

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1982-1983

1^{er} DECEMBER 1982

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Franse Republiek betreffende de verbetering van de Grensleie tussen Deulemont en Menen, en van de bijlagen, ondertekend te Brussel op 3 februari 1982

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — Inleiding

De Leie vormt tussen Armentières en Menen over een afstand van ongeveer 24 km de grens tussen Frankrijk en België. Het internationaal statuut van deze waterweg ligt vervat in de Slotakte van het Wenercongres van 9 juni 1815 (art. 108 tot 114), het zgn. « *Traité de Limites* » van 28 maart 1820 en in de besluiten van talrijke bilaterale conferenties die sedertdien hebben plaatsgevonden. Aanleiding voor deze conferenties waren de moeilijkheden die de scheepvaart ondervond op het bochtige en smalle tracé van de Grensleie en het optreden van verscheidene overstromingen waarbij deze van 30-31 oktober 1894 de meest catastrofale was.

Dezelfde redenen liggen aan de basis van de onderhavige overeenkomst.

II. — Doel van de Overeenkomst

De overeenkomst heeft tot doel:

- a) de verbetering van het scheepvaartverkeer;
- b) de verbetering van de afvoer van het waswater.

a) *De verbetering van het scheepvaartverkeer.*

1. Toen op de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer in oktober 1953 te Brussel, voor het eerst Europese richtlijnen werden uitgewerkt over de basisprincipes, de classificatie der bevaarbare waterwegen, de scheepstypes, de waterwegen van Europees belang en hun karakteristieken, bevond de Leie

Chambre des Représentants

SESSION 1982-1983

1^{er} DÉCEMBRE 1982

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention entre le Royaume de Belgique et la République française au sujet de l'amélioration de la Lys mitoyenne entre Deulemont et Menin, et des annexes, signées à Bruxelles le 3 février 1982

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Introduction

Entre Armentières et Menin, sur une distance d'environ 24 km, la Lys marque la frontière entre la France et la Belgique. Le statut international de cette voie d'eau est consigné dans l'Acte final du Congrès de Vienne du 9 juin 1815 (art. 108 à 114), dans le « *Traité des Limites* » conclu le 28 mars 1820 et dans les résolutions de nombreuses conférences bilatérales qui ont eu lieu depuis. A l'origine de ces conférences, il y avait les difficultés de navigation sur la Lys mitoyenne, étroite et sinueuse, ainsi que les fréquentes inondations à cet endroit, et notamment celle du 30 et 31 octobre 1894, qui avait été la plus catastrophique.

Ce sont les mêmes problèmes qui sont à la base de la Convention qui nous occupe.

II. — But de la Convention

La Convention a pour but:

- a) d'améliorer la navigation fluviale;
- b) de faciliter l'évacuation des eaux de crue.

a) *L'amélioration de la navigation fluviale.*

1. A la Conférence européenne des Ministres des Transports en octobre 1953 à Bruxelles, où l'on avait, pour la première fois, établi des directives européennes fixant les principes de base, la classification des voies navigables, les types de bateaux, les voies d'eau d'intérêt européen et leurs caractéristiques, la Lys n'avait

zich niet op de (niet-limitatieve) lijst van twaalf waterwegen van Europees belang.

Ook in de wet van 9 maart 1957 over het uitbouwen van een waterwegennet in België, werd de Leie niet opgenomen in tegenstelling tot de Bovenschelde, het kanaal Brussel-Charleroi, de Maas vanaf de Franse grens, de Sambre benedenstrooms van de verbinding met het kanaal Brussel-Charleroi en vele andere. Het belang van de Leie als waterweg heeft zich slechts nadien, vooral in de jaren zestig en ook nog in de jaren zeventig, gemanifesteerd zoals moge blijken uit onderstaande cijfers geput uit de gegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek over het scheepvaartverkeer op de Leie en op de Leie ter hoogte van de Frans-Belgische grens.

Jaartal — Année	Totaal vervoerde tonnemaat op de Leie — Tonnage total transporté sur la Lys	Coëfficiënt — Coefficient	Vervoerde tonne- maat ter hoogte van de grens — Tonnage transporté à la hauteur de la frontière	Coëfficiënt — Coefficient	Procent van het totaal grensverkeer te water tussen België en Frankrijk — Pourcentage de la navigation frontalière totale entre la Belgique et la France
1953	1 224 372	100	203 867	100	5,1 %
1962	2 705 716	221	1 043 828	512	13,1 %
1968	4 065 000	332	2 373 000	1 164	20,2 %
1980	4 554 000	372	2 765 000	1 356	27,2 %

De Leie is in de periode 1953-1980 niet alleen één van de drukst bevaren Belgische waterwegen geworden, doch ook geëvolueerd tot veruit de belangrijkste verbinding te water met Frankrijk na de Bovenschelde. Het grensverkeer in 1980 op de Leie overtreft hierbij in ruime mate dit op de Sambre (1 092 784 ton) en op de Maas (553 985 ton).

In het algemeen overtreft het uitgaand vervoer het inkomend vervoer, doch als de graanoogst in Frankrijk zeer gunstig is, kan het inkomend vervoer dat voor 90 % granen en voeders betreft, het uitgaand vervoer overtreffen. Het uitgaand vervoer is hoofdzakelijk (90 %) bestemd voor de departementen Nord en Pas-de-Calais en is grotendeels afkomstig uit de Noordzeehavens Gent, Antwerpen en Rotterdam. Het inkomend vervoer is hoofdzakelijk bestemd voor dezelfde havens en ook voor het kanaal Roeselare-Leie. Het is voor 60 % afkomstig uit dezelfde departementen, maar ook nog voor circa 20 % uit streken in de omgeving van of ten zuiden van Parijs.

2. De Leie is op Belgisch grondgebied reeds gemoderniseerd benedenstrooms van Kortrijk en het ligt in de bedoeling de werken bovenstrooms ervan in snel tempo verder te zetten om het ganse traject op Belgisch grondgebied bevaarbaar te maken voor schepen of konvooien van 1 350 ton.

3. De infrastructuur van sluizen en stuwen op de Grensleie dateert nog uit de periode 1861-1880. De afmetingen van de sluizen maken slechts scheepvaart mogelijk voor schepen tot 300 ton, die slechts één per één kunnen geschut worden, waardoor de capaciteit van de vaarweg reeds vóór 1970 haar verzadigingspunt had bereikt. Aan de sluizen te Menen en te Komen vormen zich dikwijls kilometerlange files, waarbij de wachtende schepen soms meer dan een etmaal op versassing moeten wachten.

b) De verbetering van de afvoer van het waswater.

Het is nochtans niet de spectaculaire stijging van het scheepvaartverkeer op de Leie die de aanleiding is geweest van de ministeriële beslissing in 1966 om de Leie op Belgisch grondgebied bevaarbaar te maken voor schepen tot 1 350 ton. De directe

pas été reprise sur la liste (non-limitative) des douze voies d'eau d'intérêt européen.

La loi du 9 mars 1957 relative au développement du réseau des voies navigables en Belgique, n'abordait pas, elle non plus, le problème de la Lys, alors qu'elle traitait, par contre, du Haut-Escaut, du canal Bruxelles-Charleroi, de la Meuse à partir de la frontière française, de la Sambre en aval de sa jonction avec le canal Bruxelles-Charleroi, et de bien d'autres. L'importance de la Lys en tant que voie navigable ne s'est affirmée que plus tard, au cours des années soixante surtout, et même encore au cours des années septante, comme on pourra en juger d'après le tableau suivant, extrait des données de l'Institut national de la statistique en matière de navigation sur la Lys et sur la Lys à la hauteur de la frontière franco-belge.

Pendant la période de 1953 à 1980, la Lys est non seulement devenue une des voies navigables belges les plus utilisées, mais elle a en outre pris rang parmi les liaisons fluviales les plus importantes avec la France, venant au deuxième plan après le Haut-Escaut. En 1980, la navigation frontalière sur la Lys dépassait largement celle de la Sambre (1 092 784 tonnes) et celle de la Meuse (553 985 tonnes).

En général, le trafic sortant est plus important que le trafic entrant; toutefois, lorsque la moisson céréalière a été très favorable en France, il arrive que le trafic à l'entrée, constitué à 90 % de céréales et de fourrages, dépasse le trafic à la sortie. Le trafic sortant a pour principale destination (90 %) les départements du Nord et du Pas-de-Calais et provient en grande partie des ports de la mer du Nord : Gand, Anvers et Rotterdam. Le trafic entrant est principalement destiné aux mêmes ports ainsi qu'au canal Roulers-Lys. 60 % de ce trafic proviennent des mêmes départements, tandis que les régions situées autour ou au Sud de Paris fournissent encore environ 20 %.

2. Sur le territoire belge, la Lys a déjà été aménagée en aval de Courtrai et l'intention est de poursuivre les travaux d'aménagement en amont à un rythme accéléré afin de permettre la navigation de bateaux ou de convois de 1 350 tonnes sur tout le trajet situé en territoire belge.

3. L'infrastructure des écluses et des barrages situés sur la Lys moyenne remonte aux années 1861-1880. La dimension des écluses n'est prévue que pour des bateaux de 300 tonnes, qu'il faut en outre écluser un par un, de sorte que cette voie navigable avait atteint son point de saturation dès avant 1970. Aux écluses de Menin et de Comines, il n'est pas rare de voir se former des files de plusieurs kilomètres et il arrive que des bateaux doivent attendre l'éclusage pendant plus de vingt-quatre heures.

b) Une meilleure évacuation des eaux de crue.

