y refuserait pas dans cette supposition, que la dite route ou le dit canal fussent prolongés d'après le même plan, entièrement aux frais et dépens de la Belgique, par le canton de Sittard, jusqu'aux frontières de l'Allemagne. »

Le but de cette disposition est évident et il est formulé avec toute la clarté désirable par l'historien néerlandais Colenbrander dans son ouvrage « Nederland-België » (p. 104) :

« Refuser notre assentiment à un canal Anvers-Ruhrort parce que le Limbourg hollandais se trouve imbriqué entre la Belgique et l'Allemagne serait contraire à l'esprit des stipulations de 1839 et pourrait effectivement être qualifié d'abus de notre position géographique. »

Aujourd'hui encore, cette considération n'a rien perdu de sa pertinence, bien qu'il faille ajouter que la Belgique, toute à l'euphorie causée par le développement des chemins de fer, a renoncé en 1873 à tous les droits prévus à l'article 12 du Traité du 19 avril 1839, en échange du prolongement de la ligne Anvers-Hamont par le Limbourg hollandais en direction de Mönchen-Gladbach.

Ce désir d'établir une liaison Escaut-Meuse-Rhin par l'est se manifeste particulièrement après la guerre de 1914-1918 et, dans le Traité de Versailles, la Belgique a fait insérer une disposition prévoyant que l'Allemagne devrait faire droit au vœu du port d'Anvers de voir établir un canal Meuse-Rhin passant par le territoire allemand. En effet, l'article 361 du Traité de Versailles dit ceci :

« Au cas où, dans un délai de 25 années, à dater de la mise en vigueur du présent traité, la Belgique déciderait de créer une voie navigable à grande section Meuse-Rhin à la hauteur de Ruhrort, l'Allemagne serait tenue de construire, d'après les plans qui lui seraient communiqués par le gouvernement belge, et après approbation de la Commission centrale, la portion de cette voie située sur son territoire. »

Evidemment, il était nécessaire de prévoir également pour ce canal Escaut-Meuse-Rhin dirigé vers l'est le passage par le Limbourg hollandais et les Pays-Bas reconnurent que cette exigence était raisonnable, car le projet de Traité de 1919 entre la Belgique et les Pays-Bas, tendant à permettre l'application de l'article 361 du Traité de Versailles, dit en son article 6 :

« Les Pays-Bas consentent également à la construction sur territoire néerlandais d'une voie d'eau Rhin-Meuse-Escaut, partant du Rhin à la hauteur du Ruhrort

Ruhrort en eindigend te Antwerpen. De Maas zou worden gekruist in de omgeving van Venlo boven deze rivier, tenzij in gemeen overleg een andere oplossing wordt gekozen. Deze waterweg zal een verbinding met de Maas omvatten. De laatstgenoemde zal worden uitgevoerd overeenkomstig de aanwijzingen van de Nederlandse regering. »

Op dat ogenblik, dus begin 1919, is er nog steeds geen kwestie van een Moerdijkkanaal. In een schriftelijke nota van 11 februari 1919 aan « le Conseil des Dix » (Puissances) betoogde de heer Paul Hymans, toenmalig Belgisch Minister van Buitenlandse Zaken :

« Ons verkeer te water naar de Rijn is zeer belangrijk en wij hebben een kanaal nodig dat Antwerpen met de Rijn verbindt. Wij hebben deze kwestie sedert lang bestudeerd : er werden talrijke tracés voorgesteld die, om technische redenen, *alle door de omgeving van Roermond lopen* (cursief van de verslaggever), om uit te monden in de Rijn in de streek van Duisburg. Ook daar moeten wij dwars door het gebied van Nederlands Limburg. Het Verdrag van 1839 gaf ons een recht van doortocht. »

Dit verzoek van België, om doorheen Nederlands-Limburg, aansluiting te vinden met een kanaal over Duits grondgebied naar de Rijn, bekwam dadelijk de instemming van Nederland. Want een maand later, op 13 maart 1919 antwoordde de Nederlandse Minister van Buitenlandse Zaken, de h. Van Karnebeek : « Tot een kanaal van Antwerpen naar de Rijn kan Nederland meewerken ».

Had de Belgische eis zich in 1919 beperkt tot deze oostelijk gerichte Schelde-Maas-Rijnverbinding, dan bestond er werkelijk kans, om niet te zeggen zekerheid, dat er thans reeds gedurende een halve eeuw schepen via een kanaal door vaste grond en langs de kortste weg van de Rijn naar Antwerpen en omgekeerd zouden gevaren hebben.

Het Moerdijk-drama is begonnen toen de heer Hymans op 20 oktober 1919, — dus tien maanden na de vroegere afspraken, en buiten het raam van het Verdrag van Versailles —, in een nota aan de Franse Minister Pichon, behalve het reeds vermelde Schelde-Maas-Rijnkanaal doorheen Nederlands-Limburg, ook nog opvorderde : « la création à frais communs en substitution des voies prévues par le traité de 1839, d'un canal à grande section Anvers-Moerdijk ».

Hiermee was de revendikatie van het Moerdijkkanaal door vaste grond geboren, die gestuit is op de onverzettelijkheid van de Rotterdamse havenkringen en van andere Nederlandse kringen. In 1927 verwierp het Nederlandse parlement het ganse verdrag, dat niet enkel het Moerdijkkanaal behelsde doch ook — (hetgeen doorgaans vergeten wordt) — de oostelijke Schelde-Maas-Rijnverbinding van Antwerpen naar Ruhrort.

Nadat in het midden der dertiger jaren biezonder hartelijke betrekkingen waren aangeknoopt tussen de Vorstenhuizen van onze beide landen, en inzonderheid toen te midden van de gemeenschappelijke oorlogsbeproeving, nog voor het einde van wereldoorlog

et aboutissant à Anvers. Le passage de la Meuse aura lieu aux environs de Venlo au-dessus de cette rivière, à moins qu'une autre solution ne soit choisie de commun accord. Cette voie d'eau comprendra un raccordement à la Meuse. Celui-ci sera fait conformément aux indications du gouvernement hollandais. »

A ce moment, c'est-à-dire au début de 1919, il n'était toujours pas question d'un canal de Moerdijk. Dans une note écrite adressée le 11 février 1919 au Conseil des Dix (Puissances), M. Paul Hymans, à l'époque Ministre belge des Affaires étrangères, déclarait :

« Nos communications par eau avec le Rhin sont d'une grande importance et il nous faut un canal reliant Anvers au Rhin. Nous avons étudié cette question depuis longtemps : de nombreux tracés ont été proposés qui, pour des raisons techniques, *passent tous aux environs de Roermond* (souligné par le rapporteur), pour aboutir au Rhin dans la région de Duisburg. Là encore il nous faut traverser le territoire du Limbourg hollandais. Le traité de 1839 nous donnait un droit de passage. »

Cette demande de la Belgique, tendant à obtenir avec le Rhin une liaison par un canal traversant le Limbourg hollandais et le territoire allemand, reçut immédiatement l'assentiment des Pays-Bas. En effet, un mois plus tard, le 13 mars 1919, M. Van Karnebeek, Ministre néerlandais des Affaires étrangères, répondit : « Les Pays-Bas acceptent de coopérer à la construction d'un canal d'Anvers au Rhin ».

Si, en 1919, la Belgique s'était bornée à exiger la création d'une liaison Escaut-Meuse-Rhin par l'est, il est probable, sinon certain, que, depuis un demi-siècle déjà, le trafic fluvial d'Anvers au Rhin aurait suivi, dans les deux sens, un canal creusé en pleine terre et assurant le trajet le plus court.

Le drame du Moerdijk commença le 20 octobre 1919 — c'est-à-dire dix mois après la conclusion des accords précédents et en dehors du cadre du Traité de Versailles — quand M. Hymans, dans une note adressée au Ministre français Pichon, demanda non seulement l'établissement du canal précité Escaut-Meuse-Rhin par le Limbourg hollandais, mais aussi « la création à frais communs, en substitution des voies prévues par le traité de 1839, d'un canal à grande section Anvers-Moerdijk ».

Ainsi fut formulée pour la première fois la revendication relative à la construction, en pleine terre, du canal de Moerdijk; elle se heurta à l'opposition irréductible des milieux portuaires de Rotterdam et d'autres milieux aux Pays-Bas. Le Parlement néerlandais rejeta l'ensemble du traité qui ne visait pas seulement le canal de Moerdijk mais aussi (ce que l'on oublie généralement) la liaison Escaut-Meuse-Rhin par l'est, c'est-à-dire d'Anvers à Ruhrort.

Après que, vers le milieu des années trente, des relations particulièrement cordiales eurent été nouées entre les Maisons régnantes de nos deux pays, et surtout quand, pendant les années d'épreuves communes, la première convention Benelux eut été signée à Londres,

II de eerste Benelux-overeenkomst te Londen was tot stand gekomen, kon ook het probleem der waterwegverbindingen tussen Nederland en België in een gans nieuw klimaat ter hand genomen worden. Beide landen waren gelukkig tot het inzicht gekomen dat de geschillen van meer dan een eeuw uiteindelijk de belangen van het ene land zowel als van het andere hebben te kort gedaan. De opvatting drong door, dat onze beide landen hun uitzonderlijke geografische positie in West-Europa, nabij de Noordzee, de meest bevaren zee van de wereld en aan de monding van de Rijn, de meest bevaren stroom van de wereld, het best zouden benutten, als zij er toe konden besluiten hun haven- en scheepvaartverkeer-belangen op elkaar af te stemmen en al de Delta-havens als een geheel te bejegenen, ten behoeve van de economische belangen van het ganse West-Europese hinterland, hierin niet het minst begrepen het Belgische industrie-gebied van Maas en Samber. De echte Benelux-geest vereist, dat beide landen en alle gewesten van onze beide landen, zich in elkaars successen verheugen, elkaars beproevingen delen, en elkaars redelijke verzuchtingen met begrip en goede wil tegemoet treden.

In deze nieuwe gesteldheid werd in 1949 de twee-landen-studie-commissie voor de waterwegproblemen ingesteld, welke drie kapitale vraagstukken onder handen nam : de stop van Ternaaien, om het Albertkanaal aan te sluiten op de gekanaliseerde Maas bij Maastricht, het kanaal Gent-Terneuzen, om de haven van de Arteveldestad toegankelijk te maken voor 50.000 tonners, en de meest bestreden kwestie van het Moerdijkkanaal. Op 11 maart 1954 konden de beide onderhandelaars, de heren Van Cauwelaert en Steenberghe, eindelijk een gemotiveerd advies uitbrengen, dat de grote opties behelsde en toelichtte en ook reeds de verhouding van de kostenverdeling vastlegde. Deze drie problemen werden door België tot dan toe als een geheel beschouwd, doch ingevolge een privé-akkoord op 23 februari 1955 ten stadhui van Antwerpen afgesloten, werden de drie problemen ontkoppeld, met dien verstande, dat de steden en gewesten, die opeenvolgend voldoening bewamen, elkaar voor het geheel zouden blijven steunen. De stormvloed van 1953 en de Deltawerken hebben het Moerdijkkanaal in een nieuw perspectief geplaatst, zodat het Schelde-Rijnkanaal, zoals in het onderhavig verdrag uitgestippeld, verschilt van het geplande Moerdijkkanaal. Het nieuwe kanaal benadert de historische vaarweg van vóór 1867, doch biedt het voordeel een vaarweg van het meest moderne type voor de binnenscheepvaart te zullen worden, welke binnenscheepvaart volledig van de zeevaart op de Westerschelde zal gescheiden zijn.

In het ruime West-Europa perspectief van interconnectie der waterwegen van Nederland, België en West-Duitsland dient echter onderstreept, dat de oplossing van de drie kern-problemen — (Ternaaien, Gent-Terneuzen en Schelde-Rijn) — nog lang niet het ganse vraagstuk van de bevredigende vervlechting der West-Europese Waterwegen regelt.

Wie een kaart van de waterwegen van Nederland, België en West-Duitsland bekijkt — inzonder-

dès avant la fin de la seconde guerre mondiale, le problème des voies d'eau reliant la Hollande et la Belgique put être abordé dans un climat entièrement nouveau. Il est heureux que les deux pays aient été ainsi amenés à constater qu'en somme, certains litiges plus que séculaires avaient nui aux intérêts de l'un et de l'autre. Les Pays-Bas et la Belgique prirent conscience de ce que, riveraines de la Mer du Nord — la plus fréquentée du globe — et situées à l'embouchure du Rhin — fleuve dont le trafic est le plus important du monde — nos deux nations pourraient tirer le meilleur profit de leur position géographique privilégiée en Europe occidentale si elles parvenaient à harmoniser leurs intérêts dans le domaine des ports et de la navigation et à considérer les ports du Delta comme formant un ensemble, ce qui favoriserait les intérêts économiques de tout leur hinterland d'Europe occidentale et particulièrement ceux de la zone industrielle belge de la Meuse et de la Sambre. Si nous voulons vivre dans le véritable esprit du Benelux, il faut que les deux pays, et toutes les régions qui en font partie, se réjouissent des succès de l'un et de l'autre, qu'ils partagent leurs épreuves et qu'ils réservent un accueil bienveillant et compréhensif aux aspirations raisonnables de leurs partenaires.

C'est dans cet esprit nouveau que fut instituée, en 1949, la Commission bipartite pour l'étude du problème des voies d'eau, qui examina trois problèmes d'importance capitale : le bouchon de Lanaye, pour réaliser près de Maastricht la jonction du canal Albert avec la Meuse canalisée; le canal Gand-Terneuzen, afin de rendre le port de la ville d'Artevelde accessible aux navires de 50.000 tonnes, et le problème le plus controversé : le canal de Moerdijk. Le 11 mars 1954, les deux négociateurs, MM. Van Cauwelaert et Steenberghe, purent enfin émettre un avis motivé où étaient définies et commentées les grandes options et dans lequel la répartition des frais était déjà déterminée. Jusqu'à ce moment, la Belgique avait considéré les trois problèmes comme formant un ensemble, mais à la suite d'un accord privé conclu le 23 février 1955 à l'hôtel de ville d'Anvers, ils furent disjoints, étant entendu que les villes et les régions qui obtiendraient satisfaction les unes après les autres, continueraient à s'accorder réciproquement l'aide la plus entière. Le raz de marée de 1953 et les travaux du plan Delta ont situé le problème du canal de Moerdijk dans une perspective nouvelle, de sorte que le canal Escaut-Rhin, dont le tracé est fixé par le présent traité, diffère du canal de Moerdijk tel qu'il avait été projeté. Le nouveau canal se rapproche de la voie navigable historique d'avant 1867, mais il aura l'avantage d'être du type le plus moderne pour la navigation intérieure, qui sera complètement séparée de la navigation maritime de l'Escaut occidental.

Si l'on situe la question du raccordement des voies d'eau des Pays-Bas, de Belgique et d'Allemagne fédérale dans le cadre plus large de l'Europe occidentale, il convient toutefois de souligner que la solution des trois problèmes fondamentaux (bouchon de Lanaye, liaison Gand-Terneuzen et Escaut-Rhin) est encore loin de constituer celle de tout le problème d'une articulation satisfaisante du réseau navigable de l'Europe occidentale.

Il suffit de consulter une carte des voies navigables des Pays-Bas, de Belgique et d'Allemagne occi-

heid een kaart die een duidelijk onderscheid maakt tussen de waterwegen beneden 1350 T en deze van 1350 T en meer, — ziet met één enkele oogopslag dat elk dezer drie landen in het verleden zijn waterwegen volgens het bekrompen staats-nationaal concept heeft uitgebouwd. Deze « nationale » waterwegen zijn nog lang niet onderling vervlochten, zoals het geval zou geweest zijn, indien deze drie landen — waarbij men ook nog Noord-Frankrijk en het gebied van Lotharingen kan betrekken —, in het verleden niet door rijks-grenzen waren doorsneden geworden of althans een economische gemeenschap van het huidige Euromarkt-model hadden gevormd.

Tussen de waterwegen van België en Nederland enerzijds en tussen deze van Nederland-België en West-Duitsland anderzijds steken echte dammen, die telkens evenwijdig lopen met de onderscheiden Rijks-grenzen. Het eigenlijk middengebied van Benelux is de landrif, gaande van Zeeuws-Vlaanderen tot de as Venlo-Maastricht, een zeer vlak gebied, hetwelk nochtans als een dam, en bijna als een denkbeeldige bergketen, tussen de Belgische en Nederlandse kanalen-netten wordt in stand gehouden. De linker-Rijnoever, die van Koblenz tot Nijmegen geen enkele watertak in de richting van de Maas vertoont, is de andere dam tussen de waterwegen van het Beneluxgebied en deze van Duitsland. Frankrijk en West-Duitsland daarentegen hebben, dank zij de Moezelkanalisatie, de dam tussen Lotharingen en de Rijn bij Koblenz doorgestoken, op die wijze een stout voorbeeld stellend van interconnectie der Franse en Duitse waterweg-netten.

Men kan niet voorstander zijn van de West-Europese economische integratie, alvast voor zes landen der Euromarkt-groep, zonder resoluut uit te komen voor verdere vervlechting van alle verkeersaders, te land en te water, na wegdenking van de rijks-grenzen. Niet alleen de autosnelwegen vervullen de functie van West-Europese verkeersaders. Sommige axiale waterwegen vervullen deze rol eveneens, en daarom dienen ze onderling verbonden te worden. Men mag hiervoor uitgaan van twee grondgedachten, die tevens stevige argumenten zijn en blijven voor deze vervlechting : 1° door de tijden heen, ondanks de concurrentie van autosnelweg en spoorweg, heeft de waterweg zich steeds gehandhaafd — en dit is ook op de huidige dag nog steeds het geval — als de meest geschikte en goedkoopste vervoerweg voor massa-goederen (zie bijlagen I en II) ; 2° zo in de huidige tijd van technische vooruitgang en mechanisatie kost het graven van een modern kanaal door vlakke grond per kilometer praktisch niet veel meer dan het bouwen van een autosnelweg.

Na de oplossing van de drie grote kwesties tussen Nederland en België (Ternaaien, Gent-Terneuzen en Schelde-Rijn) dient derhalve resoluut verder gewerkt aan de uitbouw van een realistisch en economisch verantwoord plan inzake vervlechting der waterwegen van België, Nederland, West-Duitsland, Noord-Frankrijk en Lotharingen. We kunnen hier alleen het probleem in algemene zin stellen, de onderscheiden regeringen uitnodigende het vraagstuk verder uit te diepen,

dentale, carte permettant de bien distinguer les voies accessibles aux bateaux de moins de 1350 tonnes de celles qui le sont aux bateaux de 1350 tonnes et plus, pour constater immédiatement que, dans le passé, chacun de ces trois pays a développé son réseau de voies navigables selon d'étroites conceptions nationales. Ces voies « nationales » sont loin d'être articulées les unes aux autres, ce qui eût été le cas si les trois pays — auxquels on pourrait joindre la région du Nord de la France et celle de la Lorraine — n'avaient pas été séparés jadis par des frontières ou, tout au moins, avaient formé une communauté économique semblable au marché commun actuel.

Les voies d'eau belges et néerlandaises, d'une part, néerland-belges et d'Allemagne occidentale, d'autre part, sont séparées par de vraies barrières, qui toujours suivent un tracé parallèle aux frontières des divers Etats. La région centrale du Benelux est constituée par une bande de terre partant de la Flandre zélandaise et s'étirant jusqu'à l'axe Venlo-Maastricht; c'est une région sans aucun relief, mais qui forme une véritable barrière, nous dirions même une chaîne de montagnes imaginaire séparant les réseaux de canaux belges et néerlandais. La rive gauche du Rhin qui, de Coblenz à Nimègue, n'envoie aucun embranchement en direction de la Meuse, constitue une autre barrière séparant les voies navigables du Benelux de celles de l'Allemagne. Par contre, grâce à la canalisation de la Moselle, la France et l'Allemagne occidentale ont ouvert près de Coblenz la barrière qui s'étendait entre la Lorraine et le Rhin, s'engageant ainsi hardiment dans la voie de l'articulation de leurs réseaux respectifs.

On ne saurait se déclarer partisan de l'intégration économique de l'Europe occidentale, tout au moins en ce qui concerne les six pays du Marché commun, sans se prononcer résolument pour l'articulation des liaisons entre toutes les voies de communication, tant par terre que par eau, abstraction faite des frontières d'Etat. Les autoroutes ne sont pas les seules artères de communication en Europe occidentale. Certaines voies navigables axiales ont une fonction similaire et c'est pourquoi il convient de les relier entre elles. A cet égard, on peut partir de deux idées fondamentales, qui constituent en même temps des arguments sérieux en faveur de l'intégration des voies de communication : 1° de tout temps, malgré la concurrence que lui font les autoroutes et les chemins de fer, la voie navigable s'est maintenue — et tel est toujours le cas à l'heure actuelle — comme étant la moins chère et la mieux adaptée au transport des marchandises en vrac (voir annexes I et II) ; 2° à notre époque de progrès technique et de mécanisation, le coût au kilomètre du creusement d'un canal moderne en pleine terre ne dépasse guère celui de la construction d'une autoroute.

