

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 27 JUILLET 1926

Rapport de la Commission des Affaires Étrangères chargée de l'examen du Projet de Loi approuvant le Traité portant revision du Traité signé à Londres le 19 avril 1839 entre la Belgique et les Pays-Bas.

(Voir les n^{os} 306, 409 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séance du 17 juillet 1926.)

Présents : MM. le comte t'KINT DE ROODENBEKE, président ; BARNICH, CARNOY, DENS, FRANÇOIS, LAFONTAINE, POLET, THEUNIS, VOLCKAERT et le baron DESCAMPS, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le Statut international spécial de la Belgique, mis à mal de la manière que l'on sait lors de la dernière guerre, se reconstitue sur un plan nouveau en harmonie avec une situation nouvelle et avec les exigences progressives de la civilisation. C'était hier pour nous l'approbation des Accords de Locarno — pacte rhénan et traités permanents d'arbitrage général — qui n'attendent pour entrer en vigueur que l'admission de l'Allemagne dans la Société des Nations. Aujourd'hui la revision des Traités de 1839 accuse une nouvelle phase du mouvement rénovateur. Ce mouvement est de nature à éveiller toute la sollicitude de notre nation si éprouvée et du Parlement qui travaille à l'avenir prospère du pays. Il attire vivement l'attention de l'étranger. Il tend à se développer heureusement dans un esprit de loyale et libre collaboration entre la Hollande et la Belgique, si bien faites pour s'entendre et pour concourir amicalement, dans une expansion féconde pour toutes deux, aux œuvres de progrès et de paix.

Le Traité présentement soumis à notre approbation n'est pas l'œuvre du Gouvernement actuel. Il a été élaboré en 1920 au cours de négociations menées principalement du côté belge par MM. le Ministre d'Etat Segers et le Ministre plénipotentiaire Orts. Il a été et signé à La Haye le 3 avril 1925, d'une part, par M. Hymans, alors Ministre belge des Affaires Etrangères, assisté pour les dernières négociations par le baron van Zuylen et M. de Ruelle, d'autre part, par M. van Karnebeek, Ministre des Affaires Etrangères des Pays-Bas. Ainsi que le rappelait à la Chambre des Représentants M. Vandervelde, ce traité est « le résultat d'un permanent et loyal effort pour faire aboutir des négociations difficiles et donner une base économique solide aux relations amicales entre les deux pays ».

Une convention concernant la Procédure arbitrale et un Mémoire interprétatif, annexés au Traité ont la même origine que celle que nous venons de rappeler.

Il faut y ajouter un Protocole additionnel de précision en date du 18 mai 1926, signé par S. E. le Ministre des Affaires Etrangères des Pays-Bas et S. A. le Prince

Albert de Ligne, Ministre de Belgique à La Haye, protocole qui « sera considéré comme approuvé et sanctionné sans ratification par le seul fait de l'échange des ratifications du Traité auquel il se rapporte. »

I. — La constitution internationale spéciale de la Belgique, ses éléments intégrants et leur devenir.

Saisie le 27 mai 1926 du Projet de Loi approuvant le Traité portant revision de la Convention signée à Londres le 19 avril 1839 entre la Belgique et les Pays-Bas, la Chambre des Représentants a été, en outre, saisie le 2 juin d'un Projet de Loi portant approbation du Traité collectif conclu à Paris le 22 mai 1926 entre la France, la Grande-Bretagne, la Belgique et les Pays-Bas concernant l'abrogation des traités de garantie de la même date. Nous possédons le texte de ce traité collectif déposé à la Chambre, le libellé de son protocole de signature et l'Exposé des motifs du projet de loi concernant son approbation. Mais il n'existe jusqu'ores non seulement aucun projet de loi adopté par la Chambre sur ce point, mais même aucun rapport de commission. Il est permis de regretter que par une inadvertance peu explicable de la Chambre, l'ensemble des Actes concernant les modifications de la constitution internationale spéciale de la Belgique avant la guerre ne soit pas soumis dans son intégralité aux délibérations de la Haute Assemblée.

Voici au demeurant la substance du Traité collectif demeuré en panne à la Chambre des Représentants.

Les Etats signataires « étant tombés d'accord pour reconnaître sur la base de l'indépendance complète et inviolable de la Belgique l'abrogation des dits traités », sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Les Hautes Parties contractantes sont d'accord, chacune en ce qui la concerne, pour reconnaître que sont abrogés les Traités conclus, le 19 avril 1839, entre l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie d'une part et les Pays-Bas d'autre part, et entre l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie d'une part et la Belgique d'autre part.

Les Hautes Parties contractantes sont également d'accord pour reconnaître que la neutralité de la Belgique et le régime spécial du port d'Anvers ont pris fin.

ART. 2. — Le présent Traité sera ratifié aussitôt que possible. Le dépôt des ratifications sera effectué à Paris et à ce moment le Traité aura pleine force et valeur.

L'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie seront invitées par le Gouvernement de la République Française à donner leur adhésion au présent Traité.

L'Union des Républiques Soviétiques Socialistes sera également invitée par le Gouvernement de la République Française à donner son adhésion au présent Traité, étant entendu que la présente disposition ou l'adhésion éventuelle de la dite Union n'impliquerait pas la reconnaissance, à quelque titre que ce soit, du Gouvernement de cette Union par les Puissances qui ne l'ont pas reconnue.

Fait à Paris, le 22 mai 1926.

Il était d'autant plus opportun de ne pas perdre de vue le Traité collectif que le protocole de signature de ce Traité a cru devoir faire revivre dans les termes suivants une stipulation d'abrogation contenues dans l'article 9 du Traité Hollando-Belge :

Au moment de procéder à la signature du Traité en date de ce jour, il reste bien entendu que les Gouvernements Belge et Néerlandais n'ont voulu toucher en rien aux dispositions des articles 108

à 117 de l'Acte général du Congrès de Vienne du 9 juin 1815, qui continueront comme par le passé d'être la base du régime des fleuves et rivières navigables qui séparent ou font communiquer les territoires belge et néerlandais.

Paris, le 22 mai 1926.

* * *

En vue de saisir nettement la portée des problèmes qui se sont posés après la guerre concernant la constitution internationale spéciale de la Belgique, précisons bien le réseau général de droit et d'obligations résultant des Traités conclus à Londres le 19 avril 1839. Ces Traités comprennent des conventions de trois ordres distincts.

I. — *Traité de dissolution du Royaume des Pays-Bas entre la Hollande et les cinq Puissances.* — La Belgique n'y est point partie contractante. Ce traité renferme :

1^o La reconnaissance officielle par la Hollande du fait de la dissolution de l'union qui a existé entre la Belgique et la Hollande ;

2^o Un engagement de la Hollande de faire immédiatement convertir en traité avec le Roi des Belges les articles arrêtés d'un commun accord sous les auspices des cinq Puissances, et qui sont annexés au traité de dissolution ;

3^o Une déclaration des Puissances vis-à-vis de la Hollande que ces « articles sont considérés comme ayant la même force et valeur que s'ils étaient insérés textuellement dans le présent acte et qu'ils se trouvent ainsi placés sous la garantie des dites Puissances ».

II. — *Traité de paix et d'amitié entre les Pays-Bas et la Belgique.* — C'est le Traité prévu par le traité précédent : il règle les questions territoriales, financières, commerciales en litige et renferme notamment dans son article 7 la disposition fondamentale concernant l'indépendance et la neutralité permanente de la Belgique.

III. — *Traité de garantie entre la Belgique et les cinq Puissances.* — C'est le Traité déclarant que les articles du Traité entre la Belgique et la Hollande, annexé au présent Acte, « sont considérés comme ayant la même force et la valeur que s'ils étaient textuellement insérés dans cet Acte et qu'ils se trouvent ainsi placés sous la garantie des Puissances ».

Après la violation de l'indépendance et de la neutralité permanente de la Belgique par des Etats faisant litière de leur engagement de respect et de garantie, la question du sort des Traités de 1839 ne pouvait manquer de se poser. Deux thèses se sont à cet égard affrontées dès l'origine. Suivant l'une, le Statut international spécial de la Belgique se trouvait par le fait « effondré » et les Traités de 1839 étaient « mis à néant ». Suivant une autre opinion, la violation par certains garants de leurs engagements n'entraînait pas d'emblée et à tous égards l'annihilation des Traités de 1839. Elle ouvrait la voie aux responsabilités donnant inéluctablement droit à la *restitutio in integrum* lors du Traité de Paix. Elle n'exonérait pas les garants fidèles des obligations individuellement assumées par eux. Mais le changement de circonstances advenu était de nature à donner naissance au droit de dénoncer les Traités de 1839 afin de revision et de résiliation.

Juridiquement, il paraissait difficile de soutenir que la réalisation du cas prévu par les Traités comme pouvant faire jouer la garantie, c'est-à-dire la violation de l'indépendance et de la neutralité de la Belgique par tel de ses voisins — c'était au fond le cas typique en prévision — eût pour conséquence l'annihilation de plein droit du réseau complexe des Traités de 1839. Mais la dénonciation de ces Traités par la Belgique était parfaitement autorisée et l'assentiment par les autres puissances aux conséquences d'une telle dénonciation pouvait se produire non seule-

ment expressément mais tacitement, comme en présence d'actes faits par la Belgique en ordre d'affranchissement de son Statut international antérieur. Il convenait seulement pour régulariser la dénonciation en ordre de procédure internationale, et pour en fixer l'incidence et les répercussions dans l'ordre nouveau, qu'un constat de la situation nouvelle avec ses conséquences juridiques fut synallagmatiquement établi par les Puissances pouvant avoir à juste titre voix au chapitre.

Le droit international reconnaît sans doute l'influence que peut avoir sur les traités la clause expresse ou tacite : *rebus sic stantibus*. Mais il ne résulte pas de là qu'il faille admettre une résiliation de plein droit, relevant de l'appréciation individuelle de chacun des contractants sans contrôle des autres parties antérieurement engagées. En octobre 1870, la Russie avait prétendu considérer comme abrogées du chef de changement de circonstances les dispositions du traité de 1856, concernant la neutralité de la Mer Noire et la limitation de la marine militaire russe. Le Protocole du 17 janvier 1871 dit que les Puissances reconnaissent que c'est un principe essentiel du droit des gens qu'aucune d'elles ne peut se délier des engagements d'un traité ni en modifier les stipulations si ce n'est à la suite de l'assentiment des Parties contractantes au moyen d'une entente amicale. Lord Granville dit dans sa note du 10 novembre 1870 : « L'essence des traités étant qu'une des Puissances lie l'autre et par là restreint sa propre liberté d'action, ce serait, d'après cette théorie et cette conduite, remettre à l'appréciation individuelle de chacune des Parties contractantes de soumettre de nouveau à son contrôle tout le contenu du traité et d'être liée seulement aussi longtemps qu'il lui plaira. » — Par le Traité de Londres du 13 mars 1871, les Puissances ont d'ailleurs accédé au désir de la Russie.

*
* *

En repoussant par la force la violence dirigée contre son Statut international fondamental, la Belgique avait à coup sûr exercé la plus juste des légitimes défenses.

En s'alliant avec ses garants pour combattre le violateur en ordre de défense solidaire efficace, elle avait usé d'une liberté d'action parfaitement conforme à ce Statut. En revendiquant une pleine indépendance, elle avait titre autorisé pour réclamer un équivalent de la sécurité que les Traités de 1839 avaient entendu lui assurer. Lorsque les flots de poussière soulevés par la mêlée contemporaine seront complètement tombés, l'interprète du Traité de Versailles aura peine à comprendre comment il n'a pas été rendu à la Belgique héroïque et victorieuse, avec l'indépendance, cet équivalent de sécurité dont la privation apparaissait comme une suprême injustice — alors surtout qu'un Etat demeuré neutre dans la guerre mondiale, la Suisse, avait trouvé le moyen de faire reconnaître et consacrer à nouveau un Statut international fondamentalement conforme à ses vœux.

En effet, par l'article 435 du Traité de Versailles, les Hautes Puissances contractantes ont reconnu positivement que « les garanties stipulées en faveur de la Suisse par les Traités de 1815 et notamment l'Acte du 20 novembre 1815 constituent des engagements internationaux pour le maintien de la Paix ».

Les auteurs du Traité de Versailles ont cru faire assez en faveur de la Belgique en déclarant à l'article 31 de ce Traité : « L'Allemagne reconnaissant que les Traités du 19 avril 1839, qui établissaient avant la guerre le régime de la Belgique, ne correspondent plus aux circonstances actuelles, consent à l'abrogation de ces Traités et s'engage dès à présent à reconnaître et à observer toutes conventions, quelles qu'elles soient, que pourront passer les principales Puissances alliées et associées, ou certaines d'entre elles, avec les Gouvernements de Belgique ou des

Pays-Bas, à l'effet de remplacer les dits Traités de 1839. Si son adhésion formelle à ces conventions ou à quelques-unes de leurs dispositions était requise, l'Allemagne s'engage, dès maintenant, à la donner. » C'était là poser la question sous son aspect nouveau plutôt que la résoudre adéquatement. L'indépendance de la Belgique semblait bien virtuellement impliquée dans ce constat, mais cette indépendance pouvait demeurer l'isolement dans l'insécurité.

Le long itinéraire de la Belgique en quête de garanties compensatoires d'une sécurité que les Traités de 1839 avaient entendu lui ménager et que son attitude héroïquement juridique devait lui assurer, est pénible à rappeler. Ce fut d'abord à titre accessoire de la sécurité réclamée par d'autres Etats que l'on consentit à s'occuper de la situation spéciale de la Belgique, sans que celle-ci eut positivement voix au chapitre. Nous avons rappelé ailleurs « comment le 14 mars 1919 M. Lloyd Georges et le Président Wilson ont proposé à M. Clémenceau, à la place de l'occupation interalliée d'une Rhénanie indépendante, l'engagement de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis de venir immédiatement apporter leur aide à la France, si celle-ci était l'objet, de la part de l'Allemagne, d'une agression non provoquée ; comment dans une note du 17 mars M. Clémenceau a déclaré : « il va sans dire que par acte d'agression contre la France, le Gouvernement français entend viser aussi toute agression contre la Belgique ; comment le Pacte anglo-américain destiné à assurer la sécurité de la France, et par contre-coup de la Belgique, a été approuvé par la Chambre des Communes, mais a été entraîné dans la disgrâce subie au Sénat de Washington par le Traité de Versailles ; comment naquit alors et se réalisa l'idée de conclure avec la France un accord défensif qui, dans la pensée de ses auteurs devait être complété par un accord analogue avec la Grande-Bretagne ». Nous avons signalé dans quelle mesure et de quelle manière les accords de Locarno -- Pacte Rhénan et Traités généraux d'Arbitrage -- se sont efforcés de combler une lacune demeurée à plus d'un égard angoissante (1).

* * *

Dans la recherche des éléments d'ordre stratégique liés à la sécurité de son existence, la Belgique ne pouvait manquer de se préoccuper des difficultés et des périls que présentaient manifestement pour elle la défense militaire du Limbourg et celle de l'Escaut.

Relevons ici qu'en vue de prévenir à ce propos de dangereux et illusoires mouvements d'opinion, le Gouvernement Belge, prenant position dès le 15 juillet 1916, avait tenu à donner par l'organe de son Ministre des Affaires Etrangères, le baron Beyens, au baron van Weede, Ministre des Pays-Bas près la Cour de Belgique, l'assurance « que le Gouvernement du Roi désapprouvait énergiquement toutes menées qui auraient pour objet de porter atteinte à l'intégrité du territoire néerlandais ».

Ce fut le 11 février 1919 que le Gouvernement Belge, considérant qu'il y avait lieu de recourir à l'organisme qu'on pouvait considérer comme ayant repris la mission que s'était octroyée au commencement du XIX^e siècle les grandes Puissances de l'Europe, et au sein duquel siégeaient les garants fidèles de la Belgique,

(1) Voir notre Rapport au Sénat concernant l'approbation des Accords de Locarno, en date du 23 février 1923.

la Grande-Bretagne et la France, porta devant le Conseil suprême siégeant à Paris, la question de son Statut international au point de vue politique et économique. Ce Conseil déféra d'abord l'affaire à une Commission que l'on appella la « Commission des Affaires Etrangères de la Belgique », et le 8 mai 1919 le rapport de M. Tardieu, unanimement agréé par cette Commission, formulait les conclusions suivantes :

« a) Les Traités de 1839 doivent être revisés dans l'ensemble de leurs clauses à la demande des Puissances qui estiment nécessaire cette revision.

b) La Hollande devra participer à cette revision.

c) Celles des Grandes Puissances garantes qui ont tenu leurs engagements doivent y être également associées.

d) Les Grandes Puissances à intérêts généraux représentées à la Conférence de la Paix doivent y participer aussi.

e) Le but général de cette revision est, conformément à l'objet de la Société des Nations, de libérer la Belgique de la limitation de souveraineté qui lui a été imposée par le Traité de 1839 et de supprimer, tant pour elle que pour la paix générale, les risques et inconvénients divers résultant du dit Traité. »

Le Conseil suprême fit siennes les conclusions de la Commission des Affaires Etrangères de Belgique et chargea le Conseil des Ministres des Affaires Etrangères des principales Puissances alliées et associées de poursuivre l'examen de la revision.

Ce Conseil se réunit et entendit les exposés des Ministres des Affaires Etrangères de Belgique et des Pays-Bas. Et le 4 juin 1919 les « Big-four » firent aux Représentants des deux Pays la communication suivante :

« Les Puissances ayant reconnu nécessaire la revision des Traités de 1839, confient à une Commission comprenant les Représentants des Etats-Unis d'Amérique, de l'Empire Britannique, de la France, de l'Italie, du Japon, de la Belgique et de la Hollande, le soin d'étudier les mesures devant résulter de cette revision et de leur soumettre des propositions *n'impliquant ni transfert de souveraineté territoriale ni création de servitudes internationales.*

» La Commission invitera la Belgique et la Hollande à présenter des formules communes en ce qui concerne les voies navigables, en s'inspirant des principes généraux adoptés par la Conférence de la Paix. »

Cette décision, nous fait observer le Rapport à la Chambre, ne satisfait pleinement ni les Pays-Bas ni la Belgique. Les Pays-Bas craignaient une immixtion trop grande des Grandes Puissances alliées, et la Belgique s'inquiéta du caractère trop absolu des termes, qui excluaient non seulement toute cession territoriale, mais encore toute limitation de principe de la souveraineté sur quelque territoire que ce fut. Le Gouvernement Belge ne se rallia à la décision du Conseil suprême que sous la réserve « que la procédure indiquée ne peut avoir pour effet d'empêcher l'examen et l'adoption de toutes mesures indispensables pour supprimer les risques et inconvénients auxquels selon les conclusions formulées par les Puissances le 8 mars dernier, les Traités de 1839 exposent la Belgique et la Paix générale, et pour garantir à la Belgique son libre développement économique aussi bien que son entière sécurité ».

Un rapide coup d'œil jeté sur les efforts faits par les délégués belges soit auprès de la Commission des Affaires hollando-belges, dite Commission des XIV, soit au cours de négociations directes avec les délégués hollandais, va nous faire saisir les prodromes et la teneur de la situation actuelle.

II. — L'abrogation de la neutralité belge et de la démilitarisation du port d'Anvers.
La situation générale au point de vue de la sécurité de la Belgique. Les questions politiques pendantes.

Il ne paraît pas que la question de l'abrogation des stipulations concernant la neutralité belge et la démilitarisation du port d'Anvers ait donné lieu à de sérieuses difficultés. Voici comment s'exprime à ce double point de vue le Traité présentement soumis à nos délibérations.

« Article premier. — Les Hautes Parties contractantes reconnaissant comme abrogé l'article 7 du Traité conclu à Londres le 19 avril 1839 en tant qu'il concerne la neutralité de la Belgique, ainsi que l'article 14 dudit Traité.

L'article 7 du Traité de 1839 s'exprimait comme suit : « La Belgique dans les limites indiquées dans les articles 1, 2 et 4 formera un État indépendant et perpétuellement neutre.

» Elle sera tenue d'observer cette même neutralité envers tous les autres États. »

L'article 14 était, de son côté, libellé comme suit :

« Le port d'Anvers conformément aux stipulations de l'article 15 du Traité de Paris, du 30 mai 1814, continuera d'être uniquement un port de commerce. »

La question des garanties de sécurité compensatoires de celles qu'assurait à la Belgique la neutralité permanente restait à résoudre. Nul ne pourrait s'étonner qu'elle demeurât au premier plan des préoccupations de la Nation et de son Gouvernement.

