

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1961-1962.

10 JUILLET 1962.

Projet de loi portant approbation du Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas en vue de l'amélioration de la liaison entre le canal Albert et le canal Juliana et des Annexes, signés à Bruxelles, le 24 février 1961.

RAPPORT

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Traité que le présent projet de loi soumet à l'approbation du Sénat a d'ores et déjà été adopté par la Chambre des Représentants à sa séance du 29 mars 1962, par 168 voix contre 1.

Il n'y a suscité aucune discussion.

Considéré sous l'angle *politique*, ce Traité constitue cependant un acte important. Il met le point final à une ancienne controverse, celle engagée autour de la suppression du Bouchon de Lanaye, tout comme le Traité du 20 juin 1960, aujourd'hui en vigueur, a clos le débat relatif à l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand (voir Doc. Ch. des Représentants, session 1959-1960, n° 625-1).

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

MM. Struye, président; Crommen, de la Vallée Poussin, De Winter, Duvieusart, Gillon, Housiaux, Leynen, Machtens, Moreau de Melen, Motz, Baron Nothomb, Orban, Rassart, Rolin, Van Hemelrijck, Van Houtte et Dehousse, rapporteur.

R. A 6289

Voir :

Document de la Chambre des Représentants :

247 (Session de 1961-1962) :

1 : Projet de loi.

Annales de la Chambre des Représentants :

29 mars 1962.

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1961-1962.

10 JULI 1962.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot verbetering van de verbinding tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal en van de Bijlagen, ondertekend op 24 februari 1961 te Brussel.

VERSLAG

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

DAMES EN HEREN,

Het ontwerp van wet waardoor dit verdrag aan de Senaat ter goedkeuring wordt voorgelegd is door de Kamer van Volksvertegenwoordigers aangenomen ter vergadering van 29 maart 1962 met 168 stemmen tegen 1 stem.

Het heeft daar geen aanleiding gegeven tot bespreking.

Politiek beschouwd, is het Verdrag een belangrijke akte. Het maakt voorgoed een einde aan de oude twistvraag rond het opruimen van de Stop van Ternaaien, evenals het Verdrag van 20 juni 1960, thans van kracht geworden, definitief een oplossing heeft gegeven aan het probleem van de verbetering van het Kanaal Terneuzen-Gent (zie Gedr. St. Kamer, zitting 1959-1960, n° 625-1).

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

De heren Struye, voorzitter; Crommen, de la Vallée Poussin, De Winter, Duvieusart, Gillon, Housiaux, Leynen, Machtens, Moreau de Melen, Motz, Baron Nothomb, Orban, Rassart, Rolin, Van Hemelrijck, Van Houtte en Dehousse, verslaggever.

R. A 6289

Zie :

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

247 (Zitting 1961-1962) :

1 : Ontwerp van wet.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

29 maart 1962.

L'intérêt des deux Traités est d'ailleurs identique au triple point de vue :

1° de la liquidation progressive du contentieux belge-néerlandais;

2° de la réalisation des grandes liaisons européennes par voie d'eau;

3° de l'expansion économique des régions directement en cause.

Votre rapporteur le soulignait déjà dans le rapport qu'il a consacré au Traité du 20 juin 1960 (voir Doc. Sénat, n° 131, session 1960-1961).

Il lui suffira donc de renvoyer à ce document, non sans rappeler encore une fois :

1° que c'est la méthode des règlements séparés qui a permis d'arriver aux résultats dont chacun se félicite aujourd'hui;

2° qu'un grand problème reste posé, celui de la liaison Escaut-Rhin, qui mérite lui aussi de recevoir sa solution un jour prochain.

Votre Commission n'a jamais ménagé son appui aux efforts que notre diplomatie a accomplis dans cette direction. Elle a tenu à en réitérer l'assurance à l'occasion du présent projet de loi.

*
**

Sur le plan *technique*, le Traité signé le 24 février 1961 tend à une amélioration de la voie d'eau qui, entre Lanaye et Maastricht, relie le canal Albert à la Meuse néerlandaise et réalise ainsi la liaison la plus directe entre le bassin industriel de Liège et le canal Juliana.

Les travaux que réclame cette amélioration sont énumérés à l'article 2 du Traité. Il s'agit, en ordre principal, de la construction d'une troisième écluse à Lanaye, adaptée au gabarit des bateaux de 2.000 tonnes, et du creusement d'un canal de dimensions correspondantes entre les trois écluses de Lanaye et la Meuse à hauteur de la frontière sud de l'enclave de Maastricht. Outre les travaux nécessaires à l'amélioration de la liaison entre Lanaye et Maastricht, l'article 2 prévoit la suppression de trois courbes de la Meuse entre Eisden et la frontière au sud de l'enclave de Maastricht.