C'est pourquoi, après avoir résolu les trois grands problèmes en suspens entre les Pays-Bas et la Belgique (bouchon de Lanaye, liaison Gand-Terneuzen et liaison Escaut-Rhin), il est nécessaire de poursuivre énergiquement l'élaboration d'un plan réaliste et justifié du point de vue économique en ce qui concerne l'intégration des voies d'eau de Belgique, des Pays-Bas, d'Allemagne occidentale, du nord de la France et de Lorraine. Nous ne pouvons ici que poser le problème en termes

hierbij voorgelicht door de economische diensten van de Commissie van de Euromarkt. Wat de Noordelijke en Oostelijke richting betreft, dienen in elk geval volgende projecten eerlang onder de ogen genomen : het Caberg-kanaal, ten Noorden van Maastricht, als schakel van een Oostelijke Maas-Rijnverbinding van Born over Geilenkirchen naar Neuss, de bevaarbaarmaking van de Nedermaas stroomafwaarts Monsin voor schepen van 2.000 T, de opheffing van de stop van Lozen en het eventueel doortrekken van de Noordervaart naar Venlo, het Postelkanaal ter verbinding van Kempense vaart en Wilhelmina-kanaal. Bovendien zou het wenselijk zijn ook het regime van de zeeschelde op vriendschappelijke wijze en in echte Beneluxgeest ter tafel te brengen. Bevoegden ter zake kunnen een plan inzake vervlechting der Henegouwse waterwegen met Noord-Frankrijk en Lotharingen voorleggen.

De echte Europese geest vereist dat lokale of gewestelijke bekrompen belangenberekeningen hierbij zoveel als mogelijk ter zijde worden geschoven. Een kanaal is trouwens nooit een één-richtingsweg. Elke nieuwe, economisch-verantwoorde waterverbinding werkt verkeers-scheppend in de beide richtingen.

Men mag redelijkerwijze verwachten, dat zulks in hoge mate voor het nieuwe Schelde-Rijn-kanaal het geval zal zijn.

TWEEDE DEEL.

Onderzoek van de voornaamste verdragsbepalingen.

In dit hoofdstuk wordt gepoogd een synthese te schetsen van de meeste in commissie besproken verdragsbepalingen, andere dan deze die betrekking hebben op de waterlevering. Hierbij werd vooral betracht elke overlapping met het verslag van de h. Delwaide te vermijden. Zowel de inleidende uiteenzetting van de Minister (zie bijlage III) als zijn antwoorden aan de leden worden, voor zover ze niet reeds in het verslag van de Kamercommissie voorkomen, in deze synthese verweven.

1° De politieke en juridische aspecten.

De Commissie betreurt eenparig dat polemieken in de pers het Schelde-Rijnverdrag bij de taaltwisten betrokken hebben en aan het geheel het uitzicht hebben gegeven van een Vlaams-Waalse tegenstelling. Het feit, dat de havenkringen van Gent lucht hebben gegeven aan hun bezorgdheid en dat ook een vertegenwoordiger van een Nederlandstalig arrondissement voorbehoud maakt, wordt door een lid beschouwd als een aanwijzing dat het verdrag buiten de taalkundige tegenstellingen dient beoordeeld. Dit « harde » verdrag, zoals hij het noemt, zou een gunstig onthaal genoten hebben, ook in het zuiden van het land, als « het nieuwe feit » van de verplichting tot het leveren van zoet water aan Nederland er niet aan vastgekleefd was geweest.

très généraux et inviter les différents Gouvernements à l'étudier d'une manière plus poussée, en recourant aux informations dont disposent les services économiques de la Commission du Marché commun. Pour ce qui est des communications vers le nord et vers l'est, il faudra en tous cas envisager dans un proche avenir la réalisation des projets suivants : le canal de Caberg, au nord de Maastricht, formant le premier maillon d'une jonction orientale de la Meuse au Rhin, allant de Born à Neuss par Geilenkirchen la canalisation de la basse Meuse en aval de Monsin au gabarit de 2.000 tonnes; la suppression du bouchon de Lozen et le prolongement éventuel du « Noordervaart » vers Venlo; le canal de Postel joignant le canal de la Campine et le canal Wilhelmine. En outre, il serait souhaitable d'aborder l'examen du régime de l'Escaut maritime dans un esprit amical et vraiment « Benelux ». Des experts pourraient proposer un plan d'intégration des voies navigables du Hainaut, du nord de la France et de Lorraine.

Le véritable esprit européen demande que, dans la recherche d'une solution, on s'abstienne autant que possible de tout calcul mesquin fondé sur l'intérêt local ou régional. Un canal n'est d'ailleurs jamais une voie à sens unique. Chaque voie d'eau nouvelle dont l'existence se justifie sur le plan économique, donne naissance à un trafic dans les deux sens.

On peut raisonnablement prévoir que, dans une très large mesure, il en sera ainsi du nouveau canal Escaut-Rhin.

DEUXIEME PARTIE.

Examen des principales dispositions du traité.

Dans cette partie, nous nous efforcerons de donner une synthèse de la plupart des dispositions du traité qui ne concernent pas la fourniture d'eau douce et qui ont été discutées en Commission. Nous nous appliquerons surtout à éviter de répéter ce qui a déjà été dit dans le rapport de M. Delwaide. Notre synthèse embrassera aussi bien l'exposé introductif du Ministre (voir Annexe III) que les réponses qu'il a faites aux membres pour autant qu'elles ne figurent pas déjà dans le rapport de la Commission de la Chambre.

1° Les aspects politiques et juridiques.

La Commission unanime regrette que des polémiques de presse aient lié le traité Escaut-Rhin aux querelles linguistiques et donné à l'ensemble de la question l'aspect d'une opposition entre Flamands et Wallons. Dans le fait que les milieux portuaires de Gand ont exprimé certaines inquiétudes et qu'un représentant d'un arrondissement de langue néerlandaise a, lui aussi, formulé des réserves, un membre voit la preuve de la nécessité qu'il y a de porter une appréciation sur le traité en dehors des luttes linguistiques. Ce traité qu'il qualifie de « dur », aurait été accueilli avec faveur, même dans le sud du pays, si « le fait nouveau » de l'obligation de fournir de l'eau douce aux Pays-Bas n'était venu compliquer la question.

Terwijl een lid betoogt, dat het kanaal alleen aan de belangen van Antwerpen tegemoet treedt, en dat, volgens het oordeel van de voorzitter der Antwerpse Kamer van Koophandel spoedig de bouw van een nieuwe sluis (de Boerinneluis) zal noodzakelijk zijn, houdt de Minister staande dat het nieuwe kanaal aan de ganse Belgische gemeenschap ten goede komt. Het scheidt de binnenscheepvaart volledig van de zeevaart door de Westerschelde. Het bevrijdt onze nationale haven uit haar nadelige positie ten overstaan van Rotterdam (zie bijlage IV), welk nadeel voorheen dank zij een jaarlijkse uitgave van 50 miljoen aan Rijnvaart-premies moest gekompenseerd worden. Men kan het voordeel voor de haven van Antwerpen niet scheiden van de belangen van het hinterland der haven, inzonderheid het Waalse industriegebied.

Een aantal leden hebben de politieke en juridische uitzichten van dit verdrag onderzocht en hun standpunt uitvoerig belicht.

Het verdrag moet bekeken worden in de echte Benelux-geest en in het licht van de economische samenwerking in Euromarkt-verband. Men mag gerust even de vraag stellen welke de konsekwenties zouden zijn als dit verdrag niet zou goedgestemd en geratificeerd worden. Het is zeker niet waar, dat Nederland dan het dossier eenvoudig zou sluiten. Uit de nederlandse parlementaire stukken blijkt duidelijk, dat ook Nederland veel belang heeft bij deze waterweg. De afwijzing van het verdrag zou echter een pijnlijke weerklank vinden bij de publieke opinie in beide landen, en zou de Belgisch-Nederlandse goede betrekkingen schaden; in het Antwerpse doch ook elders zou zulks als een zware slag voor onze nationale haven beschouwd worden. Men vergete bovendien niet dat er in 1955 een afspraak werd gemaakt om de kwesties van Ternaaien, Gent-Terneuzen en Schelde-Rijn te ontkoppelen. Deze afspraak hield echter in, dat Antwerpen zou gesteund worden wanneer zijn beurt zou komen.

Wat de juridische aspecten van het verdrag betreft, merkt de commissie op dat Nederland in 1867 door de afdamming van het Kreekrak aan België het volste recht heeft geschonken om artikel 9, par. 8. van het afscheidingstraktaat van 1839 in te roepen, namelijk dat een andere « even gemakkelijke, goede en veilige vaarweg » moest worden aangeduid. Nederland wees een vervangingsweg aan, doch België was gerechtigd te doen gelden dat het aangewezen kanaal Hansweert-Wemeldinge niet aan de bestaande verdragsvoorwaarden voldeed. Dit is in elk geval altijd de Belgische stelling geweest.

Het Schelde-Rijnverdrag schept eindelijk, na bijna honderd jaren betwisting, de nieuwe vervangingswaterweg, n.l. een kanaal met een eigen statuut.

In juridisch opzicht zijn de artikelen 32 en 33 van essentieel belang; men kan echter artikel 33 niet inroepen, zonder vooraf onderzocht te hebben welke de juiste draagwijdte is van artikel 32. Dit artikel 32 konsolideert voor de toekomst op deze nieuwe waterweg de volledige vrijheid van scheepvaart en waarborgt de gelijkheid van behandeling.

Un membre ayant affirmé que le canal ne servira que les intérêts d'Anvers et que, de l'avis du président de la Chambre de Commerce de cette ville, il sera bientôt nécessaire de construire une nouvelle écluse (la « Boerinneluis »), le Ministre maintient que le nouveau canal profitera à la communauté belge tout entière. Il séparera complètement la navigation intérieure de la navigation maritime qui suit l'Escaut occidental. Il libérera notre port national de sa position défavorable par rapport à Rotterdam (voir annexe IV), désavantage qui devait précédemment être compensé par une dépense annuelle de 50 millions, montant des primes à la navigation rhénane. Le bénéfice qu'en retirera le port d'Anvers est inséparable des avantages qui en résulteront pour son hinterland, et notamment pour la zone industrielle wallonne.

Plusieurs commissaires ont examiné les aspects politiques et juridiques du traité et ils ont longuement exposé leur point de vue.

Le traité doit être envisagé dans le véritable esprit de Benelux et sous l'angle de la coopération économique dans le cadre du Marché commun. Ce n'est pas sans raison que l'on peut, incidemment, se demander quelles seraient les conséquences d'un rejet du traité. Il ne faut certainement pas croire qu'en pareille éventualité, les Pays-Bas se borneraient à classer le dossier. Il résulte clairement des documents parlementaires néerlandais que pour les Pays-Bas aussi, cette voie navigable présente un intérêt certain. Le rejet du traité créerait toutefois une impression pénible dans l'opinion publique des deux pays et nuirait aux bonnes relations belgo-néerlandaises; dans la région anversoise, mais également ailleurs, on y verrait une grave atteinte aux intérêts de notre port national. En outre, il ne faut pas oublier qu'en 1955, il avait été entendu que les questions de Lanaye, de Gand-Terneuzen et de la liaison Escaut-Rhin seraient dissociées. Mais cet accord impliquait qu'Anvers serait appuyé lorsque la question viendrait à l'ordre du jour.

En ce qui concerne les aspects juridiques du traité, la commission fait observer que, du fait que les Pays-Bas avaient fermé le Kreekrak en 1867, la Belgique était entièrement fondée à invoquer le paragraphe 8 de l'article 9 du traité de séparation de 1839, qui prévoyait qu'une autre « voie aussi sûre et aussi bonne et commode » devait être désignée. Les Pays-Bas ont désigné une voie de remplacement, mais la Belgique avait parfaitement le droit de faire valoir que le canal Hansweert-Wemeldinge, voie qui lui avait été assignée, ne remplissait pas les conditions prévues par ledit traité. En tout cas, telle fut toujours la position belge.

Après un litige presque séculaire, le traité Escaut-Rhin va enfin permettre la création de la nouvelle voie de remplacement, qui sera un canal doté d'un statut particulier.

Au point de vue juridique, les articles 32 et 33 revêtent une importance capitale; on ne saurait cependant invoquer l'article 33 sans avoir étudié au préalable la portée exacte de l'article 32. Cet article 32 consolide pour l'avenir l'entière liberté de navigation sur cette nouvelle voie et garantit le principe de l'égalité de traitement.

In het volgend artikel 33 wordt dan verzaakt aan rechtsaanspraken, die ingevolge het in het verdrag vastgelegd statuut van de nieuwe waterweg, zonder bestaansreden geworden zijn. Men kan het zo verstaan, dat de vroegere juridische twistpunten op zij gelegd worden, ten einde te waarborgen wat voor beide landen praktisch het beste is en in een geest van goede nabuurschap beiderzijds aanvaardbaar blijkt.

Terwijl een lid staande houdt dat ons land aan essentiële rechten verzaakt, en de regering er een verwijt van maakt, niet de moeite gedaan te hebben om de mede-ondertekenaars en dus ook garanten van de Rijnverdragen te konsulteren en ook het advies van de Rijnvaart-commissie te Straatsburg niet te hebben ingewonnen, hebben een drietal andere leden doen gelden dat de nieuwe waterweg identiek hetzelfde statuut zou moeten hebben als de Rijn op Nederlands grondgebied. Volgens hen is de waarborg van de vrije scheepvaart en het beginsel van gelijke behandeling niet voldoende. Op de Rijnvaart mogen geen heffingen toegepast worden, en de scheepvaart mag er bij nacht niet verboden worden. Dit noemen zij twee voorbeelden van onderscheid tussen het statuut van de Rijn en dit van het nieuwe kanaal. Deze leden menen daarom dat Nederland aan alle heffingen op de nieuwe waterweg zou moeten verzaken en de nieuwe waterweg in alle opzichten zou dienen te bejegenen als een verlengstuk van de Rijn op Nederlands grondgebied. Enkele leden doen gelden dat België op dit punt bijzonder waakzaam moet zijn, vermits de scheepvaart over de Rijn van en naar het veel gunstiger gelegen Rotterdam in geen enkel opzicht gehinderd wordt ingevolge belemmerende reglementeringen op het nieuwe kanaal.

Indien Nederland werkelijk het inzicht heeft het nieuwe kanaal praktisch te bejegenen als een verlengstuk van de Rijn op Nederlands grondgebied, waarom zou de Nederlandse regering dan geen geruststellende verklaring afleggen?

Een lid geeft ter overweging of de Senaat de wet, houdende goedkeuring van het verdrag, niet zou laten voorafgaan door een préambule, in de aard van wat de Bundestag gedaan heeft bij de goedkeuring van het Frans-Duits vriendschaps-verdrag. Deze préambule zou de Belgische interpretatie van sommige verdragsbepalingen weergeven en ondermeer vermelden, dat ons land niet verzaakt aan zijn rechten in de verschillende Rijn-verdragen.

De Commissie is op deze suggestie niet ingegaan.

De Minister, adjunkt voor Buitenlandse Zaken, heeft met klem verzekerd dat België aan geen enkele van zijn essentiële rechten verzaakt.

België verzaakt slechts het recht waarop het zich kon beroepen op grond van de thans van kracht zijnde overeenkomsten betreffende het behoud of de hoedanigheid der vaarwegen tussen Schelde en Rijn.

Deze verzaking slaat op de artikelen 108 en 113 van de akte van Wenen, de paragraaf 8 van artikel 9 van het Belgisch-Nederlands verdrag van 19 april 1839 en artikel 2 van de akte van Mannheim (bijlage V).

En conséquence, l'article 33 consacre l'abandon de certaines revendications, auxquelles le statut de la nouvelle voie d'eau, tel qu'il est fixé dans le traité, enlève toute raison d'être. On peut en déduire que les deux pays renoncent aux anciennes contestations d'ordre juridique afin de garantir à l'une et à l'autre nation la meilleure solution pratique, solution acceptable pour chacune d'elles dans un esprit de bon voisinage.

Un membre soutient que notre pays abandonne des droits essentiels et reproche au Gouvernement de n'avoir pas pris la peine de consulter les cosignataires et partant les garants des traités rhénans, de n'avoir pas pris non plus l'avis de la Commission pour la navigation rhénane à Strasbourg; trois autres commissaires estiment, pour leur part, que la nouvelle voie d'eau devrait être dotée d'un statut identique à celui du Rhin en territoire néerlandais. D'après eux, la liberté de navigation et le principe de l'égalité de traitement ne sont pas suffisamment garantis. Aucune taxe ne peut être appliquée à la navigation rhénane et le trafic de nuit ne peut pas y être interdit. Ce sont là, disent-ils, deux cas de discrimination entre le statut du Rhin et celui du nouveau canal. Aussi les intervenants sont-ils d'avis que les Pays-Bas devraient renoncer à toutes taxes sur la nouvelle voie d'eau et considérer celle-ci à tous égards comme le prolongement du Rhin en territoire néerlandais. Plusieurs membres déclarent que la Belgique doit faire preuve d'une vigilance particulière sur ce point, étant donné que la navigation rhénane au départ et à destination du port de Rotterdam, beaucoup mieux situé, n'est entravée à aucun égard par des réglementations restrictives concernant le nouveau canal.

Si les Pays-Bas ont vraiment l'intention de considérer pratiquement le nouveau canal comme un prolongement du Rhin en territoire néerlandais, pourquoi le Gouvernement néerlandais ne ferait-il pas dès lors une déclaration apaisante ?

Un membre se demande s'il ne conviendrait pas que le Sénat fasse précéder la loi portant approbation du Traité d'un préambule analogue à celui que le Bundestag a approuvé lors de la ratification du Traité d'amitié franco-allemand. Ce préambule exposerait l'interprétation belge de certaines dispositions du Traité et déclarerait notamment que notre pays ne renonce pas à ses droits découlant des différents traités relatifs à la navigation rhénane.

La Commission n'a pas retenu cette suggestion.

Le Ministre, adjoint aux Affaires étrangères, a affirmé avec force que la Belgique n'abandonne aucun de ses droits essentiels.

La Belgique renonce uniquement aux droits qu'elle pouvait invoquer en vertu des conventions actuellement en vigueur en ce qui concerne le maintien ou la qualité des voies navigables reliant l'Escaut au Rhin.

Cette renonciation porte sur les articles 108 et 113 de l'acte de Vienne, le paragraphe 8 de l'article 9 du traité du 19 avril 1839 conclu entre la Belgique et les Pays-Bas et l'article 2 de l'acte de Mannheim. (Voir Annexe V).

Doch het verdrag van 13 mei 1963 bevat voor de eerste maal nauwkeurige bepalingen zowel wat betreft het tracé als wat betreft de technische hoedanigheden en het onderhoud van de Schelde-Rijnverbinding. Dit verdrag betekent dus voor België een aanzienlijke vooruitgang in vergelijking met het huidige stelsel, waarvan de vaagheid tot zoveel moeilijkheden heeft aanleiding gegeven.

De van kracht zijnde overeenkomsten blijven volledig geldig voor alle vraagstukken welke geen verband hebben met het behoud of de hoedanigheid van de huidige vaarweg, de nieuwe vaarweg en de verlenging van deze vaarwegen tot aan de Waal.

De Minister oordeelt dat de garantie van de nationale behandeling een des te gewichtiger praktische draagwijdte heeft, daar een meerderheid van vaartuigen onder nederlandse vlag dit kanaal zullen bevaren. Men kan zich niet voorstellen dat de Nederlandse regering haar eigen scheepvaartbelangen zou te kort doen.

Bovendien bepaalt het Belgisch-Nederlands verdrag van 5 november 1842 in zijn artikel 47 :

« Wanneer in het vervolg het vaste recht, gevestigd op de scheepvaart uit zee naar Gorkum en vice versa, mocht verminderd, geheel of gedeeltelijk teruggegeven, of geheel afgeschaft worden, zal dat op de scheepvaart van de Schelde naar de Rijn en vice versa insgelijks vanzelf verminderd worden in dezelfde evenredigheid, of geheel afgeschaft, zodanig dat de voorwaarden voor de scheepvaart en de doorvoer bestendiglijk en in alle opzichten dezelfde blijven voor de handel der beide landen. »

2^e De kosten en de financiering van de nieuwe waterweg.

De kosten van de nieuwe waterweg worden in prijzen van 1962 op ongeveer 4,3 miljard F geraamd, waarin het aandeel van België 3,4 miljard bedraagt. (zie bijlage VI).

