Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1963-1964

3 JULI 1964

WETSONTWERP

houdende qoedkeurinq van het Verdrag tussen het Koninkrijk Belqiê en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn, en van de Bijlaqen I, II en Ill, ondertekend op 13 mei '1963, te 's-Gravenhaqe.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE BUITENLANDSE ZAKEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DELWAIDE.

DAMES EN HEREN,

Uwe Commissie, in aanweziqheid van de heer Minister, Adjunkt voor Buitenlandse Zaken, heeft verschillende vergaderingen besteed aan de behandeling van het op 13 mei 1963 in Den Haag tussen België en Nederland gesloten verdrag betreffende de Schelde-Rijnverbindinq. Zij heeft met voldoening vastqesteld dat het eindelijk mogelijk gebleken is een geschil te, reqelen dat meerdan honderd [aar lang de goede betrekkingen tussen beide landen verstoord heeft, Dit geschil was des te hinderlijker qeworden daar. sedert het tot, stand komen vau de Benelux Economische Unie, de toenaderinq tussen België en Nederland voortdurend

(1) Samcnstelllnq van de Commissie:

Voorzitter : de heer Van Acker. A.

A. ~ Leden: de heren Delwalde, De Schryver, Dewull, Herbiet, Lefère, le Hodey, Parisis. Scheyven, Tindemans. Wigny, Willot.. ~ de heren Dejardin, Denis. Gllnne, Huysmans. Larock, Pierson, Radoux, Terwagne, Van Acker (A), Van Eynde. ~ de heren [anssens, Kronacker.

B. ~ Plaatsvervanqers: de *hesen Cooremen,* Mevr. De Riemaeèker-*Legat,* de *heter:* Devps *(R,),* Loos, *Moyersoen. Snintraint.* ~ de *heren Brecops,* Cools, De *Keuleneir, Giltis, Henr f,* ~ de heer *Van Oflelen.*

Z«.

718 (1963-1964) ;

- N' 1: Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1963-1964

3 JUILLET 1964

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ETRANGERES (1)

PAR M. DELWAIDE.

MESDAMES. MESSIEURS.

En présence du Ministre. adjoint aux Affaires étrangères. votre Commission a consacré plusieurs réunions à l'examen du traité conclu à La Haye. le 13 mai 1963, entre la Belgique et les Pays-Bas, au sujet de la liaison entre l'Escaut et le Rhin. Elle a constaté avec satisfaction qu'il a enfin paru possible de régler un différend qui, pendant plus de cent ans, a troublé les bonnes relations entre les deux pays. Ce différend était devenu, d'autant plus fâcheux que, depuis la création de l'Union économique Benelux, le rapprochement entre la Belgique et les Pays-Bas se faisait sans cesse plus étroit. Les deux pays sont appelés.

(1) Composition de la Commission :

Président: M. Van Acker. A.

A - Membres: MM. Delwalde, De Schryver, Dewulf, Herbier, Lefère, le Hodey, Parisis, Scheyven, Tindemans. Wigny, Willot. ~ MM. Dejardin, Denis. Glinne, Huysmans. Larock, Pierson, Radoux, Terwagne. Van Acker (A), Van Eynde, - MM. [anssens, Kronacker.

B. ~ Suppléants: *MM.* Cooreman, *M'"* De *Riemeeckes-Leqot, MM. Devos (R.), Loos, Moyersoen, Selnireini, ~ MM. Bcecops,* Cools, De *Keuleneir, Gillis,* Henry. ~ *M. Van-Offelen.*

Voir:

718 (1963.1964) :

~ N° 1 ; Projet de loi.

is toegenomen. Daarenboven zijn beide landen in cie groeiende Europese Gemeenschap op een steeds nauwere sarnenwerkinq aangewezen. Ten slotte hebben ook de Beneluxhavens er zich rekenschap van gegeven dat hun belangen als knooppunten van het wereldverkeer van en naar Europa in grote mate gelijklopend zijn.

In dat licht bezten krijgt het verdrag over de Scheldc-Rijnverbinding ecn uitzonderlijke betckenis.

1. ~ Historiek van de Schelde-Rijnkwestie.

België heeft te allen tijde drukke economische betrekkingen onderhouden met het Rijngebied en Antwerpen heeft daarin meer in het bijzonder van oudsher een belanqrijke rol gespeeld.

Oorspronkelijk liep cie vaarweg naar de Rijn over de Westerschelde tot oostelijk van Bath, verder doorheen het Kreekrak naar de Oosterschelde, vandaar door de Eendracht en langs Sint-Philipslaud, om dan, via de Krammer, het Volkerak en het Hollandsch Diep, de Dordtsche Kil of de vaarqeulcn in de Biesbosch, de loop van de Wjn ~ aldaar Waal geheten - te bereiken,

Gemeten naar de maatstaven van de huidige scheepvaert zou deze vaarweg thans niet meer aan de vereisten beantwoorden. Voor de kleinere schepen, die in het midden van de vorige eeuw nog in de vaart waren, volstond hij en, met de mogelijkheden van de moderne techniek, had hij gemakkelijk aan de noodwendigheden van de hedendaagse scheepvaart kunnen worden aangepast.

Op Il maart 1846 werd door een Nederlands beslu it vergunning verleend voor de aanleg van een spoorweg van Vlissingen naar Breda. Deze spoorweg zou door het Kreekrak lopen over een dijk en een bruq, maar een bij koninklijk besluit van 6 oktober 1849 vcrleende nieuwe concessie voorzag dat in het Kreekrak een dam moest worden gebouwd die de natuurlijke aansluiting tussen de Wester- en de Oosterschelde en daarrnede ook de traditionele verbinding tussen de Schelde en de Rijn zou verbreken.

Ingevolge artikel IX. § 8, van het z.q. scheidingstractaat van 19 april 1839 tussen België en Nederland diende dit laatste een nieuwe vaarweg aan te duiden « even veilig en even goed en gemakkelijk » als deze die door de dam in het Kreekrak ging worden afqesloten. Nederland duidde hiertoe hét inmiddels aangelegde, ongeveer 20 km westelijk van Bath gelegen, kanaal van Zuid-Beveland aan, dat op 15 oktober 1866 werd openqesteld.

Sindsdien loopt de verbinding van Antwerpen naar de Rijn over de Westerschelde tot Hansweert, verder doorheen het 8 km lange kanaal van Hansweert naar Wemeldinge. vandaar door de semi-rnaritierne Tussenwateren, de Keeten, het Mastqat, het Zijpe en het Slaak, om dan, zoals de oude vaarweg, via de Krarnmer, het Volkerak en het Hollandsch Diep. langs de Dordtsche Kil of de Nieuwe Merwede. de Rijn te bereiken.

Deze nieuwe vaarweg is 35 km langer dan de vroegere en zelfs 55 à 60 km wanneer men rekening houdt met het oponthoud aan de sluizen van Hansweert en Wemeldinqe. Hij is daarenboven, naar het oordeel van België, niet « even veilig en even goed en gemakkelijk» als de oude.

België heeft zich dan ook nooit bij de door de afsluiting van het Kreekrak geschapen toestand neergelegd en deze is zodoende meer dan een eeuw lang een qeschilpuru´ tussen Nederland en België gebleven.

Na de eerste wereldoorlog werden onderhandelingen aangeknoopt ten einde het geschil te reqelen. Zij hebben op 3 april 1925 geleid tot een in Den Haag gesloten verdraq, dat een rechtstreekse verbinding voorzag vanuit de Antwerpse dokken naar het Hollandsch Diep ter hoogte van de gemeente Moerdijk. Dit verdrag werd in 1927 door de Nederlandse Eerste Kamer verworpen.

en outre. à une coopération toujours plus intime au sein de la Communauté européenne en croissance. Enfin, les ports du 'Benelux se sont rendu compte également que. comme nœuds du trafic mondial en provenance et à destination de l'Europe, ils avaient des intérêts, dans une large mesure. parallèles.

Vu sous cet angle, le traité relatif à la liaison entre l'Escaut et le Rhin prend une signification particulière.

L - Historique de la question Escaut-Rhin.

La Belgique a, de tout temps, entretenu des relations économiques suivies avec la région rhénane. Dans ces relations, Anvers en particulier joue, de longue date, un rôle important.

A l'origine. la voie navigable vers le Rhin allait par l'Escaut occidental jusqu'à l'est de Bath, traversait le Kreekrak pour rejoindre l'Escaut oriental, passait par l'Eendracht, longeait le Sint-Philipsland et gagnait ensuite la partie du Rhin appelée Waal., par le Krammer., le Volkerak. le Hollandsch Diep et le Dordtsche Kil ou les chenaux du Bicsbosch.

Etant donné les normes de la navigation actuelle, cette voie ne répondrait plus aux exigences. Elle suffisait aux bateaux de faible tonnage encore en usage au milieu du siècle dernier, et, avec les possibilités de la technique moderne, on aurait. pu facilement l'adapter aux nécessités de la navigation actuelle.

Le Il mars 1846, un arrêté néerlandais concédait la construction d'un chemin de fer entre Flessingue et Breda. Ce chemin de fel' devait traverser le Kreekrak sur une digue et un pont, mais une nouvelle concession accordée par arrêté royal du 6 octobre 1849 prévit la construction. dans le Kreekrak, d'une digue rompant la liaison naturelle entre l'Escaut occidental et l'Escaut oriental et également la liaison traditionnelle entre l'Escaut et le Rhin.

Aux termes de l'article IX, § 8, du traité de séparation du 19 avril 1839 entre la Belgique et les Pays-Bas, ces derniers devaient désigner une nouvelle voie navigable « aussi sûre et aussi bonne et commode » que celle qui allait être supprimée par la digue dans le Kreekrak. Les Pays-Bas désignèrent ainsi le canal de Zuid-Beveland, creusé à environ 20 km à l'ouest de Bath et ouvert à la navigation le 15 octobre 1866.

Depuis lors. la liaison d'Anvers avec le Rhin suit l'Escaut occidental jusqu'à Hansweert, continue par le canal de Hansweert à Wemeldinge, d'une longueur de 8 km, et par les eaux intermédiaires semi-maritimes appelées Keeten. Mastgat, Zijpe et Slaak, pour gagner ensuite le Rhin par l'ancienne voie du Krammer, du Volkerak, du Hollandsch Diep en du Dordtsche Kil ou du Nieuwe Merwede.

Cette voie navigable nouvelle a 35 km de plus que l'ancienne et même 55 à 60 km de plus, compte tenu de l'arrêt aux écluses de Hansweert et de Wemeldinge. En outre. de l'avis de la Belgique. cette voie n'est pas « aussi sûre et aussi bonne et commode» que l'ancienne,

C'est pourquoi la Belgique n'a jamais accepté la situation créée par la fermeture du Kreekrak, et cette situation est ainsi restée, pendant plus d'un siècle, un sujet de litige entre les Pays-Bas et la Belgique.

Après la première guerre mondiale, des négociations furent entreprises afin de régler le différend. Elles aboutirent, le 3 avril 1925, à un traité. conclu à La Haye, qui prévoyait une liaison directe entre les bassins d'Anvers et le Hollandsch Diep à hauteur de la commune de Moerdijk, Ce traité fut rejeté, en 1927, par la première chambre néerlandaise.

Het heeft dan tot na de tweede wereldoorlog en het tot stand komen van de Benelux geduurd vooraleer nieuwe onderhandelingen tot reqelinq van het Schelde-Rijnprobleern begonnen zijn.

In 1949 werd een Studiecommtssle ingesteld die de opdracht ontving met de Schelde-Rijnkwestte ook de twee andere tussen België en Nederland aanhangige waterwegenvraagstukken - dat van de verbreding van het kanaal van Gent naar Terneuzen en clat van de opheffing van de Stop van Ternaaien - te onderzoeken.

In 1950 bracht deze Studiecommlssie een verslag uit dat, in 1951., leidde tot de aanstelling als onderhandelaars van Minister van State Van Cauwelaert, voor België, en oud-Minister Steenberghe, voor Nederland. Op Il maart 1954 hebben deze onderhandelaars een advies ingediend over de drie aanhangige problernen.

Deze waren inderdaad tot dan toe stecds als een geheel beschouwd geworden met de bedoeling ze gezamenlijk op te lossen. Toen echter, na het uitbrengen van het verslag Van Cauwelaert-Steenberqhe, bleek dat de regeling van de Schelde-Rijnkwestie de moeilijkste zou zijn, werd, van Luikse zijde, bij Antwerpen op ontkoppeling van de problemen aangedrongen ten einde de opheffing van de Stop van Ternaaien mogelijk te maken zonder gelijktijdige reqeling van de Schelde-Rijnkwestie,

Op 23 februari 1955 is dan op het stadhuis van Antwerpen tussen een Luikse delegatie onder voorzitterschap van de heer P. Clerdent, gouverneur van de provincie Luik, en waarvan o.m. deel uitmaakten de heren P, Gruselin, toenmalig burqerneester van de stad Luik, A. Delmer, eresecretaris generaal van het Departement van Openbare Werken, G. Thone, voorzitter van «Le Grand Liège », en P, Henrard, beheerder van «Le Conseil Economique Wallon », en een Antwerpse afvaardiging onder voorzitterschap van de heer L, Craeybeckx, burqemeester van de stad Antwerpen. een akkoord gesloten waarbij Antwerpen zijn volledige medewerkinq aan Luik toezegde ten einde de opheffing van de Stop van Ternaaien voor 1957 te zien plaatsgrijpen, terwijl Luik. van zijn kant., aan Antwerpen alle steun beloofde tot verwezenlijking van een betere Schelde- Rijn verbinding.

Dit akkoord had voor gevolg dat ook Gent de vrijheid nam om afzonderlijk een regeling van de kwestie van het kanaal van Terneuzen naar Gent na te streven.

De heer Minister, Adjunct voor Buitenlandse Zaken, heeft er de Commissie opmerkzaam op gemaakt dat nochtans de opheffing van de Stop naar Ternaalen een evident risico voor Antwerpen met zich brengt.

Wat Gent betreft heeft de verbreding van het kanaal van Terneuzen voor doel de haven van Gent bereikbaar te maken voor zeeschepen van 50.000 t.

Nadat het verband tussen de drie vraagstukken verbroken was, werd, op basis van het advies Van Cauwelaert-Steenberqhe, de kwestie van het kanaal Gent- Terneuzen geregeld bij verdrag van 20 juni 1960 en deze van de Stop van Ternaaien bij verdrag van 24 februari 1961,

Het Schelde-Rijnprobleem bleef onopgelost. Intussen liet de noodzaak ener regeling van deze kwestie zich echter hoe langer hoe sterker gevoelen,

In de Beneluxverhoudingenbied zij een storend wrijvingspunt.

Wat de scheepvaart betreft, wordt het samengaan op de Westerscheldc van zeescheepvaart en binnenvaart hoe langer hoe hinderlijker. Tussen Antwerpen en Hansweert, aan het zuidelijk uiteinde van het kanaal van Zuid-Beveland, kruisen elkaar jaarlijks 40,000 zeeschepen en 85.000 blnnenschepen. Dat dergelijke drukte en mengeling van zee- en binnenvaart het verkeer op de Westerschelde gro-

Il a fallu attendre jusqu'après la cleuxième guerre mondlale et la création du Benelux pour voir entamer de nouvelles négociations en vue de régler le problème Escaut-Rhin.

En 1949 fut instituée une commission d'étude qui reçut pour mission d'examiner, outre la question Escaut-Rhin, les deux autres problèmes pendants entre Ja Belgique et les Pays-Bas en matière de voies d'eau: celui de l'élargissement du canal de Gand à Terneuzen et celui de la suppression du bouchon de Lanaye.

En 1950, cette commission déposa un rapport, gui con. duisit, en 1951. à la désignation. en qualité de négociateurs, de M. Van Cauwelaert, ministre d'Etat, pour la Belgique. et de M. Steenberghe, ancien ministre, pour les Pays-Bas. Le Il mars 1954, ces négociateurs remirent un avis sur les trois problèmes en suspens.

Jusqu'alors, on avait toujours considéré gue ces problèmes formaient un tout; et on essayait de les résoudre conjointement. Toutefois. lorsqu'il apparut, après le dépôt du rapport Van Cauwelaert-Steenberqhe, que la question Escaut-Rhin serait la plus difficile à régler, on insista, du côté liégeois, auprès d'Anvers, pour disjoindre les problèmes, afin de permettre la suppression du bouchon de Lanaye sans devoir régler simultanément la question Escaut-Rhin.

Le 23 février 1955, un accord fut conclu à l'hôtel de ville d'Anvers entre, d'une part, une délégation liégeoise que présidait M. P. Clerdent, gouverneur de la province de Liège. et dont faisaient partie notamment MM. P. Gruselin, à l'époque bourgmestre de la ville de Liège, A. Delmer, secrétaire général honoraire du département des Travaux publics. G. Thone, président du « Grand Liège », et P. Henrard, administrateur du « Conseil économique wallon », et, cl'autre part, une délégation anversoise présidée par M. L. Craeybeckx, bourgmestre de la ville d'Anvers. Aux termes de cet accord, Anvers promettait à Liège son entière coopération en vue d'une suppression du bouchon de Lanaye pour 1957. tandis gue Liège, de son côté, promettait tout son appui à Anvers pour la réalisation d'une meilleure liaison Escaut-Rhin.

