



*Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport maritime*

Règlements particuliers de certaines voies navigables

(arrêté royal du 7 septembre 1950 complétés et modifiés par les
arrêts royaux mentionnés à chaque règlement particulier)

Canal de Blaton à Ath	2
Canal de Bossuit à Courtrai.....	3
Canal du Centre.....	3
Canal de Charleroi à Bruxelles.....	5
Canal circulaire de Gand	7
Canal communal de Gand dit “dock du commerce”	9
Darse de Vilvorde	9
Demer et Dyle.....	9
Dendre canalisée	11
Canal de dérivation de la Lys	12
Canal d’Eeklo.....	13
Escaut maritime supérieur, Durme, Rupel, Nethe inférieure, Dyle inférieure et Senne	13
Canal de l’Espierres	21
Canal de Gand à Ostende.....	21
Canal de Gand à Terneuzen (partie belge) et embranchements.....	24
Grande Nethe	24
Haine.....	25
Haut-Escaut.....	25
Canaux de la ligne Liège-Anvers et embranchements.....	28
Canal de Louvain à la Dyle	38
Lys (partie belge)	39
Meuse et Ourthe.....	42
Moervaart.....	52
Canal de Mons à Condé (partie belge).....	53
Canal de la Nethe.....	53
Petite Nethe	54
Canal Nimy-Blaton-Péronnes	55
Canal de Plassendale à Nieuport.....	55
Canal de Pommerœul à Antoing.....	56
Canal de Pommerœul à Condé (partie belge).....	57
Canal provincial de Bruges à l’écluse (partie belge).....	57
Canal provincial dit “la langeleede”	58
Canal de raccordement de Gand.....	58
Canal de Roulers a la Lys	59
Sambre et Eau d’Heure.....	60
Semois et Lesse.....	64
Bassin de l’Yser.....	64

Canal de Blaton à Ath

Règlement particulier modifié par: A.R. du 24 février 1953; A.R. du 17 octobre 1956; A.R. du 14 décembre 1979 (M.B. du 1er janvier 1980 (Erratum: M.B. du 15 juillet 1980).

Art. 1er. Le canal de Blaton à Ath a son origine à la ligne fictive reliant les deux bornes kilométriques “Km 0” placées à cet effet à (Blaton) Bernissart de part et d’autre de ce canal. Il s’étend sur une longueur de 22 575 mètres jusqu’à sa jonction à Ath avec la Dendre canalisée (tête aval de l’écluse n° 21).

Art. 2. Les dimensions utiles des écluses, la hauteur libre sous les ponts et le maximum de tirant d’eau des bâtiments sont les suivants:

ECLUSES		Hauteur libre	Tirant d'eau
Longueur utile	Largeur utile		
41,05 m	5,10 m	3,74 m	1,90 m

Art. 3. Le chemin de halage est situé sur la rive gauche du canal.

Art. 4. La vitesse maximum des bâtiments est fixée à 3,6 km par heure

Art. 5. Le bureau de perception des droits de navigation est établi à l’écluse n° 21 à Ath.

Canal de Bossuit à Courtrai

Règlement particulier modifié par: A.R. du 25 septembre 1957; A.R. du 9 avril 1981 (M.B. du 26 mai 1981).

Art. 1er. Le canal de Bossuit à Courtrai a son origine à l'extrémité du quai d'amarrage, côté Escaut, de l'écluse n° 1 de Bossuit à Avelgem.

Il s'étend sur une longueur de 15 213 mètres jusqu'au mur en retour aval de l'écluse n° 11 à Courtrai.

Art. 2. Les dimensions utiles des écluses, la hauteur libre sous les ponts et le maximum de tirant d'eau des bateaux sont les suivants:

SECTIONS	ECLUSES		Hauteur libre	Tirant d'eau
	Longueur utile	Largeur utile		
- de l'origine (Bossuit) Avelgem jusqu'à la cumulée 8,471 située à hauteur de la centrale électrique à Zwevegem	115,00 m	12,50 m	4,50 m	2,30 m
- de la cumulée 8,471 située à hauteur de la centrale électrique à Zwevegem jusqu'au mur en retour aval de l'écluse n° 11 à Courtrai	38,70 m	5,15 m	4,00 m	1,80 m

Art. 3. Dans la partie du canal située entre l'origine à (Bossuit) Avelgem et la cumulée 8,471 située à hauteur de la centrale électrique à Zwevegem, les dimensions maximales des bateaux sont fixées à 72 m pour la longueur et à 7,50 m pour la largeur.

Art. 4. Les bateaux d'une longueur maximum de 38,50 m (gouvernail compris) et d'une largeur maximum de 5,09 m sont admis dans les écluses n°s 6 à 11 inclus situées dans la partie du canal qui s'étend de la cumulée 8,471 à hauteur de la centrale électrique à Zwevegem au mur en retour aval de l'écluse n° 11 à Courtrai.

Art. 5. Dans la section du canal située entre l'écluse n° 6 à Zwevegem et l'écluse n° 11 à Courtrai, il est interdit de remorquer des bateaux.

Art. 6. La vitesse maximum des bateaux par rapport à la rive est fixée comme suit:

- dans les sections élargies du canal:
 - 15 km/h pour les bateaux vides;
 - 10 km/h pour les bateaux chargés.
- dans les autres sections du canal:
 - 8 km/h pour les bateaux vides;
 - 5 km/h pour les bateaux chargés.

Art. 7. Le chemin de halage est situé sur la rive gauche du canal.

Art. 8. Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis à l'écluse n° 1 de Bossuit, à Avelgem, et à l'écluse n° 11 à Courtrai.

Canal du Centre

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 7 mars 1956; 17 octobre 1956; 25 septembre 1957; 14 décembre 1979 (M.B. du 1er janvier 1980) (Erratum: M.B. du 15 juillet 1980); 25 juillet 1986 (M.B. du 20 septembre 1986).

Art. 1er. Le canal du Centre a son origine à la ligne fictive reliant les deux bornes kilométriques "Km 0" placées à cet effet à (Houdeng-Goegnies) La Louvière de part et d'autre de ce canal. Il s'étend sur une longueur de 18 651 mètres, jusqu'à sa jonction à (Nimy) Mons avec le canal Nimy-Blaton-Péronnes, dans l'axe du pont-rails de la ligne Mons-Bruxelles.

Fait également partie du canal du Centre, la section située à La Louvière et délimitée par la ligne fictive reliant les 2 bornes kilométriques "Km 0" placées à cet effet et le premier barrage en terre, situé à 611 m en aval. Cette section est accessible uniquement aux embarcations de

plaisance à moteur.¹

Art. 2. Les dimensions utiles des écluses et des ascenseurs, la hauteur libre sous les ponts et le maximum de tirant d'eau des bâtiments sont les suivants:

SECTIONS	ECLUSES OU ASCENSEURS		Hauteur libre	Tirant d'eau
	Longueur utile	Largeur utile		
1. Entre l'origine à (Houdeng-Goegnies) La Louvière et la tête aval de l'ascenseur n° 4 à (Thieu) Le Roeulx	40,80 m	5,20 m	4,00 m	1,90 m
2. Entre la tête aval de l'ascenseur n° 4 à (Thieu) Le Roeulx et la tête amont de l'écluse de (Havré) Mons	40,80 m	5,15 m	4,00 m	2,10 m
3. Entre la tête amont de l'écluse de (Havré) Mons et la tête amont de l'écluse de (Obourg-Wartons) Mons	124,00 m	12,50 m	6,50 m	2,50 m
4. Entre la tête amont de l'écluse de (Obourg-Wartons) Mons et l'extrémité à (Nimy) Mons	96,00 m	12,00 m	6,00 m	2,50 m

Art. 3. Le chemin de halage est situé sur la rive droite. Entre l'écluse de (Obourg-Wartons) Mons et l'extrémité à (Nimy) Mons, il est situé sur les deux rives.

Art. 4. La vitesse maximum par rapport à la rive est fixée:

1° à 3,6 km/h entre l'origine du canal et l'écluse de (Havré) Mons.

Dans cette section, elle est réduite à 1,8 km/h lorsque les bâtiments serrent la rive pour croiser ou qu'ils traversent une passe rétrécie;

2° à 8 km/h entre l'écluse de (Havré) Mons et l'extrémité à (Nimy) Mons.

Art. 5. Il est interdit de se servir de gaffes, crochets, perches et autres engins du même genre pour mouvoir les bâtiments sur le parcours compris:

a) entre l'extrémité des murs de soutènement à l'amont du pont tournant de (Houdeng-Aimeries) La Louvière et de l'ascenseur n° 2 de (Houdeng-Aimeries) La Louvière;

b) entre le pont-levis de (Strépy-Bracquegnies) et l'écluse n° 2 (Ville-s/-Haine) du Roeulx;

c) dans le sas des ascenseurs.

Art. 6. Sans préjudice aux mesures prescrites pour la traversée des ponts et des écluses, le passage des ascenseurs est subordonné aux conditions suivantes:

1° Les bâtiments ne peuvent s'engager dans le sas ou en sortir qu'en faisant usage du câble et du cabestan prévus à cet effet et appartenant à l'État. Le cabestan est manœuvré uniquement par l'agent préposé;

2° Les bâtiments arrêtent leurs moteurs de propulsion dès qu'ils s'engagent dans les raccordements et les sas des ascenseurs, jusqu'au moment où ils sortent;

3° Les bobines de renvoi des cabestans ne peuvent servir d'attache aux amarres des bâtiments;

4° L'équipage d'un bâtiment ne peut actionner les appareils de fonctionnement des ascenseurs ni circuler sur les ascenseurs.

Art. 7. L'hélice des bâtiments ne peut être actionnée lorsque ceux-ci sont engagés dans la passe de la porte de garde de l'ascenseur n° 1 à (Houdeng-Goegnies) La Louvière.

Art. 8.

1° Un signal lumineux à feu vert et rouge placés l'un au-dessus de l'autre est établi à l'amont et à l'aval des sas des 4 ascenseurs et des écluses (d'Havré) Mons et de (Obourg-Wartons) Mons.

Le feu rouge allumé indique que l'accès du sas est interdit: le feu vert allumé que les bâtiments les plus rapprochés du sas peuvent s'y engager.

2° Un signal lumineux à feu vert et rouge placés l'un au-dessus de l'autre est établi à l'amont de la porte de garde de l'ascenseur n° 1 à (Houdeng-Goegnies) La Louvière. Le feu rouge allumé interdit de franchir la porte aux bâtiments naviguant vers l'ascenseur, le feu vert allumé permet ce franchissement.

Art. 9. Le stationnement des bâtiments est interdit la nuit, dans le bief situé entre l'ascenseur n° 4 à (Thieu) Le Roeulx et l'écluse n° 1 à (Thieu) Le Roeulx.

¹ Arrêté royal du 25 juillet 1986

Art. 10. Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis à l'écluse n° 1 de (Thieu) Le Roeulx et à l'écluse de (Obourg-Wartons) Mons.

Canal de Charleroi à Bruxelles

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 30 novembre 1951; 1er avril 1952; 24 février 1953; 14 juillet 1953; 25 novembre 1953; 9 mars 1955; 18 avril 1956; 17 octobre 1956; 25 septembre 1957; 2 janvier 1962; 16 décembre 1981 (M.B. du 17 février 1982) (Erratum: M.B. du 4 mars 1982)

Art. 1er. § 1. Le canal de Charleroi à Bruxelles a son origine à la ligne fictive reliant les deux bornes kilométriques "km 0" placées à cet effet sur la rive gauche de la Sambre à (Dampremy) Charleroi. Il s'étend sur une longueur de 68 202 mètres jusque et y compris le pont de la place Saintelette à Bruxelles.

§ 2. Le canal a les embranchements suivants:

1° la branche de Bellecourt, qui a son origine à Seneffe à la cumulée 23.667, rive gauche du canal, et qui s'étend sur une longueur de 1 150 mètres;

2° l'embranchement principal, qui a son origine à Seneffe à la cumulée 26.206, rive gauche du canal, et qui s'étend sur une longueur de 6 321 mètres jusqu'à sa jonction avec le canal du Centre à (Houdeng-Goegnies) La Louvière;

3° la branche de la Croyère, qui a son origine à (Houdeng-Goegnies) La Louvière à la cumulée 4.485, rive gauche de l'embranchement principal, et qui s'étend sur une longueur de 1.000 mètres;

4° la branche de La Louvière, qui a son origine à (Houdeng-Goegnies) La Louvière à la cumulée 6.059, rive gauche de l'embranchement principal, et qui s'étend sur une longueur de 703 mètres;

5° le branche de Ronquières, qui a son origine à (Ronquières) Braine-le-Comte à la cumulée 36.077, rive droite du canal, et qui s'étend jusqu'à l'écluse n° 25 remblayée à (Ronquières) Braine-le-Comte sur une longueur de 1 860 mètres.

§ 3. Le canal a la darse suivante:

la darse de Feluy, qui a son origine à (Feluy) Seneffe à la cumulée 29.218, rive gauche du canal, et qui s'étend sur une longueur de 500 mètres.

Art. 2. Le canal est voie de navigation principale par rapport à l'embranchement principal, à la branche de Bellecourt, à la darse de Feluy et à la branche de Ronquières. L'embranchement principal est voie de navigation principale par rapport à la branche de La Croyère et à la branche de la Louvière.

Art. 3. § 1. Les dimensions utiles des ouvrages d'art, la hauteur libre sous les ponts et le maximum de tirant d'eau autorisé des bateaux sont les suivants:

Sections de la voie d'eau, des embranchements et de la darse	Ecluses, ponts et plan incliné		Hauteur libre	Maximum de tirant d'eau
	Longueur utile	Largeur utile		
A. Canal de Charleroi à Bruxelles				
1. Entre l'origine et le pont de Soudromont non compris (cumulée 24.814) à Seneffe	85,00 m	11,50 m	6,10 m	2,50 m
2. Entre le pont de Soudromont (cumulée 24.814) à Seneffe et le pont de Clabecq non compris (cumulée 45.769) à (Clabecq) Tubize	85,00 m	11,50 m	5,30 m	2,50 m
3. Entre le pont de Clabecq (cumulée 45.769) à (Clabecq) Tubize et l'écluse n° 6 non comprise à (Lembeek)Hal	néant	néant	5,00 m	2,50 m
4. Entre l'écluse n° 6 à (Lembeek) Hal jusqu'à l'extrémité du canal à Bruxelles	81,60 m	10,50 m	4,50 m	2,50 m

Sections de la voie d'eau, des embranchements et de la darse	Ecluses, ponts et plan incliné		Hauteur libre	Maximum de tirant d'eau
	Longueur utile	Largeur utile		
<i>B. Embranchements</i>				
1. Embranchement principal et branche de La Croyère	néant	néant	5,30 m	2,50 m
2. Branche de Bellecourt:				
a) entre l'origine et un point situé à 300 mètres de celle-ci	néant	néant	5,30 m	2,50 m
b) entre le point précité et l'extrémité de la branche (sur 850 mètres)	néant	5,20 m	3,70 m	1,70 m à 1,00 m
3. Branche de La Louvière:				
a) entre l'origine et un point situé à 565 mètres de celle-ci	néant	néant	5,30 m	2,50 m
b) entre le point précité et l'extrémité de la branche (sur 138 mètres)	néant	5,20 m	3,70 m	1,70 m à 1,00 m
4. Branche de Ronquières:				
a) entre l'origine et le quai Bosschaertkaai (sur 600 meter)	40,80 m	5,20 m	3,70 m	2,00 m
b) entre le quai Bosschaert et un point situé à 930 mètres de l'origine	néant	néant	néant	1,50 m
c) entre l'écluse n° 26 (désaffectée) et l'écluse n° 25 (remblayée)	néant	néant	néant	0,50 m
<i>C. Darse de Feluy</i>	néant	néant	néant	2,50 m

§ 2. Les bateaux ne peuvent s'engager dans les sections d'embranchement reprises au § 1er, B, 2b) et B, 3) que si leur tirant d'eau est égal ou inférieur au tirant d'eau indiqué par la ligne d'eau sur les poteaux placés à cet effet à l'entrée des sections précitées.

Art. 4. Le chemin de halage:

1° est situé en rive droite, sauf:

- entre l'origine et le pont-route de Bayemont (cumulée 1.942) à (Marchienne-au-Pont) Charleroi où il est situé en rive gauche;
- entre le pont de Oisquercq (cumulée 43.507) à (Oisquercq) Tubize et la tête amont de l'écluse n° 10 à Anderlecht (cumulée 62 574) où il est également situé en rive gauche;

2° n'existe pas entre la tête amont de l'écluse n° 10 à Anderlecht (cumulée 62.574) et l'extrémité du canal à Bruxelles;

3° est situé en rive gauche sur tous les embranchements cités à [l'article 1](#), § 2 sauf sur la branche de Ronquières où il est situé en rive droite.

Art. 5. A la darse de Feluy, à l'entrée en rive gauche, est installée une signalisation lumineuse composée de deux feux rouges placés l'un au-dessus de l'autre. Lorsqu'au moins l'un des feux est allumé, il est interdit aux bateaux de s'engager dans la darse.

Art. 6. A l'intérieur des bacs du plan incliné de Ronquières, l'amarrage des bateaux doit se faire au moyen de deux câbles par point d'amarrage.

Art. 7. Dans la traversée de Hal, d'Anderlecht, de Molenbeek-St.-Jean et de Bruxelles, le croisement et le trématage sont interdits aux endroits où des bateaux stationnent. A ces endroits, les bateaux naviguant vers le canal maritime de Bruxelles au Rupel ont la priorité et les bateaux se dirigeant vers Charleroi doivent leur laisser le passage libre.

Art. 8. Le croisement est interdit sous le pont "Bospoortbrug" à Hal (cumulée 51.612). Pour le passage sous cet ouvrage d'art, les bateaux naviguant vers Bruxelles ont la priorité.

Art. 9. Entre (Lembeek) Hal et l'extrémité du canal à Bruxelles, le stationnement des bateaux est interdit, sauf:

1° aux endroits ci-après où il est autorisé sur une largeur maximale de 10,50 mètres:

- a) en rive droite, entre les points situés à 200 m et 500 m en aval de la passerelle "Malheyde"

- à (Lembeek) Hal, soit entre les cumulées 49.500 et 49.800;
- b) en rive droite, entre les points situés à 500 m en aval de l'écluse n° 7, à Hal, et 300 m en amont du pont de Waterloo à Hal, soit entre les cumulées 52.880 et 53.860;
- c) en rive droite, entre les points situés à 1 200 m en aval de l'écluse n° 8 à (Lot) Beersel et 200 m en amont de la passerelle de Ruisbroek à (Ruisbroek) Leeuw-St.-Pierre, soit entre les cumulées 57.400 et 58.250;
- d) en rive droite, entre les points situés à 500 m en aval de l'écluse n° 9 à (Ruisbroek) Leeuw-St.-Pierre et 100 m en amont du pont Saric à Leeuw-St.-Pierre, soit entre les cumulées 59.800 et 60.350;
- e) en rive droite, entre les points situés à 150 m en aval du pont de Paepsem et 150 m en amont du pont de la Petite Ile à Anderlecht, soit entre les cumulées 63.450 et 64.100;
- f) en rive droite, entre les points situés à 100 m en aval du pont de la Petite Ile et 200 m en amont du pont de Cureghem à Anderlecht, soit entre les cumulées 64.400 et 64.700;
- g) en rive gauche, entre le pont-rails de la ligne de Ceinture et le pont des Hospices, soit entre les cumulées 65.058 et 66.352;
- h) en rive droite, entre 200 m en aval de l'écluse n° 11 et l'extrémité du canal, soit entre les cumulées 66.960 et 68.202.

2° aux endroits où les bateaux sont chargés ou déchargés. A ces endroits, les bateaux ne peuvent rester que le temps strictement nécessaire au chargement ou au déchargement.

Art. 10. Tout bateau naviguant vers Charleroi, qui franchit l'écluse n° 11 à Molenbeek-St.-Jean (cumulée 66.760), doit continuer sa marche jusqu'au bassin d'Anderlecht. Toutefois, il peut s'arrêter entre les points précités, pendant le temps nécessaire pour charger ou décharger.

Art. 11. Sur tout le canal ainsi que sur les embranchements, la vitesse maximum par rapport à la rive est fixée à 8 km/h.

Toutefois, cette vitesse est réduite:

1° à 4 km/h:

- lorsque les bateaux serrent la rive pour croiser;
- lorsqu'ils empruntent les sections des embranchements citées à [l'art. 3](#), § 1, B 2 b), B b), et B 4.

2° à 3 km/h:

- dans les passes rétrécies;
- dans la darse de Feluy.

Art. 12. Les bateaux peuvent être jaugés au bassin d'Anderlecht.

Art. 13. Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis à l'écluse n° 1 à (Marchienne-au-Pont) Charleroi, sur les bacs du plan incliné de Ronquières, aux écluses n° 6 à (Lembeek) Hal et n° 11 à Molenbeek-St.-Jean.

Art. 14. Les bateaux qui, en raison de leurs dimensions, ne peuvent virer sans toucher les rives ou les ouvrages d'art, sont tenus de virer dans les bassins prévus à cet effet ou aux endroits où cette manoeuvre peut être exécutée sans risques.

Art. 15. Il est interdit de jeter ou de laisser traîner l'ancre.

Art. 16. Les embarcations de plaisance ne peuvent être mises à l'eau qu'aux rampes prévues à cet effet.

Art. 17. L'utilisation de barques pour la pêche est interdite. Sauf autorisation délivrée par l'ingénieur en chef-directeur du ressort, il est interdit aux pêcheurs de s'installer entre la plan d'eau et la crête de la berge.

Art. 18. Les concours de pêche ne peuvent avoir lieu que moyennant l'autorisation délivrée par l'ingénieur en chef-directeur du ressort.

Art. 19. Il est interdit de nager ou de se baigner jusqu'à 250 mètres de part et d'autre des ouvrages d'art, ainsi que dans les sections à grande vitesse et dans la darse de Feluy.

Canal circulaire de Gand

Règlement particulier annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950 par l'arrêté royal du 24 décembre 1980.

Art. 1er. § 1. Le canal de Gand s'étend sur une longueur de 21 683 mètres entre le canal de Gand à Terneuzen, à Gand, et l'Escaut maritime supérieur, à Melle.

§ 2. Le canal circulaire de Gand est limité:

1. au canal de Gand à Terneuzen par la ligne fictive reliant les points extrêmes des poutres de couronnement en béton des défenses de berges sur la rive gauche du canal de Gand à Terneuzen;

2. à l'intersection du canal de Gand à Ostende, de la Lys et du Haut-Escaut par la ligne fictive reliant sur chaque rive les crêtes de berges du canal circulaire;

3. à l'Escaut maritime supérieur par la ligne fictive continuant la crête de la berge droite de l'Escaut maritime supérieur entre les deux rives du canal circulaire de Gand.

Art. 2. § 1. Sur la section du canal circulaire de Gand, comprise entre les signaux aval des écluses de Merelbeke et l'Escaut maritime supérieur, et qui est soumise à marée, le batelier est tenu de s'assurer que le tirant d'eau de son bateau permet une navigation en toute sécurité.

§ 2. Sur la section mentionnée au § 1 du présent article, la navigation de nuit est permise.

Art. 3. Le canal circulaire de Gand est considéré comme voie principale par rapport au canal de Gand à Oostende, à la Lys et au Haut-Escaut.

Il est considéré comme voie secondaire par rapport au canal de Gand à Terneuzen.

Art. 4. § 1. Les dimensions utiles des écluses, la hauteur libre sous les ponts ou sous les portes levantes d'écluses, et le maximum de tirant d'eau des bâtiments sont les suivants:

SECTIONS	ECLUSES		Hauteur libre	Tirant d'eau
	Longueur utile	Largeur utile		
A. du canal de Gand à Terneuzen jusqu'au canal de Gand à Ostende	136 m	16 m	6,50 m	3 m
B. du canal de Gand à Ostende jusqu'aux écluses de Merelbeke, non comprises	Pas d'écluses	Pas d'écluses	7,00 m	3 m
C. des écluses de Merelbeke comprises jusqu'à l'Escaut maritime supérieur	180 m	18 m	6,70 m	Variable selon la marée

§ 2. Les hauteurs libres indiquées en A et B sont valables par rapport au niveau de flottaison du canal. En C, elles sont établies en fonction du niveau de flottaison moyen de la marée haute.

Art. 5. Les dimensions maximum admises pour les bâtiments sont de 110 m pour la longueur et de 11,50 m pour la largeur.

Art. 6. La vitesse maximum des bâtiments par rapport à la rive est fixée comme suite:

a) 9 km/h pour les convois remorqués;

b) 15 km/h pour les bâtiments naviguant avec un tirant d'eau de 1 m et moins;

c) 12 km/h pour les bâtiments naviguant avec un tirant d'eau de 1,01 m et 2 m;

d) 10 km/h pour les bâtiments naviguant avec un tirant d'eau de 2,01 à 2,50 m;

e) 8 km/h pour les bâtiments naviguant avec un tirant d'eau supérieur à 2,50 m.

Art. 7. § 1. L'entrée et la sortie des écluses sont réglées par des feux rouges et verts placés l'un au-dessus de l'autre.

§ 2. A l'amont et à l'aval des chenaux d'accès des écluses de Merelbeke, est installé un signal composé d'un feu blanc fixe placé à côté d'un feu clignotant blanc. Les bâtiments doivent emprunter l'écluse se trouvant du côté du signal clignotant.

Art. 8. § 1. La navigation est interdite sur le canal d'évacuation des eaux dénommé "bras à marée", qui s'étend du Haut-Escaut à Zwijnaarde, rive droite, jusqu'au canal circulaire de Gand à Merelbeke.

§ 2. Les dispositions des titres I et II du règlement général des voies navigables du Royaume ne sont pas applicables au "bras de marée" précité.

Art. 9. Le pont-rails S4 de la ligne Gand-Bruxelles, à Melle, comporte deux travées. Tout bâtiment doit emprunter la passe qui est à sa droite (tribord). Dans celle-ci, les bâtiments doivent autant que possible se tenir à gauche (bâbord).

Art. 10. Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis aux écluses d'Evergem et de Merelbeke.

Canal communal de Gand dit "dock du commerce"²

Règlement particulier modifié par l'arrêté royal du 3 août 1964

Le règlement de ce canal a été adopté par le conseil communal de la ville de Gand en sa séance du 19 avril 1948.

Ce canal est soumis au règlement général des voies navigables administrées par l'Etat.

Le canal s'étend depuis le pont de la Porte d'Anvers exclusivement jusqu'au pont de Muide inclusivement, sur une longueur de 1 625 mètres.

Art. 1er. § 1. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement général, sont les suivants:

Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
20,00 m (nouveau pont)	-	5,50 m

N.B. – Le tiret signifie qu'aucun ouvrage ne limite la dimension.

§ 2. La tolérance prévue au même article pour le maximum de tirant d'eau des bateaux à moteur n'est pas applicable au dit canal.

Art. 2. La navigation est exempte de tous droits sur le canal, sauf application des règlements-tarifs du port de Gand.

Art. 3. Dans la traverse de la ville, les bateaux sont tenus d'annoncer, au moyen de la corne exclusivement:

1° leur approche des ponts, des écluses, des passages d'eau publics et des points où les bateaux doivent faire halte;

2° leur présence, de cinq en cinq minutes au moins, par temps de brume.

Art. 4. L'administration, la surveillance et la police du canal sont confiées exclusivement au collège des bourgmestre et échevins, ainsi qu'aux agents de l'administration communale, à l'exclusion de la bande centrale, large de 18 mètres, qui est administrée et entretenue par l'Etat.