In het Nederlandse aandeel van 70 miljoen gulden of 0,9 miljard F is echter de kapitalisatie van de kosten voor onderhoud en voor bediening van de waterweg meegerekend. Het aandeel van België schommelt derhalve, globaal genomen, rond de 80 procent. Toch gewagen sommige Belgische publikaties van 90 p. c. als aandeel der Belgische kosten, terwijl de memorie van antwoord van de Nederlandse regering aan de Eerste Kamer het Nederlandse aandeel in de globale kosten op « bijna een vierde » schat.

De Minister, adjunkt voor Buitenlandse Zaken, heeft er in uw Commissie op gewezen, dat een ruwe schatting van de kostenverdeling reeds in het advies van de Commissie Van Cauwelaert-Steenberghe werd opgenomen.

De proportionele verdeling over beide landen is hier ongeveer dezelfde als voor de opheffing van de Stop bij Ternaaien (globale kosten ongeveer 300 miljoen) en voor het kanaal Gent-Terneuzen.

Mais le traité du 13 mai 1963 contient pour la première fois des dispositions précises quant au tracé, aux qualités techniques et à l'entretien de la liaison Escaut-Rhin. Ce traité constitue donc du point de vue belge, un progrès considérable par rapport au régime actuel, dont l'imprécision a donné lieu à tant de mécomptes.

Les conventions en vigueur restent pleinement valables pour toutes les questions ne concernant pas le maintien ou la qualité de la voie actuelle, de la voie nouvelle et du prolongement de l'une et de l'autre jusqu'au Waal.

Le Ministre estime que la garantie du traitement national a une portée pratique d'autant plus importante que la plupart des navires qui utiliseront le canal battront pavillon néerlandais. Il serait inimaginable que le Gouvernement néerlandais néglige les intérêts de sa navigation nationale.

De plus, le Traité belgo-néerlandais du 5 novembre 1842 stipule en son article 47 :

« Si, par la suite, le droit fixe établi sur la navigation de la mer à Gorkum et vice versa, venait à être diminué, remboursé en tout ou en partie, ou entièrement aboli, celui sur la navigation de l'Escaut au Rhin, et vice versa, serait également diminué de plein droit dans la même proportion ou entièrement aboli, de telle sorte que les conditions de navigation et de transit restent constamment, et sous tous les rapports, les mêmes pour le commerce des deux pays. »

2^e. Coût et financement de la nouvelle voie navigable.

Le coût de la nouvelle voie navigable a été évalué à 4,3 milliards de francs environ sur la base des prix de 1962, l'intervention de la Belgique dans cette dépense se chiffrant à 3,4 milliards (cfr. annexe VI).

La part que les Pays-Bas auront à supporter, estimée à 70 millions de florins, soit 0,9 milliards de F, comprend toutefois les frais capitalisés d'entretien et d'exploitation de la voie navigable. Globalement l'effort de la Belgique représente donc 80 % environ du total. Cependant, certaines publications belges ont avancé le chiffre de 90 % comme pourcentage de l'intervention belge, alors que le mémoire de réponse du gouvernement néerlandais à la Première Chambre évalue la part des Pays-Bas dans la dépense globale à « près du quart ».

Le Ministre, adjoint aux Affaires étrangères, a rappelé à votre commission qu'une évaluation brute de la répartition des dépenses figurait déjà dans le rapport de la commission Van Cauwelaert-Steenberghe.

La répartition proportionnelle des charges est sensiblement la même que celle des dépenses occasionnées par la suppression du « bouchon de Lanaye » (dépense globale : 300 millions environ) et l'aménagement du canal Gand-Terneuzen.

Uitgedrukt in prijzen van hetzelfde tijdstip zal de financiële last voor België van de bouw van het Schelde-Rijnkanaal lichtjes minder bedragen dan de kosten voor Gent-Terneuzen, hoewel de nieuwe vaarweg van Antwerpen naar de Rijn, al wordt hij ook grotendeels op Nederlands grondgebied uitgevoerd, onbetwist proportioneel een aanzienlijker Belgisch belang vertoont. Enkele leden betreuren de opnemings van sommige geringe kosten. Zij menen bovendien dat de ramingen opzettelijk aan de lage kant gehouden werden, om de publieke opinie niet af te schrikken. Een lid gewaagde zelfs dat de eindafrekening het dubbel van de raming zou kunnen bedragen. Deze leden brengen deze kosten in verband met de aanzienlijke uitgaven voor de werken aan de haven van Antwerpen, en de 20 à 25 miljard die nodig zullen zijn voor het stuwdammenprogramma met het oog op onze watervoorziening.

In dit verband heeft een lid er de nadruk op gelegd dat de regering dringend een financieringsprogramma dient voor te leggen, rekening houdende met het feit, dat bij wet reeds aanzienlijke investeringen zijn vastgelegd, o.m. de wet om een aantal waterwegen op 1.350 T te brengen, het vijftien jaren-programma inzake openbare investeringen, enz. Het parlement moet weten tot welk volume van uitgaven dit gans programma van werken ons tijdens de komende jaren verbindt en op welke wijze de regering de financiering ervan zal verzekeren. Bedoeld lid geeft als zijn zienswijze te kennen dat de reeds bij wet vastgelegde programma's voorrang moeten hebben.

In antwoord op deze bemerkingen heeft de Minister onderstreept dat de kosten tot het minimum konden herleid worden, omdat het tracé van het kanaal over een groot gedeelte gaat door buitendijkse schorren en langs de boord der Zeeuwse binnenwateren. Er worden zeer weinig onteigeningen vereist, en ook de graafwerken zijn niet te vergelijken met de kosten van een kanaal door vaste grond, zoals het oorspronkelijk geplande Moerdijkkanaal. De grote sluis bij Woensdrecht is natuurlijk een kostelijk kunstwerk. Globaal gezien betoogt de Minister, dat op geen enkele andere wijze hetzelfde grote doel met minder uitgaven kon bereikt worden. De uitvoering van de werken en derhalve ook de financiering zullen over een tijdsspanne van meerdere jaren gespreid worden, in overleg met Nederland. Naar schatting zal de nieuwe Schelde-Rijnverbinding in dienst worden gesteld 9 jaar na de inwerkingtreding van het verdrag. Deze termijn is langer dan wat technisch nodig is maar men heeft rekening moeten houden met de eisen van het investeringsbeleid. Een jaarlijkse begrotingslast van 400 tot 500 miljoen voor het Schelde-Rijnkanaal wordt door de regering geenszins overdreven geacht. Vanzelfsprekend moet de regering de financiering van dit werk in het financieel programma van de openbare investeringswerken opnemen.

Tenslotte heeft een lid de vraag gesteld of van Nederland niet zou kunnen bekomen worden dat tenminste de overheidsbelastingen, die Nederland op de uit te voeren werken heft, niet in de kostenstaat ten laste van België zouden worden opgenomen. Hierop antwoordt de Minister dat dezelfde regeling voorzien werd als in het verdrag Gent-Terneuzen.

Calculée en prix de la même époque, la charge financière pour la Belgique résultant de la construction de la voie navigable Escaut-Rhin sur le parcours belge sera légèrement inférieure à celle du canal Gand-Terneuzen bien que la première voie tout en étant située en grande partie en territoire néerlandais, présente indiscutablement un intérêt proportionnellement plus considérable pour la Belgique. Des membres ont regretté l'inscription de certains menus frais. De plus, ils estiment que les dépenses ont été sous-évaluées délibérément pour ne pas effrayer l'opinion publique belge. Un membre a même émis l'avis que le décompte final atteindrait le double de l'estimation. Ces membres mettent ces frais en rapport avec les sommes considérables affectées aux travaux du port d'Anvers et les 20 à 25 milliards que requerra le programme de construction de barrages destinés à assurer notre approvisionnement en eau.

A ce propos, un membre a souligné que le Gouvernement devrait déposer d'urgence un plan de financement tenant compte du fait que des programmes prévoyant d'importants investissements sont déjà sanctionnés par des lois tels que le plan visant à porter un certain nombre de voies navigables au gabarit de 1.350 tonnes, le plan de quinze ans en matière d'investissements publics, etc. Le Parlement doit connaître le volume des dépenses qu'entraînera au cours des prochaines années l'ensemble de ces programmes de travaux et la façon dont le Gouvernement compte en assurer le financement. L'intervenant exprime l'avis que les programmes déjà votés doivent avoir la priorité.

En réponse à ces observations, le Ministre a souligné que les frais ont pu être réduits à leur minimum parce que le tracé du canal passe en grande partie par des terres basses extérieures aux digues et le long des eaux intérieures de la Zélande. Les travaux nécessiteront très peu d'expropriations et le volume des terrassements sera minime comparativement à ce qu'aurait entraîné le creusement d'un canal en terre ferme, comme le canal de Moerdijk envisagé à l'origine. La grande écluse à hauteur de Woensdrecht sera évidemment un ouvrage d'art coûteux. Mais au total le Ministre estime qu'aucune autre solution ne permettrait d'atteindre à moindres frais cet objectif de grande ampleur. D'un commun accord avec les Pays-Bas, l'exécution des travaux et, par voie de conséquence, leur financement seront étalés sur une période de plusieurs années. On estime que la nouvelle liaison Escaut-Rhin sera mise en service 9 ans après l'entrée en vigueur du traité. Ce délai est plus long qu'il n'est techniquement nécessaire, mais il a fallu tenir compte des exigences de la politique d'investissement. Le Gouvernement estime qu'une charge budgétaire annuelle de 400 à 500 millions n'est nullement exagérée. Il va de soi qu'il devra intégrer le financement de cet ouvrage au programme financier des travaux publics.

Enfin, un membre a posé la question de savoir si l'on ne pourrait obtenir au moins des Pays-Bas que les taxes levées par ce pays sur les travaux à exécuter ne soient pas reprises dans les dépenses qui sont à charge de la Belgique. Dans sa réponse, le Ministre a signalé que la même règle avait été prévue par le traité Gand-Terneuzen.

3° De oude vaarweg en de belangen van Gent.

Een der kenmerken van onderhavig verdrag is het feit, dat Nederland slechts één enkele vaarweg voor de binnenscheepvaart van de Schelde naar de Rijn waarborgt. Dit houdt in, dat Nederland ten overstaan van al de andere waterwegen « vrijheid van handelen » krijgt. Deze vrijheid geldt dus ook voor de oude vaarweg, via Hansweert-Wemeldinge, die eventueel buiten gebruik zou kunnen gesteld of gewijzigd zou kunnen worden.

Artikel 33 vermeldt alleen, dat zulks slechts mits overleg met België mag geschieden.

Betekent dit dat Nederland het kanaal door Zuid-Beveland niet zal afschaffen, zolang als België voor het behoud ervan aandringt ?

In Nederland wordt ernstig gedacht aan een nieuwe doorsteek bij Waarde, die de Westerschelde met het nieuwe Schelde-Rijnkanaal zou verbinden. Zolang deze doorsteek niet gerealiseerd is, zal Nederland het kanaal Hansweert-Wemeldinge in stand houden en de huidige staat van onderhoud handhaven, niet enkel in het belang van Gent, doch ook op dringend verzoek van de Zeeuwse gewesten, die in dit opzicht stevige bondgenoten van Gent zijn, zoals o.m. blijkt uit de parlementaire stukken van Nederland en de behandeling van het verdrag in de Nederlandse Tweede Kamer. Naar aanleiding van meerdere vragen in de Tweede Kamer heeft de heer Van Aartsen, Minister van Waterstaat, geantwoord :

« Er is geen twijfel aan, dat het kanaal door Zuid-Beveland van groot belang is voor Nederland. Er is gewezen op Terneuzen, er is gewezen op het Sloe. Het is ook van heel veel belang voor België. Ik geloof dus dat wij zonder meer kunnen stellen, dat het kanaal door Zuid-Beveland niet zo maar kan worden gesloten of zou kunnen worden verwaarloosd ... Er zal een vaarweg moeten zijn tussen Westerschelde en Oosterschelde. Ik geloof dat men geen ogenblik ongerust behoeft te zijn, dat het kanaal door Zuid-Beveland door ons zou worden gesloten zonder dat er een vervangende waterweg zou zijn.

» Die mogelijkheid is aanwezig, indien er bij de plaats Waarde een kanaal zou worden gegraven, waardoor inderdaad de verbinding tussen Westerschelde en Oosterschelde tot stand zou komen. Zolang daarentrent echter geen beslissing is genomen en wij niet weten of dit mogelijk is en hoe dit allemaal zal kunnen worden uitgevoerd, *moet natuurlijk het kanaal door Zuid-Beveland worden gehandhaafd en zal ook gezorgd worden voor een behoorlijk onderhouden kanaal door Zuid-Beveland.* »

Ondanks het feit, dat deze verklaring duidelijk inhoudt dat het bestaande kanaal Hansweert-Wemeldinge niet zal afgeschaft worden zolang er geen andere doorsteek bij Waarde tot stand gekomen is, heeft de commissie van de Nederlandse Eerste-Kamer toch nog gemeend « de Nederlandse regering met klem te moeten verzoeken zich over haar voornemens t.a.v. de instandhouding van deze vaarweg nader en duidelijker uit te spreken ».

3° L'ancienne voie navigable et les intérêts gantois.

Parmi les caractéristiques du présent traité figure le fait que les Pays-Bas ne garantissent à la navigation intérieure qu'une seule voie entre l'Escaut et le Rhin. Cela signifie qu'ils obtiennent une « liberté d'action » à l'égard de toutes les autres voies navigables. Cette liberté s'applique donc également à l'ancienne voie navigable, par Hansweert et Wemeldinge, que les Pays-Bas pourraient éventuellement modifier ou mettre hors service.

L'article 33 prévoit uniquement que ce ne pourrait pas être le cas sans discussion préalable avec la Belgique.

Cela signifie-t-il que les Pays-Bas ne supprimeront pas le canal traversant le Zuid-Beveland, aussi longtemps que la Belgique insistera pour son maintien ?

Aux Pays-Bas, on envisage sérieusement une nouvelle percée à proximité de Waarde, qui relierait l'Escaut occidental au nouveau canal Escaut-Rhin. Aussi longtemps que cette percée n'aura pas été réalisée, les Pays-Bas maintiendront dans l'état actuel le canal Hansweert-Wemeldinge; il le feront non seulement dans l'intérêt de Gand, mais aussi à la demande instante des régions zélandaises, qui constituent à cet égard de sérieux alliés de Gand, comme il ressort notamment des documents parlementaires néerlandais et de la discussion que la Seconde Chambre néerlandaise a consacrée au traité. En réponse à plusieurs questions posées au sein de la Seconde Chambre, M. Van Aartsen, Ministre du Waterstaat, a déclaré en effet :

« Il est hors de doute que le canal de Zuid-Beveland présente une importance primordiale pour les Pays-Bas. On a signalé le cas de Terneuzen, le cas du Sloe. Il présente aussi une très grande importance pour la Belgique. Je crois donc que nous devons affirmer sans plus que le canal du Zuid-Beveland ne pourrait pas être fermé ou négligé sans autre forme de procès... Il faudra une liaison entre l'Escaut occidental et l'Escaut oriental. Je crois qu'il n'y a pas lieu de craindre un instant que nous fermions le canal de Zuid-Beveland sans qu'une liaison de remplacement n'ait été aménagée.

» Cette possibilité existe : il suffirait de creuser à proximité de la localité de Waarde un canal assurant la liaison entre l'Escaut occidental et l'Escaut oriental. Toutefois, aussi longtemps qu'aucune décision n'aura été prise à ce sujet — et nous ignorons si elle pourra l'être et comment ces projets pourraient être réalisées — *le canal de Zuid-Beveland devra naturellement être maintenu et il faudra veiller à ce qu'il soit entretenu convenablement.* »

Malgré le fait que cette déclaration signifie clairement que l'actuel canal Hansweert-Wemeldinge ne sera pas supprimé aussi longtemps qu'une autre percée n'aura pas été réalisée à proximité de Waarde, la commission de la Première Chambre des Pays-Bas a cru devoir « prier instamment le gouvernement néerlandais d'explicitier ses intentions concernant le maintien en service de cette voie navigable ».

En wat verder vervolgt het verslag :

« De belangen van Zeeland en van Gent moeten veilig gesteld worden door onbelemmerde instandhouding van het kanaal door Zuid-Beveland, tot een andere oplossing is gevonden ».

Tevens vraagt het verslag van de Commissie der Nederlandse Eerste-Kamer, dat deze nieuwe vaarweg voor de moderne vaartechniek en voor de duwvaart zou geschikt gemaakt worden.

Waarop de Nederlandse regering in haar memorie van antwoord de toezegging doet « dat een Zuid-Beveland doorsnijdende verbinding er altijd zal moeten zijn », « dat het haar niet verantwoord voorkomt het kanaal Hansweert-Wemeldinge te sluiten indien daarvoor niet een vervangend kanaal in de plaats zal worden gesteld » en dat « zolang laatstbedoeld kanaal niet door een doorsteek bij Waarde is vervangen, ten minste de huidige staat zal worden gehandhaafd » (Memorie van Antwoord, n° 21a, blz. 4 en 5).

1° Afschaffing der premies en verbod van steunmaatregelen.

Een der door Nederland gestelde voorwaarden voor aanvaarding van het verdrag was de afschaffing van de Rijnvaartpremies, ten bedrage van ongeveer 50 miljoen, die uit de Belgische Schalkist uitgekeerd worden om de nadelen van de hinderlijke vaart van de Rijn naar Antwerpen en omgekeerd te compenseren.

Deze premies mogen niet meer betaald worden, zodra het nieuwe kanaal voor de scheepvaart is opengesteld. In het raam van het E.E.G.-verdrag zouden deze premies toch op de duur moeilijk houdbaar zijn.

Nochtans doet een lid in dit verband opmerken, dat de jaarlijkse premielast een minder kostelijk en meer efficiënt middel is om de haven van Antwerpen haar aandeel in de Rijnvaart te verzekeren dan het bouwen van dit kanaal, overwegend op kosten van België.

In verband met het bepaalde in artikel 44, tweede alinea en artikel 45, maakt een lid de opmerking dat het verbod van alle andere steunmaatregelen zo zou moeten verstaan worden, dat maatregelen die een gelijkaardige invloed als de premies kunnen uitoefenen, eveneens ten strengste moeten verboden zijn. Hij zegt te doelen op de mogelijkheid van heffingen op de doorvoer door het nieuwe kanaal, die een diskriminerend effect zouden hebben op de scheepvaart van en naar Antwerpen in vergelijking met de heffingvrije Rijnvaart van en naar Rotterdam.

De desbetreffende verdragsbepalingen zijn dezelfde voor beide landen en werken vanzelfsprekend wederkerig.

Verder weze opgemerkt dat, naar aanleiding van de discussie van artikel 45 in de Nederlandse Tweede Kamer, de Nederlandse regering het artikel 45 in nauw verband heeft gebracht met de artikelen 7 en 69 van het Benelux-Unieverdrag, waarin het beginsel van de harmonisering van het havenbeleid van beide landen is opgenomen. Het ontstaan en het opdrijven

Et le rapport poursuit en disant que :

« Les intérêts de la Zélande et de Gand doivent être préservés par le maintien en service, sans aucune entrave, du canal de Zuid-Beveland, jusqu'à ce qu'une autre solution ait été trouvée. »

Par ailleurs, le rapport de la Commission de la Première Chambre néerlandaise demande que cette nouvelle liaison soit adaptée aux techniques modernes de la navigation et accessible aux convois poussés.

Dans son mémoire de réponse le gouvernement néerlandais affirme qu'« il faudra toujours une liaison traversant le Zuid-Beveland », qu'« il lui semblerait contraire au bon sens de fermer le canal Hansweert-Wemeldinge sans qu'un canal de remplacement ait pu être aménagé », et qu'« aussi longtemps que le canal susdit n'aura pas été remplacé par une percée à proximité de Waarde, on maintiendra tout au moins l'état de choses actuel » (Mémoire de réponse, n° 21a, pages 4 et 5).

4° Suppression des primes et interdiction des mesures de soutien.

L'une des conditions posées par les Pays-Bas à la signature du traité était l'abolition des primes à la navigation rhénane, d'un montant de 50 millions environ, que le Trésor belge verse pour compenser les difficultés du trajet entre le Rhin et Anvers et inversement.

Ces primes ne pourront plus être payées à partir du moment où le nouveau canal sera ouvert à la navigation. Dans le cadre du Traité instituant la C.E.E., il aurait d'ailleurs été peut-être difficile de les maintenir indéfiniment.

A ce propos, un membre fait toutefois observer qu'en vue d'assurer au port d'Anvers sa part du trafic rhénan, la charge annuelle des primes constitue un moyen moins onéreux et plus efficace que la construction de ce canal, dont les frais seront supportés en ordre principal par la Belgique.

