

Chambre des Représentants

SESSION 1961-1962.

18 DÉCEMBRE 1961.

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.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation le traité que les gouvernements belge et néerlandais ont conclu le 24 février 1961 en vue d'améliorer la liaison entre le canal Albert et le canal Juliana.

Le canal Albert et le canal Juliana sont accessibles l'un et l'autre aux bateaux d'intérieur de 2.000 tonnes. Il n'en est pas de même de la voie qui les relie. Cette voie est constituée :

1° par les écluses jumelées de Lanaye, dont les dimensions utiles (55 m × 7,50 m) ne permettent l'éclusage que de bateaux d'intérieur d'une capacité maximum de 600 tonnes;

2° par le canal qui relie les écluses de Lanaye à l'écluse de Saint-Pierre; le tirant d'eau y est limité à 2,10 m, de sorte que les bateaux d'intérieur de 600 tonnes ne peuvent emprunter ce canal qu'avec un chargement réduit à 500 tonnes;

3° par l'écluse de Saint-Pierre, qui donne accès à la Meuse et dont les dimensions utiles (105 m × 12 m) permettent l'éclusage de bateaux d'intérieur d'une capacité de 1.350 tonnes;

4° par un tronçon de Meuse, déjà accessible aux bateaux de 2.000 tonnes.

L'insuffisance de gabarit qui s'oppose au passage des bateaux de 2.000 tonnes sur une partie de la voie et, par les ouvrages qui appartiennent à la liaison entre le canal

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1961-1962.

18 DECEMBER 1961.

WETSONTWERP

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.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Ik heb de eer U ter goedkeuring voor te leggen het verdrag dat de Belgische en Nederlandse Regeringen op 24 februari 1961 hebben gesloten met het oog op de verbetering van de verbinding tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal.

Het Albertkanaal en het Julianakanaal zijn beide toegankelijk voor binnenschepen tot 2.000 ton laadvermogen. Dit is echter niet het geval met de waterweg die deze beide kanalen verbindt. Deze waterweg wordt gevormd :

1° door de tweelingsluizen bij Ternaaien waarvan de nuttige afmetingen (55 m × 7,50 m) slechts het schutten toelaten van binnenschepen met een maximum laadvermogen van 600 ton;

2° door het kanaal dat de verbinding vormt tussen de sluizen te Ternaaien en de sluis te Sint-Pieter; de diepgang is er beperkt tot 2,10 m, zodat binnenschepen van 600 ton laadvermogen van dit kanaal slechts gebruik kunnen maken indien hun lading beperkt is tot 500 ton;

3° door de sluis te Sint-Pieter, die toegang verleent tot de Maas en waarvan de nuttige afmetingen (105 m × 12 m) het schutten toelaten van binnenschepen met een laadvermogen van 1.350 ton;

4° door een vak van de Maas, dat reeds toegankelijk is voor schepen van 2.000 ton.

Wegens het ontoereikend profiel, dat een hinderpaal vormt voor de vaart met schepen van 2.000 ton op een deel van de waterweg en door de kunstwerken die behoren

Albert et le canal Juliana, a fait donner à cette liaison le nom de bouchon de Lanaye.

Le traité soumis à votre approbation vise la réalisation des travaux qui supprimeront le bouchon de Lanaye. Ces travaux sont en ordre principal :

a) la construction, à l'est des écluses jumelées de Lanaye, d'une nouvelle écluse dont les dimensions utiles (136 m $\times$ 16 m) permettront d'écluser des bateaux d'intérieur de 2.000 tonnes;

b) le creusement, entre les trois écluses de Lanaye et la Meuse, d'un canal qui communiquera librement avec le fleuve et livrera passage aux bateaux de 2.000 tonnes qui emprunteront la nouvelle écluse de Lanaye.

A ces travaux principaux, qui se situent en territoire belge, s'ajoutent la rectification de la Meuse mitoyenne, la normalisation du fleuve entre la frontière et Maastricht ainsi que l'adaptation d'un pont-route et d'un pont-rails à Maastricht.

Le coût de la nouvelle écluse de Lanaye et du canal de raccordement à la Meuse a été évalué à 260 millions de francs. Cette dépense sera supportée à concurrence de 80 % par la Belgique et de 20 % par les Pays-Bas. Quant aux travaux de rectification et de normalisation de la Meuse et d'aménagement des deux ponts à Maastricht, le traité prévoit qu'ils seront à charge de l'Etat sur le territoire duquel ils seront réalisés. Pour ces travaux, la Belgique n'aura dès lors à supporter qu'une part des frais de rectification de la Meuse mitoyenne. Ces frais ont été évalués à 15 millions de francs.

En ce qui concerne les frais d'entretien, de manœuvre, de gestion et de renouvellement des ouvrages dont il est question dans le traité, il est prévu qu'ils seront supportés par l'Etat sur le territoire duquel ils sont situés.

Si les travaux à réaliser pour supprimer l'étranglement que constitue actuellement la jonction entre le canal Albert et le canal Juliana sont d'un coût relativement peu élevé, les conséquences économiques qui résulteront de cette suppression seront cependant fort appréciables.

La nouvelle écluse de Lanaye et le canal qui la raccordera à la Meuse permettront d'assurer par grands bateaux une part importante du trafic et de réduire ainsi dans une certaine mesure les frais de transport et de manutention des marchandises qui les établissements industriels des régions de Liège et de Charleroi expédient et reçoivent par grandes quantités. L'abaissement du fret pour les transports par bateaux de fort tonnage et le gain de temps dont bénéficieront tous les bateaux au passage des écluses de Lanaye exerceront une pression sur l'ensemble du marché des frets. Cette pression sera d'autant plus forte que la liaison de deux grandes voies modernes ne peut qu'augmenter considérablement la possibilité de trouver du fret dans les deux sens de la circulation. Des calculs faits à partir des trafics actuels indiquent que les gains annuels réalisables sur les frais de transport s'élèveront à plus de 10 % des capitaux que l'Etat belge aura investis; sur le plan de l'économie nationale, les travaux seront donc rentables.

tot de verbindingswaterweg tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal, kreeg die verbinding de naam van stop van Ternaaien.

Het verdrag dat U ter goedkeuring wordt voorgelegd beoogt de uitvoering van werken die de stop van Ternaaien zullen opheffen. Deze werken bestaan voornamelijk uit :

a) de bouw, ten oosten van de tweelingsluizen te Ternaaien zullen opheffen. Deze werken bestaan voornamelijk (136 m $\times$ 16 m) het schutten zullen mogelijk maken van binnenschepen van 2.000 ton;

b) het graven, tussen de drie sluizen te Ternaaien en de Maas, van een kanaal dat vrije toegang zal verlenen tot de Maas en de doorvaart zal mogelijk maken van de schepen van 2.000 ton die gebruik zullen maken van de nieuwe sluis te Ternaaien.

Bij deze hoofdwerken, op Belgisch grondgebied, komen nog de rechtekking van de gemeenschappelijke Maas, de normalisatie van de stroom tussen de grens en Maastricht, alsmede de werken tot aanpassing van een wegverkeersbrug en een spoorwegbrug te Maastricht.

De kosten van de nieuwe sluis te Ternaaien en van het verbindingskanaal met de Maas werden geraamd op 260 miljoen frank. Deze uitgaven zullen voor 80 % door België en voor 20 % door Nederland worden gedragen. Inzake de werken tot rechtekking en normalisatie van de Maas en de verbouwing van de twee bruggen te Maastricht, voorziet het verdrag dat deze ten laste zullen vallen van de Staat op wiens grondgebied zij zullen worden uitgevoerd. Voor deze werken zal België dan ook slechts een gedeelte op zich moeten nemen van de kosten voor de rechtekking van de gemeenschappelijke Maas. Deze kosten werden op 15 miljoen frank geraamd.

Wat de kosten betreft voor onderhoud, bediening, beheer en vernieuwing der kunstwerken waarvan sprake in het verdrag, werd voorzien dat deze zullen gedragen worden door de Staat op wiens grondgebied zij zich bevinden.

Zo de werken die moeten worden uitgevoerd tot opheffing van de stop welke thans de verbinding tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal vormt, betrekkelijk weinig kosten, zijn daarentegen de economische gevolgen die uit deze opheffing zullen voortvloeien, zeer aanzienlijk.

De nieuwe sluis te Ternaaien en het kanaal dat deze sluis met de Maas verbindt, zullen het mogelijk maken een belangrijk deel van het verkeer met grote schepen te verzekeren en aldus in zekere mate de kosten te verminderen inzake vervoer en laden en lossen van de goederen welke de industrieën uit de streken van Luik en Charleroi in grote hoeveelheden ontvangen en verzenden. De verlaging van de vrachtprijs voor het vervoer met schepen met grote tonnemaat en de winst in tijd waarvan alle schepen zullen genieten bij het doorvaren van de sluizen te Ternaaien, zullen een drukking uitoefenen op het geheel van de vrachtenmarkt. Deze drukking zal nog geaccentueerd worden omdat door de onderlinge verbinding van twee grote moderne waterwegen, de mogelijkheid om vrachten te vinden in beide vaarrichtingen, aanmerkelijk vergroot wordt. Berekeningen gemaakt op basis van het huidige verkeer duiden aan dat de jaarlijks te verwezenlijken winsten op de vervoerkosten meer dan 10 % zullen bedragen van het kapitaal dat de Belgische Staat zal geïnvesteerd hebben; op het vlak van de nationale economie zullen de werken dus rendabel zijn.

Deux phénomènes actuels sont à prendre en considération :

1° la réalisation de la Communauté économique européenne renforce l'influence du coût des transports sur la répartition des marchés;

2° une spécialisation plus poussée de certains stades de fabrication des produits s'effectue souvent dans des lieux relativement éloignés les uns des autres.

Ces deux phénomènes rendent un abaissement des frets absolument nécessaire, si l'on veut laisser à la sidérurgie belge du sillon de la Sambre et de la Meuse son pouvoir de concurrence sur le marché international.

