

**DANS LE CADRE DE L'ARBITRAGE RELATIF
A LA LIGNE DU RHIN DE FER (« IJZEREN RIJN »)**

ENTRE :

LE ROYAUME DE BELGIQUE

- ET -

LE ROYAUME DES PAYS-BAS

SENTENCE DU TRIBUNAL ARBITRAL

Le Tribunal Arbitral :

Madame le Juge Rosalyn Higgins, Président

Monsieur le Professeur Guy Schrans

Monsieur le Juge Bruno Simma

Monsieur le Professeur Alfred H.A. Soons

Monsieur le Juge Peter Tomka

La Haye, 24 mai 2005

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE I - HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE, CONTEXTE ET SOUMISSIONS DES PARTIES.....	1
A. Historique de la procédure.....	1
B. Contexte.....	5
C. Soumissions Finales des Parties	9
1. Belgique	9
2. Les Pays-Bas.....	15
CHAPITRE II - FONDEMENT JURIDIQUE ET CONTENU DU DROIT DE PASSAGE BELGE.....	17
A. Dispositions juridiques applicables	17
B. Principes d'interprétation que le Tribunal doit appliquer.....	22
C. L'interprétation des éléments litigieux de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839	29
1. « Il aurait été construit »	29
2. « Que ladite route ou ledit canal fussent prolongés d'après le même plan »	30
3. « que la dite route ou le dit canal fussent prolongés ... entièrement aux frais et dépens de la Belgique » « des ingénieurs et ouvriers ... qui exécuteraient, aux frais de la Belgique, les travaux convenus, le tout sans charge aucune pour la Hollande »	32
4. Une « nouvelle route » ou un « nouveau canal » à « prolonger »?	34
5. « et sans préjudice de ses droits de souveraineté exclusifs sur le territoire que traverserait la route ou le canal en question »	39
CHAPITRE III - RÔLE DU DROIT COMMUNAUTAIRE DANS LE PRÉSENT ARBITRAGE	44
A. Obligations découlant de l'Article 292 du Traité CE	44
B. Questions relatives aux Réseaux Transeuropéens	47
C. Questions concernant le droit communautaire de l'environnement	52
D. Article 10 du Traité CE	59
CHAPITRE IV - LA DEMANDE DE RÉACTIVATION DE LA BELGIQUE ET LE PROTOCOLE D'ACCORD DE MARS 2000	61
A. Les circonstances qui ont précédé la signature du Protocole d'accord.....	61
B. Contenu et portée juridique du Protocole d'accord	65
C. Mesures prises après l'adoption du Protocole d'accord	69
CHAPITRE V - MESURES ENVISAGÉES PAR LES PAYS-BAS À LA LUMIÈRE DE L'ARTICLE XII DU TRAITÉ DE SÉPARATION DE 1839	71
A. Introduction	71
B. Droit applicable et procédures décisionnelles des Pays-Bas	72
1. Droit sectoriel spécifique	72
2. Règles générales de droit administratif.....	76
3. Loi sur la Planification des infrastructures de transport (Procédures de planification)	76
C. Les mesures envisagées dans la version préliminaire du Projet d'ordonnance procédurale de planification	79
1. Mesures de réduction du bruit concernant les zones d'habitation et lieux similaires	81
2. Tunnel du site du Meinweg.....	82
3. Weerter-en Budelerbergen	83
4. Contournement de Ruremonde	84
D. Conclusions	84
CHAPITRE VI - RÉPARTITION DES COÛTS	86
A. Arguments des Parties	87

B. Opinion du Tribunal	89
CHAPITRE VII - RÉPONSE DU TRIBUNAL AUX QUESTIONS POSÉES PAR LES PARTIES...	99
A. Question 1.....	99
B. Question 2.....	100
C. Question 3.....	101
ANNEXE	105

CHAPITRE I - HISTORIQUE DE LA PROCEDURE, CONTEXTE ET SOUMISSIONS DES PARTIES

A. Historique de la procédure

1. La présente sentence est rendue en vertu d'un compromis d'arbitrage (le « Compromis d'arbitrage ») conclu entre le Royaume de Belgique (la « Belgique ») et le Royaume des Pays-Bas (les « Pays-Bas ») (les « Parties ») dont les termes avaient fait l'objet d'un accord dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques datées des 22 et 23 juillet 2003, prévoyant que le Compromis d'arbitrage serait provisoirement appliqué dans l'attente de l'achèvement des formalités constitutionnelles dans ces deux pays.
2. En vertu du Compromis d'arbitrage, les Parties convenaient de « soumettre [le] différend [qui les oppose] à propos de la réactivation du Rhin de fer à un tribunal arbitral qu'elles [devaient] constituer sous les auspices de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye » ; ainsi que « de mettre en œuvre la décision du Tribunal arbitral dès que possible ».
3. Le Compromis d'arbitrage soumettait en outre des Questions spécifiques au Tribunal Arbitral :
 1. Dans quelle mesure le droit néerlandais relatif à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation des lignes de chemin de fer sur le territoire néerlandais, et le pouvoir décisionnel qui en découle, s'appliquent-ils, de la même manière, à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation du tracé historique du Rhin de fer sur le territoire néerlandais ?
 2. Dans quelle mesure la Belgique a-t-elle le droit d'exécuter ou de faire exécuter des travaux en vue de l'utilisation, de la réfection, de l'adaptation et de la modernisation du tracé historique du Rhin de fer sur le territoire néerlandais et d'arrêter tous plans, caractéristiques et procédures y afférents en vertu du droit belge et du pouvoir décisionnel qui en découle ? Convient-il d'établir une distinction entre les exigences, les normes, les plans, les caractéristiques et les procédures en rapport, d'une part, avec les possibilités d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire proprement dite et, d'autre part, l'aménagement du territoire et l'intégration dans celui-ci de cette infrastructure ferroviaire et, dans l'affirmative, quelles en sont les conséquences ? Les Pays-Bas peuvent-ils imposer unilatéralement la construction de tunnels, de tranchées couvertes, de déviations et toute autre mesure similaire,

ainsi que les normes proposées de construction et de sécurité y afférentes ?

3. Dans quelle proportion, au vu des réponses aux questions précédentes, le coût et les risques financiers liés à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation du tracé historique du Rhin de fer sur le territoire néerlandais devraient-ils être supportés par la Belgique ou par les Pays-Bas ? La Belgique est-elle tenue de financer des investissements supérieurs à ceux qui sont nécessaires aux possibilités d'utilisation du tracé historique de la ligne de chemin de fer ?
4. Dans le Compromis d'arbitrage, les Parties demandaient au Tribunal arbitral de « se prononcer sur le fondement du droit international, y compris du droit communautaire le cas échéant, en tenant compte des obligations des Parties en vertu de l'Article 292 du Traité CE ».
5. Conformément au Compromis d'arbitrage, les Parties sont ensuite convenues d'un règlement de procédure pour l'arbitrage (le « Règlement de Procédure »),¹ fondé sur le « Règlement Facultatif de la CPA pour l'arbitrage des différends entre deux États ».
6. Conformément à l'Article 5, paragraphe 1, du Règlement de Procédure, la Belgique a désigné Monsieur le Professeur Guy Schrans et Monsieur le Juge Bruno Simma comme arbitres, et les Pays-Bas ont désigné pour leur part Monsieur le Professeur Alfred H.A. Soons et Monsieur le Juge Peter Tomka. Les quatre arbitres se sont réunis le 22 septembre 2003 et, conformément à l'Article 5, paragraphe 2, du Règlement de Procédure, ont désigné Madame le Juge Rosalyn Higgins en qualité de Président du Tribunal arbitral (le « Tribunal »).
7. Conformément au Compromis d'arbitrage et à la désignation de la Cour permanente d'arbitrage (la « CPA ») en qualité de Greffe en vertu de l'Article 1, paragraphe 3, du Règlement de Procédure, le Secrétaire général de la CPA a nommé Madame Anne Joyce, Directrice juridique adjointe, aux fins d'agir en qualité de greffière auprès du Tribunal.
8. Par lettres respectivement datées des 3 et 9 septembre 2003, les Pays-Bas et la Belgique ont, chacun pour leur part, désigné leur agent. L'agent nommé par les Pays-Bas était

¹ Le Règlement de Procédure, ainsi que d'autres documents relatifs à l'arbitrage, sont disponibles sur le site <http://www.pca-cpa.org>.

Monsieur le Professeur Johan G. Lammers et l'agent nommé par la Belgique était Monsieur Jan Devadder.

9. Le Tribunal s'est réuni avec les Agents le 29 septembre 2003. Lors de cette réunion, le Tribunal et les Agents sont parvenus à certains accords en ce qui concerne l'application du Règlement de Procédure et ont discuté d'autres questions pratiques relatives à la procédure d'arbitrage. Le Règlement de Procédure prévoyait la possibilité de procédures orales uniquement dans le cas d'une demande spécifique émanant de l'une des Parties (Article 13). Il fut toutefois convenu que si le Tribunal devait chercher à obtenir des informations supplémentaires auprès des Parties après avoir reçu les plaidoiries écrites, le Tribunal en notifierait les Parties et les consulterait afin de déterminer si ces informations pourraient être obtenues dans de meilleures conditions dans le cadre de plaidoiries écrites supplémentaires ou dans celui d'une procédure orale. Il fut convenu en outre que, dans le cas d'une audience ou d'un jeu supplémentaire de soumissions écrites, les délais pour rendre la sentence commenceraient à courir le jour suivant celui de la dernière soumission ou celui de la clôture de l'audience, selon le cas.
10. Les Parties ont déposé leurs plaidoiries écrites conformément au calendrier figurant dans le Règlement de Procédure. Les plaidoiries étaient constituées du Mémoire de la Belgique déposé le 1^{er} octobre 2003 (« MB »), du Contre-Mémoire des Pays-Bas déposé le 30 janvier 2004 (« CMPB »), de la Réplique de la Belgique déposée le 30 mars 2004 (« RB ») et de la Duplique des Pays-Bas déposée le 1^{er} juin 2004 (« DPB »).
11. Ni les Parties ni le Tribunal n'ont demandé d'audience de plaidoirie.
12. En juin 2004, le Tribunal constata que l'approbation du Compromis d'arbitrage par le Parlement des Pays-Bas prenait davantage de temps que prévu et qu'il était peu probable que sa ratification intervienne avant la date envisagée à l'Article 18 du Règlement de Procédure (soit le 29 septembre 2004) pour la remise de la sentence du Tribunal. Au vu de ces développements, le Tribunal décida qu'il ne rendrait pas sa sentence avant l'achèvement, par les deux Parties, de leurs procédures constitutionnelles respectives nécessaires à l'entrée en vigueur du Compromis d'arbitrage. Les 6 et 13 juillet 2004, le Tribunal reçut de la Belgique des copies des documents pertinents faisant état du fait que les procédures constitutionnelles nécessaires en Belgique pour l'entrée en vigueur du Compromis d'arbitrage étaient achevées. Le 20 mai 2005, les Pays-Bas notifièrent au

Tribunal que les procédures constitutionnelles requises aux Pays-Bas pour l'entrée en vigueur du Compromis d'arbitrage étaient achevées et des copies des documents pertinents furent fournis au Tribunal. Le 20 mai 2005, les Parties informèrent le Tribunal que, bien que le Compromis d'arbitrage, selon ses termes, n'entrerait pas en vigueur avant le 1^{er} juillet 2005, les procédures de ratification nécessaires dans chacun des pays, ainsi que la notification mutuelle de celles-ci, étaient achevées. Elles souhaitaient toutes deux demander au Tribunal de rendre sa sentence « dès que possible avant son entrée en vigueur formelle ». Le Tribunal accéda au souhait des Parties et la sentence fut rendue en conséquence.

* * *

13. Aucune des Parties n'a contesté la compétence du Tribunal pour connaître du différend. La Belgique, dans une partie de sa Réplique intitulée « Compétence » cite toutefois le principe découlant de l'Article 292 du Traité instituant la Communauté européenne (Journal officiel des Communautés européennes (« JOCE »), 1997, C 340 p. 3) (« Traité CE ») selon lequel « [l]es États membres s'engagent à ne pas soumettre un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent traité à un mode de règlement autre que ceux prévus par celui-ci » et indique que, bien que la Belgique et les Pays-Bas aient fait référence au droit communautaire dans leurs plaidoiries, ces références ne constituent pas un motif suffisant pour en conclure que l'Article 292 avait été violé (RB, pp. 2, 4, paras. 3, 5).
14. Afin d'étayer sa position, la Belgique distingue la présente affaire de celle de l'Usine *MOX*,² en cours actuellement, dans le cadre de laquelle l'Irlande a intenté une action à l'encontre du Royaume-Uni devant un tribunal arbitral constitué conformément à l'Annexe VII de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (procédure suspendue par ce tribunal) et à l'occasion de laquelle la Commission des communautés européennes (la « Commission européenne ») a intenté une action à l'encontre de l'Irlande devant la Cour de justice des Communautés européennes (la « CJCE ») au titre d'une violation alléguée de l'Article 292 du Traité CE. La Belgique indique que, contrairement au Royaume-Uni dans l'affaire de l'Usine *MOX*, les Pays-Bas n'ont pas présenté d'objection aux références de la Belgique au droit communautaire dans son

² Pour une description de cette affaire et autres informations y afférentes, voir <http://www.pca-cpa.org> (« l'affaire de l'Usine *MOX* »).

Mémoire. La Belgique avance en outre qu'aucune des deux Parties n'a prétendu que l'autre avait violé le droit communautaire. Enfin, la Belgique déclare que « les questions où intervient le droit communautaire dans cette affaire ne se rapportent en fait qu'à la répartition des coûts, ce qui ne relève pas du droit communautaire » (RB, p. 4, para. 6).

15. Les Parties ont ensuite développé leurs arguments concernant le droit applicable et ses relations avec le droit communautaire dans un courrier adressé au Secrétaire général de la Commission européenne, en date du 26 août 2003, dont une copie fut adressée à la CPA. Dans ce courrier, les Parties indiquaient :

Pour les deux parties, le cœur du différend concerne l'interprétation du Traité bilatéral de séparation de 1839 et l'interprétation des obligations énoncées dans ce traité, c'est-à-dire des questions de droit international.

Le courrier se concluait ainsi :

Si l'éventualité de l'application ou de l'interprétation du droit communautaire devait se présenter dans le cadre de la procédure, le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas s'engagent à prendre toutes mesures nécessaires aux fins de se conformer aux obligations qui leur incombent en vertu du Traité CE et, en particulier, de son Article 292.

B. Contexte

16. Le Rhin de fer, ou « *IJzeren Rijn* » en néerlandais, est une ligne de chemin de fer reliant le port d'Anvers, en Belgique, au bassin de la Ruhr en Allemagne et traversant les provinces du Nord Brabant et du Limbourg aux Pays-Bas.³ L'origine du Rhin de fer remonte aux négociations relatives à la séparation de la Belgique et des Pays-Bas dans les années 1830 et, en particulier, au Traité entre la Belgique et les Pays-Bas relatif à la Séparation de leurs Territoires Respectifs (le « Traité de Séparation de 1839 ») (Série des Traités Consolidés (« C.T.S. »), 1838–1839, Vol. 88, p. 427).
17. Parmi les différents points prévus par le Traité de Séparation de 1839 figurait la question d'une liaison de communication entre Anvers et l'Allemagne. À cet égard, l'Article XII du Traité de Séparation prévoyait ce qui suit :

³ Voir la carte de la ligne de chemin de fer du Rhin de fer fournie conjointement par les Parties dans l'Annexe.

Dans le cas où il aurait été construit en Belgique une nouvelle route, ou creusé un nouveau canal, qui aboutirait à la Meuse vis-à-vis le canton néerlandais de Sittard, alors il serait loisible à la Belgique de demander à la Hollande, qui ne s'y refuserait pas dans cette supposition, que la dite route ou le dit canal fussent prolongés d'après le même plan, entièrement aux frais et dépens de la Belgique, par le canton de Sittard, jusqu'aux frontières de l'Allemagne.⁴ Cette route ou ce canal, qui ne pourraient servir que de communication commerciale, seraient construits, au choix de la Hollande, soit par des ingénieurs et ouvriers que la Belgique obtiendrait l'autorisation d'employer à cet effet dans le canton de Sittard, soit par des ingénieurs et ouvriers que la Hollande fournirait, et qui exécuteraient, aux frais de la Belgique, les travaux convenus, le tout sans charge aucune pour la Hollande, et sans préjudice de ses droits de souveraineté exclusifs sur le territoire que traverserait la route ou le canal en question. Les deux parties fixeraient, d'un commun accord, le montant et le mode de perception des droits et péages qui seraient prélevés sur cette même route ou canal.⁵

18. Le droit de passage conféré à la Belgique par l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 était en outre spécifié dans des traités conclus au dix-neuvième siècle, parachevés par la Convention de 1873 entre la Belgique et les Pays-Bas relative au paiement de la dette belge, à l'abolition de la surtaxe sur les eaux de vie néerlandaises et au passage d'une ligne de chemin de fer entre Anvers et l'Allemagne à travers le Duché de Limbourg (le « Traité du Rhin de fer ») (C.T.S., 1872–1873, Vol. 145, p. 447), en vertu de laquelle la ligne de chemin de fer du Rhin de fer fut construite sur le territoire néerlandais. Elle fut achevée en 1879.
19. De 1879 à la Première Guerre Mondiale, la ligne du Rhin de fer fut en service de manière permanente. Au cours de cette période, le statut juridique de la ligne du Rhin de fer ne fut, pour l'essentiel, pas modifié, à l'unique exception de la propriété des voies ferrées qui fut transférée du concessionnaire belge « *Grand Central belge* » au Gouvernement de Belgique, puis au Gouvernement des Pays-Bas en vertu de la Convention sur les chemins de fer entre la Belgique et les Pays-Bas du 23 avril 1897 (la « Convention sur les chemins de fer de 1897 ») (C.T.S., 1896–1897, Vol. 184, p. 374). L'intensité d'utilisation de la ligne a varié au cours de la période 1914–1991. Chacun s'accorde toutefois sur le fait que

⁴ Le Tribunal constate que l'Article XII parle de « l'Allemagne » alors même qu'en 1839, l'Allemagne n'existait pas selon le droit international en tant qu'État, mais en tant que simple confédération (« *Deutscher Bund* »). La nouvelle route ou le nouveau canal envisagé par le Traité aurait par conséquent atteint les frontières de la Prusse. Au moment de la conclusion du Traité du Rhin de fer en 1873 (voir paragraphe 18), la Prusse et les autres États germaniques avaient été unifiés dans l'Empire Germanique.

⁵ Voir au paragraphe 32 ci-après la traduction [anglaise] de l'Article XII effectuée par le Tribunal. Le texte du Traité de Séparation de 1839 fourni par les Pays-Bas au Tribunal utilise, dans les versions française et anglaise, les chiffres romains ; le texte fourni par la Belgique utilise les chiffres romains dans la version anglaise et les chiffres arabes dans la version française. Le Tribunal utilise les chiffres romains lorsqu'il se réfère au Traité de Séparation de 1839.

tout trafic de marchandises fut stoppé au cours de la Première Guerre Mondiale. La Belgique indique qu'ensuite « douze trains de marchandises internationaux voyageaient chaque jour dans les deux directions entre Anvers et la zone de la Ruhr, entre Rotterdam et la zone de la Ruhr » (MB, p. 22, para. 18) ; tandis que les Pays-Bas indiquent que la ligne était peu utilisée, avec huit trains de marchandises par période de 24 heures en 1920, neuf en 1921 et depuis 1922, seulement un ou deux par période de 24 heures (et rarement sur l'intégralité de la ligne) (CMPB, p. 19, para. 2.11; DPB, p. 29, paras. 115–117). Les Pays-Bas expliquent ce fait par l'accès dont disposait la Belgique à la ligne récemment construite de Hasselt-Montzen-Aken et ses avantages économiques. Les deux pays conviennent du fait qu'au cours de la Seconde Guerre Mondiale, la voie du Rhin de fer fut détruite et qu'il fut nécessaire de la reconstruire. Pendant la période qui suivit, elle fut utilisée pour des transports militaires. En revanche, au cours des quarante années qui ont suivi, la ligne ne fut que très peu utilisée. Depuis 1991, la ligne du Rhin de fer n'a pas été utilisée pour du trafic transitant entre la Belgique et l'Allemagne, bien que certaines parties de la ligne aux Pays-Bas aient continué à être exploitées (cette dernière utilisation n'étant pas un point de désaccord entre les Parties).

20. Au cours des années 1990, un certain nombre de mesures juridiques ont été prises par le Gouvernement des Pays-Bas relativement au classement de réserves naturelles dans les provinces du Nord-Brabant et du Limbourg, dont certaines sont situées sur le tracé de la ligne du Rhin de fer. En 1987 et pendant les années 1990 (débutant ainsi même avant la cessation du trafic de transit en 1991), un certain nombre de communications eurent lieu, à la fois écrites et orales, entre des représentants officiels des Gouvernements de Belgique et des Pays-Bas au sujet d'une éventuelle réactivation de la ligne du Rhin de fer.
21. Des discussions formelles entre Gouvernements sur la question de l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation de la ligne du Rhin de fer ont été initiées par le Premier ministre belge le 12 juin 1998 (le terme « réactivation » sera utilisé ci-après pour désigner les opérations mentionnées ci-dessus). Ces discussions ont débouché sur l'adoption, le 28 mars 2000, d'un Protocole d'accord (le « Protocole de mars 2000 ») conclu entre les deux Gouvernements qui prévoyait notamment la réalisation de certaines études d'impact environnemental concernant la réactivation, ainsi qu'un calendrier pour remettre progressivement la ligne en service.

22. Les études d'impact environnemental envisagées dans le Protocole de mars 2000 furent achevées en mai 2001. La mise en œuvre du Protocole de mars 2000 achoppa toutefois, en particulier s'agissant des projets concernant ce qui a été appelé « l'utilisation temporaire » de la ligne du Rhin de fer, sur des désaccords entre les Parties au sujet des conditions dont devait être assortie une telle utilisation et sur la répartition des coûts nécessaires pour rendre la ligne adaptée à une utilisation à long terme, comme demandé par la Belgique. Les Parties n'étaient en outre pas d'accord sur le fait de déterminer si cette utilisation temporaire pouvait avoir lieu en l'absence d'un accord sur une utilisation à long terme. Les discussions entre les Parties s'orientèrent alors vers la possibilité de soumettre leur différend à un arbitrage et conduisirent au Compromis d'arbitrage conclu entre les Parties en juillet 2003.
23. De manière générale, la Belgique considère que l'exercice de la compétence des Pays-Bas sur la ligne du Rhin de fer est limité par les obligations des Pays-Bas en vertu du droit international et, en particulier, par les obligations de bonne foi et de caractère raisonnable. Tel qu'appliqué au droit de passage concédé en vertu du Traité de Séparation de 1839, la Belgique soutient que les Pays-Bas sont tenus d'autoriser au minimum une utilisation immédiate, quoique modeste, « temporaire » de la voie historique et, à long terme, une réactivation majeure de la voie. L'exercice de ses droits, soutient la Belgique, ne doit pas être rendu « anormalement difficile » du fait notamment des mesures de protection environnementales « très onéreuses » que les Pays-Bas cherchent à imposer dans le cadre de cette réactivation.
24. La Belgique soutient également, à titre subsidiaire, que si de telles mesures devaient néanmoins être imposées, les Pays-Bas devraient s'assurer que les travaux de construction résultant de ces mesures n'aient pas de conséquences négatives sur l'utilisation par la Belgique de la ligne du Rhin de fer et que les Pays-Bas devraient en supporter le coût et les risques financiers. À l'appui de son argument, la Belgique souligne que son obligation de supporter le coût en vertu de l'Article XII porte sur la *construction* de la route ou du canal, et non sur l'exercice du droit de passage de la Belgique (RB, p. 98, para. 104). La Belgique renvoie également à la formulation de l'Article XI du Traité de Séparation de 1839 – et notamment au mot « entretien » qui y figure – et avance en outre que les Pays-Bas ont une responsabilité d'entretien des voies de la ligne de chemin de fer du Rhin de fer afin que celles-ci soient « en bon état et propres à faciliter le commerce ». Selon la

Belgique, il convient d'envisager la question de ce signifie « entretenues en bon état et propres à faciliter le commerce » au vu des circonstances actuelles et de ce qui est considéré comme commercialement viable (RB, p. 113, para. 122). Si le Tribunal établit que la Belgique devrait supporter une quelconque partie du coût, celle-ci devrait, selon la Belgique, être limitée à ce qui est nécessaire pour satisfaire aux prescriptions minimales du droit néerlandais, par exemple en matière d'atténuation des nuisances sonores. Qui plus est, si la Belgique devait en définitive supporter le coût de mesures résultant d'autres obligations internationales (tel que le droit communautaire), les Pays-Bas ne devraient pouvoir demander que les options les moins onéreuses dont ils disposent pour satisfaire à ces obligations.

25. De manière générale, les Pays-Bas soutiennent quant à eux que bien qu'ils ne contestent pas le droit de passage de la Belgique sur le territoire néerlandais, ce droit est circonscrit par les dispositions énoncées à l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 et que, dans la mesure où il représente une limitation de la souveraineté territoriale des Pays-Bas, ce droit de passage doit être interprété de manière restrictive. Les Pays-Bas citent en particulier la clause de réserve de leur souveraineté énoncée à l'Article XII et la disposition prévoyant que la Belgique supporte le coût des « travaux » envisagés par cet article. Les mesures environnementales et autres prescriptions imposées de manière putative par les Pays-Bas dans le cadre de la réactivation de la ligne du Rhin de fer constituent, selon les Pays-Bas, l'exercice légitime de leur souveraineté en vertu de l'Article XII, maintenant intacte l'obligation de la Belgique de payer le coût du respect des prescriptions néerlandaises. En outre, toujours selon les Pays-Bas, aucune disposition de l'Article XI du Traité de Séparation de 1839, ni de la Convention sur les Voies Ferrées de 1897, ou encore la pratique ultérieure des Parties n'aboutissent à une conclusion différente (CMPB, p. 57, paras. 3.3.8.2–3.3.8.4; DPB, pp. 33–35, paras. 133–139). La Belgique utilise une définition trop large du terme « entretien » affirment les Pays-Bas, et celle-ci ne peut pas être étendue aux fins de couvrir les coûts liés à la réactivation (DPB, p. 33, para. 135).

C. Soumissions Finales des Parties

1. Belgique

26. Les conclusions de la Belgique, figurant dans la Réplique, étaient les suivantes :

EN RÉPONSE À LA QUESTION 1

Le droit néerlandais relatif à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation des lignes de chemin de fer sur le territoire néerlandais et le pouvoir décisionnel qui en découle, ne s'appliquent pas de la même manière à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et à la modernisation du tracé historique du Rhin de fer qui traverse le territoire néerlandais en ce que :

- Les Pays-Bas devront, si la Belgique décide de construire une « *nouvelle route ou de creuser un nouveau canal* » sur le territoire belge, comme décrit à l'Article XII du Traité de Séparation du 19 avril 1839, autoriser le prolongement de cette route ou de ce canal sur le territoire néerlandais « *d'après le même plan* » que sur le territoire belge, sans l'assentiment des Pays-Bas en ce qui concerne le plan.
- Si, dans l'hypothèse figurant ci-dessus, les Pays-Bas retiennent l'option d'exécuter les travaux eux-mêmes, ces travaux ne peuvent être effectués aux frais de la Belgique que s'ils ont fait l'objet d'un accord entre les deux Gouvernements. En revanche, si les Pays-Bas décident que ces travaux doivent être exécutés par la Belgique, aucun accord n'est nécessaire entre les parties en ce qui concerne les travaux. Dans cette dernière hypothèse, la Belgique est en droit de bénéficier d'un traitement au moins aussi favorable que celui qui est accordé à d'autres opérateurs à cet égard.
- Sans préjudice du droit communautaire, les Pays-Bas ont une obligation d'autoriser l'utilisation du tracé du Rhin de fer sous réserve que celui-ci « *ne serve que comme communication commerciale* » et de prendre toutes mesures nécessaires aux fins de permettre cette utilisation.
- Le niveau et les modalités de perception des droits de péage feront l'objet d'un accord entre les Pays-Bas et la Belgique. Un tel accord doit être conclu en conformité avec le droit international et le droit communautaire.
- Aucun changement de parcours déviant du tracé historique ne sera décidé par les Pays-Bas sans l'accord de la Belgique.
- Les Pays-Bas sont soumis à l'obligation d'exercer leurs pouvoirs législatif et décisionnel de bonne foi, raisonnablement et de manière à ne pas priver la Belgique de son droit à voir le Rhin de fer prolongé sur le territoire néerlandais « *d'après le même plan* » que sur le territoire belge en utilisant le tracé historique du Rhin de fer et, ainsi, de ne pas rendre l'exercice de ces droits anormalement difficile. Les Pays-Bas prendront toutes mesures nécessaires aux fins de permettre une telle utilisation.
- Si les Pays-Bas disposent de plusieurs possibilités pour se conformer à une obligation internationale, dont l'une leur permet de se conformer à leur obligation envers la Belgique en ce qui concerne le Rhin de fer, alors que les autres ne le leur permettent ou ne le leur permettraient pas, les Pays-Bas sont tenus de choisir la possibilité leur permettant de se conformer aux deux obligations.

- Si les Pays-Bas ont des obligations contradictoires en ce qui concerne la réactivation du Rhin de fer, ils devront en atténuer les effets en prenant les mesures qui sont les moins onéreuses pour la Belgique.
- Sans préjudice du droit de la Belgique à l'utilisation immédiate du tracé historique du Rhin de fer à pleine capacité et sur une base de long terme, si la Belgique demande le passage temporaire sur le tracé historique du Rhin de fer de 15 trains par jour civil (en prenant en compte le total des deux sens), y compris à vitesse limitée le soir, pour une période d'au moins 5 ans, les Pays-Bas accèderont immédiatement à cette demande et prendront immédiatement toutes les mesures nécessaires afin d'autoriser effectivement un tel passage dans le plus court délai de faisabilité matérielle possible, ce délai ne pouvant excéder un mois.
- Les Pays-Bas prendront toutes les mesures nécessaires aux fins de prévenir toute interruption de l'utilisation du Rhin de fer lors de la transition de l'usage « temporaire » à l'usage « à long terme » et de permettre effectivement cette dernière dans le délai le plus court possible.
- Sans préjudice de la position de la Belgique sur la Question 3, les mesures prévues dans le document ProRail « *IJzeren Rijn Concept Ontwerp-tracébesluit versie 1.4* » de juillet 2003 en ce qui concerne les tronçons A2, B et C de la voie ferrée, tels qu'identifiés dans ce document, pourraient ne pas être requises comme condition préalable de l'exercice des droits de la Belgique sur le Rhin de fer, à moins que de telles mesures ne rendent l'exercice du droit de la Belgique à l'utilisation du Rhin de fer anormalement difficile, et :
 - o À titre principal, à moins que le coût et les risques financiers liés à ces mesures soient supportés en totalité par les Pays-Bas.
 - o À titre subsidiaire, à moins que le coût et les risques financiers liés à ces mesures soient supportés par les Pays-Bas au moins dans la proportion de leurs prévisions d'utilisation de la ligne de chemin de fer d'ici 2020, ce qui représente au moins 77,889 pour cent, et par la Belgique dans une proportion maximale de 22,111 pour cent, sous la réserve supplémentaire que les Pays-Bas ne puissent pas imputer à la Belgique le coût qui est facturé aux usagers de la ligne conformément à l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 et aux règles du droit communautaire, ni imputer à la Belgique des frais non liés à la réactivation, notamment les frais de réduction du bruit du trafic.
- Sans préjudice de la position de la Belgique sur la Question 3, les mesures de réduction des nuisances sonores prévues dans le document ProRail « *IJzeren Rijn Concept Ontwerp-tracébesluit versie 1.4* » de juillet 2003 qui ne sont pas nécessaires pour atteindre le seuil maximal autorisé de 70 dB(A) ou de 73 dB(A) prévu par la loi, [mot(s) omi(s)] à moins que de telles mesures ne rendent l'exercice du droit de la Belgique à l'utilisation du Rhin de fer anormalement difficile, et à moins que le coût et les risques financiers liés à ces mesures de réduction du bruit soient assumés en totalité par les Pays-Bas.

