

Twee belangrijke Frans-Belgische waterwegen: Schelde en Leie

Ir. J. Demoen
Directeur-Generaal bestuur der waterwegen
Brussel (B)

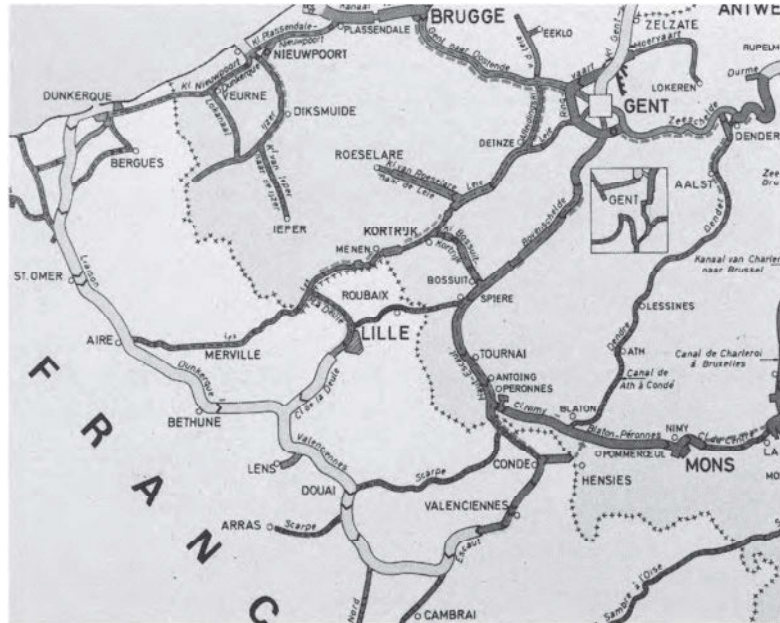
Inleiding

Een groot aantal waterlopen, natuurlijke en ook kunstmatige, overschrijden de Frans-Belgische grens tussen Adinkerke-De Panne in het Noord-Westen en Aubange in het Zuid-Oosten van België. Sommige ervan hebben een uitsluitend waterafvoerende functie, andere hebben ook nog een toeristisch belang; enkele hebben bovendien een uitgesproken economisch belang. Maar onder deze laatste groep nemen de Boven-Schelde en de Leie wel een erg belangrijke plaats in, zowel voor Frankrijk, met in het bijzonder Frans-Vlaanderen, als voor België, met in het bijzonder Belgisch-Vlaanderen.

Dat dit artikel zich zal beperken tot Leie en Schelde doet in geen enkele mate afbreuk aan de betekenis van de andere grensoverschrijdende waterwegen: het kanaal van Veurne naar Duinkerke, de IJzer, het Spierekanaal, het kanaal Pommerœul-Condé, de Samber, de Maas. De keuze gebeurde alleen op grond van de economische betekenis van Leie en Schelde voor de beide Vlaanderen.

Achtereenvolgens wordt, op beknopte wijze, aandacht geschonken aan:

1. het bevaarbaar maken van Leie en Schelde;
2. de economische betekenis;
3. de akkoorden met Frankrijk.



1. Het bevaarbaar maken van Leie en Boven-Schelde.

Hydrografisch gesproken behoren de Leie en de Schelde tot één enkel bekken: het Scheldebekken. Alle waterlopen in dit bekken (behalve een zeldzame uitzondering) zijn typische vlakterivieren: zij hebben een tamelijk regelmatig debiet, de watersnelheid is er klein, zelfs de bochtige gedeelten zijn niet bovenmatig geaccentueerd. Bovendien stromen zij door een vruchtbaar vlak landschap («le plat pays»), dat van oudsher dicht bevolkt is. Alle gegevens zijn aanwezig om de natuurlijke rivieren een belangrijke transportfunctie te laten vervullen. Dat wordt nog bevorderd door het feit dat twee zeehavens op de weg naar zee liggen: eerst Gent, dan, via de Zeeschelde, Antwerpen (zie figuur 1). De geschiedenis leert ons dat Leie en Schelde in het verleden steeds een grote rol hebben gespeeld in het economisch leven van de streek. Maar het is in de vorige eeuw, toen beide rivieren systematisch over de gehele loop werden gekanaliseerd (dit is: vanaf hun bovenloop tot in Gent werden uitge-