L'accord eut pour conséquence gue Gand reprit également sa liberté, en vue d'obtenir un règlement séparé de la question du canal de Terneuzen à Gand.

Le Ministre. adjoint aux Affaires étrangères, a attiré l'attention de la Commission sur le fait que la suppression du bouchon de Lanaye entraînait cependant, pour Anvers, un risque évident.

Quant à Gand, l'élargissement du canal de Terneuzen a pour but cle rendre son port accessible aux navires de 50.000 t.

Après que le lien entre les trois problèmes eût été rompu, on régla, sur la base de l'avis Van Cauwelaert-Steenbecqhe, la question du canal Gand- Terneuzen par le traité du 20 juin 1960 et la question clu bouchon de Lanaye par le traité du 24 février 1961,

Restait non résolu le problème Escaut-Rhin. Cependant, la nécessité de le régler se faisait avec le temps de plus en plus pressante.

Dans les -relatlons à l'intérieur du Benelux, il restait un point de friction gênant.

En ce qui concerne la navigation, la coexistence dans l'Escaut occidental de la navigation maritime et de la navigation fluviale présente de plus en plus d'Inconvénients. Entre Anvers et Hansweert, à l'extrémité sud du canal de Zuid-Beveland, 40.000 navires et 85.000 bateaux de navigation intérieure se croisent chaque année. Il est évident qu'une telle densité de trafic et qu'un

telijks bernoellijken is vanzelfsprekend, des te meer daar de Schelde aan getijbeweging onderhevig is.

Daarbij komt dat de beperkte afmetingen van de sluizen aan de beide uiteinden van het kanaal van Zuid-Beveland - te Hansweert en te Wemeldinge - het schutten van Rijnduwkonvooien in hun volledige samenstelling onmoqelijk maken. Aan deze sluizen moeten de duwtreinen ontkoppeld worden zodat een van de belangrijkste voordelen van deze scheepstechniek, die op de Rijn in voortdurende ontwikkeling is, door het tijdverlies verloren gaat.

Deze toestand is bijzonder hinderlijk voor Antwerpen, dat, naar de belangrijkheid van het verkeer, de tweede Rijnhaven is aan de Noordzee en, wegens voornoemde hindernissen, in de Rijnvaart en met name de Rijnduwvaart niet het aandeel heeft dat het normaal zou moeten hebben.

Ten slotte wordt op de huidige route de binnenvaart gehinderd door de felle getijstromen niet alleen op de Westerschelde doch ook te Hansweert en te Wemeldinge, alsmede door de winden, het stormgevaar en de mistvorming waarvan de intensiteit en het risico toenemen naarmate de vaarweg westelijker gelegen is en zodoende een meer maritiern karakter krijgt.

Deze stand van zaken heeft de Belgische regering er in 1959 toe aangezet Nederland om een hervatting van de onderhandelingen over een nieuwe Schelde-Rijnverbinding te verzoeken. Op dit verzoek is de Nederlandse regering ingegaan. Er werden wederzijds onderhandelingsdelegaties samengesteld, elke, voor het eerst, op 26 april 1960 in Den Haag zijn bijeengekomen. De Belgische delegatie stond onder het voorzitterschap van Baron de Gruben, de Nederlandse werd door Jonkheer Tjarda van Starkenborgh Stachouwer geleid.

De onderhandelingen hebben geduurd tot begin 1963 toen door beide delegaties voorstellen konden worden ingediend die geleid hebben tot het op 13 mei 1963 in Den Haag ondertekende verdrag, dat thans ter goedkeuring wordt voorgelegd.

In de Commissie werd hulde gebracht aan de bekwaamheid, de standvastigheid en de toewijding waarmede de onderhandelaars en, vóór hen, wijlen Minister Van Cauwelaert, zich van hun zeer moeilijke opdracht hebben gekweten. Er werd opgemerkt dat hun taak des te moeilijker was daar, ingevolge de ontkoppeling van de drie vraagstukken, Nederland in de Schelde-Rijnkwestie een positie van minder belanghebbende kon innemen, terwijl het zowel bij de regeling van de kwestie Gent-Terneuzen als bij deze van de opheffing van de Stop van Ternaaien een evident belang had. Door de verbreding van het kanaal van Gent naar Terneuzen wordt de ontwikkeling van Terneuzen zelf en van Zeeuws- Vlaanderen in ruime mate bevorderd, terwijl de opheffing van de Stop van Ternaaien de Nederlandse havens ten goede komt, die nu met de belangrijkste Belgische nijverheidsgebieden rechtstreeks verbonden zijn voor grote binnenschepen,

II. - Het belang van het Rijnvaartverkeer voor België.

De Rijn is zonder twijfel de voornaamste verkeersweg in West-Europa.

Uit het laatst verschenen verslag van de Centrale Commissie voor de Rijnscheepvaart (Commission centrale pour la Navigation du Rhin), waarvan de zetel te Straatsburg gevestigd is, blijkt dat het globale Rijnverkeer in 1961 133.064.000 t beliep. In vergelijking met vóór de oorlog betekent dat een vermeerdering van méér dan 50 %.

tel mélange de navigation maritime et de navigation fluviale rendent bien plus difficile le trafic dans l'Escaut occidental, d'autant plus que l'Escaut est sujet au mouvement des marées.

En outre, les dimensions réduites des écluses aux deux extrémités du canal de Zuid-Beveland - à Hansweert et à Wemeldinge - rendent impossible l'écluSage de convois poussés rhénans laissés entiers. Pour le passage de ces écluses, il faut disjoindre les éléments des convois poussés. Il en résulte une perte de temps, qui réduit un des principaux avantages de cette technique de navigation, en constant développement sur le Rhin.

Cette situation est particulièrement fâcheuse pour Anvers, qui est, quant à l'importance du trafic, le deuxième port rhénan de la mer du nord, mais n'a pas, à cause des entraves précitées, la part qui devrait normalement lui revenir dans la navigation rhénane et notamment dans celle par convois poussés.

Enfin, sur la voie actuelle, la navigation intérieure est gênée par les violents courants de marée, non seulement dans l'Escaut occidental, mais également à Hansweert et à Werneldinge, ainsi que par le vent, les tempêtes et le brouillard, qui se font plus intenses et plus dangereux à mesure que la voie navigable se situe plus à l'ouest et acquiert ainsi un caractère maritime plus prononcé.

Cet état de choses a incité, en 1959, le gouvernement belge à demander aux Pays-Bas la reprise des négociations au sujet d'une nouvelle liaison Escaut-Rhin. Le gouvernement néerlandais a fait droit à cette demande. Des délégations furent constituées, de part et d'autre, pour négocier. Elles se réunirent pour la première fois le 26 avril 1960, à La Haye. La délégation belge était présidée par le baron de Gruben; la délégation néerlandaise était dirigée par le jonkheer Tjarda van Starkenborgh Stachouwer,

Les négociations ont duré jusqu'au début de 1963. Les deux délégations purent alors soumettre des propositions, qui aboutirent au traité signé le 13 mai 1963, à La Haye, et soumis actuellement à ratification,

Il a été rendu hommage, en Commission, à la compétence, à la persévérance et au dévouement avec lesquels les négociateurs et, avant eux, feu le ministre Van Cauwelaert, s'étaient acquittés de leur mission très difficile. On a fait observer que leur tâche avait été d'autant plus difficile que, par suite de la disjonction des trois problèmes, les Pays-Bas pouvaient prendre, dans la question Escaut-Rhin. la position de la partie la moins intéressée, alors qu'ils avaient un intérêt évident tant dans le règlement de la question Gand- Terneuzen que dans la suppression du bouchon de Lanaye. En effet, l'élargissement du canal de Gand à Terneuzen favorise, dans une large mesure, le développement de Terneuzen même et de la Flandre zélandaise, tandis que la suppression du bouchon de Lanaye profite aux ports néerlandais, en leur offrant une communication directe pour grands bateaux fluviaux avec les centres industriels belges les plus importants.

II. - L'intérêt du trafic rhénan pour la Belgique.

Le Rhin est, sans aucun doute, la voie de communication la plus importante de l'Europe occidentale.

Du dernier rapport publié par la Commission centrale pour la Navigation du Rhin, dont le siège est fixé à Strasbourg, il ressort qu'en 1961 le trafic rhénan global s'est élevé à 133.064.000 t. Par rapport à la période d'avant-guerre, il y a là une augmentation de plus de 50 %.

Het globale. voor België besternde of uit Belqtë afkornstige Rijnverkeer bedraaqt méér dan 125 miljoen t goederen per jaar d.i. circa 19 % van de totale grensoverschrijdende Rijntrafiek aan de Nederlands-Duitse grens te Lobith. Bij het stroomafwaartse Rijnverkeer bereikt het Belgisch aandeel blina 30 %'

In de rangorde van de vlaggen der Rijnschepen komt België in het grensoverschrijdend verkeer te Lobith op de derde plaats met 12 %. na Nederland met 51,9 % en Duitsland met 25,5 %, doch vóór Frankrijk met 6,3 % en Zwitserland met 3,9 %'

Deze cijfers bewijzen voldoende het groot belang dat de Rijn voor de Belgische economie vertegenwoordigt. . Met het stijgend intern handelsverkeer tussen de zes landen van de E, E. G. en rekeninq houdend met de verdere uitbouw van de rivleren die in de Rijn uitmonden, zoals o.m. de Moezel welke onlangs voor schepen tot 1.500 t en voor duwkonvooien opengesteld is, zal het Rijnverkeer in een nabije toekomst nog verder toenernen.

In 1962 was, volgens de plaatsen van herkomst en bestemming. de Belgische Rijntrafiek als volgt verdeeld :

1.	Antwerpen ... ... Hiervan waren 2.301.285 t in- en uitvoer naar en van de Belgisch - Luxemburgse Economische Unie en 4.261.743 t doorvcer, herkomstig van de Rijn en bestemd voor verschepinq overzee of aangevoerd van overzee en bestemd voor de Rijn.	6.563.028 t, of	51,8 %
2.	Brussel (haven van Brussel alsmede Haren en Vilvoorde)	1.016.'569 t, of	8,0 %
3.	Luik (Luikse agglomeratie van Yvoz-Ramet tot en met Herstal)	1.219.865 t, of	9,6 %
4.	Verschillende (voornamelijk aanlegplaatsen langs het *Albertkanaal,* het *kanaal Brussel-Cherleroi,* de Samber en de Maas butten de Luikse agglomeratie) met uitzondering van de sub 5, 6 en 7 bedoelde havens en aanleqplaatsen	2.102.953 t, of	18,9 %
5.	'Gent (met inbegrip van de kanaalzone tot aan de grens)	896.097 t. of	7,1 %
6.,	Brt1gge~Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort	220.934 t, of	1,8 %
7.	Aanlegplaatsen langs IJzer, Leie en Bovenschelde. de kanalen in Oost- en West-Vlaanderen, de kanalen Pommerœul-Antoinq ,en Nimy-Blaton, het kanaal van het Centrum en het kanaal Mons-Condé	352,681 t, of	2,8 %
Totaal	... ., ..., ...	12.672.127 t	

Le trafic rhénan global à destination ou en provenance de la Belgique dépasse 12,5 millions de t de marchandises par an. soit environ 19 % du trafic rhénan total franchissant la frontière germano~néerlandaise à Lobith. Dans le trafic rhénan se déplaçant en aval., la Belgique intervient pour près de 30 *'10.* ,

Dans l'ordre d'importance des bateaux rhénans de diverses nationalités qui assurent le trafic franchissant la frontière à Lobith. la Belgique arrive en troisième position avec *12 '0,* après les Pays-Bas avec 51,9 % et l'Allemagne avec 25,5 %, mais avant la France avec 6,3 % et la Suisse avec 3,9 %'

Ces chiffres prouvent à suffisance le grand intérêt que le Rhin présente pour l'économie belge. Le trafic rhénan augmentera encore, dans un proche avenir. avec l'accroissement des échanges commerciaux internes entre les six pays de la C. E. E. et l'aménagement intensifié des rivières qui se jettent dans le Rhin, telle la Moselle, qui vient d'être rendue accessible aux bateaux de 1.500 t et aux convois poussés.

En '1962, le trafic rhénan belge se répartissait comme suit, selon les lieux d'origine ou de destination:

1.	Anvers ... ... Ce total se composait de 2.301.285 t de marchandises importées ou exportées par l'Union économique belqo-luxembourqeoise et de 4.261.743 t de marchandises en transit, provenant du Rhin et destinées au transbordement pour les pays d'outre-mer ou provenant d'outre-mer et destinées au Rhin.	6.563.028 t, soit	51,8 %
2.	Bruxelles (port de Bruxelles ainsi que Haren et Vilvarde)	1.016.569 t. soit	8,0 %
3.	Liège (agglomération_lié"': geoise, de Yvoa-Ramet à Herstal inclus)	1.219.865 t, soit	*9,60/0*
4.	Divers (principalement les lieux de chargement et de déchargement le long du *canal Albert,* du *canal* de *Bruxelles* à *Charleroi,* de la Sambre et de la Meuse en dehors de l'agglomération liégeoise) à l'exception des ports et lieux de chargement visés au 5, au 6 et au 7	2.402.953 t, soit	18,9 %
5.	Gand (y compris la zone du canal jusqu'à la frontière) ... '.....	896.097 t, soit	7,1 %
6,	Bruges-Zeebrugge, Ostende et Nieuport...	220.934 t, soit	1,8 *0/0*
7.	Lieux de chargement et déchargement Je long de l'Yser, de la Lys et du haut Escaut, des' canaux de la Flandre orientale et de la Flandre occidentale, des canaux de Pomrnerœul à Antoing et de Nimy à Blaton, du canal du Centre et du canal de Mons à Condé	_352.681 t, soit	2,8 %
Total	... ...	12.672.127 t	

Hierutt blijkt dat niet alleen Antwerpen cloch ook een aantal andere plaatsen in België met een betere Rijnverbinding gebaat zullen zijn.

In het doorvoerverkeer. herkomstig van de Rijn en besternd voor verscheping overzee of aanqevoerd van overzee en bestemd voor de Rijn, dat het betwiste verkeer is tussen de Belgische en de Nederlandse zeehavens. is onder de Belgische havens, de positie van Antwerpen overwegend.

In 1962 was de verdeling van het doorvoerverkeer van en naar de Rijn tussen de Belgische havens als volgt:

1. Doorvoer gaande naar de Rijn:

Antwerpen	90,5 %
Gent	8,1 %
Verschillende	1,4 %
Samen	100 %

2. Doorvoer komende van de Rijn:

Antwerpen	97,8 %
Gent	1,7 %
Verschillende	0,5 %
Sarnen	100 %

Een vergelijking met het Rijnverkeer in 1938 wijst uit hoe noodzakelijk die nieuwe verbinding is.

Terwtjl de twee andere grote Rijnhavens ~ Rotterdam en Amsterdam ~ in ruime mate voordeel trekken uit de expansie van het verkeer op de Rijn zelf, ging de Rijntrafiek te' Antwerpen, in vergelijking met 1938, achteruit. T.o.v. 1938 is in 1962 het Rijnverkeer te Rotterdam gestegen met 22 % en te Amsterdam met 100 %' In Antwerpen liep het met 5,5 % terug.

Nog treffender is die achteruitgang wanneer men rekening houdt met het globaal goederenverkeer dat, in 1963, in de haven van Antwerpen met méér dan 46 miljoen t. goederen een recordhoogte bereikte. Het aandeel van de Rijnvaart in dat verkeer bedroeg 15 % tegenover 30 % in 19~8.

Niettemin is Antwerpen nog steeds in belangrijkheid de tweede Rijnhaven na Rotterdam maar vóór Amsterdam dat echter, na het tot stand komen in 1952 van het nieuwe en 40 km kortere Amsterdam-Rijnkanaal, zijn Rijnverkeer kon verdubbelen. Het Rijnopwaartse verkeer is te Amsterdam zelfs vervijfvoudigd, terwijl het te Antwerpen met 13 % daalde.

HE:t lijdt geen twijfel dat de achteruitqanq van de Rijn~ trafiek te Antwerpen hoofdzakelijk te wijten is aan de gebreken van de huidiqe verbinding tussen de Schelde en de Rijn. Vandaar dat een nieuwe vaarweg een dringende noodzakelijkheid is,

Ingevolge de kanalisatie van de Moezel laat deze noodzakelijkheid zich nog sterker gevoelen. Het Lotharingse nijverheidsgebied behoort tot het traditionele achterland van de haven van Antwerpen. Nu de Moezel bevaarbaar is geworden zal de Lotharingse industrie, voor de aanvoer van haar grondstoffen en de afvoer van haar afgewerkte produkten, in toenemende mate op de binnenscheepvaart aangewezen zijn. Het is van primordiaal belang dat deze binnenschepen Antwerpen snel en veilig kunnen bereiken,

Ce tableau montre qu'Il n'y a pas qu'Anvers qui profitera d'une meilleure liaison entre l'Escaut et le Rhin, mais également un certain nombre d'autres localités en Belgique.

Dans le trafic de transit provenant du Rhin et destiné au transbordement vers les pays d'outremer ou provenant d'outremer et destiné au Rhin, qui est le trafic contesté entre les ports belges et néerlandais, la position d'Anvers est prépondérante parmi les ports belges.