- Sans préjudice de la Question 3, les Pays-Bas ne peuvent pas exiger la construction d'un tunnel sur le site du Meinweg, ni d'autres mesures de protection de la vie sauvage et de la nature, y compris des mesures compensatoires dans des secteurs traversés par le tracé historique du Rhin de fer, à moins que de telles mesures ne rendent pas l'exercice du droit de la Belgique à l'utilisation du Rhin de fer anormalement difficile et à moins que les coûts et les risques financiers liés à ces mesures de réduction du bruit soient assumés en totalité par les Pays-Bas.
- A titre subsidiaire à la dernière soumission, si le Tribunal estime que le point précédent ne relève pas de sa compétence, les Pays-Bas ne peuvent pas exiger la construction d'un tunnel sur le site du Meinweg, ni d'autres mesures de protection de la vie sauvage et de la nature, y compris des mesures compensatoires dans des secteurs traversés par le tracé historique du Rhin de fer, à moins que cette exigence ne rende pas l'exercice du droit de la Belgique à l'utilisation du Rhin de fer anormalement difficile et que le coût et les risques financiers liés à ces mesures soient assumés en totalité par les Pays-Bas, sauf si les Pays-Bas n'avaient pas d'autre possibilité de respecter leurs obligations en vertu du droit communautaire et dans la mesure où les mesures requises constituent la manière la moins onéreuse de permettre aux Pays-Bas de se conformer à leurs obligations en vertu du droit communautaire.

SUR LA QUESTION 2

- La Belgique n'a pas le droit d'exécuter ou de faire exécuter des travaux en vue de l'utilisation, de la réfection, de l'adaptation et de la modernisation du tracé historique du Rhin de fer sur le territoire néerlandais, sauf si elle demande le prolongement d'une nouvelle route à partir du territoire belge « d'après le même plan » sur le territoire néerlandais et, si les Pays-Bas optent pour ce prolongement, d'après le nouveau plan établi par la Belgique conformément à l'Article XII du Traité de Séparation du 19 avril 1839.
- La Belgique est en droit, en vertu de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, de faire prolonger une nouvelle route construite sur son territoire sur le territoire néerlandais « d'après le même plan », sans préjudice des droits de souveraineté exclusifs des Pays-Bas, dans les limites énoncées à la Question 1. Le droit de la Belgique d'établir des plans, des caractéristiques et des procédures pour ces travaux, en vertu du droit belge et du pouvoir décisionnel qui en découle, est limité en conséquence.
- Le « plan » au sens où l'entend l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 sera établi par la Belgique sans l'accord des Pays-Bas ; cependant, la Belgique informera et consultera les Pays-Bas conformément aux principes de bonne foi et de caractère raisonnable, tout ce qui précède étant entendu sans préjudice du droit communautaire.
- Le terme « plan », tel qu'il figure dans l'Article XII du Traité de Séparation doit être interprété sur la base de son acception ordinaire. Dans

ce sens, il renvoie à toutes les caractéristiques techniques et particularités du chemin de fer.

- La demande de réactivation actuelle de la Belgique n'est pas une demande de « *nouvelle route ou ... canal* » au sens de l'Article XII du Traité de Séparation ayant pour conséquence de priver les Pays-Bas de l'option prévue à l'Article 12 du Traité de Séparation de 1839 d'exiger que la Belgique exécute des travaux sur le territoire néerlandais.
- Les travaux exécutés sur le territoire néerlandais par les Pays-Bas seront convenus d'un commun accord entre la Belgique et les Pays-Bas. Étant donné que la demande actuelle de réactivation du Rhin de fer par la Belgique ne constitue pas une demande de prolongement du Rhin de fer sur le territoire néerlandais « d'après le même plan » que sur le territoire belge, ladite limitation n'est pas applicable en l'espèce. Il en est de même du droit de la Belgique à bénéficier d'un traitement aussi favorable que celui accordé aux autres opérateurs des autres chemins de fer sur le territoire néerlandais, relativement à la liberté d'arrêter des plans, des caractéristiques et des procédures.

En outre, les pouvoirs règlementaires néerlandais d'établir des plans, des caractéristiques et des procédures demeurent limités par les principes définis à la Question 1.

- La distinction entre les exigences, les normes, les plans, les caractéristiques et les procédures liés, d'une part, aux possibilités d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire proprement dite et, d'autre part, à l'aménagement du territoire et à l'intégration dans celui-ci de l'infrastructure ferroviaire, n'est pas pertinente en tant que telle, dans la mesure où la Belgique a le droit d'exécuter ou de faire exécuter des travaux sur le territoire néerlandais. De même, cette distinction n'est pas pertinente, en tant que telle, dans la mesure où la Belgique a le droit d'élaborer des plans, des caractéristiques et des procédures en vertu du droit belge et du pouvoir décisionnel qui en découle. Ceci n'a pas d'incidence sur la pertinence de la distinction visant le caractère raisonnable des exigences néerlandaises en matière de construction d'une infrastructure dont les coûts seraient assumés par la Belgique.
- Le droit des Pays-Bas à exiger unilatéralement la construction de tunnels et de tranchées couvertes, ainsi que les normes de construction et de sécurité qui y sont associées, est limité par les droits de la Belgique mentionnés ci-dessus si cette dernière demande un prolongement de la voie ferrée traversant le territoire néerlandais à partir du territoire belge d'après le même plan, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. Il est en outre limité par l'obligation des Pays-Bas de coopérer avec la Belgique, ainsi que par les principes énoncés à la Question 1.

En conséquence, les Pays-Bas ne peuvent pas imposer la construction de tunnels et de tranchées couvertes aux frais de la Belgique, dès lors que cette exigence est contraire aux principes énoncés à la Question n° 1, et notamment

aux principes de normalité et de proportionnalité, ainsi qu'à ceux d'absence de caractère arbitraire et de non discrimination.

Les Pays-Bas sont tenus d'informer la Belgique et de se concerter de bonne foi avec elle relativement à ces exigences, conformément à leur obligation de coopérer et aux principes de caractère raisonnable et de bonne foi.

La règle '*pacta sunt servanda*' et ses corollaires, les principes de bonne foi et de caractère raisonnable, s'appliquent également dans l'hypothèse où les Pays-Bas souhaitent construire sur le Rhin de fer, en territoire néerlandais, les tunnels et les tranchées couvertes mentionnés ci-dessus à leurs frais et non aux frais de la Belgique. En conséquence, les Pays-Bas ne peuvent notamment pas décider de construire un tunnel à leurs frais, si cette construction porte atteinte de manière déraisonnable au droit de passage conféré à la Belgique aux termes de l'Article XII du Traité de Séparation.

- Des déviations et autres mesures similaires ne peuvent pas être imposées unilatéralement par les Pays-Bas dans la mesure où elles exigent l'accord de la Belgique.

SUR LA QUESTION 3

À titre principal :

- qu'en application du régime conventionnel applicable au Rhin de fer, la Belgique n'assume les coûts et risques financiers liés au Rhin de fer sur le territoire néerlandais que si elle demande qu'un nouveau tracé à partir du territoire belge soit prolongé sur le territoire néerlandais d'après le même plan, et que les Pays-Bas décident alors de faire réaliser ce tracé par des ingénieurs et des ouvriers employés par les Pays-Bas, à condition, en outre, que les travaux fassent l'objet d'un accord mutuel.
- que la demande de réactivation du Rhin de fer présentée en l'espèce par la Belgique n'équivaut pas à une demande de prolongement d'un nouveau tracé sur le territoire néerlandais à partir du territoire belge d'après le même plan, étant précisé qu'une telle demande aurait pour conséquence de dégager la Belgique de son obligation d'assumer le coût et les risques financiers liés à cette réactivation.
- qu'en application du régime conventionnel applicable au Rhin de fer, les Pays-Bas assument la totalité des coûts et des risques financiers liés à la réfection, l'adaptation et la modernisation du tracé historique du Rhin de fer sur le territoire néerlandais, afin de le remettre en état et qu'il soit propre à faciliter le commerce.
- que la réactivation du Rhin de fer, telle qu'elle est envisagée à l'heure actuelle, n'aillent pas au-delà de ce qui est nécessaire pour remettre la ligne en état et de nature à faciliter le commerce, ce qui aurait pour conséquence que les Pays-Bas assument la totalité des coûts et des risques financiers liés à la réfection, à l'adaptation et à la modernisation envisagées.

À titre subsidiaire :

- imputer aux Pays-Bas la totalité des coûts et des risques financiers liés à la réfection du tracé historique, suite au démantèlement, par les Pays-Bas, d'une partie de l'infrastructure du tracé historique le rendant impropre à l'utilisation, ou à l'absence d'entretien de cette voie.
- imputer aux Pays-Bas la totalité des coûts et des risques financiers liés (a) aux mesures relatives aux voies utilisées, actuellement ou à l'avenir, par les trains de marchandises néerlandais, (b) aux mesures nécessaires pour atteindre les objectifs susmentionnés conformément aux prescriptions législatives néerlandaises, (c) à la réalisation du contournement de Ruremonde, et (d) à la construction d'un tunnel dans la région du Meinweg et de tout autre dispositif de protection de l'environnement de nature similaire, et aux mesures compensatoires, dans les limites fixées par la Question 1.

2. Les Pays-Bas

27. Les conclusions des Pays-Bas, figurant dans la Duplique, étaient les suivantes :

SUR LA QUESTION 1

Les Pays-Bas estiment que dans la mesure où ils ont conservé leur droit d'exercer pleinement leur pouvoir législatif, exécutif et judiciaire sur la réactivation du Rhin de fer, le droit néerlandais relatif à la réfection, l'adaptation et la modernisation des lignes de chemin de fer sur le territoire néerlandais et le pouvoir décisionnel qui en découle, s'appliquent également à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation du tracé historique du Rhin de fer traversant le territoire néerlandais.

Hormis l'Article XII du Traité de Séparation, tel qu'amendé par le Traité du Rhin de fer, il n'existe aucune convention contraignant les Pays-Bas à autoriser la Belgique à utiliser, refaire, adapter et moderniser le Rhin de fer sur le territoire néerlandais.

L'Article XII du Traité de Séparation constitue quant à lui une convention spéciale. Il contient en effet une clause de réserve de souveraineté territoriale des Pays-Bas prévoyant que la Belgique a le droit d'utiliser, de refaire, d'adapter et de moderniser le Rhin de fer. Cependant, dans la mesure où il contient cette réserve de souveraineté territoriale des Pays-Bas, l'Article XII du Traité de Séparation devrait, conformément au droit international, être interprété de manière restrictive.

SUR LA QUESTION 2

Compte tenu de la réponse donnée à la Question 1, les Pays-Bas estiment que la Belgique n'a pas le droit d'exécuter ou de faire exécuter des travaux en vue de l'utilisation, de la réfection, de l'adaptation et de la modernisation du tracé

historique du Rhin de fer traversant le territoire néerlandais, ni d'arrêter des plans, caractéristiques et procédures relatifs à ces activités en vertu du droit belge et du pouvoir décisionnel qui en découle.

Quant au droit de la Belgique d'exécuter ou de faire exécuter des travaux en vue de l'utilisation, de la réfection, de l'adaptation et de la modernisation du Rhin de fer sur le territoire néerlandais, les Pays-Bas renvoient au texte de l'Article XII du Traité de Séparation, qui mentionne spécifiquement « *Cette route ... seraient construits, au choix de la Hollande, soit par des ingénieurs et ouvriers, que la Belgique obtiendrait l'autorisation d'employer à cet effet dans le canton de Sittard, soit par des ingénieurs et ouvriers, que la Hollande fournirait ...* ».

Il est impossible d'établir une distinction entre les exigences, les normes, les plans, les caractéristiques et les procédures liés d'une part, aux possibilités d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire proprement dite et, d'autre part, à l'aménagement du territoire et à l'intégration dans celui-ci de l'infrastructure ferroviaire.

Les Pays-Bas sont en droit d'imposer unilatéralement la construction de tunnels, de tranchées couvertes et de déviations, etc., ainsi que les normes de construction et de sécurité qui y sont liées, tant que ceux-ci ne sont pas contraires aux règles de droit international en vigueur.

SUR LA QUESTION 3

Les Pays-Bas soutiennent que, conformément aux passages de l'Article XII du Traité de Séparation qui disposent « *entièrement aux frais et dépens de la Belgique* » et « *qui exécuteraient aux frais de la Belgique* », la totalité des coûts et des risques financiers liés à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation du tracé historique du Rhin de fer sur le territoire néerlandais, devrait être assumée par la Belgique, sous réserve des prescriptions du droit néerlandais et du pouvoir décisionnel qui en découle en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire et la protection des zones résidentielles et de l'environnement.

CHAPITRE II - FONDEMENT JURIDIQUE ET CONTENU DU DROIT DE PASSAGE BELGE

A. Dispositions juridiques applicables

28. Il a été demandé au Tribunal arbitral de rendre une sentence en répondant aux questions qui lui ont été posées par les deux Parties « sur le fondement du droit international, y compris du droit communautaire le cas échéant, en tenant compte des obligations des Parties en vertu de l'Article 292 du Traité CE ».
29. Divers traités sont pertinents dans le cadre de ce différend et ont été portés à l'attention du Tribunal par les Parties. Chacune des Parties a également invoqué divers principes et règles de droit international.
30. Comme mentionné ci-dessus (*voir* paragraphe 16), il existe un traité fondamental applicable à ce différend, à savoir le Traité de Séparation de 1839. Aux termes de ce Traité, la Belgique et les Pays-Bas ont réglé la question de la répartition de leur territoire respectif, entre autres questions. Ce Traité est l'aboutissement de longues négociations multilatérales diplomatiques entamées en 1830, au cours desquelles sont intervenues d'autres Puissances (la « Conférence de Londres »).
31. Le Traité de Séparation de 1839 délimitait donc le territoire de la Belgique et des Pays-Bas et précisait leurs frontières (Articles I, II et VI). Les Articles II et V traitaient de la cession, par Guillaume 1^{er}, d'une partie du Grand Duché de Luxembourg. Les Articles III et IV attribuaient quant à eux une partie du Limbourg aux Pays-Bas et l'Article VII consacrait le maintien de la neutralité de la Belgique. L'Article XIII répartissait les dettes entre les deux pays. Divers droits de passage étaient garantis à la Belgique en vertu des Articles IX, X, XI et XII. C'est ce dernier Article XII qui a été le plus invoqué dans les plaidoiries des Parties dans le présent arbitrage.
32. Le Traité a été conclu en néerlandais et en français. Il n'existe pas de différend entre les Parties au sujet des légères variations existant entre les deux langues. Les Parties ont utilisé le texte français (Martens, *Nouveau Recueil des Traités*, Vol. XVI, p. 773) dans leurs plaidoiries. Chacune d'elles a fourni au Tribunal une traduction en anglais de certains articles particuliers et ces traductions diffèrent l'une de l'autre à plusieurs égards.

Pour ce motif et d'autres raisons techniques, le Tribunal a établi sa propre traduction [en anglais] de l'Article XII, dont la teneur est la suivante :

In the case that in Belgium a new road would have been built or a new canal dug, which would lead to the Maas facing the Dutch canton of Sittard, then Belgium would be at liberty to ask Holland, which in that hypothesis would not refuse it, that the said road, or the said canal be extended in accordance with the same plan, entirely at the cost and expense of Belgium, through the canton of Sittard, up to the borders of Germany. This road or canal, which could be used only for commercial communication, would be constructed, at the choice of Holland, either by engineers and workers whom Belgium would obtain authorization to employ for this purpose in the canton of Sittard, or by engineers and workers whom Holland would supply, and who would execute the agreed works at the expense of Belgium, all without any burden to Holland, and without prejudice to the exclusive rights of sovereignty over the territory which would be crossed by the road or canal in question.

The two Parties would set, by common agreement, the amount and the method of collection of the duties and tolls which would be levied on the said road or canal.

Le texte français, dont le texte qui précède est une traduction, est reproduit ci-dessus (voir paragraphe 17).

33. Le jour même où le Traité de Séparation de 1839 fut conclu, deux autres traités furent signés dans le cadre de la Conférence de Londres, l'un étant un traité conclu entre la Belgique, d'une part, et l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie, d'autre part, et l'autre un traité conclu entre les Pays-Bas et les mêmes parties (C.T.S., 1838–1839, Vol. 88, p. 411 et suivantes). Chacun de ces traités renvoyait aux dispositions du Traité de Séparation de 1839 dont les articles y étaient annexés et prévoyait que ces derniers « *sont considérés comme ayant la même force et valeur que s'ils étaient textuellement insérés dans le présent Acte, et qu'ils se trouvent ainsi placés sous la garantie de Leursdites Majestés* ».
34. Il était donc clair dès l'origine que les dispositions du Traité de Séparation de 1839, y compris de son Article XII, présentaient un intérêt plus que bilatéral. Cette situation a perduré jusqu'à présent. À notre époque, la Communauté européenne a démontré un certain intérêt pour la voie ferrée qui devait à terme être construite sur le fondement, notamment, de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839. Cet intérêt et ses

implications juridiques pour le présent arbitrage, sont examinés plus en détail ci-après (voir paragraphes 145 et 146).

35. L'Article XII du Traité de Séparation de 1839 faisait référence à une route qui aurait pu être construite, ou à un canal qui aurait pu être creusé. En 1842, le Traité de limites entre la Belgique et les Pays-Bas fut conclu à La Haye (C.T.S., 1842–1843, Vol. 94, p. 37 et suivantes). Son but, tel qu'indiqué dans le préambule, était de clarifier un certain nombre de questions nées du Traité de Séparation de 1839. En particulier, l'Article III précisait que la construction de la route ou le creusement du canal traversant les Pays-Bas, mentionné à l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, pouvait être confié à un concessionnaire. (En 1869, la Belgique avait en effet prévu une telle concession pour un chemin de fer (MB, p. 9, para. 9)). Le second paragraphe de l'Article III du Traité de limites envisageait la possibilité d'expropriation par les Pays-Bas, sur la base de leur droit et pour des raisons d'intérêt public, du terrain nécessaire au projet qui avait été envisagé par l'Article XII. La phrase « *et ce de la même manière que si le Gouvernement belge procédait par lui-même aux travaux d'exécution et d'exploitation de la route ou du canal* » a été immédiatement ajoutée à l'Article III du Traité de limites, maintenant ainsi entre les Parties l'équilibre soigneux qui avait été atteint dans l'Article XII du Traité de Séparation de 1839.
36. Néanmoins, le Traité de limites ne résolvait pas toutes les difficultés entre les Pays-Bas et la Belgique. Les Parties étaient en effet en désaccord sur le point de savoir si, aux fins du prolongement envisagé à l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, la route aurait dû être construite, ou le canal creusé, ou simplement planifiés. Ce problème a été résolu depuis lors comme exposé plus loin (voir para. 62). Les Parties étaient également en désaccord sur le point de savoir si l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 envisageait le prolongement d'une voie ferrée, par opposition à celui d'une route ou d'un canal. En définitive, les Pays-Bas sont convenus que la Belgique pourrait prolonger une ligne de chemin de fer par lettre datée du 12 août 1868 (MB, Pièce n° 15, Lettre du Gouvernement néerlandais à l'Ambassadeur de Belgique à La Haye, datée du 12 août 1868).
37. En 1873, la Belgique et les Pays-Bas conclurent un autre traité : le Traité du Rhin de fer. Aux termes de l'Article IV de ce Traité, les Pays-Bas reconnaissaient la *Compagnie du Nord de la Belgique* comme concessionnaire du chemin de fer sur le territoire

néerlandais. Il fut également convenu que le tronçon Anvers-Gladbach serait construit soit par cette société, soit par le *Grand Central belge*, selon des conditions reflétant les dispositions de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, à savoir « *sans charge aucune pour le Gouvernement des Pays-Bas, et sans préjudice de ses droits de souveraineté sur le territoire traversé* ». Un accord fut également conclu sur les questions relatives au pont que les Pays-Bas avaient, en 1873, accepté de voir construire sur la Meuse, près de Ruremonde.

38. Un point important dans le contexte de cet arbitrage est que la modification du tracé d'origine prévu dans le Traité de Séparation de 1839 avait également été convenue dans le Traité du Rhin de fer : il ne passerait désormais plus par Sittard. L'Article IV, para. 4⁶ dispose ce qui suit (dans la traduction *anglaise* du Tribunal) :

The line will enter the territory of the Duchy of Limbourg passing to the south of Hamont (Belgium); it will head towards Weert, pass to the south of that locality as well as of Haelen, traverse the Maas on a fixed bridge in the right part upstream of the bend at Buggenum, between the markers 83 and 84, rejoin the Maastricht line to Venlo north of the station of Ruremonde, follow part of this line, leave it south of that station to go to reach the Prussian frontier in a direction to be agreed upon with the Government of the German Empire.

39. Ainsi les Parties ont-elles modifié la disposition de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 qui prévoyait que la route ou le canal devait passer par Sittard. Pour signifier clairement que cette modification n'équivalait pas à une ligne supplémentaire s'ajoutant à celle envisagée en 1839, les représentants belges et néerlandais confirmaient conjointement, dans un document annexé au Traité au moment de la ratification que, comme prévu dans les déclarations des deux Gouvernements devant leurs Parlements respectifs :

la concession de l'établissement d'un chemin de fer d'Anvers à Gladbach par le Duché de Limbourg, en passant à Ruremonde, comme elle est stipulée par le Traité du 13 janvier, 1873, constitue l'exécution pleine et entière de l'Article XII du Traité du 19 avril, 1839 [C.T.S., 1872–1873, Vol. 145, p. 447].

⁶ Les Pays-Bas utilisent les chiffres arabes dans le texte néerlandais fourni au Tribunal et la Belgique utilise les chiffres romains par référence au texte français du Traité du Rhin de fer. Le Tribunal utilise les chiffres romains.

Rien ne suggérait, au cours de ces procédures de ratification, que l' « *exécution pleine* » devait être comprise comme signifiant que le droit de passage avait expiré ou que les droits de la Belgique à l'égard de ce qui est désigné actuellement par « tracé historique » étaient devenus caducs. Au contraire, l'intention était de faire état d'une modification convenue pour l'emplacement de la voie, qui avait été à l'origine indiqué comme étant Sittard ; le droit de passage de la Belgique s'exercerait désormais le long d'une voie qui incorpore actuellement la modification convenue à l'Article IV, paragraphe 4, du Traité du Rhin de fer (le « tracé historique »). La déclaration convenue précisait clairement qu'il s'agissait d'une décision définitive au sens où aucune demande à venir émanant de la Belgique relative à un canal, une route ou une voie ferrée passant par Sittard ne serait désormais prise en compte.

40. Bien entendu, affirmer qu'un « tracé historique » et les droits belges y afférents perdurent ne répond pas à la question de savoir si les demandes actuelles de la Belgique équivalent bien à une « nouvelle voie » *supplémentaire* ou, si tel n'est pas le cas, si l'Article XII a un quelconque rôle à jouer. Ces questions, qui sont d'une grande importance pour le présent arbitrage, sont des questions distinctes qui seront traitées plus loin par le Tribunal (*voir* paras. 74 et suivants).
41. L'utilisation du Rhin de fer, sur le tracé modifié prévu à l'Article IV, para. 4 du Traité du Rhin de fer, a débuté en 1879, le concessionnaire pour les territoires de Belgique et des Pays-Bas étant en l'occurrence le *Grand Central belge*.
42. À la fin du dix-neuvième siècle, les lignes de chemin de fer sur le territoire belge furent nationalisées par le Gouvernement. Les Pays-Bas se portèrent acquéreurs des intérêts relatifs au chemin de fer du *Grand Central belge* présents sur leur propre territoire, en vertu d'une convention aux termes de laquelle la Belgique était autorisée en premier lieu à acheter au *Grand Central belge* la concession « [d']Anvers à la frontière Prussienne vers Gladbach », puis à la revendre aux Pays-Bas (Convention sur les chemins de fer de 1897). Un autre accord fut conclu entre le Gouvernement des Pays-Bas et le *Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen* (« *Maatschappij tot Exploitatie* ») pour faire passer sur le territoire néerlandais les lignes de chemin de fer qui avaient été cédées aux Pays-Bas en vertu de la Convention sur les chemins de fer de 1897. Cette Convention de 1897, qui comprenait des stipulations financières détaillées applicables entre *Maatschappij tot Exploitatie* et le Gouvernement, fut annexée à la législation des

Pays-Bas, le 2 avril 1898, en application de la Convention sur les chemins de fer de 1897 (MB, Pièce n° 25, Convention du 29 octobre 1897 entre l'État néerlandais et le *Maatschappij tot Exploitatie*, annexée à la Loi du 2 avril 1898 approuvant la Convention sur les chemins de fer du 23 avril 1897). Elle prévoyait, entre autres choses, que les stipulations d'une convention antérieure entre le Gouvernement des Pays-Bas et le *Maatschappij tot Exploitatie* concernant l'entretien étaient applicables aux cessions récemment intervenues.

43. Comme exposé ci-dessus (*voir* paragraphes 16 à 22), un différend est né entre la Belgique et les Pays-Bas dans le contexte d'une option relativement longue et d'un certain niveau d'utilisation de la ligne du Rhin de fer et de l'intérêt de la Belgique pour sa réactivation, telle qu'initée et élaborée entre 1987 et 2003, différend portant sur leurs droits et obligations juridiques relatifs à la ligne du Rhin de fer, donnant lieu à des propositions belges et des contre-propositions néerlandaises. Le Tribunal devra à la fois interpréter certaines dispositions des traités susmentionnés et commenter la signification juridique de certains termes.

B. Principes d'interprétation que le Tribunal doit appliquer

44. Il est clair que pour répondre aux Questions qui lui sont posées par les Parties, le Tribunal doit interpréter différentes dispositions des instruments fondamentaux tout en appliquant les règles du droit international pertinentes.
45. La Belgique et les Pays-Bas sont tous deux parties à la Convention de Vienne sur le Droit des Traités du 23 mai 1969 (la « Convention de Vienne ») (Recueil des Traités des Nations-Unies (« R.T.N.U. »), Vol. 1155, p. 331). C'est précisément parce que certains des termes de cette Convention reflètent le droit coutumier et que certains étaient nouveaux, que l'Article 4 a prévu d'une manière générale la non-rétroactivité de la Convention, mais « sans préjudice de l'application de toutes règles énoncées dans la présente Convention auxquelles les traités seraient soumis en vertu du droit international indépendamment de ladite Convention ». Il est bien établi désormais que les dispositions relatives à l'interprétation des traités figurant aux Articles 31 et 32 de la Convention reflètent le droit international coutumier préexistant et peuvent donc (sauf indications contraires particulières) s'appliquer aux traités conclus avant l'entrée en vigueur de la Convention de Vienne de 1980. La Cour internationale de justice a appliqué les règles

coutumières d'interprétation, désormais reprises dans les Articles 31 et 32 de la Convention de Vienne, à un traité conclu en 1955 (*Litige Territorial (Jamahiriya arabe libyenne/Tchad)*, *Recueil C.I.J. 1994*, p. 6 à p. 21–22, para. 41) ; et à un traité conclu en 1890, portant sur les droits des États qui, le jour de l'arrêt, n'étaient pas encore parties à la Convention de Vienne (*Arrêt Kasikili/Sedudu Island (Botswana/Namibie)*, *Recueil C.I.J. 1999 (II)*, p. 1045 à p. 1059, para. 18). Dans l'affaire sur la Souveraineté sur *Pulau Ligitan et Pulau Sipadan*, le Tribunal a constaté que bien que l'Indonésie n'ait pas été partie à la Convention de Vienne, elle avait néanmoins appliqué à un traité conclu en 1891 les règles formulées aux Articles 31 and 32 de cette Convention. L'Indonésie n'a pas contesté le caractère applicable des règles codifiées dans ces Articles (*Souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan (Indonésie/Malaisie)*, *Recueil C.I.J. 2002*, p. 625 à p. 645–646, para. 37 à 38). Il n'existe aucune affaire après l'adoption de la Convention de Vienne en 1969 dans laquelle la Cour internationale de justice ou tout autre tribunal éminent n'ait pas agi ainsi.

46. Ces articles disposent ce qui suit :

Article 31 Règle générale d'interprétation

1. Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but.
2. Aux fins de l'interprétation d'un traité, le contexte comprend, outre le texte, préambule et annexes inclus :
 - a) tout accord ayant rapport au traité et qui est intervenu entre toutes les parties à l'occasion de la conclusion du traité ;
 - b) tout instrument établi par une ou plusieurs parties à l'occasion de la conclusion du traité et accepté par les autres parties en tant qu'instrument ayant rapport au traité.
3. Il sera tenu compte, en même temps que du contexte :
 - a) de tout accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions ;
 - b) de toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité ;
 - c) de toute règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties.
4. Un terme sera entendu dans un sens particulier s'il est établi que telle était l'intention des parties.

Article 32 Moyens complémentaires d'interprétation

Il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, et notamment aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu, en vue, soit de confirmer le sens résultant de l'application de l'Article 31, soit de déterminer le sens lorsque l'interprétation donnée conformément à l'Article 31 :

- a) laisse le sens ambigu ou obscur ; ou
- b) conduit à un résultat qui est manifestement absurde ou déraisonnable.

47. Bien qu'aucune hiérarchie ne soit prévue entre les clauses de l'Article 31, il est clair que le point de départ pour l'interprétation est la signification ordinaire à attribuer aux termes pris dans leur contexte, compte tenu de l'objet et de l'intention du traité. Le Tribunal attachera une attention particulière à ces facteurs lors de son interprétation, ainsi qu'aux autres principes pertinents d'interprétation. Son analyse de l'application des différents principes d'interprétation sera effectuée dans les paragraphes traitant des différentes phrases contenues dans l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 dont la signification est contestée.
48. En parallèle, il convient que le Tribunal fasse, à titre liminaire, certaines observations d'ordre plus général. Bien que les parties lui aient fourni des extraits des longues négociations diplomatiques ayant abouti à la conclusion du Traité de Séparation de 1839, le Tribunal considère que ces extraits ne présentent pas le caractère de *travaux préparatoires* sur lesquels il pourrait se fonder en toute sécurité comme moyen complémentaire d'interprétation conformément aux dispositions de l'Article 32 de la Convention de Vienne. Ces extraits peuvent être des indications des souhaits ou de la compréhension de l'une ou l'autre des Parties à des moments particuliers au cours des longues négociations, mais ils n'ont pas pour effet de mettre à jour une compréhension commune de la signification des différentes dispositions de l'Article XII. Cette observation porte en particulier sur la question de savoir si le droit de passage accordé à la Belgique doit être compris comme une contrepartie de l'accord selon lequel, à l'issue de la séparation, le territoire qui constitue désormais la province néerlandaise du Limbourg devait faire partie des Pays-Bas (point de vue de la Belgique) ou bien si l'obtention du Limbourg par les Pays-Bas était une contrepartie de l'obtention par la Belgique d'une partie du Luxembourg (point de vue des Pays-Bas). En l'absence de *travaux préparatoires* reflétant une compréhension commune, la réponse ne peut être catégorique, mais le Tribunal estime que de très nombreux éléments (et non pas seulement l'un ou

l'autre de ces éléments) ont contribué à l'équilibre atteint dans le texte de l'Article XII. Par ailleurs, le Tribunal sera attentif aux circonstances entourant la conclusion de chacun des traités applicables, comme l'exige l'Article 32 de la Convention de Vienne. Le Tribunal note également que la bonne foi est à la fois un élément spécifique de l'Article 31, paragraphe 1 de la Convention de Vienne et un principe général du droit international régissant la conduite des parties vis-à-vis l'une de l'autre.

