

# HET FRANS-BELGISCH VERDRAG VAN 3 FEBRUARI 1982 OVER DE GRENSLEIE

ir. P. SPRUYTTE Hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen

*« Les puissances dont les Etats sont séparés ou traversés par une même rivière navigable s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière ».*  
Art. 108 — Akte van het Congres van Wenen — 19-6-1815.

In toepassing van de in de aanhef aangehaalde richtlijn werd, in het verdrag tussen hunne Majesteiten de koning van de Nederlanden en de koning van Frankrijk (« Traité de Limites » getekend te Kortrijk op 28-3-1820), het artikel 6 helemaal gewijd aan de Grensleie. Dit artikel luidt in extenso als volgt :

« La France consent à ce que la Lys appartienne aux deux Etats, depuis sa sortie du territoire d'Armentières, jusqu'à l'embouchure de la Deule.

D'après cette cession, la Lys devient mitoyenne depuis sa sortie du territoire d'Armentières jusqu'au territoire de Menin et les charges et profits qui en résultent demeureront réglés sur les bases ci-après, se conformant pour les détails à ce qui est marqué dans le procès-verbal de la délimitation de la 1<sup>re</sup> Section de la frontière.

1° Libre navigation avec les précautions réciproques pour qu'elle ne favorise pas la fraude sur l'un ou l'autre Etat.

2° Le curage et l'entretien du lit de la rivière supporté par les deux Etats, chacun sur sa rive.

3° La propriété des écluses et les droits de navigation conservés tels qu'ils se trouvent maintenant fixés et établis.

4° Tous les ponts établis sur la Lys appartiendront par égale portion aux deux Etats ; ils seront entretenus à frais communs et leurs manœuvres resteront telles qu'elles existent maintenant.

5° La pêche de la rivière sera divisée en deux parties : la 1<sup>re</sup> depuis Armentières jusqu'à la Deule appartiendra à la France, la 2<sup>e</sup> depuis la Deule jusqu'à Menin appartiendra aux Pays-Bas. »

Vanzelfsprekend vergde de thans in het vooruitzicht gestelde modernisering van de Grensleie voor schepen van 1 350 ton een aanpassing van deze rudimentaire beschikkingen en een nieuw verdrag tussen België en Frankrijk. De goedkeuring op 16 juni 1983 door de Belgische Senaat van dit op 3 februari 1982 ondertekende verdrag zette dan ook een punt achter de jarenlange onderhandelingen die de ondertekening en de ratificatie voorafgingen.

## De overstromingen en de herkanalisering in de 19<sup>e</sup> eeuw

In de jaren na 1820 toen de opkomst van het scheepvaartverkeer en de talrijke overstromingen, het herbouwen van de stuwsluizen, het verruimen van de brugopeningen en het doorsteken van vele meanders tot gevolg hadden, waren de geplande werken op de Grensleie op verre na niet zo omvangrijk en werden zij bovendien nooit als een geheel opgevat doch veeleer als plaatselijke verbeteringen die omwille van de waterafvoer of voor de scheepvaart noodzakelijk waren. In 1820, ten tijde van het verdrag telde men op de Leie, stroomafwaarts van Armentières, vier stuwsluizen gevormd door een opwaarts en een afwaarts hoofd beide afgesloten door schotbalken met tussenin een wachtbekken waarin de schepen zich verzamelden tot, gewoonlijk tweemaal in de week, de balken in het afwaarts hoofd werden getrokken en de schepen op de aldus gevormde golf hun reis konden verderzetten. De scheepvaart was dus intermitterend en naast deze schutsluis bevonden zich één of meerdere doorlaatopeningen waarop watermolens waren gevestigd die uit het waterverval de energie voor het aandrijven van hun machines putten. Een van deze molens, deze te Harelbeke, is nog steeds in werking. Twee van deze stuwsluizen waren gelegen op de Grensleie namelijk te Houplines (Fr.) en te Komen, de twee andere te Menen en te Harelbeke.

De toenmalige modernisering gebeurde onder druk van Frankrijk. Op de Leie stroomopwaarts van Armentières, tussen Merville en Aire had men reeds van 1775 tot 1784 een nieuwe bedding gegraven die het vroegere kronkelend tracé radikaal verving. De stuwsluis met wachtbekken van Houplines werd door de Fransen reeds in 1823 vervangen door een schutsluis met naastgelegen stuw en tussen Armentières en Merville werd in de periode 1825-1840 de Leie gevoelig verbeterd en de nieuwe sluis van Bac St.-Maur gebouwd.