En 1962, la répartition entre les ports belges dans le trafic de transit de et vers le Rhin a été la suivante:

1. Transit vers le Rhin:

Anvers	90,5 %
Gand	8,1 %
Divers	1,4 %
Total	100 %

2. Transit provenant du Rhin:

Anvers	97,8 %
Gand	1,7 %
Divers	0,5 %
Total	100 %

Une comparaison avec le trafic rhénan de 1938 met en relief la nécessité de la nouvelle liaison.

Alors que les deux autres grands ports rhénans, Rotterdam et Amsterdam, ont bénéficié largement du développement du trafic sur le Rhin même, le trafic rhénan d'Anvers a accusé un recul par rapport à l'année 1938. En 1962, Rotterdam a enregistré une augmentation de 22 % de son trafic rhénan par rapport à 1938 et Amsterdam, une augmentation de 100 %' A Anvers au contraire, le trafic rhénan avait baissé de 5,5 %'

Cette régression est encore plus flagrante si l'on tient compte du trafic global de marchandises, qui, en 1963, a atteint. pour le port d'Anvers, le niveau record de plus de 46 millions de t. Dans ce trafic, la part de la navigation rhénane s'élevait à 15 % au lieu de 30 % en 1938.

Néanmoins Anvers reste, en importance, le deuxième port rhénan. Il vient après Rotterdam, mais avant Amsterdam, qui pourtant a pu doubler son trafic rhénan après l'ouverture, en 1952, du nouveau canal Amsterdam-Rhin, qui réduisant la distance de 40 km. Le trafic rhénan vers l'amont a même quintuplé à Amsterdam, alors qu'à Anvers il a diminué de 13 %'

Il ne fait aucun douté que la régression 'du trafic rhénan à Anvers est due principalement aux défauts de la liaison actuelle entre l'Escaut et le Rhin. La nouvelle voie navigable est donc d'une nécessité urgente.

La canalisation de la Moselle fait ressentir encore d'avantage cette nécessité. Le bassin industriel de Lorraine fait partie de l'hinterland traditionnel du port d'Anvers. Maintenant que la Moselle est devenue navigable, l'industrie lorraine se servira, dans une mesure croissante, de la navigatiön intérieure pour faire venir ses matières premières et pour écouler ses produits finis. Il est d'importance primordiale que ces bateaux de navigation intérieure puissent gagner Anvers rapidement et en toute sécurité.

III. - De nieuwe vaarweg - Zijn tracé, zijn kenmerken en zijn voordelen.

De in het verdrag vastgestelde nieuwe vaarweg zal onder de vorm van een kanaal vertrekken van de noordelijke haveninstellingen van Antwerpen op ongeveer 3 km van de Nederlandse grens. Hij zal daar aansluiten op de zwaaikom oostelijk van de in aanbouw zijnde nieuwe sluis van Zandvliet. Vandaar zal hij gedeeltelijk in de schorren van de Schelde worden aangelegd, doch volledig door een leidam van de stroom afgescheiden blijven. Verder gaat hij door het afgedamde Kreekrak, naar de Oosterschelde. Tot daar zal het waterpeil gelijk zijn aan dit van de Antwerpse dokken. In de Oosterschelde loopt de weg door een vaargeul, die, ten behoeve van de scheepvaart, een breder profiel zal krijgen dan dat van de andere gedeelten van de vaarweg. De bodembreedte zal daar 150 m bedragen, de breedte aan de waterspiegel ± 220 m, de boderndiepte 6 à 7,50 m. Na de afsluiting van de Oosterschelde in 1978 zal aan de westzijde van de vaargeul een leidam worden gebouwd tot vergemakkelijking van de scheepvaart, ter afscherming van de westelijke winden en tot bescherming tegen het drijfijs. Van de Oosterschelde gaat de weg door de Eendracht en de door te snijden landengte die Sint Philipsland met Noord-Brabant verbindt. Vandaar zal hij in de Krammer uitmonden om dan, via het Volkerak en het Hollandsch Diep, door de Dordtsche Kil of de Nieuwe Merwede, de Rijn te bereiken.

De werken in de Eendracht zullen in twee etappen worden uitgevoerd. In een eerste zal de vaargeul op een bodemdiepte van 54 m worden gebracht zodat zij voor duwkonvooien, tenminste in eenrichtingverkeer, bevaarbaar zal zijn. Nadat, door afsluiting van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse zeegaten in het kader van de Deltawerken, de getijbeweging in de Eendracht van geen wezenlijke betekenis meer zal zijn, wordt, in de tweede etappe, de bodembreedte op 90 m gebracht. Deze breedte alsmede de minimumdiepte van 5 m zijn de afmetingen die over de gehele lengte van de vaarweg worden voorzien, op de vaargeul van de Oosterschelde na, waar zij groter zullen zijn.

Het getal sluizen zal tot twee worden herleid. Thans moet de binnenvaart van Antwerpen naar Nederland en de Rijn drie sluizen passeren, een bij het verlaten van de Antwerpse dokken, een te Hansweert en een derde te Wemeldinge. Na het in gebruik nemen van de nieuwe vaarweg zal er nog slechts tweemaal moeten worden geschut, eenmaal te Woensdrecht bij het in- en uitvaren van de Oosterschelde, die in de regel een lager peil heeft dan dat van de Antwerpse dokken, en een tweede maal aan de Volkerakdam, welke van de werken van het Deltaplan deel uitmaakt.

Voor deze schuttingen worden twee sluizencomplexen voorzien. Elk van deze complexen zal bestaan uit twee gelijke schutsluizen, die, ieder, een lengte van 320 m en een breedte van 24 m zullen hebben. De grootste sluizen in Hansweert en Wemeldinge, aan de twee einden van het kanaal van Zuid-Beveland, waardoor de huidige vaarweg gaat, zijn 152 m lang en 16 m breed.

Bij de aanleg van de sluizencomplexen bij Woensdrecht en in het Volkerak zal rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat later een derde sluis wordt gebouwd.

De nieuwe vaarweg zal de oude, natuurlijke wegen volgen, welke, in 1867, door het aanleggen van een dam in het Kreekrak werden afgesneden.

Hij zal de verbinding tussen Antwerpen en de Rijn met 35 km verkorten en de vaartijd aanzienlijk verminderen. Deze zal daarenboven nog door de vermindering van het getal sluizen, hun afmetingen en uitrusting worden ingekort.

III. - La voie navigable nouvelle - Son tracé, ses caractéristiques et ses avantages,

La nouvelle voie navigable définie dans le traité partira, sous la forme d'un canal, des installations portuaires situées au nord d'Anvers, à environ 3 km de la frontière néerlandaise. Là, elle s'embranchera sur le bassin de virement, à l'est de la nouvelle écluse en construction à Zandvliet. Au début de son tracé, elle sera construite partiellement dans les schorres de l'Escaut; elle restera toutefois entièrement séparée du fleuve par une digue. Elle continuera, par le Kreekrak endigué, vers l'Escaut oriental. Jusque-là, elle aura la même flottaison que les bassins d'Anvers. Dans l'Escaut oriental, la voie suivre un chenal qui, pour les besoins de la navigation, recevra un profil plus large que celui des autres parties de la voie navigable. La largeur au plafond y sera de 150 m, la largeur à la flottaison d'environ 220 m, la profondeur de 6 à 7,5 m. Après la fermeture de l'Escaut oriental en 1978, une digue sera construite du côté ouest du chenal, afin de faciliter la navigation en la protégeant des vents d'ouest et des glaçons. A partir de l'Escaut oriental, la voie suivra l'Eendracht et coupera l'isthme reliant le Sint-Philipsland au Brabant du nord. Elle débouchera dans le Krammer pour gagner ensuite le Rhin par le Volkerak, le Hollandsch Diep et le Dordtsche Kil ou le Nieuwe Merwede.

Les travaux dans l'Eendracht seront exécutés en deux phases. Au cours de la première phase, le chenal recevra une largeur de 54 m au plafond, de sorte qu'il sera accessible aux convois poussés, du moins en sens unique, Lorsque la fermeture des bras de mer de la Zélande et de la Hollande méridionale, dans le cadre des travaux du plan Delta, aura rendu le mouvement des marées insignifiant dans l'Eendracht, on portera, au cours d'une seconde phase, la largeur du plafond à 90 m. Cette largeur ainsi que la profondeur minimum de 5 m sont les dimensions qui ont été prévues sur toute la longueur de la voie navigable, à l'exception du chenal de l'Escaut oriental, où les dimensions seront plus grandes.

Le nombre d'écluses sera ramené à deux. Actuellement, la navigation intérieure d'Anvers vers les Pays-Bas et le Rhin doit passer par trois écluses, la première à la sortie des bassins d'Anvers, la deuxième à Hansweert et la troisième à Wemeldinge. Après la mise en service de la voie navigable nouvelle, les bateaux ne devront plus être écluses que deux fois, une première fois à Woensdrecht, en entrant dans l'Escaut oriental ou en en sortant - l'Escaut oriental aura en règle générale un niveau plus bas que les bassins d'Anvers - et une seconde fois au barrage du Volkerak, qui fait partie des ouvrages du plan Delta.

Pour ces éclusages sont prévus deux ensembles d'écluses. Ces ensembles seront formés, l'un comme l'autre, de deux écluses à sas semblables;, chacune aura une longueur de 320 m. et une largeur de 24 m, Les plus grandes écluses de Hansweert et de Wemeldinge, aux deux extrémités du canal de Zuid-Beveland, qu'emprunte la voie actuelle, ont 152 m de longueur et 16 m de largeur.

Lors de la construction des ensembles d'écluses à Woensdrecht et dans le Volkerak, il sera tenu compte de la possibilité de construction ultérieure à une troisième écluse,

La voie navigable nouvelle empruntera les anciennes voies naturelles qui furent coupées, en 1867, par un barrage construit dans le Kreekrak,

Elle raccourcira la liaison entre Anvers et le Rhin de 35 km et elle diminuera ainsi considérablement la durée de navigation. A cette diminution s'en ajoutera d'ailleurs une autre, due à la réduction du nombre d'écluses, à leurs dimensions et à leur équipement.

Door de nieuwe vaarweq zal het grootste deel van het Belgische Rijnverkeer en van het mrra-Beneluxverkeer per binnenschip de Westerschelde en het aldaar steeds hinderlijker en gevaarlijker wordende samengaan van zee- en binnenvaart kunnen verrnijden.

De nieuwe vaarweg beantwoordt aan de eisen van de hedendaagse scheepvaart, ook op het gebied van de duwvaart, die thans slechts met moeite Antwerpen kan beretken. De ontworpen weg is breed genoeg om de duwkonvooien toe te laten erop te kruisen.

Voor de verwezenlijkinq van de nieuwe verbindinq is een duurtijd van acht à tien jaar voorzien. De werken zullen beginnen na het van kracht worden van het verdrag. Zij dienen als één geheel te worden beschouwd, zodat de vaarweg gelijktijdig over zijn gehele lengte in gebruik moet wordcn genomen.

Tijdens de onderhandelingen is het tot stand brengen van een kanaalverbinding tussen de Westerschelde en het deel van de nieuwe vaarweg ten zuiden van de Oosterschelde bij Woensdrecht ter sprake gekomen. Van Nederlandse zijde was eerst belangstelling voor een derqelijk zijkanaal getoond in verband met de plannen tot industrialisatie van het Kreekrakgebied. Naderhand zijn deze plannen in zoverre gewijzigd dat Nederland van het bouwen van dergelijk kanaal althans voorlopig heeft afgezien. Van Belgische zijde werd er belang aan dit kanaal gehecht omdat op die wijze een directe verbinding voor de duwvaart met de Westerscheide zou worden verkregen.

Daarorn werd de mogelijkheid open gehouden dat naderhand tot de bouw van bedoeld zijkanaal zou worden overgegaan. Indien Nederland daartoe het initiatief neemt dan zal België het recht hebben te vragen dat het kanaal aan de noodwendigheden van de duwvaart zou worden aangepast, mits de daaruit voortvloeiende kosten voor eigen rekeninq te nernen, zo Nederland dit vraagt. De moqelijkheid VOOr België het initiatief tot de aanleg van bedoeld zijkanaal te nemen blijft open tot aan de ingebruikstelling van de nieuwe Schelde-Rijnverbmdinq, doch beide partijen kunnen dat tijdperk verlengen. Bhjkt Nederland geen belangstelling voor bedoeld zijkanaal te hebben dan zijn. gebeurlijk, de kesten van aanleg voor rekening van België.

IV. - De verdeling van de kesten.

Het totaal der kosten van aanlcq, onderhoud en bediening wordt op 4: miljard 294: miljoen frank geraamd, die als volgt werden verdeeld:

De kesten van aanleg en de gekapitaliseerde kesten van onderhoud en bediening op Belgisch gebied worden op 277 miljoen frank geraamd. Deze kesten zijn ten laste van België.

Op Nederlands gebied, voor het gedeelte vanaf. de grens tot en met de Oosterschelde, hlerin begrepen het sluizencornplex bi] Woensdrecht, de vaargeul in de Oosterschelde en de werken tot bestrijding van de verziltinq, zijn de aanlegkosten geraamd op 1 miljard 939 miljoen frank. Hiervan zijn 85 % voor rekening van België en 15 % ten laste van Nederland.

De aanleqkosten van het gedeelte Oosterschelde-Krammer door de Eendracht zijn geraamd op 1 miljard 399 miljoen frank. Zij zijn voor rekening van België.

De gekapitaliseerde kesten van onderhoud en bediening van de vaarweg op Nederlands gebied worden geraamd op 679 mlljoen frank. Zij zijn ten laste van Nederland.

Kortom op het geheel der kesten van aanleg en der gekapitaliseerde kesten van onderhoud en bedienlnq van de vaarweq, in totaal geraamd op 4: miljard 294 miljoen frank, heeft België 3 miljard 324 miljoen frank of 77 %

Gräce à la voie navigable nouvelle, la plus grande partie du trafic rhénan belge et du trafic fluvial entre les pays du Benelux pourra éviter l'Escaut occidental et supprimera la coexistence de la navigation maritime et la navigation fluviale, de plus en plus gênante et dangereuse.

La voie navigable nouvelle répondra aux exigences de la navigation actuelle, de même qu'aux exigences des convois poussés, qui aujourd'hui ne peuvent atteindre Anvers qu'avec peine, La voie projetée est assez large pour permettre le croisement des convois poussés,

Une période de huit à dix ans est prévue pou-r la réalisation de la nouvelle liaison. Les travaux commenceront après rentrée en vigueur du traité. Ils doivent être considérés comme un tout, de sorte que la voie navigable doit être mise en service simultanément sur toute sa longueur.

Au cours des négociations, on a parlé de la création d'une liaison par canal entre l'Escaut occidental et la partie de la voie nouvelle au sud de l'Escaut oriental près de Woensdrecht. Du côté néerlandais, on commença par montrer de l'intérêt pour pareil canal de jonction, eu égard aux projets d'industrialisation de la région du Kreekrak. Par la suite, ces projets furent à tel point modifiés que les Pays-Bas renoncèrent, du moins provisoirement, à la construction de ce canal.. Du côté belge, on lui marqua de l'intérêt, parce qu'ainsi une liaison directe avec l'Escaut occidental pourrait être réalisée en faveur de la navigation en poussée.

C'est pourquoi la possibilité a été réservée d'entreprendre plus tard la construction du dit canal de jonction. Si les Pays-Bas prennent une initiative à cet égard, la Belgique aura le droit de demander que le canal soit adapté aux nécessités de la navigation en poussée, à condition de prendre à son compte les frais de cette adaptation, si les Pays-Bas le demandent. La possibilité pour la Belgique de prendre l'initiative en vue de la construction du dit canal de jonction reste ouverte jusqu'à la mise en service de la nouvelle liaison Escaut-Rhin, mais les deux parties peuvent prolonger ce délai. S'il apparaît que les Pays-Bas ne portent aucun intérêt au dit canal de jonction, les frais de construction seront éventuellement à charge de la Belgique.

IV, - La répartition des frais.