49. Le Tribunal observe en outre qu'il existe d'autres principes bien établis applicables au processus d'interprétation. Le principe d'effet utile a une importance particulière : *ut res magis valeat quam pereat*. La pertinence de l'effet utile porte sur l'objet et l'intention d'un traité ; pour autant, celui-ci n'autorise pas un tribunal à réviser un traité.
50. Les Pays-Bas ont souligné le fait que le droit de passage d'un pays sur le territoire d'un autre doit obligatoirement faire l'objet d'un accord spécifique. Cet argument est incontestablement correct et n'est d'ailleurs pas contesté par la Belgique. Les Pays-Bas soutiennent en outre que le droit de passage en tant que tel doit être interprété de manière restrictive et cite plusieurs affaires à l'appui de son opinion. Cette dernière proposition est contestée par la Belgique.
51. Dans l'affaire *des Zones franches de la Haute-Savoie et du Pays de Gex (C.P.J.I., Série A/B, n° 46 (1932) p. 166)*, la Cour permanente de justice internationale (« Cour permanente ») a déclaré, au sujet des droits mentionnés dans l'affaire, que la « souveraineté de la France... doit être respectée dans la mesure où elle n'est pas limitée par ses obligations internationales et ... par ses obligations en vertu des traités... » et que « aucune restriction dépassant celles résultant de ces instruments ne peut être imposée à la France sans son accord ». Dans l'affaire de l'*Interprétation du Statut du Territoire de Memel (C.P.J.I., Série A/B, n° 49 (1932) à pp. 313–314)*, la Cour permanente a indiqué qu'en l'absence dans le traité de dispositions prévoyant l'autonomie de Memel, « les droits résultant de la souveraineté de la Lituanie doivent s'appliquer ». Il n'est pas douteux en l'espèce qu'au-delà des droits de la Belgique prévus à l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, la souveraineté des Pays-Bas demeure intacte.
52. Il est vrai que dans l'affaire *des Zones Franches et l'affaire du S.S. Wimbledon (C.P.J.I. Série A, n° 1 (1923) p. 24)* la Cour permanente a estimé qu'en cas de doute au sujet de la limite de souveraineté, cette limite doit être interprétée dans un sens restrictif. Dans la

dernière affaire, la Cour permanente a prudemment déclaré qu'elle se sentirait néanmoins « tenue de s'arrêter au point où l'interprétation dite restrictive serait contraire aux termes sans ambiguïté de l'Article et contredirait ce qui a été clairement accordé ».

53. La doctrine de l'interprétation restrictive n'a jamais eu de suprématie hiérarchique, mais constituait néanmoins une technique permettant d'assurer un bon équilibre de répartition des droits au sein d'un système de traités. Le principe d'interprétation restrictive, selon lequel les traités doivent être interprétés en faveur de la souveraineté de l'État en cas de doute, n'est effectivement pas mentionné dans les dispositions de la Convention de Vienne. L'objet et l'intention d'un traité, ainsi que l'intention des Parties, sont les éléments d'interprétation qui prévalent. En effet, la doctrine précise qu'une application trop rigoureuse du principe d'interprétation restrictive pourrait s'avérer incompatible avec le but essentiel du traité (*voir Jennings and Watts, Oppenheim's International Law*, 9^{ème} édition (1992), p. 1279). Ainsi, l'interprétation restrictive joue-t-elle un rôle insignifiant dans certaines catégories de traités tels que, par exemple, les traités concernant les Droits de l'Homme. En fait, certains auteurs notent que le principe n'a guère été appliqué dans la jurisprudence récente des cours et tribunaux internationaux et que sa pertinence actuelle peut être mise en doute (Bernhardt « *Evolutionary Treaty Interpretation, Especially of the European Convention on Human Rights* » 42 *German Yearbook of International Law* (1999), p. 11, à p. 14).
54. La sentence rendue dans l'Arbitrage du *Lac Lanoux* (R.S.A., vol. XII, p. 301) demeure à ce jour un guide très utile dans le cadre de la présente affaire en ce qui concerne le type de tensions inévitables entre les droits accordés sur son propre territoire, en vertu d'un traité, et les réserves de souveraineté. La clause pertinente dans la disposition du traité pour l'utilisation des eaux du lac Lanoux portait sur la souveraineté territoriale « sauf modifications convenues entre les deux Gouvernements » (p. 120). L'Article XII du Traité de Séparation de 1839 a une structure inverse, les droits de la Belgique étant spécifiés, puis suivis de la réserve générale concernant la souveraineté. Le Tribunal estime que ceci ne change rien ; chaque terme est un équilibre entre les droits spéciaux accordés par un État à un autre sur son propre territoire et une affirmation générale de la souveraineté territoriale. Le Tribunal a statué comme suit dans l'affaire du *Lac Lanoux* :

[il] a été soutenu devant le Tribunal que ces modifications doivent être interprétées de manière stricte car elles constituent une dérogation à la

souveraineté. Le Tribunal ne peut pas admettre une règle d'interprétation aussi absolue. La souveraineté territoriale se présume. Elle doit s'incliner devant toutes les obligations internationales, quelle que soit leur origine, mais uniquement devant ces obligations [*Ibid.*].

Le tribunal de l'affaire du *Lac Lanoux* a observé qu'en application de cette observation « la question consiste donc à déterminer les obligations du Gouvernement français dans cette affaire ... ». (*Ibid.*).

55. C'est précisément de la même manière que la souveraineté garantie aux Pays-Bas en vertu de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 ne peut être comprise qu'après avoir déterminé les droits de la Belgique et les obligations des Pays-Bas à cet égard. Ceci ne peut pas être effectué en invoquant le principe d'interprétation restrictive, mais plutôt en examinant (à l'aide des règles normales d'interprétation précisées aux Articles 31 et 32 de la Convention de Vienne) quels sont exactement les droits qui ont été concédés à la Belgique. Tout le reste relève de la souveraineté des Pays-Bas. Et en fait, le bien-fondé de cette méthodologie semble en définitive être reconnu par les Pays-Bas (DPB, p. 7, para. 24).
56. En d'autres termes, les Pays-Bas peuvent exercer leur droit de souveraineté sur le territoire sur lequel passe la ligne du Rhin de fer, sauf si l'exercice de ce droit est en contradiction avec les droits accordés à la Belgique par le Traité ou avec les droits dont la Belgique pourrait jouir en vertu du droit international général ou des contraintes imposées par le droit communautaire.
57. Enfin, le Tribunal souhaite souligner un point qui lui paraît avoir une grande importance dans cette affaire : le problème de l'intemporalité de l'interprétation des dispositions d'un traité. Cette idée aura une pertinence considérable dans l'interprétation qui suit de certaines phrases figurant à l'Article XII du Traité de Séparation de 1839.
58. Il convient de rappeler que l'Article 31, paragraphe 3, alinéa (c) de la Convention de Vienne sur le Droit des Traités renvoie à « toute règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties ». Pour cette raison, ainsi que pour des raisons relatives à sa propre juridiction, le Tribunal a examiné toutes les dispositions du droit communautaire qui pourraient être considérées comme éventuellement pertinentes en l'espèce (*voir* Chapitre III ci-après). Les dispositions du droit international général sont

également applicables aux relations entre les Parties et par conséquent, doivent être prises en compte aux fins de l'interprétation de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 et de l'Article IV du Traité du Rhin de fer. En outre, le droit international de l'environnement est applicable aux relations entre les Parties. Des discussions considérables ont eu lieu en ce qui concerne ce qui, en matière de droit de l'environnement, constitue des « règles » ou des « principes », ce qui relève du droit non contraignant (« *soft law* »), et quel droit conventionnel ou principes en matière d'environnement a contribué au développement du droit international coutumier. Sans entrer plus avant dans ces controverses, le Tribunal remarque que dans toutes ces catégories, le terme « environnement » englobe l'air, l'eau, la terre, la faune et la flore, les écosystèmes et les sites naturels, la santé et la sécurité humaine, ainsi que le climat. Les principes qui en résultent, quel que soit leur statut actuel, font référence à la préservation, à la gestion, aux notions de prévention et de développement durable et à la protection des générations futures.

59. Depuis la Conférence de Stockholm sur l'Environnement de 1972, le droit international relatif à la protection de l'environnement a connu un essor notable. Aujourd'hui, le droit international et le droit communautaire exigent l'intégration de mesures de protection de l'environnement appropriées dans la conception et la mise en œuvre des activités de développement économique. Le principe 4 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement adoptée en 1992 (*RGDIP*, 1992, p. 975), qui reflète cette tendance, prévoit que « la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement et ne peut être considérée isolément ». Le point important est que ces principes émergents intègrent désormais la protection de l'environnement au processus de développement. Le droit de l'environnement et le droit applicable au développement ne constituent pas des alternatives, mais des concepts intégrés se renforçant mutuellement ; ainsi, lorsque le développement risque de porter atteinte de manière significative à l'environnement, doit exister une obligation d'empêcher, ou au moins d'atténuer, cette pollution (*voir* paragraphe 222). Le Tribunal estime que ce devoir est désormais devenu un principe du droit international général. Ce principe s'applique non seulement aux activités autonomes, mais également aux activités entreprises pour mettre en œuvre des traités spécifiques conclus entre les Parties. Le Tribunal rappelle l'observation de la Cour internationale de justice dans l'affaire *Gabčíkovo-Nagymaros* selon laquelle « le concept de développement durable traduit bien cette nécessité de concilier développement

économique et protection de l'environnement » (*Gabčíkovo-Nagymaros (Hongrie/Slovaquie)*, Arrêt, *Recueil C.I.J. 1997*, p. 7, à p. 78, para. 140). Dans ce contexte, la Cour a clairement précisé que « ces normes nouvelles doivent être prises en considération et ... ces exigences nouvelles convenablement appréciées, non seulement lorsque des États envisagent de nouvelles activités, mais aussi lorsqu'ils poursuivent des activités qu'ils ont engagées dans le passé » (*Ibid*). Le Tribunal estime que cet argument s'applique également à la ligne de chemin de fer du Rhin de fer.

60. Il va de soi que la simple évocation de ces questions n'apporte pas les réponses dans le présent arbitrage concernant ce qui peut ou ne peut pas être fait, ou par qui et à quel prix. Néanmoins, le Tribunal considère que, en ce qui concerne les questions qui lui sont posées, aucune des Parties ne conteste que les normes de protection de l'environnement soient applicables aux relations entre les Parties. Dans cette mesure, elles peuvent s'avérer pertinentes pour l'interprétation des traités dans lesquels les réponses aux questions peuvent être recherchées en premier lieu.
61. Le Tribunal va maintenant examiner l'application des principes d'interprétation aux dispositions pertinentes du Traité.

C. L'interprétation des éléments litigieux de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839

1. « Il aurait été construit »

62. Dès 1864, des différends sont survenus sur la signification de « [I]l aurait été construit », et ces différends n'ont pas cessé avec l'accord de 1873 visant à remplacer les références à « route » et « canal » par « voie ferrée » dans le Traité de Séparation de 1839. En effet, les Pays-Bas informèrent la Belgique en 1864 que ce qui avait été convenu dans le Traité de Séparation de 1839 était le prolongement d'une ligne qui avait déjà été construite en Belgique, et non le prolongement d'une ligne qui en était encore au stade de projet (MB, Pièce n° 13, Lettre du Gouvernement néerlandais à l'Ambassadeur de Belgique à La Haye, datée du 7 mars 1864). En 1868, un prolongement vers une ligne en projet fut convenu « *en principe* » à des fins « *de[s] bonnes et cordiales relations* » (MB, Pièce n° 15, Lettre adressée le 12 août 1868 par le Gouvernement néerlandais à l'Ambassadeur de Belgique à La Haye). Les questions juridiques concernant l'expression « *aurait été*

construit » n'ont pas été résolues, mais n'ont plus d'importance. L'Article IV du Traité du Rhin de fer de 1873 prévoyait que la *Compagnie du Nord de la Belgique*, qui était le concessionnaire de la ligne de chemin de fer d'Anvers à Gladbach deviendrait concessionnaire « *de cette même ligne qui est située sur le territoire du Duché de Limbourg* ». Nonobstant l'utilisation du temps présent, ce tronçon restait à construire. L'Article IV prévoyait toutefois que le tronçon néerlandais soit « construit et exploité » soit par la *Compagnie du Nord de la Belgique* soit par le *Grand Central belge*.

2. « Que ladite route ou ledit canal fussent prolongés d'après le même plan »

63. Le différend entre les Parties quant à la signification du terme « plan » est facile à comprendre. Selon les Pays-Bas, le terme « plan » renvoie aux travaux qui permettraient physiquement un passage transfrontières pour qu'une ligne de chemin de fer soit « prolongée » en partant de la Belgique et en traversant les Pays-Bas (DPB, p. 31, para. 126). La Belgique, invoquant le « sens évident » de ce terme, ainsi que la signification à lui donner dans le contexte des projets de travaux publics, insiste sur le fait que « plan » doit être compris comme s'appliquant aux propositions et descriptifs du projet dans sa totalité.
64. Les Parties sont également en désaccord s'agissant des droits découlant, pour chacune d'elles, de ces différents points de vue sur le sens de « d'après le même plan ». La position des Pays-Bas est très nette. Ils estiment en effet que la demande de la Belgique équivaut à exiger une « nouvelle ligne de chemin de fer » qui, en conséquence, doit être prolongée « d'après le même plan ». La réserve de « droits exclusifs de souveraineté sur le territoire qui serait traversé » indique, selon les Pays-Bas, que « le même plan » ne peut pas donner lieu à des spécifications pour l'ensemble du projet. Tout au plus peut-elle être une référence à une possibilité d'utilisation transfrontière. Le « même plan » se réfère à la continuité physique que les Pays-Bas sont tenus d'assurer, mais pas davantage. Le point de vue des Pays-Bas s'appuie, selon eux, sur la référence, dans l'Article XII, à l'exécution des « travaux convenus », cette expression affirmant qu'un plan pour la ligne de chemin de fer dans son ensemble ne peut donc pas être unilatéralement imposé par la Belgique. Les Pays-Bas soutiennent également que l'Article V du Traité du Rhin de fer, pris conjointement avec l'Article 3 de la Convention de 1867 entre la Belgique et les Pays-Bas « *pour la jonction de quatre chemins de fer* » (Convention entre la Belgique et les Pays-

Bas pour la jonction des chemins de fer, La Haye, 9 novembre 1967, C.T.S. 1866 à 1867, Vol. 135, p. 467) suggère que le « plan » doit nécessairement faire l'objet d'un accord.

65. La Belgique considère quant à elle que ces dernières dispositions ne sont pas pertinentes. Elle soutient en effet qu'aucune demande de prolongement de la ligne de chemin de fer au titre de l'Article XII n'existe ; elle considère toutefois le développement et la modernisation du chemin de fer comme également soumis à la disposition « selon le même plan » de l'Article XII. Dans la mesure où le « même plan » fait référence au plan que seule la Belgique était en droit de faire réaliser sur le territoire belge, il ne peut pas faire l'objet de négociations pour son application au territoire des Pays-Bas. La détermination unilatérale du plan est donc aux yeux de la Belgique un « corollaire logique du fait que conformément à l'Article XII du Traité, les coûts de construction de la nouvelle ligne aux Pays-Bas seraient supportés par la Belgique » (RB, p. 77, para. 77). Prenant acte du fait que les Pays-Bas ont le droit d'exercer leur juridiction sur leur propre territoire (en citant l'exemple de la création de passages à niveau), la Belgique soutient qu'elle ne peut pas le faire d'une manière qui ne tienne pas compte des droits belges reconnus par le droit international. Elle établit toutefois une distinction entre le droit, qu'elle revendique unilatéralement, d'établir le plan lorsque c'est *elle* qui doit exécuter les travaux, et la disposition qui prévoit le cas où les Pays-Bas choisissent d'exécuter les travaux. Dans la première hypothèse, un accord peut être souhaitable, mais selon la Belgique, il n'est pas nécessaire d'un point de vue juridique ; la Belgique admet en revanche que dans la dernière hypothèse, l'accord des Pays-Bas pour les *travaux** est juridiquement nécessaire (RB, p. 82, para. 81).
66. Le Tribunal considère que les possibilités d'utilisation du prolongement de la ligne en Belgique, en passant par les Pays-Bas, doivent être conformes aux spécifications de la voie, dont la dimension et la nature peuvent effectivement avoir été décidées par la Belgique. Toutefois, tant en ce qui concerne le prolongement que la réactivation, le plan général de la ligne doit faire l'objet d'un accord mutuel. Les travaux qui en résultent sont des « travaux convenus ». Bien entendu, cet accord ne saurait être refusé par les Pays-Bas si cela équivalait à un déni du droit de passage de la Belgique. Le Tribunal ne voit aucune disposition de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, ni du Traité du Rhin de fer, qui établisse une distinction à cet égard entre les travaux qui peuvent être exécutés

* Le texte en italique est une correction apportée à la sentence par le Tribunal arbitral en septembre 2005, après une Requête en Correction de la Sentence déposée par la Belgique, à laquelle les Pays-Bas avaient consenti.

légalement par la Belgique et les travaux que les Pays-Bas feront exécuter. Le Tribunal ne peut accepter les arguments de la Belgique sur ce point.

67. L'expression « d'après le même plan » doit être lue de manière à permettre une interprétation qui concilie les droits spécifiques de la Belgique et la préservation de la souveraineté des Pays-Bas. Bien que le terme « plan » soit couramment compris dans le secteur des travaux publics et dans certains dictionnaires comme le descriptif de l'ensemble du projet, diverses dispositions de l'Article XII suggèrent que ce n'est pas la signification qui doit lui être imputée en l'espèce. En particulier, la référence à des « travaux convenus », ainsi que la préservation de la souveraineté des Pays-Bas tendent à lui donner un autre sens : la préservation de la souveraineté des Pays-Bas lui assure en effet que, hormis les éléments spécifiés en faveur de la Belgique, aucune autre limitation de souveraineté n'est impliquée. Toutefois, la préservation de la souveraineté ne peut pas être invoquée en parallèle pour porter atteinte aux droits concédés à la Belgique par l'Article XII. Compte tenu de ces observations, le Tribunal note que le plan mentionné dans l'expression « d'après le même plan » dans la mesure où il se rapporte à la continuité à la frontière, relève de la compétence de la Belgique. Ceci résulte du fait que, selon l'Article XII, une ligne belge aura été construite et pourrait, ou pourrait ne pas, faire l'objet d'une demande ultérieure de prolongement. Au-delà, les spécifications d'utilisation de la totalité de la ligne doivent être convenues conjointement. Les questions relevant uniquement de la souveraineté des Pays-Bas, et sur lesquelles ces derniers ont le droit de décision, comprennent notamment tous les éléments de sécurité de l'ensemble de l'ouvrage, ainsi que les conditions de sécurité dans lesquelles les travaux sont exécutés.

3. « que la dite route ou le dit canal fussent prolongés ... entièrement aux frais et dépens de la Belgique »
« des ingénieurs et ouvriers ... qui exécuteraient, aux frais de la Belgique, les travaux convenus, le tout sans charge aucune pour la Hollande »

68. Le Tribunal observe tout d'abord que l'introduction de l'adjectif « convenu » après le terme « travaux » suggère clairement, dans son acception ordinaire, que les deux Parties envisageaient, bien que les Pays-Bas ne puissent pas refuser une demande de prolongement d'une ligne de chemin de fer sur son territoire, que les travaux

concerneraient les deux pays. Ainsi, les droits de souveraineté des Pays-Bas et le droit de passage de la Belgique pourraient-ils être conciliés.

69. Outre cette question, il est clair que les travaux d'une ligne de chemin de fer devant être prolongée depuis la Belgique jusqu'aux frontières de l'Allemagne étaient bien à la charge exclusive de la Belgique.
70. Le différend qui concerne la question de savoir si la demande spécifique de la Belgique de modernisation et de réfection de la ligne au-delà de sa capacité précédente est « un prolongement » au sens de l'Article XII (question commentée par le Tribunal aux paragraphes 82 à 84 ci-après) ; et plus particulièrement, si les « frais et dépens » à mettre à la charge de la Belgique doivent comprendre les « frais et dépens » encourus si les travaux finalement convenus prévoient les mesures de protection de l'environnement requises par le droit néerlandais. La Belgique conteste une telle obligation au motif que ces mesures ne sont pas nécessaires au prolongement physique de la ligne, mais sont des mesures imposées unilatéralement par les Pays-Bas dans le cadre de l'exercice de leur souveraineté ; la Belgique soutient en outre qu'elle aurait dû être consultée avant que les diverses zones soient classées en réserve naturelle protégée. Elle observe que les Pays-Bas ont affirmé (DPB, p. 23, para. 93) que ces mesures spécifiques ne sont pas celles qui lui sont imposées par le droit communautaire. En outre, la Belgique soutient que les mesures proposées pour la protection contre les nuisances sonores, et notamment le creusement d'un tunnel, ne sont pas la solution de protection de l'environnement la moins onéreuse.
71. Les Pays-Bas soutiennent qu'ils jouissent du droit souverain d'évaluer les moyens appropriés aux fins de protéger l'environnement conformément aux prescriptions communautaires et à leurs propres normes nationales ; qu'ils ont cherché à identifier objectivement ces moyens par le biais de rapports d'experts et que ces mesures n'auraient pas été nécessaires en l'absence de la demande de la Belgique de réfection et de modernisation significatives de la capacité de la ligne ferroviaire du Rhin de fer.
72. Les deux arguments sont bien fondés. Le Tribunal estime nécessaire, aux fins de répondre à cette question, de s'assurer tout d'abord que le projet est susceptible de relever de la disposition prévoyant la répartition des coûts prévue à l'Article XII et ensuite, dans

l'affirmative, de vérifier si les « frais et dépens » des mesures envisagées par les Pays-Bas font partie intégrante du prolongement de la ligne du Rhin de fer.

73. Le Tribunal reviendra plus loin sur ces questions.

4. Une « nouvelle route » ou un « nouveau canal » à « prolonger »?

74. La demande de réactivation de la Belgique est à la fois immédiate et à long terme. Il est entendu que la Belgique souhaite, d'ici 2020, faire circuler tous les jours sur la ligne et dans les deux sens, 43 trains de 700 mètres de long roulant à 100 kilomètres / heure. Les travaux nécessaires sont, selon les Pays-Bas, si importants qu'« ils équivalent ... à une demande, au sens de l'Article XII, de prolongement d'une ligne de chemin de fer du territoire belge sur le territoire néerlandais. Ce chemin de fer est *nouveau* dans la mesure où il exige des travaux considérables d'adaptation et de modernisation à de nombreux égards pour parvenir à l'utilisation souhaitée » (CMPB, para. 3.3.4.5). En conséquence, selon les Pays-Bas, les dispositions de l'Article XII concernant les coûts (outre le rétablissement du niveau d'entretien de 1991, dont ils supporteront le coût) sont applicables. Ce nouvel ouvrage doit, en ce qui concerne ses possibilités d'utilisation, être « entièrement aux frais et dépens de la Belgique » et « sans charge aucune pour la Hollande ». La Belgique affirme pour sa part que sa demande de réactivation n'est pas une demande de « prolongement » – « [le] Rhin de fer a été prolongé sur le territoire néerlandais dans les années 1870 et existe encore à l'heure actuelle ». Dans ce sens, la Belgique estime que ses demandes actuelles ne relèvent pas de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839.

75. La question se pose donc de savoir si la demande de la Belgique porte sur une nouvelle route, un nouveau canal ou encore une ligne de chemin de fer traversant les Pays-Bas au sens de l'Article XII ; ou bien s'il s'agit d'une demande d'adaptation d'un droit de passage qui existait déjà en vertu de l'Article XII. Il est demandé au Tribunal de dire si les coûts de la réactivation doivent être supportés ou non par la Belgique. Dans ce contexte, le Tribunal note que les positions adoptées par les Parties ne sont pas entièrement identiques à ce que chacune d'elles était disposée à envisager lors des négociations, avant de recourir à l'arbitrage. La Belgique assimile sa demande à l'entretien d'une ligne existante dont le coût doit être supporté par les Pays-Bas. Elle invoque à cet effet l'Article XI du Traité de Séparation de 1839. Les Pays-Bas pour leur

part assimilent la demande de la Belgique à une demande de nouvelle ligne de chemin de fer, dont la totalité du coût doit être à la charge de la Belgique. En tout état de cause, aucune des Parties n'exclut totalement la pertinence de l'Article XII. Toutefois, chacune de ces possibilités comporte ses propres difficultés.

76. Le Tribunal constate que l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 ne traite ni de la question de l'entretien, ni de celle de « l'adaptation et la modernisation » (le descriptif convenu conjointement dans les Questions posées au Tribunal par les Parties). La première question a été résolue par la pratique néerlandaise d'assumer la responsabilité physique et financière de l'entretien (que les Pays-Bas perçoivent sans aucun doute comme un élément de leur souveraineté territoriale) et est acceptée par les deux Parties. Ni l'Article XII, ni les conventions financières détaillées, élaborées dans le cadre de la Convention ferroviaire de 1897, ne prévoyaient spécifiquement les frais d'entretien des lignes sur le territoire néerlandais (y compris de la ligne du Rhin de fer) appartenant actuellement aux Pays-Bas. L'Article IX de la Convention ferroviaire de 1897 parlait d'accords futurs pour l'« exploitation internationale des chemins de fer rachetés », mais semble n'avoir jamais été appliqué à la question de l'entretien. L'accord qui lui est lié conclu entre les Pays-Bas et le *Maatschappij tot Exploitatie* (selon lequel cette société néerlandaise devait désormais exploiter la ligne du Rhin de fer sur le territoire néerlandais) présuppose clairement que la responsabilité des réparations et des rénovations incombe au Gouvernement néerlandais (MB, Pièce n° 25, Convention entre l'État des Pays-Bas et le *Maatschappij tot Exploitatie*, 29 octobre 1897, annexée à la Loi du 2 avril 1898 approuvant la Convention ferroviaire du 23 avril 1897, Articles 2 et 8). La déclaration explicative, associée à la ratification par les Pays-Bas de la Convention ferroviaire de 1897, mentionne que « l'État a l'obligation d'assurer, à ses propres frais, un niveau d'entretien suffisant pour que les chemins de fer puissent être repris par Exploitatie-Maatschappij » (MB, Pièce n° 22, Ratification de la convention entre les Pays-Bas et la Belgique, signée à Bruxelles le 23 avril 1897 – Déclaration explicative, p. 12 à 13). Ceci ne permet pas nécessairement de conclure que la « rénovation », au titre de la demande belge actuelle, nécessaire aux fins de respecter les normes de niveaux d'activité qui n'étaient pas prévus auparavant, fait partie de ce fait de l'obligation d'entretien et de rénovation assumée par les Pays-Bas à la fin du XIX^{ème} siècle. Le Tribunal considère que les Pays-Bas (ce que ceux-ci acceptent) sont tenus de ramener la ligne du Rhin de fer au niveau qu'elle avait atteint lors de l'utilisation régulière (quoique

réduite) de la ligne avant l'interruption de cette utilisation en 1991 ; mais ces obligations d'entretien et de réparation ne couvrent pas les coûts de modernisation significatifs impliqués par la demande actuelle de la Belgique. Que ces coûts doivent ou non être assumés par la Belgique en vertu de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 dépend d'autres questions.

77. La question de l'adaptation significative et de la modernisation est un problème plus complexe qui n'a pas encore été exploré. L'application des principes du droit international à l'interprétation des traités peut toutefois aider à la résoudre.
78. La disposition selon laquelle la Belgique supportera tous les « frais et dépens » de la « nouvelle route » ou du « nouveau canal » (chemin de fer) est claire, et a un « sens évident ». Toutefois, pour décider ce qui est ou n'est pas une « nouvelle route » ou un « nouveau canal » (chemin de fer), mais plutôt la réactivation d'une route ou d'un canal ou d'une ligne de chemin de fer existant et décider en conséquence si l'Article XII est applicable et dans quelle mesure, il convient de recourir à d'autres principes d'interprétation.
79. L'Article 31, paragraphe 3, alinéa (c) de la Convention de Vienne exige également que soit prise en compte « toute règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties ». La règle intemporelle semble bien être une telle « règle pertinente ». À cet égard, il convient de tenir compte, dans l'interprétation de l'Article XII, de la situation juridique telle qu'elle existait en 1839. En particulier, il est certain qu'en 1839, il était envisagé que les coûts de tout prolongement d'une nouvelle route ou d'un nouveau canal que la Belgique pourrait demander seraient relativement modestes et d'un montant limité. Les progrès considérables qui ont été réalisés par la suite en matière d'électrification, de conception et de spécifications des voies, d'importance du fret, etc. et leur coût concomitant, ne pouvaient pas être prévus par les Parties. Pour autant, cette règle n'exige pas que le Tribunal ignore ni des faits ultérieurs concernant l'application effective du Traité, ni tous les développements juridiques ultérieurs. Il est en effet établi depuis longtemps que la compréhension des termes conceptuels ou génériques d'un traité peut être considérée comme « une question essentiellement relative qui dépend du développement des relations internationales » (*Décrets sur la Nationalité établis à Tunis et au Maroc, C.P.J.I. Série B, n° 4 (1923), p. 24*). Certains termes sont « non pas statiques, mais par définition, évolutifs Les Parties à la Convention doivent en

conséquence être réputées les avoir acceptés en tant que tels » (*Namibie (Sud-Ouest Africain)*, *Avis consultatif, Recueil C.I.J. 1971*, p. 16 à p. 31). Lorsqu'un terme peut être considéré comme générique « on présume nécessairement que sa signification est destinée à suivre l'évolution du droit et à correspondre à la signification attachée à l'expression par le droit en vigueur à un moment donné » (*Plateau Continental de la Mer Égée (Grèce/Turquie)*, *Arrêt, Recueil de la C.I.J. 1978*, p. 3 à p. 32, para. 77). Une constatation similaire a été faite par l'instance d'appel de l'OMC lorsqu'elle a eu à interpréter le terme « ressources naturelles » de l'Article XX, paragraphe (g) de l'Accord sur l'OMC (« États-Unis - Prohibition à l'importation de certaines crevettes et de certains produits à base de crevettes » (WT/DS58/AB/R) adopté le 12 octobre 1998, para. 130).