rust met stuwen en sluizen), dat de binnenscheepvaart een grote vlucht heeft genomen. Vanaf dat ogenblik immers was op elk ogenblik van het jaar, een minimum gewaarborgde waterdiepte in elk pand verzekerd, met het gevolg dat de scheepvaart ten allen tijde doorheen het jaar kon plaatsvinden, met inzet van een standaardtype schip. Er valt te noteren dat, wanneer nu soms enige scheepvaartonderbreking optreedt in de winterperiode tengevolge van vloedregime (te grote watersnelheid), of (zeer zelden nog wegens thermische en chemische pollutie!) tengevolge van ijsvorming, integendeel vroeger de scheepvaart was gestremd door te lage waterstand in de zomertijd, dus precies wanneer de vraag naar transportwegen het grootst was. Dit sluit dan weer aan bij dat andere gegeven, namelijk het feit dat het Scheldebekken in zijn geheel een vruchtbare vlakte is, waar de landbouw intens beoefend werd en nog wordt. Het laat zich nu al aanzien dat de binnenscheepvaarttrafiek vooral uit landbouwprodukten zullen bestaan, en dan wel in de zin van afvoer naar de zeehavens, vooral van granen.

Het is niet oninteressant zich even te verdiepen in de geschiedenis van de geleidelijke uitbouw van Leie en Schelde, van „natuurlijke” rivieren tot „gekanaliseerde”, dit zijn „bevaarbare” rivieren. Ik laat het antwoord op de vraag in het midden of, en hoeveel, natuurschoon daarbij is verloren gegaan. Eén ding is alvast zeker: het deel van de Leie tussen Deinze en Gent is nagenoeg in zijn oorspronkelijke toestand bewaard gebleven, en is in de voorbije decennia, zeg maar: de voorbije eeuw, een bron geweest van inspiratie voor talrijke kunstschilders. Het volstaat de Latemse school te citeren. Ook heden blijft dit stukje rivier nog vele kunstenaars inspireren. Maar laten wij de geschiedenis van het bevaarbaar maken van Leie en Schelde even van naderbij bekijken.

De Boven-Schelde.

Vroeger was de Boven-Schelde in de winter oorzaak van vele overstromingen, die soms grote schade aanrichtten aan landerijen en mens en dier in gevaar brachten.

De Boven-Schelde vloeit immers voornamelijk doorheen een

brede vallei, en had aanvankelijk een vrij uitgestrekt winterbed. Tot en met de IX^e eeuw was deze rivier moeilijk te bevaren. Er bestonden geen stuwen en de stroming, de talrijke bochten en de plaatselijke vernauwingen vormden een ware hindernis voor de toenmalige vlot- en scheepvaart die uiteraard nog niet was gemotoriseerd. In de X^e eeuw werd te Oudenaarde de stuw „Belvédère” gebouwd, die intermitterende scheepvaart met grotere diepgang toeliet. Op vastgestelde dagen werd het opgehouden stuwwater afgevoerd en konden de schepen van deze „watersprongen” gebruik maken om tot Gent te varen. Dit was voor onze voorouders een bijzondere gebeurtenis en deze dagen waren bekend als „drijfdagen”.

In de XVI^e eeuw werd de scheepvaart met Frankrijk vergemakkelijkt door het bouwen van enkele stuwen in Franse steden evenals te Antoing en te Doornik. Het bleef niettemin moeilijk om Gent te bereiken. Het vak Oudenaarde-Gent bestond slechts uit één pand met talrijke bochten. Plaatselijke verbeteringswerken werden uitgevoerd onmiddellijk benedenstrooms van het bebouwde gedeelte van de stad Oudenaarde en tussen Nederzwalm en Asper. De grondspecie van deze werken werd gestort op de aanliggende terreinen, maar door de verkorting van de rivier steeg bij hevige regenval het waterpeil dermate dat het de Scheldevallei blank zette en grote verwoestingen aanrichtte aan landbouw en nijverheid. Deze regelmatig overstroomde terreinen verzuurden. De landbouwers brachten op deze vlakten wijmenbeplantingen aan. Hieraan dankt men het ontstaan van de „wijmenvlechterijen” tussen Oudenaarde en Gent.

In de XVII^e eeuw werd de scheepvaart op de Boven-Schelde belangrijker nadat de rivier gedeeltelijk was uitgediept en verbreed. De specie werd op de aanliggende terreinen gestort. Aan deze werken heeft men de talrijke steenbakkerijen benedenstrooms Oudenaarde te danken. De opgehoogde gronden werden afgevoerd, na vele jaren, en lagen aan de basis van de vermaarde *Scheldesteen*.

In 1685 bouwde men de stuw *La Grande Machine* te Doornik. In 1784 volgde de stuw *Visserij* te Gent, gelegen aan de splitting tussen de Schelde en het Visserijkanaal.