Dans le milieu troublé de la vie des peuples et dans la situation géographique de la Belgique, l'organisation de la défense de notre pays contre les périls extérieurs ne constitue pas seulement pour nous un intérêt de premier ordre, elle présente le caractère d'un impérieux devoir national. Le but essentiel de l'état militaire en Belgique, indépendamment du concours au maintien de l'ordre à l'intérieur, est un but défensif appliqué à un objet nettement défini : la sauvegarde du pays comme État indépendant, et celle du territoire national.

L'organisation d'une solide défense nationale à ce point de vue est appelée à s'encadrer dans ces trois données initiales : les ressources de la Nation, les agressions en perspective, la configuration territoriale du pays.

Les ressources du pays en hommes et en argent sont considérables, et la Belgique peut, sans doute, trouver dans les limites de ces ressources les fondements d'une solide défense nationale.

Les agressions en perspectives peuvent consister soit dans des attentats à notre existence comme nation indépendante, soit dans des tentatives de forcer le passage du pays et d'y chercher un point d'appui aux opérations de guerre.

En ce qui concerne la configuration territoriale, la Belgique ne possède pas cette unité physique qui cantonne certains États dans de puissantes barrières naturelles. L'Escaut et la Meuse, ces deux grandes artères du Pays sont des fleuves internationaux, pouvant servir de bases naturelles au système de la défense, mais ne réalisant que fort imparfaitement celle-ci. Nos frontières sont l'œuvre du Congrès de Vienne de 1815 et de la Conférence de Londres de 1830. Elles ont été tracées dans des vues et selon des convenances où n'a pas précisément dominé la préoccupation de la commode défense du pays par le pays. Bornons-nous à constater à un point de vue purement rétrospectif et sans y mêler aucune forme de revendication, que les lignes tracées par la politique ont affaibli l'échiquier stratégique naturel du pays aux trois extrémités du triangle qui le configure : le Luxembourg, la Haute-Meuse et l'Escaut. Ces observations ne doivent pas être perdues de vue lorsqu'on examine les suggestions proposées par les négociateurs belges concernant la défense militaire du Limbourg et celle de l'Escaut.

III. — La défense militaire du Limbourg.

Touchant la position défensive du pays aux extrémités de la ligne belge de la Meuse et la vulnérabilité de la portion du territoire néerlandais qui couvre une partie de notre frontière orientale, notre éminent collègue, le Ministre d'État Segers, qui fut, comme nous le disions plus haut, un des négociateurs a rappelé dans deux discours prononcés à la Chambre des Représentants les 10 et 11 juin 1920 comment il avait été amené, avec un de nos diplomates les plus distingués, M. Orts, à insister sur un ensemble d'arrangements à combiner avec les Pays-Bas en vue d'une défense éventuelle commune du Limbourg (1). Et il semble bien que les délégués des Grandes Puissances aient reconnu le fondement des préoccupations et des suggestions belges. Mais la délégation hollandaise ne désira pas entrer dans la voie des combinaisons prévisionnelles spéciales. Elle fit observer que si la Belgique avait besoin de nouvelles garanties de sécurité pour remplacer celle que les Traités de 1839 lui avaient accordées, elle ne devait pas les chercher du côté des Hollandais mais auprès des anciennes Puissances garantes. Les Pays-Bas préféraient se maintenir sur le terrain du droit international général concernant les violations de territoire, et rester en dehors de toutes combinaisons politiques autres que la Société des Nations.

Les tentatives faites pour concilier les points de vue divergents, et que nous signalons en les appréciant M. Segers — notamment un appel à quelque solution immédiate donnée par le Conseil de la Société des Nations — n'aboutirent à aucun résultat. Relevons cependant que pour répondre aux légitimes appréhensions de la Belgique, les délégués néerlandais dûment autorisés par leur Gouvernement, ont déclaré que « le Gouvernement des Pays-Bas ne se montrerait à aucun moment indifférent en présence d'une violation délibérée du territoire des Pays-Bas, et que, en tant que les prescriptions du Pacte de la Société des Nations le permettent ils considéreraient une telle violation, en quelque endroit qu'elle ait lieu, comme « un casus belli ». Cette déclaration se trouve reproduite intégralement dans le Mémoire interprétatif concernant l'article 1^{er} du Traité.

Dans ces conditions si la défense du Limbourg peut demeurer un objet de préoccupation pour nous, il ne peut être question de notre part d'exercer une pression quelconque sur nos voisins du Nord pour modifier un état de chose qui peut être considéré comme internationalement acquis.

Après cela, il convient peut-être d'observer que le Pacte rhénan, en faisant à certains égards du Rhin, au point de vue militaire, une frontière internationale, peut n'être pas sans influence dans l'ordre des dangers que présente ce qu'on a appelé « la trouée du Limbourg ».

IV. — La défense militaire sur l'Escaut.

La question de notre défense militaire sur l'Escaut devait donner lieu de son côté à de vifs débats. Le rapport à la Chambre des Représentants nous rappelle que « la délégation belge demandait que l'Escaut fût déclaré complètement libre à la navigation et qu'il fût reconnu accessible sans autorisation spéciale des Pays-Bas, aux navires de guerre comme aux navires de commerce, même dans les cas où la Belgique serait belligérante, la Hollande ne l'étant pas. Elle réclamait plus spécialement pour la Belgique, dans le cas où celle-ci constituerait une flotte de guerre,

(1) PAUL SEGERS, — *La révision des traités de 1839. — Pourparlers de Paris. — Négociation des clauses fluviales et économiques.* (D'après les *Annales parlementaires*.)

de pouvoir user librement de l'Escaut, en temps de guerre comme en temps de paix, pour communiquer entre Anvers et la haute mer. »

La délégation hollandaise se montra irréductible aux suggestions belges qu'elle déclara contraires aux principes posés par le Conseil suprême comme interdisant la création de servitudes internationales sur le territoire hollandais. Il faut reconnaître d'ailleurs que les experts militaires des Puissances ne se rangèrent pas à l'avis des négociateurs belges. Ils contestèrent l'intérêt réel de la Belgique à voir l'Escaut s'ouvrir sans contrôle aux navires de guerre dans les conditions où la demande avait été faite, la Belgique, au cas où elle serait belligérante sans les Pays-Bas, trouvant dans la neutralité de l'Escaut une meilleure protection que la liberté d'accès du fleuve réclamée. Ici encore la Commission songea un instant à déférer la question au Conseil de la Société des Nations. M. Segers a signalé les raisons pour lesquelles cette procédure ne pouvait être agréée par la Belgique. En somme, il ne fut pas admis de modifications au régime politique et militaire général du Bas-Escaut. On s'est contenté d'insérer dans le Traité l'abolition que nous avons signalée de la disposition des Traités de Vienne 1815 et de Londres 1839, interdisant d'utiliser le port d'Anvers pour des buts autres que celui du commerce. C'est ainsi que l'article IV du présent Traité consacre la liberté de la navigation pour les bâtiments de toutes les nations « autres que les navires de guerre ». Commentant le paragraphe premier de l'article IV concernant la liberté de navigation ainsi limitée, le Mémoire interprétatif s'exprime comme suit :

« Ce paragraphe consacre pour tous les bâtiments autres que les navires de guerre, le principe de la liberté de navigation sans entraves, et dans le sens le plus large du mot, et en tout temps, dans l'Escaut occidental et dans ses accès depuis la haute mer, ainsi que dans l'Escaut en aval d'Anvers.

» Le texte exclut les navires de guerre. Mais il ne préjuge en rien [le texte néerlandais dit : *regel niets*] ce qui est relatif au passage des navires de guerre belges par l'Escaut et ses accès en temps de paix ou en temps de guerre.

» Les mots « perpétuellement libres » employés au premier alinéa signifient que la liberté de navigation existera en temps de guerre comme en temps de paix.

» Par les mots « navires de guerre » du même alinéa, il faut entendre aussi les navires assimilés aux navires de guerre.

» En temps de guerre, les dispositions de ce premier paragraphe resteront en vigueur dans toute la mesure compatible avec les droits et devoirs des belligérants et des neutres. »

La suppression de la clause concernant la démilitarisation du port d'Anvers était la conséquence naturelle du Statut international nouveau reconnu à la Belgique. Dans ces conditions, on était naturellement amené à se demander comment la liberté d'usage d'Anvers comme port militaire pouvait pratiquement exister sans la liberté du passage de navires de guerre belges sur l'Escaut. A la séance tenue par la Commission des XIV du 8 avril 1919, les délégués belges n'avaient pas manqué de faire observer que « depuis l'indépendance de la Belgique, ...aussi longtemps que la Belgique entretint une marine militaire, ces navires rentraient à Anvers et en sortaient librement et y trouvaient souvent leur port d'attache. »

Mais les Pays-Bas firent remarquer, de leur côté, qu'il n'avaient jamais voulu reconnaître ce droit, et ils s'y sont encore refusés à l'occasion du Traité. La réserve notée par le Mémoire interprétatif est sans doute loin d'être sans portée, mais il faut reconnaître qu'au point de vue du droit actuel, rien n'est positivement acquis, — sauf la prévision des cas où le passage de navires de guerre à travers l'Escaut, comme le passage de troupes à travers le Limbourg, se trouve autorisé en vertu de l'article 16, alinéa 3 du Pacte de la Société des Nations.

V. — La question des Wielingen.

Cette question demeure étrangère aux solutions données par le Traité. On sait qu'elle a été vivement débattue entre les Parties contendantes et que les divergences de vue auxquelles elle a donné lieu ont retardé de quatre années la signature du présent Acte.

Notre collègue Segers, dans le discours que nous avons rappelé et d'autres éminents juristes du pays, comme Charles de Visscher, ont exposé le point de vue belge. Le conflit se ramène au fond à la revendication rigoureuse par les Pays-Bas de ce qu'ils considèrent comme droit traditionnellement acquis sur une partie de la mer littorale belge; d'autre part, dans la revendication par la Belgique de sa souveraineté inaliénée et considérée comme inaliénable sur cette partie de mer qu'on appelle justement mer territoriale parce qu'elle s'intègre à de multiples égards dans le territoire national à qui elle procure, avec d'autres avantages reconnus, une sécurité nécessaire.

Si importante que soit la question des passes des Wielingen sous divers rapports, il ne paraît pas qu'un procès-verbal de carence diplomatique à son égard soit de nature à retarder indéfiniment un ensemble d'accords acquis sur tant de points entre les Parties. L'atmosphère de concorde générale que créera l'adoption du présent Traité ne peut qu'être favorable à une solution de la question des Wielingen dans l'avenir. Pour le moment les réserves sont formelles de part et d'autre et la question demeure entière.

VI. — La partie économique du traité.

Cette partie du Traité comporterait de longs développements. Mais les textes sont d'une grande précision et le Mémoire interprétatif contient à leur sujet des explications plus détaillées encore. Le rapport qui en a été fait à la Chambre des Représentants dégage d'autre part les lignes directrices dont s'est inspirée l'œuvre de revision.

Qu'il nous soit permis, cependant, d'ajouter à ce qui a été dit à cet égard quelques observations fondées sur un rapprochement entre les textes anciens et les textes nouveaux, de façon à faire ressortir l'intérêt commun que présente la revision pour les deux pays. Nous disons « intérêt commun », car, peut-on vraiment soutenir que les relations de bonne et cordiale entente qu'il est dans nos vœux de voir se développer entre deux peuples voisins que rattachent tant de liens, pourraient s'accommoder d'un statut mal défini, prêtant à des controverses nombreuses et ne répondant plus d'ailleurs aux circonstances actuelles ?

Aussi bien, le point de vue harmonique que nous venons de signaler répondait à la préoccupation des Ministres des Affaires étrangères des Grandes Puissances, lorsque, le 4 juin 1919, ils décidaient que la Commission qu'ils instituaient pour s'occuper des affaires belges et qui fut appelée Commission des XIV, inviterait la Belgique et la Hollande à présenter des formules communes en ce qui concerne les voies navigables, en s'inspirant des principes généraux adoptés à la Conférence de la Paix, c'est-à-dire, notamment des principes concernant la liberté des fleuves internationaux énoncés à la partie XII du Traité de paix.

La Commission des XIV, s'attachant surtout à sa mission politique, s'effaçait lorsqu'il s'agissait des questions d'ordre économique, de façon à permettre aux deux pays de s'inspirer de leurs intérêts communs dans la recherche des solutions à donner aux problèmes en présence.

Le Traité hollando-belge du 19 avril 1839 avait subi l'expérience de plus de trois quarts de siècle et cette expérience avait fait apparaître des imprécisions dans les textes, alors que le développement du commerce et de la navigation ne pouvait s'accommoder que d'une interprétation claire, équitable et libérale. N'en est-il pas ainsi d'ailleurs sur toutes les grandes voies d'eau d'intérêt international et n'est-ce pas cette considération qui a amené la Société des Nations à provoquer, à la Conférence de Barcelone, la mise à jour des stipulations sur la matière, faisant l'objet des articles 108 suivant de l'Acte Général du Congrès de Vienne ?

Dans le Traité du 19 avril 1839, la matière qui nous intéresse spécialement se trouvait contenue dans les articles 8 à 10. Il est donc intéressant de rapprocher ces articles des dispositions nouvelles qui leur sont substituées.

1. — L'ÉCOULEMENT DES EAUX.

Article 8 (du Traité du 19 avril 1839).

Cet article, qui concerne l'écoulement des eaux des Flandres est abrogé et remplacé par l'article 2 du Traité nouveau. Celui-ci règle d'une façon équitable autant que pratique une matière qui donnait lieu, depuis de nombreuses années, à des réclamations. Le système d'écoulement des eaux des Flandres avait été réglé, en application de l'article 8 du Traité de 1839, par une Convention déjà bien ancienne, celle du 20 mai 1843. Or, l'état de choses qui avait motivé les mesures prises à cette époque s'était profondément modifié, notamment à la suite de colmatages dans le Brackman. Une Commission, composée en nombre égal de Belges et de Néerlandais, doit être constituée pour procéder aux études nécessaires et à l'établissement des plans de travaux à réaliser. Cette Commission aura en outre le caractère d'un organisme de contrôle appelé à veiller sur tout ce qui concerne le régime d'écoulement des eaux.

Articles 9 et 10 (du Traité du 19 avril 1839).

Ces deux articles doivent être relus ensemble. Ils concernent le premier, les fleuves et rivières, séparant ou traversant les deux territoires (§ 1^{er}) et particulièrement l'Escaut (§§ 2, 3, 4 et 6), y compris les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin (§ 5); le second, les canaux qui traversent à la fois les deux pays.

Ces articles doivent être envisagés aux points de vue suivants :

- Liberté de navigation ;
- Travaux d'entretien et d'amélioration ;
- Surveillance commune ;
- Pilotage.

2. — LA LIBERTÉ DE NAVIGATION.

Le Traité de 1839 renvoyait, en son article 9, paragraphe 1^{er}, aux articles 108 à 117 de l'acte général du Congrès de Vienne, qui, n'ayant pas été signé par la Belgique, ne la liait pas en droit strict.

En signant le Traité de 1839, le Gouvernement belge adhérait aux dispositions de l'Acte de Vienne.

Le nouveau Traité abroge l'article 9 du Traité de 1839 et implicitement la réf-

rence à l'Acte de Vienne, comme le constate le mémoire interprétatif commentant l'article 3. Ce n'est pas à dire que l'on rejette le principe de liberté que consacre l'Acte de Vienne ; au contraire, on le reprend en termes plus précis et mieux adaptés aux conceptions modernes. Certaines des Puissances ci-devant garantes du statut de la Belgique se sont inquiétées des conséquences de cette abrogation, qui paraissait les laisser sans droits sur nos fleuves, le Traité nouveau ne stipulant que dans les rapports entre la Belgique et les Pays-Bas. Par le Traité collectif signé récemment avec la France et la Grande-Bretagne, nous avons eu l'occasion de leur donner toutes assurances à cet égard ; les règles de l'Acte de Vienne concernant les fleuves internationaux sont considérées par nous comme des règles de droit des gens universellement admises, dont le pavillon étranger est autorisé à se prévaloir à notre égard.

Le nouveau Traité hollando-belge consacre donc en son article 3 la liberté de navigation et l'égalité des pavillons sur les fleuves, rivières et canaux qui séparent ou traversent les deux territoires, ainsi que sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le réseau rhénan, y compris les canaux de Walcheren et de Zuid-Beveland.

L'article 4 développe ce principe à l'égard de l'Escaut et, dans sa dernière partie, à l'égard du Canal de Gand à Terneuzen.

En ce qui concerne l'Escaut, l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 stipulait déjà que les navires ne pourraient être assujettis sur l'Escaut à aucune visite ni à aucun retard ou entrave quelconque au cours de leurs voyages, mais cet article avait reçu une interprétation restrictive. C'est ainsi qu'on avait estimé qu'il n'excluait pas, par exemple, la saisie judiciaire du bateau transitant par l'Escaut.

3. — LES TRAVAUX D'ENTRETIEN. — LES MOYENS D'AMÉLIORATION.

Au paragraphe 2 de l'article 4 il est dit que les Parties contractantes considèrent comme un principe essentiel que l'Escaut occidental et ses accès depuis la haute mer, ainsi que l'Escaut en aval des installations maritimes d'Anvers, doivent répondre à toute époque, au point de vue de la navigabilité, aux conditions exigées tant par les progrès de la construction navale que par les besoins croissants de la navigation. Par des travaux d'entretien et d'amélioration, ajoute le Mémoire interprétatif, l'Escaut doit, à toute époque, être en état de satisfaire aux besoins croissants du commerce maritime.

Le Traité de 1839, en son article 9, paragraphe 2, prévoyait « la conservation des passes. » L'ambiguïté de ces termes avait donné lieu à des controverses, qu'il importait de faire disparaître.

Mais *quid* des frais que nécessiteront l'entretien et l'exploitation de l'Escaut et des frais occasionnés par l'amélioration de celui-ci ?

Ces points font l'objet du paragraphe 8 de l'article 4. Pour ce qui concerne les frais d'entretien et d'exploitation, chacun des deux Etats supportera ceux qui intéressent sa partie de la voie d'eau. Et définissant ce qu'il faut entendre par entretien et exploitation de la voie d'eau, le même paragraphe stipule qu'ils comprennent le service du balisage et de l'éclairage indiqué dans les listes de bouées, balises et feux annexées au Traité, ainsi que l'exécution de tous travaux, à l'exception de ceux à entreprendre en dehors des digues maîtresses, qui ont pour objet de maintenir le fleuve dans les conditions qui ressortent d'une carte également annexée au Traité. Mais les passes peuvent se déplacer. En résultera-t-il que l'administration compétente pourra désormais s'abstenir en arguant du fait que

L'on se trouve en présence d'une situation nouvelle? Nullement. Le Mémoire interprétatif s'occupe de cette éventualité lorsqu'il dit, parlant de la situation des Pays-Bas, que ceux-ci auront rempli leurs obligations en supportant les frais des dragages de leur partie de la voie d'eau nécessaires pour permettre aux navires, auxquels les conditions indiquées par la carte-annexe rendent possible de monter et de descendre tout le chenal, de continuer à le faire dans des conditions équivalentes de sécurité et de facilité.

L'opinion publique aux Pays-Bas s'est émue des conséquences possibles de semblable obligation. Envisageant l'éventualité où la vigilance jointe à la science de l'ingénieur ne parviendrait qu'au prix de sacrifices invraisemblables à lutter contre la force des éléments naturels sur le fleuve tendant de plus en plus à s'ensabler, elle se demandait ce qu'il en adviendrait de l'obligation du Gouvernement néerlandais. Il est bien évident que l'on n'a pas entendu stipuler ici l'impossible. En pareille hypothèse, le Traité ne fût-il pas devenu inapplicable au sens de l'article 19 du pacte de la Société des Nations, donnant ainsi ouverture à revision ?

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement belge s'est cru autorisé à calmer ces inquiétudes en stipulant dans le Protocole additionnel du 18 mai 1926 (clause III) un maximum forfaitaire pour les dragages de 15,000,000 de mètres cubes par période de vingt années, le surplus devant, sauf accord en sens contraire, rester à la charge de notre pays. Ce chiffre représente une moyenne annuelle de 750,000 mètres cubes, c'est-à-dire celle des mauvaises années. C'était donc là une transaction raisonnable.

*
* *

S'il s'agit, non plus de maintenir la voie d'eau dans ses conditions actuelles d'éclairage, de navigabilité etc., mais d'améliorer ces conditions pour tenir compte des exigences plus grandes de la navigation les deux États s'entendront au sujet de la répartition des frais qui doivent en résulter.