80. En l'espèce, il n'est pas question ici d'un terme conceptuel ou générique, mais plutôt de développements techniques nouveaux, relatifs à l'exploitation et à la capacité du chemin de fer. Toutefois, là aussi, il semble qu'une interprétation évolutive, qui permettrait une application du Traité efficace en termes d'objet et de but, soit préférable à une application stricte de la règle intemporelle. Ainsi, dans l'affaire *Gabčíkovo-Nagymaros*, la Cour internationale était prête à accepter, dans l'interprétation d'un Traité antérieur à certaines normes récentes du droit de l'environnement, que « le traité n'est pas un instrument figé et est susceptible de s'adapter à de nouvelles normes du droit international ». (*Recueil C.I.J. 1997*, p. 7 à pp. 67 et 68, para. 112). Le tribunal d'instance néerlandais de Rotterdam a été confronté à la question de savoir si une disposition portant sur des câbles télégraphiques pourrait être interprétée de manière à inclure les câbles téléphoniques, bien que ceux-ci n'aient pas encore été mis au point au moment de la conclusion de la Convention de 1884 sur la protection des câbles sous-marins. Le Tribunal a estimé qu'il était « raisonnable » d'inclure les câbles téléphoniques ultérieurs dans l'interprétation de ce qui était protégé par la Convention (*The Netherlands (PTT) and the Post Office (London) v. Ned Lloyd*, 74 *International Law Reports*, p. 212).
81. Enfin, le Tribunal constate qu'une interprétation évolutive des traités recueille à l'heure actuelle le suffrage des principaux auteurs. Ainsi, les éditeurs de la 9^{ème} édition de *Oppenheim* conviennent que, nonobstant la règle intertemporelle, « à certains égards l'interprétation des dispositions d'un traité ne peut pas être isolée des développements du droit intervenus après leur adoption ... les concepts incorporés dans un traité peuvent ne pas être figés, mais évolutifs ... » (Jennings and Watts, *Oppenheim's International Law*,

Vol. 1, p. 1282). Voir également Jiménez de Aréchaga « *International Law in the Past Third of a Century* » (le Droit international dans le dernier tiers d'un siècle) » 159 *Recueil des Cours* (1978-1), p. 49). Rudolf Bernhardt l'explique de la manière suivante : « L'objet et le but d'un traité jouent ... un rôle central dans son interprétation. Cette référence à l'objet et au but peut être comprise comme une introduction dans un certain dynamisme. Si le but d'un traité est de créer des relations durables et solides entre les parties ... , il n'est guère compatible avec ce but d'éliminer les nouveaux développements intervenus dans le processus de l'interprétation du traité » (42 *German Yearbook of International Law* (1999) pp. 16 et 17).

82. Le Traité du Rhin de fer n'a pas été conçu pour avoir une durée limitée ou fixe. Les Parties ne pensaient probablement qu'à un « prolongement » d'une voie ferrée belge à travers les Pays-Bas, qui serait effectué à un moment donné. Bien entendu, les déclarations faites par les Parties au moment de la ratification du Traité du Rhin de fer, lequel a notamment amendé l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, prévoyaient que ceci « constitue l'exécution pleine et entière de l'Article XII du Traité du 19 avril 1839 ». Toutefois, le Tribunal estime qu'il serait incompatible avec l'objet et le but du traité antérieur d'interpréter ces déclarations dans le sens où de nouveaux travaux et de nouvelles demandes seraient considérés comme *en dehors* du champ de l'Article XII. Il convient de comprendre ces déclarations comme renvoyant plutôt à la modification du tracé de la ligne du Rhin de fer dont les parties étaient convenues.
83. Le but et l'objet du Traité de Séparation de 1839 étaient de résoudre plusieurs problèmes épineux qui compliquaient l'instauration d'une séparation stable entre la Belgique et les Pays-Bas : ceux de l'Article XII étaient de prévoir des liaisons de transport ferroviaire entre la Belgique et l'Allemagne, sur un tracé prévu par le Traité de limites de 1842. Cet objet n'avait aucune durée fixe et son but était « la communication commerciale ». Il en résulte nécessairement, même si ce n'est pas formulé de manière spécifique, que ces travaux, qui vont au-delà de la simple restauration des possibilités d'utilisation précédentes, et qui seraient nécessaires ou souhaitables pour s'adapter au commerce actuel, seraient indissociables du droit de passage que la Belgique pourrait demander. Ceci étant, l'Article XII dans son ensemble, qui équilibre soigneusement les droits et obligations des Parties, reste en principe applicable à l'adaptation et à la modernisation demandées par la Belgique.

84. Il est également raisonnable d'interpréter l'Article XII comme envisageant l'éventualité de travaux futurs sur la ligne, outre ceux nécessaires dans le cadre de l'entretien. L'Article XII ne prévoit aucune disposition distincte en ce qui concerne la répartition des futurs coûts et des droits sur la ligne et le territoire qu'elle traverserait, mais une interprétation compatible avec le principe d'effet utile amène le Tribunal à penser que l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 est toujours applicable à la mise à niveau et aux améliorations (sauf en ce qui concerne le tracé, qui est toujours régi par les avenants au Traité du Rhin de fer). Si l'on applique cette approche dynamique et évolutive à un traité qui était censé garantir un droit de passage commercial dans la durée, le Tribunal conclut qu'une demande de réactivation d'une ligne depuis longtemps en sommeil, avec une capacité de fret et les moyens de réaliser cette réactivation dépassant de loin ce qui a existé auparavant, pendant près de 130 années, ne doit pas être considérée comme une demande de « nouvelle ligne ». Pour autant, les conditions liées à cette demande (à savoir, la réfection, une mise à niveau et une modernisation considérables d'un « prolongement » existant) sont toujours régies par les dispositions de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839. Il convient de reconnaître que la rédaction, telle que formulée, visait la construction d'une nouvelle route, le creusement d'un nouveau canal ou la construction d'une nouvelle voie ferrée plutôt qu'une mise à niveau régulière inhérente à un droit de passage commercial. En conséquence, il peut s'avérer nécessaire d'intégrer à l'Article XII, en ce qui concerne l'attribution des coûts actuels de remise à niveau, les dispositions du droit international telles qu'elles s'appliquent aujourd'hui (*voir* paragraphe 59). Le Tribunal considérera le concept de caractère raisonnable à la lumière de toutes les circonstances, ainsi que de l'équité et de l'équilibre contenus dans l'Article XII.

5. « et sans préjudice de ses droits de souveraineté exclusifs sur le territoire que traverserait la route ou le canal en question ».

85. Si l'on applique ce point à l'Article 31, paragraphe 1, de la Convention de Vienne, qui stipule qu'un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer à ses termes, on pourrait penser que l'expression « sans préjudice » suggère que toute ingérence dans la souveraineté des Pays-Bas, autre que l'acceptation du prolongement d'une nouvelle voie ferrée traversant le Limbourg, est contraire à l'Article XII. Toutefois, l'Article 31, paragraphe 1, exige que ce « sens ordinaire » ne soit pas seulement interprété

de bonne foi, mais également dans son contexte et à la lumière de l'objet et du but du traité.

86. Dans leurs plaidoiries, les Parties ont contesté que la bonne foi constitue une source distincte du droit international. La Belgique fait allusion à une absence de bonne foi dans une série d'actes et d'omissions des Pays-Bas, tandis que ceux-ci font allusion à un abus de droit relativement à diverses demandes faites par la Belgique au sujet de la réactivation de la ligne du Rhin de fer. Le Tribunal pense pour sa part qu'il y a eu d'importantes différences de perception des Parties en ce qui concerne l'étendue de leurs droits et obligations respectifs en matière de droit international et notamment en ce qui concerne l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, et que ce sont ces différences de perception qui sont à l'origine des affirmations d'absence de bonne foi et d'abus de droit. Il incombe donc au Tribunal de clarifier les droits et obligations de chaque Partie, pour pouvoir ensuite répondre aux Questions que ces dernières lui ont posées conjointement.
87. En ce qui concerne l'injonction de l'Article 31, paragraphe 1, de la Convention de Vienne de replacer un terme « dans son contexte » pour pouvoir l'interpréter correctement, le Tribunal remarque que le contexte pertinent de la phrase « *sans préjudice de ses droits de souveraineté exclusifs* » réside dans l'insertion de celle-ci au sein d'un paragraphe qui traite également des droits consentis à la Belgique. Les Pays-Bas ont déjà nécessairement dérogé à leur souveraineté territoriale en autorisant la construction d'une voie ferrée sur leur territoire, à la demande d'un autre État. La souveraineté faisant l'objet d'une réserve concerne le territoire que traverse la voie ferrée. Les Pays-Bas n'ont pas abandonné plus de souveraineté que ce qui était nécessaire pour la construction de la voie afin de relier commercialement la Belgique et l'Allemagne à travers le Limbourg. Ils conservent donc les pouvoirs de police sur le secteur concerné, le pouvoir de définir des normes d'hygiène et de sécurité pour les travaux effectués sur la voie, ainsi que le pouvoir de définir des normes de protection de l'environnement dans ce secteur.
88. Dans ce contexte, le Tribunal constate que le droit néerlandais prévoit que le niveau d'entretien des voies ferrées n'est pas un niveau fixe, mais varie plutôt en fonction du trafic existant à un moment donné. Lorsque la ligne du Rhin de fer est tombée en désuétude après 1991, l'entretien a été minimal. En 1996, les passages à niveau du tronçon Ruremonde-Vlodrop ont été supprimés. Conformément au droit néerlandais également, et de manière plus générale, les feux clignotants ont également été supprimés.

Il a été expliqué au Tribunal que « cette politique vise à empêcher les utilisateurs de la route de s’habituer à des passages à niveau qui ne fonctionnent plus, afin d’éviter le risque qu’ils ne s’attendent plus au passage de trains à des passages à niveau encore opérationnels » (CMPB, p. 10, para 2.5.4).

89. Le Tribunal estime que cette politique, et l’abaissement des niveaux d’entretien en vertu de celle-ci, ne violent pas les droits conférés à la Belgique par l’Article XII du Traité de Séparation de 1839 et relèvent de la réserve de souveraineté des Pays-Bas figurant audit Article XII. Et ce, d’autant plus que les Pays-Bas acceptent pleinement leur obligation de remettre la ligne au niveau d’entretien et de sécurité de 1991, à leurs frais, en cas de demande de réactivation de la Belgique.
90. On pourrait dire que les Pays-Bas n’agiraient pas conformément aux dispositions de l’Article XII uniquement dans le cas où la réserve de souveraineté s’exercerait d’une manière incompatible avec le droit de la Belgique de prolonger la voie ferrée à travers le Limbourg, ou en violation d’autres obligations internationales. Le Tribunal examinera ci-après (*voir* paragraphes 202–206) si tel est le cas.
91. L’Article 31, paragraphe 1, de la Convention de Vienne dispose également que les termes d’un traité doivent être interprétés « à la lumière de son objet et de son but ». On peut se demander en l’espèce si l’application de ce principe très important sera éclairante, car l’objet et le but du Traité de Séparation de 1839 étaient très vastes – à savoir la séparation de la Belgique et des Pays-Bas dans des conditions satisfaisant les participants à la Conférence de Londres. Il est clair que la revendication de la Belgique sur ce qui est maintenant la province néerlandaise du Limbourg a été rejetée et que, par ailleurs, la proximité commerciale dont la Belgique aurait pu autrement bénéficier avec l’Allemagne a été préservée par les dispositions relatives au prolongement de la route et du canal. De cette manière, entre autres, l’objet et le but général du Traité de 1839 furent atteints. Ce que l’on peut incontestablement affirmer est que cet objet et ce but exigent un délicat équilibre entre les droits accordés à chaque Partie au titre de l’Article XII.
92. Il convient également de se demander si la clause de réserve de la souveraineté néerlandaise exigeait ou non une concertation avec la Belgique avant de classer en réserve naturelle le territoire traversé par le tracé historique de la ligne.

93. La Belgique n'a pas contesté le droit souverain des Pays-Bas à classer certains espaces en zones naturelles, mais cela impliquait (MB, p. 42, para. 31) que la nature du droit de passage dont elle bénéficiait en vertu du Traité de Séparation de 1839 et du traité du Rhin de fer obligeait les Pays-Bas à la consulter avant de classer ainsi le site du Meinweg (*voir* paragraphe 189). La Belgique rappelle également l'Article 9 du Traité du 21 décembre 1996 relatif à la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers, qui fait référence à la ligne de chemin de fer du Rhin de fer :

Les dossiers concernant la prolongation de la ligne de marchandises 11 vers la ligne de chemin de fer entre Goes et Bergen-op-Zoom et le désenclavement du port d'Anvers par l' « IJzeren Rijn » [Rhin de fer] vers l'Allemagne seront évalués selon leurs propres mérites, en bonne concertation et comme il convient entre bons voisins. Dans le premier dossier, on s'efforcera de faire un choix de tracé avant le 1^{er} janvier 2000. Dans le deuxième dossier, les Pays-Bas collaboreront activement à l'étude de faisabilité, en ce compris le développement de variantes de tracés à la hauteur de Ruremonde et de la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne. En fonction des résultats de cette étude, les Parties se concerteront conjointement avec les instances compétentes de la République Fédérale d'Allemagne [R.T.N.U. vol. 2054 p. 293 (1999)].

94. Le 12 juin 1998, Le Premier ministre belge a fait part sans ambiguïté au Premier ministre néerlandais de la préférence de la Belgique pour le tracé historique de la ligne du Rhin de fer, en se prévalant « d'un droit relevant du droit public international sur ce tracé historique ». Des déviations étaient soit trop longues, soit ne « pourraient être réalisées que sur le long terme » (MB, Pièce n° 67, Lettre du Premier ministre belge M. Dehaene à M. Kok, ministre-Président des Pays-Bas, datée du 12 juin 1998). Les septième et huitième paragraphes du Protocole d'accord de mars 2000 (*voir également* le paragraphe 155 de la présente sentence) prévoyaient ce qui suit :

S'il est décidé que le tracé définitif sera différent de celui traversant le Meinweg (ce que les Pays-Bas présumant, contrairement à la Belgique), ce [dernier] tracé sera considéré comme satisfaisant pleinement les obligations de droit public international découlant du Traité de Séparation de 1839 et du Traité du Rhin de fer conclu en 1873 entre la Belgique et les Pays-Bas. Ces accords feront l'objet d'un Traité.

Jusqu'à la sélection du tracé définitif, la Belgique réserve l'intégralité de ses droits en vertu du Traité de Séparation de 1839 et du Traité Néerlandais-belge du Rhin de fer de 1873.⁷

95. Le Tribunal constate qu'à différentes reprises, les Pays-Bas ont reconnu que la Belgique disposait d'un droit de passage en vertu du droit international (MB, p. 46, para. 34). Ce droit de passage n'est pas affecté en soi par le classement du site du Meinweg en réserve naturelle : le rapport entre le droit de passage de la Belgique et les droits de souveraineté des Pays-Bas est resté équilibré comme le prévoyait l'Article XII. Si les Pays-Bas avaient supposé, au moment de classer le site du Meinweg, que la Belgique était sur le point de proposer un programme de réactivation de grande envergure, il aurait probablement été souhaitable, sur la base de « bons rapports de voisinage » de se concerter avec elle avant de procéder au classement du site. Les mesures relatives au site du Meinweg ont été prises en 1994, c'est-à-dire après la communication belge de 1987. Or, si l'on tient compte du contexte d'utilisation minimale – et d'une période récente de non utilisation totale – de la ligne par la Belgique, et du fait que son droit de passage n'avait fait l'objet de réserves que périodiquement, il n'était pas déraisonnable pour les Pays-Bas de présumer que cette situation pourrait perdurer dans un avenir prévisible. En tout état de cause, le classement du site du Meinweg ne constituant pas en théorie une restriction du droit de passage, les Pays-Bas n'étaient pas légalement tenus de consulter la Belgique. Le fait qu'ultérieurement, le classement du site du Meinweg en réserve naturelle risquait d'avoir des implications en cas de demandes imprévues de réactivation à un niveau inconnu jusqu'alors est un problème différent, qui aurait clairement dû être résolu à l'origine par des concertations entre les Parties. En conséquence, sur ce point précis, le Tribunal penche en faveur des arguments des Pays-Bas.
96. Cela étant, l'exercice légitime, par les Pays-Bas, de leur droit souverain de classer le site du Meinweg en réserve naturelle, dans le contexte particulier décrit ci-dessus, ne va pas nécessairement sans conséquences financières, dans la mesure où est concerné l'exercice par la Belgique de son droit de passage.

⁷ Les Pays-Bas et la Belgique proposent des traductions en anglais légèrement différentes de ces dispositions (MB, para. 34 ; CMPB, para. 2.12.1). Ici, le Tribunal utilise la version néerlandaise.

CHAPITRE III - RÔLE DU DROIT COMMUNAUTAIRE DANS LE PRÉSENT ARBITRAGE

A. Obligations découlant de l'Article 292 du Traité CE

97. Le Compromis d'arbitrage entre les Parties demande au Tribunal « de se prononcer sur le fondement du droit international, y compris du droit communautaire le cas échéant, en tenant compte des obligations des Parties en vertu de l'Article 292 du Traité CE » (italiques ajoutées).
98. Le Tribunal a déjà évoqué (*voir* paragraphe 15 ci-dessus) la lettre envoyée par les Parties à la Commission européenne le 26 août 2003, dans laquelle elles mentionnaient leur position commune, à savoir que, bien que les questions au cœur du présent différend relèvent davantage du droit international que du droit communautaire, elles prendraient, si nécessaire, toutes les mesures leur permettant de satisfaire à leurs obligations dans le cadre du droit communautaire, et notamment de l'Article 292 du Traité CE.
99. Conformément à l'Article 292 du Traité CE, « [L]es États membres s'engagent à ne pas soumettre un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent traité à un mode de règlement autre que ceux prévus par celui-ci » (*voir* paragraphe 13 ci-dessus).
100. Cette disposition doit être considérée au regard des articles 227 et 239 du Traité CE. Conformément à l'Article 227, chacun des États membres peut saisir la CJCE s'il estime qu'un autre État membre a manqué à l'une quelconque des obligations lui incombant en vertu du Traité CE, tandis que l'Article 239 prévoit que les États membres peuvent soumettre tout différend en connexité avec l'objet du Traité CE à la CJCE si ce différend lui est soumis en vertu d'un compromis.
101. L'effet combiné des articles susmentionnés du Traité CE (ainsi que de l'Article 234 sur les décisions prises à titre préjudiciel, *voir* paragraphe 102 ci-après) vise à établir que la CJCE est seule compétente « pour assurer le respect du droit dans l'interprétation et l'application du présent Traité » (Article 220 du Traité CE). En conséquence, au sein du système juridique communautaire, suite à une répartition des compétences entre les tribunaux des États membres et la CJCE, seule cette dernière a le pouvoir de statuer en dernier recours sur les questions d'interprétation ou d'application du droit

communautaire. Si les États membres saisissent un tribunal autre qu'un « tribunal communautaire » d'un différend juridique pour lui demander d'interpréter ou d'appliquer des dispositions du droit communautaire, la Commission peut les poursuivre pour violation de l'Article 292 du Traité CE.⁸

102. Concernant l'obligation de soumettre les questions relatives au droit communautaire à la décision autoritaire de la CJCE, le Traité CE évoque expressément les juridictions des États membres à l'Article 234. Aux termes de cet article, une juridiction nationale confrontée à l'interprétation du droit communautaire peut, et dans certains cas, doit,⁹ saisir la Cour à titre préjudiciel « si [elle] estime qu'une décision sur ce point [interprétation du droit communautaire] est nécessaire pour rendre son jugement ». Conformément à la jurisprudence constante de la CJCE (voir, par exemple, *Maso, Gazzetta et al. c. Istituto Nazionale della Previdenza Sociale (INPS)*, C-373/95, arrêt du 10 juillet 1997, para. 26),

il appartient aux seules juridictions nationales, qui sont saisies d'un litige et doivent assumer la responsabilité de la décision judiciaire à intervenir, d'apprécier, au regard des particularités de chaque affaire, tant la nécessité d'une décision préjudicielle pour être en mesure de rendre leur jugement que la pertinence des questions qu'elles posent à la Cour.

La Cour a également considéré qu'« une demande formée par une juridiction nationale n'est possible que s'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation du droit communautaire ... demandée par cette juridiction, n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal » (*Durighello c. Istituto Nazionale della Previdenza Sociale (INPS)*, C-186/90, arrêt du 28 novembre 1991, para. 9).

103. Pour rendre sa sentence, le Tribunal a soigneusement pris en compte ces éléments. Le Tribunal estime qu'il se trouve dans une situation analogue à celle d'une juridiction nationale d'un État membre, décrite aux paragraphes précédents, en ce qui concerne les limites fixées à sa compétence dans le Compromis d'arbitrage, par renvoi à l'Article 292 du Traité CE. En d'autres termes, si le Tribunal parvenait à la conclusion qu'il lui est impossible de statuer sur l'affaire qui lui est soumise sans devoir interpréter les règles du droit communautaire qui ne constituent ni des *actes clairs* ni des *actes éclairés*, cela

⁸ Cf. Requête de la Commission européenne à la CJCE contre l'Irlande dans l'affaire de *l'Usine Mox* (RB, Pièce n°. 1, pp. 1 et suivantes).

⁹ La distinction entre un tribunal étatique ayant un droit ou un devoir de renvoi n'est pas pertinente dans le présent contexte, comme les autres éléments de la demande mentionnés à l'Article 234.

déclencherait les obligations des Parties au titre de l'Article 292 dans le sens où elles seraient tenues de saisir la CJCE des questions pertinentes relevant du droit communautaire (en l'espèce, non au sens de l'Article 234 mais probablement au sens de l'Article 239 du Traité CE).

104. Quant à la nécessité ou non pour le Tribunal de statuer sur des questions de droit communautaire pour pouvoir rendre sa sentence, les critères élaborés en application de l'Article 234 du Traité CE par les tribunaux étatiques et la CJCE s'appliquent également par analogie. À cet égard, toute référence au droit communautaire n'implique pas une obligation de renvoi préjudiciel. La CJCE a clarifié ce point dans l'affaire *Srl CILFIT et Lanificio di Gavardo SpA c. Ministero della Sanità*, C-283/81, *Rec.* 1982, p. 3415 (« Affaire *CILFIT* ») en déclarant que les juridictions nationales confrontées à l'interprétation du droit communautaire et tenues de soumettre cette question à la CJCE conformément à l'Article 234 du Traité CE,

jouissent du même pouvoir d'appréciation que toutes autres juridictions nationales en ce qui concerne le point de savoir si une décision sur un point de droit communautaire est nécessaire pour leur permettre de rendre leur décision. Ces juridictions ne sont, dès lors, pas tenues de renvoyer une question d'interprétation de droit communautaire soulevée devant elles si la question n'est pas pertinente, c'est-à-dire dans les cas où la réponse à cette question, quelle qu'elle soit, ne pourrait avoir aucune influence sur la solution du litige.

Par contre, si elles constatent que le recours au droit communautaire est nécessaire en vue d'aboutir à la solution d'un litige dont elles se trouvent saisies, l'Article 177 [qui est devenu l'Article 234] leur impose l'obligation de saisir la Cour de justice de toute question d'interprétation qui se pose. [Affaire *CILFIT*, 3429, paragraphes 10–11].

105. En ce qui concerne la juridiction nationale, le même point a été expliqué avec la lucidité qui le caractérise par Lord Denning dans l'affaire opposant *H.P. Bulmer Ltd. à J. Bollinger SA*, [1974] 2 C.M.L.R. 91, [1974] 2 All E.R. 1226. Comme il l'a souligné,

Le point doit être déterminant.

La juridiction [nationale] doit apprécier si une « décision sur ce point est nécessaire pour lui permettre de rendre un *jugement* ». Ce jugement s'appliquant à l'affaire même soumise au tribunal. Le juge doit être parvenu au stade où il se pose la question suivante : « cette clause du Traité est susceptible d'être interprétée de plusieurs manières. Si elle signifie *ceci*, je me prononce en faveur du demandeur. Si elle signifie *cela*, je me prononce en

faveur du défendeur ». En bref, quelle que soit la manière de le trancher, le point doit être décisif pour l'affaire. Ne reste alors plus qu'à prononcer le jugement...

106. C'est en se fondant sur ce qui précède que le Tribunal examinera les points de droit communautaire avancés par les Parties. Dans leurs mémoires, les Parties renvoient de manière répétée aux dispositions de droit communautaire dérivé applicables à deux secteurs, à savoir celui des réseaux ferrés transeuropéens et celui de la protection de l'environnement (*voir* paragraphes 121 à 137 ci-après). La Belgique fait également état de l'Article 10 du Traité CE, tout en déclarant qu'il n'est pas déterminant. Le Tribunal va maintenant décider si ces références sont suffisamment concluantes, ou pertinentes, au sens du paragraphe précédent pour impliquer que le différend entre les Parties requière une « interprétation » du droit communautaire.

B. Questions relatives aux Réseaux Transeuropéens

107. Ainsi que le signalent les deux Parties, la ligne de chemin de fer du Rhin de fer figure comme projet prioritaire au sein du système des réseaux ferroviaires transeuropéens prévu par les articles 154 à 156 du Traité CE. Même s'il ne semble en fait y avoir aucun différend entre les Parties relativement à « l'interprétation ou l'application » des dispositions pertinentes du droit communautaire (et qu'il semble donc, à cet égard, qu'il n'existe aucun « différend » au sens de l'Article 292 du Traité CE, il est nécessaire d'examiner brièvement les dispositions du Traité CE relatives au système des réseaux ferroviaires transeuropéens et le droit dérivé communautaire pertinent, ainsi que les arguments respectifs des Parties.
108. Conformément à l'Article 154 du Traité CE, la Communauté « contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens dans les secteurs des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie » (paragraphe 1). L'action de la Communauté « vise à favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux » (paragraphe 2).
109. Afin de réaliser ces objectifs, l'Article 155 prévoit l'établissement « d'un ensemble d'orientations couvrant les objectifs, les priorités ainsi que les grandes lignes des actions envisagées dans le domaine des réseaux transeuropéens ». Ces orientations identifient des projets d'intérêt commun. L'article 155 prévoit en outre la mise en œuvre de toute action

qui peut s'avérer nécessaire pour assurer l'interopérabilité des réseaux, autorise la Communauté à soutenir des projets d'intérêt commun définis dans le cadre des orientations relatives au Réseau ferroviaire transeuropéen, et mentionne la possibilité de contribuer, par le biais du Fonds de cohésion, au financement de projets spécifiques en matière d'infrastructure des transports (paragraphe 1). L'article 155 dispose ensuite que les États membres sont tenus de coordonner entre eux les politiques menées au niveau national qui peuvent avoir un impact significatif sur la réalisation des objectifs liés au réseau ferroviaire transeuropéen (paragraphe 2).

110. L'article 156 contient des prescriptions de forme selon lesquelles les orientations et autres mesures visées au paragraphe 1 de l'Article 155 sont arrêtées par le Conseil, statuant conformément à la procédure [de position commune] visée à l'Article 251, tout en prévoyant que les orientations et projets d'intérêt commun qui concernent le territoire d'un État membre requièrent l'approbation de l'État membre concerné.

111. Le programme défini aux articles 154 et 155 a été mis en œuvre par divers textes de droit communautaire, notamment la Décision n° 1692/96/CE du 23 juillet 1996 (« Décision 1692/96 ») (JOCE 1996, L 228 p. 1) du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport. La Décision 1692/96 a pour but de définir les orientations mentionnées dans le titre comme « un cadre général de référence destiné à encourager les actions des États membres et, le cas échéant, de la Communauté visant à réaliser des projets d'intérêt commun » (Article 1, paragraphe 2). L'article 3 de la Décision 1692/96 est consacré au développement d'un réseau ferroviaire transeuropéen constitué à la fois du réseau ferroviaire à grande vitesse et du réseau ferroviaire conventionnel. Il a été concrétisé par un certain nombre d'autres textes législatifs de nature plus technique. Relativement au coût de développement des projets du réseau ferroviaire transeuropéen, l'Article 155 du Traité CE a été mis en œuvre par un Règlement du Conseil (CE) n° 2236/95 du 18 septembre 1995 (JOCE 1995, L 228 p. 1), substantiellement amendé par le Règlement (CE) n° 807/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 (JOCE 2004, L 143 p. 46), qui fixe les règles pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, en règle générale à hauteur de 10 % du coût d'investissement total.

112. L'annexe II à la Décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 (JOCE 2004, L 167 p. 1), qui modifie la Décision 1692/96, énumère les « projets prioritaires dont les travaux devraient commencer avant 2010 », y compris le « tronçon transfrontalier 'Rhin de fer' Rheidt-Antwerpen » (qui fait partie du projet n° 24).
113. C'est à ce domaine du droit communautaire, dans la mesure où il est consacré au développement d'un réseau ferroviaire transeuropéen, que les Parties renvoient dans leurs plaidoiries, chacune parvenant toutefois à des conclusions différentes et recourant à différents degrés d'emphase.
114. La Belgique estime que la réactivation de la ligne du Rhin de fer est régie non seulement par l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 mais également par le droit communautaire (RB, p. 23, para. 25), c'est-à-dire tant le Réseau ferroviaire transeuropéen qui vient d'être décrit que le droit communautaire de l'environnement sur lequel le Tribunal se penchera ultérieurement (*voir* paragraphes 121 à 137 ci-après). Plus spécifiquement, en ce qui concerne le réseau ferroviaire transeuropéen, la Belgique souligne « la haute valeur ajoutée européenne » que constitue l'inclusion de la ligne de chemin de fer du Rhin de fer parmi les projets prioritaires du réseau ferroviaire transeuropéen sur tous les tronçons dont les travaux doivent commencer au plus tard en 2010 pour être opérationnels au plus tard en 2020 (MB, p. 29, para. 22). La Belgique considère également que la mise à niveau de la ligne du Rhin de fer est une étape importante vers la réalisation de la politique dite du « transfert modal » du transport routier au transport ferroviaire prôné par la Communauté et, par voie de conséquence, vers un développement durable. Selon la Belgique, la nécessité de ce transfert modal, qui permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre, est reconnue et soutenue par plusieurs textes officiels de la Communauté, ainsi que par des déclarations du Gouvernement néerlandais lui-même (MB, p. 26, para. 20). La Belgique renvoie à sa position, exprimée dans une note établie conjointement par les administrations belge, néerlandaise et allemande le 20 août 2001, dans laquelle les trois pays indiquaient leurs points de vue respectifs sur la répartition des coûts pour le tracé définitif de la ligne du Rhin de fer. Selon la Belgique, les obligations découlant de la Décision 1692/96 « impliquent que la responsabilité de la réalisation de l'infrastructure requise sur son territoire incombe à chaque État membre ... lequel assume le financement des travaux sur

son territoire » (MB, p. 64, para. 47).¹⁰ Toutefois, le Tribunal constate que dans sa Réplique, la dernière fois qu'elle se réfère à l'ensemble des textes communautaires concernant le Réseau ferroviaire transeuropéen, la Belgique déclare qu'elle

ne se fonde pas... sur ces dispositions aux fins d'interpréter le régime conventionnel du Rhin de fer à la lumière du droit communautaire ou autrement, mais seulement pour attirer l'attention du Tribunal sur l'existence de règles communautaires européennes dans le domaine en discussion à des fins juridictionnelles [RB, p. 112, para. 119].