De gevolgen van deze werken lieten niet op zich wachten ! Reeds in 1841 trad een eerste catastrofale overstroming op en deze resulteerde in het bijeenroepen in 1842 van een internationale Conferentie die de oorzaken van deze overstroming moest opzoeken en de middelen om ze te voorkomen moest voorstellen. De Commissie besloot eenparig dat de opening van de stuwte Menen en te Komen moest worden vergroot.

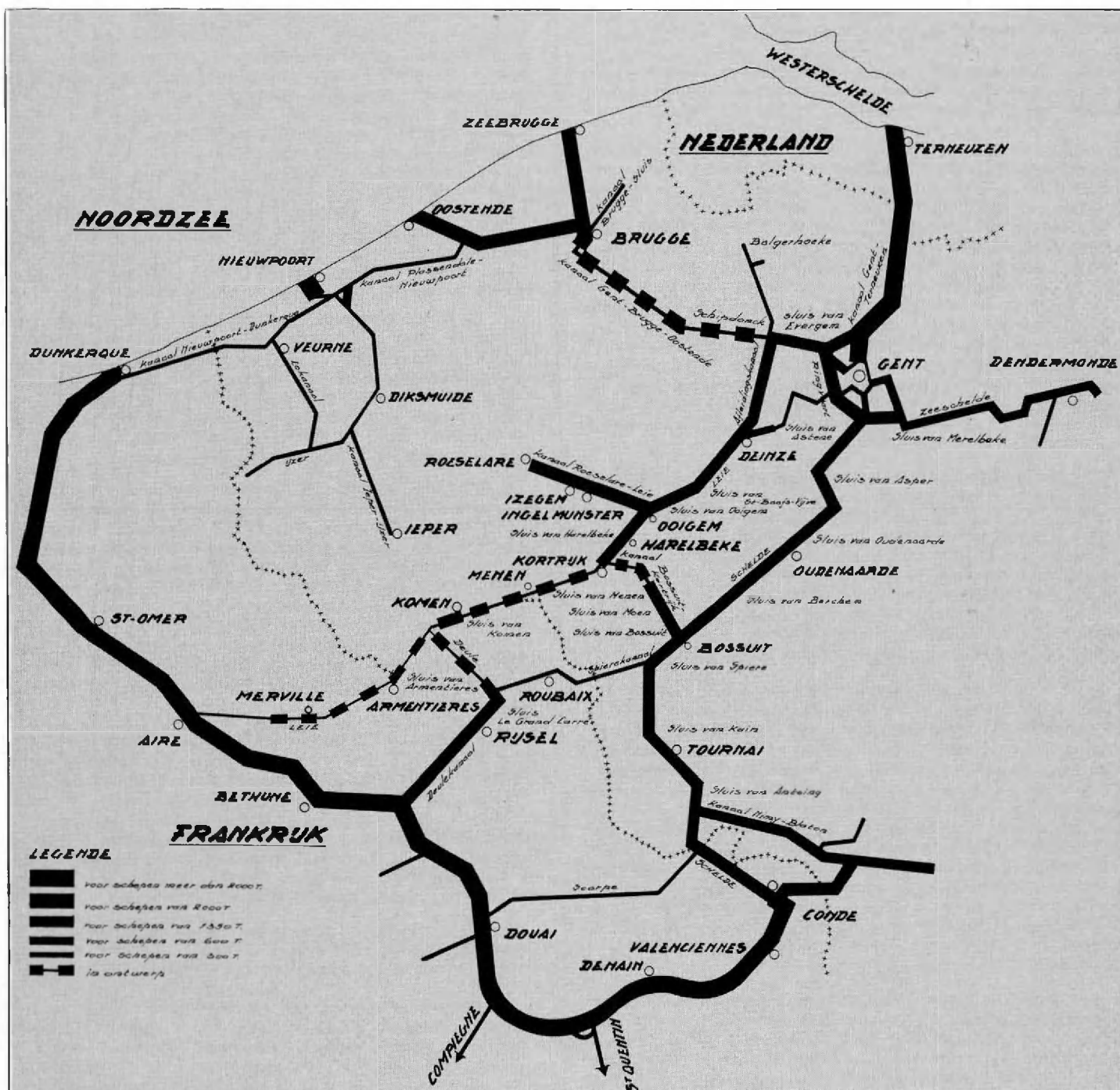
Intussen waren ook plannen opgesteld en werd op 27-12-1837 een wetsvoorstel ingediend voor de verdere kanalisatie van de Leie stroomafwaarts van Menen door het bouwen van nieuwe sluizen op de Leie te St.-Eloois-Vijve en te Astene.