4. — LA SURVEILLANCE COMMUNE. — LA COMMISSION NOUVELLE DE GESTION. LES PRÉVISIONS D'ARBITRAGE.

Alors que l'article 9 paragraphe 2 du Traité de 1839 attribuait à des Commissaires des deux Pays la « surveillance commune de la conservation des passes », procédure peu efficace et pleine de lenteur, les Commissaires n'ayant aucune autorité, l'article 4 du nouveau Traité institue, par son article 3, une *commission de gestion* dans le but de sauvegarder et de promouvoir les intérêts de la navigation sur l'Escaut.

La Commission nouvelle aura pour mission de faire répondre la navigabilité de l'Escaut aux conditions exigées tant par le progrès de la construction navale que par les besoins croissants de la navigation. Le Mémoire interprétatif ajoute que les intérêts de la navigation auront naturellement le pas sur les autres intérêts relatifs à la voie d'eau, ce qui n'exclut pas, comme le constate le Protocole additionnel du 18 mai 1926 (clause II) la nécessité de ne pas perdre de vue les autres intérêts légitimes, dont la méconnaissance créerait un danger pour les riverains, tels que la sécurité des terres voisines et l'écoulement des eaux.

La Commission de gestion statuera, aux termes du paragraphe 4 de l'article 4, aussi bien sous forme de décisions particulières que de règlements généraux. Elle fera notamment les règlements relatifs à la police des eaux.

Les paragraphes 5 et 6 de l'article 4 établissent une procédure d'arbitrage pratique et rapide pour les cas litigieux. Cette procédure répond ainsi aux idées modernes en matière de rapports internationaux, sans que l'on puisse y voir une restriction aux droits souverains des Etats.

Insistons un instant avec le Rapport à la Chambre sur l'importance et le caractère de l'innovation concernant ce que le rapport appelle « la Commission de l'Escaut ».

Le Traité de 1839 laisse directement aux Gouvernements le soin de prendre les mesures qui sont considérées comme nécessaires au point de vue de la gestion, de la surveillance et de l'entretien de l'Escaut sur leur territoire. Il prévoit bien la nomination, par chacun des deux pays, de commissaires ayant pour mission d'exercer en commun la surveillance sur l'Escaut, mais ces commissaires n'ont pas à se concerter sur les mesures exigées par les circonstances. Ils peuvent uniquement attirer l'attention de leurs chefs respectifs sur les nécessités du fleuve et aucune disposition particulière n'a été prise au sujet de la voie que les deux Gouvernements ont à suivre pour arriver à un accord dans un délai déterminé. L'expérience nous a appris que la procédure suivie jusqu'à présent n'a pas permis d'atteindre le but avec toute la rapidité désirable.

Le nouveau Traité règle d'une manière précise la coopération entre les deux pays, ainsi que la procédure par laquelle en cas de différend éventuel, la question litigieuse sera résolue. Dans le courant du mois de la ratification du présent Traité, une Commission de gestion sera instituée qui sera composée d'un nombre égal de délégués — trois au moins — pour chacun des pays et cette Commission exercera sa gestion sur tout le Bas-Escaut, depuis Lillo jusqu'à son embouchure.

Cette Commission doit veiller à tout ce qui peut favoriser la liberté, la sécurité, le développement de la navigation par un bon entretien du fleuve et une réglementation opportune de la circulation. Elle a la surveillance du balisage et de l'éclairage, établit les règlements relatifs à la police du fleuve et au pilotage ; elle exerce le contrôle sur l'état de la voie d'eau et décide concernant tous les travaux qui doivent être entrepris ou interrompus dans l'intérêt de sa navigabilité. Cette commission est permanente et son activité est une garantie de continuité et de prévoyance pour tout ce qui est favorable à la prospérité de la navigation sur l'Escaut.

Il convient, toutefois, de remarquer qu'il ne faut pas se faire une opinion exagérée de l'indépendance et de la puissance de cette commission. Le grand avantage de son institution réside dans la simplification de la procédure de discussion entre les deux pays. Elle n'élimine nullement la haute intervention du Gouvernement néerlandais et pour le cas où un accord à l'amiable ne peut pas être atteint entre les points de vue néerlandais et belge il ne nous reste pas d'autre voie que l'arbitrage.

Le Mémoire interprétatif fait ressortir avec insistance que « la commission n'aura pas compétence pour résoudre directement ou indirectement des questions de souveraineté », et ajoute « que par voie de conséquence, la même règle s'applique à la Commission arbitrale prévue au paragraphe 5 et au Collège arbitral permanent prévu au paragraphe 6.

Le Traité stipule de plus que en attendant que la Commission ait établi son règlement d'ordre intérieur, les décisions, pour être valables, doivent être prises à l'unanimité des voix et que, dans aucun cas, la voix du président ne sera prépondérante. Ces deux représentations pourront donc en tout temps se faire équilibre et on ne peut pas supposer que chacun de son côté n'aurait pas une attitude fidèle aux instructions reçues de son Gouvernement.

Voici qui plus est : les décisions de la Commission doivent chaque fois être ap-

prouvées par les deux Gouvernements, et aussi dans les cas où elle ne réussit pas à aboutir à une décision, la Commission doit renvoyer la question aux deux Gouvernements.

Uniquement dans des cas urgents et lorsque les deux délégations sont d'accord pour reconnaître cette urgence, le Traité accorde à la Commission le droit de passer à l'exécution de ses décisions sans approbation préalable des deux Gouvernements.

Si, après le renvoi aux Gouvernements, un accord n'est pas encore atteint entre les deux parties ou si, dans un cas considéré comme très urgent la Commission n'arrive pas à une décision, les Parties auront le droit de faire trancher la question par l'arbitrage et suivant qu'il s'agit de questions urgentes ou non, deux organismes d'arbitrage sont prévus.

Les contestations ordinaires seront renvoyées à une *commission arbitrale occasionnelle* composée de cinq membres nommés spécialement pour chaque cas particulier. Chaque pays nommera deux arbitres — dont un seul pourra être un de ses ressortissants — et si les deux Parties n'arrivent pas à se mettre d'accord sur le choix du président, celui-ci sera désigné alternativement par le Roi de Danemark ou le Roi d'Espagne.

Pour la liquidation des cas urgents — et en conséquence également pour juger éventuellement si un cas est de nature urgente ou non — un *collège arbitral permanent* est prévu qui sera composé de trois membres effectifs et de trois membres suppléants nommés pour un terme de trois ans. Chacun des deux Gouvernements nommera un arbitre effectif et un suppléant et la désignation du président aura lieu suivant la même règle que celle appliquée pour la désignation du président de la Commission occasionnelle d'arbitrage.

Le mécanisme arbitral instauré par le présent Traité hollando-belge est un peu complexe. L'idée de déléguer les cas urgents à une juridiction permanente toujours sous la main et les autres cas à une juridiction occasionnellement constituée est pourtant ingénieuse et mérite d'être fouillée. Combinée avec l'acceptation à d'autres points de vue de la juridiction de la Cour permanente de justice internationale de La Haye, elle atteste le ferme dessein des deux États de résoudre les conflits internationaux par la voie la plus raisonnable, la plus humaine et la meilleure pour rendre à chacun, de la manière la moins aléatoire, ce qui lui est dû.

5. — LE PILOTAGE.

Le Traité de 1839 (art. 9, §§ 2 et 6) avec les accords qui le complètent, avait établi le principe de la libre concurrence belge et néerlandaise en matière de pilotage. Cette concurrence était devenue fort onéreuse pour les deux pays et l'on a jugé de l'intérêt commun d'y mettre fin à l'égard des navires entrant dans l'Escaut. Le paragraphe 9 du nouvel article 4 nous attribue exclusivement le pilotage dans la passe de Wielingen pour les navires se dirigeant vers l'amont en destination de nos ports. Le pilotage néerlandais interviendra d'autre part exclusivement lorsque le navire pénétrera dans l'Escaut par les passes du Deurloo ou de l'Oostgat.

*
* *

Disons encore avant de terminer l'examen des dispositions relatives à l'Escaut que le paragraphe 11 de l'article 4 commenté par le Mémoire interprétatif donne à nos pêcheurs de Bouchout des satisfactions qu'ils réclamaient depuis longtemps

et qui sont d'ailleurs conformes à l'esprit du paragraphe 6 de l'article 9 du Traité de 1839.

6. — LE CANAL DE GAND A TERNEUZEN.

Les paragraphes 13 à 20 de l'article 4 du nouveau Traité concernent le régime du canal de Gand à Terneuzen. Le régime nouveau est assez analogue à celui qui est établi pour l'Escaut. Ce canal devra, comme l'Escaut, répondre à toute époque aux besoins croissants de la navigation. Comme l'Escaut, il sera administré par une Commission de gestion, ayant la même mission et les mêmes pouvoirs. L'arbitrage, en cas de désaccord, interviendra ici également, suivant les mêmes distinctions et avec les mêmes formalités que lorsqu'il s'agit de l'Escaut. Cette organisation répondra sans aucun doute, aux aspirations de notre second port national, dont le développement se trouvait, peut-être plus encore que celui d'Anvers, entravé par le régime sous lequel était jusqu'à présent placé le canal de Gand à Terneuzen.

7. — LES COMMUNICATIONS AVEC L'ARRIÈRE-PAYS RHÉMAN, MOSAN ET MOSELLAN.

Dans celles de ses dispositions dont nous venons de donner une analyse, le Traité du 3 avril 1925 tend à assurer à la Belgique des communications libres et faciles avec la mer. Les articles 6 et 7 visent les *communications avec notre arrière pays et avec les bassins rhéman, mosan et mosellan*. Celles-ci aussi doivent être libres, mais cela ne suffit pas : elles doivent, de façon impérieuse, être améliorées pour répondre aux nécessités économiques actuelles.

Des canaux nouveaux doivent donc être créés en même temps que les canaux actuellement existants seront élargis et approfondis, de façon à les rendre accessibles aux bateaux de grand tonnage.

La voie actuelle d'accès vers le Bas-Rhin, c'est-à-dire celle empruntant le canal d'Hansweert, devra continuer à jouir du régime de liberté ; elle devra être améliorée. Mais des besoins normaux exigent davantage. La voie du canal d'Hansweert est longue et impose à la navigation une lenteur préjudiciable, abstraction faite des retards pouvant résulter des éléments naturels dans les bras de mer en-deçà et au-delà du canal. Tout le monde connaît le projet qui a été conçu de créer, pour obvier à ces inconvénients, un canal qui partirait des bassins d'Anvers et aboutirait au Hollandsch Diep, aux environs de Moerdijke. Le Gouvernement des Pays-Bas consent, pour ce qui le concerne, à la construction de cette voie d'eau.

La navigation pourra s'y pratiquer de façon rapide et sûre et, d'autre part, elle y sera exempte de tout péage ou taxe de quelle que nature ou sous quelle que forme que ce soit. Elle y jouira en outre et en tout temps de toutes facilités et de tous avantages quelconques existant sur le réseau rhéman ou sur les voies d'eau reliant ce réseau aux ports de mer néerlandais, spécialement en ce qui concerne les formalités douanières.

*
* *

Le Traité de Versailles, en son article 361, prévoit une autre voie d'eau à grande section pour l'établissement de laquelle l'Allemagne nous a d'avance donné son

assentiment : il s'agit de celle devant relier le Rhin à la Meuse et à l'Escaut. Elle partirait du Rhin à hauteur de Ruhrort, c'est-à-dire en un point qui constitue la porte de sortie du riche bassin industriel de la Ruhr. Ce bassin fait sans doute partie de l'hinterland du port d'Anvers, mais sans avoir jusqu'à présent cependant de communications directes avec ce port. Comme le canal projeté doit emprunter le territoire néerlandais, l'accord des Pays-Bas, qui ne sont pas partie au Traité de Versailles, était indispensable. Par l'article 6 du Traité du 3 avril 1925, le Gouvernement de la Reine marque son consentement. Si nous faisons usage de la faculté qui nous est accordée, le canal Rhin-Meuse-Rhin passera la Meuse aux environs de Venloo, au-dessus de cette rivière, à moins qu'une autre solution ne soit choisie de commun accord.

* * *

Liège, dont on connaît l'importance industrielle, ainsi que les nouveaux bassins houillers du Limbourg, réclamaient aussi la sollicitude du Gouvernement du Roi. On sait combien laissait à désirer certaines des voies d'eau desservant ces centres. Pour améliorer la situation, l'idée avait jadis été préconisée de canaliser la Meuse mitoyenne en aval. Or, des difficultés d'ordre technique considérables seraient à vaincre pour réaliser semblable projet ; les dépenses à en résulter seraient énormes, et encore la navigation ne trouverait-elle pas dans la Meuse canalisée toutes les conditions désirables de rapidité et de régularité. Sans que les parties aient renoncé en aucune façon à la canalisation de la Meuse mitoyenne, il a été jugé préférable de s'attacher à améliorer les canaux existants au côté gauche de la Meuse, et pour la plus grande partie en territoire belge.

Par l'article 7, §§ 2 et 3, les deux pays conviennent d'améliorer le canal de Liège à Maestricht en prévision de la circulation de bateaux de 1,000 tonnes. Chaque pays exécutera sur son territoire les travaux nécessaires à cet effet, et en supportera les frais ainsi que ceux à résulter de l'entretien et de l'exploitation.

Pareillement, la partie du canal de Maestricht à Bois-le-Duc entre Maestricht et le point d'origine du Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut à Bocholt sera améliorée en vue de la circulation de bateaux de 1,000 tonnes. Un raccordement du même calibre est prévu entre le canal de Maestricht à Bois-le-Duc et la Meuse près de Maasbracht.

Ajoutons que le chiffre de 1000 tonnes qui vient d'être cité n'est pas un maximum. En effet, à la demande de la Belgique, les Pays-Bas consentiront à ce que le canal de Liège-Maestricht depuis Petit Lanaye jusqu'au bassin de Maestricht, et le canal de Maestricht-Bois-le-Duc, depuis le bassin de Maestricht jusqu'à Smeermaas, soient améliorés en vue de la circulation de bateaux d'un tonnage supérieur, par exemple de 2,000 tonnes. De même, à la demande des Pays-Bas, la Belgique consentira à ce que le canal de Maestricht-Bois-le-Duc depuis Smeermaas jusqu'à l'embranchement à créer vers Maasbracht et cet embranchement lui-même soient portés à une capacité correspondante. Les deux pays auront à se mettre d'accord sur la répartition des frais à résulter de ces travaux.

* * *

L'amélioration des canaux existants de même que les besoins de l'irrigation

avaient rendu nécessaire une revision des Traités qui ont antérieurement réglé les quantités d'eau qu'il nous est permis de prélever à la Meuse (Traité du 12 mai 1863, modifié le 11 janvier 1873). Ces quantités étaient notoirement insuffisantes. Le Traité actuel en son article 7, § 1^{er}, nous donne sous ce rapport satisfaction.

Grâce aux améliorations dont il vient d'être question, Liège pourra être classé sans aucun doute parmi les grands ports intérieurs de l'Europe et suivre ainsi les destinées que lui assigne son admirable essor industriel.

9. — Conclusion.

La Chambre des Représentants, sur le rapport de M. Van Cauwelaert et après un intéressant échange de vues, précédé d'un remarquable discours de M. Vandervelde, Ministre des Affaires Etrangères, a adopté le Projet de loi approuvant le Traité hollando-belge, à la majorité de 98 voix contre 1 et 9 abstentions. La Commission des Affaires étrangères du Sénat en propose l'adoption, à l'unanimité de ses membres et elle espère que la Haute Assemblée réservera, à son tour, au projet de loi un accueil significatif.

Il ne faut pas demander à un Traité tel que celui qui nous est soumis, des satisfactions exclusives soit au point de vue politique, soit au point de vue économique.

Au point de vue politique, la Belgique, par l'organe de ses négociateurs, a fait valoir certaines suggestions considérées par elle comme importantes pour la sécurité de ses frontières. Elle n'a trouvé ni du côté des délégués hollandais, ni de la part des autres membres de la Commission des XIV, les adhésions qu'elle espérait.

Elle accepte loyalement les dispositions consacrées par le Traité et trouve dans l'accord qu'il manifeste une solution amiable des problèmes qui, sans cet accord, demeureraient posés. Elle estime que certaines compétitions qui jusqu'à ces derniers temps ont exercé une influence néfaste sur les rapports hollando-belges, doivent faire place à une politique de sincère respect réciproque, de commune confiance, de rapprochement amical commandé par une solidarité d'intérêts croissante et harmoniquement féconde.

Au point de vue économique, il est manifestement de l'intérêt commun des deux Nations que toutes les questions relatives à l'amélioration des communications fluviales notamment puissent être liquidées suivant des règles fixes, raisonnables et faciles à appliquer.

L'Exposé des Motifs résume d'ensemble de la manière suivante les principales stipulations économiques du Traité :

« Affirmation plus précise de la liberté de navigation des navires de commerce dans tous les fleuves, rivières ou canaux qui séparent ou traversent les territoires, ainsi que sur les eaux intermédiaires — procédure pour l'amélioration des voies navigables suivant les besoins de la navigation — détermination équitable des charges supportées par chacune des Administrations nationales — institution de deux Commissions de gestion des intérêts de la navigation sur l'Escaut et sur le canal de Terneuzen — affectation des services de pilotage des deux pays à des passes distinctes — faculté de la création de voies d'eau nouvelles pour l'amélioration des communications avec les bassins rhénan, mosan et mosellan ; d'autre part, amélioration de la navigabilité des canaux latéraux de la Meuse et amélioration du régime d'écoulement des eaux des Flandres ainsi que des eaux d'irrigation de la Campine par le territoire néerlandais, conformément aux demandes présentées par le Gouvernement néerlandais — enfin, clauses compromissaires. »

Dans son remarquable mémoire aux Etats-Généraux, M. van Karnebeek signale comme suit, au point de vue de notre accès à la mer, un ensemble d'avantages qui peuvent ne pas répondre à tout ce que nous aurions pu désirer, qui ne sont pas sans contrepartie, mais qui forment une base équitablement acceptable pour les deux Pays :

« 1^o Les Hautes Parties considèrent comme un principe fondamental que l'Escaut occidental, avec ses accès vers la haute mer, ainsi que l'Escaut en aval d'Anvers, doivent toujours répondre pour ce qui concerne la navigabilité, aux exigences posées tant par le progrès des constructions navales que par les besoins croissants de la navigation ;

» 2^o En remplacement de la surveillance commune, le Traité institue une Commission mixte de gestion, composée de représentants des deux pays, à laquelle est confié le soin régulier de la navigabilité de l'Escaut ;

» 3^o Un arrangement est conclu pour résoudre, par voie arbitrale, les difficultés qui pourraient surgir à propos de la gestion de la Commission. »

* * *

S'il est un fait qui éclate aujourd'hui à tous les yeux, c'est qu'il importe souverainement pour le bien des deux Nations que nous donnions le pas à ce qui nous rapproche sur ce qui peut nous diviser.

Il ne s'agit pas de méconnaître les différences légitimes d'intérêts qui peuvent exister. Il s'agit de se placer sur un terrain large où la justice et la bienveillance internationales sont appelées à se donner la main et à produire de concert d'heureux fruits. L'expérience nous apprend qu'il y a dans nombre de différends des oppositions outrées, des abîmes artificiels, des antagonismes dommageables des deux parts. A tel degré de l'échelle des points de vue, divergences d'aspect irréductible ; à un degré supérieur, convergence et conciliation. Le malheur est que certains esprits s'attardent trop au premier échelon.

La Hollande et la Belgique sont deux pays également libres, également attachés à leur autonomie. Leurs destinées sont solidaires à de multiples points de vue. Il n'y a entre elles qu'une politique possible : celle qui admet que l'entente amicale est préférable aux rapports forcés et qui conduit les deux Etats à développer dans une vaillante émulation leurs richesses géminées, et à servir dans le monde les intérêts de la paix et de la civilisation.

La Commission des Affaires Étrangères estime que l'approbation du Traité soumis à nos délibérations répond à cette commune et féconde vocation.

Le Rapporteur,
Baron DESCAMPS.

Le Président,
Comte T'KINT DE ROODENBEKE.

ANNEXES

I. — *Traité hollando-belge de 1839.*

ARTICLE PREMIER. — Le territoire belge se composera des provinces de :

Brabant-Méridional, Liège, Namur, Hainaut, Flandre Occidentale, Flandre Orientale, Anvers et Limbourg, telles qu'elles ont fait partie du Royaume des Pays-Bas constitué en 1815, à l'exception des districts de la province de Limbourg, désignés dans l'article 4.

Le territoire belge comprendra, en outre, la partie du Grand-Duché de Luxembourg indiquée dans l'article 2.

