

WHC Nomination Documentation

File name: 856.pdf UNESCO Region EUROPE AND NORTH AMERICA

SITE NAME ("TITLE") The Four Lifts on the Canal du Centre and their Environs,
La Louvière and Le Roulx (Hainault)

DATE OF INSCRIPTION ("SUBJECT") 5 / 12 / 1998

STATE PARTY ("AUTHOR") BELGIUM

CRITERIA ("KEY WORDS") C (iii)(iv)

DECISION OF THE WORLD HERITAGE COMMITTEE:

22nd Session

The Committee inscribed the site on the World Heritage List on the basis of criteria (iii) and (iv):

Criterion (iii): The boat-lifts of the Canal du Centre bear remarkable testimony to the hydraulic engineering developments of 19th-century Europe.

Criterion (iv): These boat-lifts represent the apogee of the application of engineering technology to the construction of canals.

BRIEF DESCRIPTION:

The four hydraulic boat-lifts on this short stretch of the historic Canal du Centre are industrial monuments of the highest quality. Together with the Canal itself and its associated structures, they constitute a remarkably well preserved and complete example of a late 19th century industrial landscape. Of the eight hydraulic boat lifts built at the end of the last and the beginning of this century, the only ones which still exist in their original working condition are the four lifts on the Canal du Centre. They are therefore unique in the world.

1.b. State, province or region: Région wallonne, province de Hainaut

1.d Exact location:

La Louvière: 4°10'47" E - 50°29'27" N

Limite communale de Mons et de Le Rœulx: 4°4'53" E – 50°28'4" N

Ascenseur 1 : 4°10'33" E – 50°29'15" N

Ascenseur 2 : 4°8'32" E – 50°28'57" N

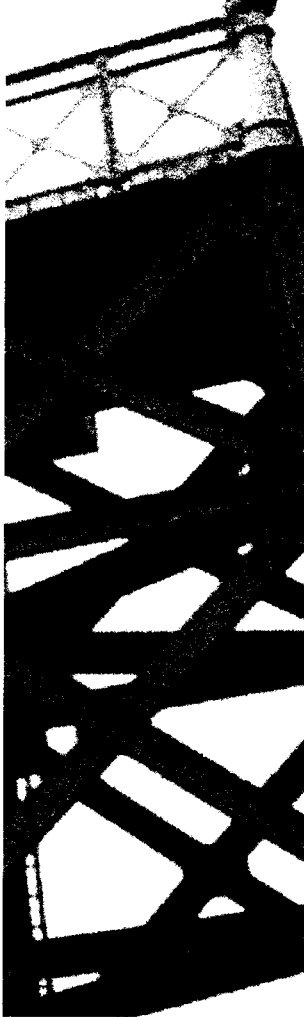
Ascenseur 3 : 4°8'14" E – 50°28'52" N

Ascenseur 4 : 4°5'40" E – 50°28'16" N

Salle de machines des ascenseurs 2 et 3: 4°8'9" E – 50°28'53" N

Pont levant de Bracquenies: 4°7'20" E – 50°28'34" N

Pont levant de Thieu: 4°6'31" E – 50°28'21" N



Les quatre ascenseurs du Canal du Centre et leur site, La Louvière et Le Rœulx (Hainaut)

PATRIMOINE MONDIAL
BELGIQUE
RÉGION WALLONNE



Les quatre ascenseurs du Canal du Centre et leur site, La Louvière et Le Rœulx (Hainaut)

PATRIMOINE MONDIAL
BELGIQUE
RÉGION WALLONNE

Dossier établi par le Ministère de la Région wallonne,
Direction générale de l'Aménagement du Territoire,
du Logement et du Patrimoine, Division du Patrimoine



Juin 1997

LOCALISATION PRÉCISE

PAYS

Belgique

RÉGION

Région wallonne, province de Hainaut

NOM DU BIEN

Les quatre ascenseurs du Canal du Centre et leur site

EMPLACEMENT EXACT

voir cartes IGN n^{os} 45 et 46.

Localisation

Site classé

Limite est

viaduc gazier de Boël

La Louvière (Houdeng-Gœgnies), rue Tout-y-Faut

Coordonnées Lambert 1972 :

X 137,700 - Y 131,160

Coordonnées géographiques WGS 1984 :

4°10'47" E - 50°29'27" N

Limite ouest

limite communale de Mons et de Le Rœulx

km 8,1

Coordonnées Lambert 1972 :

X 130,550 - Y 128,601

Coordonnées géographiques WGS 1984 :

4°4'53" E - 50°28'4" N

Monuments classés

Ascenseur 1

km 0,263 du canal

La Louvière (Houdeng-Gœgnies), rue Tout-y-Faut, 1

Coordonnées Lambert 1972 :

X 136,313 - Y 130,771

Coordonnées géographiques WGS 1984 :

4°10'33" E - 50°29'15" N

Ascenseur 2

km 3,178

La Louvière (Houdeng-Aimeries), rue Grand Peine, 4

Coordonnées Lambert 1972 :

X 133,933 - Y 130,223

Coordonnées géographiques WGS 1984 :
4°8'32" E - 50°28'57" N

Ascenseur 3

km 3,562
La Louvière (Strépy-Bracquegnies), rue de l'Ascenseur
Coordonnées Lambert 1972 :
X 133,574 - Y 130,079
Coordonnées géographiques WGS 1984 :
4°8'14" E - 50°28'52" N

Salle des machines des ascenseurs 2 et 3

km 3,600
La Louvière (Strépy-Bracquegnies), rue de l'Ascenseur, 125
Coordonnées Lambert 1972 :
X 133,482 - Y 130,092
Coordonnées géographiques WGS 1984 :
4°8'9" E - 50°28'53" N

Pont levant de Bracquegnies

km 4,917
La Louvière (Strépy-Bracquegnies), rue Omer Houssière
Coordonnées Lambert 1972 :
X 132,517 - Y 129,509
Coordonnées géographiques WGS 1984 :
4°7'20" E - 50°28'34" N

Pont levant de Thieu

km 6,163
Le Rœulx (Thieu), rue J. André
Coordonnées Lambert 1972 :
X 131,553 - Y 129,113
Coordonnées géographiques WGS 1984 :
4°6'31" E - 50°28'21" N

Ascenseur 4

km 6,972
Le Rœulx (Thieu), rue de l'Ascenseur, n° 4
Coordonnées Lambert 1972 :
X 130,534 - Y 128,982
Coordonnées géographiques WGS 1984 :
4°5'40" E - 50°28'16" N

Dimensions

Site classé

Superficie
67,3436 ha (673.436 m²)
Périmètre
17,769 km

***Zone «tampon»
ou de protection
incluant le site classé***

Superficie
538,8133 ha (5.388.133 m²)
Périmètre
24,638 km

Cartes et plans

Voir classeur correspondant.

- Carte de Belgique avec emplacement du Canal du Centre
- Carte des voies navigables de Wallonie, 1/700.000°
- Extrait du plan PICC, 1/5.000°
- Extrait du plan de secteur, 1/5.000°
- Extrait du schéma de structure, 1/5.000°
- Extrait du règlement communal d'urbanisme, 1/5.000°

- Plans de construction

1. Ascenseur 1

- Coupe transversale par l'axe des presses de l'ascenseur 1 (28 octobre 1885, archives du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MWET), Direction des Voies hydrauliques)
- Section terminale, bâtiment de machines, logement du chef machiniste (31 janvier 1885, archives du MWET, Direction des Voies hydrauliques).

2. Ascenseur 2

- Coupe transversale par l'axe des puits, de la partie métallique (9 mai 1899, archives du MWET, Direction des Voies hydrauliques).

3. Ascenseurs 2 et 3

- Bâtiment de machines des ascenseurs 2 et 3 avec logement du machiniste (18 décembre 1889, feuille 23D, archives du MWET, Direction des Voies hydrauliques).

4. Ascenseur 4

- Coupe longitudinale, par l'axe du sas de gauche, des parties métalliques (9 mai 1899, archives du MWET, Direction des Voies hydrauliques).

5. Plan-type

- I. Vue en plan;
- II. Coupe longitudinale par l'axe du sas de gauche;
- III. Coupe transversale par l'axe des puits (archives du MWET, Direction des Voies hydrauliques).

DONNÉES JURIDIQUES

PROPRIÉTAIRES

- Canal du Centre (cunette et berges), équipements (ascenseurs hydrauliques, ponts, ouvrages complémentaires), bâtiments (maisons pontières et de services, salles des machines) et abords (halage et contre-halage, voiries des quais publics) :

Région wallonne,

Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MWET)

Direction générale des Voies hydrauliques

Rue des Dames Blanches, 13

5000 Namur

- Parcelles cadastrées La Louvière - 12^e Division (Houdeng-Gœgnies), sect. C, n^{os} 57/C2, 57/D, 57/G2, 139/04 :

Société Usines Gustave Boël

Rue Ducale, 21

1000 Bruxelles

STATUT JURIDIQUE

Type de propriété

- Propriété publique régionale
- Propriété privée pour laquelle il n'existe aucun projet d'acquisition par l'Etat belge ou par la Région wallonne. Les parcelles C 57/C2, D et G2 font partie du site d'activité économique.

Mesures de protection

Protection du patrimoine

- 22/09/1992 : mesure de classement (comme site : le canal à 300 tonnes, du point d'origine à l'écluse n° 1 de Thieu ; comme monument : les ascenseurs 1, 2, 3 et 4 ainsi que les ponts levants de Bracquengnies et de Thieu.
- 29/07/1993 : inscription sur la Liste du Patrimoine immobilier exceptionnel de la Région wallonne.
- 25/07/1996 : maintien sur la Liste du Patrimoine immobilier exceptionnel de la Région wallonne.

Le classement est à la fois une mesure de reconnaissance et de protection.

La mesure de protection s'applique en conditionnant tous les actes et ou, travaux au bien classé, à l'octroi d'un permis de bâtir. Ce principe général souffre cependant quelques exceptions pour les travaux d'entretien de minime importance. Le permis de bâtir ne peut être octroyé qu'après consultation des spécialistes de la Division du Patrimoine et de la Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles.

En 1993, le législateur a décidé d'opérer une sélection au sein du patrimoine classé afin de mettre en exergue les éléments les plus intéressants. Cette décision s'est concrétisée par l'établissement d'une «Liste du Patrimoine exceptionnel», arrêtée en s'inspirant des critères définis par l'UNESCO. Cette liste, révisable tous les trois ans, compte actuellement 133 biens sur les 3.200 classés.

Dispositions légales régissant la gestion du bien et application

Les biens inscrits sur cette liste bénéficient d'une attention particulière; les projets de travaux sont soumis à l'aval de spécialistes et font l'objet d'un mode de subvention spécifique, avec une intervention des pouvoirs publics, programmée sur plusieurs exercices budgétaires et pour un montant pouvant atteindre jusqu'à 95 % du coût des travaux et des études préalables.

Conservation de la nature

- 07/07/1995 : arrêté ministériel inscrivant tous les arbres bordant le canal sur la liste des arbres remarquables de Wallonie.

L'ensemble des arbres bordant le canal n'est pas situé dans le site classé mais tous figurent sur la liste des arbres remarquables de la Région wallonne. Cette liste est établie annuellement par arrêté ministériel et constitue un inventaire de spécimens intéressants en raison de leur âge, de leur situation, de leur morphologie. Les individus répertoriés sur cette liste ne peuvent être élagués ou abattus sans qu'un permis de bâtir ne soit octroyé. Une des conditions d'octroi est la consultation des services compétents de la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement du Ministère de la Région wallonne (MRW).

Aménagement du Territoire et Urbanisme

- Plan de secteur de La Louvière-Soignies (approuvé par arrêté de l'Exécutif régional wallon du 09/07/1987) : tracé du canal inscrit en zone de voie navigable existante, une partie de ses abords inscrite en zone d'espaces verts, toutes deux d'intérêt paysager.
Dispositions légales régissant la gestion du bien et application

Etablissement du canal

- Loi du 4 août 1879 décidant la jonction Sambre-Escaut par le Canal du Centre.

Propriété

- Loi spéciale du 16 janvier 1989, relative au financement des Communautés et des Régions (Moniteur belge du 17/01/1989, p. 850-891) et particulièrement l'article 57 § 2, 4, p. 876 (transfert de propriété) et § 6 p. 877 (transfert de documents et inventaire).
L'application de ces dispositions est de la compétence du MWET, Division des Affaires générales, Direction de la Gestion immobilière (D. 011).

Exploitation de la voie hydraulique

- Règlement général des Voies navigables du Royaume, approuvé par l'arrêté royal du 15 octobre 1935 (Moniteur belge du 15/10/1936), complété et corrigé par arrêtés royaux ou arrêtés du Régent.
- Règlement particulier pour le Canal du Centre, modifié par les arrêtés royaux des 07/03/1956, 17/10/1956, 25/09/1957, 14/12/1979 (Moniteur belge du 15/07/1980) et 25/07/1986.

L'application de ces dispositions incombe au personnel du MWET, Direction générale des Voies hydrauliques.

Aménagement du Territoire, Urbanisme et Patrimoine

Dispositions réglementaires générales

- Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (CWATUP), en particulier les articles 41 à 45 réglant la délivrance des permis de bâtir et les articles 41/7°, 195/1° à 5°, 210 à 217/2° relatifs aux arbres et haies remarquables.
- Décret du 18 juillet 1991 relatif aux monuments, aux sites et aux fouilles, repris dans le CWATUP, entre autres au Livre V : dispositions relatives aux monuments, aux sites et aux fouilles.
- Décret du 1^{er} juillet 1993 modifiant les dispositions du CWATUP relatives aux monuments, sites et fouilles.
- Décret du 9 décembre 1993 modifiant le CWATUP.
- Arrêté de l'Exécutif régional wallon du 29 avril 1993 relatif à la structure, aux missions et au fonctionnement de la Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles de la Région wallonne.

Dispositions réglementaires particulières

- Plan de secteur de La Louvière-Soignies, établi par arrêté de l'Exécutif régional wallon le 9 juillet 1987.
- Schéma de structure communal, adopté par le conseil communal le 18 décembre 1989 et règlement communal d'urbanisme de la ville de La Louvière.

Mesures de protection

- Arrêté de classement du 22/09/1992 (comme site : canal à 300 tonnes, du point d'origine à l'écluse n° 1 de Thieu; comme monument : les ascenseurs 1, 2, 3 et 4 ainsi que les ponts levants entre les ascenseurs 3 et 4, à Bracquegnies et à Thieu).
- Arrêté du Gouvernement wallon du 29/07/1993 : liste du Patrimoine exceptionnel de la Région wallonne.
- Arrêté ministériel inscrivant tous les arbres bordant le canal dans la liste des arbres remarquables de Wallonie (Moniteur belge du 07/07/1995).
- Arrêté du Gouvernement wallon du 25/07/1996 : liste du Patrimoine exceptionnel de la Région wallonne .

Etat d'occupation du bien

- Canal : affecté à la navigation commerciale et touristique.
- Ouvrages d'art et bâtiments de service (salles des machines) : liés à la navigation.
- Maisons de service : 12 sur 23 sont encore occupées par le personnel de maintenance des ascenseurs, 3 abritent les bureaux de la Direction générale des Voies hydrauliques, Administration des Districts du Canal; 5 sont occupées par la Compagnie du Canal du Centre, ASBL, pour les activités touristiques.

Types d'activités

Navigation commerciale (péniches à 300 tonnes) et touristique (bateaux de plaisance) tourisme d'un jour.

Accessibilité du site au public

Accessibilité routière

- Le site se trouve à proximité de l'autoroute E19 (dorsale wallonne Liège-Namur-Mons-Tournai). Les accès directs aux ascenseurs et aux abords du canal (Cantine des Italiens et place Hardat à Thieu) sont fléchés sur l'autoroute et sur les routes nationales à proximité du site, suite au projet établi conjointement par le MWET, Direction générale des Voies hydrauliques et la Direction générale des Routes avec la collaboration de la Compagnie du Canal, ASBL.
- Depuis une dizaine d'années, un circuit touristique, jalonné de panneaux hexagonaux blancs portant la mention « Route des ascenseurs », permet aux véhicules de circuler aux abords de certains points du site et d'accéder aux différents ouvrages d'art.
- les chemins de halage du canal sont interdits à la circulation routière, excepté pour les véhicules autorisés (véhicules de service). L'accès est cependant libre pour le trafic lent : piétons, cyclistes qui peuvent trouver à proximité de chaque ouvrage d'art un panneau explicatif de ses caractéristiques et de son fonctionnement.

Activités touristiques organisées

- Les activités touristiques sur le canal et aux abords sont gérées par la Compagnie du Canal du Centre, ASBL, suivant une convention avec le MWET : excursions en bateaux, de la Cantine des Italiens à la salle des machines de l'ascenseur 3; excursions en petits trains touristiques sur le chemin de halage en rive droite; visites didactiques : salle des machines de l'ascenseur 3 et passage des ascenseurs 2 et 3; activités muséales : Musée des ascenseurs dans le monde, Musée de la batellerie, Musée de l'immigration italienne à la Cantine des Italiens; activités pédagogiques : classes canal, bateaux-langues; hébergement pour les groupes (les écoles surtout) à la Cantine des Italiens.
- Intégration du Canal du Centre dans le projet touristique « Région du Centre - Parc régional des Canaux et Châteaux », en cours de création : projet cofinancé par le Ministère de la Région wallonne (MRW), Commissariat au Tourisme, la Fédération du Tourisme de la province de Hainaut et le FEDER (Fond européen de Développement économique régional) dans le cadre du programme européen Objectif 1.

ADMINISTRATION RÉGIONALE RESPONSABLE

Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MWET),
Direction générale des Voies hydrauliques

- Tutelle sur le Canal du Centre à 300 tonnes, ses ouvrages d'art et ses dépendances :

Michel Lebrun

**Ministre de l'Équipement, des Transports et de l'Aménagement du
Territoire**

Square Arthur Masson, 6 • 5000 Namur

Francis Hambye

**Secrétaire général du Ministère wallon de l'Équipement et des
Transports**

Avenue Reine Astrid, 9 • 5000 Namur

La Direction territoriale des Voies hydrauliques de Mons - D 221 de la Division du bassin de l'Escaut - I.G.22

Elle assure par l'intermédiaire du district des travaux l'élaboration et le suivi des marchés publics pour :

- les travaux d'investissement en infrastructure;
- les travaux d'entretien extraordinaire des ouvrages d'art programmables et réalisés par des entreprises privées;
- les travaux d'entretien ordinaire des bâtiments techniques, des habitations, des plantations, des voiries et autres dépendances, réalisés par des entreprises privées au moyen de baux triennaux et de petits marchés de gré à gré;
- le maintien de l'état de propreté des abords du canal par l'enlèvement systématique des immondices et autres objets en dépôt sauvage sur le site.

Elle assure en plus :

- la constitution des dossiers de demandes de permis de bâtir;
- les acquisitions immobilières et les remises des biens immeubles aux Domaines (Ministère des Finances);
- le suivi de la convention entre la Région wallonne et l'ASBL Compagnie du Canal du Centre;
- l'organisation des visites.

La Direction de la navigation de Angleur - D 251 de la Division de l'Exploitation - I.G.25

Elle assure, par l'intermédiaire du District de la Navigation :

- l'organisation de la manœuvre des ascenseurs hydrauliques et des ponts mobiles par des équipes d'opérateurs (mécaniciens des ascenseurs hydrauliques et ouvriers des voies navigables), tous agents de la Région wallonne;
- les travaux d'entretien ordinaire des ascenseurs et des ponts mobiles par les mêmes opérateurs;
- les travaux d'entretien particulier par la spécificité de leur exécution : environnement contraignant et main-d'œuvre qualifiée;
- les interventions urgentes pour les travaux de réparation des avaries aux ascenseurs hydrauliques, aux ponts tournants et aux ponts levants;
- les fournitures courantes liées à l'exploitation, aux travaux d'entretien et de réparations exécutées par des petits marchés de gré à gré;
- les fournitures exceptionnelles pour la maintenance des ascenseurs hydrauliques : câbles de traction, caoutchoucs d'étanchéité, pièces de bronze, bourrages hydrauliques en lin suiffé, poulies en fonte, bois de chocs, ... réalisées par appels d'offres;
- les services à la batellerie : eau potable, téléphone, mariphone, etc.;
- l'entretien et la gestion de la signalisation pour la navigation et la circulation sur les chemins;
- la mission de gardiennage des ascenseurs hydrauliques et de l'ensemble du site du Canal du Centre, réalisée par les gardes des Voies navigables et les opérateurs logés dans les habitations de la Région, sur les différents sites des ascenseurs et des ponts mobiles;

- la mission de police et la circulation sur les chemins de halage pour le respect de l'environnement ainsi que la navigation;
- le contrôle des niveaux de flottaison des différents biefs et les opérations d'alimentation;
- l'instruction et le suivi des autorisations d'utilisation du domaine du Canal du Centre pour les manifestations culturelles, sportives ou autres;
- l'accueil des visiteurs.

La Direction de la gestion domaniale - D 252 de la Division de l'Exploitation

Elle assure par l'intermédiaire du district de la navigation :

- les inventaires des biens meubles et immeubles du domaine du Canal du Centre;
- l'instruction et le suivi des autorisations d'utilisation de passage des canalisations de distribution de l'eau, du gaz, de l'électricité, du téléphone et de la télédistribution dans le domaine du Canal du Centre;
- l'instruction des autorisations d'accès au domaine du Canal du Centre depuis les propriétés privées riveraines;
- l'instruction des autorisations de rejet d'eau dans le canal et dans les fossés longitudinaux, en collaboration avec la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement du MRW;
- la fixation et la perception des redevances domaniales en accord avec la Direction des Recettes D 031 du MWET;
- les travaux d'entretien dans les bâtiments techniques et dans les habitations, motivés par l'urgence ou de manière à maintenir le bien-être des occupants, réalisés par les opérateurs (ouvriers des Voies navigables) ou par petits marchés de gré à gré;
- le paiement des factures des consommations d'eau, d'électricité, du chauffage et des télécommunications des bâtiments de l'exploitation;
- l'instruction des dossiers de contentieux relatifs à la gestion domaniale.

La Direction de l'Informatique de l'Electricité et de l'Electromécanique de Mons - D 452

Elle intervient pour la pose et l'entretien des équipements de signalisation lumineuse, d'éclairage et de force motrice pour le matériel d'entretien.

ADMINISTRATIONS RÉGIONALES ET ORGANISATIONS ASSOCIÉES

MWET, Direction générale des Services techniques, Division des Services Techniques et des Editions, Division de l'Intégration paysagère et du Patrimoine (D 433)

Elle conseille la Direction générale des Voies hydrauliques pour l'établissement et l'entretien des plantations, assure leur examen sanitaire.

MRW, Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, Division du Patrimoine

• **Services centraux**

- La Direction de la Protection de la Division du Patrimoine conçoit et gère les actes administratifs relatifs aux dossiers de classement, de mise sur liste de sauvegarde et à l'établissement de zones de protection. Elle gère la liste des « arbres et haies remarquables » de Wallonie.
- La Direction de la Conservation de la Division du Patrimoine conçoit et gère les actes administratifs, techniques et financiers d'intervention sur monuments classés : entretien, restauration et mise en valeur. Elle assure le suivi des chantiers de restauration.

• **Direction de Mons**

- Le Service des Monuments et Sites instruit, du point de vue scientifique, les propositions de classement. Il émet des avis préalables sur les dossiers de permis de bâtir relatifs aux monuments, sites et ensembles architecturaux classés ou mis sur liste de sauvegarde de même que pour les biens situés dans une zone de protection. Il assure le suivi archéologique des chantiers de restauration et des travaux en sites classés. Par un travail constant sur le terrain, il établit un dialogue entre l'administration, les propriétaires de biens classés, les auteurs de projet, les administrations régionales ou locales compétentes, les associations ou groupes intéressés par la protection du patrimoine.
- Le Service de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme délivre, sous la responsabilité du fonctionnaire délégué par le Gouvernement wallon, les avis conformes en matière de permis de bâtir relatifs à des biens bénéficiant d'une mesure légale de protection ou situés en zone de protection.

Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles

La Commission établit des propositions de classement, de mise sur liste de sauvegarde des biens immobiliers à protéger, de zones de protection autour de ceux-ci ; elle rend des avis au Gouvernement wallon sur ces matières ainsi que sur les demandes de permis de bâtir relatifs aux biens classés et assimilés.

MRW, Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement, Direction de la Conservation de la Nature et des Espaces verts

Cette administration instruit les dossiers d'arbres et haies remarquables proposés par les pouvoirs locaux. Elle rend des avis à la Direction générale des Voies hydrauliques et à la Division du Patrimoine en matière de préservation du patrimoine naturel aux abords du canal.

Compagnie du Canal du Centre, ASBL

Elle organise et gère l'ensemble des activités touristiques se rapportant au Canal du Centre.

Fédération du Tourisme de la province de Hainaut

Elle est associée au MWET, Voies hydrauliques, et à la Compagnie du Canal pour la valorisation touristique du Canal du Centre et des ascenseurs dans le projet du « Parc régional des Canaux et des Châteaux » qui concerne également l'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu et le canal de Charleroi (l'ancien avec les tunnels à bateaux et le nouveau avec le plan incliné de Ronquières).

IDENTIFICATION

HISTORIQUE

Introduction

Le Hainaut, terre riche et industrielle, à cheval sur les bassins hydrographiques de l'Escaut et de la Meuse, ne dispose pas de grande voie navigable naturelle, hormis les brefs parcours de l'Escaut à l'ouest et de la Sambre à l'est.

La fin du XII^e siècle avait vu la découverte du charbon de terre, tant dans le Borinage (Wasmès, Flénu, Boussu) que dans la région carolorégienne (Jumet et ses environs). Mais le transport de ce minerai de plus en plus demandé s'avérait malaisé sur des routes en mauvais état et entravées par de nombreux postes de péage.

Le rôle de la Haine

La Haine, qui donna son nom au comté de Hainaut, n'était au XIII^e siècle qu'un gros ruisseau tortueux et envasé. Le débordement régulier de ses eaux avait créé, sur ses rives, des marais inhospitaliers. L'exploitation de la houille dans le Couchant de Mons et son usage croissant à partir du XV^e siècle amenèrent les habitants à utiliser la rivière pour transporter ce combustible. Porté à dos d'hommes jusqu'au rivage, il était chargé dans des querques, petites barques en bois blanc d'une capacité d'une centaine de mètres cubes. L'emploi de tombereaux, dits baroux, permit de développer le trafic de la houille notamment à destination des riverains de l'Escaut. Par une charte du 24 juin 1379, Albert de Bavière, comte de Hainaut, décréta diverses mesures pour améliorer la navigation sur la Haine et assécher les marais.

Au XVII^e siècle, la Haine permettait, à partir de Jemappes, le passage de véritables bateaux capables de naviguer sur l'Escaut inférieur. L'importance de cette navigation éveilla l'attention de l'autorité. En avril 1554, Jean, comte d'Otinge, seigneur de Condé-en-Hainaut, par l'entremise de Marie, reine de Hongrie, sœur de l'empereur, ordonna *de pouvoir besioigner à la rivière de la Haine, entre Mons et Condé en sorte que d'ores en avant les bateaux venant chargés de Mons se puissent librement et facilement rendre en l'Escaut, comme l'on faisait du passé. Le dit comte fit faire des ventailles et rabutz, affin que lesdit bateaux venant de Mons allassent d'un bond amont et aval l'eau, sans plus les décharger.*

Des écluses à pertuis et à vannes furent construites à Jemappes, à Saint-Ghislain et à Boussu et l'on fit les premiers essais de la navigation à rames, puissante et économique.

La prospérité que la navigation de la Haine avait acquise diminua beaucoup après la cession de Condé à la France, en 1655. Dès la fin du XVII^e siècle, on envisagea d'unir le Couchant de Mons à l'Escaut au moyen d'un canal. Divers tracés furent étudiés, mais ce ne fut que sous la domination française que ce projet aboutit, après bien des vicissitudes.

Vers un réseau de voies navigables

Un mémoire publié en 1774 et intitulé : *Essai abrégé sur les lois, le commerce et les avantages d'un canal dans le Hainaut autrichien*, déplorait le manque de moyens de communication du Hainaut avec le reste des Pays-Bas autrichiens et le coût élevé des frais de

transport. Sans minimiser le problème technique dû aux différences de niveau, il soulignait l'intérêt d'un canal pour favoriser la circulation rapide et peu coûteuse des marchandises, malgré l'opposition des percepteurs des péages routiers.

Sous le Régime français, au début du Consulat, paraissait dans le *Moniteur de pluviose* an IX (1800-1801), un texte de Delneufcour sur la jonction du canal de la Haine à l'Escaut et sur l'importance des canaux en général. Ce membre du corps législatif soulignait l'intérêt d'un véritable réseau des voies navigables entre l'Escaut, la Haine, l'Oise, la Sambre, la Meuse, mettant en communication les départements hollandais et belges avec le nord de la France.

La nécessité d'un commerce continental, en réaction au blocus maritime anglais et l'esprit centralisateur de Napoléon I^{er} l'incitèrent à envisager un vaste réseau de voies navigables reliant les bassins industriels du Borinage et de Charleroi entre eux et avec les grands centres de consommation.

L'est d'abord

En 1801, le gouvernement français chargea les ingénieurs Vionnois et Minard d'établir l'avant-projet du canal de Charleroi à Bruxelles. Ce fut chose faite en 1803, mais la guerre fit obstacle à la réalisation de ce canal.

Il fallut attendre la période hollandaise et les nombreux projets, parmi lesquels ceux de Barthélemy et de Vifquain, pour assister au début des travaux en 1827. Ce canal présentait la particularité de rencontrer une crête de partage des eaux, ce qui entraîna le percement d'un souterrain. Cet ouvrage d'art peu répandu nécessita la construction de bateaux de faible tonnage, adaptés à ses dimensions (70 tonnes de charge utile).

Le Canal de Charleroi à Bruxelles fut terminé en 1832. Les embranchements de Houdeng et de Mariemont, qui joueront un rôle important dans l'élaboration du Canal du Centre, furent inaugurés en 1839.

L'ouest ensuite

Le 7 août 1807, le Conseil des Ponts et Chaussées proposa le creusement d'un canal reliant Mons à Condé. Le 18 septembre de la même année, un décret de l'empereur Napoléon I^{er} ordonna la construction de cette voie navigable conformément aux plans de l'ingénieur en chef Piou. Les travaux furent solennellement ouverts le 18 octobre 1807 par le préfet du département de Jemappes et exécutés par les entreprises concessionnaires Honnoret et Thibaut de Boussu.

Le tracé, d'une longueur de 25 kilomètres environ, joignait Mons à Condé en ligne droite, de clocher à clocher.

En 1814, le canal latéral de la Haine atteignait la frontière en dépit de nombreuses difficultés. La partie française était cependant loin d'être achevée. On décida donc de réaliser un canal de 800 mètres pour rejoindre la Haine.

Le seigneur de Caraman, alors comte de Boussu, et les sociétés charbonnières de Boussu firent creuser entre 1814 et 1816 le canal de Caraman, permettant aux bateaux chargés à Boussu de rejoindre la Haine.

Le Canal de Mons à Condé terminé fut inauguré le 19 octobre 1818. Sa construction avait duré exactement onze années. Il mettait

en communication les houillères du Borinage avec Paris, grâce à la réalisation du Canal de Saint-Quentin également ouvert en 1818.

Le centre enfin

En ce début du XIX^e siècle, le désenclavement du Hainaut était donc à l'ordre du jour. Mais il manquait toujours un élément de la transversale Escaut-Meuse pour le transport par eau du charbon, produit dont les qualités et les caractéristiques variaient, mais se complétaient selon qu'il provenait du Borinage ou de la région de Charleroi. En effet, les charbons extraits du Borinage convenaient mieux au traitement du minerai et ceux de la région de Charleroi rendaient la fabrication de chaux plus aisée.

Il s'avérait donc souhaitable que les entreprises pussent, malgré les réticences des producteurs de charbon, profiter des produits de l'une et l'autre région.

La volonté de plusieurs régimes politiques, l'imagination et le talent de plusieurs générations d'ingénieurs, le dynamisme de nombreuses entreprises et... un siècle seront nécessaires pour vaincre les difficultés techniques, ainsi que les problèmes économiques, politiques et psychologiques soulevés par la réalisation du Canal du Centre.

Il faudra aussi le travail et l'ardeur de milliers d'hommes courageux œuvrant dans des conditions déplorables. Car l'histoire du Canal du Centre nous replonge dans le contexte socio-économique de cette fin du XIX^e siècle, marquée par la Révolution industrielle : c'est le temps de la misère et de l'exploitation ouvrières, l'époque de la lutte pour l'obtention de droits sociaux.

En fait, il faudra attendre 1917 pour que la liaison entre le Canal de Charleroi à Bruxelles et le Canal de Mons à Condé soit une réalité et qu'un bateau de 300 tonnes puisse relier La Louvière à Mons. La construction du Canal du Centre et de ses ouvrages, commencée en 1885, durera 32 ans.

Historique des différents projets

Rétroactes

- 1810 : Décision de Napoléon I^{er} d'ouvrir un canal entre Mons et Charleroi dans le but de relier l'Escaut à la Meuse via la Haine et la Sambre.
- 1811 : Projet Hageau (abandonné).
- 1812 : Projet Tarbe (abandonné).
- 1826 : Projet De Puydt (abandonné).
- 1834 : Projet de chemin de fer de A. et J.-B. Vifquain (abandonné).
- 1835 : Projet Van Der Elst (abandonné).
- 1840 : Projet de Dubois-Nihoul (abandonné).
- 1841 : Projet d'Alexandre Vifquain (abandonné).
- 1847 : Projet Denis (abandonné).
- 1860 : Projet Dubois-Nihoul (deuxième version, abandonné).
- 1861 : Projet Misalle (abandonné).
- 1871 : Demande de concession de Saintelette et Michelet (abandonnée).
- 1871 : Décision du Gouvernement de construire le canal à ses frais.
- 1879 : Prévision au budget.
- 1884 : Plan de l'ascenseur 1 par les ingénieurs F. Nolet (Clark, Stanfield & Clark) et H. Genard (Ingénieur en Chef-Directeur des Ponts et Chaussées)

- 1888 : Construction et mise en fonction de l'ascenseur 1.
 - Entrepreneur : Mortiaux, Hanssens et Bauwens, Bruxelles.
 - Machines et parties métalliques : Société Cockerill, Seraing
 - Concepteurs-ingénieurs : parties métalliques : collaboration d'Edwin Clark (Clark, Stanfield & Clark, Londres) et de Kraft (Ingénieur en Chef, société Cockerill, Seraing)
- 1892 : Terrassements de l'ascenseur 2 terminés.
- 1893 : Maçonneries de l'ascenseur 2 terminées.
- 1894 : Maçonneries terminées. Arrêt des travaux.
- 1909 : Adjudication à la société Cockerill pour l'achèvement des 3 derniers ascenseurs. Charpentes métalliques réalisées par les Ateliers de Construction de Hal.
- 1913 : Nouvel arrêt des travaux à la veille de la Première Guerre mondiale.
- 1917 : août, ouverture du canal à la navigation.

En 1807, Napoléon I^{er} avait décidé de construire le Canal de Mons à Condé. Mais il ne voulait pas que le trafic s'arrêtât aux houillères du Borinage et souhaitait prolonger la navigation vers la Sambre et la Meuse, offrant ainsi des débouchés au charbon du Centre et aux produits mosans. De plus, un canal, dénommé Canal du Nord, devait relier la Meuse au Rhin.

Sa construction dans le département de la Roer avait en effet été décidée le 9 thermidor an XI (28 juillet 1803). Cette nouvelle jonction devait donc satisfaire nombre d'intérêts.

Le 29 avril 1810, alors que l'empereur et l'impératrice Marie-Louise visitaient les travaux de creusement du Canal de Mons à Condé, l'ingénieur en chef Piou, qui dirigeait le chantier, remit à Napoléon I^{er} un avant-projet de jonction avec la Sambre. Dès le 5 mai suivant, celui-ci était approuvé par un décret impérial qui stipulait :

Article 1^{er} : un canal de navigation sera ouvert entre Mons et Charleroi, il joindra l'Escaut à la Meuse par la Haine et par la Sambre.

Article 2 : la moitié de la dépense sera supportée par les départements de Jemappes, de Sambre-et-Meuse et de l'Ourthe, qui contribueront, pendant vingt ans, à dater de 1811, pour une somme de 150.000 francs.

Article 3 : L'autre moitié de la dépense sera supportée par la caisse des canaux qui demeurera propriétaire du canal après sa construction.

Le projet Hageau (1811)

L'ingénieur en chef Hageau, qui venait de se distinguer lors de la construction du Canal du Nord, fut chargé de l'étude définitive du nouveau canal.

Hageau, se conformant aux prescriptions formelles du décret de 1810, étudia d'abord un tracé empruntant les vallées du Piéton et de la Haine. Le canal projeté partait de la Sambre près de Marchienne, remontait la vallée du Piéton par l'Hutte et Pont-à-Celles, accédait en tranchée dans le vallon de la Fontaine-Saint-Germain, passait à Godarville et traversait ensuite en souterrain la crête de partage à Chapelle-lez-Herlaimont; de là, il descendait vers Mons par le vallon de Morlanwelz et la vallée de la Haine en passant par Haine-Saint-Pierre, Saint-Vaast, Havré, Obourg et Nimy.

Ce tracé, qui présentait l'inconvénient de traverser des zones bâties, était soutenu par le Conseil général du Département de Jemappes et se rapprochait fortement de celui du futur canal.

La longueur du parcours était de 53.789 mètres, dont 2.763 mètres en souterrain. Les tranchées d'accès à ce souterrain présentaient un développement de 5.502 mètres et une profondeur moyenne de 16 mètres. Sur le versant du Piéton, dix écluses rachetaient une différence de niveau de 24 mètres entre le bief de partage et la Sambre. Sur le versant de la Haine, trente-six écluses permettaient de franchir la dénivellation de 91,74 mètres entre le bief de partage et le Canal de Mons à Condé.

Hageau présenta par la suite deux variantes à son projet.

La première empruntait les vallées de Lobbes et de l'Hémochelle. Elle exigeait un souterrain très long (8.716 mètres) et n'apportait pas de diminution sensible de la longueur du canal ni du nombre d'écluses.

L'autre solution, à laquelle il accordait la préférence, faisait aboutir le canal projeté à l'écluse de Marpent. A cette époque, la Belgique était encore sous domination française, et aucune frontière n'entravait ce projet.

Le tracé partait de l'amont de l'écluse de Marpent, qui était un centre charbonnier et métallurgique, et suivait à peu près une même ligne de niveau jusqu'à Givry par les territoires de Grand-Reng et Villers-Saint-Nicolas d'où il descendait par la vallée de la Trouille, par Harmignies et Spiennes jusqu'au bassin du polygone à Mons.

La longueur de ce dernier tracé était de 27.314 mètres, dont 22.246 mètres en plaine, 3.968 mètres en tranchée et 1.100 mètres en souterrain; trente-trois écluses étaient prévues, pour racheter une différence de niveau de 96,82 mètres. Le canal devait avoir les mêmes dimensions que celui de Mons à Condé (écluses de 45,50 mètres x 5,20 mètres); la galerie souterraine était prévue avec une largeur de 6 mètres entre piédroits, sans chemin de halage. Le coût d'exécution était estimé à 6.932.000 francs.

Bien qu'il ne tînt aucun compte des prescriptions du décret de 1810 et négligeât le Centre, ce dernier projet fut proposé définitivement par Hageau.

Le projet Tarbe (1812)

Malgré l'importance des houillères du Centre et du Piéton et les difficultés de navigation sur la Haute Sambre, l'Inspecteur divisionnaire Tarbe approuva le choix de Hageau dans son rapport du 12 février 1812 au Conseil des Ponts et Chaussées tout en suggérant différentes adaptations : *Le canal par la Haine et le Piéton est d'un parcours presque double; les écluses sont trop multipliées, et l'ensemble du projet est rempli de beaucoup de difficultés, tandis que l'autre, n'en présentant aucune, est d'une simplicité remarquable.*

Il recommandait toutefois de ne faire descendre le tracé dans la vallée de la Trouille qu'au delà de ses passages les plus étroits et en évitant les zones rocheuses de sa partie élevée. Il conseillait de substituer au souterrain une tranchée à ciel ouvert et jugeait préférable d'adopter les dimensions du canal de Saint-Quentin, (écluses de 43,70 mètres x 5,20 mètres) : il estimait en effet que les écluses du Canal de Mons à Condé avait une largeur inutilement élevée, ce qui occasionnait une plus grande consommation d'eau lors des éclusages.

Le projet De Puydt (1826)

Il indiquait aussi le moyen de raccourcir le tracé de 2.000 mètres aux abords de Mons.

Préoccupé par la guerre, le Gouvernement impérial ne donna pas suite à cette proposition mais perçut, jusqu'à sa chute en 1814, l'imposition instaurée en 1811 pour la réalisation du futur canal.

Après la réunion de la Belgique à la Hollande par le Congrès de Vienne (1814-1815), le Gouvernement des Pays-Bas n'allait pas tarder à mener une politique de grands travaux et notamment à établir un réseau de voies navigables desservant les exploitations houillères.

Il entreprit notamment le creusement du canal Antoing-Pommerœul, (qui par l'Escaut mettait Mons en communication directe avec le Tournaisis et les Flandres, en évitant Condé), la canalisation de la Sambre et la construction des six premières écluses et du souterrain du Canal Meuse-Moselle, qui devait être abandonné en 1830.

Il fit reprendre les études du Canal de Charleroi à Bruxelles dès 1823 et les travaux commencèrent en 1827. Dès 1824, les sociétés charbonnières du Centre adressèrent des pétitions à Guillaume I^{er} afin d'être reliées à ce canal par des embranchements. Les ingénieurs reçurent l'ordre de concevoir cette liaison et en 1830, le souverain autorisa le début des travaux.

Le 19 janvier 1826, le lieutenant-colonel Remi De Puydt sollicita l'autorisation d'étudier la jonction de la Sambre avec le Canal de Mons à Condé par la vallée de la Trouille.

Il l'obtint et réexamina le tracé choisi par l'ingénieur en chef Hageau. Mais ce tracé franchissait désormais une frontière, et il s'avéra nécessaire de le modifier afin de placer le canal entièrement sur le territoire des Pays-Bas.

De Puydt envisagea plusieurs possibilités, en vue de la réalisation, soit d'un canal en dérivation simple, comme le proposait Hageau, soit d'un canal à point de partage. Les cinq projets retenus empruntaient tous la vallée de la Trouille. Deux tracés en dérivation partaient du village d'Erquelinnes, se dirigeaient l'un vers Peissant, l'autre vers Grand-Reng, et descendaient ensuite tous deux dans la vallée de la Trouille, aboutissant au Canal de Mons à Condé, à l'amont de l'écluse de Jemappes.

Ces deux tracés exigeaient des tranchées à ciel ouvert de 18 à 20 mètres de profondeur. Le premier nécessitait un souterrain de 2.195 mètres de long, le deuxième deux souterrains présentant ensemble une longueur de 1.790 mètres.

Le canal tracé dans la direction de Peissant avait les préférences de De Puydt. Il devait coûter 7.300.000 francs, les frais annuels d'exploitation étant évalués à 72.000 francs. Les dimensions étaient analogues à celles du Canal de Mons à Condé, comme dans le projet Hageau.

Ce tracé était toutefois moins optimal que celui de Hageau, sa longueur étant plus grande et le développement des tranchées et du souterrain plus considérable.

En effet, le niveau de la Sambre à Marpent étant 3 mètres plus haut qu'à Erquelinnes, le tracé français pouvait se porter directement sur les sources de la Trouille. Il n'était pas assujéti, comme le nouveau tracé, à se prolonger sur les contreforts de la crête pour éviter une frontière n'existant pas à l'époque où il fut conçu.

Le projet Vifquain (1834)

De Puydt étudia également trois tracés pour un canal à point de partage. Le premier, partant de Merbes-le-Château, remontait le ruisseau du même nom, perçait le seuil de partage dans la direction de Peissant et atteignait Givry, à l'entrée de la vallée de la Trouille. Les deux autres partaient tous deux d'Erquelines et passaient l'un par Grand-Reng et l'autre par Peissant.

Le bief supérieur du premier tracé, établi à 20 mètres au-dessus de la Sambre, aurait été alimenté par les eaux supérieures des deux versants. Sa longueur s'élevait à 5.235 mètres, dont 600 mètres environ en souterrain. Le bief de partage du deuxième tracé, établi à 7 mètres au-dessus du busc amont de l'écluse n° 1 de la Sambre, aurait été alimenté par une machine à vapeur. Sa longueur était de 8.080 mètres, dont 400 mètres en souterrain.

Quand au troisième tracé, son bief de partage aurait été également alimenté par les eaux de la Sambre, élevées au moyen de machines. Il devait avoir une longueur totale de 5.500 mètres, y compris un souterrain de 1.070 mètres.

Ces trois projets prévoyaient tous une pente rapide au sommet de chaque versant de la Haine; cette pente nécessitait l'établissement de nombreuses écluses accolées, ce qui présentait l'inconvénient d'une forte consommation d'eau et d'un ralentissement de la navigation.

Le tracé par Peissant était également le plus favorable. L'exécution était estimée à 7.050.000 francs et les dépenses annuelles d'exploitation à 87.000 francs. De Puydt compara ensuite les avantages des deux systèmes de canalisation envisagés.

Les percements souterrains et les tranchées de canaux en dérivation auraient occasionnés de grandes dépenses, et le parcours aurait provoqué des retards dans la navigation.

Le projet, présenté au Gouvernement en 1829, ne reçut aucune suite. La Révolution belge de 1830 en fut probablement la cause.

D'un autre côté, les écluses accolées ou trop rapprochées présentaient d'autres inconvénients, principalement une grande dépense d'alimentation. L'entretien en serait plus coûteux. De Puydt adopta donc le projet de canal en dérivation simple passant par Peissant, Haulchin, Givry et la vallée de la Trouille et en demanda la concession.

Nous avons vu que Guillaume I^{er} avait autorisé la construction d'embranchements du Canal de Charleroi à Bruxelles vers les exploitations charbonnières du Centre. La Révolution de 1830 retarda la réalisation de ce projet.

Cependant, la rivalité qui couvait entre les bassins houillers, éclata en 1832 lorsque soixante sociétés charbonnières de Charleroi protestèrent contre le projet. Craignant la qualité des charbons du Centre, elles estimaient qu'il fausserait la concurrence. Cette querelle provoqua un grand débat national et la convocation d'une commission d'enquête. La réalisation des embranchements fut finalement décidée par l'arrêté royal du 11 septembre 1833. Les travaux commencèrent en 1836 et l'inauguration officielle par le roi Léopold I^{er} eut lieu le 5 août 1839.

Peut-être faut-il trouver dans la satisfaction provisoire des desiderata du Centre et dans l'adjudication du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, en 1833, l'explication du regain d'intérêt pour

une liaison directe entre Mons et la Sambre proposée par les projets de Vifquain et de Van Der Elst.

En fait, il semble bien que la construction des embranchements constitua une étape décisive dans le processus de choix du tracé définitif. La première voie de chemin de fer en Belgique avait été établie en 1830 pour raccorder les charbonnages du Grand Hornu au Canal de Mons à Condé. Elle était desservie par des machines à vapeur fixes. Cette réalisation avait connu une vive opposition de la part des voituriers, atteints dans leurs intérêts.

Dès 1834, l'inspecteur Jean-Baptiste Vifquain et son frère Alexandre, étudiant les avantages d'une jonction des houillères de Mons à la Sambre, songèrent également à établir un chemin de fer. Reliant les branches des chemins de fer du Haut et du Bas Flénu, cette nouvelle ligne devait gravir la crête qui sépare les bassins de la Haine et de la Sambre vers Colfontaine et atteindre, en descendant par le vallon de la Flamenne, les rives de la Sambre, à 3.800 mètres en amont de Maubeuge.

Le développement de ce chemin de fer était de 20.773 mètres, dont 9.000 mètres en Belgique et 11.773 mètres en France.

Il devait comporter trois plans inclinés manœuvrés à l'aide de machines fixes de 50 et 30 CV. Sur les parties horizontales ou à peu près horizontales, la traction devait se faire par chevaux. Des trains d'un poids maximum de 40 tonnes étaient prévus, le parcours devant s'effectuer en quatre heures.

Ce projet fut présenté au gouvernement le 23 juillet 1835 par Frédéric Basse de Bruxelles. La dépense d'exécution était fixée à 3.177.487 francs et une somme de 546.785 francs était prévue pour les frais annuels d'entretien, de traction et d'exploitation, y compris les intérêts et le remboursement du capital.

Le 21 décembre suivant, la Commission d'enquête chargée de l'examen du projet déclara qu'il était d'utilité publique.