Ook toen reeds stuitte deze plannen op het verzet van Kortrijk zoals volgende opmerking van de Kamer van Koophandel getuigt : « Nous repoussons de toutes nos forces le plan de jonction de l'Escaut à la Lys d'Eke à Petegem (nota : dit was een alternatief voor het kanaal Bossuit-Kortrijk), comme nous nous opposons aux frais immenses proposés pour la canalisation de ces deux rivières. Ceux-ci sont destructifs de la navigation, celui-là est sans objet d'utilité pour elle et n'est réclamé par personne. L'un et les autres seraient une calamité pour le pays ».

In 1842 werd door de toenmalige Inspecteur-generaal Vifquain de gehele modernisering van het Belgisch Waterwegennet aan de Minister voorgesteld. Deze omvatte o.m. de kanalisatie van de Leie en de Bovenschelde, het graven van het Afleidingskanaal en het graven van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Deze plannen werden, enigszins vertraagd door de economische crisis (1845-1849), in de daaropvolgende jaren geleidelijk werkelijkheid. Het Afleidingskanaal was gegraven in 1863, de sluizen met stuw en naast gelegen schutsluis van Astene en St.-Eloois-Vijve werden respectievelijk voltooid in 1861 en 1865, de sluizen te Harelbeke en te Komen werden respectievelijk in 1866 en 1869 herbouwd en het laatste kunstwerk dat werd gemoderniseerd was de sluis te Menen in 1881.



Overstromingen te Menen 24-12-65.



De uitvoering van al deze werken bracht de diepgang van de Leie op 1,80 m. In geheel deze periode verzette België zich hardnekkig tegen de verbreding van de Grensleie om te verhinderen dat de wasdebieten nog sneller zouden afvloeien. Niettegenstaande deze voorzichtige houding deden zich nieuwe wasen voor in 1861, 1872 en 1880. Deze laatste was had een zo grote omvang dat opnieuw een internationale conferentie werd samengeroepen. Deze conferentie betrof het gehele stroomgebied van de Schelde vanaf het kanaal Mons-Condé, het kanaal Pommerœul-Antoing, de Bovenschelde en het Spierekanaal tot de Leie met inbegrip van alle niet bevaarbare grensscheidende of grensdwarsende waterlopen in dit gebied. Hier kwam nogmaals de aandrang van Frankrijk tot uiting om ons land ertoe te bewegen de afvoermogelijkheden zowel langs de grens als in België te vergroten ter bevordering van de scheepvaart en om tegemoet te komen aan de verbredingen van de rivieren en bijrivieren die op Frans grondgebied reeds waren uitgevoerd. Al deze werken in Frankrijk brachten het waswater veel sneller aan dan voorheen het geval was en in België stond men voor de zorg om dit water

vlugger te evacueren en tegelijkertijd de stad Gent te vrijwaren. Er kon dan ook op de Grensleie niet zoveel concreets gebeuren. De overstroming van 1894 zorgde voor een volledige catastrofe. De beschrijving van deze was komt voor in de Annalen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers ingevolge de interpellatie van de heren Tack, Liebaert en Anseele. Vooral het stroomopwaarts gedeelte van de Leie en Frankrijk waren getroffen. Ten opzichte van 1880 was het waterpeil 39 cm hoger te Merville, 38 cm te Komen, 25 cm te Menen, 23 cm te Harelbeke en 15 cm te Sint-Eloois-Vijve. In Gent was, door het uitvoeren van enkele werken in de periode voordien, het waterpeil 30 cm lager dan in 1880 en 60 cm lager dan in 1872. De directe aanleiding tot deze was de hevige regenval vooreerst in de periode van 21 tot 28-10 (46 mm) en vervolgens van 29 oktober in de avond tot 31 oktober in de morgen (80 mm). In Frankrijk werd tijdens deze laatste tijdspanne 104 mm gemeten!

Het hoogtepunt van deze was deed zich voor op 1 november te Komen en te Menen, op 2 november te Harelbeke en te

Sint-Baafs-Vijve en op 3 november te Astene. Ook nu zou dergelijke hevige regenval tot zware overstromingen kunnen leiden en al zou de omvang ervan minder rampzalig zijn als 90 jaar geleden wegens de talrijke verbeteringen die sindsdien zijn gebeurd toch zou het effect er van haast even catastrofaal kunnen zijn door de veel grotere snelheid waarmee deze wassen nu optreden.