L'article 6 fixe la répartition des frais d'exécution des travaux entre les deux pays. En ce qui concerne les travaux principaux (construction de l'écluse, creusement du canal de raccordement) les dépenses sont supportées par les Pays-Bas à raison de 20 % et par la Belgique à raison de 80 %. Quant aux travaux moins importants, les uns (comblement de la partie du vieux canal de Lanaye à Maastricht située en territoire belge, construction d'une station de pompage pour la partie du vieux canal située en territoire néerlandais) seront payés par les deux pays suivant la répartition prévue pour les travaux principaux, tandis que les autres (rectification de la Meuse mitoyenne, normalisation de la Meuse aux Pays-Bas, aménagement de ponts à Maastricht, réalisation d'une hauteur libre de 25 m sous les lignes aériennes, les câbles, etc., franchissant

Beide verdragen hebben trouwens dezelfde draagwijdte en wel op drieërlei gebied :

1° het geleidelijk afwikkelen van de Belgisch-Nederlandse geschilpunten;

2° het verwezenlijken van de grote Europese verbindingen te water.

3° de economische expansie van de rechtstreeks betrokken gebieden;

Dit heeft uw verslaggever reeds beklemtoond in zijn verslag over het verdrag van 20 juni 1960 (zie Gedr. St. Senaat, n° 131, zitting 1960-1961).

Het zal voldoende zijn te verwijzen naar dat document; men bedenke echter nogmaals :

1° dat het aan de methode van afzonderlijke regeling van de problemen te danken is dat er gunstige resultaten zijn bereikt, waarover iedereen thans tevreden is;

2° dat het belangrijke vraagstuk van de Schelde-Rijnverbinding nog moet worden opgelost, wat ook spoedig zou dienen te gebeuren.

Uw Commissie heeft steeds steun gegeven aan de daartoe strekkende bemoeiingen van onze diplomatie. Zij heeft dit nogmaals willen verzekeren naar aanleiding van het thans voorgelegde wetsontwerp.

*
**

Technisch beschouwd, heeft het op 24 februari 1961 ondertekende verdrag ten doel de waterweg te verbeteren die tussen Ternaaien en Maastricht het Albertkanaal verbindt met de Nederlandse Maas, en aldus de kortste vaarweg vormt tussen het industriegebied van Luik en het Julianakanaal.

De werken die voor deze verbetering nodig zijn worden omgesomd in artikel 2 van het Verdrag. Het gaat hier hoofdzakelijk om de bouw van een derde sluis te Ternaaien voor schepen van 2.000 ton, en het graven van een kanaal van overeenkomstige afmetingen tussen de drie sluizen van Ternaaien en de Maas ter hoogte van de zuidelijke grens van de enclave van Maastricht. Behalve de werken voor een betere verbinding tussen Ternaaien en Maastricht voorziet artikel 2 ook het rechtekken van drie bochten van de Maas tussen Eisden en de grens ten zuiden van de enclave van Maastricht.

Artikel 6 bepaalt de verdeling van de kosten van de uit te voeren werken tussen de twee landen. De kosten van uitvoering van de hoofdwerken (sluis en verbindingskanaal) zullen voor 20 % ten laste van Nederland en voor 80 % ten laste van België komen. Van minder belangrijke werken zullen de kosten enerzijds (het dempen van het gedeelte van het oud kanaal van Ternaaien naar Maastricht dat op Belgisch grondgebied gelegen is, het bouwen van een gemaal op het kanaalvak dat gelegen is op Nederlands grondgebied) worden gedragen door beide landen volgens de verhouding die bepaald is ten aanzien van de hoofdwerken, en anderzijds (het rechtekken van het aan België en Nederland gemene Maasgedeelte, het normaliseren van de stroom in Nederland, het aanpassen van bruggen in Maastricht, het verwezenlijken van

la voie d'eau) sont à charge du pays sur le territoire duquel ils sont exécutés.

L'article 8 stipule que chacun des deux pays doit assurer à ses frais l'entretien, la manœuvre, la gestion et le renouvellement des ouvrages d'art se trouvant sur son territoire.

Pour relier le canal Albert au canal Juliana par une voie accessible aux bateaux de 2.000 tonnes il y avait deux solutions : la solution « Lanaye », qui se situe au sud de Maastricht, et la solution « Caberg », qui se situe au nord. Les signataires du Traité ont décidé de réaliser immédiatement la première mais de se réserver la possibilité de réaliser plus tard la seconde. L'article 10 concerne cette solution « Caberg ».

Le projet de loi et le présent rapport ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,
F. DEHOUSSE.

Le Président,
P. STRUYE.

een vrije hoogte van 25 meter onder de bovengrondse leidingen, de kabels, enz. die de waterweg kruisen) ten laste komen van het land waar zij zijn uitgevoerd.

Artikel 8 bepaalt dat elk van beide landen op eigen kosten zorg moet dragen voor het onderhoud, de bediening, het beheer en de vernieuwing van de kunstwerken die op zijn grondgebied gelegen zijn.

De verbinding tussen Albertkanaal en Julianakanaal door een waterweg voor schepen van 2.000 ton kon op twee wijzen tot stand worden gebracht : ofwel via Ternaaien d.w.z. ten zuiden van Maastricht, ofwel via Caberg, ten noorden daarvan. De ondertekenaars van het Verdrag hebben besloten onmiddellijk de eerste oplossing door te voeren, met dit voorbehoud dat de tweede oplossing later nog mogelijk zal blijven.

Artikel 10 betreft die oplossing via « Caberg ».

Het ontwerp en dit verslag zijn met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
F. DEHOUSSE.

De Voorzitter,
P. STRUYE.