Une proposition de cahier des charges pour l'adjudication des travaux fut rédigée et communiquée le 7 juillet 1838 au demandeur de concession. Cette concession devait être mise en adjudication en même temps que le canal projeté par Van Der Elst, mais Basse ne soumissionna pas. Sans doute n'était-il pas parvenu, tout comme Van Der Elst, à réunir les fonds nécessaires.

Peut-être était-il lui-même convaincu des insuffisances du projet.

Le projet Van Der Elst (1835)

Van Der Elst, ingénieur civil à Cuesmes, reprit lui aussi les études de De Puydt. Il proposa un canal à point de partage qui, remontant du bief supérieur du Canal de Mons à Condé, suivait la vallée de la Trouille et gravissait le col de partage à Grand-Reng, aboutissant à Erquelinnes sur la Sambre à 900 mètres de la frontière. Ce tracé, d'une longueur de 24.370 mètres, n'était en réalité que l'un de ceux que De Puydt avait ébauchés puis abandonnés entre 1826 et 1829. Le niveau du bief de partage s'élevait à une hauteur un peu différente : 14,20 mètres au-dessus du niveau de la Sambre et 103 mètres au-dessus du niveau du Canal de Mons à Condé. Ces différences de niveau étaient rachetées sur le versant Sambre par trois écluses à sas double et sur le versant Trouille par seize ou dix-huit écluses à sas double ou triple.

Le problème difficile de l'alimentation en eau du bief de partage devait être résolu par des rigoles recevant l'eau des bassins situés

de part et d'autre, un apport complémentaire étant fourni par l'élévation des eaux de la Sambre au moyen de machines à vapeur actionnant des vis d'Archimède.

Les travaux de premier établissement étaient évalués à 5.572.000 francs : ce projet s'avérait donc moins coûteux que celui de De Puydt et même que celui de Hageau dont le tracé bien plus favorable ne pouvait plus être retenu. La demande en concession datée du 23 janvier 1835 fut soumise à une enquête par arrêté ministériel du 13 février 1836.

Malgré les résultats favorables de celle-ci, les réclamations formulées par le Gouvernement français au sujet des prises d'eau dans la Trouille et le ruisseau de Boutegnies empêchèrent de décider la réalisation du canal.

Van Der Elst s'empessa de lever les difficultés en renonçant aux prises d'eau contestées. Il estimait pouvoir procurer au nouveau canal une alimentation suffisante par la Sambre, en amenant au premier bief de la partie belge de cette rivière le ruisseau de la Thure, qui se jetait alors dans le deuxième bief. Le projet avait reçu l'appui des Chambres de Commerce de Mons et de Charleroi, de la Régence de Mons et de la Députation des Etats du Hainaut. De plus, le Canal de la Sambre à l'Oise était terminé.

En conséquence, la nouvelle voie de navigation fut décidée par arrêté royal du 28 août 1838. Elle trouvait son origine dans le premier bief de la Sambre canalisée près d'Erquelinnes, se dirigeait, en laissant Grand-Reng à gauche, vers la ferme de Grand-Rignœult à Rouvroi, descendait ensuite dans la vallée de la Trouille et traversait le village de Givry. De là, passant sur la rive gauche de la rivière, elle suivait cette rive à peu près parallèlement en traversant les territoires d'Harmignies et de Spiennes et se portait enfin sur le Canal de Mons à Condé soit par Cuesmes, soit en traversant la ville de Mons.

Le jour de l'adjudication, le 6 octobre 1838, aucun soumissionnaire ne se présenta ; l'auteur du projet écrivit le 13 du même mois au Gouverneur de la province de Hainaut afin d'obtenir un délai lui permettant de régler les problèmes liés à la traversée de la place de Mons qui devait être démantelée. Il insista en même temps pour que la nouvelle adjudication n'eût lieu que lorsqu'il serait lui même en état de se présenter comme concessionnaire.

Les Chambres législatives ne purent que constater cet état des choses lorsque le rapport leur fut présenté le 24 février 1840 et la décision fut indéfiniment ajournée.

Le projet Dubois-Nihoul (1840)

Le 18 novembre 1840, Dubois-Nihoul soumit un nouveau projet de liaison à Charles Rogier, Ministre des Travaux publics.

Le canal projeté, relié au Canal de Mons à Condé, communiquerait avec les Flandres et les régions desservies par la Dendre et le Bas Escaut via l'Escaut et le Canal de Mons à Alost. Depuis la région du Centre, il suivrait la vallée de la Haine méridionale, franchirait la crête de partage au-dessus de l'abbaye de Bonne-Espérance et aboutirait à la Sambre, assurant ainsi la liaison entre les réseaux navigables des bassins de la Meuse et de l'Escaut. Ce projet devait à la fois satisfaire Mons et le Centre.

L'origine du tracé se situait à Merbes-le-Château, au deuxième bief de la Sambre canalisée, à 4.900 mètres de la frontière. Il remontait le

ruisseau de Merbes-Sainte-Marie au moyen de dix écluses à un ou plusieurs sas, réparties sur une longueur de 4.225 mètres et rachetant une dénivellation de 38,25 mètres. Le bief de partage, d'une longueur de 3.120 mètres, devait être creusé entre Merbes-Sainte-Marie et l'abbaye de Bonne-Espérance, sur une profondeur de 20 mètres.

Le canal descendait ensuite la vallée de la Haine méridionale. Laissant Binche à droite en passant par Vaudrez et Péronnes, il traversait la Haine près du confluent du ruisseau de la Principe, puis se tenant sur le versant droit du vallon, il venait déboucher dans le bief supérieur du Canal de Mons à Condé. La longueur sur ce versant était de 28.013 mètres. La dénivellation de 127 mètres devait être rachetée par vingt-huit écluses, également à un ou plusieurs sas, l'une d'elle ayant jusqu'à six sas accolés.

La longueur totale du tracé était donc de 35.358 mètres. La profondeur d'eau dans le bief de partage, qui devait servir de réservoir, était fixée à 3 mètres. Quatre bassins de chargement devaient être établis, le premier auprès du Canal de Mons, le deuxième à l'embouchure du Thiriau, le troisième à l'aval de la Principe et le quatrième près de Binche.

Dubois-Nihoul estimait que la navigation pourrait disposer de 9.000 mètres cubes d'eau par jour au minimum. Pour compléter cette alimentation, il proposait treize vis d'Archimède de 1,70 mètres de diamètre, semblables à celles du Canal de Charleroi. Ces vis, mues par des machines à vapeur de 20 CV, relèveraient chacune journellement et de bief en bief, 38.000 mètres cubes d'eau à 3,40 mètres de hauteur. Cet apport, joint aux 9.000 mètres cubes venant des rigoles, assurait 47.000 mètres cubes par jour au minimum. Cette quantité d'eau était jugée suffisante pour un mouvement de dix bateaux en remonte et d'un nombre égal en descente.

L'estimation des dépenses s'élevait à 10.000.000 de francs, la dépense annuelle d'entretien, d'administration et d'alimentation était évaluée à 120.000 francs.

L'auteur du projet demanda la concession pour une durée de soixante-cinq ans.

Le 27 novembre 1840, l'inspecteur Jean-Baptiste Vifquain fut chargé de comparer les projets Dubois-Nihoul et Van Der Elst.

Vifquain remarqua tout d'abord que le projet Dubois-Nihoul n'indiquait pas la provenance de l'apport de 9.000 mètres cubes d'eau prévus pour l'alimentation du canal. Quant à l'installation des treize vis d'Archimède, elle lui sembla insuffisamment étudiée dans le projet.

Il fit savoir également que, sur base de calculs relatifs aux frais d'entretien de la vis d'Archimède du Canal de Charleroi, il estimait devoir majorer les frais annuels annoncés par Dubois-Nihoul de 80.000 francs.

Le tracé par la vallée de la Trouille (projet Van Der Elst) devait être, selon lui, la voie d'exportation la plus adéquate pour les charbons du district du Centre. Si on lui adjoignait la partie du canal par la Haine qui s'étendait de Mons au bassin du Thiriau, cette solution présenterait une économie de plus d'un million et demi, sur les dix demandés pour le projet par la Haine méridionale.

Vifquain conclut donc que le projet élaboré par Van Der Elst l'emportait de beaucoup sur celui de Dubois-Nihoul, en raison de sa simplicité, du coût d'exécution moins élevé, du plus petit nombre d'écluses et de l'économie de l'alimentation.

Le projet d'Alexandre Vifquain (1841)

Le 9 février 1841, l'ingénieur A. Vifquain soumit à son tour un projet au Ministre des Travaux publics. Partant de Gœgnies, point de bifurcation des embranchements du Canal de Charleroi, le tracé descendait par les vallées du Thiriau et de la Haine jusqu'au Canal de Mons. A partir du point intérieur d'intersection des deux branches sud des canaux d'embranchement du Canal de Charleroi, le tracé descendait par la droite de la vallée du Thiriau jusqu'en dessous de la ferme de la Basse-Louvière et se portait ensuite sur le versant gauche jusqu'à l'aval du moulin du Bois-du-Luc. En ce point, il repassait sur la rive droite jusqu'en dessous de la forge d'Houdeng-Aimeries et reprenait de nouveau le versant gauche jusqu'à Thieu ; à partir de là, il suivait la rive droite de la Haine et rejoignait le Canal de Mons, à l'amont de la première écluse.

Le développement de ce tracé était de 22.434 mètres.

La différence de niveau entre les points extrêmes était de 87,74 mètres. Elle était rachetée par 32 écluses à sas unique de 2 à 3 mètres de chute chacune.

En raison du rapprochement des dix-sept premières écluses, il était nécessaire de donner une largeur plus grande (16 mètres au plafond) aux biefs qui les séparaient afin de les rendre moins sensibles aux variations de flottaison dues à l'éclusage. Un pont-canal devait permettre la traversée de la Haine près de Mons.

Sur le versant de la Haine, les eaux d'alimentation ne se trouvaient en quantité suffisante qu'à des niveaux très inférieurs et en des points assez éloignés de la tête du canal. Alexandre Vifquain proposait de les prendre à la rivière de Viesville, dans le bassin du Piéton. Ces eaux seraient relevées de 5,50 mètres au moyen d'une vis d'Archimède mue par une machine à vapeur de 20 CV. Elles seraient rejetées dans le bief de partage du Canal de Charleroi et amenées ainsi aux canaux d'embranchements.

D'après les jaugeages effectués de 1801 à 1823, la rivière de Viesville produisait 2.700 mètres cubes par jour en temps de sécheresse et 3.800 mètres cubes par jour en temps ordinaire. Ajoutant à cette quantité le débit de quelques petits affluents du Piéton, il comptait sur un débit journalier moyen de 4.000 mètres cubes, suffisant pour assurer un mouvement journalier de 10 bateaux à vide. L'alimentation pouvait encore profiter, si nécessaire, des eaux de Courcelles, dont le volume disponible était de 1.113 mètres cubes par jour en temps de sécheresse et de 1.506 mètres cubes par jour en temps ordinaire.

Le coût des travaux était estimé à 5.100.000 francs et la dépense annuelle à 395.000 francs. L'auteur précisait que, si l'on adoptait les dimensions du Canal de Charleroi, les frais d'établissement pouvaient être ramenés à 3.141.000 francs et la dépense annuelle à 257.765 francs. Alexandre Vifquain demanda la concession pour nonante ans.

Le 16 février 1841, le Ministre des Travaux publics communiqua au conseil des Ponts et Chaussées les demandes en concession de Dubois-Nihoul et d'A. Vifquain, afin de les comparer.

L'inspecteur J.-B. Vifquain, chargé d'étudier le projet Dubois-Nihoul, déclara s'en tenir à son rapport du 27 janvier 1841, où il l'estimait inférieur au projet Van Der Elst.

L'inspecteur Demoor, chargé de l'examen du projet d'A. Vifquain, le trouva satisfaisant sur le plan technique. Il considéra que l'estimation des dépenses lui paraissait bien établie et conseilla d'opter pour un canal à grande section.

Le 6 octobre suivant, un arrêté ministériel ordonna une enquête sur les demandes en concession de Dubois-Nihoul et d'A. Vifquain en vue de conclure en faveur de l'un des deux projets. La commission d'enquête se réunit à Mons le 30 décembre suivant. Les deux demandeurs en concession assistaient à la séance.

Dubois-Nihoul retira alors son projet en faveur de celui d'A. Vifquain, ne conservant ses droits que sur la partie comprise entre Thiriau et Mons, laquelle était commune aux deux projets. Les délibérations de la commission d'enquête portèrent alors exclusivement sur le projet Van Der Elst (déjà déclaré d'utilité publique en 1838) ainsi que sur celui d'A. Vifquain.

Le conseil charbonnier de Charleroi s'opposait au projet Dubois-Nihoul, mais nullement à celui d'A. Vifquain, qui pouvait être complété par l'exécution du projet Van Der Elst.

Cette dernière solution l'emporta, et la commission d'enquête déclara, à l'unanimité, l'utilité publique du projet d'A. Vifquain, avec embranchement vers Mariemont. Elle donna la préférence à l'établissement d'un canal à grande section. Ce choix présentait l'avantage d'harmoniser les dimensions de ce canal avec celles du Canal de Mons à Condé. Le projet ne reçut toutefois aucune suite.

Le 5 mai 1845, le Gouvernement revint au projet Van Der Elst. Par la signature d'une convention, Bisschoffsheim et Oppenheim s'engageaient à traiter avec une compagnie anglaise pour exécuter le tracé proposé par Van Der Elst.

Les ingénieurs délégués par celle-ci déclarèrent le projet irréalisable. Leur rapport fut communiqué à Deschamps, Ministre des Travaux publics; il était accompagné d'une demande d'annulation ou, au moins, de modification de la convention. Une commission fut mise sur pied afin d'examiner les problèmes techniques d'exécution. Bisschoffsheim et Oppenheim firent appel à l'opinion, répandant dans le public une brochure rédigée par le Hardÿ de Beaulieu, qui soulignait les défauts du projet et affirmait notamment que certaines de ses dispositions entraîneraient des pertes d'eau considérables.

A partir du bief de partage vers Mons, les écluses étaient disposées comme suit : trois doubles puis trois triples. Ces dernières consommant plus d'eau que les premières, il serait indispensable de compenser la différence par une prise d'eau au bief supérieur. Comme les biefs qui séparaient les écluses étaient très courts, il faudrait, afin d'y maintenir le niveau d'eau nécessaire, y amener constamment une très forte quantité d'eau, de manière à remplacer l'eau utilisée à chaque éclusée. Or, dans la pratique, il arriverait très souvent que, les bateaux ne se présentant pas régulièrement au passage, les petits biefs recevraient trop d'eau et déborderaient. Le Ministre persistant à réclamer l'exécution de la convention du 5 mai 1845, les concessionnaires durent porter la question devant les tribunaux. Un jugement du Tribunal de Première Instance du 20 juillet 1846 leur donna raison. Le Ministre porta la question devant la Cour d'Appel, qui déclara, par un arrêt du 10 juin 1848, les concessionnaires dégagés de l'obligation d'exécuter le canal.

Le projet Denis (1847)

Entre-temps, dès le 15 décembre 1847, Denis, Ingénieur adjoint aux Ponts et Chaussées, informa le Gouvernement qu'il avait trouvé un tracé exempt des inconvénients du projet Van Der Elst.

Le canal étudié par Denis avait son origine dans le bief supérieur du Canal de Mons à Condé. Il contournait la ville de Mons du côté nord,

gravissait le contrefort qui sépare les vallées de la Haine et de la Trouille ; puis, après s'être rapproché autant que possible des charbonnage du district du Centre, il atteignait la crête de partage et la franchissait au niveau du bief supérieur de la Sambre canalisée, avec laquelle il se raccordait au milieu du village d'Erquelinnes.

La pente totale (91 m depuis la Sambre jusqu'à Mons) était rachetée par trente et une écluses de 3 mètres de chute, à l'exception des quatre écluses les plus proches de Mons, qui ne présentaient qu'une chute de 2,50 mètres.

Le bief supérieur comportait des tranchées de 5 kilomètres de long et un souterrain de 2.160 mètres de long. Ce dernier était dépourvu de chemin de halage, ce qui devait rendre sa réalisation moins coûteuse. De plus, sur l'étendue des tranchées, le chemin de halage était remplacé par une berme de 2 mètres de large seulement. Ces dispositions rendaient le halage difficile et le croisement des bateaux impossible sur plus de 7 kilomètres. Aussi Denis proposait-il d'assurer la navigation sur ce tronçon au moyen de bateaux remorqueurs à hélice.

Le développement total du canal était de 26.540 mètres et la dépense était estimée à 8.840.000 francs.

Ce projet fut soumis à l'Ingénieur en chef Desart, qui livra ses conclusions dans un rapport daté du 9 juillet 1849. Il estimait que le tracé était difficile à admettre sans modification dans la conception du bief supérieur, la navigation n'étant possible que dans un seul sens sur plus de 7 kilomètres, et les systèmes de halage proposés n'avaient pas fait leurs preuves.

Denis répondit qu'une dépense supplémentaire d'un million de francs devait permettre de donner aux tranchées une largeur de 10 mètres et d'établir une banquettes de halage sur un des côtés du souterrain. Le souterrain continuerait cependant à présenter certains inconvénients, puisqu'il ralentirait inévitablement la navigation : le croisement des bateaux y était impossible et le halage ne pouvait se faire que par hommes. Desart demanda donc à l'auteur du projet de l'adapter en remplaçant le canal en dérivation par un canal à point de partage.

Denis présenta deux projets :

- le premier suivait le même tracé que le projet primitif, mais le bief de partage se situait à 12 mètres au-dessus du bief supérieur de la Sambre.
- le deuxième suivait le tracé primitif jusqu'au hameau dit « Le Marais », à la limite des communes de Faurœulx et de Peissant. Ensuite il se dirigeait à l'ouest vers la ferme d'Aubieux, traversait la route de Mons à Beaumont et, évitant tout tunnel, débouchait dans le bief supérieur de la Sambre, en amont du village d'Erquelinnes. Sa longueur était de 28.340 mètres. Le bief de partage était établi également à 12 mètres au-dessus du bief supérieur de la Sambre.

L'estimation totale s'élevait à 8.328.000 francs. Le parcours était allongé de 1.800 mètres, mais cet inconvénient était compensé par la suppression du tunnel de 850 mètres, dans lequel le croisement des bateaux était impossible. Denis persistait cependant à donner la préférence au canal en dérivation qui aurait, selon lui, permis l'irrigation de certains terrains riverains.

Le Conseil des Ponts et Chaussées, lors de sa séance du 13 août 1849, déclara le projet Denis préférable aux projets antérieurs et trouva chacune des deux variantes acceptables.

Aucun demandeur de concession ne se présenta et le projet resta lui aussi sans suite. L'activité de l'industrie dans le Hainaut ne faisant que croître, de nouveaux projets ne tardèrent pas à être proposés.

Le deuxième projet Dubois-Nihoul (1860)

Le 22 septembre 1860, Dubois-Nihoul, modifiant son tracé de 1840, présenta un projet de jonction des trois bassins houillers du Hainaut avec Bruxelles. Ce projet comportait deux étapes :

- l'exécution d'un canal à grande section reliant Mons aux embranchements du Canal de Charleroi. Comme dans son projet de 1840, le tracé suivait la vallée de la Haine, mais seulement jusqu'à l'embouchure du Thiriau. Ensuite, il remontait la vallée du Thiriau jusqu'au bassin des embranchements de La Louvière ;
- l'élargissement et l'approfondissement du Canal de Charleroi à Bruxelles et de ses embranchements. L'ensemble du système serait établi de façon à permettre aux bateaux de charger 250 tonnes, comme ceux qui circulaient sur le Canal de Mons à Condé et qui navigueraient prochainement sur la Sambre, après son approfondissement.

Pour faire face au supplément d'alimentation nécessité par l'élargissement, Dubois-Nihoul proposait de réserver, pour l'alimentation du bief de partage et de la branche du canal vers Charleroi, les eaux qui se déversaient, à l'époque, dans le bief de partage, et d'élever les eaux de la Haine, jusqu'aux embranchements, au moyen d'une machine de 155 CV.

L'exécution de ces divers travaux était estimée à 21.000.000 de francs.

Ce projet, dont les procédés d'alimentation étaient peu satisfaisants, n'eut pas plus de succès que les précédents. Mais le 10 janvier 1861, il provoqua une nouvelle demande de concession venant, cette fois, de Misalle, gendre d'Alexandre Vifquain.

Le projet Misalle (1861)

Ce projet comportait trois parties : le Canal du Thiriau, l'embranchement de Mariemont (entité de Morlanwelz) et le canal de Mariemont à la Sambre

Le Canal du Thiriau

Ce canal partait du point de bifurcation des embranchements du Canal de Charleroi à Bruxelles. Le projet était analogue à celui d'A. Vifquain (1841). Après plusieurs alignements successifs, il passait sous le chemin de fer du Centre et sous plusieurs chemins de fer industriels. De là, il se dirigeait vers les gares de La Louvière et de La Paix puis tournait brusquement à gauche; il longeait l'établissement charbonnier du Bois-du-Luc d'où, en suivant la vallée du Thiriau et en côtoyant cette rivière, il arrivait à Thieu.

A partir de Thieu, il suivait la voie ferrée de Manage à Mons jusqu'à Obourg, s'en écartait ensuite, longeait Nimy et, obliquant à gauche, se terminait au Canal de Condé à proximité de la ville de Mons.

La longueur développée de ce tracé était de 21.572 mètres, la différence de niveau entre la cote du Canal de Mons à Condé était de 87,75 mètres. Cette différence était rachetée par 30 écluses qui présentaient des chutes variant de 2,35 à 3 mètres, une longueur de 45 mètres entre les buscs et une largeur de 5,50 mètres entre les

bajoyers. La largeur de plafond du canal était généralement fixée à 10 mètres. Cependant, cette largeur était portée à 11, 12, 13 et même 14 mètres suivant la longueur des biefs, de manière à ce qu'ils contiennent tous la quantité d'eau nécessaire à l'éclusage. Le bief le plus court avait 260 mètres, le plus long 3.110 mètres.

L'embranchement de Mariemont

Cet embranchement pouvait aussi être considéré comme la première section du Canal du Centre à la Sambre, et le Canal de Mariemont à la Sambre (3^e partie du projet) comme sa deuxième section.

Cette section partait de la rive opposée à la trentième écluse du Canal du Thiriau décrit ci-dessus, longeait l'embranchement existant de La Louvière, traversait la route de Beaume, d'où il longeait le chemin de fer jusqu'à Mariemont. La longueur développée de cette partie de canal était de 6.007 mètres formant un seul bief. La largeur était également de 10 mètres au plafond.

Le canal de Mariemont à la Sambre

Cette section partait de Mariemont en continuant la section précédente, traversait Morlanwelz, atteignait les charbonnages de Carnières, rencontrait vers la droite la fosse Sainte-Aldegonde, où elle tournait à gauche, longeait Leval, Trahegnies et la houillère de Ressaix. Elle comprenait un bassin à proximité de la ville de Binche, à la hauteur de la station de chemin de fer du Centre.

De Binche, le canal longeait ce chemin de fer qu'il traversait près du lieu dit « Champ-Perdu », pour le suivre ensuite jusqu'au ruisseau de Bruille; de là il s'infléchissait à droite, puis à gauche jusqu'à Faurœux d'où, par un seul alignement, il traversait la route de Mons à Beaumont pour atteindre la frontière française.

Ensuite, il longeait la Trouille sur une longueur de près de 900 mètres traversait cette rivière, passait à proximité de Villers-Sire-Nicole, de Bersillies, de Mairieux, de la ferme de Héron-Fontaine, du hameau L'Ouvrage, traversait à Douzies la route de Valenciennes à Philippeville, et contournait la ville de Maubeuge pour aboutir à la Sambre à proximité de la gare des usines du chemin de fer de Haumont. Cette section du canal présentait une longueur de 37.091 mètres. La différence de niveau entre son point culminant et la Sambre française s'élevait à 12 mètres; elle était de 19 mètres entre ce même point et Mariemont. Ces chutes étaient rachetées sur le versant de la Sambre par quatre écluses et sur le versant opposé par sept écluses. Les dimensions de ces écluses étaient les mêmes que celles du canal de Thiriau. Le tronçon avait également 10 mètres de largeur au plafond. Misalle, dans sa proposition au Ministre, faisait remarquer qu'il était obligé de modifier son premier tracé du Canal du Centre à la Sambre sur le territoire français par suite des exigences de la défense de la place de Maubeuge. Son premier tracé aboutissait à la Sambre en aval de cette place forte.

Le nouveau tracé devait changer de direction à la hauteur de la ferme de Héron-Fontaine, à proximité de la route de Mons, pour joindre la Sambre près de la gare des usines du chemin de fer de Mons à Haumont, en amont de la huitième écluse, en contournant la ville de Maubeuge qui restait à gauche de cette partie extrême du tracé.

***La demande de
concession de
Saintelette et Michelet
(1871)***

***Le projet
gouvernemental
Genèse de la décision***

D'après le cahier des charges projeté, le péage maximum que la houille devrait supporter pour le parcours entier du canal du Thiriau, retour à vide compris, serait de 1,50 francs maximum par tonneau de chargement des bateaux. Ce péage s'avérait indispensable pour assurer aux concessionnaires un produit en rapport avec l'investissement de 7.500.000 qu'exigeait la construction de ce canal et des nombreux ouvrages d'art nécessaires. Misalle envisageait aussi la possibilité de diminuer le péage dans l'hypothèse du démantèlement de la place forte de Mons. En effet, le tracé, au lieu de contourner cette ville en passant sur la droite de Nimy, pouvait se diriger vers le faubourg Saint-Lazare et atteindre les fossés de la place, qu'on utilisait soit jusqu'à l'origine du Canal de Condé soit jusqu'au bassin du Commerce.

Le parcours du canal était dans ce cas réduit de 2.500 mètres environ. Ce projet ne fut finalement pas retenu.

En 1871, deux ingénieurs, Saintelette et Michelet, demandèrent la concession d'une voie navigable à grande section qui devait relier les embranchements du Canal de Charleroi au Canal de Mons à Condé. Leur tracé était similaire à celui de Misalle, mais les deux ingénieurs avaient trouvé une nouvelle solution au problème de l'alimentation. Ils comptaient utiliser à cet effet les eaux d'épuisement des houillères. Ils proposaient également de prendre à leur compte la mise à grande section du Canal de Charleroi et de ses embranchements.

L'étude de leur projet ne permit pas de conclure en leur faveur, mais attira l'attention sur la nécessité de la construction du canal et sur les avantages que l'Etat pourrait en retirer à condition de prendre lui-même en charge les travaux.

Les rivalités entre les bassins charbonniers, la diversité des projets et contre-projets présentés, la concurrence entre les demandeurs en concession, le développement des chemins de fer, les difficultés techniques l'énormité des capitaux nécessaires sont autant de facteurs qui ont amené le pouvoir politique à tergiverser et ont contribué à retarder la réalisation du Canal du Centre. Mais d'autres éléments allaient entraîner la décision finale.

Divers problèmes avec les bateliers français à Condé et le manque d'eau dans certains canaux français provoquaient des problèmes de navigation sur l'Escaut et accroissaient l'importance d'une liaison vers la Sambre. La concurrence accrue des charbons venant d'Angleterre, d'Allemagne et du nord de la France faisait de plus en plus apparaître la nécessité d'une amélioration des transports par voie d'eau.

Dès 1871, le Gouvernement belge envisagea de construire le canal à ses frais. Les études effectuées par l'Administration des Ponts et Chaussées allaient porter principalement sur les moyens à employer pour vaincre les deux grandes difficultés relatives à l'établissement du canal et à son utilisation : la faible quantité d'eau disponible pour son alimentation et la grande différence de niveau à franchir (89,46 m entre les embranchements du Canal de Charleroi à Bruxelles et le Canal de Mons à Condé).

Tracés généraux des projets étudiés

Mais une vive opposition se manifesta, certains milieux craignant que le nouveau canal, quasi parallèle à la ligne de chemin de fer Mons-Manage, ne portât un préjudice grave aux intérêts du rail.

Les différents comités des bassins houillers et les métallurgistes, appuyés par de nombreuses personnalités politiques, réalisèrent enfin l'union sacrée, réfutèrent ces arguments et exercèrent une pression importante sur le pouvoir politique pour que les différents bassins industriels fussent enfin réunis par un canal.

Au milieu de 1879, le Ministre des Travaux publics, Saintelette, prévoyait au budget un crédit de trois millions, bientôt doublé. Enfin, la loi du 4 août 1879 décidait définitivement la jonction Sambre-Escaut par le bassin du Centre et l'augmentation (à 300 tonnes) du gabarit du Canal de Charleroi à Bruxelles.

La partie d'aval du canal

Tous les projets étudiés empruntaient exactement le même itinéraire entre Mons et l'aval de Thieu, c'est-à-dire la vallée de la Haine. La seule différence constatée était le nombre d'écluses prévues pour le rachat de la chute. Dans l'un des projets, cinq chutes d'une hauteur de 4,65 mètres étaient rachetées par cinq écluses situées respectivement à Ville-sur-Haine, à Havré, à Obourg-gare, à Obourg-Wartons et à Mons. Un autre projet, préfigurant la solution définitive, prévoyait six écluses : cinq de 4,20 mètres, situées respectivement à Thieu, Ville-sur-Haine, Havré, Obourg-gare et Obourg-Wartons, et une de 2,26 mètres à Mons.

Le choix d'écluses plutôt que d'ascenseurs s'imposait dans la partie aval du canal en raison de la pente relativement douce. La construction d'ascenseurs, qui se justifiait dans le cas de fortes déclivités, aurait en effet nécessité d'importants remblais, fragilisant ainsi les ouvrages.

La partie d'amont du canal

Cette partie du tracé réunissait le maximum de difficultés en raison de la déclivité du terrain traversé. Diverses solutions étaient en présence.

- Le tracé sud : la chute entre l'intersection des embranchements du Canal de Charleroi à Bruxelles et l'aval de Thieu était rachetée par quatorze écluses de 4,73 mètres de chute chacune. Le tracé suivait la vallée du Thiriau, en alignement droit au point de départ, laissant la ferme de la Basse-Louvière au nord, traversait la route Le Rœulx-La Louvière, s'incurvait vers le sud en se rapprochant de la ferme de La Louvière. Le tracé coupait la ligne de chemin de fer d'Erquelines et passait au nord de la station de La Paix. Il remontait ensuite vers le nord, en suivant le cours du Thiriau jusqu'à son confluent avec la Haine, à l'aval du village de Thieu.
- Le tracé nord : le tracé précédent était utilisé entre l'intersection des embranchements et le croisement de la route Le Rœulx-La Louvière. Le canal se dirigeait ensuite vers l'ouest, passait au sud de Houdeng-Gœgnies et rejoignait le cours du Thiriau à Houdeng-Aimeries. Le rachat de la chute jusqu'à l'aval de Thieu s'effectuait au moyen de dix écluses et d'un ascenseur, ce dernier étant implanté entre les communes de Houdeng-Gœgnies et de Houdeng-Aimeries. Au sud de Houdeng-Aimeries, le tracé se confondait avec le tracé sud.

- Le tracé médian : comme les deux précédents, ce tracé empruntait la vallée du Thiriau, en prolongeant le Canal de Charleroi à Bruxelles vers l'ouest, par l'embranchement de Houdeng. Dans la vallée du Thiriau, quatre grandes chutes étaient rachetées par quatre ascenseurs. La partie du canal qui traversait le territoire des communes de Houdeng-Gœgnies, La Louvière, Houdeng-Aimeries, Strépy-Bracquegnies, Maurage et Thieu descendait une pente rapide sur 7 kilomètres environ, tandis que l'autre partie, située entièrement dans la vallée de la Haine, sur le territoire de Ville-sur-Haine, Havré, Obourg, Maisières et Nimy, suivait un terrain en pente relativement douce sur 13 kilomètres environ. Ce tracé médian fut choisi comme le tracé définitif du Canal du Centre.

L'embranchement particulier

Un tracé dans la vallée de la Haine, entre Thieu et Haine-Saint-Paul, devait rencontrer les revendications des associations charbonnières du Centre sud. Il nécessitait la construction de six écluses de 4,20 mètres de chute chacune. Partant du sud de Thieu, il se dirigeait plein sud vers Maurage, obliquait pour laisser la ferme de la Motte au sud, coupait le hameau de Les Huberts, redescendait vers les Grands-Prés, débouchait à Petit-Trivières, et se terminait à la route de La Louvière, sur le territoire de Haine-Saint-Paul. Une variante de ce tracé, située plus au nord et par ailleurs fort semblable, avait été étudiée, au cas où un ascenseur remplacerait une partie des écluses. Cet embranchement ne fut jamais réalisé.

Le projet final de l'Administration comportait la construction, dans la vallée du Thiriau, de quatre ascenseurs hydrauliques pour bateaux du type Clark. Le premier ascenseur, celui de Houdeng-Gœgnies, devait racheter une chute de 15,40 mètres. Les trois autres, à établir à Houdeng-Aimeries, à Bracquegnies et à Thieu, étaient destinés à racheter chacun une chute de 16,93 mètres. La cunette était calibrée pour la circulation de bateaux de 300 tonnes. Elle comportait, en voie courante, une largeur de 10,50 mètres au plafond, 2,40 mètres de mouillage, une revanche minimum des berges de 0,75 mètre et des talus inclinés à 3 sur 2.

Il n'est sans doute pas inutile de rappeler qu'à l'époque où l'Administration belge des Ponts et Chaussées était chargée d'établir le projet du Canal du Centre, il n'existait qu'un seul ascenseur du type Clark. Il avait été établi en 1875 à Anderton dans le Cheshire (Angleterre) et permettait à des bateaux de 120 tonnes seulement de franchir une différence de niveau de 15,30 mètres entre la rivière Weaver et le canal joignant la Trent à la Mersey.

L'élévateur mis au point par Edwin Clark n'exigeait qu'une faible consommation d'eau. Son emploi, pour racheter les quatre grandes chutes le long de la vallée du Thiriau, permettait donc de résoudre l'épineux problème de l'alimentation du canal en eau.

Rappelons également qu'en 1879, lorsque le gouvernement belge mit en adjudication l'exécution des travaux nécessaires à la traversée de la crête de partage des bassins de la Senne et de la Sambre par le Canal de Charleroi à Bruxelles à 300 tonnes, l'une des soumissions, présentée par Claes et Fléchet, prévoyait l'établissement de deux ascenseurs hydrauliques pour bateaux, aux extrémités d'un bief relativement court, creusé dans la partie supérieure de cette crête, à Godarville.

L'ascenseur 1 de Houdeng-Gagnies : étude et réalisation

Le caractère novateur des ascenseurs devait entraîner de nombreuses difficultés.

Des ingénieurs belges furent d'abord envoyés en Angleterre pour procéder à l'étude de ce type d'ouvrage. Leurs conclusions ne l'ayant pas satisfait, le Ministre des Travaux publics Saintelette, souhaita connaître l'avis des ingénieurs français responsables du projet d'ascenseur des Fontinettes sur le canal de Neuffossé, dans le département du Pas-de-Calais. Le Ministre ayant reçu tous ses apaisements, l'étude des ascenseurs fut menée pour la partie mécanique avec la collaboration d'Edwin Clark (alors associé de la firme « Clark, Stanfield & Clark » de Londres) et de Kraft, Ingénieur en Chef de la société Cockerill. L'ingénieur Nolet de la firme londonienne supervisait la réalisation du projet.

Un problème technique délicat

Chacun des sas des ascenseurs devait être supporté et mis en mouvement par une seule presse hydraulique dont le piston avait 2 mètres de diamètre et 20 mètres de course.

Il en était de même pour le projet des Fontinettes qui comportait des presses à peu près semblables à celles prévues pour les ascenseurs de Godarville, quoiqu'un peu moins fortes. Cependant, des presses hydrauliques de pareilles dimensions, travaillant avec une pression de 4 Mpa n'avaient encore jamais été construites, ce qui provoquait une appréhension auprès des techniciens.

Il était prévu de constituer le corps de ces presses par une série de viroles en fonte de 2,12 mètres de hauteur et de 15 centimètres d'épaisseur pour les ascenseurs belges et de 12 centimètres seulement pour l'ascenseur français. Le poids à soulever dans les deux cas était en effet différents.

Les ascenseurs belges permettaient le passage des bateaux du type péniche présentant un enfoncement de 2,10 mètres alors que l'ascenseur français ne devait transporter que des bateaux ayant un enfoncement de 1,80 mètres. La firme « Clark, Stanfield & Clark » citait en exemple la réussite des presses en fonte construites sous sa direction pour l'ascenseur d'Anderton. Les pistons d'un diamètre de 91 centimètres y présentaient une course de 15,39 mètres ; les corps étaient formés par des viroles en fonte superposées de 92,5 centimètres de hauteur et de 63,5 millimètres d'épaisseur, ce qui conduisait par conséquent à faire travailler le métal à un taux normal. Mais nonobstant la réussite de constructions importantes, beaucoup d'ingénieurs hésitaient à recommander l'emploi de la fonte pour des presses aussi grandes.

Ils émettaient, en effet, des doutes sur la possibilité de réussir la coulée de pièces en fonte d'aussi grandes dimensions que celles des viroles de ces presses et d'obtenir, avec la fonte, des résistances à la traction suffisantes pour assurer leur sécurité. Seyrig, qui avait étudié les projets d'un ascenseur hydraulique pour bateaux d'un autre type que celui d'Edwin Clark, refusait d'admettre que les presses en fonte ayant les dimensions prévues pour les ascenseurs belges pourraient donner entière satisfaction. Sidengham Duer, l'ingénieur qui avait dressé les plans de l'ascenseur d'Anderton alors qu'il était au service d'Edwin Clark, avait rejeté l'emploi de la fonte pour les presses qu'il avait proposés pour un ascenseur à sas, supporté en plusieurs points et prévu pour Les Fontinettes. La fonte ne lui paraissant pas offrir une sécurité suffisante, il avait proposé de

réaliser les presses de cet ascenseur en partie en tôle d'acier, en partie en acier coulé.

De plus, les spécialistes n'étaient pas d'accord entre eux sur la valeur du coefficient de sécurité à adopter pour le calcul de l'épaisseur des presses.

L'Administration française des Ponts et Chaussées, après avoir recueilli l'avis de divers constructeurs, et procédé à un examen approfondi de la question, décida de réaliser les presses de l'ascenseur des Fontinettes en fonte mais en limitant à 20 Mpa le taux du travail du métal à la traction. Les presses de l'ascenseur des Fontinettes devaient dans ces conditions présenter une épaisseur de 14 centimètres. Elle prescrivit, en outre, que les presses seraient frettées à chaud, comme plusieurs constructeurs l'avaient recommandé.

Un accident riche d'enseignements

La question en était là quand, le 18 avril 1881, une des presses en fonte de l'ascenseur d'Anderton vint à se rompre au cours d'une manœuvre ordinaire. Cet accident n'était pas de nature à engager les ingénieurs à abaisser la valeur du coefficient de sécurité pour le calcul des presses nécessaires aux ascenseurs projetés en Belgique. Edwin Clark, publia un rapport dans lequel étaient exposées les circonstances de l'accident du 18 avril. Il attribuait l'accident aux quatre causes suivantes :

- l'affaiblissement produit dans la virole supérieure par la tubulure du tuyau d'accouplement;
- la mauvaise qualité de la fonte de la virole;
- les efforts perturbateurs et imprévus qui s'étaient développés dans le métal de la virole lorsque, à la suite du tassement de la fondation en bois tendre du fond de la presse, la grande nervure horizontale de la virole était venue reposer par un point seulement sur le bord supérieur de l'encuvement du puits;
- les efforts perturbateurs et imprévus qui s'étaient développés dans le métal de la virole entourant l'orifice de pénétration du tuyau d'accouplement de la fondation du fond de la presse, ce tuyau soutenu d'une façon rigide en son milieu avait agi à la façon d'un levier sur la partie de la paroi de la virole entourant la tubulure.

Clark considérait que les deux dernières de ces causes, provoquées toutes deux par le tassement de la fondation en bois tendre du fond de la presse, étaient les causes immédiates de l'accident.

Deux ingénieurs belges, Hans et Desomer, qui travaillaient sous la direction de l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées Genard, furent chargés en 1882 d'étudier de leur côté les origines de cet accident. Les causes qu'ils lui attribuèrent ne recueillirent pas l'unanimité, mais ils émirent l'avis, en accord avec les ingénieurs français, que l'accident d'Anderton imposait la plus grande prudence et que, par conséquent, il y avait lieu d'adopter pour la fonte un coefficient de sécurité égal à 3.

Ils ajoutaient que, quoi qu'on fit, une sécurité complète ne serait obtenue avec l'emploi de la fonte qu'en cerclant à chaud les différents tronçons de la presse au moyen de frettes en fer forgé ou en acier juxtaposées. Ces frettes devaient avoir non seulement pour objet de renforcer le cylindre mais encore d'empêcher en cas de rupture de la presse, qu'un morceau de celle-ci ne se détachât,

comme cela avait eu lieu à Anderton, entraînant une chute des sas dans les cales.

D'autres matériaux pouvant être utilisés, chaque entrepreneur défendait son propre projet, et faisait réaliser divers essais en vue de faciliter le choix du Gouvernement belge.

Ces expériences se révélèrent extrêmement intéressantes pour le progrès scientifique et technique. L'Ingénieur en Chef Barbet, des anciens établissements Cail, examina les matériaux suivants proposés pour les presses :

- acier coulé : un essai fut effectué le 26 juillet 1883 aux usines de Terre-Noire sur une virole de 2 mètres de hauteur, d'un diamètre intérieur de 2,04 mètres et d'une épaisseur de 50 millimètres. La rupture se produisit à une pression de 7,8 Mpa.
- tôles de fer soudées : l'usine fit un essai mais ne s'engagea pas à fournir des viroles résistant à plus de 3,6 Mpa.
- tôles d'acier soudées : des expériences sur la soudure du métal prévu pour la construction de ces presses eurent lieu à Denain, à la succursale des établissements Cail. La pression de 4 Mpa fut atteinte mais les usines se refusèrent à fournir des tôles d'acier de 7 mètres de longueur et de 50 millimètres d'épaisseur.
- tôles d'acier rivées : le 4 avril 1884, un essai fut réalisé sur une virole de 1,90 mètres de hauteur, d'un diamètre intérieur de 2,06 mètres et d'une épaisseur de 30 millimètres. L'étanchéité fit défaut et la rupture se produisit à une pression de 7 Mpa.
- acier laminé sans soudure avec garniture intérieure en cuivre : le 17 octobre 1884, l'usine Cail expérimenta un tronçon de presse de 2,06 mètres de diamètre intérieur constitué par une série d'anneaux empilés les uns sur les autres pour former une hauteur de 1,65 mètres. Chaque anneau avait une hauteur de 14 centimètres et une épaisseur de 55 millimètres. Ils étaient emboîtés à mi-épaisseur sur 5 millimètres de hauteur. Une chemise en cuivre de 25 millimètres d'épaisseur était placée à l'intérieur de ces anneaux. L'essai donna entière satisfaction tant en ce qui concernait l'étanchéité que la résistance. Il fut poussé jusqu'à une pression de 17,5 Mpa.
Cette solution fut choisie pour l'ascenseur des Fontinettes en France.
- fonte frettée : sur l'intervention d'Edwin Clark, la société Cockerill de Seraing était, de son côté, en mesure d'essayer dès le 30 mai 1884 une virole en fonte frettée de 2 mètres de hauteur, d'un diamètre intérieur de 2,06 mètres et d'une épaisseur de 100 millimètres. Cette virole était entourée de cinq frettes en acier laminé sans soudure posées à chaud. A une pression de 12 Mpa, on constata une déformation entre les frettes et des fuites importantes apparurent aux joints. De nouveaux essais furent réalisés les 6 et 7 juin qui confirmèrent les précédents.

A la suite des essais effectués, divers perfectionnements furent proposés pour mettre les presses à l'abri de tout accident :

- la suppression de l'immersion dans le bief aval et par conséquent de la superposition de deux presse-étoupe;
- la suppression de tout rétrécissement de la presse en dessous du presse-étoupe de nature à guider le plongeur sur une longueur appréciable;
- le remplacement du guidage aux angles du sas par un guidage central permettant à lui seul de réduire au minimum le jeu entre le

sas et le guidage, puisque ce jeu devenait indépendant de la dilatation longitudinale du sas;

- la fondation absolument indéformable du fond de la presse;
- la suppression de toutes les nervures extérieures de la virole supérieure de la presse;
- le contreventement horizontal de cette virole contre les parois du puits;
- la réduction au minimum du diamètre de la tubulure du tuyau d'accouplement.

La réalisation

Les difficultés techniques évoquées ci-dessus, auxquelles il convient d'ajouter les problèmes politiques et budgétaires, furent largement responsables des retards apportés à la réalisation de l'ascenseur 1. Sous la pression constante des milieux charbonniers, la décision finale se dessina à la fin de 1884.

Tous les terrassements, l'établissement des puits cuvelés destinés à contenir les presses, les maçonneries de l'ascenseur furent mis en adjudication publique en même temps que les autres travaux de construction d'une partie du Canal du Centre.

Ils furent adjugés le 1^{er} mai 1885 aux entrepreneurs Mortiaux, Hanssens et Bauwens, de Bruxelles, pour la somme de 705.000 francs.

Le 30 octobre 1885, la construction de toutes les machines et des parties métalliques de l'ascenseur fut confiée à la société Cockerill de Seraing pour la somme de 862.500 francs.

Pendant les travaux, l'ascenseur fut un but recherché d'excursion et un sujet de fierté.

Dès le 26 avril 1888, il pouvait fonctionner. Le 4 juin 1888, le roi Léopold II, accompagné notamment d'Auguste Beernaert, Premier Ministre et Ministre des Travaux publics ff., inaugurerait l'ouvrage d'art en présence de représentants du monde industriel et de l'Administration des Ponts et Chaussées et participait à une démonstration.

Un modèle réduit de l'ascenseur fut présenté à l'exposition internationale de Bruxelles en 1888.

Exécution des travaux du canal : difficultés et retards (1888-1917)

La construction de l'ascenseur de Houdeng-Goegnies avait donné de manière spectaculaire le coup d'envoi de l'exécution du Canal du Centre. Et l'on pouvait croire à ce moment que les travaux seraient rapidement terminés.

Cependant, les difficultés les plus diverses allaient entraîner des retards considérables. L'acquisition des terrains nécessaires à l'implantation du canal se heurta aux exigences très élevées de certains propriétaires. En 1890, la suppression des droits de navigation perçus sur la Sambre française, rendit cette voie de communication plus attractive, du moins en ce qui concernait les exportations carolorégiennes vers Paris, ce qui relança les spéculations à propos de l'utilité du canal. Il était cependant un peu tard pour reculer. En 1892, le canal était creusé de Mons à Thieu (14 km) et ouvert à la navigation de Mons à Obourg (7 km).

A l'est, le prolongement de l'embranchement du Canal de Charleroi était exploité jusqu'au pont tournant d'Houdeng-Aimeries.

Les charbonniers de Charleroi poursuivirent, du moins dans un premier temps, leurs interventions pressantes afin que les travaux

fussent rapidement menés à bonne fin. Mais en 1894, la construction des trois derniers ascenseurs fut arrêtée après l'achèvement des maçonneries, à la suite des difficultés rencontrées dans l'étanchement du bief compris entre les ascenseurs 3 et 4.

En effet, en de nombreux endroits, la cunette entamait la craie fissurée qui constitue, à l'amont de Mons, le fond de la vallée de la Haine; de plus, le bief entre les ascenseurs de Bracquenies et Thieu traversait, sur le territoire de Bracquenies, un sol criblé d'anciennes exploitations houillères. La recherche de galeries de mine abandonnées, dans lesquelles l'eau s'engouffrait, et les importants travaux d'étanchement rendus nécessaires retardèrent longtemps la mise sous eau du canal. L'étanchement des sections sujettes à infiltrations fut obtenu par l'établissement d'une cunette bétonnée, armée par endroits, d'une épaisseur variant entre 15 et 20 centimètres sur une longueur totale de 2.600 mètres. Le bétonnage fut protégé ordinairement par des corrois longitudinaux d'argile d'une épaisseur de 80 centimètres à la base avec talus inclinés à 1 sur 5 et ancrés dans le terrain naturel. Certains de ces corrois avaient jusqu'à 5,50 mètres de hauteur.

Il fallu attendre 1909 pour que les annonces régulières relatives à l'adjudication des parties métalliques des ascenseurs fussent enfin suivies d'effet.

A cette date, la société Cockerill de Seraing, qui avait construit l'ascenseur d'Houdeng-Goegnies, fut chargée de l'achèvement des trois derniers ascenseurs. Les charpentes métalliques furent réalisées par les Ateliers de Construction de Hal.

A ce moment, le canal était sous eau sur une longueur de 16 kilomètres (sur un total de 21 km environ). Les principaux travaux restant à exécuter étaient, outre les parties métalliques des ascenseurs 2, 3 et 4 :

- l'étanchement des maçonneries de l'ascenseur 4 à Thieu ;
- l'étanchement par bétonnage d'une partie du bief en amont de l'ascenseur 2 et du bief compris entre les écluses n^{os} 1 et 2 ;
- l'alimentation des deux biefs compris entre l'ascenseur 4 à Thieu et l'écluse n^o 2 par pompage des eaux de la Haine.