En ce qui concerne les dispositions de l'article 44, deuxième alinéa, et de l'article 45, un membre fait observer que l'interdiction de toute autre mesure de soutien devrait être comprise d'une manière telle que les mesures pouvant avoir une influence analogue à celle des primes, soient également strictement interdites. Il déclare viser la possibilité du prélèvement de droits sur le transit par le nouveau canal, qui auraient un effet discriminatoire sur la navigation en provenance ou à destination d'Anvers, la navigation rhénane de Rotterdam en étant exemptée.

Les dispositions du traité réglant ces questions sont les mêmes pour les deux pays et elles ont évidemment un effet réciproque.

Il y a lieu de noter par ailleurs qu'à l'occasion de la discussion de l'article 45 à la Seconde Chambre des Pays-Bas, le Gouvernement néerlandais a fait le rapprochement entre ce texte et les articles 7 et 69 du Traité d'Union Bénélux, qui énoncent le principe de l'harmonisation de la politique portuaire des deux pays. La naissance et l'encouragement d'une saine con-

van een gezonde concurrentie tussen de havens is natuurlijk niet verboden, doch wel — aldus de antwoordnota der Nederlandse regering, — « de verstoring » van die concurrentie met middelen, « die een kunstmatige bevoordeling teweeg brengen ten nadele van de havens van het andere land ».

Uw Commissie is overtuigd dat deze Nederlandse interpretatie van het bepaalde in artikel 45 de heffingen op de scheepvaart door het nieuwe kanaal uitsluit, vermits zulke heffingen onbetwist een artificiële benadeling voor de haven van Antwerpen zouden verwekken.

Ter bevestiging van wat voorafgaat moge ook nog vermeld worden wat de Nederlandse Regering in haar memorie van antwoord aan de Eerste Kamer verduidelijkt heeft (nr 21a, blz. 2) :

« De tekst van artikel 44, tweede lid, doet duidelijk uitkomen dat *alle* mogelijkheden voor concurrentieverstoring in de sfeer van het vervoer naar en van het achterland worden afgesneden. Door de formulering « maatregelen met een overeenkomstige werking » heeft men deze bepaling met name ook op die maatregelen willen betrekken, welke wellicht formeel gericht zijn op een ander onderdeel van het proces van aanvoer, overslag of afvoer, doch die in feite evenzeer concurrentieverstorend werken als de in het onderhavig artikel nader omschreven steunmaatregelen. »

5° De Arbitrale Commissie.

Enkele leden hebben, in verband met artikel 42, de vraag opgeworpen waarom een arbitrale Commissie werd ingesteld. Zij menen dat de beslechting van mogelijke geschillen beter kan overgelaten worden aan het Internationaal Gerechtshof. Deze instantie verschafft de waarborg van de uitspraak door een college van rechters, terwijl de arbitrage volgens de in het verdrag vastgelegde procedure praktisch bij één enkel persoon zal berusten. De twee door de regeringen aangewezen vertegenwoordigers, aldus deze leden, zijn geen eigenlijke arbiters, doch advocaten van het standpunt van hun regeringen. Een lid vraagt, waarom hier een biezondere arbitrale Commissie ingesteld wordt, terwijl de Benelux-Unie reeds haar eigen arbitrale commissie heeft. Een ander lid laat in verband met artikel 14 opmerken dat eventuele latere verbeteringen aan de waterweg, op verzoek van België, het voorwerp kunnen uitmaken van arbitrage, indien de beide regeringen niet onderling tot overeenstemming gekomen zijn. De verdeling van de kosten wordt echter steeds aan de arbitrage onttrokken, en Nederland kan alle kosten voor werken op Nederlands grondgebied op de rug van België schuiven.

De Minister heeft geantwoord dat een speciale arbitrage-commissie werd ingesteld, omdat mogelijke geschillen veelal een zeer ingewikkeld technisch aspect vertonen, voor de oplossing waarvan hooggespecialiseerde deskundigen vanzelfsprekend de meest aangewezen arbiters zijn. Natuurlijk zal ons land in deze commissie een zijner beste deskundigen afvaardigen.

currence entre les ports n'est évidemment pas interdite. « mais l'est au contraire — précise le mémoire de réponse du gouvernement néerlandais — le fait de fausser les conditions de cette concurrence par des moyens procurant des avantages artificiels aux ports de l'un des deux pays au détriment des ports de l'autre pays. »

Votre Commission est convaincue que cette interprétation néerlandaise des dispositions de l'article 45 exclut les droits sur la navigation qui empruntera la nouvelle voie navigable, puisque des droits de ce genre constitueraient incontestablement un préjudice artificiel pour le port d'Anvers.

A l'appui de ce qui précède, il n'est pas inutile de signaler que le gouvernement néerlandais a encore apporté les précisions suivantes dans son mémoire en réponse à la Première Chambre (N° 21a, p. 2) :

« Le texte de l'article 44, 2^e alinéa, fait ressortir clairement que *tous* les moyens permettant de fausser la concurrence dans le domaine des transports en provenance et à destination de l'hinterland sont exclus. En utilisant l'expression « mesures à effet similaire », on a voulu que cette disposition s'applique aussi aux mesures qui dans la forme visent peut-être plus particulièrement telle ou telle phase du transport à destination ou en provenance des ports ou de la manutention, mais qui ont en réalité un effet tout aussi perturbateur sur la concurrence que les mesures de soutien définies dans le présent article. »

5° La commission arbitrale.

A propos de l'article 42, plusieurs membres se sont demandé quelles étaient les raisons qui ont motivé l'institution d'une commission arbitrale. A leur avis, il aurait mieux valu confier la solution des litiges éventuels à la Cour internationale de Justice. Cette instance offre la garantie d'un arrêt rendu par un collège de juges, alors que l'arbitrage tel qu'il est prévu par la procédure du Traité, sera pratiquement le fait d'une seule personne. Les deux membres désignés par les Gouvernements, ont-ils fait observer, ne sont pas à proprement parler des arbitres, mais plutôt les avocats du point de vue de leur Gouvernement. Un membre se demande pourquoi l'on constitue une commission arbitrale spéciale, alors que l'Union Benelux dispose déjà d'une commission arbitrale propre. Un autre membre fit observer à propos de l'article 14 que des améliorations ultérieures de la voie navigable demandées par la Belgique pourraient faire l'objet d'un arbitrage à défaut d'accord entre les deux gouvernements. Toutefois, comme la répartition des frais sera toujours soustraite à cet arbitrage, les Pays-Bas pourront endosser à la Belgique toutes les dépenses occasionnées par les travaux à exécuter en territoire néerlandais.

Le Ministre a répondu qu'une commission arbitrale spéciale avait été prévue parce qu'en cette matière les litiges présentent souvent un aspect technique très compliqué et que des experts hautement spécialisés sont évidemment les arbitres les plus qualifiés pour les trancher. Notre pays délèguera naturellement à cette commission l'un de ses meilleurs experts.

Opdat de arbitrale commissie zou kunnen optreden moet er natuurlijk een geschil gerezen zijn, waarover de regeringen niet tot onderlinge overeenstemming gekomen zijn. De arbiters moeten hun uitspraak velen, rekening houdende met de geest en met de bepalingen van het verdrag alsook met de beginselen van het internationaal recht. Slechts ten aanzien van enkele, in artikel 42 opgesomde verdragsbepalingen, beslissen zij subsidiairlijk *ex aequo et bono*.

DERDE DEEL.

De waterlevering aan Nederland en onze watervoorziening.

Wanneer rond 1980 alle zee-armen van het Delta-gebied zullen afgesloten zijn, zal in het ontstane Zeeuwse binnenmeer geleidelijk een zoetwaterreserve van 510 miljoen m³ tussen de peilen N.A.P. + 0,50 m en N.A.P. — 0,50 m gevormd worden. Er zullen dan nog drie openingen zijn langswaar zouthoudend water dit binnenmeer zou kunnen binnendringen, de sluis in de Zandkreekdijk, de sluis van het kanaal Hansweert-Wemeldinge en de sluis van Woensdrecht op het nieuwe Schelde-Rijnkanaal. De eerste twee verziltingsbronnen zijn zuiver Nederlandse aangelegenheden die onze noorderburen zelf moeten oplossen. Doch langs de sluis van Woensdrecht zou later zouthoudend water uit België via de Antwerpse dokken in contact kunnen komen met het Nederlandse zoetwater-reservoir.

Het verdrag beschikt daarom in artikel 16 dat België ten einde de verzilting via deze sluis te keer te gaan aan Nederland een hoeveelheid zoet water zal leveren « die gelijk is aan de hoeveelheid van het ter bestrijding van deze verzilting aan het zoetwaterbekken onttrokken water. »

Deze verdragsverplichting heeft in de Belgische publieke opinie een zekere beroering verwekt, mede als gevolg van het feit, dat ons land van nu af moet denken aan passende maatregelen met het oog op zijn eigen watervoorziening in de toekomst. Inzonderheid wordt de vraag opgeworpen of deze verdragsbepaling ons land niet verplicht tot een aanzienlijke levering van zoet water op het ogenblik dat België in droge periodes ontoereikende watervorraden zal hebben voor de eigen behoeften.

Deze beschikking van het verdrag werd in uw commissie zeer grondig uitgediept.

De Minister, Adjunkt voor Buitenlandse Zaken, heeft er de nadruk op gelegd dat het risico heel zeker denkbeeldig is, vooral als men bedenkt, welke voorzorgen in het verdrag werden ingeschreven. Ten eerste — en dit is zeer belangrijk — moeten door beide partijen alle mogelijke middelen bestudeerd en aangewend worden om de verzilting tegen te gaan. Ten tweede wordt uitdrukkelijk bepaald dat de waterlevering aan Nederland zal geschieden met inachtneming van de Belgische behoeften inzake drinkwatervoorziening en de waterbehoeften voor agrarische en industriële doeleinden. Hoewel de watervoeding van onze

Evidemment, pour que la commission arbitrale intervienne, il faudra qu'une contestation se soit produite et que les deux Gouvernements ne parviennent pas à un accord. En rendant leur sentence, les arbitres devront tenir compte de l'esprit et des dispositions du Traité ainsi que des principes du droit international. Ce n'est qu'à propos de quelques dispositions conventionnelles énumérées à l'article 42 qu'ils statueront subsidiairement *ex aequo et bono*.

TROISIEME PARTIE.

La fourniture d'eau douce aux Pays-Bas et notre approvisionnement en eau.

Quand, vers 1980, tous les bras de mer du Delta auront été fermés, il sera constitué progressivement, dans le nouveau lac intérieur ainsi créé en Zélande, une réserve d'eau douce de 510 millions de m³ entre les niveaux N.A.P. + 0,50 m et — 0,50 m. Il subsistera alors trois ouvertures par lesquelles les eaux salées pourraient pénétrer dans ce lac intérieur : l'écluse du Zandkreekdijk, celle du canal Hansweert-Wemeldinge et celle de Woensdrecht sur le nouveau canal Escaut-Rhin. Les problèmes relatifs aux deux premières de ces sources de salinisation relèvent exclusivement des autorités néerlandaises et il appartient à nos voisins du nord et les résoudre eux-mêmes, mais à l'avenir, des eaux salées qui pourraient provenir de la Belgique passant par l'Escaut et les docks d'Anvers entreraient en contact avec le réservoir néerlandais d'eau douce par l'écluse de Woensdrecht.

C'est pourquoi le Traité prévoit en son article 16 qu'afin de combattre la salinisation résultant de l'utilisation de cette écluse, la Belgique fournira aux Pays-Bas une quantité d'eau douce « égale au volume prélevé du bassin d'eau douce en vue de combattre cette salinisation ».

Cette obligation que le Traité impose à notre pays a ému l'opinion publique belge, notamment par suite du fait que notre pays doit, dès à présent, envisager les mesures à prendre pour assurer à l'avenir son propre approvisionnement en eau. On se demande, plus particulièrement, si cette disposition n'oblige pas la Belgique à fournir des quantités importantes d'eau douce, même lorsque, en période de sécheresse, elle ne disposera elle-même que de réserves d'eau insuffisantes pour couvrir ses propres besoins.

Cette disposition du Traité a fait l'objet d'un examen très approfondi de la part de votre Commission.

Le Ministre, adjoint aux Affaires étrangères, a souligné que ce risque était certainement imaginaire, surtout si l'on songe aux précautions que prévoit le Traité. Tout d'abord — et c'est là un élément de la plus haute importance —, tous les moyens utilisables de prévenir la salinisation seront étudiés et mis en œuvre par les deux parties. Ensuite, il est stipulé expressément que, dans les fournitures d'eau à effectuer aux Pays-Bas, il sera tenu compte des besoins de la Belgique en fait d'approvisionnement en eau potable et en eau destinée à des fins agricoles et industrielles. Si le Traité ne parle pas expressément de l'alimenta-

waterwegen, inzonderheid van het Albertkanaal, niet formeel in het verdrag vermeld staat, heeft de Nederlandse regering herhaaldelijk bevestigd dat ook de watervoorziening van onze vaarwegen in acht moet worden genomen.

De Minister heeft aan de hand van cijfer-gegevens over het waterdebiet van de Maas aangetoond, dat het risico van watergebrek op het huidig ogenblik denkbeeldig is. Gedurende de zomer 1964 bedroeg het minimum-debiet van de Maas nabij Monsin 30 m³ per seconde. Slechts tijdens 9 niet opeenvolgende dagen in augustus en 9 niet opeenvolgende dagen in september 1964 bedroeg het debiet minder dan 35 m³ per seconde en slechts tijdens respectievelijk 16 en 17 niet opeenvolgende dagen in augustus en september bleef het beneden 40 m³ per seconde. Het gemiddelde debiet van de Maas over het hele jaar bedraagt echter 273 m³ per seconde voor de periode 1911-1957. Welnu, het debiet van 30 m³ per seconde op de Maas voorbij Luik, (dus nadat al onze behoeften stroomopwaarts verzekerd zijn) is thans voldoende voor de watervoorziening van de Maas en van de kanalen voorbij Luik en voor de drinkwatervoorziening te Antwerpen via het Albertkanaal.

Het waterverbruik neemt in ons land toe, doch als er in de toekomst enig probleem zou rijzen, is dit totaal onafhankelijk van de verdragsverplichting. Het probleem zou ook zonder deze waterlevering gesteld zijn, en de oplossing moet dan gevonden worden in de regularisering van het waterdebiet van de Maas.

Meerdere leden hebben nochtans op ophelderingen aangedrongen. Hun bemerkingsen dragen vooral op 1° de modaliteiten van de waterlevering, 2° de leveringsplaatsen, 3° de te leveren hoeveelheid en 4° de kwaliteit van het te leveren water.

De modaliteiten. — Zij onderstrepen dat het verdrag in de artikelen 16 en 17 een groot onbekende laat bestaan, aangezien binnen de vijf jaren na de ondertekening van het verdrag (dus vóór mei 1968) nog een regeling inzake de uitvoering van deze verdragsverplichting moet uitgewerkt worden. Zij noemen deze onzekerheid precies verontrustend. Een hunner vraagt zelfs hoe het mogelijk is in 1968 een definitieve regeling te kunnen vastleggen voor een situatie, die pas in 1980, na het voltooiën van het Deltaplan zal bestaan en met zekerheid gekend zijn.

De hoeveelheid. — Enkele leden beweren dat, blijkens informatie vanwege deskundigen, het leveringsdebiet 10 m³ per seconde en wellicht zelfs meer zal bedragen. Zij vragen hoe deze verplichting zal kunnen nagekomen worden in zeer droge periodes bij zeer lage waterstand van de Maas.

De leveringsplaatsen. — Deze leden maken zich ongerust omdat de leveringsplaatsen (in het meervoud in de verdragtekst) niet enkel ergens ten Noorden van Antwerpen kunnen gesitueerd zijn, (wat de meest aangewezen oplossing lijkt), doch wellicht ook nabij Maastricht wat nadelig zou zijn voor ons land, omdat stroomafwaarts van Luik nog andere nationale behoeften moeten verzekerd worden, zoals de voeding van

tion de nos voies navigables, surtout du canal Albert, il n'en pas moins vrai que le Gouvernement néerlandais a affirmé à maintes reprises que l'approvisionnement de nos voies navigables doit lui aussi être pris en considération.

Sur la base de données chiffrées concernant le débit de la Meuse, le Ministre a démontré que le risque d'une pénurie d'eau est actuellement exclu. Pendant l'été de 1964, le débit minimum de la Meuse près de Monsin était de 30 m³ par seconde. Ce n'est que pendant 9 jours non consécutifs du mois d'août et 9 jours non consécutifs du mois de septembre 1964, que le débit a été inférieur à 35 m³ par seconde et pendant 16 et 17 jours non consécutifs des mois d'août et de septembre qu'il est resté inférieur à 40 m³ par seconde. Le débit de 30 m³ par seconde en aval de Liège (c'est-à-dire quand tous nos besoins ont déjà été couverts en amont suffit actuellement à assurer l'alimentation de la Meuse et des canaux en aval de Liège ainsi que l'approvisionnement en eau potable d'Anvers par le canal Albert.

La consommation d'eau augmente dans notre pays, mais si, plus tard, elle devait poser un problème, celui-ci serait sans aucun lien avec l'obligation qui nous est imposée par le Traité. S'il n'y avait pas l'obligation de fournir de l'eau douce, le problème se poserait encore et la solution devrait être trouvée dans la régularisation du débit de la Meuse.

Cependant, plusieurs membres ont insisté pour obtenir des éclaircissements. Leurs observations ont porté surtout : 1° sur les modalités des fournitures d'eau; 2° sur la localisation de ces fournitures; 3° sur la quantité et 4° sur la qualité de l'eau à fournir.

Modalités. — Les intervenants font observer que les articles 16 et 17 du Traité laissent subsister une grande inconnue, puisque, dans le délai de cinq ans après la signature du Traité (soit avant mai 1968), il faudra encore arrêter un règlement au sujet de l'exécution de cette obligation. C'est précisément cette incertitude qui, à leurs yeux, est inquiétante. L'un d'eux demande même comment il sera possible de régler définitivement en 1968 une situation qui n'existera qu'en 1980 et qui ne sera connue qu'à cette époque, c'est-à-dire après l'achèvement des travaux du Plan Delta.

Quantité. — Certains membres déclarent que, d'après des informations données par des experts, le débit de fourniture atteindra 10 m³ par seconde et peut-être même au-delà. Ils demandent comment le Gouvernement belge pourra se conformer à cette obligation en période de grande sécheresse, lorsque le niveau de la Meuse sera très bas.

Localisation. — Les intervenants s'inquiètent de ce que les endroits (au pluriel dans le texte du Traité) où devront être effectuées les fournitures d'eau, puissent être situés non seulement au nord d'Anvers (ce qui semble la solution la plus indiquée), mais peut-être aussi à proximité de Maastricht, ce qui léserait les intérêts de notre pays, puisqu'en aval de Liège, il existe encore d'autres besoins nationaux à

het Albertkanaal en de steeds in volume toenemende watervoorziening van de zich uitbreidende Antwerpse agglomeratie.

De kwaliteit. — Tenslotte wijzen deze leden op het feit dat de te treffen regeling ook de kwaliteitsnormen van het te leveren water moet bepalen. De in het Maasgebied gelegen nijverheden vrezen, dat ze uit dien hoofde tot kostelijke investeringen voor de zuivering van hun industriële afvalwaters kunnen verplicht worden, hetgeen de concurrentiële positie van deze nijverheden zou kunnen schaden ten overstaan van elders gesitueerde nijverheden, die hun industriële afvalwaters vrij kunnen lozen.

In antwoord op al deze bemerkingen en vragen heeft de Minister, Adjunkt voor Buitenlandse Zaken betoogd, dat het verdrag een grote en nutteloze vertraging zou hebben opgelopen, indien men had moeten wachten op het einde van de studie van het probleem der zoetwaterlevering.

De te treffen regeling zal natuurlijk met inachtneming van de belangen der beide landen in gemeenschappelijk overleg opgemaakt worden. Wat de modaliteiten van de waterlevering betreft kan de regering zich natuurlijk niet uitspreken, zolang de voorbereidende studie niet voltooid is. De hoeveelheid water zal ook pas, na afloop van de studie kunnen bepaald worden; in fine van het tweede lid van artikel 16 wordt de mogelijkheid open gehouden, dat Nederland de toegezegde hoeveelheid niet zal nodig hebben.

Wat de leveringsplaats of plaatsen betreft, is het evident, dat deze zich ergens aan de Belgisch-Nederlandse grens zullen bevinden, doch steeds stroomafwaarts, d.i. nadat het te leveren water stroomopwaarts voor onze eigen behoeften zal hebben gediend. Het blijkt thans nog te vroeg om zich over de keuze van deze plaatsen uit te spreken.