De zeer grote schade die door deze overstromingen werd veroorzaakt en de grote beroering en ongerustheid bij de bevolking van de aangrenzende gebieden leidden tot het samenstellen van twee verschillende Commissies: één internationale voor de Grensleie zelf en één nationale voor het in België gelegen overstromingsbekken van de Leie. Voor het eerst werd een systematische en globale aanpak van het probleem vooropgesteld waarvan de uitwerking zich echter beperkte tot het afsnijden van alle te korte bochten en het uitschakelen van alle hindernissen die de afvoer van het water afremden. De resultaten van het onderzoek en de besprekingen lieten zeer lang op zich wachten; het rapport van de ingenieurs kwam slechts gereed in 1903-1904 en de scherpste van het probleem werd, waarschijnlijk door enigszins gunstiger weersomstandigheden minder hard gevoeld, zodat slechts weinig van de geprogrammeerde werken vóór de eerste wereldoorlog werden aangevat of voltooid.

Onmiddellijk na 1918 kwam evenwel een gunstiger periode waarin aan de verwezenlijking van grote investeringswerken, mede door de noodzaak tot het herstellen van de oorlogsschade, op grote schaal werd gewerkt. Tot deze periode behoren o.m. het uitvoeren van de doortocht te Kortrijk die vóór de oorlog werd aangevat, de omleiding te Menen met het bouwen van een nieuwe sluis en talrijke rechttrekkingen zowel tussen Kortrijk en Menen als op de Grensleie. Ook de vrije doorstroombopening onder de bruggen, die onder de oorlog waren vernield, werd nadien volgens de aanbevelingen van de Commissie aangepast.

Al deze verbeteringswerken beletten echter niet dat opnieuw overstromingen voorkwamen op 1, 2 en 3 mei 1925 en in januari 1926. De overstromingsramp van mei 1925 was echter in hoofdzaak veroorzaakt door de talrijke « hekken » met vlas die voor het natuurlijk roten in de Leie waren geplaatst over praktisch de gehele lengte tussen Wervik en Grammene. De overvloedige regen kon door de verminderde doorstroombopening van de Leie niet worden afgevoerd en deed de rivier aanzwellen. De hekken werden losgerukt en meegespoeld en stapelden zich vóór brug- en stuwopeningen zodanig op dat de waterafvoer nog meer werd afgeremd en de ramp nog vergrootte. Door de opkomst van het kunstmatig roten en het verbod in 1942 op het natuurlijk roten in de Leie (dat voorheen toegelaten was tussen 15 april en 15 oktober) zijn ongevallen van dergelijke aard thans uitgesloten.

De was van januari 1926 had minder spectaculaire gevolgen. Evenwel was de waterstand hoger dan in 1925, en voor wat het gedeelte stroomafwaarts van Kortrijk betreft, de hoogste van de 20<sup>e</sup> eeuw, zonder evenwel de peilen te bereiken die in 1894, 1880 en in 1872 werden gehaald. Stroomopwaarts van Kortrijk was de gunstige invloed van de verbeteringswerken echter merkwaardig en de geplande verbeteringswerken op de Leie benedenstrooms van Kortrijk, zoals het afsnijden van de Schoendalebocht te Wielsbeke en het rechttrekken van de « Kromme Waters » te Oeselgem-Olsene werden dan ook verdergezet en nog vóór de aanvang van de tweede wereldoorlog voltooid. Op dat ogenblik was aan alle aanbevelingen van de Commissie, die in 1894 was opgericht, voldaan.

## De Scheepvaart

Zeer waarschijnlijk zijn de Noormannen in de 9<sup>e</sup> en in de 10<sup>e</sup> eeuw reeds de Leie opgevaren op hun strooptochten in het binnenland, doch de eerste aantekeningen betreffende de scheepvaart dateren uit de 13<sup>e</sup> eeuw toen Margareta van Constantinopel gravin was van Vlaanderen en van Henegouwen. Onder haar bewind kende het waterwegennet in Vlaanderen zijn eerste uitbouw en zo o.m. verkreeg de stad Rijsel op de Deule, het gedeelte van de Deule tussen deze stad en de Leie met de verplichting om de kunstwerken aan te passen zodat geladen schepen de stad zouden kunnen bereiken.