In 1833 werd de doorvaartopening van de stuw te Antoing verbreed. Een andere stuw werd gebouwd te Outrijve.

In 1850 werden stuwen gebouwd te Spiere, Berchem, Zingem en Semmerzake. Door het uitrusten van de rivier met stuwen werd alvast het waterpeil in de verschillende panden nagenoeg constant gehouden. Om de scheepvaart mogelijk te maken op een andere manier dan met de „watersprongen” was het evenwel nodig schutsluizen te bouwen.

Men begon met het bouwen van sluizen te Doornik, Antoing, Spiere, Outrijve, Berchem en Zingem, respectievelijk in 1860, 1865, 1868, 1875 en 1880. Het bouwen van deze sluizen ging gepaard met bochtafsnijdingen. De bestaande stuwen te Doornik, Antoing, Spiere, Outrijve, Berchem, Oudenaarde, Zingem en Semmerzake werden buiten bedrijf gesteld.

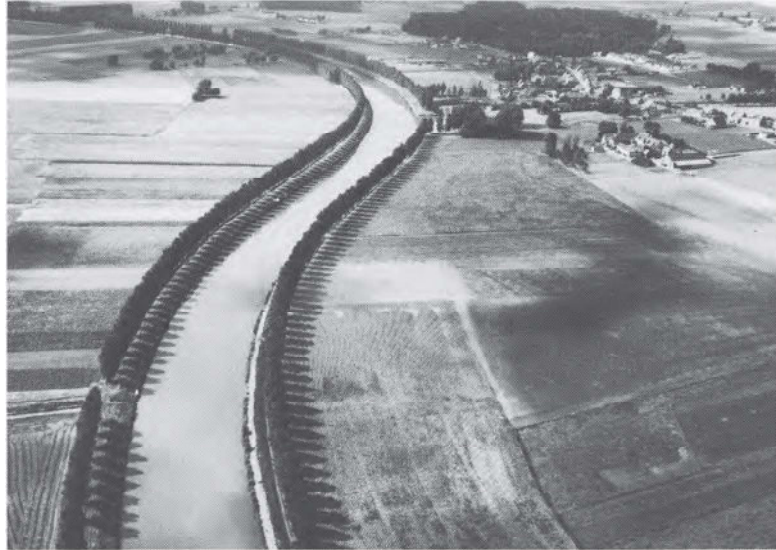
Zodra deze werken voltooid waren, werden de „drijfdagen” afgeschaft. De scheepvaart kon voortaan onafgebroken doorgaan.

In de doortocht van Gent werd de sluis te Gentbrugge gebouwd in 1863. Het *Keizersas* werd opgericht in 1886.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden bijna al de kunstwerken op de Boven-Schelde vernield. De heropbouw werd te baat genomen om een aanvang te maken met het programma voor het bevaarbaar maken van de rivier voor 600-ton schepen. Met dit doel werden stuwsluizen gebouwd te Kain, Spiere, Berchem, Oudenaarde en Asper en werd de sluis te Zingem buiten gebruik gesteld.

Deze stuwsluizen, die thans nog steeds in gebruik zijn, hebben identieke afmetingen (lengte 125 m, breedte 15 m, waterhoogte boven de drempel 2,75 m) waardoor 6 spitsen (300 ton schepen) gelijktijdig geschut kunnen worden. In de jaren zestig werd de elektromechanische uitrusting gemoderniseerd. In 1957 werd, in het kader van de bekende „Wet 1350 ton voor sommige rivieren en kanalen”, beslist om de Boven-Schelde tussen Gent en de Franse grens (90 km) bevaarbaar te maken voor het Europa L-schip (1350 ton). De reden hiervoor was het grote belang van deze rivier voor de verbinding van de haven van Gent en Antwerpen met het Noord-Franse achterland.

Om redenen van hydraulische aard moest de uitvoering van de



De Schelde op 1.350 ton gabariet te Bossuit.

geplande werken worden uitgesteld tot na de indienststelling van de Ringvaart om Gent. De uitvoering van rechtekkings- en profielverruimingswerken aan een waterloop heeft tot gevolg dat de waterstand afwaarts gaat stijgen (bij constant debiet) maar dat bovendien de debieten stijgen wegens het uitschakelen van de overstromingsgebieden en het verminderen van de stromingsweerstand. Tevens planten de kruinen van de vloedgolven zich sneller voort. Gelet op de precaire situatie waarin de Stad Gent zich in de jaren vijftig en zestig bevond, op het stuk van overstromingsgevaar, is het duidelijk dat het risico niet nog vermeerderd kon worden door een ondoordachte profilering van de bovenrivieren (Boven-Schelde en Leie).