Pourtant, ce n'est pas l'augmentation spectaculaire de la navigation sur la Lys qui fut à l'origine de la décision ministérielle, prise en 1966, de porter le gabarit de la Lys à 1 350 tonnes sur le territoire belge. Cette décision avait été provoquée par les crues

aanleiding daartoe waren de wassen op de Leie in 1965 en 1966 die zekere bewoonde gedeelten van Kortrijk en Menen overspoelden en miljoenen schade veroorzaakten. Het waterpeil dat toen werd bereikt evenaarde voor het eerst het peil dat werd bereikt in 1926 en beide wassen hadden een debiet dat ongeveer overeenkwam met het debiet dat eens in de twintig jaar mocht worden verwacht. De voortschrijdende urbanisatie, de aanleg van rioleeringsnetten, de rechtekking na de oorlog uitgevoerd op de Leie bovenstrooms van Armentières, de rechtekking en verbreding van verschillende zijrivieren, beken en grachten, hebben de afvoer van het water naar de Leie versneld en de frequentie van deze hoge debieten vergroot.

Er weze aan herinnerd dat de Ringvaart rond Gent, waarvan de aanleg op het tijdstip van de overstromingen bijna voltooid was en die in 1970 in dienst werd gesteld, de stad Gent tegen de ergste overstromingen heeft behoeft.

In de huidige situatie bestaat nog overstromingsgevaar voor een gebied van 18 km² in België en 50 km² in Frankrijk.

III. — Voornaamste bepalingen van de overeenkomst

1. Beschrijving van de werken (art. 2).

De aanpassing van de Grensleie tussen Menen en Deulemont voor schepen van 1 350 ton omvat vnl. volgende werken: bouw van een sluis te Menen, rechtekking, verbreding en verdieping van de rivier, bouw van nieuwe bruggen te Waasten en Halluin, verhoging van de brug te Wervik.

De aanpassing van de Grensleie wordt beperkt tot het vak Deulemont-Menen met een lengte van ongeveer 18 km, omdat dit voor de scheepvaart het belangrijkste is aangezien via de Deûle, Rijsel kan worden bereikt dat zelf door het kanaal van de Haute-Deûle verbonden is met het kanaal Duinkerken-Valenciennes.

2. Verdeling van de investeringskosten (art. 3 en 4.).

De Franse Regering stond op het standpunt dat een aanpassing van de Grensleie voor schepen van 600/800 ton volstond. Op uitdrukkelijk Belgisch verzoek stemde zij niettemin in met een aanpassing voor schepen van 1 350 ton op voorwaarde dat haar financiële bijdrage werd beperkt tot de helft van de geraamde kostprijs van het project 600/800 ton.

Derhalve bepalen artikelen 3 en 4:

a) dat Frankrijk zorgt voor en de kosten draagt van de werken opgesomd in bijlage III bij de overeenkomst; de geraamde kostprijs van deze werken is gelijk aan de helft van de geraamde kostprijs van het project 600/800 ton;

b) dat België zorgt voor en de kosten draagt van de overige werken.

Dit betekent in concreto dat 59,50 % van de totale investeringskosten — geraamd op 1 577 miljoen Belgische frank (kostprijs 1978) — voor rekening van België komen en 40,50 % voor rekening van Frankrijk.

Elke staat zal ernaar streven om de bouwwerken waarvan hij bouwheer is, te voltooien binnen een termijn van 5 jaar te rekenen vanaf de inwerkingtreding van de overeenkomst.

3. Verdeling van de onderhouds- en bedieningskosten (art. 6).

1) Frankrijk betaalt de baggerkosten bovenstrooms van de sluis van Komen; België betaalt de baggerkosten benedenstrooms ervan.

2) Frankrijk betaalt het onderhoud van de zuidelijke oever; België betaalt de onderhoud van de noordelijke oever.

3) Frankrijk maakt de helft van het geraamde aanvangskapitaal voor de onderhouds- en bedieningskosten van de sluis te

de la Lys en 1965 en 1966, qui avaient submergé certains secteurs habités de Menin et de Courtrai et occasionné des millions de francs de dégâts. Le niveau atteint par la rivière à cette époque avait égalé, pour la première fois, le niveau atteint en 1926 et chacune de ces crues présentait, à peu de chose près, un débit tel qu'on n'en observait normalement qu'une fois tous les vingt ans. L'urbanisation accélérée, l'aménagement des réseaux d'égouts, le redressement de la Lys en amont d'Armentières, exécuté après la guerre, le redressement et l'élargissement de différents affluents, ruisseaux et fossés, avaient accéléré l'écoulement des eaux vers la Lys et accru la fréquence des hauts débits.

Rappelons que les travaux du Canal circulaire autour de Gand, qui s'ouvrit à la circulation en 1970, étaient déjà presque achevés à l'époque des crues, et que la ville de Gand put dès lors être protégée des inondations les plus graves.

À l'heure actuelle, seules une région de 18 km² en Belgique et de 50 km² en France sont encore menacées du risque d'inondation.

III. — Principales dispositions de la Convention

1. Description des travaux (art. 2).

L'aménagement de la Lys mitoyenne, entre Menin et Deulemont, pour permettre la navigation des bateaux de 1 350 tonnes comportera principalement les travaux suivants: construction d'une écluse à Menin, redressement, élargissement et approfondissement du cours de la rivière, construction de nouveaux ponts à Warneton et à Halluin et relèvement du pont de Wervik.

L'aménagement de la Lys mitoyenne est limité à la portion de rivière située entre Deulemont et Menin, sur une longueur d'environ 18 km, ce trajet étant le plus important pour la navigation, étant donné que par la Deûle, on peut atteindre Lille, et que Lille est elle-même reliée par le canal de la Haute-Deûle au canal Dunkerque-Valenciennes.

2. Répartition des dépenses d'investissement (art. 3 et 4.).

Le Gouvernement français avait défendu le point de vue qu'un aménagement de la Lys mitoyenne permettant le passage de bateaux de 600 à 800 tonnes serait suffisant. Cédant aux instances belges, il a néanmoins consenti à l'aménagement ouvrant la voie aux bateaux de 1 350 tonnes, à condition que sa quote-part soit limitée à la moitié du coût prévu pour le projet 600/800 tonnes.

Dès lors, les articles 3 et 4 stipulent:

a) que la France réalisera les travaux décrits à l'annexe III à la Convention, travaux dont elle assumera également le coût. Le coût desdits travaux représente la moitié des dépenses prévues pour le projet 600/800 tonnes;

b) que la Belgique réalisera les autres travaux et en supportera le coût.

Ceci signifie, en chiffres concrets, que la Belgique prend en charge 59,50 % du total des dépenses d'investissement prévues — total estimé à 1 577 millions de francs belges (index 1978) — et que la France en assume 40,50 %.

Chaque Etat s'efforcera d'achever les travaux dont il est maître d'œuvre dans un délai de 5 ans à compter de l'entrée en vigueur de la Convention.

3. Répartition des frais d'entretien et d'exploitation (art. 6).

1) La France assumera les frais de curage en amont de l'écluse de Comines. La Belgique assumera les frais de curage en aval de celle-ci.

2) La France assume les frais d'entretien de la rive sud; la Belgique a charge de la rive nord.

3) Pour l'écluse de Menin, la France versera à la Belgique la moitié du capital prévu pour les frais d'entretien et d'exploitation

Menen aan België over binnen de 3 maanden na de ingebruikneming van de sluis (bijlage IV).

4) België betaalt het onderhoud van de bruggen te Waasten en Wervik; Frankrijk betaalt het onderhoud van de brug te Komen.

5) De overeenkomst voorziet tevens in :

- een schaderegeling (art. 5);
- een regeling van de douane en fiscale kwesties, die bij de uitvoering van de werken mochten rijzen (art. 7);
- een regeling inzake de toegang tot de bouwterreinen op beider grondgebied (art. 8);
- de oprichting van een Belgisch-Franse commissie die tot taak heeft toe te zien op de goede uitvoering van de werken (art. 9);
- een bescherming van de belangen van de aangelanden (art. 10);
- een regeling van de geschillen (art. 11 en 12).

IV. — Financiële implicaties van de Overeenkomst

Onder III, 2, werd een toelichting gegeven over de verdeling van de investeringskosten.

De totale investeringskosten werden geraamd op 1 577 miljoen Belgische frank (kostprijs 1978) waarvan 59,50 % voor rekening komt van België.

De verdeelsleutel van de kosten is een gevolg van het feit dat de onderhandelingen werden aangevat voor een project dat de aanpassing beoogde voor schepen van 600/800 ton waarvoor ieder land de helft van de geraamde kostprijs zou bijdragen. De initiatiefnemer voor de aanpassing voor schepen met een grotere tonnemaat zou alle supplementaire kosten ten laste nemen.

De raming voor het project 600/800 ton dat de aanpassing van de Grensleie beoogde tussen Armentières en de brug te Menen, bedroeg 1 316 miljoen Belgische frank zodat Frankrijk hiervan 658 miljoen Belgische frank of 88 miljoen Franse frank voor zijn rekening zou nemen.

Bij de onderhandelingen werd evenwel van meet af aan een akkoord bereikt dat de Grensleie zal worden aangepast voor schepen van 1 350 ton, evenwel voor het deel tussen de Pont Rouge te Deulemont en de brug te Menen.

De raming voor een project van 1 350 ton tussen Armentières en de brug te Menen vergelijkbaar met het project van 600/800 ton bedraagt 1 760 miljoen Belgische frank.

Teruggebracht tot het gedeelte van de Leie waarvoor de onderhavige overeenkomst wordt opgemaakt (vak tussen de Pont Rouge te Deulemont en de brug te Menen) bedraagt de raming van het ontwerp 1 577 miljoen Belgische frank.

België heeft ernaar gestreefd en bekomen dat het aandeel van Frankrijk behouden bleef op het project met grotere lengte.

Tijdens de voorbereidende werkvergadering d.d. 26 februari 1980 met de betrokken ingenieurs van beide landen werd overeengekomen dat zou worden voorgesteld dat de volgende werken door Frankrijk zouden worden betaald :

- alle onteigeningen op Frans grondgebied;
- werken vanaf Deulemont tot Komen met inbegrip van de bruggen te Deulemont en te Waasten;
- doorsteek te Halluin;
- insteekarm van Wervik;
- de helft van de verhoging van de brug te Wervik, alsook alle onteigeningen.