De eerste systematische kanalisatie van de Leie werd doorgevoerd onder Lodewijk XIV door verscheidene rechttrekkingen en het bouwen van de enkelvoudige stuwen van Saint-François (nu Fort-Gassion), Saint-Venant en Komen. De sluis van Menen werd waarschijnlijk gebouwd even vóór Lodewijk XIV samen met de vestingen rond deze stad. De sluis van Harelbeke werd gebouwd in 1723-24 onder de Oostenrijkse keizer Karel VI. De toestand toen was op gebied van bevaarbaarheid weinig comfortabel en zo schrijft Inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen Vifquain in 1832: « La Lys qui semble si heureusement disposée par la nature pour l'établissement d'une bonne navigation en remonte comme en descente n'offre cependant de facilité réelle aux bateaux que depuis son entrée au Royaume à Houplines jusqu'à Haerlebeke ». Tussen Harelbeke en Gent bestond er geen enkele stuw en de diepgang bedroeg er nauwelijks 1,20 m.

De hierboven geschetste modernisering in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw zorgde voor een algehele verbetering. In 1902 bedroeg de totale trafiek op de Grensleie reeds 473.336 ton. Hier van was 94.628 ton Frankrijk binnengevaren (2.230 ton gesleept met stoomsleepboot) en 269.991 ton Frankrijk uitgevaren; de rest werd geladen of gelost op de Grensleie zelf. Door het vernielen van de sluizen en bruggen in de eerste wereldoorlog was de scheepvaart tot geruime tijd nadien totaal onderbroken.

Dit feit herhaalde zich tijdens de tweede wereldoorlog zodat men daarna eigenlijk voor een nieuw begin stond. De verbeteringswerken waartoe men na 1894 had besloten waren bijna alle uitgevoerd en er bestond een redelijk vertrouwen dat de rivier voor haar taak was uitgerust. De scheepvaart op de Leie kwam slechts langzaam op gang. In Frankrijk scheen men niettemin goede vooruitzichten te hebben want de sluizen van Deulémont (aan de monding van de Deule) en van Houplines werden herbouwd (de laatste te Armentières) met nuttige afmetingen van 85 m lengte op 8 m breedte. De sluis te Sint-Baafs-Vijve, herbouwd in 1949-1950, kreeg slechts 43,20 m lengte en 6 m breedte!

De toename van de scheepvaart op de Leie begon steeds meer op gang te komen en in 1957-1958 werd het bestaande moderniseringsplan op 600-800 ton vervangen door een plan voor 1.350 ton. Dit niettegenstaande, in de wet van 9 maart 1957 over de uitbouw van het waterwegennet in België, de Leie nog niet was opgenomen in tegenstelling tot de Bovenscheide, het kanaal Brussel-Charleroi, het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes en vele andere. Het vastgelegde tracé hield op dat ogenblik echter geen enkele verbintenis in om dit inderdaad ook uit te voeren.

De stijging van de scheepvaarttrafiek zou zich vooral in de jaren 1960 tot 1970 doorzetten, zoals blijkt uit onderstaande tabel (cijfers van het Nationaal Instituut voor Statistiek).

| Jaartal | Totaal vervoerde tonnemaat op de Leie | Coëfficiënt | Vervoerde tonnemaat aan de grens | Coëfficiënt | Procent v.h. totaal grensverkeer te water naar Frankrijk |
|---------|---------------------------------------|-------------|----------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------|
| 1953    | 1.224.372 ton                         | 100         | 203.867 ton                      | 100         | 5,1 %                                                    |
| 1962    | 2.705.716 ton                         | 221         | 1.043.828 ton                    | 512         | 13,1 %                                                   |
| 1968    | 4.065.000 ton                         | 332         | 2.373.000 ton                    | 1.164       | 20,2 %                                                   |
| 1980    | 4.554.000 ton                         | 372         | 2.765.000 ton                    | 1.356       | 27,2 %                                                   |

Uit de gegevens van deze tabel kan men afleiden dat vooral de stijging van de vervoerde tonnemaat aan de grens de oorzaak is geweest van de vooruitgang van het scheepvaartverkeer op de Leie. Het uitgaand vervoer is voor 90 % bestemd voor de departementen Nord en Pas de Calais en grotendeels afkomstig uit de havens van Gent, Antwerpen en Rotterdam.