En 1914, les travaux, y compris le montage des ascenseurs, étaient très avancés lorsque la guerre éclata. L'occupant allemand entreprit de terminer cette voie stratégique et de la mettre sous eau. Il fallut attendre le mois d'août 1917 pour que le Canal du Centre fut définitivement ouvert à la navigation et qu'un bateau de 300 tonnes transite du Canal de Charleroi à Bruxelles au Canal de Mons à Condé.

La liaison transversale Escaut-Meuse était enfin une réalité.

DESCRIPTION ET INVENTAIRE

Le canal

D'une longueur initiale de 20,919 kilomètres entre La Louvière (borne du km 0, point de jonction avec les embranchements du Canal de Charleroi à Bruxelles) et Mons (extrémité de jonction avec le canal de Mons à Condé), le canal à 300 tonnes n'est plus affecté à la navigation que sur une longueur de 7 kilomètres (du point d'origine jusqu'à l'aval de l'ascenseur 4 à Thieu).

En effet, le Canal du Centre figurant au schéma directeur européen des voies navigables d'intérêt communautaire, sa modernisation par la mise au gabarit de 1.350 tonnes, conformément à la loi du 9 mars 1957, est reprise comme premier projet wallon dans la liste des travaux prioritaires destinés à compléter le maillage du réseau navigable de la Communauté européenne. Ainsi, un tronçon de quelque 11 kilomètres, empruntant un nouveau tracé, relie actuellement Mons à la nouvelle écluse de Thieu, liaison entre le canal à 300 tonnes et la nouvelle section à 1.350 tonnes, en aval de l'ascenseur 4.

De Mons à Havré, la nouvelle section remplace le canal à 300 tonnes, disparu de même que ses ouvrages d'art. Elle se prolonge jusqu'à la nouvelle écluse de Thieu, doublant le tracé du canal à 300 tonnes.

De Havré à Thieu, le bief désaffecté du canal à 300 tonnes, d'une longueur de 2,408 kilomètres, est jalonné par deux écluses, deux ponts levants et quatre maisons éclusières ou pontières.

Entre Thieu et Houdeng-Gœgnies, la section à 300 tonnes est maintenue en état de navigation pour assurer le transit, via la nouvelle écluse de Thieu, des péniches à 300 tonnes; elle est également utilisée par la navigation touristique.

Entre ces deux localités, les travaux de construction du canal à 1.350 tonnes se poursuivent actuellement au nord de la section à 300 tonnes : un bief de 4 kilomètres est réalisé entre Houdeng et l'embranchement principal du Canal de Charleroi à Bruxelles. Une section de 4 kilomètres est en cours et comprend le futur pont-canal d'Houdeng, destiné à enjamber la voie rapide Le Rœulx-Binche et l'accès à la sortie n° 21 de l'autoroute E19 (dorsale wallonne Liège-Namur-Mons-Tournai reliant aussi Maastricht, Köln, Lille et Paris). Elle inclut également le nouvel ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu en cours de construction, qui franchira à lui seul la totalité de la dénivellation rachetée par les quatre ascenseurs hydrauliques, soit 73,15 mètres en une seule manœuvre.

Le **site classé** comprend la section à 300 tonnes affectée à la navigation entre le point d'origine et l'aval de l'ascenseur 4, ainsi qu'un bief désaffecté de 1,1 kilomètres incluant l'écluse n° 1 de Thieu et la maison éclusière.

La **zone de protection** ou zone tampon comprend en outre l'écluse désaffectée n° 1 de Ville-sur-Haine.

Tracé

Du point d'origine à l'ascenseur 4 à Thieu, le canal emprunte la vallée du Thiriau en forte déclivité et rachète une dénivellation de 66,196 mètres sur 7 kilomètres grâce à l'implantation des quatre ascenseurs hydrauliques de 15,397 mètres de chute (ascenseur 1), de 16,934 mètres (ascenseur 2) et de 16,933 mètres (ascenseurs 3 et 4).

Dans cette section, le sous-sol est sillonné d'innombrables galeries de mines des exploitations houillères en pleine expansion au XIX^e siècle. Les importants risques d'affaissement du sol ainsi que l'impossibilité d'éviter ces terrains pour l'implantation des nombreuses écluses ont conduit à éliminer la solution de l'éclusage. L'importante hauteur de chute autorisée par la solution des

ascenseurs a, en outre, permis de moduler le tracé de manière à les installer sur un sol vierge ou offrant un maximum de garantie de stabilité.

De Thieu à Mons, le canal suivait la vallée de la Haine et rachetait une dénivellation de 23 mètres sur 14 kilomètres, au moyen de six écluses de 4,20 mètres de chute chacune pour les écluses n° 1 à 5, de 2,26 mètres pour l'écluse n° 6.

Alimentation du canal

L'alimentation du canal est assurée par une prise d'eau à la Sambre et remontée jusqu'aux embranchements du Canal de Charleroi à Bruxelles. Cependant, en raison du volume d'eau fourni par la Sambre pour l'alimentation du Canal de Charleroi et de ses embranchements (38.000 m³/jour environ), considérant que l'on ne peut dépasser la prise d'eau quotidienne de 50.000 mètres cubes sans entraver la navigation sur cette voie d'eau, on doit limiter à 10 à 12.000 mètres cubes/jour la prise d'eau pour l'alimentation du canal. Elle est donc complétée par une partie des eaux de la Haine. En cas de sécheresse, les barrages de l'Eau d'Heure suppléent à la pénurie d'eau dans la Sambre.

Ici encore, l'impératif d'économie d'apport en eau est respecté par la consommation parcimonieuse réalisée par les ascenseurs.

Profil longitudinal

Désignation du bief	Longueur	Altitude de flottaison	Ascenseurs ou écluses	Hauteur de chute	Cumulées
Embranchements du Canal de Charleroi	360,27 m		121,007 m		km 0
			Ascenseur 1 (Houdeng-Gœgnies)	15,397 m	km 0,263
Bief n° 1	2.890,80 m	105,610 m			
			Ascenseur 2 (Houdeng-Aimeries)	16,934 m	km 3,178
Bief n° 2	384 m	88,676 m			
			Ascenseur 3 (Bracquegnies)	16,933 m	km 3,532
Bief n° 3	3.397,85 m	71,743 m			
			Ascenseur 4 (Thieu)	16,933 m	km 6,972
Bief n° 4	532,87 m	54,810 m			
			Ecluse n° 1 (Thieu)	4,200 m	km 7,508
Bief n° 5	990,43 m	50,610 m			
			Ecluse n° 2 (Ville-sur-Haine)	4,200 m	km 8,496

Profil transversal

Le canal est établi, selon les sections, intégralement en remblai ou en déblai ou en remblai et déblai. L'inclinaison normale des talus extérieurs des remblais est de 6 sur 4.

La cunette du canal est calibrée pour la circulation des bateaux à 300 tonnes. Le tonnage des bateaux peut cependant atteindre 360 tonnes. Ils ne peuvent avoir, gouvernail compris, plus de 40,50 mètres de longueur et un tirant d'eau supérieur à 2,10 mètres, en application du Règlement général des Voies navigables, anciennement administrées par l'Etat et du Règlement particulier du Canal du Centre.

La largeur en plafond dans les parties en ligne droite est de 10,50 mètres; dans les courbes, cette largeur est augmentée du côté extérieur de $400/R$ (R étant le rayon de la courbe). Les talus intérieurs de la cunette sont normalement inclinés à 6 de base pour 4 de hauteur, inclinaison variable cependant en fonction de la stabilité. A proximité des ouvrages d'art, les talus sont revêtus d'une maçonnerie de pierre bleue. Les problèmes d'étanchéité rencontrés pour certains biefs ont conduit à bétonner ceux-ci dès l'origine. Plus récemment et en raison des effets du batillage (ondes résultant du mouvement des bateaux), de l'action des hélices et aussi des tassements miniers, les berges ont été consolidées par des palplanches.

La hauteur normale de l'eau (mouillage) est de 2,40 mètres.

La hauteur des crêtes intérieures des digues au-dessus du niveau normal de flottaison (revanche des berges) est de 0,75 mètre.

La largeur normale des plates-formes des digues (halage et contre-halage) est de 5 mètres.

Plantations, flore et faune

Les plantations ont été réalisées à partir de 1911. Le plan, dressé par l'Ingénieur principal des Ponts et Chaussées Denil, revu et signé par l'ingénieur L. Van Wetter le 8 juillet 1908, a été approuvé le 19 octobre 1910 pour être annexé au cahier des charges des travaux. Il prévoit des arbres en alignement avec des sujets à distance constante de 8 mètres, sur une, deux ou trois rangées, selon les biefs.

Le plan n° 2, seul retrouvé actuellement, comprenant la section Houdeng-Gœgnies-pont tournant d'Aimeries, renseigne successivement les essences suivantes : Orme gras et Frêne blanc d'Amérique, Chêne des Marais (*Quercus palustris*) et Peuplier baumier, Chêne rouge (*Quercus rubra*) et Erable sycomore.

Entre les alignements et sur les talus sont prévus des taillis d'Aulne, associés à certains endroits au Saule et au Bouleau et de Robinier faux acacia.

L'inventaire complet des arbres et plantations établi en 1947 répertoriait, à cette époque, entre les ascenseurs 1 et 4, 2.802 sujets : peupliers, frênes, érables, tilleuls, marronniers, chênes, acacias, châtaigniers, bouleaux, sorbiers, aulnes, charmes et qui constituent encore aujourd'hui l'écrin vert du canal.

Actuellement, les essences les mieux représentées sont le Tilleul (*Tilia europæa*), l'Erable (*Acer platanoides* et *Acer pseudoplatanus*), le Marronnier (*Æsculus hippocastanum*) et le Frêne (*Fraxinus excelsior*).

Les zones de remblai localisées auprès de chaque ascenseur ont été plantées d'essences diverses et l'on peut y trouver principalement : le Pin noir (*Pinus austriaca*), le Robinier (*Acacia pseudoacacia*), l'Erable (*Acer pseudoplatanus*), le Noisetier (*Corylus avellana*), le Sureau (*Sambucus nigra*) et le Peuplier (*Populus nigra italica*),...

Une faune spécifique peut être observée dans ce milieu propice; les familles de canards dans chacun des biefs, les hérons et les cormorans, une multitude d'oiseaux de variétés diverses côtoient les insectes des milieux marécageux qui peuplent les berges. La roselière proche de la Cantine des Italiens abrite une colonie de grenouilles, tandis qu'une seconde trouve refuge à proximité de l'ascenseur 4 de Thieu. Ecureuils et lapins peuplent les talus boisés qui bordent le canal.

Les ouvrages d'art

L'ascenseur 1

Principe de fonctionnement

L'ascenseur comporte essentiellement deux sas mobiles (ou bacs) supportés chacun par une seule presse hydraulique.

Les presses hydrauliques des deux sas sont réunies entre elles par une tuyauterie, de telle façon que si l'un des sas est au niveau du bief supérieur, l'autre est au niveau du bief inférieur, et que, si le premier descend, l'eau de la presse de ce sas passe dans la presse de l'autre sas en forçant celui-ci à monter.

En fait, les deux sas sont équilibrés l'un par l'autre et l'ouvrage constitue en quelque sorte une gigantesque balance; il suffit que le sas placé au niveau du canal supérieur pèse plus que l'autre pour qu'il détermine le mouvement des deux sas. L'excès de poids du sas supérieur s'obtient en y introduisant une surcharge d'eau prise au bief d'amont.

Une vanne placée au milieu de la tuyauterie de communication entre les deux presses règle le mouvement des sas ou isole chacun d'eux.

Les sas

Les sas sont des bacs en tôle ayant les dimensions suivantes : longueur : 43 mètres; largeur : 5,80 mètres; hauteur : 3,15 mètres.

Ils sont supportés par deux fortes charpentes en treillis, avec montants verticaux et diagonales, réunies entre elles par des entretoises. Les quatre entretoises centrales prennent appui sur la tête du piston de la presse unique de manœuvre de chaque sas.

A leurs extrémités, les sas sont fermés par des portes également en tôle pouvant se mouvoir verticalement dans des rainures garnies de caoutchouc assurant l'étanchéité entre les portes et le sas proprement dit.

La hauteur d'eau que contient chaque sas est égale à la hauteur ordinaire des eaux dans les deux parties du canal réunies par l'ascenseur, soit 2,40 mètres, de sorte que le poids total d'eau contenu normalement dans chaque sas est de 598 tonnes. La hauteur de la surcharge nécessaire pour déterminer le mouvement des sas et rendre la manœuvre complète est de 0,30 mètre, représentant une surcharge de 74 tonnes.

L'eau que contient le sas descendant pèse donc 672 tonnes, tandis que celle qui est contenue dans le sas montant n'en pèse que 598.

Le sas proprement dit, la charpente métallique qui le soutient et les deux portes qui le ferment aux extrémités pèsent 296 tonnes au total.

Le piston de chaque presse pesant 80 tonnes, c'est donc un poids total de 1.048 tonnes que chaque presse doit soulever.

Les pistons

Le piston de chaque presse est en fonte et est constitué de trois parties principales ayant ensemble une hauteur totale de 19,44 mètres.

La partie supérieure, ou tête, s'élargit en un plateau de 3,20 mètres sur 3,20 mètres sur lequel le sas vient reposer. Cette tête a une hauteur de 1,40 mètres.

La partie moyenne est formée de 8 viroles cylindriques de 2,13 mètres chacune et de 75 millimètres d'épaisseur. Ces viroles sont assemblées à l'intérieur par des brides boulonnées. Les joints entre les viroles sont constitués par une feuille de cuivre de 4 millimètres d'épaisseur.

La partie inférieure est une calotte hémisphérique de 1 mètre de hauteur. Elle est percée d'une ouverture fermée au moyen d'un couvercle autoclave de manière à faciliter l'accès dans la presse.

Les presses

La presse, d'un diamètre intérieur de 2,06 mètres, est constituée de trois parties principales.

La partie inférieure, ou base, est composée d'une simple plaque en fonte de 15 centimètres d'épaisseur.

La deuxième partie, correspondant au corps de la presse, est constituée par 8 viroles de 2 mètres de hauteur, chaque virole cylindrique étant formée d'un cylindre en fonte de 2,06 mètres de diamètre intérieur et de 100 millimètres d'épaisseur, frettée au moyen de cercles en acier de 50 millimètres d'épaisseur posés à chaud.

Les frettes se situent aux extrémités des viroles de sorte que celles-ci sont réunies entre elles par les rebords des frettes supérieures et inférieures de chaque virole voisine.

Une frette se présente sous la forme d'une équerre : la branche verticale forme la frette proprement dite et la branche horizontale sert à réunir les viroles voisines au moyen de boulons.

Une feuille de plomb de 4 millimètres, interposée entre les viroles, assure l'étanchéité du joint.

La virole supérieure, d'une hauteur totale de 1,599 mètres, est composée de trois parties.

La partie inférieure d'une hauteur de 1,167 mètres est analogue aux autres viroles de la presse.

La partie centrale non frettée est constituée par un cylindre faisant corps avec un tore creux en fonte qui communique avec le tore correspondant de l'autre presse par une tuyauterie spécialement conçue. Une série d'ouvertures de 5 x 5 centimètres font communiquer l'intérieur du tore et la presse. L'ensemble de ce dispositif permet à l'eau de circuler et de transmettre les forces considérables nécessaires au fonctionnement de l'ascenseur.

Enfin, la partie supérieure, en fonte frettée comme les viroles ordinaires des presses, a 33 centimètres de hauteur et contient le *stuffing box* (boîte contenant l'étaupe et le suif assurant l'étanchéité).

Le presse-étoupe de la presse d'un type tout à fait classique est en bronze.

Le bourrage de cette presse est simplement constitué par des cordes en chanvre bien tressées et imbibées de suif et d'huile.

La pression de l'eau dans les presses est de 3,4 Mpa. Tous les éléments des presses ont été essayés à une pression de 8 Mpa.

Le guidage

Chaque sas est guidé dans ses mouvements en six points : au milieu et aux quatre angles.

Les guides d'angle, d'une hauteur de 3,425 mètres, sont fixés à des piles en charpente métallique réunies deux à deux par de fortes poutres transversales en treillis, supportant des passerelles permettant la circulation autour de l'ouvrage d'art. Ils s'opposent aux mouvements latéraux des sas.

Les guides centraux ont 7,692 mètres de hauteur et sont reliés à leur partie supérieure de manière à présenter, par leur solidarité, une grande résistance aux mouvements anormaux des sas, notamment dans le sens longitudinal.

La machinerie

En principe, si les grandes presses avaient des bourrages parfaits et si l'un des sas était monté une fois pour toutes au niveau du bief supérieur, considéré comme ayant un niveau invariable, il serait inutile de disposer de machines pour faire fonctionner l'ascenseur, la surcharge introduite dans le sas en haut de course suffisant à assurer le mouvement de l'appareil.

En fait, le bourrage des grandes presses n'élimine pas parfaitement les fuites d'eau; de plus, de l'eau sous pression est nécessaire pour la manœuvre des engins hydrauliques qui halent les bateaux, accrochent les portes et les lèvent.

A Houdeng-Goegnies, l'installation fournissant l'eau sous pression est double et chacune de ses deux parties est composée d'une turbine du type Gerard à axe horizontal et à libre déviation, fonctionnant au moyen d'eau prise au bief d'amont et s'écoulant dans le bief d'aval.

Chaque turbine actionne deux pompes de compression à double effet qui refoulent l'eau à une pression de 4 Mpa dans un accumulateur servant à la double installation, le bac gauche et le bac droit.

De cet accumulateur partent des tuyauteries conduisant l'eau sous pression aux grandes presses qui supportent chaque sas et à tous les engins hydrauliques qui permettent les différentes manœuvres.

En général, une seule installation fonctionne à la fois.

Les deux turbines ne sont utilisées en même temps que si l'on doit élever un des sas au niveau du bief supérieur alors que l'équilibre avec l'autre sas est imparfait. Cette manœuvre peut se révéler nécessaire soit en cas d'accident, soit, ce qui est heureusement le plus fréquent, lors de l'entretien ou encore chaque fois que les deux bacs ont été descendus à fond de cale et vidangés pour prévenir le risque de détérioration par le gel en hiver.

Des enclenchements réunissant les appareils de manœuvre d'amont et d'aval aux appareils qui actionnent la vanne centrale sont destinés à régler l'ordre des manœuvres de telle sorte qu'elles puissent s'exécuter successivement sans danger.

Les portes

Les sas, comme les biefs, sont équipés de portes levantes, ce qui permet une étanchéité excellente et présente l'avantage substantiel de réduire au strict minimum la longueur des sas mobiles et par conséquent leur poids et les charpentes qui les supportent. De plus, elles sont d'un entretien aisé car, une fois hors de l'eau, elles sont accessibles de toutes parts.

Fermées pendant le mouvement, elles sont ouvertes après la jonction des parties fixes et mobiles, afin de permettre l'entrée et la sortie des bateaux.

Afin d'être manœuvrées ensemble, la porte concernée du sas est accrochée à la porte correspondante du bief. Cet accrochage est assuré par la rotation de deux pièces horizontales en acier, montées sur la porte du bief, qui viennent s'engager sous deux crochets fixés à la porte du sas.

Le même mouvement mécanique provoque l'ouverture des ventelles situées dans la porte du bief et dans la porte du sas et permet le remplissage de l'espace compris entre les portes, appelé « espace nuisible ». Les portes peuvent ensuite être levées sans qu'il faille vaincre les frottements anormaux pouvant provenir des pressions horizontales qui appliquent les portes dans leurs rainures. Cette manœuvre s'effectue aisément au moyen d'une presse hydraulique, c'est-à-dire un appareil simple et rustique, qui actionne une chaîne passant à la partie supérieure du portique de levage.

Le levage s'effectue au début avec précaution, afin d'amortir l'onde provoquée par la différence de niveau entre le sas et le bief.

Les portes sont ensuite levées de façon continue. Elles sont en partie équilibrées par un contrepoids relié par une chaîne à la porte du bief. Ce contrepoids est légèrement inférieur au poids de la porte du bief de telle sorte que celle-ci ne puisse se soulever accidentellement. De plus, lors de la fermeture des portes, cet équilibrage imparfait permet à la porte du sas de toucher la première le fond de la rainure, tandis que la porte du bief continue un instant de descendre grâce à son supplément de poids et vient se loger parfaitement dans sa rainure. De cette manière, les crochets sont soulagés à la fin de la manœuvre, et peuvent être effacés sans difficulté.

La manœuvre de décrochage des portes ferme en même temps la ventelle de remplissage de l'« espace nuisible » et, à l'amont seulement, ouvre le conduit d'évacuation des eaux de cet « espace nuisible », qui gagnent directement le bief d'aval. A l'aval, l'« espace nuisible » se vide simplement par la rupture de la jonction du sas et du coin et les eaux s'écoulent dans les puits par un caniveau placé dans l'axe des cales.

On voit donc que le système d'équilibrage des portes de l'ascenseur permet leur manœuvre complète et efficace sans provoquer des oscillations dans le sas et en n'entraînant qu'une dépense modérée d'énergie.

La jonction étanche entre les parties fixes et mobiles

Les sas doivent être mis alternativement en communication avec les biefs d'amont et d'aval, puis se mettre en mouvement dès que le bateau est complètement entré ou sorti. Il s'avérerait donc nécessaire de réaliser l'étanchéité des jonctions intermittentes entre les sas mobiles et les parties fixes. Il s'agit là d'un des problèmes les plus ardues à résoudre pour les ascenseurs.

La solution adoptée à La Louvière consiste en un appareil de jonction en forme de U et de longueur réduite, appelé « coin », qui est inséré entre les extrémités du bief et du sas et qui crée entre celles-ci une continuité momentanée. La face qui s'applique contre le bief est verticale tandis que la face qui s'applique contre le bac est inclinée à 1 sur 10. L'extrémité du bac présente la même inclinaison. L'étanchéité de cette jonction est assurée par des bourrelets en caoutchouc fixés sur le pourtour de chacune des faces du coin. Le serrage du coin entre le bac mobile et le bief résulte simplement de la poussée exercée par le sas au terme de son mouvement.

Après la fermeture des portes du bief et du sas, et après la vidange de l'espace compris entre les portes d'une part, et les trois faces du coin d'autre part, (dénommé ci-dessus « l'espace nuisible »), le sas commence son mouvement de manœuvre, descente ou montée, le coin restant attaché invariablement au bief. La position des coins peut d'ailleurs être réglée en hauteur, de manière à ce que la surcharge d'eau motrice soit toujours approximativement la même, quelles que soient les variations du niveau d'amont. Elle peut également être modifiée pour tenir compte de la variation de longueur de la charpente métallique du bac sous l'effet des changements de température.

La position du coin est réglée chaque jour, en tenant compte du niveau de l'eau dans les biefs et de telle manière que lorsque le sas est arrêté dans une position où il prend une surcharge motrice convenable, le serrage du coin soit suffisant pour obtenir une parfaite étanchéité de la jonction.

Ce système de coin permet au sas de descendre légèrement pendant la manœuvre sans que l'étanchéité soit compromise.

L'expérience a en effet démontré qu'une descente de 1 centimètre (ce qui correspond, du fait de l'inclinaison du coin, à une détente de 1 millimètre seulement des deux caoutchoucs des faces du coin) ne compromet en rien l'étanchéité. Il est apparu en outre que l'étanchéité des bourrages des presses était d'une qualité telle que jamais les fuites n'entraînent une descente du sas de 1 centimètre pendant la durée d'une manœuvre.

Ce système est donc remarquable dans sa simplicité; il ne nécessite aucune manœuvre spéciale, n'exige la présence d'aucun mécanisme ni engin particulier; enfin, il supprime toute dépense d'énergie pour cette partie des élévateurs.

Les pompes de vidange

Les eaux qui proviennent du suintement et d'un manque d'étanchéité accidentel des portes, ainsi que les eaux de vidange de l'espace nuisible s'accumulent dans les puits des cales.

Chaque puits est soumis à une vidange régulière au moyen de deux pompes d'épuisement; l'une appelée « pompe des cales » évacue les eaux à partir de 25 centimètres sous la couverture du puits jusqu'au niveau du bief d'aval; l'autre, placée dans le puits même, permet de l'épuiser complètement. Ces pompes sont à action directe et reçoivent leur puissance de moteurs hydrauliques à mouvements alternatifs fonctionnant sous une pression de 4 Mpa.

Le système de sécurité

L'ascenseur de Houdeng-Gœgnies est équipé de deux systèmes de sécurité différents.

Le premier règle la vitesse et l'amplitude du mouvement de bascule des bacs, le second assure l'ordre de succession des différentes phases de la manœuvre.

Le système de sécurité réglant le mouvement de bascule agit sur une vanne papillon placée dans la conduite de communication des presses et la ferme progressivement vers la fin de la course des bacs. Ce régulateur permet de ralentir progressivement le mouvement des sas à l'approche du terme de leur course. Il est simplement actionné par le bac descendant lorsqu'il entre en contact avec un levier situé dans la cale. Un avertisseur placé dans la cabine de manœuvre attire l'attention du mécanicien sur la fin imminente des manœuvres. Ce dernier ferme alors progressivement la vanne centrale et amortit ainsi la vitesse du sas dans la dernière partie du mouvement.

Enfin, les tins (supports en bois) placés dans les cales arrêteraient le mouvement du sas descendant, si le mécanicien négligeait accidentellement de fermer la vanne. L'arrêt du sas descendant limite naturellement la montée du sas ascendant.

Parfois, il peut s'avérer nécessaire de parfaire l'ascension d'un bac après la fermeture de la vanne centrale. La pression nécessaire est alors fournie par l'injection sous le piston d'un volume d'eau comprimée de réserve produite dans la salle des machines. Lorsqu'une certaine position limite d'ascension est atteinte, le bac vient manœuvrer un levier qui commande l'ouverture d'une soupape d'échappement de la presse correspondante.

Dès lors, le sas montant s'arrête et descend jusqu'à se trouver hors de contact avec le levier. Il est d'ailleurs possible de tenir compte des variations du niveau d'eau dans le bief en réglant le niveau d'attaque du levier commandant l'échappement avec le bac, au moyen d'une vis portée par l'extrémité du levier.

Le second système de sécurité impose que toutes les opérations se succèdent bien selon un ordre prédéterminé. Il s'agit, en effet, d'empêcher tout mouvement intempestif des portes lorsque le sas est en mouvement, c'est-à-dire tant que la vanne centrale n'est pas complètement fermée.

Ce système est constitué d'appareils d'enclenchement tels que tringles, leviers, vannes. La préférence a été accordée à ces moyens mécaniques simples qui ne sont pas susceptibles de se dérégler et qui offrent des garanties bien supérieures aux enclenchements hydrauliques, lesquels rendent la sécurité tributaire du fonctionnement toujours délicat des soupapes.

Les appareils d'enclenchement sont réalisés de telle manière qu'ils ne permettent pas aux mécaniciens chargés de la manœuvre de se départir d'un ordre rigoureusement déterminé.

Ainsi, le mécanicien de la cabine centrale ne peut provoquer le mouvement des sas par l'ouverture de la vanne, avant d'avoir enclenché les mécanismes d'amont et d'aval chargés des manœuvres des portes, et avant que ces manœuvres ne soient entièrement terminées. Dès que l'enclenchement d'amont et d'aval est pratiqué par le mécanicien, celui-ci peut effectuer sa manœuvre. Dès qu'elle est achevée, il faut qu'il déclenche volontairement les mécanismes d'amont et d'aval pour les manœuvrer.

Aussitôt qu'il a déplacé son levier d'enclenchement, la vanne centrale est calée et il ne pourra plus la décaler avant que les manœuvres des portes ne soient terminées.

Les accès

A l'amont, le canal est épaulé par un mur de soutènement vertical en maçonnerie de brique renforcée par des chaînages harpés en pierre bleue, des contreforts de brique et des parpaings en calcaire disposés en damier. Des frises d'arcatures en brique sur corbeaux de pierre et modillons soutiennent des corniches moulurées.

Ces décorations atténuent la rigueur de l'architecture et démontrent une certaine recherche esthétique, tout comme les garde-corps en ferronnerie à motifs cintrés.

Dans le prolongement, deux petits ponts-canaux métalliques de 17 mètres de longueur prennent appui, d'une part sur le mur de soutènement vertical du bief d'amont et d'autre part sur les piles métalliques-guides d'amont. Ainsi que nous l'avons vu, ils sont fermés du côté des sas par des portes levantes métalliques auxquelles viennent s'accrocher les portes correspondantes des bacs. Ils surplombent un chemin d'accès, situé 4 mètres plus bas, en crête d'un grand mur de soutènement à parement extérieur incliné, dont la base est au niveau du canal en aval.

A l'aval, les sas descendent au niveau du canal dans deux grandes cales sèches en maçonnerie, fermées du côté de l'aval par deux raccords métalliques munis de portes métalliques du même type que les portes des sas.

Manœuvre et mouvement

Le mécanicien manœuvre la vanne de communication entre les presses et contrôle facilement le mouvement des différentes parties de l'ascenseur (bacs, portes, ...) à partir d'une cabine située dans les parties en treillis qui réunissent les piles-guides du centre.

La durée d'un franchissement complet de l'ouvrage est de 15 minutes, dont 2 minutes 45 secondes seulement pour le mouvement vertical des bacs. Elle comprend le temps nécessaire à l'entrée et à la sortie de deux bateaux, l'un montant, l'autre descendant, qui stationnent à 30 mètres de l'ascenseur et qui arrivent à la même distance au-delà de l'ouvrage.

Après un siècle d'activité, la manœuvre est toujours parfaitement fiable, les masses métalliques et les liaisons considérables sont mises en mouvement avec une incomparable douceur, sans bruit ni choc. En effet, la transmission du mouvement, produite par de l'eau sous pression, ne comporte aucun engrenage, vis ou organe quelconque se mouvant à une vitesse notable et susceptible d'être détérioré par les brusques variations de vitesse. De plus, le fonctionnement de l'ascenseur ne nécessite aucune autre énergie que celle de l'eau. Celle-ci fournit la surcharge nécessaire au balancement et la différence de niveau entre les biefs en amont et en aval entraîne les turbines produisant l'énergie indispensable à tous les mouvements des organes.

Dans ces conditions, un entretien soigneux a suffi pour maintenir en bon état les organes de commande et de manœuvre particulièrement robustes.

Le personnel de l'Administration des Voies hydrauliques réalise d'ailleurs dans ses propres ateliers la plupart des pièces de rechange nécessaires.

L'ascenseur de Houdeng-Gœgnies était opérationnel depuis treize ans lorsqu'en 1901, un examen approfondi de son fonctionnement conduisit à modifier sensiblement certains éléments des parties métalliques. Signalons que des modifications avaient déjà été apportées lors de la construction de la culée de l'ascenseur de Thieu. La description qui suit porte essentiellement sur les éléments des ascenseurs 2, 3 et 4 qui diffèrent sensiblement de ceux de l'ascenseur 1.

La suppression des ponts-canaux métalliques

Il fut décidé de supprimer les ponts-canaux métalliques du type de celui qui prolongeait le bief d'amont de l'ascenseur de Houdeng-Gœgnies, car ils constituaient un frein à l'entrée rapide des bateaux dans les sas. D'autre part, lors des grands froids, la charpente métallique était rapidement prise par les glaces. La situation pouvait devenir dangereuse pour la bonne tenue de l'ouvrage si elles n'étaient pas brisées régulièrement par le personnel.

Les ouvrages d'accès au sas furent donc réalisés en maçonnerie, leur longueur étant réduite autant que possible.

Le guidage

Les guidages furent simplifiés et remplacés par un guidage unique placé au milieu, les trois pylônes constitutifs *étaient calculés pour résister, tant à l'action longitudinale provenant des pressions horizontales à l'extrémité du sas, quand celui-ci est calé à l'arrêt, qu'à l'action transversale provenant de l'effet du vent sur les bacs.*

Les trois pylônes furent reliés à leur partie supérieure par une forte charpente en treillis, destinée à répartir les efforts de flexion entre les différents pylônes. Un guidage transversal fut maintenu aux extrémités d'amont des sas, un scellement étant réalisable dans le grand mur d'amont.

Les presses et les pistons

Les pistons, d'un diamètre de 2 mètres, sont constitués de viroles en fonte de 75 millimètres d'épaisseur, assemblées par des brides intérieures. Les presses sont aussi en fonte d'une épaisseur de 100 millimètres, mais frettées par des cercles jointifs d'environ 50 millimètres d'épaisseur. A la partie supérieure, les corps de presse sont réunis par une canalisation portant la vanne dite « centrale », dont l'ouverture commande le balancement des sas. Les presse-étoupe des grandes presses furent améliorés. En effet, le chapeau fut fabriqué en acier coulé avec bague en bronze, ce qui permit de réaliser une notable économie par rapport au dispositif de l'ascenseur de Houdeng-Gœgnies, entièrement en bronze, tout en augmentant la résistance et la raideur du chapeau.

A la partie supérieure du presse-étoupe, sous le garde-boue en cuir, fut disposée une boîte à étoupe, imbibée de lubrifiant assurant un graissage continu du piston. Cette boîte à étoupe est séparée de la boîte à bourrage par une rainure destinée à capter les eaux de suintement du bourrage avant qu'elles ne l'atteignent. Trois index permettent de contrôler le serrage uniforme des écrous. Pour assurer l'étanchéité des éléments du piston, un anneau en plomb fut utilisé en remplacement de la feuille de cuivre employée à Houdeng-Gœgnies, car le cuivre refoulé devait être régulièrement limé. A

Houdeng-Gœgnies, l'étanchéité des joints entre les diverses viroles de presse était obtenue par l'interposition d'une feuille de plomb. Comme celle-ci, en s'écrasant, pouvait faire saillie dans l'intérieur de la presse, on a eu recours, pour les autres ascenseurs, à un anneau en plomb qui, en s'écrasant, remplissait partiellement un logement en queue d'aronde ménagé dans l'épaisseur de la paroi de la presse.

Les sas

La forme des longerons principaux de la charpente des sas fut modifiée afin de réduire la profondeur des cales. La lisse horizontale fut supprimée, et les deux lisses ont, à présent, leur concavité en regard. Il fut jugé inutile d'employer le système de longeron à lisse inférieure horizontale, puisqu'il était nécessaire, en toute hypothèse, d'approfondir les cales au centre afin d'y loger les entretoises centrales qui présentaient une plus grande hauteur que les autres. Afin de réduire au minimum la durée des chômages, il importait d'apporter des soins particuliers à la protection contre la rouille des parois baignées par l'eau, leur surface atteignant environ 1.500 mètres carrés par ascenseur. Des essais prolongés pendant plusieurs années et portant sur de nombreuses peintures et divers enduits à base de goudron ou d'asphalte aboutirent aux constatations suivantes.

La peinture qui donna les meilleurs résultats était à base de minium de plomb et d'huile de lin cuite. Toutefois, les enduits goudronneux ou asphaltiques se révélèrent beaucoup plus durables. Le plus économique était un mélange, par parties égales, de brai gras et de vernis métallique. Les meilleurs furent les enduits de Briggs (Dundee) : aucune trace de rouille n'apparut sur des tôles protégées par ces enduits après une dizaine d'années d'immersion.

L'étanchéité entre sas et bief

Trois dispositifs étaient en usage avant l'achèvement des nouveaux ascenseurs.

Le système à coin de l'ascenseur de Houdeng-Gœgnies était appliqué à l'ascenseur hydraulique d'Anderton et à l'ascenseur à flotteurs d'Enrichenburg, sur le Canal Dortmund-Ems en Allemagne. Ce système de jonction robuste et automatique exige, cependant, un réglage préalable du coin, dont le niveau doit correspondre à la position d'arrêt assignée au sas montant. D'autre part, si le mécanicien laisse monter le sas au-delà de cette position, les réactions du sas sur son guidage, ainsi que celles du piston sur son presse-étoupe, croissent jusqu'à devenir dangereuses. On peut également reprocher au système à coin de ne pas prévoir l'éventualité du gauchissement que subit un sas, suite à des déformations thermiques inégales des deux longerons principaux. Aussi, pour parer à ces défauts de principe, le coin doit être muni de boudins en caoutchouc très épais, de façon à lui donner une certaine élasticité.

Dans le dispositif pneumatique appliqué aux ascenseurs hydrauliques des Fontinettes (France) et de Peterborough (Canada), les boucliers du sas sont verticaux, et la jonction s'opère au moyen d'une sorte de pneu fixé sur le pourtour du raccordement métallique terminant le bief : gonflé, il vient s'appliquer contre le bouclier du sas. Ce système pallie les inconvénients du coin. Par contre, il

nécessite une installation pour la production d'air comprimé, la jonction ne s'opère pas instantanément et, de plus, elle est précaire. Le troisième dispositif, appliqué à l'ascenseur hydraulique de Kirkfield (Canada), se distingue du précédent par le remplacement du pneu par une simple bande de toile caoutchoutée dont le bord libre vient s'appliquer contre le bouclier du sas, lors du remplissage de l'«espace nuisible», sous l'effet de la pression de l'eau. Ce dispositif présente les avantages théoriques du précédent en évitant ses inconvénients, mais il donne lieu à des fuites importantes par suite de l'insuffisance de la pression de l'eau.

Dans le système de jonction réalisé aux ascenseurs 2, 3 et 4, les sas sont terminés par des boucliers verticaux, et la jonction s'opère au moyen d'un cadre en forme de U entourant l'about du raccordement métallique, comme dans le système à coin. Ce cadre, suspendu à deux bielles, est bordé intérieurement d'une toile caoutchoutée réalisant un joint élastique avec le pourtour du raccordement métallique. De plus, il est muni d'un boudin en caoutchouc de faible épaisseur du côté du bouclier du sas.

La jonction s'opère en appuyant le cadre contre l'about du sas au moyen d'une petite presse hydraulique. L'effort nécessaire est appliqué au cadre par l'intermédiaire d'une poutre horizontale et de deux traverses disposées dans les angles du cadre, de façon à répartir convenablement la pression sur le boudin en caoutchouc. La mise à l'admission de la presse réalise une jonction quasi instantanée, car la course du piston est inférieure à 20 centimètres pour un diamètre de 108 millimètres.

Ce système convient d'autant mieux aux ascenseurs hydrauliques que ceux-ci disposent d'eau mise sous pression par une turbine actionnée par l'eau d'alimentation du bief d'aval. Cette eau est nécessaire pour compenser les pertes légères des grandes presses des sas dues aux bourrages, ainsi que pour le levage simultané des portes des sas et des raccordements aux biefs. Ce dispositif de jonction s'est montré robuste et sûr. Il réunit ainsi les avantages des divers systèmes antérieurs, tout en évitant leurs inconvénients. La branche horizontale du cadre d'amont sert de canalisation pour évacuer les eaux de l'espace nuisible.

Les portes

Les garnitures d'étanchéité en caoutchouc furent fixées aux portes plutôt qu'aux rainures, en vue de permettre la visite et le renouvellement des garnitures sans chômage de la navigation. Leur attache fut disposée de façon à diminuer le volume de l'«espace nuisible».

Puisque la position d'arrêt du sas montant varie avec les mouillages et la surcharge, il faut pouvoir régler la longueur des crochets par lesquels la porte d'amont d'un sas est suspendue à la porte du bief d'amont pendant le levage des portes. Pour les nouveaux ascenseurs, l'on réduisit l'amplitude de ce réglage en remplaçant les crochets par des barres à talons (crémaillères).

La sécurité de la manœuvre fut augmentée en substituant aux chaînes de levage des câbles fixés aux portes par l'intermédiaire de ressorts Belleville.

Le mécanisme de manœuvre fut simplifié par la suppression du contrepoids qui, à l'ascenseur de Houdeng-Gœgnies, équilibre partiellement la porte des raccordements métalliques. Il en résulte

une plus grande consommation d'eau sous pression, ce qui ne présente pas d'inconvénient dans le cas actuel, l'alimentation du bief d'aval de chacun des ascenseurs se faisant à l'amont.

Des poutres de choc soulevées en même temps que les portes protègent celles-ci contre l'abordage des bateaux.

Les presses des portes

Les presses de manœuvre des portes furent placées dans des cabines métalliques spacieuses, en saillie sur les piles. Ces cabines sont facilement accessibles, et l'on peut aisément les chauffer pendant la mauvaise saison. En général, on veilla à ce que les mécanismes essentiels puissent être facilement visités, en créant des dégagements plus commodes qu'à Houdeng-Gœgnies.

La pompe d'épuisement

Les eaux provenant de la vidange de l'«espace nuisible» d'aval et de diverses fuites se rassemblent dans les puits des grandes presses. A Houdeng-Aimeries, l'évacuation de ces eaux est assurée par une galerie aboutissant en aval de l'ascenseur de Bracquegnies.

A Bracquegnies et à Thieu, un éjecteur Koerting, alimenté par le bief d'amont, fut disposé dans chacun des puits. Il maintient les eaux à quelques mètres en contrebas du fond des cales, un autre éjecteur permettant la vidange complète de chaque puits en vue de travaux d'entretien.

Un éjecteur spécial, épuisant plus de 300 mètres cubes par heure, permet de vider rapidement les cales de l'ascenseur de Bracquegnies en cas de remplissage accidentel. Une pompe centrifuge est installée dans le même but à l'ascenseur de Thieu.

Les ponts levants

D'un coût de construction moins élevé que celui des ponts tournants, ils étaient préférés à ceux-ci dans les lignes droites où la visibilité était bonne. D'autre part, ne livrant passage qu'à un seul bateau à la fois, ils faisaient office de barrage de garde, comme celui de Thieu, par l'adjonction d'un vantail. Il était alors possible de vidanger totalement le bief en cas de problème d'étanchéité, surtout pour les biefs construits en remblai.

Tous semblables et édifiés d'après les plans de l'ingénieur H. Genard en 1891, comme en témoigne la date figurant sur le caisson du contrepoids, ils sont du type à flèche basculante. Héritiers des ponts-levis médiévaux dont ils perpétuent le principe, ils sont constitués d'un tablier mobile dont l'équilibrage est obtenu grâce à un système de contrepoids logés dans un caisson aux extrémités de la flèche. Celle-ci est supportée par deux pylônes en bordure de rive. Un câble reliant une extrémité de la flèche au tablier du pont soulève la vingtaine de tonnes du tablier, originellement en tirant sur la chaîne accrochée à l'extrémité opposée de la flèche, sous l'un des contrepoids. La chaîne a été remplacée par un volant latéral qui permet actuellement, par un système de câblage entre les deux extrémités de la flèche, d'effectuer la manœuvre dont se charge, comme hier, un seul pontier, auparavant logé dans la maison pontière voisine et responsable du gardiennage et de l'entretien de « son » pont.

A l'origine, le Canal du Centre comptait six ponts levants. A l'heure actuelle, quatre d'entre eux subsistent dont deux dans le site classé et dans la section navigable : celui de Bracquegnies au km 4,917 et celui de Thieu au km 6,163.

Les ponts tournants

Les ponts tournants se localisent à proximité des courbes du canal. Ouverts, ils permettent le passage simultané de deux bateaux. La rotation du tablier du pont bordé de garde-corps en structure métallique à treillis s'effectue sur un pivot central logé dans une massive pile cylindrique et accompagné de deux roulettes de culasse à chaque extrémité. A la fermeture, ces roulettes se bloquent sur un tasseau de calage posé sur un ressaut de la culée. La manœuvre est effectuée par un seul homme au moyen d'une manivelle verticale. Afin de protéger le pont lors du passage des bateaux, celui-ci est habillé par une estacade en forme de lentille, constituée d'une série de poteaux de bois verticaux reliés par des entretoises.

A l'heure actuelle, il subsiste sur le tronçon classé deux ponts tournants : l'un à Houdeng-Aimeries au km 2,644 et l'autre à Strépy-Bracquegnies au km 3,827.

A l'origine le pont Capitte était également un pont tournant avec une passerelle piétonne. Il a été remplacé par un pont fixe en 1934.

Les ponts fixes

Le tablier, bordé par des garde-corps métalliques généralement en structure à treillis, s'appuie sur des culées en maçonnerie de brique ou de pierre. Dans celles du pont Saint-Nicolas et du pont de la rue Liébin, étaient logées deux portes de garde s'ouvrant l'une vers l'amont, l'autre vers l'aval en fonction de la pression de l'eau. Constituées chacune de deux vantaux de bois, leur fermeture permettait d'isoler et de vider un bief du canal, en amont ou en aval selon les nécessités. Fortement dégradées, ces portes ont été enlevées il y a plusieurs années; l'ossature de l'une d'entre elles est déposée en rive droite d'aval du pont de la rue Liébin. Le logement et les crapaudines des portes sont toujours visibles.

Divers ouvrages de ce type se succèdent le long du canal classé : le pont Capitte (déjà évoqué et rendu fixe en 1934), le pont de chemin de fer de la ligne Erquelines-Ecaussines dit « Pont rouge », le pont de 100 mètres à Houdeng-Gœgnies, le pont du Croquet, le pont de la chaussée du Bois du Luc et la passerelle pour piétons à Strépy-Bracquegnies (construite en 1936).

Les écluses

Désaffectées depuis la mise en service de la section à 1.350 tonnes, les écluses n° 1 de Thieu (km 7,508) et n° 2 de Ville-sur-Haine (km 8,496) présentent encore une longueur utile de 40,80 mètres et une largeur de 5,20 mètres entre les bajoyers en moellons de pierre bleue soigneusement taillés. Leur chute était de 4,20 mètres.

Les perfectionnements prévus suite aux recherches préalables amenèrent rapidité et sécurité pour les bateaux éclusés, outre l'économie de la moitié du volume d'eau théoriquement nécessaire. La vidange et le remplissage du sas étaient assurés au moyen de deux aqueducs longitudinaux reliés, via un puits, au bief d'amont et, via un autre puits, au bief d'aval, par des aqueducs transversaux et

par l'action des vannes de vidange ou de remplissage; ce dispositif assurait une manœuvre rapide et sans mouvement dangereux pour les bateaux. Deux bassins d'épargne accolés à l'écluse récupéraient une partie de l'eau de vidange qu'ils restituaient lors du remplissage suivant, en complément de l'eau des aqueducs, économisant ainsi l'eau du bief amont du canal et augmentant la vitesse de la manœuvre.

La section Mons-Thieu comptait au total 6 écluses rachetant une dénivellation de 23 mètres.

Les ouvrages annexes

Portes de garde (km 0,200)

Destinées à isoler le canal et l'ascenseur 1 du bief conduisant au Canal Charleroi-Bruxelles et fermées chaque soir, les deux portes sont suspendues à un portique métallique récent. Les portes d'origine en bois étaient ménagées sous la passerelle de service aujourd'hui disparue et qui se situait plus en aval, au km 0, à hauteur de la maison pontière du pont levant de l'embranchement.

Vannages de prise d'eau dans le Thiriau (km 3,750)

Le premier, situé en rive gauche, en aval de l'ascenseur 1, est aménagé en maçonnerie de pierre bleue sur le cours du Thiriau et enjambé par un pont à garde-corps en ferronnerie.

Le second sert de vanne d'alimentation du canal au moyen d'un vantail de bois barrant le Thiriau du Sart et d'aqueduc sous le chemin de halage. Il est situé à quelques mètres en aval de l'ascenseur 3 et de la salle des machines et est repérable au garde-corps qui longe la courbe du canal. En raison du faible débit, de la pollution du ruisseau et des boues transportées, cette source d'alimentation a été rapidement abandonnée.

Siphon et régulateur de bief à Houdeng-Gœgnies (km 1)

C'est un petit barrage de planches dont la hauteur peut être réglée en enlevant ou en ajoutant des planches. Il sert à réguler le niveau du canal. En cas de fortes pluies, l'eau du canal se déverse, avec les eaux du contre-fossé via le siphon qui passe sous le canal, dans les eaux du Thiriau en rive gauche.

Les bâtiments de service

Cet ensemble de constructions, prévu conjointement au creusement et à l'équipement du canal, regroupe quelque 25 maisons d'habitation des familles du personnel affecté à la manœuvre des ouvrages d'art du canal. Elles sont situées à proximité immédiate de ceux-ci et six d'entre elles sont associées à la salle des machines de l'un des ascenseurs (Houdeng-Gœgnies, Bracquagnies et Thieu). Les agents qui les habitent bénéficient de la gratuité du logement en compensation du gardiennage de l'ouvrage d'art auquel ils sont affectés.

Construits à la fin du XIX^e siècle selon les plans de l'ingénieur des Ponts et Chaussées H. Genard, les bâtiments adoptent le style éclectique en usage à l'époque ainsi que les matériaux locaux : brique rouge en deux nuances et pierre bleue pour les façades, tuile rouge pour les toitures en bâtière. De conception homogène,

Les salles des machines et leur équipement

simples et de gabarit modeste, ces constructions témoignent d'un réel souci esthétique par la symétrie, le jeu des couleurs des matériaux et les détails tels que les bandeaux de corniche festonnés.