La Belgique est un carrefour européen de premier ordre. Il en résulte que le développement de ses voies de communication doit être conçu non seulement de manière à répondre à des nécessités régionales, mais encore de manière à valoriser une situation géographique particulièrement favorable au sein de la Communauté économique européenne.

Les travaux faisant l'objet du traité soumis à votre approbation améliorent dans une mesure appréciable le réseau de voies navigables de l'Europe occidentale. La suppression de l'étranglement de Lanaye donnera toute sa valeur à un axe mosan, qui pourra être un jour un des éléments d'un axe mer du Nord - mer Méditerranée. Outre les travaux de Lanaye, le traité prévoit la possibilité de réaliser une liaison directe entre le canal Albert près de Briegden et la Meuse à hauteur du débouché d'amont du canal Juliana. Cette jonction à réaliser au nord de Maas-tricht, par le creusement du canal dit de Caberg, aurait de toute évidence une signification dépassant de loin le cadre limbourgeois, le jour où serait réalisée une liaison entre la Meuse et le Rhin desservant la région d'Aix-la-Chapelle.

En approuvant le traité conclu entre les gouvernements belge et néerlandais le 24 février 1961, vous aiderez non seulement au développement de l'industrie liégeoise, mais vous permettrez également d'améliorer sérieusement l'infrastructure hydraulique d'une Europe où la circulation des matières premières et des produits fabriqués devient d'année en année plus intense.

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Affaires étrangères,*

P.-H. SPAAK.

Le Ministre des Travaux publics,

J. MERLOT.

Er moet acht worden geslagen op twee actuele verschijnselen :

1° de totstandkoming van de Europese Economische gemeenschap vergroot de invloed van de vervoerkosten op de verdeling van de markten;

2° er doet zich vaak een verder gedreven specialisatie van sommige productiestadia voor in plaatsen die relatief ver van elkaar verwijderd liggen.

Met het oog op die twee verschijnselen is een verlaging van de vrachtprijzen dringend noodzakelijk zo men het concurrentievermogen van de ijzer- en staalnijverheid van de streek van Sambre en Maas op de internationale markt wil handhaven.

België is een Europees verkeersknooppunt van eerste rang. Daaruit volgt dat de ontwikkeling van zijn verbindingswegen moet worden uitgewerkt niet alleen om aan gewestelijke behoeften te voldoen, maar bovendien om een buitengewoon gunstige geografische ligging in de schoot van de Europese Economische Gemeenschap tot haar volle waarde te doen komen.

De werken die het voorwerp zijn van het verdrag dat aan uw goedkeuring wordt voorgelegd, verbeteren in aanzienlijke mate het waterwegennet van West-Europa. De opheffing van de stop van Ternaaien zal aan de Maasweg zijn volledige waarde schenken, weg die later een van de elementen zal kunnen vormen van een weg tussen de Noordzee en de Middellandsezee. Naast de werken te Ternaaien, voorziet het verdrag de mogelijkheid een rechtstreekse verbinding te verwezenlijken tussen het Albertkanaal bij Briegden en de Maas ter hoogte van de bovenmond van het Julianakanaal. Deze verbinding die ten noorden van Maastricht zou worden verwezenlijkt door het graven van het zogenaamde Cabergkanaal, zal vanzelfsprekend een betekenis hebben die het Limburgse kader ver te buiten gaat, ingeval een verbinding tussen de Maas en de Rijn doorheen de streek van Aken wordt verwezenlijkt.

Door uw goedkeuring te hechten aan het verdrag dat de Belgische en Nederlandse Regeringen op 24 februari 1961 gesloten hebben zult U niet alleen de Luikse nijverheid helpen ontwikkelen, maar zult U eveneens de mogelijkheid in het leven roepen de infrastructuur inzake waterwegen van Europa te verbeteren, waar het verkeer van grondstoffen en afgewerkte producten van jaar tot jaar toeneemt.

*De Vice-Eerste-Minister
en Minister van Buitenlandse Zaken,*

De Minister van Openbare Werken,

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministère des Affaires étrangères, le 8 novembre 1961, d'une demande d'avis sur un 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 », a donné le 20 novembre 1961 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observations.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Suetens, premier président,
L. Moreau et G. Holoye, conseillers d'Etat,
P. De Visscher et J. Roland, assesseurs de la section
de législation,
C. Rousseaux, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. Suetens.

Le rapport a été présenté par M. W. Lahaye, auditeur général adjoint.

Le Greffier,
(s.) C. ROUSSEAU.

Le Président,
(s.) J. SUETENS.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères et de Notre Ministre des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères et Notre Ministre des Travaux publics sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

Le 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 les annexes, signés à Bruxelles, le 24 février 1961, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 7 décembre 1961.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Affaires étrangères,*

Le Ministre des Travaux publics,

P.-H. SPAAK.

J. MERLOT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 8^e november 1961 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een 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 », heeft de 20^e november 1961 het volgende advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Suetens, eerste-voorzitter,
L. Moreau en G. Holoye, raadsheren van State,
P. De Visscher en J. Roland, bijzitters van de afdeling
wetgeving,
C. Rousseaux, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. Suetens.

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. Lahaye, adjunct-auditeur-generaal.

De Griffier,
(get.) C. ROUSSEAU.

De Voorzitter,
(get.) J. SUETENS.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste-Minister en Minister van Buitenlandse Zaken en van Onze Minister van Openbare Werken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken en Onze Minister van Openbare Werken zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

Het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot verbetering van de verbinding tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal en de bijlagen, ondertekend op 24 februari 1961, te Brussel, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 7 december 1961.

VAN KONINGSWEGE :

*De Vice-Eerste-Minister
en Minister van Buitenlandse Zaken,*

De Minister van Openbare Werken,

TRAITE

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.

SA MAJESTE LE ROI DES BELGES et

SA MAJESTE LA REINE DES PAYS-BAS,

AYANT RECONNU qu'il est devenu nécessaire de réaliser une meilleure liaison entre le canal Albert et le canal Juliana,

ONT RESOLU de conclure un traité dans ce but et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

SA MAJESTE LE ROI DES BELGES :

Son Excellence Monsieur P. WIGNY, Ministre des Affaires étrangères;

SA MAJESTE LA REINE DES PAYS-BAS :

Son Excellence Jonkheer E. TEIXEIRA de MATTOS, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire des Pays-Bas à Bruxelles;

LESQUELS, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}.

Il sera réalisé une liaison directe entre le canal Albert et le canal Juliana conformément au plan formant l'annexe I du présent Traité.

Article 2.

§ 1. — En vue de la réalisation de la liaison désignée à l'article 1^{er}, les travaux suivants seront effectués :

a) la construction, à l'est des écluses jumelées existant à Lanaye, d'une écluse ayant les dimensions suivantes :

- longueur utile : 136 m;
- largeur utile : 16 m;
- niveau d'amont : le niveau du bief attenant du canal Albert, soit 57,68 m + N. A. P. ou (+ 60,00) E. M., avec une hauteur libre de 7 m au-dessus de ce niveau;
- niveau d'aval : le régime de retenue indiqué ci-après au h), soit 44,00 m + N. A. P. ou (+ 46,32) E. M., avec une hauteur libre de 7 m au-dessus du niveau de 46,48 m + N. A. P. ou (+ 48,80) E. M., qui correspond à la flottaison indiquée ci-après au h).

La tête d'amont de cette écluse se trouvera dans l'alignement de la tête d'amont des écluses jumelées existantes.

Sur la tête d'aval de la nouvelle écluse sera construit un pont, qui se prolongera par un autre franchissant le canal de raccordement décrit ci-après au b);

b) le creusement, sur la distance comprise entre les écluses existantes et la nouvelle écluse d'une part et la frontière au sud de l'enclave de Maastricht d'autre part, d'un canal de raccordement dont le niveau au plafond sera de 39,74 m + N. A. P. ou (+ 42,06) E. M. et la largeur au plafond de 67,50 m, largeur qui décroîtra jusqu'à 50 m environ à la jonction du canal et de la Meuse;

c) la construction, dans le canal de Lanaye à Maastricht, d'une digue qui constituera la rive ouest du canal de raccordement décrit au b);

d) le percement de la partie de la digue est du canal de Lanaye à Maastricht se trouvant dans les limites du tracé du canal de raccordement décrit au b);

e) le comblement de la partie du canal de Lanaye à Maastricht comprise entre la digue mentionnée au c) et la frontière au sud de l'enclave de Maastricht;

f) la rectification de la Meuse entre la partie du fleuve située en amont du seuil rocheux d'Eysden-Lanaye et la frontière sud de l'enclave

VERDRAG

tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot verbetering van de verbinding tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal.

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN en

HARE MAJESTEIT DE KONINGIN DER NEDERLANDEN.

ERKEND HEBBENDE dat het nodig geworden is tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal een betere verbinding tot stand te brengen.

HEBBEN BESLOTEN te dien einde een verdrag te sluiten en hebben tot hun gevolmachtigden benoemd, te weten :

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN :

Zijne Excellentie de Heer P. WIGNY, Minister van Buitenlandse Zaken;

HARE MAJESTEIT DE KONINGIN DER NEDERLANDEN :

Zijne Excellentie Jonkheer E. TEIXEIRA de MATTOS, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur der Nederlanden te Brussel;

DIE, na elkander hun in goede en behoorlijke vorm bevonden volmachten te hebben overlegd, zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1

Een directe verbinding tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal zal worden verwezenlijkt volgens de bij dit Verdrag als bijlage I gevoegde tekening.

Artikel 2.