Met dit zeer belangrijk hydraulisch gegeven werd dan ook een sluitende planning ontworpen, in die zin dat eerst de Ringvaart rond Gent zou in dienst genomen worden, vooraleer op de Schelde (en overigens ook op de Leie) werken werden uitgevoerd die van aard waren om de waterafvoer belangrijk te vergroten. Zo werd eerst te Oudenaarde gewerkt, omdat daar de

uitvoering moeilijk en langdurig zou worden, met relatief weinig invloed op het rivierregime. Maar reeds in 1956 was het programma „avant la lettre” (of „avant la décision”) gestart met de rechtekking van de „Krommen van Pottes”, en in 1957, hetzelfde jaar van de principiële beslissing zelf, was de sluis te Antoing ont dubbeld door de bouw van een tweede sluis met de nieuwe Europese norm van 1954 voor het Europa I-schip. Sindsdien zijn vijftwintig jaren voorbijgegaan, en is de modernisering van de Boven-Schelde voor 1350 ton-schepen op enkele details na volledig af.

De Leie.

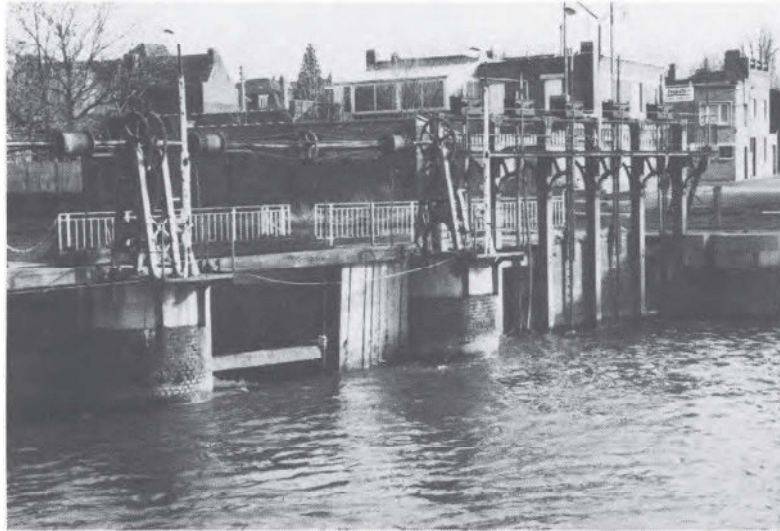
Het kanaliseren van de Leie werd aangevangen onder de regering van Lodewijk XIV met het rechtekken van de rivier en het bouwen van een sluis te Komen.

De sluis van Menen bestond reeds vóór dit tijdperk en was gebouwd bij het aanleggen van de versterkingen rond de stad. In 1723-1724 bouwde men een sluis te Harelbeke. In 1770 werd de rivier aldaar rechtgetrokken. Bij besluit van 17 december 1819 vertrouwde Koning Willem I het beheer van de Leie toe aan de Staten der Beide Vlaanderen, alsmede de zorg over het onderhoud van deze rivier en de kunstwerken.

In 1823-1835 werd een grondige studie gemaakt tot het herinrichten van de Leie als scheepvaartweg. Hierbij werd de bouw van twee nieuwe stuwsluizen, de ene te St.-Eloois-Vijve, de andere te Astene, en de rechtekking van de meest gevaarlijke bochten voorgesteld. Het bleef echter voorlopig bij dit project. Pas na de rampzalige vloed van 1840-1841 werden de eigenlijke verbeteringswerken van de Leie stelselmatig uitgevoerd. De sluis te Astene was voltooid in 1861, de sluis te St.-Eloois-Vijve in 1863.

Daarna werden opeenvolgend de sluis van Harelbeke (1866), van Komen (1869) en in 1880 de sluis van Menen gebouwd. Al deze sluisen waren van het type stuwsluizen met sas en zijdelingse stuw.

Tussen 1847 en 1863 werd het afleidingskanaal van Deinze naar Schipdonk gegraven om het vloedwater van de Leie rechtstreeks naar zee te kunnen afleiden via Balgerhoeke en Heist.



Oude Sluis op de Leie te Komen.

Intussen kende de Leie een steeds drukker wordende scheepvaart en waren haar wateren wereldberoemd voor het roten van het vlas.

Wegens de hieraan verbonden hinder voor de schepen en het gevaar voor bevuiling bij overstroming, werd dit roten in de rivier in 1942 verboden.