Het inkomend verkeer bestaat voor 90 % uit granen en is vooral bestemd voor dezelfde havens evenals voor het kanaal van Roeselare. Ongeveer 60 % van dit vervoer komt uit de departementen Nord en Pas de Calais, ongeveer 20 % uit de overige departementen ten noorden van Parijs en de rest van de streek ten zuiden en ten zuid-oosten van Parijs.



## De overstromingen in 1965 en 1966 en de modernisering op 1350 ton

Het is nochtans niet deze spectaculaire stijging van het scheepvaartverkeer die aanleiding is geweest tot de ministeriële beslissing om de Leie op Belgisch grondgebied op het 1350 ton gabariet te herkalibreren. Deze beslissing werd eerder ingegeven door de nieuwe en onverwachte wassen in 1965 en 1966 die tot in de bewoonde gedeelten van Kortrijk, Menen, Wervik en Komen overstromingen veroorzaakten. Het waterpeil te Kortrijk evenaarde en overschreed voor het eerst het peil dat in 1926 werd bereikt. De deining die deze overstromingen in de stad Kortrijk en in de getroffen gemeenten veroorzaakte, zorgde ervoor dat de modernisering van de Leie stroomafwaarts van Kortrijk in 1967 kon starten met het herbouwen van de sluis te Harelbeke. In 1968 werden deze werken gevolgd door het bouwen van een nieuwe sluis te Sint-Baafs-Vijve en in 1969 door de eerste bochtafsnijdingen tussen Sint-Baafs-Vijve en Deinze. De gehele modernisering tussen Sint-Baafs-Vijve en Deinze werd voortgezet en voltooid in de periode 1970-1975. Deze tussen Ooigem en Sint-Baafs-Vijve en van Harelbeke tot Ooigem werd respectievelijk uitgevoerd in de periode 1974-1978 en 1975-1982 en tussen Kortrijk en Harelbeke van 1977 tot 1981.

De uitvoering van al deze werken kwam net op tijd om te verhinderen dat nieuwe calamiteiten zich zouden voordoen. Immers in 1974 tijdens de was van november waren de gemeten debieten te Sint-Baafs-Vijve hoger dan in 1965-1966 en in juli 1980, januari 1981 en januari 1985 kwamen debieten voor die evenwaardig waren met deze gemeten in 1966. Men kan niet aan het feit voorbij dat zich in de laatste jaren een evolutie heeft voorgedaan die onvermijdelijk voor de toekomst nog hogere debieten laat verwachten.

De voortschrijdende urbanisatie, het aanleggen van wegen- en rioleringsnetten enerzijds en anderzijds het saneren en draineren van waterzieke gronden, het herkalibreren van grachten, beken en bijrivieren en het uitschakelen van overstromingsgebieden op deze rivieren en op de Leie zelf hebben ervoor gezorgd dat het water ongehinderd en veel sneller naar de Leie wordt afgevoerd! Gelukkig kan de stad Gent door het aanleggen van de Ringvaart tegen de ergste overstromingen worden behoed!

De vooruitgang van deze werken op het gedeelte van de Leie benedenstrooms van Kortrijk is echter geen garantie voor de vrijwaring tegen overstromingen langs de Grensleie noch op de Leie in Frankrijk. Bovendien is ook het scheepvaartverkeer door de verouderde infrastructuur van de sluizen op de Grensleie geweldig afgeremd. De afmetingen van deze sluizen laten enerzijds geen grotere dan 300 ton schepen toe, die dan nog slechts één per één kunnen geschut worden. Tegen 1970 had de Leie dan ook haar verzadigingsgrens bereikt en bij de minste verhoging van de trafieken of seizoenpieken kon men vaststellen dat lange rijen schepen voor de schutsluizen soms méér dan één etmaal op versassing lagen te wachten. Ook nu is dit nog het geval aan de sluis te Menen.



Sluis te Sint-Baafs-Vijve.