§ 1. — Om de in artikel 1 genoemde verbindig tot stand te brengen zullen de volgende werken worden uitgevoerd :

a) het bouwen, ten oosten van de bestaande tweelingsluis te Ternaaien, van een sluis met de volgende afmetingen :

- nuttige lengte : 136 m;
- nuttige breedte : 16 m;
- bovenpeil : het peil van het aansluitend pand van het Albertkanaal, d.i. 57,68 m + N. A. P. of (+ 60,00) Staf, met een doorvaarthoogte van 7 m daarboven;
- benedenpeil : het hierna onder h) vermelde stuwpeil, d.i. 44,00 m + N. A. P. of (+ 46,32) Staf, met een doorvaarthoogte van 7 m boven 46,48 m + N. A. P. of (+ 48,80) Staf, overeenkomende met het hierna onder h) vermelde vaarpeil.

Het bovenhoofd van deze sluis zal in dezelfde lijn liggen als het bovenhoofd van de bestaande tweelingsluis.

Over het benedenhoofd van de nieuwe sluis zal een brug worden gelegd en, erbij aansluitend, een brug over het hierna onder b) beschreven verbindingskanaal;

b) het graven, over de lengte begrepen tussen de bestaande en nieuwe sluizen van Ternaaien enerzijds en de zuidergrens van de enclave van Maastricht anderzijds, van een verbindingskanaal met een bodempeil van 39,74 m + N. A. P. of (+ 42,06) Staf en een bodembreedte van 67,50 m, in de aansluiting aan de Maas verminderende tot ongeveer 50 m;

c) het maken, in het kanaal van Ternaaien naar Maastricht, van een afdamming als westelijk oevergedeelte van het onder b) beschreven verbindingskanaal;

d) het doorgraven van het gedeelte van de oostelijke dijk van het kanaal van Ternaaien naar Maastricht hetwelk komt te liggen in het tracé van het onder b) beschreven verbindingskanaal;

e) het dempen van het gedeelte van het kanaal van Ternaaien naar Maastricht, begrepen tussen de onder c) vermelde afdamming en de zuidergrens van de enclave van Maastricht;

f) het rechtekken van de Maas, vanaf de bovenzijde van de mergeldrempel van Eysden-Ternaaien tot aan de zuidergrens van de en-

de Maastricht, soit entre les ponts situés respectivement à 4,150 km et à 8,865 km en aval du barrage de Visé.

De pair avec cette rectification, qui raccourcira cette partie du fleuve d'environ 550 m, sera réalisée une amélioration du profil transversal par :

- un abaissement du seuil rocheux d'Eysden-Lanaye jusqu'au niveau de 40,50 m + N.A.P. ou (+ 42,82) E.M. au km 4,300, ce seuil se raccordant au sud à un plafond horizontal et au nord à un plafond s'abaissant, suivant une pente de 24 cm au km, jusqu'à 39,54 m + N.A.P. ou (+ 41,86) E.M. au km 8,865;
- une normalisation de la dite section du fleuve de manière qu'à l'extrémité d'amont la largeur soit de 175 m au niveau de retenue indiqué ci-après au h) et qu'en aval d'Eysden, en raison de l'élargissement du lit d'hiver sur la rive est, elle diminue régulièrement pour n'être plus que de 130 m un peu en aval du km 6,000 et ne plus changer jusqu'à l'extrémité d'aval;

- g) la construction d'une station de pompage un peu en aval de la frontière sud de l'enclave de Maastricht, en vue d'alimenter en eau de la Meuse le bief situé au nord de la partie remblayée dont il est question au e);
- h) la normalisation de la partie de la Meuse comprise entre la frontière au sud de l'enclave de Maastricht et le pont Saint-Servais, soit entre les points situés respectivement à 8,865 km et à 13,180 km en aval du barrage de Visé.

On retiendra pour cette normalisation :

- un niveau de retenue de 44,00 m + N.A.P. ou (+ 46,32) E.M.;
- pour un débit de 1.460 m³/sec (crue) — 1.400 m³/sec (décrue), une flottaison de 46,40 m + N.A.P. ou (+ 48,72) E.M. au km 8,900, de 45,63 m + N.A.P. ou (+ 47,95) E.M. au km 12,100 et de 45,05 m + N.A.P. ou (+ 47,37) E.M. au km 14,500;
- pour un débit de 3.000 m³/sec, un niveau maximum de 48,80 m + N.A.P. ou (+ 51,12) E.M. au km 8,900, de 47,65 m + N.A.P. ou (+ 49,97) E.M. au km 12,100 et de 46,35 m + N.A.P. ou (+ 48,67) E.M. au km 14,500;
- un plafond présentant une pente de 24 cm au km et descendant de 39,54 m + N.A.P. ou (+ 41,86) E.M. au km 8,865, à 38,50 m + N.A.P. ou (+ 40,82) E.M. au km 13,180;
- une largeur de 130 m au niveau de retenue indiqué ci-dessus, cette largeur devant augmenter immédiatement en amont du pont Saint-Servais afin de se raccorder au profil existant au droit de ce pont;

- i) l'exhaussement du pont-rails de la ligne Hasselt-Maastricht afin de lui donner un tirant d'air de 7 m au-dessus du niveau de retenue, l'aménagement dans ce pont d'une partie mobile laissant une hauteur libre de 7 m au-dessus du niveau de 45,12 m + N.A.P. ou (+ 47,44) E.M., qui correspond à la flottaison indiquée au h), et la construction d'une partie levante sur la passe navigable du pont Saint-Servais, de manière que ce pont présente un tirant d'air de 7 m au-dessus du niveau de 45,37 m + N.A.P. ou (+ 47,69) E.M., qui correspond à la flottaison indiquée au h);
- j) la réalisation, sous les lignes aériennes électriques ou autres, les câbles, etc., franchissant le canal, d'un hauteur libre de 25 m au-dessus du niveau des plus hautes eaux navigables.

§ 2. — Le ministre belge duquel relèvent les Ponts et Chaussées (Administration des voies hydrauliques) et le ministre néerlandais duquel relève le Rijkswaterstaat pourront autoriser de commun accord que, au cours de l'exécution des travaux, des dérogations soient faites aux dispositions du paragraphe précédent, sur des points secondaires de caractère technique.

Article 3

§ 1. — Le gouvernement belge veillera à l'exécution des travaux visés à l'article 2, paragraphe 1, a), b), c), d) et e).

§ 2. — Les cahiers des charges et les documents d'adjudication ainsi que les dérogations, ajoutées ou modifications aux dispositions de ces cahiers et documents seront soumis par ledit ministre belge à l'approbation dudit ministre néerlandais.

§ 3. — Ledit ministre belge donnera connaissance audit ministre néerlandais des contrats d'entreprise conclus et des modifications qui y seraient apportées.

clavé van Maastricht, d.i. tussen km 4,150 en km 8,865, volgens de telling met de stuw van Wezet als nulpunt.

Gepaard gaande met dit rechttrekken, hetwelk een verkorting van het riviervak van ongeveer 550 m zal betekenen, zal een verbetering van het dwarsprofiel worden verwezenlijkt bestaande uit :

- een verlaging van de mergeldrempel van Eysden-Ternaaije tot een peil van 40,50 m + N.A.P. of (+ 42,82) Staf bij km 4,300, waarbij zuidwaarts een horizontale bodemlijn zal aansluiten, en noordwaarts een bodemlijn afdalend met een verhang van 24 cm per km tot 39,54 m + N.A.P. of (+ 41,86) Staf bij km 8,865;
- een normalisering van de rivierbreedte, welke aan het boven-einde van het vermelde gedeelte van de Maas 175 m zal bedragen of het hierna onder h) vermelde stuwpeil en stroomafwaarts van Eysden, in verband met de ontplooiing van het winterbed op de oostelijke oever, geleidelijk zal afnemen tot 130 m even beneden km 6,000 en van daar gelijk zal blijven tot het benedeneinde;

- g) het bouwen van een gemaal even beneden de zuidergrens der enclave van Maastricht, ten behoeve van de voeding, vanuit de Maas, van het kanaalgedeelte noordwaarts van de onder e) vermelde demping;
- h) het normaliseren van het gedeelte van de Maas vanaf de zuidergrens van de enclave van Maastricht tot aan de Sint-Servaasbrug, d.i. tussen km 8,865 en km 13,180, volgens de telling met de stuw van Wezet als nulpunt.

Voor deze normalisering zal worden aangehouden :

- een stuwpeil van 44,00 m + N.A.P. of (+ 46,32) Staf;
- een vaarpeil optredende bij een waterafvoer van 1.460 m³/sec. (was) — 1.400 m³/sec. (val), bedragende 46,40 m + N.A.P. of (+ 48,72) Staf bij km 8,900, 45,63 m + N.A.P. of (+ 47,95) Staf bij km 12,100 en 45,05 m + N.A.P. of (+ 47,37) Staf bij km 14,500;
- een hoogste waterstand, optredend bij een waterafvoer van 3.000 m³/sec., bedragende 48,80 m + N.A.P. of (+ 51,12) Staf bij km 8,900, 47,65 m + N.A.P. of (+ 49,97) Staf bij km 12,100 en 46,35 m + N.A.P. of (+ 48,67) Staf bij km 14,500;
- een bodemlijn met een verhang van 24 cm per km, afdalend van 39,54 m + N.A.P. of (+ 41,86) Staf bij km 8,865 tot 38,50 m + N.A.P. of (+ 40,82) Staf bij km 13,180;
- een rivierbreedte van 130 m op het voornoemde stuwpeil, welke zich direct boven de Sint-Servaasbrug zal verwijden in aansluiting van het brugprofiel;

- i) het verhogen van de spoorwegbrug in de lijn Hasselt-Maastricht tot een doorvaarthoogte van 7 m boven stuwpeil en het verwezenlijken van een beweegbaar vak in deze spoorwegbrug, hetwelk een doorvaarthoogte zal bieden van 7 m boven 45,12 m + N.A.P. of (+ 47,44) Staf, overeenkomende met het onder h) vermelde vaarpeil, alsmede het hefbaar maken van de scheepvaartopening van de Sint-Servaasbrug, zodanig dat deze een doorvaarthoogte biedt van 7 m boven 45,37 m + N.A.P. of (+ 47,69) Staf, overeenkomende met het onder h) vermelde vaarpeil;
- j) het verwezenlijken, onder de bovengrondse elektrische of andere leidingen, kabels of dergelijke, welke de verbinding kruisen, van een vrije hoogte van 25 m boven de hoogste vaarbare waterstand.