Le total des frais de construction, d'entretien et d'exploitation est évalué à 4 milliards 294 millions de francs, qui se répartissent ainsi qu'il est indiqué ci-après,

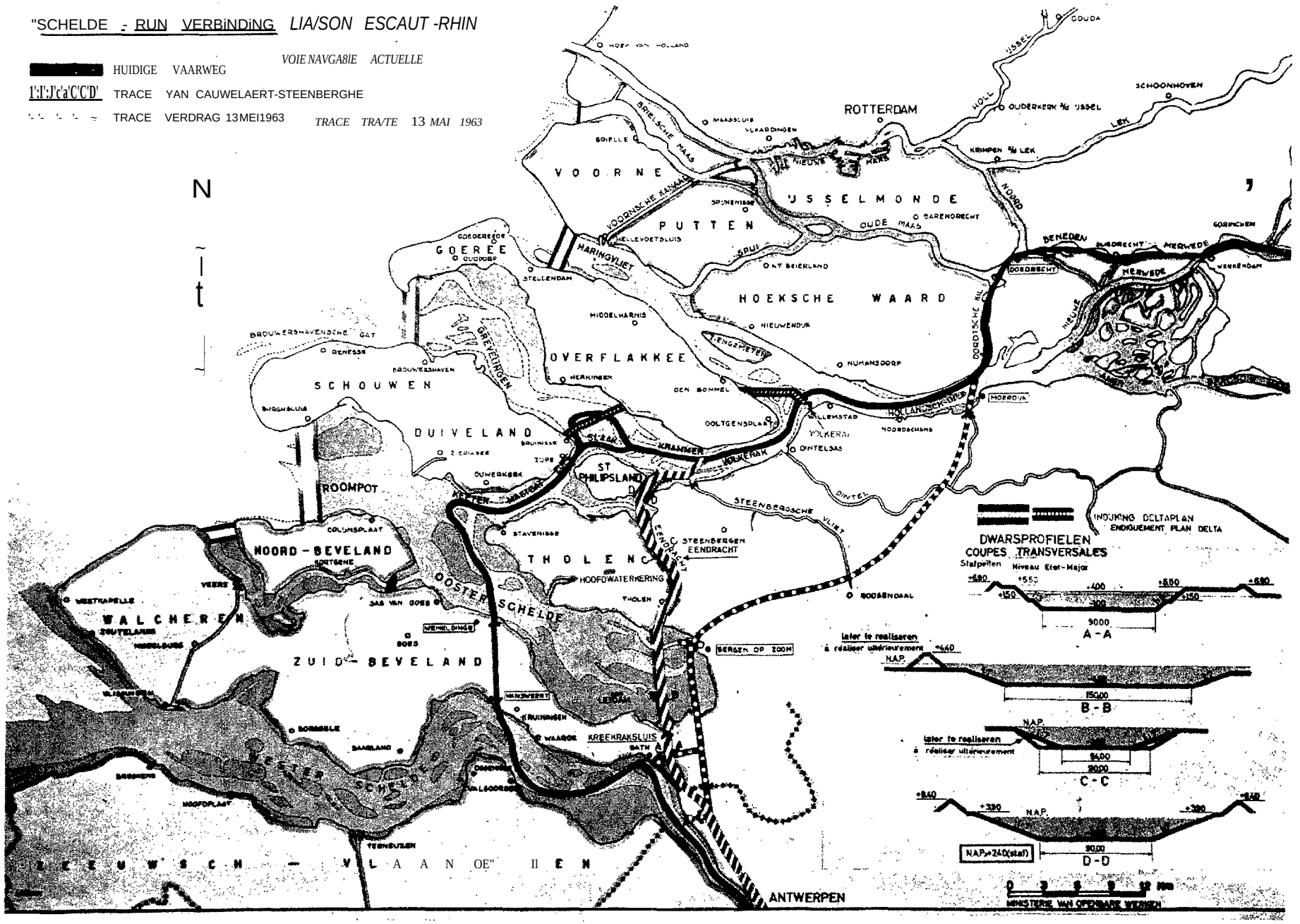
Les frais de construction et les frais capitalisés d'entretien et d'exploitation en territoire belge sont évalués à 277 millions de francs. Ces frais sont à charge de la Belgique,

En territoire néerlandais, pour la partie s'étendant de la frontière à l'Escaut oriental, y compris l'ensemble d'écluses près de Woensdrecht, le chenal dans l'Escaut oriental et les ouvrages pour combattre la salinisation, les frais de construction sont évalués à 1 milliard 939 millions de francs. Ils seront supportés par la Belgique à concurrence de 85 % et parles Pays-Bas à concurrence de IS %'

Les frais de construction de la partie Escaut oriental-Krammer, qui emprunte l'Eendracht, sont estimés à 1 milliard 399 millions de francs. Ils sont à charge de la Belgique.

Les frais capitalisés d'entretien et d'exploitation de la voie en territoire néerlandais sont évalués à 679 millions de francs. Ils sont à charge des Pays-Bas.

En bref, du total de 4 milliards 294 millions de francs, auquel est évalué l'ensemble des frais de construction et des frais capitalisés d'entretien et d'exploitation de la voie navigable, la Belgique a pris 3 milliards 324: millions de


"SCHELDE - RUN VERBiNDiNG LIA/SON ESCAUT -RHIN
VOIE NAVGA8lE ACTUELLE
HUIDIGE VAARWEG
TRACE YAN CAUWELAERT-STEENBERGHE
TRACE VERDRAG 13MEI1963
TRACE TRA/TE 13 MAI 1963
N
ROTTERDAM
GOUDA
SCHOONHOVEN
VOORNE
PUTTEN
IJSSELMONDE
GOEREE
HOEKSCHE WAARD
OVERFLAKKEE
SCHOUWEN
DUIVELAND
ST PHILIPSLAND
ROOMPOT
NOORD-BEVELAND
ZUID-BEVELAND
WALCHEREN
THOLEN
STEENBERGEN
EENDRACHT
OOSTERSCHELDE
WESTERSCHELDE
KREEKRAKSLUIS
BERGEN OP ZOOM
ANTWERPEN
VLAANDEREN
INDIJKING DELTAPLAN
ENDIGUEMENT PLAN DELTA
DWARSPROFIELEN
COUPES TRANSVERSALES
Stalpeilen Niveau Etat-Major
A-A
B-B
C-C
D-D
later te realiseren
à réaliser ultérieurement
NAP
MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

voor zijn rekening genomen en Nederland 970 miljoen frank of 23 %'

Wat het bedrag van de kosten en de verdeling ervan betreft, zijn er in de Commissie geen opmerkingen gemaakt.

Volledigheidshalve weze eveneens vermeld dat door het tracé van de nieuwe vaarweq, dat grotendeels door open water loopt en weinig cultuurgrond in aanspraak neernt, het bedrag der kesten in gunstige zin beïnvloed werd.

V, -' Het verdwijnen van de steunmaatreqelen.

Ten gevolge van het feit dat in de loop der jaren geen voldoeninggevende regeling van de Schelde-Rijnkwestie is kunnen gevonden worden en dat daardoor een stagnatie in het Belgisch Rijnverkeer veroorzaakt werd, heeft België steunmaatregelen ten behoeve van de Rijntrafiek op de Belgische havens moeten nemen.

Deze maatregelen zijn:

1° de betaling van een premie van 7,50 frank *tot 12* frank per geladen ton voor een reeks goederen, die via de Rijn aangevoerd worden om in een Belgische haven te worden geladen of naar de Rijn worden vervoerd nadat zij in een Belgische haven werden gelost;

2° de terugbetaling van de sleepkosten van en naar Dordrecht of de betaling van een vergoeding voor brandstof aan de motorschepen in het verkeer Straatsburg~België;

3° de betaling van een vergoeding aan de duwkonvooien in hetzelfde verkeer.

Het totaal van de aldus ten laste van de Belgische schatkist verleende toelagen bedraagt ongeveer 50 miljoen frank per jaar. Het verdrag bepaalt dat de afgeschafte toelagen niet door andere subsidies mogen worden vervangen. Het bepaalt eveneens dat er aan de zeehavens geen steun mag worden verleend die een verstoring van de mededinqinqsvoorwaarden tussen de havens tot gevolg zou kunnen hebben.

Van het verdwijnen van de z.g. Rijnvaartpremies en andere steunmaatreqelen heeft Nederland steeds een voor-,afgaande voorwaarde gemaakt tot regeling van de Schelde-Rijnkwestie.

De premies en andere toelagen werden ingevoerd als een compensatie voor de gebreken van de huidige vaarweg. Aangezien deze gebreken, door het tot stand brengen van de nieuwe vaarweg, zullen verdwijnen is het logisch dat ook een einde wordt qemaakt aan de steunmaatregelen, die tot doel hebben deonvolmaaktheden van de huidige vaarweg in de mate van het mogelijke te verhelpen, België heeft er daarom in toegestemd dat, bij het in gebruik nemen van de nieuwe vaarweq, de bestaande toelagen aan de Rijnvaart zouden afgeschaft worden. In afwachting mogen deze subsidies niet meer worden verhoogd of uitgebreid.

Op verzoek van een van de partijen zal echter het Comité van Ministers van de Benelux een onderzoek instellen over de economische gevolgen van de opheffing der steunmaatregelen of van de verstoringen in de mededinqinqsvoorwaarden tussen de zeehavens. Het Comité neemt eventueel maatregelen, die echter alleen van het verdrag mogen afwijken wanneer, overeenkomstig artikel 14 van het Benelux Economische Llnie-verdraq, vitale belangen op het spel staan.

Het lijdt geen twijfel dat de afschaffing van de Rijnvaartprernles en andere steunmaatregelen in de Belgische havens een inspanning zal vergen om de mogelijke nadelige gevolgen van de aldus in de Rijnvaart ingetreden gewij~

francs. soit 77 %. à son compte et les Pays-Bas, 970 millions de francs, soit 23 %'

Aucune observation n'a été faite en commission en ce qui concerne le montant des frais ni en ce qui concerne leur répartition.

Pour être complet,, il convient de signaler également que le montant des frais a été influencé e d'une manière avantageuse par le choix, pour la voie nouvelle, d'un tracé qui emprunte en grande partie. des eaux ouvertes et ne nécessiteront l'expropriation de fort peu de culture.

V. ~ La disparition des mesures de soutien.

Comme. au cours des années, aucun règlement satisfaisant de la question Escaut-Rhin n'avait pu être trouvé et qu'il en résultait une stagnation du trafic rhénan belge, la Belgique a dû prendre des mesures de soutien en faveur du trafic rhénan de ses ports.

Ces mesures sont :

i- le paiement d'une prime de 7,50 francs à 12 francs par tonne chargée, pour une série de marchandises qui arrivent par le Rhin pour être chargées dans un port belge ou qui sont transportées vers le Rhin après avoir été déchargées dans un port belge;

2° pour le trafic entre Strasbourg et la Belgique, le remboursement des frais de remorquage pour venir de Dordrecht et y aller ou le paiement d'une allocation de combustible aux bateaux à moteur;

3° pour le même trafic, le paiement d'une allocation aux convois poussés.

Le total des subventions ainsi accordées à charge du Trésor belge s'élève à environ 50 millions de francs par an. Le traité stipule que ces subventions qu'il abolit ne pourront être remplacées par d'autres, Il stipule également que les ports de mer ne pourront recevoir de soutien qui pourrait avoir pour conséquence de fausser les conditions de concurrence entre les ports.

Les Pays-Bas ont toujours posé, comme condition préalable au règlement de la question Escaut-Rhin, l'abolition des subventions appelées primes à la navigation rhénane ainsi que des autres mesures de soutien.

Les primes et les autres subventions ont été instaurées pour compenser les défauts de la voie navigable actuelle. Puisque ces défauts disparaîtront du fait de la création de la voie nouvelle, il est logique de mettre également un terme aux mesures de soutien qui visent à remédier, dans la mesure du possible, aux imperfections de la voie actuelle. La Belgique a accepté, pour cette raison, que les subventions accordées actuellement à la navigation rhénane soient supprimées à partir de la' mise en service de la voie nouvelle. Dans l'intervalle, ces subventions ne pourront plus être augmentées ou étendues,

A la demande de l'une des parties, le Comité de Ministres du Benelux fera toutefois procéder à une enquête sur les conséquences économiques de l'abolition des mesures de soutien ou de la perturbation des conditions de concurrence entre les ports de mer. Le cas échéant, le Comité de Ministres prendra des mesures. Celle-ci ne pourront toutefois déroger aux dispositions du traité que si, conformément à l'article 14 du traité de l'Union économique Benelux. des intérêts vitaux sont en jeu,

Il ne fait aucun doute que la suppression des primes à la navigation rhénane et des autres mesures de soutien exigera des ports belges un effort pour résorber les suites défavorables pouvant résulter de la situation nouvelle ainsi

zigde toestand op te vangen. Te Antwerpen beschikken de betrokkenen echter over een tiental jaren om zich aan de nieuwe toestand aan te passen. Zij hebben daarbi] het vooruitzicht van een betere. kortere, vluggere en aan de duwvaart aanqepaste verbinding met de Rijn. Zij mogen ten slotte niet uit het oog verliezen dat. in een geïntegreerde Europese Economische Gerneenschap. de overheidssteun aan de Rijnvaart op de duur toch niet meer houdbaar zou zijn.

De bepaling betreffende de verstoring van de concurrentie voorwaarden tussen de zeehavens is. klaarblijkelijk ingegeven door de vrecs van Ncderlandse zijde geuit, dat dergelijke verstoring veroorzaakt zou kunnen worden door het uitkeren van overheidssteun aan Belgische havens waarvan de exploitatie met tekorten sluit.. In werkelijkheid worden in België de havenexploitaties belast met kosten, die in Nederland door de gemeentebesturen gedragen worden. M.a.w. de boekhoudkundige methode. die in Nederland voor de havenexploitaties wordt toegepast, verschilt van deze die in België gebruikt wordt.. Met een zelfde boekhoudkundige werkwijze als deze die in de Nederlandse havens gebruikt wordt, is, dank zij het expanderend verkeer van thans en een onlangs doorgevoerde aanpassing van tarieven. de havenbegroting van Antwerpen voor 1964 sluitend,

VI.. - Het statuut van de verbinding tussen de Schelde en de Rijn.

Het verdrag stelt een nieuw juridisch statuut vast van de verbindinq tussen de Schelde en de Rijn.

Het bepaalt dat t.a.v, de nieuwe vaarweg gewaarborgd is de vrijheid die de scheepvaart krachtens de bestaande verdragen bezit alsmede het recht voor de scheepvaart tenminste op dezelfde wijze te worden behandeld als de vlag van het land op wiens grondgebied de nieuwe vaarweg gelegen is,

België ziet daarenteqen, na de ingebruikstelling van de nieuwe vaarweg; af van alle aanspraken, die het, op grond van vorige verdraqen, zou kunnen doen gelden met betrekking tot de instandhoudinq of de hoedanigheid van andere op Nederlands gebied gelegen vaarweqen tussen Schelde en Ri]n.

Hieruit volgt dat Nederland, juridisch, slechts één vaarweq waarborgt nl, deze die krachtens het onderhavige verdrag zal worden tot stand gebracht..

Nederland zal opzijn gebied zorgen voor het behoud. het onderhoud en de vernieuwinq van deze vaarweg en voor de bedieninq van de ertoe behorende kunstwerken, Daarmede, is aan België, wat de nieuwe vaarweg betreft, een waarborq gegevei1, die, in vorige verdragen, niet even uitdrukkelijk t.o.v, andere vaarwegen was, bepaald,

Wat de bestaande verbinding door het kanaal van Zuid-Beveland aanqaat, hebben de verdraqsluitende partijen vastqesteld dat deze verbindinq, na de inqebruikstellinq van de nieuwe vaarweg, niet uitsluitend door de interne Nederlandse scheepvaart zal worden gebruikt doch dat zij mede van belang blijft voor het intra-Beneluxverkeer, voor de Belgische binnenscheepvaart en voor het verkeer op Gent. Derhalve heeft Nederland zieh verbonden aan de hoedanigheid van de bestaande vaarweg geen belangrijke wijzigingen aan te brengen noch hem buiten gebruik te stellen zonder tevoren, met België overleg te hebben gepleeqd.

Tia.v, de verbinding tussen de noordelijke uitmonding van de nieuwe vaarweg In de Krammer en de Waal., wordt in artikel 34 van het verdrag bepaald dat de scheepvaart dient te blijven beschikken over minstens één vaarverbinding geschikt voor schepen en konvooien die de Waal bevaren,

intervenue dans la navigation rhénane. A Anvers les intéressés disposent. toutefois. d'une dizaine d'années pour s'adapter à la situation nouvelle. Ils ont. en outre. la perspective d'une liaison avec le Rhin. meilleure, plus courte. plus rapide et adaptée à la navigation en poussée. Enfin. ils ne peuvent perdre de vue que, dans tine communauté économique européenne intégrée, les pouvoirs publics ne pourraient tout de même plus. à la longue, maintenir leur soli tien à la navigation rhénane.

La disposition relative à la perturbation des conditions de concurrence entre les ports de mer est manifestement inspirée par la crainte, exprimée du côté néerlandais. qu'une semblable perturbation ne résulte du versement par les pouvoirs publics de subventions à des ports belges dont l'exploitation serait déficitaire. En réalité. l'exploitation des ports belges est grevée de frais qui, aux Pays-Bas, sont supportés par l'administration communale. En d'autres termes, la méthode comptable en usage aux Pays-Bas pour la gestion des ports diffère de celle qui est utilisée en Belgique. Si l'on faisait application de la méthode comptable utilisée dans les ports néerlandais, le budget du port d'Anvers pour 1964 serait en équilibre. grâce à l'actuelle expansion du trafic et à un récent aménagement des tarifs.

VI.. - Le statut de la liaison entre l'Escaut et le Rhin.

Le traitée établit: un nouveau statut juridique pour la liaison entre l'Escaut et le Rhin.

Il stipule que sont garantis, pour la voie nouvelle, la liberté dont la navigation dispose en vertu des traités existants ainsi que le droit: pour la navigation de, jouir au moins du même traitement que le pavillon du pays sur le territoire duquel Ja voie navigable nouvelle est située.