Trois bâtiments abritent les salles des machines destinées à fournir l'eau comprimée nécessaire aux manœuvres des ascenseurs. La première est située à Houdeng-Gœgnies et jouxte l'ascenseur 1 en rive gauche.

La deuxième est sise à Bracquenies, sur la rive droite en aval de l'ascenseur 3 et dessert les ascenseurs 2 et 3. En effet, ceux-ci n'étant distants que de 384 mètres, deux turbines motrices utilisent les 33,867 mètres de chute cumulée des deux ascenseurs. Cette installation est alimentée par une tuyauterie de 70 millimètres de diamètre et de plus de 600 mètres de long venant de l'amont de l'ascenseur 2.

La dernière se trouve à Thieu, sur la rive droite, en aval de l'ascenseur 4.

Les bâtiments

• *Salle des machines, rue Tout-y-Faut, n° 1 - ascenseur 1.*

Suivant les plans dressés en date du 24 janvier 1885 par l'ingénieur H. Genard, le bâtiment est édifié contre les charpentes métalliques de l'ascenseur. Il est de plan rectangulaire et est flanqué, vers l'aval, de la tour occupée par les deux accumulateurs de pression d'eau. Il compte deux niveaux sous une toiture à la Mansart, en « Eternit » et en zinc à joints debout, matériaux prévus d'origine. Le rez-de-chaussée abrite la salle des machines et le magasin alors que l'étage, accessible de plain-pied depuis la route sous le pont-canal, était l'habitation familiale du chef-machiniste de l'ascenseur. Ce logement a été reconverti par la Compagnie du Canal en « Musée des ascenseurs dans le monde » et est accessible au public.

L'élévation des façades en brique compte quatre travées en longueur, trois latéralement. Les hautes baies cintrées, à clé en pierre bleue - certaines aveugles en raison de leur localisation - sont munies de châssis vitrés subdivisés par des petits-fers, de même que les baies d'imposte des portes. La tour d'accumulateur est ajourée de fines ouvertures de type « meurtrières ». L'effet décoratif est assuré par les frises d'arcature en brique sur corbeaux de pierre, par les pilastres en brique, les bandeaux de pierre et les ancrages en ferronnerie. Aucune différence n'intervient entre la partie utilitaire et la partie privative.

• *Salle des machines, rue de l'Ascenseur, n°s 123-127-129 - ascenseurs 2 et 3.*

Le bâtiment situé en aval de l'ascenseur 3 a été construit suivant les plans dressés en date du 18 décembre 1889 par l'ingénieur principal H. Genard.

En façade, les deux tours d'accumulateur encadrent l'ouverture axiale donnant accès à la salle des machines. Eléments forts de l'ensemble, ces tours ont des allures de forteresses, ajourées de minces fenêtres et couronnées d'une superposition de frises d'arcatures, d'une corniche à modillons en pierre bleue et d'un crénelage en brique et pierre bleue. Entre les deux tours, le pignon

à gradins dominé par un bel épi en fer forgé qui surmonte l'entrée de la salle des machines, ainsi mise en valeur, témoigne, lui aussi, du souci décoratif et de la qualité architecturale.

A l'arrière, l'aile de la salle des machines se prolonge d'une aile comprenant, dans l'axe, un atelier entre la cour avec WC et les fournils privés, clôturés par un mur de brique, précédant les hangar et magasin en enfilade.

Deux maisons d'habitation sont situées de part et d'autre du local abritant la salle des machines. L'habitation de gauche, entièrement destinée au chef-machiniste (n° 123), comporte quatre pièces à chacun des deux niveaux. Celle de droite (n° 127-129), subdivisée, compte deux pièces à chaque niveau pour les deux aides-machinistes. Ainsi le personnel nécessaire au fonctionnement de l'ascenseur était-il logé avec sa famille à proximité de son poste de travail. L'ensemble est symétriquement organisé, tant sur le plan de la disposition que pour l'organisation des façades animées par l'utilisation de brique rouge de deux tonalités différentes subtilement mises en œuvre. Les toitures en bâtière couvertes de tuile rouge sont soulignées par une rive festonnée. Vers le canal, les façades latérales à gradins offrent, par le jeu coloré et les ressauts de brique, une division médiane sous l'œil-de-bœuf axial, caractéristique des maisons du canal.

• *Salle des machines, rue de l'Ascenseur, n° 4 - ascenseur 4.*

L'aile oblongue, occupée par la salle des machines et le magasin, est flanquée à droite de la tour d'accumulateur d'eau sous pression et de la maison du chef-machiniste. De plan rectangulaire et à deux niveaux, elle reprend le module-type des maisons du canal avec la travée centrale sous petit pignon, en ressaut, les pilastres et les frises décoratives. La façade latérale sous pignon répond au profil de la travée médiane de la salle des machines traitées, à l'avant et à l'arrière, en avant-corps monumental, en saillie et sous pignon également. La large ouverture cintrée est occupée par une fenêtre à six divisions et encadrée de deux oculi. La tour d'accumulateur reprend, en plus simple, le couronnement de celles de Strépy-Bracquegnies. Le vocabulaire décoratif est ici semblable à celui des bâtiments des autres sites.

Les machines

L'ensemble de la machinerie, semblable en principe pour les quatre ascenseurs, a été réalisé par la société John Cockerill à Seraing; les roues portent la date de 1913.

L'usine comprend deux groupes de machines composées d'une turbine et d'une pompe pouvant fournir chacune 18 mètres cubes d'eau à une pression de 4,9 MPa. Les accumulateurs sont au nombre de deux et tarés respectivement à 4,9 MPa et à 4,7 MPa, leur course étant de 7,70 mètres et de 7,20 mètres. Les pistons ont un diamètre de 50 centimètres.

• *Les turbines et les pompes*

Les turbines à arbre horizontal sont à injection partielle du type centrifuge à libre déviation, leur vitesse normale de rotation étant de 90 tours par minute.

L'arbre des turbines porte deux manivelles à 90°, attaquant chacune deux pistons plongeurs opposés de 10 centimètres de diamètre et de 30 centimètres de course. Les soupapes sont à faible levée et

rappelées sur leur siège par des rondelles en caoutchouc. Un groupe de trois pistons plongeurs chargés par des ressorts est placé sur la tuyauterie de refoulement. L'eau d'alimentation traverse un réservoir de décantation où la pompe aspire en charge.

• *Le fonctionnement*

L'arrêt et la mise en marche des turbines sont provoqués par l'accumulateur lourd qui actionne, en haut et en bas de course, un servomoteur hydraulique commandant une vanne placée sur la tuyauterie qui alimente chaque turbine. En raison de ses dimensions et de la pression qu'elle supporte, cette vanne doit être équilibrée et étanche. D'autre part, sa fermeture ne peut se faire en moins de deux secondes à cause des coups de bélier à redouter dans la longue conduite d'alimentation des turbines. La vanne est à double siège. La soupape supérieure étant pourvue d'un boudin de caoutchouc, le contact simultané des deux soupapes sur leur siège est assuré. La tige de la vanne porte deux pistons, dont le supérieur est constamment soumis à la pression de l'eau qui tend à fermer la vanne. La face inférieure de l'autre piston n'est soumise à de l'eau sous pression que lorsque l'accumulateur arrive en bas de course, ce qui provoque l'ouverture de la vanne. Cette eau est mise à l'échappement lorsque l'accumulateur atteint le sommet de sa course, ce qui détermine la fermeture de la vanne. Ces manœuvres s'opèrent au moyen d'un distributeur cylindrique actionné par l'accumulateur. Quant à la vitesse d'ouverture et de fermeture de la vanne, on la règle à volonté en étranglant plus ou moins, au moyen d'une vanne, le tuyau reliant la vanne au distributeur.

***Les maisons
d'habitation***

Jalonnant le canal à hauteur des ouvrages d'art, les maisons de service étaient destinées aux familles des agents chargés de la manœuvre de ceux-ci. Les maisons pontières et éclésières se localisent à Houdeng-Gœgnies (Pont d'Houdeng), au pont Capitte, au pont tournant d'Houdeng-Aimeries, aux ponts levants de Bracquengnies-Strépy et Thieu, aux écluses n° 1 et 2 de Thieu et Ville-sur-Haine. Elles sont prévues pour une seule famille, la manœuvre ne nécessitant qu'une seule personne. Toutes du même type, sur plan rectangulaire et en double corps, elle comptent deux niveaux et trois travées dont l'axiale en léger ressaut. En façade vers le canal, des cartouches portent les indications utiles aux bateliers : au-dessus de la porte, le nom de l'ouvrage d'art, de part et d'autre, le nom de la commune où elles se situent. Elle se complétaient généralement d'une annexe avec fournil et d'un potager. Seule se démarque du modèle standard la maison pontière d'Houdeng-Aimeries, pourtant contemporaine des autres, par son gabarit plus cossu, sa tourelle d'angle et le module de ses ouvertures.

Les maisons destinées au personnel de manœuvre des ascenseurs, complémentaires aux logements annexes des différentes salles des machines, sont jumelées (Houdeng-Gœgnies, en amont de l'ascenseur 1; Houdeng-Aimeries, en amont de l'ascenseur 2, deux de part et d'autre, les deux maisons situées à proximité de l'ascenseur 4 ont été démolies lors du creusement de la section à 1.350 tonnes). Leur architecture reprend les caractéristiques des maisons pontières ou de la salle des machines proches.

Les ferronneries

En bordure du canal et aux abords, ou sur les ouvrages d'art, les garde-corps adoptent des modèles simples à croisillons - usuels au xx^e siècle pour ce type d'ouvrage -, à barreaux verticaux ou encore à motifs ovoïdes.

Le garde-corps qui borde le talus de l'ascenseur 3 témoigne d'une recherche plus poussée et aligne des potelets de style néo-classique et des grillages à motifs complexes. Ce souci décoratif se manifeste aussi dans le traitement des escaliers métalliques : départs à motif feuillagé, barreaux torsadés ou contre-marches ajourées.

Documentation photographique et cinématographique

- Les documents photographiques sont fournis sur support papier, sur CD-Photo et en diapositives 24 x 36. La liste ci-après correspond au tirage papier, les numéros sont repris sur chaque diapositive.
- Un vidéogramme sur support VHS-PAL est fourni en version française et en version anglaise.
Voir dans les classeurs correspondants.

- Sauf mention contraire, les photographies sont de Guy Focant, © Division du Patrimoine, Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine (DGATLP), MRW (ci-joint l'autorisation de reproduction en fin de dossier).
- Les vidéogrammes sont de l'ASBL Cultura Europa, en coproduction avec la Division du Patrimoine, DGATLP, MRW, © Cultura Europa ASBL et Division du Patrimoine, DGATLP, MRW.

1. Le « Peterborough ». M. Callut, © MRW.
2. Colverts.
3. Un « baquet de Charleroi ». © MWET.
4. Vue vers la Cantine des Italiens. M. Callut, © MRW.
5. Proue de remorqueur.
6. Vue générale du tracé du canal.
7. Vue vers l'ascenseur 3.
8. Péniche sur le Canal du Centre.
9. Vue vers l'ascenseur 3.
10. Vue de l'ascenseur 3 et de la salle des machines.
11. Le canal dans son écrin de verdure.
12. Les ascenseurs 3 et 2. © MWET.
13. Le pont levant de Thieu.
14. Vue générale.
15. Vue générale vers l'ascenseur 2. M. Callut, © MRW.
16. Vue du talus du canal. M. Callut, © MRW.
17. Idem. M. Callut, © MRW.
18. Le profil du canal à l'horizon.
19. L'ascenseur 3.
20. L'ascenseur 2 en construction. © MWET
21. L'ascenseur 2 en construction. © MWET.
22. Couverture de la *Revue technique de l'exposition universelle de 1889, atlas des 1^{ère}, 2^e et 3^e parties*, Paris, Bernard éditeurs. © MWET.

23. Ascenseur de La Louvière, plan en coupe des sas, extrait de la *Revue technique de l'exposition universelle de 1889, atlas des 1^{ère}, 2^e et 3^e parties*, Paris, Bernard éditeurs. © MWET.
24. Parties métalliques de l'ascenseur 2 en construction. © MWET.
25. Idem. © MWET.
26. Détail d'un plan de Clark. © MWET.
27. L'ascenseur 1 (Houdeng-Gœgnies).
28. L'ascenseur 1 (Houdeng-Gœgnies).
29. Les parties métalliques de l'ascenseur 1 prises dans la glace. M. Callut, © MRW.
30. L'ascenseur 1 (Houdeng-Gœgnies). © MWET.
31. L'ascenseur 1 (Houdeng-Gœgnies).
32. L'ascenseur 1 dans son paysage.
33. L'ascenseur 1 et le km 0.
34. L'ascenseur 2 avec un bateau sortant du sas gauche. © MWET.
35. L'ascenseur 2 (Houdeng-Aimeries).
36. Perspective vers les ascenseurs 2 et 3. © MWET.
37. Perspective vers les ascenseurs 3 et 2.
38. L'ascenseur 2 (Houdeng-Aimeries).
39. L'ascenseur 2 (Houdeng-Aimeries).
40. L'ascenseur 2 et ses deux maisons de service.
41. Vue de l'ascenseur 2 vers l'amont de l'ascenseur 3. Sas en position basse avec porte fermée.
42. Idem. Sas en position basse, avec porte ouverte. © MWET.
43. Perspective vers les ascenseurs 3 et 2. © MWET.
44. L'ascenseur 3 (Bracquagnies).
45. L'ascenseur 3 (Bracquagnies).
46. Perspective vers les ascenseurs 3 et 2.
47. L'ascenseur 3 avec le sas gauche en position haute.
48. L'ascenseur 3 avec un bateau dans le sas gauche en position haute.
49. Perspective vers l'ascenseur 3 et le pont tournant de Bracquagnies.
50. L'ascenseur 3 avec un bateau sortant du sas gauche en position basse.
51. Vue de l'ascenseur 3 et de sa salle des machines. © MWET.
52. L'ascenseur 4 et sa salle des machines.
53. L'ascenseur 4 (Thieu). © MWET.
54. L'ascenseur 4 (Thieu).
55. L'ascenseur 4 en construction. M. Callut (coll. privée).
56. L'ascenseur 4 en construction. M. Callut (coll. privée).
57. L'ascenseur 4 (Thieu). M. Callut (coll. privée).
58. Détail d'une porte de bief d'amont levée.
59. Détail d'une porte de sas en position haute fermée. © MWET.
60. Détail du système de poulie de levage de la porte du bief.
61. Détail d'un joint de porte de bief. M. Callut, © MRW.
62. Porte de bief d'amont vu du sas en position basse. M. Callut, © MRW.
63. Détail d'une porte de bief fermée.

64. Détail du piston du bac gauche de l'ascenseur 3, en position haute. M. Callut, © MRW.
65. Idem. M. Callut, © MRW.
66. Idem. Travaux d'entretien.
67. Vidange d'eau entre les 2 portes (du sas gauche en position haute et du bief d'amont) avant la descente du sas (ascenseur 3). M. Callut, © MRW.
68. Idem. M. Callut, © MRW.
69. La borne kilométrique n° 1. M. Callut, © MRW.
70. Le logement maçonné d'un sas d'ascenseur. M. Callut, © MRW.
71. Détail du système de blocage d'un sas. M. Callut, © MRW.
72. Les deux sas mis en « chômage ». © MWET.
73. Guide pour bateau en bois de chêne. M. Callut, © MRW.
74. Idem. M. Callut, © MRW.
75. Contrepoids. M. Callut, © MRW.
76. Ferronnerie : rambarde d'escalier et ancrage du portique métallique. M. Callut, © MRW.
77. Ferronnerie : départ de rambarde d'escalier métallique.
78. Ferronnerie : garde-corps.
79. Ferronnerie : escalier métallique.
80. Une péniche sortant du sas droit en position basse.
81. L'ensemble du dispositif d'amont avec le sas droit en position basse, porte fermée. M. Callut, © MRW.
82. Le sas gauche en train de se lever. M. Callut, © MRW.
83. Le sas gauche en fin de course. M. Callut, © MRW.
84. Le pont levant à contrepoids de Thieu.
85. Détail de la charpente métallique du pont levant à contrepoids de Thieu.
86. Détail des contrepoids du pont levant de Thieu.
87. Le pont levant à contrepoids de Thieu, avec à l'arrière-plan la maison pontière. M. Callut, © MRW.
88. Le pont levant à contrepoids de Thieu.
89. Idem. Détail de la roue pour lever le pont.
90. Idem. Détail du tablier du pont.
91. Le pont levant à contrepoids de Bracquagnies en position levée.
92. Le même en train de se lever. M. Callut, © MRW.
93. Idem. M. Callut, © MRW.
94. Le pont tournant d'Aimeries en position ouverte.
95. Le pont tournant de Bracquagnies en position ouverte. © J.-P. Gailliez.
96. Le pont tournant d'Aimeries en position fermée.
97. Le pont tournant d'Aimeries en cours de manœuvre.
98. Idem, en position ouverte.
99. Idem, en cours de manœuvre.
100. Idem.
101. Le pont tournant d'Aimeries, détail des loquets de blocage. M. Callut, © MRW.
102. Idem, en cours de manœuvre.
103. Idem, détail des guides.

104. Idem, en cours de manœuvre.
105. Vue ancienne de la passerelle piétonne de Houdeng-Gœgnies et de la maison pontière. M. Callut (coll. privée).
106. Vue ancienne de l'ascenseur 1. M. Callut (coll. privée).
107. Le pont Capitte dans son état primitif. M. Callut (coll. privée).
108. Vue ancienne de la salle des machines de l'ascenseur 4. M. Callut (coll. privée).
109. Vue ancienne des portes de garde ouvertes du pont de la rue Liébin à Houdeng-Aimeries. M. Callut (coll. privée).
110. Vue ancienne des portes de garde fermées du pont Saint-Nicolas à Houdeng-Aimeries. M. Callut (coll. privée).
111. L'ascenseur 2 en construction. M. Callut (coll. privée).
112. Le Canal du Centre en cours de construction. M. Callut (coll. privée).
113. Vue générale. M. Callut, © MRW.
114. La prise d'eau du ruisseau du Thiriau. M. Callut, © MRW.
115. Vue générale.
116. La roselière à proximité de la Cantine des Italiens.
117. Maison de service de l'ascenseur 1. © MRW.
118. Maison de service de l'ascenseur 2. © MRW.
119. Nouvelle maison de service de l'ascenseur 2. © MRW.
120. Maison pontière de Houdeng-Aimeries. M. Callut, © MRW.
121. Maison de service de l'ascenseur 3. © MRW.
122. Maison de service de l'ascenseur 4. © MRW.
123. Maison pontière de Thieu. © MRW.
124. Salle des machines de l'ascenseur 3.
125. Salle des machines de l'ascenseur 3. © MWET.
126. Salle des machines de l'ascenseur 3.
127. Salle des machines vue de l'ascenseur 3.
128. Salle des machines de l'ascenseur 3, pistons. © MWET.
129. Idem. Vanne, roue et pistons. © MWET.
130. Idem. Réservoir de décantation.
131. Vue d'ensemble de la salle des machines de l'ascenseur 3.
132. Idem. Vanne, roue et pistons.
133. Bielle de la machine. © MWET.
134. Idem. Vanne manuelle d'admission d'eau de la turbine. © MWET.
135. La Cantine des Italiens.
136. Idem.
137. Idem.
138. Idem. M. Callut, © MRW.
139. Vue de l'ascenseur 2 vers l'ascenseur 3. © MWET.
140. Le petit train touristique devant l'ascenseur 3. M. Callut, © MRW.
141. Panneaux directionnels guidant vers les différents endroits du site. M. Callut, © MRW.
142. Le petit train touristique sur le halage. M. Callut, © MRW.
143. Un cheval de trait tirant « Les Deux Sœurs », un baquet de Charleroi. © J.-P. Gailliez.
144. Un bateau d'excursion halé par un cheval. M. Callut, © MRW.
145. Idem. M. Callut, © MRW.

146. Idem. M. Callut, © MRW.
147. L'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu en cours de construction.
148. Idem. M. Callut, © MRW.
149. Idem.
150. à 232. Sont fournies uniquement en diapositives. Voir les identifications dans les classeurs correspondants.

Bibliographie (*)

Ouvrages généraux

Imprimés

- ANONYME, 1774. *Essai abrégé sur les lois, le commerce et les avantages d'un canal dans le Hainaut autrichien*, Maastricht.
- ANONYME, 1985. *Les voies navigables en Belgique*, Bruxelles, Ministère des Travaux publics.
- BARBET L., 1902. Moyens de racheter les grandes différences de niveaux, *Actes du IX^e congrès international de navigation*, Düsseldorf, Münster J.-W.
- CADART G., 1898. *Ascenseurs, plans inclinés et écluses pour le rachat des grandes chutes des canaux*.
- CHATCHER M.-L., 1885. Observations sur la construction des ascenseurs hydrauliques, *Annales des Ponts et Chaussées de France*, 1^{er} semestre.
- DAGANT A. & VANBELLINGEN P., 1982. *Les canaux et chemins de fer charbonniers dans le Centre*, t. 1 : *Les canaux*, La Louvière, Cercle d'Histoire et de Folklore Henri Guillemin.
- DE HARLEZ DE DEULIN N., 1997. *Les ouvrages hydrauliques*, Namur-Bruxelles-Soiron, Division du Patrimoine, éditions du Perron, Fondation Roi Baudouin et Qualité-Village-Wallonie (Héritages de Wallonie), p. 221-226.
- GENARD H., 1905. Systèmes propres à racheter les grandes chutes entre les biefs des canaux-ascenseurs verticaux ou plans inclinés, *Actes du X^e congrès international de navigation*, Milan.
- GRUSSON H. & BARBET L., 1890. *Etude sur les moyens de franchir les chutes des canaux : écluses, plans inclinés et ascenseurs des Fontinettes*, Paris, Baudry.
- HENDRICKX J.-P., 1990. L'archéologie industrielle en Wallonie et à Bruxelles. Aperçu historiographique général. In : *Wallonie-Bruxelles : berceau de l'industrie sur le continent européen*, Louvain-la-Neuve.
- JACQUIER J., 1885. *Note sur un projet de plan incliné pour bateaux*, Bruxelles.
- PINON P., 1990. *Canaux (Histoire et architecture)*, Paris (Encyclopedia Universalis, corpus 4), p. 870-880.
- SEYRIG, 1883. *Les ascenseurs hydrauliques*, s. l.
- VIFQUAIN J.-B., 1840. *Navigation de la Belgique vers Paris*, s. l.
- VIFQUAIN J.-B., 1842. *Des voies navigables en Belgique*, s. l.

Manuscrits

- CADART G., s.d. *Accident survenu à l'ascenseur d'Anderton*, archives des Voies hydrauliques, MWET.
- PESLIN, s. d. *Nouveau système de plan incliné*, archives des Voies hydrauliques, MWET.
- TUMERELLE, s. d. *Dispositions à préconiser pour les écluses-ascenseurs et plans inclinés*, archives des Voies hydrauliques, MWET.

(*) Les ouvrages ayant servi principalement à rédiger ce dossier sont repris en gras.

Imprimés

- BOUQUIAUX Fr. & CALLUT M., 1993. *Le Canal du Centre et ses quatre ascenseurs*. In : JORIS Fr., ARCHAMBEAU N. & PAQUET P., *Le patrimoine majeur de Wallonie*, Liège, éditions du Perron et MRW, p. 116-120.
- BRICTEUX P., TOMSIN Ph. & HANNECART-MASURE E., 1995. *Sites et bâtiments industriels anciens de Wallonie*, Namur, Division du Patrimoine (Inventaires thématiques), p. 104-105.
- COLLECTIF, 1986. *Votre canal à cent ans*, Houdeng-Aimeries, catalogue d'exposition, Ecomusée régional du Centre.
- DUBOIS-NIHOUL A., 1860. *Projet de jonction par un canal à grande section des trois bassins houillers du Hainaut avec Bruxelles, Anderlecht, Goemaere*.
- DUFOURNY, 1889. Quelques données et résultats pratiques sur les ascenseurs belges. Rapport. In : *Congrès International de l'utilisation des eaux fluviales*, Paris.
- GAILLIEZ J.-P., 1985. Huit ans de persévérance au service du Canal du Centre. In : *Archéologie et patrimoine industriel en Hainaut, actes du colloque de Mariemont*, La Louvière, p. 89-99.
- GAILLIEZ J.-P., 1988. Anderton (GB), La Louvière (B), Fontinettes (F), Peterborough (CA) : de la révolution industrielle, un exemple de collaboration internationale du XIX^e siècle à la fin du XX^e siècle, *Patrimoine industriel*, n° 13, p. 1-28.
- GAILLIEZ J.-P., 1994^a. *Les ascenseurs à bateaux du Canal du Centre*. Itinéraire de découverte, Namur, Division du Patrimoine (Carnets du Patrimoine, 1).
- GAILLIEZ J.-P., 1994^b. *Les ascenseurs du Canal du Centre*. In : Paquet P., Cannella A.-Fr. et Warzée-Lammertyn G., *Le Patrimoine industriel de Wallonie*, Liège, éditions du Perron et MRW, p. 487-492.
- GAILLIEZ J.-P., s. d. *Introduction au Canal du Centre et à ses ascenseurs hydrauliques*, La Louvière (Les cahiers du canal du Centre, n° 3).
- GAILLIEZ J.-P. & Norac C., 1994. *Le Canal du Centre. Quand les bateaux prennent l'ascenseur*, Tournai, éditions Casterman (L'Histoire à la Trace).
- GENARD H., 1898. Travaux d'étanchement exécutés au Canal du Centre en Belgique, écluses de 4,20 mètres. *Actes du VII^e congrès international de navigation*, Bruxelles.
- GENARD H., 1911. *Note sur les dispositifs et dimensions des presses hydrauliques supportant les sas des ascenseurs pour bateaux du Canal du Centre*, Bruxelles, Goemaere.
- GENARD H. & DENIL, 1902. *Ascenseurs hydrauliques pour bateaux du Canal du Centre en Belgique*, *Actes du IX^e congrès international de Navigation*, Düsseldorf.
- HAGEAU A., 1819. *Percement projeté pour le Canal de Mons à Charleroi*.
- HARRAND Ch.-BADOIS E., 1884. *Les ascenseurs hydrauliques pour bateaux 1 et 2*, Paris, Baudry.
- LAURENT J., DE FAYS R. & DAMBRAIN M., 1988. *Le canal du Centre, Annales des Travaux Publics de Belgique*, fasc. 6.
- LAURENT J., DE FAYS R. & DAMBRAIN M., 1996. *Le Canal du Centre. Chronique d'une construction*, Namur, MWET (Traces, 1).
- MISALLE, 1861. *Canaux de Mons aux embranchements du Canal de Charleroi et du Centre à la Sambre à Maubeuge*, Bruxelles, Bals-Wittouck.
- VANDEWATTYNE Cl., *La Louvière-Houdeng-Gœgnies, rue Touty-Faut, 1 (et sv.)*. In : *Province de Hainaut. Arrondissement de Soignies*, Hayen-Namur, Pierre Mardaga - Division du Patrimoine (Patrimoine monumental de la Belgique - Wallonie, t. 23), à paraître.

- VIFQUAIN J.-B., 1823. *Rapport au Ministre de l'Intérieur et du Waterstaat sur la situation du travail du projet de Canal de Charleroi à Bruxelles*, La Haye.
- WATELET M. , 1994. *Patrimoine industriel européen. Les ascenseurs hydrauliques du Canal du Centre, Nouvelles du patrimoine (dossier: au fil des canaux)*, n° 57, p. 16-21.
- 1889, *Revue technique de l'exposition universelle de 1889*, atlas des 1^{ère}, 2^e et 3^e parties, Paris, Bernard éditeurs.

Manuscrits

- DRAILY, s. d. *Le Canal du Centre*, archives des Voies hydrauliques, MWET.
- KRAFT, 1880. *Ascenseurs du Canal de Charleroi à Bruxelles*. Note de calcul, s. l.

Articles de presse (1978-1994)

- Les Canaux et les gens des canaux, *Echo du Centre*, 10.05.1978.
- The Canal du Centre and its four boat lifts, *Waterways* n° 81, juin 1978.
- La Compagnie du Canal inaugure un Musée Vivant à Thieu, *L'Indépendance*, 05.07.1979.
- Visite anglaise aux Ascenseurs, *Nouvelle Gazette*, 16.10.1980.
- Au Canal du Centre, les bateaux vont sur les ascenseurs, *La Libre Belgique*, 17.02.1984.
- Jumelage entre Trent & Mersel Canal et le Canal du Centre, *Echo du Centre*, 10.05.1984.
- Le Canal du Centre souffle ses 100 bougies, *Nouvelle Gazette - La Province*, 10.05.1984.
- Quand l'archéologie se met à revivre avec la Compagnie du Canal du Centre, *Le Soir*, 28.05.1984.
- Le plan de sauvetage d'une ancienne péniche reçoit un prix d'archéologie industrielle, *Le Soir*, 19.06.1984.
- Au Canal du Centre : un jumelage pas comme les autres, *La Libre Belgique*, 22.06.1984.
- Hydraulic Elegance, *New civil Engineer*, 29.11.1984.
- Les défenseurs du patrimoine récompensés de leur courage, *La Libre Belgique*, 26.03.1985
- Entreprendre pour sauvegarder, Fondation Roi Baudouin, *Le Soir*, 27.03.1985.
- Les Ascenseurs hydrauliques du Canal du Centre, *La Cité*, 10.08.1985.
- Trois jours de fête sur le Canal du Centre pour inaugurer « la route des ascenseurs », *Le Soir*, 05.09.1985.
- Le Canal du Centre sur son 31 à Strépy-Bracquegnies, *Nouvelle Gazette*, 09.09.1985.
- Nostalgie sur les berges du Canal du Centre où l'on a fait un bond dans le passé, *Nouvelle Gazette*, 10.09.1985.
- Le Canal du Centre à l'heure britannique pour une charmante invitation au voyage, *Nouvelle gazette*, 20.09.1985.
- Le musée vivant du Canal du Centre, *Femmes d'Aujourd'hui*, 01.10.1985.
- Six jeunes de la région parient sur des marginaux pour sauver le Canal du Centre, *Nouvelle Gazette*, 28.11.1985.
- Le baquet des Bogaert entre au musée, *La Libre Belgique*, 05.11.1985.
- Ultime voyage pour le dernier « baquet » de Charleroi, *La Dernière Heure*, 31.11.1985.

- Prix nature et Patrimoine 1985, *Femmes d'Aujourd'hui*, 24.12.1985.
- Pour sauver le Canal du Centre : l'asbl Compagnie du Canal, *Nouvelle Gazette*, 18.01.1986.
- Tourisme d'un jour contre tourisme résidentiel en Hainaut, *La Libre Belgique*, 04.02.1987.
- Le musée vivant du Canal du Centre, *A l'Affût*, 29.05.1986.
- A la rencontre des témoins de notre passé industriel, *Touring Secours*, 01.06.1987.
- Belgians propose twinning lift lock, *Peterborough examiner*, 04.06.1986.
- Heritage important world-wide, speaker tells rotarians, *The Record News*, 18.06.1986.
- Des ascenseurs vivants au Canal du Centre, *La Libre Belgique*, 24.07.1986.
- Outil précieux pour le Canal du Centre, *La Dernière Heure*, 06.07.1987.
- D'un ascenseur à bateaux à l'autre, *La Voix du Nord*, 07.07.1986.
- Visiting dignitaries attend opening of Peterborough Lift Lock, *Peterborough Examiner*, 15.07.1986.
- Des ascenseurs vivants au Canal du Centre, *La Libre Belgique*, 25.07.1986.
- Une chaloupe en plein cœur, *Le Vif*, 15.08.1986.
- Quand les bateaux prennent l'ascenseur, *Le Soir illustré*, 28.08.1986.
- La route des Ascenseurs, *Le Vif-l'Express*, 16.07.1987.
- Canal du Centre au sommaire d'une édition spéciale du JT, *Nouvelle Gazette*, 10.08.1987.
- Bateau-langues sur le Canal du Centre, *A l'Affût*, 13.08.1987.
- JT en direct du Canal du Centre : pour mieux faire connaître les richesses de la région, *Nouvelle Gazette*, 27.08.1987.
- Quand le JT se fait marinier..., *Le Soir*, 27.08.1987.
- Un Canal, une région, 2 émissions en bateau, *Le Soir*, 27.08.1987.
- Ce soir, le JT en direct du Canal du Centre, *Nouvelle Gazette*, 27.08.1987.
- Un jour dans le Centre : quand le passé industriel fait place à une mélancolie touristique, *Le Soir*, 10.02.1988.
- Le 100^e anniversaire de l'Ascenseur 1, *A l'Affût*, février 1988.
- Toutes les évasions, *Le Soir*, 10.02.1988.
- Varen en leren gaan samen, *Het Volk*, 05.03.1988.
- De klas op de boot, *Het Volk*, 08.03.1988.
- Un jumelage d'ascenseur pour l'Europe du Patrimoine historique, *Le Soir*, 12.04.1988.
- L'ascenseur hydraulique de La Louvière bientôt centenaire!, *Journal de Mons*, 16.04.1988.
- Au fil de l'eau, l'école, c'est bien plus gai ..., *Nord Eclair*, 08.05.1988.
- Centenaire - jumelage, *A l'Affût*, 19.05.1988.
- Ascenseur centenaire, *Le Soir*, 25.05.1988.
- Centenaire de l'ascenseur n° 1, *Plein Centre*, mai 1988.
- L'ascenseur à 100 ans, *Le Peuple*, 06.06.1988.
- Quel avenir pour l'ascenseur?, *La Libre Belgique*, 06.06.1988.
- L'ascenseur n° 1 de Houdeng : un siècle à regarder les bateaux!, *Nouvelle Gazette*, 06.06.1988.
- De France... : tous là pour fêter le centenaire !, *Nouvelle Gazette*, 06.06.1988.
- Cordons et fleurs pour un centenaire..., *Nouvelle Gazette*, 06.06.1988.

- L'ascenseur n° 1 de Houdeng a fêté avec faste ses 100 ans, *L'Indépendance*, 07.06.1988.
- Trois jours de « classe de péniche », *La Libre Belgique*, 07.06.1988.
- L'eau, cadeau empoisonné des cieus pour l'ascenseur centenaire du Centre, *Le Soir*, 08.06.1988.
- L'internationale des ascenseurs à bateaux a vu le jour à La Louvière, *Saint-Omer*, 09.06.1988.
- Strépy, waar boten de lift nemen, *Het Volk*, 20.07.1988.
- Belgian Centenary, *World Industrial History*, août 1988.
- Suivez le guide par monts et par vaux, *Le Soir*, 12.08.1988.
- Met de boot in de lift, *Het Volk*, 17.08.1988.
- Quand les bateaux prennent l'ascenseur, *Wallonie-Belgique*, décembre 1988.
- Laubblätter blockieren schiffshebewerke, *Magazin für Wassersport*, janvier 1989.
- « Couler » la navigation au Canal du Centre, *La Libre Belgique*, 12.04.1989.
- La cantine des Italiens, *Le Soir*, 12.5.1989.
- Les ascenseurs hydrauliques du Centre, *Energie pour vous*, juin 1989.
- Canal du Centre : ascenseurs en sursis, *La Libre Belgique*, 17.06.1989.
- Dix ans de tourisme sur le Canal du Centre, *Le Centre*, 06.07.1989.
- La Compagnie du Canal du Centre à dix ans, *Le Peuple*, 06.07.1989.
- Passion sur l'eau d'un canal en panne d'ascenseurs, *Le Soir*, 12.07.1989.
- La Compagnie du Canal du Centre navigue depuis 10 ans, *Journal de Mons*, 12.07.1989.
- De liften van het Centrum Kanaal, *Gazet van Antwerpen*, 26.07.1989.
- L'aventure du Canal du Centre, *Femmes d'Aujourd'hui*, 17.08.1989.
- Plusieurs sites hennuyers en voie de classement, *Le Soir*, 27.08.1989.
- Tourisme, Grisette et bonne humeur, *La Voix du Dimanche*, 14.05.1990.
- Les souverains en visite à La Louvière, *Le Soir*, 18.05.1990.
- Bilan et perspective d'une visite royale dans le Centre, *Le Soir*, 19.05.1990.
- Balade entre Strépy et La Louvière, *Nouvelle Gazette*, 50.07.1990.
- Le secret de l'ascenseur de Strépy-Bracquenies, *Nouvelle Gazette*, 60.07.1990.
- Wonderlijk stukje levend verleden in het Henegouwse « Canal du Centre », *GIA*, 11.07.1990.
- Wo schiffe mit dem Fahrstuhl fahren, *Siegener Zeitung*, 23.02.1991.
- Lorsque l'eau coupe un village en 2, *Nouvelle Gazette*, 24.05.1991.
- A Bracquenies, ce week-end : le pont-levis fête ses 100 ans!, *Echo du Centre*, 24.05.1991.
- Le pont-levis de Bracquenies à 100 ans!, *Nouvelle Gazette*, 25.05.1991.
- Le centenaire du pont-levis, *Le Soir*, 25.05.1991.
- Un canal, une maison et un pont-levis vieux d'une centaine d'années, *La Dernière Heure*, 25.06.1991.
- Hydraulic lift n° 3, Canal du Centre, *Waterways World*, août 1991.
- Autour du Centre, *Touring Club*, 09.04.1992.

- Laissez-vous mener en bateau, *Nouvelle Gazette*, 18.07.92.
- Première étape à Strépy-Bracquegnies, *Week-End - L'Express*, 19.06.1992.
- Met de boot de lift in, *Kreo*, 07.07.92.
- Au fil de l'eau en Belgique, *Le Ligueur*, 31.07.1992.
- La Louvière : du Centre au canal, *Le Ligueur*, 31.08.1992.

ETAT DE PRÉSERVATION OU DE CONSERVATION

DIAGNOSTIC

Le bien est en bon état de conservation, ayant fait l'objet, depuis sa construction, de travaux d'entretien attentifs et réguliers pour le maintien en service de l'outil, favorisés par l'affectation du personnel simultanément à la manœuvre et à la maintenance et par la création sur place, dès la construction, de l'atelier de réparation disposant des plans d'origine.

La décision de mise au gabarit du canal à 1.350 tonnes, la création des nouvelles sections ainsi que la construction de l'ascenseur de Strépy-Thieu, nécessaires à l'évolution de la navigation commerciale par voie d'eau, ont pu faire craindre la désaffectation et la disparition du canal à 300 tonnes. Dès cette époque cependant, l'Administration des Voies hydrauliques a mené une réflexion sur son avenir, et envisagé diverses possibilités : la démolition totale, le maintien de quelques biefs et la démolition des ouvrages d'art, le maintien de quelques biefs et d'un ascenseur fixe avec démolition des autres ouvrages d'art, le maintien de quelques biefs et d'un ascenseur en fonctionnement avec démolition des autres ouvrages d'art, enfin la conservation intégrale de l'ensemble, soit pour le trafic de plaisance, soit pour le trafic de tourisme organisé, chacune conservant cependant en place les maçonneries des ascenseurs.

Dès 1979 cependant, la démolition totale ne semblait pas envisageable en raison de l'estimation élevée de son coût (451 millions de FB à l'époque), à laquelle s'ajoutait la perte archéologique, touristique et paysagère.

Depuis, le délai d'exécution du nouveau tracé fut mis à profit, d'une part pour faire connaître le Canal du Centre et ses ouvrages au grand public grâce à l'action de la Compagnie du Canal épaulée par l'Administration des Voies hydrauliques et, d'autre part, pour compléter la réflexion et élaborer des projets concrets pour le maintien en service du tronçon à 300 tonnes La Louvière-Thieu.

Ainsi, diverses mesures consacrent les efforts de ceux qui ont lutté pendant de nombreuses années, tant à l'Administration des Voies hydrauliques qu'au dehors, pour donner un nouvel avenir au canal et à ses ouvrages d'art, en particulier aux ascenseurs, lorsque sera terminé le nouvel itinéraire à 1.350 tonnes. Parmi celles-ci, on doit citer :

- Les prix nationaux et internationaux recueillis par la Compagnie du Canal pour son action en faveur de l'accessibilité au public et de la reconnaissance de l'intérêt du canal :
 - 1983 : *Dunhill Distinction Award* pour le sauvetage et la remise en état d'un bateau « baquet de Charleroi » conçu pour la navigation sur le Canal de Charleroi.
 - 1985 : prix de la Fondation Roi Baudouin pour l'action de sensibilisation sur le Canal du Centre et sur les tunnels à bateaux de l'ancien Canal de Charleroi.
 - 1985 : prix du Conseil de l'Europe, *European Museum of the Year Award*, ex-æquo avec le Musée d'Ellesmere Port, pour le projet de Musée de la batellerie en Wallonie.
 - 1985 : prix de la *Conservation Foundation Ford* pour le projet d'intégration de jeunes marginaux dans l'action de sensibilisation sur le canal.

- 1987 : projet pilote des Communautés européennes.
- 1990 : *Rolex Spirit of Enterprise Award* pour l'ensemble des projets relatifs au sauvetage du canal.
- La mise en service, en 1990, de l'écluse de liaison de Thieu entre le bief d'aval de l'ascenseur 4 et le canal à 1.350 tonnes, qui assure le maintien de la navigation sur le tronçon à 300 tonnes, déjà relié au nouveau canal à hauteur du bief d'amont de l'ascenseur 1 par l'embranchement avec le canal de Charleroi-Bruxelles.
- Le démarrage, en 1990, du programme de rénovation des ouvrages d'art.
- Le programme, en cours, de rénovation des bâtiments techniques et sociaux destinés aux agents de maintenance du canal à 300 tonnes.
- Le programme des travaux à réaliser à terme de 5 ans.
- Le plan paysager étudié, à la demande du Secrétaire général du MWET, par les Directions territoriales des Routes et des Voies hydrauliques, avec l'appui de la Direction de l'Intégration paysagère et portant sur la mise en valeur du site de chacun des deux tronçons du canal (300 et 1.350 tonnes). L'objectif de cette étude consiste à mettre en valeur les espaces contigus aux ascenseurs et à aménager les itinéraires et les voies de circulation pour la fréquentation touristique, dans le respect de la population riveraine. Dans cette optique, le MWET a fait réaliser par la Faculté polytechnique de Mons un schéma directeur pour l'ensemble des routes et des circulations sur l'ensemble du « Parc régional des Canaux et Châteaux », comprenant les routes majeures, les routes secondaires et le RAVEL (Réseau autonome des Voies lentes) utilisant les chemins de halage des différents canaux, dont le Canal du Centre à 300 tonnes
- L'intégration du Canal du Centre dans le projet de « Parc régional des Canaux et des Châteaux » proposé suivant le Plan de Développement régional, via le Commissariat au Tourisme du MRW, au financement européen dans le cadre de l'Objectif 1; le budget des projets proposés par la Compagnie du Canal a été accepté pour un montant de 70 millions de FB.
- Le 22 septembre 1992 : arrêté ministériel classant comme monuments les quatre ascenseurs et les deux ponts levants du Canal du Centre et comme site le canal et ses berges boisées.
- Le 29 juillet 1993 : arrêté de l'Exécutif régional wallon inscrivant le site du canal du Centre et les quatre ascenseurs dans la liste du Patrimoine exceptionnel de la Région wallonne.
- Le 25 juillet 1996 : arrêté du Gouvernement wallon renouvelant l'inscription du Canal du Centre dans la liste du Patrimoine exceptionnel de la Région wallonne.
- Le 10 avril 1997 : décision du Gouvernement wallon de proposer la candidature des quatre ascenseurs du canal du Centre et de leur site à l'inscription dans la liste du Patrimoine mondial.

Toutes ces mesures témoignent de la volonté de plus en plus clairement affirmée, de la part du Gouvernement wallon et du MWET, de maintenir le Canal du Centre à 300 tonnes et ses ascenseurs ouverts à la navigation et d'en assurer l'avenir.

HISTORIQUE DE LA PRÉSERVATION OU DE LA CONSERVATION

Le principe de fonctionnement des ascenseurs hydrauliques n'a jamais été modifié.

Depuis l'origine, les travaux d'entretien et les réparations sont exécutés suivant les mêmes modes opératoires. Les mêmes matériaux sont utilisés : acier, bronze, cuivre, plomb, cuir, caoutchouc, lin et bois de chêne.

Bien que l'authenticité des ascenseurs hydrauliques et des ponts mobiles soit maintenue depuis leur création, les moyens techniques et les commodités, mis à la disposition des travailleurs chargés de la maintenance de ces ouvrages, ont évolué avec le temps et la modernisation des outils.

Néanmoins, ces gens de terrain ont toujours eu le souci de sauvegarder le Canal du Centre, son environnement et ses ouvrages d'art, tant par le maintien de l'esthétique que par l'assurance de la fiabilité de l'outil pour la sécurité des usagers de la voie navigable.

Travaux réalisés depuis 15 ans

(des plus anciens au plus récents) et budget (en millions)

Travaux de rénovation à la salle des machines de l'ascenseur 1	4
Réparation des pieds de portiques en aval des ascenseurs 2 et 3	2
Étanchement du canal à Thieu	14
Remplacement des platelages en bois des ascenseurs	14
Plantations diverses	1
Remplacement du tablier du pont levant de Bracquegnies	1
Nouvelles bagues pour les grosses presses	2
Équipement de matériel de sécurité pour le personnel	6
Travaux de peinture des ponts et ascenseurs	45
Rénovation de l'estacade du pont tournant d'Houdeng-Aimeries	3,5

Travaux en cours (en millions)

Restauration des maçonneries des 4 ascenseurs	80
Construction de bâtiments pour le personnel (ascenseurs 1 et 2)	23
Aménagement de bâtiments (fonctions diverses, ascenseur 3)	80
Remplacement des raccords en aval de l'ascenseur 1	8

Travaux d'entretien récurrents (en millions/an)

Travaux de fauchage	2
Travaux d'entretien général	5
Travaux de curage	1
Travaux d'entretien des bâtiments	6
Fournitures et menus travaux divers	4
Nettoyage	1
Total annuel	19

Travaux en projet - à effectuer à terme de 5 ans (en millions)

Remplacement des 8 portes à chacun des 4 ascenseurs	30
Renouvellement de la conduite d'alimentation vers l'ascenseur 2	3
Rectification de la géométrie du balancement à l'ascenseur 1	5
Remplacement des installations électriques des 4 ascenseurs (éclairage, pompes, cabestans,...)	40
Installations électriques (courant faible) aux 4 ascenseurs (téléphonie, vidéophonie, protection du travailleur isolé)	8
Equipement complémentaire de matériel de sécurité pour le personnel	1,5
Travaux récurrents de mécanique (par an)	7
Ascenseur 4 : bâtiments pour fonctions diverses et restauration de la salle des machines	25
Etanchement du bief aux abords du pont levant de Thieu	20

MOYENS DE PRÉSERVATION OU DE CONSERVATION ET PLAN DE GESTION

Le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports.

La Direction territoriale des voies hydrauliques de Mons - D 221

Elle occupe 4 hommes sur le terrain : un chef de district des travaux (Ingénieur industriel) est entouré de quatre adjoints (Surveillants des Travaux) pour la gestion des chantiers des travaux d'infrastructure et d'entretien des ascenseurs hydrauliques, des ponts mobiles, des ponts fixes et des dépendances du domaine du canal.

La Direction de la navigation - D 251

Elle occupe 73 hommes sur le terrain : un chef de district de la navigation (Ingénieur industriel), un assistant, 4 adjoints et 49 opérateurs (mécaniciens des ascenseurs hydrauliques) qui assurent la manœuvre et les entretiens courants des quatre ascenseurs. Ils participent également aux travaux d'entretien particuliers et aux réparations des avaries avec les mécaniciens de l'atelier de Bracquegnies.

La manœuvre des quatre ascenseurs hydrauliques est assurée suivant un horaire réglementaire de la navigation, toute l'année : de 8 heures à 17 heures 30 du lundi au samedi inclus et de 9 heures à 18 heures les dimanches et jours fériés.

L'équipe de 49 opérateurs est organisée de manière à occuper par pause : 5 hommes à l'ascenseur 1 de Houdeng-Gœgnies, 4 hommes à l'ascenseur 2 de Houdeng-Aimeries (*), 5 hommes à l'ascenseur 3 de Bracquegnies et 5 hommes à l'ascenseur 4 de Thieu.

Les postes de manœuvre d'un ascenseur hydraulique sont répartis comme suit :

- un poste en amont pour les opérations permettant les entrées et les sorties des bateaux, l'établissement des jonctions bief d'amont-bacs, les manœuvres des portes et les prises des surcharges d'eau avant les balancements des bacs et les opérations d'alimentation en eau du bief d'aval;
- un poste central pour les opérations de balancement des bacs;
- un poste en aval similaire au poste en amont, pour les opérations permettant les entrées et les sorties des bateaux, l'établissement

(*) L'ascenseur 2 de Houdeng-Aimeries est dépourvu de salle des machines. Vu la proximité des ascenseurs 2 et 3, les machines de l'ascenseur 3 de Bracquegnies suffisent à alimenter les deux ouvrages d'art en eau à haute pression.

des jonctions bief d'aval-bacs, les manœuvres des portes et l'évacuation des surcharges d'eau dans le bief d'aval, après les balancements des bacs.