Een lid merkt op dat indien de levering ten N. van Antwerpen geschiedt, zich voor de kwaliteitsnormen geen enkel probleem stelt, want het Maaswater dat via het Albertkanaal wordt aangevoerd dient immers ook voor de watervoorziening van Antwerpen.

Tot staving van het betoog van de Minister laat een lid als zijn mening gelden, dat de verplichting van het verdrag het probleem van het zoet water in ons land slechts op een onbeduidende wijze beïnvloedt.

Trouwens, de waterlevering zal met het verloop van de tijd vanzelf lichter worden. De « Financial Times » heeft op 7 januari 1965 een lezenswaardig artikel gepubliceerd, waarin bewezen wordt, dat de ontzouting van zeewater tegen uiterst geringe kosten vóór 1970 zeker zal opgelost zijn. Hij meent derhalve dat de onrust geen ernstige grond heeft.

Een ander lid herinnert in dit verband aan hetgeen de heer A. Delmer, die nochtans tegen meerdere verdragsbepalingen gekant is, in verband met het vraagstuk der waterlevering aan Nederland heeft geschreven :

couverir, et notamment l'alimentation du Canal Albert et l'approvisionnement en eau de l'agglomération anversoise, en pleine extension, qui nécessite des quantités sans cesse croissantes.

Qualité. — Enfin, ces commissaires insistent sur le fait que le règlement à arrêter doit également fixer les normes de qualité de l'eau à fournir. Aussi les industries de la région mosane craignent-elles de se voir éventuellement astreintes à effectuer des investissements onéreux pour l'épuration de leurs eaux usées, ce qui serait de nature à nuire à leur position concurrentielle par rapport aux industries qui sont établies dans d'autres régions et qui ont la possibilité de déverser librement leurs eaux usées.

En réponse à toutes ces observations et à toutes ces questions, le Ministre, adjoint aux Affaires étrangères, fait remarquer que le Traité aurait subi un retard considérable s'il avait fallu attendre l'achèvement des études concernant le problème de la fourniture d'eau douce.

Il est évident que le règlement à arrêter devra tenir compte des intérêts des deux pays et qu'il devra être élaboré de commun accord. Pour ce qui est des modalités relatives aux fournitures d'eau, le Gouvernement ne peut évidemment pas se prononcer tant que l'étude préparatoire ne sera pas achevée. La quantité d'eau elle-même ne pourra être fixée qu'une fois achevée cette étude, mais la fin du deuxième alinéa de l'article 16 prévoit le cas où les Pays-Bas n'auraient même pas besoin de la quantité qui leur aura été attribuée.

Quant à l'endroit ou aux endroits où devraient s'effectuer les fournitures, il est évident qu'ils seront situés à la frontière belgo-néerlandaise, mais toujours en aval, c'est-à-dire après que l'eau à fournir aura servi à couvrir nos propres besoins en amont. Il paraît prématuré d'émettre une opinion sur le choix de ces endroits.

Un membre fait observer que, si les fournitures se font au nord d'Anvers, les normes qualitatives ne posent aucun problème, car l'eau de la Meuse amenée par le Canal Albert sert aussi à approvisionner l'agglomération anversoise.

Appuyant la thèse du Ministre, un commissaire émet l'avis que les obligations consignées dans le Traité n'auront pratiquement aucune incidence sur le problème de l'approvisionnement de notre pays en eau douce.

D'ailleurs, au cours des années, cet approvisionnement sera automatiquement facilité. Le « Financial Times » a publié, dans son numéro du 1^{er} janvier 1965, un article intéressant, où il est prouvé que la désalinisation de l'eau de mer aura certainement trouvé avant 1970 une solution peu coûteuse. Aussi l'intervenant croit-il que les inquiétudes de certains n'ont pas de fondement sérieux.

A ce propos, un autre membre rappelle ce que M. A. Delmer, qui est cependant opposé à plusieurs dispositions du Traité, a écrit au sujet du problème de la fourniture d'eau aux Pays-Bas :

« Het verdrag berooft het zuiden van ons land niet van water. Aan Luik ontnemt het geen enkele bron van drinkwatervoorziening. Het verdrag zou zelfs kunnen leiden tot een regularisering van het debiet van de Maas, waaruit zowel de scheepvaart als de nijverheid voordeel zouden halen, (« Libre Belgique », 24 november 1964).

Enkele leden verklaren niet helemaal overtuigd te zijn dat de verplichting van ons land er alleen maar in bestaat de aanwending van zoet water uit het Zeeuwse meer, ter bestrijding van de door ons land veroorzaakte verzilting, te compenseren. Zij vrezen, dat Nederland zich op het verdrag kan beroepen, om eigenmachtig het volume van het te leveren water te bepalen.

De Minister spreekt dit ten stelligste tegen zoals uitdrukkelijk wordt bepaald in artikel 16 alinea 3 van het Verdrag. Het volume van de zoetwaterlevering moet het voorwerp uitmaken van een zorgvuldige berekening, die tegensprekelijk en met goede trouw beiderzijds moet worden opgemaakt. Elke willekeur is hierbij volledig uitgesloten.

Enkele leden, die de zienswijze van de Minister bijtreden, onderstrepden dat het verdrag een minimum van vertrouwen in onze Noorderburen onderstelt. Om elke dubbelzinnigheid te vermijden stelt de Commissie vast dat de zoetwaterlevering niet ten doel heeft de ontzilting van het Zeeuws meer als zodanig te verwezenlijken maar dat onze verplichtingen zich beperken tot het compenseren van de via de nieuwe vaarweg ontstane verzilting. Anderzijds is ons land beschermd door de vrijwaringsclausule in zake de Belgische belangen. Een zeer duidelijke verklaring vanwege de Nederlandse regering, in verband met artikel 16, aldus enkele leden, zou de achterdocht wegnemen bij sommige senatoren, die vooral dit gewichtig voorbehoud tegen het verdrag aanvoeren.

De Commissie sluit zich aan bij de zienswijze van een lid, hetwelk betoogt dat de juridische draagkracht van artikel 16 en vooral het begrip « redelijkheid » alvast erkend worden door de duidelijke verklaringen van officiële Nederlandse zijde. Dit zijn elementen waarmee een arbitrale commissie vanzelfsprekend rekening houdt, mocht zij ooit uitspraak moeten doen.

De Nederlandse zienswijze.

Tot besluit van de bespreking heeft uw Commissie het wenselijk geacht, dat de zienswijze van de Nederlandse officiële instanties in verband met de « redelijke behartiging van de Belgische belangen » onder de ogen van de Senaatsleden zou worden gebracht.

Daarom volgen hier drie uitvoerige citaten, welke duidelijk laten uitschijnen, dat ook de Nederlandse instanties bezorgd zijn om de in België opgeworpen kwestie van de zoetwaterlevering aan Nederland.

In antwoord op de tussenkomsten van sommige Nederlandse Kamerleden, zegde de heer Van Aartsen,

« Le traité ne prive pas d'eau la partie sud du pays. Il n'enlève à Liège aucune de ses sources d'approvisionnement d'eau potable. Il pourrait même être la cause d'une régularisation du débit de la Meuse, dont profiteraient la navigation et l'industrie. » (Libre Belgique, 24 novembre 1964).

Certains membres ne sont pas entièrement convaincus que l'obligation incombant à la Belgique consiste uniquement à fournir une quantité d'eau douce égale à celle qui sera prélevée dans le Lac de Zélande en vue de combattre la salinisation causée par les eaux provenant de notre pays. Ils craignent que les Pays-Bas n'invoquent le Traité pour fixer de leur propre autorité le volume de l'eau à fournir.

Le Ministre conteste de la manière la plus formelle cette interprétation, étant donné les dispositions expresses de l'alinéa 3 de l'article 16 du Traité. Le volume d'eau douce à fournir doit être calculé avec soin par les deux parties, contradictoirement et en toute bonne foi. Tout arbitraire est à exclure en ce domaine.

Plusieurs membres, qui approuvent le point de vue du Ministre, soulignent que le Traité suppose un minimum de confiance en nos voisins du nord. En vue d'éviter toute équivoque, votre Commission constate que la fourniture d'eau douce n'a pas pour but de réaliser la désalinisation du Lac de Zélande comme tel, mais que nos obligations se limitent à compenser la salinisation provoquée par la création de la nouvelle voie navigable. D'autre part, notre pays est protégé par la clause de sauvegarde relative aux intérêts belges. Plusieurs membres font remarquer qu'une déclaration très nette du Gouvernement néerlandais concernant l'article 16 serait de nature à apaiser les appréhensions de certains sénateurs, qui font surtout cette réserve importante à l'égard du Traité.

La Commission se rallie au point de vue d'un membre, qui fait valoir que la portée juridique de l'article 16 et surtout la notion de « gestion raisonnable » ont été parfaitement reconnues par les déclarations précises des autorités néerlandaises. Ce sont là des éléments dont une commission arbitrale tiendra évidemment compte au cas où elle serait appelée à se prononcer.

Le point de vue néerlandais.

En conclusion de sa discussion votre Commission a estimé qu'il est souhaitable de communiquer aux membres du Sénat le point de vue des autorités officielles néerlandaises sur la « gestion raisonnable des intérêts belges ».

C'est pourquoi nous reproduisons ci-dessous trois longs passages d'où il résulte clairement que les autorités néerlandaises se préoccupent, elles aussi, de la question de la fourniture d'eau douce aux Pays-Bas, qui a été soulevée en Belgique.

Répondant aux interventions de certains députés néerlandais, M. Van Aartsen, Ministre du Waterstaat, a

Minister van Waterstaat, op 30 juni 1964 in de Nederlandse Tweede Kamer :

« Na de afdamming van de zeegaten in het kader van het Deltaplan is immers de vorming van een zoetwaterreservoir achter de dammen *een van de voornaamste oogmerken* van het plan en van grote betekenis voor de toekomstige watervoorziening van het zuid-westen van ons land. Het is duidelijk, dat door de aanleg van het nieuwe kanaal aan deze functie van het zoetwaterreservoir geen afbreuk mag worden gedaan. Alhoewel in het verdere overleg met België rekening zal worden gehouden met de Belgische belangen — dit spreekt ook wel vanzelf —, zullen zeker de hiervoor genoemde Nederlandse belangen ook sterk in het oog moeten worden gehouden. Ik mag er misschien op wijzen, dat ook in artikel 16, met name het derde lid, van het verdrag daarvoor een voorziening is getroffen. Dat moet nog nader worden bestudeerd. Er moet worden nagegaan hoe men tot een regeling kan komen met betrekking tot de hoeveelheid en de kwaliteit van het door België aan Nederland te leveren water. Het is in elk geval een zeer belangrijke aangelegenheid, met name voor Nederland, dat daarbij — in het verdrag wordt erop gewezen — *rekening moet worden gehouden met de belangen van de drinkwatervoorziening, de agrarische belangen en de industriële belangen van België*, — dat spreekt vanzelf; het is bepaald in artikel 16, 2; *de scheepvaartbelangen van België mogen daarbij natuurlijk niet worden veronachtzaamd* en hierop is ook gedoeld in de memorie van antwoord. »

Anderzijds ontleen we aan de Memorie van Antwoord van de Nederlandse Regering de dato 16 juni 1964 (blz. 5) op het verslag van de bijzondere Commissie der Tweede Kamer :

« Maatregelen ter voorkoming van verzilting van het Zeeuwse Meer zullen steeds de bijzondere aandacht der Regering hebben. Overeenkomstig het gestelde in artikel 16, lid 3, van het verdrag zullen de twee regeringen *tot mei 1968* de gelegenheid hebben een regeling te treffen ter uitvoering van de in de verdragstekst opgenomen richtlijnen ter verzilting. Het lijkt de Regering voorbarig reeds in dit stadium in te gaan op de vraag hoe een dergelijke regeling er uit zal zien, doch in het algemeen kan wel worden gesteld dat de *levering van zoet water mede afhankelijk zal zijn van de waarborging der Belgische in de verdragstekst genoemde belangen*. Wat de voeding van het Belgische kanalenet betreft, kan de Regering bevestigen, dat deze aangelegenheid niet in de tekst wordt behandeld en derhalve formeel niet onder de in artikel 16 genoemde criteria valt. Het is gebleken, dat in België enige bezorgdheid bestaat over de gevolgen, die de levering van zoet water krachtens artikel 16 van het verdrag zou kunnen hebben voor de bevaarbaarheid der Belgische waterwegen. *In de onderhandelingen welke tot het verdrag hebben geleid, is men ervan uitgegaan, dat met de bij het onderhavige vraagstuk betrokken belangen van beide zijden op redelijke wijze rekening dient te worden gehouden.* »

» Het vertrouwen is gewettigd, dat in de komende jaren, conform artikel 16, derde lid, van het ver-

deklardé le 30 juin 1964, devant la Deuxième Chambre des Etats-Généraux :

« Après la fermeture des bras de mer dans le cadre du Plan Delta, la constitution d'un réservoir d'eau douce derrière les digues sera *l'un des principaux objectifs* du Plan; elle aura une importance considérable pour l'approvisionnement en eau de la partie sud-ouest de notre pays. Il va de soi que la construction du nouveau canal ne doit pas nuire à cette fonction du réservoir d'eau douce. Bien que, dans le cours ultérieur des pourparlers avec la Belgique, il doive être tenu compte des intérêts belges — ce qui va également de soi —, il n'en est pas moins certain que les intérêts néerlandais que je viens d'évoquer devront également être l'objet de toutes nos préoccupations. Puis-je rappeler que, dans l'article 16 du Traité, et plus précisément à l'alinéa 3, une disposition est prévue à cet effet. C'est là un point qui devra être examiné de plus près. Il faudra voir comment l'on pourra régler la question de la quantité et de la qualité de l'eau que la Belgique doit fournir aux Pays-Bas. En tout cas, il importe au plus haut point, et notamment pour les Pays-Bas, qu'en l'espèce, — et le Traité lui-même y insiste — *il soit tenu compte des intérêts de l'approvisionnement en eau potable ainsi que des intérêts agricoles et industriels de la Belgique* — cela va de soi; c'est stipulé à l'article 16, paragraphe 2 —; on ne pourra évidemment pas négliger non plus les intérêts belges en matière de navigation, le mémoire en réponse fait, lui aussi, état de cette question. »

D'autre part, nous empruntons au « Mémoire en réponse » du Gouvernement néerlandais, en date du 16 juin 1964, et relatif au rapport de la Commission spéciale de la Deuxième Chambre (p. 5), le passage suivant :

« Les mesures destinées à prévenir la salinisation du lac de Zélande bénéficieront toujours de l'attention particulière du Gouvernement. Conformément à ce qui est prévu à l'alinéa 3 de l'article 16 du Traité, les deux Gouvernements auront la possibilité, *jusqu'en mai 1968*, d'arrêter un règlement au sujet de l'exécution des directives incluses dans le texte du Traité en ce qui concerne la salinisation. Le Gouvernement considère comme prématuré de répondre d'ores et déjà à la question de savoir quelle sera la teneur de pareil règlement, mais d'une manière générale, il est permis d'affirmer que *la fourniture d'eau douce dépendra notamment des garanties qui seront données au sujet des intérêts belges visés dans le Traité*. En ce qui concerne l'alimentation du réseau des canaux belges, le Gouvernement est en mesure de confirmer que ce point ne figure pas dans le texte et que, par conséquent, les critères définis à l'article 16 ne lui sont pas formellement applicables. Nous avons constaté que certaines inquiétudes se sont fait jour en Belgique quant aux conséquences que les fournitures d'eau douce à effectuer en vertu de l'article 16 du Traité pourraient entraîner pour la navigabilité des voies d'eau de ce pays. *Dans les négociations qui ont abouti au Traité, on est parti de cette considération qu'il fallait tenir compte raisonnablement, de part et d'autre, des intérêts en jeu dans le règlement du problème en cause.* »

« L'on peut légitimement espérer que, dans les prochaines années et conformément à l'alinéa 3 de l'arti-

drag, een voor beide zijden bevredigend stelsel van normen voor de levering van zoet water kan worden geformuleerd, waarbij in overeenstemming met het beginsel van redelijkheid ongetwijfeld *acht zal worden geslagen op het belang van de Belgische waterwegen*. De geest, die beide partijen gedurende de onderhandelingen nopens het onderhavige verdrag heeft bezielde, is er voor de Nederlandse Regering borg voor, dat ook de voor de volgende jaren geprojecteerde besprekingen nopens de leveringen van zoet water door België aan Nederland een vraagstuk, dat voor beide landen van bijzonder belang is, zullen leiden tot wederzijdse aanvaardbare oplossingen. »

Terugkomende op dit probleem, liet de Commissie van de Nederlandse Eerste Kamer in haar verslag van 2 november 1964 (blz. 4) opmerken, dat het begrip « redelijke behartiging van de genoemde Belgische belangen » ... « zeer zeker concretisering behoeft, wil men in de toekomst verschil van mening voorkomen ».

Waarop de Nederlandse Regering in haar memorie van antwoord van 15 januari 1965 als volgt heeft gerepliceerd :

« De regering is het met de eerdergenoemde leden eens, dat bij het treffen van de in artikel 16, lid 3, voorgeschreven uitvoeringsregeling een niet voor misverstand vatbare concretisering dient te worden gegeven aan het begrip « redelijke behartiging van genoemde Belgische belangen » hetwelk in het tweede lid van dit artikel wordt vermeld. Bij de onderzoeken en nadere besprekingen, welke tot bedoelde regeling dienen te leiden, zal hieraan terdege aandacht moeten worden besteed. »

En wat verder :

« Wellicht ten overvloede ... moge de regering — in antwoord op een desbetreffende vraag van enige leden — bevestigen, dat in overeenstemming met het hoger vermelde redelijkheidsbeginsel zonder twijfel *mede acht zal worden geslagen op het belang van de Belgische vaarwegen* bij het formuleren van de in artikel 16, derde lid, voorgeschreven uitvoeringsregeling. » (Cursivering in bovenstaande teksten door uw verslaggever). (Zie bijlage VII).

De watervoorziening in de toekomst.

Het Schelde-Rijnverdrag, en inzonderheid artikel 16, zijn aanleiding geworden tot het opwerpen van de kwestie van onze watervoorziening in de toekomst en uw Commissie heeft zich ook met deze aangelegenheid druk bezig gehouden. Men treedt algemeen de zienswijze bij die door de heer Eerste-Minister op woensdag 2 december 1964 in de Kamer werd ontwikkeld, dat het probleem der watervoorziening in ons land geen uitvloeisel is van bedoeld verdrag, en dat de twee kwesties derhalve zorgvuldig gescheiden moeten gehouden worden.

Op de vraag van een paar leden, of de waterleveringsplicht vervat in artikel 16 het bouwen van stuwdammen in ons Maasbekken tot gevolg heeft, wordt door de Minister ontkennend geantwoord.

cle 16 du Traité, un système de normes concernant la fourniture d'eau douce pourra être établi à la satisfaction des deux parties et que ce système *tiendra certainement compte*, dans toute la mesure de ce qui est raisonnable, *des intérêts des voies navigables belges*. L'esprit qui a animé les deux parties au cours des négociations relatives au Traité, garantit, aux yeux du Gouvernement néerlandais, que les pourparlers envisagés pour les prochaines années concernant les fournitures d'eau douce à effectuer par la Belgique aux Pays-Bas, question qui revêt une importance particulière pour les deux pays, conduiront également à des solutions acceptables par l'un et l'autre. »

Revenant à ce problème, la Commission de la Première Chambre des Pays-Bas a fait observer, dans son rapport du 2 novembre 1964 (p. 4) que la notion de « gestion raisonnable desdits intérêts belges »... « doit certainement être concrétisée si l'on veut éviter à l'avenir toute divergence d'opinion. »

A quoi le Gouvernement néerlandais a répliqué dans son mémoire en réponse du 15 janvier 1965 :

« Le Gouvernement partage le point de vue des membres précités d'après lequel, dans l'élaboration du règlement d'exécution prescrit par l'alinéa 3 de l'article 16, il sera nécessaire de préciser d'une façon non équivoque la portée pratique qu'il convient d'attribuer à la notion de « gestion raisonnable desdits intérêts belges » dont il est question à l'alinéa 2 du même article. Lors des études et des nouveaux pourparlers qui doivent aboutir audit règlement, cette question devra bénéficier de toute l'attention qu'elle mérite.

Et la note poursuit en ces termes :

« Peut-être même au risque de se répéter..., le Gouvernement — répondant à une question posée par plusieurs membres à ce sujet — tient à confirmer que, conformément au principe précité de la gestion raisonnable, il n'est pas douteux *qu'il sera attentif notamment aux intérêts des voies navigables belges*, dans la rédaction du règlement d'exécution prescrit par l'alinéa 3 de l'article 16. » (C'est votre rapporteur qui a souligné certains passages dans les textes qui précèdent.) (Voir annexe VII).