Deze werken vertegenwoordigen een geheel van 638 miljoen Belgische frank in het totale bedrag van 1 577 miljoen Belgische frank voor het volledige project.

de l'écluse, dans les trois mois de sa mise en service (annexe IV).

4) La Belgique paie l'entretien des ponts de Warneton et de Wervicq; la France assume l'entretien du pont de Comines.

5) La Convention prévoit en outre :

- un règlement des dommages (art. 5);
- un règlement des questions douanières et fiscales pouvant surgir au cours de l'exécution des travaux (art. 7);
- un article réglant le droit d'accès aux chantiers sur les territoires de chacune des parties (art. 8);
- la création d'une Commission franco-belge chargée de veiller à la bonne exécution des travaux (art. 9);
- la protection des intérêts des riverains (art. 10);
- un règlement des différends (art. 11 et 12).

IV. — Implications financières de la Convention

Le point III, 2, explique la répartition des dépenses d'investissement.

Le total des dépenses d'investissement est estimé à 1 577 millions de francs belges (index 1978) dont 59,50 % sont à charge de la Belgique.

Cette clé de répartition découle du fait que les négociations avaient d'abord porté sur des aménagements susceptibles de permettre le passage de bateaux de 600 à 800 tonnes. Dans ce cas, chaque pays aurait supporté la moitié du coût. Celui qui prendrait l'initiative d'aménagements ouvrant l'accès à des navires d'un tonnage plus élevé, prendrait à sa propre charge toutes les dépenses supplémentaires.

Le devis du projet 600/800 tonnes qui prévoyait l'aménagement de la Lys mitoyenne entre Armentières et le pont de Menin, s'élevait à 1 316 millions de francs belges, ce qui portait la part à charge de la France à 658 millions de francs belges ou 88 millions de francs français.

Dès le début des négociations, toutefois, l'on s'était mis d'accord sur le fait que la Lys mitoyenne serait rendue navigable pour les bateaux de 1 350 tonnes, mais uniquement sur la portion située entre le Pont Rouge à Deulemont et le Pont de Menin.

Pour un projet de 1 350 tonnes portant sur la même portion que le projet à 600/800 tonnes, c'est-à-dire d'Armentières au pont de Menin, le devis prévoyait une dépense de l'ordre de 1 760 millions de francs belges.

Ramené à la portion de la Lys, comprise entre le Pont Rouge à Deulemont et le Pont de Menin, laquelle fait l'objet de la présente Convention, le projet est évalué à 1 577 millions de francs belges.

La Belgique est parvenue à obtenir que la quote-part de la France reste telle qu'elle était calculée dans le projet portant sur la plus grande longueur.

Au cours de la réunion de travail préparatoire qui eut lieu le 26 février 1980 et à laquelle prirent part les ingénieurs concernés dans les deux pays, il a été convenu de proposer que la France prenne en charge les travaux suivants :

- toutes les expropriations situées en territoire français;
- les travaux de Deulemont à Comines, y compris les ponts de Deulemont et de Warneton;
- la coupure d'Halluin;
- la darse de Wervicq;
- la moitié du relèvement du pont de Wervicq, ainsi que toutes les expropriations.

Les travaux énumérés ci-dessus représentent 638 millions de francs belges dans l'ensemble du projet estimé à 1 577 millions de francs belges.

Op de vergadering van de Frans-Belgische Commissie voor de Waterwegen, die op 15 december 1980 te Parijs werd gehouden, werd niet meer onderhandeld over de kosten maar over de verdeling van de werken die beide landen zouden op zich nemen, met alle financiële gevolgen verbonden aan de uitvoering. Van het geheel der werken, zoals beschreven in de bijlagen I en II, zal Frankrijk instaan voor de werken beschreven in de bijlage III.

Dit zijn in hoofdzaak de werken hierboven opgesomd. Evenwel zijn volgende wijzigingen aangebracht :

- België voert de verhoging uit van de brug te Wervik;
- Frankrijk bouwt de nieuwe brug over de doorsteek te Halluin en verwezenlijkt de insteekarm van Wervik.

Dit betekent dat het aandeel van Frankrijk wordt verhoogd, alhoewel dit niet meer in detail werd berekend. Voor de brug te Wervik was slechts 16,5 miljoen Belgische frank gerekend als aandeel van Frankrijk terwijl de brug te Halluin beduidend meer zal kosten. Als compensatie voor de insteekarm van Wervik, uitgevoerd door Frankrijk neemt België de insteekarm van Bousbecque voor zijn rekening.

Aangenomen wordt dat door deze wijze van verdeling Frankrijk meer dan instaat voor zijn aandeel in de helft van de aanlegkosten voor een aanpassing van 600/800 ton schepen.

Op grond van artikel 3, lid I, en artikel 4 komt voor rekening van België :

1. het verkrijgen in eigendom van de onroerende goederen ten behoeve van de aanleg van de werken op Belgisch grondgebied;
2. de oeverbeschermingswerken en de grondwerken benedenstrooms van de sluis te Komen met aanhorigheden, tot de brug te Wervik;
3. de verhoging van de brug te Wervik;
4. de oeverbeschermingswerken en de grondwerken benedenstrooms vanaf de bochtafsnijding te Wervik (Frankrijk) met aanhorigheden tot het begin van de doorsteek te Halluin;
5. het stuwcomplex te Menin.

Voor de onroerende goederen vermeld onder 1 hierboven bedraagt de raming 112,5 miljoen Belgische frank. Dit bedrag zal in jaarlijkse schijven aangerekend worden op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken, Titel II, Kapitaalsuitgaven, ten laste van het artikel 71.05 « Aankoop van gronden met het oog op werken aan de waterlopen, aan de kust, aan de zeehavens en aan hun toegangswegen en aan de stuwdammen en toevoerleidingen ».

De werken vermeld onder 2 tot 5 hierboven, de laatste lichte wijzigingen buiten beschouwing gelaten, zijn geraamd op 826,5 miljoen Belgische frank (kostprijs 1978). In dit bedrag is reeds een toeslag van 10 % voor onvoorziene werken ingerekend.

Daar de werken over vijf jaar gepland zijn dient jaarlijks een bedrag van ongeveer 170 à 200 miljoen Belgische frank (inbegrepen prijsaanpassingen, te worden aangerekend op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken, Titel II Kapitaalsuitgaven, ten laste van het artikel 73.03 « Aanleg van wegen en waterbouwkundige werken. Waterlopen ».

Jaarlijks worden zowel op artikel 71.05 als op artikel 73.03 belangrijke kredieten ter beschikking gesteld op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken zodat een deel hiervan voor de onderhavige werken kan worden aangewend.

Tot slot zij nog vermeld dat in de bijlage IV bij de overeenkomst de verdeling wordt aangegeven van de onderhouds- en bedieningskosten van de sluis te Menin. Overeengekomen wordt dat Frankrijk eenmalig, maar geïndexeerd, de helft van het gecumuleerd bedrag van de onderhouds- en bedieningskosten zal betalen, drie maanden na de ingebruikneming van de sluis, die door België zal worden gebouwd.

Van Belgische zijde zullen de bedragen voor onderhoud en bediening van de sluis te Menin aangerekend worden, zoals voor

Au cours de la réunion de la Commission franco-belge des voies navigables qui s'est tenue à Paris le 15 décembre 1980, les négociations ont porté non plus sur les dépenses, mais sur la répartition des travaux à prendre en charge par chacun des deux pays avec toutes les conséquences financières qui découleraient de leur exécution. Sur l'ensemble des travaux, décrits aux annexes I et II, la France assumera ceux énumérés à l'annexe III.

Il s'agit, en grande partie, des travaux de la liste ci-dessus. Il faut noter toutefois, les modifications suivantes :

- la Belgique exécute le relèvement du Pont de Wervicq;
- la France construit le nouveau pont sur la coupure de Halluin et réalise la darse de Wervicq.

Ceci signifie que la quote-part de la France est augmentée, toutefois elle n'a pas été recalculée dans le détail. Pour le pont de Wervicq, la quote-part de la France ne se montait qu'à 16,5 millions de francs belges; le pont de Halluin coûtera beaucoup plus cher. En compensation de la darse de Wervicq, à exécuter par la France, la Belgique prend à sa charge la darse de Bousbecque.

Ainsi, dans cette nouvelle répartition des dépenses, la France assume plus que la moitié des dépenses antérieurement prévues pour l'aménagement à 600/800 tonnes.

Aux termes de l'article 3, paragraphe 1 et de l'article 4, la Belgique prend en charge :

1. l'acquisition des biens immobiliers pour la totalité des opérations situées en territoire belge;
2. les travaux de défense des berges et les terrassements situés en aval de l'écluse de Comines et de ses dépendances jusqu'au pont de Wervicq;
3. le relèvement du pont de Wervicq;
4. les travaux de défense des berges et les terrassements situés en aval du redressement du coude de Wervicq (France) et de ses dépendances, jusqu'au début de la coupure de Halluin;
5. le complexe barrage-écluse de Menin.

Les biens immobiliers visés au 1 ci-dessus ont été évalués à 112,5 millions de francs belges. Cette somme sera inscrite, par tranches annuelles, au budget du Ministère des Travaux publics, Titre II, Dépenses de capital, à charge de l'article 71.05 « Acquisition de terrains en vue de travaux aux cours d'eau, à la côte, aux ports maritimes et à leurs voies d'accès, et aux barrages-réservoirs et adductions ».

Les travaux visés aux 2 à 5 ci-dessus sont estimés — si on excepte de légères modifications de dernière minute — à 826,5 millions de francs belges (index 1978). Ce montant inclut un supplément de 10 % pour travaux imprévus.