- un poste dans la salle des machines, pour la production et l'accumulation d'eau à haute pression à destination de l'ascenseur hydraulique afin de pourvoir à l'alimentation des presses de levage des portes, des presses des jonctions biefs-bacs et pour corriger les pertes de charge dans les grandes presses des bacs. Les travaux d'entretien ordinaire des ascenseurs hydrauliques comprennent :

- le graissage de toutes les parties mobiles, câbles, pistons, guides des portes, guides des bacs, bielles, axes des poulies, etc.;
- le rodage et le remplacement éventuel des soupapes et des ventelles en bronze;
- le remplacement des vis, des coussinets, des butées des portes et des sièges des soupapes en bronze;
- le remplacement des bourrages en lin suiffé des presses hydrauliques des bacs, des presses de levage des portes, des presses des jonctions et des accumulateurs;
- le remplacement des rings en caoutchouc pour les presses hydrauliques de jonction et pour les presses des machines;
- le remplacement des joints d'étanchéité en cuir et en plomb;
- la peinture des parties métalliques;
- le maintien de la propreté de l'ouvrage d'art et de ses abords.

- 9 mécaniciens pour l'atelier de réparation de l'exploitation sur le site de Strépy-Bracquegnies.

L'atelier a été créé à la mise en service des ascenseurs hydrauliques, au début du xx^e siècle, pour assurer les travaux d'entretien et les réparations de la mécanique des ascenseurs.

L'atelier comporte deux départements. Un département machines-outils pour la réparation, la fabrication ou l'usinage des pièces neuves, en acier ou en bronze à destination des ascenseurs : soupapes, vis, écrous, pistons, axes de poulies, ventelles, etc... Les pièces sont achetées brutes de fonderie, elles sont ensuite usinées dans l'atelier suivant les indications des plans d'origine de 1882, conservés sur le site. Un département forge-soudage pour la réparation de pièces mécaniques ou de charpente métallique avariées.

Les mécaniciens interviennent aussi sur les ascenseurs hydrauliques et les ponts mobiles pour aider les opérateurs lors de travaux d'entretien particuliers et notamment :

- le remplacement des câbles de traction en acier;
- le remplacement des poulies en fonte;
- le remplacement des caoutchoucs d'étanchéité des portes des ascenseurs;
- le démontage et le rodage des vannes hydrauliques : pour le balancement des bacs, pour la commande des machines, pour l'alimentation des biefs;
- le démontage et le remplacement des conduites hydrauliques usées ou avariées, souterraines ou apparentes;
- le remplacement et le façonnage des bois de chocs;
- la réparation des fuites aux grandes presses des bacs dans les puits;
- le remplacement des paliers des tourillons des ponts levants;

Projets de valorisation touristique du MWET

Projets de développement touristique menés par la Compagnie du Canal du Centre, ASBL

- le réglage ou le remplacement des lentilles, des griffes et des engrenages des ponts tournants;
- toutes les réparations au matériel du domaine dans les abords immédiats des ouvrages d'art : garde-corps, barrières, passerelles, etc.
- 9 opérateurs assurent en équipe la manœuvre et l'entretien ordinaire des deux ponts tournants et des deux ponts levants, suivant le même horaire de travail que sur les ascenseurs hydrauliques comme décrit plus haut.

La Direction de l'Informatique de l'Electricité et de l'Electromécanique de Mons - D 452

Elle envoie ses techniciens, occasionnellement, pour l'entretien du matériel d'éclairage et de signalisation, des treuils des cabestans et des pompes immergées dans les puits des ascenseurs hydrauliques.

- Illumination de l'ascenseur 4 à Thieu :
Dans le cadre du 160^e anniversaire de la création du Ministère des Travaux publics, le MWET a passé commande d'une mise en lumière dynamique de l'ascenseur n° 4, auprès de Yann Kersalé, auteur de l'illumination du Pont de Normandie, de l'Opéra de Lyon et des quais de Saint-Nazaire. Cette réalisation est prévue pour la fin de l'année 1997.
- Parking de proximité à l'ascenseur 3
Le programme du MWET prévoit un accès nouvellement aménagé pour les véhicules, à l'arrière de la salle des machines de l'ascenseur 3, de façon à éviter les encombrements à proximité de l'ouvrage d'art ; ces travaux sont liés aux projets développés par la Compagnie du Canal du Centre sur le site de la salle des machines de cet ascenseur.

Schéma directeur pour les routes

Le MWET a fait réaliser par la Faculté Polytechnique de Mons le schéma directeur pour l'ensemble des routes et des circulations sur le site du « Parc régional des Canaux et des Châteaux » ; comprenant non seulement les routes majeures, les routes secondaires mais également le RAVEL (Réseau autonome de Voies lentes) et incluant donc les chemins de halage des différents canaux présents sur le site.

La Cantine des Italiens

Construite en 1946 pour loger les immigrés italiens venant travailler dans les industries de la région, la cantine sert aujourd'hui à la fois de centre d'accueil des visiteurs, de point de départ des excursions sur le canal, mais aussi de centre d'hébergement d'une capacité de 55 lits.

Des budgets octroyés dans le cadre du programme européen Objectif 1 permettront divers aménagements : construction d'un hall d'accueil des visiteurs, accroissement de la capacité du centre d'hébergement pour l'amener à 110 lits, aménagement de parkings de proximité et éloignés.

Le site de la salle des machines et de l'ascenseur 3

Dans le cadre du même programme Objectif 1, un centre d'accueil des visiteurs sera aménagé dans les bâtiments des anciens magasins, entre le pont tournant et la salle des machines.

Cette dernière accueillera un programme audio-visuel multilingue destiné à initier le visiteur à son fonctionnement et au rôle qu'elle joue dans le fonctionnement des ascenseurs.

Le site de Thieu

Un autre centre d'accueil des visiteurs avec départ d'excursion sera aménagé place Hardat.

Les budgets européens déjà mentionnés permettront la réalisation d'un parcours didactique axé sur les différents aspects d'un canal (comment pèse-t-on les marchandises dans un bateau?, comparaison entre les efforts à déployer pour le transport d'une même masse, par bateau ou par camion, ...). Dans ce cadre un mini-golf nautique sera mis en place.

Dans le domaine ludique, une activité nautique (kayaks, barques, pédalos) est prévue en aval de l'ascenseur 4.

De plus, la collection de bateaux historiques actuellement dispersée le long du canal sera rassemblée dans la darse en aval de l'ascenseur 4, ce qui la rendra accessible au public.

Le site de l'ancienne cimenterie

Divers projets sont à l'étude parmi lesquels, l'accessibilité des visiteurs au sommet des silos des anciennes cimenteries d'où ils découvriront l'ensemble de l'ancien canal et le nouvel ascenseur.

Les bateaux-hôtels

L'association qui assure l'animation du canal possède un bateau « cabinier » (le Peterborough), un bateau-hôtel (le Fontinettes II) et envisage d'aménager un troisième bateau.

Lorsque l'ascenseur de Strépy-Thieu sera terminé, il sera ainsi possible d'organiser des mini-croisières de trois jours comprenant deux nuits à bord du bateau, permettant aux visiteurs de franchir, non seulement les quatre ascenseurs hydrauliques, l'écluse de liaison entre l'ancien et le nouveau canal mais bien entendu le nouvel ascenseur de Strépy-Thieu et éventuellement le plan incliné de Ronquières.

Ces croisières comprendront l'ensemble des visites des sites concernés sur le canal du Centre mais aussi dans les environs comme le Bois-du-Luc, etc.

La flotte de petits bateaux de location

Ce projet est actuellement à l'étude et nécessitera différentes collaborations pour mettre en place une flotte de location au modèle de ce qui se passe en Grande-Bretagne.

Tout comme les passagers à bord des bateaux-hôtels, la location de bateaux permettra de réaliser, individuellement, la boucle complète du Canal du Centre (ancien et nouveau) en incluant éventuellement le plan incliné de Ronquières.

Les activités annexes

D'autres sites proches pourraient également être exploités : celui du petit tunnel à 70 tonnes et du tunnel à 300 tonnes, respectivement à Godarville et Seneffe. Ces sites sont facilement accessibles et, avec les investissements nécessaires, complèteraient harmonieusement la visite du Canal du Centre.

PLAN DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

Le canal figure au plan de secteur de La Louvière-Soignies en zone de voie navigable existante, une partie de ses abords en zone d'espaces verts, toutes deux d'intérêt paysager. Dans la zone d'espaces verts, les prescriptions urbanistiques imposent le maintien, la protection et la régénération du milieu naturel ; la surimpression « intérêt paysager » impose en outre certaines restrictions destinées à la sauvegarde ou à la formation du paysage. Peuvent y être accomplis tous les actes et travaux correspondant à la destination de la zone pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la valeur esthétique du paysage.

Le schéma de structure de la Ville de La Louvière, antérieur au classement du canal, ne tient pas compte de celui-ci. La révision, en cours d'étude, intégrera le site classé de canal, mais aussi la zone de protection, avec des prescriptions spécifiques.

JUSTIFICATION DE L'INSCRIPTION SUR LA LISTE DU PATRIMOINE MONDIAL COMME BIEN CULTUREL

RAISONS POUR LESQUELLES LE BIEN EST CONSIDÉRÉ COMME RÉPONDANT À PLUSIEURS CRITÈRES

**Chef d'œuvre
de l'esprit créateur
de l'homme
(Ca - I)**

Le tracé et l'équipement du canal constituent une réponse parfaitement adéquate aux contraintes techniques considérables et aux défis rencontrés : instabilité du sous-sol, franchissement d'une dénivellation importante sur une courte distance, pénurie d'eau pour l'alimentation du canal. Les impératifs de sécurité et d'économie, tant d'énergie que de moyens, ont abouti à la mise en œuvre de techniques originales. La conception des ascenseurs, le choix des types de ponts mobiles, la construction d'écluses performantes ont donné lieu à l'étude et à la mise au point de procédés nouveaux. Les ascenseurs hydrauliques témoignent, en outre, d'une utilisation géniale de l'énergie hydraulique et de l'exploitation parfaite et novatrice des principes de physique élémentaire. Basée sur des principes simples, mais d'une réalisation complexe, cette technologie a fait ses preuves et nous est parvenue, cent ans plus tard, en parfait état de fonctionnement.

L'ascenseur 1 d'Houdeng-Goegnies, mis en service en 1888, fait figure de jalon dans la technologie des ascenseurs hydrauliques. Héritier de celui d'Anderton, (1875), contemporain de celui des Fontinettes (1888), il a influencé l'ascenseur canadien de Kirkfield.

**Exemple unique ou
extrêmement rare
(Ca - III)**

Des huit ascenseurs hydrauliques à bateaux édifiés à la fin du siècle dernier et au début de ce siècle, les quatre ascenseurs du Canal du Centre sont les seuls subsistants, dans leur état d'origine et en état de fonctionnement. Ils constituent donc des exemplaires uniques.

**Exemple caractéristique
d'un type de structure
représentant un
développement majeur
dans les domaines
scientifique,
technologique et
industriel
(Ca - IV)**

Les ascenseurs hydrauliques ainsi que les ponts mobiles illustrent parfaitement l'état des recherches en technologie de l'époque, comme l'utilisation de l'eau sous pression, le mode de construction des presses en fonte cerclées de frettes d'acier jointives et la résistance des matériaux. La participation des concepteurs et singulièrement de l'ingénieur H. Genard à de multiples congrès scientifiques de l'époque pour exposer le résultat des recherches effectuées et les techniques adoptées et la renommée que connurent les ascenseurs dès leur édification témoignent de leur aspect novateur et à la pointe de la technologie.

La conception de ces ouvrages d'art révèle également la collaboration réussie entre les ingénieurs concepteurs - E. Clark, H. Genard et F. Nolet - et les ingénieurs de la société Cockerill, fleuron de l'industrie belge à l'époque. Les recherches menées

*Evaluation comparative
du bien par rapport à
d'autres biens
similaires*

conjointement ont conduit à proposer des perfectionnements notoires dans le domaine de la résistance des matériaux (emploi de la fonte frettée) qui firent école à tel point que la société Cockerill fut choisie pour la construction de l'ascenseur de Kirkfield au Canada.

C'est en 1875 que le premier ascenseur à bateaux construit dans le monde a été mis en service en Grande-Bretagne, à Anderton (Northwich), sur le Canal Trent and Mersey. Conçu par l'ingénieur Edwin Clark, de la firme Clark, Standfield & Clark, ingénieurs conseils à Westminster, il inaugurerait une nouvelle ère de développement dans l'établissement des voies navigables, les canaux à forte pente étant jusque là équipés d'écluses à sas rachetant les différences de niveau. Il servit de modèle aux trois générations d'ascenseurs hydrauliques européens : Les Fontinettes (France, canal de Neuffossé, 1888), Houdeng-Gœgnies (Belgique, Canal du Centre, ascenseur 1, 1888), Houdeng-Aimeries, Bracquengnies et Thieu (Belgique, Canal du Centre, ascenseurs 2, 3 et 4, 1917), auxquels se joignent deux ascenseurs canadiens : Peterborough et Kirkfield (Canal Trent and Severn, 1901-1904). Dès l'abord, l'ascenseur d'Anderton se différencie de ses voisins européens par ses moindres capacités.

	Anderton (GB)	Les Fontinettes (F)	Houdeng-Gœgnies (B)
Chute	15,30 m	13,13 m	15,397 m
Sas : longueur	22,50 m	40,50 m	43,00 m
Sas : mouillage	1,35 m	5,20 m	5,60 m
Sas : largeur	4,65 m	2,00 m	2,60 m
Diamètre pistons	0,90 m	2,00m	2,00 m
Poids à soulever	250 tonnes	770 tonnes	1,048 tonnes
Bateaux en charge	100 tonnes	300 tonnes	400 tonnes

En outre, alors que les deux gouvernements, français et belge, avaient arrêté leur choix sur le brevet Clark pour les ascenseurs de leur canal respectif, l'accident intervenu à Anderton en 1881 - rupture d'une des presse en fonte et chute du sas - provoqua un supplément de recherches pour les deux ascenseurs alors à l'étude. Celles-ci amenèrent des perfectionnements notables pour la constructions des ascenseurs des Fontinettes et de Houdeng-Gœgnies qui adoptèrent chacun des solutions diverses. Ces améliorations s'accrurent encore lors de la construction, quelques années plus tard, des ascenseurs 2, 3 et 4 du Canal du Centre. On peut donc dire que ces derniers ont bénéficié d'une technologie particulièrement bien mise au point et performante, en particulier pour la technique de prise de la surcharge et la résistance de la tête du piston, outre divers perfectionnements techniques. Des différences interviennent aussi du point de vue de l'utilisation de l'énergie : aux Fontinettes, la machine à eau utilisée pour la production de la haute pression était doublée d'une machine à vapeur alors que les quatre ascenseurs du Canal du Centre n'utilisent qu'une double turbine à eau. Les structures sont, elles aussi, différentes, les ascenseurs du Canal du Centre étant les seuls à adopter une structure légère entièrement métallique.

**Evaluation de l'état
actuel de conservation
du bien par rapport à
des biens similaires
situés ailleurs**

Les ascenseurs canadiens furent étudiés par l'ingénieur Rogers, en contact avec les spécialistes européens et la société Cockerill qui fut cependant écartée pour la construction de l'ascenseur de Peterborough, le plus grand du monde : 21 mètres de chute et des bacs d'une capacité double de ceux du Canal du Centre. Les problèmes posés par la structure en béton non armé de cet ascenseur conduisirent Rogers à construire ensuite celui de Kirkfield en structure métallique, sur les conseils de la société Cockerill. Sans être conçus selon le brevet Clark, tous deux adoptent les principes des ascenseurs européens.

Il faut noter aussi que les canaux anglais et français, ouverts à la navigation commerciale, comportaient un seul ascenseur. Le canal canadien en comporte deux mais, à défaut d'avoir construit le troisième ascenseur nécessaire, le Canal Trent and Severn n'a jamais été exploité que localement.

Le Canal du Centre est donc le seul canal ouvert à la navigation commerciale qui alignait plusieurs ascenseurs, quatre en l'occurrence.

Anderton (GB) : après l'accident de 1882, l'ascenseur a été reconstruit en faisant appel à de nouveaux matériaux lors de la fabrication des deux cylindres. Le fait que les deux sas d'aval étaient noyés dans l'eau de la Weaver, fortement chargée en sel, a provoqué une oxydation rapide et importante des deux pistons qui a nécessité une nouvelle réparation majeure en 1910. La décision fut alors prise d'électrifier l'ascenseur, grâce à une nouvelle structure construite en superposition de l'ancienne.

Depuis les années 60, l'ascenseur désaffecté à la navigation commerciale était devenu attraction touristique, mais en 1985, lors de l'entretien, le sable sous pression décapa profondément la structure métallique, au point de déstabiliser l'ensemble. En 1987, il fut décidé de procéder au démontage complet de la structure, afin de la réparer. Le remontage se fait toujours attendre.

Les Fontinettes (F) : dès les années 50, un problème majeur est apparu aux pistons de la balance hydraulique à la suite d'une usure de la base. En 1968, un an après la mise en service de la nouvelle écluse à 1.350 tonnes, l'ascenseur fut abandonné.

En 1977, il fut décidé de relever le piston de gauche et d'injecter du béton dans le cylindre afin de maintenir le bac en position élevée, avec une péniche dans le bac. Depuis 1988, une seconde péniche, à usage de salle d'exposition et de centre d'accueil, occupe le bac d'aval.

Peterborough et Kirkfield (CA) : voué dès le départ aux activités touristiques, l'ascenseur de Peterborough a subi, en 1965, une révision complète afin de l'adapter aux exigences du tourisme moderne. A cette occasion, l'ensemble des installations hydrauliques à l'eau ont été remplacées par des installations hydrauliques à l'huile entraînées par des moteurs électriques. Les turbines actionnées par des roues à aubes ont été démontées et mises à la mitraille.

Indications relatives à l'authencité du bien

Canal du Centre, quatre ascenseurs (B) : ce sont les seuls ascenseurs hydrauliques au monde toujours en fonctionnement selon les techniques d'origine et dans leur état initial. Cette situation est le résultat d'une gestion simple et efficace. Dès le départ, le problème de la maintenance a été pris en considération avec la construction de divers ateliers d'entretien et la conservation des plans de construction auxquels il est régulièrement fait référence lors des réparations.

Le canal et ses ouvrages d'art est maintenu en fonctionnement dans son état initial et a gardé son affectation d'origine. Les ascenseurs n'ont subi aucune modification, excepté la suppression des cabines de manœuvre.

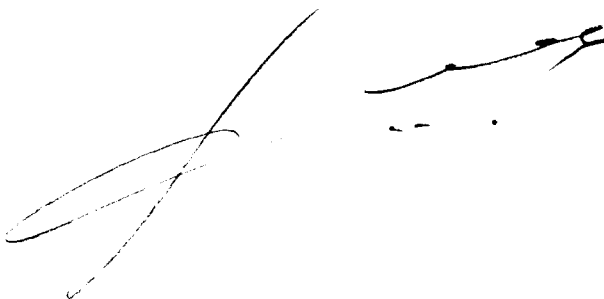
*
* *

Au fil du temps, depuis cent ans, le canal rythme la vie économique de la région du Centre. Témoin du labeur et de la misère des ouvriers et de leurs luttes sociales, acteur du développement des industries hennuyères, il retrouve une seconde jeunesse en offrant le calme de ses eaux et la beauté de ses paysages à la flânerie des promeneurs et des touristes. Ancienne artère économique devenue havre de paix et de verdure, notre jeune centenaire se veut accueillant pour les canards, hérons et cormorans qui viennent nicher sur ses berges hospitalières.

Fait à Namur, le 13 juin 1997

Robert Collignon

*Ministre-Président du Gouvernement wallon, en charge de l'Economie,
du Commerce extérieur, des PME, du Tourisme et du Patrimoine*

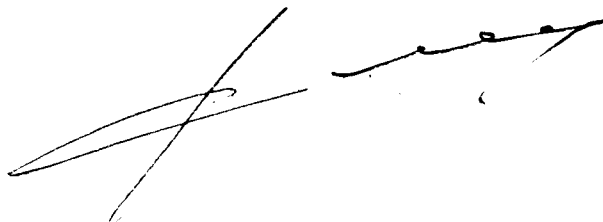


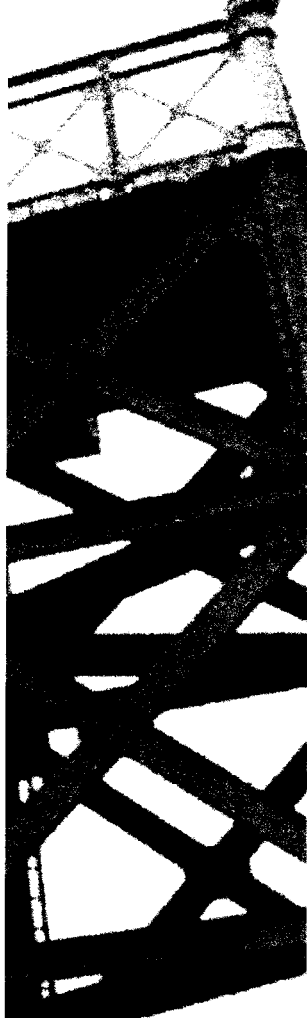
AUTORISATION DE REPRODUIRE LES DOCUMENTS PHOTOGRAPHIQUES

1. Je soussigné Robert Collignon, accorde à titre gratuit à l'UNESCO pour toute la durée légale de la propriété littéraire, le droit non exclusif de reproduire et d'utiliser dans le monde entier, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de la présente autorisation les photographies et les diapositives décrites au paragraphe 4.
2. Je prends note du fait que les photographies et les diapositives décrites au paragraphe 4 de la présente autorisation seront utilisées par l'UNESCO pour diffuser des informations sur les sites protégés au titre de la Convention du Patrimoine mondial selon les modalités suivantes :
 - a) publications de l'UNESCO;
 - b) coédition avec des maisons d'édition privées pour des publications sur le patrimoine mondial, ou publications faites en coopération avec l'UNESCO et pour lesquelles un pourcentage des bénéfices sera versé au Fonds du Patrimoine mondial;
 - c) cartes postales - vendues sur le lieu des sites protégés au titre de la Convention du Patrimoine mondial par l'intermédiaire des services des parcs nationaux des antiquités (tout bénéfice éventuel sera partagé entre les services en question et le Fonds du Patrimoine mondial);
 - d) séries de diapositives vendues aux écoles, bibliothèques ou autres institutions et éventuellement sur le lieu des sites (tout bénéfice éventuel sera versé au Fonds du Patrimoine mondial);
 - e) expositions.
3. Je prends également note du fait que je conserverai la liberté d'accorder les mêmes droits à tout utilisateur éventuel.
4. Les photographies et diapositives pour lesquelles l'autorisation est donnée sont les suivantes : totalité du lot fourni (voir la liste exhaustive p. 55-59).
5. Toutes les diapositives portent les mentions de crédit photographique requises. Le droit moral du photographe sera dûment respecté.
6. Je déclare et certifie être dûment habilité à accorder les droits visés au paragraphe 1 de la présente autorisation.
7. Je m'engage à indemniser l'UNESCO et à la dégager de toute responsabilité pour tout préjudice résultant d'une violation quelconque de la garantie mentionnée au paragraphe 6 de la présente autorisation.
8. Toute contestation ou tout litige qui pourrait naître de l'exercice des droits accordés à l'UNESCO sera réglée à l'amiable. Le recours aux tribunaux ou à l'arbitrage est exclu.

Fait à Namur, le 13 juin 1997

Robert Collignon
*Ministre-Président du Gouvernement wallon, en charge de l'Economie,
du Commerce extérieur, des PME, du Tourisme et du Patrimoine*





Les quatre ascenseurs du Canal du Centre et leur site, La Louvière et Le Rœulx (Hainaut)

The four lifts on the Centre Canal and their environs, La Louvière and Le Rœulx (Hainaut)

PATRIMOINE MONDIAL / WORLD HERITAGE
BELGIQUE / BELGIUM
RÉGION WALLONNE / WALLOON REGION



Textes légaux
Legal texts

Les quatre ascenseurs du Canal du Centre et leur site, La Louvière et Le Rœulx (Hainaut)

The four lifts on the Centre Canal and their environs, La Louvière and Le Rœulx (Hainault)

Textes légaux
Legal texts

PATRIMOINE MONDIAL / WORLD HERITAGE

BELGIQUE / BELGIUM

RÉGION WALLONNE / WALLOON REGION

Dossier établi par le Ministère de la Région wallonne,
Direction générale de l'Aménagement du Territoire,
du Logement et du Patrimoine, Division du Patrimoine

Dossier drawn up by the Ministry of the Walloon Region,
Department of Planning, Housing and Heritage,
Heritage Section



Juin 1997 - June 1997

de la même année, d'expositions nationales de l'industrie et des beaux-arts.

Ce crédit sera couvert au moyen des ressources générales du trésor.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre de l'intérieur, M. G. ROLIN-JAEQUEMYS.)

234. — 4 AOUT 1879. — Loi ouvrant des crédits spéciaux pour l'exécution de travaux d'utilité publique (1). (Monit. du 5 août 1879.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Des crédits spéciaux, à concurrence de la somme de 104,810,000 fr. sont ouverts au gouvernement pour pourvoir aux dépenses extraordinaires énumérées ci-après, savoir :

A. — MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

1^o ROUTES ET PONTS.

§ 1^{er}. *Litt. A.* Raccordement de routes aux chemins de fer d'Etat ou de compagnies. Etablissement de chemins vicinaux aboutissant à des stations ou à des gares d'eau; subsides. Redressement et amélioration de routes. Construction et reconstruction de ponts; — Subsidés fr. 3,500,000

Litt. B. Bruxelles. Raccordement, à Molenbeek-Saint-Jean, du boulevard Léopold II au boulevard d'Anvers. 1,000,000

distinction de croyances religieuses ou politiques, nous prouverons aux peuples étrangers que les Belges, malgré l'ardeur de leurs luttes intestines, n'ont pas brisé les liens sacrés qui les attachent à la patrie commune. Nous dirons à l'Europe que, fiers et heureux de posséder enfin l'indépendance et la liberté, nous ne reculons devant aucun effort ni devant aucun sacrifice pour transmettre à nos descendants le glorieux dépôt que nous a confié la forte et vaillante génération de 1830.

Le rapporteur,
TUONISSEN.

Le président,
LÉOPOLD DE Wael.

Litt. C. Bruxelles. Prolongement de l'avenue d'Auderghem jusqu'aux nouveaux établissements militaires.

375,000

2^o BATIMENTS CIVILS.

§ 2. Agrandissement du palais de la Nation et des ministères. Transfert du ministère des travaux publics.

2,000,000

§ 3. Pavillon de Tervueren. — Travaux de conservation.

100,000

§ 4. Palais des beaux-arts.

1,133,000

§ 5. Bruges Ecole normale.

950,000

§ 6. Gand. Ecole normale.

950,000

§ 7. Bruxelles. Conservatoire. Habitations du directeur et du secrétaire

80,000

§ 8. Liège. Conservatoire.

200,000

§ 9. Transfert du musée d'histoire naturelle dans les bâtiments du Jardin Zoologique

250,000

§ 10. Construction de l'hôtel des monnaies

385,000

§ 11. Liège. Restauration du palais des princes-évêques.

400,000

§ 12. Hôtel du gouvernement provincial à Bruges : reconstruction des bâtiments incendiés.

210,000

§ 13. Saint-Gilles lez-Bruxelles. Construction d'une prison cellulaire

1,500,000

§ 14. Bruxelles. Bureau principal des postes et des télégraphes

1,200,000

(1) Session de 1878-1879.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 2 juillet 1879, p. 286-282. — Rapport. Séance du 15 juillet, p. 303.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances des 25 juillet 1879, p. 1529-1535; 26 juillet, p. 1536-1549; 25 juillet, p. 1551-1554, 1557-1560; 29 juillet, p. 1569-1592, et 31 juillet, p. 1618-1626. — Adoption. Séance du 31 juillet, p. 1626-1627.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 1^{er} août 1879, p. 59.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 1^{er} août 1879, p. 326-334.

de la même année, d'expositions nationales de l'industrie et des beaux-arts.

Ce crédit sera couvert au moyen des ressources générales du trésor.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre de l'intérieur, M. G. ROLIN-JAEQUEMYS.)

234. — 4 AOUT 1879. — LOI ouvrant des crédits spéciaux pour l'exécution de travaux d'utilité publique (1). (Monit. du 5 août 1879.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Des crédits spéciaux, à concurrence de la somme de 104,810,000 fr. sont ouverts au gouvernement pour pourvoir aux dépenses extraordinaires énumérées ci-après, savoir :

A. — MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

1^o ROUTES ET PONTS.

§ 1^{er}. *Litt. A.* Raccordement de routes aux chemins de fer d'Etat ou de compagnies. Etablissement de chemins vicinaux aboutissant à des stations ou à des gares d'eau; subsides. Redressement et amélioration de routes. Construction et reconstruction de ponts; — Subsides fr. 3,500,000

Litt. B. Bruxelles. Raccordement, à Molenbeek-Saint-Jean, du boulevard Léopold II au boulevard d'Anvers. 1,000,000

distinction de croyances religieuses ou politiques, nous prouverons aux peuples étrangers que les Belges, malgré l'ardeur de leurs luttes intestines, n'ont pas brisé les liens sacrés qui les attachent à la patrie commune. Nous dirons à l'Europe que, fiers et heureux de posséder enfin l'indépendance et la liberté, nous ne reculerons devant aucun effort ni devant aucun sacrifice pour transmettre à nos descendants le glorieux dépôt que nous a confié la forte et vaillante génération de 1830.

Le rapporteur,
TAUBISSER.

Le président,
LÉOPOLD DE WAILL.

Litt. C. Bruxelles. Prolongement de l'avenue d'Auderghem jusqu'aux nouveaux établissements militaires. 375,000

2^o BATIMENTS CIVILS.

§ 2. Agrandissement du palais de la Nation et des ministères. Transfert du ministère des travaux publics. 2,000,000

§ 3. Pavillon de Tervueren. — Travaux de conservation. 100,000

§ 4. Palais des beaux-arts. 1,133,000

§ 5. Bruges. Ecole normale. 950,000

§ 6. Gand. Ecole normale. 950,000

§ 7. Bruxelles. Conservatoire. Habitations du directeur et du secrétaire 80,000

§ 8. Liège. Conservatoire. 200,000

§ 9. Transfert du musée d'histoire naturelle dans les bâtiments du Jardin Zoologique 250,000

§ 10. Construction de l'hôtel des monnaies 385,000

§ 11. Liège. Restauration du palais des princes-évêques. 400,000

§ 12. Hôtel du gouvernement provincial à Bruges: reconstruction des bâtiments incendiés. 210,000

§ 13. Saint-Gilles lez-Bruxelles. Construction d'une prison cellulaire 1,500,000

§ 14. Bruxelles. Bureau principal des postes et des télégraphes 1,200,000

(1) Session de 1878-1879.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 2 juillet 1879, p. 266-282. — Rapport. Séance du 13 juillet, p. 303.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances des 23 juillet 1879, p. 1529-1533; 24 juillet, p. 1536-1549; 25 juillet, p. 1551-1554, 1557-1568; 29 juillet, p. 1569-1593, et 31 juillet, p. 1613-1626. — Adoption. Séance du 31 juillet, p. 1626-1627.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 1^{er} août 1879, p. 39.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 1^{er} août 1879, p. 326-334.

§ 15. Déplacement de l'Observatoire royal de Bruxelles. 1,000,000

3° TRAVAUX HYDRAULIQUES.

§ 16. Barrage de la Gileppe. 600,000
 § 17. Meuse. — Indemnités à liquider; ports, dragages. 1,000,000
 § 18. Ourthe. — Etablissement d'un port à Chênée. 20,000
 § 19. Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. Solde à liquider. Travaux à Anvers. 435,000
 § 20. Canaux bouilliers du Hainaut. 6,000,000
 § 21. Escaut. Travaux d'amélioration. 2,900,000
 § 22. Anvers. Installations maritimes. 16,000,000
 § 23. Lys. Pont à Courtrai et chemin de halage. 505,000
 § 24. Canal de Gand à Terneuzen. 3,000,000
 § 25. Bruges. Ecoulement des eaux du sud. 10,000
 § 26. Dendre. — Travaux d'amélioration. 160,000
 § 27. Grande-Nethe. — Travaux d'amélioration. 100,000
 § 28. Yser. — Travaux d'amélioration. 300,000
 § 29. Canal de Roulers à la Lys. 500,000
 § 30. Canal de la Lys à l'Yperlée. 2,000,000
 § 31. Canal de Bruges à Ostende et port d'Ostende. — Travaux d'amélioration. 3,000,000
 § 32. Ostende. Installations maritimes. 350,000
 § 33. Nieuport. Bassin à flot. 1,000,000
 § 34. Blankenberghe. Plage des bains et dépendances du port. 250,000
 § 35. Travaux de défense de la côte. 300,000
 § 36. Etablissement de télégraphes le long des voies navigables. 150,000

§ 37. Exécution des travaux stipulés dans le traité du 12 mai 1863 avec les Pays-Bas. 80,000

4° CHEMINS DE FER A CONSTRUIRE.

§ 38. D'Anvers à la frontière des Pays-Bas dans la direction de Tilbourg ou de Bortel. 3,000,000
 § 39. De Libramont à Bertrix et études du prolongement vers le chemin de fer de l'Est français. 2,000,000
 § 40. De la vallée de l'Amblève. 6,000,000
 § 41. De Wavre à Jodoigne par Gastuche. 2,000,000
 § 42. D'Audenarde à Orroir. 2,000,000
 § 43. Parties communes aux lignes de Virton et d'Athus à la Meuse, avec station d'échange à proximité de Virton. 4,000,000

5° CHEMINS DE FER CONCÉDÉ A RACHETER.

§ 44. Rachat du chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisœul. 2,850,000

6° CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION.

§ 45. Voies et travaux. — Travaux d'extension et de complément. 16,500,000
 § 46. Extension du matériel de traction et de transport; outillage. 7,300,000

7° POSTES.

§ 47. Nouvel hôtel des postes à Anvers. 12,000

8° TÉLÉGRAPHES.

§ 48. Extension du réseau télégraphique. 200,000

9° MARINE.

§ 49. Achats de deux bateaux pilotes. 150,000

LOIS, DÉCRETS ET RÈGLEMENTS

SERVICES DU PREMIER MINISTRE

F 89 — 107

16 JANVIER 1989
Loi spéciale relative
au financement des Communautés et des Régions (1)

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté en Nous sanctionnons ce qui suit :

TITRE PREMIER
DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er}

§ 1^{er}. Sans préjudice de l'article 110, § 2, de la Constitution, le financement du budget de la Communauté française et de la Communauté flamande est assuré par :

- 1° des recettes non fiscales;
- 2° des parties attribuées du produit d'impôts et de perceptions;
- 3° des emprunts.

§ 2. Sans préjudice de l'article 110, § 2, de la Constitution, le financement du budget de la Région wallonne, de la Région flamande et de la Région de Bruxelles-Capitale est assuré par :

- 1° des recettes non fiscales;
- 2° des recettes fiscales, visées par la présente loi;
- 3° des parties attribuées du produit d'impôts et de perceptions;
- 4° une intervention de solidarité nationale;
- 5° des emprunts.

§ 3. Le Conseil flamand peut utiliser tous les moyens financiers qui lui reviennent en vertu des dispositions de la présente loi, pour le financement tant du budget des matières visées à l'article 107quater de la Constitution que du budget des matières visées à l'article 59bis de la Constitution.

Si le Conseil de la Communauté française exerce les compétences du Conseil régional wallon, dans les conditions visées à l'article 1^{er}, § 4, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, ce Con-

(1) Session ordinaire 1988-1989.

Chambre des Représentants.

Documents parlementaires. — Projet de loi + avis du Conseil d'Etat, n° 635/1. — Amendements, n°s 635/2 à 13. — Avis du Conseil d'Etat, n° 635/14. — Amendements, n° 635/15. — Avis du Conseil d'Etat, n° 635/16. — Rapport (discussion générale), n° 635/17. — Rapport (discussion des articles), n° 635/18. — Texte adopté par la Commission, n° 635/19. — Rapport (annexes), n° 635/20. — Amendements, n° 635/21. — Avis du Conseil d'Etat, n° 635/22. — Amendements, n°s 635/23 en 24.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances des 4, 5 et 6 janvier 1989. — Adoption. Séance du 9 janvier 1989.

Sénat.

Documents parlementaires. — Projet transmis par la Chambre des Représentants, n° 562/1. — Rapport, n° 562/2. — Amendements proposés en Commission, n° 562/2bis. — Annexes, n° 562/ter. — Amendement, n° 562/3 à 61.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances des 12 et 13 janvier 1989. — Adoption. Séance du 14 janvier 1989.

WETTEN, DECRETEN EN VERORDENINGE

DIENSTEN VAN DE EERSTE MINISTER

N. 89 — 107

16 JANUARI 1989. — Bijzondere wet
 betreffende de financiering
 van de Gemeenschappen en de Gewesten (1)

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetg volgt :

TITEL I - ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

§ 1. Onverminderd artikel 110, § 2, van de Grondwet, gebeurt de financiering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van de Franse Gemeenschap door :

- 1° niet-fiscale ontvangsten;
- 2° toegewezen gedeelten van de opbrengst van belastingen en heffingen;
- 3° leningen.

§ 2. Onverminderd artikel 110, § 2, van de Grondwet, gebeurt de financiering van de begroting van het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door :

- 1° niet-fiscale ontvangsten;
- 2° fiscale ontvangsten, bedoeld in deze wet;

- 3° toegewezen gedeelten van de opbrengst van belastingen en heffingen;

- 4° een nationale solidariteitstussenkomst;
- 5° leningen.

§ 3. De Vlaamse Raad mag alle hem krachtens de bepalingen van deze wet toekomstende financiële middelen aanwenden voor de financiering zowel van de begroting voor de aangelegenheden bedoeld in artikel 107quater van de Grondwet, als van de begroting voor de aangelegenheden bedoeld in artikel 59bis van de Grondwet.

Indien de Franse Gemeenschapsraad de bevoegdheden uitoefent van de Waalse Gewestraad, onder de in artikel 1, § 4, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen bepaalde voor-

(1) Gewone zitting 1988-1989.

Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Parlementaire stukken. Ontwerp van wet + advies van de Raad van State, nr. 635/1. — Amendementen, nrs. 635/2 t.e.m. 13. — Advies van de Raad van State, nr. 635/14. — Amendementen, nrs. 635/15. — Advies van de Raad van State, nr. 635/16. — Vers (algemene bespreking), nr. 635/17. — Verslag (artikelsgew. bespreking), nr. 635/18. — Tekst aangenomen door de Commissie, nr. 635/19. — Verslag (bijlagen), nr. 635/20. — Amendementen, nrs. 635/21. — Advies van de Raad van State, nr. 635/22. — Amendementen, nrs. 635/23 en 24.

Parlementaire handelingen. — Bespreking. Vergaderingen van 5 en 6 januari 1989. — Aanneming. Vergadering van 9 januari 1989.

Senaat.

Parlementaire stukken. — Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers, nr. 562/1. — Verslag, nr. 562/2. — Amendementen voorgesteld in de Commissie, nr. 562/2bis. — Bijlagen, nr. 562/2ter. — Amendementen, nrs. 562/3 t.e.m. 61.

Parlementaire handelingen. — Bespreking. Vergaderingen van 13 januari 1989. — Aanneming. Vergadering van 14 januari 1989.

seil peut utiliser tous les moyens financiers qui lui reviennent en vertu des dispositions de la présente loi pour le financement tant du budget des matières visées à l'article 107quater de la Constitution que du budget des matières visées à l'article 59bis de la Constitution.

TITRE II - DES RECETTES NON FISCALES PROPRES

Art. 2

Les recettes non fiscales propres liées à l'exercice des compétences attribuées aux Communautés et Régions par la Constitution ou en vertu de celle-ci reviennent au pouvoir compétent.

Les Communautés et les Régions peuvent recevoir des dons et des legs.

TITRE III - DES IMPOTS REGIONAUX

Art. 3

Les impôts suivants sont des impôts régionaux :

- 1° la taxe sur les jeux et paris;
- 2° la taxe sur les appareils automatiques de divertissement;
- 3° la taxe d'ouverture des débits de boissons fermentées;
- 4° les droits de succession et de mutation par décès;
- 5° le précompte immobilier;
- 6° les droits d'enregistrement sur les transmissions à titre onéreux de biens immeubles;
- 7° la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Ces impôts sont soumis aux dispositions des articles 4 à 11 inclus.

Art. 4

§ 1^{er}. Les Régions peuvent modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations des impôts visés à l'article 3, alinéa 1^{er}, 1° à 3° inclus.

§ 2. Les Régions peuvent modifier le taux d'imposition et les exonérations des impôts visés à l'article 3, alinéa 1^{er}, 4° et 5°.

§ 3. Les Régions disposent des compétences prévues au § 2, à l'égard de l'impôt visé à l'article 3, alinéa 1^{er}, 6°, à partir de l'année budgétaire suivant celle au cours de laquelle il a été attribué complètement.

waarden, mag deze Raad alle hem krachtens deze wet toekomstende financiële middelen aanwenden voor de financiering zowel van de begroting voor de aangelegenheden bedoeld in artikel 107quater van de Grondwet, als van de begroting voor de aangelegenheden bedoeld in artikel 59bis van de Grondwet.

TITEL II - EIGEN NIET-FISCALE ONTVANGSTEN

Art. 2

De eigen niet-fiscale ontvangsten verbonden aan de uitoefening van de door of krachtens de Grondwet aan de Gemeenschappen en Gewesten toegekende bevoegdheden komen aan de bevoegde overheid toe.

De Gemeenschappen en de Gewesten kunnen schenkingen en legaten ontvangen.

TITEL III - GEWESTELIJKE BELASTINGEN

Art. 3

Volgende belastingen zijn gewestelijke belastingen :

- 1° de belasting op de spelen en weddenschappen;
- 2° de belasting op de automatische ontspannings-toestellen;
- 3° de openingsbelasting op de slijterijen van giste dranken;
- 4° het successierecht en het recht van overgang bij overlijden;
- 5° de onroerende voorheffing;
- 6° het registratierecht op de overdrachten ten bezwarende titel van onroerende goederen;
- 7° de verkeersbelasting op de autovoertuigen.

Deze belastingen zijn onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 4 tot 11.

Art. 4

§ 1. De Gewesten zijn bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de in artikel 3, eerste lid, 1° tot 3°, bedoelde belastingen te wijzigen.

§ 2. De Gewesten zijn bevoegd om de aanslagvoet en de vrijstellingen van de in artikel 3, eerste lid, 4° en 5°, bedoelde belastingen te wijzigen.

§ 3. De Gewesten hebben de bevoegdheid bedoeld in § 2, ten aanzien van de in artikel 3, eerste lid, 6°, bedoelde belasting, met ingang van het begrotingsjaar na dat waarin zij volledig werd toegewezen.

Art. 57

§ 1^{er}. Par dérogation à l'article 12 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les biens meubles et immeubles de l'Etat, tant du domaine public que du domaine privé, affectés exclusivement à l'enseignement en langue française et affectés exclusivement à l'enseignement en langue néerlandaise sont transférés, sans indemnité, respectivement à la Communauté française et à la Communauté flamande.

§ 2. Par dérogation à l'article 12 de la loi du 8 août 1980 précitée, les biens meubles et immeubles de l'Etat, tant du domaine public que du domaine privé, qui relèvent des compétences des Régions en vertu de l'article 6, § 1^{er}, III, 8°, et X, de la même loi, ainsi que les grands travaux hydrauliques sont transférés sans indemnité, à la Région wallonne, à la Région flamande et à la Région de Bruxelles-Capitale, selon leur localisation.

§ 3. Par dérogation à l'article 12 de la loi précitée du 8 août 1980, sont transférés, sans indemnité, aux Régions, chacune pour ce qui la concerne, les biens meubles et immeubles de l'Etat, tant du domaine public que du domaine privé, acquis ou construits conformément aux délibérations postérieures au 1^{er} janvier 1975 des comités ministériels pour les affaires régionales wallonnes, flamandes et bruxelloises, institués par la loi du 1^{er} août 1974 créant des institutions régionales, à titre préparatoire à l'application de l'article 107quater de la Constitution.

Par dérogation à l'article 12 de la loi précitée du 8 août 1980, sont transférés sans indemnité aux Communautés, chacune pour ce qui la concerne, les biens meubles et immeubles de l'Etat, tant du domaine public ou du domaine privé, acquis ou construits :

1° soit conformément à une décision prise après le 1^{er} janvier 1972, par les Ministres de la Culture;

2° soit conformément aux délibérations postérieures au 1^{er} janvier 1980 des Comités ministériels de la Communauté française et de la Communauté néerlandaise, institués par la loi du 5 juillet 1979.

§ 4. Les transferts visés aux §§ 1^{er} à 3 inclus sont effectués de plein droit. Ils sont opposables de plein droit aux tiers sans autres formalités, dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

Sans préjudice de l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, la liste des biens visés aux §§ 1^{er} à 3 est dressée par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, de l'avis conforme des Exécutifs des Communautés et des Régions et publiée au Moniteur belge.

§ 5. Les Communautés et les Régions succèdent aux droits et obligations de l'Etat relatifs aux biens qui leur sont transférés en vertu du présent article.

Art. 57

§ 1. In afwijking van artikel 12 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, worden de roerende en onroerende goederen van de Staat, zowel behorend tot het openbaar als tot het privaat domein, die uitsluitend voor het Nederlandstalig of voor het Franstalig onderwijs worden aangewend, overgedragen, zonder vergoeding, respectievelijk aan de Vlaamse Gemeenschap en aan de Franse Gemeenschap.

§ 2. In afwijking van artikel 12 van voornoemde wet van 8 augustus 1980, worden de roerende en onroerende goederen van de Staat, zowel behorend tot het openbaar als tot het privaat domein, die ressorteren onder de bevoegdheid van de Gewesten krachtens artikel 6, § 1, III, 8° en X, van dezelfde wet, alsmede de grote waterbouwkundige werken, overgedragen, zonder vergoeding, aan het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest naar gelang van hun ligging.

§ 3. In afwijking van artikel 12 van voornoemde wet van 8 augustus 1980 worden zonder vergoeding naar de Gewesten overgedragen, ieder wat hem betreft, de roerende en onroerende goederen van de Staat, zowel behorende tot het openbaar als tot het privaat domein, die verworven of gebouwd werden, ingevolge beraadslagingen na 1 januari 1975 van de ministeriële comités voor de Gewestelijke Vlaamse, Waalse en Brusselse aangelegenheden, ingesteld door de wet van 1 augustus 1974 tot oprichting van de gewestelijke instellingen ter voorbereiding van de toepassing van artikel 107quater van de Grondwet.

In afwijking van artikel 12 van voornoemde wet van 8 augustus 1980 worden zonder vergoeding overgedragen naar de Gemeenschappen, ieder wat haar betreft, de roerende en onroerende goederen van de Staat, zowel behorende tot het openbaar als tot het privaat domein, die verworven of gebouwd werden :

1° hetzij ingevolge een beslissing die na 1 januari 1972 door de Ministers van Cultuur werd genomen;

2° hetzij ingevolge beraadslagingen na 1 januari 1980 van de ministeriële comités voor de Nederlandse Gemeenschap en voor de Franse Gemeenschap, ingesteld door de wet van 5 juli 1979.

§ 4. De in §§ 1 tot 3 bedoelde overdrachten worden van rechtswege uitgevoerd. Zij zijn zonder verdere formaliteiten van rechtswege tegenstelbaar aan derden, vanaf de inwerkingtreding van onderhavige wet.

Onverminderd het eerste lid van deze paragraaf, wordt de lijst van de goederen waarvan sprake is in de §§ 1 tot 3 opgemaakt bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, op eensluidend advies van de Gemeenschaps- en Gewestexecutieven, en bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

§ 5. De Gemeenschappen en de Gewesten nemen de rechten en verplichtingen van de Staat betreffende de hen krachtens dit artikel overgedragen goe-

en ce compris les droits et obligations résultant de procédures judiciaires en cours et à venir.

Toutefois, l'Etat reste seul tenu des obligations dont le paiement ou l'exécution étaient exigibles avant le transfert de propriété en ce qui concerne les biens visés par le présent article.

§ 6. Pour chaque bien transféré, l'Etat communique à la Communauté ou à la Région concernée, les actes et documents, en ce compris les extraits des matrices cadastrales et du plan cadastral, mentionnant les droits, charges et obligations relatifs au bien.