L'approvisionnement en eau à l'avenir.

Le Traité Escaut-Rhin, et plus spécialement son article 16, ont amené certains à soulever la question de notre futur approvisionnement en eau et votre Commission s'est également préoccupée de cette question. En général, elle se rallie au point de vue que le Premier Ministre a exposé à la Chambre des Représentants, en séance du mercredi 2 décembre 1964, et d'après lequel le problème de l'approvisionnement en eau de notre pays n'a pas son origine dans le Traité en discussion et, par conséquent, les deux questions doivent être soigneusement dissociées.

A la question de quelques membres qui désirent savoir si l'obligation relative aux fournitures d'eau, prévue à l'article 16, entraînera nécessairement la construction de barrages dans la partie du bassin de la Meuse qui est située sur notre territoire, la réponse du Ministre est négative.

Wel is het een feit, dat de waterbehoeften in ons land bestendig stijgen. Men acht dat het waterverbruik voor huishoudelijke doeleinden in een tijdsverloop van 10 jaar ongeveer zal verdubbelen. Ook de waterbehoeften voor industriële doeleinden nemen aanzienlijk toe. Men mag echter de industriële behoeften niet samentellen, omdat de nijverheden hun water in overwegende mate terug afstaan aan de rivieren, zodat eenzelfde hoeveelheid water meerdere malen opeenvolgend kan worden aangewend.

Het probleem van de watervoorziening in de komende jaren houdt de bijzondere aandacht van de regering gaande. Er is potentieel een voldoende hoeveelheid water voorhanden, doch het komt er op aan, het debiet van onze rivieren te regulariseren, d.w.z. spaarbekkens aan te leggen, die in periodes van droogte en lage waterstand kunnen aangesproken worden. De regering heeft zich verbonden ten spoedigste aan het Parlement een ontwerp van wet dienaangaande voor te leggen, zodat het nog tijdens deze legislatuur kan worden behandeld.

De meningen ten aanzien van de noodzaak van meerdere stuwdammen en van hun lokalisatie zijn nog verdeeld. Een lid betoogt dat de regering haar verklaring in de Kamer alleen afgelegd heeft om het voorbehoud van sommige opposenten tegen het verdrag weg te nemen. Een lid maakt zijnerzijds alle voorbehoud tegen een stuw op de Semois, die allesbehalve een toeristische attractie zou zijn, vermits zulks waterspaarbekken precies bestemd zou zijn om in de zomermaanden te worden geleidigd.

Rekening houdende met het feit, dat er zo niet een juridisch dan toch een feitelijk parallelisme ontstaan is tussen enerzijds het Schelde-Rijnverdrag en anderzijds de veilige watervoorziening van ons land in de toekomst, dringen meerdere leden aan, dat de regering haar ontwerp onverwijld zou indienen en dat daarin de vereiste aandacht zou opgebracht worden voor de watervoorziening in alle gewesten van het land, dus ook in het Henegouwse en in de beide Vlaanderen, evenzeer als voor de gewesten die bediend worden door het water uit de Maas.

Een paar leden doen verder opmerken, dat de tekst van het ontwerp der regering moet gekend zijn, alvorens zij zich met kennis van zaken over het Schelde-Rijnverdrag kunnen uitspreken. Zij vragen daarom dat in de commissie geen stemming zou uitgebracht worden, zolang het ontwerp der regering nog niet ingediend is.

Een lid stelt voor dat, rekening houdende met het belofde doch nog niet gekende regeringsontwerp enerzijds, en met de nood aan ophelderingen vanwege de Nederlandse regering over verschillende in Commissie opgeworpen kwesties anderzijds, tot een verdrag van de behandeling in Commissie gedurende een paar weken zou beslist worden.

Dit verdagingsvoorstel wordt echter met 8 stemmen tegen 5 bij één onthouding verworpen.

Tijdens het verloop van de discussie werd ook het probleem opgeworpen van het water stroomopwaarts van onze zuidergrens, d.w.z. de eventuele gevolgen van

Il est de fait que les besoins en eau de notre pays ne cessent d'augmenter. On estime que la consommation à des usages domestiques aura presque doublé dans une dizaine d'années. D'autre part, les besoins de l'industrie augmentent considérablement. Il ne faut cependant pas calculer les besoins industriels d'une manière cumulative, car les industries restituent aux rivières la majeure partie des eaux qu'elles emploient, ce qui fait que la même quantité d'eau peut être utilisée plusieurs fois de suite.

Le Gouvernement est particulièrement attentif au problème de l'approvisionnement en eau durant les prochaines années. Il existe potentiellement une quantité suffisante d'eau, mais ce qui importe, c'est de régulariser le débit de nos rivières, c'est-à-dire d'aménager des « bassins » auxquels l'on puisse recourir en période de sécheresse ou lorsque le niveau des eaux ne sera pas assez élevé. Le Gouvernement s'est engagé à soumettre un projet au Parlement dans les meilleurs délais, de façon qu'il puisse encore être discuté pendant la présente législature.

Les opinions sur la nécessité de construire plusieurs barrages et sur leur localisation sont encore divergentes. Un membre estime que le Gouvernement n'a fait sa déclaration à la Chambre que pour convaincre certains opposants de renoncer aux réserves qu'ils avaient formulées à l'encontre du Traité. De son côté, un membre se déclare formellement hostile à l'érection d'un barrage sur la Semois, barrage qui constituerait le contraire d'une attraction touristique, puisque pareil réservoir serait précisément destiné à être vidé pendant les mois d'été.

Eu égard au fait qu'un parallélisme de fait, sinon de droit, s'est créé entre le Traité Escaut-Rhin d'une part, et, d'autre part, les garanties à obtenir quant à l'approvisionnement en eau de notre pays à l'avenir, plusieurs commissaires insistent pour que le Gouvernement dépose son projet au plus tôt et en tenant compte comme il se doit de la nécessité d'assurer l'approvisionnement en eau dans toutes les régions du pays, et notamment dans le Hainaut et dans les deux Flandres, aussi bien que dans les régions desservies par la Meuse.

D'autre part, certains membres font observer qu'ils ne pourront se prononcer en connaissance de cause sur le Traité Escaut-Rhin avant de connaître le texte du projet en question. En conséquence, ils demandent que la Commission ne procède pas au vote tant que ce projet n'aura pas été déposé.

Etant donné, d'une part, que le projet que le Gouvernement a promis de déposer n'est pas encore connu et, d'autre part, qu'il est nécessaire d'obtenir des éclaircissements du Gouvernement néerlandais sur certaines questions qui ont été soulevées en Commission, un membre propose de postposer de quelques semaines l'examen du Traité en Commission.

Cette proposition d'ajournement est rejetée par 8 voix contre 5 et 1 abstention.

Au cours des débats fut également soulevé le problème des eaux utilisées en amont de notre frontière méridionale, c'est-à-dire la question des conséquences

mogelijke belangrijke watercaptaties op Frans grondgebied. De regering is nog niet genoegzaam geïnformeerd ten aanzien van de inzichten van de Franse autoriteiten in dit opzicht, doch zij zal niet nalaten contact op te nemen met de Franse instanties, ten einde gevolgen van eventuele watercaptaties, stroomopwaarts van onze zuidelijke grens, na te gaan.

Een paar leden brengen eveneens de vraag van de heer Parisi aan de Minister van Buitenlandse Zaken in herinnering (cfr. Bulletin van de Kamer, nr. 7, van 12 januari 1965) in verband met het voornemen van de Franse autoriteiten om een hoeveelheid water uit de kalklaag van het gebied der Oppermaas op te pompen. Volgens het antwoord van Minister Spaak zouden deze uitpompings moeten dienen om de streek van Fench-Thionville water voor huishoudelijk en industriegebruik te verschaffen. Een dezer leden meent echter dat dit water ook zou kunnen aangewend worden om het kanaal van de Moezel naar de Parijse agglomeratie te voeden. Deze leden stellen de vraag in hoeverre deze voorgenen uitpompings in de hoogvlakte van Langres het waterdebiet van de Maas nadelig zou kunnen beïnvloeden, daar de stroom in deze hoogvlakte zijn oorsprong neemt. De oppomping van 31 miljoen m³ zou, volgens een lid, ongeveer overeenstemmen met een debiet van de Maas van 1 m³ per seconde, wat niet veel is. Echter is hier waakzaamheid geboden.

De Commissie heeft eveneens aandacht besteed aan het verdrag van 28 maart 1820 met Frankrijk, hetwelk in zijn artikel 41 bepaalt, dat er geen afdammingen in de Semois mogen opgericht worden en dat alle hindernissen dienen weggenomen, om deze rivier vlotbaar te houden.

De Minister doet opmerken, dat deze bepaling uit het verdrag van 1820 tot doel had de Semois als verkeersweg te water open te houden. Het eigenlijk doel van het bepaalde in artikel 41 bestaat thans niet meer. Echter erkent de Minister dat het vanzelf spreekt dat bij alle vraagstukken die gesteld worden ingevolge watercaptaties of kunstwerken in het hydrografisch gebied van de Maas en haar bijrivieren voor zover het daarbij om de overschrijding van de Belgisch-Franse grens gaat beide regeringen met elkander contact behoren te hebben. Zoals de Minister van Buitenlandse Zaken, in antwoord op voormelde parlementaire vraag verklaard heeft, volgt de regering aandachtig de mogelijke terugslag van alle Franse plannen op de Belgische belangen.

Als besluit van deze ganse discussie, zowel over de zoetwaterlevering aan Nederland als over de eigen Belgische watervoorziening in de toekomst, belooft een lid dat België vanzelfsprekend, gans onafhankelijk van het Schelde-Rijnverdrag, maatregelen moet treffen voor zijn watervoorziening in de komende jaren. Hij wenst echter zeer duidelijk te weten, in hoeverre de verdragsverplichting een investering in waterwerken voor ons land noodzakelijk maakt en, zo ja, welke daarvan de kosten zullen zijn.

Waarop de Minister op overtuigende wijze antwoordt, dat de noodzakelijke veiligstelling van onze

eventuelen d'importantes captations qui pourraient s'effectuer en territoire français. Le Gouvernement n'est pas encore suffisamment informé des intentions des autorités françaises à cet égard, mais il ne manquera pas de prendre contact avec elles afin de mieux connaître les conséquences de captations éventuelles en amont de notre frontière méridionale.

Plusieurs membres rappellent également la question posée par M. Parisi au Ministre des Affaires étrangères (cfr. Bulletin de la Chambre, n° 7, du 12 janvier 1965) au sujet de l'intention des autorités françaises de prélever une certaine quantité d'eau de la couche calcaire de la région de la Haute Meuse. D'après la réponse de M. Spaak, ces prélèvements devraient servir à alimenter la région de Fench-Thionville en eaux domestiques et industrielles. L'un des intervenants estime toutefois que cette eau pourrait également être affectée à l'alimentation du canal reliant la Moselle à l'agglomération parisienne. Ces commissaires voudraient savoir dans quelle mesure le prélèvement envisagé sur le Plateau de Langres pourrait influencer défavorablement le débit de la Meuse, étant donné que ce fleuve a sa source sur ce plateau. Le prélèvement de 31 millions de m³ correspondrait environ, d'après un commissaire, à un débit d'un m³ par seconde pour la Meuse, ce qui n'est pas beaucoup. Cependant, la vigilance s'impose.

Votre Commission a également été attentive au Traité du 28 mars 1820, signé avec la France, dont l'article 41 prévoit qu'aucun barrage ne peut être construit sur la Semois et que tous les obstacles au flottage sur cette rivière doivent être enlevés.

Le Ministre a fait observer que cette disposition du Traité de 1820 avait pour but de maintenir la navigabilité de la Semois. La raison qui avait motivé la disposition de l'article 41 n'existe plus. Cependant, le Ministre reconnaît que, dans tous les problèmes qui se posent du fait des captations effectuées ou des ouvrages d'art construits dans le bassin de la Meuse, et pour autant qu'il s'agisse du franchissement de la frontière franco-belge, il va de soi que les deux Gouvernements doivent rester en contact. Comme le Ministre des Affaires étrangères l'a déclaré en réponse à la susdite question parlementaire, le Gouvernement examine attentivement la répercussion éventuelle de tous les projets français sur les intérêts belges.

En conclusion de toute cette discussion, qui a porté aussi bien sur les fournitures d'eau douce à effectuer aux Pays-Bas que sur l'approvisionnement en eau de la Belgique, un membre fait observer que notre pays doit évidemment, et tout à fait indépendamment du Traité Escaut-Rhin, prendre des mesures pour assurer son approvisionnement en eau dans les prochaines années. Mais il voudrait savoir d'une manière très précise dans quelle mesure l'obligation qui nous est faite par le Traité nécessite pour notre pays un investissement en travaux hydrauliques et, dans l'affirmative, quel en sera le coût.

Le Ministre répond en faisant observer que la nécessité d'assurer la couverture de nos propres besoins en

eigen waterbehoeften ons land automatisch in de gelegenheid stelt om onze verplichting tegenover Nederland na te komen.

VIERDE DEEL.

Allerhande neven-kwesties.

In dit deel wordt betracht een beknopte samenvatting te schetsen van de discussie van enkele punten, andere dan de verdragsbepalingen en de waterproblemen, die tijdens het onderzoek in uw Commissie aangesneden werden.

1. Het Rijnvervoer.

Het verslag van de heer Delwaide behelst een nauwkeurige analyse betreffende de evolutie van het Rijnvervoer. Bovendien heeft het Departement van Buitenlandse Zaken, op verzoek van uw Commissie, tabellen opgesteld die als bijlagen aan dit verslag zijn toegevoegd (zie bijlagen I en IV). Het moge derhalve volstaan hier enkele bedenkingen van een paar sceptisch-gestemde commissieleden weer te geven.

Deze leden verbazen er zich niet over, dat het aandeel van de Antwerpse haven in het Rijnvervoer in een tijdverloop van een kwart-eeuw met negen procent is gedaald, terwijl in diezelfde tijdspanne het aandeel van de havens van Rotterdam (+ 13 p.c.) en Amsterdam (+ 100 p.c.) is gestegen.

Zij menen dat, na de afschaffing der Rijnvaartpremies, het Belgisch aandeel nog zal dalen, aangezien de onloochenbare voordelen van de nieuwe waterweg, — (kortere afstand, minder sluizen en mogelijkheid voor de duwvaart) — niet opwegen tegen de directe ondersteuning van 8 à 12 frank per vervoerde ton goederen. Zij betogen dat het kolentransport uit Duitsland afneemt, dat de erts en meer overzee aangevoerd worden, dat de aardolieprodukten langs pijpleidingen getransporteerd worden. Alleen het potasvervoer uit de Elzas blijft zeer belangrijk voor Antwerpen. Zij erkennen dat de nieuwe waterweg onbetwist voordelig is voor 80 p.c. van het Belgisch Rijnvervoer dat Antwerpen of het zuidelijk en oostelijk van Antwerpen gelegen landsgedeelte als bestemming of uitgangspunt heeft, alsmede voor het transito-vervoer met het oog op de voeding van de zeevaartrijnen. Maar zij stellen de vraag, of de zes miljoen tonnage, uit beide richtingen samen, met vertrek of bestemming Antwerpen, zulke aanzienlijke uitgaven wettigt. Daarbij komt nog, zo betogen zij, dat het door België bekostigd kanaal voor de industrialisatie en economische expansie mogelijkheden schept ten behoeve van Zeeland en Westelijk-Noord-Brabant.

Waarop de Minister geantwoord heeft dat het Rijnvervoer zich bestendig vernieuwt en zeer belangrijk blijft, (n.l. 186 miljoen T. in 1963 of 65 procent meer dan in 1938), dat onze nationale haven alle troeven in

eau permettra automatiquement à la Belgique de remplir l'obligation qu'elle contracte envers les Pays-Bas.

QUATRIEME PARTIE.

Questions connexes.

Dans cette partie, nous nous efforcerons de résumer brièvement les discussions qui ont été consacrées à quelques points autres que les dispositions du Traité et les problèmes de l'approvisionnement en eau, que votre Commission a abordés au cours de ses débats.

1. Le trafic rhénan.

Le rapport de M. Delwaide donne une analyse précise de l'évolution du trafic rhénan. De plus, à la demande de votre Commission, le Département des Affaires étrangères a dressé des tableaux qui sont joints en annexe au présent rapport (voir annexes I et IV). Nous pouvons dès lors nous limiter à reproduire ci-dessous quelques considérations qui ont été émises par certains membres assez sceptiques.

Ces commissaires constatent sans surprise que la participation du port d'Anvers au trafic rhénan ait diminué de 9 % en un quart de siècle, tandis que, dans la même période, la part des ports de Rotterdam et d'Amsterdam s'accroissaient respectivement de 13 % et de 100 %.

Ils pensent que, après la suppression des primes à la navigation rhénane, la participation belge continuera de baisser, étant donné que les avantages indéniables qu'offrira la nouvelle voie navigable (distance moindre, écluses moins nombreuses et possibilité de navigation par convois poussés) ne suffiront pas à compenser le soutien direct qui est de 8 à 12 francs par tonne de marchandises transportées. Ils font valoir que les transports de charbon en provenance de l'Allemagne sont en régression, que les minerais sont acheminés de plus en plus par mer, que les produits pétroliers sont transportés par oléoduc. Seuls les transports de potasse alsacienne restent très importants pour Anvers. Les intervenants reconnaissent que la nouvelle voie navigable sera incontestablement avantageuse pour 80 % du trafic rhénan belge à destination ou en provenance d'Anvers ou des régions situées au sud et à l'est de cette ville, ainsi que pour les transports en transit destinés à l'alimentation des lignes de navigation. Mais ils posent la question de savoir si le tonnage total de 6 millions dans les deux directions, c'est-à-dire au départ et à destination d'Anvers, justifie des dépenses aussi considérables. A quoi s'ajoute, d'après les mêmes membres, que le canal dont la Belgique supportera les frais de construction, créera des possibilités d'industrialisation et d'expansion économique pour la Zélande et la partie occidentale du Brabant septentrional.

Le Ministre répond que le trafic rhénan se renouvelle constamment et garde une très grande importance (186 millions de tonnes en 1963, soit 65 % de plus qu'en 1938), que notre port national doit disposer de tous les

handen moet krijgen om haar traditionele positie van Rijnvaart-haven te verdedigen, en dat het nieuwe kanaal eveneens zeer belangrijk is voor het intra-Benelux vervoer.

2. *Niet-raadpleging van de interparlementaire Benelux-raad.*

Een paar leden maken er de regeringen van beide landen een verwijt van, dat de interparlementaire Beneluxraad niet voorafgaandelijk werd geraadpleegd, hetgeen nochtans uit de aard der zaak aangewezen was.

De Minister, Adjunkt voor Buitenlandse Zaken heeft verwezen naar het antwoord van de Nederlandse Minister Luns in de Tweede Kamer en naar de toelichting in de Nederlandse parlementaire dokumenten. Wegens het feit dat verkiezingen voor het Nederlands Parlement kort na de beëindiging der onderhandelingen moesten plaats vinden, zou de voorafgaande raadpleging van de interparlementaire Benelux-raad een ongewenste vertraging van de ondertekening veroorzaakt hebben.

De Minister, Adjunkt voor Buitenlandse Zaken treedt echter ten volle de zienswijze van de Nederlandse regering bij, dat de uitvoering van het verdrag het voorwerp moet uitmaken van een toelichting in het jaarlijks verslag van de regeringen aan de interparlementaire Raad, te meer daar het verdrag in zijn artikel 43 een dispositie bevat, welke de uitvoering van hoofdstuk E van dit verdrag in het raam van de Benelux-ekonomische Unie plaatst. Een gelijkaardige toezegging werd trouwens reeds gedaan, toen de interparlementaire Benelux-Raad op 22 februari 1964 een debat aan het Schelde-Rijnverdrag heeft gewijd.

Ten aanzien van een verklaring van de zijde der Nederlandse regering, « dat in elk stadium van de onderhandelingen voeling is gehouden met de Nederlandse belanghebbenden », betreurt een lid, dat zulks in ons land helemaal niet het geval geweest is, wellicht uitzondering gemaakt voor zekere Antwerpse belanghebbenden.

3. *Waarom de sluis te Woensdrecht ?*

Enkele leden hebben de mening vooruitgezet dat de verplichting, vervat in artikel 16, had kunnen vermeden worden, indien de enige sluis niet te Woensdrecht, nabij het Zeeuwse Meer was gesitueerd, doch op Belgisch grondgebied ten Noorden van de Antwerpse haven. Volgens een hunner kan zuiver en zoet water uit het Albertkanaal langs de reeds bestaande anti-tank-gracht ten N.O. van Antwerpen naar deze sluis gevoerd worden. Elke verzilting zou dan uitgesloten zijn. De bedding van het nieuwe kanaal ligt namelijk ongeveer 7,50 m. boven de bodem van de verzilte Antwerpse dokken. De aanvoer van zoet water in de sluis zou de zoutbezinking in de Antwerpse dokken tegenhouden.