Darse de Vilvorde

Règlement particulier annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950 par l'arrêté royal du 11 décembre 1981 (M.B. du 30 décembre 1981).

Art. 1er. La darse de Vilvorde a son origine à la ligne fictive reliant ses deux rives et tracée dans le prolongement de la crête de la rive droite du canal de Bruxelles au Rupel à Grimbergen (cumulée 11.580). Elle s'étend sur une longueur de 1 525 mètres jusqu'aux déversoirs.

Art. 2. Les dispositions du règlement général des voies navigables du Royaume sont applicables à la présente darse.

Art. 3. La largeur utile sous le pont-levis appelé "Gouletbrug" à Grimbergen est fixée à 20 mètres et le maximum de tirant d'eau autorisé des bateaux dans la darse est fixé à 2,80 mètres.

Art. 4. Les embarcations de plaisance ne peuvent être mises à l'eau qu'aux rampes d'accès prévues à cet effet.

Art. 5. Il est défendu de nager ou de se baigner dans la darse.

Demer et Dyle

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 17 octobre 1956; 23 décembre 1975 (M.B. du 17 janvier 1976).

La partie navigable du Démer s'étend depuis un point situé à 116 mètres en aval du pont dit

² Arrêté royal du 3 août 1964

“Brug der Waterpoort” à Diest jusqu’au confluent de la Dyle à Werchter, sur une longueur de 32.389 mètres.³

La partie navigable de la Dyle s’étend depuis son confluent avec le Démer, jusqu’à la tête de l’écluse aval à Malines, sur une longueur de 22.640 mètres.

Art. 1er. Les dimensions utiles des ouvrages d’art et le maximum de tirant d’eau des bateaux, mentionnés à l’article 1er du règlement général sont les suivants:⁴

Voies et sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d’eau
Démer:	123,00 m	4,97 m	0,70 m	1,00 m à 1,20 m
Dyle:				
1. depuis le confluent du Démer jusqu’à l’écluse amont de Malines (non comprise)	-	5,10 m	illimitée en aval du barrage de Werchter	1,10 m du 1-4 au 30-9 et 1,50 m du 1-10 au 31-3
2. depuis l’écluse amont jusqu’à l’aval du pont dit “Hoogbrug” à Malines	41,78 m	5,20 m	2,75 m pour les bâtiments d’une largeur de 5,10 m au maximum et pour une hauteur d’eau de + 3,95 m	La Dyle est canalisée dans la traverse de Malines, avec hauteur d’eau fixée à + 3,95 m, ce qui correspond à un tirant d’eau de 2,50 m
3. depuis l’aval du pont dit “Hoogbrug” à Malines, jusque et y compris l’écluse aval de Malines	109,45 m	7,25 m (a)	6,00 m (a)	idem
4. dérivation de la Dyle à Malines	-	6,35 m	1,14 m (b)	varie avec la marée

N.B. – Le tiret signifie qu’aucun ouvrage ne limite la dimension.

(a) Jusqu’à Dyle-Bassin à Malines, la largeur de la passe est de 10,50 m et la hauteur libre illimitée.

(b) Au-dessus de la marée haute moyenne.

Art. 2. Les vannes et barrages du Démer sont ouverts pour la navigation aux jours et heures fixés dans le tableau suivant:⁵

Barrages	Jours et heures d’ouverture	Jours et heures de fermeture
Diest	Samedi et mardi, à 9 heures du soir	Dimanche et mercredi, à 5 heures du matin
Zichem	Samedi et mardi, à minuit	Dimanche et mercredi, à 8 heures du matin
Testelt	Dimanche et mercredi à 2 heures du matin	Dimanche et mercredi à 9 heures du matin
Aarschot	Dimanche et mercredi à 7 heures du matin	Dimanche et mercredi à 2 1/2 heures de relevée
Werchter	Dimanche, mercredi et vendredi à 10 1/2 heures du matin	Dimanche, mercredi et vendredi à 2 1/2 heures de relevée

Art. 3. Il est défendu de faire flotter des bois et naviguer des radeaux sur la parties navigables des deux rivières. La navigation de nuit y est permise.

Art. 4. Le halage s’exerce:

1° de Diest à Zichem, par chevaux sur la rive droite et par haleurs sur la rive gauche;

³ Arrêté royal du 23 décembre 1975

⁴ Arrêté royal du 17 octobre 1956

⁵ Pour les conditions de manoeuvre, voir sous le titre “Dyle-Bassin à Malines”, le chapitre special intitulé: Renseignements concernant la manoeuvre des ponts mobiles et des écluses.

2° de Zichem à Aarschot, par chevaux sur la rive gauche et par haleurs sur la rive droite;

3° dans la traverse d'Aarschot, par chevaux et haleurs sur la rive droite et par haleurs seulement sur une partie de la rive gauche;

4° depuis le pont du Moulin à Aarschot jusqu'au pont de Rijmenam, par chevaux sur la rive gauche et par haleurs sur la rive droite;

5° du pont de Rijmenam au pont de Muizen, par chevaux sur la rive droite et par haleur sur la rive gauche;

6° du pont de Muizen au barrage de Malines, par haleurs seulement sur les deux rives.

Art. 5. Les bateaux peuvent être jaugés à Malines.

Art. 6. Il n'est pas perçu de droits de navigation. Des tableaux des distances sont donnés à titre de renseignement.

Art. 7. Les riverains qui veulent arroser ou assécher leurs prairies par des coupures aboutissant au Démer ou à la Dyle, doivent en demander l'autorisation à l'ingénieur en chef-directeur, qui peut l'accorder aux conditions qu'il juge nécessaires. Les coupures doivent être fermées depuis le 20 mars jusqu'au 1er novembre.

Art. 8. Quand les écluses ne sont pas ouvertes pour la navigation, l'eau des rivières peut être utilisée par les usiniers, sauf ordre contraire. Les meuniers ne peuvent moudre avant que les eaux soient au-dessus de la jauge de mouture de leur moulin; ils doivent cesser de moudre et fermer les vannes dès que les eaux redescendent jusqu'à la jauge.

En aucun cas ni sous aucun prétexte, les usiniers et les éclusiers ne peuvent tenir les eaux au-dessus de la plus haute jauge de leur barrage. Ils doivent se conformer sur-le-champ, en toute circonstance, aux ordres des agents de l'administration.

Art. 9. Depuis le 15 mars, toutes les écluses et vannes doivent rester ouvertes, jusqu'à ce que les eaux qui couvrent ordinairement les prairies basses à cette époque, soient évacuées. Les écluses et les vannes ne peuvent être refermées que sur l'ordre écrit de l'ingénieur des ponts et chaussées ou de son délégué.

Art. 10. En cas de hautes eaux, les usiniers et les éclusiers doivent ouvrir toutes les vannes et écluses et enlever les hausses, de manière à ne laisser aucun obstacle à l'écoulement, jusqu'à ce que les eaux soient descendues à leur niveau ordinaire. L'ordre de fermer doit être donné par les agents de l'administration.

Art. 11. En cas de fortes pluies entre le 15 mars et le 1er novembre, les vannes des écluses doivent être levées dès que les eaux commencent à devenir troubles et avant qu'elles grossissent, de manière que seules les eaux courantes se trouvent dans le bief amont quand y arrivent les eaux de pluie ou d'orage. Toutes les vannes doivent rester ouvertes jusqu'à ce que les eaux aient repris leur niveau ordinaire.

Art. 12. Les vannes établies sur les décharges ou dérivations sous soumises à la même surveillance et aux mêmes règlements que les écluses des deux rivières.

Par dérogation à ce principe, les éclusettes dites de la Hulpe et du Laarbeek à Zichem, qui alimentent les défluent des mêmes noms, et celles dites de l'Hôpital et du Nieuwerken à Aarschot, qui alimentent le défluent la Laak, ne doivent être manoeuvrées, dans les hypothèses des [articles 10 et 11](#), que d'après les instructions des agents de l'administration.

Art. 13. En aucun cas, l'usinier ou l'éclusier ne peut fermer ses vannes avant que celles de l'usine ou du barrage supérieur ne soient fermées.

Dendre canalisée

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 24 février 1953; 13 novembre 1953; 8 octobre 1963; 11 décembre 1981 (M.B. du 29 décembre 1981).

Art. 1er. La Dendre canalisée a son origine au mur de retour aval de l'écluse n° 21, à Ath. Elle s'étend sur une longueur de 65 303 mètres, jusqu'à la ligne fictive reliant ses deux rives dans le prolongement de la crête de la rive droite de l'Escaut maritime supérieur.

Art. 2. Les dimensions utiles des écluses, la hauteur libre sous les ponts et le maximum de tirant d'eau des bateaux sont les suivants:

SECTIONS	ECLUSES		Hauteur libre d'eau	Maximum de tirant
	Longueur utile	Largeur utile		
1. Entre l'origine, à Ath, et le pont rails à (Erembodegem) Alost (y compris)	41,85 m	5,20 m	3,95 m	1,90 m
2. Entre le pont-rails à (Erembodegem) Alost et l'écluse à Alost (y comprise)	41,85 m	5,20 m	3,95 m	2,10 m
3. Entre l'écluse à Alost et l'écluse à (Denderbelle) Lebbeke (y comprise)	55,00 m	7,50 m	6,07 m	2,10 m
4. Entre l'écluse à (Denderbelle) Lebbeke et l'écluse à Termonde (y comprise)	168,00 m	16,00 m	5,06 m	2,10 m

Art. 3. Sur la section de la Dendre canalisée qui est située entre l'écluse à Termonde et l'embouchure dans l'Escaut maritime supérieur, et qui est soumise à marée, le batelier doit s'assurer que le tirant d'eau de son bateau permet une navigation en toute sécurité.

Art. 4. Les bateaux qui, en raison de leurs dimensions, ne peuvent virer sans toucher les rives de la rivière ou les ouvrages d'art, sont tenus de virer dans les bassins de virement existants ou aux endroits où cette manoeuvre peut être exécutée sans risque.

Art. 5. Quand, pour la manutention des eaux, il est nécessaire d'exécuter une baisse d'eau dans le bief Termonde-(Denderbelle) Lebbeke, les bateaux montants doivent s'arrêter en aval de l'écluse de Termonde, et les bateaux avalants, en amont de l'écluse à (Denderbelle) Lebbeke. Ils ne peuvent continuer leur route qu'avec l'autorisation du personnel des écluses.

Art. 6. La vitesse maximum des bateaux par rapport à la rive est fixée comme suit:

– 6 km/h pour les bâtiments montants;

– 7 km/h pour les bâtiments avalants.

Art. 7. Les bateaux peuvent être jaugés à Termonde.

Art. 8. Le chemin de halage le long de la rivière est situé:

1° de Ath jusqu'à la passerelle à (Bilhée) Ath, sur la rive gauche;

2° de la passerelle à (Bilhée) Ath jusqu'au pont-levis à Lessines, sur la rive droite;

3° du pont-levis à Lessines jusqu'à l'écluse à Lessines, sur la rive gauche;

4° de l'écluse à Lessines jusqu'au pont-levis de Deux-Acren, à Lessines, sur la rive droite;

5° du pont-levis de Deux-Acren, à Lessines, jusqu'au pont n° 2, à Grammont, sur la rive gauche;

6° du pont n° 2, à Grammont, jusqu'au pont dit "Sint-Annabrug", à Alost, sur la rive droite;

7° du pont dit "Sint-Annabrug" à Alost jusqu'à l'élargissement de la Dendre, cumulée 62.660, sur la rive gauche;

8° de la cumulée 62.660 jusqu'à l'embouchure, à Termonde, sur les deux rives.

Art. 9. Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis à l'écluse à Lessines, à l'écluse à Alost et à l'écluse à Termonde.

Canal de dérivation de la Lys

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 3 octobre 1951; 13 novembre 1953; 11 décembre 1981 (M.B. du 30 décembre 1981).

Art. 1er. La partie du canal de dérivation de la Lys soumise au présent règlement a son origine à la ligne fictive tracée dans le prolongement de la crête de la rive Nord de la Lys, à la hauteur des "Brielmeersen", à Deinze. Elle s'étend sur une longueur de 27 517 mètres, jusqu'au mur de tête amont du barrage de Balgerhoeke, à (Adegem) Maldegem.

Art. 2. Les dimensions utiles des ouvrages d'art, la hauteur libre sous les ponts et le maximum de tirant d'eau des bateaux sont les suivants:

SECTIONS	OUVRAGES D'ART		Hauteur libre d'eau	Maximum de tirant
	Longueur utile	Largeur utile		
1. De l'origine, à Deinze, jusqu'au canal de Gand à Ostende	pas d'écluse	15,30 m	5,20 m	2,30 m
2. Du canal de Gand à Ostende jusqu'au barrage de à (Adegem) Maldegem (non compris)	44,05 m	6,07 m	4,50 m	2,30 m

Art. 3. Le chemin de halage est situé sur les deux rives du canal.

Art. 4. La vitesse maximum des bateaux par rapport à la rive est fixée comme suit:

– sur la section située entre l'origine, à Deinze, et le canal de Gand à Ostende:

- 15 km/h pour les bateaux vides;
- 8 km/h pour les bateaux chargés.

– sur la section située entre le canal de Gand à Ostende et le barrage de Balgerhoeke, à (Adegem) Maldegem:

- 8 km/h pour les bateaux vides;
- 5 km/h pour les bateaux chargés.

Art. 5. Pour la section située entre l'origine, à Deinze, et le canal de Gand à Ostende, les dimensions maximales des bateaux sont fixées à 73 m pour la longueur et à 8,35 m pour la largeur.

Art. 6. Le canal est voie de navigation principale par rapport à la Lys et voie de navigation secondaire par rapport au canal de Gand à Ostende.

Art. 7. Le bureau de perception des droits de navigation est établi à l'écluse de Schipdonk, à (Merendree) Nevele.

Canal d'Eeklo

Règlement particulier annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950 par l'arrêté royal du 12 novembre 1981 (M.B. du 26 novembre 1981).

Art. 1er. Le canal d'Eeklo a son origine au talus transversal, à hauteur du quai "Nijverheidskaai", à Eeklo. Il s'étend sur une longueur de 1 693 mètres, jusqu'à la ligne fictive reliant ses deux rives et tracée dans le prolongement de la crête de la rive droite du canal de dérivation de la Lys.

Art. 2. La hauteur libre et la largeur utile sous les ponts et le maximum de tirant d'eau des bâtiments sont les suivants:

PONTS		Tirant d'eau maximum
Hauteur libre	Largeur utile	
4,65 m	6,25 m	2,30 m

Art. 3. Le chemin de halage est situé sur la rive gauche du canal.

Escaut maritime supérieur, Durme, Rupel, Nethe inférieure, Dyle inférieure et Senne

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 13 novembre 1953; 26 mars 1954; 17 octobre 1956; 25 septembre 1957.

La partie de l'Escaut à laquelle s'applique le présent règlement, s'étend sur une longueur de 77.033 mètres, depuis l'écluse de Gentbrugge (tête aval), jusqu'à l'origine amont de la rade d'Anvers, en un point situé à 1 kilomètre en amont des nouveaux quais construits au Sud d'Anvers.

La Durme s'étend depuis le confluent du Moervaart et de la Zuidlede, au lieu dit "Spletersput"

de la commune de Daknam, jusqu'à son embouchure dans l'Escaut,⁶ sur une longueur de 23.560 mètres.

Le Rupel s'étend depuis le confluent de la Dyle et de la Nèthe jusqu'à l'Escaut sur une longueur de 11.980 mètres.

La Nèthe inférieure s'étend depuis la tête aval du pont du Mol à Lierre, jusqu'à l'origine du Rupel, sur une longueur de 15 070 mètres.

La Dyle inférieure s'étend depuis le mur en retour de l'écluse aval de Malines, jusqu'au confluent de la Dyle et de la Nèthe, sur une longueur de 5 875 mètres.⁷

La partie de la Senne administrée par l'État, s'étend depuis les confins amont du territoire de Vilvorde, jusqu'à son embouchure dans la Dyle, sur une longueur de 26 420 mètres.

Art. 1er Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement général, sont les suivants:⁸

Voies et sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
<i>Escaut maritime supérieur</i>				
1. Depuis l'écluse de Gentbrugge jusqu'au pont de Schoonaarde	-	10,00 m (minimum)	4,35 m (a)	(b)
2. En aval du pont de Schoonaarde	-	22,00 m	illimitée	(b)
3. En aval du pont de Termonde	-	29,70 m	illimitée	(b)
4. En aval du pont de Tamise	-	-	-	(b)
<i>Durme</i>				
1. En aval du pont dit "Statienbrug" à Lokeren	-	(b)	4,66 m (a)	(b)
2. En aval du pont de Waasmunster	-	9,50 m	illimitée	(b)
<i>Rupel</i>				
1. Depuis le pont-rails de Boom et en amont	-	20,00 m	illimitée	(b)
2. En aval du pont-rails de Boom	-	-	-	(b)
<i>Nèthe inférieure</i>				
1. En amont du pont-route de Duffel	-	8,00 m	4,80 m (a)	(b)
2. En aval du pont-route de Duffel	-	20,00 m	4,80 m (a)	(b)
<i>Dyle inférieure</i>				
	-	-	-	(b)
<i>Senne</i>				
En aval de la chapelle Ten Ham	-	8,00 m	2,15 m (a)	(b)

N.B. – Le tiret signifie qu'aucun ouvrage ne limite la dimension.

(a) au-dessus de la marée haute moyenne

(b) la largeur de la passe navigable et le tirants d'eau ne peuvent être fixés, la largeur et le mouillage variant avec le tronçon des rivières à emprunter, avec le régime des passes et des bancs, avec l'état de la marée et avec les circonstances qui influencent celle-ci.

Art. 2. Les navires de mer doivent porter leur nom et celui de leur port d'attache en lettres distinctes sur la poupe.

⁶ De nuit, l'embouchure de la Durme dans l'Escaut est délimitée par deux feux placés à proximité: un rouge en amont et un blanc en aval.

⁷ Pour les conditions de manoeuvre, voir sous le titre "Dyle-Bassin à Malines", le chapitre special intitulé: Renseignements concernant la manoeuvre des ponts mobiles et des écluses.

⁸ Arrêté royal du 17 octobre 1956

Ne leur sont pas applicables les articles:

- 8 relatif aux papiers de bord;
- 55 relatif aux tableaux horaires des services réguliers;
- 57 relatif à l'indication apparente au maximum d'immersion des bateaux à moteur, du règlement général.

Art. 3. Les bateaux doivent être pourvus d'ancres avec chaînes, disposées de manière à pouvoir être jetées immédiatement.

Art. 4. Les petits voiliers (de moins de 10 mètres de longueur), canoës, kayacs et autres petites embarcations de plaisance doivent être munis:

- 1° des règlements de navigation;
- 2° de la plaque numérotée délivrée par l'Administration des ponts et chaussées;
- 3° d'un petit cornet de brume ou d'un sifflet à deux tons;
- 4° d'une amarre de 10 mètres au moins,
- 5° d'un petit croc d'amarrage.

Doivent être munis en outre:

A. les petits voiliers:

- 6° d'une bouée ou ceinture de sauvetage;
- 7° d'un aviron;
- 8° d'une petite ancre.

B. les autres embarcations:

d'une bouée de sauvetage pneumatique ou de coussins pneumatiques.

C. les embarcations monoplaces seulement:

d'une pagaie de réserve.

D. les bateaux pliants seulement:

de coussins triangulaires à air, à l'avant et à l'arrière.

Art. 5. Le halage s'exerce d'ordinaire:

1° le long de l'Escaut:

- a) en aval de Gand jusqu'au passage d'eau d'Appels, sur la rive gauche;
- b) depuis ce passage jusqu'au pont de Termonde, sur la rive droite.

2° le long de la Durme:

- a) jusqu'à 1 200 mètres en aval du pont barragé de Daknam, sur la rive droite;
- b) depuis le pont barragé de Daknam jusqu'au pont dit "Statiënbrug" à Lokeren, sur la rive gauche;
- c) entre les ponts dits "Statiënbrug" et "Oudebrug" à Lokeren, sur la rive droite;
- d) depuis le pont dit "Oudebrug" jusqu'à l'embouchure, sur les deux rives.

3° le long de la Nèthe inférieure:

- a) depuis le pont de Mol jusqu'à l'embouchure de la dérivation, à Lierre, sur les deux rives;
- b) depuis cette dérivation jusqu'au pont-route de Duffel, sur la rive droite;
- c) depuis le pont-route de Duffel jusqu'à celui de Walem, sur la rive gauche;
- d) entre le pont-route de Walem et le Rupel, presque uniquement sur la rive gauche et seulement jusqu'à 500 mètres du pont-route.

4° le long de la Dyle inférieure, sur la rive gauche.

5° le long de la Senne, en aval du pont de Hombeek, sur les deux rives.

Art. 6. La navigation de nuit est permise sans restrictions sur l'Escaut maritime supérieur, sur le Rupel, sur la Nèthe inférieure, sur la Dyle inférieure et sur la Senne.

Sur la Durme, elle est permise:

1° sans restrictions, en aval du pont dit "Statiënbrug" de Lokeren;

2° la nuit du mardi au mercredi, entre les faces aval du pont dit "Statiënbrug" et du pont sous le chemin de fer Termonde-Lokeren. Le dernier mercredi du mois d'octobre, le pont dit "Statiënbrug" n'est manoeuvré que jusqu'à 5 heures du matin.

Art. 7. Les règles à observer en ce qui concerne les feux, les signaux, la route à suivre et les manoeuvres à exécuter sont celles du règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur, sauf les exceptions ci-après:

- 1° les bateaux halés se conforment au règlement général, chapitre II, section II, en ce que concerne la route à suivre et les manoeuvres à exécuter. Les mots bateau montant et bateau descendant s'appliquent pour le présent règlement, au bateau qui remonte le courant ou qui descend avec lui;
- 2° pour faire savoir qu'ils sont destinés à l'écluse de Wintam (à l'embouchure du canal de Bruxelles au Rupel), les navires qui naviguent sur le Rupel peuvent émettre, quand ils se trouvent entre la Nielse Beek et le Tolhuis, trois sons prolongés suivis de trois sons brefs, à la sirène ou au sifflet à vapeur;
- 3° sur l'Escaut entre l'origine amont de la rade d'Anvers et l'embouchure du Rupel, et sur le Rupel, depuis son embouchure jusque et y compris l'entrée de l'écluse de Wintam, les embarcations de moins de 10 mètres (de la proue à la poupe) doivent se garer pour celles de 10 mètres et plus.

Ces dernières peuvent se faire connaître en portant, bien en vue, un losange blanc de 3 décimètres au moins de diagonale.

Art. 8. Il est défendu de jeter ou de laisser traîner l'ancre dans les zones délimitées par les poteaux placés sur les rives en amont et en aval des chaînes de manoeuvre des pontons de passages d'eau, des conduites d'eau ou de gaz et des câbles électriques immergés.

Art. 9. Par dérogation à l'article 29 du règlement général, les bateaux marchant à la voile ne doivent pas amener complètement celle-ci en arrivant devant un pont, quand le passage est permis et le vent favorable.

Art. 10.⁹ § 1. Entre le coucher et le lever du soleil et par temps de brouillard, les passes des ponts fixes où la navigation de nuit est permise, sont signalées en amont et en aval par des feux disposés comme suit:

1° Ponts de Heusden et de Schoonaarde:

Un feu vert au droit de chacun des supports délimitant la travée marinière, et un feu orange surplombant le milieu de la travée marinière. Un feu rouge au-dessus de la passe interdite à la navigation.

2° Ancien pont dit "Van Enschoedtbrug":

La passe est balisée au moyen de feux verts.

3° Pont-route de Walem:

La passe est balisée au moyen d'un feu vert au droit de chacun des supports délimitant la travée marinière. Un feu orange indique le milieu de la travée marinière.¹⁰

4° Pont-rails de St. Kathelijne-Waver:

La passe est balisée au moyen d'un feu vert au droit de chacun des supports délimitant la travée marinière.

5° Pont-route de Waasmunster:

Un feu blanc au-dessus de la travée marinière et un feu rouge au-dessus de la passe interdite à la navigation.

§ 2. Les passes de ces ponts ne sont pas signalées le jour par temps clair. Les autres ponts fixes ne sont munis d'aucune signalisation.

Art. 11.¹¹ § 1. Les passes des ponts mobiles énumérés ci-après et le passage à ces ponts sont signalés comme suit, la signalisation dite de nuit étant utilisée entre le coucher et le lever du soleil, ainsi que par temps de brouillard:

1° Ponts de Melle, de Wetteren et d'Uitbergen:

Le jour:

Un disque rouge à bord blanc indique que le passage est interdit.

⁹ Arrêté royal du 13 novembre 1953

¹⁰ Arrêté royal du 17 octobre 1956

¹¹ Arrêté royal du 13 novembre 1953

Un disque blanc à bord vert indique que le passage est libre.
Ces disques sont placés au-dessus de la partie mobile du pont.

La nuit:

La passe est balisée en permanence au moyen d'un feu vert de part et d'autre de la travée marinière.

L'interdiction de passage est indiquée au moyen d'un feu rouge surmontant le feu vert de l'une des piles. Un feu rouge allumé au-dessus d'une passe indique que le passage y est interdit. Aux ponts de Wetteren et d'Uitbergen, un feu orange signale le bord inférieur de la partie mobile du pont.

2° Pont sur l'Escaut à Termonde:

Seule la passe sous la partie mobile du pont est accessible à la navigation. Un feu rouge est allumé en permanence au-dessus des autres passes. Le passage est libre pour tous les bateaux dont le pont le plus haut se trouve 0,30 m en dessous du niveau du bord inférieur du pont.

La passe est balisée le jour au moyen d'un feu rouge et, la nuit, au moyen d'un feu vert et d'un feu rouge au droit de chacune des piles de la travée marinière.

Un feu orange signale le bord inférieur de la partie mobile du pont.

Un deuxième feu rouge au droit de la pile de la rive droite de la passe marinière indique que le pont ne peut être manoeuvré.

3° Pont-rails de Boom:

Le jour:

Un drapeau indique que le pont ne peut être manoeuvré.

La nuit:

La passe de la partie mobile est balisée au moyen de feux verts.

Un feu rouge allumé au-dessus de la passe indique que le passage est interdit.

Un feu blanc est placé au droit des autres piles.

4° Pont de l'autoroute, à Boom:

Le jour:

Aucune signalisation lorsque le pont est fermé.

Lorsque le pont est ouvert, le passage est libre si la travée marinière est balisée uniquement au moyen de feux verts, et le passage est interdit si la travée marinière est balisée au moyen de feux rouges.

La nuit:

Pour les bateaux dont le passage ne nécessite pas la manoeuvre de la partie mobile du pont, la passe sous la partie fixe du pont est balisée au moyen de feux verts placés au droit des deux supports, et par un feu orange au milieu de la travée.

Pour les bateaux dont le passage nécessite la manoeuvre de la partie mobile du pont, il y a lieu d'observer les prescriptions applicables le jour, lorsque le pont est ouvert.

5° Pont-route à Hamme:

Le jour:

Lorsque le pont est fermé: aucune signalisation.

Lorsque le pont étant fermé, il ne peut être manoeuvré en raison de l'approche d'un tram, des feux rouges interdisent le passage.

Lorsque le pont est ouvert: il est permis de franchir la passe balisée au moyen de feux verts, mais non pas celle balisée au moyen de feux rouges.

La nuit:

Lorsque le pont est fermé: des feux rouges interdisent le passage.

Lorsque le pont est ouvert: même chose que pendant le jour.

6° Pont-rails de Hamme:

Le jour:

Aucune signalisation.

La nuit:

Lorsque le pont est fermé: le feu rouge allumé sur la partie mobile du pont interdit le passage.