ART. 2. — Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, consent à ce que dans le Grand-Duché de Luxembourg, les limites du territoire belge soient telles qu'elles vont être décrites ci-dessous :

A partir de la frontière de France entre *Rodange* qui restera au Grand-Duché de Luxembourg, et *Athus*, qui appartiendra à la Belgique, il sera tiré, d'après la carte ci-jointe, une ligne qui, laissant à la Belgique la route d'*Arlon* à *Longwy*, la ville d'*Arlon* avec sa banlieue, et la route d'*Arlon* à *Bastogne*, passera entre *Messancy*, qui sera sur le territoire Belge, et *Clemancy*, qui restera au Grand-Duché de Luxembourg, pour aboutir à *Steinfort*, lequel endroit restera également au Grand-Duché ; de *Steinfort*, cette ligne sera prolongée dans la direction d'*Eischen*, de *Hechbus*, *Guirsch*, *Grende*, *Nothomb*, *Parette* et *Perlé*, jusqu'à *Martelange* ; *Hechbus*, *Guirsch*, *Grende*, *Nothomb* et *Parette*, devant appartenir à la Belgique, et *Eischen*, *Ober-Pallen*, *Perlé* et *Martelange* au Grand-Duché. De *Martelange*, la dite ligne descendra le cours de la *Sure*, dont le thalweg servira de limite entre les deux États, jusque vis-à-vis *Tintange*, d'où elle sera prolongée aussi directement que possible vers la frontière actuelle de l'arrondissement de *Diekirch*, et passera entre *Surret*, *Harlange*, *Tarchamps*, qu'elle laissera au Grand-Duché de Luxembourg, et *Honville*, *Livarchamps* et *Loutremange*, qui feront partie du territoire Belge : atteignant ensuite, aux environs de *Doncols* et de *Soulez*, qui resteront au Grand-Duché, la frontière actuelle de l'arrondissement de *Diekirch*, la ligne en question suivra la dite frontière, jusqu'à celle du territoire Prussien. Tous les territoires, villes, places et lieux situés à l'ouest de cette ligne, appartiendront à la Belgique, et tous les territoires, villes, places et lieux situés à l'est de cette même ligne, continueront d'appartenir au Grand-Duché de Luxembourg.

Il est entendu qu'en traçant cette ligne, et en se conformant autant que possible à la description, qui en a été faite ci-dessus, ainsi qu'aux indications de la carte, jointe pour plus de clarté au présent article, les Commissaires démarcateurs, dont il est fait mention dans l'article VI, auront égard aux localités, ainsi qu'aux convenances qui pourront en résulter mutuellement.

ART. 3. — Pour les cessions faites dans l'article précédent, il sera assigné à Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, une indemnité territoriale dans la province de Limbourg.

ART. 4. — En exécution de la partie de l'article 1^{er}, relative à la province de Limbourg, et par suite des cessions que Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg fait dans l'article 2, Sa dite Majesté possédera, soit en sa qualité de Grand-Duc de Luxembourg, soit pour être réunis à la Hollande, les territoires dont les limites sont indiquées ci-dessous :

1^o *Sur la rive droite de la Meuse* : aux anciennes enclaves hollandaises sur la dite rive dans la province de Limbourg seront joints les districts de cette même province, sur cette même rive, qui n'appartenaient pas aux Etats-Généraux en 1790, de façon que la partie de la province actuelle de Limbourg, située sur la rive droite de la Meuse, et comprise entre ce fleuve à l'ouest, la frontière du territoire Prussien à l'Est, la frontière actuelle de la province de Liège au midi, et la Gueldre

Hollandaise au Nord, appartiendra désormais toute entière à Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, soit en Sa qualité de Grand-Duc de Luxembourg, soit pour être réunie à la Hollande.

2° *Sur la rive gauche de la Meuse* : à partir du point le plus méridional de la province hollandaise du Brabant Septentrional, il sera tiré, d'après la carte ci-jointe, une ligne qui aboutira à la Meuse au-dessus de *Wessem*, entre cet endroit et *Stevenswaardt*, au point où se touchent, sur la rive gauche de la Meuse, les frontières des arrondissements actuels de *Ruremonde* et de *Maestricht*, de manière que *Bergerot*, *Stamproy*, *Neer-Itteren*, *Ittervoort* et *Thorn*, avec leurs banlieues, ainsi que tous les autres endroits situés au nord de cette ligne, feront partie du territoire hollandais.

Les anciennes enclaves hollandaises dans la province de Limbourg, sur la rive gauche de la Meuse, appartiendront à la Belgique, à l'exception de la ville de *Maestricht*, laquelle, avec un territoire de douze cents toises, à partir du glacis extérieur de la place sur la dite rive de ce fleuve, continuera d'être possédée en toute souveraineté et propriété par Sa Majesté le Roi des Pays-Bas.

ART. 5. — Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, s'entendra avec la Confédération Germanique et les agnats de la Maison de Nassau, sur l'application des stipulations renfermées, dans les articles 3 et 4, ainsi que sur tous les arrangements, que les dits articles pourraient rendre nécessaires soit avec les agnats ci-dessus nommés de la Maison de Nassau, soit avec la Confédération Germanique.

ART. 6. — Moyennant les arrangements territoriaux arrêtés ci-dessus, chacune des deux Parties renonce réciproquement pour jamais à toute prétention sur les territoires, villes, places et lieux situés dans les limites des possessions de l'autre Partie, telles qu'elles se trouvent décrites dans les articles 1, 2 et 4.

Les dites limites seront tracées conformément à ces mêmes articles, par des commissaires démarcateurs belges et hollandais, qui se réuniront le plus tôt possible en la ville de *Maestricht*.

ART. 7. — La Belgique, dans les limites indiquées aux articles 1, 2 et 4, formera un Etat indépendant et perpétuellement neutre. Elle sera tenue d'observer cette même neutralité envers tous les autres Etats.

ART. 8. — L'écoulement des eaux des Flandres sera réglé entre la Hollande et la Belgique d'après les stipulations arrêtées à cet égard dans l'article 6 du traité définitif, conclu entre Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne et les Etats-Généraux, le 8 novembre 1785 ; et conformément audit article, des commissaires, nommés de part et d'autre, s'entendront sur l'application des dispositions qu'il consacre.

ART. 9. — § 1^{er}. — Les dispositions des articles 108 jusqu'au 117 inclusivement, de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables, qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais.

§ 2. — En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, il est convenu que le pilotage et le balisage ainsi que la conservation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers, seront soumis à une surveillance commune, et que cette surveillance commune sera exercée par des commissaires nommés à cet effet de part et d'autre. Des droits de pilotage modérés seront fixés d'un commun accord, et ces droits seront les mêmes pour les navires de toutes les nations.

En attendant et jusqu'à ce que ces droits soient arrêtés, il ne pourra être perçu des droits de pilotage plus élevés que ceux qui ont été établis par le tarif de 1829, pour les bouches de la Meuse, depuis la pleine mer jusqu'à Helvoet et de Helvoet jusqu'à Rotterdam, en proportion des distances.

Il sera au choix de tout navire se rendant de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer par l'Escaut, de prendre tel pilote qu'il voudra ; et il sera loisible d'après cela aux deux

pays d'établir dans tout le cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage qui seront jugés nécessaires pour fournir les pilotes.

Tout ce qui est relatif à ces établissements, sera déterminé par le règlement à intervenir conformément au paragraphe 6 ci-après. Le service de ces établissements sera sous la surveillance commune mentionnée au commencement du présent paragraphe. Les deux Gouvernements s'engagent à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures, et à y placer et y entretenir les balises et bouées nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve.

§ 3. — Il sera perçu par le Gouvernement des Pays-Bas sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, un droit unique de florin 1-50 par tonneau, savoir : florin 1-12 pour les navires qui, arrivant de la pleine mer, remonteront l'Escaut occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, et de florin 0-38 par tonneau, des navires qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, descendront l'Escaut Occidental pour se rendre dans la pleine mer.

Et afin que les dits navires ne puissent être assujettis à aucune visite, ni à aucun retard ou entrave quelconque dans les rades hollandaises, soit en remontant l'Escaut de la pleine mer, soit en descendant l'Escaut pour se rendre en pleine mer, il est convenu que la perception du droit susmentionné aura lieu par les agents néerlandais à Anvers et à Terneuzen. De même les navires arrivant de la pleine mer pour se rendre à Anvers par l'Escaut occidental, et venant d'endroits suspects pour le rapport sanitaire, auront la faculté de continuer leur route sans entrave ni retard; accompagnés d'une garde de santé, et de se rendre ainsi au lieu de leur destination.

Les navires se rendant d'Anvers à Terneuzen, et vice-versa, ou faisant dans le fleuve même le cabotage ou la pêche (ainsi que l'exercice de celle-ci sera réglé en conséquence du § 6 ci-après), ne seront assujettis à aucun droit.

§ 4. — La branche de l'Escaut, dite Escaut oriental, ne servant point dans l'Etat actuel des localités à la navigation de la pleine mer à Anvers et à Terneuzen et vice-versa, mais étant employé à la navigation entre Anvers et le Rhin, celle-ci ne pourra être grevée, dans tout son cours, de droits ou péages plus élevés, que ceux qui sont perçus d'après les tarifs de Mayence, du 31 mars 1831, sur la navigation de Gorcum jusqu'à la pleine mer, en proportion des distances.

§ 5. — Il est également convenu que la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin pour arriver d'Anvers au Rhin et vice-versa, restera réciproquement libre, et qu'elle ne sera assujettie qu'à des péages modérés, qui seront les mêmes pour le commerce des deux Pays.

§ 6. — Des commissaires se réuniront, de part et d'autre, à Anvers, dans le délai d'un mois, tant pour arrêter le montant définitif et permanent de ces péages, qu'afin de convenir d'un règlement général pour l'exécution des dispositions du présent article, et d'y comprendre l'exercice du droit de pêche et du commerce de pêcherie dans toute l'étendue de l'Escaut sur le pied d'une parfaite réciprocité et égalité en faveur des sujets des deux Pays.

§ 7. — En attendant, et jusqu'à ce que le dit règlement soit arrêté, la navigation de la Meuse et de ses embranchements restera libre au commerce des deux Pays, qui adopteront provisoirement à cet égard les tarifs de la Convention signée le 31 mars 1831, à Mayence, pour la libre navigation du Rhin, ainsi que les autres dispositions de cette Convention, pour autant qu'elles pourront s'appliquer à la dite rivière.

§ 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 commodés, en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables.

ART. 10. — L'usage des canaux, qui traversent à la fois les deux Pays, continuera d'être libre et commun à leurs habitants.

Il est entendu qu'ils en jouiront réciproquement et aux mêmes conditions, et que, de part et d'autre, il ne sera perçu sur la navigation des dits canaux, que des droits modérés.

ART. 11. — Les communications commerciales par la ville de Maestricht, et par celle de Sittard, resteront entièrement libres et ne pourront être entravées sous aucun prétexte.

L'usage des routes qui, en traversant ces deux villes, conduisent aux frontières de l'Allemagne, ne sera assujéti qu'au paiement de droits de barrière modérés pour l'entretien de ces routes, de telle sorte que le commerce de transit n'y puisse éprouver aucun obstacle et que, moyennant les droits ci-dessus mentionnés, ces routes soient entretenues en bon état et propres à faciliter ce commerce.

ART. 12. — 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 et aux frais et dépens de la Belgique, par le canton de Sittard jusqu'aux frontières de l'Allemagne. Cette route ou ce canal, qui ne pourraient servir que de communication commerciale, seraient construits, au choix de la Hollande, soit par des ingénieurs et ouvriers, que la Belgique obtiendrait l'autorisation d'employer à cet effet dans le canton de Sittard, soit par des ingénieurs et ouvriers, que la Hollande fournirait, et qui exécuteraient aux frais de la Belgique, les travaux convenus, le tout sans charge aucune pour la Hollande, et sans préjudice de ses droits de souveraineté exclusifs sur le territoire que traverseraient la route ou le canal en question.

Les deux parties fixeraient d'un commun accord le montant et le mode de perception des droits et péages qui seraient prélevés sur cette même route ou canal.

ART. 13. — § 1^{er}. — A partir du 1^{er} janvier 1839, la Belgique, du chef du partage des dettes publiques du Royaume des Pays-Bas, restera chargée d'une somme de cinq millions de florins des Pays-Bas de rente annuelle, dont les capitaux seront transférés du débet du grand livre d'Amsterdam ou du débet du Trésor général du Royaume des Pays-Bas, sur le débet du grand livre de Belgique.

§ 2. — Les capitaux transférés et les rentes inscrites sur le débet du grand livre de la Belgique par suite du paragraphe précédent, jusqu'à la concurrence de la somme totale de 5,000,000 de florins des Pays-Bas de rente annuelle, seront considérés comme faisant partie de la dette nationale belge ; et la Belgique s'engage à n'admettre, ni pour le présent ni pour l'avenir, aucune distinction entre cette portion de sa dette publique, provenant de sa réunion avec la Hollande, et toute autre dette nationale belge déjà créée ou à créer.

§ 3. — L'acquittement de la somme de rentes annuelles ci-dessus mentionnées de 5,000,000 de florins des Pays-Bas, aura lieu régulièrement de semestre en semestre, soit à Bruxelles, soit à Anvers, en argent comptant, sans déduction aucune de quelque nature que ce puisse être, ni pour le présent ni pour l'avenir.

§ 4. — Moyennant la création de la dite somme de rentes annuelles de 5,000,000 de florins, la Belgique se trouvera déchargée envers la Hollande de toute obligation du chef du partage des dettes publiques du Royaume des Pays-Bas.

§ 5. — Des Commissaires, nommés de part et d'autre, se réuniront, dans le délai de quinze jours après l'échange des ratifications du présent traité, en la ville d'Utrecht, afin de procéder au transfert des capitaux et rentes qui, du chef du partage des dettes publiques du Royaume des Pays-Bas, doivent passer à la charge de la Belgique jusqu'à concurrence de 5,000,000 de florins de rente annuelle. Ils procéderont aussi à l'extradition des archives, cartes, plans et documents quelconques appartenant à la Belgique ou concernant son administration.

ART. 14. — Le port d'Anvers, conformément aux stipulations de l'article 15 du Traité de Paris, du 30 mai 1814, continuera d'être uniquement un port de commerce.

ART. 15. — Les ouvrages d'utilité publique ou particulière tels que canaux, routes ou autres de semblable nature, construits en tout ou en partie aux frais du Royaume des Pays-Bas, appartiendront avec les avantages et les charges qui y sont attachés, au pays où ils sont situés,

Il reste entendu que les capitaux empruntés pour la construction de ces ouvrages, et qui y sont spécialement affectés, seront compris dans les dites charges pour autant qu'ils ne sont pas encore remboursés, et sans que les remboursements déjà effectués puissent donner lieu à liquidation.

ART. 16. — Les séquestres qui auraient été mis, en Belgique, pendant les troubles, pour cause politique, sur des biens et domaines patrimoniaux quelconques, seront levés sans nul retard, et la jouissance des biens et domaines susdits sera immédiatement rendue aux légitimes propriétaires.

ART. 17. — Dans les deux pays, dont la séparation a lieu en conséquence du présent traité, les habitants et propriétaires, s'ils veulent transférer leur domicile d'un pays à l'autre, auront la liberté de disposer pendant deux ans de leurs propriétés, meubles ou immeubles, de quelque nature qu'ils soient, de les vendre et d'emporter le produit de ces ventes, soit en numéraire, soit en autres valeurs, sans empêchement ou acquittement de droits autres que ceux qui sont aujourd'hui en vigueur dans les deux pays pour les mutations et transferts.

Il est entendu que renonciation est faite, pour le présent et pour l'avenir, à la perception de tout droit d'aubaine et de détraction sur les personnes et sur les biens des Hollandais en Belgique, et des Belges en Hollande.

ART. 18. — La qualité de sujet mixte, quant à la propriété, sera reconnue et maintenue.

ART. 19. — Les dispositions des articles 11 jusqu'à 21 inclusivement du Traité conclu entre l'Autriche et la Russie, le 3 mai 1815, qui fait partie intégrante de l'acte général du Congrès de Vienne, dispositions relatives aux propriétaires mixtes, à l'élection de domicile, qu'ils sont tenus de faire, aux droits qu'ils exerceront comme sujets de l'un ou l'autre Etat et aux rapports de voisinage dans les propriétés coupées par les frontières, seront appliquées aux propriétaires ainsi qu'aux propriétés qui, en Hollande, dans le Grand-Duché de Luxembourg ou en Belgique, se trouveront dans les cas prévus par les susdites dispositions des actes du congrès de Vienne. Il est entendu que les productions minérales sont comprises dans les productions du sol mentionnées dans l'article 20 du Traité du 3 mai 1815, susallégué. Les droits d'aubaine et de détraction étant abolis dès à présent entre la Hollande, le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique, il est entendu que, parmi les dispositions ci-dessus mentionnées, celles qui se rapporteraient aux droits d'aubaine et de détraction seront censées nulles et sans effet dans les trois Pays.

ART. 20. — Personne, dans les pays qui changent de domination, ne pourra être recherché ni inquiété en aucune manière pour cause quelconque de participation directe ou indirecte aux événements politiques.

ART. 21. — Les pensions et traitements d'attente, de non-activité et de réforme, seront acquittés à l'avenir, de part et d'autre, à tous les titulaires, tant civils que militaires, qui y ont droit conformément aux lois en vigueur avant le 1^{er} novembre 1830.

Il est convenu que les pensions et traitements susdits des titulaires nés sur les territoires, qui constituent aujourd'hui la Belgique, resteront à la charge du Trésor belge, et les pensions et traitements des titulaires nés sur les territoires, qui constituent aujourd'hui le royaume des Pays-Bas, à celle du Trésor néerlandais.

ART. 22. — Toutes les réclamations des sujets belges sur des établissements particuliers, tels que fonds de veuves et fonds connus sous la dénomination de fonds des legs, et de la caisse des retraites civiles et militaires, seront examinées par la Commission mixte, dont il est question dans l'article 13, et résolues d'après la teneur des règlements qui régissent ces fonds ou caisses.

Les cautionnements fournis, ainsi que les versements faits par les comptables belges, les dépôts judiciaires et les consignations, seront également restitués aux titulaires sur la présentation de leurs titres.

Si du chef des liquidations dites françaises, des sujets belges avaient encore à faire valoir des droits d'inscription, ces réclamations seront également examinées et liquidées par la dite Commission.

ART. 23. — Seront maintenus dans leur force et vigueur les jugements rendus en matière civile et commerciale, les actes de l'état civil, et les actes passés devant notaire ou autre officier public sous l'administration belge, dans les parties du Limbourg et du Grand-Duché de Luxembourg, dont Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, va être remis en possession.

ART. 24. — Aussitôt après l'échange des ratifications du présent Traité, les ordres nécessaires seront envoyés aux commandants des troupes respectives, pour l'évacuation des territoires, villes, places et lieux qui changent de domination. Les autorités civiles y recevront aussi, en même temps, les ordres nécessaires pour la remise de ces territoires, villes, places et lieux aux commissaires qui seront désignés à cet effet de part et d'autre.

Cette évacuation et cette remise s'effectueront de manière à pouvoir être terminées dans l'espace de quinze jours ou plus tôt si faire se peut.

A la suite des stipulations du présent traité, il y aura paix et amitié entre Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg d'une part, et Sa Majesté le Roi des Belges de l'autre part, leurs héritiers et successeurs, leurs états et sujets respectifs.

ART. 26. — Le présent Traité sera ratifié et les ratifications seront échangées à Londres, dans le délai de six semaines ou plus tôt si faire se peut,

Cet échange aura lieu en même temps que celui des ratifications du Traité conclu en ce jour entre Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg et leurs Majestés l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, le Roi des Français, la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le Roi de Prusse et l'Empereur de toutes les Russies.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires susdits ont signé le présent Traité et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Londres dix-neuf avril de l'an de grâce mil huit cent trente-neuf.

2. — *Traité hollando-belge de 1926.*

ARTICLE PREMIER. — Les Hautes Parties contractantes reconnaissent comme abrogé :

L'article 7 du Traité conclu à Londres le 19 avril 1839 en tant qu'il concerne la neutralité de la Belgique, ainsi que l'article 14 dudit Traité.

ART. 2. — L'article 8 du Traité conclu à Londres le 19 avril 1839 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

L'écoulement des eaux des Flandres belges par le territoire de la Flandre néerlandaise sera assuré de manière à prévenir les inondations et à maintenir la cote normale de la nappe aquifère. Les écluses et ouvrages qui devraient être encore construits à cet effet seront entretenus, exploités et établis par qui de droit à la diligence de l'État sur le territoire duquel ils se trouvent.