De uitgevoerde werken waren wel bevorderlijk voor de scheepvaart maar minder gelukkig op hydraulisch gebied, want de periodieke overstromingen werden hierdoor telkens rampzaliger, omdat het vloedwater steeds sneller kon toevloeien.

Gedurende tientallen jaren werden op de Leie geen verdere verbeteringswerken uitgevoerd, en was er van het uitvoeren van een globaal plan geen sprake. Tussen beide wereldoorlogen werd de Leie op verschillende plaatsen rechtgetrokken teneinde gevaarlijke bochten uit te schakelen en de scheepvaart en de waterafvoer te vergemakkelijken. Deze werken beperkten zich bijna volledig tot het gedeelte in West-Vlaanderen.

In 1946 werd een nieuwe elektrische stuwsuis gebouwd te St.-Eloois-Vijve.

Door de voortdurende toename van de scheepvaart lagen

bovendien aan de sluizen op de Leie regelmatig lange slierten schepen die hun schutbeurt dienden af te wachten.

Tenslotte werd, na de zware overstromingen van januari 1965 en december 1966, beslist de Leie systematisch te verbeteren. Daar de Ringvaart rond Gent intussen ook in uitvoering was en deze stad dus tegen overstroming kon worden beveiligd, was het mogelijk het probleem van de scheepvaart tegelijk met dit van de waterafvoer op te lossen.

Het ontwerp van de modernisering van de Leie omvatte een aangepast tracé met grote bochten, het vervangen van de vijf, meer dan honderd jaar oude 300 ton stuwsluizen door drie constructies (namelijk te Komen, Harelbeke en St.-Baafs-Vijve) voor schepen op Europees gabariet en de nodige profielverruiming voor een gemakkelijke en veilige scheepvaart.

De werken werden in een vlot tempo uitgevoerd en op verschillende plaatsen tegelijk. Zo werd de nieuwe stuwsluis te Harelbeke (115 m × 12,5 m met 3,50 m waterdiepte, stuw met 2 openingen van 12,50 m breedte) in mei 1971 in gebruik genomen. In juli 1973 konden de schepen door de grote sluis te St.-Baafs-Vijve (136 m × 16 m) varen.

Intussen was het pand tussen Sint-Baafs-Vijve en Deinze over 17 km afstand verbreed en verdiept en kon de „stop van Deinze” waar de schepen vaak een dag of meer wachttijd verloren, worden uitgeschakeld.

Sinds juni 1977 kunnen schepen van 55 m × 6,70 m en met 2,30 m dieptegang ongehinderd varen vanaf de Ringvaart te Gent tot aan de binnenhaven te Izegem, op het kanaal Roeselare-Leie.

Stroomopwaarts Ooigem zijn eveneens twee vakken van de Leie gemoderniseerd: 5 km tussen Harelbeke en Ooigem en 2 km tussen Kortrijk en Harelbeke. Ook stroomafwaarts Menen werd de Leie over ongeveer 2 km rechtgetrokken en verbreed. Op de Grensleie te Komen werd een stuwsluis voor duwvaart (185 m × 12,50 m en 4,50 m waterdiepte) gebouwd in een doorsteek van de rivier op Belgisch grondgebied. Deze sluis werd in september 1983 in dienst genomen.

Tussen Deinze en de sluis te Astene is er scheepvaart mogelijk voor 800 à 900 tonners.



Bovenhoofd van de nieuwe sluis te Komen.

Het gedeelte van de oude Leie tussen Astene en de Ringvaart om Gent is thans zeer belangrijk omwille van het natuurschoon, en de mogelijkheden voor pleziervaart en toerisme in het algemeen.

In een verdere paragraaf wordt teruggekomen op de problematiek van de Grensleie.

2. Economische betekenis van Leie en Boven-Schelde.

Meerdere criteria kunnen aangewend worden om de economische betekenis van een basisinfrastructuur, meer bepaald een transportweg, te begroten. Vooral in het geval van een bevaarbare waterweg zijn deze criteria zelfs zeer gevarieerd: men kan het hebben over de noodzaak uit hoofde van sommige industrieën te beschikken over koelwater, wat dan beschouwingen van tewerkstelling doet suggereren; men kan de waterweg als zijnde de goedkoopste, minst energie verslindende, meest milieuvriendelijke, minst dodelijke ongevallen veroorzakende, transportweg gaan afwegen tegen andere transportwegen.

In dit kort artikel wordt een beroep gedaan op het traditioneel criterium: de goederenbeweging. De jongste volledige cijfers (bron: *Het Nationaal Instituut voor de Statistiek*) hebben betrekking op het jaar 1981.