§ 2. — De Belgische Minister die de Bruggen en Wegen (Bestuur der waterwegen) onder zijn bevoegdheid heeft en de Nederlandse Minister die de Rijkswaterstaat onder zijn bevoegdheid heeft, zullen in onderlinge overeenstemming kunnen toestaan, dat bij de uitvoering der werken op ondergeschikte punten van technische aard wordt afgeweken van het bepaalde in de voorgaande paragraaf.

Artikel 3

§ 1. — De Belgische Regering zal zorg dragen voor de uitvoering van de werken bedoeld in artikel 2, paragraaf 1, onder a), b), c), d) en e).

§ 2. — De bestekken en aanbestedingsbescheiden, alsmede de afwijkingen, aanvullingen of wijzigingen van de bepalingen van deze stukken, zullen door de genoemde Belgische Minister ter goedkeuring worden voorgelegd aan de genoemde Nederlandse Minister.

§ 3. — De genoemde Belgische Minister zal de genoemde Nederlandse Minister kennis geven van de gesloten aannemingscontracten en van eventueel daarin aangebrachte wijzigingen.

Article 4

§ 1. — Le gouvernement néerlandais veillera à l'exécution des travaux visés à l'article 2, paragraphe 1, g), h) et i).

§ 2. — Les paragraphes 2 et 3 de l'article précédent seront applicables *mutatis mutandis* aux cahiers des charges, documents d'adjudication et contrats d'entreprise relatifs à l'ouvrage mentionné à l'article 2, paragraphe 1, g).

§ 3. — Ledit ministre néerlandais transmettra pour information audit ministre belge, les cahiers des charges et documents d'adjudication relatifs aux travaux décrits à l'article 2, paragraphe 1, h) et i), ainsi que les dérogations, ajoutées ou modifications aux dispositions de ces cahiers et documents. Il lui fera connaître à cette occasion la date à laquelle les travaux seront terminés. Cette date ne sera pas postérieure à la date extrême prévue pour l'achèvement des travaux dont il est question à l'article 2, paragraphe 1, a), b), c), d) et e).

Article 5

§ 1. — Lesdits ministres belges et néerlandais assureront de concert l'exécution des travaux décrits à l'article 2, paragraphe 1, f), en concluant des conventions avec des entrepreneurs de dragage de gravier.

§ 2. — Les Hautes Parties Contractantes veilleront, chacune en ce qui concerne son territoire, à l'application des dispositions de l'article 2, paragraphe 1, j).

Article 6

§ 1. — Les frais d'exécution des travaux dont il est question à l'article 2, paragraphe 1, a), b), c), d), e) et g), seront à charge des Pays-Bas à raison de 20 % et à charge de la Belgique à raison de 80 %.

§ 2. — Ce qui est stipulé au paragraphe précédent s'appliquera également aux frais accessoires d'administration, de confection des plans et des documents d'adjudication, de surveillance des travaux, etc. Ces frais accessoires sont fixés, pour l'application du présent paragraphe, à 2,5 % des frais d'exécution des travaux.

§ 3. — Les frais d'exécution des travaux décrits à l'article 2, paragraphe 1, h) et i), seront entièrement à charge des Pays-Bas.

§ 4. — Les frais d'exécution des travaux visés à l'article 2, paragraphe 1, f) et j), seront à charge de l'Etat sur le territoire duquel ces travaux seront réalisés.

Article 7

§ 1. — Le paiement de la part pour laquelle les Pays-Bas interviennent dans les frais d'exécution des travaux visés à l'article 2, paragraphe 1, a), b), c), d) et e), se fera au fur et à mesure de l'expiration des délais prévus aux cahiers des charges, conformément aux demandes de paiement introduites par les entrepreneurs et approuvées par la direction belge des travaux.

§ 2. — Le paiement de la part pour laquelle la Belgique intervient dans les frais d'exécution des travaux visés à l'article 2, paragraphe 1, g), se fera suivant des modalités analogues à celles qui sont prévues au paragraphe 1 du présent article.

§ 3. — Chaque année, les Hautes Parties Contractantes se porteront en compte les frais accessoires visés au paragraphe 2 de l'article précédent. Cette comptabilité se fera la première fois pour le 31 décembre de l'année de l'entrée en vigueur du présent Traité.

Article 8

Les Hautes Parties Contractantes assureront, chacune sur son territoire, l'entretien, la manœuvre, la gestion et le renouvellement des ouvrages d'art construits sur la nouvelle liaison pour les besoins de la navigation. Les dépenses à faire à cet égard seront supportées par la Partie Contractante sur le territoire de laquelle ces ouvrages d'art seront situés.

Article 9

La partie belge de la nouvelle liaison directe — cette partie remplacera la partie belge du canal de Lanaye à Maastricht — sera

Artikel 4

§ 1. — De Nederlandse Regering zal zorg dragen voor de uitvoering van de werken bedoeld in artikel 2, paragraaf 1, onder g), h) en i).

§ 2. — Ten aanzien van de bestekken, aanbestedingsbescheiden en aannemingscontracten voor het werk vermeld in artikel 2, § 1, onder g) zullen de paragrafen 2 en 3 van het vorige artikel van overeenkomstige toepassing zijn.

§ 3. — De bestekken en aanbestedingsbescheiden voor de werken beschreven in artikel 2, paragraaf 1, onder h) en i), alsmede de afwijkingen, aanvullingen of wijzigingen van de bepalingen van deze stukken, zullen door de genoemde Nederlandse Minister ter kennisgeving worden toegezonden aan de genoemde Belgische Minister met gelijktijdige mededeling van de datum waarop deze werken zullen zijn uitgevoerd. Deze datum zal niet later liggen dan de uiterste datum voorzien voor het einde van de werken bedoeld in artikel 2, paragraaf 1, onder a), b), c), d) en e).

Artikel 5

§ 1. — De genoemde Nederlandse en Belgische Ministers zullen in onderling overleg voor de uitvoering van de werken beschreven in artikel 2, paragraaf 1, onder f), zorg dragen door het sluiten van overeenkomsten met ondernemers van grintbaggerwerken.

§ 2. — De Hoge Verdragsluitende Partijen zullen elk op hun gebied zorg dragen voor de uitvoering van het bepaalde in artikel 2, paragraaf 1, onder j).

Artikel 6

§ 1. — De kosten van de uitvoering der werken bedoeld in artikel 2, paragraaf 1, onder a), b), c), d), e) en g), zullen voor 20 % ten laste van Nederland komen en voor 80 % ten laste van België.

§ 2. — Het in de vorige paragraaf bepaalde zal eveneens van toepassing zijn op de bijkomende kosten van administratie, opstelling der plannen en bestedingsstukken, toezicht op de uitvoering en dergelijke. Deze bijkomende kosten worden voor de toepassing van deze paragraaf bepaald op 2,5 % van de kosten van de uitvoering der werken.

§ 3. — De kosten van de uitvoering der werken beschreven in artikel 2, paragraaf 1, onder h) en i), zullen voor het geheel ten laste van Nederland komen.

§ 4. — De kosten van de uitvoering der werken bedoeld in artikel 2, paragraaf 1, onder f) en j), zullen ten laste komen van de Staat op wiens grondgebied deze werken worden uitgevoerd.

Artikel 7

§ 1. — De betaling van het Nederlandse aandeel in de kosten van de uitvoering der werken bedoeld in artikel 2, paragraaf 1, onder a), b), c), d) en e), zal geschieden naar mate de in de bestekken voorziene termijnen vervallen op door de Belgische directie der werken goedgekeurde betalingsaanvragen van de aannemers.

§ 2. — Het bepaalde in paragraaf 1 van dit artikel zal van overeenkomstige toepassing zijn op de betaling van het Belgische aandeel in de kosten van de uitvoering der werken bedoeld in artikel 2, paragraaf 1, onder g).

§ 3. — De bijkomende kosten bedoeld in paragraaf 2 van het vorige artikel zullen jaarlijks tussen de Hoge Verdragsluitende Partijen worden verrekend. De eerste verrekening zal geschieden voor 31 december van het jaar waarin dit Verdrag in werking treedt.

Artikel 8

De Hoge Verdragsluitende Partijen zullen elk op hun grondgebied zorg dragen voor het onderhoud, de bediening, het beheer en de vernieuwing van de ten behoeve van de scheepvaart in de nieuwe verbinding aanwezige kunstwerken. De kosten daarvan zullen ten laste komen van de Verdragsluitende Partij op wier grondgebied deze kunstwerken zullen gelegen zijn.

Artikel 9

Het Belgische gedeelte van de nieuwe directe verbinding, hetwelk de vervanging zal uitmaken van het Belgische gedeelte van het kanaal

soumise aux prescriptions d'application en Belgique en matière de perception de droits de navigation, étant entendu que, sur ladite partie de la nouvelle liaison, il ne sera perçu ni d'autres droits ni des droits plus élevés que ceux que l'on pourra raisonnablement estimer en concordance avec le régime appliqué en la matière à la même époque sur les autres canaux de Belgique. En outre, la nature et le taux des droits de navigation appliqués sur ladite partie de la nouvelle liaison seront les mêmes pour les bateaux néerlandais ou les marchandises néerlandaises et pour les bateaux ou les marchandises belges. Tous les droits découlant de traités en vigueur sont toutefois réservés de part et d'autre.

Article 10

§ 1. — Les Hautes Parties Contractantes prévoient qu'un jour il pourrait être nécessaire de réaliser une liaison directe entre le canal Albert près de Briegden et la Meuse à la hauteur du débouché d'amont du canal Juliana.