Een ander lid, dat verklaart een der beste Belgische deskundigen geraadpleegd te hebben, stelt als oplossing voor, dat aan de uitgang der dokken van Antwerpen een versassing tussen twee deuren zou worden tot stand gebracht, zodanig dat het verzilt water uit de

atouts pour défendre sa position traditionnelle de port rhénan et que le nouveau canal est également très important pour les transports intérieurs du Benelux.

2. *Non-consultation du Conseil interparlementaire de Benelux.*

Plusieurs membres reprochent aux Gouvernements des deux pays de n'avoir pas consulté au préalable le Conseil interparlementaire de Benelux, ce qui eût cependant été dans la nature des choses.

Le Ministre, adjoint aux Affaires étrangères, se réfère à la réponse du Ministre néerlandais, M. Luns, à la Deuxième Chambre et aux explications fournies dans les documents parlementaires néerlandais. Etant donné que des élections devaient avoir lieu pour le Parlement néerlandais peu après la conclusion des pourparlers, la consultation préalable du Conseil interparlementaire de Benelux aurait retardé la signature du Traité, ce qui n'eût pas été souhaitable.

Le Ministre, adjoint aux Affaires étrangères, souscrit cependant sans réserve au point de vue du Gouvernement néerlandais, d'après lequel l'exécution du Traité doit faire l'objet d'un commentaire à insérer dans le Rapport annuel des Gouvernements au Conseil Interparlementaire, d'autant plus que l'article 43 du Traité contient une disposition qui situe l'exécution du chapitre E de ce Traité dans le cadre de l'Union économique Benelux. Une promesse de l'espèce a d'ailleurs déjà été donnée quand le Conseil Interparlementaire de Benelux a consacré, le 22 février 1964, un débat au Traité Escaut-Rhin.

Rappelant une déclaration faite au nom du Gouvernement néerlandais et selon laquelle « à chaque stade des négociations, le contact a été gardé avec les instances néerlandaises intéressées », un membre regrette qu'il n'en ait nullement été ainsi dans notre pays, exception faite peut-être pour certains milieux anversois.

3. *Pourquoi construire l'écluse à Woensdrecht ?*

Certains membres ont émis l'avis que l'obligation prévue à l'article 16 aurait pu être évitée si la construction de l'unique écluse n'avait pas été prévue à Woensdrecht, c'est-à-dire à proximité du Lac de Zélande, mais en territoire belge, au nord du port d'Anvers. D'après l'un d'eux, il est possible d'amener à cette écluse de l'eau douce d'une grande pureté, du Canal Albert par le fossé anti-tank qui existe déjà au nord-est d'Anvers. Toute salinisation serait alors exclue. En effet, le lit du nouveau canal est à un niveau supérieur de quelque 7,50 m. à celui des docks d'Anvers, qui sont salinisés. L'arrivée d'eau douce dans l'écluse empêcherait les dépôts salins dans les docks d'Anvers.

Un autre commissaire, qui affirme avoir consulté l'un des meilleurs experts belges, propose une solution consistant à établir, à la sortie des docks d'Anvers, un sas à deux portes, en sorte que l'eau salinisée provenant des docks soit arrêtée pendant le passage des navires.

dokken wordt tegengehouden terwijl de schepen worden doorgelaten. De voordelen van deze oplossing zouden o.m. zijn, dat de sluisbouw te Zandvliet in vaste grond minder duur zal kosten dan in de drassige grond te Woensdrecht, dat het water-aanvoerkanaal bevaarbaar zal kunnen zijn tussen het Albertkanaal en het Schelde-Rijnkanaal, en dat de wachtsluis bij de dokken van Antwerpen een grote veiligheid voor de haven zal bieden. Immers, de veiligheid van de haven wordt in het verdrag afhankelijk gemaakt van de sluisbediening te Woensdrecht. Dit lid geeft er zich echter rekenschap van, dat Nederland zulks niet gemakkelijk zal aanvaarden, omdat de sluis op Nederlands grondgebied aan onze noorderburen het feitelijk meesterschap bezorgt over de schutting.

De Minister antwoordt dat de lokalisatie van de sluis te Woensdrecht verantwoord is om volgende dwingende reden : de verwezenlijking van de nieuwe vaarweg zal in twee fasen geschieden. Tijdens de eerste fase zal het kanaal voor de scheepvaart opengesteld worden, terwijl de zeegaten van het Deltagebied nog niet volledig afgesloten zijn. De zee-armen zullen derhalve de invloed ondergaan van het op- en neergaande zee-getij. Als de sluis te Woensdrecht, vlak bij de Oosterschelde, gesitueerd wordt, kunnen deze gevolgen van het getij gemakkelijk ondervangen worden. Het bouwen van de sluis te Zandvliet zou noodzakelijk maken dat het kanaal over 10 km. lengte uitgediept wordt in het vooruitzicht van het lage tij en dat de kanaal-dijken aanzienlijk opgehoogd worden wegens de hoge waterstanden bij hoge tij en stormvloed. Dit zou de kosten voor het aanleggen van het kanaal aanzienlijk vermeerderen.

De Minister acht elke bedreiging voor de Antwerpse haven uitgesloten. Nederland heeft er zelf alle belang bij het zouthoudend water, dat uit de Antwerpse dokken zou kunnen voortkomen, terug te stoten, om de verzilting van het Zeeuwse Meer tegen te gaan.

4. *Varia.*

Uw Commissie heeft, in de loop van het onderzoek, nog menigvuldige andere kwesties aangeraakt, die hier volledigheidshalve, slechts een bondige vermelding behoeven :

— de afdamming van de Zeeuwse zee-armen en de vraag, in hoeverre deze werken weerslag kunnen uitoefenen op de Westerschelde en de haven van Antwerpen;

— het regime van de Westerschelde en de moeilijkheden die rijzen bij de uitbaggering;

— de relatie tussen het peil van het Zeeuwse meer en het peil van het nieuwe kanaal;

— de wenselijkheid dat de in uitzicht gestelde collector voor industriële afvalwaters, in gaffelvorm van Antwerpen naar Mol en naar Tessenderlo, over Hasselt-Genk naar Luik zou worden doorgetrokken.

Het specifiek karakter van deze en nog andere opgeworpen kwesties maakt een uitdieping ervan in dit verslag overbodig.

Cette solution aurait plusieurs avantages : la construction d'une écluse en pleine terre à Zandvliet coûterait moins cher que dans le sol marécageux de Woensdrecht, le canal d'arrivée des eaux pourrait être navigable entre le Canal Albert et le Canal Escaut-Rhin et l'écluse de garde à proximité des docks d'Anvers offrirait une grande sécurité pour le port. En effet, le Traité aura pour conséquence que la sécurité du port dépendra du fonctionnement de l'écluse de Woensdrecht. Toutefois, l'intervenant se rend compte de ce que les Pays-Bas n'accepteront pas facilement pareille condition, nos voisins du nord ayant la maîtrise des éclusages, du fait que l'écluse sera établie sur leur territoire.

Le Ministre répond que la localisation de l'écluse à Woensdrecht se justifie par la raison impérieuse que voici : la réalisation de la nouvelle voie navigable se fera en deux phases. Au cours de la première, le canal sera ouvert à la navigation, tandis que les bouches du Delta n'auront pas encore été complètement fermées. Aussi les bras de mer subiront-ils l'influence du flux et du reflux. Si l'écluse est établie à Woensdrecht, c'est-à-dire tout près de l'Escaut oriental, il sera possible de résorber facilement les effets de la marée. Si l'écluse était construite à Zandvliet, il faudrait que le canal soit creusé plus profondément sur une longueur de 10 km, en prévision de la marée basse, et que les digues du canal soient considérablement exhausées pour tenir compte du niveau élevé des eaux à marée haute et en cas de tempête.

De ce fait, le coût du canal augmenterait considérablement. Le Ministre estime que le port d'Anvers n'est nullement menacé. Les Pays-Bas eux-mêmes ont tout intérêt à repousser les eaux salinisées qui pourraient venir des docks d'Anvers, pour empêcher la salinisation du Lac de Zélande.

4. *Divers.*

Au cours de la discussion, votre Commission a encore abordé beaucoup d'autres questions que, pour être complet, nous mentionnerons ici très brièvement :

— la fermeture des bras de mer en Zélande et la question de savoir dans quelle mesure ces travaux peuvent avoir une incidence sur l'Escaut occidental et le port d'Anvers;

— le régime de l'Escaut occidental et les difficultés liées au dragage;

— la relation entre le niveau du lac de Zélande et celui du nouveau canal;

— l'opportunité de prolonger par Hasselt et Genk en direction de Liège le collecteur pour les eaux usées industrielles dont la construction est envisagée à partir d'Anvers, avec bifurcation d'Anvers à Mol et à Tessenderlo.

Le caractère spécifique de ces questions et d'autres problèmes qui ont encore été soulevés nous dispense d'en dire davantage dans le présent rapport.

Stemmingen.

Aan de eindfase van het onderzoek in uw commissie verklaart een lid, hierin bijgetreden door drie andere leden, dat hij een affirmatieve stem in commissie zal uitbrengen, zich het recht voorbehoudend om in openbare vergadering desgevallend een andere houding aan te nemen, indien het einddebat in de Nederlandse Eerste-Kamer enig ongunstig element aan het licht zou gebracht hebben.

De voorstanders van een voorlopige onthouding in Commissie verklaren te wachten op nadere inlichtingen, wat betreft de inhoud van het aangekondigd regeringsontwerp, het debat in de Nederlandse Eerste Kamer, en het standpunt van de regering in verband met de timing van de grote investeringswerken en hun financiering. Zij herinneren eraan, dat zij om die redenen een verdaging van het onderzoek gewenst hadden. Twee hunner kunnen zich ook niet met de hoge kosten voor België verenigen.

Een lid, dat verklaart tegen het verdrag te zullen stemmen in de Commissie, erkent dat de Minister op meerdere punten interessante ophelderingen gebracht heeft doch dat een bindende geruststellende verklaring in verband met de artikelen 16 en 32 alleen door de Nederlandse regering kan afgelegd worden.

Ten overstaan van het feit, dat in toepassing van het verdrag, vóór 1968 nog een belangrijke regeling tussen België en Nederland moet uitgewerkt worden, dringt een lid aan, hierbij door de commissie bijgetreden, dat de regering de bevoegde parlementaire commissies zou ingelicht houden over het verloop van deze onderhandelingen. De Minister betuigt hiermee zijn instemming.

Het wetsontwerp houdende goedkeuring van het verdrag is aanvaard met 14 stemmen tegen 2 bij 4 onthoudingen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. LEYNEN.

De Voorzitter,
P. STRUYE.

Votes.

A la fin des débats de votre Commission, un membre, appuyé par trois autres commissaires, déclare qu'il votera affirmativement en Commission, tout en se réservant le droit d'adopter éventuellement une autre attitude en séance publique si le débat final à la Première Chambre des Pays-Bas devait faire apparaître quelque élément défavorable.

Les partisans d'une abstention provisoire en Commission déclarent qu'ils attendront d'être plus amplement informés de la teneur du projet dont le Gouvernement a annoncé le dépôt, des résultats du débat à la Première des Pays-Bas et du point de vue du Gouvernement concernant le timing des grands travaux d'investissement et de leur financement. Ils rapellent que, pour ces motifs, ils auraient souhaité un ajournement. D'autre part, deux d'entre eux ne peuvent admettre les dépenses élevées que le projet entraînera pour la Belgique.

Un membre, qui déclare qu'il votera contre le projet en Commission, reconnaît que, sur plusieurs points, le Ministre a donné des explications intéressantes, mais que seul le Gouvernement néerlandais pourra faire une déclaration apaisante, et qui l'engage, concernant les articles 16 et 32.

Etant donné que, conformément au Traité, un important règlement devra encore être arrêté avant 1968 entre la Belgique et les Pays-Bas, un membre insiste, appuyé en cela par la Commission, pour que le Gouvernement tienne les commissions parlementaires compétentes au courant du déroulement de ces négociations. Le Ministre marque son accord.

Le projet de loi portant approbation du Traité a été adopté par 14 voix contre 2 et 4 abstentions.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. LEYNEN.

Le Président,
P. STRUYE.

BIJLAGE I.

Evolutie van het Rijnverkeer.
(goederenverkeer in 1000 ton).

ANNEXE I.

Evolution du trafic rhénan.
(trafic de marchandises en milliers de tonnes).

	1938	1963	Vermeerdering — Augmentation
Rijnverkeer tussen stroomopwaarts van de Nederlands-Duitse grens gelegen havens. — <i>Trafic rhénan entre les ports situés à l'amont de la frontière séparant les Pays-Bas et l'Allemagne</i>	34.299	65.501	91 %
Verkeer te Lobith (Nederlands-Duitse grens). — <i>Trafic à Lobith (frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne)</i>	55.529	66.609	20 %
Rijnverkeer tussen stroomafwaarts van de Nederlands-Duitse grens gelegen havens. — <i>Trafic rhénan entre les ports situés à l'aval de la frontière séparant les Pays-Bas et l'Allemagne</i>	23.100	54.750	137 %
Totaal. — <i>Total</i>	112.928	186.860	65 %

BIJLAGE II.

ANNEXE II.

*Doorvoer te Antwerpen in 1953 en 1963.**Transit à Anvers en 1953 et en 1963.*

	1953		1963		Vermeerdering — <i>Augmentation</i>
	Ton — <i>Tonnes</i>	%	Ton — <i>Tonnes</i>	%	
Geloste en geladen goederen. — <i>Déchargements et chargements :</i>					
spoorweg — <i>chemin de fer</i>	1.163.097	18	1.621.929	20	39 %
waterweg — <i>voie fluviale</i>	5.139.550	80	6.006.476	74	16 %
autoweg — <i>route</i>	117.374	2	515.295	6	339 %
Totaal. — <i>Total</i>	6.420.021	100	8.143.700	100	27 %

BIJLAGE III.*Belangrijkheid van het verdrag en voordelen van het nieuwe tracé.*

Het verdrag is onontbeerlijk om de toekomst van Antwerpen veilig te stellen. De voorspoed van onze grote wereldhavens belangt het ganse land aan en is essentieel voor Wallonië zelve.

Het dient onderstreept te worden dat alle nieuwe nijverheidsbekkens worden opgericht hetzij dichtbij de zee hetzij in de omgeving van gemakkelijk door het zeeverkeer te bereiken havens.

Het Waalse bekken geniet van dit voor een traditioneel industriebekken uniek voordeel in de nabijheid van een grote zeehaven te liggen waarmee het door een uitzonderlijk spoor-, water- en wegennet verbonden is.

Het verval van Antwerpen zou rampspoedige gevolgen hebben voor het ganse land en voor de Waalse industrie in het bijzonder.

Antwerpen en het Rijnverkeer.

Het totale verkeer op de Rijn bedroeg 186 miljoen ton in 1963, hetzij 65 % meer dan in 1938.

Het Rijnverkeer van Rotterdam is van 1938 tot 1962 met 13 % toegenomen; de toeneming bedraagt 100 % voor Amsterdam. Voor Antwerpen is de *achteruitgang* 9 %.

De ontleding van het Belgische Rijnverkeer door het kanaal van Zuid-Beveland geeft het volgende beeld naarmate dit verkeer zich in westelijke of oostelijke richting splitst vanaf Hansweert :

West : d.i. Gent en hogerop, Oostende, Brugge en Nieuwpoort : 15 %.

Oost : d.i. Antwerpen, as Brussel-Charleroi en Albertkanaal : 85 %.

Als men alleen de doorvoertrafiek beschouwt — die van zeer groot belang is voor de regelmatige scheepvaartlijnen in een wereldhaven — dan komt 90 % van deze trafiek naar de Rijn toe en 98 % van uit de Rijn voor rekening van Antwerpen.

De nadelen van de huidige vaarweg.

De verbinding van Antwerpen met de Rijn gebeurt nu over de Westerschelde tot Hansweert; dan door het kanaal van Zuid-Beveland tot Wemeldinge; verder langs de westkust van Tholen en St-Philipsland, om zo het Volkerak te bereiken.

De omweg is duidelijk op de kaart te lezen : eerst wordt er 20 km westwaarts gevaren en dan 20 km oostwaarts.

ANNEXE III.*Importance du traité et avantages du Nouveau Tracé.*

Le Traité est indispensable pour assurer l'avenir d'Anvers. L'essor de notre grand port mondial intéresse tout le pays. Il est essentiel pour la Wallonie elle-même.

Il convient de souligner que tous les nouveaux bassins industriels s'établissent près de la mer et dans le voisinage de ports facilement accessibles au trafic maritime.

Le bassin wallon dispose de cet avantage unique pour un bassin industriel du type traditionnel de se trouver à proximité d'un grand port de mer auquel il est relié par un réseau exceptionnel de voies ferrées, fluviales et routières.

Laisser périliter Anvers serait désastreux pour l'ensemble du pays et en particulier pour l'industrie wallonne.

Anvers et le trafic rhénan.

Le trafic total sur le Rhin se chiffrait à 186 millions de tonnes en 1963, soit 65 % de plus qu'en 1938.

Le trafic rhénan de Rotterdam s'est accru de 13 % de 1938 à 1962; pour Amsterdam l'accroissement est de 100 %. Pour Anvers, le *recul* est de 9 %.

L'analyse du trafic rhénan belge à travers le canal de Zuid-Beveland donne le tableau suivant, selon qu'à partir de Hansweert ce trafic se dirige vers l'Ouest ou vers l'Est :

Ouest : c'est-à-dire Gand et amont, Ostende, Bruges, Nieuport : 15 %.

Est : c'est-à-dire Anvers, Axe Bruxelles-Charleroi et Canal Albert : 85 %.

Si l'on considère uniquement le trafic de transit — lequel revêt une très grande importance pour des lignes de navigation régulières dans un port mondial — il apparaît que 90 % de ce trafic en direction du Rhin et 98 % en provenance du Rhin sont pour le compte d'Anvers.

Les inconvénients de la route fluviale actuelle.

La liaison entre Anvers et le Rhin se fait actuellement par l'Escaut occidental jusqu'à Hansweert; ensuite à travers le canal de Zuid-Beveland jusqu'à Wemeldinge; ensuite en contournant la côte occidentale de Tholen et de St-Philipsland pour joindre enfin le Volkerak.

Le détour se lit clairement sur la carte : on navigue d'abord 20 km vers l'ouest et ensuite 20 km vers l'est.

Men moet door drie sluizen om de Oosterschelde te bereiken : een sluis om van de haven van Antwerpen in de Westerschelde te geraken en de twee sluizen van het kanaal Hansweert-Wemeldinge.

De vaarweg is niet geschikt voor duwkonvoien.

Op de Westerschelde vermengen zich jaarlijks 85.000 binnenschepen met 40.000 zeeschepen, wat hinder en gevaar meebrengt wegens de drukte van het verkeer, de getijstroom, de winden en stormen en de mistvorming.

Het nieuwe tracé.

Het nieuwe tracé loopt recht naar het Noorden. Het sluit aan op de Antwerpse haven, die zich tot bij de Nederlandse grens uitstrekt. Dan gaat het door de schorren van de Schelderechteroever. Door de Kreekraksluizen mondt het uit op de Oosterschelde. Verder bereikt het, langs de Eendracht en doorheen de landengte van St-Philipsland, het Volkerak. Aan de bodem zal de nieuwe vaarweg minstens 90 m. breed zijn, aan de waterspiegel 125 m. met een minimumdiepte van 5 m.

De voordelen van het nieuwe tracé.

A. Voor de zeescheepvaart :

De Westerschelde wordt jaarlijks van meer dan 50.000 binnenschepen ontlast.

B. Voor de binnenscheepvaart :

(deze heeft wat het betrokken Belgische Rijnverkeer betreft, voor meer dan 80 % belang bij deze meer oostelijk gelegen vaarweg).

- 1) grotere veiligheid :
geen vermenging met de zeescheepvaart op de Westerschelde;
- 2) kortere afstand en tijdswinst :
35 km korter, 2 sluizen minder, 5 à 9 uur tijdswinst;
- 3) aangepast voor de duwkonvoien.

C. Geringe kosten :

De nieuwe vaarweg loopt bijna uitsluitend door de tussenwateren, dus minder onteigenings- en gravingskosten. De financiële last voor België blijft beneden het Belgische aandeel in de moderniseringskosten voor Gent-Terneuzen.