Zij leveren, wat de vervoerde goederen betreft, volgende jaargegevens op:

- alle vaarwegen in België	: 97.200.000 ton
- Leie	: 4.400.000 ton
- Leie, grensoverschrijdend verkeer te Menen	: 2.700.000 ton
- Boven-Schelde	: 6.300.000 ton
- Boven-Schelde, grensoverschrijdend verkeer te Bléharies	: 4.800.000 ton

Leie en Boven-Schelde samen zijn dus goed voor 10.700.000 ton, of 11 % van alle goederentrafiek in België. Naar Noord-Frankrijk gaan 7.500.000 ton goederen, wat 7,7 % is van de goederentrafiek in België, maar 81,5 % van alle trafiek te water tussen België en Frankrijk, trafiek die 9.199.000 ton per jaar belooft.

Om een idee te krijgen van wat deze gegevens betekenen, kan



De Leie te Olsene-Zulte: oud en nieuw naast elkaar.

worden gewezen op het feit dat tot de aanleg van het Albertkanaal tussen Antwerpen en Luik (of anders gezegd: tussen de Zeeschelde en de Maas) werd besloten op basis van een verwachte trafiek van 8 miljoen ton. Maar het betrof in dat geval niet het inrichten van een bestaande waterweg als vaarweg, maar het scheppen van een volledig nieuwe. Investerings op Leie en Schelde ter verbetering van de scheepvaart hoeven dus slechts merkkelijk lagere quota's te halen.

Het belang van Leie en Schelde voor de doortrokken streek wordt weerspiegeld door de omvang van de beweging van goederen in de havens die op de oevers liggen. Aldus (in ton):

	Aanvoer	Afvoer	Totaal
Leie	546.000	22.000	568.000
Boven-Schelde	315.000	172.000	487.000

Hieruit blijkt, het is een verrassende vaststelling, dat beide waterwegen voor de Belgische streken waar zij doorheen trek-

ken, eigenlijk een relatief klein belang hebben, maar dat vooral de transitfunctie in het oog springt. Of op een rijtje (in ton en in %):

	Leie	Schelde
Bestemd voor of vertrokken uit binnenhavens langs de rivier	568.000 13 %	478.000 8 %
Transit	3.830.000 87 %	5.803.000 92 %
Totaal	4.398.000	6.290.000

Transit omvat hier zowel naar andere Belgische streken buiten de beschouwde waterweg, als naar andere landen. Dat onder deze laatste Frankrijk aan de kop staat is evident, zoals hiervoor reeds aangegeven: voor de Leie is dat 67 %, voor de Schelde is dat zelfs 76 %. Deze goederenstroom is bovendien van Zuid naar Noord gericht.

Waar gaan de goederen uit Noord-Frankrijk heen, en van welke aard zijn zij?

De statistieken tonen het aan, maar zelfs een leek in het vak kan het antwoord reconstrueren: het gaat in hoofdzaak om landbouwprodukten uit de Noordfranse landbouwstreken, naar Gent en Antwerpen, beide bekend als zeehavens voor graanoverslag; in tweede orde, maar zeker niet onbelangrijk, gaan de Noordfranse produkten naar de bekende veevoederbedrijven langs het kanaal Roeselare-Ooigem (Leie) gevestigd. Zo blijkt dat beide waterwegen voor beide landen erg belangrijk zijn, en dat Noord-Frankrijk behoort tot het natuurlijk achterland van de Gentse en van de Antwerpse zeehavens.

Beide rivieren moeten dus ook in de toekomst de aandacht blijven gaande houden, teneinde de evolutie van de trafieken, en van de binnenschepen te volgen. In dat verband is het sprekend dat beide rivieren in het kader van een kosten-batenanalyse over 35 mogelijke verbeteringsprojecten op het stuk van bevaarbare waterwegen in België, hoge quota's scoorden: de Leie werd 5^e geklasseerd, de Boven-Schelde 8^e. Dit resultaat, dat natuurlijk voortvloeit uit het belang van de scheepvaartbeweging, moet aanzetten om verder te ijveren voor de verbetering van dit waardevol economisch apparaat.

3. De akkoorden met Frankrijk.

In 1965 werd tussen de Regeringen van Frankrijk en België een akkoord gesloten over een programma van opties voor sommige grensoverschrijdende waterwegen. Het ging om een evenwichtige verbintenis tot investeren, maar met het oog op een gezamenlijk doel: het op Europees gabariet van 1350 ton brengen van Belgische en Noordfranse waterwegen. Daaronder vond men de Schelde, naast de Scarpe, het kanaal van Condé naar Pommerœul en het Centrumkanaal.