Lorsque le pont est ouvert: le passage est libre lorsque le feu rouge placé sur la partie mobile du pont n'est pas visible.

Le feu rouge placé sur la partie fixe du pont, reste visible en permanence.

7° Vieux pont de Lokeren:

Le jour:

Lorsque le pont est fermé: aucune signalisation.

Lorsque le pont est ouvert: le passage est libre lorsque seuls un feu vert et un feu blanc sont allumés pour signaler la passe.

Le passage est interdit lorsque le feu rouge est allumé.

La nuit:

Le feu rouge indique que le passage est interdit.

Le passage est libre lorsque seule le feu vert et le feu blanc sont allumés.

§ 2. Les autres ponts mobiles ne sont munis d'aucune signalisation, ni de jour, ni de nuit.

Art. 12. Au pont sur l'Escaut, à Tamise, le passage ne peut se faire que par la passe balisée de chaque côté, le jour, au moyen d'un disque rouge et de deux sphères noires; la nuit, au moyen d'un feu blanc surmonté d'un feu rouge.

Les piles, entre lesquelles le passage ne peut se faire, portent, le jour, un disque rouge; la nuit, un feu rouge surmonté d'un feu vert.

Art. 13. Entre le sémaphore et le pont de Wetteren, la vitesse des bateaux ne peut dépasser en aucun cas 100 mètres à la minute.

Les ponts mobiles de Melle, de Wetteren, d'Uitbergen et de Termonde, sur l'Escaut maritime, ne doivent jamais rester ouverts plus longtemps que pour le passage de deux trains de bateaux remorqués qui se suivent à une distance de 100 m au plus. L'intervalle entre le moment où l'on commence de les fermer et celui où on les rouvre, doit être de dix minutes.

Les trains de bateaux remorqués doivent régler leur marche de manière à ne pas se présenter trop tôt devant l'un de ces ponts. Quand ils sont à moins de 1 200 mètres, ils ne peuvent plus se dépasser l'un l'autre.

En amont et en aval des ouvrages d'art, des poteaux indiquent les diverses distances dont il est question au présent article.

Art. 14. La partie du Rupel entre son embouchure et le chenal d'accès du canal maritime de Bruxelles au Rupel est balisée au moyen de six feux électriques placés à 4,50 m environ au-dessus du niveau de marée haute moyenne; sur la rive gauche, quatre feux verts situés respectivement sur l'estacade d'embouchure, à 325 m en amont, puis à 825 m et à 500 m en aval de l'entrée dudit chenal d'accès; sur la rive droite, deux feux rouges, l'un immédiatement en amont de l'embarcadère du passage d'eau du Tolhuis, l'autre à 600 mètres en amont.

Les tronçons de nouvelles rives du Rupel en aval de Niel, sont signalés de jour par des lignes de balises, rouges sur la rive droite et bleues sur la rive gauche.¹²

Art. 15. § 1. A Termonde, les bateaux qui attendent la marée favorable, peuvent s'amarrer, sur cinq rangées au maximum, aux ducs d'albe établis en aval du pont, à l'endroit dit "Lang Rek".

§ 2. Entre l'embouchure de la Durme et l'origine amont de la rade d'Anvers, il est interdit, à moins d'autorisation spéciale:

1° d'amarrer aux embarcadères, appontements, quais, etc. des bâtiments de mer accolés;

¹² L'attention des bateliers est attirée sur le fait que l'estacade du chenal d'accès à l'écluse de Wintam est également éclairée à l'électricité. Cet éclairage n'a aucun rapport avec le balisage de la passe navigable du Rupel

- 2° de placer le long du bord d'un bâtiment de mer amarré plus d'une rangée d'allèges;
 3° d'ancrer aux embarcadères, appontements, quais, etc., des allèges accolées sur plus de trois rangées;
 4° d'ancrer des bateaux:

- a) sous la rive gauche (de Flandre), en aval de l'embarcadère, à Kruibeke, du passage d'eau public Kruibeke-Hoboken (Kapelstraat);
 b) sous la rive droite (anversoise), en amont de l'embarcadère, à Hoboken, du même passage d'eau.

§ 3. Sur la rive gauche du Rupel, les bateaux en stationnement au droit du musoir Nord du chenal d'accès à l'écluse de Petit-Willebroek, ne peuvent faire sur la rivière une emprise dépassant une largeur de 16 mètres, comptée à partir du revêtement du musoir. Les bateaux qui ne peuvent trouver place dans cette zone, doivent venir à l'ancre sous la rive droite.

Sur la rive droite du Rupel, au droit du quai communal de Niel, les bateaux doivent s'amarrer dans une zone large de 21 mètres au plus, comptée à partir du mur de quai ou des bornes d'amarrage qui s'y trouvent.

Art. 16 En cas d'urgence, dont l'Administration est seule juge, l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées ou tout autre fonctionnaire compétent est autorisé à prendre immédiatement et d'office les mesures nécessaires pour relever ou, au besoin, détruire un bateau coulé ou échoué.

Art. 17. Les travaux exécutés dans les cours d'eau soumis au présent règlement ou le long des rives, sont signalés le jour par des disques rouges d'au moins 0,75 m de diamètre ou par des drapeaux rouges; la nuit, par des feux rouges surmontés de feux verts, d'une portée d'au moins un mille marin (1.852 mètres).

Les mêmes disques ou drapeaux et feux sont placés à l'extrémité (côté rivière) des estacades, ducs d'albe et autres ouvrages du même genre qui, dans l'eau, dépassent la laisse de marée basse moyenne ou qui ne sont pas visibles par hautes eaux, à l'exception:

- 1° de ceux qui servent au balisage ou à l'éclairage de la voie navigable;
 2° des bouées d'amarrage pour bateaux intérieurs.

Art. 18. En ce qui concerne les maxima de vitesse des bateaux à moteur, la Dyle inférieure, la Senne et la Durme en amont du pont dit "Statiënbrug" de Lokeren, sont soumises au règlement général.

Sur les autres voies et sections, les maxima sont les suivants (a):

Voies et sections	Bateaux à moteur ne faisant pas usage de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau				Bateaux à moteur faisant usage de la tolérance relative au	
	de 90 T et moins		de plus de 90 T		avec dispositif contre les remous	avec hélice fixe faisant saillie sur la coque
	larges de moins de 2,50 m	larges de 2,50 m et plus	avec autorisations	sans autorisations		
<i>Escaut maritime supérieur:</i>						
1. en aval du pont de Termonde	vitesse illimitée					
2. en amont du pont de Termonde	250	200	200	150	200	150
<i>Durme:</i>						
1. en aval du pont dit Hammebrug	vitesse illimitée					

Voies et sections	Bateaux à moteur ne faisant pas usage de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau maximum de tirant d'eau				Bateaux à moteur faisant usage de la tolérance relative au	
	de 90 T et moins		de plus de 90 T		avec dispositif contre les remous	avec hélice fixe faisant saillie sur la coque
	larges de moins de 2,50 m	larges de 2,50 m et plus	avec autorisations	sans autorisations		
2. entre le Hammebrug et le pont de Waasmunster	250	200	200	150	200	150
3. entre le pont de Waasmunster et le "Statiënbrug" (Lokeren)	200	150	150	100 (b)	150	100 (b)
<i>Rupel:</i>	vitesse illimitée					
<i>Nèthe inférieure:</i>						
1. en aval du pont-route de Walem	vitesse illimitée					
2. en amont du pont-route de Walem	250	200	200	150	200	150

(a) Toutes les vitesses sont indiquées en mètres, par minute et par rapport à la rive.

(b) Conformément au règlement général, le maximum de 7 kilomètres à l'heure remplace tout maximum moins favorable, pour les bateaux avalants.

Note: L'attention des patrons naviguant sur le Rupel est spécialement attirée sur l'article 21 du règlement général de police et de navigation, qui prescrit notamment de ralentir la vitesse de marche des bateaux devant les quais de chargement et de déchargement de façon à éviter tout danger ou dommage. Les banquettes d'échouage sont d'ailleurs comprises sous la rubrique générale "quais de chargement et de déchargement".

Art. 19.¹³ Sur l'Escaut, en aval du pont de Termonde, et sur le Rupel, en aval du pont-rails de Boom, dans les parties où la largeur des passes le permet sans entraver le croisement, les bateaux remorqués peuvent être amarrés latéralement au remorqueur, un à chaque bord au plus, pour autant que la largeur de l'ensemble ne dépasse pas 15 mètres.

Dans ces mêmes parties, tous les bateaux d'intérieur remorqués peuvent être accouplés, pour autant que la largeur de la traîne ne dépasse par 15 mètres. Ils peuvent être remorqués à quatre à la fois, pourvu que la longueur totale de la rame, y compris le remorqueur, n'excède pas 200 mètres.

Dans les autres parties et sur les autres voies, seuls peuvent être accouplés les bateaux d'intérieur dont la largeur n'excède pas 2,65 m.

Art. 20. Sur l'Escaut, en aval du pont de Termonde et sur le Rupel, les radeaux et les trains de bois ne peuvent naviguer que s'ils sont remorqués par bateau à moteur.

Art. 21. Sur l'Escaut, en aval du pont de Termonde et sur le Rupel, il est défendu à tout bâtiment de moins de 10 mètres (de la proue à la poupe) de séjourner sans nécessité dans l'entrée des écluses et dans les eaux réservées à la grande navigation, de s'approcher à moins de 30 mètres des navires de mer et des trains de bateaux, et de gêner de manière quelconque leur trafic.

¹³ Arrêtés royaux des 26 mars 1954 et 17 octobre 1956

L'interdiction d'approcher ne s'applique ni aux remorqueurs, ni aux embarcations des services de l'Etat, ni aux bâtiments qui portent secours en cas de danger, ni à ceux qui assurent, avec l'autorisation requise, une liaison avec les quais.

Art. 22.¹⁴ Les bateaux d'intérieur peuvent être jaugés à Melle, à Termonde, à Baasrode, à Tamise, à Anvers, dans la section de l'Escaut comprise entre Rupelmonde et Pétroleumpier, à Anvers, à Hamme, à Tielrode, sur tout le Rupel, à Lierre et à Malines.

Art. 23. L'Etat ne perçoit aucun droit de navigation à raison des distances parcourues. Des tableaux des distances sont donnés à titre de renseignement.

Art. 24. Les dispositions du règlement général ne sont applicables à la Senne que dans la mesure où elles ne sont pas modifiées par la loi du 7 juillet 1887 autorisant le gouvernement à administrer la Senne.

Art. 25. Les propriétaires ou les locataires des usines établies sur la Senne, sont tenus d'entretenir leurs ouvrages hydrauliques en bon état et de se conformer aux ordres des fonctionnaires et agents de l'Administration, relatifs aux manoeuvres des ouvrages nécessitées par les crues, les travaux de curage ou le service de la rivière en général.

Canal de l'Espierres

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 17 octobre 1956; 25 septembre 1957; 22 avril 1959; 14 décembre 1979 (M.B. du 1er janvier 1980) (Erratum : M.B. du 15 juillet 1980) ; 6 juin 1988 (M.B. du 29 juillet 1988)

Art. 1er. Le canal de l'Espierres a son origine à la frontière française à (Leers-Nord) Estaimpuis. Il s'étend sur une longueur de 8 403 mètres jusqu'à la ligne fictive prolongeant la rive gauche de l'Escaut à (Spiere) Spiere-Helkijn.

Art. 2. Les dimensions utiles des écluses, la hauteur libre sous les ponts et le maximum de tirant d'eau des bâtiments sont les suivants:

ECLUSES		Hauteur libre	Tirant d'eau
Longueur utile	Largeur utile		
38,43 m	5,19 m	4,00 m	1,80 m

Art. 3. Le chemin de halage est situé sur la rive gauche du canal.

Art. 4. La vitesse maximum des bâtiments est fixée à 3,6 km par heure.

Art. 5. Abrogé.¹⁵

Canal de Gand à Ostende

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 13 juillet 1951; 3 octobre 1951; 30 novembre 1951; 13 novembre 1953; 18 juin 1956; 17 octobre 1956; 25 septembre 1957; 14 novembre 1975 (M.B. du 30 juillet 1976); 29 juin 1977 (M.B. du 21 juillet 1977).

Le canal de Gand à Ostende s'étend depuis le pont dit "Bargiebrug" – non compris – jusqu'à la tête amont des écluses de Slijkens, à Ostende, sur une longueur de 66 294 mètres.¹⁶

Art. 1er. § 1. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement général, sont les suivants:¹⁷

¹⁴ Arrêté royal du 25 septembre 1957

¹⁵ Arrêté royal du 6 juin 1988

¹⁶ Arrêté royal du 29 juin 1977

¹⁷ Arrêté royal du 17 octobre 1956

Voies et sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
1. Entre le pont dit "Bargiebrug - non compris - à Gand et l'ancienne limite de Bruges et d'Assebroek (a)	-	7,50 m (b) 10,85 m (c)	4,20 m (b) 5,42 m (c)	2,30 m
2. Entre cette limite et la nouvelle écluse dite "Damme-poortsluis" à Bruges	-	12,00 m	6,50 m	2,30 m
3. A l'écluse nouvelle dite "Dammepoortsluis" à Bruges	70,00 m (d) 89,70 m (e)	12,00 m	-	2,30 m
4. Dans la traverse de la ville de Bruges	70,00 m Ecluse dite "Coupuresluis" et 62,00 m Ecluse dite "Oude Dammepoortsluis" (f)	8,20 m	-	2,10 m
5. Entre la Dammepoort à Bruges et Halfmijlhuis	-	12,00 m (g)	-	Été: 3,80 m Hiver: 3,35 m (h)
6. Depuis Halfmijlhuis jusque et y compris le bassin-sas d'Ostende	282,50 m	18,00 m	-	Été: 6,00 m Hiver: 5,55 m (h)

N.B. – Le tiret signifie qu'aucun ouvrage ne limite la dimension.

(a) En cours ordinaire, la largeur du canal à 2,30 m au-dessous de la jauge normale de 5.61 E.M. est de: 14 m entre l'origine et le canal de raccordement à Gand; 22,40 m entre Gand et Schipdonk; 12,40 m entre Schipdonk et la limite des deux Flandres; 14 m entre cette limite et Bruges.

(b) En amont du canal circulaire de Gand.¹⁸

(c) En aval du canal circulaire de Gand.¹⁹

(d) Pour les bateaux d'une largeur de 11,90 m au plus.

(e) Pour les bateaux d'une largeur de 10,20 m au plus.

(f) L'écluse dite "Oude Dammepoortsluis" est accessible uniquement aux bateaux d'une longueur maximum de 52,00 m.

(g) 7,55 m seulement au pont provisoire de Stalhille.

(h) En cas d'évacuation d'eau, le niveau normal peut subir une baisse de 1,00 m à Slijkens et de 0,50 m à Bruges.

§ 2. Entre Gand et Bruges, les bateaux de plus de 7 mètres de largeur ne peuvent circuler qu'avec l'autorisation préalable de l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées, qui fixe leur tirant d'eau.

Les bateaux de plus de 5 mètres de largeur ne peuvent y charger ou décharger des marchandises qu'aux endroits suivants:

1° entre Gand et la borne hectométrique n° 132 à Merendree, les bateaux de 7 mètres ou moins de largeur;

2° entre Steenbruggen et la Dammepoort à Bruges, tous les bateaux;

¹⁸ Arrêté royal du 14 novembre 1975

¹⁹ Arrêté royal du 14 novembre 1975

- 3° entre le pont dit "Sint-Katelijnebrug" et l'écluse dite "Dammepoortsluis" (rive droite) à Bruges, les seuls bateaux qui y sont autorisés par l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées;
- 4° le long de l'avenue Princesse Elisabeth (rive droite) à Bredene, les seuls bateaux autorisés comme au 3°.

Art. 2. Le halage s'exerce:

1° *Entre Gand et Bruges:*²⁰

- a) entre le pont dit "Bargiebrug"²¹ à Gand – non compris – et un point situé à 140 mètres en amont du barrage dit "Keizerinnestuw" à Bruges, sur la rive gauche;
- b) entre ce point et la nouvelle écluse dite "Dammepoortsluis", sur la rive droite;
- c) abrogé.

2° *Dans la traversée de la ville de Bruges:*

- d) entre l'emplacement du pont dit "IJzerhekkenbrug" et le Molenbrug, sur la rive droite;
- e) entre le Molenbrug et le Sint-Annabrug, sur la rive gauche;
- f) entre le Sint-Annabrug et l'ancienne écluse dite "Dammepoortsluis", sur la rive droite.

3° *Entre Bruges et Ostende:*

- g) entre la Dammepoortsluis et le Scheepdalebrug, sur la rive droite (sur cette partie, il n'y a pas de chemin de halage entre un point situé à 150 m en aval de la Dammepoortsluis et le Warandebbrug);
- h) entre le Scheepdalebrug et les écluses de Slijkens, sur les deux rives.

Art. 2bis.²² Par dérogation à l'article 28 du règlement général des voies navigables du Royaume, l'ordre de passage à la nouvelle écluse dite "Dammepoortsluis" à Bruges, est réglé par les éclusiers de service qui désignent l'emplacement des bateaux dans le sas, compte tenu de leurs dimensions.

Pour les bateaux à destination du canal de Bruges à l'Ecluse (partie belge), les bateliers doivent, dès leur arrivée, se rendre auprès des éclusiers qui leur indiquent l'éclusée dont ils feront partie, ainsi que leur emplacement dans le sas.

Art. 3. Entre la Dammepoortsluis et le Warandebbrug à Bruges, les bateaux peuvent s'amarrer sur la rive droite, sur trois files au plus, par dérogation à l'article 38 du règlement général.

Art. 4. Les bateaux en stationnement doivent être amarrés de manière à ne pouvoir toucher le fond par suite des fluctuations du niveau de l'eau. Les patrons sont pleinement responsables des dommages causés à leurs propres bateaux, aux tiers et à la voie navigable, et des dérangements survenus aux prises d'eau, du fait de leur négligence à l'amarrage. Ils ne peuvent exiger de l'Administration qu'elle renfloue leurs bateaux échoués, en relevant le niveau de l'eau.

Art. 5. Dans la traverse de Gand, aussi entre la limite de Bruges et Assebroek, d'une part, et le pont-rails de Wegelwater, d'autre part, tous les bateaux, y compris les remorqueurs, sont tenus d'annoncer, au moyen de la corne, exclusivement:

- 1° leur approche des ponts, des écluses, des passages d'eau publics et des points où les bateaux doivent faire halte;
- 2° leur présence, de cinq en cinq minutes au moins, par temps de brume.

Art. 6. En cas de crue ou de pénurie d'eau, l'Administration peut limiter le nombre d'éclusées aux écluses de Bruges.

Art. 7. Par dérogation au règlement général, les maxima de vitesse des bateaux à moteur sont les suivants:

²⁰ Arrêté royal du 14 novembre 1975

²¹ Arrêté royal du 29 juin 1977

²² Arrêté royal du 18 juin 1956

Voies et sections	Bateaux à moteur ne faisant pas usage de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau				Bateaux à moteur faisant usage de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau	
	de 90 T et moins		de plus de 90 T		avec dispositif contre les remous	avec hélice fixe faisant saillie sur la coque
	larges de moins de 2,50 m	larges de 2,50 m et plus	avec autorisations	sans autorisations		
1. Entre Gand et Bruges	250	200	120	100	120	100
2. Entre Bruges et Ostende	250	200	180	120	180	120

Art. 7bis.²³ A moins que le règlement général ne prévoie des heures plus matinales, la navigation est permise les jours ouvrables à partir de 5h30, heure officielle, depuis un point situé à 100 mètres en amont du pont au-dessus de la tête aval du bassin-sas à Ostende jusqu'à l'origine des installations maritimes d'Ostende.

L'accès et la traverse des ouvrages d'art sont signalés de nuit, par des feux verts et rouges placés aux extrémités de la tête d'écluse. Deux feux verts indiquent que l'accès et le passage sont permis. Deux feux rouges indiquent que l'accès et le passage sont interdits.

Art. 8. Les ingénieurs en chef-directeurs des ponts et chaussées peuvent autoriser les bateaux à moteur à naviguer la nuit, pour leur permettre soit de reprendre le matin leur service ordinaire, soit d'arriver à temps à Ostende pour prendre la mer en profitant de la marée.

Les bénéficiaires de l'autorisation assument seuls toute la responsabilité de leur navigation nocturne.

Art. 9.²⁴ Les bateaux peuvent être jaugés à Gand, Oostkamp, Bruges et Ostende.

Art. 10. Sont exempts des droits de navigation et du permis de circulation à vide, les navires qui viennent de la mer et se rendent en Belgique et vice-versa, et les bateaux qui transportent les cargaisons de tels navires. Ces derniers bateaux doivent être munis d'une déclaration de la douane attestant le transbordement et la laisser au premier bureau de perception.

Art. 11. Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis à Schipdonk, à la Dammepoort à Bruges, et à Plassendale (canal de Plassendale à Nieupoort).²⁵

Art. 12. Le présent règlement et le règlement général régissent le canal de dérivation des fossés de l'enceinte de la ville de Bruges, y compris le barrage dit "Gulden-Vliesstuw" et ses dépendances.

Canal de Gand à Terneuzen (partie belge) et embranchements

Abrogé: Arrêté royal du 23 septembre 1992, article 57.

Grande Nethe

La partie navigable de la Grande Nèthe s'étend depuis le déversoir d'Oosterlo-Geel jusqu'au confluent avec la Petite-Nèthe, à 405 mètres en amont du pont provisoire de la Porte de Louvain à Lierre, sur une longueur de 44 292 mètres.

Temporairement, la Grande Nèthe n'est navigable qu'à son embouchure, en aval du pont dit "Maasfortbrug", à Lierre.

²³ Arrêté royal du 3 octobre 1951

²⁴ Arrêté royal du 25 septembre 1957

²⁵ Arrêté royal du 13 juillet 1951

Art. 1er. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement général, sont les suivants:

Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
5,00 m	variable (a)	variable (a)

(a) Varie avec le débit de la rivière et l'amplitude des marées.

Art. 2. Le halage s'exerce sur les deux rives.

Art. 3. Les dispositions du règlement général relatives à la baisse partielle ou totale des eaux sont applicables au cas où les barrages de la rivière doivent être manoeuvrés pour l'irrigation des prairies.

Art. 4. Par dérogation au règlement général, les maxima de vitesse des bateaux à moteur sont les suivants: (a)

Bateaux à moteur ne faisant pas usage de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau				Bateaux à moteur faisant usage de la tolérance relative au tirant d'eau	
de 90 T et moins		de plus de 90 T		avec dispositif contre les remous	avec hélice fixe faisant saillie sur la coque
larges de moins de 2,50 m	larges de 2,50 m et plus	avec autorisations	sans autorisations		
200	150	150	100 (b)	100 (b)	70 (b)

(a) Toutes les vitesses sont indiquées en mètres, par minute, et par rapport à la rive.

(b) Conformément au règlement général, le maximum de 7 kilomètres à l'heure remplace tout maximum moins favorable, pour les bateaux avalants.

Art. 5. L'État ne prélève aucun droit de navigation sur la Grande Nèthe. Un tableau de distance est donné à titre de renseignement.

Art. 6. Du 1er mars au 1er avril et du 15 juillet au 15 août, l'ingénieur en chef-ingénieur des ponts et chaussées du ressort peut régler la manoeuvre des barrages de la Grande Nèthe en vue de l'irrigation des prairies.

Haine

La partie de la Haine administrée par l'Etat s'étend depuis l'ancien déversoir du Fort-la-Haine, à Mons (Ghlin), jusqu'à la frontière française, sur une longueur de 22 401 mètres.

Art. 1er. Nul ne peut naviguer ni tenir un bateau ou radeau sur la rivière, sans avoir obtenu l'autorisation du Ministre des Travaux publics.

Art. 2. Un tableau des distances est donné à titre de renseignement.

Art. 3. Les dispositions du règlement général ne sont applicables que sous réserve de celles de la loi du 7 juillet 1887 autorisant le gouvernement à administrer la Haine.

Haut-Escaut

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 6 novembre 1954; 17 octobre 1956; 25 septembre 1957.

La partie belge du Haut-Escaut s'étend depuis la frontière française jusqu'à l'écluse de Gentbrugge, sur une distance de 91.954 mètres.

Les embranchements du Haut-Escaut dans la traverse de Gand sont:

1° Le Muinsschelde, qui s'étend depuis la cumulée 90.283 du Haut-Escaut, à 330 m en aval du pont-rails du Strop, jusqu'au rivage du lieu dit "Huidevetterken", sur une longueur de 1.575 mètres;

2° le canal dit "Ketelvaart", qui s'étend depuis le rivage du lieu dit "Huidevetterken", au droit du barrage dit "Braamgaten", jusqu'à la Lys, à 80 m en aval du pont dit "Ketelbrug", sur une longueur de 800 mètres;

3° le Reep, qui relie l'extrémité du Muinschelde à l'origine du Neerschelde et dont la partie navigable, séparée du Muinschelde par les Braamgaten et par une section voûtée, s'étend sur une longueur de 520 mètres;

4° le Neerschelde, qui prolonge la Lys jusqu'au Haut-Escaut, à 50 m en aval du Pont dit "Willebrug", sur une longueur de 1.529 mètres;

5° le canal dit "Visserijvaart", qui s'étend presque parallèlement au Neerschelde, depuis celui-ci, immédiatement en amont du pont dit "Slachthuisbrug" jusqu'au Haut-Escaut, immédiatement en aval du pont dit "Visserijbrug", sur une longueur de 1.234 mètres;

6° l'Oosterarm, bras oriental de la dernière partie du Haut-Escaut (dite dérivation du Strop), qui s'étend depuis la cumulée 90.632 sur une longueur de 940 mètres, mais n'est navigable qu'en aval du pont dit "Keizerpoortbrug", sur une longueur de 338 mètres.

Le canal dit Branche "De Pauw" est également soumis au présent règlement particulier. Il s'étend depuis la cumulée 94.076 de la Lys, à 118 m en amont du confluent de la Lys, du Reep et du Neerschelde, jusqu'à l'extrémité Sud du canal communal dit "Handelsdok", sur une longueur de 391 mètres.

Art. 1er. § 1. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement général, sont les suivants:

Voies et sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
<i>Haut-Escaut</i>				
1. Depuis la frontière française jusqu'à la tête aval de l'écluse d'Antoing:	41,50 m	6,50 m	4,00 m	2,10 m
2. Depuis la tête aval de l'écluse d'Antoing jusqu'à la bifurcation du Muinschelde à Gand:	125,00 m	6,70 m	4,00 m	2,10 m
3. Depuis ce point jusqu'à la tête aval de l'écluse dite Brusselsepoortsluis:	41,50 m	6,50 m	3,90 m (a)	2,10 m
4. Depuis ce point jusqu'à l'écluse de Gentbrugge:	100,00 m	11,50 m	-	2,30 m
<i>Embranchements</i>				
1. Muinschelde	-	14,00 m	4,00 m	2,10 m
2. Canal dit "Ketelvaart":	-	14,00 m	4,00 m	2,10 m
3. Reep:	-	7,50 m	2,47 m (a)	2,10 m
4. Neerschelde:	-	11,50 m	2,96 m (a)	2,30 m
5. Canal dit "Visserijvaart":	-	7,50 m	-	2,30 m
6. Oosterarm:	-	-	-	2,10 m
<i>Branche De Pauw</i>	70,00 m	8,50 m	4,55 m	2,30 m

N.B. - Le tiret signifie qu'aucun ouvrage ne limite la dimension.

(a) Au-dessus de la flottaison normale (4,45 m).