§ 2. — Pour la liaison directe visée au paragraphe 1 du présent article, les Hautes Parties Contractantes se rallient à la solution dont la description commentée figure au B du rapport des techniciens belges et néerlandais qui constitue l'annexe I de l'avis sur les questions relatives aux voies d'eau et aux problèmes portuaires donné le 11 mars 1954 aux gouvernements belge et néerlandais par MM. F. Van Cauwelaert et M. P. L. Steenberghe.

Cette description commentée et les deux cartes qui s'y rapportent forment les annexes II, III et IV du présent Traité.

§ 3. — Les Hautes Parties Contractantes procéderont, à la demande de l'une d'elles, à de nouvelles consultations au sujet du moment et des modalités de réalisation de la solution prévue au paragraphe 2 du présent article, ainsi qu'au sujet de la répartition des frais.

§ 4. — Une convention entre les Hautes Parties Contractantes règle définitivement la réalisation de la liaison directe mentionnée au paragraphe 1 du présent article.

§ 5. — Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à veiller à ce que dans les plans d'urbanisation il soit tenu compte de l'éventualité d'une réalisation ultérieure de la solution prévue au paragraphe 2 du présent article.

Article 11

La Belgique est exonérée des obligations financières quelle a contractées en ce qui concerne la partie néerlandaise du canal de Liège à Maastricht par les Conventions du 12 juillet 1845 et du 5 septembre 1850, tandis que les Pays-Bas recouvrent la libre disposition des terrains dépendant de cette partie du canal.

Ces dispositions ne seront applicables à la partie du canal située au sud de la jonction avec la voie d'accès à l'écluse Saint-Pierre qu'après la mise en service des ouvrages décrits à l'article 2, paragraphe 1, a) et b).

Article 12.

Le présent Traité sera ratifié et les instruments de ratification seront échangés à La Haye aussitôt que faire se pourra.

Article 13.

Le présent Traité entrera en vigueur le jour suivant l'échange des instruments de ratification.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires désignés ci-dessus ont signé le présent Traité.

FAIT à Bruxelles, le 24 février 1961, en deux exemplaires, en langue néerlandaise et en langue française, les textes néerlandais et français faisant également foi.

POUR LE ROYAUME DE BELGIQUE :

P. WIGNY.

POUR LE ROYAUME DES PAYS-BAS :

E. TEIXEIRA de MATTOS.

van Ternaaien naar Maastricht, zal worden onderworpen aan de terzake in België geldende voorschriften inzake de heffing van scheepvaartrechten, met dien verstande, dat op het genoemde gedeelte van de nieuwe verbinding geen andere scheepvaartrechten, noch scheepvaartrechten tot hogere bedragen zullen worden geheven dan redelijkerwijze in overeenstemming zullen te achten zijn met die welke tezelfdertijd op de overige Belgische kanalen zullen worden geheven. De scheepvaartrechten welke op het genoemde gedeelte zullen worden geheven zullen bovendien voor Nederlandse schepen of goederen dezelfde zijn en tot dezelfde bedragen worden geheven als voor Belgische schepen of goederen. Alle rechten voortvloeiende uit bestaande verdragen worden evenwel wederzijds voorbehouden.

Artikel 10

§ 1. — De Hoge Verdragsluitende Partijen voorzien de mogelijkheid dat in de toekomst behoefte zal ontstaan om een directe verbinding te verwezenlijken tussen het Albertkanaal bij Briegden en de Maas ter hoogte van de bovenmond van het Julianakanaal.

§ 2. — De Hoge Verdragsluitende Partijen aanvaarden als oplossing voor de in paragraaf 1 van dit artikel genoemde directe verbinding deze waarvan de toelichtende beschrijving is opgenomen, onder B, in het verslag van de Belgische en Nederlandse technici hetwelk als bijlage I is gevoegd bij het advies over vraagstukken inzake waterwegen en havenproblemen, uitgebracht op 11 maart 1954 aan de Regeringen van België en Nederland door de Heren F. Van Cauwelaert en M. P. L. Steenberghe.

Deze toelichtende beschrijving met de twee bijhorende kaarten zijn de bijlagen II, III en IV bij dit Verdrag.

§ 3. — De Hoge Verdragsluitende Partijen zullen, op verzoek van één hunner, nader overleg plegen omtrent het tijdstip en de modaliteiten van uitvoering en de verdeling der kosten van de in paragraaf 2 van dit artikel voorziene oplossing.

§ 4. — Een overeenkomst tussen de Hoge Verdragsluitende Partijen zal definitief de verwezenlijking regelen van de in paragraaf 1 van dit artikel genoemde directe verbinding.

§ 5. — De Hoge Verdragsluitende Partijen verplichten zich echter er voor zorg te dragen, dat bij de uitbreidingsplannen rekening wordt gehouden met een eventuele latere uitvoering van de in paragraaf 2 van dit artikel voorziene oplossing.

Artikel 11

België wordt ontslagen van de financiële verplichtingen die het met betrekking tot het Nederlandse gedeelte van het kanaal van Luik naar Maastricht op zich heeft genomen bij de Overeenkomsten van 12 juli 1845 en 5 september 1850, en Nederland herkrijgt de vrije beschikking over de percelen welke tot dit kanaalgedeelte behoren.

Ten aanzien van het kanaalgedeelte ten zuiden van de aansluiting van het toeleidingskanaal naar de schutsluis te Sint-Pieter zullen deze schikkingen slechts in werking treden na het in dienst stellen van de in artikel 2, paragraaf 1, onder a) en b), beschreven werken.

Artikel 12.

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen zo spoedig mogelijk te 's-Gravenhage worden uitgewisseld.

Artikel 13.

Dit Verdrag zal in werking treden op de dag na uitwisseling der akten van bekrachtiging.

TEN BLIJKE WAARVAN de hierboven genoemde gevolmachtigden dit Verdrag hebben ondertekend.

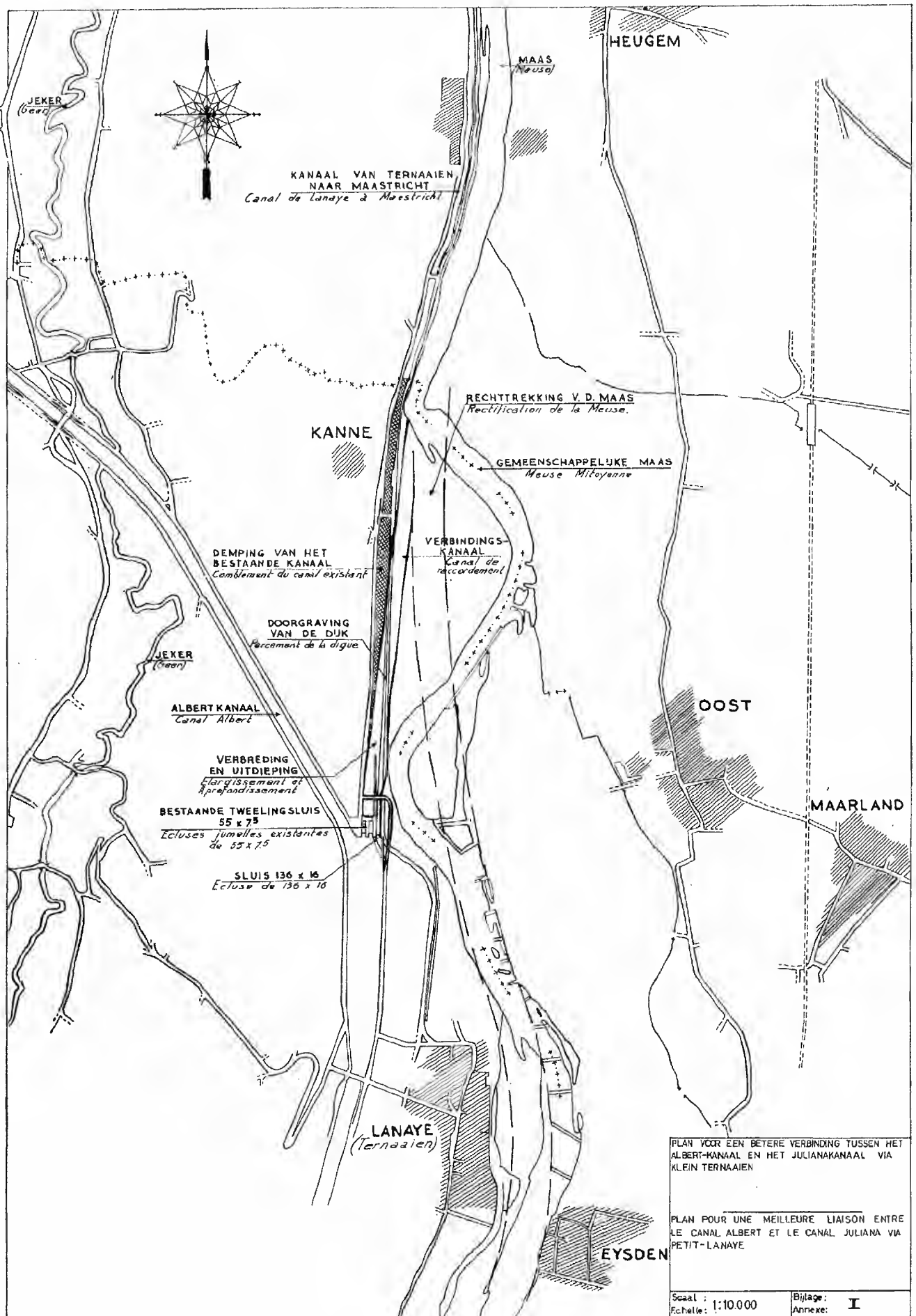
GEDAAN te Brussel, op 24 februari 1961, in tweevoud, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

VOOR HET KONINKRIJK BELGIË :

P. WIGNY.

VOOR HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN :

E. TEIXEIRA de MATTOS.



ANNEXE II.

DESCRIPTION COMMENTÉE DE L'AVANT-PROJET
RELATIF AU CANAL DE CABERG,
VISE À L'ARTICLE 10, PARAGRAPHE 2.