Les travaux devant s'étaler sur une période de cinq ans, il y a lieu d'inscrire annuellement un montant de 170 à 200 millions de francs belges environ (compte tenu de fluctuations des prix), au budget du Ministère des Travaux publics, Titre II, Dépenses de capital, rubrique : « Construction de routes et travaux hydrauliques », à charge de l'article 73.03 « Cours d'eau ».

Chaque année, des crédits importants sont prévus tant à l'article 71.05 qu'à l'article 73.03 du budget du Ministère des Travaux publics. Une partie de ceux-ci peut être utilisée pour les travaux concernés.

Ajoutons enfin que l'annexe IV à la Convention indique le partage des dépenses d'entretien et d'exploitation de l'écluse de Menin. Il a été convenu que, trois mois après la mise en service de l'écluse construite par la Belgique, la France verserait, en une seule fois à la Belgique, un montant représentant la moitié des dépenses, indexées, pour l'entretien et l'exploitation de l'écluse de Menin.

Du côté belge, les montants destinés à l'entretien et à l'exploitation de l'écluse de Menin seront imputés de la même façon que

de andere kunstwerken in beheer bij het Bestuur der Waterwegen.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER.

pour les autres ouvrages d'art gérés par l'Administration des Voies hydrauliques.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Travaux publics,

L. OLIVIER.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede vacantiekamer, de 8ste juli 1982 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Franse Republiek betreffende de verbetering van de Grensleie tussen Deulemont en Menen, en van de Bijlagen, ondertekend te Brussel op 3 februari 1982 », heeft de 25ste augustus 1982 het volgend advies gegeven:

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit de HH.:

P. TAPIE, *kamervoorzitter*;
Ch. HUBERLANT,
P. FINCCEUR, *staatsraden*;
R. PIRSON,
L. MATRAY, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr.:

M. VAN GERREWEY, *toegevoegd griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de heer G. PIQUET, eerste auditeur.

De Griffier,
(get.) M. VAN GERREWEY.

De Voorzitter,
(get.) P. TAPIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 8 juillet 1982, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la Convention entre le Royaume de Belgique et la République française au sujet de l'amélioration de la Lys mitoyenne entre Deulemont et Menin, et des Annexes, signées à Bruxelles le 3 février 1982 », a donné le 25 août 1982 l'avis suivant:

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de

MM.:

P. TAPIE, *président de chambre*;
Ch. HUBERLANT,
P. FINCCEUR, *conseillers d'Etat*;
R. PIRSON,
L. MATRAY, *assesseurs de la section de législation*;

Mme:

M. VAN GERREWEY, *greffier assumé*.

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

Le rapport a été présenté par M. G. PIQUET, premier auditeur.

Le Greffier,
(s.) M. VAN GERREWEY.

Le Président,
(s.) P. TAPIE.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

Op de voordracht van onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen en van Onze Minister van Openbare Werken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

Enig artikel.

De Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Franse Republiek betreffende de verbetering van de grensleie tussen Deulemont en Menen, en de bijlagen, ondertekend te Brussel op 3 februari 1982, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 30 november 1982.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Relations extérieures et de Notre Ministre des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre Ministre des Relations extérieures et Notre Ministre des Travaux publics sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit:

Article unique.

La Convention entre le Royaume de Belgique et la République française au sujet de l'amélioration de la Lys mitoyenne entre Deulemont et Menin, et les annexes, signées à Bruxelles le 3 février 1982, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 30 novembre 1982.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI:

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Travaux publics,

L. OLIVIER.

OVEREENKOMST

Tussen het Koninkrijk België en de Franse Republiek betreffende de verbetering van de grensleie tussen Deulemont en Menin

De Regering van het Koninkrijk België
en

De Regering van de Franse Republiek

Vaststellende dat, in gemeen overleg tussen beide landen, reeds aanpassingswerken werden uitgevoerd op de gemeenschappelijke Leie,

Verlangende om de verbindingen via de waterwegen tussen beide landen en de bescherming tegen overstromingen nog te verbeteren,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1.

Doel van de Overeenkomst

De gemeenschappelijke Leie tussen de « Pont Rouge » te Deulemont en de brug te Menin, hierna te noemen « Grensleie », zal worden aangepast om de vaart met schepen of konvooien van 1 350 ton mogelijk te maken en om de afvoer van het waswater te vergemakkelijken.

Art. 2.

Beschrijving van de werken

1. De in artikel 1 bedoelde aanpassing van de Grensleie omvat de volgende werken:

a) het bouwen, met behoud van het waterpeil in de panden, van een stuw met een nieuwe sluis te Menin en het slopen van de bestaande sluis;

b) het rechtekken van de loop van de rivier en het gedeeltelijk of geheel dempen van sommige afgeschafte riviervakken;

c) het verbreden en verdiepen van de rivier om haar aan te passen aan de vaart met schepen of konvooien van 1 350 ton;

d) het bouwen van nieuwe bruggen te Waasten en te Halluin en het verhogen van de brug te Wervicq;

e) het bekleden van de oevers en het versterken van de taluds waarbij rekening wordt gehouden met het leefmilieu;

f) het uitvoeren van alle werken van tijdelijke of blijvende aard die door de hierboven vermelde aanpassingen noodzakelijk zijn geworden of die, naar het gezamenlijk oordeel van de Overeenkomstsluitende Staten, van aard zijn om de nadelen, die uit deze aanpassingen mochten voortvloeien, op te heffen, te beperken of te compenseren.

2. De in lid 1 bedoelde werken worden uitgevoerd overeenkomstig de beschrijving van de werken en het algemeen plan die als bijlagen bij deze Overeenkomst behoren (Bijlagen I en II). Deze documenten kunnen slechts worden gewijzigd of aangevuld in gemeen overleg tussen de Belgische en Franse ministers die de bevaarbare waterwegen onder hun bevoegdheid hebben en op advies van de in artikel 9 bedoelde Commissie.

Art. 3.

Uitvoering van de aanpassing van de Grensleie

1. Frankrijk zorgt voor het verkrijgen in eigendom van de onroerende goederen, het uitvoeren van de werken en het treffen van de voorzieningen zoals beschreven in bijlage III. België zorgt voor het verkrijgen in eigendom van de overige onroerende goederen, het uitvoeren van de overige werken en het treffen van de overige voorzieningen die voor de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst nodig zijn.

2. De Overeenkomstsluitende Staten geven elkaar inzage van de ontwerpen en de aanbestedingsdossiers betreffende de werken die door elk van hen moeten worden uitgevoerd. Onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst delen zij elkaar de tijdschema's mede van de werken met de uitvoering waarvan zij belast zijn en zorgen voor een gecoördineerd verloop ervan.

3. Elke Overeenkomstsluitende Staat voert op de in zijn land voor overeenkomstige Rijkswerken gebruikelijke wijze de werken uit waarmede hij belast is en treft alle voor hun uitvoering noodzakelijke voorzieningen. Hij zorgt ervoor dat de op zijn grondgebied gelegen onroerende goederen die nodig zijn voor de uitvoering van de werken waarmede de andere Staat is belast, tijdig ter beschikking van deze Staat worden gesteld.

4. De oplevering van de werken geschiedt niet dan na overleg tussen de diensten die met de uitvoering van de werken zijn belast. Zij wisselen te zijner tijd de processen-verbaal van de definitieve oplevering uit en doen ze toekomen aan de in artikel 9 bedoelde Commissie.

5. De afgeschafte armen van de Grensleie worden geval per geval behandeld, in beginsel overeenkomstig het algemeen plan van bijlage II. In gemeen overleg

CONVENTION

Entre le Royaume de Belgique et la République française au sujet de l'amélioration de la Lys mitoyenne entre Deulemont et Menin

Le Gouvernement du Royaume de Belgique

et

Le Gouvernement de la République française

Constatant les aménagements déjà réalisés en concertation entre les deux pays sur le cours mitoyen de la Lys,

Désireux d'améliorer encore les liaisons fluviales entre les deux pays et la protection contre les inondations,

Sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1.

Objet de la Convention

La Lys mitoyenne entre le pont Rouge à Deulemont et le pont de Menin ci-après dénommée « Lys mitoyenne », sera aménagée aux fins de permettre la navigation de bateaux ou de convois de 1 350 tonnes et de faciliter l'évacuation des eaux de crue.

Art. 2.

Description des travaux

1. L'aménagement de la Lys mitoyenne visé à l'article 1^{er} comportera les travaux suivants:

a) la construction à Menin, avec maintien du niveau des biefs, d'un barrage avec une nouvelle écluse et la démolition de l'écluse existante;

b) le redressement du cours de la rivière et le comblement partiel ou total de certaines des sections abandonnées;

c) l'élargissement et l'approfondissement de la rivière afin de l'adapter à la navigation de bateaux ou de convois d'un tonnage de 1 350 tonnes;

d) la construction de nouveaux ponts à Warneton et à Halluin et le relèvement du pont de Wervicq;

e) le revêtement des berges et la consolidation des talus dans le respect de l'environnement;

f) l'exécution de tous travaux de caractère définitif ou provisoire rendus nécessaires par les aménagements prévus ci-dessus, ou que les Etats contractants, d'un commun accord, jugeraient de nature à supprimer, limiter ou compenser les préjudices que pourraient entraîner ces aménagements.

2. Les travaux visés au paragraphe 1 seront exécutés conformément à la description des travaux et au plan général annexés à la présente Convention (annexes I et II). Ces documents ne pourront être modifiés ou complétés que d'un commun accord par les Ministres belge et français compétents pour les voies navigables et sur l'avis de la Commission prévue à l'article 9.

Art. 3.

Réalisation de l'aménagement de la Lys mitoyenne

1. La France réalisera les acquisitions, travaux et opérations décrits à l'Annexe III. La Belgique réalisera les autres acquisitions, travaux et opérations pour l'application de la présente Convention.

2. Les Etats contractants se communiqueront les projets et dossiers d'adjudication des travaux à réaliser par chacun d'eux. Dès l'entrée en vigueur de la présente convention, ils se communiqueront les calendriers des travaux qui leur incombent respectivement et ils en assureront la cohérence.