In de loop der jaren diende het toenmalig enigszins optimistisch opgestelde tijdschema af en toe bijgestuurd. Dit gebeurde in de schoot van de *Commission franco-belge des liaisons fluviales* (C.F.B.L.F.). Waren de gesprekken soms moeizaam, steeds verliepen zij in een zeer opbouwende geest en op een efficiënte wijze.

Zo kon onlangs in Frankrijk de nieuwe sluis van Fresnes in dienst worden genomen, wat een definitieve stap was in de richting van het openstellen van de Franse Schelde voor schepen van 1350 ton.

Tijdens de vergadering van de C.F.B.L.F. te Parijs op 30 maart 1977 werd van Belgische zijde de idee op tafel gelegd de Grensleie, het deel van de Leie tussen Armentières (F) en Menen (B), gezamenlijk aan te pakken, en eveneens, zoals de Schelde, op 1350 ton gabariet te brengen.

Van Franse zijde werd gesteld dat genoeg werd genomen met een gabariet van „600 - 800 ton” (wat in werkelijkheid naar Europese normen een eerder hybride gabariet is).

Geloof in de goede zaak, en veel pleiten en overreden, hebben tenslotte geleid tot de ontwerp teksten, die, als bezegeling van het werk van de Commissie „ad hoc”, werden geparafeerd te Brussel op 3 februari 1982, en respectievelijk door de Franse Assemblée en de Belgische Parlementen werden geratificeerd op 23 december 1982 en 16 juni 1983. De tekst verscheen in het Belgisch Staatsblad van 26 augustus 1983.

De aandachtige lezer van dat verdrag zal vaststellen, - waarom niet zwart op wit neerschrijven datgene wat op het terrein de visu zichtbaar is? - dat het Bestuur der Waterwegen niet heeft stilgezeten: in feite is reeds een flink deel van het werk op Bel-

gisch grondgebied uitgevoerd met karakteristieken die volkomen kaderen in de geest en de letter van het verdrag.

Zo werd in september 1983 de nieuwe sluis van Komen in gebruik genomen. Binnenkort worden onteigeningen aangevangen om de nodige bochtafsnijdingen door te voeren. Essentieel onderdeel blijft evenwel het bouwen van een nieuwe sluis te Menen op 1350 ton gabariet, d.i. met nuttige afmetingen: 185 m × 12,50 m × 4,40 m.

De kans is groot dat de aanbesteding van de sluis te Menen in het voorjaar van 1984 kan aangekondigd worden. Met een bouwtijd van vier jaar kan, wat België betreft, 1988 als voltooiingsdatum worden aangenomen. Dat jaar kan een heuglijke datum worden voor beide landen.

Besluit.

Twee belangrijke waterwegen voor Noord-Vlaanderen en Zuid-Vlaanderen: twee assen waarlangs, tegelijk met de goederenstroom, talloze contacten tot stand komen, en oude banden, commerciële en óók culturele, nauwer worden aangehaald, over de grenzen heen.

Résumé.

De nombreux cours d'eau, tant naturels qu'artificiels passent de France en Belgique. Certains se caractérisent par leur fonction d'écoulement, d'autres par leur attrait touristique et d'autres encore par leur rôle essentiellement économique. Parmi ces derniers, la Lys et l'Escaut occupent une place primordiale. Sans pour cela méconnaître l'importance des autres cours d'eau, nous limiterons dans cet article à la Lys et à l'Escaut vu leur importance économique aussi bien pour la Flandre française que belge.

1. La navigabilité de la Lys et de l'Escaut.

Ceux-ci font partie du même réseau hydrographique et présentent les mêmes caractéristiques: débit régulier, petite vitesse d'écoulement et courbes relativement douces. Tous deux parcourent une région fertile à forte densité de population. Tous les éléments sont donc présents pour faire de ces voies naturelles d'excellents moyens de transport, d'autant plus que deux ports maritimes, Gand et Anvers, les desservent. Depuis toujours la Lys et l'Escaut ont joué un rôle capital dans la vie économique de la région, mais c'est surtout au 19^e siècle que la navigation intérieure a connu son essor grâce à la canalisation systématique par la construction d'écluses.