L'inventaire de ces actes et documents est dressé dans les plus brefs délais. Il est signé par le Ministre des Finances ou le Ministre qui avait la gestion du bien ou leur délégué et par l'Exécutif concerné ou son délégué.

§ 7. En cas de litige relatif à un bien transféré, la Communauté ou la Région concernée peut toujours appeler l'Etat à la cause et celui-ci peut toujours intervenir à la cause.

Art. 58

§ 1^{er}. Le Conseil économique régional pour le Brabant est supprimé à la date fixée par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

§ 2. En vue de la suppression de l'institution visée au § 1^{er}, le Roi règle par arrêtés délibérés en Conseil des Ministres la dissolution et toutes les questions auxquelles celle-ci donne lieu, notamment : le transfert aux Régions, chacune pour ce qui la concerne, des membres du personnel, des biens, des droits et des obligations de l'institution.

Les dettes existantes du Conseil économique régional pour le Brabant seront réparties entre les Régions en fonction de la mesure inégale dans laquelle chacune d'elles aura contribué au cours des années précédentes à la maîtrise ou à la réduction de ces dettes.

§ 3. Les arrêtés royaux visés au § 2 déterminent après concertation avec les organisations représentatives du personnel, les modalités de transfert du personnel et les mesures nécessaires pour garantir ses droits, et cela dans le respect des principes visés à l'article 88, § 2, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} alinéas, de la loi spéciale du 8 août 1980.

§ 4. Le montant de la pension qui est accordée aux membres du personnel transférés, en exécution du § 2, de même que le montant de la pension de leurs ayants droits, ne pourra être inférieur au montant de

deren over, met inbegrip van de rechten en verplichtingen verbonden aan hangende en toekomstige gerechtelijke procedures.

De Staat blijft echter de verantwoordelijkheid dragen voor de verplichtingen waarvan de betaling of de uitvoering kon worden geëist voor de eigendoms-overdracht wat de goederen betreft waarvan sprake is in dit artikel.

§ 6. Voor ieder goed dat wordt overgedragen, bezorgt de Staat aan de betrokken Gemeenschap of aan het betrokken Gewest de akten en bescheiden, met inbegrip van de uittreksels uit de kadastrale leggers en uit het kadastraal plan, met vermelding van de rechten, lasten en verplichtingen verbonden aan het goed.

De inventaris van deze akten en bescheiden wordt zo spoedig mogelijk opgemaakt. Deze inventaris wordt ondertekend door de Minister van Financiën of door de Minister die het goed beheerde of door hun afgevaardigde en door de betrokken Executieve of haar afgevaardigde.

§ 7. Indien er een geschil rijst in verband met een overgedragen goed, kan de betrokken Gemeenschap of het betrokken Gewest de Staat bij de zaak betrekken en kan deze laatste steeds in de zaak tussenkomen.

Art. 58

§ 1. De Gewestelijke Economische Raad voor Brabant wordt afgeschaft op de door de Koning bepaalde datum, bij een in Ministerraad overlegd besluit.

§ 2. Met het oog op de afschaffing van de in § 1 vermelde instelling regelt de Koning, bij in Ministerraad overlegde besluiten, de ontbinding alsmede alle daarmee verband houdende vraagstukken, met name de overdracht van de personeelsleden, goederen, rechten en verplichtingen van de instelling aan de Gewesten, ieder wat hem betreft.

De bestaande schuldenlast in de Gewestelijke Economische Raad van Brabant zal worden verdeeld over de Gewesten en dat in functie van de ongelijkmatige bijdrage die ieder van hen in de voorbije jaren heeft geleverd met het oog op de beheersing of vermindering van die schuldenlast.

§ 3. In de in § 2 bedoelde koninklijke besluiten worden, na overleg met de representatieve vakorganisaties van het personeel, de modaliteiten inzake de overdracht van personeelsleden en de maatregelen voor het waarborgen van hun rechten vastgesteld, met inachtneming van de beginselen vermeld in artikel 88, § 2, tweede, derde en vierde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

§ 4. Het bedrag van het pensioen dat, ter uitvoering van § 2, aan de overgedragen personeelsleden zal worden toegekend, alsook het bedrag van het pensioen van hun rechthebbenden mag niet minder

Arrêté royal du 15 octobre 1935

Il sera soumis à une seule épreuve sans aucune condition de temps d'études.

Art. 2. Notre Ministre de l'instruction publique est chargé, etc.

..

Léopold III, etc. Vu l'article 20 de la loi du 21 mai 1929 sur la collation des grades académiques et le programme des examens universitaires, article ainsi conçu : ... (1).

Sur la proposition de Notre Ministre de l'instruction publique,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Le candidat en sciences (groupe : sciences chimiques) qui désire devenir candidat en sciences (groupe : sciences biologiques) subira une épreuve complémentaire sur :

1° Les éléments de zoologie et des compléments;

2° Les éléments de botanique et des compléments.

Le candidat en sciences (groupe : sciences chimiques) qui désire devenir candidat en sciences (groupe : sciences géographiques) subira une épreuve complémentaire sur :

1° Les éléments de zoologie;

2° Les éléments de botanique;

3° L'histoire politique interne de la Belgique;

4° Des exercices sur la géographie.

Dans l'un et l'autre cas, aucune durée d'études ne sera exigée pour l'épreuve complémentaire.

Art. 2. Notre Ministre de l'instruction publique est chargé, etc.

14 octobre 1936. — ARRÊTÉ ROYAL modifiant le règlement de l'ordre de service du tribunal de première instance de Bruxelles. (*Monit.*, 25 octobre.)

(Voy. loi du 22 juillet 1927; arr. roy. des 1^{er} septembre 1927, 12 octobre 1927, 28 janvier 1929, 18 juin 1931 et 3 juin 1933.)

14 octobre 1936. — APPLICATION à la Principauté de Liechtenstein de la Convention internationale de l'opium, signée à La Haye, le 23 janvier 1912. (*Moniteur*, 5 décembre.)

Le Secrétariat général de la Société des Nations a fait savoir au Ministère des affaires étrangères et du commerce extérieur que, par une lettre en date du 14 octobre 1936, reçue au dit Secrétariat le 16 octobre 1936, M. le Ministre des affaires étrangères des Pays-Bas lui a transmis, à la demande de la Légation de Suisse, à La Haye, la déclaration suivante :

(1) Voy. arr. roy. du 7 avril 1936.

« Aux termes d'arrangements intervenus en 1929 et 1935 entre le Gouvernement de la Principauté de Liechtenstein et le Gouvernement suisse en application du Traité d'union douanière conclu le 29 mars 1923 entre ces deux pays, la législation suisse sur les stupéfiants y compris l'ensemble des mesures prises par les autorités fédérales en exécution des différentes Conventions internationales relatives aux drogues nuisibles, est applicable, pendant la durée du Traité d'union douanière, au territoire de la Principauté de la même façon qu'au territoire de la Confédération.

La Principauté de Liechtenstein participe en conséquence, pendant la durée du dit traité, aux Conventions internationales conclues et à conclure en matière de stupéfiants, sans qu'il soit nécessaire ni opportun qu'elle y adhère séparément. »

15 octobre 1936. — ARRÊTÉ ROYAL du 15 OCTOBRE 1935 (2) portant le règlement de police et de navigation des voies navigables administrées par l'Etat. (*Moniteur*, 15 octobre.)

Léopold III, etc. Revu l'arrêté royal du 1^{er} mai 1889, portant règlement de police et de navigation des voies navigables administrées par l'Etat;

Revu les arrêtés royaux en date : du 20 septembre 1889, du 4 avril 1890, du 30 avril 1890, du 11 juillet 1890, du 17 novembre 1890, du 29 février 1892, du 25 avril 1892, du 2 novembre 1892, du 7 novembre 1892, du 7 février 1893, du 19 juin 1893, du 11 février 1894, du 2 mars 1896, du 6 septembre 1896, du 3 décembre 1898, du 27 mars 1899, du 20 octobre 1899, du 17 février 1900, du 19 mars 1902, du 29 septembre 1903, du 11 janvier 1904, du 31 mars 1904, du 28 avril 1904, du 30 avril 1904, du 6 juillet 1904, du 9 octobre 1904, du 26 juin 1905, du 25 mai 1906, du 29 juillet 1907, du 26 août 1907, du 11 juin 1908, du 1^{er} septembre 1908, du 2 septembre 1908, du 17 février 1909, du 13 septembre 1909, du 7 septembre 1910, du 1^{er} octobre 1910, du 21 janvier 1911, du 21 août 1911, du 5 octobre 1911, du 13 décembre 1911, du 22 mars 1912, du 20 août 1912, du 6 septembre 1912, du 1^{er} octobre 1912, du 13 mars 1913, du 30 avril 1913, du 8 juillet 1913, du 11 novembre 1913, du 23 janvier 1914, du 27 avril 1914, du 12 juin 1914, du 30 mars 1920, du 16 novembre 1920, du 8 décembre 1920, du 17 mars 1922, du 15 juillet 1922, du 2 octobre 1922, du 9 décembre 1922, du 26 février 1923, du 20 mars 1923, du 22 mai 1923, du 14 juin 1923, du 11 juillet 1923, du 6 août 1923, du 29 octobre 1923, du 23 novembre 1923, du 16 janvier 1924, du 22 janvier 1924, du 27 mars 1924, du 14 avril 1924, du 26 avril 1924, du 8 septembre 1924, du 18 décembre 1924, du 1^{er} février 1925, du 2 février 1925, du 16 mars 1925, du 25 avril 1925, du 29 mai 1925, du 15 juin 1925, du 18 juillet 1925, du 23 juillet 1925, du 27 août 1925, du 30 novembre 1925, du 10 décembre 1925, du 14 décembre 1925, du 5 janvier 1926, du 6 janvier 1926, du 18 janvier 1926,

(2) Par suite de sa publication tardive au *Moniteur*, cet arrêté n'a pu être inséré à sa date.

du 25 janvier 1926, du 29 janvier 1926, du 1^{er} mars 1926, du 26 avril 1926, du 15 mai 1926, du 10 juillet 1926, du 10 août 1926, du 18 septembre 1926, du 5 octobre 1926, du 29 novembre 1926, du 21 mars 1927, du 23 mai 1927, du 30 mai 1927, du 5 juillet 1927, du 18 juillet 1927, du 21 septembre 1927, du 15 décembre 1927, du 7 février 1928, du 4 juin 1928, du 20 juin 1928, du 30 juin 1928, du 20 septembre 1928, du 19 novembre 1928, du 28 janvier 1929, du 22 avril 1929, du 6 septembre 1929, du 3 décembre 1929, du 6 février 1930, du 11 février 1930, du 12 avril 1930, du 26 avril 1930, du 13 mai 1930, du 30 juin 1930, du 30 septembre 1930, du 3 novembre 1930, du 22 novembre 1930, du 11 mars 1931, du 7 avril 1931, du 15 avril 1931, du 17 avril 1931, du 23 juin 1931, du 10 octobre 1931, du 17 novembre 1931, du 15 décembre 1931, du 28 janvier 1932, du 5 février 1932, du 4 mars 1932, du 25 avril 1932, du 9 mai 1932, du 12 juillet 1932, du 14 juillet 1932, du 19 juillet 1932, du 25 août 1932, du 27 septembre 1932, du 3 novembre 1932, du 24 novembre 1932, du 30 décembre 1932, du 2 janvier 1933, du 18 janvier 1933, du 6 février 1933, du 20 mars 1933, du 25 avril 1933, du 1^{er} juillet 1933, du 15 juillet 1933, du 14 août 1933, du 9 septembre 1933, du 18 septembre 1933, du 31 octobre 1933, du 7 novembre 1933, du 17 novembre 1933, du 15 décembre 1933, du 12 mars 1934, du 13 avril 1934, du 15 mai 1934, du 11 juin 1934, du 21 juin 1934, du 25 juin 1934, du 10 juillet 1934, du 20 août 1934, du 24 septembre 1934, du 27 septembre 1934, du 3 octobre 1934, du 16 octobre 1934, du 25 octobre 1934, du 6 novembre 1934, du 10 novembre 1934, du 12 novembre 1934, du 19 novembre 1934, du 7 décembre 1934, du 13 décembre 1934, du 18 décembre 1934, du 23 janvier 1935, du 23 mars 1935, du 15 avril 1935, du 6 mai 1935, du 15 juin 1935, du 24 juin 1935, du 26 juin 1935, du 27 juillet 1935;

Vu Notre arrêté royal du 25 novembre 1889, approuvant le règlement particulier des canaux provinciaux de la Flandre occidentale;

Vu l'arrêté royal du 7 octobre 1901, approuvant le règlement particulier de la Flandre orientale et celui du 8 juin 1926 le modifiant;

Vu l'arrêté royal du 30 août 1894, approuvant le règlement particulier des canaux d'Eecloo et celui du 4 septembre 1910 le modifiant;

Vu l'arrêté royal du 5 mai 1896, approuvant le règlement particulier des canaux communaux de Gand;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} août 1898, décrétant un nouveau règlement particulier pour le canal de Furnes à Bergues, ensuite de la reprise de cette voie navigable par l'Etat;

Revu l'arrêté royal du 24 août 1892, portant règlement de police de la partie de l'Escaut maritime située en amont du « Melkhuys », de la Durme, du Rupel, de la Nèthe inférieure, de la Dyle inférieure et de la Senne, et les arrêtés royaux modificatifs des 7 mars 1898, 15 novembre 1904, 10 octobre 1905, 9 décembre 1905, 8 janvier 1907, 26 août 1907, 2 septembre 1908, 10 novembre 1923, 11 janvier 1926, 11 juin 1930, 14 mai 1932, 23 mai 1932, 25 avril 1933, 24 juillet 1933, 12 mars 1934 et 13 décembre 1934;

Vu la loi du 2 janvier 1926, portant modification au régime des péages des voies navigables administrées par l'Etat;

Vu la loi du 13 août 1928, instituant l'Of-

fice de la navigation, et l'arrêté royal du 16 février 1929, portant règlement organique de cet office, ainsi que les arrêtés royaux du 21 janvier 1929, 3 octobre 1934 et 23 mars 1935, déterminant les voies navigables dont l'exploitation lui est confiée;

Attendu qu'il importe de réunir en seul contexte les dispositions réglementaires existantes qui peuvent être maintenues, ainsi que les dispositions nouvelles dont l'expérience a démontré la nécessité;

Sur la proposition de Notre Ministre des finances et de Notre Ministre des travaux publics et de la résorption du chômage,

Nous avons arrêté et arrêtons :

La police et la navigation des voies navigables administrées par l'Etat sont régies par les dispositions suivantes :

TITRE I^{er}. — RÈGLES DE NAVIGATION APPLICABLES AUX BATEAUX, TRAINS ET RADEAUX.

CHAPITRE I^{er}. — CONDITIONS REQUISES POUR ÊTRE ADMIS À NAVIGUER.

Art. 1^{er}. Aucun bateau, train ou radeau n'est admis à naviguer, si ses dimensions et celles de son chargement ne permettent pas le passage facile aux ponts, écluses et autres ouvrages d'art dont les dimensions utiles (1) sont indiquées pour chaque voie navigable par les règlements particuliers. Ceux-ci fixent également les maxima de tirant d'eau.

Les dimensions des bateaux (gouvernail compris) doivent rester inférieures à celles des écluses au moins de 30 centimètres pour la longueur et de 20 centimètres pour la largeur.

La hauteur du chargement ou des parties fixes des bateaux au-dessus du plan de flottaison doit rester inférieure de 30 centimètres à la hauteur libre indiquée dans chaque règlement particulier.

Les trains ou radeaux doivent être formés de tronçons de 20 mètres de longueur au maximum, pouvant rapidement être séparés les uns des autres en cas de nécessité. Leur largeur doit être inférieure de 50 centimètres au moins à celle autorisée pour les bateaux, sans pouvoir excéder 5 mètres. Leur tirant d'eau est inférieur de 40 centimètres au moins au tirant d'eau maximum des bateaux.

Le tirant d'eau maximum des bateaux à moteur est inférieur de 25 centimètres à celui admis par les bateaux ordinaires. Toutefois, sur les voies navigables ci-après : canal de Blaton à Ath, canal de Bossuyt à Courtrai, canal du Centre, canal de Charleroi à Bruxelles, canal de Gand par Bruges à Ostende, canal de Plasschendaale à Nieupoort, canal de Gand à Terneuzen, canaux de la ligne de Liège à Anvers et leurs embranchements, les parties du canal Albert en exploitation, chenal de raccordement du canal Albert à la Meuse, canal de jonction de Briegden à Neer-

(1) La longueur utile d'une écluse ordinaire est la distance rectiligne comprise entre la corde du mur de chute et l'enclave des portes d'aval. S'il n'existe pas de mur de chute, cette longueur est prise entre la dite enclave et la corde du busc amont.

haren, canal de dérivation de la Lys, canal de Roulers à la Lys, canal de Mons à Condé, canal de Pommerœul à Antoing, canal de raccordement à Gand, Démer, Dyle supérieure, Dendre canalisée, Haut-Escaut, Escaut maritime, Durme, Rupel, Nèthe inférieure, Dyle inférieure, Senne, Lys, Meuse, Sambre, Ourthe (section comprise entre Chênée et Liège), Grande-Nèthe, Petite-Nèthe canalisée (partie située en aval de l'écluse n° 4 sous Emblehem), et Yser, les bateaux à moteur sont autorisés à titre de tolérance à naviguer avec un tirant d'eau maximum égal à celui indiqué pour les bateaux ordinaires.

Les patrons usant de cette tolérance sont personnellement et civilement responsables, tant envers l'Etat qu'envers des tiers, de tous les dommages qui peuvent en être la conséquence.

Dans des cas exceptionnels et pendant les sécheresses, le tirant d'eau peut être réduit par décision de l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées du ressort. Avis en est donné par voie de publication.

Aucune partie des bateaux ne peut faire saillie sous la quille de manière à excéder le maximum de tirant d'eau autorisé.

La hauteur comprise entre le point le plus bas de l'arête supérieure de la bortingle et le plan de flottaison est au moins de 30 centimètres pour les bateaux pontés ou munis de bortingles continues, qui jaugeant plus de dix tonnes, sans que le plan de flottaison puisse dépasser le point le plus bas de la courbe appelée communément plat-bord.

Pour les bateaux non pontés ou non munis de bortingles continues, la hauteur comprise entre le point le plus bas de la courbe et le plan de flottaison est au moins de 30 centimètres; toutefois, les bateaux jaugeés avant le 5 novembre 1928 pourront continuer à naviguer, à titre de tolérance, avec une hauteur libre de 20 centimètres au moins.

En ce qui concerne les bateaux à moteur, le plan de flottaison devra se trouver à 30 centimètres au moins en dessous de la partie inférieure des fenêtres les plus basses ou des autres ouvertures dans la coque qui sont en communication directe avec la cale, les hublots fixes étant considérés comme partie intégrante de la coque.

Art. 2. Les bateaux doivent porter à la poupe, inscrits en caractères de 8 centimètres au moins de hauteur : leur dénomination, leur tonnage maximum, le nom, les initiales des prénoms et le domicile du propriétaire.

En cas de rejaugage, les inscriptions se font conformément aux stipulations du litt. b de l'article 75 ci-après.

Tout bateau en marche doit être porteur, en tête de mât ou à une hauteur de 3 mètres au moins au-dessus du plat-bord d'un drapeau rouge avec carré blanc au milieu.

Les bateaux qui jouissent de la priorité de passage aux écluses et aux ponts mobiles, prévue à l'article 28 du présent règlement, portent une flamme rouge.

Art. 3. Les trains et radeaux sont liés et serrés à leurs deux extrémités de manière à ne pas entraver la navigation et à ne pas endommager les bateaux et les ouvrages d'art.

Les fers servant à lier et serrer les poutres du radeau ne peuvent dépasser la largeur de ce dernier.

Les trains ou radeaux portent un écriteau

indiquant, en caractères de 8 centimètres au moins de hauteur, le nom et le domicile de leur propriétaire.

Art. 4. Aucun bateau, train ou radeau n'est admis à naviguer, si, en raison d'un vice de construction, de vétusté, d'excès de chargement ou d'avaries, il est en danger de couler bas.

Les vérifications nécessaires à cet effet peuvent être faites en un point quelconque du réseau des voies navigables par l'ingénieur du ressort ou par son délégué.

Tout bateau reconnu en mauvais état est retenu et ne peut se remettre en marche qu'après avoir été convenablement réparé.

Les marchandises des bateaux, chargés en comble, doivent être arrimées de façon à ce qu'elles ne puissent, pendant le stationnement des bateaux ou durant le voyage de ceux-ci, être projetées dans le lit de la voie navigable.

Tout colis pesant mille kilogrammes (une tonne métrique) ou plus de poids brut destiné à être transporté par mer ou par voie navigable intérieure doit, avant d'être embarqué, porter l'indication de son poids marqué à l'extérieur de façon claire, apparente à la vue et durable.

Cette indication ne peut différer de plus de 5 p. c. du poids réel.

Echappent à cette obligation, les colis venant de l'étranger soit en transit, soit sous le couvert d'un permis d'exemption.

L'obligation du marquage du poids du colis incombe à tout expéditeur agissant pour son propre compte ou pour le compte d'un tiers.

Lorsque l'expéditeur agit pour le compte d'un tiers, l'obligation du marquage incombe à ce dernier, qui doit y satisfaire avant de se dessaisir du colis s'il a connaissance du fait que celui-ci est destiné à un transport par mer ou par voie d'eau intérieure.

Le contrôle de l'exactitude du poids indiqué sur le colis est exercé par les inspecteurs du travail et les délégués à l'inspection du travail ainsi que par les fonctionnaires désignés à l'article 101 du présent règlement. Ils peuvent se faire communiquer, à cet effet, les bordereaux d'expédition et connaissements relatifs aux colis sur lesquels ils exercent leur contrôle.

Le Ministre de l'industrie et du travail peut accorder des dérogations aux dispositions précédentes.

La constatation et la répression des infractions à ces dispositions ont lieu conformément à la loi du 5 mai 1888.

Art. 4bis. La constitution, le stationnement et la navigation de trains de bois sont interdits sur les voies navigables gérées par l'Office de la navigation.

Art. 5. Tout bateau, train ou radeau en cours de navigation doit avoir à bord au moins un patron et un aide.

Art. 6. Tout patron ou toute personne employée par la batellerie qui, par négligence, par incapacité, par ivresse, par fausses manœuvres volontaires, cause du désordre, entrave ou retarde la marche des bateaux, trains ou radeaux, est passible des peines comminées par l'article 100 du présent règlement. A la première réquisition, le capitaine ou le patron est tenu de remplacer sur-le-champ le délinquant.

Art. 7. Tout bateau, train ou radeau doit, pour naviguer, être muni des agrès, cordages, piquets d'amarre et des moyens de traction ou de propulsion nécessaires pour assurer une navigation active et régulière (1).

Art. 8. Tout patron doit être porteur :

- 1° D'un exemplaire du présent règlement;
- 2° D'un procès-verbal du jaugeage (2);
- 3° De la quittance des droits de navigation ou du permis de circulation à vide;
- 4° D'une lettre de voiture en bonne forme.

Ces pièces sont, à toute réquisition, présentées aux agents préposés au service de la voie navigable et aux fonctionnaires chargés de la perception et du contrôle des droits de navigation, qui peuvent y consigner leurs observations. Les patrons doivent, au besoin, se rendre à terre pour exhiber ces pièces.

Art. 9. A. Les barquettes et embarcations de plaisance jaugeant moins de trois tonneaux ne sont admises à naviguer sur les canaux et les rivières canalisées qu'à titre de tolérance. L'ingénieur en chef directeur du ressort peut interdire le passage de ces barquettes et embarcations de plaisance dans les parties des biefs où elles pourraient causer un inconvénient quelconque pour la navigation.

Les embarcations de plaisance jaugeant au moins trois tonneaux sont assimilées aux bateaux de commerce; toutefois, les stipulations relatives à l'inscription et au jaugeage des bateaux ne leur sont pas applicables.

Toutes les embarcations de plaisance portent de chaque côté de la proue, en lettres de 8 centimètres de hauteur, le nom du bateau, et sur le tableau arrière le nom du port d'attache en caractères de 8 centimètres de hauteur, et au-dessus ou au-dessous du nom du port d'attache, le nom du propriétaire en caractères de 4 centimètres de hauteur.

B. Toute barquette doit être pourvue d'une plaque portant un numéro d'ordre.

Cette plaque, en tôle émaillée fond noir, est du type de celles en usage pour les motocyclettes, mais comporte deux modèles distincts :

- a. Le premier, avec chiffres blancs, est destiné aux barquettes de plaisance ou affectées à un passage d'eau privé;
- b. Le second, avec chiffres rouges, est réservé aux barquettes des bateliers, à celles des passeurs d'eau publics et à celles appartenant à l'Etat.

Les plaques sont délivrées dans les bureaux des ingénieurs en chef directeurs des ponts et chaussées ayant des voies navigables dans leurs attributions, à la demande du pro-

priétaire, sur production d'une pièce d'identité établissant son domicile et moyennant justification du versement, entre les mains du receveur des domaines du ressort, d'une somme de 10 francs pour prix de la plaque et, éventuellement, du montant de la redevance fixée au pénultième alinéa du présent littéra.

Toutefois, pour les plaques du second type, le paiement peut se faire dans le bureau de l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées, lors de la demande visée ci-dessus.

Par exception, les embarcations appartenant à l'Etat seront pourvues gratuitement d'une plaque.

Les plaques doivent être fixées par les soins du propriétaire à la poupe de la barquette, par l'intermédiaire d'une fourrure en bois présentant sur tout son pourtour un cadre, en saillie d'un centimètre sur la plaque et large de trois centimètres.

L'endroit exact de fixation dépend de la forme affectée par la poupe :

- 1° Si celle-ci se présente en pointe, la plaque sera placée à tribord, le plus haut possible et le plus près possible de la pointe de la poupe;
- 2° Si celle-ci est constituée par un plan droit, muni à son milieu d'un gouvernail, la plaque sera placée sur le haut de la poupe même, côté tribord du gouvernail;
- 3° Si celle-ci est constituée par un plan droit sans gouvernail, la plaque sera placée au milieu de la poupe, le plus près possible du bord supérieur de la barque.

Dans les cas 1° et 2°, les chiffres de la plaque doivent être reproduits, par les soins du propriétaire, dans les mêmes dimensions et la même teinte, à babord à l'endroit correspondant à celui occupé par la plaque à tribord.

La plaque ne doit être renouvelée qu'en cas de perte.

Toutefois, en cas de cession de la barquette, l'ancien propriétaire doit faire connaître à l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées qui a délivré la plaque d'identification, le nom et l'adresse du nouveau possesseur.

Jusqu'à la réception de cette notification par le fonctionnaire prédésigné, l'ancien propriétaire continue à assumer toutes les charges et responsabilités qui lui incombent du chef de la possession de la barquette.

Tout batelier entrant en Belgique et dont la barquette n'est pas pourvue de la plaque réglementaire dispose d'un délai de huit jours pour se mettre en règle. Il lui appartient éventuellement de prouver que la limite extrême de ce délai n'est pas atteinte.

Le stationnement des embarcations de plai-

(1) Boite de secours. — A l'article 2 (III) de l'arrêté royal du 16 janvier 1932 (*Moniteur belge* du 22 janvier 1932), prescrivant les moyens de premiers soins médicaux dans les entreprises industrielles et commerciales, il est stipulé que « Sur les trains, tramways, tracteurs, remorqueurs, chaland, dragueurs et, en général, sur les véhicules à traction mécanique dont le fonctionnement et l'utilisation comportent l'emploi : a. de une à cinq personnes : une boîte de secours n° 1; b. plus de cinq personnes : une boîte de secours n° 2 » est imposée.

(2) Une Convention internationale relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure est intervenue le 27 novembre 1925. Elle prévoit l'équivalence réciproque des certificats dans les pays adhérents, qui, à l'heure actuelle, sont les suivants :

Allemagne, Autriche, Belgique (non compris le Congo belge et le Ruanda-Urundi), Bulgarie, la Ville libre de Dantzig, Espagne, France, Grande-Bretagne et Irlande du Nord, Grèce, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suisse, Tchécoslovaquie et Yougoslavie.

sance de moins de trois tonneaux et des barquettes munies d'une plaque à chiffres blancs n'est toléré sur les voies navigables que pour autant que leurs propriétaires payent annuellement et par anticipation une redevance de 40 francs entre les mains du receveur des domaines du ressort.

La quittance de ce versement devra être présentée à toute réquisition des agents préposés à la surveillance de la voie navigable où a lieu le stationnement. Les propriétaires des barquettes qui, sauf de courtes périodes d'utilisation, sont remises en dehors des dépendances de la voie navigable pourront, à titre de tolérance, être dispensés du paiement de la redevance de 40 francs sur décision conforme de l'ingénieur en chef directeur qui a délivré la plaque d'identification.

C. Ne sont pas soumis aux prescriptions définies au litt. B :

1° Les yachts aménagés pour participer aux courses à voiles pour autant que leur numéro de voiture soit porté chaque année avant le 1^{er} mai à la connaissance du Département des travaux publics par l'intermédiaire d'un club régulièrement constitué;

2° Les canots mus à l'aviron ou à la pagaie, pour autant qu'ils portent visiblement, à hauteur de la place du chef de nage, à l'intérieur du plat-bord tribord, leur numéro d'inscription dans les registres d'une société d'aviron reconnue, précédé de la lettre distinctive de celle-ci.

Les dites sociétés auront à faire parvenir chaque année avant le 1^{er} mai, au Département des travaux publics, par l'entremise de leur fédération, la liste des canots ainsi numérotés indiquant le nom du propriétaire de chacun d'eux.

Les yachts non aménagés aux fins indiquées au 1^{er} ci-dessus, doivent être pourvus d'une plaque à chiffres blancs, mais leurs propriétaires peuvent se dispenser de la fixer dans les conditions prévues au litt. B du présent article. S'ils usent de cette faculté, ils sont tenus de reproduire les chiffres de la plaque dans leurs dimensions et teinte à l'intérieur du bateau à une place très visible agréée au préalable par l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées qui a délivré la plaque. Celle-ci doit, en outre, se trouver toujours à bord et être exhibée à toute demande des agents soit de l'administration des domaines, soit de celle des ponts et chaussées.

Art. 10. Sans préjudice à l'application des peines comminées par l'article 100, les agents de l'administration ont le droit d'arrêter et de faire conduire d'office à tel endroit qu'ils désignent, pour y être garé, tout bateau, train, radeau, barquette ou embarcation de plaisance pour lequel les prescriptions qui précèdent n'ont pas été observées, et de l'y faire retenir jusqu'à ce que le patron se soit mis en règle.

Les articles 87 et 88 ci-après indiquent les mesures réglementaires spéciales à prendre en l'absence de procès-verbal de jaugeage.

CHAPITRE II. — RÈGLES RELATIVES AUX BATEAUX EN MARCHÉ.

SECTION I^{re}. — Heures de navigation et règles pour la navigation de nuit.

Art. 11. Sauf les dérogations indiquées ci-après ou prévues dans les règlements particu-

liers, la navigation ne peut se faire en dehors des heures suivantes, savoir :

Pendant le mois de :

Janvier.	6 h. 45 à 16 h. 45
Février.	6 h. 15 à 17 h. 45
Mars.	5 h. 30 à 18 h. 30

Avril :

a. Du 1^{er} jusqu'au jour de l'instauration de l'heure estivale. 5 h. à 19 h. 30

b. Depuis ce jour jusqu'au 30 5 h. 30 à 20 h.
 Mai 4 h. 30 à 21 h.
 Juin 4 h. 30 à 21 h. 30
 Juillet 4 h. 20 à 21 h. 30
 Août 4 h. 45 à 20 h. 45
 Septembre 5 h. 30 à 20 h.
 Octobre :

a. Du 1^{er} jusqu'au jour où l'heure normale est rétablie. . . 6 h. 30 à 19 h.

b. Depuis ce jour jusqu'au 31 5 h. 30 à 18 h.
 Novembre. 6 h. à 17 h.
 Décembre 6 h. 45 à 16 h. 45

Les dimanches ainsi que les jours de l'Ascension, de l'Assomption, de la Toussaint et de la Noël, la navigation ne peut s'exercer qu'à partir de 9 heures sur les voies navigables administrées par l'Etat, excepté toutefois :

1° Sur les rivières soumises à l'action de la marée et aux écluses de navigation mettant ces rivières directement en communication avec les autres voies navigables;

2° Pour le passage des transports de produits explosifs, des bateaux à service régulier et de ceux transportant, sur les lieux de l'accident, le matériel de sauvetage de bateaux coulés bas.

L'ingénieur en chef directeur du ressort peut autoriser et même rendre obligatoire provisoirement la navigation en dehors des heures indiquées aux deuxième et troisième alinéas ci-dessus, lorsque les bateaux encombrant ou menacent d'encombrer les biefs.

Le Ministre des travaux publics peut autoriser ou même rendre obligatoire la navigation en dehors des dites heures sur les voies navigables ou parties de voies navigables, quand il juge la mesure utile ou opportune (1).

Il fixe les dispositions à observer, notamment en ce qui concerne l'éclairage des bateaux.

Art. 12. Sur les voies navigables (2) soumises au règlement général de police et de navigation de nuit n'est pas prescrite ou autorisée, les bateaux, trains ou radeaux doivent, depuis l'heure officielle du coucher du soleil jusqu'une

(1) Pour les voies navigables gérées par l'Office de la navigation, les pouvoirs attribués au Ministre des travaux publics dans le règlement général de police et de navigation et dans les règlements particuliers des voies navigables appartiennent au conseil d'administration de cet office, et les attributions qui y sont assignées aux fonctionnaires et agents des ponts et chaussées sont exercées par ceux du dit office (art. 29 de l'arr. roy. du 16 février 1929).

(2) Pour les voies navigables gérées par l'Office de la navigation, voir le règlement particulier y relatif.

demi-heure après l'heure de fermeture de la navigation et depuis une demi-heure avant l'heure d'ouverture de la navigation jusqu'à l'heure officielle du lever du soleil, porter les feux prescrits aux articles spécifiés au règlement pour la navigation sur la section de l'Escaut maritime, comprise entre une limite située à un kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et la frontière néerlandaise, savoir (1) :

a. Pour les bâtiments à moteur faisant route : les feux prévus aux articles 7 et 8 ;

b. Pour les bâtiments remorquants : les feux prévus à l'article 9 ;

c. Pour les embarcations à rames : les feux prévus à l'article 14 ;

d. Pour les radeaux : les feux prévus à l'article 16 ;

e. Pour les bâtiments au mouillage ou tenus sur un corps mort : les feux conformément à l'article 17, alinéas 1^{er} et 4.

Les bâtiments faisant route non visés aux alinéas précédents doivent porter en tête du grand mât un feu qui projette tout autour de l'horizon une lumière blanche brillante et ininterrompue ; cette lumière doit être visible d'une distance de 1,800 mètres au moins.

Les bateaux sans mât ou avec mât abaissé, doivent porter ce feu blanc à une hauteur d'au moins 3 mètres au-dessus du plat-bord.

Pendant le temps durant lequel le port des feux est obligatoire, l'échange des signaux entre bâtiments qui remorquent et bâtiments qui sont remorqués peut se pratiquer conformément aux dispositions de l'article 25 de l'arrêté royal du 27 septembre 1926 précité.

Il est interdit de montrer d'autres feux qui pourraient être pris pour les feux prescrits.

De même, il est interdit à tous bateaux faisant route ou non d'utiliser les lumières aveuglantes pouvant constituer un danger ou un inconvénient pour d'autres bâtiments.

Un bâtiment qui n'est ni à l'ancre, ni amarré, ni échoué, est considéré comme faisant route.

Le mot « visible », lorsqu'il s'applique à des feux, veut dire visible par une nuit noire avec une atmosphère sereine.

Sur les voies où la navigation de nuit est autorisée ou ordonnée, les bateaux, trains ou radeaux en stationnement doivent être éclairés durant la nuit.

SECTION II. — Halage, croisement, trématage, virement, signaux sonores.

Art. 13. Le Ministre des travaux publics peut autoriser l'établissement de services réguliers pour la traction des bateaux sur les voies navigables.

Art. 14. A moins d'une autorisation spéciale donnée par l'ingénieur en chef directeur du ressort, il est défendu d'atteler de front plus de deux chevaux de halage.

Ces chevaux, constamment menés en mains, doivent suivre la bande pavée ou empierrée du chemin de halage, à défaut de laquelle ils

sont tenus à 1 m. 50 au moins de la crête de la rive.

Art. 15. Il est expressément défendu de couper les cordes ou les traits servant au halage.

Art. 16. *Règles générales pour la marche simultanée des bateaux.* En général, tout bateau, train ou radeau doit la moitié de la voie navigable aux autres bateaux, trains ou radeaux.

Un équipage n'a droit de réclamer la priorité de passage à une passe rétrécie que s'il se trouve à moins de 500 mètres de distance de cette passe.

Les bateaux mus à l'aide de gaffes laissent toujours les bateaux halés longer la rive sur laquelle le halage s'opère.

Sur tout bateau marchant à la voile, les vergues, les antennes et les voiles sont disposées de manière qu'elles ne puissent causer ni entraves ni dommages.

Les bateaux, trains ou radeaux doivent, en tout cas, laisser les embarcations de l'Etat serrer la rive sur laquelle elles sont halées et doivent, à cet effet, serrer la rive opposée, en laissant tomber leur trait.

Tout bateau faisant route doit s'écarter d'un bateau qui dérive avec le courant.

A défaut d'espace suffisant, le bateau dérivant est tenu de prendre des mesures propres à faire place aussitôt que possible à d'autres bateaux.

Lorsque, à cause de sinuosités de la voie navigable, il arrive que les bateaux faisant route ne s'aperçoivent pas à temps, ou que, à cause de facteurs indépendants des circonstances atmosphériques, la visibilité est réduite au point qu'ils pourraient ne pas s'apercevoir à temps, ces bateaux doivent, pour appeler l'attention, faire entendre un signal consistant en un son continu, signal qui doit, au besoin, être répété.

Un bateau à moteur, isolé ou remorquant un train, doit, avant de se mettre en route, faire entendre également ce signal d'avertissement consistant en un son continu.

Un bateau à moteur faisant route, isolé ou remorquant un train, doit, lorsqu'il s'agit de manœuvres en vue de prévenir un abordage, indiquer sa manœuvre à un autre bateau qui est en vue par les signaux suivants :

Un son bref pour dire : « Je viens sur tribord » ;

Deux sons brefs pour dire : « Je viens sur babord » ;

Trois sons brefs pour dire : « Je bats en arrière à toute vitesse ».

Un bateau à moteur faisant route, mais qui n'est pas maître de sa manœuvre, doit l'indiquer à un bateau en vue par quatre sons brefs pour dire : « Vous devez vous écarter de ma route, je ne suis pas maître de ma manœuvre ».

Tout bateau à moteur, isolé ou remorquant un train, qui s'approche d'un autre bateau doit, lorsqu'il y a risque de collision, diminuer de vitesse, stopper ou battre de l'arrière suivant le besoin.

Quand, en exécution des règlements, l'un des bateaux doit changer de route, l'autre bateau doit conserver la sienne.

En suivant et en interprétant les prescrip-

(1) Voir titre II des notices spéciales relatives à l'Escaut maritime.

tions contenues dans la section II du chapitre II, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et de collision ainsi que des circonstances particulières qui peuvent forcer de s'écarter de ces règles pour éviter un danger immédiat.

Il est interdit de faire entendre d'autres signaux phoniques que les signaux réglementaires prescrits par l'autorité.

Art. 17. Croisement. Quand les bateaux qui se croisent, halés sur la même rive, sont l'un chargé et l'autre vide, le bateau vide se range du côté opposé au halage; s'ils sont tous deux chargés ou tous deux vides, le bateau montant se tient du côté du halage.

Si l'un des bateaux est halé sur une rive et l'autre bateau sur l'autre rive, chacun d'eux doit serrer la rive sur laquelle il est halé.

Pour le croisement, les trains et radeaux serrent, à la remonte, la rive de halage, et, à la descente, la rive opposée.

Lorsque des bateaux à moteur croisent des bateaux halés, ceux-ci serrent la rive sur laquelle ils sont halés et ceux-là la rive opposée. Lorsque des bateaux à moteur ou des bateaux marchant à la voile se croisent, chacun serre la rive qu'il a à sa droite (tribord).

Lorsque des circonstances exceptionnelles obligent un bateau à moteur à venir sur babord, il peut être dérogé aux prescriptions de l'alinéa précédent et le bateau signifie alors son intention en temps utile par deux sons brefs, qui sont au besoin répétés. En outre, il doit modérer notablement sa marche.

Aucun bateau, train ou radeau ne s'engage dans une partie de voie navigable dans laquelle le croisement est impossible qu'après s'être assuré que la voie est libre et avoir arboré un pavillon bleu portant au milieu un carré blanc.

Des poteaux indicateurs font connaître les limites entre lesquelles le croisement des bateaux ne peut avoir lieu.

Lorsqu'un bateau, train ou radeau se présente devant une partie de la voie navigable qui n'a pas une largeur suffisante pour le croisement et dans laquelle un autre bateau, train ou radeau se trouve engagé, il doit s'arrêter et se ranger du côté opposé au halage pour laisser passer l'équipage engagé.

Lorsque, dans une voie navigable à courant, des bateaux se rencontrent près d'un chenal, d'un pont, d'un poste de stationnement ou d'une courbe où le passage est si étroit qu'il y aurait danger pour eux de s'y engager simultanément, le bateau remontant le courant doit arrêter sa marche par rapport au fond jusqu'à ce que le bateau navigant avec le courant ait passé le chenal, le pont ou la courbe ou dépassé le poste de stationnement.

Lorsque dans une voie navigable sans courant, un bateau en rencontre un autre près d'une courbe, de manière à créer un danger s'ils se croisent dans cette courbe, le bateau qui a la grande courbe dans son tribord doit poursuivre sa route et l'autre ou les autres bateaux doivent attendre jusqu'à ce que la courbe soit libre.

Art. 18. Trématage. Tout bateau qui, en raison de la vitesse avec laquelle il marche régulièrement, en rejoint un autre, a le droit de devancer celui-ci, quel que soit le mode de propulsion ou de traction de l'un ou de l'autre.

Il est interdit d'accélérer momentanément la marche d'un bateau dans le but exclusif d'en devancer un autre.

Il est défendu de dépasser un bateau en marche parvenu à moins de 500 mètres d'une écluse, d'un pont ou d'un ouvrage d'art quelconque à simple passe.

Les bateaux, trains ou radeaux faisant route dans une même direction ne peuvent trémater dans les coudes ou dans les passes étroites dans lesquelles le croisement des bateaux ne peut avoir lieu.

Aucun bateau ne peut en dépasser un autre, ni un train ni un radeau, sans que le patron ait, par un son continu ou par cinq coups piqués à la cloche, averti de son intention celui de l'équipage à dépasser. Le patron ainsi averti doit modérer sa marche et exécuter, suivant le cas, l'une des manœuvres prescrites ci-après dès que le bateau qui se prépare à exercer le droit de trématage s'est approché à la double longueur de son bateau, train ou radeau.

Le bateau halé qui en dépasse un autre doit serrer la rive sur laquelle il est tiré et l'autre la rive opposée, en laissant tomber à temps son trait.

Lorsque des bateaux à moteur ou des bateaux marchant à la voile dépassent des bateaux halés se dirigeant dans le même sens, ces derniers doivent serrer la rive sur laquelle ils sont halés et les premiers la rive opposée.

Lorsque des bateaux à moteur ou des bateaux marchant à la voile rejoignent d'autres bateaux à moteur ou à voiles marchant dans le même sens et qu'ils ont le droit de dépasser, les premiers doivent serrer la rive qu'ils ont à droite (tribord) et les seconds celle qu'ils ont à gauche (babord).

Lorsque les circonstances obligent un bateau qui en dépasse un autre et veut trémater, de déroger aux prescriptions du huitième alinéa du présent article de telle manière que le trématage n'ait pas lieu dans le sens prescrit dans cet article, le bateau qui veut trémater ne doit pas donner le signal décrit au cinquième alinéa du présent article, mais faire connaître son intention de dépasser à contre-bord par deux sons continus ou par dix coups piqués à la cloche.

Lorsqu'un bateau à moteur rattrapé est en mesure de livrer passage à celui qui veut le dépasser, il doit donner deux sons brefs s'il vient à cet effet sur babord et un son bref si, à la suite de circonstances spéciales, il est obligé de venir sur tribord.

Lorsque le bateau qui est rattrapé désire donner à entendre que, suivant l'opinion du capitaine ou du patron, il n'est pas possible de trémater, il doit faire entendre sept sons brefs ou sept coups piqués à la cloche.

Art. 19. Virerment. Lorsqu'un bateau faisant route avec le courant veut virer, il doit donner connaissance de son intention aux bateaux à proximité par un son continu, suivi d'un ou deux sons brefs suivant qu'il désire éviter sur tribord ou babord. Dans ce cas tout bateau proche remontant le courant doit arrêter sa marche par rapport au fond et tout bateau proche naviguant avec le courant doit diminuer sa vitesse jusqu'à ce que le bateau qui vire ne présente plus d'obstacle au passage.

Lorsqu'un bateau veut virer dans une voie

navigable sans courant, il doit en donner connaissance aux bateaux qui se trouvent à proximité en faisant entendre le signal décrit au paragraphe précédent et les bateaux en question doivent, au besoin, lui faire place.

Art. 20. Tout bateau, train ou radeau, dont le patron a, par une infraction au présent règlement, entravé ou retardé la marche d'un équipage est retenu à la première écluse ou au premier pont, jusqu'après le passage de cet équipage.

Art. 21. Dans les traverses des villes, dans les coudes et passes étroites, devant les quais de chargement et de déchargement (1) à proximité des travaux en cours d'exécution dans la voie navigable, des endroits de sujétion désignés par l'ingénieur en chef directeur du ressort, des bateaux employés à relever des épaves ou chargés de matières explosives, la vitesse de marche est réduite de manière à éviter tout danger ou dommage. Les patrons se conforment à ce que le fonctionnaire dirigeant les travaux juge utile de leur prescrire.

Art. 22. Les bateaux peuvent marcher en convois :

1° Quand ils sont remorqués;

2° Quand le halage est possible sans augmenter le nombre des chevaux habituellement employés à la traction d'un seul bateau chargé.

Les bateaux peuvent être coupés si, de la sorte, ils passent sans difficulté aux ouvrages d'art et n'excèdent pas la moitié de la largeur au plafond de la voie navigable.

Art. 23. Les agents de l'administration chargés de la surveillance des voies navigables et des machines à vapeur ou de l'exécution des lois et règlements concernant la douane et les droits de navigation peuvent faire arrêter les bateaux en marche et monter à bord pour vérifier si les prescriptions légales et réglementaires sont observées.

Les patrons sont tenus de se conformer à leurs réquisitions.

SECTION III. — *Passage aux écluses et aux ponts.*

Art. 24. En approchant des écluses et des ponts mobiles, les patrons doivent ralentir la marche de leur équipage et avertir les éclusiers et les pontiers de leur arrivée, par le sifflet, la cloche, la corne ou bien par des appels. Au moment où ils atteignent les poteaux signalant les passages d'eau, les patrons feront usage du sifflet, de la cloche ou de la corne.

L'arrêt complet est obligatoire à la distance de 100 mètres des ponts mobiles de chemin de fer, et de 50 mètres des ponts mobiles pour routes et des écluses, si le pontier ou l'éclusier n'a pas donné l'autorisation de franchir ces ouvrages.

Dans ce cas, les patrons doivent amarrer leurs bateaux, trains ou radeaux, de façon à ne pas entraver le halage et se ranger de manière à ne pas gêner la marche des équipages qui doivent les croiser. Ils se conforment, en outre, aux indications des préposés à la manœuvre et ne reprennent leur marche qu'avec l'autorisation de ceux-ci.

Art. 25. Dans le cas, au contraire, où le passage est permis, les patrons doivent faire avancer leur équipage lentement et avoir soin d'amarrer leurs bateaux, trains ou radeaux à leurs deux extrémités dans le sas des écluses. Il leur est interdit de toucher avec des perches, crocs, gaffes et autres engins aux parties des ouvrages d'art qui ne sont pas établies en vue de la facilité des manœuvres.

Art. 26. L'éclusier et le pontier ont seuls le droit de manœuvrer les appareils des écluses, des barrages et des ponts.

Ils peuvent, toutefois, pour cette manœuvre, demander l'assistance des aides ou des mariners.

Une partie du personnel, suffisante pour la conduite ou la manœuvre du bateau, train ou radeau, doit rester à bord pendant le passage.

Art. 27. Aux abords comme au passage des écluses et des ponts, les patrons sont tenus d'exécuter les ordres des éclusiers ou des pontiers et de se conformer aux signaux indiquant si le passage est libre.