Il faut passer par trois écluses pour arriver dans l'Escaut oriental : l'écluse de sortie du port vers l'Escaut occidental et les deux écluses du canal Hansweert-Wemeldinge.

La route n'est pas accessible aux convois poussés.

Sur l'Escaut occidental 85.000 bateaux de navigation fluviale se mêlent chaque année à 40.000 navires de mer, ce qui comporte entraves et dangers en raison de l'intensité du trafic, des courants de marées, des vents et tempêtes et du brouillard.

Le nouveau tracé.

Le nouveau tracé se dirige droit vers le Nord. Il prend son départ à l'extrémité nord des bassins d'Anvers qui s'étendront jusque près de la frontière néerlandaise. Il poursuit sa route à travers les « schorres » de la rive droite de l'Escaut. Par les écluses au Kreekrak il débouche dans l'Escaut oriental qu'il traverse. Il atteint le Volkerak par l'Eendracht et à travers l'isthme de St-Philipsland. La largeur sera d'au moins 90 m. au fond, en surface d'au moins 125 m. tandis que la profondeur minimum sera de 5 m.

Les avantages du nouveau tracé.

A. Pour le trafic maritime :

L'Escaut occidental se trouve libéré de plus de 50.000 bateaux de navigation fluviale par an.

B. Pour la navigation fluviale :

(A raison de plus de 80 % du trafic rhénan belge considéré, la navigation fluviale tire avantage de cette nouvelle route tracée plus à l'Est) :

- 1) plus grande sécurité :
la navigation fluviale est séparée du trafic maritime sur l'Escaut occidental;
- 2) distance raccourcie et gain de temps :
raccourcissement de 35 km.; économie de deux écluses; gains de temps de 5 à 9 heures;
- 3) le nouveau tracé est accessible aux convois poussés.

C. Frais réduits :

La nouvelle route emprunte presque exclusivement les eaux intermédiaires ce qui diminue d'autant les frais d'expropriation et de creusement. La charge pour la Belgique reste en dessous de celle que notre pays supporte pour la modernisation de Gand-Terneuzen.

BIJLAGE IV.**ANNEXE IV.**

*Rijntrafiek van Rotterdam, Amsterdam
en Antwerpen in 1938 en 1962.*

*Trafic rhénan de Rotterdam, d'Amsterdam
et d'Anvers en 1938 et en 1962.*

Havens. — Ports	Tonnen ingescheepte en ontscheepte goederen — <i>Tonnes de marchandises chargées et déchargées</i>		% 1962/1938
	1938	1962	
Rotterdam (inclus Vlaardingen). — <i>Rotterdam (y compris Vlaardingen)</i>	34.522.000	38.892.964	113
Amsterdam. <i>Amsterdam</i>	1.732.000	3.471.610	200
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	7.214.000	6.563.028	91

Bron : Centrale Rijnvaartcommissie — Rapport 1962.

Source : Commission centrale pour la navigation du Rhin — Rapport 1962.

BIJLAGE V.

Algemene Akte van het Congres van Wenen
(9 juni 1815)
(Vertaling).

ART. 108.

De Mogendheden waarvan de Staten worden gescheiden of doorsneden door eenzelfde bevaarbare rivier, verbinden zich om in onderlinge overeenstemming alles te regelen wat verband houdt met de scheepvaart op die rivier. Zij benoemen te dien einde commissarissen, die uiterlijk zes maanden na het einde van het Congres zullen bijeenkomen en de in de volgende artikelen vastgelegde beginselen tot grondslag van hun werkzaamheden zullen nemen.

ART. 113.

Elke aangelande Staat zal zich belasten met de zorg voor het onderhoud van de jaagpaden die over zijn grondgebied lopen en voor de noodzakelijke werken over dezelfde uitgestrektheid, in de rivierbedding, ten einde de scheepvaart geen hinder te laten onder vinden.

Verdrag gesloten tussen België en Nederland
op 19 april 1839.
(Vertaling).

ART. 9.

§ 8. — Indien natuurlijke gebeurtenissen of kunstwerken achteraf de in dit artikel aangegeven scheepvaartwegen onbruikbaar mochten maken, zal de Regering der Nederlanden aan de Belgische scheepvaart even veilige en even goede en gemakkelijke waterwegen toewijzen, ter vervanging van gezegde onbruikbaar geworden scheepvaartwegen.

Overeenkomst betreffende Rijnvaart
gesloten te Mannheim op 17 oktober 1868.
(Vertaling).

ART. 2.

De Rijnschepen en de houtvloten die komen van de Rijn zullen het recht hebben om een zodanige weg door Nederland te kiezen als hun belijft om zich van de Rijn te begeven naar volle zee of naar België en omgekeerd.

Indien, ten gevolge van natuurlijke gebeurtenissen of kunstwerken, een van de waterwegen die de volle zee met de Rijn verbinden over Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis en Den Briel, onbruikbaar mocht worden voor de scheepvaart, zal de waterweg die aan de Nederlandse scheepvaart zou worden toegewezen ter vervanging van de afgesloten doortocht, ook openstaan voor de scheepvaart van de andere aangelande Staten.

ANNEXE V.

Acte général du Congrès de Vienne
(9 juin 1815)

ART. 108.

Les Puissances dont les Etats sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront, à cet effet, des commissaires qui se réuniront, au plus tard, six mois après la fin du Congrès, et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes établis par les articles suivants.

ART. 113.

Chaque Etat riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue, dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas
le 19 avril 1839.

ART. 9.

§ 8. — Si des événements naturels ou des travaux d'art venaient, par la suite, à rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article, le gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes, en remplacement desdits voies de navigation devenues impraticables.

Convention pour la navigation du Rhin conclue
à Mannheim le 17 octobre 1868.

ART. 2.

Les bateaux appartenant à la navigation du Rhin et les radeaux ou trains de bois venant du Rhin auront le droit de choisir telle voie qu'il leur plaira en traversant les Pays-Bas pour se rendre du Rhin dans la pleine mer ou en Belgique et réciproquement.

Si, par suite d'événements naturels ou de travaux d'art, l'une des voies navigables reliant la pleine mer au Rhin par Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis et Brielle, devenait impraticable pour la navigation, la voie navigable qui serait indiquée à la navigation néerlandaise en remplacement du passage intercepté sera également ouverte à la navigation des autres Etats riverains.

BIJLAGE VI.**ANNEXE VI.***Schelde-Rijnverbinding.**Liaison Escaut-Rhin.*Verdeling der kosten tussen België en Nederland.
(ramingen 1962).Répartition des frais entre la Belgique et les Pays-Bas
(estimations 1962).

	Totaal <i>Total</i>	Belgisch aandeel <i>Part de la Belgique</i>		Nederlands aandeel <i>Part des Pays-Bas</i>	
	miljoen B. Fr. — <i>millions de Fr. B.</i>	miljoen B. Fr. — <i>millions de Fr. B.</i>	%	miljoen B. Fr. — <i>millions de Fr. B.</i>	%
Aanlegkosten. — <i>Frais de construction :</i>					
op Belgisch gebied — <i>en territoire belge</i>	235	235	100	—	—
op Nederlands gebied — <i>en territoire néerlandais</i>	3.338	3.047	91,3	291	8,7
Totaal. — <i>Total</i>	3.573	3.282	91,9	291	8,1
Onderhoudskosten. — <i>Frais d'entretien :</i>					
op Belgisch gebied — <i>en territoire belge</i>	42	42	100	—	—
op Nederlands gebied — <i>en territoire néerlandais</i>	679	—	—	679	100
Totaal. — <i>Total</i>	721	42	5,8	679	94,2
Aanleg- en onderhoudskosten. — <i>Frais de construction et d'entretien</i>	4.294	3.324	77,4	970	22,6

BIJLAGE VII.

Eerste Kamer der Staten-Generaal.
N° 21a

Memorie van antwoord omtrent het ontwerp van wet tot goedkeuring van het op 13 mei 1963 te 's-Gravenhage tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België gesloten Verdrag betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn, met bijlagen (ingezonden 15 januari 1965).

*
**

Verscheidene leden brachten artikel 16, lid 2, ter sprake en wel met name de laatste zin betreffende de zoetwatervoorziening van het Zeeuwse Meer. Te dezen aanzien kan worden opgemerkt dat het voorbehoud « voor zoveel dit bij een redelijke behartiging van genoemde Belgische belangen mogelijk is » en de zinsnede « voor zover Nederland niet verklaart dat met minder kan worden volstaan » geheel onafhankelijk van elkaar dienen te worden beschouwd. Indien men de betrokken zin nader bezielt, zal het duidelijk zijn dat uit logisch en grammaticaal oogpunt een andere interpretatie — welke trouwens door de opstellers van het verdrag niet werd gewenst — niet mogelijk is.

De Regering is het met de eerdergenoemde leden eens, dat bij het treffen van de in artikel 16, lid 3, voorgeschreven uitvoeringsregeling een niet voor misverstand vatbare concretisering dient te worden gegeven aan het begrip « redelijke behartiging van genoemde Belgische belangen », hetwelk in het tweede lid van dit artikel wordt vermeld. Bij de onderzoeken en nadere besprekingen, welke tot bedoelde regeling dienen te leiden, zal hieraan terdege aandacht moeten worden besteed.

De discussies in de Commissie voor de Buitenlandse Zaken van de Belgische Kamer van Afgevaardigden, alsmede de daarop gevolgde debatten in de Belgische Kamer zelf hebben duidelijk gemaakt hoezeer het vraagstuk van de krachtens artikel 16 en 17 te nemen maatregelen tegen verzilting en waterverontreiniging in de Belgische publieke opinie verweven dreigde te raken met het in België bestaande probleem van de landelijke watervoorziening. Tijdens laatstgedoelde debatten heeft de Belgische Eerste-Minister terecht gesteld, dat beide kwesties zich op een verschillend plan situeren en niet dezelfde betekenis hebben. Naar het oordeel van de Belgische Regering vormt het vraagstuk van de watervoorziening derhalve geen uitvloeisel van artikel 16 van het onderhavige verdrag, doch is dit eerder verbonden aan de stijgende behoeften van de Belgische economie. Daarmee is de onderwerpelijke aangelegenheid in een zuiver daglicht gesteld.

Voor het overige moge de Regering verwijzen naar hetgeen de ondergetekenden op blz. 5, rechterkolom, van de memorie van antwoord aan de Tweede Kamer hebben medegedeeld met betrekking tot het vraagstuk van de watervoorziening. Wellicht ten overvloede, na hetgeen aldaar reeds werd gesteld, moge de Regering — in antwoord op een desbetreffende vraag van enige

ANNEXE VII.

Première Chambre des États-Généraux.
N° 21a

Mémoire en réponse concernant le projet de loi portant approbation du traité conclu à la Haye le 13 mai 1963 entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique au sujet de la liaison entre l'Escaut et le Rhin, et annexes (transmis le 15 janvier 1965).

*
**

Plusieurs membres ont évoqué l'alinéa 2 de l'article 16, et notamment la dernière phrase, qui concerne l'approvisionnement en eau douce du lac de Zélande. A cet égard, on peut faire observer que la réserve ainsi formulée : « dans la mesure où une gestion raisonnable desdits intérêts belges le permettra » et le membre de phrase « pour autant que les Pays-Bas ne déclarent pas pouvoir se contenter d'une quantité moindre » doivent être considérés tout à fait indépendamment l'un de l'autre. Si l'on examine cette phrase de plus près, on verra clairement que la logique comme la grammaire ne permettent pas une autre interprétation — qui n'a d'ailleurs pas été souhaitée par les auteurs du Traité.

Le Gouvernement est d'accord avec les préopinants pour dire que, lorsqu'il s'agira d'arrêter le règlement d'exécution prescrit à l'alinéa 3 de l'article 16, il faudra concrétiser de façon à éviter toute ambiguïté la notion de « gestion raisonnable desdits intérêts belges » dont il est question au deuxième alinéa de cet article. Lors des recherches et des nouveaux pourparlers qui devront aboutir à la rédaction dudit règlement, il faudra y être très attentif.

Les discussions qui ont eu lieu en Commission des Affaires étrangères de la Chambre des Représentants de Belgique ainsi que les débats qui ont suivi à la Chambre belge elle-même ont clairement fait apparaître que le problème des mesures à prendre en vertu des articles 16 et 17 contre la salinisation et la pollution des eaux risque de se confondre, pour l'opinion publique belge, avec celui de l'approvisionnement en eau de la Belgique. Au cours de ces derniers débats, le Premier Ministre belge a déclaré, à juste titre, que les deux questions se situaient sur des plans différents et n'avaient pas la même portée. De l'avis du Gouvernement belge, le problème de l'approvisionnement en eau n'a donc pas pour origine l'article 16 du Traité, mais il est inhérent aux besoins croissants de l'économie belge.

Pour le surplus, le Gouvernement se permet de rappeler ce que les signataires ont déclaré à la page 5, colonne de droite, du mémoire en réponse adressé à la Deuxième Chambre au sujet du problème de l'approvisionnement en eau. Peut-être n'est-il pas absolument nécessaire de le répéter, après ce qui fut déjà dit devant cette Chambre, mais le Gouvernement —

leden — bevestigen, dat in overeenstemming met het daar vermelde redelijkheidsbeginsel zonder twijfel mede acht zal worden geslagen op het belang van de Belgische vaarwegen bij het formuleren van de in artikel 16, derde lid, voorgeschreven uitvoeringsregeling.

De mogelijkheid van verzilting van de op Nederlands gebied aan het nieuwe kanaal grenzende gronden is alleen aanwezig langs het meest zuidelijke kanaalgedeelte, dat in open verbinding zal staan met de Antwerpse dokken. Deze aangelegenheid vormt een onderdeel van een door de Rijkswaterstaat ondernomen onderzoek, dat tevens betrekking heeft op de aanpassing van de bestaande ontwatering in dit, door het nieuwe kanaal te doorsnijden, poldergebied. Er is naar de mening van de Regering geen reden tot ongerustheid op dit punt. Veeleer wordt de mogelijkheid geschapen om, tegelijk met de door de kanaalaanleg noodzakelijk geworden aanpassingswerken, te komen tot een verbetering van de waterhuishoudkundige toestand in deze streek.

Het vraagstuk of en, zo ja, in hoeverre het doelmatig kan zijn om in aansluiting op de krachtens artikel 17, lid 2, vast te stellen kwaliteitsnormen voor het kanaalwater ook voorwaarden te stellen ten aanzien van het water dat in dit kanaal wordt geloosd, wenst de Regering onder de aandacht te brengen van de deskundigen die met het formuleren van de in dit artikel bedoelde regeling zullen worden belast. Het gestelde in artikel 17, lid 2, sluit geenszins de mogelijkheid uit, ook het afvalwater zelf aan bepaalde voorschriften te binden, indien dergelijke voorschriften voor een goede zorg voor de kwaliteit van het kanaalwater nodig zouden zijn.

Vele leden stelden de vraag, of de bepalingen van de artikelen 16 en 17 van het verdrag nopens de levering van zoet water ten behoeve van het Zeeuwse Meer op langere termijn wel van betekenis zullen zijn, nu uit recente berichten zou zijn gebleken dat België ten behoeve van de eigen drinkwatervoorziening steeds meer gebruik moet maken van Maaswater. Met de laatstbedoelde omstandigheid zal naar de mening van de Regering bij de te treffen regelingen zeker rekening worden gehouden, doch dit doet haars inziens aan de betekenis van de eerder genoemde artikelen niet af. In de geest van deze artikelen dient men het vraagstuk van de zoetwatervoorziening te bezien uit het perspectief, dat zowel in Nederland als in België een toenemende behoefte aan zoet water bestaat. Dit is een voor beide landen gemeenschappelijk probleem, hetgeen in elk van deze landen heeft geleid tot een serie maatregelen, ten einde verspilling van het potentieel aanwezige zoetwater op het eigen territorium tegen te gaan. Enerzijds tracht Nederland in de af te sluiten zeearmen een bruikbaar zoetwaterreservoir te vormen. Anderzijds heeft de Belgische Eerste-Minister onlangs een wetsontwerp aangekondigd voor het treffen van de in België noodzakelijke voorzieningen op het gebied van de nationale waterhuishouding. Hierbij zou onder meer worden gedacht aan de bouw van sluwdammen en de aanleg van waterreservoirs in een aantal op Belgisch gebied gelegen rivieren. Voor de uitvoering van deze werken wordt gerekend op een periode van 15 jaar, waarna naar verwachting

reëndant à une questions posée par plusieurs membre — entend confirmer que, conformément au principe de gestion raisonnable visé à l'article 16, il sera certainement tenu compte des intérêts des voies navigables belges dans l'élaboration du règlement d'exécution prévu à l'alinéa 3 de l'article 16.

La possibilité de salinisation des terrain situés en territoire néerlandais en bordure du nouveau canal n'existe qu'au long de la section la plus méridionale, qui sera en liaison directe avec les docks d'Anvers. Cette question constitue l'un des objets d'une étude entreprise par le Waterstaat, étude qui porte également sur l'adaptation des opérations actuelles de drainage dans cette région poldérienne que traversera le nouveau canal. Le Gouvernement estime qu'il n'y a pas lieu d'avoir la moindre inquiétude à ce sujet. Au contraire, cela permettra, en même temps que les travaux d'adaptation nécessités par la construction du canal, d'améliorer la situation de cette région au point de vue hydraulique.

La question de savoir s'il serait rationnel et, le cas échéant, dans quelle mesure, de prévoir, eu égard aux normes qualitatives à fixer en vertu de l'alinéa 2 de l'article 17, des conditions concernant les eaux déversées dans ce canal, est une question que le Gouvernement a l'intention de soumettre aux experts qui seront chargés d'élaborer le règlement visé dans ledit article. La disposition énoncée à l'alinéa 2 de l'article 17 n'exclut nullement la possibilité d'assujettir également les eaux usées à certaines prescriptions au cas où celles-ci seraient nécessaires pour garantir comme il se doit la qualité de l'eau du canal.

De nombreux membres se sont demandé si les dispositions des articles 16 et 17 du Traité concernant la fourniture d'eau douce destinée au lac de Zélande auront encore quelque portée à plus longue échéance, étant donné que des informations récentes auraient révélé que la Belgique devra utiliser de plus en plus les eaux de la Meuse pour assurer son propre approvisionnement en eau potable. Le Gouvernement croit qu'il sera certainement tenu compte de ce dernier élément dans l'élaboration des règlements à arrêter, mais il estime que cela n'affaiblit nullement la portée des articles précités. Dans l'esprit de ces articles, il convient d'envisager le problème de l'approvisionnement en eau douce en prévoyant que les besoins des Pays-Bas comme ceux de la Belgique ne cesseront d'augmenter à cet égard. Il s'agit là d'un problème commun aux deux pays et qui a donné lieu, dans chacun d'eux, à toute une série de mesures destinées à combattre le gaspillage du potentiel d'eau douce existant sur son propre territoire. D'une part, les Pays-Bas s'efforcent de constituer un réservoir d'eau douce utilisable dans la région des bras de mer à fermer. D'autre part, le Premier Ministre belge vient d'annoncer qu'un projet de loi serait déposé en vue de prendre les mesures qui s'imposent dans le domaine hydraulique. Ce projet concernerait notamment la construction de barrages et l'aménagement de réservoirs alimentés par un certain nombre de rivières en territoire belge. L'exécution de ces travaux serait étalée sur un période de quinze ans, à l'expiration de

België ruimschoots in zijn huidige en toekomstige zoetwaterbehoefte zal kunnen voorzien. Nu zal voor Nederland de regeling van artikel 16 eerst van belang worden na de afsluiting van de Oosterschelde, aangezien eerst dan daadwerkelijk kan worden begonnen met de vorming van een zoetwaterreservoir in de Zeeuwse wateren. De voltooiing van de bovenbedoelde Belgische werken zal, naar mag worden voorzien, omstreeks dezelfde tijd plaatsvinden als de afsluiting van de Oosterschelde. Mede gelet op het voorgaande behoeft naar het oordeel van de Regering geen vermindering van betekenis op langere termijn te worden gevreesd voor de bepalingen van de artikelen 16 en 17.

laquelle la Belgique espère être en mesure de couvrir largement ses besoins actuels et futurs en eau douce. Or, pour les Pays-Bas, le règlement visé à l'article 16 ne prendra toute son importance qu'après la fermeture de l'Escaut oriental, étant donné que ce n'est qu'alors que l'on pourra effectivement entamer la constitution d'un réservoir d'eau douce en Zélande. Les travaux à effectuer en Belgique et dont nous venons de parler seront achevés d'après ce que l'on peut prévoir, vers la même époque que la fermeture de l'Escaut oriental. Compte tenu notamment de ce qui précède, le Gouvernement estime qu'il n'y a pas lieu de craindre qu'à plus longue échéance, la portée des dispositions des articles 16 et 17 ne se trouve réduite.