3. Chacun des Etats contractants exécutera les travaux dont il a la charge ainsi que toutes les opérations nécessaires à leur réalisation, suivant les modalités régissant sur son territoire les travaux de l'espèce effectués pour le compte de l'Etat. Il veillera à ce que les biens immobiliers situés sur son territoire, soient remis en temps opportun à l'autre Etat, pour l'exécution des travaux dont ce dernier a la charge.

4. Les services chargés de l'exécution des travaux se concerteront avant toute réception de travaux. Ils échangeront, le moment venu, les procès-verbaux de récolement définitif et les communiqueront à la Commission prévue à l'article 9.

5. Les boucles délaissées de la Lys mitoyenne seront traitées cas par cas, en principe conformément au plan général de l'Annexe II. D'un commun accord, les

beslissen beide Overeenkomstsluitende Staten deze armen hetzij te dempen, hetzij open te houden, in welk laatste geval een behoorlijk debiet verzekerd dient te worden. Het dempen mag geen afbreuk doen aan de bestaande rechten op toegang tot de rivier. De openbare of private inrichtingen die thans aan de rivier gevestigd zijn (kaaien, aanlegsteigers, watervangen, collectoren voor afvalwater enz.) worden door gepaste bouwwerken of voorzieningen vervangen.

6. De Overeenkomstsluitende Staten streven ernaar om de werken waarvan zij de bouwheer zijn, te voltooien binnen een termijn van 5 jaar te rekenen vanaf de inwerkingtreding van deze Overeenkomst.

7. Elke Overeenkomstsluitende Staat doet, aan het einde van ieder kalenderjaar, aan de andere Overeenkomstsluitende Staat mededeling van het programma voor het volgende jaar van de werken waarvan hij de bouwheer is, alsook een overzicht van de werken die voor het daaropvolgende jaar in uitzicht worden gesteld.

Art. 4.

Verdeling van de kosten verbonden aan de uitvoering van de werken

1. Elke Overeenkomstsluitende Staat draagt de kosten verbonden aan de uitvoering van de werken waarvan hij de bouwheer is.

2. Onder de in lid 1 bedoelde kosten worden op elk grondgebied begrepen de schadevergoedingen die de openbare besturen gehouden zijn te betalen overeenkomstig de geldende wetten en reglementen.

Art. 5.

Schaderegeling

Alle schade, voortvloeiende uit de werken, die aangegeven en erkend wordt vóór de vaststelling van de voltooiing der werken, valt ten laste van de Staat waarvan de lokale dienst als bouwheer optrad; alle schade, voortvloeiende uit de werken, die aangegeven en erkend wordt na gezegde vaststelling, valt ten laste van de Staat op wiens grondgebied de schade zich heeft voorgedaan.

Art. 6.

Onderhoud en bediening van de bouwwerken

1. Frankrijk zorgt voor en betaalt de baggerwerken in de Grensleie bovenstrooms van de nieuwe sluis te Komen. België zorgt voor en betaalt de baggerwerken benedenstrooms ervan.

2. Frankrijk zorgt voor en betaalt het onderhoud van de zuidelijke oever van de Grensleie; België zorgt voor en betaalt het onderhoud van de noordelijke oever.

3. België zorgt voor het onderhoud en de bediening van de te bouwen sluis te Menen. Frankrijk betaalt aan België, drie maanden na de ingebruikneming van de sluis, een geldelijke bijdrage berekend volgens de in bijlage IV vermelde formule.

4. België zorgt voor en betaalt het onderhoud van de nieuwe brug te Waasten en van die te Wervik. Frankrijk zorgt voor en betaalt het onderhoud van de brug te Komen.

Art. 7.

Douane en fiscale kwesties

1. Elke Overeenkomstsluitende Staat laat onder vrijstelling van de belastingen ter zake van de invoer, tijdelijk de materialen, het materieel en de reserveonderdelen toe welke van oorsprong zijn uit de andere Staat of die zich daar in het vrije verkeer bevinden, voor zover zij noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de werken of voor het onderhoud van de bouwwerken.

De bevoegde fiscale en douanebesturen plegen met elkaar overleg en verlenen elkaar alle nodige bijstand met het oog op de toepassing van hun nationale wetgevingen en reglementeringen.

De ambtenaren van deze besturen hebben het recht zich te bevinden op de gehele uitgestrektheid van de in artikel 2 bedoelde werken en er de maatregelen bepaald door de wetgeving en de reglementering van hun respectieve landen toe te passen.

2. In afwijking van de bepalingen van artikel 4, § 4, alinea g, van de Overeenkomst tussen België en Frankrijk van 10 maart 1964 tot voorkoming van dubbele belasting en tot regeling van de inkomstenbelastingen, wordt het gedeelte van het werk van een aannemer met woonplaats in een van de Overeenkomstsluitende Staten, dat op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Staat gelegen is, niet beschouwd als een vaste inrichting in de zin van genoemde Overeenkomst.

Bovendien worden voor de toepassing van de bepalingen van artikel 11 van dezelfde Overeenkomst, de lonen uitbetaald aan de personeelsleden die op het bouwterrein werken, slechts belast in de Overeenkomstsluitende Staat waar de begunstigde zijn woonplaats heeft in de zin van artikel 1 van genoemde Overeenkomst.

deux Etats contractants décideront, soit de les remblayer, soit de les maintenir en eau, dans ce cas avec un débit de sécurité convenable. Le remblaiement ne saurait porter préjudice aux droits existants d'accès au plan d'eau. Les installations publiques ou privées actuellement fondées sur la rivière (quais, appontements, prises d'eau, collecteurs d'assainissement, etc...) seront rétablies par tout ouvrage ou toute mesure appropriée.

6. Les Etats contractants s'efforceront d'achever les travaux dont ils ont la maîtrise d'œuvre dans un délai de 5 ans à compter de la mise en vigueur de la Convention.

7. Chacun des Etats contractants communiquera à l'autre, au terme de chaque année civile, le programme pour l'année suivante des travaux dont il est maître d'œuvre, ainsi qu'un aperçu des travaux envisagés pour l'année qui la suit.

Art. 4.

Répartition des frais d'exécution des travaux

1. Chacun des Etats contractants supportera la charge des dépenses afférentes aux travaux dont il assume la maîtrise d'œuvre.

2. Les dépenses visées au paragraphe 1 comprendront sur chaque territoire, les indemnités que les pouvoirs publics sont tenus d'y payer conformément aux lois et règlements en vigueur.

Art. 5.

Règlement des dommages

Tout dommage lié aux travaux qui aura été déclaré et reconnu avant le constat d'achèvement des travaux sera à la charge de l'Etat dont le service local aura exercé la maîtrise d'œuvre; tout dommage lié aux travaux et qui aura été déclaré et reconnu postérieurement à ce constat sera à la charge de l'Etat sur le territoire duquel il s'est produit.

Art. 6.

Entretien et exploitation des ouvrages

1. La France assumera la responsabilité et la charge du curage de la Lys mitoyenne à l'amont de la nouvelle écluse de Comines. La Belgique assurera cette responsabilité et cette charge à l'aval.

2. La responsabilité et la charge de l'entretien des rives de la Lys mitoyenne seront assumées par la France pour la rive sud et par la Belgique pour la rive nord.

3. La Belgique assumera l'entretien et l'exploitation de l'écluse à construire à Menin. La France apportera à la Belgique trois mois après la mise en service de l'écluse, une participation en capital calculée conformément à la formule figurant à l'annexe IV.

4. La Belgique assumera la responsabilité et la charge de l'entretien du nouveau pont de Warneton et de celui de Wervicq. La France assumera la responsabilité et la charge de l'entretien du pont de Comines.

Art. 7.

Questions douanières et fiscales

1. Chacun des Etats contractants admettra temporairement en suspension des taxes applicables à l'importation les matériels, outillages et pièces de rechange originaires de l'autre Etat ou qui y sont en libre pratique, pour autant qu'ils soient nécessaires aux travaux de construction ou d'entretien des ouvrages.

Les administrations fiscales et douanières compétentes se concerteront et se prêteront toute l'assistance nécessaire en vue de l'application de leurs législations et réglementations nationales.

Les agents de ces administrations pourront circuler sur toute l'étendue des chantiers visés à l'article 2 de la présente Convention et y appliquer les mesures prévues par la législation et la réglementation de leurs pays respectifs.

2. Par dérogation aux dispositions de l'article 4, § 4, alinea g, de la Convention entre la Belgique et la France du 10 mars 1964 tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative et juridique réciproque en matière d'impôts sur les revenus, la partie du chantier de construction établie par un entrepreneur résident de l'un des Etats contractants qui est située sur le territoire de l'autre Etat ne sera pas considérée comme un établissement stable au sens de ladite Convention.

En outre, pour l'application des dispositions de l'article 11 de la même Convention, les salaires versés aux personnes travaillant sur les chantiers ne seront imposables que dans l'Etat dont le bénéficiaire est résident au sens de l'article 1^{er} de ladite Convention.

De moeilijkheden waartoe de toepassing van dit lid aanleiding mocht geven, worden opgelost in het raam van genoemde Overeenkomst.

Indien voornoemde Overeenkomst van 10 maart 1964 wordt gewijzigd of vervangen door een andere, wordt iedere verwijzing naar voornoemde Overeenkomst beschouwd als betrekking hebbend op de nieuwe overeenkomst.

3. De Overeenkomstsluitende Staten belemmeren op geen enkele wijze de overmaking van kapitaal tussen beide Staten voortvloeiend uit de bepalingen van deze Overeenkomst, noch heffen zij enige belasting naar aanleiding daarvan.

4. De Overeenkomstsluitende Staten plegen desnoods met elkaar overleg over de toepassing van elke algemene maatregel die door een van hen wordt genomen en die een wijziging van hun respectieve positie ten aanzien van de toepassing van dit artikel kan inhouden. Een dergelijke maatregel zou met name kunnen zijn het instellen door een van hen van rechten en belastingen die op het ogenblik van het ondertekenen van deze Overeenkomst niet bestaan.