En revanche. après la mise en service de la voie navigable nouvelle, la Belgique renonce à tout droit qu'elle pourrait invoquer, en vertu des conventions antérieures, relativement au maintien ou à la qualité, en territoire néerlandais, d'autres voies navigables reliant l'Escaut au Rhin.

Il s'ensuit que juridiquement les Pays-Bas ne garantissent qu'une seule voie navigable, à savoir celle qui sera créée en vertu du présent traité.

Sur leur territoire, les Pays-Bas veilleront au maintien. à J'entretien et au renouvellement de cette voie navigable ainsi qu'à la manœuvre de ses ouvrages d'art.. Ainsi., pour la voie navigable nouvelle, il est donné à la Belgique une garantie qui, dans les conventions antérieures, n'était pas stipulée de manière aussi explicite à l'égard d'autres voies.

Quant à la liaison actuelle par le canal de Zuid-Beveland, les parties contractantes ont reconnu qu'elle ne servira pas exclusivement à la navigation intérieure néerlandaise, après la mise en service de la voie navigable nouvelle, mais qu'elle restera également importante pour le trafic entre les pays du Benelux, pour la navigation intérieure belge et pour le trafic en direction de Gand. C'est pourqoui les Pays-Bas se sont engagés à n'apporter aucune modification importante à la qualité de la voie naviqable actuelle, ni à la mettre hors service, sans en avoir conféré préalablement avec la Belgique.

En ce qui concerne la liaison entre le débouché nord de la nouvelle voie navigable dans le Krarnmer et le Waal.., il est stipulé à l'article 34 du traité que la navigation doit continuer à disposer d'au moins une liaison qui convienne aux bateaux et convois naviguant sur le Waal..

'I'hans zijn er daar twee vaarverbindinqen. namelijk de Dordtsche Kil en de Nieuwe Merwede. Indien Nederland de Dordtsche Kil ah vaarverbinding aanwijst. dan dient het er voor te zorgen dat de spoorbrug over de Oude Maas te Dordrecht aan de in het internationaal verkeer gangbare norrnen beantwoordt. Deze brug is narnelijk. in haar vast gedeelte, te laag en, in het beweegbaar gedeelte - een draaibrug -, te eng om duwkonvooien door te laten. Van zijn kant heeft België, krachtens ,artikel 37, lid 2, van het verdraq, het recht te vragen dat, in plaats van een breder beweegbaar gedeelte in de spoorbruq, de vaarhoogte onder het vast qedeelte zou worden verhooqd, doch dergelijk verzoek moeL het voorwerp van overleg tussen beide landen uitrnaken ..., Ingeval deze niet tot overeenstemming komen, wordt het geschil aan de in artikel 42 voorziene Arbitrale Commissie onderworpen.

VII.. - De geschillen.

Voor de beslechtinq van geschillen, die uit de interpretatie of de toepassing van het verdraq zouden kunnen voortvloeien, is een tweevoudiqe regeling voorzien.

De geschillen, waartoe de interpretatie of de toepassing van de economische bepalinqen van het verdraq aanleiding zou kunnen geven, zullen onderworpen worden aan het College van Scheidsrechters ingesteld door artikel 41 en volgende van het verdrag van de Benelux Econornische Unie,

Voor de geschillen, die betrekkinq hebben op het tot stand brengen van de vaarweg en de daarmede verbonden technische kwesties, is in het verdrag over de Schelde-Rijnverbinding zelf een afzonderlijke Arbitrale Commissie voorzien. Deze zal, met uitsluiting van iedere andere rechtsmacht. bevoegd zijn met betrekking tot de geschillen voortvloeiend uit de interpretatie of de toepassing van de bepalingen der hoofdstukken B, C en D van het verdrag.

De Arbitrale Commissie zal samenqesteld zijn uit een permanente voorzitter en twee permanente leden. Bij verhindetnq.vaftreden of overlijden wordt hun functie door een plaatsvervanqer waarqenornen. De vodrzitter en zijn plaatsvervanqer mogen niet de nationaliteit van een del' verdragsluitende partijen bezitten noch hun gewone verblijfplaats hebben op het grondgebied van een del' verdraqsluitende partijen, De beide reqerinqen wijzen ieder een lid van de Commissie aan.

De Arbitrale Commissie doet uitspraak op grond van de bepalingen van het verdraq en van de alqemene reqels van het Volkenrecht. In bepaalde gevallen kan' zij uitspraak doen *ex* aequo *et bono,* Deze gevallen betreffen geschillen over de verbetering van de vaarweg zoals voorzien in artikel 14, lid 2, over de in artikel 16, lid 3, voorziene regding van het verziltingsvraagstuk, over dé in artikel 17, lid 2, voorziene regeling betreffende de kwaliteit van het water in het kanaal ten zuiden van het sluizencomplex aan de Oosterschelde, over de in artikel 37, lid 2, voorziene mogelijkheid tot verhoging van de spoorbrug over de Oude Maas te Dordrecht en over de in artikel 39, lid 3, voorziene regeling inzake een zijkanaal naar de Westerschelde.

,vm. - De problemen van de verziltinq en van de watervoorzieninq.

Sarnen met het afdammen van de Zuid-Hollandse en Zeeuwse zeegaten en de bescherminq tegen een overstrominqsramp als deze van 1953 heeft het Deltaplan *tot* doel de landbouwgronden in het van de zee af te sluiten gebied tegen verzilting te vrijwaren en er een voorraad zoet water aan te leggen.

Actuellement, la navigation dispose là de deux liaisons, à savoir le Dordtsche Kil et le Nieuwe Merwede. Si les Pays-Bas assignent à la navigation la voie par le Dordtsche Kil., ils doivent veiller à ce que le pont-rails sur l'Oude Maas à Dordrecht réponde aux normes généralement admises en matière de communications internationales. Pour les convois poussés, la partie fixe de ce pont est, en effet, trop basse, tandis que sa partie mobile - un pont tournant - est trop étroite. De son côté, la Belgique a le droit, en vertu de l'article 37, § 2, du traité, de demander que, au lieu de construire une partie mobile plus large dans le pont-rails, on augmente la hauteur libre sous la partie fixe. Pareille demande doit cependant faire l'objet de consultations entre les deux pays. Si ceux-ci ne parviennent pas à se mettre d'accord, le litige est soumis à la commission arbitrale prévue à l'article 12.

VII, ~ Les litiges.

Pour le règlement des litiges qui pourraient naître au sujet de l'interprétation ou de l'application du traité, une double procédure est prévue.

Les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation ou l'application des dispositions économiques du traité seront soumis au collège arbitral institué par les articles 41 et suivants du traité de l'Union économique Benelux.

Pour les litiges relatifs à la création de la voie navigable et aux questions techniques s'y rapportant, le traité même relatif à la liaison Escaut-Rhin prévoit une commission arbitrale spéciale. Celle-ci sera compétente, à l'exclusion de toute autre juridiction, pour statuer dans tous les litiges découlant de l'interprétation ou de l'application des dispositians des chapitres B, C et D du traité.

La commission arbitrale sera composée d'un président permanent et de deux membres permanents. En cas d'empêchement, de démission ou de décès, leurs fonctions seront assumées par un suppléant. Le président et son suppléant ne pourront être ressortissants de l'un des parties contractantes, ni avoir leur résidence habituelle sur le territoire de l'une des parties, Les deux gouverne,ments désigneront chacun un membre de la commission.

La commission arbitrale statue sur la base des dispositions du traité et des principes généraux du droit des gens. Dans des cas déterminés elle peut statuer *ex aequo* et *bono.* Ces cas concernent les litiges relatifs à l'amélioration de "la voie navigable (art. 14, § 2),, au règlement du problème de la salinisation (art. 16, § 3),, au règlementrelatif à la qualité de l'eau du canal au sud de l'ensemble cl'écluses débouchant dans l'Escaut oriental (art. 17, § 2),, à la possibilité d'un rehaussement du pont-rails sur l'Oude Maas près de Der-'drecht (art. 37, § 2) et à l'arrangement relatif à un cana! de jonction en direction de l'Escaut occidental (art. 39, § 3).

VIII. - Les problèmes de la salinisation et de l'approvisionnement en eau,

En même temps que l'endiguement des bras de mer de la Hollande méridionale et de la Zélande et la protection contre les inohdations, seniblables à celle que l'on connut en 1953, le plan Delta a pour objet de préserver de la salinisation les terres agricoles situées dans la zone à séparer de la mer et d'y créer une réserve d'eau douce.

Van Nederlandse zijde heeft men zich bezorgd getoond dat, ingevolge het schutten langs het sluizencomplex aan de Oosterschelde, verzilting en waterverontreiniging zou ontstaan van het zoetwaterbekken. dat. door de afsluiting van de zeegaten, in de Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren zal worden gevormd,

Vandaar de in artikelen 16 en 17 van het verdraq voorzienc maatregelen teri einde verzilting en waterverontre inigrng in het betrokken gebied tegen te gaan.

Welke zijn deze maatregelen?

Teri eerste. de oprichting in en rond het sluizencomplex aan de Oosterschelde van installaties die de verzilting van het Zeeuwse Meer, als gevolg van het gebruik van het sluizencomplex, zoveel mogelijk zullen tegengaan. Voor het onderhoud en de bediening van deze installaties zal Nederland instaan.

Ten tweede, de levering door België van een hoeveelheid zoet water om te compenseren wat in het Zeeuwse Meer, bi] de bestrijdinq van de bedoelde verzilting, aan zoet water zou kunnen verloren gaan. Voor deze leverinq is echter als voorwaarde gesteld dat de Belgische belangen inzake drinkwatervoorzieninq en het watergebruik voor agrarische en industriële doeleinden gevrijwaard blijven.

De bepalingen met betrekking tot de verziltinq en insqelijks de verontreiniging van het zoetwaterbekken in Nederland door het gebruik van het sluizencornplex zijn als alqemene richtlijnen bedoeld. Er bestaan verschillende methoden ter bestrijdinq van verzilting en waterverontreiniqinq. Het zou veel tijd gevergd hebben een bepaalde regeling in het verdrag zelf uit te werken en de afsluitinq van dit laatste zou grote vertraging hebben onderqaan. Vandaar dat de verdragsluitende partijen overeengekomen zijn, binnen vijf jaar na ondertekening van het verdraq, een nadere regeling tot uitvoering van de in artikelen 16 en 17 vervatte richtlijnen tot stand te brengen.

De bepalinqen betreffende de verziltinq en de waterlevering werden inde Commissie langdurig besproken.

Een lid spreekt de vrees uit dat de voor de levering van zoet water door België aangegane verplichtingen een gevaar inhouden voor de bevaarbaarheid van waterwegen als de Maas en het Albertkanaal.

Hierop heeft de Minister als volgt geantwoord:

« ,De Belgische en de Nederlandse regeringen hebben qeoordeeld dat de vraagstukken die gerezen zijn door het in de Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren te vormen zoctwaterbekken (Zeeuwse Meer) rnoeten worden aangepakt in een geest van ondcrlinqc samenwerking en van wederzijdse eerbied voor de rechtmatige belanqen der twee landen.

}) In die geest werd vanaf einde 1955 de opening van onderhandelinqen in het vooruitzicht gesteld met het oog op de verbetering van de waterwegen tussen België en Nederland .. In een qemeenschappelijk communiqué hebben de twee regeringen toen verklaard dat zij besloten hadden *« om onderhendelinqen te voeren niet als teqenstenders, maar eis Benelux-pertnees, wel bewust van* de *noodzekelij!cheid elkenders belenqen, die in het geding zijn, te waarborgen, teri einde een qrotere gemeenschappelijke ioelo eert* te *beuordeten* ».

» De Kreekraksluizen zullen het verz ilte water van het kanaal dat de Antwerpse dokken naar het Noorden verlengt in rechtstreeks contact brenqen met het Zeeuwse Meer, waarvan Nederland de ontzilting beoogt vanaf de sluitinq daarvan, die rond 1978 geplaand ls.

» In verband met de belangen van de drinkwatervoor- - zien'inq en het watergebruik voor agrarische en industriéle doeleinden, welke bij het in de Zuid-Hollands~ en Zeeuwse wateren te vorrnen zoetwaterbekken zijnbetrokken, hee lt

Du côté néerlandais. on a exprimé la crainte que les éclusages par l'ensemble d'écluses débouchant dans l'Escaut oriental n'entraînent la salinisation et la pollution du bassin d'eau douee qui sera formé dans les eaux de la Hollande méridionale et de la Zélande par la fermeture des bras de mer.

C'est la raison des mesures que l'on a prévues aux articles 16 et 17 du traité afin de combattre la salinisation et la pollution des eaux dans cette région.

Quelles sont ces mesures?

En premier lieu, à l'intérieur et aux abords de l'ensemble d'écluses débouchant dans l'Escaut oriental,, l'aménagement d'installations qui empêcheront autant que possible la salinisatian et la pollution du Zeeuwse Meer par l'utilisation de cet ensemble d'écluses. Les Pays-Bas pourvoiront à l'entretien et à la manœuvre de ces installations.

En second lieu, la fourniture par la Belgique d'une quantité d'eau douce destinée à cornpenser l'eau douce que le Zt>euwse Meer pourrait perdre du fait de la lutte contre la salinisation en question. Pour cette fourniture, il est toutefois posé comme condition que soient sauvegardés les intérêts belges liés à l'approvisionnement en eau potable et à la consommation d'eau à des fins agricoles et industrielles.

Les dispositions relatives à Ja salinisation ainsi qu'à la pollution du bassin d'eau douce néerlandais par suite de l'utilisation du complexe d'écluses s'entendent en tant que directives générales. Il existe différentes méthodes pour combattre la salinisation et la pollution des eaux. Il eût fallu beaucoup de temps pour élaborer un règlement dans le traité même, et la conclusion de ce dernier en eût été fort retardée, C'est pourquoi les parties contractantes sont convenues d'arrêter, dans les cinq ans suivant la signature du traité, un règlement précis sur l'application des directives des articles 16 et 17.

Les dispositions relatives à la salinisation et à la fourniture d'eau ont été longuement discutées en Commission.

Un membre a exprimé la crainte que les engagements acceptés par la Belgique pour la fourniture d'eau douce ne constituent un danger pour la navigabilité de voies cl'eau comme la Meuse et le canal Albert..

Le Ministre a répondu comme suit:

« Les Gouvernements belge ct néerlandais ont estimé que les problèmes créés par le bassin d'eau douce à former dans les eaux de la Hollande méridionale et de la Zélande (Zeeuwse Meer) devaient être abordés dans un esprit de coopération et de respect mutuel pour les intérêts légitimes des deux pays.

» C'est dans cet esprit que, dés la fin de 1955, fut envisagée l'ouverture de négociations en vue d'améliorer les voies d'eau entre la Belgique et les Pays-Bas. Dans un communiqué commun, les deux gouvernements ont alors déclaré qu'ils avaient décidé *«de mener des négociations, non pas* en *edoerseires, mais en partenaires associés dans le* cadre du *Benelux, conscients* de *le nécessité de sauvegarder les intérêts en cause de l'un comme de l'autre, attn de favo*riser *une plus grande prospérité commune.* »

» Les écluses du Kreekcak mettront l'eau saline du canal qui prolonge les bassins d'Anvers vers le nord en contact direct avec le Zeeuwse Meer, que les Pays-Bas se proposent de dessaliniser à partir du moment où ils en auront réalisé la fermeture, laquelle est prévue, selon leurs plans, pour environ 1978.

» Eu égard à l'intérêt que le bassin d'eau douce à former dans les eaux de la Hollande méridionale et de la Zélande présentera pour rapprovisionnement en eau potable et la consommation d'eau à des fins agricoles et industrielles,

België zich ertoe verbonden aan Nederland een hoeveelheid zoet water te leveren die gelijk is aan de hoeveelheid van het aan het Zeeuwse Meer onttrokken water om de verzilting te bestrijden die voortkomt van het schutten in de Kreekraksluizen, voor zoveel dit bij een redelijke behartiging van de Belgische belangen van de drinkwatervoorziening en het watergebruik voor agrarische en industriële doeleinden mogelijk is.

» De door een lid uitgesproken vrees dat deze waterleveringen krachtens artikel 16, n° 2, van het verdrag van 13 mei 1963 een gevaar zouden kunnen vormen voor de scheepvaart op de Belgische waterwegen is niet gegrond.

» Het recht van België om aan zijn bevaarbare waterwegen hun functie van vervoerswegen ten volle te laten vervullen, kan niet in het geding worden gebracht. Aangaande de bevaarbaarheid van de Belgische waterwegen en hun hoedanigheid van verkeerswegen werd tijdens de onderhandelingen aan de Belgische regering nooit om enige verzaking gevraagd en heeft de Belgische regering zelf nooit enige verzaking gedaan. Derhalve laat het verdrag van 13 mei 1963 dit recht onverlet.

» De hoeveelheid en de kwaliteit van het door België aan Nederland te leveren zoet water, alsmede de ornstandigheden waaronder, de wijze waarop en de plaatsen aan de Nederlands-Belgische grens waar dit water ter beschikking wordt gesteld, zullen het voorwerp uitmaken van een regeling die de twee bevoegde Ministers (Openbare Werken en Waterstaat) vóór 13 mei 1968 samen zullen treffen.