Les frais de construction, d'entretien et d'exploitation seront supportés par chacun des deux pays sur son territoire.

Si toutefois des épuisements ou autres ouvrages sur territoire belge ou néerlandais qui n'existaient pas au moment de la mise en vigueur du présent Traité étaient de nature à nécessiter des frais de construction, d'entretien ou d'exploitation complémentaires sur territoire néerlandais ou belge, il est bien entendu que le surcroît de ces frais resterait à la charge respectivement de la Belgique ou des Pays-Bas.

Une commission composée de membres à nommer en nombre égal par la Belgique et par les Pays-Bas dans un délai de deux mois à partir de la mise en vigueur du présent Traité, sera chargée de procéder aux études et de dresser les plans des travaux nécessaires à l'écoulement des eaux visées ci-dessus.

Cette Commission sera chargée du contrôle de tout ce qui concerne l'écoulement des eaux. Elle fera rapport tous les trois ans aux deux Gouvernements.

S'il s'élève entre les deux pays, leurs administrations ou leurs ressortissants respectifs des plaintes ou des difficultés au sujet de l'écoulement des eaux et notamment au sujet de l'établissement

de l'entretien ou de l'exploitation des écluses et ouvrages d'art nécessaires pour assurer cet écoulement, la question sera soumise par l'administration du pays intéressé à la dite Commission qui décidera à la pluralité des voix ou, en cas de partage, en réfèrera aux deux Gouvernements.

ART. 3. — Sans préjudice au paragraphe 1^{er} de l'article 4, chacun des deux États s'engage vis-à-vis de l'autre à appliquer à la navigation sur sa partie des voies d'eau navigables qui séparent ou traversent les territoires belges et néerlandais, et sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le réseau rhénan, y compris les canaux de Walcheren et de Zuid-Beveland, le principe de la liberté de navigation et le principe de l'égalité de traitement, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite entre les ressortissants, les biens et le pavillon de l'État riverain lui-même et les ressortissants, les biens et le pavillon de tout autre État.

ART. 4. — L'article 9 du Traité du 19 avril 1839 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

§ 1^{er}. — L'Escaut occidental et ses accès depuis la haute mer, ainsi que l'Escaut en aval d'Anvers seront perpétuellement libres et ouverts à la navigation de tous bâtiments de toutes nations autres que les navires de guerre.

Ces bâtiments n'y seront soumis en cours de route, de la part des autorités belges ou néerlandaises, tant judiciaires qu'administratives, à aucun péage ou taxe, de quelque nature ou sous quelque forme que ce soit, autre que les droits de pilotage, à aucune visite ni à aucun retard ou entrave quelconque pour quelque motif que ce soit.

Toutefois, et sans préjudice aux pouvoirs reconnus à la Commission instituée par le paragraphe 3, chacun des deux pays pourra prendre dans ses eaux, à l'égard des bâtiments en provenance ou à destination de ses propres ports, telles dispositions qu'il juge opportunes relativement aux douanes, à la police, aux prescriptions sanitaires, à l'émigration ou l'immigration, ainsi qu'à l'importation ou à l'exportation des marchandises prohibées. Ces dispositions n'entraveront pas inutilement le trafic.

§ 2. — Les Hautes Parties contractantes considèrent comme un principe essentiel que l'Escaut occidental et ses accès depuis la haute mer, ainsi que l'Escaut en aval des installations maritimes du port d'Anvers, doivent répondre à toute époque, au point de vue de la navigabilité, aux conditions exigées tant par les progrès de la construction navale que par les besoins croissants de la navigation.

§ 3. — Il sera institué une Commission de gestion dans le but de sauvegarder et promouvoir les intérêts de la navigation dans les eaux visées au paragraphe 2.

Toutefois, la navigation qui s'effectue en destination ou en provenance des ports belges sans emprunter la partie néerlandaise des dites eaux et, réciproquement, celle qui s'effectue en destination ou en provenance des ports néerlandais sans emprunter la partie belge des mêmes eaux, ne seront pas soumises à la compétence de cette Commission.

La Commission sera composée en nombre égal de représentants des deux États, soit trois au moins pour chacun d'eux, le président n'ayant pas voix prépondérante.

§ 4. — La Commission statuera, aussi bien sous forme de décisions particulières que sous forme de règlements généraux, sur tout ce qui concerne les intérêts de la navigation et notamment sur le balisage et l'éclairage, l'établissement sur les berges de toutes installations nécessitées par les intérêts de la navigation, l'entretien et l'amélioration de la voie d'eau, y compris les travaux, tels que redressements et dérivations, même en dehors des digues maîtresses, s'ils sont, dans ce cas, estimés indispensables pour assurer cette amélioration, ainsi que l'arrêt de tous travaux entraînant à l'intérieur des digues maîtresses une modification de nature à porter préjudice aux intérêts de la navigation. Elle fera les règlements relatifs à la police des eaux.

Les décisions et règlements des administrations nationales ne peuvent être en opposition avec les décisions et règlements de la Commission.

Les frais d'administration de la Commission seront répartis par moitié entre les deux États. Le traitement des membres de la Commission est à la charge du pays qui les nomme.

La Commission se réunira à Anvers dans le délai d'un mois, à partir de la mise en vigueur du présent Traité et établira au plus tôt son règlement d'ordre intérieur, lequel déterminera notamment la désignation de son siège, les modes de délibération et de votation, l'organisation de sa représentation juridique, le mode de publication des règlements, les conditions de nomination de son personnel.

§ 5. — Les décisions prises par la Commission devront être approuvées par les deux Gouvernements. A défaut de décision au sein de la Commission, il en sera référé aux deux Gouvernements.

Faute d'entente entre les deux Gouvernements dans un délai de deux mois, soit sur l'approbation des décisions prises par la Commission, soit sur le règlement des questions au sujet desquelles la Commission n'a pu se mettre d'accord, chacun des Gouvernements aura la faculté de recourir à l'arbitrage.

La Commission d'arbitrage sera composée de cinq membres ; chacune des deux parties nommera dans un délai de quinze jours, à compter de la demande d'arbitrage, deux arbitres, dont un seulement pourra être son ressortissant ; à défaut par les deux parties de se mettre d'accord sur le choix du président, celui-ci sera désigné alternativement par le Roi de Danemark et le Roi d'Espagne.

Les arbitres statueront dans le délai d'un mois à la requête de la partie la plus diligente, à moins que le président n'estime indispensable de prolonger le délai.

§ 6. — Pour toutes mesures et tous travaux qui ne pourraient être différés sans préjudice sérieux pour la navigation jusqu'à l'expiration des délais prévus au paragraphe 5, par exemple pour les déplacements ou placements temporaires de feux, balises et bouées, les dragages urgents, l'enlèvement d'épaves ou autres obstacles à la navigation, les décisions de la Commission seront exécutoires sans être soumises à l'approbation des Gouvernements. En cas de désaccord entre les membres de la Commission, soit au sujet de l'urgence, soit au sujet des mesures ou travaux jugés urgents, l'objet de ce désaccord sera directement déféré à un Collège arbitral permanent qui statuera dans la huitaine, à moins que le président n'estime indispensable de prolonger ce délai.

Le Collège arbitral sera composé de trois membres effectifs et de trois membres suppléants nommés pour une période de trois ans. Chacun des deux Gouvernements nommera un arbitre et un arbitre suppléant dans un délai de quinze jours à partir de la première réunion de la Commission instituée par le paragraphe 3 ; à défaut par les deux Gouvernements de se mettre d'accord sur le choix du président et de son suppléant, ceux-ci seront désignés de la manière indiquée au paragraphe 5 pour le choix du président de la Commission d'arbitrage.

La rémunération des membres du Collège arbitral permanent sera fixée de commun accord par les deux Gouvernements et figurera parmi les frais d'administration de la Commission.

La procédure établie à l'alinéa premier en ce qui concerne les travaux urgents ne sera applicable aux travaux dont le coût est supérieur à 100,000 florins que moyennant l'offre par un des deux Gouvernements de prendre à sa charge la partie des frais excédant cette somme.

§ 7. — L'exécution des décisions de la Commission sera assurée par les administrations belge et néerlandaise, chacune en ce qui concerne sa partie de la voie d'eau, sous réserve d'approbation des plans et devis par la Commission et sous le contrôle de cette dernière.

Le droit de contrôle de la Commission lui permettra de prendre les décisions qu'elle jugera nécessaires, conformément aux plans et devis, quant à la rapidité ou aux modalités de l'exécution, et, au besoin, d'assumer elle-même cette exécution.

En cas de désaccord à ce sujet entre les membres de la Commission, il sera statué par arbitrage conformément aux dispositions soit du paragraphe 6, soit du paragraphe 5, selon qu'il y a ou non urgence.

La Commission assurera l'exécution de ses décisions dans tous les cas qui tombent sous l'application du paragraphe 6. Les administrations belge et néerlandaise seront toutefois chargées, sous la direction de la Commission, de la surveillance des travaux, chacune en ce qui concerne sa partie de la voie d'eau.

§ 8. — Chacun des deux Etats supportera les frais d'entretien et d'exploitation de sa partie de la voie d'eau.

L'entretien et l'exploitation de la voie d'eau comprenant le service du balisage et de l'éclairage conformes aux listes de bouées, balises et feux ci-annexées, et l'exécution de tous travaux, à l'exclusion des travaux en dehors des digues maîtresses, qui ont pour objet de maintenir la voie d'eau, au point de vue de la navigabilité, dans les conditions conformes à la carte en trois feuilles ci-annexée.

Les deux Etats s'entendront au sujet de la répartition des frais non visés à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, y compris le surcroît des frais d'entretien et d'exploitation qui serait la conséquence des travaux et mesures auxquels s'appliquent ces frais.

§ 9. — Les règles suivantes seront applicables au pilotage dans les eaux visées au paragraphe 1^{er} :

Les navires se dirigeant vers l'amont et qui ont pour destination un port belge, ressortissent, jusqu'en rade du port d'Anvers ou jusque dans l'écluse du canal de Gand à Terneuzen, au pilotage belge lorsqu'ils pénètrent dans l'Escaut occidental par la passe d'accès des Wielingen, et au pilotage néerlandais lorsqu'ils y pénètrent par les passes d'accès du Deurloo ou de l'Oostgat.

Vers l'aval, pour tout navire venant d'un port belge, et allant vers la haute mer, il sera au choix de ce navire de recourir, pour le parcours complet, au pilotage belge ou au pilotage néerlandais.

Les navires se rendant d'un port belge vers un autre port belge ressortissent exclusivement au pilotage belge.

Les navires se rendant de la haute mer vers un port néerlandais ou inversement, et les navires se rendant d'un port néerlandais vers un autre port néerlandais ressortissent exclusivement au pilotage néerlandais.

Il sera loisible à la Belgique et aux Pays-Bas d'établir sur tout le cours des eaux visées ci-dessus et notamment à Anvers, Terneuzen et Flessingue les services et stations de pilotage jugés nécessaires par la Commission visée au paragraphe 3.

Au cas où le service de pilotage prévu aux alinéas 2 et 3 ci-dessus ne répondrait pas aux intérêts de la navigation, la Commission pourra intervenir en conformité des règles fixées aux paragraphes 4, 5 et 6 ci-dessus.

Les droits de pilotage pour les parcours visés aux alinéas 2 et 3 ci-dessus, seront fixés par la Commission selon la manière prévue au paragraphe 5 ci-dessus. Il est toutefois convenu que les droits perçus pour le pilotage depuis la haute mer jusqu'à Anvers et inversement ne pourront, sauf accord des deux Gouvernements, être supérieurs aux droits perçus pour le pilotage depuis la haute mer jusqu'à Rotterdam et inversement.

§ 10. — Dans les eaux visées au paragraphe 1^{er}, les bâtiments communiquent librement par télégraphe et téléphone sans fil avec les stations belges ou néerlandaises de leur choix.

§ 11. — L'exercice du droit de pêche et du commerce de pêcherie dans toute l'étendue de l'Escaut sera réglé sur le pied d'une parfaite réciprocité et égalité en faveur des sujets des deux Pays.

§ 12. — Les Pays-Bas s'engagent à maintenir les canaux de Walcheren et de Zuid-Beveland dans leurs conditions actuelles de navigabilité.

A la demande de la Belgique, les Pays-Bas consentiront à ce que ces canaux soient agrandis. Les deux Pays s'entendront dans ce cas au sujet des projets de travaux et de la répartition des frais résultant de ces travaux et au sujet de la répartition des frais d'entretien et d'exploitation qui en sont la conséquence.

§ 13. — Le canal de Gand à Terneuzen devra répondre à toute époque aux besoins croissants de la navigation.

§ 14. — Il sera institué une commission de gestion dans le but de sauvegarder et promouvoir les intérêts de la navigation sur ce canal.

Cette Commission sera composée en nombre égal de représentants des deux États, soit deux au moins pour chacun d'eux, le président n'ayant pas voix prépondérante.

§ 15. — Les pouvoirs de la Commission sont les mêmes que ceux qui sont définis aux alinéas 1 et 2 du paragraphe 4 relatif à l'Escaut.

La Commission pourra aussi exercer, par voie de décisions particulières ou de règlements généraux, son contrôle sur les services des écluses et des ponts, de l'énergie électrique, du halage et de la traction. Sa compétence ne s'étend pas aux services sanitaire et douanier.

Les frais d'administration de la Commission seront répartis par moitié entre les deux États. Le traitement des membres de la Commission est à la charge du pays qui les nomme.

La Commission se réunira à Gand dans le délai d'un mois à partir de la mise en vigueur du présent Traité et établira au plus tôt son règlement d'ordre intérieur.

§ 16. — Les règles établies aux paragraphes 5, 6 et 7 relatifs à l'Escaut seront appliquées à la Commission du canal de Gand à Terneuzen.

§ 17. — Les frais des travaux d'amélioration sur la partie néerlandaise du canal Gand-Terneuzen seront à concurrence de cinq sixièmes à charge de la Belgique et à concurrence d'un sixième à charge des Pays-Bas.

En ce qui concerne les frais d'entretien et d'exploitation de cette même partie du canal, les règles fixées à cet égard dans la Convention du 8 mars 1902 resteront en vigueur, sauf accord ultérieur des deux Gouvernements.

Sur la partie belge du même canal les frais seront à charge de la Belgique.

§ 18. — Le pilotage sur le canal de Gand à Terneuzen sera facultatif.

§ 19. — Sur le canal de Gand-Terneuzen la navigation ne pourra être grevée d'aucun péage ni d'aucune taxe nouvelle, de quelque nature ou sous quelque forme que ce soit, et les taxes existantes ne pourront être relevées.

§ 20. — Les 10 cm. prévus au littéra c de l'article 1^{er} de la Convention du 29 juin 1895 sont remplacés par 25 cm.

ART. 5. — L'article 10 du Traité du 19 avril 1839 est abrogé.

ART. 6. — § 1^{er}. — Les Pays-Bas consentent à la construction sur territoire néerlandais d'une voie d'eau partant des bassins d'Anvers et aboutissant au Hollandsch Diep aux environs de Moerdijk.

§ 2. — 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 de Ruhrort 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 néerlandais.

§ 3. — Les Pays-Bas consentent à ce que lesdites voies d'eau soient établies avec le minimum d'écluses possibles, et de manière à permettre à toute époque le croisement continu avec trématage des plus grands bateaux rhénans et des trains de bateaux.

Ces voies d'eau seront entretenues et exploitées de manière à permettre une navigation comode et rapide.

§ 4. — Des Commissions composées chacune de trois membres nommés par le Gouvernement belge et de trois membres nommés par le Gouvernement néerlandais, dans un délai de deux mois après la mise en vigueur du présent Traité, seront chargées de procéder à l'étude et de dresser les plans de ces voies d'eau.

Il sera fait toute diligence pour que ces voies d'eau soient terminées et mises en exploitation dans les plus brefs délais possibles.

§ 5. — Chaque pays effectuera sur son territoire les travaux nécessaires à l'exécution de ces voies d'eau.

Les deux pays s'entendront au sujet de la répartition des frais de la construction et de l'amélioration éventuellement nécessaire des susdites voies d'eau.

§ 6. — Chacun des deux Pays entretiendra et exploitera les parties de ces voies d'eau situées sur son territoire.

Les deux pays s'entendront au sujet de la répartition des frais de cet entretien et de cette exploitation.

Les règlements relatifs à ces voies d'eau seront, autant que faire se pourra, établis de commun accord. Pour autant que les circonstances le permettent, ces règlements seront les mêmes sur territoire belge et sur territoire néerlandais.

§ 7. — Sur les voies d'eau visées au présent article, de même que sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le réseau rhénan, y compris les canaux de Walcheren et de Zuid-Beveland, la navigation sera exempte de tous péages ou taxes de quelque nature ou sous quelque forme que ce soit ; elle y jouira en outre et en tous temps de toutes facilités et de tous avantages quelconques dont elle jouira sur le réseau rhénan ou sur les voies d'eau reliant ce réseau aux ports de mer néerlandais et elle ne pourra y être soumise à aucune sujétion qui ne soit imposée, d'autre part, sur ce réseau et sur ces voies d'eau.

Spécialement en ce qui concerne les formalités douanières à Hansweert ainsi que sur le canal Anvers-Moerdijk au passage de la frontière commune et sur la voie d'eau Rhin-Meuse-Escaut au passage des frontières germano-néerlandaise et belgo-néerlandaise, le trafic en provenance ou à destination des ports de mer belges ne pourra être traité d'une manière moins avantageuse que ne le sera sur le Rhin, au passage de la frontière germano-néerlandaise, le trafic en provenance ou à destination des ports de mer néerlandais.

ART. 7. — § 1^{er}. — Les débits pouvant être pris à la Meuse par la prise d'eau de Maestricht, sont fixés dans le tableau ci-après :

DÉBIT DE LA MEUSE A LA PRISE D'EAU.	Débit total pouvant être prélevé par la prise d'eau.	PARTAGE du débit au profit	
		de la Belgique.	des Pays-Bas.
M ³ par seconde.			
25 et en dessous	5	5	0
30	10	8	2
35	12	8	4
40	16	12	4
45	18	12	6
50	21	12	9
55	24	12	12
60	24	12	12
70	25	12 ⁵	12 ⁵
80	30	15	15
90	35	17 ⁵	17 ⁵
100	40	20	20
110	45	22 ⁵	22 ⁵
120	50	25	25
130	55	27 ⁵	27 ⁵
140 et plus.	60	30	30

La vitesse du courant sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc ne pourra pas être telle qu'elle nuirait aux intérêts de la navigation ou à la conservation de la voie d'eau.

Aussi longtemps que les dimensions du profil transversal et des ouvrages d'art du canal de Maestricht à Bois-le-Duc jusqu'à la frontière belgo-néerlandaise à Loozen ne seront pas compa-

tibles avec l'écoulement des débits prévus au tableau ci-dessus, la Belgique et les Pays-Bas ne pourront écouler, chacun pour sa part et portion, les débits qui leur sont attribués d'après le tableau que dans la mesure où le canal et ses ouvrages d'art seront compatibles avec l'écoulement de ces débits.

Le débit attribué à la Belgique sera fourni au gré de l'Administration belge des Ponts et Chaussées dans la mesure notifiée chaque jour par celle-ci à l'Administration néerlandaise du Waterstaat, et le débit attribué aux Pays-Bas sera fourni au gré de l'Administration du Waterstaat.

Si l'un des Etats n'use pas de la faculté de prendre la totalité du débit auquel lui donne droit le tableau ci-dessus, il sera loisible à l'autre Etat de prendre les excédents dont le premier ne fait pas usage.

Les quantités d'eau restituées aux Pays-Bas par le canal de Maestricht à Bois-le-Duc à la frontière belgo-néerlandaise à Loozen, et par le canal à créer conformément au paragraphe 3, entre le canal de Maestricht à Bois-le-Duc et la Meuse près de Maestricht, seront imputées sur les débits prévus au profit des Pays-Bas dans la quatrième colonne du tableau ci-dessus.

La prise d'eau et la rigole d'alimentation seront aménagées de façon à pouvoir écouler les débits indiqués.

Les frais des travaux nécessaires à cet effet seront supportés par moitié par chacun des deux Pays.

Les travaux qui seraient effectués à Bocholt et à Loozen pour permettre la restitution aux Pays-Bas de quantités d'eau supérieures à celles qui s'y écoulent aujourd'hui, seront à la charge des Pays-Bas.

§ 2. — Les deux Pays conviennent d'améliorer le canal de Liège à Maestricht en prévision de la circulation de bateaux de 1,000 tonnes. Chaque pays exécutera sur son territoire les travaux nécessaires à cet effet et en supportera les frais.