§ 2. Par dérogation au règlement général, les maxima de dimensions des bateaux sont les suivants:²⁶

²⁶ Arrêté royal du 17 octobre 1956

Voies et sections	Longueur (gouvernail compris)	Largeur
<i>Haut-Escaut</i>		
1. Depuis la frontière française jusqu'à la tête aval de l'écluse d'Antoing:	41,20 m	5,20 m
2. Depuis ce point jusqu'à la bifurcation du Muinxscheldeskelde, à Gand:	47,20 m	5,20 m
3. Depuis ce point jusqu'à la tête aval de l'écluse dite "Brusselsepoortsluis":	41,20 m	5,20 m
4. Depuis ce point jusqu'à l'écluse de Gentbrugge:	50,00 m	6,60 m
<i>Embranchements</i>		
Muinxschelde:	47,20 m	5,20 m
Canal dit "Ketelvaart"::	47,20 m	5,20 m
Reep:	47,20 m	5,20 m
Neerschelde:	50,00 m	6,60 m
Canal dit "Visserijvaart"::	50,00 m	6,60 m
Oosterarm:	47,20 m	5,20 m
<i>Branche De Pauw:</i>	50,00 m	6,60 m

Art. 2. § 1. Le halage s'exerce:

- 1° depuis la frontière française jusqu'au pont Armand Devallée, à l'amont de Tournai, sur la rive gauche;
- 2° depuis le dit pont jusqu'à Audenarde, sur la rive droite;
- 3° depuis Audenarde jusqu'à l'écluse de Gentbrugge, sur la rive gauche.

§ 2. Dans la traverse de la ville de Gand, le halage par hommes est seul permis.

Art. 3. Par dérogation au règlement général, l'ouverture réglementaire de la navigation n'est pas retardée les dimanches, ni les jours de l'Ascension, de l'Assomption, de la Toussaint et la Toussaint et de la Noël.

Art. 4. Par dérogation au règlement général, les maxima de vitesse des bateaux à moteur sont les suivants (a):

Bateaux à moteur ne faisant pas usage de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau		Bateaux à moteur faisant usage de la tolérance relative au tirant d'eau		avec dispositif contre les remous	avec hélice fixe faisant saillie sur la coque
de 90 T et moins		de plus de 90 T			
larges de moins de 2,50 m	larges de 2,50 m et plus	avec autorisations	sans autorisations		
200	150	100 (b)	70 (b)	100 (b)	70 (b)

(a) Toutes les vitesses sont indiquées en mètres, par minute et par rapport à la rive.

(b) Conformément au règlement général, le maximum de 7 kilomètres à l'heure remplace tous maxima moins favorables, pour les bateaux avalants.

Art. 5. Par dérogation au règlement général, entre les ponts Madou et Marcellis, à Gand, les rames remorquées ne peuvent être composées que de deux bateaux, outre le remorqueur.

Art. 6. Dans les traverses de Gand et d'Audenarde, tous les bateaux, y compris les remorqueurs, sont tenus d'annoncer, au moyen de la corne exclusivement:

- 1° leur approche des ponts, des écluses, des passages d'eau publics et des points où les bateaux doivent faire halte;
- 2° leur présence, de cinq en cinq minutes au moins, par temps de brume.

Art. 7.²⁷ Les bateaux peuvent être jaugés à Péronnes, Antoing, Tournai, Kain et à Gand.

Art. 8.²⁸ Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis aux écluses d'Antoing, de Kain, d'Audenarde, d'Asper et de Gentbrugge.

Art. 9. Le règlement général et le présent règlement régissent les dérivations ou canaux de décharge d'Antoing et ceux dite "Burgtschelde" et "Grachtschelde" à Audenarde; la dérivation des anciennes fortifications d'Audenarde et celle de l'ancien barrage de Semmerzake; les canaux d'écoulement dite de "Zingem" à Eke, "Zwarte Coppensbeek", de Melsen et de Zwijnaarde; la branche orientale de la dérivation du Strop, les barrages dite des "Braamgaten" et les branches de l'Escaut dénommées "Reep" et "Neerschelde", à Gand, le canal dit "Visserijvaart" et la branche De Pauw.

Canaux de la ligne Liège-Anvers et embranchements

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux du: 5 juin 1951; 23 mars 1853; 17 octobre 1956 ; 25 septembre 1957; 1er avril 1958; 19 octobre 1964; 14 mars 1967; 7 janvier 1972 (M.B., du 8 février 1972); 13 septembre 1972 (M.B., du 7 octobre 1972); 14 juin 1974 (M.B., du 26 juillet 1974); 8 octobre 1974 (M.B., du 14 novembre 1974); 5 mai 1975 (M.B., du 5 juin 1975); 30 juin 1978 (M.B., du 8 août 1978); 5 octobre 1978 (M.B., du 1er novembre 1978); 14 juin 1982 (M.B., du 16 juillet 1982)

Sont exploités par l'Office de la Navigation, conformément à la loi du 13 août 1928, et régis par le présent règlement:

1° le canal Albert, qui s'étend depuis la cumulée 113.699 de la Meuse, à Liège, jusque et y compris les murs en retour Ouest des culées du pont Albert, à l'entrée du bassin Lefèbvre à Anvers, sur une longueur de 129.577 mètres;

2° le canal de Monsin, qui s'étend depuis le musoir de la jetée amont de l'écluse de Monsin jusqu'au raccordement avec la Meuse à 530 m en amont du pont de Wandre, sur une longueur de 708 mètres;

3° le canal de Haccourt à Visé, qui s'étend depuis la cumulée 11.536 du canal Albert jusqu'à la cumulée 126.190 de la Meuse, sur une longueur de 866 mètres;

4° la partie belge du canal de Lanaye à Maastricht, qui s'étend depuis la cumulée 16.954 du canal Albert jusqu'à la frontière néerlandaise à Petit-Lanaye, sur une longueur de 2.203 mètres;

5° le canal de Briegden à Neerharen, qui s'étend depuis la cumulée 27.692 du canal Albert jusqu'à la cumulée 3.305 du Zuidwillemsvaart, sur une longueur de 4.862 mètres;

6° la partie belge du Zuidwillemsvaart,²⁹ qui s'étend depuis un point de la frontière néerlandaise en amont du pont de Smeermaas, sous Lanaken, jusqu'à un autre point de la même frontière à l'aval de l'écluse de Lozen, sous Bocholt, sur une longueur de 43.518 mètres;

7° le canal de Bocholt à Herentals, qui s'étend depuis la cumulée 38.645 du Zuidwillemsvaart jusqu'à la cumulée 99.487 du canal Albert, sur une longueur de 57.359 mètres;

8° le canal de Beverlo, qui s'étend depuis la cumulée 26.625 du canal de Bocholt à Herentals jusqu'à l'extrémité amont du bassin du camp de Beverlo, sur une longueur de 14.800 mètres;

9° le canal de Dessel à Kwaadmechelen, qui s'étend depuis la cumulée 31.132 du canal de Bocholt à Herentals jusqu'à la cumulée 75.158 du canal Albert sur une longueur de 15.785 mètres;

10° le canal de Dessel à Schoten, par Turnhout, qui s'étend depuis la cumulée 31.132 du canal de Bocholt à Herentals jusqu'à la cumulée 122.808 du canal Albert, sur une longueur de 63.312 mètres.

²⁷ Arrêté royal du 25 septembre 1957

²⁸ Arrêté royal du 6 novembre 1954

²⁹ Les clauses de ce règlement relatives au Zuidwillemsvaart ont été arrêtées après entente entre le Gouvernement belge et le Gouvernement néerlandais, conformément aux stipulations de l'article 55 du traité du 5 novembre 1842

Art. 1er. § 1. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bâtiments, mentionnés à l'article 1er du règlement général sont les suivants:³⁰

Voies et sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
<i>Canal Albert</i>				
1. Entre son origine en Meuse et le bassin en amont de l'écluse de Genk	136,00 m (écluse de Monsin)	14,00 m (pont de Zutendaal)	6,50 m (pont de Zutendaal)	2,80 m
2. Entre le bassin à l'amont de l'écluse de Genk et le bassin à l'aval de l'écluse de Hasselt	1 sas de 55,00 m et 2 sas de 136,00 m (écluses de Genk, Diepenbeek, Hasselt)	7,50 m 16,00 m	6,90 m (pont-rails de Genk)	2,80 m
3. Entre le bassin à l'aval de l'écluse de Hasselt et le bassin à l'amont de l'écluse de Kwaadmechelen	-	13,40 m (pont de Beringen)	6,37 m (pont de Beringen I)	2,80 m
4. Entre le bassin à l'amont et le bassin à l'aval de l'écluse de Kwaadmechelen	1 sas de 55,00 m et 2 sas de 136,00 m (écluse de Kwaadmechelen)	7,50 m 16,00 m	8,00 m (pont sur l'écluse)	2,80 m
5. Entre le bassin à l'aval de l'écluse de Kwaadmechelen et le bassin aval de l'écluse d'Olen	1 sas de 55,00 m et 2 sas de 136,00 m (écluse d'Olen)	7,50 m 12,50 m (pont d'Eindhout)	6,35 m (pont de Geel-Stelen)	2,80 m
6. Entre le bassin à l'aval de l'écluse de Olen et le bassin de Wijnegem	1 sas de 55,00 m et 2 sas de 136,00 m (écluse de Wijnegem)	6,80 m 12,00 m (pont de Grobbendonk)	5,25 m (pont sur petit sas) 6,55 m (pont de Grobbendonk)	2,30 m 2,80 m
7. Entre le bassin de Wijnegem et le bassin de Strasbourg	-	14,00 m (pont de Merksem)	6,70 m (pont de Merksem)	2,80 m
8. Raccordement du bassin de Strasbourg et des bassins Asia et Lefèbvre	-	26,00 m	-	2,80 m
9. Darse de la S.A. "Pont charbonnier de Genk"	-	26,00 m	-	2,80 m
10. Darse de Hasselt	-	-	5,40 m	2,40 m
11. Darse de la S.A. des "Charbonnages de Helchteren et Zolder"	-	26,00 m	6,35 m	2,80 m
12. Darse de la S.A. des Charbonnages de Beringen	-	26,00 m	6,35 m	2,50 m

³⁰ Arrêté royal du 17 octobre 1956

Voies et sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
13. ³¹ Bassin de Merksem	–	7,00 m	7,00 m	2,30 m
<i>Canal de Monsin</i>	136,00 m (écluse de Monsin)	16,00 m	10,60 m (pont de Milsaucy)	2,10 m (2,80 m) (d)
<i>Canal de Lanaye à Maastricht</i> (partie belge) (a)	55,00 m (écluse de Lanaye)	7,50 m	4,65 m (b)	2,10 m
<i>Canal de Haccourt à Visé</i>	55,00 m (écluse de Visé)	7,50 m	6,50 m (c) (pont sur l'écluse)	2,10 m (2,40 m)
<i>Canal de Briegden à Neerharen</i>	55,00 m (écluses de Lanaken-Neerharen)	7,50 m	6,15 m (pont de Tournebride)	2,10 m (2,50 m 8,00 m des rives)
<i>Zuidwillemsvaart</i>				
(partie belge) (a)				
1. Entre la frontière à Smeermaas et le pont d'Eisden I.	–	9,65 m (pont de Neerharen)	5,25 m (b) (pont de Boorseme)	2,10 m (2,50 m)
2. Entre le pont d'Eisden I et le raccordement à Bocholt, au canal de Bocholt à Herentals	–	9,15 m (pont d'Eisden II)	4,55 m (pont de Bocholt-Dorp)	2,10 m (2,50 m)
3. Entre le susdit raccordement et la frontière à Lozen	50,00 m	7,00 m	–	1,90 m (2,00 m pour les seuls bateaux larges de 5,00 m ou moins)
<i>Anciens embranchements du Zuidwillemsvaart ouverts à la navigation</i>				
1. Neeroeteren-Berg	–	10,00 m	4,20 m	1,90 m (2,10 m)
2. Geisteren	–	10,00 m	4,25 m	1,90 m (2,10 m)
3. Beek (Bocholt)	–	10,00 m	4,30 m	1,90 m (2,10 m)
<i>Canal de Bocholt à Herentals</i>				
1. Entre son origine et la cumulée 10.700	–	13,70 m (pont de Neerpelt I)	5,54 m (pont de St. Huibrechts-Lille II)	2,10 m (2,50 m)

³¹ Arrêté royal du 8 octobre 1974

Voies et sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
2. Entre la cumulée 10.700 et le bassin de Neerpelt	-	-	5,75 m (pont du chemin de fer à Neerpelt)	2,10 m (2,50 m)
3. Entre le bassin de Neerpelt et le bassin dit "Blauwe-Kei"	-	8,90 m)(pont de Lommel I)	5,34 m (pont de Neerpelt II)	2,10 m (2,50 m)
4. Entre le bassin dit "Blauwe-Kei" et le bassin de virement de l'écluse n° 4, à Dessel	55,00 m (écluses n°s1N, 2N, 3N)	7,50 m (écluses n°s1N, 2N, 3N)	5,00 m (pont de Mol-Maat, travée Nord)	2,10 m (2,50 m) (écluses n°s1N, 2N, 3N)
	50,00 m (écluses n°s1A, 2A, 3A)	7,00 m (écluses n°s1A, 2A, 3A)	5,00 m (pont de Mol-Maat, travée Sud)	2,00 m (écluses n°s 1A, 2A, 3A)
5. Entre le dit bassin de virement et le pont d'Olen-Sint-Jozef	50,00 m	7,00 m	5,25 m (pont de Mol-Donk)	2,10 m (2,50 m)
6. Entre le pont d'Olen-Sint-Jozef et la jonction avec le canal Albert	55,00 m	7,50 m	5,10 m (pont de Herentals-Geel)	2,10 m (2,50 m)
<i>Canal de Dessel à Kwaadmechelen</i> ¹¹⁰³²	aucune écluse	28,00 m (pont de Mol-Sluis)	5,20 m (pont-rails à Balen)	2,80 m
<i>Canal de Dessel par Turnhout à Schoten</i>				
1. Entre son origine et le pont n° 1 à Turnhout	-	7,76 m(ponts n° 4 et n° 6 àArendonk)	5,30 m(pont n° 0 à Dessel)	1,90 m (2,10 m)
2. Entre le pont n° 1 à Turnhout et le bassin à l'amont de l'écluse n° 10 à Schoten	50,00 m	7,00 m	5,32 m (passerelle)	1,90 m (2,10 m)
3. Entre le susdit bassin et l'extrémité du canal	55,00 m	7,50 m	5,50 m (pont sur l'écluse)	1,90 m (2,10 m)
<i>Canal de Beverlo</i>				
1. Depuis son origine à la cumulée 26.625 du canal de Bocholt à Herentals jusqu'au port de la Vieille Montagne	-	8,00 m (pont privé van Vieille Montagne)	4,25 m (pont-rails à Balen-Wezel)	2,30 m
2. Depuis le port de la Vieille Montagne à son extrémité	-	9,10 m (brug te Kerkhoven)	4,10 m (brug te Kerkhoven)	1,90 m

N.B. 1° Le tiret signifie qu'aucun ouvrage ne limite la dimension.

2° Tous les tirants d'eau renseignés entre parenthèses ne sont admis qu'à titre de tolérance. Les patrons qui en usent, naviguent à leurs risques et périls.

³² Arrêté royal du 14 juin 1982

- a) Dans les parties néerlandaises du Zuidwillemsvaart et du canal de Lanaye à Maastricht et dans la traverse de Maastricht, les écluses ont une largeur de 7 m et une longueur utile de 50 m: les ponts mobiles ont une largeur de 7 m.
- b) La plus petite hauteur libre sous les ponts des canaux dans la traverse de Maastricht est de 4,50 m.
- c) Cette hauteur diminue suivant l'importance des crues de la Meuse.
- d) Ce tirant d'eau de (2,80 m) diminue lorsque la flottaison en Meuse descend sous la cote (55.00) en aval du barrage de Monsin.

§ 2. Aussi longtemps que dureront les travaux de reconstruction du canal Albert et d'amélioration des canaux et de reconstruction des ponts, les indications du tableau qui précède subiront encore de fréquentes modifications.

Celles-ci font l'objet d'arrêtés ou d'avis.

Elles sont régulièrement portées à la connaissance des usagers par voie d'affichage.

Art. 2. Par dérogation au règlement général, le maximum de dimensions des bateaux est le suivant:

1° Sur le canal Albert et le canal de Monsin:

longueur (gouvernail compris): 100,00 m

largeur 11,00 m

2° Sur les autres canaux (à l'exception des embranchements du Zuidwillemsvaart):

longueur (gouvernail compris) 50,00 m

largeur 6,60 m

Art. 3. La formation, le stationnement et la navigation de trains de bois sont interdits.

Art. 4. Les horaires de la navigation sont portés à la connaissance des intéressés par des avis spéciaux. Ils sont affichés aux principaux ouvrages d'art.

Art. 5. § 1. En principe, le halage est permis sur les deux rives.

Par dérogation au règlement général, aucune autorisation n'est nécessaire pour exercer le halage par chevaux.

§ 2. Le halage par hommes est le seul permis:

1° Sur la rive droite du canal Albert:

a) entre son origine et l'écluse de Monsin;

b) entre le pont de Kuringen et le raccordement du canal de Dessel à Kwaadmechelen, en cette dernière localité.

2° sur la rive gauche du canal Albert, entre l'écluse de Kwaadmechelen et l'écluse de Wijnegem.

3° sur la rive gauche du Zuidwillemsvaart, entre la frontière à Smeermaas et le bassin de Hocht.

§ 3. En raison de l'exécution de nombreux travaux le long de certains canaux, le halage par chevaux ou par tracteurs est interdit temporairement sur une des deux rives. Des avis portent ces modifications à la connaissance des bateliers.

Art. 6. § 1. Pour l'application des dispositions du règlement général relatives au halage, la rive droite des canaux est considérée comme rive de halage, sauf pour les sections énumérées ci-après, dont la rive gauche est considérée comme rive de halage:

1° Le canal Albert:

a) entre son origine et le pont de Wandre;

b) entre le pont de Lanaye et l'écluse de Genk;

c) entre le pont de Kuringen et l'écluse de Kwaadmechelen.

2° le canal de Briegden à Neerharen.

3° le Zuidwillemsvaart, entre l'écluse de Lozen et la frontière.

§ 2. Les patrons qui effectuent le halage sur la rive opposée à celle admise comme rive de halage, ne peuvent exiger que les bateaux qui se trouvent en cours de chargement ou de déchargement dans les gares et bassins soient déplacés, ni que les opérations soient interrompues.

Art. 7. Par dérogation au règlement général, les propriétaires de bateaux affectés à un service régulier de marchandises ne peuvent jouir de la priorité de passage aux ouvrages qu'à raison d'un bateau par jour dans chaque sens.

Art. 8. § 1. Sur le canal de Beverlo, dans la section comprise entre le bassin dit du "Blauwe Kei" et l'extrémité (vers le camp de Beverlo) du port de l'usine de la S.A. de la Vieille-Montagne, à Balen-Usines, le mouvement des bateaux est réglé comme suit.

§ 2. Les bateaux chargés, larges de 5,05 m ou moins, et tous les bateaux vides peuvent circuler dans les deux sens.

§ 3. La navigation des bateaux chargés larges de plus de 5,05 m se fait à sens unique de la manière suivante:

Au départ de l'usine, le premier convoi s'ébranle à l'heure réglementaire de l'ouverture de la navigation et les suivants, de quatre en quatre heures.

Au départ du bassin, le premier convoi s'ébranle deux heures après l'ouverture réglementaire de la navigation et les suivants, de quatre en quatre heures.

Aucun bateau chargé large de plus de 5,05 m ne peut plus s'engager dans la section après l'heure officielle du départ.

Les horaires des départs dans les deux sens sont affichés aux Usines de la Vieille-Montagne et dans les bureaux de renseignements établis le long des voies exploitées par l'Office de la Navigation.

Art. 9. § 1. Les écluses et les ponts mobiles à manœuvre électromécanique ou hydro-électrique sont signalés jour et nuit par des feux rouges et verts.

Les écluses et les ponts mobiles manœuvrés à la main sont signalés la nuit, au crépuscule et par temps de brouillard par des feux rouges et verts; le jour, par des disques de 60 cm de diamètre, à face rouge et face blanche, bordées de noir.

§ 2. Les signaux d'écluse sont placés à la tête amont et à la tête aval de l'écluse. Les signaux lumineux d'écluse à main sont placés sur chacune des têtes aval et des têtes amont de l'écluse.

Les disques de pont et les feux de pont à main sont placés sur une des culées du pont; les feux de pont électromécaniques sont placés sur un des murs en retour du pont.

§ 3. Le feu rouge ou la face du disque indique que l'entrée de l'écluse ou le passage du pont est interdit; le feu rouge-vert ou la tranche du disque (c'est-à-dire le disque parallèle à l'axe du canal) indique que l'entrée et le passage va être libre; le feu vert ou la face blanche du disque que l'entrée ou le passage est libre.

Art. 10. § 1. Indépendamment des feux établis sur les têtes d'écluses, il existe aux écluses du canal Albert à Genk, à Diepenbeek, à Hasselt, à Kwaadmechelen, à Olen et à Wijnegem, des feux avancés qui commandent l'entrée des chenaux conduisant au petit sas qui se trouve sur la rive gauche.

Ces feux avancés sont apposés à l'extrémité des estacades de garde qui délimitent les chenaux.

Ils sont constitués par des doubles flèches en croix de St. André à feu vert dont les pointes sont dirigées vers le bas.

§ 2. Sauf indications contraires données par l'éclusier ou par son délégué, le petit sas de chacune des écluses est réservé aux bateaux automoteurs, aux bateaux mus par des barquettes de propulsion, aux remorqueurs qui naviguent isolément et à ceux qui peuvent être éclusés en même temps que les bateaux qu'ils remorquent.

§ 3. Le feu vert d'une flèche indique que tous ces bateaux sont tenus d'emprunter le chenal vers lequel est dirigée la pointe de la flèche allumée.

Art. 11. § 1. Les ponts fixes provisoires n'ont qu'une ou deux passes navigables. Il est strictement interdit d'emprunter les passes non navigables. Chacune de celles-ci est signalée par un panneau rectangulaire rouge suspendu au centre de son ouverture.

§ 2. Des poteaux de trématage établis sur une rive, à 500 m à l'amont et à l'aval du pont, et des poteaux d'arrêt établis sur la même rive, à 50 m à l'amont et à l'aval du pont, commandent le passage dans les passes navigables.

§ 3. Quand un pont n'a qu'une seule passe navigable, celle-ci constitue, au point de vue de l'application du règlement général, une passe rétrécie.

Quand le pont a deux passes navigables, les bâtiments doivent emprunter celle qu'ils ont à leur droite (tribord).

Quand des circonstances exceptionnelles (vents, bateaux halés, etc.) obligent les bateaux à déroger à la règle de l'alinéa précédent, le batelier doit, avant de s'engager dans l'autre passe, signifier son intention en temps utile par deux sons brefs, au besoin répétés, s'assurer que la voie est libre et arborer un pavillon bleu à carré blanc central.

Art. 12. Les passages d'eau sont signalés par des poteaux de 2 m à bandes blanches et bleues placés sur les rives à 250 m à l'amont et à l'aval.

Art. 13. Les distances de 100 m et de 50 m, imposées par le règlement général pour l'arrêt complet devant les ponts mobiles et les écluses, peuvent être augmentées ou diminuées, si des particularités spéciales, telles que la configuration des lieux ou l'aménagement des ouvrages l'exigent. Dans ce cas, des poteaux d'arrêt sont placés aux distances particulières à respecter. Les bateaux ne peuvent dépasser ces poteaux, sans autorisation de l'éclusier ou du pontier.

Art. 14. Quand plusieurs bateaux prennent place de front dans une écluse, leur largeur globale ne peut dépasser, pendant toute la durée de leur éclusage:

1. 15,30 m dans les sas de 136 m ° 16,00 m;
2. 7,30 m dans les sas de 55 m ° 7,50 m;
3. 6,80 m dans les sas de 50 m ° 7,00 m.

Avant de placer son bateau dans l'écluse à côté d'un ou plusieurs bateaux qui y stationnent déjà, le batelier doit veiller à ce que le placement de son bateau ne contrevienne pas à la prescription de l'alinéa précédent. Il est seul responsable de l'infraction éventuelle.

Art. 15. Dans la partie amont du sas d'écluse, les bateaux doivent être amarrés de façon à ne dépasser jamais la limite indiquée par les bandes verticales, rouges et blanches, peintes sur les bajoyers.

Quand la largeur de l'écluse est occupée par deux bateaux stationnant de front, chacun d'eux est amarré aux dispositifs d'amarrage du bajoyer voisin.

Dans les écluses de 4,50 m ou plus de chute, chacun des deux points d'attache du bateau, prescrits par le règlement général pour l'amarrage aux dispositifs de l'écluse, doit être surveillé par un homme de l'équipage pendant toute la durée des opérations de remplissage ou de vidange du sas.

Dans les écluses de moins de 4,50 m de chute, la présence d'un seul homme à proximité de l'un ou de l'autre point d'attache est suffisante.

Art. 16. Les horaires de la manœuvre des ouvrages sont portés à la connaissance des usagers par des avis spéciaux. Ils sont affichés aux principaux ouvrages d'art des voies exploitées par l'Office de la Navigation.

Art. 17. L'usage de cabestans électriques est obligatoire:

- 1° aux écluses de Lanaye, Lanaken, Neerharen et Herentals, pour tous les bateaux non munis de propulsion mécanique;
- 2° aux grands sas des écluses de Genk, Diepenbeek, Hasselt, Kwaadmechelen et Olen, sur le canal Albert, pour tous les bateaux naviguant isolément qui ne sont ni remorqués, ni munis de propulsion mécanique.

Aux écluses où le câble est fourni par l'Office de la Navigation, les bateliers qui font usage du cabestan doivent prendre le câble sur la plate-forme de l'écluse. Aux autres écluses, ils doivent présenter au préposé un câble en bon état, de longueur et de résistance suffisantes.

Art. 18. § 1. La vitesse maximum des bateaux à moteur est la suivante (en mètres, par minute et par rapport à la rive):

1° sur le canal de Beverlo et sur le canal de Dessel à Kwaadmechelen: celle du règlement général;

2° sur le canal Albert:

- | | |
|---|-----|
| a) pour les bateaux remorqués: | 150 |
| b) pour les bateaux d'1 m ou moins de tirant d'eau: | 250 |
| c) pour les bateaux d'1,01 m à 2 m de tirant d'eau: | 200 |
| d) pour les bateaux de 2,01 m à 2,50 m de tirant d'eau: | 167 |
| e) pour les bateaux de plus de 2,50 m de tirant d'eau: | 133 |

3° sur les autres canaux soumis au présent règlement:

- | | |
|--|-----|
| a) pour les bateaux qui font usage de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau et qui ne sont pas pourvus d'un dispositif contre les remous: | 100 |
| b) pour les bateaux qui font usage de cette tolérance et qui sont pourvus d'un dispositif contre les remous: | 120 |
| c) pour les bateaux qui ne font pas usage de cette tolérance: | 120 |

Cette dernière vitesse peut être portée à 180 m par une autorisation du directeur général de l'Office de la Navigation délivrée de la même manière que l'autorisation analogue prévue au règlement général.

§ 2. Indépendamment des cas spéciaux prévus par le règlement général, le maximum de vitesse doit être réduit, dans la mesure où la sécurité de la navigation le commande:

1° lors du croisement ou du dépassement de bateaux en marche ou en stationnement;

2° au passage des ouvrages d'art;

3° la nuit, au crépuscule et par temps de brouillard.

En outre, le maximum de vitesse doit toujours être réduit pour éviter que le passage des bateaux provoque sur les rives, en eau calme, des ondulations de plus de 0,40 m de hauteur au-dessus du niveau de flottaison du moment.