» Talrijke technische studies zijn nog vereist, maar de goede samenwerking en verstandhouding tussen het Ministerie van Openbare Werken en de Rijkswaterstaat hebben het mogelijk gemaakt de totstandkoming van het verdrag niet op te houden tot na het treffen van de technische regeling, waarvoor een termijn van vijf jaar moest worden voorzien.

» Aansluitend op dit gebleken vertrouwen is men er in de onderhandelingen van uitgegaan dat op redelijke wijze dient rekening te worden gehouden met de betrokken belangen van beide zijden waaronder ook die van de Belgische scheepvaartwegen.

» In het raam van een redelijke regeling die de belangen beiderzijds in acht neemt kan geen moeilijkheid zich voordoen wat de bevaarbaarheid van bedoelde waterwegen betreft.

» Op het stuk van de bestrijding van de verzilting kunnen de kortstondige perioden van uiterste droogte geen probleem stellen daar enerzijds een gedeelte van het overvloedige water, dat buiten deze perioden voorhanden is, kan worden voorbehouden ten einde gedurende deze perioden te worden gebruikt en anderzijds na deze perioden voldoende debieten voor compensatie beschikbaar zijn, »

Hetzelfde lid heeft, inzake betrekking tot de watervoorziening, de volgende vraag gesteld : stroomafwaarts van Monsin, na aftapping van water bestemd voor het Albertkanaal, werd voor een periode van 10 jaar (1954-1963) het gemiddeld waterdebiet van de Maas als volgt genoteerd:

gedurende 11 dagen per jaar minder dan 20 m³ per seconde;

gedurende 50 dagen per jaar tussen 20 en 50 m³ per seconde;

en gedurende 147 dagen per jaar minder dan 100 m³ per seconde,

Deze cijfers worden; naar het lid verzekerde, door het Departement van Openbare Werken niet betwist. Kan de Minister hiervan de bevestiging bekomen?

la Belgique s'est engagée à livrer aux Pays-Bas une quantité d'eau douce égale au volume prélevé sur le Zeeuwse Meer pour combattre la salinisation provenant de la manœuvre des écluses du Kreekrak, dans une mesure compatible avec une gestion raisonnable des intérêts belges liés à l'approvisionnement en eau potable et à la consommation d'eau à des fins agricoles et industrielles.

» La crainte exprimée par le membre que ces livraisons d'eau, effectuées en vertu de l'article 16, n° 2, du traité du 13 mai 1963, ne puissent constituer un danger pour la navigation sur les voies d'eau belges, n'est pas fondée.

» Le droit qu'a la Belgique de faire en sorte que ses voies navigables remplissent pleinement leur rôle de voies de transport ne peut pas être mis en cause. A propos de la navigabilité des voies d'eau belges et de leur qualité de voies de transport, aucune renonciation n'a jamais été demandée au gouvernement belge au cours des négociations et le gouvernement belge lui-même n'a jamais consenti aucun abandon. Le traité du 13 mai 1963 laisse donc ce droit intact,

» Le volume et la qualité de l'eau douce que la Belgique devra fournir aux Pays-Bas ainsi que les conditions et les modalités de fourniture de cette eau et les endroits à la frontière belgo-néerlandaise où se fera la fourniture, seront fixés par un règlement que les deux ministres compétents (Travaux publics et Waterstaat) établiront conjointement avant le 13 mai 1968.

» De nombreuses études techniques sont encore nécessaires, mais l'heureuse collaboration et la bonne entente entre le ministère des Travaux publics et le Rijkswaterstaat ont permis de ne pas retarder la signature du traité jusqu'après la conclusion du règlement technique, pour lequel il a fallu prévoir un délai de cinq ans.

» La confiance qui s'est ainsi établie a permis, lors des négociations, de prendre pour principe qu'il faut tenir compte d'une manière raisonnable des intérêts des deux parties en cause et notamment des intérêts liés aux voies navigables belges,

» Dans le cadre d'un règlement raisonnable tenant compte des intérêts respectifs, il ne peut pas naître de difficulté en ce qui concerne la navigabilité des voies d'eau en question.

» Quant à la lutte contre la salinisation, de courtes périodes d'extrême sécheresse ne peuvent créer de problème, étant donné, d'une part, que l'eau qui abonde en dehors de ces périodes peut être partiellement réservée pour être utilisée pendant celles-ci et, d'autre part, qu'après ces périodes on dispose de débits suffisants pour assurer une compensation. »

A propos de l'approvisionnement en eau, le même membre a posé la question suivante : En aval de Monsin, après la prise d'eau pour le canal Albert, le débit moyen de la Meuse a été relevé comme suit pour une période de 10 ans (1954-1963) :

pendant 11 jours par an, moins de 20 m³/sec;

pendant 50 jours par an, entre 20 et 50 m³/sec;

pendant 147 jours par an, moins de 100 m³/sec,

Ce membre affirme que ces chiffres ne sont pas contestés par le département des Travaux publics. Le Ministre peut-il en obtenir la confirmation?

Op deze VWélgluidde het antwoord van de Minister als volqt :

« De aangehaalde waterdebieten zijn niet die van de Maas gemeten stroomafwaarts van Monsin, maar wel die, welke door de turbines van de hydro-electrische centrale van Monsin afgevoerd worden.

» Om de werkelijke debieten stroomafwaarts van deze centrale te kermen, dient bij het door de turbines verwerkte watervolurne een minimum van 6 m³/sec.. te worden toegevoegd, zijnde namelijk het schutwater van de sluis te Monsin en de debieten van de vistrap en van een overstortlaag van 10 cm langs een opening van de stuwdam te Monsin. Dit gezamenlijk debiet moet nog worden aanqevuld met dit van het Albertkanaal om het debiet van de Maas opwaarts van Monsin te bekomen.

» De aangehaalde periode van 10 [aar - 1954 tot 1963 - is bijzonder droog geweest, en bevat o.m. het jaar 1959 dat uitzonder lijk droog was.

» Over een lanqere periode zijn de frequenties van zwak debiet geringer dan deze gedurende het decennium 1954~1963.

» Anderzijds, komen de zwakke debieten slechts voor tijdens 'perioden van zeer korte duur die achteraf gecom~penseerd worden door hogere waterdebieten.

» Dit feit kan worden vastgesteld als men het spitsdebiet vergelijkt met het gemiddeld maandelijks debiet..

» Volgens inlichtingen van het Belgische Studie- en Documentatiecentrum voor water (CEBED EA li), bedroeg het gemiddeld debiet van de Maas te Luik, in augustus 1963, 78 mS/sec., terwijl een minimum debiet van 47 m"/see. slechts werd waargenomen gedurende minder dan 1 dag.

» Men dient ook op te merken dat, voor de periode 1911-1948, het debiet van de Maas slechts gemiddeld 10 daqen per [aar onder 53 mS/sec. daalde en dat het *gemiddeld debiet van* de *stroom* 283 *Tn'/ sec.* bedroeg.

» De uit geringe debieten voortspruitende moeilijkheden zijn dus heel beperkt.

» Men verhelpt eraan door het water te gebruiken van de panden waarvan het waterpeil geleidelijk verlaagt zonder gevaar evenwel voor de scheepvaart, aanqezien de normale waterpeilen voldoende hoóq worden gehouden om de noodzakelijke reserves aan te leggen.

» Deze laatste zijn voldoende om het hoofd te bieden aan 'moeilijkheden van korteduur.

» Anderzijds zal de alqemene polltiek van het Ministerie van Openbare Werken, in verband met de watereconomie leiden tot het verhogen van het zomerdebiet.. »

Hetzellde lid stelde, sarnen met een ander lid, een vraag betreffende debouw van stuwdammen op de Ourthe en op de, Lesse, terwijl het laatste lid zich bekommerde om de waterbevoorrading in verband met de werken tot verbeterinq van het reqime van de Maas, met het verbruik van water voor industriële doeleinden, enz.

Op deze vragen antwoordde de Minister 'als volqt :

« De vraagstukken gesteld door het verbeteren van het regime van de Maas, door de bouw van de stuwdammen van de Ourthe en de Lesse en door het gebruik van water voor industriële doeleinden, behoren tot het algemeen waterprobleem van Belqië.

» Grote voorraden, bestemd voor het leveren van water voor huishoudelijk en industrieel gebruik en voor het verhogen van de zomerdebieten in de waterlopen, zullen moeten aanqeleqd worden,

» Het qrootste deel van deze voorraden moet gewcht 'worden in het hydrografisch bekken van de Maas. De voornaarnste ontworpen stuwdammen zijn die van de beide

A cette question. le Ministre a répondu ce qui suit;

« Les débits cités ne sont pas ceux de la Meuse mesurés en aval de Monsin. mais bien ceux qui se sont écoulés par les turbines de la centrale hydra-électrique de Monsin.

» Pour connaître les débits réels en aval de cette centrale, il faut ajouter au volume d'eau passé par les turbines un minimum de 6 m"/s représentant notamment les éclusées à l'écluse de Monsin et les débits de l'échelle à poissons et d'une lame déversante de 10 cm à un pertuis du barrage de Monsin. Ce débit global doit être augmenté du débit du canal Albert, si J'on veut obtenir le débit de la Meuse en amant de Monsin.

» La période mentionnée de 10 ans - 1954 à 1963 - a été particulièrement sèche; elle comprend notamment l'année 1959, qui fut d'une sécheresse exceptionnelle.

» Sur une période plus longue, la fréquence des débits faibles est moindre que pour la décennie 1954-1963.

» Pal' ailleurs les débits faibles ne se produisent qu'au cours de périodes très courtes et ils sont ensuite compensés par des débits plus élevés.

» Ce fait peut être constaté lorsqu'on compare les débits extrêmes aux débits mensuels moyens.

» D'après des renseignements du Centre belge d'étude et de documentation des eaux (CEBEDEAli), , le débit moyen de la Meuse à Liège a été de 78 m"/s en août 1963. tandis qu'on en releva le débit minimum de 47 m³/s que pendant moins d'un jour.

» Il y a lieu de remarquer également que, pour Ja période 1911-1948, le débit de la Meuse n'est descendu que pendant 10 jours en moyenne par an au-dessous de 53 m³/s et que *le débit moyen du fleuve* a *été de* 283 *m³/s,*

» Les difficultés résultant de débits faibles sont donc très limitées,

» On y remédie en utilisant l'eau des biefs, dont la flottaison baisse régulièrement, sans danger toutefois, pour la navigation, étant donné que les flottaisons normales sont maintenues suffisamment hautes pour constituer les réserves nécessaires.

» Ces dernières sont suffisantes pour pallier des difficultés de courte durée.

» Par ailleurs la politique générale du ministère des Travaux publics dans le domaine de l'économie de l'eau conduira à relever les débits d'étiage. »

Le même membre a encore posé, conjointement avec un autre membre, une question au sujet de la construction de barrages sur J'Ourthe et sur la Lesse, tandis que cet autre membre s'est préoccupé de l'approvisionnement en eau en rapport avec les travaux pour l'amélioration du régime de la Meuse, avec la consommation d'eau à des fins industrielles, etc.,

A ces questions. le Ministre a répondu comme suit:

« Les problèmes posés pat' J'amélioration du régime de la Meuse, par la construction de barrages sur l'Ourthe et sur la Lesse et par J'utilisation d'eau à des fins industrielles, s'inscrivent clans le cadre général du problème de J'eau en Belgique.

» Il faudra constituer de grandes réserves destinées à fournir de J'eau pour la consommation domestique et industrielle et pour le relèvement des débits d'étiage dans les cours d'eau,

» La 'plus grande partie de ces réserves est à rechercher , dans le bassin hydrographique de la Meuse. Les principaux barrages projetés sont ceux des deux Ourthes, de la Semois,

Ourthes, van de Semois, van de Lesse, van de Hoegne en van de Aisne (vergaarvennogen per stuwdarn : van 100 tot 300 miljoen rn").

» Een vergaarkom van 25 miljoen rn", alleen bestemd om te verhelpen aan het zwakke debiet van de Samber, is voorzien op de Eau d'Heure,

» Waterreservoirs met een vermogen van enkele tientallen miljoenen rn" zullen insgelijks aangelegd worden ten noorden en ten westen van het land, in de bekkens van Schelde en Ijzer.

» Wat betreft de stuwdarn van de Ourthes zijn de vereiste kredieten voor de terreinverkenning, ter voorbereiding van een omstandige studie. uitgetrokken op de begroting 1964 van het Ministerie van Openbare Werken, De aanvang van de werken voor de eigenlijke stuwdam mag voorzien worden binnen 2 à 3 jaar.

» Daar de stuwdarn van de beide Ourthes aan de waterbehoeften zal kunnen voldoen tot na 1980, zullen de andere in het Maasbekken voorziene stuwdarnmen inzonderheid deze van de Lesse. pas na deze datum trapsgewijze in dienst worden gesteld,

» Het verhogen van het zomerdebiet op de verschillende waterwegen door middel van stuwbekkens zal een gunstige terugslag hebben op de langs de oevers gevestigde industrieën : mogelijkheid tot verhoogde afkoeling, grotere verdunning van het afvalwater, vereenvoudiging van de zuiveringsproblemen. grotere uitbatingszekerheid. »

Verschillende leden hebben aan de Minister gevraagd of de regering bereid is onverwijld een ontwerp van wetprogramma in te dienen waarbij de kredieten en het tijdschema voorzien worden van de onontbeerlijke werken voor het aanleggen van belangrijke zoetwatervoorraden aan de bovenloop van de bijrivieren van de Maas (stuwdam van de beide Ourches. stuwdam van de Eau d'Heure, enz.] ?

Hierop heeft de Minister geantwoord dat de Regering thans het investeringsprogramma voor de jaren 1966 tot 1970 bestudeert.

Dit programma is het, vervolg van het programma voor de periode 1962-1965, dat werd goedgekeurd door de wet van 30 juli 1963 inzake goedkeuring van het eerste program voor economische expansie.

Het vraagstuk van de watervoorziening voor industriële expansie heeft niets uitstaande met het verdrag; artikel 16, n" 2, voorziet uitdrukkelijk dat België slechts water dient te leveren voor zoveel ditbij een redelijke behartiging van zijn eigen belangen van het watergebruik voor industriële doeleinden mogelijk is.

De werken voor het leveren van het voor industriële doeleinden bestemd water is een vraagstuk dat moet beschouwd worden in het raam van de openbare investeringen bestemd voor de economische expansie,

De regering is zich bewust van de omvang van het probleem en van de noodzaak het aan te pakken, In dit opzicht zijn overigens de belangen van het gehele land nauw met elkaar verbonden.

Een lid vroeg waarom artikel 16, n" 2, van het Verdrag, waarbij voorzien wordt dat met de belangen van de drinkwatervoorziening en het watergebruik voor agrarische en industriële doeleinden rekening moet worden gehouden, de behoeften van de binnenscheepvaart onverlet laat,

Hierop heeft de Minister geantwoord dat nadruk dient te worden gelegd op het feit dat artikel 16 van het verdrag van 13 mei 1963 op volkomen evenwichtige wijze voor de twee landen de vitale belangen behartigt van de drinkwatervoorziening en het watergebruik voor agrarische en industriële doeleinden..

Wat de behoeften van de binnenscheepvaart betreft is het volkomen duidelijk dat de Belgische regering door het alsluiten van een verdrag ter verbetering van de scheepvaart tussen de Schelde en de Rijn evenmin de scheepvaart

et de la Lesse, de la Hoegne et de l'Aisne (capacité par barrage ; de 100 à 300 millions de l").

» Un réservoir de 25 millions de m", destiné uniquement à pallier le faible débit de la Sambre. est prévu sur l'Eau d'Heure.

» Des réservoirs d'une capacité de quelques dizaines de millions de rn" seront également aménagés au nord et à l'ouest du pays, dans les bassins de l'Escaut et de l'y ser.

» En ce qui concerne le barrage des Ourthes, les crédits nécessaires pour les reconnaissances du terrain, préparatoires à une étude détaillée. sont inscrits au budget de 1964 du ministère des Travaux publics. Il est prévu que les travaux du barrage lui-même commenceront d'ici 2 à 3 ans.

» Comme le barrage des deux Ourthes pourra satisfaire les besoins en eau jusqu'après 1980, ce n'est qu'après cette date que seront mis progressivement en service les autres barrages prévus dans le bassin de la Meuse et en particulier le barrage de la Lesse.

» L'augmentation du débit d'étiage des diverses voies d'eau au moyen de bassins régulateurs aura un effet favorable pour les industries riveraines ; possibilités accrues de refroidissement, dilution meilleure des effluents, simplification des problèmes d'épuration, plus grande sécurité d'exploitation. »

Plusieurs membres ont demandé au Ministre si le Gouvernement était disposé à déposer sans retard Un projet de loi-programme portant inscription des crédits et du calendrier des travaux indispensables à Ja constitution d'importantes réserves d'eau douce dans le cours supérieur des affluents de Ja Meuse (barrage des deux Ourthes, barrage de l'Eau d'Heure, etc.) ?

A cette question le Ministre a répondu que le Gouvernement étudie actuellement le programme des investissements pour les années 1966 à 1970.