115. Avec cette conclusion, le point de vue belge sur le rapport entre le Réseau ferroviaire transeuropéen et le droit communautaire dans la présente affaire semble pour l'essentiel rejoindre celui des Pays-Bas. En conséquence, considérant que la Belgique fonde ses arguments en faveur de la réactivation de la ligne du Rhin de fer sur son inclusion en tant que projet prioritaire au sein du Réseau ferroviaire transeuropéen, les Pays-Bas déclarent :

Cette classification signifie que l'Union européenne accorde de l'importance à la liaison ferroviaire considérée et que toutes les améliorations qui y sont apportées seront en principe éligibles pour un cofinancement limité de l'Union européenne (10 pour cent de l'investissement au maximum). En dehors de cela, elle n'a aucune signification ou effet spécifique [CMPB, p. 17, para. 2.9.3].

116. Les Pays-Bas citent également l'Article 8 de la Décision 1692/96 en vertu duquel les projets du Réseau ferroviaire transeuropéen doivent prendre en compte la protection de l'environnement. Concernant les avantages pour l'environnement, cités par la Belgique, du transfert modal (*voir également* le paragraphe 114 ci-dessus), les Pays-Bas soutiennent que l'impact des avantages du transfert modal est controversé, et qu'en tout état de cause « les Pays-Bas ne s'orientent pas activement vers une politique de transfert modal » (DPB, p. 25, para. 105). En outre, selon les Pays-Bas, la Belgique n'a pas fait état des conséquences spécifiques en termes d'émissions [de gaz à effet de serre] de la réactivation de la ligne du Rhin de fer sur les régions nécessitant une protection environnementale le long de la ligne de chemin de fer du Rhin de fer (CMPB, p. 15, para.2.9.1).

¹⁰ Le fait que l'adoption des décisions relatives à la mise à niveau de la ligne du Rhin de fer ait été approuvée par les Pays-Bas semble suggérer qu'ils ne pensaient pas avoir à financer intégralement le développement sur le territoire néerlandais de la ligne du Rhin de fer dans le cadre du réseau ferroviaire transeuropéen.

117. Le Tribunal est d'accord avec l'argument des Pays-Bas selon lequel le Réseau ferroviaire transeuropéen a un rapport très limité avec l'affaire en cause. L'opinion de la Belgique selon laquelle la réactivation de la ligne du Rhin de fer n'est pas simplement régie par le Traité de Séparation de 1839, mais également par le droit communautaire (et notamment le droit communautaire dérivé sur le Réseau ferroviaire transeuropéen) est, en principe, correcte. Cependant, à aucun moment la Belgique ne soutient que l'inclusion de la ligne de chemin de fer du Rhin de fer dans le Réseau ferroviaire transeuropéen entraîne en sa faveur des droits allant au-delà du droit de passage qu'elle revendique sur le fondement de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839. Au contraire, l'objectif de la Belgique lorsqu'elle invoque le droit communautaire comme base légale du Réseau ferroviaire transeuropéen semble être simplement de souligner l'intérêt général d'une réfection de la ligne du Rhin de fer dans la double perspective de stimuler la politique communautaire en matière de transports et le transfert modal du transport routier au transport ferroviaire. Sur les points spécifiques opposant actuellement la Belgique et les Pays-Bas, le développement de la ligne du Rhin de fer au sein du Réseau ferroviaire transeuropéen dans le cadre du droit communautaire n'offre rien de plus que le contexte politique et juridique dans le cadre duquel le Tribunal doit interpréter l'Article XII du Traité de Séparation de 1839. À cet égard, dans le contexte spécifique de la présente affaire, seule la programmation du Réseau ferroviaire transeuropéen est pertinente. L'inclusion de la ligne du Rhin de fer dans la liste des projets prioritaires de la Communauté en matière de réseaux de transports transeuropéens est un fait dont le Tribunal reconnaît l'existence, mais qui n'a aucune conséquence légale dans le cadre du présent arbitrage.
118. Bien que les Pays-Bas aient un avis différent sur la politique de transfert modal à laquelle la Belgique adhère, ils ne contestent pas le droit de passage de la Belgique découlant (exclusivement selon eux) de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, et ce, y compris au sens que la Belgique donne à cet Article XII dans ses plaidoiries. Toutefois, les Pays-Bas subordonnent l'exercice de ce droit à ce qu'ils estiment être des mesures de protection de l'environnement, adéquates selon le droit communautaire et prescrites par leur propre droit sur leur territoire, et affectées par la réactivation de la ligne du Rhin de fer. Or, ces exigences ne génèrent aucun conflit avec le Réseau ferroviaire transeuropéen qui respecte expressément les impératifs de protection de l'environnement, conformément à la teneur de l'Article 8, paragraphe 1 de la Décision 1692/96 :

« Lors du développement et de la réalisation des projets, les États membres doivent tenir compte de la protection de l'environnement en réalisant des évaluations de l'impact sur l'environnement des projets d'intérêt commun devant être mis en œuvre, conformément à la directive 85/337/CEE et en appliquant la directive 92/43/CEE ».

(Le Tribunal reviendra sur les Directives mentionnées ; voir paragraphe 123 ci-après).

119. En résumé, l'inclusion de la ligne du Rhin de fer dans la liste des projets communautaires prioritaires dans le cadre du Réseau ferroviaire transeuropéen n'entraîne pas la nécessité, pour le Tribunal, d'interpréter le droit communautaire (c'est-à-dire le réseau ferroviaire transeuropéen) dans le sens défini ci-dessus (voir paragraphes 99 à 105), car cette inclusion n'a créé pour les Parties aucun droit ni obligation outre ceux que l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 prévoyait déjà. Ainsi, les points de droit communautaire mis en avant par les Parties ne sont-ils pas déterminants pour la mission du Tribunal.
120. Même si le droit communautaire applicable au Réseau ferroviaire transeuropéen avait offert à la Belgique un droit à une ligne de chemin de fer du Rhin de fer réhabilitée et modernisée, cela n'aurait aucun effet déterminant sur la décision du Tribunal. Dans le cadre de la mission qui a été confiée au Tribunal, il suffit en effet que ce droit découle de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, point sur lequel les Parties sont d'accord. En conséquence, pour utiliser les termes de l'Article 234 du Traité CE, dans le contexte du Réseau ferroviaire transeuropéen, il n'est pas nécessaire que le Tribunal se prononce sur une question d'interprétation du droit communautaire. Par conséquent, l'obligation découlant de l'Article 292 du Traité CE ne s'applique pas.

C. Questions concernant le droit communautaire de l'environnement

121. Les Parties ont également débattu des conséquences juridiques de la réactivation de la ligne du Rhin de fer, en particulier en ce qui concerne la répartition des coûts que celle-ci implique, notamment en conséquence de la soumission de certaines zones le long du tracé historique au régime de la Directive du Conseil 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages (JOCE 1992, L 206 p. 7) (la « Directive Habitats »). Si l'on se place du point de vue de l'Article 292 du Traité CE, le Tribunal se trouve confronté à la même question que celle soulevée par le Réseau ferroviaire transeuropéen : le Tribunal doit-il interpréter la Directive

Habitats pour pouvoir statuer sur la question de la réactivation de la ligne du Rhin de fer et de son coût ?

122. Pour pouvoir répondre à cette question, le Tribunal procédera de la même manière que pour la question liée au Réseau ferroviaire transeuropéen. Il décrira brièvement le régime juridique de la Directive Habitats. Ensuite, il exposera les arguments des Parties relativement à cette Directive, avant de se prononcer sur la pertinence et le rôle déterminant des questions de droit communautaire sur sa propre décision.
123. Le Tribunal constate que dans leurs plaidoiries, les Parties renvoient non seulement à la Directive Habitats, mais également à un texte antérieur du droit communautaire dans un domaine plus restreint, à savoir la Directive du Conseil 79/409/CEE du 2 avril 1979 relative à la préservation des oiseaux sauvages (JOCE 1979, L 103 p. 1) (la « Directive Oiseaux »). Toutefois, comme l'énoncent clairement son préambule et son Article 7, la Directive Habitats a annulé et remplacé aux fins de la présente affaire le régime établi 13 ans auparavant par la Directive Oiseaux. En conséquence, le Tribunal estime inutile d'aborder la Directive Oiseaux séparément, ses constatations sur la question de la nature concluante ou non de la Directive Habitats s'appliquant également au droit communautaire antérieur.
124. La Directive Habitats se fonde juridiquement sur les articles 174 et 175 du Traité CE qui définissent la politique communautaire en matière de protection de l'environnement et qui ont été introduits à l'origine par l'Acte unique européen de 1986 (JOCE 1987, L 169 p. 1). Alors que l'Article 174 énonce l'objectif et les principes de base de la politique communautaire en matière d'environnement, l'Article 175 règle les prises de décision et la procédure d'adoption législative dans ce domaine. Plus récemment, le Traité d'Amsterdam (JOCE 1997, C 340 p. 1) a modifié le Traité CE en introduisant un nouvel Article 6, qui intègre les considérations communautaires environnementales à la définition et à la mise en œuvre de toutes les politiques et actions de la communauté.
125. En conséquence, les dispositions du Traité CE ainsi mentionnées sont complétées par celles de l'Article 176, aux termes duquel, et sous réserve de certaines conditions, les mesures de protection adoptées conformément à l'Article 175 « ne font pas obstacle au maintien et à l'établissement, par chaque État membre, de mesures de protection renforcées ».

126. La Directive Habitats vise à concilier maintien de la diversité biologique et développement durable en créant un réseau écologique communautaire cohérent (« Natura 2000 ») qui classe des zones protégées en « sites d'importance communautaire », conformément à un calendrier spécifié. Les sites susceptibles d'obtenir cette classification sont proposés par les États membres (Article 4). À titre exceptionnel, et après concertation avec l'État membre concerné, la Commission européenne pourra proposer au Conseil de sélectionner des sites supplémentaires. Les zones ainsi choisies sont soumises à un régime de conservation élaboré assurant un niveau élevé de protection (*voir* article 174, paragraphe 2, sous-paragraphe 1 du Traité CE), dont le maintien est supervisé par la Commission européenne.

127. Les dispositions de la Directive Habitats les plus fréquemment invoquées par les Parties sont les paragraphes 2 à 4 de l'Article 6, qui prévoient ce qui suit :

2. Les États membres prennent les mesures appropriées pour éviter, dans les zones spéciales de conservation, la détérioration des habitats naturels et des habitats d'espèces ainsi que les perturbations touchant les espèces pour lesquelles les zones ont été désignées, pour autant que ces perturbations soient susceptibles d'avoir un effet significatif eu égard aux objectifs de la présente directive.
3. Tout plan ou projet non directement lié ou nécessaire à la gestion du site mais susceptible d'affecter ce site de manière significative, individuellement ou en conjonction avec d'autres plans et projets, fait l'objet d'une évaluation appropriée de ses incidences sur le site eu égard aux objectifs de conservation de ce site. Compte tenu des conclusions de l'évaluation des incidences sur le site et sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les autorités nationales compétentes ne marquent leur accord sur ce plan ou projet qu'après s'être assurées qu'il ne portera pas atteinte à l'intégrité du site concerné et après avoir pris, le cas échéant, l'avis du public.
4. Si, en dépit de conclusions négatives de l'évaluation des incidences sur le site et en l'absence de solutions alternatives, un plan ou projet doit néanmoins être réalisé pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, l'état membre prend toute mesure compensatoire nécessaire pour assurer que la cohérence globale de Natura 2000 est protégée. L'état membre informe la Commission des mesures compensatoires adoptées.

Lorsque le site concerné est un site abritant un type d'habitat naturel et/ou une espèce prioritaires, seules peuvent être évoquées des considérations liées à la santé de l'homme et à la sécurité publique ou à des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ou,

après avis de la Commission, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur.

128. En l'espèce, le deuxième aspect de droit communautaire porte sur le fait que les Pays-Bas ont classé le secteur du Meinweg, que traverse le tracé historique de la ligne du Rhin de fer, comme zone spéciale de conservation conformément à la Directive Habitats, et l'ont en outre classé comme parc national et « Zone de Silence » conformément à leur législation nationale (*voir* paragraphe 189 ci-après). En 1994, les Pays-Bas ont également classé le site du Meinweg en zone spéciale de protection conformément à la Directive Oiseaux mentionnée au paragraphe 123 ci-dessus, mais, comme mentionné ci-dessus, les dispositions de la Directive Oiseaux applicables au présent différend ont été amendées et remplacées, à toutes fins pratiques, par celles de la Directive Habitats.
129. Quant aux arguments des Parties sur les questions de droit communautaire en matière d'environnement décrites ci-dessus, la position de la Belgique en ce qui concerne la soumission du site du Meinweg au régime de la Directive Habitats en soi n'est pas très claire. Toutefois, la Belgique soutient que les Pays-Bas auraient dû (et devraient encore) faire davantage aux fins d'harmoniser leurs obligations résultant d'une part, du droit communautaire et, d'autre part, de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 (RB, pp. 64–65, para. 67). Selon la Belgique, cette harmonisation serait possible car les Pays-Bas jouissent d'une certaine latitude en ce qui concerne l'étendue du classement du site du Meinweg et les conséquences qui en résultent. Par exemple, selon la Belgique, les Pays-Bas auraient dû, pour le site du Meinweg, suivre l'approche adoptée par la CJCE dans l'affaire dite du *Marais Poitevin* (*Commission c. République française*, arrêt du 25 novembre 1999, C-96/98), dans laquelle la bande de territoire destinée à la construction d'une autoroute devait être considérée comme étant exclue de la Zone de Protection Spéciale (MB, pp. 85 et suivantes, paras. 70 et suivants ; RB, pp. 65–66, para. 68). La Belgique soutient également que les Pays-Bas ont conservé une certaine latitude pour déterminer le type de protection requis conformément au droit communautaire. En particulier, les Pays-Bas auraient pu envisager la possibilité de mesures compensatoires conformément à l'Article 6, paragraphe 4 de la Directive Habitats, aux termes duquel ces mesures doivent être adoptées dans les zones classées si un projet, même s'il est en conflit avec le régime de préservation établi conformément à la Directive Habitats, doit néanmoins être mis en œuvre « pour des raisons impératives d'intérêt public majeur » (MB, p. 87, para. 72). En tout état de cause, la Belgique n'est pas convaincue que les

mesures de protection de l'environnement envisagées par les Pays-Bas dans la zone classée conformément à la Directive Habitats, et notamment la construction d'un tunnel sous le site du Meinweg, soient les options les moins onéreuses susceptibles d'être retenues compte tenu des obligations des Pays-Bas en vertu du droit communautaire. De surcroît, la Belgique estime que, même si les mesures extrêmement coûteuses envisagées par les Pays-Bas pour protéger l'environnement du site du Meinweg étaient les seuls moyens dont disposaient les Pays-Bas pour respecter leurs obligations en vertu du droit communautaire, cela n'impliquerait nullement, au sens de ce droit, que ces mesures doivent être financées par la Belgique (MB, p. 88, para. 75). La Belgique insiste sur le fait qu'en tout état de cause, il n'est pas possible que le creusement d'un tunnel sous le site du Meinweg soit le seul et unique moyen à la disposition des Pays-Bas aux fins de respecter leurs obligations en matière d'environnement (MB, p. 87, para. 73 ; RB, pp. 61–62, para. 62).

130. La Belgique renvoie également à une discussion qui eut lieu en juillet 2001 entre les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne, d'une part, et la Commission européenne, d'autre part. À l'issue de celle-ci, la Commission européenne a précisé que la valeur de conservation de référence selon la Directive Habitats était fondée sur la situation de l'environnement prévalant en 1994, au moment où, selon la Commission européenne, le site du Meinweg était encore traversé par du trafic ferroviaire¹¹ (la référence utilisée précédemment dans la Directive Oiseaux, renvoyait, quant à elle, à la situation de 1981) (MB, pp. 52–56, paras. 39–42). La Belgique rappelle également au Tribunal que la Commission estimait en 2001 que le transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire, dans lequel la ligne du Rhin de fer jouera un rôle, pourrait avoir des conséquences positives majeures sur l'environnement au sens de l'Article 6 de la Directive Habitats (MB, pp. 54–56, para. 42).

131. Toutefois, dans d'autres parties de ses plaidoiries, la Belgique elle-même minimise l'importance de la Directive Habitats dans la présente affaire en renvoyant (sans les contester de quelque manière que ce soit) aux déclarations des Pays-Bas (*voir* paragraphes 132 à 136 ci-après) confirmant que le classement du site du Meinweg et les mesures qui en résultent ont été décidés de leur propre initiative par les Pays-Bas, plutôt que pour satisfaire à leurs obligations en vertu du droit communautaire dans le sens où ces

¹¹ Le Tribunal prend acte du fait que les Parties conviennent qu'en ce qui concerne le trafic transfrontalier entre la Belgique et l'Allemagne à travers le Limbourg, l'utilisation de la ligne du Rhin de fer a cessé après 1991.

mesures auraient été le seul moyen possible pour les Pays-Bas de satisfaire à leurs obligations imposées par la Directive Habitats. En conséquence, la Belgique fait remarquer que les décisions prises par les Pays-Bas en matière d'environnement sont reconnues nécessaires non au sens du droit communautaire, mais en vertu des normes nationales des Pays-Bas régissant le statut des zones naturelles protégées que les Pays-Bas ont décidé de créer dans les secteurs traversés par le tracé historique de la ligne du Rhin de fer (MB, p. 87, para. 73; RB, p. 51, para. 56). En outre, la Belgique ne suggère pas que ces mesures des Pays-Bas sont incompatibles avec les obligations imposées aux Pays-Bas par le droit communautaire.

132. L'analyse des soumissions des Pays-Bas relativement à la pertinence de la Directive Habitats dans la présente affaire confirme que la Belgique a fait une lecture correcte de ces arguments.
133. Les Pays-Bas sont prêts à débattre des arguments avancés par la Belgique quant à l'impact que peut avoir la Directive Habitats sur les mesures qu'ils ont adoptées relativement au milieu naturel traversé par le tracé de la ligne du Rhin de fer. Ainsi, ils contestent l'affirmation belge concernant la latitude qui leur a été laissée relativement au choix du site du Meinweg comme zone classée ; en fait, selon les Pays-Bas, les classements effectués conformément aux Directive(s)¹² doivent être fondés sur des critères écologiques qui laissent très peu de marge aux États membres (DPB, p. 23, paras. 95 à 97) et ces classements ont été effectués après concertation avec la Commission européenne.
134. En outre, selon les Pays-Bas, la jurisprudence de l'affaire du *Marais Poitevin* n'est pas applicable à la ligne du Rhin de fer (DPB, pp. 24–25, para. 102). Selon eux, une distinction existe entre les faits de cette affaire et la situation de la présente affaire et ils soutiennent qu'une approche analogue appliquée à la ligne du Rhin de fer est inappropriée et ne serait admise ni par les tribunaux néerlandais, ni par la Commission européenne.
135. En ce qui concerne les mesures pertinentes consécutives au classement, la Belgique maintient qu'il aurait été possible de prendre des mesures compensatoires conformément à l'Article 6, paragraphe 4, de la Directive Habitats. Les Pays-Bas estiment toutefois que

¹² Le site du Meinweg a d'abord été classé en zone de protection spéciale conformément à la Directive Oiseaux avant d'être soumis, plus récemment, au régime de la Directive Habitats ; cf. MB, pp. 38-40, para. 29.

ces mesures n'auraient pu être prises que s'il avait été impossible de minimiser un impact négatif significatif sur l'environnement, et de trouver des solutions alternatives et uniquement dans cette mesure (CMPB, p. 51, para. 3.3.5.6). Les Pays-Bas considèrent la construction d'un tunnel sous le site du Meinweg précisément comme une mesure permettant de minimiser cet impact et en conséquence, la nécessité de prendre des mesures compensatoires au sens de l'Article 6, paragraphe 4 de la Directive Habitats ne s'impose pas. Les Pays-Bas soutiennent également qu'il est peu probable que leurs tribunaux nationaux ou la CJCE admettent que l'obligation imposée aux Pays-Bas par le droit de passage de la Belgique constitue une « raison impérative d'intérêt public majeur » au sens de l'Article 6, paragraphe 4 (CMPB, p. 51, para. 3.3.5.6). En tout état de cause, les Pays-Bas soutiennent que le classement du site du Meinweg en zone protégée conformément aux Directive(s)¹³ est intervenu conformément à la jurisprudence communautaire et selon des critères objectifs (DPB, p. 26, para. 107).

136. Toutefois, ce qui est en fin de compte plus significatif dans le présent contexte, c'est l'affirmation, sans équivoque et répétée, des Pays-Bas selon laquelle, bien qu'ils aient tenu pleinement compte du droit communautaire,

il n'est pas nécessaire – au regard du pouvoir législatif fondé sur la souveraineté territoriale exclusive des Pays-Bas – que les mesures prescrites par le droit néerlandais en matière de protection de la nature et de l'environnement soient fondées sur les Directives Oiseaux ou Habitats, ou justifiées par l'une ou l'autre de ces directives, tant que ces mesures ne sont pas contraires au droit communautaire [CMPB, p. 49, para. 3.3.5.6].

En conséquence, les décisions prises par les Pays-Bas concernant les mesures appropriées de protection de l'environnement dans le cadre de la réactivation de la ligne du Rhin de fer l'ont été en se référant au droit de l'environnement et aux procédures administratives néerlandaises et ce, d'une manière compatible avec les directives communautaires pertinentes.

Les Pays-Bas poursuivent :

Les Pays-Bas ne disent *pas* : « La Commission européenne nous impose de construire un tunnel sur le site du Meinweg, parce que c'est une conséquence automatique de la Directive Habitats [*sic*] ». »

¹³ Voir note précédente.

Les Pays-Bas ont décidé *de leur propre initiative*, en se fondant sur la Loi de protection de la Faune et de Flore (*Flora en Faunawet*) et les valeurs écologiques qu'ils défendent, que la construction d'un tunnel était nécessaire pour protéger les valeurs écologiques du site du Meinweg parce qu'ils estiment que c'est le seul moyen de protéger ces valeurs de la manière qui convient [CMPB, p. 49, para. 3.3.5.6].

En conclusion, les Pays-Bas renvoient au principe contenu dans l'Article 176 du Traité CE, selon lequel les États membres ont le droit d'imposer des conditions cadres et des mesures de protection de l'environnement plus strictes que celles prescrites par les directives communautaires. En résumé, selon les Pays-Bas, l'application de ces directives « n'est pas un facteur décisif pour la construction d'un tunnel sur le site du Meinweg » (DPB, p. 23, para. 93). En revanche, est déterminant le droit néerlandais en matière d'environnement, tant qu'il est conforme au droit communautaire. Les Pays-Bas estiment qu'ils étaient parfaitement en droit de prendre ces mesures, non seulement en vertu du droit communautaire mais également en vertu des dispositions de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, du fait de la réserve de souveraineté que celui-ci contient. En conséquence, les Pays-Bas considèrent qu'il s'ensuit nécessairement qu'il appartient à la Belgique d'assumer les coûts impliqués.

137. C'est précisément sur ce point que le Tribunal devra se prononcer. Il devra toutefois décider au préalable s'il doit interpréter la Directive Habitats aux fins de rendre sa sentence. En se fondant sur les principes énoncés aux paragraphes 102 à 105 ci-dessus, le Tribunal s'est demandé s'il parviendrait à des conclusions différentes concernant l'application de l'Article XII au projet du tunnel du Meinweg et à ses coûts dans l'hypothèse où la Directive Habitats n'existerait pas. Le Tribunal répond à cette question par la négative, car sa décision serait la même s'il se fondait uniquement sur l'Article XII et le droit néerlandais de l'environnement. En conséquence, les questions de droit communautaire débattues par les Parties ne sont pas significatives, ni concluantes pour le Tribunal ; il n'est pas nécessaire que le Tribunal interprète la Directive Habitats pour rendre sa sentence. En conséquence, comme dans le cas du Réseau ferroviaire transeuropéen, les questions de droit communautaire impliquées dans cette affaire n'entraînent aucune obligation au sens de l'Article 292 du Traité CE.

D. Article 10 du Traité CE

138. Conformément à l'Article 10 du Traité CE,

Les États membres prennent toutes mesures générales ou particulières propres à assurer l'exécution des obligations découlant du présent traité ou résultant des actes des institutions de la Communauté. Ils facilitent à celle-ci l'accomplissement de sa mission.

Ils s'abstiennent de toutes mesures susceptibles de mettre en péril la réalisation des buts du présent traité.

139. La Belgique se réfère à ce principe de base du droit communautaire pour argumenter que l'Article 10 du Traité CE la place dans l'obligation de faciliter l'application des règles communautaires de protection de l'environnement évoquées ci-dessus et, à cette fin, d'aider les Pays-Bas qui sont tenus d'appliquer ces règles sur leur territoire (MB, p. 90, para. 75). Or, la Belgique estime que ses obligations au titre de l'Article 10 ne pourraient en aucun cas aller jusqu'à l'obliger à financer la mise en œuvre des mesures communautaires sur le territoire néerlandais. La Belgique rappelle ensuite divers aspects de la position qu'elle a adoptée au cours des années au sujet de la modernisation de la ligne du Rhin de fer et souhaite qu'ils soient interprétés comme des actes d'assistance aux Pays-Bas pour leur permettre de se conformer à l'Article 10.
140. De leur côté, à aucun moment dans leurs plaidoiries, les Pays-Bas ne contestent ce point. Par conséquent, il n'existe aucun différend entre les Parties en ce qui concerne l'Article 10.
141. En conséquence, le Tribunal estime qu'il n'a pas à statuer sur la question des obligations découlant de l'Article 10 dans le contexte du différend concernant la ligne du Rhin de fer car cette question n'est ni concluante, ni déterminante pour que l'Article 292 du Traité CE trouve à s'appliquer.

CHAPITRE IV - LA DEMANDE DE RÉACTIVATION DE LA BELGIQUE ET LE PROTOCOLE D'ACCORD DE MARS 2000

142. Le 28 mars 2000, le ministre des Transports belge et son homologue néerlandais signèrent un Protocole d'accord relatif à la ligne du Rhin de fer conformément aux accords intervenus entre les ministres le 29 février 2000 (le « Protocole d'accord de mars 2000 »). Les principaux aspects de cet acte ont été confirmés lors d'une rencontre tripartite réunissant les ministres des Transports belge et néerlandais, ainsi que le Secrétaire d'État allemand aux transports, le 5 avril 2001 (MB, Pièce n° 86, Procès-verbal des discussions entre les ministres belge et néerlandais et le Secrétaire d'État allemand aux transports portant sur la réactivation de la ligne de chemin de fer du Rhin de fer, qui ont eu lieu à Luxembourg le 5 avril 2001). Normalement, un Protocole d'accord (« *Memorandum of understanding* ») est « un instrument conclu entre des États qui ne les lie pas juridiquement » (A. Aust, *Modern Treaty Law and Practice*, Cambridge University Press (2000), p. 26, à p. 31). Le facteur clé qui permet de distinguer un « instrument qui ne lie pas juridiquement » d'un Traité est l'intention des Parties. Pour s'assurer de cette intention, le Tribunal commencera par examiner les événements qui ont précédé la signature du Protocole d'accord de mars 2000. Ensuite, il exposera le contenu et la signification juridique de cet instrument particulier. Enfin, il résumera les circonstances qui ont suivi la signature du Protocole d'accord de mars 2000 et ont abouti au présent arbitrage entre les Parties.

A. Les circonstances qui ont précédé la signature du Protocole d'accord

143. Comme mentionné au paragraphe 19 ci-dessus, l'utilisation de la ligne du Rhin de fer a beaucoup varié au cours de la période allant de 1914 à 1991. Les Parties sont d'accord sur le fait que l'utilisation de la ligne du Rhin de fer entre la Belgique et l'Allemagne a été interrompue après le 31 mai 1991 (MB, p. 23, para. 18 ; CMPB, pp. 9 à 10, para. 2.5.4).

144. Il convient de relever un fait intéressant pour le présent arbitrage, à savoir que, même avant mai 1991, plusieurs instances officielles belges avaient manifesté l'intérêt de la Belgique pour une future utilisation de la ligne du Rhin de fer (MB, pp. 32–38, paras. 24–28). L'expression la plus frappante de cet intérêt est la lettre que le ministre belge des Transports adressa à son homologue des Pays-Bas le 23 février 1987 (version originale en néerlandais dans MB, Pièce n° 59, lettre du ministre belge des Transports au ministre

néerlandais des Transports et Waterstaat, datée du 23 février 1987 ; traduction libre [en anglais] dans MB, p. 33, para. 24). Cette lettre anticipait déjà les difficultés de concilier l'utilisation future du chemin de fer du Rhin de fer et la protection de l'environnement. Le Tribunal reproduit ci-après la traduction de certains passages de la lettre du ministre belge :

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur la ligne de chemin de fer transfrontières Anvers-Ruremonde-Mönchen Gladbach, connue également sous le nom de Rhin de fer.

Certains milieux belges,^[14] montrent un vif intérêt pour une ligne de chemin de fer moderne reliant directement Anvers à la région de la Ruhr ; en conséquence, j'estime nécessaire de réaliser une analyse approfondie des coûts et des avantages de cette liaison ferroviaire.

J'ai donné pour instruction à la SNCB [Société Nationale des chemins de fer belge] d'étudier cette question, mais cette étude ne peut être finalisée sans la coopération de la NS [Société nationale des chemins de fer néerlandaise] et de la DB [Société nationale des chemins de fer allemande].^[15]

Je vous serais extrêmement obligé de bien vouloir demander à la NS de coopérer avec la SNCB à cette étude.

[...]

En conclusion, je renvoie au projet existant aux Pays-Bas de créer un parc naturel entre Ruremonde et Erkenbosch le long du Rhin de fer, qui limiterait l'utilisation du chemin de fer sur cette ligne.

J'estime qu'une telle limitation irait à l'encontre des droits accordés à la Belgique par l'Article 12 du Traité de Londres conclu le 19 avril 1839 entre la Belgique et les Pays-Bas, qui a été exécuté jusqu'au Traité du 13 janvier 1873 réglant le passage de la ligne de chemin de fer Anvers-Gladbach à travers le territoire du Limbourg.

Dans ce contexte, il ne fait aucun doute que la Belgique va défendre fermement ses droits à la liberté du transport sur le Rhin de fer.

Dans sa réponse du 26 octobre 1987, le ministre des Transports des Pays-Bas n'évoque pas de lien entre la ligne du Rhin de fer et le classement en réserve naturelle d'une zone

¹⁴ Le Tribunal constate que les Pays-Bas, dans leur Contre-Mémoire, mentionnent que la traduction anglaise correcte de « *in sommige Belgische middens* » est « *in certain Belgian circles* » (voir CMPB, p. 12, para. 2.7.1.2. et note 19). Le Tribunal interprète cette phrase de la manière suivante : « *in some Belgian circles* ».

¹⁵ Voir également la lettre que le ministre belge des Transports adresse le 9 novembre 1987 à son homologue allemand : MB, Pièce n°. 60, lettre adressée le 9 novembre 1987 par le ministre belge des Transports au ministre allemand des transports.

contiguë à la ligne du chemin de fer, mais se contente de reconnaître le droit de passage de la Belgique.