A partir du 1^{er} janvier de l'année qui suivra la ratification du présent Traité, chacun des deux Pays entretiendra et exploitera à ses frais la partie de cette voie située sur son territoire.

Les règlements relatifs à cette voie d'eau seront, autant que faire se pourra, établis de commun accord. Pour autant que les circonstances le permettent, ces règlements seront les mêmes sur territoire belge et sur territoire néerlandais.

§ 3. — La partie du canal de Maestricht à Bois-le-Duc entre Maestricht et le point d'origine du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut à Bocholt, sera améliorée en vue de la circulation de bateaux de 1,000 tonnes.

La Belgique consent à la construction sur son territoire d'un canal pour la circulation de bateaux de 1,000 tonnes, partant d'un point situé entre Neeroeteren et Bocholt, sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, et aboutissant à la Meuse près de Maesbracht.

La Belgique consent à ce que le tronçon du canal de Maestricht à Bois-le-Duc entre le point d'origine du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut à Bocholt et la frontière belgo-néerlandaise à Loozen, soit aménagé aux frais des Pays-Bas en vue de l'écoulement des eaux visées dans la colonne 4 du tableau du paragraphe 1^{er}.

A la demande des Pays-Bas, la Belgique consentira à ce que l'amélioration du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, depuis Smeermaes, jusqu'à l'embranchement à créer vers Maesbracht, et l'amélioration de cet embranchement soient réalisées en vue de la circulation de bateaux d'un tonnage supérieur à 1,000 tonnes.

De même, à la demande de la Belgique, les Pays-Bas consentiront à ce que le canal de Liège à Maestricht, depuis Petit-Lanaye jusqu'au bassin de Maestricht, et le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, depuis le bassin de Maestricht jusqu'à Smeermaas, soient améliorés en vue de la circulation de bateaux d'un tonnage supérieur à 1,000 tonnes.

Chaque Pays exécutera sur son territoire les travaux relatifs aux canaux prévus au présent paragraphe. Les deux Pays s'entendront au sujet de la répartition des frais résultant de ces travaux.

Chacun des deux Pays entretiendra et exploitera les parties de ces voies d'eau situées sur son territoire.

Les deux Pays s'entendront au sujet de la répartition des frais de cet entretien et de cette exploitation.

Les règlements relatifs à ces voies d'eau seront, autant que faire se pourra, établis de commun accord. Pour autant que les circonstances le permettent, ces règlements seront les mêmes sur territoire belge et sur territoire néerlandais.

§ 4. — Sur les voies d'eau visées aux paragraphes 2 et 3, la navigation ne pourra être grevée d'aucun péage ni d'aucune taxe nouvelle de quelque nature ou sous quelque forme que ce soit, et les taxes existantes ne pourront être relevées.

§ 5. — Dans les bassins du Dommel, de la Mark et du Rosendaalsche Vliet, l'écoulement des eaux sera assuré de manière à prévenir les inondations.

Les deux Pays supporteront les frais de la construction des travaux nécessaires à cet effet au prorata de leurs intérêts respectifs.

La Belgique supportera toutefois les frais des travaux nécessités par l'écoulement des eaux qu'elle dériverait par la prise d'eau à Maestricht, au delà des quantités accordées à la Belgique en vertu du Traité du 12 mai 1863.

Les frais d'entretien seront supportés par chaque Pays sur son territoire.

§ 6. — Une Commission composée de trois membres nommés par le Gouvernement belge et de trois membres nommés par le Gouvernement néerlandais dans un délai de deux mois après la mise en vigueur du présent Traité, sera chargée de procéder à l'étude et de dresser les plans des voies d'eau et des travaux visés aux paragraphes 1, 2, 3 et 5, alinéa 3, du présent article.

Il sera fait toute diligence pour que ces voies d'eau et ces travaux soient terminés et mis en exploitation dans les plus brefs délais possibles.

§ 7. — Les ouvrages de la Meuse néerlandaise canalisée devront être conçus de façon à ne pas nuire à l'écoulement normal des eaux de crue de la Meuse mitoyenne.

Des échelles à poissons convenablement aménagées devront être établies dans les barrages projetés sur la Meuse en aval de sa partie mitoyenne.

§ 8. — Les deux Pays conviennent de mettre à l'étude la question de l'utilisation éventuelle de l'eau de la Meuse mitoyenne en vue de la production de l'énergie électrique.

ART. 8. — Le consentement accordé par le présent Traité à la construction des voies d'eau, mentionnées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 6 ainsi que du canal mentionné au second alinéa du paragraphe 3 de l'article 7, ne pourra, à moins d'une entente ultérieure, être invoqué que dans un délai de vingt années à dater de la mise en vigueur du présent Traité.

ART. 9. — Chacun des deux Etats s'engage à faire bénéficier l'autre de la liberté du transit.

Les deux Pays prendront toutes mesures en vue de rendre aussi simples et aussi expéditives que possible, les formalités douanières et sanitaires au passage de leur frontière commune.

Les bateaux pourront passer avec les chargements en pontée à condition de satisfaire aux prescriptions douanières. Celles-ci seront simplifiées autant que possible.

ART. 10. — Les Conventions conclues par les Gouvernements belge et néerlandais en exécution des articles 8, 9 et 10 du Traité du 19 avril 1839, seront revisées, en tant que de besoin, pour répondre aux dispositions du présent Traité.

Seront pareillement revisées aux mêmes fins toutes autres Conventions conclues par les deux Gouvernements relativement aux objets réglés par le présent Traité.

ART. 11. — Le présent Traité sera ratifié aussitôt que possible. Il entrera en vigueur dès l'échange des ratifications, qui auront lieu à La Haye.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Traité en langues française et néerlandaise et y ont apposé leurs cachets.

Fait en double à La Haye, le 3 avril 1925.

3. — *Convention sur la procédure d'arbitrage.*

ARTICLE PREMIER. — Dans le cas d'un différend prévu par l'article 4, paragraphes 5 et 6, les Hautes Parties contractantes signent un compromis spécial déterminant nettement l'objet du litige, le siège de la Commission d'arbitrage, le montant de la somme que chacune des Hautes Parties contractantes aura à déposer à titre d'avance pour les frais de l'instance et, généralement, toutes conditions dont elles seront convenues. La Commission d'arbitrage sera saisie du litige par la communication qui lui sera faite du compromis. A défaut d'accord entre les Gouvernements sur l'établissement du compromis chacun d'eux aura la faculté de s'adresser à la Commission d'arbitrage aux fins d'en établir les termes.

Dans le cas d'un différend prévu par l'article 4, paragraphes 6 et 16, le Collège arbitral permanent sera saisi du litige par la transmission du procès-verbal des délibérations constatant le différend. Le règlement d'ordre intérieur prévu aux paragraphes 4 et 15 de l'article 4, déterminera les formes dans lesquelles cette dernière communication sera faite.

ART. 2. — Le siège du Collège arbitral permanent prévu au paragraphe 6 de l'article 4 et celui du Collège arbitral permanent prévu au paragraphe 16 du même article seront établis au lieu où siègeront les Commissions visées respectivement aux paragraphes 4 et 14 de cet article.

ART. 3. — La Commission d'arbitrage et le Collège arbitral permanent sont autorisés à déterminer leur compétence en interprétant les dispositions du Traité auquel la présente convention est annexée, ainsi que les autres traités et conventions qui peuvent être invoqués dans la matière et en appliquant les principes du droit.

ART. 4. — Toute pièce produite par l'une des Parties doit être communiquée, en copie certifiée conforme, à l'autre Partie.

Les Parties fourniront à la Commission et au Collège, dans la plus large mesure qu'elles jugeront possible, tous les moyens nécessaires pour la décision du litige.

Les délibérations de la Commission et du Collège auront lieu à huis clos et resteront secrètes. Toute décision sera prise à la majorité de leurs membres.

La Commission et le Collège sont autorisés à déterminer, en tant que de besoin, les autres règles de procédure applicables aux litiges qui leur seront soumis et à procéder à toutes mesures qu'ils estiment nécessaires pour s'acquitter de leur mission.

ART. 5. — Les sentences arbitrales seront motivées et rendues publiques. Elles décideront définitivement et sans appel la contestation.

ART. 6. — Tout différend qui pourrait surgir entre les Parties concernant l'interprétation et l'exécution de la sentence sera soumis au jugement des arbitres qui l'ont rendue.

ART. 7. — Chaque Partie supporte ses propres frais et une part égale des frais de l'instance.

Fait en double à La Haye, le 3 avril 1925.

4. — *Mémoire interprétatif.*

ARTICLE PREMIER. — L'article 1^{er} a pour objet de consacrer l'abrogation des dispositions du Traité du 19 avril 1839 qui imposaient à la Belgique le régime de la neutralité perpétuelle et renouvelaient les stipulations de l'article 15 du Traité de Paris du 30 mai 1814, aux termes duquel le port d'Anvers devrait être uniquement un port de commerce.

Les dispositions dont il s'agit avaient été, de même d'ailleurs que l'ensemble du Traité de 1839, garanties par l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie. Mais lors des

négociations qui ont abouti aux Traités de Versailles du 28 juin 1819, de Saint-Germain-en Laye du 10 septembre 1919 et de Trianon du 4 juin 1920, les Puissances ont été d'accord pour reconnaître que, la situation politique de l'Europe et spécialement celle de la Belgique s'étant modifiées, ces stipulations ne correspondent plus aux circonstances actuelles.

Par le présent Traité les Pays-Bas se déclarent d'accord pour admettre l'abrogation de ces dispositions.

La Commission instituée conformément à la résolution prise le 4 juin 1919 (1) par les Ministres des Affaires Etrangères des Etats-Unis d'Amérique, de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et du Japon, en vue d'étudier les mesures devant résulter de la revision des Traités de 1839, s'est occupée de la question de savoir si la suppression des clauses mentionnées ci-dessus devait donner lieu à quelque nouvelle disposition internationale visant la sécurité de la Belgique.

La délégation belge avait exposé que la sécurité de la Belgique ne pouvait être assurée que si des arrangements militaires intervenaient entre cette Puissance et les Pays-Bas, en vue d'assurer, le cas échéant, la défense du Limbourg. La délégation néerlandaise soutenait que le Gouvernement des Pays-Bas ne pouvait souscrire à des arrangements de cette sorte, dont d'ailleurs, d'après lui, l'efficacité n'était pas démontrée.

Les délégués des autres Puissances étaient d'avis qu'une défense purement locale du Limbourg par les seuls moyens du Gouvernement néerlandais, étant donnée la position géographique de cette région, ne paraissait pas devoir donner de résultat efficace et qu'il ne serait possible de la rendre opérante que moyennant l'établissement d'un accord ou tout au moins d'un plan concerté entre les Etats-Majors belge et néerlandais.

La délégation néerlandaise fit observer que, s'il fallait à la Belgique, pour la sécurité de son territoire, d'autres garanties pour remplacer celles que lui avaient conférées les Traités de 1839, c'était aux puissances garantes et non aux Pays-Bas, non-garants, mais seulement co-signataires de ces Traités, à les lui procurer. En outre, elle insistait sur le fait qu'à la veille de la création de la Société des Nations, les Pays-Bas ne pouvaient prendre en considération des arrangements internationaux ayant pour but d'assurer la paix générale, sinon dans le cadre même de la Société des Nations ; ce n'est que dans ce cadre que le Gouvernement des Pays-Bas serait prêt à participer à la discussion de la question de savoir s'il y avait un arrangement à prendre.

La délégation ajoutait d'ailleurs qu'elle était autorisée à déclarer que le Gouvernement néerlandais ne se montrerait en aucun moment indifférent en présence d'une violation délibérée du territoire des Pays-Bas, et que, en tant que les prescriptions du Pacte de la Société des Nations le permettent, il considérerait une telle violation, en quelque endroit qu'elle ait lieu, comme un *casus belli*.

La Commission tenta de concilier ces différents points de vue. Un projet d'après lequel les Puissances, agissant comme membres de la Société des Nations et conformément à l'article 4, alinéas 4 et 5 du Pacte, se déclareraient d'accord pour saisir le Conseil de la Société, afin que soit déterminée, sous ses auspices, quelles dispositions devraient être prises pour le maintien de la paix générale, en substitution des garanties stipulées par les Traités du 19 avril 1839, n'a pu aboutir. La délégation belge déclara, en effet, sur l'instruction de son Gouvernement, que ce projet n'était pas de nature à donner à la Belgique la garantie indispensable.

Dans ces conditions on s'est limité à constater l'abrogation des clauses des Traités de 1839, relatives à la neutralité perpétuelle et à l'interdiction de faire d'Anvers un port militaire.

(1) Texte de la résolution du 4 juin 1919 : Les Puissances alliées et associées ayant reconnu nécessaire la revision des Traités de 1839, confient à une Commission comprenant les représentants des Etats-Unis, de l'Empire britannique, de la France, de l'Italie, du Japon, de la Belgique et des Pays-Bas, le soin d'étudier les mesures devant résulter de cette revision et de leur soumettre des propositions n'impliquant ni transfert de souveraineté territoriale, ni création de servitudes internationales.

La Commission invitera la Belgique et la Hollande à présenter des formules communes en ce qui concerne les voies navigables en s'inspirant des principes généraux adoptés par la Conférence de la Paix.

ART. 2. — L'article 2 a pour objet de régler la question de l'écoulement des eaux des Flandres belges par le territoire de la Flandre néerlandaise.

L'article 8 du Traité du 19 avril 1839 renvoyait, à l'effet de régler cette question, à l'article 6 du Traité de Fontainebleau du 8 novembre 1785, et stipulait que des commissaires, nommés de part et d'autre, s'entretenaient sur l'application des dispositions de ce Traité.

Or, aux termes du Traité de Fontainebleau, les commissaires devaient déterminer les emplacements les plus convenables pour les écluses en Flandres et convenir de celles d'entre ces écluses qui devaient être soumises à une régie commune.

Une convention du 20 mai 1843, à laquelle était jointe une carte détaillée en trois feuilles, déterminait les ouvrages d'art, écluses, etc. avec l'indication de leurs dimensions, établis sur territoire néerlandais.

Depuis lors la question de l'écoulement des eaux des Flandres belges par la Flandre zélandaise fit l'objet de plaintes nombreuses ; la situation qui avait amené la conclusion de la Convention de 1843 s'était profondément modifiée, notamment à la suite de colmatages dans le Braekman.

Une commission belgo-néerlandaise fut instituée en 1890 faisant suite à une première commission créée en 1875, dans le but notamment de reviser la Convention de 1843. Au moment où éclata la guerre les études de cette Commission n'étaient pas encore terminées.

Il y a lieu de réaliser au plus tôt les travaux nécessaires à l'écoulement des eaux, de manière à prévenir les inondations.

L'écoulement des eaux des Flandres belges par le territoire de la Flandre néerlandaise devra être réglé non seulement de manière à prévenir les inondations, mais encore en vue de maintenir la cote normale de la nappe aquifère.

Il faudra veiller à ce que cette nappe se maintienne autant que possible à la même altitude, son relèvement comme son abaissement dans une mesure anormale pouvant occasionner un préjudice sérieux à l'agriculture et par suite à la valeur des terrains. Les ouvrages d'art nécessaires devront être construits à cet effet, sans toutefois que les Pays-Bas puissent être tenus à effectuer des épui- sements.

L'article 2 décrète la nomination d'une Commission, composée d'un nombre égal de membres belges et de membres néerlandais, qui procédera sans retard aux études, et dressera les plans des travaux nécessaires à l'écoulement des eaux. Cette Commission aura en outre le caractère d'un organisme de contrôle, qui veillera sur tout ce qui concerne l'écoulement des eaux, qui fera rapport à ce sujet tous les trois ans aux deux Gouvernements, et qui en cas de difficultés statuera à la pluralité des voix. La compétence de cette Commission s'étendra aussi à la pollution des eaux. Les réclamations seront adressées à la Commission à l'initiative des administrations respectives des deux Pays. Les administrations intéressées des deux pays devront se soumettre dans les limites prévues à l'article 2, au contrôle et aux décisions de la Commission.

Chacun des Pays, soit directement, soit à l'entremise des institutions nationales, telles que polders, wateringues, etc., établira, entretiendra et exploitera les écluses et ouvrages d'art établis sur son territoire, et payera les frais afférents à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de ces écluses et ouvrages.

Chacun des deux pays pourra évidemment, conformément à sa législation, faire payer tout ou partie de ces frais par les organismes intéressés.

L'article 2 règle l'écoulement des eaux de la partie des Flandres belges qui a jusqu'ici fait écouler ses eaux par le territoire de la Flandre néerlandaise. Mais il s'est créé d'autre part une situation de fait en ce qui concerne l'écoulement de certaines eaux de la Flandre néerlandaise vers les Flandres belges. La Belgique est d'accord pour respecter cette situation.

ART. 3. — Cet article consacre la liberté de la navigation des fleuves, rivières et canaux qui séparent ou traversent les territoires belge et néerlandais et l'égalité des pavillons sur ces voies d'eau. Il se substitue, en ce qui concerne les fleuves et rivières, aux articles 108 et suivants de l'Acte général du Congrès de Vienne, du 9 juin 1815, et en ce qui concerne les canaux, à l'article 10 du Traité du 19 avril 1839. Il s'applique aux eaux intermédiaires entre l'Escaut et le réseau rhénan,

où il convient, conformément d'ailleurs aux actes antérieurs, que la navigation reste libre ; et il s'étend aux canaux de Walcheren et de Zuid-Beveland que les Pays-Bas ont substitués, en vertu du paragraphe 8 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, au Sloe et à la branche de l'Escaut, dite Escaut oriental.

ART. 4. — Cet article abroge et remplace l'article 9 du Traité du 19 avril 1839.

Si les paragraphes de cet article qui consacrent la liberté de la navigation au profit de la Belgique et des Pays-Bas ne sont pas, sauf en ce qui concerne spécialement l'Escaut, repris expressément dans les textes du nouvel article 4, c'est qu'il va de soi que l'abrogation de ces paragraphes ne porte aucune atteinte à la liberté de la navigation, notamment sur la Meuse et dans les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, telle que cette liberté se trouvait consacrée par le Traité du 19 avril 1839.

§ 1^{er}. — Ce paragraphe consacre pour tous les bâtiments autres que les navires de guerre, le principe de la liberté de navigation sans entraves, et dans le sens le plus large du mot, et en tout temps, dans l'Escaut occidental et dans ses accès depuis la haute mer, ainsi que dans l'Escaut en aval d'Anvers.

Le texte exclut les navires de guerre. Mais il ne préjuge en rien ce qui est relatif au passage des navires de guerre belges par l'Escaut et ses accès en temps de paix ou en temps de guerre.

Les mots « perpétuellement libres » employés au premier alinéa signifient que la liberté de navigation existera en temps de guerre comme en temps de paix.

Par les mots « navires de guerre » du même alinéa il faut entendre aussi les navires assimilés aux navires de guerre.

En temps de guerre les dispositions de ce premier paragraphe resteront en vigueur dans toute la mesure compatible avec les droits et devoirs des belligérants et des neutres.

Au deuxième alinéa il est stipulé que les règles qui y sont prévues s'appliqueront aux bâtiments qui sont « en cours de route » dans les eaux visées à l'alinéa 1^{er}. Cesse d'être en cours de route, un navire qui charge ou décharge dans les eaux prévues à l'alinéa 1^{er} et avant d'arriver à destination une partie quelconque de sa cargaison ou qui y embarque ou débarque des passagers. Le navire qui en cours de route chargerait ou déchargerait des marchandises ou qui embarquerait ou débarquerait des passagers, serait simplement soumis au principe général de la liberté de navigation formulé à l'article 3.

L'alinéa 3 du paragraphe 1^{er} crée une faculté au profit de chacun des deux Pays, dans ses eaux, pour les bâtiments en provenance ou à destination de ses propres ports. Les navires, tels que les yachts, qui parcourraient les eaux de l'un des deux Pays, sans s'arrêter dans un port déterminé, seront soumis par assimilation à cette disposition.

§ 2. — Ce paragraphe édicte le principe essentiel, qui, au point de vue de l'Escaut, domine tout le Traité : tant au point de vue des travaux d'amélioration de toute nature que des travaux d'entretien, et tant au point de vue de l'éclairage et du balisage que des autres besoins de la voie d'eau, l'Escaut doit, à toute époque, être en état de laisser passer les plus grands navires et de satisfaire à tous les besoins croissants du commerce et du trafic maritimes.