Art. 8.

Recht van toegang

1. De leden van de op grond van artikel 9 ingestelde Commissie alsook de ambtenaren van beide Overeenkomstsluitende Staten en de personen die deelnemen aan de in artikel 2 en 6 beschreven werken mogen, om hun taak te vervullen, de grens overschrijden en zich bevinden op de werken die op Belgisch of op Frans grondgebied zijn gelegen, mits zij in het bezit zijn van geldige inreisdocumenten. Zij moeten bovendien bij de uitoefening van hun taak houder zijn van een document waaruit hun hoedanigheid blijkt en het op elk verzoek voorleggen.

2. De Overeenkomstsluitende Staten nemen te allen tijde de personen terug die met overtreding van deze Overeenkomst het grondgebied van de andere Staat zijn binnengekomen.

Art. 9.

Tenuitvoerlegging van de Overeenkomst

1. Er wordt een Frans-Belgische Commissie ingesteld die als taak heeft de uitvoering van de werken te volgen en op de goede tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst toe te zien.

2. De Commissie is samengesteld uit vertegenwoordigers van de ministers van Buitenlandse Zaken en van de ministers die de bevaarbare waterwegen onder hun bevoegdheid hebben. De delegaties bestaan elk uit ten minste drie en ten hoogste vijf leden. Zij kunnen zich desnoods door deskundigen doen bijstaan.

3. De Commissie vergadert op verzoek van een van beide delegaties en ten minste eenmaal per jaar. Het voorzitterschap wordt beurtelings voor de duur van een jaar door de delegatievoorzitters uitgeoefend. Zij spreekt zich in gemeen overleg uit over alle kwesties die tot haar bevoegdheid behoren.

De Commissie stelt haar huishoudelijk reglement vast en legt het ter goedkeuring voor aan de Overeenkomstsluitende Staten.

4. De Commissie heeft tot taak:

- a) jaarlijks advies te geven over het tijdschema en het programma der werken;
- b) advies te geven over de ontwerpen van de werken en er zich van te vergewissen dat die worden uitgevoerd in overeenstemming met de ontwerpen waarover zij zich heeft uitgesproken;
- c) de administratieve procedures te volgen en toe te zien op de coördinatie van de beslissingen;
- d) toe te zien op de coördinatie van de onderhoudswerkzaamheden;
- e) de diverse vraagstukken, die bij de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst kunnen rijzen, te onderzoeken en in het bijzonder advies te geven over de wijzigingen en aanvullingen die, overeenkomstig artikel 2, lid 2, eventueel dienen te worden aangebracht in de bijlagen I en II bij deze Overeenkomst;
- f) eventueel advies te geven over de uitlegging en de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst;
- g) de maatregelen voor te stellen die moeten worden genomen om de in artikel 10 bedoelde publieke en private belangen te vrijwaren.

Art. 10.

Belangen van de aangelanden

1. De Overeenkomstsluitende Staten nemen alle passende maatregelen om de betrokken publieke en private belangen te vrijwaren en in het bijzonder om zoveel mogelijk de toegang tot de nieuwe loop van de Grensleie te verzekeren aan de aangelanden die erom verzoeken.

2. Indien achteraf zou blijken dat een aanpassing van de grens noodzakelijk is, plegen de Overeenkomstsluitende Staten met elkaar overleg om met dit doel een overeenkomst te sluiten; zij kunnen te dien einde het advies van de in artikel 9 ingestelde Commissie inwinnen.

Les difficultés auxquelles l'application du présent paragraphe pourrait donner lieu seront résolues dans le cadre de ladite Convention.

Dans le cas où la Convention du 10 mars 1964 mentionnée ci-dessus viendrait à être modifiée ou remplacée par une nouvelle Convention, la référence à ladite Convention sera considérée comme se rapportant à la nouvelle Convention.

3. Les Etats contractants n'opposeront aucune entrave et ne prélèveront aucune taxe à l'occasion des transferts de fonds entre les deux Etats résultants des dispositions de la présente Convention.

4. Les Etats contractants se concerteront en cas de besoin sur l'application de toute mesure d'ordre général prise par l'un d'eux et qui conduirait à modifier leur situation respective dans l'application du présent article. Une telle mesure pourrait être en particulier l'instauration par l'un d'eux de droits et taxes n'existant pas à la date de la signature de la présente Convention.

Art. 8.

Droits d'accès

1. Les membres de la Commission instituée par l'article 9 ainsi que les agents de chacun des deux Etats contractants et les personnes participant aux travaux définis aux articles 2 et 6 auront, pour remplir leurs fonctions, le droit de franchir la frontière et de séjourner sur les chantiers et ouvrages situés en territoire belge ou français pour autant qu'ils seront en possession des documents d'entrée valables à cet effet. Ils devront en outre dans l'exercice de leurs fonctions porter sur eux un document établissant leur qualité et le produire à toute réquisition.

2. Les Etats contractants reprendront en charge à tout moment les personnes qui auraient pénétré sur le territoire de l'autre Etat en violation de la présente Convention.

Art. 9.

Application de la Convention

1. Une Commission franco-belge est instituée en vue de suivre l'exécution des travaux et de veiller à la bonne application de la présente Convention.

2. La Commission est composée de représentants des Ministres des Affaires étrangères et des Ministres compétents pour les voies navigables. Les délégations comptent, chacune, trois membres au moins et cinq membres au plus. Elles peuvent, autant que de besoin, se faire assister d'experts.

3. La Commission se réunit à la demande de l'une des délégations et au moins une fois par an. Sa présidence est assurée alternativement pour un an par les chefs de délégation. Elle se prononce de commun accord sur toutes les questions de sa compétence.

La Commission établit son règlement intérieur et le soumet à l'approbation des Etats contractants.

4. La Commission est chargée des tâches suivantes;

- a) donner annuellement son avis sur le calendrier et le programme des travaux;
- b) donner son avis sur les projets des travaux et s'assurer que ceux-ci s'exécutent conformément aux projets sur lesquels elle s'est prononcée;
- c) suivre les procédures administratives et veiller à la coordination des décisions;
- d) veiller à la coordination des opérations d'entretien;
- e) examiner les différentes questions que peut soulever l'application de la présente Convention et notamment donner son avis sur les modifications ou compléments qu'il pourrait être nécessaire d'apporter, conformément à l'article 2, paragraphe 2, aux annexes I et II de la présente Convention;
- f) donner éventuellement un avis sur l'interprétation et l'application de la présente Convention;
- g) proposer les mesures à prendre pour sauvegarder les intérêts publics et privés visés à l'article 10.

Art. 10.

Intérêts des riverains

1. Les Etats contractants prendront toutes les mesures utiles afin de sauvegarder les intérêts publics et privés en cause et en particulier d'assurer, dans toute la mesure du possible, l'accès au nouveau cours de la Lys mitoyenne aux riverains qui le demanderont.

2. Si des rectifications de la frontière s'avèrent nécessaires ultérieurement, les Etats contractants se consulteront en vue de conclure un accord à cet effet, et pourront prendre dans ce but l'avis de la Commission instituée à l'article 9.

Art. 11.

Regeling van geschillen bij onderhandeling

Geschillen omtrent de uitlegging of de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst worden zoveel mogelijk door onderhandelingen tussen de Overeenkomstsluitende Staten geregeld. Elk van hen kan met dit doel het advies van de in artikel 9 ingestelde Commissie inwinnen.

Art. 12.

Scheidsrechterlijke beslechting van geschillen

1. Elk geschil over de uitlegging of de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst dat niet door onderhandelingen tussen de Overeenkomstsluitende Staten kan worden geregeld, wordt op verzoek van een van hen aan een scheidsgerecht voorgelegd volgens de procedure vastgesteld in bijlage V bij deze Overeenkomst.

2. De uitspraak van het scheidsgerecht is bindend voor de Overeenkomstsluitende Staten.

Art. 13.

Bijlagen

De bijlagen I tot V bij deze Overeenkomst maken daarvan integrerend deel uit.

Art. 14.

De Overeenkomstsluitende Staten zullen elkaar mededelen dat aan de in hun land voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst vereiste formaliteiten is voldaan.

De Overeenkomst zal in werking treden op de eerste dag van de maand volgend op die waarin de laatste van de twee kennisgevingen werd ontvangen.

Ten blijke waarvan, de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Brussel, op 3 februari 1982, in tweevoud, in de Franse en in de Nederlandse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Belgische Regering:

L. TINDEMANS.

Voor de Franse Regering:

R. VAURS.

Art. 11.

Règlement des différends par voie de négociation

Les différends concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention devront, dans toute la mesure du possible, être réglés par voie de négociation entre les Etats contractants. Chacun d'eux pourra à cet effet demander l'avis de la Commission prévue à l'article 9.

Art. 12.

Règlement arbitral des différends

1. Tout différend sur l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui n'aurait pu être réglé par voie de négociation entre les Etats contractants sera soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'un d'eux, conformément à la procédure arrêtée à l'Annexe V à la présente Convention.

2. Les décisions du tribunal arbitral lieront les Etats contractants.

Art. 13.

Annexes

Les annexes I à V de la présente Convention en font partie intégrante.

Art. 14.

Chacun des Etats contractants notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures requises en ce qui concerne pour l'entrée en vigueur de la présente Convention.

La Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant la date de réception de la dernière des deux notifications.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont apposé leur signature au bas de la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 3 février 1982, en double exemplaire, chacun en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement belge:

L. TINDEMANS.

Pour le Gouvernement français:

R. VAURS.

BIJLAGE I

Beschrijving van de in artikel 2, lid 1, bedoelde werken

a) *Stuwsluiscomplex te Menen.*

De nieuwe stuw te Menen wordt uitgerust met twee openingen van 12,50 m breedte en een minimumdiepte van 4,50 m onder het normaal waterpeil bovenstrooms.