(Annexe I, B, de l'avis donné le 11 mars 1954
par MM. F. Van Cauwelaert
et M. P. L. Steenberghe).

Généralités.

Par canal de Caberg on entend la liaison directe de 4 km de longueur entre le bassin de Briegden et la Meuse canalisée, liaison mentionnée comme solution 8 dans le rapport précité du 21 avril 1950.

Le canal de Caberg est figuré sur la carte d'ensemble à l'échelle de 1 : 10.000 (annexe 1-3); l'annexe 1-4 en donne des profils.

Flottaison du canal.

Le plateau à l'ouest de la Meuse a une cote de 60,00 m à 65,00 m + N. A. P. Le passage vers la vallée de la Meuse est constitué par un flanc abrupt à l'est de la route de l'État Maastricht-Smeermaas-Maaseik. C'est l'endroit tout désigné pour la construction d'une écluse. La flottaison du canal dans le bief amont correspondra à celle du canal Albert, soit 57,68 m + N. A. P. ou (+ 60,00) E. M. La flottaison du canal dans le bief aval correspondra au niveau de retenue de la Meuse canalisée, soit 44,00 m + N. A. P. ou (+ 46,32) E. M.

Les dimensions de l'écluse seront de 136 m $\times$ 16 m et la chute sera de 13,68 m.

La construction de l'écluse est projetée du côté est de la route de l'État Maastricht-Smeermaas; cette route franchirait la tête amont au moyen d'un pont.

Profil transversal.

Le profil transversal choisi pour le canal a une largeur de 48 m au plan d'eau et une profondeur de 5 m sur une largeur de 18 m. La surface de la section mouillée est de $F = 182 \text{ m}^2$ (à titre de comparaison : canal Juliana, $F = 169 \text{ m}^2$; canal Albert, $F = 150 \text{ m}^2$).

Hauteur libre.

On a retenu une hauteur libre de 7 m, cette hauteur existant sur le canal Juliana et sur le canal Albert, ou y étant prévue.

La hauteur libre dont il faudra pouvoir disposer dans le bief aval, sera déterminée en partant du niveau de flottaison de la Meuse, qui est de 45,30 m + N. A. P. ou (+ 47,62) E. M. au débouché de l'avant port du canal Juliana et qui sera le même au débouché de l'avant-port du canal de Caberg.

Croisement avec la Meuse.

À la sortie du canal de Caberg, les bateaux devront traverser la Meuse pour atteindre le canal Juliana. Les avant-ports sont prévus en forme de bassin, ce qui permettra des manœuvres garantissant le croisement de la Meuse en toute sécurité.

Modifications à la situation actuelle.

Le bief du canal de Caberg coupera le Zuid-Willemsvaart en aval de l'écluse 19. À cet endroit, il faudra remblayer le Zuid-Willemsvaart.

La construction d'avant-ports en forme de bassin nécessitera une modification du tracé du lit de la Meuse et un déplacement du barrage de Borgharen. Si l'on ajoute un puits d'évacuation supplémentaire au nouveau barrage, l'actuel canal d'évacuation des eaux de crues par le Bosscheveld deviendra superflu.

L'équipement mécanique de l'ancien barrage pourra en grande partie, être employé pour le nouveau barrage. Les piles du nouveau barrage pourront également servir pour la construction d'un pont pour le trafic ferroviaire et la circulation routière.

La construction d'une écluse pour bateaux d'une capacité de 600 tonnes permettra de raccorder la Meuse au Zuid-Willemsvaart en aval du barrage.

BIJLAGE II.

TOELICHTENDE BESCHRIJVING VAN HET VOORONTWERP
VOOR HET CABERGKANAAL
BEDOELD IN ARTIKEL 10, PARAGRAAF 2.

(Bijlage I, B, van het advies uitgebracht
op 11 maart 1954 door de Heren F. Van Cauwelaert
en M. P. L. Steenberghe).

Algemeen.

Onder het Cabergkanaal wordt verstaan de 4 km lange, directe verbinding tussen het bassin van Briegden en de gekanaliseerde Maas, vermeld als oplossing 8 in het reeds hoger genoemd verslag van 21 april 1950.

Op bijgaande overzichtskaart, schaal 1 : 10.000 (bijlage 1-3) is het Cabergkanaal aangegeven, terwijl bijlage 1-4 daarvan profielen geeft.

Kanaalpeil.

Het plateau ten Westen van de Maas ligt op een peil van 60,00 m tot 65,00 m + N. A. P. De overgang naar het Maasdal wordt gevormd door een steile rand ten Oosten van de Rijksweg Maastricht-Smeermaas-Maaseik. Dit is de aangewezen plaats om een sluis te bouwen. Het kanaalpeil van het bovenpand is gelijk aan het kanaalpeil van het Albertkanaal, nl. 57,68 m + N. A. P. of (+ 60,00) Staf. Het kanaalpeil van het benedenpand is gelijk aan het stuwpeil van de gekanaliseerde Maas, nl. 44,00 m + N. A. P. of (+ 46,32) Staf.

De afmetingen van de sluis bedragen 136 m $\times$ 16 m, met 13,68 m verval.

De sluis is ontworpen aan de oostzijde van de Rijksweg Maastricht-Smeermaas, waarbij deze weg met een brug over het bovenhoofd wordt gevoerd.

Dwarsprofiel.

Het gekozen dwarsprofiel voor het kanaal heeft een breedte op de waterspiegel van 48 m en een diepte van 5 m over een breedte van 18 m. De oppervlakte van het natte profiel bedraagt $F = 180 \text{ m}^2$ (ter vergelijking: Julianakanaal $F = 169 \text{ m}^2$; Albertkanaal $F = 150 \text{ m}^2$).

Vrije doorvaarthoogte.

Als vrije doorvaarthoogte is een maat van 7 m aangehouden, aangezien deze doorvaarthoogte zowel op het Julianakanaal als op het Albertkanaal aanwezig is, resp. wordt nagestreefd.

De vrije hoogte op het benedenpand zal beschikbaar moeten zijn boven het vaarpeil op de Maas, dat in de voorhavenmond van het Julianakanaal 45,30 m + N. A. P. of (+ 47,62) Staf bedraagt, en in de voorhavenmond van het Cabergkanaal gelijk zal zijn.

Kruising met de Maas.

Bij de uitgang van het Cabergkanaal moeten de schepen de Maas oversteken, ten einde het Julianakanaal te bereiken. De voorhavens hebben een komvorm verkregen, waardoor het mogelijk is zodanig te manoeuvreren, dat een veilige kruising van de rivier gewaarborgd is.

Wijzigingen van de bestaande situatie.

Het benedenpand van het Cabergkanaal kruist de Zuid-Willemsvaart beneden sluis 19. De Zuid-Willemsvaart moet ter plaatse worden gedempt.

De aanleg van de komvormige voorhavens maakt een wijziging van het tracé van de Maasbedding, en een verplaatsing van de stuw te Borgharen noodzakelijk. Door de nieuwe stuw een afvoeropening meer te geven dan de bestaande, wordt het huidige afvoerkanaal voor hoogwater, door het Bosscheveld, overbodig.

Voor de nieuwe stuw kan grotendeels de mechanische uitrusting van de oude stuw benut worden. De pijlers van de nieuwe stuw kunnen tevens worden benut voor de bouw van een brug voor spoorwegverkeer en gewoon verkeer.

Door de bouw van een sluis voor schepen met een laadvermogen van 600 ton kan de Maas beneden de stuw verbonden worden met de Zuid-Willemsvaart.

Estimation.

Le coût global de construction du canal de Caberg peut être évalué à 29 millions de florins ou à 381 millions de francs belges, ainsi que le montre le tableau figurant ci-dessous. Ce montant ne comprend ni le coût des ponts à construire sur le barrage, ni celui des voies de chemin de fer et de la route devant emprunter ces ponts.

	Millions de florins	Millions de francs belges
Construction de l'écluse	7,000	92,0
Barrage éclusé	4,500	59,1
Construction des avants-ports	1,150	15,1
Ponts-route et ponts-rails	1,350	17,7
Terrassements et achats de terrains	10,610	139,5
Revêtement des rives... ..	0,725	9,5
Indemnités	1,000	13,1
Frais imprévus et divers	2,665	35,0
	29,000	381,0

Répartition des frais.

Au cas où l'exécution du canal de Caberg serait décidée, il y aurait lieu de procéder à de nouveaux échanges de vues quant à la répartition des dépenses.