145. En mai 1991 fut publiée une étude économique commandée par la Commission européenne. Cette étude recommandait de conserver le tracé existant de la ligne du Rhin de fer et concluait que « la réfection du Rhin de fer aurait une incidence économique généralement positive » (MB, Pièce n° S2, Prognos, *The Iron Rhine Railway Link between Antwerp and the Rhine-Ruhr Area*, Rapport final, mai 1991). Il fut débattu de cette étude lors de la réunion de la Commission des Transports de l'Union économique du Benelux le 11 décembre 1991. Au cours de cette réunion, le représentant belge déclara que « la réactivation éventuelle du Rhin de fer doit rester garantie au vu de l'augmentation des transports à l'avenir » (MB, Pièce n° 63, Union économique du Benelux, Commission des Transports, Sous-commission « Transports Ferroviaires » Rapport de la réunion organisée à Luxembourg le 11 décembre 1991). Une déclaration similaire fut faite lors de la réunion de la Commission des Transports de l'Union Économique du Benelux du 20 avril 1993 (MB, Pièce n° 64, Union économique du Benelux, Commission des Transports, Sous-commission « Transports ferroviaires », Rapport de la réunion organisée à La Haye le 20 avril 1993).
146. En 1994, la Commission européenne approuva la demande de la Belgique de financement d'une étude de faisabilité sur la modernisation de la ligne du Rhin de fer. Cette étude fut par la suite envisagée au titre de l'Article 9 du Traité relatif à la construction d'une ligne de chemin de fer pour les trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers en 1996. L'étude (le Rapport Tractebel), commencée en décembre 1996, fut achevée en janvier – février 1997.
147. Le 12 juin 1998, le Premier ministre belge écrivit ce qui suit à son homologue, le Premier ministre néerlandais (MB, Pièce n° 67, lettre adressée le 12 juin 1998 par M. Dehaene, Premier ministre belge à M. Kok, ministre-Président des Pays-Bas, traduction libre : MB, p. 38, para. 28) :

J'accorde une grande importance à une réalisation rapide du Rhin de fer. C'est pourquoi la préférence est donnée au tracé historique existant actuellement, plus plat, plus court et plus économique. La Belgique peut également se prévaloir d'un droit relevant du droit international public sur ce tracé historique. Des alternatives (le tracé du Brabant, la déviation via Venlo) soit

constituent un tracé trop détourné, soit nécessitent l'installation de nouvelles lignes qui ne peuvent être réalisées qu'à longue échéance.

148. Il convient maintenant d'examiner si l'interruption de la ligne en 1991 a entraîné des conséquences sur le plan juridique.
149. Du point de vue des Pays-Bas, cet historique démontre que la Belgique n'a pas toujours eu la même position sur la réactivation de la ligne du Rhin de fer.
150. Quoiqu'il en soit, le Tribunal estime que les Pays-Bas savaient qu'il était possible, nonobstant ce qui s'était passé auparavant, qu'une demande officielle de réactivation à un niveau d'utilisation significativement supérieur intervienne dans un proche avenir. Et la Belgique avait réservé son droit de « libre passage » – que les Pays-Bas avaient reconnu et continuent à reconnaître.
151. Le Tribunal constate que la réaction des Pays-Bas à ces développements a toujours été fondée sur deux principes : (i) les Pays-Bas ne contestent pas le droit de passage de la Belgique en ce qui concerne la ligne du Rhin de fer ; et (ii) eu égard à la souveraineté des Pays-Bas sur leur territoire, toute réactivation de la ligne du Rhin de fer doit se conformer au droit néerlandais, notamment en ce qui concerne la protection de l'environnement. Ceci apparaît clairement notamment dans la réponse adressée le 10 juillet 1998 par le Premier ministre des Pays-Bas à la lettre du Premier ministre belge, citée ci-dessus:

[Les Pays-Bas participeront aux concertations dans un esprit de bon voisinage, comme ils l'ont déclaré à plusieurs reprises. Il va sans dire que la réactivation de la ligne historique, ou de toute autre ligne, sur le territoire néerlandais, relève du droit néerlandais en matière d'environnement et du droit communautaire sur la préservation des habitats naturels (Directive Habitats) [CMPB, Pièce n° 19, Lettre adressée le 10 juillet 1998 par M. Wim Kok, Premier ministre des Pays-Bas à M. Jean-Luc Dehaene, Premier ministre belge].

152. À la même période, les Pays-Bas établirent un inventaire de leur droit national relatif à la réactivation de la ligne du Rhin de fer (*voir* CMPB, p. 21, para. 2.12.2). Sur la base de cet inventaire, la Belgique accepta la proposition des Pays-Bas de soumettre la totalité de la ligne de chemin de fer à la procédure fixée par le droit néerlandais sur l'infrastructure des transports (Procédures de Planification). En outre, le site du Meinweg fut classé par les Pays-Bas le 20 mai 1994 « zone de protection spéciale » au sens de la Directive Oiseaux,

ultérieurement remplacée par la Directive Habitats. Au cours des années 1994-1995, les Pays-Bas ont également classé le site du Meinweg parc national et « Zone de silence » en vertu de leur droit national (*voir* discussion ci-après au paragraphe 189).

153. Il devint rapidement évident que l'harmonisation de la réactivation de la ligne du Rhin de fer avec le droit de l'environnement prévalant aux Pays-Bas entraînerait des coûts d'infrastructure substantiels (notamment le projet de tunnel sur le site du Meinweg). Lors d'une réunion entre les ministres belge et néerlandais des Transports et le secrétaire d'État allemand aux Transports, qui eut lieu à Bruxelles le 9 décembre 1999, il fut impossible de parvenir à un accord global sur la répartition des coûts entre les pays concernés. Alors qu'il était convenu que les coûts de la réactivation temporaire du tracé historique seraient assumés par la Belgique, il semble qu'il ait été impossible de parvenir à un accord sur la répartition des coûts dans le cadre d'une solution définitive. La Belgique et l'Allemagne fondaient leur argumentation sur le principe de territorialité : chaque pays assume les investissements d'infrastructure sur son propre territoire, tandis que les Pays-Bas se fondaient sur l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 pour soutenir que ces coûts sur le territoire néerlandais devaient être assumés par la Belgique (MB, Pièce n° 96, Rapport sur la réunion entre les ministres belge et néerlandais et le secrétaire d'État allemand aux Transports sur la réactivation du Rhin de fer, organisée à Bruxelles le 9 décembre 1999).

B. Contenu et portée juridique du Protocole d'accord

154. Le Protocole d'accord du 28 mars 2000 entre le ministre Durant et le ministre Netelenbos concernant le Rhin de fer prévoit ce qui suit :¹⁶

La Belgique et les Pays-Bas soulignent à quel point il est important dans un marché intérieur en constante expansion de pouvoir rapidement transporter des marchandises par rail depuis les ports belges et néerlandais vers l'intérieur, et inversement. Toutes les sociétés de chemins de fer auront accès à l'infrastructure disponible à cette fin.

Les deux pays œuvreront en étroite collaboration avec l'Allemagne à une étude internationale de l'impact positif et négatif de la réactivation du Rhin de fer et des éventuelles alternatives de tracés. Cette étude évaluera la situation

¹⁶ Pour le texte néerlandais original du protocole d'accord de mars 2000, voir MB, Pièce n° 82 et CMPB, Pièce n° 22. Des traductions libres en anglais de certains paragraphes ont été reproduites dans le MB, pp. 44–47, para. 34 et CMPB, pp. 20–21, para. 2.12.1. Sauf indication contraire, c'est la traduction néerlandaise qui est reproduite ici.

« comme s'il n'y avait pas de frontière ». Les résultats de cette étude seront disponibles en mars 2001, pour permettre au processus décisionnel international d'avoir alors lieu.

Étant donné le lien existant entre l'étude internationale et l'EIE néerlandaise,^[17] les Pays-Bas mettront tout en œuvre pour que les résultats de l'EIE relatifs au tronçon du Rhin de fer situé sur le territoire néerlandais, soient prêts en mars 2001. L'EIE étudiera les points suivants :

- À court terme, l'éventuelle^[18] réactivation temporaire limitée de la totalité du tracé historique, cette réactivation temporaire prenant fin dès que le tracé définitif sera mis en service.

- En ce qui concerne la solution définitive, étude de tous les tracés possibles ; les possibilités relatives aux transports de voyageurs seront également étudiées.

Les Pays-Bas et la Belgique proposeront à l'Allemagne des réunions tripartites régulières afin de discuter de l'avancement de l'EIE. Les Pays-Bas inviteront la Belgique à désigner un responsable chargé de surveiller l'avancement quotidien de l'EIE.

Les décisions concernant l'usage temporaire et le tracé définitif seront prises simultanément.

Si, au moment de la prise des décisions concernant l'usage temporaire et le tracé définitif, au plus tard au milieu de l'année 2001, l'EIE conclut qu'un usage temporaire limité n'entraînera pas une dégradation irréversible de l'environnement, dès la fin de 2001, quelques trains pourront circuler à vitesse réduite sur le tracé historique tous les jours, entre 7 h et 19 heures. Dans les mêmes conditions (décisions prises en temps opportun et absence de dégradation irréversible de l'environnement), dès la fin de 2002, il pourra circuler temporairement, à vitesse réduite, quinze trains au maximum (dans les deux sens) par période de 24 heures, sur l'ensemble du tracé historique le soir et pendant la nuit. Le cas échéant, la dégradation écologique fera l'objet d'indemnisations.

S'il est décidé que le tracé définitif passera par un autre itinéraire que celui traversant le site du Meinweg (ce que les Pays-Bas envisagent, mais non la Belgique), ce tracé sera réputé satisfaire intégralement les obligations de droit public international résultant du Traité de Séparation de 1839 et du Traité belgo-néerlandais du Rhin de fer de 1873. Ces accords feront l'objet d'un Traité.

Jusqu'à ce que le tracé définitif ait été retenu, la Belgique réserve tous ses droits en vertu du Traité de Séparation de 1839 et du Traité belgo-néerlandais du Rhin de fer de 1873.

¹⁷ EIE = Évaluation de l'Impact Environnemental.

¹⁸ Le Tribunal utilise ici le terme « éventuelle » (de la traduction belge) plutôt que le terme « éventualité », qui figure dans la version néerlandaise.

Le coût de l'utilisation temporaire du tracé historique sera assumé par la Belgique.

Si la Société Nationale des Chemins de Fer belge (la SNCB) le souhaite, elle pourra entreprendre ces travaux elle-même ou les confier à un tiers, en tenant compte des règles européennes des marchés publics et des prescriptions légales néerlandaises en vertu desquelles ces travaux devront être effectués par un entrepreneur agréé par les Pays-Bas. L'entrepreneur pourra être de nationalité belge.^[19]

En ce qui concerne la construction du tracé définitif, les Pays-Bas sont disposés à prendre à leur charge une partie des coûts qui y sont associés. Des accords à cet égard seront pris ultérieurement lorsque le tracé définitif aura été choisi.

155. Le Tribunal observe qu'il est possible de résumer de la manière suivante les intentions énoncées au Protocole d'accord de mars 2000 :

- (1) Réalisation, conjointement avec l'Allemagne, d'une « étude internationale » portant sur les conséquences de la réactivation de la ligne du Rhin de fer. Les résultats de cette étude doivent être disponibles en mars 2001.
- (2) Les Pays-Bas « mettront tout en oeuvre » pour que soient prêts, également en mars 2001, les résultats de leur Procédure d'Évaluation de l'Impact Environnemental (« EIE ») pour le tronçon de la ligne du Rhin de fer situé sur le territoire néerlandais. La procédure d'EIE contiendra une étude tant de l'usage temporaire de la ligne du Rhin de fer que des différents tracés possibles pour la solution définitive.
- (3) Les décisions relatives à l'usage temporaire et au tracé définitif doivent être prises simultanément (la « double décision »), au plus tard au milieu de l'année 2001. La décision concernant l'usage temporaire est subordonnée à la décision concernant l'utilisation à long terme pour garantir que cet usage soit effectivement temporaire.
- (4) Au cours des négociations entre les Parties, plusieurs significations ont été avancées en ce qui concerne la notion « d'usage temporaire » de la ligne de chemin de fer du Rhin de fer. Selon les termes du Protocole d'accord, l'utilisation temporaire désigne « une réactivation limitée de l'ensemble du tracé historique » jusqu'à la mise en service du tracé définitif (si le tracé définitif coïncide avec le tracé historique, on peut s'attendre à ce que la réfection du tracé historique ait des conséquences négatives sur l'usage temporaire du tracé). Bien que le Protocole d'accord n'évoque

¹⁹ La traduction [*anglaise*] de ce paragraphe a été effectuée par le Tribunal (aucune des Parties n'en ayant fourni de traduction).

pas cette question, ses termes semblent suggérer qu'un accord sur l'utilisation définitive pourrait ne pas suivre intégralement le tracé historique. L'usage temporaire doit être autorisé si, au moment où les Parties adoptent la double décision, la procédure d'EIE conclut qu'un usage temporaire limité ne causera aucun dommage irréversible à l'environnement. Si tel est bien le cas, à compter de la fin de l'année 2001, un nombre limité de trains pourra circuler tous les jours à vitesse réduite sur l'ensemble du tracé historique, entre 7 heures et 19 heures. À compter de la fin de l'année 2002, les trains pourront, dans les mêmes conditions, circuler à vitesse réduite sur l'ensemble du tracé historique, le soir et la nuit, à raison de 15 trains par période de 24 heures et ce, au total et dans les deux directions. Le coût de l'usage temporaire du tracé historique serait assumé par la Belgique.

- (5) En ce qui concerne la solution définitive, tous les tracés possibles seront envisagés. Jusqu'à ce que le tracé définitif ait été choisi, la Belgique réserve tous ses droits découlant du Traité de Séparation de 1839 et du Traité du Rhin de fer de 1873. S'il est décidé que le tracé définitif ne passera pas par le Meinweg, cet autre tracé sera réputé satisfaire pleinement aux dispositions de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 et du Traité du Rhin de fer de 1873 et les accords à cet égard feront l'objet d'un traité. Les Pays-Bas seraient prêts à participer au coût de construction du tracé définitif.
156. Les Parties conviennent que, selon le droit international, le Protocole d'accord de mars 2000 n'est pas un acte juridique qui les lie (RB, p. 29, para. 32; DPB, p. 7, para. 26). Toutefois, il est clair qu'il n'a pas été considéré pour autant comme dénué de pertinence juridique. Les Parties ont en effet mis en œuvre un certain nombre de dispositions du Protocole d'accord de mars 2000 (*voir* paragraphe 159 ci-après). La Belgique évoque également sa « caducité » si la double décision n'est pas adoptée à la date prévue « au milieu de l'année 2001 au plus tard ». La Belgique conclut qu'en conséquence, « l'engagement de la Belgique de financer les coûts de l'usage temporaire est également caduc ».
157. Le Tribunal constate que, dans les arguments avancés par les Parties relativement à certaines des Questions qui lui sont posées, le Protocole d'accord de mars 2000 n'est pas non plus traité comme un document doté de pertinence juridique. Les principes de bonne

foi et de caractère raisonnable amènent à conclure que les principes et procédures définis dans le Protocole d'accord de mars 2000 doivent encore être interprétés et mis en œuvre de bonne foi et qu'ils fournissent des indications utiles sur ce que les Parties sont prêtes à considérer comme compatible avec les droits que leur confèrent l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 et le Traité du Rhin de fer. La répartition des coûts de l'usage temporaire ne dépend pas des engagements pris dans le Protocole d'accord de mars 2000, mais d'autres considérations juridiques (y compris de ce que les Parties ont jugé raisonnable au cours de leurs négociations relatives au Protocole d'accord de mars 2000). Le tracé définitif putatif – dans la mesure où il risque d'impliquer un léger écart par rapport au tracé historique – exige un accord ; et le Protocole d'accord de mars 2000 suggère que les Parties n'ont pas considéré cette option comme déraisonnable en soi.

158. Le Tribunal constate également que l'adoption simultanée de la décision à court terme et de la décision définitive est toujours d'actualité. Tout comme il n'est pas possible d'affirmer que la Belgique ait convenu de financer la solution temporaire en l'absence d'accord sur une solution définitive, il n'est également pas possible de considérer que les Pays-Bas aient approuvé la mise en œuvre immédiate de la solution à court terme, en l'absence d'accord sur une solution définitive. En outre, alors qu'à aucun moment le droit de passage de la Belgique n'est devenu caduc, la longue période d'utilisation minimale, voire d'interruption totale, associée à la complexité technique de la réactivation de la ligne du Rhin de fer suggèrent que l'usage à court terme souhaité par la Belgique n'aura pas lieu dans un avenir immédiat. Les Pays-Bas ont clairement déclaré qu'ils préféreraient qu'il n'y ait pas d'usage temporaire, tout en concédant qu'un usage temporaire éventuel ne devrait pas durer plus de cinq ans (CMPB p. 25, para. 2.12.4 ; DPB p. 9, para. 35).

C. Mesures prises après l'adoption du Protocole d'accord

159. L'étude internationale mentionnée dans le Protocole d'accord de mars 2000 est parue en mai 2001 (MB, Pièce n° S3, Arcadis, *Comparative Cross-Border Study on the Iron Rhine*, Rapport final, 14 mai 2001). Ce même mois, les Pays-Bas publièrent les résultats de leur procédure d'EIE, dans un rapport intitulé « Évaluation du tracé/Rapport d'impact sur l'environnement » (« RIE » ou « Déclaration d'impact sur l'environnement » (DIE)), (MB, Pièce n° S4, *Railinfrabeheer/Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Trajectnota /MER*). Tant l'étude internationale que l'Évaluation du tracé (DIE) néerlandaise contiennent un examen détaillé de différentes options de tracés pour la ligne du Rhin de

fer réactivée, ayant pour même origine le point de pénétration historique dans les Pays-Bas à la frontière avec la Belgique. Une série d'options fait passer le tracé par Venlo ; l'autre série par Ruremonde ou à proximité de cette ville. Ces derniers tracés englobent le tracé historique, avec plusieurs variations. Toutes les options, et les travaux requis, ont été évalués sur la base de critères exhaustifs et notamment de leur coût et de leurs effets sur l'environnement. Les deux études concluent que l'option privilégiée serait le tracé historique. Le rapport d'Évaluation du Tracé/DIE qualifie cette option de « moins dommageable pour l'environnement » avec des modifications qui incluent un tunnel dans le Meinweg et le contournement de Ruremonde. Le 21 septembre 2001, les ministres des Transports belge, néerlandais et allemand ont décidé de prendre une décision globale, incluant la double décision relative à l'usage temporaire et à l'utilisation à long terme (*voir* paragraphe 155, alinéa 4 ci-dessus), ainsi qu'une décision sur la répartition des coûts (MB, Pièce n° 89, Mémo des discussions informelles entre les ministres des Transports belge, néerlandais et allemand concernant la réactivation du Rhin de fer qui ont eu lieu à La Haye le 21 septembre 2001). Pendant cette même période, les trois pays concernés ont rencontré la Direction générale de l'environnement de la Commission européenne. Cette rencontre a abouti à une déclaration provisoire et définitive de la Commission sur les questions d'interprétation de la Directive Habitats. Lorsqu'il est devenu évident que les seules négociations ne permettraient pas de réaliser la réactivation de la ligne du Rhin de fer, les Parties sont convenues de résoudre un certain nombre de problèmes dans le cadre d'une procédure d'arbitrage.

CHAPITRE V - MESURES ENVISAGÉES PAR LES PAYS-BAS À LA LUMIÈRE DE L'ARTICLE XII DU TRAITÉ DE SÉPARATION DE 1839

A. Introduction

160. Le Tribunal a conclu (*voir* paragraphe 56) que, du fait de la réserve de souveraineté prévue à l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, les Pays-Bas peuvent exercer leur souveraineté sur le territoire traversé par la ligne du Rhin de fer sauf si cela entre en conflit avec les droits concédés à la Belgique en vertu du Traité, ou avec ceux dont elle dispose en vertu du droit international général, ou encore avec les contraintes imposées par le droit communautaire.
161. La question des contraintes imposées par le droit communautaire est évoquée séparément, au Chapitre III ci-dessus et au paragraphe 206 ci-après.
162. Selon la Belgique, les restrictions imposées par l'Article XII impliquent que les Pays-Bas sont tenus d'exercer leur pouvoir législatif et leur pouvoir décisionnel de manière raisonnable et de bonne foi, afin de ne pas vider le droit de passage de la Belgique de sa substance ou d'en rendre l'exercice anormalement difficile (RB, p. 69, para. 70). Les Pays-Bas ne contestent pas ces restrictions, mais soutiennent que les actions qu'ils ont entreprises satisfont pleinement à ces exigences.
163. Selon le Tribunal, la première restriction évidente découlant de l'Article XII est que le droit des Pays-Bas d'appliquer leur droit national à la réactivation du Rhin de fer ne peut pas avoir pour conséquence un déni du droit de passage de la Belgique sur le tracé historique. La seconde restriction découle des principes généralement admis de bonne foi et de caractère raisonnable : toutes les mesures devant être prescrites par les Pays-Bas sur le fondement de leur droit national pour la réactivation de la ligne du Rhin de fer ne doivent pas rendre anormalement difficile l'exercice du droit de passage de la Belgique.
164. Dans ce contexte, le Tribunal relève que la Belgique considère que les travaux jugés nécessaires par les Pays-Bas pour réactiver le Rhin de fer « ne restreignent pas les droits intrinsèques de la Belgique en eux-mêmes, sous réserve que des mesures soient prises pour garantir l'utilisation sans interruption de la ligne de chemin de fer pendant ces travaux et en dépit de ceux-ci, de manière à ce que (1) l'usage temporaire soit directement

suivi d'une exploitation à long terme [voir paragraphe 155, alinéas 3 et 4 ci-dessus] et (2) qu'aucun de ces 'régimes' ne soit affecté par les travaux de construction » (RB, p. 34, para. 37).

165. La Belgique déclare que les exigences des Pays-Bas relativement à ces travaux ne constituent pas en elles-mêmes un exercice déraisonnable de leurs droits. Néanmoins, lorsque ces exigences sont associées à la demande insistante que ces travaux soient financés par la Belgique, et non par les Pays-Bas, elles deviennent alors, selon la Belgique, un tel exercice déraisonnable de leurs droits. Ainsi, la Belgique considère-t-elle que l'imposition d'obligations financières serait susceptible de constituer un déni de son droit de passage (RB, p. 34, para. 37). Les mesures prescrites pour la réactivation de la ligne du Rhin de fer et la répartition des coûts de celles-ci sont des problèmes étroitement liés qui sont traités dans le présent chapitre et au chapitre VI, respectivement.
166. Dans le présent chapitre, le Tribunal examinera les mesures envisagées par les Pays-Bas pour réactiver la ligne du Rhin de fer à la lumière de leur compatibilité avec les obligations imposées aux Pays-Bas en vertu du Traité. À cette fin, il est nécessaire en premier lieu de s'intéresser au droit néerlandais sur lequel se fondent les mesures envisagées.

B. Droit applicable et procédures décisionnelles des Pays-Bas

167. Dans leurs écritures, les Pays-Bas ont établi une distinction entre deux catégories de droit applicables à la réactivation de la ligne du Rhin de fer : d'une part, le droit dit « sectoriel spécifique » et, d'autre part, les règles générales de droit administratif. Les Pays-Bas n'ont fourni que des informations parcellaires sur la teneur de leur droit national et la Belgique n'a, quant à elle, commenté que certains points spécifiques. Le Tribunal estime néanmoins utile de donner un aperçu des informations fournies par les Parties.

1. Droit sectoriel spécifique

168. Plusieurs lois ou règlements néerlandais s'appliquent à la réactivation de la ligne de chemin de fer du Rhin de fer. Ceux concernant les problèmes techniques et la sécurité sont particulièrement importants, tels que les spécifications des voies et des passages à niveau et ceux traitant des questions environnementales (aménagement du territoire,

protection de la santé et des sols et préservation de la nature). Les questions techniques et de sécurité sont couvertes pour l'essentiel par la loi sur les chemins de fer (*Spoorwegwet*). Le différend entre les Parties relativement aux conséquences de l'application du droit néerlandais se concentre particulièrement sur le droit de l'environnement. Le droit que les Parties considèrent comme particulièrement pertinent dans leurs plaidoiries comprend les lois suivantes.

169. La loi sur la réduction des nuisances sonores (*Wet Geluidhinder*) définit les normes des niveaux de bruit admissibles applicables à diverses catégories de bâtiments et d'activités. Dans le cas de zones d'habitation et autres lieux similaires, il existe une distinction entre le seuil maximum dérogatoire et ce qu'on appelle le « niveau sonore préférentiel ». Le niveau sonore maximal autorisé sur une ligne de chemin de fer modifiée est de 73 dB(A) ; pour une nouvelle ligne, il est de 70 dB(A). Le niveau préférentiel est, quant à lui, de 57 dB(A). L'article 106, paragraphe (d), alinéa (4) de la loi prescrit les mesures à adopter en cas de dépassement du niveau préférentiel. Ces mesures doivent être prises dans l'ordre suivant : (1) mesures prises à la source (par exemple, en utilisant une infrastructure et/ou des trains plus silencieux) ; (2) mesures liées à la propagation du son (par exemple, barrières antibruit) et (3) mesures prises au point d'impact (par exemple, isolation des façades). Lorsque ces mesures ne sont pas suffisantes pour garantir que le bruit ne dépassera pas le niveau préférentiel, une dérogation peut être accordée dans certaines conditions. Lorsque la nuisance sonore dépasse le seuil maximum dérogatoire, les habitations concernées perdent leur fonction résidentielle (ce qui peut aboutir à une expropriation faisant l'objet d'une indemnisation) (RB, pp. 44–46, paras. 48–50; DPB, pp. 18–19, paras. 74–77).

170. L'arrêté de réduction du bruit des lignes ferroviaires (*Besluit Geluidhinder Spoorwegen*) fournit les bases nécessaires pour imposer des prescriptions (afin d'atténuer le bruit dû à l'utilisation des voies ferrées) :

sur la nature, la composition ou le mode de construction et la modification d'une ligne de chemin de fer. Le terme « modification » renvoie notamment à une augmentation significative du nombre de trains et/ou de leur vitesse de passage. Certaines mesures sont requises dans ce cas. La société chargée de la gestion de la ligne de chemin de fer doit présenter ces mesures aux municipalités concernées. Une construction ou une adaptation ne peuvent être entamées que lorsqu'une décision définitive a été prise [CMPB, p. 21, n. 44].

171. La Loi sur la Faune et la Flore (*Flora en Fauna Wet*) protège les espèces végétales et animales. Elle implique :

l'interdiction de détruire ou de perturber les espèces protégées, ainsi que leurs nids, leur reproduction, leur repos et leur habitat. Les termes des interdictions de la Loi sur la Faune et la Flore ne contiennent pas le mot « significatif ». En conséquence, *toute* perturbation et/ou destruction résultant de la pose de la voie représente une violation de ces dispositions. Pour les espèces touchées par la construction du tracé, la mise en œuvre d'un projet ne peut être entreprise que moyennant l'obtention d'une dérogation sur le fondement de l'Article 75 de la Loi sur la Faune et la Flore [CMPB, Annexe A, p. 1].

172. L'article 4, paragraphe 9 de la Loi de Gestion Environnementale (*Wet Milieubeheer*) exposée au paragraphe 82 de la Duplique des Pays-Bas dispose que les provinces :

adopteront un Plan provincial quadriennal de gestion de l'environnement identifiant les zones qui exigent une protection spéciale afin de préserver l'environnement ou certains de ses aspects (tels que le silence). Une zone de silence désigne une zone où la nuisance sonore doit être si faible qu'elle y perturbe peu, voire pas du tout, les sons naturels (principe de « *stand still* »). Le niveau sonore préférentiel dans les zones de silence peut varier d'une province à l'autre, mais les Plans de gestion de l'environnement des provinces du Nord Brabant et du Limbourg appliquent un niveau de 40 dB(A) dans la journée.

173. L'arrêté relatif à l'Évaluation de l'Impact Environnemental (« EIE ») (*Besluit Milieueffect-rapportage*) exige l'élaboration d'un Rapport d'impact sur l'environnement pour l'adoption d'un projet relatif à une nouvelle ligne de chemin de fer ou à la réactivation d'une ligne de chemin de fer existante passant au moins sur cinq kilomètres dans une zone tampon ou une zone sensible délimitée dans le cadre d'un plan d'aménagement du territoire ou d'un plan régional (CMPB, p. 21, n. 45).

174. Les Pays-Bas appliquent également les lignes directrices internationales adoptées en 1969 concernant l'implantation des parcs nationaux dans le cadre de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). La définition d'un Parc National est la suivante :

un territoire d'un seul tenant d'au moins 1000 hectares contenant des terrains, de l'eau et/ou des surfaces boisées, présentant des caractéristiques spéciales au niveau du paysage et des espèces végétales et animales. C'est un secteur qui présente de bonnes opportunités de loisirs. Un Parc National a pour vocation d'intensifier la préservation de la nature et sa mise en valeur,

d'encourager vivement l'initiation à la nature et à l'environnement et de promouvoir des formes de divertissements et de recherches orientées vers la nature [CMPB, Annexe A, p. 2].

175. Il existe au niveau provincial également un certain nombre de réglementations et de politiques pertinentes, qui mettent en œuvre la législation nationale. Outre le Plan provincial de politique environnementale prévu par la Loi sur la protection de l'environnement déjà mentionné au paragraphe 172, les provinces disposent de la possibilité de classer des zones dans le cadre de leur « Structure écologique provinciale » (Limbourg) ou de leur « Structure Verte Principale » (Nord-Brabant). Il s'agit de zones clés, de zones de développement écologique et de zones de liaison écologique auxquelles s'applique une politique de protection spécifique. Le Plan de politique environnementale de la Province du Limbourg prévoit également le classement de sites en fonction de leur intérêt paysager (CMPB, Annexe A, pp. 1–2).
176. Enfin, au niveau provincial, le Plan de politique environnementale de la Province du Limbourg prévoit la possibilité de classer des secteurs en « Zone de silence ». Cette réglementation provinciale inclut une disposition de protection générale pour les zones de protection écologique, y compris les « Zones de silence » (Article 5.4) dont la teneur est la suivante :

Toute personne se livrant à des activités dans une zone de protection de l'environnement, qui sait ou devrait raisonnablement savoir que ces activités risquent de dégrader ce secteur qui a une importance particulière justifiant son classement en zone protégée, doit prendre toutes les mesures raisonnablement nécessaires pour éviter cette dégradation ou, si elle se produit, pour limiter les dommages et neutraliser les conséquences des activités susmentionnées dans toute la mesure du possible.

Le Plan provincial de politique environnementale ne définit aucune norme quantitative de bruit pour les « Zones de silence », mais le Plan de politique environnementale de la Province du Limbourg prévoit un niveau maximal de 40 dB(A) et la Province a l'intention d'introduire ce plafond dans le Plan provincial de politique environnementale (CMPB, Annexe A, p. 3).

2. Règles générales de droit administratif

177. Dans le cadre de l'application du droit sectoriel spécifique, le Gouvernement des Pays-Bas doit également se conformer aux principes administratifs généraux et, notamment, aux principes généraux de saine administration codifiés dans la Loi générale d'administration (*Algemene Wet Bestuursrecht*). Les Pays-Bas renvoient notamment aux « principes généraux de saine administration », codifiés dans les articles 3.2 et 3.4 de la Loi générale d'administration, qui disposent ce qui suit :

Lorsqu'elle prépare un acte administratif, une administration recueillera toutes les informations nécessaires relatives aux faits concernés et aux intérêts en jeu.

L'administration évaluera les intérêts impliqués directement dans la mesure où ce droit n'est pas restreint par une réglementation obligatoire ou par la nature du pouvoir exercé [DPB, p.17, para. 69].