Art. 19.³³ Les bateaux peuvent être jaugés dans tous les bassins situés le long des canaux gérés par l'Office de la Navigation.

Art. 20. § 1.³⁴ Sans préjudice aux dispositions des [articles 22 et 22bis](#) du présent règlement, les droits de navigation sont fixés conformément aux prescriptions du titre II, chapitre II, du règlement général.

§ 2.112 Par dérogation à l'article 79, § 3, du règlement général, les distances à parcourir sont calculées exclusivement d'après les tableaux des distances annexés au règlement de police et de navigation des voies navigables administrées par l'Etat.

Toute fraction de kilomètre supérieure à 500 m est comptée pour un kilomètre; les autres fractions sont négligées.

De même, le droit sur les services réguliers de marchandises et sur les services y assimilés est calculé d'après la distance réelle à parcourir.

§ 3. Les bateaux en provenance ou à destination d'un port situé sur la Meuse et qui empruntent à la fois le canal de Monsin et la partie du canal Albert comprise entre l'origine en Meuse et les écluses de Monsin, paient pour tout le parcours les droits de navigation tels qu'ils sont appliqués sur les voies navigables administrées par l'Etat.

Il en est de même des bateaux en provenance ou à destination d'un point situé soit sur le canal de Monsin, soit sur la partie du canal Albert, comprise entre l'origine en Meuse et les écluses de Monsin, et qui ont la Meuse comme point de destination ou de provenance.

Les recettes des droits prévus au présent paragraphe sont attribuées à l'Etat.

Art. 21.³⁵ Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis:

³³ Arrêté royal du 25 septembre 1957

³⁴ Arrêté royal du 5 mai 1975

1° sur le canal Albert: à Liège-Monsin et au bassin de Strasbourg à Anvers;

2° sur le canal de Bocholt à Herentals: à l'écluse n° 4 de Dessel.

Les postes de contrôle sont établis:

1. sur le canal Albert: aux écluses de Genk, de Kwaadmechelen, de Olen³⁶ et de Wijnegem;

2. sur les autres canaux: aux écluses de Lanaye, de Visé (canal de Haccourt à Visé) et de Neerharen, au quai de la douane à Smeermaas, aux écluses de Bocholt (n° 18), Lommel (n° 1) et Herentals (n° 10), au pont de Turnhout (n° 1), aux écluses de Rijkevorsel (n° 1) et Schoten (n° 10).

Art. 22.³⁷ § 1. Par dérogation à l'article 87 du règlement général, la perception des droits de navigation déterminés à [l'article 20](#), § 1, du présent règlement particulier, s'effectue conformément aux dispositions qui suivent.

§ 2. Tous les parcours effectués pendant un même voyage sur le réseau exploité par l'Office de la Navigation, sont considérés comme effectués sur une seule voie navigable. Les patrons de bateaux doivent payer en une fois les droits de navigation y afférents.

§ 3. S'il existe un bureau de perception au point de départ du voyage, le patron doit y payer les droits avant la mise en marche de son bateau.

S'il existe un poste de contrôle au point de départ, le patron doit y retirer une autorisation de circuler, qu'il régularisera au premier bureau de perception. Cependant, si aucun bureau de perception ne se trouve sur le parcours à effectuer, le poste de contrôle perçoit lui-même les droits.

S'il n'existe au départ ni bureau de perception, ni poste de contrôle, mais que l'un ou l'autre existe sur le parcours à effectuer, le patron peut mettre son bateau en marche et régulariser sa situation au premier poste ou bureau qu'il rencontrera.

Si aucun bureau de perception ni poste de contrôle n'existe au départ, ni sur le parcours à effectuer, le patron doit, avant de mettre son bateau en marche, soit payer les droits au bureau ou poste le plus rapproché du point de départ, soit retirer chez le garde compétent de l'Office de la Navigation, une autorisation de circuler, qu'il devra régulariser au premier poste ou bureau qu'il rencontrera au cours du premier voyage ultérieur, ou à la première réquisition d'un agent de perception ou de contrôle.

§ 4. Le poste ou le bureau auquel le patron paie des droits de navigation, délivre soit une quittance, pour les bateaux chargés, soit un permis de circulation pour les bateaux vides. Le cas échéant, il régularise l'autorisation de circuler; le patron présente pour régularisation son autorisation de circuler.

La quittance ou le permis de circulation doit être présenté, avec le certificat de jaugeage du bateau, à toute réquisition du personnel de surveillance des voies navigables et aux bureaux de perception ou de contrôle devant lesquels passe le bateau. S'il s'agit d'un bateau chargé, le patron présentera en même temps le connaissance.

En cas de trop-perçu, lorsque la différence s'élève à plus de 10 F, l'ayant droit, propriétaire ou patron, peut en réclamer la restitution, en introduisant après de la direction de l'Office de la Navigation une demande de remboursement accompagnée de la quittance ou du permis. La décision est notifiée à l'intéressé et un duplicata de la quittance ou du permis lui est envoyé en même temps.

§ 5. S'il est prévu un ou plusieurs déchargements partiels au cours du voyage, le patron présente au bureau de perception un connaissance spécial pour chaque lot à décharger en cours de route.

Toutefois, il lui est loisible de considérer comme voyage séparé chacun des parcours compris entre le point de départ et les points de déchargement respectifs.

Si des chargements partiels ont lieu en cours de route, les parcours compris entre les divers points de chargement et le point d'arrivée doivent être considérés comme des voyages séparés.

³⁵ Arrêté royal du 19 octobre 1964

³⁶ Arrêté royal du 5 octobre 1978

³⁷ Arrêté royal du 23 mars 1953

Art. 22bis.³⁸ Les droits visés aux articles 84, 85 et 86 du règlement général, sont perçus de la manière suivante:

Le droit de 5 p.c. sur la recette brute est perçu suivant les modalités prévues à l'article 84, § 2, du règlement général. Toutefois, il est payable au compte chèque postal du "Dienst voor de Scheepvaart" ou de l'Office de la Navigation selon que le voyage s'effectue en tout ou en partie sur les voies navigables dont l'entretien et l'exploitation sont confiés à chacun des offices précités.

Par dérogation à l'article 84, § 3, alinéa 4, du règlement général, le droit de 1,50 franc par personne et par 10 km est perçu suivant les modalités fixées à [l'article 22](#) du présent règlement particulier.

Art. 23. La circulation des bicyclettes à moteur et des motocyclettes est interdite:

1° sur les chemins de halage, tels qu'ils sont définis à [l'article 6](#), § 1, du présent règlement;

2° sur les chemins de contre-halage suivants:

- a) sur la rive gauche du canal Albert, entre le pont d'Herentals-Herenthout et l'écluse de Wijnegem;
- b) sur la rive droite du canal Albert, entre l'écluse de Lanaye et le pont de Briegden;
- c) sur toute la rive droite du canal de Briegden à Neerharen.

Cette interdiction ne s'applique pas aux bicyclettes à moteur ainsi qu'aux motocyclettes utilisées par les fonctionnaires et agents de l'Administration des Ponts et Chaussées et par le personnel de l'Office de la Navigation.

Des autorisations peuvent être accordées par l'Office pour le service de la batellerie.

Art. 24. La police de la navigation est assurée par l'Office de la Navigation sur toutes les voies soumises au présent règlement, sauf sur le canal d'accès à Monsin et sur la partie du canal Albert comprise entre son origine en Meuse et l'écluse de Monsin, où elle est assurée conjointement par cet Office et par le Service spécial de la Meuse liégeoise.

Art. 25. Les pouvoirs attribués au Ministre des Travaux publics par le règlement général de police et de navigation, appartiennent au conseil d'administration de l'Office de la Navigation et les attributions assignées par ce règlement aux fonctionnaires et agents des ponts et chaussées, sont exercées par ceux de l'Office.

Les pouvoirs attribués au conseil d'administration peuvent être délégués au directeur général de l'Office.

Les attributions assignées aux fonctionnaires et agents des ponts et chaussées pour ce qui concerne la police des appareils à vapeur et la police du roulage, peuvent être exercées par les agents de l'Office.

Service de remorquage au bassin de Strasbourg, à Anvers

Art. 26. Pour tout trajet à parcourir entre les bassins de Strasbourg et Asia, ou entre les bassins de Strasbourg et Lefèbvre, ou entre les bassins Lefèbvre et Asia, les bateaux non munis de propulsion mécanique sont tenus de se faire prendre en traction par le service du remorquage organisé par l'Office de la Navigation.

Les bateaux munis d'une barquette de propulsion ou naviguant au moyen d'un hélice latérale ne sont pas considérés comme munis de propulsion mécanique.

Art. 27. La traction s'effectue entre les endroits réservés au stationnement.

Ces endroits sont fixés:

1° dans le bassin Lefèbvre et dans le bassin Asia, par le service compétent du port d'Anvers;

2° dans le bassin de Strasbourg, par les agents de l'Office de la Navigation.

Art. 28.³⁹ Les droits de traction sont fixés comme suit:

TONNAGE - DROITS DE TRACTION			
Jusque et y compris	100 tonnes	F. 350	⁴⁰

³⁸ Arrêté royal du 5 mai 1975 modifié par l'arrêté royal du 28 avril 1981

³⁹ Arrêté royal du 14 juin 1974

TONNAGE - DROITS DE TRACTION				
De	101	à	200 tonnes	420
De	201	à	400 tonnes	560
De	401	à	600 tonnes	700
De	601	à	1 000 tonnes	980
De	1 001	à	1 500 tonnes	1 260
De	1 501	à	2 000 tonnes	1 540
De	2 001	à	3 000 tonnes	1 820
De	3 001	à	4 000 tonnes	2 190
Plus de			4 000 tonnes	2 610

Les droits mentionnés ci-dessus sont d'application pour les prestations fournies entre 8 h et 18 h. Pour les prestations effectuées avant 8 h et après 18 h, ces droits sont majorés de 25%.⁴¹

Art. 29. Les droits de traction sont payés anticipativement entre les mains du receveur des droits de navigation ou de son délégué, excepté pour les bâtiments pris en traction au bassin Lefèbvre dont les bateliers payent les droits dès leur arrivée au bassin de Strasbourg ou au bassin Asia.

Les bateliers sont tenus de présenter à toute réquisition des agents de l'Office de la Navigation le reçu constatant le paiement de la redevance.

Art. 30. Sont exonérés des droits de traction:

1° les embarcations appartenant à l'armée ou servant aux opérations et transports de celle-ci, ainsi que toute autre embarcation de l'Etat naviguant sous le pavillon national;

2° les embarcations destinées au service des voies navigables et mises en circulation sur l'ordre écrit d'un agent de l'administration;

3° les bateaux employés par les entrepreneurs, soit pour l'exécution de travaux d'entretien ou d'amélioration des voies navigables, soit pour les transports relatifs à ces travaux, pour tout déplacement s'opérant dans les limites de l'entreprise;

4° le matériel utilisé par la Ville d'Anvers pour le service du port.

Art. 31. Les conducteurs des bateaux, munis ou non de propulsion mécanique, qui empruntent le bassin de Strasbourg, doivent se présenter au bureau des droits de navigation de l'Office de la Navigation et au bureau de contrôle des droits du port de la Ville d'Anvers, dès leur arrivée au bassin Asia pour ceux qui viennent du bassin Lefèbvre, avant leur départ du bassin Asia pour ceux qui vont au bassin Lefèbvre, et dans tous les autres cas, dès leur arrivée dans le bassin de Strasbourg.

Art. 32. Les passages au pont Albert et au pont de Liège sont contrôlés au moyen de jetons numérotés, remis au batelier soit par les agents de l'Office de la Navigation préposés à la manœuvre des ponts, soit par le receveur des droits de navigation.

Art. 33. Les sanctions prévues au règlement général à l'égard de ceux qui contreviennent aux dispositions réglant la perception des droits de navigation, sont applicables en cas de contravention, aux dispositions réglant la perception des droits de traction.

Canal de Louvain à la Dyle

Règlement particulier annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950 par l'arrêté royal du 24 décembre 1981 (M.B., du 10 février 1981).

Art. 1er. Le canal de Louvain à la Dyle a son origine à Louvain au mur de quai Ouest du bassin de Louvain. Il s'étend sur une longueur de 30.043 mètres jusqu'à la ligne fictive reliant les extrémités aval des murs de quai du chenal d'accès à l'écluse du "Zennegat" à Malines.

⁴⁰ Koninklijk besluit d.d. 30 juni 1978

⁴¹ Arrêté royal du 27 septembre 1978

Art. 2. Les dimensions utiles des écluses, la hauteur libre sous les ponts et le maximum de tirant d'eau des bâtiments sont les suivants:

ECLUSES		Hauteur libre	Tirant d'eau
Longueur utile	Largeur utile		
52,00 m	7,75 m	6,00 m	2,30 m

Art. 3. La vitesse maximum des bâtiments est fixée à 6 km à l'heure.

Art. 4. Il est interdit de faire tourner l'hélice des bâtiments à moins de 4 mètres de la rive.

Art. 5. Les bateliers doivent choisir le lieu de stationnement de leurs bâtiments de manière à ce que ceux-ci ne touchent pas le fond, à l'occasion des fluctuations éventuelles du niveau de l'eau.

Art. 6. Les bâtiments dont les dimensions sont telles qu'ils ne peuvent virer sans toucher les rives ou les ouvrages d'art du canal sont tenus de naviguer gouvernail avant ou de se rendre à l'un des bassins de virement à Kampenhout ou à (Wilsele) Louvain.

Art. 7. § 1. Sur la section du canal située en aval de l'écluse du "Zennegat", à Malines, qui est soumise à marée, le batelier est tenu de s'assurer que le tirant d'eau de son bateau permet une navigation en toute sécurité.

§ 2. Sur la section mentionnée au paragraphe 1er du présent article, la navigation de nuit est permise.

§ 3. Les règles à observer en ce qui concerne les feux et les signaux sont celles du règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur.

Art. 8. Il est interdit de nager ou de se baigner sur toute l'étendue du canal.

Art. 9. Le chemin de halage est situé sur la rive gauche du canal.

Art. 10. Le bureau de perception des droits de navigation est situé à l'écluse du "Zennegat", à Malines.

Art. 11. Les bâtiments peuvent être jaugés dans le bief qui est situé entre l'écluse de "Battel", à Malines, et l'écluse du "Zennegat", à Malines.

Lys (partie belge)

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 13 juillet 1951; 17 octobre 1956; 25 septembre 1957; 10 août 1959; 20 mai 1964; 11 octobre 1973 (M.B., du 10 novembre 1973); 19 février 1975 (M.B., du 15 mars 1975); 14 novembre 1975 (M.B., du 20 juillet 1976).

La partie belge de la Lys s'étend depuis sa sortie du territoire français (Armentières), en un point situé à 969 m en amont de la tête amont de l'écluse d'Houplines, jusqu'à 443 m en aval de la tête aval de l'écluse Saint-Georges, à Gand, où elle se jette dans l'embranchement du Haut-Escaut, dénommé "Neer-Schelde", sur une longueur de 100,956 kilomètres.

Est comprise dans cette longueur, la Lys mitoyenne entre la Belgique et la France, qui s'étend sur 24.022 m et se termine à 335 m en amont de l'écluse de Menin.

Art. 1er. § 1. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement général, sont les suivants:⁴²

Voies et sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
Lys				
1. Depuis la frontière française jusqu'à l'écluse barragée de St.-Baafs-Vijve (non comprise)	42,30 m (c)	5,40 m (c)	4,30 m (a) (b)	1,90 m (b)

⁴² Arrêté royal du 17 octobre 1956

Voies et sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
2. Depuis l'écluse-barragée de St.-Baafs-Vijve jusqu'au pont dit "Gezellebrug" à Deinze	43,20 m	6,00 m	5,00 m (a)	2,30 m
3. Depuis le pont "Guido Gezellebrug" jusqu'au pont dit "Albertbrug" à Gand	42,15 m	5,40 m	4,00 m (a)	1,90 m
4. ⁴³ Depuis le pont dit "Albertbrug" jusqu'au pont dit "Recolettenbrug" (non compris)	-	18,40 m	4,50 m	2,10 m
5. ⁴⁴ Depuis le pont dit "Krommewalbrug" non compris, jusqu'au Neerschelde	42,15 m	5,40 m	4,39 m	2,10 m
<i>Bras de Tronchiennes</i>				
(Lys) ⁴⁵				
Depuis l'origine aux "Drie Leien" jusqu'au canal circulaire de Gand	-	6,20 m	1,69 m (Raccordement au canal circulaire de Gand) (a)	1,90 m

N.B. Le tiret signifie qu'aucun ouvrage ne limite la dimension.

(a) Au-dessus de la flottaison normale.

(b) Dans le vieux bras de la Lys (traverse de Courtrai), la hauteur libre est réduite à 3,25 m au pont dit "Leiebrug" et à 3,80 m au pont dit "Broelbrug".

A ce dernier pont, le tirant d'eau autorisé est de 1,00 m.

(c) Sauf à l'écluse française d'Houplines qui a 38,80 m de longueur utile et 5,20 m de largeur.

§ 2. Eu égard aux largeurs, au plafond et aux coudes qui existent dans les embranchements de la Lys aux abords et dans la ville de Gand, la longueur des bateaux admis sur ces embranchements ne peut dépasser 38,50 m (gouvernail compris) et leur largeur 5,10 m. Cependant, les bateaux dont la longueur n'atteint pas 47,20 m sont admis à naviguer sur la Lys entre le pont dit "Albertbrug" et le canal dit "Ketelvaart", à Gand.

Art. 2. § 1. Le halage s'exerce :

a) le long de la Lys :

1. depuis la limite du territoire d'Armentières jusqu'à l'écluse d'Houplines, sur la rive gauche;
2. depuis l'écluse d'Houplines jusqu'au pont Rouge, sur la rive droite;
3. depuis le pont Rouge jusqu'au pont de Menin, sur la rive gauche;
4. depuis le pont de Menin jusqu'au pont de Wevelgem, sur la rive droite;
5. depuis le pont de Wevelgem jusqu'à Harelbeke, sur la rive gauche;
6. depuis l'écluse de Harelbeke jusqu'au pont dit "Hogebrug" à Harelbeke, sur la rive droite;
7. depuis le pont dit "Hogebrug" jusqu'au barrage de Sint-Eloois-Vijve, sur la rive gauche;
8. depuis le barrage de Sint-Eloois-Vijve jusqu'au pont d'Olsene, sur la rive droite;
9. depuis le pont d'Olsene jusqu'au rivage Martens, à Sint-Martens-Lerne, sur la rive gauche;
10. depuis le dit rivage jusqu'à 1.460 m en aval, sur la rive droite;

⁴³ Arrêté royal du 14 novembre 1975

⁴⁴ Arrêté royal du 14 novembre 1975

⁴⁵ Arrêté royal du 11 octobre 1973

11. depuis ce point jusqu'à 1.820 m en aval, sur la rive gauche;
12. depuis ce second point jusqu'au rivage de Sint-Martens-Latem, sur la rive droite;
13. depuis le dit rivage jusqu'au pont-rails du Snep à Gand, sur la rive gauche;
14. depuis le pont du Snep jusqu'au pont dit "Albertbrug", sur la rive droite;
15. depuis l'Albertbrug jusqu'au Recollettenbrug – non compris – sur la rive gauche;⁴⁶
16. abrogé;⁴⁷
17. depuis le Krommewalbrug – non compris – jusqu'à la jonction avec l'Escaut, sur la rive gauche;⁴⁸

b) le long du vieux bras de la Lys, en face de l'écluse d'Astene, sur la rive droite;

c) le long du bras secondaire qui passe par Tronchiennes, sur la rive droite.

§ 2. Le halage s'exerce par hommes seulement depuis le canal de dérivation de la Lys, à Deinze, jusqu'à l'extrémité de la Lys.

Art. 3. Par dérogation au règlement général, l'ouverture réglementaire de la navigation sur la partie mitoyenne de la Lys n'est pas retardée les dimanches, ni les jours de l'Ascension, de l'Assomption, de la Toussaint et de la Noël.

Art. 4. Dans la traversée de Gand, tous les bateaux, y compris les remorqueurs, sont tenus d'annoncer au moyen de la corne exclusivement leur approche des ponts, des écluses, des passages d'eau publics et des points.

Art. 5. Par dérogation au règlement général, les maxima de vitesse des bateaux à moteur sont les suivants: (a)

Bateaux à moteur ne faisant pas usage de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau		Bateaux à moteur faisant usage de la tolérance relative au tirant d'eau			
de 90 T et moins		de plus de 90 T		avec dispositif contre les remous	avec hélice fixe faisant saillie sur la coque
larges de moins de 2,50 m	larges de 2,50 m et plus	avec autorisations	sans autorisations		
200	150	150	100 (b)	100 (b)	70 (b)

(a) Toutes les vitesses sont indiquées en mètres, par minute et par rapport à la rive.

(b) Conformément au règlement général, le maximum de 7 kilomètres à l'heure remplace tous maxima moins favorables, pour les bateaux avalants.

Art. 6.⁴⁹ Les bateaux peuvent être jaugés à Gand.

Art. 7. L'Etat belge ne perçoit pas de droits de navigation sur la Lys mitoyenne en amont de la Deule.

Par dérogation au règlement général, le taux des droits de navigation perçus sur la Lys mitoyenne en aval de la Deule est fixé à 0,005625 francs par tonne kilométrique.

Art. 8.⁵⁰ Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis aux écluses de Comines, de Menin, de Courtrai (écluse n° 11 du canal de Bossuit à Courtrai), d'Harelbeke, d'Ooigem (canal de Roulers à la Lys) et de Deinze (canal de dérivation de la Lys).

Art. 9. Les dispositions du règlement général et celles du présent règlement particulier sont applicables:

1. aux dérivations ou bras secondaires de la Lys connus sous le nom de Morte-Lys ou Petite-Lys, à Comines, à Menin, à Courtrai et à Harelbeke;
2. au vieux bras de la Lys en face de l'écluse d'Astene;
3. sur le bras secondaire de la Lys traversant Tronchiennes et s'étendant des "Drie Leien" au canal circulaire de Gand.⁵¹

⁴⁶ Arrêté royal du 14 novembre 1975

⁴⁷ Arrêté royal du 14 novembre 1975

⁴⁸ Arrêté royal du 14 novembre 1975

⁴⁹ Arrêté royal du 25 septembre 1957

⁵⁰ Arrêté royal du 13 juillet 1951

Art. 10. Le rouissage du lin est interdit dans la Lys.

Meuse et Ourthe

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 13 juillet 1951; 14 juillet 1951; 25 mars 1952; 29 juillet 1952; 11 octobre 1953; 13 juillet 1954; 19 octobre 1954; 12 septembre 1956; 17 octobre 1956; 12 juillet 1957; 25 septembre 1957; 10 août 1959; 25 mars 1964; 26 août 1966; 23 juillet 1970; 3 octobre 1970; 14 décembre 1971; 26 mai 1976 (M.B., du 2 juillet 1976); 14 décembre 1979 (M.B., du 1er janvier 1980); 6 juin 1988 (M.B., du 29 juillet 1988)

La Meuse belge est canalisée depuis la frontière française sous Agimont, jusqu'à la tête aval de l'écluse de Visé, soit sur une longueur de 127,291 kilomètres.

A cause du barrage de Monsin, qui n'est pas pourvu d'écluse directement accolée, les bateaux qui vont de Liège à Wandre, prennent le canal Albert qui a son origine à la cumulée 113.699 de la Meuse, à Liège, l'écluse de Meuse, à Monsin, à la cumulée 1.772 du canal Albert, et le canal de Monsin, qui s'étend depuis cette écluse jusqu'à la Meuse, à 530 mètres en amont du pont de Wandre; et vice-versa.

En aval de l'écluse de Visé jusqu'à Kessenich, la Meuse se divise en quatre parties:

- 1° depuis la tête aval de l'écluse de Visé jusqu'à Eidsen (Pays-Bas), sur une longueur de 1.585 mètres, la Meuse est belge et non canalisée;
- 2° depuis Eidsen jusqu'à Petit-Lanaye, sur une longueur de 6.935 mètres, elle est mitoyenne et non canalisée;
- 3° depuis Petit-Lanaye jusqu'à Smeermaas (Lanaken), sur une longueur de 8.433 mètres, elle est néerlandaise et partiellement canalisée;
- 4° depuis Smeermaas jusqu'à Kessenich, sur une longueur de 42.267 mètres, elle est mitoyenne et non canalisée.

La partie de l'Ourthe administrée par l'Etat se divise en trois sections: la première, flottable, s'étend depuis le barrage de Nisramont jusqu'à La Roche, sur une longueur de 20.813 mètres; la deuxième, navigable et flottable, depuis La Roche jusqu'à l'écluse n° 3, à Angleur, sur une longueur de 102.427 mètres; la troisième, depuis l'écluse n° 3 jusqu'à la Meuse, à Angleur, sur une longueur de 4.110 mètres.⁵²

Les deux parties mitoyennes de la Meuse ne sont pas soumises au présent règlement; elles sont régies exclusivement par le règlement belgo-néerlandais n° VI du 20 mai 1843 pour l'exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section IV, du traité du 5 novembre 1842, relatifs à la navigation de la Meuse, règlement modifié par la convention du 8 mai 1851.

Art. 1er. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement général, sont les suivants:⁵³

Voies et sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
<i>Meuse</i>				
1. Depuis la frontière française jusqu'à l'amont du confluent de la Sambre	100,00 m	12,00 m (b)	5,83 m (a)	1,80 m (2,20 m) (c)
2. Depuis l'amont du confluent de la Sambre jusqu'à la tête amont de l'écluse de Huy	100,00 m	12,00 m (b)	6,35 m (a)	1,80 m (2,40 m) (d)

⁵¹ Arrêté royal du 19 février 1975

⁵² Arrêté royal du 25 mars 1964

⁵³ Arrêté royal du 17 octobre 1956

Voies et sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
3. De l'écluse de Huy à celle d'Amay, toutes deux comprises	56,75 m	9,00 m	10,08 m (pont d'Ombret) (a)	1,80 m (2,40 m)
4. Depuis la tête aval de l'écluse d'Amay jusqu'au barrage de Monsin	136,00 m	14,00 m	5,85 m (a)	1,80 m (2,40 m) (d)
5. Depuis le barrage de Monsin jusqu'à la tête amont de l'écluse de Hermalle-sous-Argenteau	-	16,00 m	10,07 m (a)	1,80 m (2,40 m) (d)
6. De l'écluse de Hermalle-sous-Argenteau à celle de Visé, toutes deux comprises	56,75 m	9,00 m	6,55 m	1,80 m (2,40 m) (e)
<i>Ourthe</i> ⁵⁴				
1. Depuis la tête aval de l'écluse n°3 jusqu'à la tête de garde 2bis de Angleur	45,10 m	5,20 m	5,75 m (a)	1,00 m
2. Depuis la tête de garde 2bis à Angleur jusque et y compris l'écluse n°2	45,10 m	5,20 m	-	1,80 m (1,90 m)
3. En aval de l'écluse n°2 jusqu'à la Meuse	48,50 m	5,20 m	4,25 m	1,80 m (1,90 m)

N.B. 1. Le tiret signifie qu'aucun ouvrage ne limite la dimension.

2. Les tirants d'eau renseignés entre parenthèses ne sont admis qu'à titre de tolérance. Les patrons qui en usent, naviguent à leurs risques et périls.

(a) Cette hauteur est mesurée au-dessus du niveau de flottaison officiel, au pont qui présente la plus petite hauteur libre. En régime normal, la hauteur peut diminuer d'environ 30 cm en aval de l'écluse des Grands-Malades et de 50 cm en amont de cet ouvrage, d'après le niveau de flottaison. En temps de fortes eaux, elle diminue suivant l'importance des crues.