De nieuwe sluis te Menen heeft dezelfde kenmerken als de nieuwe sluis te Komen, namelijk:

- een nuttige lengte van 185 m;
- een nuttige breedte van 12,50 m;
- een diepte van 4,50 m onder het normaal waterpeil benedenstrooms.

Zij wordt uitgerust met een tussendeur.

b) *Rechttrekking van de Grensleie.**Tracé.*

Het tracé van de Grensleie wordt aangepast volgens het bij deze Overeenkomst behorende plan (Bijlage II).

De bochten hebben een kromtestraal van 1 200 m, uitgezonderd nabij de monding van de Deûle waar de aansluiting op de bestaande toestand geschiedt met kromtestralen van 800 m en 1 100 m, en bij de brug te Komen waar over een korte afstand een kromtestraal van 800 m wordt aangewend. Deze kromtestralen (R) worden gemeten in de as van de rivier.

Er worden overbreedten met een waarde van $\frac{80^2}{2 \times R}$ aangenomen.

Stortterreinen.

Elke Overeenkomstsluitende Staat bergt op zijn grondgebied de helft van het totale volume van de vrijkomende grond.

Om de stortterreinen in de twee Staten optimaal te gebruiken, worden zij, na uitvoering van de werken, overeenkomstig de bepalingen van de stedenbouwkundige documenten en bestemmingsplannen, als volgt afgewerkt:

- aan de zijde van de rivier mag het stortterrein maximaal 2,50 m hoger zijn dan het normaal waterpeil van het pand;
- aan de overzijde mag de grondophoging ten opzichte van het natuurlijk terrein ten hoogste 2,50 m bedragen;
- het stortterrein wordt opgehoogd met een regelmatige helling van 1 tot 2 % naar de rivier of naar het land toe. De hellinglijn staat ongeveer loodrecht op de as van het nieuwe tracé van de Grensleie.

c) *Verbreiding en verdieping van de rivier.*I. — *Lengteprofiel.*

De bouw van de nieuwe sluis met stuw te Menen-Halluin wijzigt de bestaande waterpeilen niet, uitgezonderd onmiddellijk benedenstrooms van de nieuwe sluis te Komen waar het normaal waterpeil op 9,59 m (N.G.F.) en 11,83 m (T.A.W.) gebracht wordt over een afstand van 930 m tot aan de oude sluis, en benedenstrooms van de te bouwen sluis te Menen-Halluin waar het normaal waterpeil van het pand Menen-Harelbeke 7,94 m (N.G.F.) of 10,18 m (T.A.W.) wordt verzekerd tot waar het gemeenschappelijk gedeelte van de Leie eindigt.

De bodemdpte van de Grensleie bedraagt ten minste 3,50 m onder het normaal waterpeil zodat ze veilig kan bevaren worden door schepen met een diepgang van 2,50 m.

II. — *Dwarsprofiel.*1) *Pand Houplines-Komen benedenstrooms van Deulemont:*

- Trapezoïdale sectie:
bodem Breedte op een diepte van 3,50 m onder het normaal waterpeil: 28 m.
- Rechthoekige sectie:
breedte tussen verticale wanden: 33 m.

2) *Pand Komen-Menin/Halluin:*

- Trapezoïdale sectie:
bodem Breedte op een diepte van 3,93 m onder het normaal waterpeil: 26 m.
- Rechthoekige sectie:
breedte tussen verticale wanden: 33 m.

3) *Pand Menin/Halluin-Harelbeke benedenstrooms van de brug te Menen:*

- Trapezoïdale sectie:
bodem Breedte op een diepte van 3,50 m onder het normaal waterpeil: 28 m.

ANNEXE I

Description des travaux visés à l'article 2, paragraphe 1

a) *Complexe écluse-barrage à Menin.*

Le nouveau barrage de Menin aura deux pertuis de 12,50 m de largeur et d'au moins 4,50 m de profondeur sous le niveau normal de navigation amont.

La nouvelle écluse de Menin aura les caractéristiques de la nouvelle écluse de Comines, c'est-à-dire:

- une longueur utile de 185 m;
 - une largeur utile de 12,50 m;
 - une profondeur sous le niveau normal de navigation aval de 4,50 m.
- Elle sera équipée d'une porte intermédiaire.

b) *Redressement du cours de la Lys mitoyenne.**Tracé.*

Le tracé de la Lys mitoyenne sera aménagé conformément au plan annexé à la Convention (Annexe II).

Les courbes auront un rayon de 1 200 m, sauf à l'embouchure de la Deûle, où le raccordement aura des rayons de 800 m et 1 100 m, et au pont de Comines, où, sur une courte distance, il y aura une courbe d'un rayon de 800 m. Ces rayons (R) seront mesurés dans l'axe de la rivière.

Des surlargeurs de valeur $\frac{80^2}{2 \times R}$ seront adoptées.

Zones de dépôt.

Les Etats contractants recevront chacun sur leur territoire 50 % du volume total des déblais.

En vue de l'utilisation optimale des zones de dépôt dans les deux Etats, après achèvement des travaux, conformément aux destinations prévues par les documents d'urbanisme et d'occupation des sols, ces zones seront parachevées de la façon suivante:

- du côté de la rivière, la cote du dépôt ne sera pas supérieure à 2,50 m au-dessus du niveau normal de navigation du bief;
- au bord opposé, la surélévation par rapport au terrain naturel ne sera pas supérieure à 2,50 m;
- une pente générale de 1 % à 2 % vers la rivière ou vers l'intérieur sera réalisée dans le dépôt, la ligne de pente étant approximativement perpendiculaire à l'axe du nouveau tracé de la Lys mitoyenne.

c) *Elargissement et approfondissement de la rivière.*I. — *Profil en long.*

La construction de la nouvelle écluse avec barrage à Menin-Halluin se fera avec maintien de l'escalier d'eau existant sauf immédiatement en aval de la nouvelle écluse de Comines, où le niveau normal de navigation sera à 9,59 m (N.G.F.) ou 11,83 m (D.N.G.) sur 930 m de distance jusqu'à l'ancienne écluse, et en aval de l'écluse à construire à Menin-Halluin, où le niveau normal de navigation du bief Menin-Harelbeke (7,94 m (N.G.F.) ou 10,18 m (D.N.G.)) sera réalisé jusqu'à l'extrémité de la partie mitoyenne de la Lys.

Le plafond de la Lys mitoyenne se trouvera partout au moins à 3,50 m sous le niveau normal de navigation, afin de permettre en sécurité la navigation avec 2,50 m de tirant d'eau.

II. — *Profil en travers.*1) *Bief Houplines-Comines à l'aval de Deulemont:*

- Section trapézoïdale:
largeur au plafond à 3,50 m sous le niveau normal de navigation: 28 m.
- Section rectangulaire:
largeur entre parois: 33 m.

2) *Bief Comines-Menin/Halluin:*

- Section trapézoïdale:
largeur au plafond à 3,93 m sous le niveau normal de navigation: 26 m.
- Section rectangulaire:
largeur entre parois: 33 m.

3) *Bief Menin/Halluin-Harelbeke, à l'amont du pont de Menin:*

- Section trapézoïdale:
largeur au plafond à 3,50 m sous le niveau normal de navigation: 28 m.

III. — *Oeverbekledingen.*

De oeverbekledingen en het type van taludbescherming worden bepaald, rekening houdend met de aard van het terrein.

d) *Bruggen te Waasten, Halluin en Wervik.*

- De brug te Waasten en de brug te Halluin worden gebouwd met de volgende kenmerken :
 - vrije doorvaartbreedte : 33 m;
 - vrije doorvaarthoogte : 6,50 m boven het normaal waterpeil;
 - dienstwegen op beide oevers : 5 m breedte en 4,50 m vrije hoogte.
- De brug te Wervik heeft dezelfde kenmerken.

e) *Insteekarmen.*

Onder voorbehoud van de toepassing van artikel 10, worden twee voor schepen van 1 350 ton toegankelijke insteekarmen aangelegd op de bestaande secties van de Grensleie te Bousbecque, enerzijds, en te Wervik-Zuid anderzijds, ter hoogte van de bestaande haveninrichtingen.

BIJLAGE II

Algemeen plan ⁽¹⁾

BIJLAGE III

Het verkrijgen in eigendom van onroerende goederen, het uitvoeren van werken en het treffen van voorzieningen waarmede Frankrijk overeenkomstig artikel 3, lid 1, van deze overeenkomst belast is

1. Het verkrijgen in eigendom van de onroerende goederen ten behoeve van de aanleg van de werken op Frans grondgebied.

Hieronder is begrepen het verkrijgen in eigendom van de onroerende goederen die noodzakelijk zijn ten behoeve van de bouw van de brug te Wervik.

Frankrijk regelt eveneens de vergoedingen voor de grondinnemingen alsmede de nadelen die onder de te voorziene gevolgen van de werken vallen.

2. *Kunstwerken.*

De brug te Waasten, de brug over de doorsteek van Halluin.

3. Oeverbeschermingswerken en grondwerken bovenstrooms van de sluis te Komen met aanhorigheden.

4. Doorsteek van Wervik gelegen op Frans grondgebied en doorsteek van Halluin.

5. Aanpassing van de Franse oever van de huidige Grensleie, verbinding geven voor de aangelanden van Wervik-Zuid.

BIJLAGE IV

Verdeling van de onderhouds- en bedieningskosten van de sluis te Menin, bedoeld in artikel 6, lid 3, van deze Overeenkomst

1. De onderhouds- en bedieningskosten van de te bouwen sluis te Menin, berekend in de vorm van een aanvangskapitaal op het tijdstip van de ingebruikneming van de sluis, worden op 1 juni 1978, B.T.W. inclusief, geraamd op :

4 M. FF.
of 29,8 M. BF.

tegen een wisselkoers van 1 FF = 7,45 BF.