Selon les Pays-Bas, ces principes peuvent avoir une influence sur l'interprétation et l'application des dispositions légales, ainsi que sur la mise en œuvre de la politique, et peuvent également servir de politique administrative lorsqu'une réglementation accorde une certaine marge de manœuvre, ou encore en cas de vide juridique. Les Pays-Bas expliquent que ces principes seront appliqués dans le cadre de toute procédure de contrôle de légalité (DPB, p. 17, paras. 69–70).

3. Loi sur la Planification des infrastructures de transport (Procédures de planification)

178. En principe, chaque loi sectorielle spécifique comprend ses propres procédures décisionnelles (y compris en ce qui concerne le contrôle de légalité) permettant ainsi la mise en application du droit positif. Les projets importants d'infrastructure de transport font l'objet d'une loi distincte qui remplace les procédures décisionnelles spécifiques du secteur, à savoir la Loi sur la planification des infrastructures de transport (*Tracéwet*) (CMPB, p. 21, para. 2.12.2). Cette procédure comprend des études de conformité avec l'ensemble du droit spécifique pertinent, ainsi qu'une Etude d'impact sur l'environnement (EIE). Seule l'ordonnance procédurale de planification finale rendue dans le cadre de cette procédure pourra faire l'objet d'un contrôle de légalité. Les Pays-Bas expliquent que la loi sur la planification des infrastructures de transport doit s'appliquer à la réactivation

du tronçon du Rhin de fer entre Ruremonde et la frontière allemande (CMPB, p. 21, para 2.12.2). Les Pays-Bas, avec l'accord de la Belgique, ont décidé d'appliquer ladite Loi aux fins de la réactivation de la totalité de la ligne du Rhin de fer.

179. La procédure décisionnelle prévue par la loi sur la planification des infrastructures de transport (y compris l'EIE) se déroule en six étapes décrites dans le Contre-Mémoire néerlandais (p. 22, para. 2.12.3.1) de la manière suivante (à l'exclusion des notes de bas de page) :

1. Une *Notification d'Intention (Startnotitie)* marque le lancement officiel de la procédure. Elle mentionne les projets de l'auteur, les alternatives à l'activité envisagée et les conséquences potentielles sur l'environnement attachées à chaque option.
2. Les résultats de l'étude des alternatives et de leurs conséquences sont consignés dans l'*Évaluation du tracé/RIE (Trajectnota/MER)*, en tenant compte des résultats de l'enquête publique relative à la Notification d'Intention. Le but de l'Évaluation du tracé/RIE est de décrire les effets prévus sur l'environnement, de manière à ce que l'environnement reçoive l'attention qui lui est due au cours de la procédure décisionnelle relative à l'activité envisagée.
3. Sur la base de l'Évaluation du Tracé/RIE et compte tenu des résultats de l'enquête publique et de l'avis consultatif du Comité indépendant d'évaluation de l'impact sur l'environnement constitué conformément à la loi, les autorités compétentes sélectionnent une alternative préférentielle et la publient dans une *Position Officielle (Standpuntbepaling)*.
4. L'alternative préférentielle fait l'objet d'une étude approfondie (qui implique les spécifications relatives au tracé de la ligne de chemin de fer précis au mètre près) dont les résultats sont consignés dans un *Projet d'ordonnance procédurale de planification (Ontwerp-Tracébesluit)* qui est publié.
5. Après consultation publique sur le Projet d'ordonnance procédurale de planification, les ministres compétents adoptent une *Ordonnance Procédurale de Planification (Tracébesluit)*, qui permettra d'établir les permis de construire, de procéder aux expropriations, etc. Une Ordonnance procédurale de planification peut faire l'objet de recours administratifs pouvant aboutir, le cas échéant, à l'annulation de tout ou partie de cette Ordonnance.
6. Dès lors que l'Ordonnance procédurale de planification est adoptée définitivement, l'étape de construction du projet peut être lancée.

180. L'étape 1 (La Notification d'Intention) s'est achevée en novembre 1999. L'étape 2 (Évaluation du tracé/RIE) s'est achevée en 2001. Ce document analysait et évaluait une série d'options pour la réactivation de la ligne du Rhin de fer. Simultanément, l'étude internationale (commanditée par les trois Gouvernements impliqués dans la planification de la réactivation de la ligne du Rhin de fer, c'est-à-dire l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas) s'est achevée (*voir* paragraphe 159 ci-dessus). En conclusion, les Gouvernements concernés se sont accordés en faveur de l'option préférentielle du tracé historique (avec le contournement de Ruremonde).
181. L'Étape 3 de la procédure décisionnelle (communication de la Position officielle) n'a pas pu avoir lieu car il a été impossible de parvenir à un accord avec la Belgique au cours des négociations concernant le coût de l'option préférentielle et sa répartition. Déclarant que son intention était d'éviter que la mise en œuvre du projet prenne du retard, le Gouvernement des Pays-Bas a décidé de poursuivre la procédure de manière informelle (CMPB, p. 23, para. 2.12.3.2). Le Gouvernement a ainsi approuvé une Position officielle préliminaire en novembre 2001 (laquelle n'a pas été publiée) et, en se fondant sur cette position, Prorail, l'organisme public néerlandais chargé de la gestion de l'infrastructure, a finalisé une version préliminaire du Projet d'ordonnance procédurale de planification (*IJzeren Rijn, Concept ontwerp-tracébesluit*) en juillet 2003. Cette version préliminaire a été transmise officieusement à la Société nationale des chemins de fer belges, SNCB, et la Belgique l'a utilisée pour préparer sa Réplique (les Pays-Bas ont émis une objection (DPB, p.13, para. 52)).
182. Les Pays-Bas estiment que l'application de leur droit aboutirait à la série de mesures nécessaires pour réactiver à long terme la ligne du Rhin de fer de la manière décrite dans la version préliminaire du Projet d'ordonnance procédurale de planification. Le Tribunal note que ce document est officieux et provisoire, comme indiqué au paragraphe 181 ci-dessus. Les Pays-Bas ont observé, que d'un point de vue formel, les mesures proposées dans cette version préliminaire ne peuvent pas être considérées comme les mesures définitives devant être mises en œuvre. En effet, même après la parution de la version définitive de l'Ordonnance, une possibilité de contrôle de légalité existera toujours. En conséquence, une certaine incertitude demeure quant aux mesures exactes à prescrire pour la réactivation de la ligne du Rhin de fer sur le territoire néerlandais. Néanmoins, puisque les Parties ont centré leurs arguments sur les mesures proposées dans la version

préliminaire, le Tribunal s’y consacrera de manière plus exhaustive. Le Tribunal relève que la Belgique, dans sa Réplique (p. 35, para. 38), indique que lorsqu’elle se réfère à ce document, cela n’implique pas qu’elle ait approuvé le contenu de celui-ci.

C. Les mesures envisagées dans la version préliminaire du Projet d’ordonnance procédurale de planification

183. Le Tribunal constate que les Pays-Bas ont fondé la version préliminaire de l’Ordonnance procédurale de planification sur le postulat que la Belgique souhaitait réactiver la ligne du Rhin de fer de manière à pouvoir y faire circuler, en 2020, 43 trains (total combiné dans les deux sens) par jour ouvrable (DPB, p. 14, para. 54). Le Tribunal relève que la Belgique, dans ses plaidoiries, n’a pas remis en cause ce postulat.

184. Le tracé de la ligne du Rhin de fer sur le territoire néerlandais est divisé en quatre tronçons (de A à D, d’ouest en est). L’article 3 de la version préliminaire du Projet d’Ordonnance procédurale de planification décrit ces tronçons de la manière suivante (RB, pp. 35–38, para. 40) :

- (1) Le tronçon A traverse les municipalités de Cranendonck et Weert et suit le tracé historique de la ligne du Rhin de fer depuis la frontière belge, située à proximité de Budel, jusqu’à la limite orientale de Weert. La version préliminaire de l’Ordonnance procédurale de planification fait une distinction supplémentaire entre deux parties du tronçon A. La première partie, désignée « A1 », va de la frontière belgo-néerlandaise à l’embranchement de la ligne de chemin de fer Eindhoven-Weert. Cette partie, qui traverse la zone protégée « Weerter-en Budelerbergen » est décrite de la manière suivante :

La ligne de chemin de fer est (et reste) à une seule voie de la frontière belgo-néerlandaise à l’embranchement de la ligne de chemin de fer Eindhoven-Weert. Cette voie n’est pas électrifiée. Actuellement, il y circule deux trains de marchandises par période de 24 heures, dans les deux sens. La réactivation du Rhin de fer implique une intensification du trafic ferroviaire jusqu’à 45 trains de marchandises par période de 24 heures dans les deux sens.

Les normes applicables sont celles qui existent déjà. La sécurité aux passages à niveau est assurée selon le risque de collision moyen national. Les risques de collision sur la voie ne doivent pas dépasser la moyenne nationale après la réactivation.

La seconde partie du tronçon A, ou tronçon A2, part de l'est de l'embranchement de la ligne de chemin de fer Eindhoven-Weert. Elle est décrite de la manière suivante :

À l'est de l'embranchement, la ligne existante est (et reste) à double voie et est électrifiée. Actuellement, il y circule 104 trains par période de 24 heures dans les deux sens, dont 92 trains de voyageurs. Il s'agit à la fois de trains de marchandises et de trains de voyageurs. En 2020, les 43 trains « Rhin de fer » viendront s'ajouter à ce trafic. Si l'on inclut le développement autonome du transport ferroviaire, il est prévu de faire circuler 199 trains par période de 24 heures dans les deux sens, dont 152 trains de voyageurs. Les normes applicables correspondent également aux normes existantes. En ce qui concerne les risques de collision, cela signifie qu'il est fait application du principe de *stand still*. Les risques d'incident resteront ainsi au-dessous de la moyenne nationale.

- (2) Le tronçon B traverse les municipalités de Nederweert, Heythuysen et Haelen. Il longe la zone protégée « Leudal » et sa description est la suivante :

Cette partie de la ligne de chemin de fer suit la voie qui existe déjà et qui est en service, qui va de Weert (et des accès orientaux) aux ponts sur la Meuse à proximité de Ruremonde. Cette voie, comme le tronçon A2, fait partie de la ligne de chemin de fer qui relie Eindhoven à Ruremonde en passant par Weert. Le tronçon B, électrifié, est (et reste) à double voie. Il y circule 92 trains par période de 24 heures dans les deux sens. Il s'agit tant de trains de marchandises que de trains de voyageurs.

La norme applicable est la même que celle du tronçon A2, c'est-à-dire une augmentation du trafic existant qui devrait passer à 199 trains par période de 24 heures dans les deux sens.

- (3) Le tronçon C, qui traverse les municipalités de Ruremonde et Swalmen, est décrit de la manière suivante :

Ce tronçon exige la réalisation d'une nouvelle ligne de chemin de fer, qui va de l'est de la Meuse aux environs de Ruremonde. Cette ligne contourne Ruremonde au nord et à l'est. À proximité de Herkenbosch, elle rejoint la partie du tracé historique désaffectée qui va de la gare de Ruremonde à la frontière allemande, près de Vlodrop. Dans la mesure du possible, la nouvelle ligne sera reliée à la Route Nationale 73. Il s'agit d'une ligne à une seule voie, non électrifiée. Les normes applicables à cette partie de la voie se fondent sur le fait qu'il s'agit d'une nouvelle situation créée localement.

- (4) Le tronçon D traverse la municipalité de Roerdalen et est décrit de la manière suivante :

Cette partie de la ligne suit le tracé historique, désaffecté depuis 1991. Le tronçon D va de l'Asenrayerweg à la frontière germano-néerlandaise près de

Vlodrop. Le tracé traverse la zone protégée du Meinweg. Aux fins de la réactivation du Rhin de fer, la ligne traversant le De Meinweg sera réalisée en partie dans un tunnel et en partie sur un remblai. Cette ligne est actuellement désaffectée. La définition des normes du tronçon D est fondée sur la création d'une nouvelle situation résultant de la réactivation du Rhin de fer.

185. Pour ces différents tronçons de voies, la version préliminaire du Projet d'ordonnance procédurale de planification décrit en détail toutes les mesures à prendre pour la réactivation à long terme de la ligne du Rhin de fer. Les principales sources de désaccord entre les Parties portent sur les mesures de réduction du bruit et de protection du milieu naturel. Le Tribunal va maintenant faire le point sur ces mesures.

1. Mesures de réduction du bruit concernant les zones d'habitation et lieux similaires

186. Pour l'ensemble de la voie, des mesures significatives sont envisagées pour protéger les habitants des zones situées à proximité de la voie ferrée de l'augmentation du niveau sonore résultant de la réactivation envisagée de la ligne du Rhin de fer. Ces mesures, exigées par la loi sur la réduction des nuisances sonores, prévoient en outre des expropriations faisant l'objet d'indemnités visant des logements pour lesquels les mesures d'atténuation du bruit sont insuffisantes pour que celui-ci reste au-dessous du seuil maximum dérogatoire.
187. La Belgique considère que les Pays-Bas n'appliquent pas le seuil maximum dérogatoire prévu par la Loi sur l'atténuation des nuisances sonores, mais uniquement le seuil préférentiel, lequel est plus strict. S'il était fait application du seuil maximum dérogatoire, les mesures nécessaires seraient moins importantes. Sur cette question et ses implications financières, la Belgique conclut que :

il serait contraire aux principes de bonne foi et de caractère raisonnable de subordonner la réactivation du Rhin de fer à l'adoption de mesures de réduction du bruit prévues par le Concept [la version préliminaire du Projet d'Ordonnance procédurale de planification] qui ne sont pas nécessaires pour atteindre le seuil dérogatoire de 70 dB(A) (ou 73 dB(A)), si ces mesures doivent être financées par la Belgique ou rendent de toute autre manière l'exercice du droit de la Belgique sur le Rhin de fer anormalement difficile.

La Belgique estime que cela constituerait une ingérence inutile dans son droit de passage (RB, p. 44–46, paras. 48 à 50).

188. Les Pays-Bas reconnaissent que la version préliminaire du Projet d'Ordonnance procédurale de planification applique effectivement le seuil préférentiel, mais soutiennent que la législation en matière d'atténuation du niveau sonore, y compris le critère de seuil préférentiel, est appliquée de la même manière que pour d'autres lignes de chemin de fer, et ne voient donc aucune raison de s'écarter de cette politique générale au détriment de l'intérêt des parties concernées. Dans ce contexte, les Pays-Bas évoquent également les principes de saine gestion sur lesquels se fondent également les mesures envisagées (DPB, pp. 18–19, paras. 74–78).

2. Tunnel du site du Meinweg

189. Le site du Meinweg est une zone d'environ 1.600 hectares située à proximité de la partie orientale du tronçon D. Le 18 février 1994, la Province du Limbourg l'a classée « Zone de silence ». Un arrêté ministériel du 20 mai 1994 a classé le site du Meinweg en zone de protection spéciale en vertu de l'Article 4, paragraphe 1 de la Directive Oiseaux. Le 1^{er} juin 1995, la zone a été déclarée parc national par le ministre de l'agriculture, de la protection de l'environnement et de la Pêche. Le 18 février 2003, le Gouvernement des Pays-Bas a inclus le site du Meinweg dans la liste proposée des zones de protection spéciale prévues par la Directive Habitats. La Commission européenne a ratifié cette proposition en juillet 2003. La Belgique déclare n'avoir été consultée à aucune de ces occasions. Les Pays-Bas répondent qu'ils n'étaient pas tenus de la consulter.

190. Selon la Belgique, les Pays-Bas étaient tenus d'éviter tout classement, autre que ceux découlant de leurs obligations au titre des Directives communautaires, susceptible d'entraîner des mesures supplémentaires de réduction des nuisances sonores et de protection de la nature.

191. Pour le passage de la ligne du Rhin de fer suivant le tracé historique dans le secteur du Meinweg, la version préliminaire du Projet d'Ordonnance procédurale de planification envisage la construction d'un tunnel de 6,5 kilomètres de long, avec un aqueduc et un remblai.

192. Selon les Pays-Bas, ces mesures sont la conséquence du classement du secteur du Meinweg en parc national et en « Zone de silence » et non une conséquence de son classement en vertu des Directives communautaires, lesquelles exigent uniquement la

construction de barrières antibruit. Le droit communautaire autorise en effet les Pays-Bas à appliquer des normes de protection de l'environnement plus rigoureuses que celles prescrites par les Directives communautaires pertinentes. Le classement du secteur en parc national et « Zone de silence » résulte de l'application du droit néerlandais et de la politique nationale qui, selon les Pays-Bas, se fondent sur des critères objectifs. Les mesures envisagées sont le résultat d'études approfondies et de la prise en compte des diverses options dans le cadre des procédures décisionnelles applicables, y compris d'une EIE (CMPB, p. 49, para. 3.3.5.6; DPB, p. 23, paras. 93 et suivants).

193. Sur le principe, la Belgique conteste non pas le droit des Pays-Bas d'effectuer ces classements, mais leur implication financière pour les Parties.

3. Weerter-en Budelerbergen

194. Le Weerter-en Budelerbergen est une zone protégée située sur le tronçon A1. Cette zone fut classée en zone de protection spéciale au titre de la Directive Oiseaux le 24 mars 2000 (ce qu'affirment les deux Parties, mais la Belgique ne fait pas état de cette zone dans la Pièce 77 de son Mémoire – Pays-Bas, arrêté ministériel du 24 mars 2000), et en « Zone de silence » par la province du Limbourg le 18 février 1994 (à la même date que le De Meinweg) et, semble-t-il, également par la province de Noord-Brabant.
195. La version préliminaire du Projet d'Ordonnance procédurale de planification envisage un certain nombre de mesures pour le secteur de Weerter-en Budelerbergen. Ces mesures comprennent la construction de barrières antibruit, un enfouissement partiel de la voie et la construction d'un corridor écologique. En outre, les expropriations doivent également faire l'objet d'une indemnisation.
196. Selon les Pays-Bas, ces mesures résultent de l'application de la législation et de la politique nationales et sont une conséquence de leur classement en « Zone de silence » et en zone de protection spéciale au titre de la Directive Oiseaux.
197. La Belgique ne conteste pas ce point, mais ses conséquences financières pour les Parties.

4. Contournement de Ruremonde

198. Le projet de tronçon C implique de dérouter la ligne du Rhin de fer de son tracé historique en lui faisant contourner la ville de Ruremonde à l'est et au nord sur une nouvelle voie. C'est l'option privilégiée par le Gouvernement néerlandais pour cette partie du tronçon. Il serait possible de conserver le tracé historique, mais les exigences actuelles en matière de sécurité et de réduction du bruit entraîneraient des mesures supplémentaires importantes, mesures qui ne seraient pas nécessaires en cas de déroutement du tracé hors du centre ville. En outre, compte tenu du développement croissant des normes de sécurité en matière de transport de produits dangereux qui interdiront à l'avenir qu'un grand nombre de trains de marchandises traverse la ville de Ruremonde, les Pays-Bas estiment que cette solution est préférable (CMPB, pp. 28–29, para. 2.13.2).
199. La Belgique insiste sur le fait que les Pays-Bas ne peuvent pas décider de s'écarter du tracé historique en l'absence de son accord (RB, p. 69, para. 70).
200. Les Pays-Bas sont d'accord en substance avec cette position. Ils sont également disposés à assumer les frais supplémentaires de cette déviation (DPB, p. 21, para. 85).
201. Le Tribunal en conclut que les Parties conviennent que toute décision des Pays-Bas relative au détournement de la ligne du Rhin de fer exige l'accord de la Belgique. Il note également qu'en principe, cet accord interviendra bientôt.

D. Conclusions

202. Relativement aux mesures envisagées par les Pays-Bas et décrites ci-dessus, la Belgique affirme que les Pays-Bas sont tenus d'appliquer leur droit de la manière la moins défavorable possible pour la Belgique. En n'agissant pas ainsi, les Pays-Bas agiraient à l'encontre aux principes de bonne foi et de caractère raisonnable. Or, la Belgique considère que certaines des mesures envisagées constituent une atteinte inutile à son droit de passage, ainsi qu'une violation par les Pays-Bas de leurs obligations envers la Belgique (RB, pp. 32–33, 46, et 68–71, paras. 37, 50 et 70).
203. Les Pays-Bas soutiennent qu'ils appliquent à la réactivation de la ligne du Rhin de fer le même traitement qu'à toutes les autres lignes de chemins de fer néerlandaises. Ils

acceptent le droit de la Belgique à la réactivation, mais ne voient aucun motif de faire bénéficier la ligne du Rhin de fer d'un régime plus favorable que les lignes néerlandaises régulières. Les Pays-Bas affirment donc agir raisonnablement et de bonne foi en demandant les mesures envisagées pour la réactivation. Leurs actions ne constituent pas un abus de droit et ne sont ni arbitraires, ni discriminatoires. En fait, ils soutiennent que leur législation est appliquée de la manière la plus favorable qui soit à la Belgique (DPB, pp. 40–42, paras. 158–170).

204. Le Tribunal estime que les obligations imposées aux Pays-Bas par l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 n'exigent pas qu'ils appliquent leur législation et leur politique nationales à la réactivation de la ligne du Rhin de fer d'une manière plus favorable que pour les autres lignes de chemins de fer néerlandaises, sauf si une telle application non discriminatoire devait aboutir à un déni du droit de passage de la Belgique ou devait en rendre l'exercice anormalement difficile.
205. Le Tribunal conclut que les mesures envisagées actuellement par les Pays-Bas ne peuvent pas être considérées comme un déni du droit de passage de la Belgique et qu'elles ne rendent pas anormalement difficile l'exercice de ce droit. La question liée à ce point, mais qui en est toutefois distincte, selon laquelle le coût de ces mesures aboutirait à un déni du droit de passage de la Belgique ou rendrait l'exercice de ce droit anormalement difficile sera traitée par le Tribunal au Chapitre VI.
206. Dans la mesure où les Pays-Bas insistent sur le fait que les mesures envisagées découlent exclusivement de l'application de leur droit national, ce que la Belgique ne conteste pas, le Tribunal juge inutile d'examiner le problème des contraintes imposées par le droit communautaire (*voir* Chapitre III des présentes).

CHAPITRE VI - RÉPARTITION DES COÛTS

207. Le Tribunal va maintenant aborder la question de la répartition des coûts qui fait l'objet de la troisième Question posée conjointement par les Parties au Tribunal. Elle est formulée dans ces termes :

Dans quelle proportion, au vu des réponses aux questions précédentes, le coût et les risques financiers liés à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation du tracé historique du Rhin de fer sur le territoire néerlandais devraient-ils être supportés par la Belgique ou par les Pays-Bas ? La Belgique est-elle tenue de financer des investissements supérieurs à ceux qui sont nécessaires aux possibilités d'utilisation du tracé historique de la ligne de chemin de fer ?

208. Le Tribunal constate que le Compromis d'arbitrage l'invite à se prononcer en se fondant sur le droit international, ce qui inclut, le cas échéant, le droit communautaire. Il n'est en revanche pas autorisé à statuer sur ces questions en qualité d'amiable compositeur. La rédaction de l'introduction de la troisième Question indique clairement que le Tribunal doit fonder sa décision relative à la répartition des coûts sur ses réponses aux deux Questions précédentes. Le Tribunal abordera donc la question des coûts en se fondant sur le raisonnement adopté au cours des chapitres précédents.

209. Le Tribunal observe que le Traité de Séparation de 1839 ne mentionne pas le terme de « risques financiers ». Les Parties utilisent néanmoins ce terme dans les Questions qu'elles ont conjointement posées au Tribunal, sans préciser davantage le sens qu'elles lui attribuent, pas plus qu'elles n'exposent dans leurs plaidoiries la compréhension qu'elles en ont. Le Tribunal comprend que dans le contexte d'un projet d'infrastructure, ce terme renvoie à la couverture du montant du financement dépassant les coûts budgétés pour ledit projet en raison de différents facteurs, tels qu'une inflation supérieure à celle qui avait été prévue, une sous-estimation des coûts, des impondérables, de l'augmentation du coût des matériaux utilisés ou encore des frais de main-d'œuvre. Le Tribunal constate que, quelle que soit la position respective des Parties quant à la répartition des risques et des coûts qu'elles ont peut-être adoptée à un moment ou à un autre au cours de leurs négociations, les Parties ne font aucune distinction dans leurs plaidoiries entre les coûts de réactivation et les risques financiers liés à celle-ci, ni ne suggèrent que les risques financiers devraient être à la charge d'une Partie autre que celle qui assumerait le coût proprement dit. Le Tribunal estime qu'il ne convient pas de distinguer les risques

financiers des coûts. En conséquence, la Partie qui assume le coût devra également assumer les risques financiers et lorsque le Tribunal fera référence aux coûts dans le présent Chapitre, ceux-ci devront être compris comme incluant également les risques financiers.

A. Arguments des Parties

210. Le Tribunal note en outre que les deux Parties déclarent que la répartition des coûts relève du régime conventionnel de la ligne du Rhin de fer. Elles diffèrent toutefois quant aux dispositions concernées et à leur interprétation.
211. L'Article XII du Traité de Séparation de 1839 prévoit d'exécuter les « travaux convenus » « aux frais de la Belgique, sans charge aucune pour la Hollande ».
212. La Belgique soutient toutefois que son obligation de supporter les frais prévue à l'Article XII concernait la construction d'une ligne de chemin de fer sur le territoire néerlandais venant prolonger une nouvelle ligne de chemin de fer sur le territoire belge, et non l'exercice du droit de passage de la Belgique (RB, p. 98, para. 104). La Belgique renvoie à l'Article XI du Traité de Séparation de 1839 et à ce qu'elle appelle les « *travaux préparatoires* » pour étayer son argumentation selon laquelle son obligation d'assumer les coûts concerne la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer prolongée sur le territoire néerlandais, et non l'exercice de son droit de passage (RB, pp. 99–100, para. 105). La Belgique considère que l'exercice du droit de passage n'est assujéti qu'à des droits de péage modérés, versés par les usagers de la ligne de chemin de fer du Rhin de fer aux fins de financer son entretien (RB, p. 99, para. 105).
213. La Belgique, en raison du fait qu'elle estime que sa demande actuelle de réactivation n'est pas une demande de « nouvelle route » au sens de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, soutient qu'elle n'est pas tenue d'assumer le coût et les risques financiers associés à la réactivation du Rhin de fer. Elle déclare en conséquence qu'en application du régime conventionnel du Rhin de fer, tous les postes de coûts et les risques financiers liés à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation du tracé historique de la ligne du Rhin de fer sur le territoire néerlandais incombent aux Pays-Bas et non à la Belgique (MB, p. 101, para. 86; RB, pp. 103 et suivants et p. 127, paras. 110 et suivants et Soumission sur la Question 3).

214. La Belgique soutient également que les Pays-Bas ont rendu impossible l'usage de la ligne de chemin de fer en démantelant une partie de son infrastructure, rendant celle-ci impropre à être utilisée, en ne l'entretenant pas et en décidant d'interrompre les travaux visant à ramener le tracé historique de la ligne à un niveau nécessaire pour un usage temporaire. Ainsi, selon la Belgique, les Pays-Bas ont contrevenu au droit de la Belgique d'utiliser le tracé historique de la ligne du Rhin de fer, ainsi qu'au principe de « *due diligence* ». La Belgique conclut qu'en conséquence le coût et les risques financiers liés à la réfection du tracé historique, lesquels n'existeraient pas si les Pays-Bas s'étaient acquittés de leurs obligations, doivent être assumés par les Pays-Bas (MB, p. 109, para. 96). Si le Tribunal devait rejeter la demande de la Belgique d'imputer l'ensemble des coûts et des risques financiers aux Pays-Bas, la Belgique soutient, à titre subsidiaire, qu'elle ne serait pour autant pas tenue d'assumer ces coûts et ces risques financiers dont la cause réside dans le non respect par les Pays-Bas de leurs obligations envers la Belgique. Selon la Belgique, cela serait une conséquence de l'obligation de réparer le préjudice causé par une violation du droit international et l'application du principe selon lequel nul ne peut tirer avantage de ses actes illégaux (*nullus commodum capere de sua injuria propria*) (MB, p. 107, para. 95).
215. La Belgique souligne donc le fait que tous les coûts relatifs à la réactivation, y compris ceux liés à la protection de l'environnement, incombent aux Pays-Bas. Toutefois, à titre « subsidiaire », elle soutient, relativement à l'usage à long terme du tracé historique de la ligne du Rhin de fer, que les Pays-Bas ne peuvent pas exiger qu'elle assume les éléments suivants : (1) les mesures relatives aux voies utilisées actuellement ou à l'avenir par les transports ferroviaires néerlandais ; (2) les mesures nécessaires pour atteindre des objectifs supérieurs à ceux fixés par les exigences législatives néerlandaises ; (3) le contournement de Ruremonde ; et (4) le tunnel sur le site du Meinweg et toutes structures de nature similaire, ainsi que toutes mesures compensatoires le long du tracé. La Belgique conclut que si les Pays-Bas imposent ces conditions, ils devront financer les mesures nécessaires pour assurer l'exercice du droit de passage de la Belgique (RB, pp. 118–119, para. 131).
216. Selon les Pays-Bas, la Belgique revendique le droit de passage mais n'est pas disposée à respecter les conditions et les obligations qui y sont inextricablement liées en vertu de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 (CMPB, p. 43, para. 3.3.4.4).

217. Les Pays-Bas soutiennent en outre que la demande belge de réactivation de la ligne du Rhin de fer équivaut à une demande, au sens de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, de prolongement d'une ligne de chemin de fer ayant son origine en Belgique sur le territoire néerlandais qu'elle traverse. Selon les Pays-Bas, cette ligne est nouvelle dans la mesure où l'usage envisagé implique une adaptation et une modernisation considérables (CMPB, p. 43, para. 3.3.4.5). En conséquence, les Pays-Bas soutiennent que les coûts mentionnés à l'Article XII doivent être intégralement assumés par la Belgique, renvoyant à l'Article XII et, notamment, aux passages suivants « entièrement aux frais et dépens de la Belgique » et « aux frais de la Belgique, sans charge aucune pour la Hollande », « sans préjudice de ses droits de souveraineté exclusifs sur le territoire que traverserait la route ou le canal en question » (CMPB, p. 56, para. 3.3.8.1).
218. En conséquence, selon les Pays-Bas, l'Article XII du Traité de Séparation de 1839 oblige la Belgique à assumer l'ensemble des coûts engagés pour sa demande d'adaptation et de modernisation de l'infrastructure existante, dont l'état actuel ne permet pas l'usage souhaité par la Belgique (CMPB, p. 57, para. 3.3.8.2).

B. Opinion du Tribunal

219. Que les Parties avancent les arguments ci-dessus exposés est parfaitement compréhensible. Ces positions trouvent toutefois chacune leur origine dans une lecture différente de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, dont aucune ne peut être soutenue. Le Tribunal a en effet expliqué plus haut (*voir* paragraphes 82 à 84) que bien que l'Article XII vise directement la construction du Rhin de fer et le régime applicable à celui-ci, le droit de passage qui y est prévu inclut également la réactivation de la ligne, ainsi que son exploitation dans le temps. Les dispositions financières spécifiques de l'Article XII ont été formulées pour la construction d'une nouvelle route ou ligne de chemin de fer ou le creusement d'un nouveau canal. Les vraies questions, en matière de répartition des coûts, sont les suivantes : quels sont les éléments de l'Article XII relatifs aux coûts qui s'appliquent à une réactivation qui, bien que n'étant pas une construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer, n'en tombe pas moins dans le champ d'application de l'Article XII ? Quels sont les autres éléments dudit Article XII, interprété conformément aux principes juridiques exposés au chapitre II des présentes, susceptibles d'éclairer la répartition des coûts de la réactivation souhaitée par la Belgique et à laquelle elle a droit ?