A certains ponts, la hauteur libre sous l'arche ou la travée la plus élevée est indiquée sur les faces amont et aval des piles ou culées ou sur les murs d'eau en amont et en aval du pont, au moyen d'échelles, formées de trapèzes blancs à chiffres rouges centraux, hauts de 0,50 m, espacés d'autant et pointés vers l'arche ou la travée intéressée.

(b) Au pont de Jambes, la largeur des passes navigables est de 8,00 m. A l'écluse de La Plante, la largeur des têtes est de 9,00 m. A Sclayn, à Andenelle et à Ben-Ahin, une petite écluse est accolée à la grande. Elle a 56,75 m de longueur utile et 9,00 m de largeur. Le passage des bâtiments chargés à plus de 1,90 m d'enfoncement n'est par permis aux petites écluses d'Andenelle et de Ben-Ahin.

(c) En période de pénurie d'eau, le tirant d'eau admis à titre de tolérance (2,20 m) est susceptible d'être diminué sur simple avis de l'ingénieur en chef-directeur du ressort.

(d) Entre l'embouchure de la Sambre à Namur et l'écluse des Grands-Malades, le tirant d'eau toléré est de (2,40 m) à plus de 6,00 m de la rive gauche.

Entre le pont-rails du Val-St.-Lambert à Flémalle-Haute et l'origine en Meuse du canal Albert à Monsin et dans la zone axiale du fleuve jusqu'à 15,00 m des rives, le tirant d'eau toléré est de (2,50 m).

Entre le pont-rails de Monsin et le pont de Wandre, et dans la zone axiale du fleuve jusqu'à 25,00 m des rives, le tirant d'eau toléré est de (2,80 m).

⁵⁴ Arrêté royal du 12 juillet 1957

Dans les trois étendues susvisées et en dehors des zones dont question ci-dessus, la navigation et le stationnement sont également tolérés dans les ports publics, les ports privés et le long des rives aux endroits qui sont spécialement signalés sur place.

Cette signalisation se fait à l'aide de panneaux portant en caractères blancs, sur fond bleu, les mentions "(2,40 m)", "(2,80 m)", selon le cas, complétées au-dessous par l'indication de la longueur en mètres de la rive accostable. Pour une longueur de 100 m et moins, un seul panneau est placé au centre, tandis que pour une longueur supérieure à 100 m, un panneau est placé à chaque extrémité avec une flèche dirigée vers le centre.

Au besoin, pour les très longues distances, des panneaux intermédiaires indiquant leur emplacement par rapport aux deux extrémités sont répartis en différents points de celles-ci.

La signalisation est placée par le Port Autonome de Liège pour les ports publics dont il a la gestion; pour les ports privés par les exploitants et pour les ports publics non gérés par le Port Autonome de Liège et autres endroits, par l'Administration des Ponts et Chaussées.

(e) Le passage à l'écluse n° 22 de Hermalle-sous-Argenteau, des bâtiments naviguant avec le tirant d'eau de 2,40 m, n'est possible que lorsque le niveau des eaux à l'aval de l'écluse atteint 1 m au moins au-dessus du heurtoir du barrage, ce qui correspond à la cote 53.24.

Art. 2.⁵⁵ § 1. Sur la Meuse, le halage s'exerce:

- 1° depuis la frontière française jusqu'au confluent de la Sambre, à Namur, sur la rive gauche;
- 2° depuis le pont de Jambes, jusqu'à 50 m en amont du pont du chemin de fer Hesbaye-Condroz, à Huy, sur la rive droite;
- 3° depuis ce dernier jusqu'à la frontière néerlandaise à Kessenich, sur la rive gauche. Il s'exerce aussi sur la rive droite, entre le passage d'eau public de Chokier (à l'amont de l'écluse de Ramet-Ivoz) et le pont-rails du Val-Saint-Lambert à Seraing.

§ 2. Sur l'Ourthe non canalisée, le halage s'exerce tantôt sur une rive, tantôt sur l'autre, selon les coutumes locales, sauf dans la traverse de La Roche, où il s'exerce comme suit:

- 1° en amont du "Pont métallique", sur la rive gauche;
- 2° depuis ce pont jusqu'au "Pont du Gravier", sur la rive droite;
- 3° en aval de ce second pont, sur la rive gauche.

Sur les parties en rivière de l'Ourthe canalisée, il s'exerce sur la rive gauche.

Art. 3. Pour l'application de l'article du règlement général relatif à la composition de l'équipage des bateaux, la période dite de hautes eaux sur la Meuse est fixée comme suit:

- 1° pour les bateaux chargés en remonte et les bateaux vides tant en descente qu'en remonte:
 - a) de la frontière française jusqu'au confluent de la Sambre, lorsque le barrage de Dinant présente toutes les hausses en bascule et 6 ouvertures au moins;
 - b) en aval du confluent de la Sambre lorsque le barrage des Grands-Malades présente au moins 50 ouvertures.
- 2° Pour les bateaux chargés en descente:
 - a) de la frontière française jusqu'au confluent de la Sambre, lorsque le barrage de Dinant présente au moins 26 hausses en bascule;
 - b) en aval du confluent de la Sambre, lorsque le barrage des Grands-Malades présente au moins 35 ouvertures.

Art. 4. Sur la Meuse, au point de vue du trématage, le remorqueur ou le bateau qui se trouve à la tête d'un convoi commande la marche et l'ordre de passage pour tous les bateaux du convoi.

Art. 5. § 1. Une signalisation par feux électriques rouges et verts, fixes ou "à éclipses" est installée à diverses écluses.

A certaines écluses, cette signalisation peut comprendre:

- a) un feu avancé rouge;
- b) des feux de terre-plein rouges et verts;

⁵⁵ Arrêté royal du 12 juillet 1957

c) un feu avancé rouge et des feux de terre-plein rouges ou verts.

Le feu avancé rouge est situé soit à l'amont, soit à l'aval, soit à l'amont et à l'aval de l'écluse, autant que possible à 500 m de celle-ci.

Les feux de terre-plein, placés par paire, consistent en un feu rouge et un feu vert situés au droit d'une ou de chacune des portes amont et aval, sur la bajoyer de gauche à certaines écluses, sur le bajoyer de droite à d'autres.

§ 2. Le feu avancé rouge commande les manœuvres des bateaux à l'approche des chenaux de l'écluse.

Allumé, il indique que le bateau ou le train de bateaux ne peut le dépasser. En approchant, le bateau ou le train de bateaux signale sa présence par un seul coup de sifflet ou de corne d'une durée de 5 secondes, assez puissant pour être entendu de l'écluse.

L'extinction du feu signifie que le bateau ou le train de bateaux doit s'approcher de l'écluse et s'étaler au poteau des 50 m qui la précède. En se mettant en route, le bateau ou le train de bateaux signale son départ par un coup de sifflet ou de corne assez puissant et prolongé.

L'extinction du feu ne commande le départ que d'un seul train de bateaux ou d'un nombre limité de bateaux isolés, capables d'être éclusés en une seule éclusée. Automatiquement, les bateaux suivants avancent, sans dépasser le feu rouge avancé.

§ 3. Les feux de terre-plein commandent l'entrée des bateaux dans les écluses et leur éclusée.

Le feu rouge signifie que l'écluse n'est pas prête, que les bateaux en attente d'éclusage ne peuvent pas avancer et doivent rendre la passe libre pour les bateaux naviguant en sens contraire.

Le feu rouge-vert ordonne au batelier en place utile de prendre ses dispositions pour faire avancer son bateau immédiatement après la sortie du sas du bateau naviguant en sens inverse; et aux bateaux suivants, de se préparer à prendre la place de celui qui précède.

Le feu vert ordonne au bateau en place utile d'entrer immédiatement dans l'écluse et aux suivants, de prendre la place de celui qui précède.

§ 4. La manœuvre des feux électriques est faite exclusivement par les agents de l'administration. Elle ne dispense pas les capitaines de remorqueurs de transmettre à leur aide les signaux actuellement d'usage pour la traction des bateaux remorqués lors de leur éclusée. Ils doivent suivre l'évolution des feux et s'y conformer.

§ 5. En dehors des heures de manœuvres de l'écluse, tous les feux sont éteints.

En cas de mise hors service des signaux lumineux, des croisillons de bois sont placés aux poteaux des feux avancés. Ils signifient que les bateliers doivent se mettre en communication avec le chef de poste et avancer ensuite avec prudence. La mise hors service est signalée aussi aux postes immédiatement voisins.

Art. 6. A l'approche des écluses, à partir d'un point situé à 500 m en amont, les bateaux avalants doivent serrer la rive.

Art. 7. Sur la Meuse, les bateaux qui naviguent en convoi, doivent effectuer leur passage aux écluses et aux ponts mobiles sans interposition d'autres bateaux.

Aux écluses de 100 m, ils sont éclusés si possible en une fois, y compris éventuellement le remorqueur, de manière à éviter toute fausse éclusée et la difficulté de reconstituer le convoi à la sortie.

Si un train de bateaux doit être scindé aux dites écluses, les bateaux-moteurs qui naviguent dans le même sens peuvent être compris dans le premier éclusage, dans la mesure où ils y trouvent place après l'affectation du plus grand nombre possible d'unités du train au second éclusage. A cet égard, les patrons doivent se conformer aux ordres des éclusiers et des pontiers.

Art. 8. Par dérogation au règlement général et à [l'article 7](#) du présent règlement, les bateaux affectés à un service régulier de transport de voyageurs et les yachts de plaisance, jaugeant plus de 3 tonneaux, sont éclusés dès leur arrivée, avant tous autres bateaux même faisant partie d'un convoi.

L'horaire des bateaux affectés à un service régulier de transport de voyageurs doit être agréé par l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées.

Sur la Meuse, les bateaux affectés à un service occasionnel d'excursions, jouissent de la même priorité, à condition que les entrepreneurs fassent connaître à la direction du Service, 48 heures avant le départ, l'horaire des passages aux écluses du parcours prévu.

Sur la Meuse, tout bateau affecté à un service régulier ou occasionnel de transport de voyageurs, qui ne respecte pas l'horaire prévu, perd son droit de priorité.

Art. 9. § 1. Pendant les périodes de crues, la navigation des bateaux sur la Meuse est régie par les dispositions spéciales suivantes.

§ 2. Dans le bief de Rivière, quand toutes les hausses en bascule du déversoir de Hun sont basculées et que des ouvertures sont pratiquées dans le barrage à aiguilles, aucun remorqueur ne peut descendre à la fois plus de deux bateaux chargés. Les autres bateaux du train doivent rester amarrés à l'aval de l'écluse de Hun, jusqu'à ce que le remorqueur revienne les prendre.

§ 3. En régime de crue, quand le barrage des Grands-Malades présente 35 ouvertures au moins, tous les bateaux avalants doivent, avant leur départ de l'écluse n° 22 de la Sambre, à Namur, ou de l'écluse n° 9 de la Meuse, à la Plante-Namur, s'assurer que l'écluse des Grands-Malades est libre pour les recevoir.

Quand le barrage présente 35 à 49 ouvertures, les remorqueurs ne peuvent remorquer que deux bateaux à la fois.

Quand le barrage présente 50 ouvertures au moins, chaque remorqueur doit remorquer les bateaux de son train un à un.

§ 4. A Liège, des remorqueurs en descente qui ne traînent pas plus de deux bateaux peuvent virer immédiatement à l'aval du pont Maghin.

Ceux qui traînent plus de deux bateaux doivent virer à l'aval du pont de Coronmeuse et conduire leur traîne au quai St.-Léonard, où leurs bateaux prennent rang à la suite des bateaux avalants qui s'y trouvaient déjà en stationnement au moment du passage de la traîne au pont Maghin.

Art. 10. § 1. En Meuse, la navigation sur les barrages couchés s'effectue aux risques et périls des usagers.

Tous les barrages en amont de Namur ont une passe navigable unique (pertuis de gauche); tous ceux en aval ont deux pertuis navigables.

Le pertuis accolé à chacune des écluses des Grands-Malades et de Maizeret n'est pas accessible aux bateaux.

§ 2. A toutes les écluses barragées entre la frontière française et Visé, les enfoncements pour le passage sur les barrages couchés sont indiqués à titre de renseignement et sans garantie au moyen de panneaux métalliques rouges et de plaques blanches à chiffres rouges.

§ 3. A chaque barrage, la face aval du panneau indique aux bateaux montants l'enfoncement au barrage situé immédiatement en amont; la face amont indique aux bateaux descendants l'enfoncement au barrage situé immédiatement en aval.

§ 4. Quand le panneau est entièrement rouge, il signifie que le passage est strictement interdit.

Quand le panneau porte au centre une plaque chiffrée, celle-ci indique l'enfoncement dans la passe unique ou, éventuellement, dans les deux pertuis.

Quand la plaque chiffrée recouvre la moitié droite ou la moitié gauche du panneau, elle indique l'enfoncement au pertuis droit ou au pertuis gauche et l'interdiction de passage par l'autre pertuis.

Art. 11.⁵⁶ § 1. Par dérogation au règlement général, les maxima de vitesse des bateaux à moteur sur l'Ourthe canalisée, sont les suivants (a):

⁵⁶ Arrêté royal du 23 juillet 1970

Bateaux à moteur ne faisant pas usage de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau				Bateaux à moteur faisant usage de la tolérance relative au tirant d'eau	
de 90 T et moins		de plus de 90 T		avec dispositif contre les remous	avec hélice fixe faisant saillie sur la coque
larges de moins de 2,50 m	larges de 2,50 m et plus	avec autorisations	sans autorisations		
200	150	100 (b)	70 (b)	100 (b)	70 (b)

(a) Toutes les vitesses sont indiquées en mètres, par minute et par rapport à la rive.

(b) Conformément au règlement général, le maximum de 7 kilomètres à l'heure remplace tout maximum moins favorable pour les bateaux avalants.

§ 2. Sur l'Ourthe non canalisée, depuis La Roche jusqu'à l'écluse n° 3, à Angleur, la navigation des embarcations à moteur n'est autorisée que dans les sections fixées par le Ministre des Travaux publics.⁵⁷

La vitesse de ces embarcations ne peut y dépasser 12 km/h.

Art. 12.⁵⁸ Sous réserve des dispositions des [articles 14](#) et [15bis](#),⁵⁹ les maxima de vitesse sur la Meuse sont, par rapport à la rive:

1. en principe, 120 m à la minute (m/min) ou 7,200 km à l'heure (km/h);
2. à plus de 25 m de la berge: 150 m/min ou 9 km/h;
3. quand le barrage des Grands-Malades ou celui de Huy présente 50 ouvertures: 200 m/min ou 12 km/h pour tous les bateaux avalants;
4. quand tous les barrages sont couchés: 250 m/min ou 15 km/h pour tous les bateaux avalants.

Aucune dérogation autre que celles prévues à [l'article 14](#) ne peut être autorisée.⁶⁰

Art. 13. Abrogé.⁶¹

Art. 14. Les bateaux à voyageurs et les yachts de plaisance qui, par leur forme, leur mode de propulsion ou leur faible tirant d'eau, sont capables de marcher à une vitesse plus grande que celle prévue à [l'article 12](#), sans provoquer d'ondulations nuisibles, peuvent recevoir l'autorisation de le faire, à condition de naviguer à plus de 25 m de la berge et de ne pas dépasser 250 m/min ou 15 km/h.

Les embarcations à moteur destinées exclusivement aux compétitions sportives et qui, par leur forme, leur mode de propulsion ou leur faible tirant d'eau, sont capables de se déplacer à grande vitesse sans provoquer d'ondulations nuisibles, peuvent recevoir l'autorisation de le faire, à leurs risques et périls, lors des séances d'entraînement et lors des compétitions sportives, même en dehors des sections fixées par le Ministre des Travaux publics.⁶²

Les autorisations sont révoquées en tout temps. Elles sont données par écrit par l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées, après expériences faites conformément à ses instructions. Le titre d'autorisation doit être présenté à toute réquisition des agents des voies navigables.

Art. 14bis.⁶³ Sur la Meuse, entre le pont d'Ougrée (cumulée 104.600) et le mémorial Albert (cumulée 113.700), les embarcations à moteur dont la longueur ne dépasse pas 6 m peuvent

⁵⁷ Ces sections fixées par l'arrêté ministériel du 3 octobre 1970 sont les suivantes:

Section 1: entre les cumulées 23.450 et 24.200

Section 2: entre les cumulées 44.345 et 44.645

Section 3: entre les cumulées 68.110 et 68.860

Section 4: entre les cumulées 75.400 et 75.950

Section 5: entre les cumulées 89.770 et 90.120

⁵⁸ Arrêté royal du 13 juillet 1954

⁵⁹ Arrêté royal du 6 juin 1988

⁶⁰ Arrêté royal du 6 juin 1988

⁶¹ Arrêté royal du 14 décembre 1979

⁶² Arrêté royal du 6 juin 1988

⁶³ Arrêté royal du 23 juillet 1970

naviguer à la vitesse maximum de 30 km/h, et pour autant que le débit de la Meuse à Ampsin-Neuville soit inférieur à 500 m³/sec.⁶⁴

Cette disposition ne s'applique pas à la dérivation de la Meuse à Liège.

Art. 15. L'accès des passes non navigables des îles de la Meuse est interdit aux canots à moteur pendant la période du 1er mai au 31 août. Dans des cas particuliers et sous certaines conditions, l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées peut déroger à cette interdiction, par simple tolérance et aux risques et périls des bénéficiaires.

Art. 15bis.⁶⁵ Sur le bras de la Meuse compris entre l'île "Vas-t'y-Frotte" à Namur et la rive droite de la Meuse, à Jambes, la navigation est interdite pendant toute l'année, à tous les bateaux, embarcations, canots à moteur et barquettes quelconques.

Toutefois, l'armée est autorisée à utiliser ce bras pendant toute l'année, de jour et de nuit, mais à titre de tolérance et à ses risques et périls.

D'autre part, en aval de la cumulée 44.000, les embarcations à moteur peuvent s'y déplacer, sans aucune restriction ni condition, même à des vitesses supérieures aux maxima fixés à [l'article 12](#).

Art. 16. § 1. Entre la frontière à Agimont, et le confluent de la Sambre, à Namur, la traction par bateaux à moteur est régie par les dispositions suivantes.

Quand la cote amont de l'écluse de Dinant est de +3,40 m, le barrage étant complètement fermé, ou de +3,30 m, le barrage présentant 5 vantelles ouvertes, la traction par bateaux à moteur est permise conformément aux dispositions du règlement général.

Quand ces conditions ne sont pas réalisées, le bateau à moteur ne peut prendre un bateau en remorque que s'il est pourvu de 50 CV au moins.

Quand le barrage de Dinant présente plus de 25 hausses basculées, il faut, en outre, que le bateau remorqué soit lui-même pourvu de moyens de propulsion mécanique et que ces moyens soient mis normalement en action.

Quand le barrage présente toutes les hausses basculées et au moins 6 ouvertures, le bateau remorqué doit être pourvu d'un moteur de 50 CV au moins.

Les bateaux poussés par une chaloupe à moteur ne sont pas considérés comme bateaux à moteur pour l'application du présent article.

§ 2. Sur la partie de la Meuse situé en aval du confluent de la Sambre, à Namur, par dérogation au règlement général, l'autorisation de prendre un bateau en remorque est limitée au cas où ce bateau lui-même est pourvu de moyens de propulsion mécanique.

Art. 17. § 1. Pour la traverse de Liège, les dérogations ci-après sont apportées aux dispositions du règlement général relatives aux signaux phoniques:

Quand un train de bateaux remorqués est arrivé à 200 m au moins d'une courbe où le croisement est difficile, le remorqueur donne un signal de 3 coups de sifflet de 5 secondes, séparés par des intervalles de 3 secondes.

Les patrons sont tenus d'annoncer par un seul coup de sifflet de 5 secondes au plus, ou par un seul coup de cloche:

1. leur approche des ponts, des écluses, des passages d'eau publics et des points où les bateaux doivent faire halte;
2. leur présence de 5 en 5 minutes au moins, par temps de brume.

§ 2. Hormis les cas de danger et d'accident et les signaux de présence par temps de brume, les signaux phoniques ne peuvent être répétés sur la Meuse, dans la traverse de Liège; ils ne peuvent y être émis en dehors des heures réglementaires de navigation.

Art. 18.⁶⁶ Les bateaux peuvent être jaugés à Namur, Beez, Namèche et Liège.

Art. 19. § 1. Il n'est pas perçu de droits de navigation sur l'Ourthe non canalisée en amont de l'écluse n° 3 d'Angleur, ni sur la Meuse mitoyenne.⁶⁷

⁶⁴ Arrêté royal du 6 juin 1988

⁶⁵ Arrêté royal du 13 juillet 1954

⁶⁶ Arrêté royal du 25 septembre 1957

⁶⁷ Arrêté royal du 12 juillet 1957

§ 2. Les bateaux en provenance ou à destination d'un port situé sur la Meuse et qui empruntent à la fois le canal de Monsin et la partie du canal Albert comprise entre l'origine de la Meuse et les écluses de Monsin, paient, pour tout le parcours, les droits de navigation tels qu'ils sont appliqués sur les voies navigables administrées par l'Etat.

Il en est de même des bateaux en provenance ou à destination d'un point situé soit sur le canal de Monsin, soit sur la partie du canal Albert comprise entre l'origine en Meuse et l'écluse de Monsin, et qui ont la Meuse comme point de destination ou de provenance.

Les recettes de ces droits sont attribuées à l'Etat.

Art. 20. Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis aux écluses de Hastière, de Dinant, de Grands-Malades, d'Andenne-Seilles, d'Ampsin-Neuville et d'Ivoz-Ramet.⁶⁸

Art. 21. § 1. Sur la Meuse, sur la dérivation de la Meuse, à Liège, et sur l'Ourthe en aval de Comblain-au-Point, les barquettes et les embarcations de plaisance ne peuvent stationner dans la passe navigable.

En aucun cas, elles ne peuvent être abandonnées sans surveillance à plus de 4 m de la rive, à compter de la ligne d'eau.

§ 2. Après leur utilisation, elles doivent être ramenées à la rive et amarrées, au moyen d'une chaîne à fil de 4 mm au moins d'un câble métallique de 8 mm au moins, à un anneau mobile scellé dans la maçonnerie ou, à défaut de mur ou de perré, fixé à un piquet de fer à section ronde ou profilée suffisamment long suivant la nature du terrain, et battu à ras du sol.

§ 3. Du 1er avril au 30 septembre, les barques susdites peuvent être attachées à une bouée amarrée au fond et liée à l'anneau de la rive décrite ci-dessus.

L'amarre de la barque, l'amarre de fond et celle qui relie la bouée à la rive, doivent être faites d'une chaîne à fil de 4 mm au moins ou d'un câble métallique de 8 mm au moins.

La bouée doit être résistante et avoir la forme d'un tonnelet. Son volume ne peut dépasser 50 litres.

Un anneau blanc est peint à chaque extrémité de la surface de révolution, toute la surface restante du tonnelet étant peinte en bleu. Les anneaux blancs ont chacun une largeur comprise entre 1/4 et 1/5 de la longueur du tonnelet.

Sur le fond bleu doivent figurer en caractères blancs de 4 cm de hauteur les nom, prénom et adresse du propriétaire.⁶⁹

Aucune redevance n'est due pour la bouée d'amarrage.

Du 1er octobre au 30 mars, la bouée et l'amarre de fond doivent être enlevées de l'eau et remises hors des dépendances de la rivière.

§ 4. Les barques qui ne sont pas amarrées de la manière prescrite au § 2 ou § 3, doivent être enlevées de l'eau et remises hors des dépendances de la rivière.

§ 4bis.⁷⁰ Sur la Meuse, à Namur, le stationnement des yachts et des embarcations de plaisance est autorisé, sans limitation de durée, le long de la rive gauche, au port Saint-Martin et à l'aval du port jusqu'à la cumulée 45.600.

§ 4ter.⁷¹ Du 1er mai au 30 septembre, une partie, signalée sur place, du mur de quai du port de Grognon, rive gauche de la Meuse, à Namur, est réservée exclusivement à l'accostage des bateaux affectés à un service régulier de transport de voyageurs.

§ 4quater.⁷² Dans le bassin de garage rive gauche de la Meuse, à Beez, le stationnement des bateaux est réglé comme suit:

1. la zone du bassin s'étendant sur une longueur de 40 m, à partir de son extrémité amont, est réservée, pendant toute l'année, aux bateaux-logements munis d'une autorisation écrite de l'ingénieur en chef-directeur du ressort;

⁶⁸ Arrêté royal du 6 juin 1988

⁶⁹ Arrêté royal du 29 juillet 1952

⁷⁰ Arrêté royal du 25 mars 1952

⁷¹ Arrêté royal du 19 octobre 1954

⁷² Arrêté royal du 26 mai 1976

2. la zone s'étendant sur la moitié, côté Meuse, du bassin depuis son extrémité aval jusqu'à 200 m vers l'amont, est réservée du 1er octobre au 30 avril, aux bateaux marchands et au matériel d'entreprise;
3. l'espace laissé, côté Meuse, entre les zones dont question aux 1. et 2. ci-dessus, est réservé aux bateaux de plaisance, du 1er octobre au 30 avril;
4. à l'exclusion de la zone réservée aux bateaux-logements, le bassin est réservé aux bateaux de plaisance pendant la période du 1er mai au 30 septembre.

Toutefois, à la requête des agents chargés d'effectuer le jaugeage des bateaux de navigation intérieure, l'emplacement désigné par ces agents, à l'intérieur de la zone réservée aux embarcations de plaisance, doit être libéré de toute entrave pendant le temps nécessaire au jaugeage.

§ 5. Sur la Meuse, dans la province de Liège, l'amarrage est interdit:

1. du côté du halage:
 - a) entre le pont d'Ougrée et le barrage de Monsin, sans exceptions;
 - b) en dehors de cette section, à moins d'une autorisation du conducteur des ponts et chaussées;
2. du côté du contre-halage, entre le pont Maghin et le barrage de Monsin, à Liège.

§ 6. Les propriétaires de barquettes, d'embarcations de plaisance et de bouées d'amarrage sont responsables, vis-à-vis des tiers comme de l'Etat lui-même, des pertes, dégâts, accidents et dommages qui peuvent résulter de la présence des dites barques et bouées dans la Meuse, dans la dérivation de la Meuse, à Liège, et dans l'Ourthe en aval de Comblain-au-Pont.

Art. 22. § 1. Sur la Meuse, sur la dérivation de la Meuse, à Liège, et sur l'Ourthe en aval de Comblain-au-Pont, l'usage des bouées-flotteurs pour marquer les endroits de pêche, est toléré du 1er juin au 30 septembre, en faveur des pêcheurs porteurs du permis de pêche en barquette, aux conditions suivantes.

§ 2. Chaque pêcheur ne peut installer qu'une seule bouée.

§ 3. La bouée doit être conforme au modèle imposé par le Ministre des Travaux publics, être peinte en bleu et blanc et porter sur le fond bleu, en lettres blanches de 5 cm de hauteur et 1 cm d'épaisseur de trait, le nom du propriétaire, et, en chiffres blancs de 10 cm de hauteur et de 12 mm d'épaisseur de trait, le numéro de la plaque-anneau décrite ci-après.

La bouée doit être repeinte aussi souvent qu'il le faut pour que ses couleurs restent vives. Le numéro doit être renouvelé chaque année, pour correspondre à celui de la plaque-anneau.