L'Escaut supérieur, traversant une large vallée, fut souvent cause d'inondations et fut jusqu'au 19^e siècle pratiquement innavigable. Au 10^e siècle on construisit à Oudenaarde l'écluse «Belvédère» où, à des jours fixes, on lâcha les eaux retenues ce qui permit alors de naviguer jusqu'à Gand. La construction, au 16^e siècle, d'autres écluses facilita la navigation avec la France. Au 17^e siècle, le lit du cours supérieur de l'Escaut fut approfondi et élargi. De nouvelles écluses parviendront à maintenir le niveau d'eau nécessaire dans les différents biefs et dès 1860 la construction d'écluses à sas permettra une navigation régulière et sans interruption. Presque toutes ces constructions furent détruites pendant la première guerre mondiale. On profita de la reconstruction pour rendre l'accès possible aux péniches de 600 t. Dès 1957 des améliorations ont été prévues afin de rendre, entre Gand et la France, la voie navigable et accessible aux péniches de 1.350 t. Cette modernisation est, à quelques détails près, terminée à nos jours.

La canalisation de la Lys débuta sous Louis XIV. Au fil des ans, son tracé fut modifié et équipé d'écluses. Suite aux inondations catastrophiques de 1840-1841, on entreprit d'importants travaux d'amélioration: plusieurs écluses à sas furent construites. Entre 1847 et 1863 fut également creusé le canal d'irrigation reliant Deinze à Schipdonk afin de faciliter, en cas de crues trop brusques, un écoulement direct vers la mer. Entretemps la Lys connut un trafic fluvial de plus en plus dense et ses eaux étaient devenues célèbres pour le rouissage du lin. Dès 1942 cependant, il fut défendu de rouir dans la rivière même à cause du grand inconvénient que cela représentait pour les péniches et à cause de la pollution en temps d'inondation. Tous les travaux exécutés jusqu'alors étaient positifs pour la navigation mais l'étaient moins en temps de grandes crues à cause des inondations de plus en plus catastrophiques. Entre les deux guerres, le cours de la Lys fut, surtout en Flandre occidentale,

rectifié et amélioré afin de supprimer les courbes dangereuses. Suite aux graves inondations de janvier 1965 et décembre 1966, il fut décidé d'améliorer efficacement et systématiquement la Lys. Les travaux de modernisation prévoyaient la rectification du tracé, l'élargissement et l'approfondissement du lit à certains endroits ainsi que le remplacement des anciennes écluses par trois écluses modernes permettant l'accès aux péniches à gabarit européen.

2. L'importance économique de la Lys et de l'Escaut supérieur.

Pour évaluer l'importance économique de la navigation fluviale, on peut se baser sur différents critères. Ici nous analyserons le critère traditionnel c.-à-d. le transport des marchandises. Nos chiffres se basent sur l'année 1981 (source: l'Institut National des Statistiques). La Lys et l'Escaut supérieur prennent en charge 10.700.000 tonnes de marchandises, soit 11 % du trafic belge. 7.500.000 tonnes sont transportées vers le Nord de la France, soit 7,7 % du trafic belge, mais ceci représente 81,5 % du trafic fluvial entre la Belgique et la France. Les deux voies d'eau jouent essentiellement un rôle de transit aussi bien vers les régions belges non situées le long de l'axe fluvial que vers d'autres pays. Quelle est la destination des marchandises du Nord de la France et quelles marchandises sont transportées? Il s'agit essentiellement de produits agricoles ayant comme destination soit le port de Gand et d'Anvers, soit les industries fourragères situées le long du canal Roulers-Ooigem. Il est clair que les deux voies navigables sont d'une importance capitale pour les deux pays et que le Nord de la France fait partie intégrante de l'hinterland naturel du port de Gand et d'Anvers.

3. Les accords avec la France.

Un accord entre le gouvernement français et belge fut conclu en 1965, prévoyant les options à prendre vis-à-vis des voies d'eau qui desservent les deux pays. Cet accord équilibré prévoyait des investissements afin de rendre l'Escaut, la Scarpe, le canal de Condé-Pommerœul et le canal du Centre, accessibles au gabarit européen de 1.350 t. La Commission franco-belge des liaisons fluviales fut chargée de l'exécution de cet accord. Ainsi fut récemment mis en service la nouvelle écluse de Fresnes qui ouvrit définitivement le territoire français de l'Escaut aux péniches de 1.350 t. Les textes définitifs visant à rendre la Lys, entre Armentières et Menin, accessible aux péniches de 1.350 t. furent ratifiés par l'Assemblée française le 23 décembre 1982 et par le Parlement belge le 16 juin 1983. D'importants travaux préparatoires ont déjà été exécutés sur le territoire belge notamment la mise en fonction de la nouvelle écluse à Comines. Une partie essentielle du programme reste cependant la construction de la nouvelle écluse à Menin d'un gabarit de 1.350 t. Une adjudication de l'œuvre est prévue pour début 1984, ce qui laisse prévoir une finition pour l'année 1988.

(Résumé par Paul Lecompte.)