Le paragraphe 2 donne aux ports belges, et pratiquement à Anvers et Gand, la certitude de pouvoir communiquer, à toute époque, avec la mer, par leur couloir naturel d'accès qu'est l'Escaut, au moyen des navires les plus modernes, et de manière à satisfaire à tous les besoins du commerce.

C'est sur les eaux visées en ce paragraphe 2 que la Commission instituée par le paragraphe 3 étendra sa compétence. Ces eaux commencent à la haute mer et finissent en aval des installations maritimes du port d'Anvers. Les Parties sont d'accord pour considérer que ces installations ont actuellement Lillo comme limite. Si les installations maritimes du port d'Anvers devaient dans l'avenir s'étendre en aval de Lillo, la compétence de la Commission prévue au paragraphe 3 ne sera limitée quant à la voie d'eau qui baigne ces installations que du consentement des Gouvernements des deux pays.

§ 3. — Au lieu de se contenter, ainsi que le faisait le Traité de 1839, de soumettre la conservation des passes de l'Escaut, le pilotage et le balisage, à la surveillance commune d'un Collège de com-

missaires, le paragraphe 3 confie la navigabilité de la voie d'eau, et d'une manière générale sa gestion au point de vue des intérêts de la navigation, à une Commission mixte composée en nombre égal de représentants des deux Etats.

La Commission et de même les arbitres à nommer en vertu des paragraphes 5 et 6, auront la devoir de fonder leurs décisions sur le présent Traité et devront dès lors considérer comme les principes essentiels du Traité ceux qui sont formulés aux paragraphes 2 et 3 qui ont pour objet de sauvegarder et de promouvoir les intérêts de la navigation sur l'Escaut, de la haute mer vers les ports belges, et des ports belges vers la haute mer, et de faire répondre la navigabilité de l'Escaut et de ses accès depuis la haute mer aux conditions exigées tant par les progrès de la construction navale que par les besoins croissants de la navigation, les intérêts de la navigation ayant naturellement le pas sur les autres intérêts relatifs à la voie d'eau.

La compétence de la Commission s'étend à toute la voie d'eau telle qu'elle est définie au paragraphe 2.

Toutefois, les Parties sont d'accord pour admettre que chacun des deux Pays pourra régler à sa convenance les conditions de la navigation à laquelle il est seul directement intéressé, pourvu que, ainsi qu'il est stipulé au paragraphe 4, les décisions et les règlements des administrations nationales relatifs à cette navigation n'aillent pas à l'encontre des décisions et règlements de la Commission.

§ 4. -- Ce paragraphe détermine la compétence de la Commission.

Il est bien entendu que la Commission n'aura pas compétence pour résoudre directement ou indirectement des questions de souveraineté. Par voie de conséquence, la même règle s'applique à la Commission arbitrale prévue au paragraphe 5 et au Collège arbitral permanent prévu au paragraphe 6.

Pour le surplus, la compétence de la Commission s'étendra, sans en rien excepter, à tout ce qui concerne les intérêts de la navigation.

A titre exemplatif, le paragraphe vise les cas d'application les plus usuels. La Commission est notamment compétente pour tout ce qui concerne le balisage et l'éclairage, l'entretien et l'amélioration de la voie d'eau. Elle l'est aussi pour permettre l'établissement sur les berges de l'Escaut des installations qu'elle jugerait nécessaires, par exemple en vue des travaux à exécuter dans l'intérêt de la navigation. Elle est compétente pour se prononcer au sujet des travaux de redressements et des dérivations ; elle peut décider pareils travaux à l'intérieur des digues maitresses, dès qu'elle les juge utiles ; elle peut de même décider une coupure à travers les terres riveraines de la voie d'eau, mais au cas seulement où elle jugerait pareil travail indispensable pour en assurer l'amélioration. Elle peut aussi décider l'arrêt de tout travail même si celui-ci est exécuté sur les berges ou au delà, si bien entendu ce travail peut entraîner à l'intérieur des digues maitresses une modification de nature à porter préjudice aux intérêts de la navigation.

La Commission statuera, soit sous forme de décisions particulières, soit sous forme de règlements généraux.

Il existe en ce moment des règlements. Ceux-ci resteront en vigueur, pour autant évidemment qu'ils ne sont pas en opposition avec le présent Traité, tant que la Commission ne les aura pas remplacés par des règlements nouveaux. Les dispositions des règlements que fera la Commission se substitueront de plein droit aux dispositions corrélatives des règlements anciens. Les règlements que ferait chacun des deux Pays sur sa partie de la voie d'eau ne pourront, en aucun cas, être en opposition avec les règlements et décisions de la Commission.

Il est entendu que les règlements ainsi que les décisions relatives à l'exécution de travaux autres que des travaux d'entretien aux rives, en relation avec les intérêts de la voie d'eau, que chacun des deux Pays serait amené à prendre, seront communiqués au préalable à la Commission. Par travaux d'entretien on comprend les travaux qui n'ont pour objet que le maintien des rives ou travaux existants. Ceci ne concerne que les communications préalables mais ne limite évidemment en rien la compétence de la Commission.

La Commission se réunira la première fois à Anvers. Elle sera libre ensuite de déterminer les lieux de ses réunions, jusqu'à ce que ceux-ci soient fixés par le règlement d'ordre intérieur.

§ 5. — Le but de ce paragraphe est d'établir une procédure permettant de régler les différends relatifs à l'Escaut et ses accès qui pourraient surgir entre la Belgique et les Pays-Bas.

Le système nouveau est simple. La Commission prend une décision. Elle la communique aux Gouvernements des deux pays. Si elle n'a pu aboutir à une solution, elle leur transmet simplement sa délibération. Les Gouvernements, s'inspirant de la décision ou de la délibération qui leur est soumise, tâchent de s'entendre. A défaut d'entente, dans un délai de deux mois, le Gouvernement intéressé peut avoir recours à l'arbitrage. Les arbitres statuent, sauf exception, dans le délai d'un mois, en se conformant à la procédure d'arbitrage prévue dans la convention annexée.

Tant que la Commission n'aura pas établi, par son règlement d'ordre intérieur prévu au paragraphe 4, si les décisions de la Commission doivent être prises à l'unanimité ou simplement à la majorité des voix, il est entendu que le mot décision, dans le texte du présent paragraphe et aussi dans celui du paragraphe 6, devra être interprété en ce sens que la décision devra réunir l'unanimité des voix.

§ 6. — Ce paragraphe prévoit la procédure instituée pour les cas qui requièrent célérité. Il peut se faire, en effet, que des mesures ou des travaux s'imposent d'urgence, et que la navigation soit exposée à subir un préjudice sérieux si l'on était forcé d'attendre l'accord des Gouvernements et à plus forte raison la décision arbitrale prévue au paragraphe 5.

Dans ce cas, la Commission statuera sans avoir à soumettre sa décision à l'approbation des Gouvernements.

Si les membres de la Commission ne parviennent pas à se mettre d'accord, conformément au mode de votation qui sera indiqué dans son règlement d'ordre intérieur, la partie la plus diligente aura la faculté de saisir un Collège arbitral permanent, qui statuera dans la huitaine, conformément à la procédure prévue dans la Convention annexée au présent Traité.

Le désaccord de la Commission pourra se manifester de deux manières. Ou bien il portera sur le caractère d'urgence du travail ou de la mesure réclamée ; ou bien, si la Commission est d'accord sur l'urgence, il portera sur le travail même ou sur la mesure sollicitée. Le Collège arbitral statuera sur l'urgence aussi bien que sur la mesure ou le travail.

Il est impossible de déterminer d'avance tous les cas urgents. Le paragraphe se borne à citer, à titre d'exemple, ceux qui peuvent être prévus dès à présent. Mais l'énumération n'exclut pas les autres cas, et notamment le droit de faire arrêter les travaux dont il est question au paragraphe 4 et qui seraient de nature à entraîner à l'intérieur des digues maitresses une modification qui pourrait porter un préjudice sérieux aux intérêts de la navigation.

Pour éviter que l'on reconnaisse trop facilement un caractère d'urgence à des travaux de grande importance et que ceux-ci engagent indéfiniment les finances publiques sans approbation préalable du Gouvernement auquel incombe la dépense, il a paru raisonnable de limiter au chiffre de 100,000 florins le coût des travaux urgents auxquels s'appliquerait la procédure prévue au paragraphe 6. Si par exemple la Belgique veut faire exécuter un travail estimé urgent dont le coût dépasserait 100,000 florins, elle devra offrir de prendre à sa charge la partie des frais qui dépassent cette somme. Mais cette disposition ne doit pas s'entendre en ce sens que lorsque le coût du travail dépassera ce chiffre, les Pays-Bas refuseront *ipso facto* de payer les sommes qui excèdent 100,000 florins. Les Pays-Bas ont, au contraire, l'intention, pourvu que le travail soit à leurs yeux justifié et urgent, d'en payer le prix dans toute la mesure mise à leur charge par le paragraphe 8 de l'article 4. Toutefois, ils conservent, pour ce qui dépasse les 100,000 florins, leur droit d'appréciation.

§ 7. — Ce paragraphe règle l'exécution des travaux. Il concilie les intérêts des administrations compétentes des deux pays avec le droit de contrôle et éventuellement le droit d'initiative de la Commission.

Deux alternatives peuvent se présenter :

Ou bien les mesures à prendre ne requièrent pas célérité. Elles tombent alors sous l'appli-

tion du paragraphe 5. Dans ce cas, ce sont alors les administrations belge et néerlandaise, chacune en ce qui concerne sa partie de la voie d'eau, qui exécutent ou bien les décisions de la Commission, ou bien les décisions du Gouvernement, au cas où, faute d'accord, la Commission leur a simplement transmis sa délibération, ou bien encore, à défaut d'entente entre les Gouvernements, la décision arbitrale. Mais, dans chacun de ces cas, la Commission approuve au préalable les plans et devis, et elle garde le contrôle des travaux. Et au cas où les travaux ne seraient pas exécutés dans les délais et suivant les modalités prévues aux plans et devis, le droit de contrôle de la Commission devra s'entendre en ce sens qu'elle pourra prendre les décisions qu'elle jugera nécessaires pour que les stipulations des plans et devis soient exécutées, et qu'elle pourra même, si elle le juge nécessaire, exécuter ou faire exécuter elle-même le travail.

Si la Commission n'était pas d'accord au sujet de la nécessité de cette intervention ou de la mesure de cette intervention, le cas serait soumis à l'arbitrage. Selon que l'intervention de la Commission présente ou non un caractère d'urgence, il y aura lieu de recourir au Collège permanent prévu au paragraphe 6 ou à l'arbitrage prévu au paragraphe 5.

Ou bien il y a urgence, conformément au paragraphe 6. C'est alors la Commission elle-même qui assure l'exécution de ses décisions ou les décisions du Collège arbitral, soit en recourant aux administrations ou aux tiers, soit directement à l'entremise des organismes qu'elle a le droit de créer à cette fin. Dans ce cas cependant l'administration du pays sur le territoire duquel s'effectue le travail n'est pas absolument tenue à l'écart. Elle a le droit, au contraire, de surveiller les travaux ; mais la Commission en conserve la direction.

§ 8. — Le paragraphe 8 détermine dans quelle proportion chacun des deux pays supportera les frais de l'entretien et de l'exploitation de la voie d'eau.

Il fixe d'abord le principe. Il met à charge de chacun des deux pays les frais d'entretien et d'exploitation de sa partie de la voie d'eau.

Il précise ensuite ce qu'il faut entendre par l'entretien et l'exploitation de la voie d'eau. C'est pratiquement le maintien de la voie d'eau dans ses conditions actuelles d'éclairage, de navigabilité, etc. En ce qui concerne le balisage et l'éclairage, les Parties ont convenu de s'en référer aux listes annexées au Traité.

Toutefois l'énumération de l'alinéa 2 n'est pas limitative, en ce sens qu'il faut comprendre dans l'entretien et l'exploitation de la voie d'eau le maintien en bon état non seulement des bouées, balises et feux, mais aussi des échelles de marée et autres accessoires.

Les travaux dont il s'agit dans l'alinéa 2 du paragraphe 8 comprendront, outre l'enlèvement d'épaves dans les passes balisées, l'exécution des dragages nécessaires pour maintenir dans le chenal de grande navigation l'état de navigabilité actuel.

Les Parties sont d'accord pour admettre que les Pays-Bas rempliront les obligations mises à leur charge de ce chef en supportant les frais des dragages dans leur partie de la voie d'eau nécessaires pour permettre aux navires auxquels les conditions indiquées par la carte annexée au Traité rendent possible de monter et de descendre tout le chenal susvisé, de continuer à le faire dans des conditions équivalentes de sécurité et de facilité.

Les travaux et mesures qui n'ont pas pour objet l'entretien et l'exploitation de la voie d'eau seront considérés comme travaux et mesures d'amélioration. Les deux Etats s'entendront au sujet de la répartition des frais relatifs à ces travaux et mesures. Il en sera naturellement de même au sujet du surcroît des frais d'entretien et d'exploitation qui en sont la conséquence. Ainsi, par exemple, si l'on juge utile pour la navigation d'améliorer l'éclairage de l'Escaut, les deux Pays supporteront sur leur partie de la voie d'eau les dépenses qui n'excèdent pas leurs charges antérieures. De même, si la passe a, par exemple, 8 mètres de profondeur d'après la carte annexée, et si elle est portée à 9 mètres, il y aura lieu de l'entretenir désormais à la nouvelle profondeur. Les deux Etats devront convenir à qui incomberont les frais d'entretien à payer en surcroît pour l'entretien du mètre complémentaire, tout comme ils auront dû se mettre d'accord au sujet des frais afférents à l'approfondissement même de la passe.

La question se posait de savoir ce qu'il adviendrait des travaux d'amélioration décidés par la Commission ou par les arbitres, au cas où les deux Pays ne se mettraient pas d'accord sur les

frais. Il est évident, que ce défaut d'entente et les tergiversations au sujet du paiement ne peuvent constituer un obstacle à l'exécution d'un travail d'amélioration, lorsque celui-ci a été régulièrement décidé dans les formes prévues aux paragraphes précédents. A cet égard, l'arbitrage n'est pas de droit pour déterminer dans quelle proportion chacun des deux pays supportera les frais décidés, son exécution ne sera pas retardée. Tant que l'accord n'est pas intervenu entre les deux pays au sujet de la répartition des frais, il sera passé à l'exécution du travail moyennant l'offre par le Pays qui y a intérêt de faire l'avance des fonds nécessaires à l'exécution.

§ 9. — Les dispositions inscrites au paragraphe 9 visent à la fois les services du pilotage et les droits.

Le paragraphe 9 a pour but de régler entre la Belgique et les Pays-Bas le service du pilotage, de façon à supprimer la concurrence dans ce qu'elle avait de fâcheux et de manière à la rendre plus conforme aux intérêts réciproques des deux Pays.

Les règles nouvelles édictées par le paragraphe sont claires. Précisons simplement quelques détails :

Vers l'aval le choix du pilote est libre ; mais le choix fixera la nationalité du pilote pour le parcours complet jusqu'à la haute mer. Si le navire change de pilote en cours de route, par exemple à Terneuzen ou à Flessingue, le second pilote devra être de la même nationalité que le premier.

Devant Anvers, le pilotage continuera à se faire, comme dans le passé, jusqu'en rade du port. Par contre, à Terneuzen, le pilotage se fera désormais jusque dans l'écluse du canal.

Zeebrugge possède un pilotage indépendant de celui de l'Escaut pour les navires qui, fréquentant ce port, empruntent la partie ouest de la passe des Wielingen ; mais il faut envisager le cas d'un navire se dirigeant de Zeebrugge vers la haute mer en suivant la passe des Wielingen vers Flessingue et celle de l'Oostgat de Flessingue à la mer, et le cas inverse d'un navire se dirigeant de la haute mer vers Zeebrugge, en empruntant la passe de l'Oostgat jusque Flessingue et celle des Wielingen. Par assimilation avec les navires visés au deuxième alinéa du paragraphe, le navire ressortira, jusqu'à Flessingue, dans le premier cas au pilotage belge, et dans le deuxième cas au pilotage néerlandais. Par assimilation avec les navires visés au troisième alinéa, le navire devrait avoir, à partir de Flessingue, pour la continuation de sa route, le libre choix de son pilote. Il est toutefois entendu qu'afin d'éviter de ressusciter pour ces deux uniques cas, la concurrence en rade de Flessingue entre les deux pilotages, et par voie de réciprocité, le navire continuera sa route avec un pilote de même nationalité que celui qui l'aura amené jusque devant Flessingue. En d'autres termes, dans le premier cas, le navire ressortira exclusivement au pilotage belge ; dans le second cas, il ressortira, jusqu'en rade de Zeebrugge, exclusivement au pilotage néerlandais.

Les navires se rendant d'un port belge vers un autre port belge ressortissent exclusivement au pilotage belge. Cette disposition a pour but de faire confier aux pilotes belges les navires allant d'Anvers ou de Gand vers un port belge de la côte. Il n'est évidemment pas question ici de navires allant vers la Colonie.

En vertu de la règle fixée à l'alinéa 5, les navires se rendant de la haute mer vers un port néerlandais, ou inversement, et ceux qui se rendent d'un port néerlandais vers un autre port néerlandais ressortissent exclusivement au pilotage néerlandais. Dans le cas d'un navire se rendant d'un port belge à un port néerlandais ou inversement, chacun des pilotages interviendra exclusivement sur la partie des eaux appartenant aux pays dont il relève.

Le cas peut se présenter où un navire se dirigeant vers l'amont se voit obligé de rebrousser chemin et de descendre une partie de la rivière avant de pouvoir continuer son voyage vers son lieu de destination. Il est bien entendu qu'en pareil cas, comme aussi dans le cas contraire d'un navire se dirigeant vers l'aval, le navire n'aura pas besoin de changer de pilote.

Les deux Pays pourront, comme par le passé, établir sur tout le cours de l'Escaut et de ses accès depuis la mer les services et stations de pilotage jugés nécessaires. Mais c'est désormais à la Commission, conformément aux règles des paragraphes 4, 5 et 6, qu'est laissé le soin d'apprécier le

caractère de nécessité. La Commission pourra de façon générale intervenir au cas où le service de pilotage prévu aux alinéas 2 et 3 du paragraphe 9 ne donnerait pas satisfaction.

Mais il va sans dire que cette intervention ne pourra se produire qu'au point de vue des services. La Commission pourra au besoin assurer elle-même les services, mais elle ne pourra pas modifier la répartition des services faite par les alinéas 2 et 3 du présent paragraphe entre la Belgique et les Pays-Bas.

Le Traité contient une disposition importante en ce qui concerne les droits de pilotage.

Ces droits depuis la haute mer jusqu'à Anvers, et inversement, ne pourront plus, sauf le cas d'accord entre les deux Gouvernements, être supérieurs aux droits perçus depuis la haute mer jusqu'à Rotterdam, et inversement. Mais ils pourront leur être inférieurs, s'il en est décidé ainsi par la Commission ou par les arbitres.

§ 10. — La disposition de ce paragraphe établit la liberté de communication par télégraphie et téléphonie sans fil.

§ 11. — Les termes de ce paragraphe sont repris au paragraphe 6 de l'article 9 du Traité de 1839. Ils ne portent pas préjudice à l'interprétation qui peut en avoir été donnée dans les règlements ultérieurs au dit Traité.

Mais il est convenu que les pêcheurs belges pourront désormais décharger leurs moules dans le port de Bouchoute où viennent d'être établis des escaliers de débarquement, et où les Pays-Bas construisent, pour leur permettre d'effectuer leurs transports directement en Belgique, des chemins convenables autour du port de Bouchoute et le long de la digue latérale jusqu'à la route de l'État belge.

Les pêcheurs belges sont admis à la location des moulières de l'Escaut oriental.

§ 12. — Les canaux visés dans ce paragraphe ont été substitués par les Pays-Bas au Sloe et à la branche de l'Escaut dite l'Escaut oriental. Il est convenu que les canaux devront être maintenus dans leurs conditions actuelles de navigabilité.

Ces termes impliquent dans la pensée des Pays-Bas l'intention d'achever la troisième écluse actuellement en construction à Wemeldinge, et de s'entendre avec la Belgique, quant à la répartition des frais, au sujet de la surélévation du pont de Vlakte.

Il est convenu, en outre, qu'à la demande de la Belgique, les Pays-Bas consentiront à ce que ces canaux soient agrandis. Les deux pays s'entendront dans ce cas au sujet des projets de travaux et de la répartition des frais d'entretien et d'exploitation qui en sont la conséquence.

§ 13. — Ce paragraphe énonce pour le canal de Gand à Terneuzen le principe correspondant au principe énoncé au paragraphe 2 pour l'Escaut.