§ 4.⁷³ La bouée doit être munie d'une plaque en tôle émaillée en forme d'anneau aplati de 16 cm de diamètre extérieur. De couleur différente chaque année, la plaque porte le millésime et un numéro d'ordre inscrit deux fois, de manière à pouvoir être lu d'un côté ou de l'autre de la bouée.

La plaque-anneau n'est valable que pour un an. Elle est délivrée par l'Inspecteur de la navigation du ressort sur production de la preuve de paiement d'une somme de 120 F⁷⁴ au compte de chèques postaux du comptable du Service d'Exploitation des Voies navigables. Cette somme comprend le montant de la redevance de stationnement. Un permis de pêche en barquette et une pièce d'identité établissant le domicile du pêcheur doivent être présentés.

Un cachet mentionnant le bureau de vente et le numéro de la plaque-anneau délivrée est apposé sur le dit permis de pêche.

La plaque-anneau doit être fixée, par les soins du propriétaire, à la bouée, suivant le plan horizontal, au moyen d'un fil de fer ou d'une chaînette passée d'une part, dans l'anneau qui surmonte la bouée et, d'autre part, dans les deux trous et les deux encoches de la plaque.

§ 5. Le pêcheur doit placer la bouée en dehors de la passe navigable et à 15 m au moins de la rive. Dans cette zone, il peut la déplacer à son gré. Il doit l'enlever de la rivière du 1er octobre au 1er juin.

⁷³ Arrêté royal du 12 septembre 1956

⁷⁴ Arrêté royal du 14 décembre 1971

Il doit l'enlever aussi, ou la déplacer, ou l'amarrer à la rive, s'il en reçoit l'ordre des agents de la voie navigable. En son absence ou s'il n'exécute pas immédiatement l'ordre reçu, des mesures sont prises d'office à ses frais.

Du 15 juin au 30 septembre, il est, en outre, interdit de placer la bouée dans les sections de navigation à grande vitesse, ainsi que dans les zones s'étendant jusqu'à 30 m de part et d'autre de ces sections.⁷⁵⁷⁶

§ 6. La bouée est à l'usage personnel du pêcheur qui en est propriétaire. Il peut néanmoins la mettre à la disposition d'autres pêcheurs porteurs du permis de pêche en barquette. Mais il est seul responsable, vis-à-vis des tiers comme de l'Etat, des pertes, dégâts, accidents et dommages qui peuvent résulter de l'usage de la tolérance définie par le présent article.

§ 7. Toute bouée qui n'est pas munie d'une plaque-anneau valable ou qui ne porte pas le numéro de cette plaque, ou le nom du propriétaire, est enlevée d'office par les agents des voies navigables.

Dans ce cas, le propriétaire ne peut prétendre à aucune indemnité du fait de la destruction éventuelle de la bouée ou de son amarre.

Art. 23. Il est interdit de se baigner aux abords des barrages, jusqu'à 30 m à l'amont et à l'aval.

Art. 24. La circulation est interdite:

1. aux bicycles, avec ou sans moteur:

- a) le long de la Meuse, entre les cumulées 101.715 et 102.753, sur le mur de quai des Carmes, à Jemeppe-sur-Meuse, et du quai de Halage, à Tilleur;
- b) le long de la Meuse, entre le pont de Seraing et l'extrémité de la rue de Flémalle, à Val-Saint-Lambert (Seraing), sur le chemin de contre-halage;

2. aux bicycles à moteur seulement:

- a) le long de la Meuse, entre les cumulées 0.000 et 67.712, sur les chemins de halage et de contre-halage;
- b) le long de la Meuse, entre le pont de Seraing et l'extrémité de la rue de Flémalle, à Val-Saint-Lambert (Seraing), sur le chemin de halage de la rive gauche;
- c) sur l'Ourthe, entre l'écluse n° 3 d'Angleur et le pont-route de Tilff, sur le chemin de halage.⁷⁷

Ces diverses interdictions ne s'appliquent pas aux véhicules admis par l'Administration des Ponts et Chaussées pour ses agents ou pour le service de la batellerie.

Art. 25. Sur la partie de la Meuse comprise entre le pont Saint-Léonard, à Liège, et un point situé à 250 m en amont du barrage de Monsin, la police de la navigation est assurée conjointement par l'Office de la Navigation et le Service spécial de la Meuse liégeoise.

Art. 26.⁷⁸ § 1. Sur la Meuse, à Liège, le bassin de garage établi à l'aval immédiat du pont de Commerce est réservé:

1. aux yachts et embarcations de plaisance qui peuvent y stationner sans limitation de durée;
2. pendant le temps nécessaire aux opérations, aux bateaux utilisés pour les travaux d'entretien de ce bassin, ainsi qu'aux bateaux qui doivent y être jaugés. L'Ingénieur en Chef-Directeur du ressort peut, aux conditions qu'il détermine, y admettre tous autres bateaux ou embarcations.

§ 2. Le terre-plein formant môle entre le bassin de garage et la Meuse, ainsi que la rampe donnant accès au boulevard Frère Orban, sont interdits à tous véhicules et au déchargement des marchandises.

⁷⁵ Arrêté royal du 26 août 1966

⁷⁶ Arrêté royal du 6 juin 1988

⁷⁷ Arrêté royal du 12 juillet 1957

⁷⁸ Arrêté royal du 10 août 1959

Moervaart

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 25 septembre 1957;- 22 juin 1971.

Le canal dit "Moervaart" s'étend depuis le canal de Gand à Terneuzen, à Gand (Rodenhuize), jusqu'au confluent de la Durme et de la Zuidlede, à Daknam, sur une longueur de 22.314 mètres.⁷⁹

Art. 1er. § 1. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement général, sont les suivants:⁸⁰

Voies et sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
1. Depuis le canal de Gand à Terneuzen jusqu'en aval des ponts de la route dite "Industrieweg" à Gand	-	-	9,00 m	2,80 m
2. Depuis l'aval des ponts de la route dite "Industrieweg" à Gand jusqu'à la Durme à Daknam	-	5,90 m	4,31 m	1,70 m

N.B. Le tiret signifie qu'aucun ouvrage ne limite la dimension.

§ 2. Si, pour une raison quelconque, telle que manque d'eau, une marée exceptionnellement basse, etc., le tirant d'eau indiqué n'est pas réalisé, les patrons doivent alléger au besoin leurs bateaux ou radeaux, de telle façon que ceux-ci ne touchent pas le fond du canal.

§ 3. La tolérance prévue au règlement général pour le maximum de tirant d'eau des bateaux à moteur ne s'applique au Moervaart que pour la partie comprise entre l'écluse de Rodenhuize et le barrage de Koudenborn.

Art. 2. Il est interdit d'avoir un chargement de pont qui dépasse latéralement la coque du bateau.

Art. 3. Le halage s'exerce:

1. entre l'origine du canal et le pont de Wachtebeke-Overleide, sur la rive gauche;
2. entre ce pont et la Durme, sur la rive droite.

Art. 4. La manoeuvre des vannes du barrage du pont de Koudenborn se fait principalement dans l'intérêt de la navigation et subsidiairement en vue des irrigations. Celles-ci doivent être permises par l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées ou son délégué.

Art. 5. Abrogé.⁸¹

Art. 6. Abrogé.⁸²

Art. 7. La largeur des chemins de halage est fixée comme suit:

1. entre la cumulée 2.725 à Mendonk et le pont à Wachtebeke-Overleide: 13,489 m;¹⁵⁵
2. entre ce pont et le canton de bois nommé "Wittenmeerschbosch": 9,635 m;
3. entre ledit canton et le Spletersput: 7,708 m.

La troisième partie a 0,826 m de banquette du côté du canal et 0,551 m du côté du fossé de décharge, lequel fossé doit avoir 1,927 m de largeur.

Art. 8. Les chemins de halage sont considérés comme chemins publics destinés à la circulation des personnes, chevaux et véhicules. Ils sont soumis à l'inspection et à la visite exclusives de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Art. 9. Les chemins de halage doivent être maintenus plans et sous profil régulier par les propriétaires ou usufruitiers.

⁷⁹ Arrêté royal du 22 juin 1971

⁸⁰ Arrêté royal du 22 juin 1971

⁸¹ Arrêté royal du 25 septembre 1957

⁸² Arrêté royal du 22 juin 1971

Les fossés d'écoulement qui longent les chemins de halage doivent être curés à fond et dressés par les riverains des fossés suivant les indications de l'Administration.

En cas de négligence de la part des propriétaires, usufruitiers ou riverains précités, les travaux de nivellement et de régalinge des chemins, de curage et de dressage des fossés, sont exécutés d'office, aux frais des défaillants, sans préjudice des peines prévues au règlement général.

Art. 10. Il est interdit de faire des plantations et de placer des obstacles de quelque nature que ce soit, sur la crête de la berge intérieure du canal et sur le chemin de halage, jusqu'à 4,956 m de la crête.

Au-delà de cette limite, il n'est permis de planter que des arbres de haute futaie à 0,551 m au moins de la berge extérieure du chemin de halage ou du talus qui longe le fossé d'écoulement. Les arbres doivent être distants l'un de l'autre de 5,506 m.

Art. 11. Sur la rive opposée à la rive de halage, il est interdit de faire des plantations et de placer des obstacles de quelque nature que ce soit, jusqu'à 1,927 m de la crête de la berge intérieure du canal.

Canal de Mons à Condé (partie belge)

Règlement particulier abrogé par l'arrêté royal du 14 décembre 1979 (M.B. du 1er janvier 1980).

Canal de la Nethe

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 11 décembre 1952; 26 mars 1962; 8 octobre 1963; 3 août 1973 (M.B., du 12 septembre 1973); 8 décembre 1982 (M.B., du 29 décembre 1982).

Art. 1er. Le canal de la Nèthe a son origine à la ligne fictive reliant ses deux rives et tracée dans le prolongement de la crête de la rive gauche du canal Albert, à Zandhoven (Pulle).

Il s'étend sur une longueur de 15.438 mètres jusqu'à la ligne fictive reliant les extrémités des murs de quai aval des écluses de Duffel.

Art. 2. Le canal de la Nèthe a une branche à Ranst, nommée branche d'Emblem, qui a son origine sur la rive droite du canal de la Nèthe, cumulée 7.174, et qui s'étend sur une longueur de 513 mètres jusqu'au mur de clôture transversal d'Emblem à Ranst.

Art. 3. § 1. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et la hauteur libre sous les ponts dans les sections des rubriques A et B mentionnées ci-dessous, ainsi que le tirant d'eau maximum indiqué dans les rubriques AI, AII et B sont les suivants:

SECTIONS	OUVRAGES D'ART		Hauteur libre	Tirant d'eau
	Longueur utile	Largeur utile		
A. LE CANAL				
1. De l'origine au canal Albert à Zandhoven (Pulle) au pont de Mol-ter-Nete à Nijlen (inclus)	81,60 m	10,50 m	5,75 m	2,50 m
2. Du pont de Mol-ter-Nete à Nijlen aux portes aval des écluses de Duffel	1 sas 55 m	7,50 m	7,00 m	2,50 m
	1 sas 136 m	16,00 m		
3. Des portes aval des écluses de Duffel à l'extrémité du canal sur une longueur de 542 m	aucune écluse	aucune écluse	illimitée	variable suivant la marée

SECTIONS	OUVRAGES D'ART		Hauteur libre	Tirant d'eau
	Longueur utile	Largeur utile		
B. BRANCHE D'EMBLEM				
De l'origine jusqu'au mur de clôture d'Emblem, à Ranst	aucune écluse	6,00 m	illimitée	1,80 m

§ 2. Dans la section comprise entre les portes aval des écluses à Duffel et l'extrémité du canal, où le mouillage est variable suivant la marée, le batelier doit s'assurer que le tirant d'eau de son bateau permet une navigation en toute sécurité.

Art. 4. § 1. Sur la section mentionnée à [l'article 3](#), § 2, la navigation de nuit est autorisée.

§ 2. Sur cette même section, les prescriptions relatives aux feux et signaux du règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur sont d'application.

Art. 5. Le chemin de halage est situé:

1. entre l'écluse de Viersel à Zandhoven (Pulle) et le pont de Emblem à Ranst, sur la rive droite;
2. entre le pont de Emblem à Ranst et l'extrémité du canal à Duffel, sur la rive gauche.

Art. 6. Sur le canal et sur la branche, la vitesse maximum des bateaux par rapport à la rive est fixée à 9 km/h.

Art. 7. Les bateaux peuvent être jaugés dans la branche d'Emblem à Ranst et sur le canal aux écluses de Duffel.

Art. 8. Les bureaux de perception des droits de navigation sont situés à l'écluse de Viersel, à Zandhoven (Pulle), et aux écluses de Duffel.

Art. 9. Pour les bateaux montants, l'entrée de l'écluse de Viersel, à Zandhoven (Pulle), est signalée par des signaux placés du côté aval du pont d'autoroute, à Zandhoven (Pulle).

Art. 10. Pour le canal et pour la branche, les heures de navigation sont fixées de 6 h à 21 h tous les jours ouvrables.

Art. 11. Pendant les heures de navigation, le stationnement des bateaux est interdit sur le canal, sauf:

- a) dans le bassin de virement, sur la rive droite, juste en amont des écluses de Duffel;
- b) aux endroits où les bateaux sont chargés ou déchargés, à condition qu'ils ne soient amarrés que sur une rangée durant le temps nécessaire pour charger ou décharger.

Art. 12. Sur le canal et la branche, il est interdit de laisser tourner l'hélice des bateaux à moins de 4 m de la rive.

Petite Nethe

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 26 mars 1962: 8 décembre 1982 (M.B. du 29 décembre 1982).

Art. 1er. La partie de la petite Nèthe ouverte à la navigation et sur laquelle le présent règlement est applicable, s'étend du mur de clôture de la branche d'Emblem, à Ranst, sur le canal de la Nèthe jusqu'au pont dit "Molbrug" y compris, à Lierre, sur une longueur de 3.675 mètres.

Art. 2. La partie de la petite Nèthe déterminée à [l'article 1er](#) a une dérivation qui s'étend à l'Ouest de Lierre jusqu'à la Nèthe inférieure, sur une longueur de 2.095 mètres. Cette dérivation n'est ouverte à la navigation qu'avec l'autorisation de l'Ingénieur en Chef-Directeur du ressort et sous les conditions qu'il impose.

Art. 3. La largeur utile des ponts, la hauteur libre sous les ponts et le maximum de tirant d'eau des bateaux sont les suivants:

SECTIONS	PONTS	Hauteur libre	Maximum tirant d'eau
	Largeur utile		
Partie de la petite Nèthe déterminée à l'article 1er	6,30 m	1,95 m	variable suivant la marée

Art. 4. Sur la partie de la petite Nèthe déterminée à l'article 1er, où le mouillage varie suivant la marée et les circonstances qui influencent le niveau de l'eau, ainsi que suivant les bancs de sable qui peuvent s'y former, le batelier est tenu de s'assurer que le tirant d'eau de son bateau permet une navigation en toute sécurité et de prendre toutes les précautions nécessaires qui s'imposent.

Art. 5. Le chemin de halage est situé:

1. entre le mur de clôture d'Emblem, à Ranst, et le pont-rails de Nazareth, à Lierre, sur la rive droite;
2. entre le pont-rails de Nazareth, à Lierre, et le pont dit "Molbrug", à Lierre, sur la rive gauche.

Art. 6. La vitesse maximum des bateaux par rapport à la rive est fixée à 6 km/h.

Canal Nimy-Blaton-Péronnes⁸³

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 7 mai 1956; 14 décembre 1979 (M.B. du 19 janvier 1980).

Art. 1er. Le canal de Nimy-Blaton-Péronnes a son origine à la ligne fictive reliant les deux bornes kilométriques "Km 0" placées à cet effet à (Nimy) Mons de part et d'autre de ce canal. Il s'étend sur une longueur de 38.914 mètres, jusqu'à la ligne fictive prolongeant la rive droite de l'Escaut à (Péronnes) Antoing.

Art. 2. Les dimensions utiles des écluses, la hauteur libre sous les ponts et le maximum de tirant d'eau des bâtiments sont les suivants:

ECLUSES		Hauteur libre	Tirant d'eau
Longueur utile	Largeur utile		
86 m	12 m	5,25 m	2,50 m

Par suite de variations importantes du niveau de flottaison du bief compris entre les écluses 1 et 2 à (Péronnes) Antoing, les conducteurs doivent prendre connaissance, à ces écluses, de la hauteur libre sous la porte amont de l'écluse n° 2 qui peut être inférieure à 5,25 m.

Art. 3. Le chemin de halage est situé sur les deux rives.

Art. 4. Le bureau de perception des droits de navigation est établi à l'écluse n° 2 de (Péronnes) Antoing.

Art. 5. La vitesse maximum des bâtiments est fixée à 8 km à l'heure.

Art. 6. Un signal lumineux à feu rouge est placé à l'amont ainsi qu'à l'aval de la porte de garde de (Ghlin) Mons et celle de (Blaton) Bernissart. Lorsque ces feux sont allumés, le franchissement de l'ouvrage est interdit.

Canal de Plassendale à Nieuport

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 5 juillet 1952; 17 octobre 1956; 25 septembre 1957.

Le canal de Plassendale à Nieuport s'étend depuis la tête amont de l'écluse de Plassendale jusque et y compris l'écluse dite "s-Gravensluis", à Nieuport, sur une longueur de 20.979 mètres.

⁸³ Arrêté royal du 14 décembre 1979

Art. 1er. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement général, sont les suivants:⁸⁴

Voies	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
1. Entre l'écluse de Plassendale et le pont de Gistel celui-ci non compris)	90,00 m (accessible aux bateaux de 60,00 m)	6,35 m	5,25 m	2,00 m
2. Au pont de Gistel	–	6,14 m	–	2,00 m
3. Entre le pont de Gistel (non compris) et le pont-levis de Snaaskerke (y compris)	–	6,40 m	4,20 m	2,00 m
4. Entre le pont-levis de Snaaskerke et le pont dit "Ratte-vallebrug" (y compris)	–	6,20 m	–	2,00 m
5. Entre le pont dit "Rattevalle-brug" et Nieuport	45,00 m ('s Gravensluis à Nieuport)	8,00 m	–	2,00 m (a)

N.B. Le tiret signifie qu'aucun ouvrage ne limite la dimension.

(a) Entre et y compris les Briquetteries "Nieuport et Extensions" et Nieuport, le tirant d'eau toléré est de (2,50 m).

Art. 2. Le halage s'exerce:

1. entre l'écluse de Plassendale et le pont de Zandvoorde, sur la rive droite;
2. entre ce pont et l'écluse dite "'s-Gravensluis", à Nieuport, sur les deux rives.

Art. 3. Au pont-rails d'Oudenburg, les bateaux qui naviguent dans le sens Plassendale-Nieuport ont priorité de passage.

Aux poteaux d'arrêt établis à 100 m en aval et en amont, un signal phonique se fait entendre cinq minutes avant l'ouverture du pont.

Une signalisation par feux électriques rouges et verts règle le passage des bateaux au pont fixe sous l'autoroute à Oudenburg.

Ces feux sont placés côté tribord de la passe.

Le feu rouge signifie que le passage est interdit. Il reste allumé pendant 6 minutes, de même que le feu vert, lequel signifie que le passage est permis si la passe est libre.

Le feu rouge et le feu vert ensemble restent allumés pendant 30 secondes.⁸⁵

Art. 3bis.⁸⁶ Par dérogation à l'article 58 du règlement général, le maximum de vitesse admis pour tous les bateaux est de 5 km à l'heure, soit 83 m à la minute par rapport à la rive.

Art. 4.⁸⁷ Les bateaux peuvent être jaugés à Oudenburg et à Nieuport.

Art. 5. Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis à Plassendale (canal Gand-Ostende) et à Nieuport.

Canal de Pommerœul à Antoing

Règlement particulier abrogé par l'arrêté royal du 14 décembre 1979 (M.B. du 1er janvier 1980).

⁸⁴ Arrêté royal du 17 octobre 1956

⁸⁵ Arrêté royal du 17 octobre 1956

⁸⁶ Arrêté royal du 5 juillet 1952

⁸⁷ Arrêté royal du 25 septembre 1957

Canal de Pommerœul à Condé (partie belge)

Règlement particulier annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950 par l'arrêté royal du 7 septembre 1981, modifié par l'arrêté royal du 2 juin 1983 (M.B., du 12 juillet 1983).

Art. 1er. La partie belge du canal de Pommerœul à Condé a son origine à la ligne fictive reliant les deux bornes kilométriques "Km 0" placées à cet effet à (Pommerœul) Bernissart, de part et d'autre de ce canal. Il s'étend sur une longueur de 6.100 mètres jusqu'à la frontière française, à Hensies.

Art. 2. Les dimensions utiles des écluses, la hauteur libre sous les ponts et le maximum de tirant d'eau des bâtiments sont les suivants:

SECTIONS	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
1. Entre l'origine du canal à (Pommerœul) Bernissart et la tête aval de l'écluse de (Pommerœul) Bernissart	151,75 m	12,50 m	14,05 m	3,00 m
2. Entre la tête aval de l'écluse de (Pommerœul) Bernissart et la frontière française, à Hensies	149,00 m	12,50 m	7,10 m	3,00 m

Art. 3. Le chemin de halage est situé sur les deux rives du canal.

Art. 4. Le bureau de perception des droits de navigation est établi à l'écluse de Hensies.

Art. 5. Le canal est voie secondaire par rapport au canal Nimy-Blaton-Péronnes.

Art. 6.⁸⁸ La vitesse maximum des bateaux par rapport à la rive est fixée à 8 km/h.

Canal provincial de Bruges à l'écluse (partie belge)⁸⁹

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 26 mars 1962 (M.B. du 14 avril 1962); 6 mai 1969 (M.B. du 14 juin 1969).

La partie belge du canal de Bruges à l'Ecluse s'étend depuis la nouvelle écluse de la Dammepoort, à Bruges, jusqu'à la frontière néerlandaise, à Hoeke, sur une longueur de 13.600 mètres. Elle est navigable entre Bruges et le siphon d'Oostkerke.

Pour l'application à ce canal du règlement général et du présent règlement particulier, il y a lieu également de tenir compte du règlement organique du service de la province, approuvé par l'arrêté royal du 23 janvier 1885.

Art. 1er. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement général, sont les suivants:

Voie navigable	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
Canal de Bruges à l'Ecluse (depuis Bruges jusqu'au siphon d'Oostkerke)	48,40 m (écluse dite "Dammepoortsluis")	5,75 m	-	2,30 m

N.B. Le tiret signifie qu'aucun ouvrage ne limite la dimension.

§ 2. La tolérance relative au maximum de tirant d'eau des bateaux à moteur ne s'applique pas à ce canal.

Art. 2. Le halage le long de ce canal s'exerce sur les deux rives.

Art. 3. La province ne perçoit aucun droit de navigation.

⁸⁸ Arrêté royal du 2 juin 1983

⁸⁹ Arrêté royal du 6 mai 1969

Des tableaux des distances sont donnés à titre de renseignements.

Art. 4. Par dérogation au règlement général, sont chargés de l'exécution du règlement général et du présent règlement particulier:

1. les fonctionnaires et agents du service technique provincial;
2. la gendarmerie nationale;
3. les fonctionnaires chargés de la police communale des localités riveraines des canaux.

Canal provincial dit "la langeleede"

Règlement particulier abrogé par l'arrêté royal du 16 octobre 1963.

Canal de raccordement de Gand

Le canal de raccordement de Gand s'étend tout entier sur le territoire de cette ville, depuis la rive droite du canal de Gand à Ostende, à 240 m en amont du pont dit "Palingshuizenbrug", jusqu'au mur de front aval de l'écluse du Tolhuis, sur une longueur de 2.099 mètres.

Art. 1er. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement général, sont les suivants:

Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
85,00 m (écluse du Tolhuis)	12,00 m	5,25 m (au-dessus du niveau normal de 5,61 m)	2,50 m

Art. 2. Le halage peut s'exercer, par chevaux seulement, sur les deux rives.

Art. 3. § 1. Le passage à l'écluse du Tolhuis est commandé par un ballon rouge, à tribord, sur le mur en retour de l'écluse.

Le ballon hissé signifie que l'entrée de l'écluse est interdite; le ballon abaissé, que l'entrée est permise.

§ 2. Le passage au pont de la rue de Wondelgem est commandé par des disques placés sur le pont, à droite de chaque passe navigable.

Le disque rouge à bord blanc signifie que le passage est interdit; le disque blanc à bord vert, que le passage est libre par la passe navigable que le disque commande.

Art. 4. Sur toute l'étendue du canal, la mise en soute de charbon ou de tout autre combustible et le transbordement de marchandises d'un bateau dans un autre sont strictement interdits.

Art. 5. Les bateaux de plus de 7 m de large ne peuvent stationner dans le canal pour y charger ou décharger des marchandises, ni pour aucun autre motif.

A titre exceptionnel, ils peuvent être autorisés à séjourner dans le canal, si l'Administration n'y voit pas d'inconvénients et à condition qu'aucun bateau de plus de 5,10 m de large ne stationne dans un rayon de 250 m.

L'autorisation est délivrée par l'Ingénieur en Chef-Directeur des Ponts et Chaussées. Elle fixe un délai, à l'expiration duquel le bateau sera, au besoin, déplacé d'office. L'Ingénieur en Chef-Directeur peut exiger que les opérations de chargement et de déchargement se poursuivent nuit et jour, sans interruption.

Art. 6. Par dérogation au règlement général, les maxima de vitesse des bateaux à moteur sont les suivants: (a)

Bateaux à moteur ne faisant pas usage de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau				Bateaux à moteur faisant usage de la tolérance relative au tirant d'eau	
de 90 T et moins		de plus de 90 T		avec dispositif contre les remous	avec hélice fixe faisant saillie sur la coque
larges de moins de 2,50 m	larges de 2,50 m et plus	avec autorisations	sans autorisations		
200	150	100	70	100	70

(a) Toutes les vitesses sont indiquées en mètres, par minute et par rapport à la rive.

Art. 7. Par dérogation au règlement général, dans la traverse de la ville de Gand, tous les bateaux, y compris les remorqueurs, sont tenus d'émettre exclusivement au moyen de la corne tous les signaux sonores prescrits par ledit règlement.

Art. 8. Les bateaux peuvent être jaugés à Gand.

Art. 9. Le bureau de perception des droits de navigation est établi à l'extrémité du canal, au Tolhuis (canal Gand-Terneuzen).

Canal de Roulers a la Lys

Règlement particulier modifié par l'arrêté royal du: 2 décembre 1980 (M.B. du 17 janvier 1981).

Art. 1er. Le canal de Roulers à la Lys a son origine au mur de clôture situé à l'avenue Jules Lagae, à Roulers. Il s'étend sur une longueur de 16.512 mètres jusqu'à la ligne fictive reliant les deux bornes placées à cet effet de part et d'autre de ce canal, à la hauteur de l'extrémité du quai d'amarrage en aval de l'écluse d'Ooigem à Wielsbeke.

Art. 2. Les dimensions utiles de l'écluse d'Ooigem, à Wielsbeke, la hauteur libre sous les ponts du canal et le maximum de tirant d'eau des bateaux sont les suivants:

SECTIONS	ECLUSES		Hauteur libre	Maximum tirant d'eau
	Longueur utile	Largeur utile		
De l'origine à Roulers jusqu'au pont fixe dit "Dorpsbrug" à Ingelmunster (y compris)	aucune écluse	aucune écluse	4,80 m	2,50 m
Du pont fixe dit "Dorpsbrug", à Ingelmunster, jusqu'à la Lys	115 m	12,50 m	6,00 m	2,50 m

Art. 3. Les dimensions maximales des bateaux sont fixées comme suit:

- Dans la section située entre l'écluse d'Ooigem, à Wielsbeke, et le pont dit "Bruanebrug", à Roulers:

longueur: 80,00 m

largeur: 9,50 m

- Dans la section située entre le pont dit "Bruanebrug", à Roulers, et le mur de clôture du canal à Roulers:

longueur: 60,00 m

largeur: 7,50 m

Art. 4. La vitesse maximum des bateaux par rapport à la rive est fixée à 15 km/h pour les bateaux vides et à 10 km/h pour les bateaux chargés.