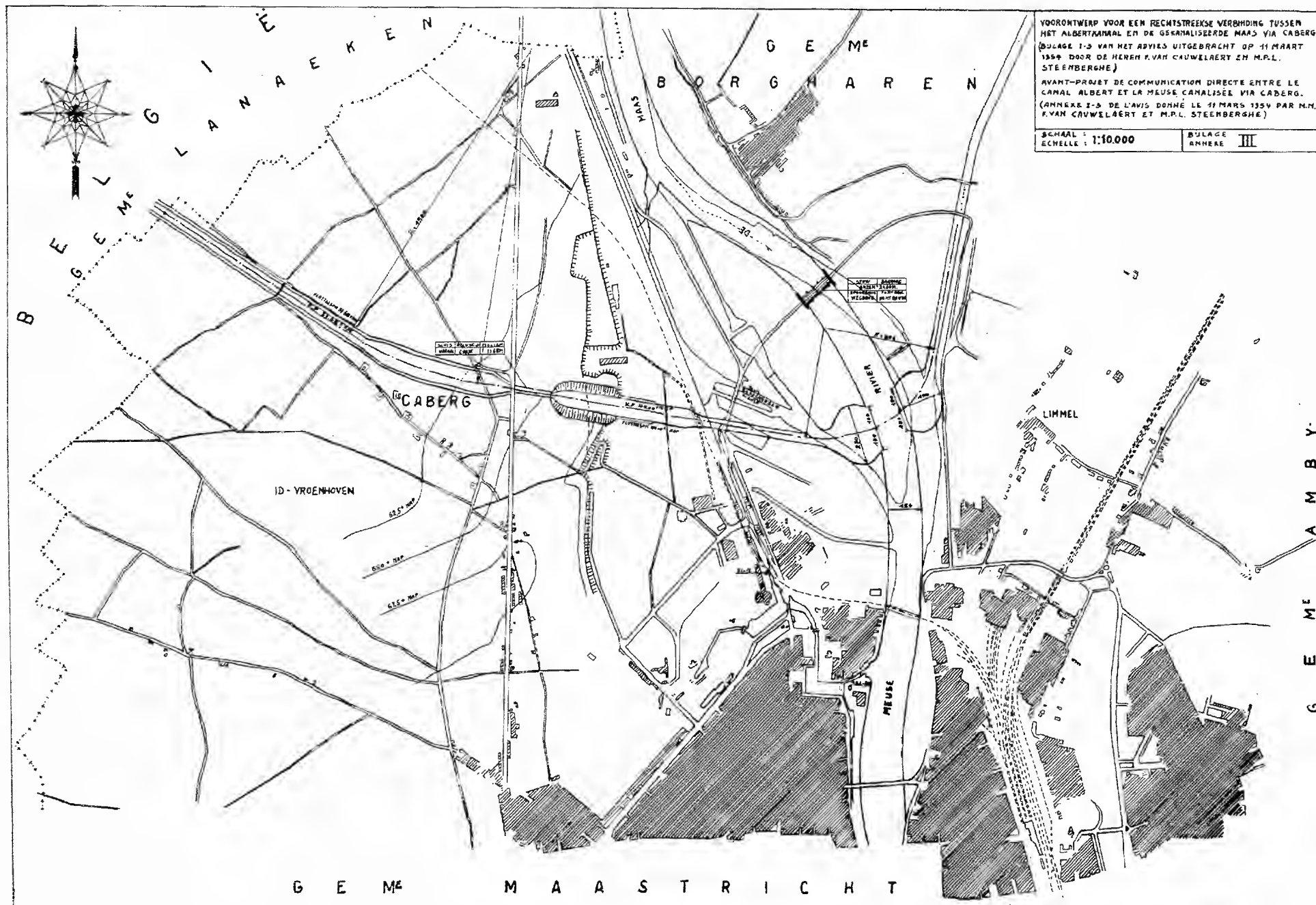
Raming.

De globale bouwkosten van het Cabergkanaal worden geschat op f 29 miljoen of 381 miljoen B. fr., zoals onderstaande raming aangeeft. Hierin zijn niet begrepen de kosten van de op de stuw te bouwen bruggen, met de aansluitende spoorwegen en gewone wegen.

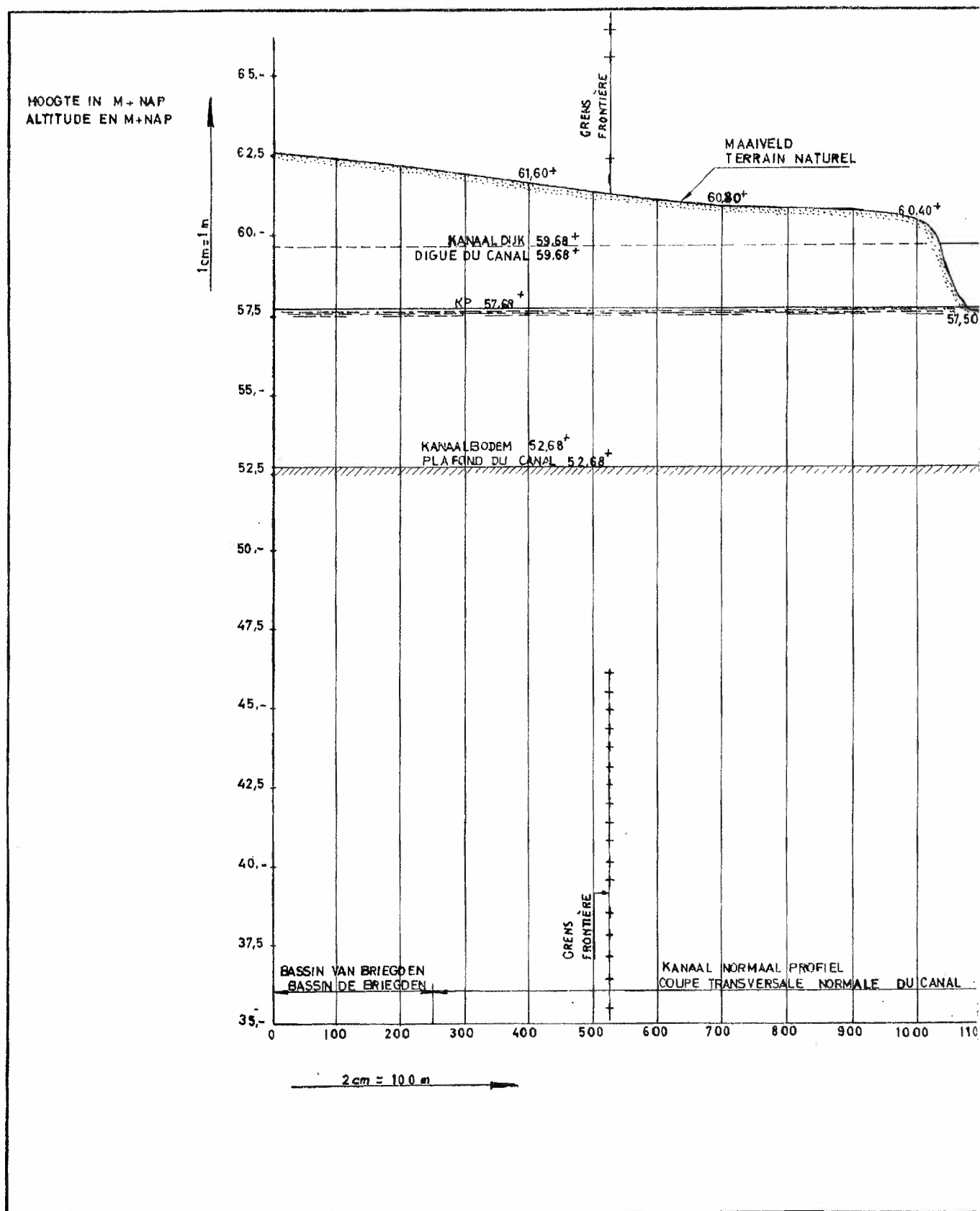
	Miljoen gulden	Miljoen B. fr.
Bouw van de sluis	7,000	92,0
Stuw met sluis	4,500	59,1
Bouw van de voorhaven	1,150	15,1
Weg- en spoorwegbruggen	1,350	17,7
Grondwerk en grondaankoop	10,610	139,5
Oevervoorziening	0,725	9,5
Schadeloosstellingen	1,000	13,1
Onvoorzien en diversen	2,665	35,0
	29,000	381,0

Verdeling der kosten.

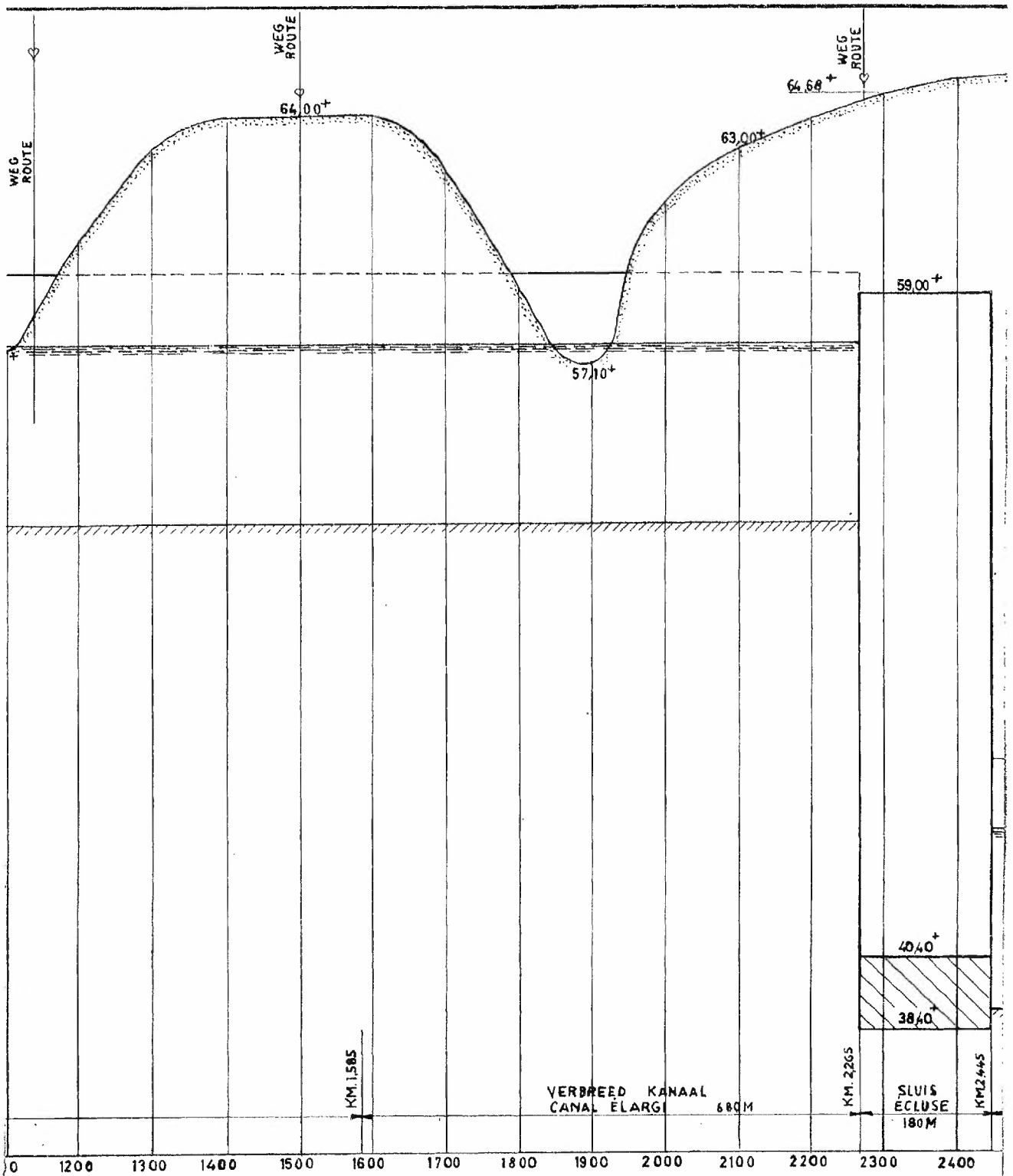
Indien tot uitvoering van het Cabergkanaal besloten wordt zou omtrent de verdeling der kosten nog nader overleg moeten gepleegd worden.