Ce proqrarnme constituera la suite au programme afférent à la période 1962-1965 approuvé par la loi du 30 juillet 1963 portant approbation du premier programme d'expansion économique,

Le problème de l'eau pOlir les besoins de l'expansion industrielle est indépendant du Traité, car il est prévu expressément à l'article 1,6, n" 2, que la Belgique ne doit fournir de reau que dans la mesure où une gestion raisonnable de ses propres intérêts liés à la consommation d'eau à des fins industrielles le permettra.

L'aménagement des ressources en eau pour des fins industrielles est donc un problème qui se situe dans le cadre des investissements publics liés à l'expansion économique.

Le Gouvernement est conscient de l'ampleur de ce problème et de la nécessité d'y faire face,

Les intérêts de tout le pays sont, d'ailleurs, à cet égard, intimement solidaires.

Un membre a demandé pourquoi l'article 16, n° 2, du Traité, qui prévoit qu'il sera tenu compte des intérêts liés à la fourniture d'eau potable et à la consommation d'eau à des fins agricoles et industrielles, ne mentionne pas les besoins de la navigation intérieure,

Le Ministre a répondu qu'il croyait devoir mettre l'accent sur le fait que le texte de l'article 16 du traité du 13 mai 1963 envisage sous un angle parfaitement équilibré les intérêts vitaux des deux pays liés à la fourniture d'eau potable et la consommation d'eau à des fins agricoles et industrielles.

En ce qui concerne les besoins de la navigation intérieure, il est tout à fait évident que le Gouvernement belge, en concluant un traité pour. améliorer la navigation entre: l'Escaut et le Rhin, n'entend pas mettre en péril la navt-

tussen Antwerpen en zijn Belqisch hinterland wil in gevaar brenqen als die op de andere Belgische scheepvaartwegen.

De in het verslag vervatte technische gegevens duiden er trouwens op dat de belangen van Nederland voor de bestrijding van de verziltinq en de belanqen van de Belgische schcepvaartwcqcn kuncn verzoend worden. De geest die uit het communiqué van 1955 blijkt is nog steeds deze waarrnede de twee regeringen deze zaak benaderen en bij het opmaken van de desbetreffende technische reglementen zal op redelijke wijze rekeninq worden gehouden met de betrokken belangen van beide zijden waaronder ook die van de Belgische scheepvaartweqen,

Hetzelfde lid vroeg hoe de Minister. in de tekst van artikel 16, n" 2, van hct verdrag, de woorden «voor zover Nederland niet verklaart dat met minder (water) kan worden volstaan » interpreteert.

Hct antwoord luidde als volgt: deze woorden beogen bij voorbeeld de veronderstelling dat ingeval Nederland een overschot aan water heeft, de Nederlandse regering 111e~ de door de toepassinq van artikel 16, n' 2, voorziene hoeveelheid water zou eisen maar zich tevreden zou stellen met een mindere hoeveelheid.

De aandacht van de Commissie werd daarenboven gevestigd op een passus uit de Memorie van Antwoord van de Nederlandse Regering op het voorlopig verslag van de Bijzondere Cornmissie van de Nederlandse Tweede Kamer over het wetsontwerp tot goedkeuring van het verdrag:

« Het is gebleken dat in België enige bezorgdheid bestaat over de gevolgen, die de levering van zoet water krachtens artikel 16 van het Verdraq zou kunnen hebben voor de bevaarbaarheid der Belgische waterwegen. In de onderhandelinqen welke tot het Verdrag hebben geleid is men er van uitgegaan dat met de bij het onderhavige vraagstuk hetrokken belangen van beide zijden op redeiijke wijze rekening dient te worden gehouden.

Het vertrouwen is gewettigd dat in de komende jaren, conforrn artikel 16, n" 3, van het Verdrag, een voor beide zijden bevredigend stelsel van norrnen voor de levedng van zoet water kan worden geformuleerd waarbi] in overeenstemming met het beginsel van redelijkheid ongetwijfeld acht zal .worden geslagen op het belang van de Belgische waterweqen. De geest, die beide partijen qedurende' de 'onderhandelingen nopens het onderhavige verdrag heeft bezield, is er voor de Nederlandse Regering borg voor, dat ook de voor de volgende [aren geprojecteerde besprekinqen nopens de leveringen van zoet water door België aan Nederland, een vraagstuk, dat voor beide landen van bijzonder belang is, zullen lciden tot wedcrxijds aanvaardbare oplossingen ».

IX. - De belanqen van de haven van Gent.

Enkele Ieden van de Commissie drukten hun bezorqdheid ult omtrent de toekomst van de huidige vaarweg en de daarrnee verbonden Gentse havenbelanqen.

De nieuwe vaarweg is naar het Oosten verlegd en alleen deze nieuwe vaarweg geniet juridische waarborgen voor zijn voortbestaan, onderhoud en eventuele verbetering. Omtrent de huidige vaarweg werd door deze leden de vrees geuit dat de vrijheid van handelen die de Nederlandse regeriilg door het verdrag van 13 mei 1963 verkrijgt geen enkele zekerheid geeft dat de haven van Gent over een even voordelige Rijnverbinding zal blijven beschikken als nu door het Zuid-Bevelandkanaal geboden is. Mocht het Zutd-Bevelandkanaal na inqebruikstelllnq van de nieuwe vaarweg gedempt worden en de Rijnvaart op Gent alleen over de nieuwe vaarweg beschikken dan zou dit het driedubbele bezwaar met zieh brengen, van de vermenging van die Rijnvaart met de zeescheepvaart op de Wester-

qation entre Anvers et son hinterland belge. pas plus d'ailleurs que sur les autres voies navigables belges,

Les données techniques indiquent d'ailleurs que les intérêts des Pays-Bas en matière de lutte contre la salinisation et les intérêts des voies navigables belges peuvent être conciliés. L'esprit qui résulte du communiqué de 1955 est toujours celui dans lequel les deux Gouvernements abordent cette question et dans l'élaboration du règlement technique prévu il sera tenu compte d'une manière raisonnable des intérêts en cause des deux parties parmi lesquels ceux des voies navigables belges.

Le.rnême membre a demandé au Ministre l'interprétation qu'il donne aux mots «pour autant que les Pays-Bas ne déclarent pas pouvoir se contenter d'une quantité moindre (d'eau)) qui se trouvent dans le texte de l'article 16, n° 2.

Le Ministre a répondu que ces mots visent par exemple l'hypothèse où, en cas de surabondance d'eau aux Pays-Bas, le Gouvernement néerlandais n'exigerait pas la quantité d'eau résultant de l'application de J'article 16, n') 2, mais se contenterait d'une quantité moindre.

L'attention de la Commission a également été attirée sur un passage' du Mémoire du Gouvernement néerlandais en réponse au rapport provisoire de la Commission spéciale de la Seconde Chambre des Etats~Généraux des Pays-Bas, libellé comme suit:

« Il est apparu qu'en Belgique on se faisait certains soucis à propos des conséquences que la fourniture 'd'eau douee: en vertu de J'article 16 du traité pourrait avoir pour la navigabilité des voies d'eau belges. Dans les négociations qui ont conduit au traité, on a pris pour principe qu'il Iaut tenir compte d'une manière raisonnable des intérêts que ce problème met en cause de part et d'autre.

11est permis de croire que, dans les prochaines années, on pourra, en application de l'article 16, n" 3, du traité, Iornnuler, pour la fourniture: d'eau douce, un ensemble de normes qui soit satisfaisant pour les deux parties et qui, conformément au principe de solution raisonnable, prenne en considération l'intérêt des voies navigables belges, L'esprit qui a animée les deux parties au cours des négociations l'datives au présent traité donné au Gouvernement néerlandais la garantie que les pourparlers projetés pour les années à venir au sujet des fournitures d'eau douce de la Belgique aux Pays-Bas ~- problème qui revêt une importance particulière pour les deux pays ~ conduiront à des solutions acceptables pour chacun d'eux »,

IX, ~ Les intérêts du port de Gand,

Plusieurs membres de la Commission ont exprimé leu! souci quant à l'avenir de la voie navigable actuelle et des intérêts portuaires gantois qui y sont liés.

La nouvelle voie navigable est déplacée vers l'est, et seule cette voie nouvelle bénéficie de garanties juridiques pour son maintien, pour son entretien et pour son amélioration éventuelle, A propos de la voie actuelle, ces membres ont exprimé la crainte que la liberté d'action octroyée au Gouvernement nèerlandats par le traité du 13 mai 1963 ne donne aucune certitude que le port de Gand continuera de disposer d'une liaison avec le Rhin aussi avantageuse que celle qu'offre aujourd'hui le canal de Zuid-Beveland. A supposer que, après la mise en service de la nouvelle voie navigable, le canal de Zuid~Beveland soit comblé et que la navigation rhénane en provenance et à destination de Gand ne dispose que de la voie nouvelle,' il Y aurait là une situation comportant trois inconvénients: la coexistence de cette navi-

schelde tussen Terneuzen en Zandvliet., van de belernrneringen voor die Rijnvaart bi] het schutten in de zeesluis van Zandvliet en van de omweg naar het Oosten tot aan het noordelijk uiteinde van de Antwerpse dokken om daar de nieuwe vaarweg te bereiken.

Nederland verbindt er zich toe de huidiqe vaarverbinding niet buiten gebruik te stellen of in haar hoedanigheid belangrijke wijzigingen aan te brenqen dan na overleg met België (art. 33). Indien hieromtrent een geschil mocht rijzen tussen beide partijen kan wel door België een beroep worden gedaan op de Arbitrale Commissie voorzien door artikel 42 van het verdraq, maar - zo wordt door dezelfde leden onderstreept - deze Cornrnissie kan alleen uitspraak doen over de uitlegging of de toepassing van bedoelde bepalingen van artikel 33 en zij kan niet « *ex aequo et bono*» beslissen,

Deze bekommeringen vinden hoofdzakelijk hun oorsprong in het Ieit dat de door Nederland destijds gegeven juridische waarborg betreffende de instandhouding en de hoedanigheid der Schelde-Rijnverbinding overgedragen wordt van de huidige vaarweg langs Hansweert en Wemeldinge op de nieuwe vaarweg door het Kreekrak en de Eendracht.

Nederland heeft steeds deze juridische waarborq tot één vaarweg van de Schelde naar de Rijn beperkt willen zien, zoals het steeds op het standpunt heeft gestaan dat deze vaarweg door de Tussenwateren moet gaan en zoals het steeds geëist heeft dat, indien een nieuwe vaarweg tot stand komt die aan de verlanqens. van België beantwoordt, de steunmaatregelen moeten verdwijnen, welke door België als compensatie voor de gebreken van de bestaande vaarweg werden ingevoerd.

Wanneer een nieuwe verbinding tussen Schelde en Rijn wordt tot stand gebracht is het logisch dat deze zó komt te liggen dat de streken in België die het grootste Rijnverkeer hebben er in de eerste plaats bij gebaat zijn. Wanneer men rekening houdt niet alleen met de voornaamste Belgische havens, maar tevens met alle andere aanleqplaatsen waar Rijnverkeèr wordt genoteerd, stelt men vast dat meer dan 75% van de Belgische Rijntrafiek met de nieuwe vaarweg zal gediend zijn, terwijl een aanpassing van de vaarweg lanqs Hansweert en Wemeldinge slechts voor 12 % voordeel zou opleveren,

De beslissing omtrent het te kiezen tracé moet dus envermijdelijk ten voordele van de nieuwe vaarweg uitvallen.

Intussen zalook de haven van Gent bij deze nieuwe vaarweg baat vinden.

, Ten eerste, omdat voor de Rijntrafiek op Gent de vaart door het kanaal van Zuid-Bevcland aanzienlijk zal worden verqemakkelijkt. [aarlijks passeren door dit kanaal gemid. deld 85,OOObinnenschepen, waarvan ± 50.000 de nieuwe vaarweq zullen gebruiken zodra deze verwezenlijkt is en aldus het verkeer door het bestaande kanaal voor meer dan de helft zal verlicht zijn.

Daarbij zalook de nieuwe sluis voor binnenschepen, die te Terneuzen qebouwd wordt, de vaart op Gent in ruime mate verqemakkelijken.

EeJi lid heeft dan de opmerking gemaakt dat daarmede de *duwvaart* op Gent niet veilig gesteld is vermits de sluizen van Hansweert en Wemeldinge slechts ontkoppelde duwkonvooien doorlaten.

De Minister heeft het lid er opmerkzaam op gemaakt dat, aangezien de rneeste schepen die thans verplicht zijn het kanaal door 'Zuid-Beveland te gebruiken de nieuwe ,vaarWeg zullen verktezen, het passeren van de sluizen van Hansweert en Wemeldinge voor de duwkonvooien min. der tijdrovend zal uitvallen.

gation rhénane avec la navigation maritime sur l'Escaut occidental entre Terneuzen et Zandvliet, les entraves imposées ft cette navigation rhénane par l'éclusage dans l'écluse maritime de Zandvliet et le détour par J'est jusqu'à l'extrémité nord des bassins d'Anvers pour y rejoindre la nouvelle voie navigable.

Les Pays-Bas s'engagent à ne pas mettre hors service la voie de navigation actuelle et à ne pas apporter de modifications importantes à la qualité de celle-ci, sans discussion préalable avec la Belgique (art. 33). Si un litige devait s'élever à ce sujet entre les deux parties, la Belgique pourrait sans doute recourir à la Commission arbitrale prévue à l'article 42 dIL traité, mais, ainsi que l'ont fait ressortir ces mêmes membres, cette Commission ne pourrait se prononcer que sur l'Interpr étation ou l'application des dispositions susdites de l'article 33 et ne pourrait statuer « *ex aequo et bono* ».

Ces préoccupations trouvent principalement leur origine dans le fait que la garantie juridique donnée à l'époque par les Pays-Bas au sujet du maintien et de la qualité de la liaison Escaut-Rhin, est transférée de la voie navigable actuelle par Hansweert et Wemeldinge à la voie navigable nouvelle par le Kreekrak et l'Eendracht,

Les Pays-Bas ont toujours voulu voir cette garantie juridique se limiter à une seule voie navigable entre l'Escaut et le Rhin, comme ils ont toujours maintenu le point de vue que cette voie navigable devait passer par les eaux intermédiaires et comme ils ont toujours exigé que, en cas de réalisation d'une nouvelle voie répondant aux desiderata de la Belgique, fussent supprimées les mesures de soutien instituées par la Belgique pour compenser les défauts de la voie navigable existante.

Si l'on crée une liaison nouvelle entre l'Escaut et le Rhin, il est logique que celle-ci soit tracée de telle sorte que ce soit tout d'abord les régions de Belgique connaissant le trafic rhénan le plus important qui y trouvent avantage. Si l'on tient compte non seulement des principaux ports belges, mais aussi de tous les autres lieux de chargement et de déchargement où dIL trafic rhénan est enregistré, on constate que plus de 75 % du trafic ,rhénan belge bénéficiera de la voie navigable nouvelle, alors qu'un aménagement de la voie navigable par Hansweert et Wemeldinqe ne présenterait un avantage que pour 12 %.

Le choix du tracé doit donc se porter inévitablement sur la voie navigable nouvelle.

Le port de Gand y trouvera lui aussi son profit.

Tout d'abord, parce que, pour le trafic rhénan à destination et en provenance de Gand, la navigation par le canal de Zuid-Beveland sera considérablement facilitée. Des 85,000 bateaux de navigation intérieure qui, en moyenne, passent par ce canal chaque année, plus ou moins 50.000 utiliseront la voie navigable nouvelle, dès que celle-ci sera réalisée. Le trafic par le canal existant sera allégé ainsi de plus de moitié.

A cela s'ajoute que la nouvelle écluse de navigation intérieure en construction à Terneuzen facilitera également, dans une large mesure, la navigation à destination et en provenance de Gand.

Un membre a fait alors remarquer que la navigation vers Gand par *convois poussés'* n'en reste pas moins précaire puisque les écluses de Hansweert et de Wemeldinge ne permettent que le passage de convois poussés dont les éléments ont été disjoints.

Le Ministre a répondu que la plupart des bateaux obligés actuellement d'utiliser Je canal de Zuid-Beveland choisiront la voie navigable nouvelle, et que le passage des écluses de Hansweert et de Wemeldinge prendra dès lors moins de temps pour les convois poussés.

De nieuwe vaarweg biedt voor de Gentse trafiek van duwkonvooien weliswaar het nadeel dat de af te leggen alstand met 18 km wordt verlenqd doch de modern uitqeruste sluizen van Zandvliet en Woensdrecht maken een ruime tijdwinst ten aanzien van de huidige vaarroutc mogelijk.

Wat de moeilijkheden van de vaart in de Westerschelde aanqaat dient opgemerkt dat de vaart aldaar aanaicnlijk vergemakkelijkt zal worden door het feit dat het grootste decl van de binnenscheepvaart de nieuwe vaarweg zal riernen. Een van de redenen die België hebben aanqezet op het tot stand komen van een nieuwe verbindinq tussen de Schelde en de Rijn aan te dringen is immers de noodzaak, bij het tocnemend scheepsverkeer, de binnenscheepvaart zoveel moqelijk uit de Westerschelde verwijderd te houden.

In de tijd van acht-negen jaren die ons van de inqebruikstelling van de nieuwe vaarweg scheidt zullen bovendien de vaarqeulen in de Westerschelde aanzienlijk verbeterd worden.