Art. 5. Le chemin de halage est situé sur la rive droite du canal.

Art. 6. Le bureau de perception des droits de navigation est établi à l'écluse d'Ooigem, à Wielsbeke.

Sambre et Eau d'Heure⁹⁰

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 23 mars 1953; 29 juin 1953; 12 janvier 1954; 17 octobre 1956.

La partie belge de la Sambre canalisée s'étend depuis la frontière française, à Erquelinnes, jusqu'à la Meuse, sur une longueur de 93.015 mètres.

Est dénommée Haute-Sambre, la partie de la rivière qui s'étend depuis la frontière française jusqu'à l'écluse n° 10, à Monceau-sur-Sambre.

Est dénommée Basse-Sambre, la partie qui s'étend depuis l'écluse n° 10, à Monceau-sur-Sambre, jusqu'au confluent de la Meuse.

La partie de l'Eau d'Heure administrée par l'Etat s'étend depuis son embouchure dans la Sambre jusqu'à un point situé à 500 mètres en amont; elle n'est accessible qu'aux bateaux vides.

Art. 1er. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement général, sont les suivants:

Sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
1. Depuis la frontière française jusqu'à l'amont de l'écluse n° 5 à Thuin. Sauf au pont-route de Lobbes	41,22 m -	5,17 m -	4,33 m (b) 4,05 m (b)	1,80 m (1,90 m)
2. Depuis l'amont de l'écluse n° 5 jusqu'à l'aval de l'écluse à Landelies	40,94 m	5,15 m	4,95 m (b)	1,80 m (1,90 m)
3. Depuis l'aval de l'écluse n° 9 jusqu'à l'aval de l'écluse n° 10 à Monceau-sur-Sambre	109,45 m	6,25 m	4,85 m (b)	1,80 m (1,90 m)
4. Depuis l'aval de l'écluse n° 10 jusqu'à l'amont de l'écluse n° 13 à Châtelineau (a). Sauf au pont-rails d'Acoz	110,25 m -	9,00 m -	5,14 m (b) 4,05 m (b) (c)	1,80 m (1,90 m)
5. Depuis l'amont de l'écluse n° 13 jusqu'à l'amont de l'écluse n° 14 à Farciennes	70,03 m	5,15 m	4,45 m (b)	1,80 m (1,90 m)
6. Depuis l'amont de l'écluse n° 14 jusqu'à l'aval de l'écluse n° 21 à Bauce (d). Sauf au pont-route de Tergnée	46,05 m -	5,15 m -	4,43 m (b) 4,27 m (b)	1,80 m (1,90 m)
7. Depuis l'aval de l'écluse n° 21 jusqu'au confluent de la Meuse à Namur	138,85 m	12,50 m	6,23 m (b)	1,80 m (2,40 m) (e)

N.B. 1. Le tiret signifie qu'aucun ouvrage ne limite la dimension.

2. Le tirant d'eau renseigné entre parenthèses n'est admis qu'à titre de tolérance. Les bateliers qui en usent, naviguent à leurs risques et périls.

(a) L'écluse n° 12, à Montignies-sur-Sambre, est désaffectée.

(b) En régime normal, cette hauteur, mesurée au-dessus de la flottaison officielle, est réduite du fait que la cote de retenue des eaux aux barrages peut être supérieure de 0,30 m au niveau de flottaison officielle du bief amont et qu'en plus, le plan d'eau s'établit suivant une pente pouvant atteindre 0,10 m par kilomètre.

⁹⁰ Arrêté royal du 17 octobre 1956

(c) La hauteur libre de 4,05 m sous le pont d'Acoz peut être modifiée, en raison des circonstances, par l'ingénieur en chef-directeur du ressort. Cette modification est portée à la connaissance des usagers par voie d'affichage.

(d) Par dérogation à l'article 1er, § 2 du règlement général, les bateaux dont la longueur (gouvernail replié) dépasse 45,75 m, longueur maximum admise pour cette section, peuvent l'emprunter pour autant que la manœuvre normale des écluses reste possible. Les bateliers qui usent de cette tolérance, naviguent à leurs risques et périls.

(e) Dans la section 7 du tableau ci-dessus, le tirant d'eau toléré est de (2,40 m) dans la zone axiale de la rivière jusqu'à 5,00 m des rives; la navigation et le stationnement pour les bateaux ayant un enfoncement de (2,40 m) sont également tolérés dans les ports publics, les ports privés et le long des rives aux endroits qui sont spécialement signalés sur place.

Cette signalisation se fait à l'aide de signaux peints sur des panneaux ou sur les murs d'eau; ces signaux portent en caractères blancs sur fond bleu la mention "(2,40 m)"; ils sont placés à chaque extrémité avec une flèche dirigée vers le centre; au besoin, pour de très longues distances, des signaux intermédiaires portant deux flèches dans chaque sens sont répartis en différents points de celles-ci.

Toutefois, le tirant d'eau de (2,40 m) renseigné ci-dessus est susceptible d'être diminué sur simple avis de l'ingénieur en chef-directeur du ressort; dans ce cas, le tirant d'eau sera réduit soit pour toute la section, soit seulement pour certains ports de celle-ci.

Art. 2. Par dérogation au règlement général, l'ouverture réglementaire de la navigation n'est pas retardée les dimanches ni les jours de l'Ascension, de l'Assomption, de la Toussaint et de la Noël.

Art. 3. Le halage s'exerce:

1. depuis la frontière française jusqu'au pont établi dans l'axe de la rue Neuve à Marchienne-au-Pont, sur la rive gauche;
2. depuis ce pont jusqu'au pont dit de Philippeville, à Charleroi, sur la rive droite;
3. depuis le pont dit de Philippeville, à Charleroi, jusqu'au pont de la route Ligny-Denée, à Tamines, sur la rive gauche;
4. depuis le pont de Tamines jusqu'au pont de l'Evêché, à Namur, sur la rive droite;
5. depuis le pont de l'Evêché jusqu'au confluent de la Meuse sur la rive gauche pour les bateaux montants, et sur les deux rives pour les bateaux descendants.

Art. 4. Par dérogation au règlement général, les bateaux affectés à un service régulier de transport de voyageurs et les yachts de plaisance jaugeant plus de 3 tonnes sont éclusés dès leur arrivée à l'écluse, avant tous les autres bateaux en attente, même avant ceux d'un convoi en cours d'éclusage.

Art. 5. La Haute-Sambre est en régime de hautes eaux quand le nombre de poutrelles levées au barrage de Solre-sur-Sambre est de 8 au moins, la Basse-Sambre quand les vannettes du barrage de Marcinelle sont abaissées de 65 points au moins.

Durant les périodes de hautes eaux, l'équipage des bateaux avalants doit être renforcé conformément aux prescriptions de l'article 5 du règlement général.

La Haute-Sambre est en régime de crue quand le nombre de poutrelles levées au barrage de Solre-sur-Sambre est de 15 au moins, la Basse-Sambre, quand les vannes de fond du barrage de Marcinelle sont levées de 25 points au moins.

Durant les périodes de crue, l'équipage des bateaux tant montants qu'avalants doit être renforcé conformément aux prescriptions de l'article 5 du règlement général.

Pour autant que la manœuvre des écluses soit possible et que la hauteur libre sous les ouvrages d'art soit suffisante – ce dont les bateliers doivent s'assurer – la navigation peut s'exercer, à leurs risques et périls, pendant le régime de crue aux conditions suivantes:

A. *En descente*

La navigation est permise uniquement aux bateaux vides serrant la rive de halage, avec un homme à terre, et aux remorqueurs vides.

Toutefois, l'ingénieur en chef-directeur du ressort peut, dans certains biefs, imposer un deuxième homme à terre, lorsque les circonstances l'exigent.

En outre, entre la nouvelle écluse de Namur et le confluent avec la Meuse, la navigation est également autorisée pour les bateaux chargés serrant la rive droite.

B. En remonte

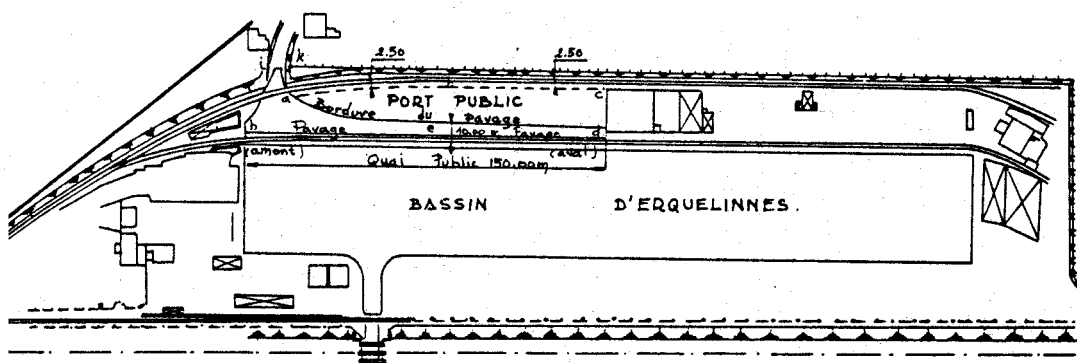
La navigation de tous les bateaux est permise, sauf toutefois sur la Haute-Sambre où celle des bateaux chargés n'est autorisée que si le nombre de poutrelles levées au barrage de Solre-sur-Sambre est inférieur à 20 et sur la Basse-Sambre où celle des bateaux chargés n'est autorisée que si les vannes de fond du barrage de Marcinelle ne sont pas levées de 60 points ou plus. Entre la nouvelle écluse de Namur et le confluent avec la Meuse, les bateaux serrent de près la rive gauche.

Art. 6. Au bassin d'Erquelines, les opérations de chargement et de déchargement des bateaux s'effectuent au droit du quai public, long de 150 m qui existe au Nord du bassin.

Les bateaux doivent se ranger à partir de l'origine amont du quai public, sur une seule file et sans intervalle.

Le transbordement des marchandises du bateau au wagon ou vice-versa, doit être autorisé par les services du chemin de fer.

Les marchandises à transborder ne peuvent être déposées sur le quai. Les autres peuvent l'être provisoirement (et exclusivement à l'intérieur du périmètre figuré par les lettres a, b, c, d, e, sur le plan annexé au présent règlement), à condition de n'interrompre en rien la circulation des wagons utilisés pour le transbordement. Les emplacements et la durée des dépôts sont déterminés par le service de la voie navigable. La durée ne peut dépasser 8 jours pour les marchandises débarquées, et 12 jours pour celles à embarquer.



Art. 7. Les allèges à destination de la "S.A. des Forges de la Providence", à Marchienne-au-Pont, et de la Société "Solvay et Cie", à Couillet, ne peuvent stationner au port de ces usines que sur deux rangées au plus.

Le stationnement des bateaux vides est interdit aux quais des usines de "La Providence" et "Solvay".

Par dérogation à l'article 38, 2) du règlement général, le stationnement des bateaux sur deux files du côté du contre-halage est admis dans les sections suivantes:

1. entre l'aval du chantier "Union batelière", à Thuin, et un point situé à 100 m en amont du barrage de Thuin;
2. entre le pont-rails de la S.A. Aciéries et Minières de la Sambre et le transporteur aérien de la même société;
3. entre un point situé à 125 m à l'aval du pont de Marchienne-au-Pont jusqu'à 50 m en amont du débouché du canal de Charleroi à Bruxelles;
4. depuis l'aval du quai de "La Providence" jusqu'à un point situé à 50 m en amont du nouveau débouché du canal de Charleroi à Bruxelles;
5. depuis un point situé à 50 m en aval du pont du Poirier jusqu'à l'amont du quai de la Salpêtrière des Usines Solvay, à Couillet.

Art. 8. Par dérogation au règlement général, le maximum de vitesse admis pour tous les bateaux est de 120 m à la minute, par rapport à la rive. Aucune dérogation ne peut être autorisée.

Art. 9. Hormis les cas de danger et d'accident et les signaux de présence par temps de brume, les signaux phoniques ne peuvent être répétés; ils ne peuvent être émis en dehors des heures réglementaires de navigation.

Art. 10. Les bateaux sont jaugés à Thuin, Marchienne-au-Pont, Couillet, Pont-de-Loup et Namur.

Art. 11. Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis aux écluses n° 1, à Solre-sur-Sambre, n° 5, à Thuin, n° 10, à Monceau-sur-Sambre, n° 11, à Marcinelle, n° 13, à Châtelineau, n° 14, à Farciennes, n° 15, à Moignelée, n° 16, à Auvelais, n° 18, à Ham-sur-Sambre, et au barrage éclusé n° 22, à Namur.

Art. 12. La circulation des bicycles avec ou sans moteur est interdite sur les chemins de halage en encorbellement dans la traverse de Charleroi.

Cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules admis par l'Administration des Ponts et Chaussées pour ses agents ou pour le Service de la batellerie.

Art. 13. L'exercice de tout commerce à bord de bateaux-logements et de bateaux naviguant est interdit de façon absolue.

Art. 14. Hormis des cas d'impérieuse nécessité dont est seul juge l'Administration, le stationnement de bateaux-logements est strictement interdit sur la Sambre et l'Eau d'Heure.

Art. 15. Il est interdit de se baigner aux abords des barrages jusqu'à 30 mètres à l'amont et à l'aval de ceux-ci, dans les écluses et dans les dérivations de celles-ci.

Art. 16. L'usage de bouées-flotteurs pour marquer des endroits de pêche et servir de dispositif d'amarrage est interdit.

Art. 17. Le placement de moyens d'amarrage permanents ne peut se faire qu'avec l'autorisation de l'ingénieur en chef-directeur du ressort.

Art. 18. § 1. Les barquettes de pêche et les embarcations de plaisance ne peuvent se trouver dans les dérivations des écluses à moins qu'elles n'attendent leur passage dans un autre bief; elles ne peuvent en aucun cas gêner la navigation.

§ 2. En aucun cas, elles ne peuvent être abandonnées sans surveillance à plus de 3 mètres de la rive à compter de la ligne de flottaison.

§ 3. Après leur utilisation, elles doivent être ramenées à la rive et amarrées solidement.

Art. 19. Tout bateau non actionné par propulseur mécanique, qui se présente pour franchir les écluses numéros 10 à 22, doit tant pour y entrer que pour en sortir, être pourvu de moyens de traction suffisants, à savoir: 1 cheval ou 2 hommes adultes; pour les bateaux chargés, 2 chevaux ou 4 hommes adultes.

Sans préjudice des peines prévues au règlement général de police et de navigation, tout bateau non muni de ces moyens de traction, perd son tour d'éclusage, doit s'arrêter et s'amarrer suivant les ordres des agents de la voie navigable, jusqu'à ce qu'il se soit conformé aux prescriptions ci-dessus.

Art. 20. Les signaux de forme carrée, munis d'un disque rouge sur fond blanc, placés au-dessus des passes de certains ponts, indiquent l'interdiction de franchir l'ouvrage par les passes ainsi signalées.

Art. 21. Dans les zones de travaux, les bateliers doivent suivre les prescriptions données soit par les avis à la batellerie portés à leur connaissance par voie d'affichage, soit verbalement par le personnel des voies navigables et celui préposé à la surveillance.

Art. 22. Il est défendu de jeter ou de laisser traîner l'ancre.

Art. 23. Chaque remorqueur est tenu de tirer chaque bateau de sa traîne en dehors de l'écluse, il doit notamment tirer le dernier bateau de sa traîne en dehors du sas avant de regagner la tête du convoi de manière à dégager le plus rapidement possible l'entrée de l'écluse pour les bateaux naviguant en sens inverse.

Art. 24. Aux abords des écluses, les bateliers qui attendent leur passage doivent effectuer les rapproches vers ces ouvrages au fur et à mesure de l'avancement des bateaux qui les précèdent.

Tout bateau qui n'effectue pas les rapproches comme indique ci-dessus, perd ipso-facto son tour pour le franchissement de l'écluse.

Art. 25. Le trématage est interdit entre l'écluse de Marcinelle et le pont de Philippeville.

Semois et Lesse

Règlement particulier modifié par les arrêtés des: 24 avril 1956; 25 septembre 1975 (M.B. du 24 octobre 1975).

La partie belge navigable et flottable de la Semois s'étend depuis le moulin Deleau, près d'Herbeumont, jusqu'à la frontière française à Bohan (rive gauche), sur une longueur de 79.713 mètres.

La partie navigable et flottable de la Lesse s'étend depuis le 1er barrage fixe situé à environ 840 m en aval du pont dit "Pont-à-Lesse" jusqu'à son confluent avec la Meuse, à Anseremme, soit sur une longueur de 2.475 mètres.⁹¹

Art. 1er. Les dimensions des bateaux et radeaux, mentionnées à l'article 1er du règlement général, dépendent du débit très variable de la rivière.

Art. 2. Le halage, laissé entièrement libre, a lieu tantôt sur une rive tantôt sur l'autre, selon les coutumes locales.

Art. 2bis.⁹² La navigation des embarcations à moteur ou de tout autre engin motorisé est interdite sur la Semois, sauf dans la section s'étendant à Bouillon, depuis le pont de France, à la cumulée 31.080, jusqu'à 100 mètres en amont du barrage à aiguilles, soit jusqu'à la cumulée 32.140, où elle est admise à la vitesse maximum de 7 km/h pour les embarcations dont la puissance du moteur ne dépasse pas 5 C.V.

Art. 3. La navigation et le flottage sont exempts de tout droit. Des tableaux de distances sont donnés à titre de renseignement.

Art. 4. Les usiniers sont tenus de se conformer aux instructions de l'Administration tant pour ce qui concerne les clous de jauge, les manœuvres en temps de crue et le passage des bateaux, trains ou radeaux, que pour l'usage des engins et signaux destinés à assurer ou à faciliter les manœuvres avec la rapidité voulue.

Bassin de l'Yser

Règlement particulier modifié par les arrêtés royaux des: 30 novembre 1951; 17 octobre 1956; 25 septembre 1957; 17 mai 1972 (M.B. du 21 juin 1972); 6 juin 1988 (M.B. du 29 juillet 1988).

Yser; Canal d'Ypres à l'Yser; Canal de Nieuport à Dunkerque (partie belge); Canal de Lo; Canal de Furnes à Bergues (partie belge).

La partie belge de l'Yser administrée par l'Etat se divise en deux sections: la première, simplement flottable, s'étend depuis la frontière française jusqu'à un point situé à 100 m en amont du pont de Roesbrugge sur une distance de 2.400 m; la deuxième, navigable et flottable, s'étend depuis ce point jusqu'à la tête aval de l'écluse dite "Iepersesluis", à Nieuport, sur une longueur de 41.170 mètres.⁹³

Le canal d'Ypres à l'Yser s'étend depuis l'extrémité amont du bassin d'Ypres jusqu'à la crête de la rive droite de l'Yser en amont du pont dit "Knikkebrug", sur une longueur de 15.156 mètres.

La partie belge du canal de Nieuport à Dunkerque s'étend depuis la tête aval de l'écluse dite "Veurnesluis", à Nieuport, jusqu'à la frontière française, sous Adinkerke, sur une longueur de 18.741 mètres.

Le canal de Lo s'étend depuis l'origine, à l'Yser, du chenal d'accès à l'écluse dite "Fintelesluis", jusqu'à sa jonction, à Furnes, avec le canal de Nieuport à Dunkerque, sur une longueur de 14.329 mètres.

⁹¹ Arrêté royal du 24 avril 1956

⁹² Arrêté royal du 25 septembre 1975

⁹³ Arrêté royal du 17 octobre 1956

La partie belge du canal de Furnes à Bergues s'étend depuis la rive gauche du canal de Nieuport à Dunkerque, à 124 m en amont de la tête aval du pont dit "Duinkerkenbrug", à Furnes, jusqu'à la frontière, à Adinkerke, sur une longueur de 11.028 mètres.

Art. 1er. § 1. Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement général, sont les suivants:⁹⁴

Voies et sections	Longueur utile des écluses	Largeur de la passe navigable	Hauteur libre	Tirant d'eau
<i>Yser:</i>				
1. Depuis le pont de Roesbrugge jusqu'au pont de Stavele, tous deux compris	-	4,90 m	2,50 m	1,60 m
2. Depuis l'aval du pont de Stavele jusqu'à l'aval du d'Elzendamme	-	6,20 m	5,40 m	1,60 m
3. Depuis l'aval du pont d'Elzendamme jusqu'à l'embouchure du canal d'Ypres-Yser	-	5,40 m	4,35 m	1,80 m
4. Depuis l'embouchure du canal Ypres-Yser jusqu'à l'aval du pont dit "Hogbrug" à Dixmude	-	7,20 m	3,95 m	1,80 m
5. Depuis l'aval du pont dit "Hogbrug" à Dixmude jusqu'à Nieuport	45,10 m (écluse dite "Iepersesluis" à Nieuport)	7,30 m	3,95 m	1,90 m
<i>Canal d'Ypres à l'Yser</i>				
1. Entre Ypres et l'aval du pont de Steenstrate	40,85 m (écluses de Boezinge et Boezinge-Dorp)	5,15 m	4,05 m	1,80 m
2. Entre l'aval du pont de Steenstrate et l'Yser	-	6,70 m	-	1,80 m
<i>Canal de Nieuport à Dunkerque</i>				
1. Entre la "Veurnesluis", à Nieuport, et la tête aval de l'écluse dite de la "Nieuwpoortsluis", à Furnes	45,10 m (Veurnesluis à Nieuport)	7,60 m (a)	4,50 m	1,90 m
2. Entre la tête amont de la "Nieuwpoortsluis", à Furnes, et la frontière française	43,00 m (Nieuwpoortsluis à Furnes)	5,40 m	4,50 m	1,80 m
<i>Canal de Lo:</i>	47,40 m (Fintelesluis)	5,20 m	4,00 m	1,80 m
<i>Canal de Furnes à Bergues</i>	25,65 m (écluse de Houtem)	3,50 m	1,87 m	(b)

N.B. Le tiret signifie qu'aucun ouvrage ne limite la dimension.

(a) Au pont provisoire de Wulpen, 5,90 m seulement.

(b) Provisoirement non navigable.

§ 2. La tolérance prévue au règlement général pour le maximum de tirant d'eau des bateaux à moteur s'applique à l'Yser, mais non aux canaux soumis au présent règlement.

Art. 2. § 1. Le long de l'Yser, le halage s'exerce:

⁹⁴ Arrêtés royaux des 30 novembre 1951 et 17 octobre 1956

1. depuis Roesbrugge jusqu'au pont dit "Uniebrug", sur la rive gauche;
2. depuis ce pont jusqu'à l'écluse dite "Iepersesluis", à Nieuport, sur la rive droite.

Depuis Roesbrugge jusqu'à la ferme Van Exem (cumulée 29.330), il ne peut s'exercer que par hommes.

§ 2. Le long du canal d'Ypres à l'Yser, il s'exerce:

1. entre les murs de quai du bassin d'Ypres et le pont fixe de Steenstrate, sur la rive gauche;
2. entre ce pont et l'Yser, sur la rive droite.

§ 3. Le long du canal de Nieuport à Dunkerque, il s'exerce sur la rive droite, sauf entre la "Nieuwpoortsluis" et le pont dit "Iepersebrug", à Furnes, où il s'exerce sur la rive gauche.

§ 4. Le long du canal de Lo, il s'exerce sur la rive droite.

§ 5. Le long du canal de Furnes à Bergues, il s'exerce:

1. entre Furnes et le pont dit "Nieuwpoortsebrug", sur la rive droite, par hommes et par chevaux;
2. entre le "Nieuwpoortsebrug" et le "Valkenbrug", sur la rive gauche, par hommes seulement;
3. entre le "Valkenbrug" et le "Cambierbrug", sur la rive droite, par hommes et par chevaux;
4. entre le "Cambierbrug" et le "Van Heebrug", sur la rive gauche, par hommes seulement;
5. entre le "Van Heebrug" et la frontière française, sur la rive droite, par hommes seulement.

Art. 3. Par dérogation au règlement général, l'ouverture réglementaire de la navigation n'est pas retardée les dimanches, ni les jours de l'Ascension, de l'Assomption, de la Toussaint et de la Noël:

1. sur la partie de l'Yser comprise entre le pont dit "Schoorbakkebrug" et Nieuport;
2. sur la partie du canal de Nieuport à Dunkerque comprise entre le pont de Wulpen et Nieuport.

Art. 4. § 1. En cas de pénurie d'eau dans le canal d'Ypres à l'Yser, l'Administration peut interdire le passage des écluses de Boezinge à tout bateau en remonte ou en descente, jusqu'à ce qu'un autre bateau se présente pour faire manœuvre en sens inverse. L'interdiction est affichée à la maison éclusière.

§ 2. Pendant la saison d'été, quand les éclusées nécessitent l'introduction d'eau de mer dans l'Yser ou dans le canal de Nieuport à Dunkerque, le passage des bateaux aux écluses peut y être interrompu pendant quelques heures à marée haute.

§ 3. Aux écluses de Nieuport, les évacuations d'eau sont annoncées comme suit:

1. à l'"Iepersesluis", au moyen d'une boule rouge d'un mètre de diamètre, hissée au mât planté près de la maison éclusière;
2. à la "Veurnesluis", au moyen d'une boule rouge de 65 cm de diamètre, hissée au mât planté sur le terre-plein de l'écluse.

Quand les évacuations ne se font que par une partie des pertuis, les signaux sont haussés à mi-mât.

Art. 5. Le long du canal d'Ypres à l'Yser, le chargement et le déchargement des bateaux ne peuvent s'effectuer qu'aux endroits énumérés ci-après:

1. sur la rive gauche du bief supérieur, au hameau "De Brikkerij", situé entre les cumulées 2.162 et 2.242;
2. sur la rive gauche du bief central, en aval du pont-route de Boezinge, dans la section comprise entre l'extrémité du perron et point situé à 100 m en aval de celle-ci;
3. sur la rive gauche du bief inférieur, en aval du pont-route de Steenstrate, dans la section comprise entre ce pont et un point situé à 100 m en aval de celui-ci;
4. sur la rive droite du bief inférieur:
 - a) dans la section comprise entre un point situé à 50 m en aval de l'écluse de Boezinge-Sas et le chemin vicinal vers Bikschote;
 - b) au lieu dit "Het Brouwerijtje", à la cumulée 11.545;

c) en aval du pont de "Driegrachten", dans la partie comprise entre l'extrémité du perré et un point situé à 100 m en aval du pont.

Pendant le stationnement, les mâts doivent être baissés et les amarres bien tendues. Les passerelles doivent prendre appui sur des madriers posés le long de la crête du talus et fixés au sol au moyen de piquets.

Les bateaux ne peuvent stationner que durant le temps strictement nécessaire à leur chargement ou déchargement.

Ces opérations ne peuvent gêner en rien le service de la navigation. Au besoin, elles doivent être interrompues au profit de celui-ci.

Eventuellement, le personnel des bateaux qui stationnent est tenu d'aider au passage des bateaux.

Art. 6. Les bateaux peuvent être jaugés à Dixmude, à Nieuport et à Furnes.⁹⁵

Art. 7. Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis à Nieuport, à Furnes.⁹⁶⁹⁷

⁹⁵ Arrêté royal du 25 septembre 1957

⁹⁶ Arrêté royal du 17 mai 1972

⁹⁷ Arrêté royal du 6 juin 1988