## De Frans-Belgische overeenkomst van 3 februari 1982

Het lag dan ook voor de hand dat wanneer tot de modernisering van de Leie op Belgisch grondgebied was besloten de onvermijdelijke voortzetting ervan op de Grensleie moest volgen. De Leie vormt immers de kortste scheepvaartverbinding tussen de havens van Gent, Zeebrugge en Antwerpen en de andere havens van de Benelux enerzijds met het centrum van het Noord-Franse industriegebied in de driehoek tussen Douai, Rijsel en Bethune anderzijds. Sedert 1968 was in Frankrijk het kanaal op groot gabariet tussen Duinkerke en Denain (bij Valenciennes) in dienst gesteld en deze verbinding werd in de daaropvolgende jaren uitgebreid met een antenne tot Marquette (op de Deule benedenstrooms van Rijsel) en met de verdere modernisering van de bovenloop van de Schelde tot de Belgische grens, waarvan de modernisering voltooid was op 1 juli 1984. Dit kanaal is de slagader van de watergebonden industrie in het Noorden van Frankrijk en via het Canal du Nord of het kanaal de St.-Quentin en de Oise geeft het verbinding met het bekken van de Seine dat tot Compiègne eveneens op groot gabariet bevaarbaar is. Dit houdt derhalve in dat de Grensleie met de Deule een flessehals vormt in een internationaal waterwegennet en het openen ervan kan van grote betekenis zijn in de eerste plaats voor de ontwikkeling van de streek zelf en vervolgens voor de mogelijkheden van de regio's die aan beide zijden erop aansluiten.

Deze vooruitzichten, gepaard met de dreiging van de periodieke overstromingen en de wil om hieraan een einde te stellen hebben de Franse en Belgische Diensten van de waterwegen ertoe aangezet met elkaar contact te zoeken en de oplossing op technisch vlak voor te bereiden. Deze besprekingen vingen aan in 1972 en resulteerden in het samenroepen van de Frans-Belgische Commissie voor verbindingen te water te Parijs op 30 maart 1977.

Ondertussen had reeds op 31-10-1974, in overeenstemming met het verdrag van Kortrijk van 28-3-1820, in België de aanbesteding plaatsgehad voor het bouwen van een nieuwe sluis te Komen, waar het bestaande kunstwerk zodanig in verval was geraakt dat de vervanging ervan geen uitstel meer kon dulden. De bijeenkomst te Parijs was in deze zin belangrijk dat opdracht en richtlijnen werden verstrekt aan een bilaterale werkgroep om het ontwerp verder te bestuderen en toe te lichten.

Op de volgende vergadering op 19-7-1979, te Brussel, kon dan ook een principiële beslissing worden genomen voor:

- de modernisering van de Grensleie tussen Menen en Deulémont te weten over een afstand van ongeveer 18 km;
- een tracé op 1350 ton met het bouwen van een nieuwe sluis te Menen;
- een kostenverdeling op basis van het 600-800 ton voorontwerp;
- het oprichten van een redactiecomité voor het opstellen van een ontwerp van Conventie.

Op 15 december 1980 bereikte de Frans-Belgische Commissie een akkoord over de tekst en de inhoud van deze overeenkomst. De regeringswisselingen in mei 1981 in Frankrijk en op het einde van 1981 in België zorgden voor bijkomende vertraging zodat de Conventie slechts op 3 februari 1982 door de heer Ambassadeur van Frankrijk en de heer Minister van Buitenlandse Betrekkingen namens hun beide regeringen kon worden ondertekend. Later volgde de ratificatie door de Wetgevende Kamers in beide Staten en sinds 1 juli 1983 is de Conventie officieel van kracht. De publicatie van de wet houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Franse Republiek betreffende de verbetering van de Grensleie tussen Deulémont en Menen geschiedde op 26 augustus 1983. De belangrijkste punten van het verdrag zijn:

- het akkoord om de modernisering op 1350 ton uit te voeren;
- de opsomming van alle werken noodzakelijk geacht voor deze modernisering met onderlinge verdeling van deze werken en de eraan verbonden kosten;
- een regeling voor de onteigening;
- de verdeling van de investeringskosten met in achtnaam dat de Franse Regering van meetaf het standpunt had ingenomen dat een modernisering op 600-800 ton volstond en dat zij slechts instemde met de modernisering op 1350 ton op voor-

waarde dat haar financiële bijdrage werd beperkt tot de helft van de geraamde kosten van de modernisering op 600- 800 ton. Dit betekent in concreto dat 59,5 % van de geraamde investeringskosten (1,577 miljard) door België worden gedragen en 40,5 % door Frankrijk ;

- het stellen van een streeftermijn van vijf jaar voor de uitvoering ;
- de verdeling van de onderhouds- en bedieningskosten op basis 50/50 ;
- regelingen voor douane en fiscale kwesties, voor het recht op toegang, voor de belangen van de aangelanden, voor de ten uitvoerlegging van de overeenkomst en voor de oplossing van eventuele geschillen.