220. Le Tribunal se trouve en présence de trois points de départ pour entreprendre son analyse de ces questions. Le premier est que, pour des sujets autres que ceux spécifiquement prévus dans le cadre de la construction d'une nouvelle ligne, les Pays-Bas conservent leur souveraineté. Le deuxième point est qu'à l'heure actuelle, les mesures de protection de l'environnement sont nécessairement l'une des composantes à part entière d'un projet majeur d'adaptation et de modernisation. Il a été démontré aux paragraphes 58 et 59 que les règles de droit international relatives à la protection de l'environnement font partie du droit applicable aux relations des Parties pour l'interprétation du régime conventionnel de la ligne du Rhin de fer. Troisièmement, le Tribunal gardera à l'esprit que la charge financière liée à la réactivation ne doit pas peser d'une manière qui interdise, ou rende anormalement difficile, l'exercice du droit de passage de la Belgique en vertu de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839. L'ensemble de ces éléments suggère que les coûts ne doivent pas être assumés exclusivement par la Belgique comme s'il s'agissait d'une « nouvelle route » mais ne doivent pas non plus être assumés exclusivement par les Pays-Bas. En conséquence, les obligations financières des Parties doivent être soigneusement équilibrées, ce qui exige que l'on prenne en compte un nombre important de facteurs. Les Parties ne considèrent pas cet équilibre comme déraisonnable si l'on en juge par leurs offres, au cours des négociations, de contribuer aux frais de la réactivation : les Pays-Bas ont proposé, en octobre 2001, de prendre à leur charge 25% (140 millions d'euros) de l'estimation du coût d'alors (DPB, p. 15, para. 60) et de verser une somme supplémentaire de 40 millions d'euros si la Belgique renonçait à l'usage temporaire de la ligne (DPB, p. 16, para. 65). Quant à la Belgique, elle s'est déclarée disposée à verser 100 millions d'euros (MB, pp. 66–67, para. 48).

221. Le Tribunal considère que la Belgique peut, en principe, exercer son droit de passage d'une manière correspondant à ses besoins économiques actuels. Par ailleurs, les préoccupations des Pays-Bas en matière d'environnement et celles concernant les effets sur l'environnement de l'utilisation envisagée, beaucoup plus intensive, de la ligne de chemin de fer, sont parfaitement légitimes. Il convient de concilier, dans toute la mesure du possible, l'exercice du droit de passage de la Belgique et les préoccupations légitimes des Pays-Bas en ce qui concerne leur environnement. Le Tribunal relève que cette conciliation des droits peut être mise en parallèle avec l'équilibre des intérêts reflété par l'Article XII du Traité de Séparation de 1839. Le Tribunal estime que la réfection et la modernisation de la ligne demandées par la Belgique doivent donc être analysées en se

référant à l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, non parce que cela équivaut à une « nouvelle ligne » (selon les Pays-Bas), mais plutôt parce que l'objet et le but du Traité suggèrent une interprétation impliquant, dans le cadre de l'équilibre qui y est atteint, de nouveaux besoins et développements relatifs à son exploitation et à sa capacité (*voir* paragraphe 84 ci-dessus). Ainsi que le Tribunal l'a noté ci-dessus (*voir* paragraphe 59), il convient de concilier croissance économique et protection de l'environnement et, ce faisant, de prendre en considération de nouvelles règles, y compris lorsque des activités commencées dans le passé sont étendues et modernisées.

222. L'utilisation de la ligne du Rhin de fer remonte à quelque 120 ans et la Belgique envisage et demande à présent l'augmentation de celle-ci et son intensification à un niveau beaucoup plus élevé. Or, cette nouvelle utilisation risque d'avoir un impact négatif sur l'environnement et de le dégrader. Actuellement, le droit international de l'environnement met de plus en plus l'accent sur le devoir de prévention. Une grande partie de ce droit international de l'environnement a été élaboré en fonction de l'impact que les activités d'un territoire sont susceptibles d'avoir sur le territoire d'un autre. La Cour internationale de justice a exprimé l'avis que « l'obligation générale qu'ont les États de veiller à ce que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle respectent l'environnement dans d'autres États ou dans des zones ne relevant d'aucune juridiction nationale fait maintenant partie du corps de règles du droit international de l'environnement » (*Licéité de la menace ou de l'emploi des armes nucléaires, avis consultatif, Recueil C.I.J. 1996 (I)*, p. 226 à pp. 241–242, para. 29).
223. Appliquant les principes du droit international de l'environnement, le Tribunal constate qu'il est confronté, dans la présente affaire, non à une situation où l'activité économique transfrontière du territoire d'un État a des conséquences sur le territoire d'un autre État, mais aux conséquences de l'exercice des droits d'un État, garantis par un traité, sur le territoire d'un autre État et à l'impact éventuel de l'exercice de ce droit sur le territoire de ce dernier. Le Tribunal estime, par analogie, que lorsqu'un État exerce un droit relevant du droit international sur le territoire d'un autre État, les considérations relatives à la protection de l'environnement doivent également être prises en compte. En conséquence, telle que la demande de la Belgique est formulée, l'exercice de son droit de passage pourrait bien exiger que les Pays-Bas prennent des mesures pour protéger l'environnement, mesures auxquelles la Belgique devra participer car elles font partie

intégrante de sa demande. La réactivation de la ligne du Rhin de fer ne peut pas être envisagée comme dissociée des mesures de protection de l'environnement nécessaires à l'utilisation envisagée de la ligne de chemin de fer. Ces mesures doivent être totalement intégrées au projet et à ses coûts.

224. Il n'a pas été demandé au Tribunal, qui aurait d'ailleurs été dans l'impossibilité de le faire, de déterminer les mesures à adopter spécifiquement. Il lui est en revanche demandé de se prononcer sur la répartition des coûts relatifs aux mesures à prendre. Le Tribunal note que le Protocole d'accord de mars 2000 prévoyait que ces mesures seraient énoncées dans le cadre d'un traité. Le Tribunal ne précisera pas la répartition des coûts en termes financiers mais, sur la base du droit applicable en la matière, indiquera les critères et principes pertinents que les Parties devraient appliquer à cette répartition.
225. Le Tribunal rappelle qu'il incombe aux Pays-Bas de restaurer à leurs frais la ligne du Rhin de fer dans l'état où celle-ci se trouvait en 1991 (*voir* paragraphes 76 et 89 ci-dessus). Tel est le cas pour la totalité du tracé historique. Cette conclusion s'entend indépendamment de toute violation des Pays-Bas de leurs obligations en matière d'entretien de la ligne depuis le début des années 90. Le Tribunal rappelle également que les Pays-Bas ont reconnu qu'ils seront responsables de l'entretien d'une ligne réactivée (DPB, p. 34, para. 136).
226. L'obligation de la Belgique de financer l'aspect environnemental de l'ensemble des coûts de la réactivation est inhérente à l'exercice de son droit de passage. Par ailleurs, une interprétation des dispositions financières de l'Article XII fondée sur le caractère raisonnable exige également la reconnaissance de l'usage par les Pays-Bas de certaines parties de la ligne. S'agissant de ces tronçons, il convient de prendre en considération tant les frais imputables au développement autonome que les avantages qu'en retireront les Pays-Bas et ceci d'autant plus que la ligne sera adaptée et modernisée. Sur les tronçons de voie où circuleront à la fois les trains du Rhin de fer et les trains néerlandais, la Belgique n'aura à financer que les frais liés aux mesures imputables à l'usage de la ligne par les trains du Rhin de fer. Les Pays-Bas assumeront quant à eux le coût total dans la mesure où ils en obtiennent des avantages particuliers et quantifiables.
227. L'application de ces principes dépendra des informations fournies au Tribunal relativement à chaque tronçon de la ligne. Ces tronçons et leur future utilisation sont

décrits au paragraphe 184 ci-dessus. Les informations pertinentes ont été fournies par les Parties, qui n'ont établi aucune distinction entre les trains de marchandises et les trains de voyageurs en ce qui concerne les mesures que requiert leur utilisation.

228. Le tronçon A comprend deux parties. Sur la première partie (ou tronçon A1), qui va de la frontière belgo-néerlandaise à l'embranchement de la ligne de chemin de fer Eindhoven-Weert (*voir* paragraphe 184 ci-dessus), ne circulent actuellement que deux trains par période de 24 heures. Il s'agit de trains régionaux qui ne doivent pas être pris en compte dans le cadre de l'exercice du droit de passage de la Belgique sur le Rhin de fer. Le Tribunal estime que les coûts des travaux nécessaires à la réactivation (c'est-à-dire l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation, ainsi que les mesures nécessaires pour la protection de l'environnement) de cette partie du tracé sont dus à la demande belge de permettre à l'avenir la circulation de 43 trains de marchandises supplémentaires par période de 24 heures. En conséquence, le Tribunal conclut que les coûts de réactivation de cette partie du tronçon A doivent être supportés par la Belgique.
229. La seconde partie du tronçon A (ou tronçon A2) (*voir* paragraphe 184) se situe entre l'est de l'embranchement de la ligne de chemin de fer Eindhoven-Weert et la municipalité de Nederweert. Actuellement, il y circule 104 trains par période de 24 heures. La version préliminaire du Projet d'Ordonnance Procédurale de Planification prévoit qu'en 2020, il y circulera 199 trains, dont les 43 du Rhin de fer. On ne peut pas exclure le fait que le développement des transports ferroviaires des Pays-Bas (le « développement autonome ») envisagé pour 2020, à savoir l'ajout de 52 trains au niveau d'usage actuel de 104 trains par période de 24 heures, entraînera sans doute également certains frais. En conséquence, le Tribunal estime que les coûts de réactivation de ce tronçon A2 doivent être répartis entre les Parties : l'obligation de la Belgique de financer les coûts associés à la réactivation sera minorée d'un facteur financier incluant les coûts qui auraient été nécessaires au développement autonome si le Rhin de fer n'avait pas été réactivé, tant en ce qui concerne la ligne que les aspects environnementaux. Le Tribunal renvoie à cet égard au projet de développement autonome dont les Pays-Bas eux-mêmes ont tenu compte lors de l'élaboration de la version préliminaire du Projet d'Ordonnance Procédurale de Planification.
230. Bien que l'obligation générale, en termes de financement, demeure celle de la Belgique, le Tribunal considère également qu'il convient de tenir compte de tout élément

susceptible de représenter un avantage quantifiable particulier pour les Pays-Bas – résultant notamment d’une amélioration de la circulation et de la sécurité routière, d’une réduction du niveau sonore et d’un potentiel, supérieur au développement envisagé actuellement, d’utilisation supplémentaire de la ligne par les trains néerlandais – lors de la répartition des coûts entre les Parties. En fait, au cours des négociations tripartites avec la Belgique et l’Allemagne au début de 1999, les Pays-Bas ont soutenu que la répartition des avantages (tant économiques que socio-économiques) devait être le point de départ pour répartir les coûts de la réactivation entre les Parties (MB, Pièce 78, Groupe de Pilotage Administratif flamand-néerlandais, Projet de rapport sur le « Rhin de fer » pour les ministres des Transports de Belgique, des Pays-Bas et d’Allemagne, p. 25).

231. Le tronçon B (*voir* paragraphe 184) couvre la ligne qui va de Nederweert à Haelen. L’usage actuel et l’usage prévu de ce tronçon ressemblent à ceux du tronçon A2, sauf qu’il y circule actuellement, par période de 24 heures, 92 trains et non 104 (néanmoins, d’ici 2020, c’est le même nombre de 199 trains par période de 24 heures qui est prévu). En conséquence, le Tribunal estime que les coûts de réactivation de la ligne de chemin de fer doivent être répartis entre les Parties selon le principe énoncé aux paragraphes 229 et 230.
232. Le tronçon C (*voir* paragraphe 184) dessert les municipalités de Swalmen et de Ruremonde. Au vu des éléments en sa possession, le Tribunal comprend que ce tronçon ne sera utilisé que comme liaison ferroviaire entre la Belgique et l’Allemagne (RB, Pièce n° 10 corrigée, version préliminaire 1.4 du Projet d’Ordonnance Procédurale de Planification, p. 98, para. 6.1 et suivants). Le tracé envisagé contourne Ruremonde au nord et à l’est, selon la proposition des Pays-Bas, lesquels ont, au cours des négociations, exprimé leur intention d’assumer le coût supplémentaire de cette déviation autour de Ruremonde. Ce contournement s’écarte du tracé convenu à l’Article IV du Traité du Rhin de fer. Cette déviation ne peut être exécutée sans l’accord de la Belgique, ce qui signifie qu’elle doit faire l’objet d’un accord, modifiant ainsi le tracé historique convenu. La Belgique est donc en droit de demander aux Pays-Bas d’assumer le coût financier supplémentaire de cette déviation qui dépasse le coût qui aurait été nécessaire pour une adaptation et une modernisation du tracé historique traversant Ruremonde. Par ailleurs, si les Pays-Bas sont disposés à prendre à leur charge ce coût supplémentaire, la Belgique ne peut pas raisonnablement refuser d’approuver cette déviation. Si le contournement de

Ruremonde est approuvé, les coûts seraient répartis entre les Parties de la manière suivante : la Belgique serait tenue d'assumer le financement qui aurait été nécessaire pour réactiver le tracé historique existant actuellement, tandis que les Pays-Bas assumeraient les coûts supplémentaires dus au déplacement de la ligne au nord et à l'est de Ruremonde.

233. Le tronçon D (*voir* paragraphe 184) traverse la municipalité de Roerdalen. Il va de l'Asenrayerweg jusqu'à la frontière germano-néerlandaise. La ligne de chemin de fer sur ce tronçon n'est plus utilisée depuis 1991 et le Tribunal comprend qu'à l'avenir, ce tronçon ne sera utilisé que pour la liaison entre la Belgique et l'Allemagne (RB, Pièce n° 10 corrigée, Version préliminaire 1.4 du Projet d'Ordonnance Procédurale de Planification, p. 117, para. 7.1 et suivants). La réactivation est demandée par la Belgique. Pour les raisons exposées ci-dessus, la Belgique assumera le coût de réactivation de la voie.

234. De manière spécifique, la Belgique devra assumer le coût des barrières antibruit érigées à proximité des zones d'habitation et des mesures compensatoires de préservation sur ce tronçon. Le Tribunal est conscient du fait que le principal facteur de coût non seulement pour ce tronçon, mais pour l'ensemble du projet de réactivation du Rhin de fer est le projet de construction d'un tunnel sur le site du Meinweg. La Belgique a soutenu que le coût des diverses mesures de protection de l'environnement, et notamment du tunnel dans le De Meinweg, était « trop élevé » (MB, p. 82, para. 66), « très onéreux » (MB, p. 88, para. 74), voire « prohibitif » (MB, p. 81, para. 66). La construction de ce tunnel est envisagée en raison du fait que le tracé traverse la zone du Meinweg, classée parc national par le Ministère de l'Agriculture, de la Protection de l'environnement et de la Pêche le 1^{er} juin 1995, et « Zone de silence » par la Province du Limbourg. Lorsque les Pays-Bas ont pris cette décision, ils savaient déjà que le tracé historique traversait ce secteur et que la Belgique, bien que n'exerçant pas son droit de passage depuis 1991, avait réservé son droit à utiliser la ligne à l'avenir. Le Tribunal estime que la décision des Pays-Bas de classer le site du Meinweg parc national dans un secteur sur lequel la Belgique jouissait d'un droit de passage aux termes d'un traité, ne peut rester sans conséquences financières pour les Pays-Bas, même s'il s'agit d'une décision souveraine permise aux Pays-Bas. Par ailleurs, le Gouvernement belge n'avait réservé son droit qu'en termes abstraits, sans préciser les paramètres d'une future utilisation de la ligne, avant que ces décisions ne soient adoptées par les Pays-Bas. La construction du tunnel est requise non seulement du

fait de l'utilisation intensive envisagée par la Belgique, dont les Pays-Bas n'ont d'ailleurs pas été informés pleinement en temps opportun, mais également du fait de la décision des Pays-Bas d'établir un parc national dans une zone déjà traversée par le tracé historique. Le Tribunal considère que les deux Parties ont contribué à l'émergence de la situation qui exige désormais l'adoption de mesures plus onéreuses. En conséquence, il estime que le coût du tunnel dans le Meinweg doit être réparti équitablement entre les Parties.

235. Le Tribunal a défini aux paragraphes 228 à 234 les principes de répartition des coûts qu'il estime découler des dispositions de l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, tout en prenant en compte les dispositions applicables du droit international. Il n'a pas été demandé au Tribunal de calculer avec exactitude le coût total de la réactivation, le coût du développement autonome, ni les bénéfices que retireraient les Pays-Bas de la ligne de chemin de fer réactivée du Rhin de fer. En outre, il constate que le Projet d'Ordonnance Procédurale de Planification est une version préliminaire et est donc susceptible d'être modifiée ultérieurement. La mission du Tribunal ne consiste pas davantage à examiner des questions d'une grande complexité scientifique portant sur le fait de savoir si les mesures adoptées seront suffisantes aux fins d'assurer le respect des niveaux prescrits de protection de l'environnement. Ces questions relèvent du domaine de l'expertise technique et, à cet effet, le Tribunal recommande aux Parties de prendre dans les plus brefs délais et, en tout état de cause, au plus tard quatre mois après la date de la présente sentence, les mesures nécessaires pour constituer une commission d'experts indépendants dans le même délai, sauf si les Parties en conviennent autrement, dont la mission consisterait à déterminer :

1. le coût de la réactivation de la ligne du Rhin de fer ;
2. le coût du développement autonome ; et
3. les avantages particuliers, quantifiables – en termes financiers – de la réactivation pour les Pays-Bas résultant notamment de l'amélioration du trafic routier et de la sécurité routière, de la réduction des nuisances sonores et du potentiel de développement autonome supérieur aux prévisions actuelles, découlant de l'utilisation supplémentaire de la ligne par les trains néerlandais.

Cette commission d'experts indépendants devra rendre ses conclusions dès que possible et en aucun cas pas plus de six mois après la date de sa constitution.

Les Parties devront utiliser les conclusions de la commission d'experts indépendants pour déterminer leur part respective des coûts et risques liés à l'amélioration de la ligne du Rhin de fer sur les tronçons A2 et B. Les Pays-Bas devront participer aux coûts et aux risques financiers liés à la réactivation du Rhin de fer sur les tronçons A2 et B à hauteur d'un montant englobant le coût du développement autonome (point 2 ci-dessus) et de l'équivalent financier des bénéfices qu'ils en retirent (point 3), tels que déterminés par la commission d'experts indépendants. La Belgique assumera les autres coûts et risques financiers liés à la réactivation du Rhin de fer sur les tronçons A2 et B.

236. Le Tribunal conclut ainsi que les coûts et les risques financiers liés à l'utilisation à long terme de la ligne du Rhin de fer doivent être assumés par les Parties de la manière suivante :

1. la Belgique sera tenue d'assumer seule le coût et les risques financiers liés à la réactivation du tronçon A1 et du tronçon D, à l'exception du tunnel sur le site du Meinweg ;
2. la Belgique et les Pays-Bas se répartiront le coût et les risques financiers liés à la réactivation des tronçons A2, B et C et du tunnel du Meinweg du tronçon D selon les formules exposées aux paragraphes 229 à 231 (pour les tronçons A2 et B), 232 (pour le tronçon C) et 234 (pour le tunnel sur le site du Meinweg).

237. Dans les soumissions des Parties, le débat ne portait pas uniquement sur la distinction entre l'usage temporaire et un accord sur une utilisation à long terme, mais également sur la durée éventuelle d'un usage temporaire, sur le fait de savoir si celui-ci pourrait être interrompu par les travaux relatifs à la réactivation à long terme, ainsi que sur le financement de cet usage temporaire. Dans le Protocole d'accord de mars 2000, les Parties étaient convenues que la Belgique assumerait le coût de cet usage temporaire, mais depuis lors, la Belgique a affirmé que ses engagements étaient devenus caducs du fait d'un défaut d'accord en temps opportun sur le financement de l'utilisation à long terme. Le Tribunal constate que le financement de l'usage temporaire ne fait pas partie des Questions qui lui ont été posées officiellement. Le Tribunal ne considère pas non plus

que les Questions qui lui ont été posées relativement à « l'utilisation, à la réfection, à l'adaptation et à la modernisation du tracé historique » sont liées aux questions mentionnées ci-dessus concernant l'usage temporaire.

CHAPITRE VII - RÉPONSE DU TRIBUNAL AUX QUESTIONS POSÉES PAR LES PARTIES

A. Question 1

238. La première Question spécifique posée au Tribunal arbitral dans le Compromis d'arbitrage est la suivante :

Dans quelle mesure le droit néerlandais relatif à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation des lignes de chemin de fer sur le territoire néerlandais, et le pouvoir décisionnel qui en découle, s'appliquent-ils, de la même manière, à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation du tracé historique du Rhin de fer sur le territoire néerlandais ?

239. Réponse du Tribunal :

- (a) Le Tribunal comprend l'expression « de la même manière » comme signifiant que le droit néerlandais et le pouvoir décisionnel qui en découle s'appliquent de la même manière à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et à la modernisation du tracé historique du Rhin de fer et à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation de n'importe quelle autre ligne de chemin de fer traversant le territoire néerlandais.²⁰
- (b) Le droit néerlandais relatif à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation des lignes ferroviaires sur le territoire néerlandais et le pouvoir décisionnel qui en découle s'appliquent de la même manière à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation du tracé historique du Rhin de fer dans la mesure décrite aux alinéas (c) et (d) suivants.
- (c) Il ne peut y avoir conflit entre l'application du droit néerlandais et du pouvoir décisionnel qui en découle, et les droits concédés par traité à la Belgique, ou les droits et obligations des Parties en vertu du droit international général ou les contraintes imposées par le droit communautaire (*voir* paragraphe 56). En conséquence, l'application du droit néerlandais et du pouvoir décisionnel qui en

²⁰ Le Tribunal a utilisé le terme officiel « Pays-Bas » dans toute la [NdT : *version originale anglaise de la*] sentence, mais utilise l'adjectif « néerlandais » dans toutes les réponses aux Questions, car c'est la terminologie utilisée par les Parties.

découle ne peut pas aboutir à dénier le droit de passage à la Belgique (*voir* paragraphe 66), ni à rendre anormalement difficile l'exercice à ce droit par la Belgique (*voir* paragraphe 163).

(d) Le Tribunal juge également que :

(i) Le droit néerlandais et le pouvoir décisionnel qui en découle ne peuvent être appliqués de manière unilatérale aux fins de décider d'une déviation par rapport au tracé historique ;

(ii) l'application du droit néerlandais et du pouvoir décisionnel qui en découle n'est pas subordonnée au fait que les travaux correspondants soient exécutés par les Pays-Bas eux-mêmes ou par la Belgique ;

(iii) le droit néerlandais et le pouvoir décisionnel qui en découle ne permettent pas de fixer unilatéralement le niveau, ni le barème de perception des droits de péage ; et

(iv) les mesures résultant de l'application du droit néerlandais et du pouvoir décisionnel qui en découle doivent permettre la réactivation de la ligne de chemin de fer du Rhin de fer d'après « le même plan » (compris dans le sens de possibilités d'utilisation : *voir* paragraphe 67).

B. Question 2

240. La deuxième Question spécifique posée au Tribunal arbitral dans le cadre du Compromis d'arbitrage est la suivante :

Dans quelle mesure la Belgique a-t-elle le droit d'exécuter ou de faire exécuter des travaux en vue de l'utilisation, de la réfection, de l'adaptation et de la modernisation du tracé historique du Rhin de fer sur le territoire néerlandais et d'arrêter tous plans, caractéristiques et procédures y afférents en vertu du droit belge et du pouvoir décisionnel qui en découle ? Convient-il d'établir une distinction entre les exigences, les normes, les plans, les caractéristiques et les procédures en rapport, d'une part, avec les possibilités d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire proprement dite et, d'autre part, l'aménagement du territoire et l'intégration dans celui-ci de cette infrastructure ferroviaire et, dans l'affirmative, quelles en sont les conséquences ? Les Pays-Bas peuvent-ils imposer unilatéralement la

construction de tunnels, de tranchées couvertes, de déviations et toute autre mesure similaire, ainsi que les normes proposées de construction et de sécurité y afférentes ?

241. Réponse du Tribunal :

- (a) La Belgique a le droit d'arrêter un plan fixant les spécifications du tracé pertinentes pour les possibilités d'utilisation du prolongement de la ligne traversant les Pays-Bas. Les travaux résultant de l'utilisation, de la réfection, de l'adaptation et de la modernisation du tracé historique du Rhin de fer demandées doivent être des « travaux convenus ». La Belgique ne peut exécuter sur le territoire néerlandais des travaux qui n'ont pas fait l'objet d'un accord préalable. Les Pays-Bas ne peuvent refuser d'approuver une proposition de la Belgique si ce refus équivaut à lui dénier ses droits de passage, ou à rendre l'exercice de ces droits anormalement difficile.
- (b) Tel est le cas que les Pays-Bas décident d'exécuter eux-mêmes les travaux convenus sur leur territoire, ou qu'ils demandent à la Belgique de s'en charger.
- (c) Le Tribunal observe toutefois que les Pays-Bas ne peuvent pas imposer unilatéralement une déviation par rapport au tracé historique.
- (d) Les Pays-Bas étaient en droit de classer des secteurs le long du tracé historique en zones protégées car cette décision ne constitue pas en soi une restriction du droit de passage de la Belgique et les circonstances examinées par le Tribunal n'indiquent pas qu'il existait une obligation légale de consulter préalablement la Belgique.
- (e) Les Pays-Bas ont en principe le droit d'imposer unilatéralement la construction de tunnels souterrains, de tranchées couvertes « et toute autre mesure similaire ». Néanmoins, quelles que soient les mesures imposées, elles ne doivent pas aboutir à dénier à la Belgique son droit de passage sur le tracé historique, ni à rendre l'exercice de ce droit anormalement difficile.

C. Question 3

242. La troisième Question spécifique posée au Tribunal arbitral dans le cadre du Compromis d'arbitrage est la suivante :

Dans quelle proportion, au vu des réponses aux questions précédentes, le coût et les risques financiers liés à l'utilisation, la réfection, l'adaptation et la modernisation du tracé historique du Rhin de fer sur le territoire néerlandais devraient-ils être supportés par la Belgique ou par les Pays-Bas ? La Belgique est-elle tenue de financer des investissements supérieurs à ceux qui sont nécessaires aux possibilités d'utilisation du tracé historique de la ligne de chemin de fer ?

243. Ce à quoi le Tribunal répond, en commençant par le second élément de la Question :

Le Tribunal rappelle que les obligations de la Belgique, autres que celles liées aux possibilités d'utilisation, découlent du fait que la réactivation demandée représente un développement économique sur le territoire des Pays-Bas, auquel il convient d'intégrer les mesures de prévention et de réduction des atteintes à l'environnement. Le Tribunal a également estimé qu'il est impossible de dissocier le coût des mesures de protection de l'environnement (et d'autres mesures de sécurité) des coûts nécessaires aux possibilités d'utilisation du tracé historique. Le coût et les risques financiers liés au droit de passage sur lequel la Belgique fonde sa demande d'utilisation, de réfection, d'adaptation et de modernisation (« réactivation ») doivent refléter l'équilibre entre les Parties inhérent à l'Article XII du Traité de Séparation de 1839, interprété par référence aux principes applicables du droit international. En conséquence, les obligations de la Belgique de financer les investissements ne sont pas limitées aux investissements nécessaires aux possibilités d'utilisation du tracé historique de la ligne de chemin de fer.

244. Le Tribunal estime également que les postes de coûts et les risques financiers liés à la réactivation du tracé historique du Rhin de fer sur le territoire néerlandais sont les suivants :

- (a) Les coûts du tronçon reliant la frontière belgo-néerlandaise à l'embranchement avec la ligne de chemin de fer Eindhoven-Weert (« tronçon A1 ») sont à la charge de la Belgique.
- (b) En ce qui concerne le tronçon qui va de l'est de l'embranchement de la ligne de chemin de fer Eindhoven-Weert à la municipalité de Nederweert (tronçon A2), les coûts seront répartis entre les Parties de la manière suivante : l'obligation de la Belgique d'assumer le coût et les risques financiers associés à la réactivation sera minorée d'un facteur financier représentant le coût du développement autonome des

transports ferroviaires néerlandais prévu pour 2020 en l'absence de la réactivation du Rhin de fer. L'obligation restante de la Belgique doit en outre être minorée d'un facteur financier correspondant aux avantages particuliers, quantifiables, qu'en retirent les Pays-Bas (en dehors de ce qui concerne le développement autonome) et notamment à une amélioration de la circulation et de la sécurité routières, à une réduction des nuisances sonores et à une optimisation du potentiel dépassant les prévisions de développement autonome.

- (c) Quant au tronçon reliant la municipalité de Nederweert à celle de Haelen (« tronçon B »), les coûts seront répartis entre les Parties de la manière suivante : l'obligation de la Belgique de financer les coûts associés à la réactivation sera minorée d'un facteur financier correspondant au développement autonome des transports ferroviaires néerlandais, prévu pour 2020, en l'absence de réactivation du Rhin de fer. L'obligation restante de la Belgique doit également être minorée d'un facteur financier correspondant aux avantages particuliers et quantifiables qu'en retirent les Pays-Bas (en dehors de ce qui concerne le développement autonome) résultant, notamment, d'une amélioration de la circulation et de la sécurité routières, d'une réduction des nuisances sonores et d'une optimisation du potentiel dépassant les prévisions de développement autonome.
- (d) Les coûts relatifs au tronçon couvrant les municipalités de Swalmen et de Ruremonde (« tronçon C »), seront répartis entre les Parties de la manière suivante : si le contournement de Ruremonde fait l'objet d'un accord, la Belgique sera tenue d'assumer les coûts et les risques financiers liés à la réactivation du tracé historique tel qu'il existe actuellement, tandis que les Pays-Bas seront tenus de supporter le coût et les risques supplémentaires liés au fait de détourner la ligne au nord et à l'est de Ruremonde, détournement qui aura fait l'objet d'un accord.
- (e) Les coûts relatifs au tronçon traversant la municipalité de Roerdalen (« tronçon D ») seront répartis entre les Parties de la manière suivante : la Belgique sera tenue d'assumer le coût et les risques financiers liés à la réactivation de la ligne de chemin de fer qui ne doit être utilisée que comme liaison entre la Belgique et l'Allemagne, incluant le coût et les risques financiers liés aux barrières antibruit érigées à proximité des habitations et aux mesures compensatoires de préservation sur ce

tronçon. Toutefois, en ce qui concerne tout tunnel éventuellement construit dans le secteur du Meinweg, classé parc national par le ministre néerlandais de l'Agriculture, de la Protection de l'environnement et de la Pêche le 1er juin 1995 et « Zone de silence » par la Province du Limbourg, la nécessité de ce tunnel étant imputable à la conduite passée des deux Parties, elles partageront à part égale l'obligation d'assumer le coût et les risques financiers qui y sont liés.

[0]

ANNEXE

LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DU RHIN DE FER