Art. 28. Le passage aux écluses et aux ponts mobiles a lieu suivant l'ordre d'arrivée des bateaux aux poteaux d'arrêt établis de part et d'autre de ces ouvrages.

Il est fait exception à cette règle pour les embarcations ci-dessous désignées, qui jouissent de la priorité du passage dans l'ordre indiqué :

1° Bateaux chargés de poudre à tirer, de coton-poudre, de matières fulminantes, de dynamite;

2° Bateaux appartenant à l'armée ou assistant celle-ci dans ses opérations et ses transports;

3° Embarcations de l'administration à bord desquelles est arboré le pavillon national;

4° Bateaux chargés de pétrole, naphthe et autres hydrocarbures;

5° Bateaux affectés à un service régulier de transport de voyageurs et yachts de plaisance jaugeant plus de 3 tonneaux;

6° Bateaux affectés à un service régulier de transport de marchandises (2);

7° Embarcations transportant le matériel de sauvetage de bateaux coulés bas, se rendant sur les lieux de l'accident et munies d'un laissez-passer délivré par l'ingénieur compétent (3).

Aucun droit de trématage ne peut être exercé à l'égard des bateaux déjà engagés dans les ouvrages d'art.

(1) Y compris les banquettes d'échouage.

(2) Voir pour les voies navigables gérées par l'Office de la navigation le règlement particulier y relatif.

(3) N. D. L. R. Cet alinéa est complété par la disposition de l'arrêté royal du 29 juin 1936 (Voyez *Pasinomie* sous la date du 29 juin 1936).

Tout bateau dont la proue a dépassé le poteau d'arrêt est considéré comme engagé dans l'ouvrage.

Les bateaux en convoi avec ou sans remorqueur ne comptent que pour une unité et sont éclusés sans interposition de bateaux marchant dans le même sens. Toutefois, sur la Meuse, les bateaux affectés à un service régulier de transport de voyageurs et les yachts de plaisance jaugeant plus de trois tonneaux qui jouissent de la priorité de passage en vertu du 5° du deuxième paragraphe du présent article sont éclusés, dès leur arrivée, avant tous autres bateaux en attente d'éclusement, même s'il s'agit de bateaux faisant partie d'un convoi.

De même, sur la Meuse sont éclusés, dès leur arrivée, avant tous autres bateaux en attente d'éclusement, même s'il s'agit de bateaux faisant partie d'un convoi, les bateaux affectés à un service occasionnel (excursions) de transport de voyageurs qui, sur la Meuse, jouissent de la priorité de passage au même titre que les bateaux affectés à un service régulier de transport de voyageurs.

Pour jouir de cette priorité, les entrepreneurs d'une excursion doivent faire connaître à la direction du service, quarante-huit heures avant le départ, l'horaire des passages aux écluses du parcours prévu.

Les bateaux ordinaires ont le droit de passage avant les trains ou radeaux. Toutefois, le passage de ceux-ci ne peut être retardé de plus de six heures.

Les éclusiers profitent autant que possible de la même éclusée pour faire passer deux équipages marchant en sens contraire. De plus, lorsque les bateaux à écluser sont trop grands pour être sésés deux ou plusieurs à la fois, les éclusiers comprennent dans le sasement d'un grand bateau un ou plusieurs bateaux de moindres dimensions. Les bateaux indiqués sous le 1° sont éclusés isolément et dès leur arrivée.

A l'entrée et à la sortie des écluses, la traction est obligatoire; lorsque les écluses sont munies de poulies de renvoi, les remorqueurs sont tenus de tirer les bateaux constituant leur convoi.

Les embarcations de plaisance à moteur, jaugeant moins de trois tonneaux, sont choisies en premier lieu pour compléter les sasements. Toutefois, cette faveur ne peut être accordée à une même embarcation de plaisance à moteur plus de deux fois par jour à la même écluse.

En cas de contestation sur l'application des dispositions du présent article et des articles 16 et 18, les patrons sont tenus de se conformer aux ordres de l'éclusier, du pontier ou de tout agent de la navigation.

Art. 29. Les bateaux marchant à la voile doivent amener celle-ci complètement à 200 mètres au moins des ponts et des écluses.

Art. 30. Le Ministre des travaux publics peut, par des arrêtés spéciaux, régler la manœuvre des ponts mobiles et des écluses.

Il peut, en outre, en cas de besoin, régler la circulation sur les ponts et passerelles appartenant à l'Etat.

La publication des arrêtés ministériels de l'espèce a lieu par voie d'affiches apposées aux ponts, passerelles et écluses précitées.

Art. 31. L'ouverture des ponts mobiles de chemin de fer ne peut avoir lieu si un train est en vue ou sur le point d'arriver.

Art. 32. Les ponts mobiles ne sont manœuvrés que lorsque cette opération est indispensable pour permettre le passage des bateaux; en conséquence, les patrons doivent abaisser ou enlever leur mât, le cas échéant, si la chose est possible.

Art. 33. Chaque fois que deux bateaux ou qu'une rame de bateaux remorqués ont traversé un pont, celui-ci peut être fermé pour livrer passage aux piétons et aux voitures.

Art. 34. Les bateaux, trains ou radeaux ne peuvent rester dans les écluses que pendant le temps strictement nécessaire à la manœuvre.

CHAPITRE III. — TRANSPORT DES POUDRES ET AUTRES MATIÈRES DANGEREUSES.

Art. 35. Les transports de la poudre à tirer, de la dynamite et de toutes autres substances explosibles sont régis par les lois et règlements contenus dans une brochure éditée en 1924 par le Ministère de l'industrie, du travail et de la prévoyance sociale.

Ces règlements sont modifiés et complétés par les arrêtés royaux des 29 juillet 1926 et 4 avril 1930 (1).

Les transports par chemin de fer, par roulage et par eau des produits explosifs appartenant aux magasins et établissements militaires sont régis par les arrêtés royaux des 7 avril 1899 et 29 juillet 1926 (2).

Art. 35bis. Transport d'huile de pétrole, de naphte et d'autres hydrocarbures (3). Aucun bateau spécialement aménagé pour le transport soit en vrac, soit en récipients, de pétrole, de naphte et d'autres hydrocarbures ne pourra stationner ou circuler sur les voies de navigation intérieure que s'il est pourvu d'un permis de navigation délivré par le Ministre des travaux publics.

Le permis de navigation constate que le bateau se trouve dans les conditions voulues pour naviguer et indique les mesures spéciales à prendre ou à observer en cours de route.

La demande d'un permis de navigation est adressée au Ministre des travaux publics; elle doit être accompagnée des plans complets du bateau, en double expédition, ainsi que de tous les autres documents nécessaires à l'identification entière de celui-ci.

La visite préalable à la délivrance d'un permis de circulation a lieu dans un port à désigner, au besoin d'office, par l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées du ressort ou son délégué.

Pour cette visite, le bateau doit être entièrement légal.

(1) Un arrêté royal (17°) du 6 mars 1935, paru au *Moniteur* du 23 du même mois, modifie cette réglementation.

(2) Un nouveau règlement est en voie d'élaboration.

(3) Une réglementation internationale est à l'étude.

Toutefois, la visite pourra ne pas être exigée si le propriétaire produit un certificat de classification en première cote d'une société de classification reconnue par le Gouvernement.

Les sociétés aptes à délivrer le certificat de classification sont désignées par le Ministre des travaux publics (1).

Les bateaux visés au § 1^{er} du présent article ne peuvent transporter des passagers.

Il est strictement interdit de fumer à bord de ces bateaux.

Tout bateau, autre que ceux mentionnés au § 1^{er} du présent article, qui transporte du pétrole, du naphte ou d'autres hydrocarbures, soit pour son propre usage, soit comme partie de cargaison, ne peut circuler ni stationner sur les voies de navigation intérieure que pour autant qu'il soit satisfait aux conditions suivantes :

1° Les récipients (fûts, bidons, réservoirs, barils, tambours, etc.) qui contiennent le pétrole, le naphte ou un autre hydrocarbure doivent être d'une construction robuste et d'une étanchéité parfaite. Ils doivent être groupés et isolés complètement des autres marchandises; à cette fin, l'ensemble des récipients devra être recouvert d'une enveloppe ignifuge ou tout au moins par une bâche;

2° L'endroit où les récipients sont groupés doit être pourvu d'un dispositif évacuant automatiquement vers l'extérieur du bateau les produits qui viendraient à s'échapper des récipients. Sur les bateaux affectés à la fois au transport des voyageurs et des marchandises, une pancarte, portant en caractères apparents et lisibles les mots : « Matières inflammables — Ontvlambare stoffen », devra être apposée à proximité immédiate de cet endroit;

3° Il est strictement défendu de s'approcher avec du feu de l'endroit où se trouvent les récipients;

4° Toute autre mesure de précaution qui sera imposée, le cas échéant, par les autorités compétentes, devra être prise immédiatement et observée avec rigueur.

Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées par les agents chargés de la surveillance des voies navigables et par ceux attachés à la police des ports.

Elles seront punies des peines comminées par l'article 1^{er} de la loi du 6 mars 1818 amendé par l'article 1^{er} de la loi du 5 juin 1934, pour autant que d'autres lois ou arrêtés n'aient pas déterminé de peines qui y soient spécialement applicables.

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables à la partie de l'Escaut maritime située en aval de la limite amont de la rade d'Anvers.

CHAPITRE IV. — LIBRE PASSAGE DES BATEAUX DE L'ARMÉE.

Art. 36. Le passage des bateaux de l'armée continue à être réglé par l'arrêté royal du 28 décembre 1877 (2).

(1) Par arrêté ministériel du 31 décembre 1925, le bureau « Veritas » a été déclaré apte à délivrer le certificat de classification.

(2) Voir *Moniteur* du 4 janvier 1878.

CHAPITRE V. — STATIONNEMENT, CHARGEMENT, DÉCHARGEMENT, PORT, GARAGE ET CHÔMAGE.

Art. 37. Le stationnement des bateaux, l'embarquement et le débarquement des marchandises ne sont autorisés que dans les ports et aux endroits désignés par le Ministre des travaux publics et, au besoin, par les ingénieurs de la navigation.

Dans tous les cas, les bateaux, trains et radeaux ne peuvent stationner sur les points où ils entravent le croisement.

Le stationnement est interdit également à moins de 200 mètres des bateaux chargés de matières explosives.

Art. 38. Les bateaux en stationnement sont amarrés à leurs deux extrémités; dans les ports situés du côté du chemin de halage, ils tiennent leurs mâts mobiles baissés.

Les bateaux autorisés à stationner dans les biefs doivent se placer sur un seul rang, du côté opposé au halage.

Art. 39. L'amarrage ne peut se faire qu'aux poteaux, bornes, ducs d'Albe ou anneaux à ce destinés et à défaut desquels les bateaux peuvent être fixés sur leur empenne.

Art. 40. Les patrons sont tenus d'exécuter immédiatement les ordres qui leur sont donnés par les agents de la voie navigable pour tout ce qui concerne le placement et le déplacement des bateaux à quai, ainsi que l'ancrage et l'amarrage des bateaux en stationnement. Ils ne peuvent ni lancer à l'eau, ni laisser trainer les amarres.

Art. 41. Dans les ports, si les bateaux sont disposés sur plusieurs rangs, les plus voisins de la rive doivent servir de passage pour les communications entre le quai et les bateaux qui en sont plus éloignés.

Cependant, aucun chargement ou déchargement ne peut se faire de cette manière, sauf l'exception prévue à l'article 54.

Art. 42. Lorsque les ports sont du côté du halage, les bateaux n'y restent que pendant le temps strictement nécessaire pour leur chargement ou leur déchargement. Dès que ces opérations sont terminées ou interrompues, les bateaux s'amarront du côté opposé ou prennent le large.

Art. 43. Les bateaux, trains ou radeaux en stationnement sont gardés de jour et de nuit.

Art. 44. Les trains et radeaux ne peuvent pas séjourner dans les ports.

Dans les quarante-huit heures de leur arrivée à destination, à moins d'une autorisation spéciale de l'ingénieur en chef directeur du ressort, ils sont démontés et tirés sur la rive. Ces opérations s'effectuent de manière à ne pas gêner la navigation.

Art. 45. Pendant leur stationnement, les trains et radeaux sont solidement amarrés à la rive opposée à celle qui sert généralement au halage.

Art. 46. Si un incendie se déclare à bord, le patron donne immédiatement l'alarme et éloigne son bateau des autres bateaux, des estacades et des ouvrages d'art.

Art. 47. En temps de crue ou s'il est nécessaire de faire une baisse partielle ou totale des eaux, les bateaux, trains ou radeaux doivent se placer aux endroits où ils ne peuvent entraver le libre cours des eaux ni occasionner aucune dégradation. Ils sont solidement amarrés par les soins et sous la responsabilité des patrons. Au besoin, ils sont conduits aux endroits qui leur sont indiqués par les agents de la navigation. Cette clause s'applique également aux barquettes et embarcations de plaisance que l'administration est, du reste, en droit de faire garer sur la terre ferme.

Art. 48. Aucune indemnité ne peut être réclamée en raison des avaries ou des chômages provenant de la pénurie des eaux d'alimentation, d'une cause accidentelle ou de mesures ordonnées dans un but d'intérêt public.

CHAPITRE VI. — OBLIGATIONS DES PATRONS DONT LES BATEAUX SONT COULÉS BAS.

Art. 49. Tout patron dont le bateau est coulé bas est tenu de le remettre à flot le plus tôt possible; à défaut par lui de ce faire, un délai lui est assigné par l'ingénieur en chef directeur du ressort à l'expiration duquel, le cas échéant, des mesures sont prises d'office à ses frais, risques et périls, conformément à l'article 102 du présent règlement.

Immédiatement après l'accident, le patron en donne avis à l'agent de la navigation dont le domicile est le plus voisin. Si aucun agent n'habite dans un rayon de 10 kilomètres, l'avis est donné directement, par la voie la plus rapide, à l'ingénieur en chef directeur ou à l'ingénieur du ressort.

Le patron place au-dessus ou près du bateau coulé une balise ou bouée surmontée, durant le jour, d'un drapeau rouge, et, durant la nuit, d'une lumière blanche éclairant dans toutes les directions (1).

Art. 50. Si le patron et le propriétaire du bateau coulé bas sont inconnus, le bateau ou ses débris sont mis en vente par l'administration.

Le produit de la vente, déduction faite des frais de sauvetage, d'expertise et de vente, est versé à la caisse des consignations à la disposition des ayants droit.

Art. 51. Les dispositions qui précèdent sont applicables à la cargaison du bateau coulé et à tout objet abandonné dans le lit des voies navigables et qui serait de nature à gêner la navigation ou à nuire au régime du cours d'eau.

CHAPITRE VII. — DES BATEAUX FAISANT UN SERVICE RÉGULIER.

Art. 52. Est qualifié régulier, le service des bateaux qui partent et arrivent à jours et à heures fixes et ne s'arrêtent qu'à des ports déterminés.

(1) Les propriétaires des bateaux peuvent être libérés par l'abandon de toute dépense d'extraction et de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts. — Loi du 10 février 1908, art. 52.

Art. 53. Les bateaux faisant un service régulier de voyageurs doivent être munis de trois bouées de sauvetage et d'un canot avec agrès, le tout en bon état et placé de façon à pouvoir servir à tout instant à sa destination. Chaque bateau est pourvu, en outre, d'une boîte fumigatoire pour les asphyxiés et d'une instruction détaillée sur l'usage de cet appareil.

Art. 53bis. Le Ministre des travaux publics peut accorder des dérogations aux stipulations de l'article 53.

Les arrêtés de dérogation indiquent les conditions à observer dans chaque cas particulier.

Art. 54. Sauf dans les sas et aux endroits munis d'escaliers, l'embarquement et le débarquement des voyageurs se font au moyen de passerelles mobiles bordées de garde-corps de chaque côté.

Si un bateau à service régulier ne peut accoster directement un débarcadère près duquel se trouve déjà un bateau en stationnement, ce dernier sert au passage des voyageurs et des marchandises venant du bateau arrivé en dernier lieu ou devant s'y embarquer. Le passage d'un bateau à l'autre s'opère au moyen d'une passerelle.

Art. 55. Le tableau des heures de départ et d'arrivée est affiché aux embarcadères, aux ponts et aux maisons éclésières.

Si un service perd son caractère de régularité, ses bateaux cessent de jouir des privilèges que le présent règlement leur accorde.

CHAPITRE VIII. — DES BATEAUX A MOTEUR ET TRAINS DE BATEAUX REMORQUÉS.

Art. 56. Les propriétaires et les patrons des bateaux à moteur doivent se conformer aux prescriptions du présent règlement ainsi qu'aux règlements existants ou à intervenir en ce qui concerne la police des machines à vapeur ou des moteurs.

Art. 57. Le maximum d'immersion des bateaux à moteur est, sur les indications des experts jaugeurs, tracé et maintenu en couleur vive sur les flancs du bateau.

Art. 58. 1. Bateaux à moteur dont le tirant d'eau reste inférieur de 25 centimètres au moins à celui admis pour les bateaux ordinaires.

La vitesse de ces bateaux à moteur n'excède pas 70 mètres par minute par rapport à la rive, sauf les exceptions stipulées dans les règlements particuliers.

Toutefois, sur les voies navigables ou parties de voies navigables spécifiées ci-après, ces stipulations ne sont pas applicables à ceux de ces bateaux ne jaugeant pas plus de 90 tonnes.

Pour ces bateaux :

1° La vitesse n'est pas limitée sur le Rupel, sur la Durme en aval du pont de Hamme, sur l'Escaut maritime en aval du pont de Termonde et sur la Nèthe inférieure en aval du pont-rails de Waelhem;

2° La vitesse limite est fixée à :

a. 200 mètres par minute par rapport à la rive sur la Durme entre le pont de Hamme et celui de Waesmunster, sur l'Escaut maritime

entre le pont de Termonde et l'écluse de Gentbrugge, sur la Meuse, sur la Nèthe inférieure en amont du pont-rails de Waelhem, sur le canal de Gand à Ostende, sur le canal de Gand à Terneuzen, sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, sur les parties du canal Albert en exploitation, sur le chenal de raccordement du canal Albert à la Meuse et sur le canal de jonction de Briegden à Neerhaeren;

b. 150 mètres par minute par rapport à la rive sur la partie de la Durme comprise entre le pont de Waesmunster et celui dit « des Stations », à Lokeren, sur le Haut-Escaut, sur les canaux de jonction de la Meuse à l'Escaut, de Turnhout à Anvers et d'embranchement vers le camp de Beverloo, vers Hasselt et vers Turnhout, sur la Lys, sur la Grande-Nèthe, sur la partie de la Petite-Nèthe canalisée située en aval de l'écluse n° 4 sous Emblehem, sur l'Ourthe (rivière) et sur le canal de raccordement;

c. 125 mètres par minute par rapport à la rive sur le canal de Liège à Maestricht et sur la Sambre.

Pour ceux de ces bateaux ayant moins de 2 m. 50 de largeur, les vitesses reprises aux litt. a, b et c ci-dessus sont portées respectivement à 250 mètres, à 200 mètres et à 150 mètres.

Le cas échéant, des poteaux indiquent les vitesses maxima tolérées sur certaines sections des voies navigables mentionnées ci-dessus.

B. Bateaux à moteur usant de la tolérance visée au § 5 de l'article 1er du règlement général de police et de navigation.

La vitesse limite peut atteindre sur les voies navigables citées dans ce paragraphe et sauf les exceptions ou restrictions mentionnées dans les règlements particuliers :

1° 70 mètres par minute par rapport à la rive pour les bateaux à hélice fixe faisant saillie sur la coque;

2° 100 mètres par minute par rapport à la rive pour les bateaux comportant des dispositions spéciales pour réduire les remous, telles que hélice placée à l'intérieur du bateau dans un tunnel ou dispositif permettant de la relever de façon que son immersion soit toujours inférieure de 50 centimètres au moins au tirant d'eau maximum admis pour la voie navigable empruntée.

C. Sauf le cas de dispositions plus favorables mentionnées soit dans le litt. A ci-dessus, soit dans les règlements particuliers, la vitesse maximum des bateaux avalants sur les rivières est fixée, à titre d'essai, à 7 kilomètres à l'heure par rapport à la rive.

Art. 59. Toute lutte de vitesse entre bateaux à moteur est interdite.

Les bateaux à moteur dont le tirant d'eau reste toujours inférieur de 25 centimètres au moins à celui admis pour les bateaux ordinaires et qui, par leur forme ou leur mode de propulsion ou leur faible tirant d'eau, sont capables, sans provoquer d'ondulations nuisibles, de marcher à des vitesses plus grandes que celle fixée au premier alinéa du litt. A de l'article précédent, peuvent recevoir l'autorisation provisoire de le faire sans que la vitesse puisse dépasser 100 mètres par minute,

sauf les exceptions stipulées dans les règlements particuliers.

Cette autorisation est donnée par écrit, après expériences faites sous les yeux et conformément aux instructions des ingénieurs des ponts et chaussées. Elle émane de l'ingénieur en chef directeur du ressort et doit être présentée à chaque réquisition des agents préposés à la police et à la conservation des voies navigables.

Les bateaux à moteur ne jaugeant pas plus de 90 tonnes et dont le tirant d'eau reste toujours inférieur de 25 centimètres au moins à celui admis pour les bateaux ordinaires peuvent obtenir dans les mêmes conditions l'autorisation de naviguer à une vitesse ne dépassant pas 150 mètres par minute sur les voies navigables ou parties de voies navigables administrées par l'Etat qui ne sont pas spécifiées au litt. A de l'article 58.

Cette vitesse peut même être portée jusque 200 mètres par minute pour ceux de ces bateaux ayant moins de 2 m. 50 de largeur et tirant moins d'un mètre.

Art. 60. Toutes dérogations aux articles 58 et 59 sont passibles non seulement des peines comminées par l'article 100 du présent règlement, mais peuvent en outre donner lieu à l'arrêt du bateau devant le premier pont mobile ou devant la première écluse qu'il a à franchir, pendant un laps de temps double de celui qui a été gagné par un excès de vitesse.

Art. 61. La circulation des bateaux à moteur occasionnant des ondulations nuisibles peut être interdite provisoirement par l'ingénieur en chef directeur du ressort et définitivement par le Ministre des travaux publics.

Art. 62. Lorsqu'un train de bateaux remorqués est arrivé à 200 mètres environ d'une courbe où le croisement est difficile, le remorqueur donne un signal prolongé du sifflet avant de s'engager dans cette courbe. A ce signal, les bateaux venant en sens inverse et qui ne se trouvent pas encore dans la courbe doivent s'arrêter jusqu'à ce que le train de bateaux soit passé.

Si un ou plusieurs bateaux, venant en sens inverse, sont déjà engagés dans la courbe, le train de bateaux stationne jusqu'au moment où le croisement peut s'effectuer sans difficulté.

Art. 63. A moins d'une autorisation spéciale émanée de l'ingénieur en chef directeur du ressort, les bateaux à moteur ne peuvent prendre à la remorque plus de quatre bateaux ordinaires.

Les trains et radeaux sont placés à la suite des bateaux remorqués.

Les bateaux remorqués doivent déployer ou carguer leurs voiles, filer ou passer les câbles au commandement du remorqueur.

Les patrons ne peuvent détacher les câbles que successivement, de manière que le bateau qui se trouve en queue se détache le premier et celui qui se trouve en tête en dernier lieu.

Sauf le cas d'assistance à d'autres autoporteurs, il est interdit aux autoporteurs de prendre en remorque plus d'un bateau (vide ou chargé).

Sur la Meuse, 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. 64. Abrogé.

Art. 65. Il est défendu de jeter dans la voie navigable les restes des feux des machines. Ces restes doivent être conservés jusqu'à l'arrivée à destination du bateau et être montrés à toute réquisition des agents de l'administration.

Art. 66. Les patrons sont tenus d'annoncer par la cloche ou par le sifflet :

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, quand les bateaux naviguent par un temps brumeux.

TITRE II. — INSCRIPTION ET JAUGEAGE DES BATEAUX. — DROITS DE NAVIGATION.

CHAPITRE I^{er}. — INSCRIPTION ET JAUGEAGE DES BATEAUX.

Art. 67. Le jaugeage des bateaux se fait, aux endroits qu'indiquent les règlements particuliers, par des experts commissionnés par l'ingénieur en chef directeur du ressort du bureau d'inscription. Ces experts doivent avoir prêté le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1831, devant le commissaire d'arrondissement dans le ressort duquel ils ont leur résidence.

Immédiatement après le jaugeage, le bateau reçoit un numéro d'ordre sous lequel il est inscrit sur un registre tenu dans les bureaux dont les emplacements seront indiqués par le Ministre des travaux publics. Chacun des bureaux d'inscription est désigné par des lettres caractéristiques, indépendamment de la lettre initiale B indiquant le pays (Belgique).

Le Ministre des travaux publics arrête l'organisation des bureaux d'inscription, les dispositions suivant lesquelles se fait le jaugeage et le modèle du certificat de jaugeage.

Le jaugeage des navires de mer est réglé par la loi du 20 juin 1883 et par les arrêtés royaux du 27 août 1883 et du 2 décembre 1897.

Le cubage des trains et radeaux se fait gratis par le percepteur du premier bureau des droits de navigation rencontré. Ce cubage est vérifié par le receveur des droits de navigation du dernier bureau. Les trains et radeaux ne sont pas soumis à l'obligation de l'inscription.

Art. 68. Le jaugeage a pour objet de déterminer, soit le poids du bateau, soit le poids de la cargaison d'après l'enfoncement.

Le poids total d'un bateau étant égal à celui du volume d'eau qu'il déplace, le poids de la cargaison est égal au poids du volume d'eau déplacé par le bateau chargé, diminué du poids du volume d'eau déplacé par le bateau vide.

Les poids correspondants aux déplacements en volume inscrits aux certificats de jaugeage sont, dans chaque cas, le produit de ces déplacements par la densité spécifique de l'eau, dans laquelle ont été relevés les enfoncements des échelles.

Le volume à déterminer est le volume extérieur de la portion de la coque comprise entre le plan du plus grand enfoncement défini par les derniers paragraphes de l'article 1^{er} du présent règlement et un plan pris au niveau de la flottaison à vide.

Est considéré comme plan de flottaison à vide, celui qui correspond à la position que prend le bateau lorsqu'il porte seulement :

1° Les agrès, les provisions et l'équipage indispensables pour lui permettre de naviguer;

2° L'eau qu'il est impossible d'enlever de la cale par les moyens ordinaires d'épuisement;

3° En outre, s'il s'agit d'un bateau automateur, l'eau utilisée normalement pour son fonctionnement, mais non le combustible, ni le lest mobile.

Toutefois, pour certains bateaux à moteur qui doivent être ballastés pour permettre l'immersion à vide de l'hélice, il existe un second plan de flottaison à vide. C'est celui que prend le bateau lorsqu'il porte l'eau dont il est indispensable de remplir les cales pour permettre l'immersion utile de l'hélice.

Pour les bateaux affectés au transport des marchandises, les mesures sont prises sur le bateau lui-même.

La portion de la coque à mesurer est divisée par des plans horizontaux en tranches ayant généralement un décimètre de hauteur.

La surface horizontale de chaque tranche est divisée en éléments par des ordonnées tracées normalement à l'axe longitudinal du bateau. Dans la partie centrale, de forme sensiblement rectangulaire, ainsi que dans chacun des élanements d'avant et d'arrière, le nombre de ces éléments est de quatre au moins.

Dans le calcul des aires, l'emploi de la formule de Simpson est obligatoire, sauf dans le cas spécial envisagé dans le paragraphe ci-après.

Les parties extrêmes des élanements à l'avant et à l'arrière du bateau, d'une hauteur au plus égale à celle des éléments voisins, peuvent constituer, s'il y a lieu, des éléments de surface dont l'aire est calculée séparément.

On obtient le volume d'une tranche en multipliant la demi-somme des aires des sections supérieure et inférieure par la hauteur; lorsque les formes du bateau le permettent, plusieurs tranches peuvent être groupées pour le calcul.

Le quotient du volume d'une tranche par le nombre de centimètres qui exprime sa hauteur est considéré comme donnant le déplacement du bateau pour chaque centimètre d'enfoncement dans cette tranche.

Pour les bateaux qui ne sont pas affectés au transport des marchandises, on admet que leur déplacement correspondant à un plan de flottaison donné est représenté par les soixante-dix centièmes du produit des trois dimensions suivantes, relatives à la surface extérieure de la coque, sans tenir compte d'aucune saillie :

1° La longueur déterminée par la distance entre les deux plans verticaux normaux à l'axe longitudinal du bateau et tangents extérieurement à la ligne correspondante au plan de flottaison donné;

2° La largeur maximum à ce plan de flottaison;

3° L'enfoncement moyen, mesuré par la distance verticale entre le dit plan de flottaison et la partie la plus basse de la coque dans la section transversale correspondant au milieu de la longueur définie au § 1° ci-dessus.

Ces trois dimensions sont relevées soit sur le bateau lui-même, soit sur ses dessins d'exécution.

Art. 69. Pour les bateaux affectés au transport des marchandises, des échelles de jauge en zinc sont disposées symétriquement (1) et par paire sur les flancs du bateau, dans des plans verticaux perpendiculaires à l'axe.

Pour les bateaux dont la longueur de coque dépasse 40 mètres, ces échelles sont au nombre de six : deux dans un plan situé vers le milieu de la longueur et deux dans chacun des plans situés, de part et d'autre du premier, à des distances respectivement égales au tiers environ de la longueur totale du bateau.

Pour les bateaux ayant au plus 40 mètres de longueur, le nombre des échelles peut être réduit à quatre; elles sont alors disposées par paires dans des plans situés vers le tiers et les deux tiers de la longueur du bateau.

Pour les bateaux offrant une forme trapézoïdale (type « Hérna », bateau de construction ancienne) ou bien une coque formée de planches à recouvrement, les divisions des échelles sont marquées au moyen de clous en cuivre à larges têtes, les dimensions de ces têtes devant varier de manière à bien faire ressortir les principales divisions. Les échelles doivent, en outre, être peintes dans les conditions mentionnées ci-après.

Pour les bateaux à bordage métallique, les échelles sont marquées au poinçon sur la coque et peintes entre les traits du poinçonnage.

Les échelles doivent être très apparentes et rattachées à des repères fixes. Elles sont graduées de deux en deux centimètres, comptées verticalement, une marque spéciale étant faite tous les 10 centimètres; le zéro correspond au plan limitant inférieurement le volume à mesurer, c'est-à-dire au plan de flottaison à vide.

On admet que la hauteur du plan de flottaison au-dessus du plan limitant inférieurement le volume à mesurer est égale à la moyenne arithmétique des cotes lues sur toutes les échelles.

Les bateaux à moteur dont il est question à l'article 68 qui doivent être ballastés pour permettre l'immersion utile de l'hélice, devront porter en plus sur les échelles de jauge l'indication du plan de flottaison obtenu par ce ballastage. Cette indication se fera par une marque spéciale, faite au poinçon sur les échelles de jauge et par deux ou trois traits (bateaux de plus de 40 mètres de longueur) de couleur rouge, peints sur chacun des flancs du bateau à hauteur des échelles de jauge.

Art. 70. De chaque côté de tout bateau et au milieu de sa longueur est placée une plaque de jauge en zinc, de 30 centimètres de longueur et de 4 de hauteur, dont le bord inférieur correspond au niveau du plus grand enfoncement autorisé.

Sur cette plaque sont poinçonnées, en caractères apparents, les indications suivantes :

1° Les lettres caractéristiques du bureau d'inscription;

2° Le numéro d'ordre du certificat;

3° La lettre initiale du pays d'inscription (B pour la Belgique).

Ces indications sont peintes à la poupe du bateau par les soins du batelier, lequel tient compte, le cas échéant, des stipulations du litt. b de l'article 75.

L'expert-jaugeur les reproduit en caractères indélébiles sur les parties les plus durables du bateau, soit au fer rouge pour les bateaux en bois, soit au poinçon pour les bateaux à bordage métallique.

Le batelier doit fournir éventuellement l'appareil de chauffage et le combustible.

Les indications dont il s'agit sont de plus transcrites sur tous les papiers de bord, et notamment sur le certificat de jaugeage.

Art. 71. Ce dernier doit indiquer, notamment :

1° Le bureau d'inscription;

2° Les lettres distinctives du dit bureau, le numéro d'ordre du certificat et sa date;

3° Le nom ou la devise du bateau;

4° Les nom, prénoms et domicile du propriétaire, tels qu'ils sont déclarés à l'expert-jaugeur;

5° Le système de construction (bois, métal ou mixte) et le type auquel appartient le bateau;

6° La plus grande longueur (gouvernail non compris) et la plus grande largeur de la coque;

7° Le rappel pour les certificats antérieurs des indications visées aux 2° et 3° ci-dessus;

8° Le nombre, l'emplacement et la description des échelles et, notamment, la position du zéro;

9° La moyenne des distances verticales entre le niveau du dessous du bateau au point le plus bas dans les sections correspondant aux échelles et le plan de flottaison à vide, tel qu'il est défini ci-dessus, ainsi que le personnel, le matériel, la hauteur d'eau dans le fond du bateau et le poids de l'eau utilisée normalement pour le fonctionnement de l'appareil moteur qui ont été admis pour la détermination de ce plan de flottaison à vide, ainsi que la situation du lest fixe;

10° Le déplacement progressif du bateau par centimètre d'enfoncement à partir du plan de flottaison à vide; pour les bateaux qui ne sont pas affectés au transport des marchandises, ces indications sont remplacées par celles du déplacement à vide défini à l'article 68 et du déplacement entre le plan du plus grand enfoncement autorisé et le plan de flottaison à vide;

11° Enfin, pour les bateaux à moteur (2) qui doivent être ballastés pour permettre l'immersion utile de l'hélice, la distance verticale entre le niveau de dessous du bateau et le plan de flottaison obtenu par le ballastage ainsi que la

(1) Le *Moniteur* porte « systématiquement » (N. D. L. R.).

(2) Le *Moniteur* porte « vapeur » (N. D. L. R.).

hauteur d'eau dans les cales qui a été admise pour la détermination de ce plan de flottaison.

Ces indications, à l'exception de celles reprises sous les 8°, 9°, 10° et 11°, sont reproduites, pour chaque bateau, sur le registre d'inscription, en regard de son numéro d'ordre.

Art. 72. Le certificat de jaugeage est dressé en double original et signé par l'expert-jaugeur ainsi que par le patron ou son délégué. L'un des originaux est rédigé sur un registre coté et paraphé au préalable par le conservateur du timbre; l'autre est écrit sur papier parcheminé.

Aussitôt après l'apposition des signatures, ce dernier double est transmis par l'expert-jaugeur au bureau d'inscription du ressort, où il est complété comme de besoin, après vérification des calculs; il est renvoyé ensuite à l'expert, qui reproduit à son tour les indications complémentaires au registre des certificats.

Le double est alors remis par l'expert au patron ou à son délégué, qui paie en échange et moyennant quittance une somme de 100 francs, comprenant le prix de la fourniture et de la pose des plaques, échelles et clous mentionnés dans le certificat de jaugeage, ainsi que les frais d'apposition des marques indélébiles.

Quand il s'agit de bateaux non affectés au transport des marchandises et qui ne sont pas munis d'échelles, cette somme est réduite de moitié.

Art. 73. Si l'une ou l'autre des parties intéressées conteste ou révoque en doute l'exactitude du jaugeage, l'opération critiquée est vérifiée par l'expert-jaugeur dans le service duquel le bateau se trouve en stationnement.

En tout cas, la vérification a lieu en présence de l'ingénieur du ressort ou de son délégué.

Si l'opération nouvelle donne avec la première une différence de plus de 1/40, le certificat reconnu vicieux est annulé et il en est rédigé un nouveau; elle est simplement mentionnée au registre, si la différence ne dépasse pas 1/40.

Dans le premier cas, les frais de vérification sont à la charge de l'expert qui a fait la première opération.

Dans le second cas, ils sont à la charge de la partie qui a succombé. Ces frais sont fixés à 20 francs.

Art. 74. Des expéditions du certificat de jaugeage peuvent être obtenues au prix de 10 francs l'une, en s'adressant au bureau de jaugeage d'où émane le certificat.

Le patron est tenu de renouveler ce certificat en cas de perte de ce dernier ou de mise hors d'usage.

Il peut de même faire placer une nouvelle plaque au prix de 5 francs ou une nouvelle échelle de jauge au prix de 10 francs.

Art. 75. En cas de grosses réparations et de modifications aux dimensions d'un bateau, le patron de celui-ci doit le soumettre à un nouveau jaugeage, conformément aux dispositions qui précèdent, modifiées et complétées par celles ci-après :

a. Lorsqu'un bateau non jaugé originairement en France est rejaugé, les anciennes mar-

ques, inscriptions, plaques de jauge et, le cas échéant, les échelles, sont enlevées et remplacées par d'autres se rapportant au nouveau jaugeage et au bureau qui l'a enregistré;

b. Lorsqu'un bateau originairement jaugé en France est rejaugé, les marques indélébiles relatives au bureau du rejaugage sont apposées à la proue du bateau en remplacement de celles qui s'y trouvent et une croix grecque indélébile est ajoutée aux marques indélébiles françaises conservées à la poupe du bateau. A défaut de marques françaises à la poupe du bateau, celles de la proue sont maintenues, mais complétées par l'addition de la croix grecque.

L'inscription française peinte à la poupe du bateau est conservée d'un côté du gouvernail et complétée par une croix grecque de même couleur. L'inscription nouvelle est peinte de l'autre côté du gouvernail.

De nouvelles plaques de jauge et de nouvelles échelles sont posées; les anciennes plaques de jauge sont marquées d'une croix et placées au même niveau que les nouvelles et près de celles-ci.

c. Le batelier est tenu, lors d'un rejaugage, de remettre à l'expert-jaugeur le certificat précédent. Au cas où cette pièce est égarée, il doit fournir soit un duplicata du document, si celui-ci a été dressé en Belgique, soit une déclaration datée et signée, par laquelle il certifie qu'il ne possède plus l'ancien certificat, si le bateau est jaugé à l'étranger.

Art. 75bis. Pour les bateaux inscrits à la conservation des hypothèques, tout changement survenu au nom ou à la devise du bateau, à son mode de puissance motrice, et s'il s'agit d'un bateau à moteur, à la force nominale de sa machine motrice, entraîne l'obligation de renouveler le certificat.

L'obligation incombe au propriétaire et, en cas de location du bateau, au patron, sous la responsabilité du propriétaire.

Art. 76. Celui qui acquiert la propriété d'un bateau jaugé est tenu, dans le délai d'un mois, de faire inscrire sur les deux originaux du certificat de jaugeage ses nom, prénoms et domicile, en lieu et place de ceux du propriétaire précédent. Cette substitution est effectuée à l'encre rouge par l'expert-jaugeur, qui date et signe le tout sans frais; elle est également opérée gratuitement sur le registre d'inscription par les soins du service en cause, à qui l'expert fournit les renseignements nécessaires.

Pour les bateaux non inscrits à la conservation des hypothèques, il est procédé de la même manière en cas de changement du nom ou de la devise du bateau et, sous la responsabilité du propriétaire, en cas de location du bateau.

Le nouveau propriétaire du bateau est tenu de fournir une déclaration (1) du vendeur. La signature de ce dernier doit être légalisée par le bourgmestre.

Art. 77. Les clous de repère, échelles et plaques de jauge doivent être maintenus intacts et patents, sans altération. Ils sont fixés de la manière indiquée au certificat de jaugeage.

(1) Cette déclaration doit être conforme au modèle prescrit.

L'immersion d'un bateau ne peut en aucun point dépasser la ligne inférieure de la plaque de jauge, ni le maximum du tirant d'eau fixé par le règlement particulier de la voie navigable sur laquelle il se trouve.

Art. 78. Indépendamment des peines comminées par l'article 100 du présent règlement et qui lui seraient applicables, le patron dont le bateau a un excès de charge paie un droit supplémentaire, à raison de la surcharge et du parcours déjà effectué.

Il est tenu, en outre, de débarquer immédiatement l'excédent de charge de son bateau, faute de quoi il y est procédé d'office et à ses frais.

Des mesures analogues sont prises à l'égard des trains ou radeaux ayant un excès de tirant d'eau.

Art. 78bis. Toute falsification du certificat de jaugeage remis par l'expert-jaugeur au patron ou à son délégué dans les conditions énumérées à l'article 72 du présent règlement, provoque, indépendamment des peines comminées par l'article 196 du Code pénal (faux en écritures publiques), à charge du délinquant :

- 1° La confiscation immédiate du document falsifié;
- 2° L'obligation de rejauger le bateau aux frais du patron.

CHAPITRE II. — DROITS DE NAVIGATION.

Art. 79 (art. 80 du règlement du 1^{er} mai 1889). Les droits de navigation sont fixés par tonneau de 1,000 kilogrammes et par kilomètre de parcours.

Le total des droits proportionnels à payer est dans tous les cas arrondi au franc supérieur et ne peut être inférieur au droit gradué fixé au cinquième alinéa ci-après.

Les fractions de tonneau n'excédant pas 50/100 sont négligées dans le calcul de ces droits et celles qui sont supérieures à ce chiffre sont comptées pour un tonneau.

Les droits ne sont dus qu'à raison des distances réellement parcourues, calculées d'après les tableaux annexés au présent règlement. Néanmoins, toute fraction de kilomètre supérieure à 500 mètres est comptée pour un kilomètre entier; toute fraction n'excédant pas 500 mètres est négligée, hormis s'il s'agit d'un parcours total de moins de 1 kilomètre, parcours qui est taxé pour 1 kilomètre entier.

Les patrons des bateaux naviguant à vide se munissent d'un permis de circulation qui leur est délivré par les receveurs des droits de navigation, moyennant le paiement d'une taxe de :

a. En ce qui concerne les parcours inférieurs à 20 kilomètres :

2 francs, pour les bateaux d'un tonnage inférieur à 100 tonnes;

3 fr. 50 c., pour les bateaux d'un tonnage de 100 à 300 tonnes;

5 francs, pour les bateaux d'un tonnage de plus de 300 tonnes;

b. En ce qui concerne les parcours de 20 kilomètres et plus :

5 francs, pour les bateaux d'un tonnage inférieur à 100 tonnes;

10 francs, pour les bateaux d'un tonnage de 100 à 300 tonnes;

20 francs, pour les bateaux d'un tonnage de plus de 300 tonnes.

Ce permis est valable pour l'aller jusqu'à destination; un nouveau permis est nécessaire pour le retour quand il s'effectue également à vide.

Sont considérés comme bateaux vides, les bateaux dont le chargement ne dépasse pas un demi-tonneau ainsi que ceux dont l'immersion à l'échelle de jauge n'est pas supérieure à 1/4 de décimètre.

Sont également considérés comme bateaux vides, les bateaux à moteur qui doivent être ballastés pour permettre l'immersion utile de l'hélice, lorsque leur immersion à l'échelle de jauge ne dépasse pas de 5 centimètres les marques spéciales des échelles de jauge et les traits de couleur qui définissent comme il est dit à l'article 69 le plan de flottaison obtenu par le ballastage.

Lorsque ces bateaux sont chargés, le poids de la cargaison servant de base à la perception des droits de navigation se détermine comme pour les autres bateaux d'après l'immersion calculée sur les indications normales des échelles de jauge.

Avant de se mettre en marche, les patrons acquittent les droits à payer à raison, d'une part, du chargement réel des bateaux indiqué par le procès-verbal de jaugeage dressé de la manière prescrite, et, d'autre part, du parcours à effectuer (1).

Les fractions de 1/2 décimètre sont comptées pour 1/2 décimètre ou négligées, suivant qu'elles sont ou ne sont pas supérieures à 1/4 de décimètre. Il est fait exception à cette règle lorsque la ligne d'immersion atteint la partie formant le complément de l'échelle de jauge et ne mesurant pas d'ordinaire 1/2 centimètre. Dans ce cas, cette partie est comptée tout entière, c'est-à-dire que les droits sont réglés à raison du chargement complet du bateau si la ligne d'immersion dépasse la moitié de cette partie, et elle est négligée si cette moitié n'est pas dépassée.

Si, par suite d'une cause indépendante de la volonté d'un patron, le bateau, quoique régulièrement chargé, incline plus d'un côté que de l'autre, le receveur des droits de navigation a égard à cette circonstance et établit le chargement réel, en prenant la moyenne des immersions mesurées aux diverses échelles du bateau.

Les radeaux et trains de bois sont soumis aux mêmes droits que les bateaux à charge; le nombre de tonneaux de 1,000 kilogrammes est égal au nombre de mètres cubes obtenu en multipliant la longueur par la largeur et par la hauteur moyenne immergée de chaque train ou radeau.

Ces dimensions sont prises par le receveur des droits de navigation, en présence du patron du radeau. En cas de contestation par ce dernier, le radeau est cubé par un expert-jaugeur, auquel le patron paie une indemnité de

(1) Pour les voies navigables gérées par l'Office de la navigation, voir le règlement particulier y relatif.

10 francs; mention de ce jaugeage est faite sur l'acquit des droits délivré par le receveur.

Les bateaux toueurs et remorqueurs et les bateaux à moteur faisant un service de remorquage sont soumis aux mêmes droits que les bateaux naviguant à charge, sous cette réserve toutefois que la force en chevaux-vapeur est substituée au chargement dans l'établissement de la base de perception.

Art. 80. Le Ministre des finances et le Ministre des travaux publics sont autorisés à apporter, de commun accord, tels changements et compléments que de besoin aux tableaux des distances annexés au présent règlement.

Art. 81. Il est facultatif aux patrons d'acquitter les droits pour tout le parcours sur une même voie navigable au bureau du lieu de départ, ou de les payer de bureau en bureau (1).

Pour les bateaux partant de points situés entre deux bureaux, les droits peuvent s'acquitter au bureau le plus rapproché du point de départ.

A cet effet, les patrons doivent déclarer quels sont les points, mentionnés aux tableaux des distances annexés au présent règlement, d'où ils partent et où ils vont, et justifier de l'exactitude de leur déclaration.

Lorsque le point réel de départ ou celui d'arrivée n'est pas indiqué à ces tableaux, le droit est réglé d'après le point connu le plus rapproché de celui du départ ou de celui d'arrivée.

Les droits de navigation pour tout voyage intermédiaire entre deux bureaux de perception s'acquittent à l'un ou l'autre de ceux-ci avant le départ du bateau.

Art. 82. Sont exempts des droits de navigation et de la formalité du permis de circulation à vide :

1° Les embarcations appartenant à l'armée ou servant à ses opérations et transports ainsi que toutes autres embarcations de l'Etat naviguant sous le pavillon national.

2° Les allèges, à vide et à charge, des bateaux ayant dû décharger une partie de leur cargaison par suite d'une réduction du tirant d'eau réglementaire ou pour toute autre cause accidentelle, telle qu'avaries, etc.

Le droit est dû pour le total du chargement du bateau avant son allègement;

3° Les embarcations destinées au service des voies navigables et mises en circulation sur l'ordre écrit d'un agent de l'administration;

4° Les barquettes dont le tonnage est de moins de trois tonnes;

5° Les brise-glaces;

6° Les bateaux qui, en vertu de l'article 47 du présent règlement, se déplacent et reviennent ensuite à leur point de départ lorsque la cause qui a nécessité leur déplacement a cessé d'exister.

Pour jouir de cette exemption, les patrons doivent être munis d'une déclaration rédigée conformément au modèle prescrit et signée par

le conducteur des ponts et chaussées du ressort ou par un agent proposé à la police de la voie navigable;

7° Les bateaux employés par les entrepreneurs soit à l'exécution de travaux d'entretien ou d'amélioration des voies navigables, soit aux transports relatifs à ces travaux, pour tout déplacement s'opérant dans les limites de l'entreprise.

Art. 83. Abrogé.

Art. 84. Est assujettie à une taxe de 5 p. c. la recette brute des bateaux exclusivement employés à faire un service régulier de voyageurs et ne transportant que des voyageurs et leurs bagages.

S'ils transportent des voyageurs et des marchandises, les droits sont payés à raison de 5 p. c. sur la recette brute procurée par le transport des voyageurs et des marchandises.

Toutefois, la taxe due ne peut être inférieure à un franc par voyageur, en ce qui concerne les voies navigables gérées par l'Office de la navigation.

La taxe est acquittée par le transporteur au bureau des droits de navigation dans le ressort duquel le transporteur est établi, dans les dix premiers jours de chaque mois, d'après le montant des recettes effectuées le mois précédent.

Le montant des droits non acquittés dans le délai est majoré de 10 p. c. par décade de retard, toute décade commencée étant considérée comme complète.

Le paiement est fait sous forme de versement ou de virement au compte-chèques postal du receveur des droits de navigation et il donne lieu, au plus tard le jour où il est effectué, à la remise, au bureau du dit receveur, d'une déclaration signée et certifiée exacte par le transporteur et indiquant la cause du versement, la période à laquelle la taxe est calculée ainsi que le montant de cette taxe.