Het verdrag voorziet niet in een wijziging van de Staatsgrenzen. Voor dit laatste punt wordt in het verdrag erop gewezen dat, indien dit achteraf noodzakelijk zou blijken, beide Staten met elkaar overleg moeten plegen om een afzonderlijke overeenkomst af te sluiten. In dit verband valt op te merken dat deze procedure vrij lang kan aanslepen en dat, totnogtoe, hoewel verscheidene rechtstrekkingen werden uitgevoerd op de Grensleie, nog tot geen enkele grenswijziging werd besloten, hoewel dit vaak de meest logische oplossing zou geweest zijn.

De toepassing van het verdrag heeft intussen reeds geleid tot het in dienst stellen op 16-8-1983 van de nieuwe sluis te Komen. De uitvoering hiervan vereiste de inname van eigendommen op Franse bodem en de hiervoor in Frankrijk noodzakelijke procedure van voorafgaande bekendmaking en onderzoek werd reeds na de ondertekening van de Conventie ingeleid zodat de werken tijdig en zonder hinder konden worden verwezenlijkt.

Sedert het van kracht worden van de Conventie, is in Frankrijk de procedure aan gang voor het overige gedeelte van de Grensleie en terzelfdertijd voor de modernisering van de Deule tussen Rijsel en Deulémont op 1350 ton. Daartoe was logischerwijze besloten na de studie van het Franse Waterwegennet die werd uitgevoerd door de Commissie Grégoire. De modernisering van de as Deule-Grensleie wordt als één geheel opgevat en geldt als een van de projecten die in alle hypothesen werd opgenomen en derhalve met voorrang moet worden uitgevoerd.

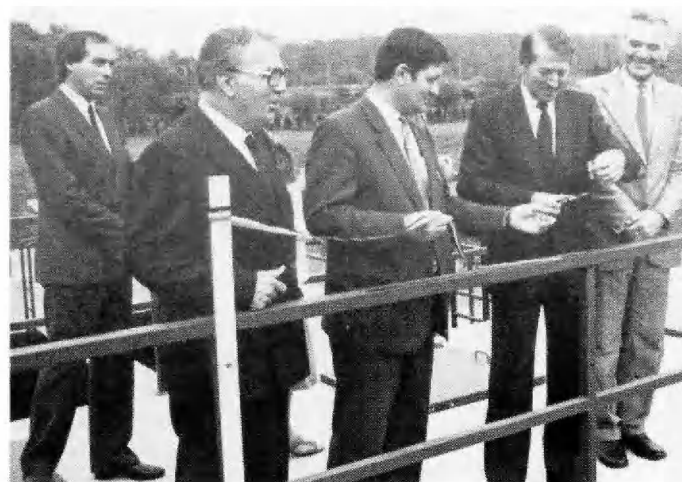


*Wachtende schepen te Menen.*

In België moet het project op de Grensleie starten met de bouw van de nieuwe sluis te Menen. Als enige 300 ton sluis op het traject Gent-Rijsel vormt zij letterlijk en figuurlijk een grensleie voor de scheepvaart en de verouderde, handbediende, uitrusting van de stuw, in een ganse reeks geautomatiseerde stuwen, vergt bij elke was van het bedieningspersoneel voortdurende waakzaamheid om ongevallen te vermijden. De aanbesteding voor het bouwen van deze nieuwe stuwsuis heeft plaatsgenad op 4 juli 1985 (kostprijs 173 miljoen BF) en de werken zijn reeds gestart op 1 oktober 1985.

Ook in ons land heeft men de noodzaak ingezien om de nog resterende moderniseringswerken op de Leie vanaf Kortrijk tot Menen in een adem met deze op de Grensleie door te voeren. Ingevolge een beslissing van het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie in september 1983 werd een timing van werken opgesteld en door de heer Minister goedgekeurd waarbij de gelijktijdige verwezenlijking van deze beide delen wordt gegarandeerd. De algehele modernisering op 1350 ton van de as Gent-Rijsel over Leie en Deule behoort eindelijk tot de concrete verwachtingen !

## Zuiveringsstations Berlare en Zele ingehuldigd



Onder zeer grote publieke belangstelling werden door MINISTER JAN LENSSSENS op 20 september 1985 de zuiveringsinstallaties te Berlare en Zele officieel ingebruikgenomen. Op de plechtige inhuldiging waren eveneens aanwezig : Deputé E. De Cuyper, Burgemeester Van Sande (Berlare) en Burgemeester De Bruyn (Zele), ir. I. Cappaert, Directeur van de V.W.Z. en ir. J. Dierickx, Hoofdingenieur van de V.W.Z.-Gent.