Le canal de Gand à Terneuzen comprend, dans l'intention commune des parties, le canal en aval des installations maritimes de Gand, c'est-à-dire à partir du pont de Langerbrugge inclusivement. La compétence de la Commission, instituée par le paragraphe 14, ne s'étendra donc pas aux installations du port de Gand.

A Terneuzen, le canal comprend l'avant-port de l'Ouest (Westelijke Buitenhaven), avec l'écluse et éventuellement les écluses nouvelles qui seraient construites pour donner accès du canal à l'Escaut. La partie du port de Terneuzen, située à l'Est du Hoofdkanaal, du Westelijke Kanaalarm et du Westelijke Buitenhaven, n'est pas soumise à la compétence de la Commission.

A Sas de Gand, le canal soumis à la compétence de la Commission, comprend le Oostelijke Kanaalarm et le Middenkanaalarm.

§ 14. — De même qu'en vertu du paragraphe 3, il est institué une Commission de gestion pour tout ce qui concerne les intérêts de la navigation sur l'Escaut et ses accès depuis la haute mer, il est institué une Commission de gestion pour tout ce qui concerne les intérêts de la navigation sur le canal.

§ 15. — Les pouvoirs de la Commission du canal sont, *mutatis mutandis*, les mêmes que ceux de la Commission de l'Escaut. Ceux-ci sont définis au paragraphe 4.

Le paragraphe 15 stipule, en outre, que la Commission pourra aussi exercer par voie de règlements ou autrement, son contrôle sur les services des écluses et des ponts, l'énergie électrique, le halage

et la traction. Ces termes doivent s'interpréter en ce sens que la compétence de la Commission doit se limiter au contrôle de ces services, et que ces décisions tout en s'inspirant essentiellement de l'intérêt de la navigation sur le canal, devront tenir compte aussi des autres intérêts légitimes, tels que ceux des populations riveraines, de l'exploitation du chemin de fer, etc.

La Commission se réunira pour la première fois à Gand. Elle fixera ensuite librement les lieux de ses réunions, en attendant que ceux-ci soient fixés par son règlement d'ordre intérieur.

§ 16. — Les paragraphes 5, 6 et 7 visant l'Escaut et ses accès depuis la haute mer s'appliqueront, *mutatis mutandis*, au canal et à la Commission du canal.

§ 17. — Si le canal est amélioré ou agrandi, les frais qui en résultent sur la partie néerlandaise du canal seront à concurrence de cinq sixièmes à charge de la Belgique et à concurrence d'un sixième à charge des Pays-Bas.

Quant aux frais relatifs à l'entretien et à l'exploitation de la partie néerlandaise du canal, la Convention du 8 mars 1902 fixe un forfait à payer par la Belgique. Ce forfait, qui d'ailleurs s'étend aussi à d'autres objets, sera maintenu tant que les deux Pays ne se seront pas mis d'accord au sujet d'une base nouvelle de répartition.

Le système nouveau de partage des frais pour les travaux d'amélioration sera appliqué à partir du 1^{er} janvier de l'année qui suivra la mise en vigueur du Traité.

§ 18. — Le pilotage sur le canal de Gand à Terneuzen sera facultatif.

Conformément à ce qui est stipulé au paragraphe 9, désormais le pilotage commencera ou finira dans les écluses à Terneuzen, sans que cependant les frais de pilotage puissent être augmentés de ce chef pour le navire. Il résulte de cette disposition que le navire qui prendra un pilote pour remonter ou descendre le canal, fera l'échange des pilotes dans l'écluse.

§ 19. — Il est évident que cette disposition ne vise pas la rétribution à payer pour le pilotage.

§ 20. — Il résulte de ce paragraphe qu'il y aura lieu de lire désormais le littéral c de l'article 1^{er} de la Convention du 29 juin 1895, comme suit : « quand la flottaison du canal au repère de Sas de Gand dépassera de 0^m25 ou plus l'étiage sus-indiqué ».

Il va sans dire que cette modification à l'article 1^{er} ne fait pas obstacle à la revision éventuelle du surplus de cette Convention.

ART. 5. — Cet article abroge l'article 10 du Traité de 1839, qui est repris dans son esprit à l'article 3 du présent Traité.

ART. 6, 7 et 8. — De même que l'article 4 a pour but d'assurer à la Belgique sa pleine liberté de communication avec la mer, de même les articles 6 et 7 ont pour objet d'assurer la pleine liberté de ses communications avec son arrière-pays, les bassins rhénan, mosan et mosellan, et d'améliorer les communications entre la Belgique et les Pays-Bas.

Les paragraphes de ces articles ne demandent que peu d'explications.

Au paragraphe 2 de l'article 6, il est dit que le raccordement à la Meuse sera fait conformément aux indications du Gouvernement néerlandais. Cette clause ne s'applique qu'au cas où la Belgique ferait usage de la disposition lui permettant de faire passer la voie d'eau au-dessus de la Meuse à Venlo, puisque dans les autres cas, l'accord entre les deux Gouvernements est nécessaire.

Au paragraphe 5 du même article, les frais dont on prévoit la répartition comprendront les frais d'études des commissions instituées par le paragraphe 4.

Au paragraphe 6 du même article, tout comme au paragraphe 3 de l'article 7, on prévoit l'intervention éventuelle de l'un des deux Pays dans les frais d'entretien et d'exploitation des voies d'eau à créer ou à agrandir sur le territoire de l'autre Pays. Au cas où cette intervention deviendrait effective, un contrôle sera organisé de commun accord au profit du pays voisin obligé d'intervenir dans les frais, de façon que ce Pays soit tenu au courant de tout ce qui concerne l'entretien et l'exploitation aux frais desquels il aurait à participer.

Au paragraphe 1^{er} de l'article 7, on stipule que la vitesse du courant sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc ne pourra pas être telle qu'elle nuirait aux intérêts de la navigation ou à la conser-

vation de la voie d'eau. Ces derniers mots ont une portée générale ; mais ils visent plus particulièrement les afouillements qui se produisaient en raison d'une vitesse excessive du courant, et qui ainsi compromettraient la stabilité du plafond, des berges et des ouvrages d'art.

Au cas où à un moment quelconque l'un des deux Pays désirerait écouler dans le canal de Maestricht à Bois-le-Duc un débit incompatible avec les dimensions de la section transversale et des ouvrages d'art réalisés à ce moment, il devra supporter les frais résultant des modifications à apporter au profil transversal et aux ouvrages d'art.

Au cas où l'un des deux Pays aurait agrandi à ses frais la section transversale et les ouvrages d'art d'une partie de ce canal en vue de la circulation de bateaux d'un tonnage supérieur à 1,000 tonnes, l'autre pays ne pourra écouler un débit supérieur à celui qui correspond à la section transversale pour bateaux de 1,000 tonnes, qu'en intervenant dans les frais effectués du chef de cet agrandissement. Les deux Pays s'entendront au sujet du montant de cette intervention.

Il est utile d'expliquer l'alinéa 3 de ce paragraphe par un exemple. En présumant que le canal ne puisse écouler que 10 mètres cubes, pourvu que le débit de la Meuse au droit de la prise d'eau soit de 30 mètres cubes, ou davantage, la Belgique pourra écouler 8 mètres cubes dans le canal et les Pays-Bas 2 mètres cubes.

Dans l'interprétation de cette disposition, il faudra tenir compte de la mesure dans laquelle on transformera successivement les divers tronçons du canal. Ainsi, si le tronçon de Maestricht à Bocholt est agrandi pour écouler un débit de 25 mètres cubes, et si le tronçon du canal de Bocholt à la frontière n'est approprié que pour écouler un débit de 4 mètres cubes, les Pays-Bas ne pourront faire écouler par la prise d'eau que le débit susceptible de passer par le tronçon du canal de Bocholt à la frontière et par ses ouvrages d'art, augmenté du débit à écouler dans cet embranchement vers Maestricht.

Il y a lieu de noter aussi, au sujet de ce paragraphe, que si certains jours la Belgique demeure en défaut de notifier au Waterstaat la quantité d'eau qu'elle désire prendre à Maestricht, c'est la quantité notifiée en dernier lieu qui lui sera attribuée chaque jour jusqu'à ce qu'elle ait fait une nouvelle notification.

Dans le cas où les quantités d'eau attribuées à la Belgique par le paragraphe 1^{er} de l'article 7 deviendrait insuffisantes à raison soit de la création de nouveaux canaux, soit de l'élargissement des canaux prévus audit article, les deux Gouvernements examineraient à nouveau la situation en vue d'augmenter ces quantités dans toute la mesure du possible.

Au paragraphe 2 de l'article 7, il est stipulé que les deux Pays conviennent d'améliorer le canal de Liège à Maestricht en prévision de bateaux de 1,000 tonnes. Le but de ce paragraphe est d'imposer un minimum. Les Parties n'entendent évidemment pas enlever ainsi aux deux Pays la faculté d'améliorer le canal sur leur territoire respectif, en prévision de bateaux d'un tonnage supérieur à 1,000 tonnes.

Le paragraphe 3 de l'article 7 stipule l'amélioration du canal de Maestricht à Bois-le-Duc. Il y a lieu de noter que l'agrandissement du canal est envisagé aussi bien au point de vue de l'écoulement des eaux dont le débit est réglé au paragraphe 1^{er} de l'article 7, qu'au point de vue des intérêts de la navigation.

Le paragraphe 4 de l'article 7 doit être interprété en ce sens que sur l'embranchement à créer de Neeroeteren à Maesbracht, il ne pourra être établi aucun péage ni de taxe, pas plus qu'il ne pourra être établi de taxes ou péages nouveaux ou qu'il ne pourra être décrété des augmentations des péages ou taxes actuels sur les voies d'eau visées aux paragraphes 2 et 3 de l'article 7.

Le paragraphe 5 de l'article 7 a pour objet de régler l'écoulement des eaux dans les bassins, communs à la Belgique et aux Pays-Bas, du Dommel, de la Mark et du Roosendaalsche Vliet. Cet écoulement sera assuré de façon à prévenir sur les territoires des deux pays, autant que faire se pourra, les inondations.

Les deux Pays supporteront les frais de la construction des travaux nécessaires à cet effet au prorata de leurs intérêts respectifs. Il sera toutefois tenu compte, dans la fixation de la part d'intervention de la Belgique, du règlement intervenu entre les deux Pays en 1873, d'après lequel une somme de 250,000 francs a été payée à forfait par la Belgique aux Pays-Bas, pour permettre à

ceux-ci de remédier aux inondations provoquées en Brabant néerlandais du fait des irrigations existant en Belgique en ce moment.

Le troisième alinéa du paragraphe 5 met à charge de la Belgique les frais des travaux nécessités par l'écoulement des eaux qu'elle dériverait par la prise d'eau de Maestricht au delà des quantités accordées à la Belgique en vertu du Traité de 1863. Les travaux dont il s'agit ici sont ceux nécessaires à l'écoulement non pas de la totalité des eaux complémentaires que la Belgique aura désormais la faculté de prendre à Maestricht, mais de la partie de ces eaux qu'elle écoulera effectivement.

Le paragraphe 6 de l'article 7 prévoit qu'une commission mixte procédera aux études et dressera les plans des voies d'eau et des travaux. Cette disposition a surtout pour but d'amener la prompte exécution de ces travaux. Mais il est expressément convenu qu'elle ne peut avoir pour effet d'entraver ou de retarder les travaux déjà projetés ou en cours sur ces voies d'eau, pour autant bien entendu que ces travaux répondent aux exigences de l'article 7 du présent Traité.

ART. 9. — Le principe énoncé dans cet article sera appliqué d'après les conventions internationales qui pourraient intervenir relativement à la liberté des communications et du transit. En attendant, les deux pays s'inspireront de ce principe pour faciliter dans toute mesure possible leur trafic respectif.

L'intention des deux Gouvernements est d'ailleurs de maintenir la gratuité complète du transit, même dans l'hypothèse où les conventions générales auxquelles il est fait allusion ci-dessus permettraient la perception de certains droits destinés à couvrir les dépenses de surveillance et d'administration, sauf en ce qui concerne la perception de taxes destinées à couvrir les dépenses de surveillance et d'administration extraordinaires rendues nécessaires par un transbordement éventuel en cours de transit.

Il est bien entendu que ce qui précède n'a pas pour conséquence de modifier le régime existant en ce qui concerne l'obligation pour les bateliers de fournir aux convoyeurs le logement, la nourriture et l'éclairage, à moins qu'ils ne préfèrent s'exonérer de cette obligation par le paiement d'une indemnité correspondante.

Quant au deuxième alinéa de cet article, le désir commun des Parties, en ce qui concerne les formalités douanières relatives aux bateaux en transit, est d'arriver, le plus tôt possible, à une situation de fait leur permettant de s'abstenir normalement d'enlever les plombs ou scellés assurant l'intégrité des cargaisons. Cette situation étant acquise, Elles se borneront, en dehors des cas exceptionnels où la sauvegarde nationale ou des soupçons de fraude rendraient nécessaire un examen nouveau de la cargaison, à apposer, le cas échéant, des plombs ou scellés supplémentaires ou à faire convoier les bâtiments.

En vue d'arriver à cette situation de fait, il est reconnu que la plus grande diligence est nécessaire pour que le plombage soit pleinement efficace.

Dès que les autorités douanières des deux pays auront pu constater que ce résultat est atteint, elles agiront ainsi qu'il est prévu ci-dessus.

ARTICLES SUIVANTS.

Ces articles peuvent se passer de commentaire.

Toutefois, en ce qui concerne la clause de revision, il y a lieu de noter que les conventions conclues par les Gouvernements belge et néerlandais en exécution des articles 8, 9 et 10 du Traité du 19 avril 1839, et les conventions intervenues au sujet d'autres questions réglées dans le présent Traité seront maintenues jusqu'à ce qu'elles aient été révisées, sauf pour les articles de ces conventions qui seraient en contradiction avec les articles du présent Traité lesquels, en ce cas, les abrogent de plein droit.

Le Traité entrera immédiatement en vigueur. Toutefois, l'exécution immédiate de certaines de ces clauses pouvant être pratiquement impossible, il est entendu qu'en ce qui les concerne, le régime actuel continuera provisoirement à recevoir son application.

PROCÉDURE D'ARBITRAGE.

La procédure d'arbitrage est réglée par la Convention-annexe. Cette Convention-annexe n'exige pas de commentaire, sauf un point.

L'alinéa 2 de l'article 1^{er} stipule que dans le cas d'un différend prévu par l'article 4, paragraphe 6 « le Collège arbitral permanent sera saisi du litige par la transmission du procès-verbal des délibérations constatant le différend. Le règlement d'ordre intérieur déterminera les formes dans lesquelles cette dernière communication sera faite ».

Le règlement d'ordre intérieur dira qu'il y a différend si la moitié des membres soutient qu'un différend existe. Dans ce cas, le procès-verbal constatera le différend ; la signature des membres qui ont soutenu l'existence d'un différend suffira à rendre valable ce procès-verbal.

Fait en double à La Haye, le 3 avril 1925.

5. — *Protocole additionnel du Traité hollando-belge.*

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Belges et le Gouvernement de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas désirant préciser le sens de certaines stipulations du Traité conclu à La Haye, le 3 avril 1925, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

I. Il est bien entendu, par rapport à l'avant-dernier alinéa de la partie du Mémoire interprétatif relative à l'article 2 du Traité, que dans les cas où les frais d'entretien, d'exploitation ou de construction de certains ouvrages incombent actuellement de droit à des personnes ou à des institutions du pays voisin, celles-ci resteront chargées de ces frais.

Le Gouvernement de l'Etat dont ces personnes ou institutions relèvent prêterait au besoin son concours pour veiller à ce qu'elles se conforment aux obligations dont il s'agit ainsi que pour le remboursement à l'autre Etat des paiements dont ces personnes ou institutions seraient redevables de ce chef.

II. En constatant dans le Mémoire interprétatif au sujet du paragraphe 3 de l'article 4 que la Commission et les arbitres à nommer en vertu des paragraphes 5 et 6 auront le devoir de fonder leurs décisions sur le Traité, les intérêts de la navigation ayant naturellement le pas sur les autres intérêts relatifs à la voie d'eau, les Parties ont voulu souligner le caractère essentiel des principes formulés aux paragraphes 2 et 3.

Il est bien entendu cependant que les décisions à prendre par la Commission ou par les arbitres ne devront pas perdre de vue les autres intérêts légitimes, dont la méconnaissance créerait un danger pour les riverains, tels que la sécurité des terres voisines de la voie d'eau et l'écoulement des eaux des régions qui font écouler leurs eaux dans l'Escaut, en ce sens que toutes les décisions qui risqueraient de compromettre ces intérêts devront tenir compte des mesures à prendre pour parer à ce danger.

Lorsque des travaux décidés dans l'intérêt de la navigation nécessiteraient des mesures pour sauvegarder ces autres intérêts, les frais de ces mesures seront compris dans les frais des travaux.

III. Le Mémoire interprétatif ayant constaté que les Pays-Bas rempliraient les obligations mises à leur charge par l'alinéa 1^{er} du paragraphe 8, de l'article 4, en supportant, pour ce qui concerne leur partie de la voie d'eau, les frais 1° du maintien en bon état des bouées, balises et feux, ainsi que des échelles de marée et autres accessoires, 2° de l'enlèvement d'épaves dans les passes balisées, 3° de l'exécution des dragages nécessaires pour maintenir dans le chenal de grande navigation l'état de navigabilité actuel, un doute pourrait surgir quant à la question de savoir si cette dernière obligation, telle qu'elle a été définie au sixième alinéa de la partie du Mémoire interprétatif qui a trait au paragraphe 8 de l'article 4, doit au reste être considérée comme illimitée. Telle n'est pas l'intention des Hautes Parties contractantes. Si les dragages dont il s'agit à l'endroit cité du Mémoire interprétatif, mesurés dans les moyens de transport et calculés pour des périodes

de vingt années, à commencer de la mise en vigueur du Traité, dépasseraient 15,000,000 de mètres carrés, les Pays-Bas ne seront pas tenus à supporter les frais des dragages supplémentaires.

A moins d'une entente contraire, ces frais seraient à la charge de la Belgique.

IV. La gratuité du remorquage, actuellement accordée par la Belgique, sans distinction de pavillon d'ailleurs, à la navigation entre Anvers et Strasbourg, ne sera pas étendue à d'autres destinations ou provenances, sur aucune des voies d'eau dont il s'agit au paragraphe 7 de l'article 4. Elle sera, au surplus, supprimée au plus tard le jour où le canal d'Anvers au Moerdijk sera ouvert au trafic.

Sur les mêmes voies d'eau, il ne sera accordé par la Belgique à la navigation aucune autre facilité ou avantage qui serait basé sur la destination ou la provenance du bateau ou de son chargement.

V. Par réciprocité de ce qui est stipulé en faveur de la Belgique dans le Mémoire interprétatif à propos de l'article VII, il est également entendu que, dans le cas où les quantités d'eau attribuées aux Pays-Bas par le paragraphe 1^{er} dudit article deviendraient insuffisantes à raison, soit de la création de nouveaux canaux, soit de l'élargissement de canaux déjà existants, les deux Gouvernements examineraient à nouveau la situation en vue d'accroître ces quantités dans la mesure du possible.

VI. Les stipulations du premier alinéa du paragraphe 2, ainsi que celles du premier, du quatrième et du cinquième alinéa du paragraphe 3 de l'article 7, n'ayant d'autre but que l'amélioration des voies de navigation entre Liège et Maestricht et les points d'origine, situés sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, du canal de jonction avec l'Escaut, à Bocholt, et de l'embranchement à créer de Neeroeteren à Maesbracht, les Parties sont d'accord pour admettre que si l'amélioration d'un certain point ou d'une certaine partie de l'un des canaux existants rencontrait de sérieux obstacles, elles rechercheraient une autre solution.

VII. La stipulation inscrite au paragraphe 19 de l'article 4 et au paragraphe 4 de l'article 7, et en vertu de laquelle les taxes existantes sur le canal de Gand à Terneuzen, sur celui de Maestricht à Bois-le-Duc, ne pourront être relevées, ne fait pas obstacle à ce que ces taxes soient perçues sur la base de leur valeur-or au 1^{er} janvier 1914.

VIII. Le présent Protocole sera considéré comme approuvé et sanctionné sans autre ratification spéciale, par le seul fait de l'échange des ratifications du Traité auquel il se rapporte.

En foi de quoi les soussignés ont dressé le présent Protocole en langues néerlandaise et française et ont apposé ci-dessous leurs signatures,

Fait en double à La Haye, le 18 mai 1926.