Er blijft echter dat Nederland juridisch slechts één vaarweg garandeert, narnelijk de nieuwe. De vraag is of deze exclusieve juridische garantie een werkelijk qevaar voor het *voortbesteen van het keneal van Zuid-Beveland in-houdt.*

Er ztjn evidente Nederlandse belanqen die met het voortbestaan van het kanaal van Zuid-Bevelaud gemoeid zijn. Daar is de haven van 'Terneuzen, die in volle ontwikkeling is en die al een reeks belanqrijke Nederlandse en vreemde nijverheden heeft aangetrokken. Daar is het snel evoluerend industr ieqehied van Zeeuws-Vlaanderen met Sluiskil en Sas van Gent. Daar is de economische ontwikkelinq van Zeeland in zijn geheeL Daar is het overwegend aandeel vande Nederlandse vlag in het binnenscheepvaartverkeer met deze qewesten. Dat alles vereist het behoud van het Zuid-Bevelandkanaal ten aanzien waarvan overig~ns in de Memorie van Toelichting bij het Nederlands ontwerp van wet tot goedkeuring van het verdrag vcrklaard wordt '« dat de nieuwe vaarweq besparingen mogelijk zal makeo bij het onderhoud en de verbeterinq van het kanaal van Zuid-Bevelârid, dat minder scheepvaart zal hebben te verwerken », Voor zoveel als ncdiq blijkt hieruit ecns te meer dat het vooralsnog niet in de bedoeling van Nederland ligt het kanaal buiten gebiüik te stellen.

Indien te eniqer tijdNederland toch zou overweqen het kanaal door Zuid-Beveland en de daarop aansluitende vaarweg naar de Krammer buiten 'gebruik te stellen of in hun hoedaniqheid belanqrijke wijzigingen aan te brenqen, zou het, krachtens artikel 33, n" 2, daartoe niet mogen overgaan dan na overleg met België. Dit overleg wordt in hetzelfde lid gerechtvaardigd door het feit dat de huidige vaarverbinding zowel voor het internationaal verkeer als voor de interne Nederlandse scheepvaart van belanq zal blijven.

Mocht de vrees van sommige leden toch gegrop.d blijken en Nederland. nletteqenstaaude het door het v~rdrag voorziene overleg, toch tot een bnttenqcbrulkstellinq of een schadelijke wijziHing van de huidiqe vaarverbinding achten te moeren overqaan, dan zullen er voor de scheepvaart op Gent o.m. de hiernavolgende moqelijkheden in aanmerkinq komen, waarbi] de Belgische regering haar keuze zodanig zal moeren richten dat de Gentse havenbelanqen Inzake Rijnvaart in elk geval gevrijwaard worden :

1, De scheepvaart op Gent volgt de *nietuue vaarweg.* In dil: geVal stellen zich twee vraaqstukken i de vaart op de Westerschelde en hei schutten te Zandvliet.

a) Er valt op te merken dat in de eerstvolqende [aren in de Westerschelde belanqrijke verbeterinqs- en norrnalisatiewerken zullen worden uitqevoerd, Men zal namelijk

Sans doute. pour le trafic gantois de convois poussés. la voie navigable nouvelle présentera-t-elle l'inconvénient que la distance à parcourir sera allongée de 18 km, mais les écluses de Zandvliet. et de Woensdrecht. pourvues d'un équipement moderne, permettront un gain de temps appréciable par rapport à la voie navigable actuelle.

En ce qui concerne les difficultés de navigation dans l'Escaut occidental, il est à observer que la navigation y sera considérablement facilitée du fait que la plus grande partie de la navigation intérieure empruntera la voie nouvelle. Une des raisons qui ont déterminé la Belgique à insister en vue de la création d'une liaison nouvelle entre l'Escaut et le Rhin est, d'ailleurs. la nécessité qu'impose l'augmentation du trafic de tenir la navigation intérieure autant que possible à l'écart de l'Escaut occidental.

Au cours de la période de huit à neuf ans qui nous sépare de la mise en service de la voie nouvelle, les chenaux de l'Escaut occidental seront, en outre, considérablement améliorés.

Il l'este néanmoins que les Pays-Bas ne garantissent juridiquement qu'une seule voie navigable: la nouvelle. La question est de savoir si cette garantie juridique exclusive comporte un réel danger pour le *maintien* du *canal* de *Zuid-Beveland.*

Des intérêts néerlandais évidents sont liés au maintien du canal de Zuid-Beveland, Il yale port de Terneuzen. qui est en plein essor et qui a déjà attiré d'importantes industries néerlandaises et étrangères. Il y a la région industrielle, au développement rapide, de la Flandre zélandaise, avec Sluiskil et Sas-de-Gand. II yale développement économique de la Zélande dans Son ensemble. Il y a la part prépondérante du, pavillon néerlandais dans le trafic fluvial de ces régions. Tout cela exige le maintien du canal de Zuid-Beveland, à propos duquek il est, d'ailleurs, déclaré dans l'exposé des motifs du projet de loi néerlandais portant approbation du traité: « que la voie navigable nouvelle permettra des économies dans l'entretien et l'amélioration du canal de Zuid-Beveland, par lequel passera moins de trafic ». Pour autant que de besoin, il est ainsi mis en évidence une fois de plus qu'il n'entre pas, pour le moment, dans les intentions des Pays-Bas de mettre le canal hors service.

Si, à un moment quelconque, les Pays-Bas envisageaient pourtant de mettre hors service le canal de Zuid-Beveland et la voie navigable reliant ce canal au Krammer ou d'apporter des modifications importantes à leur qualité, ils ne pourraient le faire sans discussion préalable avec la Belgiqlle, en vertu de l'article 33, lio 2. Cette discussion est justifiée. au même paragraphe, par le fait que la liaison actuelle restera importante aussi bien pour le trafic international que pour la navigation intérieure néerlandaise.

Si, malgré tout, la crainte de certains membres se révélait fondée et si, nonobstant. la discussion prévue par le traité, les Pays-Bas estimaient tout de même devoir mettre la liaison actuelle hors service ou la modifier d'une manière dommageable, les possibilités suivantes pour la navigation à destination et en provenance de Gand entreront en ligne de compte, entre lesquelles le gouvernement belge devrait choisir de manière à sauvegarder. dans tous les cas. les intérêts du port de Gand en matière de naviqation rhénane:

l, La navigation à destination et en provenance de Gand emprunte la *voie neoiqsble nouvelle.* Dans ce cas, deux problèmes se posent: celui de la navigation sur l'Escaut occidental et celui de l'éclusage à Zandvliet.

a) ii y a lieu de remarquer que, dans les prochaines années, d'importants travaux d'amélioration et de normalisation seront exécutés dans l'Escaut occidental. On facil-

de vaart vergemakkelijken in de bocht van Bath en ter hoogte van Walsoorden en er wordt verhoopt in 1965 een cerste fase van de kalibreringswerken tussen Valkenisse en Zandvliet in uitvoering te brengen. In de acht-neqen jaren die de ingebruikneming van de nieuwe vaarweg voorafgaan ~ tot aan die ingebruikneming blijft de waarborg voor de huidiqe vaarweg in stand ~ zal de vaart op de Westerscheldc zodanig verbeterd zijn dat voor de binnenscheepvaart op Gent redelijkerwijze geen groter bezwaar dtcnt gevreesd te worden dan er nu bestaat wegens de niet te vermijden doorkruising van het zeeverkeer waartoe de binnenschepen tussen Terneuzen en Hansweert verplicht zijn.

b) Het schutten te Zandvliet moet zodanig kunnen gebeuren dat het geen stremming vanwege het zeeverkeer ondergaat. Indien nodig zal daartoe een binnenvaartsluis te Zandvliet worden gebouwd. Gronden zijn daartoe in elk geval beschikbaar gehouden.

2. Daar de bestaande vaarweg tot aan de openstelling van de nieuwe vaarweg, dus nog gedurende acht-neqen [aar gewaarborgd blij ft zal in die ,periode kunnen uitgemaakt worden of de voorkeur dient gegeven aan de tweede mogelijkheid: het graven van een *zijkanaal* tussen de nieuwe vaarweg en de WesterscheIde.

Krachtens artikel 39 kan België, vóór de inqebruikneming van de nieuwe vaarweg ~ beide regeringen kunnen overeenkornen deze termijn te verlengen ~ verzoeken dat wordt overgegaan tot de aanleg van een voor de duwvaart gesd1ikt kanaal tussen de Westerschelde en de nieuwe vaarweg ten Zuiden van de Kreekraksluizen. Na dit verzoek plegen beide regeringen overleg omtrent de uit te voeren werken alsrnede het tijdstip en de modaliteiten van uitvoering. Ingeval het overleg niet tot overcenstemminq leidt kunnen de geschilpuntep, met uitzondennq van de kostenverdeling, aan de Arbitrale Commissie worden voorgelegd. Deze kan. voor zover nodig. « ex aequo et bono» beslissen.

Bij dit alles kornt dat de NederlandseRegering in haar mernorie van antwoord op het voorlopig verslaq van de Bijzondere Commissie van de Tweede Kamer over het wetsontwerp tot goedkeuring van het verdrag de mogelijkheid voorziet dat het kanaal van Hansweert naar Wemeldinge gebeurlijk vervangen zal worden door een aan de moderne vaartechniek aangepast kanaal van de Oosterschelde naar de Westerschelde in de omgeving van Waarde.

* * *

Een lid heeft gevraagd op welke wijze de werken van de nieuwe vaarweg geïntegreerd zullen worden in het alqemeen Belqisch programma van openbare ,werken en in de spreiding van de, investeringen die hiervoor nodig zullen zijn,

, De Minisrer heeft hierop geantwoord dat de kredieten nodig voor het verwezenlijken van de Schelde-Rijnverbmding op een bijzonder artikel van de begroting zullen worden uitgetrokken, geheelonafhankelijk van de normale kredieten van de buitenqewone begroting van Openbare W erken, die aldus niet zullen beïnvloed worden.

De nieuwe Schelde-Rijnverbindmq zou, n'aar schatting. aan België 3 miljard 280 miljoen frank kesten. Daarvan worden 3 miljard 30 miljoen opgeslorpt door de bij artikel 3 van het verdrag omschreven werken die zullen worden uitgevoerd gedurende de periode van negen jaar die volgt op de inwerkingtreding van het verdrag. De overiqe 250 miljoen betreffen de bij artikel 4 van 'het verdrag bepaalde werken, die slechts later zullen worden uitqevoerd, naargelang de werken van het Deltaplan vorderen.

tera notamment la navigation dans la courbe de Bath et à hauteur de Walsoorden, et on espère mettre à exécution en 1965 la première phase des travaux de calibrage entre Valkenisse et Zandvliet. Au cours des huit à neuf années qui précéderont la mise en service de la voie navigable nouvelle ~ jusqu'à cette mise en service. la garantie accordée à la voie navigable actuelle sera maintenue - la navtgation sur l'Escaut occidental sera à ce point améliorée que, pour la navigation fluviale à destination et en provenance de Gand, il n'y a raisonnablement pas à craindre de plus grands inconvénients que ceux qui existent actuellement en raison de l'obligation pour les bateaux de naviqation intérieure de croiser, entre Terneuzen et Hansweert, la route du trafic maritime.

b) L'écIusage à Zandvliet doit pouvoir se faire de telle manière qu'il ne subisse aucune entrave à cause du trafic maritime. A cet effet, si c'est nécessaire. on construira à Zandvliet une écluse 'pour la navigation intérieure. Des terrains sont, en tout cas, réservés à cette fin.

2. Comme la voie navigable existante reste garantie jusqu'à l'ouverture de la voie nouvelle. soit encore huit à neuf ans, on pourra déterminer pendant cette période si la préférence doit être accordée à la deuxième possibilité: le creusement d'un *canal de jonction* entre' la voie navigable nouvelle et l'Escaut occidental.

Aux termes de l'article 39, la Belgique peut demander, avant la mise en service de la voie nouvelle ~ les deux Gouvernements peuvent convenir de prolonger ce délai ~ que la construction d'un canal convenant à la navigation en poussée soit entreprise entre l'Escaut occidental et la voie navigable nouvelle au sud des écluses du Kreekrak. Si cette demande était faite, les deux Gouvernements se consulteraient au sujet des travaux à exécuter et au sujet de l'époque et des modalités d'exécution. Si la consultation ne conduit pas à un accord, les question litigieuses, à l'exception de la répartition des frais, peuvent être déférées à la Commission arbitrale, Celle-ci peut, au besoin, statuer « ex aequo et bono ».

Il faut ajouter que, dans le mémoire de réponse du Gouvernement néerlandais à la commission spéciale de la Seconde Chambre des Pays-Bas au sujet du projet de loi cl'approbation du traité. la possibilité d'un remplacement éventuel canal de Hansweert à Wemeldinge par un canal reliant l'Escaut oriental à l'Escaut occidental aux environs de Waarde et adapté aux techniques modernes, est envisagée.

* * •

Un membre a demandé de quelle manière les travaux de là nouvelle voie navigable seront intégrés dans le programme général belge de travaux publics et dans la répartition des investissements requis pour la réalisation de ce programme.

Le Ministre a répondu à cette question que les crédits nécessaires à la création de la liaison Escaut-Rhin seront prévus à un article spécial du budget et seront tout à fait séparés des crédits normaux inscrits au budget extraordinaire des Travaux publics. Ainsi ces derniers crédits ne seront pas influencés pal' les premiers.

On a estimé que la nouvelle liaison Escaut-Rhin coûterait à la Belgique 3 milliards 280 millions de francs. De cette somme, 3 milliards 30 millions de francs représentent la part de la Belgique dans les frais des travaux qui sont prévus a l'article 3 du traité et seront exécutés au cours de la période de neuf ans suivant l'entrée en vigueur du traité, et 250 millions de francs le coût des travaux qui sont prévus à l'article 4 du traité et ne seront exécutés que plus tard, en fonction de l'avancement des travaux du plan Delta.

Het bedrag van 3 miljard 30 miljoen frank, gespreid over negen jaar, vertegenwoordigt een jaarlijkse last van 340 miljoen frank.

Deze last is niet van zulke aard dat hij slechts door het land kan gedragen worden dan ten koste van een vertraging in de uitvoering van de huidige proqramrna's inzake waterwegen.

▪ ▪ ▪

Een lid heeft gevraagd dat de uitvoering en toepassing van het verdrag zou worden behandeld in het verslag dat de drie regeringen over de werking van de Benelux-Unie jaarlijks bij de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad indienen.

De Minister heeft hierop geantwoord dat hij daar gunstig tegenover staat.

Alvorens tot de stemming werd overgegaan heeft een lid verklaard het wetsontwerp te zullen goedkeuren, in de hoop dat de Regering in openbare zitting verklaringen zal afleggen van aard om zekere ongerustheden, die tot uiting gekomen zijn. tot bedaren te brengen.

Een ander lid heeft gevraagd dat de Regering in openbare zittinq uitleg zou verstrekken over het tolregime en de reglementering van het schutten van de schepen op de nieuwe vaarweg, alsrnede over het bestrijden van de gebeurlijke ijsvorming.

• • •

De bespreking in de Commissie werd voorafgegaan door een omstandiqe uiteenzetting van de Minister over het ontstaan, de inhoud en de gevolgen van het verdrag. Verschillende leden hebben hun waardering uitqesproken voor de klare en volledige wijze waarop de Minister het verdrag heeft toegelicht.

• • •

Het wetsontwerp werd goedgekeurd met Il stemrnen en een onthouding.

'Het verslag werd goedgekeurd met 10 stemmen tegen 3 en lonthouding.

De *Verslaggever,* De *Voorzitter,*

L. DELWAIDE. A. VAN ACKER.

La somme de 3 milliards 30' millions de francs, répartie sur neuf années, correspond à une charge annuelle de quelque 340 millions de francs.

Cette charge n'est pas telle qu'elle ne puisse être supportée par le pays qu'au prix d'un ralentissement dans l'exécution des programmes actuels en matière de voies navigables.

• • •

Un, membre a demandé qu'il soit fait mention de l'exécution et de l'application du traité dans le rapport que le Conseil interparlementaire consultatif de Benelux reçoit chaque année des trois gouvernements sur le fonctionnement de l'Union Benelux.

Le Ministre a répondu qu'il était, favorable à cette suggestion.

Avant de passer au vote, un membre a déclaré qu'il voterait le projet dans l'espoir que le Gouvernement fasse en séance publique des déclarations de nature à calmer certaines inquiétudes qui se sont fait jour.

Un autre membre a demandé que le Gouvernement fournisse en séance publique des éclaircissements sur le régime douanier et la réglementation applicable à l'éclusage des navires sur la nouvelle yoienaviqahle ainsi que sur la lutte contre la formation éventuelle de glaces,

• • •

La discussion en Commission a été précédée d'un exposé détaillé du Ministre sur l'origine, le contenu et les conséquences du traité. Plusieurs' membres ont exprimé leur satisfaction au sujet de la manière claire et complète dont le Ministre a' commenté le traité.

• * •

Le projet de loi a Né approuvé pal' Il voix et une abstention.

Le rapport a été approuvé par 10 voix contre 3 et une abstention.

Le Rapporteur, Le *Président,*

L. DELWAIDE. A. VAN ACKER.