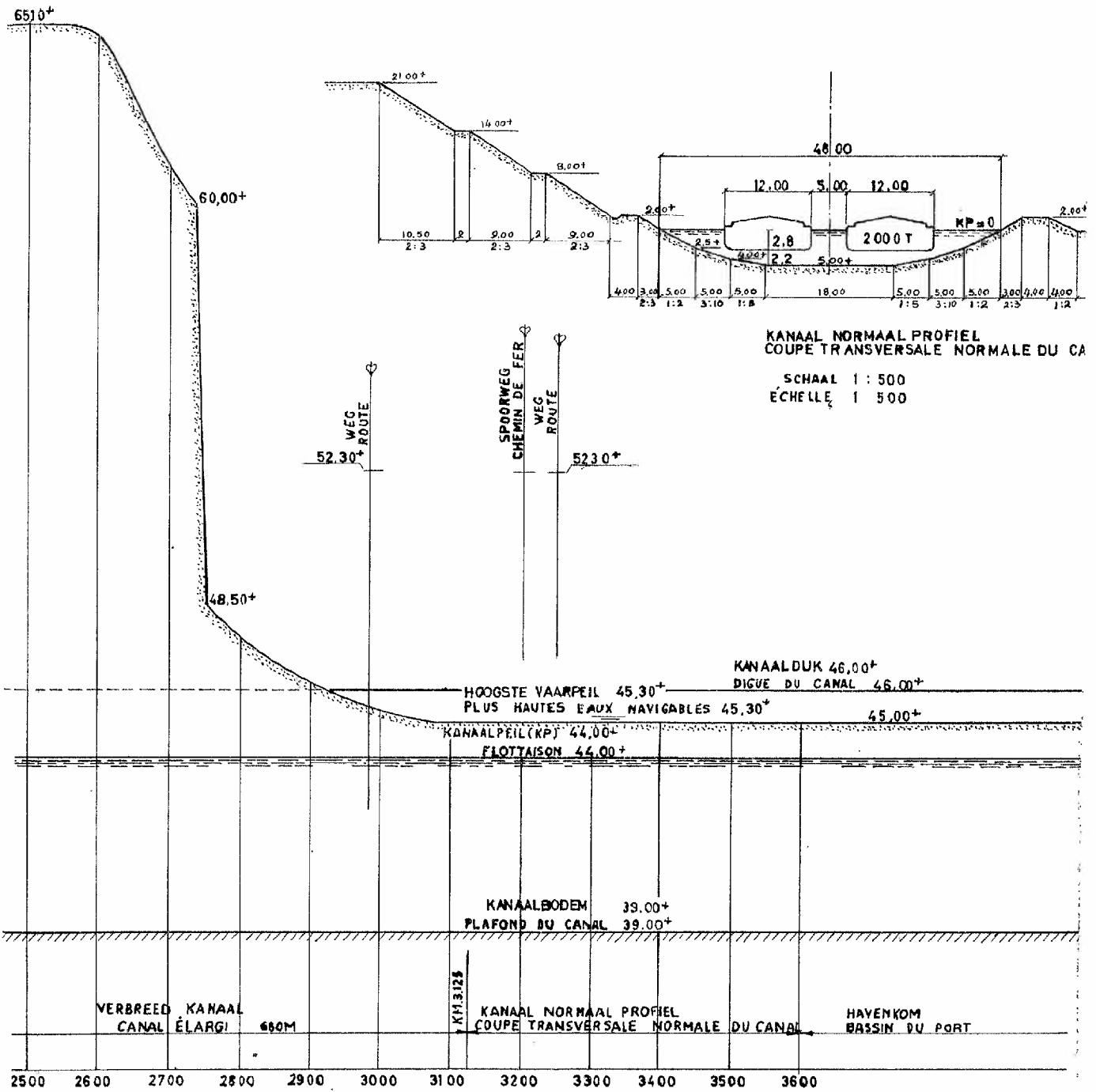


13

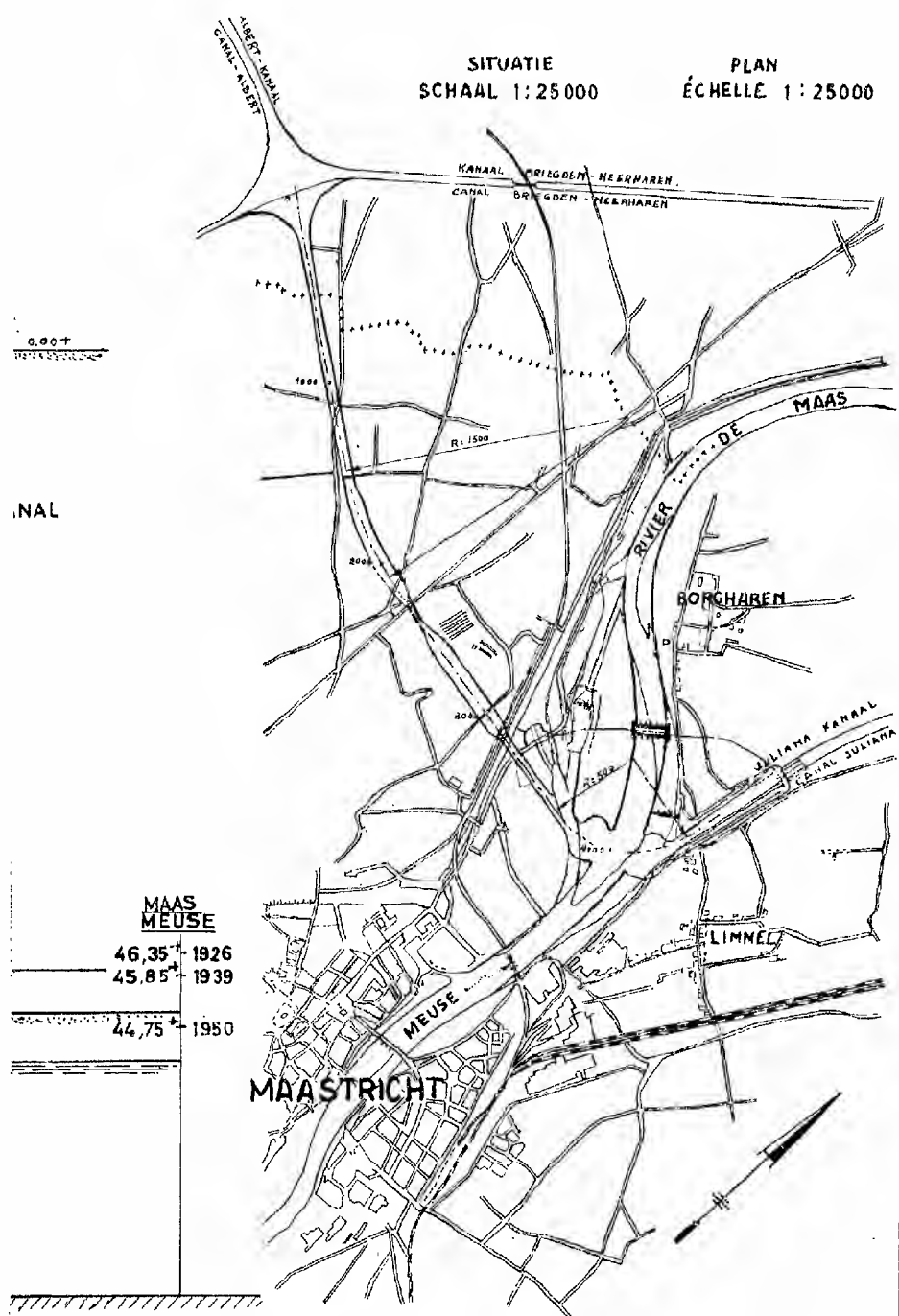


14





PLAN
ÉCHELLE 1 : 25000



LENTE- EN DWARSPROFIEL BEHORENDE BIJ HET VOORONTWERP VOOR EEN
RECHTSTREEKSE VERBINDING VAN HET ALBERTKANAAL MET DE GEKANALISEERDE
MAAS VIA CABERG.

PROFIL EN LONG ET COUPE TRANSVERSALE APPARTENANT A L'AVANT-PROJET
POUR UNE COMMUNICATION DIRECTE ENTRE LE CANAL ALBERT ET LA MEUSE
CANALISEE VIA CABERG.

ECHELLE DES LONGUEURS	1:5000
ECHELLE DES HAUTEURS	1:100

LENGTESCHAAL 1:5000
HOOGTESCHAAL 1:100

ANNEXE IV

(ANNEXE 1-4 DE L'AVIS DONNE LE 11 MARS 1954 PAR M.M. F. VAN CAUWELAERT ET M.P.L. STEENBERGHE.)

(BIJLAGE I-4 VAN HET ADVIES UITGEBRACHT OP 11 MAART 1954 DOOR DE HEREN
F. VAN GAUWELAERT EN M.P.L. STEENBERGHE.)