2. Frankrijk zal binnen drie maanden na de ingebruikneming van de sluis de helft van de hierboven geraamde som, bijgesteld volgens onderstaande formule, aan België overmaken :

$P = KP_0$;

$K = 0,75 \frac{S}{S_0} + 0,10 \frac{G}{G_0} + 0,15 \frac{I}{I_0}$;

P = te betalen bijgestelde som;

K = bijstellingscoëfficiënt;

P_0 = 2 M. FF. of 14,9 M. BF.;

⁽¹⁾ Dit plan kan geraadpleegd worden op de griffie.

III. — *Protection des berges.*

La protection des berges ainsi que les types de défense seront déterminés en fonction de la nature du terrain.

d) *Ponts de Warneton, d'Halluin et de Wervicq.*

- Les ponts de Warneton et d'Halluin seront construits avec les caractéristiques suivantes :
 - passe navigable : 33 m;
 - tirant d'air : 6,50 m au-dessus du niveau normal de navigation;
 - chemins de service sur chaque rive : 5 m de large et 4,50 m de tirant d'air.
- Le pont de Wervicq aura les mêmes caractéristiques.

e) *Darses.*

Sous réserve de l'application de l'article 10, deux darses permettant strictement l'accès des bateaux de 1 350 tonnes seront aménagées sur les sections actuelles de la Lys mitoyenne à Bousbecque d'une part, à Wervicq-Sud d'autre part, au droit des installations portuaires actuelles.

ANNEXE II

Plan général ⁽¹⁾

ANNEXE III

Acquisitions, travaux et opérations dont l'exécution est confiée à la France au titre de l'article 3, paragraphe 1 de la Convention

1. Acquisition des biens immobiliers pour la totalité des opérations situées en territoire français.

Ces acquisitions comprennent celles qui sont nécessaires pour la construction du pont de Wervicq.

La France réglera également les indemnités et préjudices liés à l'élaboration des emprises et aux conséquences prévisibles des travaux.

2. *Ouvrages d'art.*

Pont de Warneton, pont sur la coupure d'Halluin.

3. Travaux de défense de berges et de terrassements situés en amont de l'écluse de Comines et de ses dépendances.

4. Coupure de Wervicq située en territoire français et coupure d'Halluin.

5. Aménagement de la Lys mitoyenne actuelle rive française, desserte des riverains de Wervicq-Sud.

ANNEXE IV

Partage des dépenses d'entretien et d'exploitation de l'écluse de Menin visé à l'article 6, paragraphe 3, de la Convention

1. Les dépenses d'entretien et d'exploitation de l'écluse à construire à Menin, calculées sous la forme d'un capital initial à la date de mise en service de l'écluse, sont évaluées, en valeur 1^{er} juin 1978, T.V.A. incluse, à :

4 M. FF.
ou 29,8 M. BF.

au taux de change : 1 FF = 7,45 BF.

2. Trois mois après la mise en service de l'écluse, la France versera à la Belgique la moitié de la somme estimée ci-dessus, actualisée au moyen de la formule suivante :

$P = KP_0$;

$K = 0,75 \frac{S}{S_0} + 0,10 \frac{G}{G_0} + 0,15 \frac{I}{I_0}$;

P = somme actualisée à payer;

K = coefficient d'actualisation;

P_0 = 2 M. FF. ou 14,9 M. BF.;

⁽¹⁾ Ce plan peut être consulté au greffe.

- S = jaarlijkse brutowedde, op het tijdstip van de ingebruikneming van de sluis, van een hoofdsluiswachter met een anciënniteit van 15 jaar, schaal 443;
- S₀ = dezelfde wedde op 1 juli 1978 = 346 600 BF per jaar;
- G = referentieprij van gasolie OW Nr 550 op het tijdstip van de ingebruikneming van de sluis;
- G₀ = dezelfde referentieprij op 1 juli 1978 = 4,84 BF/l;
- I = conventioneel en contractueel maandelijks indexcijfer berekend door het Ministerie van Economische Zaken — Administratie van de Nijverheid — op basis van een jaarlijks verbruik van de voornaamste materialen en grondstoffen in het bouwbedrijf op de binnenlandse markt;
- I₀ = hetzelfde indexcijfer op 1 juli 1978 = 2 061.

BIJLAGE V

Arbitrage

1. Tenzij de partijen bij het geschil anders besluiten, wordt de scheidsrechtelijke procedure gevoerd met inachtneming van de bepalingen van deze bijlage.
2. Het scheidsgerecht is samengesteld uit drie leden; elke partij bij het geschil wijst een scheidsman aan en beide aldus aangewezen scheidsmannen wijzen in onderlinge overeenstemming de derde scheidsman aan die het voorzitterschap van het scheidsgerecht op zich neemt. Deze scheidsman mag geen onderdaan zijn van een van de partijen; hij mag noch zijn gewone verblijfplaats hebben op het grondgebied van een van hen, noch in dienst staan van een van hen, noch betrokken zijn of betrokken geweest zijn, in welke hoedanigheid ook, bij de belangen in kwestie.
3. Indien binnen twee maanden na de aanwijzing van de tweede scheidsman, de Voorzitter van het scheidsgerecht niet is aangewezen, gaat de Secretaris-generaal van het Permanent Hof van Arbitrage, op het verzoek van de meest gerede partij, binnen een nieuwe termijn van twee maanden tot zijn aanwijzing over.
4. Indien binnen twee maanden na ontvangst van het verzoek bedoeld in artikel 12 van de Overeenkomst, een der partijen bij het geschil niet is overgegaan tot de door haar te verrichten benoeming van een lid van het scheidsgerecht, kan de andere partij zich wenden tot de Secretaris-generaal van het Permanent Hof van Arbitrage, die de Voorzitter van het scheidsgerecht aanwijst binnen een nieuwe termijn van twee maanden. Zodra de Voorzitter van het scheidsgerecht is aangewezen, verzoekt hij de partij die geen scheidsman heeft benoemd, dit te doen binnen een termijn van twee maanden. Na het verstrijken van deze termijn wendt hij zich tot de Secretaris-generaal van het Permanent Hof van Arbitrage die binnen een nieuwe termijn van twee maanden overgaat tot de benoeming.
5. De voorgaande bepalingen zijn van overeenkomstige toepassing om in vacatures te voorzien.
6. Het scheidsgerecht doet uitspraak overeenkomstig de regels van het internationaal recht en, in het bijzonder, overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst.
7. Het scheidsgerecht doet uitspraak, zowel ten aanzien van de procedure als van de zaak zelf, bij meerderheid van stemmen; wanneer een van de door de partijen aangewezen leden niet aanwezig is of zich van stemming onthoudt, verhindert dit het scheidsgerecht niet uitspraak te doen. Indien de stemmen staken, is de stem van de Voorzitter doorslaggevend.
8. De partijen dragen de kosten van de scheidsman die zij hebben aangewezen en verdelen de andere kosten gelijkelijk.
9. Onder voorbehoud van de bepalingen van deze bijlage stelt het scheidsgerecht zelf zijn procedureregels vast.

- S = traitement brut annuel à la date de la mise en service de l'écluse, d'un chef-éclusier, ayant une ancienneté de 15 ans, à l'échelle 443;
- S₀ = le même traitement au 1^{er} juillet 1978 = 346 600 FB par an;
- G = prix de référence du gasoil TP N° 550 à la date de la mise en service de l'écluse;
- G₀ = le même prix de référence au 1^{er} juillet 1978 = 4,84 FB/l;
- I = valeur de l'indice mensuel, conventionnel et contractuel calculé par le Ministère des Affaires économiques — Administration de l'Industrie sur base d'une consommation annuelle des principaux matériaux et matières par l'industrie de construction sur le marché intérieur;
- I₀ = le même indice au 1^{er} juillet 1978 = 2 061.

ANNEXE V

Arbitrage

1. A moins que les parties au différend n'en disposent autrement, la procédure d'arbitrage est conduite conformément aux dispositions de la présente annexe.
2. Le tribunal arbitral est composé de trois membres; chacune des parties au différend nomme un arbitre et les deux arbitres ainsi nommés désignent d'un commun accord le troisième arbitre qui assume la présidence du tribunal. Cet arbitre ne peut être ressortissant de l'une des parties; il ne peut ni avoir sa résidence habituelle sur le territoire de l'une d'elles, ni être au service de l'une d'elles, ni être lié ou avoir été lié à quelque titre que ce soit, aux intérêts en cause.
3. Si, au terme d'un délai de deux mois à compter de la nomination du deuxième arbitre, le Président du tribunal n'a pas été désigné, le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage procède à la requête de la partie la plus diligente à sa désignation dans un nouveau délai de deux mois.
4. Si, dans un délai de deux mois après la réception de la requête prévue à l'article 12 de la Convention, l'une des parties au différend n'a pas procédé à la nomination qui lui incombe d'un membre du tribunal, l'autre partie peut saisir le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage et celui-ci désigne le Président du tribunal arbitral dans un nouveau délai de deux mois. Dès sa désignation, le Président du tribunal arbitral demande à la partie qui n'a pas nommé d'arbitre de le faire dans un délai de deux mois. Passé ce délai, il saisit le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage et celui-ci procède à cette nomination dans un nouveau délai de deux mois.
5. Les dispositions qui précèdent s'appliquent, selon le cas, pour pourvoir aux sièges devenus vacants.
6. Le tribunal arbitral décide selon les règles du droit international et, en particulier, selon les dispositions de la présente Convention.
7. Les décisions du tribunal arbitral tant sur la procédure que sur le fond, sont prises à la majorité des voix de ses membres, l'absence ou l'abstention d'un des membres nommés par les parties n'empêchent pas le tribunal de statuer. En cas de partage égal des voix, la voix du Président est prépondérante.
8. Les parties supportent les frais de l'arbitre qu'elles ont nommé et se partagent à parts égales les autres frais.
9. Sous réserve des dispositions de la présente annexe, le tribunal arbitral règle lui-même sa procédure.