Toute contravention à l'obligation de déposer la déclaration dans la forme et dans le délai prescrits est punie d'une amende égale à dix fois le droit exigible, sans que cette pénalité puisse être inférieure à 100 francs. Cette amende est payable en même temps que le droit élué.

Les bateaux faisant un service régulier de transport de marchandises sont assujettis à raison de leur chargement complet aux droits de navigation pour le transport des marchandises.

Toutefois, pour les bateaux affectés à un service de messageries, les droits ne sont perçus que sur les trois quarts de ce chargement. Ces droits sont payés mensuellement et par anticipation, sauf restitution proportionnelle, en cas d'interruption pour une cause quelconque.

Art. 85. Si, après avoir payé les droits, le patron prend un supplément de charge ou poursuit son voyage au delà du point extrême du parcours déclaré, il acquitte au bureau le plus rapproché, et avant de pouvoir continuer sa marche, le supplément de droit à payer (1).

Art. 86. Le patron d'un bateau qui se trouve dans un des cas d'exception mentionnés à l'article 82 ci-dessus, 5° excepté, est dispensé

(1) Pour les voies navigables gérées par l'Office de la navigation, voir le règlement particulier y relatif.

de produire les pièces indiquées à l'article 8 du présent règlement.

Art. 87. Si le patron ne possède aucun procès-verbal de jaugeage, le receveur évalue d'office le tonnage du chargement et le bateau est retenu jusqu'à ce que les droits aient été acquittés d'après l'évaluation dont mention est faite sur la quittance.

Le patron est tenu de faire jaugeer son bateau immédiatement après son déchargement et avant de prendre nouvelle charge; faute de quoi, le passage ultérieur aux écluses et aux ponts est refusé.

S'il résulte du jaugeage que la somme consignée pour droit de navigation est inférieure à celle due d'après le chargement réel du bateau, le patron supplée immédiatement la différence, à défaut de quoi son bateau est retenu.

S'il résulte du jaugeage que la somme consignée est supérieure, la différence est restituée.

Art. 88. Si le patron dont le bateau a été jaugeé ne peut exhiber le procès-verbal de jaugeage, le receveur perçoit les droits d'après le chargement présumé du bateau, eu égard à l'immersion des échelles de jauge, et le patron doit produire le procès-verbal de jaugeage dans un délai de trois mois et acquitter, dans ce délai, la différence entre la somme qu'il a consignée et celle qui est due d'après les éléments du procès-verbal de jaugeage.

Les différences sont réglées de la manière indiquée à l'article précédent.

TITRE III. — DE LA CONSERVATION DES VOIES NAVIGABLES ET DE LEURS DÉPENDANCES.

Art. 89. Les terrains grevés de la servitude de halage le long des rivières navigables et flottables sont soumis aux prescriptions de l'article 7 (1) du titre XXVIII de l'ordonnance du 13 août 1669.

Les propriétaires de terrains situés le long des autres voies navigables ou de leurs dépendances ne peuvent élever des constructions ou faire des plantations avant d'avoir fait tracer contradictoirement la limite du domaine public.

Ils sont tenus de suivre les alignements délimités qui sont tracés par les agents de l'administration.

(1) Les propriétaires des héritages aboutissant aux rivières navigables laisseront le long des bords vingt-quatre pieds (7 m. 80) au moins de place en largeur pour chemin royal et train de chevaux, sans qu'ils puissent planter arbres ni tenir clôture ou haie plus près que trente pieds (9 m. 75) du côté que les bateaux se tirent et dix pieds (3 m. 25) de l'autre bord, à peine de 500 livres d'amende, confiscation des arbres, et d'être les contrevenants, contraints à réparer et remettre les chemins en état et à leurs frais. Toutefois, un arrêté royal du 4 novembre 1920 pris en vertu de l'article 4 du décret du 22 janvier 1908 a déterminé les largeurs minimales à réserver pour le halage et le marche-pied.

Le pied français vaut 0^m3248304.

PASINOMIE, 1936.

Les plantations ne peuvent, à moins d'une autorisation spéciale, être faites qu'à une distance de 2 mètres de la limite du domaine public pour les arbres à haute tige et à la distance d'un demi-mètre pour les autres arbres et les haies vives.

Les propriétaires et les locataires des biens bordant les rivières navigables placent et entretiennent en bon état sur les fossés, criques, canaux d'évacuation ou d'irrigation établis à leur profit et qui débouchent dans ces rivières, des passerelles d'une largeur suffisante et de 45 centimètres au moins pour assurer la continuité du halage; ces passerelles doivent être munies, du côté opposé à la rivière, d'un garde-corps peint en blanc.

Art. 90. Il est défendu, à moins d'une autorisation spéciale, d'exécuter aucun ouvrage (2), de faire aucune plantation, d'opérer aucune fouille ou extraction quelconque et de faire aucun dépôt dans le lit des voies navigables, sur leurs berges et autres dépendances.

Des dépôts de marchandises peuvent, temporairement et pour courte durée, être tolérés sur les dépendances des voies navigables, moyennant une autorisation en due forme et limitative délivrée par l'ingénieur en chef directeur du ressort.

Dans tous les cas, il est interdit d'embarasser les quais et rivages de toute entrave quelconque pour la circulation dans l'espace réservé au halage et au marche-pied.

Art. 91. Il est défendu :

1° De détourner directement ou indirectement l'eau des voies navigables et des canaux qui sont en libre communication avec elles;

2° De dégrader ou d'endommager d'une manière quelconque le lit des voies navigables ou leurs dépendances;

3° De jeter, laisser flotter ou couler dans le lit des voies navigables, dans les fossés et rigoles qui en dépendent, aucun objet qui puisse en relever le fond, gêner la navigation ou porter obstacle au libre écoulement des eaux; aucune matière qui puisse altérer celles-ci;

4° D'entraver d'une manière quelconque la circulation sur les chemins de halage, digues ou francs-bords, et d'attacher des cordages aux arbres, aux garde-corps, aux poteaux des lignes électriques, aux bornes kilométriques, etc.

Art. 92. Les pêcheurs ne peuvent en rien gêner la navigation; leur pêche terminée, ils doivent enlever les pieux et piquets auxquels étaient fixés les filets.

Art. 93. A moins d'être muni d'une autorisation du Ministre des travaux publics, il est interdit : 1° de circuler avec des chevaux autres que ceux exerçant le halage ou avec des voitures sur les digues et chemins de halage

(2) Pour bacs et passages d'eau, ponts, chaussées, permanentes ou mobiles, écluses, usines, batardeaux, moulins, digues, escaliers d'accès, rampes d'abordage, passerelles, embarcadères ou débarcadères, poteaux d'amarre, prises d'eau, etc. (Voir loi du 8 mai 1838.)

qui ne constituent pas des chemins publics;
2° de laisser circuler ou paître aucune espèce de bétail sur les dépendances des voies navigables.

Les chevaux et bestiaux trouvés sans conducteur sont mis en fourrière aux frais des délinquants.

Les interdictions de cet article ne s'appliquent pas aux riverains des rivières navigables qui conservent, sur leurs biens, tous les droits compatibles avec la servitude de halage et de marchepied.

Toutefois, les véhicules se trouvant dans les conditions prévues à l'arrêté royal du 1^{er} février 1934, portant règlement général sur la police du roulage et de la circulation, ainsi que les bestiaux et les bêtes de trait, de charge et de monture sont admis, sans autorisation spéciale et sans redevance, à circuler sur les chemins de contre-halage de la rive gauche du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, entre le pont de Neerhaeren et le bassin rond de Neeroeteren, aux endroits où les chemins de contre-digue ont été supprimés et moyennant les conditions suivantes :

1° Les bénéficiaires de cette dérogation aux clauses du § 1^{er} ci-dessus doivent se conformer aux prescriptions des règlements applicables au canal précité;

2° Le poids maximum autorisé pour les véhicules ne peut excéder la moitié des valeurs obtenues en appliquant les stipulations de l'article 127 de l'arrêté royal du 1^{er} février 1934; en temps de dégel, les poids admis sont ceux fixés par un arrêté du gouverneur de la province de Limbourg. Dans ce cas, le poids maximum autorisé pour les véhicules ne peut dépasser le quart des valeurs obtenues en appliquant l'article 127 du règlement général susvisé du 1^{er} février 1934:

(1) La circulation est interdite toutefois :

a. Aux bicyclettes à moteur et aux motocyclettes, le long des voies navigables énumérées ci-après :

Canal de Liège à Maestricht, sauf :

1° Sur le chemin de halage (rive est), entre le pied de la rampe nord du pont de Lixhe et le pied de la rampe sud du pont de Lanaye sur une largeur de 4 mètres qui est délimitée par des écriteaux;

2° Sur le chemin de contre-halage (rive ouest), en dehors de la zone comprise entre les cumulees 12.515 et 14.204 (mur-digue de Haccourt).

Canal de Maestricht à Bois-le-Duc, section comprise entre Smeermaes et l'écluse 17 à Loozen : rive droite (rive est);

Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut : rive droite (rive nord), sur toute la longueur, et rive gauche (rive sud) entre le pont de halage n° 1 du canal d'embranchement vers le camp de Beverloo, et le pont n° 14 du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut;

Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo : rive droite (rive ouest);

Canal d'embranchement vers Hasselt : rive droite (rive ouest);

Canal d'embranchement vers Turnhout : rive droite (rive nord);

Canal de Turnhout vers Anvers : rive droite (rive nord).

3° La vitesse des véhicules ne peut dépasser 5 kilomètres à l'heure; les animaux désignés ci-dessus doivent circuler au pas et en toute circonstance être tenus par la bride ou à la laisse;

4° En s'approchant des personnes et des attelages servant au halage des embarcations, les conducteurs doivent écarter leurs véhicules, les bêtes de trait, de charge et de monture et les bestiaux de façon à ne gêner le halage en aucune façon;

5° A l'approche des attelages, des bestiaux et des bêtes de trait, de charge et de monture, il est strictement défendu de faire usage de l'échappement des moteurs et de tout appareil avertisseur pouvant effrayer les animaux.

Au besoin, le moteur devra être arrêté;

6° L'autorisation de circuler n'est donnée qu'au point de vue de la police à exercer par l'Etat sur les dépendances de la voie navigable.

Les bicycles, avec ou sans moteur, se trouvant dans les conditions prévues à l'arrêté royal du 1^{er} février 1934, portant règlement général sur la police du roulage et de la circulation, sont admis à circuler sur les dépendances des voies navigables administrées par l'Etat, moyennant les conditions suivantes (1) :

1° Les vélocipédistes et motocyclistes doivent se conformer aux prescriptions des règlements applicables aux voies navigables dont il s'agit;

2° Les luttes de vitesse sont interdites;

3° La vitesse de marche des véhicules ne peut dépasser 30 kilomètres à l'heure en rase campagne. Dans les agglomérations, au croisement des chemins, sur les terre-pleins des écluses ainsi qu'aux abords des courbes où la vue est entravée, la vitesse est limitée à 10 kilomètres à l'heure;

Cette interdiction ne s'applique pas aux bicyclettes à moteur et aux motocyclettes utilisées par les fonctionnaires et agents de l'administration des ponts et chaussées ou par le personnel de l'Office de la navigation.

Des dérogations peuvent être autorisées par cet organisme pour des bicyclettes à moteur ou des motocyclettes utilisées pour le service de la batellerie.

b. Aux bicycles avec ou sans moteur, sur le mur-digue du quai des Carmes, à Jemeppe, et du quai du Halage, à Tilleur, le long de la Meuse, entre les cumulees 101 K. 715 et 102 K. 753. Cette interdiction ne s'applique pas toutefois aux véhicules autorisés par l'administration des ponts et chaussées pour ses agents ou pour le service de la batellerie.

c. Aux bicycles avec ou sans moteur sur le chemin de contre-halage, le long de la Meuse entre le pont de Seraing et le passage d'eau public de Flémalle-Grande.

Cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules autorisés par l'administration des ponts et chaussées pour ses agents ou pour le service de la batellerie.

d. Aux bicycles avec moteur sur le chemin de halage de l'Ourthe canalisée, entre l'écluse n° 3, à Angleur, et le pont-route de Tilff.

Cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules autorisés par l'administration des ponts et chaussées pour ses agents ou pour le service de la batellerie.

4° En s'approchant des hommes et des attelages servant au halage des bateaux, le vélocipédiste et le motocycliste doivent s'écarter de manière à ne gêner en aucune façon la marche des haleurs ou des attelages; au besoin, ils doivent descendre de leur véhicule; en tout cas, à 50 mètres au moins des attelages, la vitesse du véhicule ne peut excéder 10 kilomètres à l'heure et cette allure doit être conservée par le motocycliste jusqu'à 20 mètres au delà de l'attelage;

5° Dans le voisinage des attelages, il est strictement défendu de faire usage de l'échappement du moteur, du cornet, de la trompe ou de tout autre engin de nature à effrayer les chevaux;

6° L'autorisation de circuler n'est donnée qu'au point de vue de la police à exercer par l'Etat sur les dépendances des voies navigables; elle ne porte donc aucun préjudice aux droits des tiers propriétaires de terrains assujettis à la servitude de halage.

Art. 94. Il est défendu de faire circuler les bêtes de trait autrement qu'au pas sur les ponts mobiles; de passer sur ceux-ci avant leur fermeture et leur calage complets; d'y stationner et de franchir, sans l'autorisation des pontiers, les obstacles qui interdisent l'approche de ces ponts.

Art. 95. Il est défendu de circuler sur les ouvrages d'art non destinés au passage du public, à moins d'une autorisation des préposés à leur garde.

Art. 96. Lorsque les voies navigables commencent à charrier des glaces ou menacent de déborder, tous objets susceptibles d'être entraînés ou de causer des accidents sont immédiatement enlevés des dépendances de ces voies par les riverains intéressés, faute de quoi ceux-ci assument toute responsabilité.

Art. 97. Il est défendu de continuer à user d'une prise d'eau à une voie navigable dont le niveau est descendu au-dessous de la hauteur réglementaire fixée pour la navigation.

Les ouvrages de prise d'eau sont entretenus en bon état; les vannes doivent être bien étanches et leur manœuvre doit être faite conformément aux ordres des agents de la navigation, en temps de pénurie d'eau, de crues ou de débâcles.

Art. 98. Sans préjudice aux peines édictées par l'article 100 du présent règlement, les propriétaires et patrons des bateaux et tous usagers quelconques des voies navigables ou de leurs dépendances sont responsables envers l'Etat de tous dégâts occasionnés par eux à la voie navigable, à ses dépendances et aux ouvrages d'art.

Néanmoins, les propriétaires ou patrons de bateaux remorquant des bateaux d'intérieur sont responsables envers l'Etat des avaries et dégradations faites à la voie navigable, à ses dépendances et aux ouvrages d'art par un quelconque des bateaux de la traine. Dans le cas où la traine est conduite par plusieurs remorqueurs, ceux-ci sont tenus solidairement envers l'Etat. Par contre, les propriétaires ou capitaines de navires de mer sont responsables envers l'Etat des avaries et dégradations faites à la voie navigable, à ses dépendances et aux ouvrages d'art par les remorqueurs qui les tractionnent ou les assistent.

Les avaries et dégradations faites à la voie

navigable, à ses dépendances et aux ouvrages d'art sont réparées aux frais des usagers, qui sont responsables, aux termes des dispositions qui précèdent. Le montant de la dépense exposée de ce chef par l'Etat est augmenté de 10 p. c. pour frais généraux d'administration, sans que cette majoration puisse être inférieure à 10 francs.

Les usagers responsables sont tenus de fournir caution à la satisfaction de l'administration ou de consigner immédiatement en mains de l'agent qui a constaté le dommage ou en mains du caissier de l'Etat désigné par lui, la somme estimée nécessaire pour couvrir l'Etat de ses dépenses et frais. Le refus est passible des peines comminées par l'article 100 ci-après.

Si l'avarie est causée par un bateau et qu'il y a lieu de croire qu'il quittera le pays avant que les garanties prédites aient été fournies, le fonctionnaire ou agent compétent provoque la mise à la chaîne.

Art. 99. L'arrêté royal du 23 octobre 1865 sur la police des lavoirs est maintenu.

TITRE IV. — PÉNALITÉS, MESURES D'OFFICE, PROCÈS-VERBAUX, DÉFINITIONS.

Art. 100. Toute infraction au présent règlement ou aux règlements particuliers qui le complètent, tout refus d'obtempérer à un ordre réglementaire donné par un des agents mentionnés à l'article suivant, toute fraude ou tentative de fraude des droits de navigation, sont punies des peines comminées par l'article 1^{er} de la loi du 6 mars 1818 (1), amendé par l'article 1^{er} de la loi du 5 juin 1934 (2).

(1) Loi du 6 mars 1818.

« Article 1^{er}. Les infractions aux dispositions arrêtées par les mesures générales ou règlements d'administration intérieure de l'Etat, mentionnés dans l'article 73 de la loi fondamentale, à l'égard desquelles les lois n'ont point déterminé ou ne détermineront pas dans la suite des peines particulières, seront punies par les tribunaux d'après la nature de l'objet, la gravité de l'infraction et les circonstances qui l'auront accompagnée, d'une amende qui ne pourra excéder 100 florins ni être moindre de 10 florins, ou d'un emprisonnement d'un jour au moins et de quatorze jours au plus, ou enfin d'une amende et d'un emprisonnement réunis, mais qui ne peuvent respectivement excéder le maximum qui vient d'être indiqué. »

(2) Loi du 5 juin 1934.

Article 1^{er}. Les articles 1^{er} et 2 de la loi du 6 mars 1818 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Article 1^{er}. Les infractions aux arrêtés royaux à l'égard desquelles les lois n'ont point déterminé ou ne détermineront pas des peines particulières ainsi que les infractions aux arrêtés pris par les gouverneurs et commissaires d'arrondissement en vertu des articles 128 et 139 de la loi provinciale seront punies d'un emprisonnement de huit jours à quatorze jours et d'une amende de vingt-six à deux cents francs ou de l'une de ces peines seulement.

L'article 85 du Code pénal est applicable à ces infractions. »

Aux termes de l'article 1384 du Code civil, le père et la mère sont responsables des infractions commises par leurs enfants mineurs; les patrons, de celles commises par leurs ouvriers et par les hommes de l'équipage.

Art. 101. Sont spécialement chargés de l'exécution du présent règlement et des règlements particuliers :

1° Les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées chargés du service de la navigation, les agents préposés à la surveillance ou à la manœuvre des ponts, écluses, déversoirs, etc., ou à la garde et à la police des voies navigables, ainsi que le personnel de l'Office de la navigation spécialement désigné à cette fin.

2° Le contrôleur et les agents spécialement attachés au service de la perception des droits de navigation;

3° Les fonctionnaires de la police maritime et de l'administration du pilotage;

4° La gendarmerie nationale;

5° Les fonctionnaires chargés de la police communale des localités riveraines des voies navigables.

Art. 102. Lorsqu'un bateau est coulé ou menace de couler bas, lorsqu'il est amarré d'une manière insuffisante ou placé de façon à gêner le passage et, en général, chaque fois qu'il s'agit d'assurer la liberté ou la sécurité de la navigation, de faciliter l'écoulement des eaux ou de sauvegarder les intérêts du régime de la rivière, l'ingénieur en chef directeur et, en cas d'urgence, tout fonctionnaire préposé à la surveillance de la voie navigable est autorisé à prescrire aux patrons les mesures qu'il juge nécessaires, alors même qu'elles ne sont pas prévues par le présent règlement.

Les patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres donnés. Faute de ce faire ou s'ils ne se trouvent pas présents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office et à leurs frais.

L'état de ces frais est vérifié et arrêté par l'ingénieur en chef directeur du ressort; le montant en est majoré de 10 p. c., ainsi qu'il est dit à l'article 98 précité.

Art. 103. Toute contravention au présent règlement et aux règlements particuliers est constatée par procès-verbal ou par tous autres moyens légaux.

Art. 104. Les administrations communales, la gendarmerie et toutes personnes revêtues d'une autorité publique doivent, si elles en sont requises, prêter main forte pour l'exécution du présent règlement et des règlements particuliers.

Art. 105. Il peut être appelé à l'ingénieur en chef directeur du ressort des décisions des fonctionnaires ou agents préposés à la surveillance des voies navigables, et au Ministre des travaux publics des décisions de cet ingénieur en chef directeur, sans préjudice toutefois de l'exécution immédiate de ces décisions, s'il y a urgence.

Art. 106. Les éclusiers sont pourvus d'un registre sur lequel les patrons ont le droit d'inscrire leurs réclamations concernant le service de la voie navigable.

Art. 107. Le présent règlement et les règlements particuliers désignent sous la qualifica-

tion de « bateau » tout navire, vaisseau, bâtiment, embarcation en usage sur la mer, sur les rivières ou sur les canaux; sous la qualification de « patron », tout commandant, capitaine, batelier et, en général, toute personne qui a l'autorité à bord ou qui est chargée de la conduite du bateau.

Sont qualifiés « agents de l'administration », « agents de la navigation », et « préposés à la surveillance de la voie navigable », les fonctionnaires et agents indiqués à l'article 101 du présent règlement, sous les litt. 1° et 2°.

Art. 108. Le présent règlement est applicable à chacune des voies navigables dont les règlements particuliers suivent.

Art. 109. Toute personne ayant contrevenu aux dispositions réglant la perception des droits de navigation est passible d'une amende égale à dix fois le droit éludé sans que cette pénalité puisse être inférieure à 100 francs.

Cette amende est payable en même temps que le droit éludé.

Le propriétaire et, le cas échéant, le locataire sont solidairement responsables avec le contrevenant du paiement tant de l'amende que des droits éludés et des intérêts de retard (1).

(Suivent les règlements particuliers des voies navigables soumises au règlement général.)

17 octobre 1936. — ACCORD COMMERCIAL PROVISOIRE du 27 AOÛT 1936 (2) entre l'Union économique belge luxembourgeoise et le Chili. (*Moniteur*, 17 octobre.)

A la date du 27 août 1936, a été conclu à Santiago du Chili, par voie d'échange de lettres, un Accord commercial provisoire entre l'Union économique belge-luxembourgeoise et le Chili, Accord qui se substitue à celui du 14 décembre 1931.

Le texte des lettres échangées à cette occasion se trouve reproduit ci-après :

Accord commercial provisoire.

Santiago, le 27 août 1936.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence qu'en attendant l'entrée en vigueur d'un Traité de commerce et de navigation définitif, le Gouvernement belge, agissant tant en son nom qu'au nom du Gouvernement luxembourgeois, en vertu d'accords

(1) Article 175 de la loi du 2 janvier 1926, modifié par l'article 4 de l'arrêté-loi du 14 août 1933.

(2) Par suite de sa publication tardive au *Moniteur*, cet Accord n'a pu être inséré à sa date.

lorsque ces paiements s'effectuent au moyen de fonds avancés par l'administration de l'enregistrement et des domaines.

Il en est de même en ce qui concerne les opérations des comptes de menues dépenses du Conseil d'Etat.

Art. 4. Toute somme consignée en mains du greffier à titre de provision en exécution de l'article 12 du présent arrêté ou des articles 67 et 68 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 précité, donne lieu à l'ouverture, au sommaire des provisions, d'un article distinct pour chaque affaire, avec l'indication de la personne pour le compte de laquelle le versement est opéré et de l'objet de celui-ci.

Les dépenses successives effectuées par le greffier à l'aide desdites sommes sont annotées au sommaire sous l'article auquel elles se rapportent. S'il y a lieu, le greffier y constate également la remise à l'intéressé du reliquat des sommes versées.

Art. 5. Le greffier conserve séparément les fonds avancés par l'administration de l'enregistrement et des domaines pour le paiement des dépens dans les prévisions des articles 68 et 83 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 précité.

La recette de ces avances de fonds, les dépenses qu'elles servent à acquitter, ainsi que la recette des sommes versées par le Ministère de l'intérieur à titre de remboursement des frais dont le paiement lui a été justifié, sont constatées, jour par jour, et sous des numéros distincts, dans le registre des dépens avancés.

Art. 6. Le greffier mentionne, dans des colonnes distinctes du registre des taxes en débet, les taxes et, le cas échéant, le droit de timbre liquidés en débet.

Il inscrit ces taxes et droits aux relevés des sommes à recouvrer par le receveur de l'enregistrement et des domaines. Mention de l'accomplissement de cette diligence est faite au registre dans une colonne réservée à cet effet.

Art. 7. Toute somme reçue par le greffier, à quelque titre que ce soit, donne lieu à la délivrance d'une quittance ou d'un récépissé extrait d'un carnet à souche.

Il n'est fait exception que pour les sommes parvenues au greffier par un versement ou un virement au crédit du compte de chèques postaux de son office.

Art. 8. Notre Ministre de l'intérieur et Notre Ministre des finances arrêtent la forme des registres, déterminent, dans la mesure où elles ne sont point établies par le présent arrêté, les règles auxquelles leur tenue est assujettie et prennent les dispositions nécessaires en vue d'assurer leur conservation et celle des documents relatifs aux opérations faites par l'enregistrement de l'Office des chèques postaux.

Art. 9. Il est défendu au greffier :

1° De ménager des lignes en blanc permettant l'intercalation d'une inscription dans le journal centralisateur des recettes et des dépenses, dans le registre des taxes en débet et dans le registre des dépens avancés;

2° D'apporter aucun changement par intercalation, grattage, rature, surcharge ou lavage dans les registres comptables;

3° De différer l'inscription des entrées et des sorties de fonds dont il doit être fait mention dans ces registres;

4° D'accepter des versements en numéraire sans en délivrer quittance ou récépissé; de délivrer une quittance qui n'énonce pas en toutes lettres les sommes encaissées ou qui mentionne inexactement la date du paiement et le numéro sous lequel ces sommes sont inscrites dans le journal centralisateur, dans le registre des taxes en débet ou dans le registre des dépens avancés.

Sont toutefois autorisées les rectifications approuvées par le greffier et faites de manière à laisser lisibles les inscriptions modifiées.

Les erreurs reconnues dans les additions et les reports ne peuvent être rectifiées qu'à la date courante par un article motivé.

Art. 10. Les registres tenus au greffe sont cotés par première et dernière et paraphés sur chaque feuille par le premier président ou le membre du Conseil d'Etat délégué par lui.

Art. 11. Lorsque le droit de timbre et les taxes visées aux articles 70 et 72 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 précité, sont liquidés en débet, le greffier mentionne au pied du document le détail de cette liquidation et la référence au registre des taxes en débet.

Art. 12. Quiconque sollicite la délivrance d'une expédition, d'une copie ou d'un extrait passible du droit de timbre et de la taxe prévue par l'article 72 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 précité, est tenu de consigner en mains du greffier une provision suffisante pour couvrir le paiement de ces droit et taxe.

Art. 13. L'auditeur général surveille l'exécution, au greffe du Conseil d'Etat, des dispositions qui précèdent. Il dispose, à cet effet, du concours d'un fonctionnaire supérieur de l'administration de l'enregistrement et des domaines.

Le greffe est contrôlé par ce même fonctionnaire.

Art. 14. Notre Ministre de l'intérieur et Notre Ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

17 octobre 1956. — **ARRÊTÉ ROYAL** modifiant, en ce qui concerne certains règlements particuliers, l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables. (Monit., 16-17 novembre.)

Baudouin, Roi des Belges, etc. Vu l'article 67 de la Constitution;

Vu l'arrêté royal du 15 octobre 1935 (1) portant règlement de police et de navigation des voies navigables administrées par l'Etat, notamment les articles 1^{er} et 4 du règlement général, modifié par l'arrêté royal du 7 septembre 1950;

Vu l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables, modifié notamment par les arrêtés royaux des 30 novembre 1951, 25 mars

(1) A la *Passinomie*, sous la date du 15 octobre 1936.

1952, 26 mars, 14 juillet et 13 novembre 1953.

Vu l'accord du Gouvernement néerlandais au sujet des modifications à apporter au règlement particulier du canal de Gand à Terneuzen;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des travaux publics et de la reconstruction,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. L'article 1^{er} du règlement général des voies navigables du royaume modifié par l'arrêté royal du 7 septembre 1950 est complété par l'alinéa suivant :

« Dans des cas exceptionnels et moyennant certaines conditions à déterminer par l'ingénieur en chef-directeur du ressort, ce dernier peut délivrer une autorisation de passage aux bateaux dont les dimensions sont supérieures à celles prévues par les règlements particuliers, quand il estime, après examen de la construction du bateau que la sécurité de la navigation est assurée. »

Art. 2. A l'article 4 du règlement général des voies navigables du royaume, l'alinéa 1 est remplacé par la disposition suivante :

« Le chargement en comble des bateaux doit se trouver de 10 centimètres, au moins, en retrait du bordage et être arrimé de façon à ce qu'il ne puisse, pendant le stationnement des bateaux ou durant le voyage de ceux-ci, être projeté dans le lit de la voie navigable. »

Art. 3 à 31. ... (Ces articles modifient et abrogent certains règlements particuliers.)

18 octobre 1956. — ARRÊTÉ MINISTÉRIEL pris en exécution de l'arrêté royal organique de l'assurance maladie-invalidité en ce qui concerne les attestations de chômeur mis au travail par les pouvoirs publics. (*Monit.*, 22-23 octobre.)

Le Ministre du travail et de la prévoyance sociale,

Vu l'arrêté royal du 22 septembre 1955 organique de l'assurance maladie-invalidité, notamment l'article 9;

Vu l'arrêté royal du 31 mars 1956, déterminant le montant de la subvention supplémentaire versée aux organismes assureurs de l'assurance maladie-invalidité en ce qui concerne les chômeurs mis au travail par les pouvoirs publics, notamment l'article 1^{er}, alinéa 3;

Vu l'arrêté ministériel du 22 septembre 1955, portant exécution de l'arrêté royal organique de l'assurance maladie-invalidité et des conventions bilatérales et multilatérales de sécurité sociale en ce qu'elles visent l'assurance maladie-invalidité;

Vu l'avis du Comité permanent du Fonds national d'assurance maladie-invalidité;

Vu l'avis du Conseil d'Etat,

Arrête :

Art. 1^{er}. Les dispositions de l'article 8, de l'article 9, alinéa 2, 1^{er}, 3^o, 5^o et 6^o et les alinéas 3, 4 et 5 ainsi que de l'article 10 de l'arrêté ministériel du 22 septembre 1955 portant exécution de l'arrêté royal organique de l'assurance maladie-invalidité sont applicables aux attestations de chômeur mis au travail par les pouvoirs publics, remises par l'Office national du placement et du chômage, conformément aux dispositions de l'article 1^{er}, alinéa 2, de l'arrêté royal du 31 mars 1956.

Art. 2. Les organismes assureurs établissent trimestriellement un bordereau F 3bis, destiné à l'inscription des attestations de chômeur mis au travail par les pouvoirs publics. Ce bordereau est identique au bordereau F 3 visé à l'article 66 du même arrêté ministériel du 22 septembre 1955 et est intitulé :

« Document F 3bis : bordereau des attestations de chômeur mis au travail par les pouvoirs publics. »

Art. 3. Le texte suivant est inséré dans le document F 9 figurant à l'annexe et visé à l'article 66 du même arrêté :

« 2bis. Attestations de chômeur mis au travail par les pouvoirs publics. »

	Nombre d'assurés.	Nombre de jours prestés.
Ouvriers
Employés.

Art. 4. Le document F 10 figurant à l'annexe et visé à l'article 66 du même arrêté est complété comme suit :

Document : F 10 (suite D).

ATTESTATIONS DE CHÔMEUR MIS AU TRAVAIL PAR LES POUVOIRS PUBLICS.

OUVRIERS.		EMPLOYÉS.	
Nombre d'assurés.	Nombre de jours.	Nombre d'assurés.	Nombre de jours.

Un arrêté ministériel du 29 juillet 1957 déclare insalubres, pour l'application de l'article 8 de la loi du 7 décembre 1953, les immeubles sis à Izegem, « wijk : De Linde, Noord van de Mentenhoekstraat », n° 24, 26, 28, 30, 32, 36, 38.

Un arrêté ministériel du 14 août 1957 déclare insalubres, pour l'application de l'article 11 de la loi du 7 décembre 1953, les immeubles sis à Anvers :
« Sudermanstraat », n° 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19;
« Beggaardenstraat », n° 1, 3.

Un arrêté ministériel du 14 août 1957 déclare insalubres, pour l'application de l'article 11 de la loi du 7 décembre 1953, les immeubles sis à Anvers :
« Kaasstraat », n° 1, 5, 7, 9;
« Zilversmidstraat », n° 2, 4, 6, 12, 14, 16, 22, 24.

Un arrêté ministériel du 14 août 1957 déclare insalubres, pour l'application de l'article 11 de la loi du 7 décembre 1953, les immeubles sis à Izegem :
« Maandagmarkt », n° 39, 41, 43, 45, 47, 49, 51, 53, 55, 57, 59.

INSTITUT MÉDICAL SAINT-CAMILLE, A SAINT-DENIS-WESTREM. NOMINATION D'UNE DIRECTRICE.

Par arrêté ministériel du 29 juillet 1957, Mme Van de Steene, Emilie (Mère Gisela), est autorisée à diriger l'Institut médical Saint-Camille, à Saint-Denis-Westrem, à partir du 1^{er} août 1957, en remplacement de Mme De Smet, Maria, (Sœur Remigia), décédée.

AGRÉATION D'UN DISPENSAIRE DE SOINS.

Par arrêté ministériel du 31 juillet 1957, le dispensaire de soins des Sœurs Servites de Marie, 13, rue Ferrer, à Jolimont-Haine-Saint-Paul, est autorisé à porter le titre d'établissement agréé du 1^{er} juillet 1957 au 30 juin 1958.

RÉAGRÉATION DE CENTRES DE SANTÉ.

Par arrêté ministériel du 28 août 1957, le centre de santé communal de Watermael-Boitsfort, rue du Pinson, 127, à Watermael-Boitsfort, peut continuer à porter le titre de centre de santé agréé du 1^{er} juillet 1957 au 30 juin 1958.

Par arrêté ministériel du 28 août 1957, l'A. S. B. L. « Centre de Santé régional de Tournai », rue des Sœurs de Charité, à Tournai, peut continuer à porter le titre de centre de santé agréé, du 1^{er} août 1957 au 31 juillet 1960.

MM. les Drs Claus, J., et Clerbaux, G., sont agréés comme médecins chargés du service radiologique de ce centre.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA RECONSTRUCTION.

25 SEPTEMBRE 1957. — Arrêté royal modifiant en ce qui concerne certains règlements particuliers, l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables.

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement de police et de navigation des voies navigables administrées par l'Etat, notamment l'article 67 du règlement général modifié par l'arrêté royal du 12 juillet 1957;

Vu l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables, notamment les règlements du canal de Bossuit à Courtrai, du canal du Centre, du canal de Charleroi à Bruxelles et embranchements, de l'Escaut maritime supérieur, de la Durme, du Ronel, de la Nethe inférieure, de la

Een ministerieel besluit van 29 Juli 1957 verklaart als onge-
voord de toepassing van artikel 8 van de wet van 7 December
de woningen gelegen te Izegem, wijk : De Linde, Noord van
Mentenhoeckstraat, n° 24, 26, 28, 30, 32, 36, 38.

Een ministerieel besluit van 14 Augustus 1957 verklaart als
zond, voor de toepassing van artikel 11 van de wet van 7 De-
cember 1953, de woningen gelegen te Antwerpen :
Sudermanstraat, n° 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19;
Beggaardenstraat, n° 1, 3.

Een ministerieel besluit van 14 Augustus 1957 verklaart als
zond, voor de toepassing van artikel 11 van de wet van 7 De-
cember 1953, de woningen gelegen te Antwerpen :
Kaasstraat, n° 1, 5, 7, 9;
Zilversmidstraat, n° 2, 4, 6, 12, 14, 16, 22, 24.

Een ministerieel besluit van 14 Augustus 1957 verklaart als
zond, voor de toepassing van artikel 11 van de wet van 7 De-
cember 1953, de woningen gelegen te Izegem :
Maandagmarkt, n° 39, 41, 43, 45, 47, 49, 51, 53, 55, 57, 59.

GENEESKUNDIG INSTITUUT SINT-CAMILLUS, TE SINT-DENIJS-WESTREM. BENOEMING VAN EEN BESTUURSTER.

Bij ministerieel besluit van 29 Juli 1957, wordt Mevr. V.
Steene, Emilie (Moeder Gisela), gemachtigd het bestuur van
geneeskundig Instituut Sint-Camillus, te Sint-Denijs-Westrem,
te nemen vanaf 1 Augustus 1957, in vervanging van Mevr. De
Maria, (Zuster Remigia), overleden.

ERKENNING VAN EEN VERZORGINGSDISPENSARIUM.

Bij ministerieel besluit van 31 Juli 1957, is het verzorgings-
pensarium van de Zusters « Servites de Marie », 13, rue
te Jolimont-Haine-Saint-Paul, er toe gemachtigd de titel van
instelling te voeren van 1 Juli 1957 tot 30 Juni 1958.

WEDERERKENNING VAN GEZONDHEIDSCENTRA.

Bij ministerieel besluit van 28 Augustus 1957, is het gemeen-
gezondheidscentrum van Watermaal-Bosvoorde, Vinkstraat, 1
Watermaal-Bosvoorde, er toe gemachtigd verder de titel van
gezondheidscentrum te voeren van 1 Juli 1957 tot 30 Juni 1958.

Bij ministerieel besluit van 28 Augustus 1957, is de V.
« Centre de Santé régional de Tournai », rue des Sœurs
Charité, te Doornik, er toe gemachtigd verder de titel van
gezondheidscentrum te voeren, van 1 Augustus 1957
tot 31 Juli 1960.

De heren Drs J. Claus, en G. Clerbaux, zijn erkend als
heren belast met de radiologische dienst van dit centrum.

MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN EN VAN WEDEROPBOUW.

25 SEPTEMBER 1957. — Koninklijk besluit tot wijziging, in
van zekere bijzondere reglementen, van het koninklijk besluit
7 September 1950 houdende bijzondere reglementen voor be-
waterwegen.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gelet op het koninklijk besluit van 15 October 1935 het
reglement betreffende de politie en de scheepvaart op de
wegen onder beheer van de Staat, inzonderheid op het ar-
van het algemeen reglement, gewijzigd bij het koninklijk
van 12 Juli 1957;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 September 1950 het
bijzondere reglementen voor bepaalde waterwegen, inzor-
de reglementen betreffende het kanaal van Bossuit naar
het kanaal van het Centrum, het kanaal van Charleroi naar
en vertakkingen, de Boven-Zeeschelde, de Durme, de Ku-

Dyle inférieure et de la Senne, du canal de l'Esperres, du canal de Gand à Ostende, du Haut-Escaut, des canaux de la ligne Liège-Anvers et embranchements, de la Lys, de la Meuse et de l'Ourthe, du Moervaart, du canal de Mons à Condé (partie belge), du canal de Plassendale à Nieuport, du canal de Pommerœul à Antoing et du Bassin de l'Yser;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. L'article 9 du règlement particulier du canal de Bossuit à Courtrai, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est abrogé.

Art. 2. Il est inséré, dans le règlement particulier du canal du Centre, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, un article 9bis rédigé comme suit :

« Article 9bis. Les bateaux peuvent être jaugés à Obourg. »

Art. 3. L'article 12 du règlement particulier du canal de Charleroi à Bruxelles et embranchements, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 12. Les bateaux peuvent être jaugés à Luttre et à Anderlecht-Bassin. »

Art. 4. L'article 22 du règlement particulier de l'Escaut maritime supérieur, de la Durme, du Rupel, de la Nèthe inférieure, de la Dyle inférieure et de la Senne, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 22. 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. 5. L'article 5 du règlement particulier du canal de l'Esperres, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est abrogé.

Art. 6. L'article 9 du règlement particulier du canal de Gand à Ostende, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 9. Les bateaux peuvent être jaugés à Gand, Oostkamp, Bruges et Ostende. »

Art. 7. L'article 7 du règlement particulier du Haut-Escaut, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 7. Les bateaux peuvent être jaugés à Péronnes, Antoing, Tournai, Kain et Gand. »

Art. 8. L'article 19 du règlement particulier des canaux de la ligne Liège-Anvers et embranchements, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 19. Les bateaux peuvent être jaugés dans tous les bassins situés le long des canaux gérés par l'Office de la Navigation. »

Art. 9. L'article 6 du règlement particulier de la Lys (partie belge), annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 6. Les bateaux peuvent être jaugés à Gand. »

Art. 10. L'article 18 du règlement particulier de la Meuse et de l'Ourthe, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 18. Les bateaux peuvent être jaugés à Namur, Beez, Namèche et Liège. »

Art. 11. L'article 5 du règlement particulier du Moervaart, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est abrogé.

Art. 12. L'article 4 du règlement particulier du canal de Mons à Condé (partie belge), annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 4. Les bateaux peuvent être jaugés à Saint-Ghislain et aux Herbières. »

Art. 13. L'article 4 du règlement particulier du canal de Plassendale à Nieuport, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 4. Les bateaux peuvent être jaugés à Oudenburg et à Nieuport. »

Beneden-Nete, de Beneden-Dijle et de Zenne, het Spierekanaal, het kanaal van Gent naar Oostende, de Boven-Schelde, de kanalen van de lijn Luik-Antwerpen en vertakkingen, de Leie, de Maas en de Ourthe, de Moervaart, het kanaal van Bergen naar Condé (Belgisch gedeelte), het kanaal van Plassendale naar Nieuwpoort, het kanaal van Pommerœul naar Antoing en het IJzergebied;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Openbare Werken en van Weeropbouw,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Artikel 9 van het bijzonder reglement voor het kanaal van Bossuit naar Kortrijk, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt opgeheven.

Art. 2. In het bijzonder reglement voor het kanaal van het Centrum, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt een artikel 9bis ingelast luidend als volgt :

« Artikel 9bis. De schepen kunnen te Obourg worden gemeten. »

Art. 3. Artikel 12 van het bijzonder reglement voor het kanaal van Charleroi naar Brussel en vertakkingen, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 12. De schepen kunnen te Luttre en te Anderlecht-kor worden gemeten. »

Art. 4. Artikel 22 van het bijzonder reglement voor de Boven-Zeeschelde, de Durme, de Rupel, de Beneden-Nete, de Beneden-Dijle en de Zenne, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 22. Binnenvaartuigen kunnen worden gemeten te Melle, Dendermonde, Baasrode, Temse, Antwerpen, in het Scheldedak begrepen tussen Rupelmonde, en de Pétroleumpier, te Antwerpen Hamme, Tielrode, op gans de Rupel, te Lier en Mechelen. »

Art. 5. Artikel 5 van het bijzonder reglement voor het Spierekanaal, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt opgeheven.

Art. 6. Artikel 9 van het bijzonder reglement voor het kanaal van Gent naar Oostende, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 9. De vaartuigen kunnen te Gent, Oostkamp, Brugge en Oostende worden gemeten. »

Art. 7. Artikel 7 van het bijzonder reglement voor de Boven-Schelde, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 7. De vaartuigen kunnen te Péronnes, Antoing, Doornik en Gent worden gemeten. »

Art. 8. Artikel 19 van het bijzonder reglement voor de kanalen van de lijn Luik-Antwerpen en vertakkingen, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 19. De vaartuigen kunnen worden gemeten in al de kommen, gelegen langs de door de Dienst der Scheepvaart beheerde kanalen. »

Art. 9. Artikel 6 van het bijzonder reglement voor de Leie (Belgisch gedeelte), gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 6. De vaartuigen kunnen te Gent worden gemeten. »

Art. 10. Artikel 18 van het bijzonder reglement voor Maas en Ourthe, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 18. De vaartuigen kunnen te Namen, Beez, Namèche en Luik worden gemeten. »

Art. 11. Artikel 5 van het bijzonder reglement voor de Moervaart, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt opgeheven.

Art. 12. Artikel 4 van het bijzonder reglement voor het kanaal van Bergen naar Condé (Belgisch gedeelte), gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 4. De vaartuigen kunnen te Saint-Ghislain en Les Herbières worden gemeten. »

Art. 13. Artikel 4 van het bijzonder reglement voor het kanaal van Plassendale naar Nieuwpoort, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 4. De vaartuigen kunnen te Oudenburg en Nieuwpoort worden gemeten. »

Art. 14. L'article 3 du règlement particulier du canal de Pommerœul à Antoing, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 3. Les bateaux peuvent être jaugés à Blaton et à Péronnes. »

Art. 15. L'article 6 du règlement particulier du Bassin de l'Yser, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 6. Les bateaux peuvent être jaugés à Dixmude, à Nieuport et à Furnes. »

Art. 16. Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ciergnon, le 25 septembre 1957.

Art. 14. Artikel 3 van het bijzonder reglement voor het kanaal van Pommerœul naar Antoing, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 3. De vaartuigen kunnen te Blaton en Péronnes worden gemeten. »

Art. 15. Artikel 6 van het bijzonder reglement voor het IJzerbed, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 September 1950, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 6. De vaartuigen kunnen te Diksmuide, Nieuwpoort en Veurne worden gemeten. »

Art. 16. Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Ciergnon, de 25 September 1957.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction,

Van Koningswege :

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,

O. VANAUDENHOVE.

PERSONNEL. — NOMINATIONS.

Par arrêté ministériel du 20 septembre 1957, M. De Beer, E., directeur général au Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction, est nommé membre du Comité belge des grands barrages.

Par même arrêté, M. De Broe, H., administrateur-directeur général de la Compagnie belge de Chemins de fer et d'Entreprises, est nommé membre du même Comité, en remplacement de M. May, A., décédé.

ALIGNEMENTS GÉNÉRAUX. — TRAVERSE DE OOSTVLETEREN.

Un arrêté royal en date du 7 septembre 1957 approuve la délibération par laquelle le conseil communal de Oostvleteren adopte un plan d'alignement pour la traverse de cette localité, appartenant à la route de l'Etat n° 65 La Panne-Lille (section située entre l'Yser et la cumulée 16 km 251).

PERSONEEL. — BENOEMINGEN.

Bij ministerieel besluit van 20 September 1957 is de heer De Beer, E., directeur-generaal bij het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw, benoemd tot lid van het Belgisch Comité van grote stuwdammen.

Bij ditzelfde besluit is de heer De Broe, H., beheerder-administrateur-generaal der « Compagnie belge de Chemins de fer et d'Entreprises », tot lid van het voormeld Comité benoemd, ter vervanging van de heer May, A., die overleden is.

ALGEMENE ROOILIJNEN. — TRAVERSE IN OOSTVLETEREN.

Bij koninklijk besluit van 7 September 1957 is goedgekeurd een beslissing waarbij de gemeenteraad van Oostvleteren een rooiplan aanneemt voor de traverse van de Rijksweg n° 65 De Panne-Rij (vak gelegen tussen de IJzer en afstandspunt 16 km 251) in gemeente.

AVIS OFFICIELS PUBLICATIONS LÉGALES

COMMISSION BANCAIRE.

Liste des banques.

La Commission bancaire,

Vu l'article 2, alinéa 3, de l'arrêté royal n° 185 du 9 juillet 1935 sur le contrôle des banques et le régime des émissions de titres et valeurs, aux termes duquel la Commission bancaire dresse tous les ans une liste des entreprises soumises au titre I dudit arrêté, assure la publication de cette liste et des modifications à celle-ci intervenues dans l'année;

Revu la liste arrêtée au 1^{er} janvier 1957, publiée au *Moniteur belge* du 1^{er} janvier 1957;

Considérant que, pour satisfaire aux dispositions de l'article 4 de l'arrêté ministériel du 31 août 1935 pris en exécution des articles 75 et 78 du titre V du livre 1^{er} du Code de commerce, il y a lieu de faire suivre d'un astérisque le nom des entreprises qui se sont conformées, en matière de réception d'ordres d'achat et de vente de fonds publics et de devises, aux prescriptions des articles 1^{er} et 2 dudit arrêté ministériel;

Vu la constitution en date du 10 septembre 1957 de la société anonyme Banque Delta, dont le siège social est sis à Anvers, 119, Frankrijklei;

Vu la demande d'inscription à la liste des banques prévue par le susdit article 2, alinéa 1^{er}, introduite par la société anonyme Banque Delta,

OFFICIËLE BERICHTEN WETTELIJKE BEKENDMAKINGEN

BANKCOMMISSIE.

Lijst der banken.

De Bankcommissie,

Gelet op artikel 2, derde lid, van het koninklijk besluit n° 1 dd. 9 juli 1935 op de bankcontrole en het uitgifteregime voor titelen en effecten, luidens hetwelk de Bankcommissie elk jaar een lijst van de aan titel I van genoemd besluit onderworpen ondernemingen opmaakt en die lijst benevens alle daaraan in de loop van het jaar aangebrachte wijzigingen bekendmaakt;

Herzien de lijst op 1 januari 1957 opgemaakt en in het *Belgisch Staatsblad* van 1 januari 1957 bekendgemaakt;

Overwegende dat, om te voldoen aan de beschikkingen van artikel 4 van het ministerieel besluit dd. 31 augustus 1935, genomen in toepassing van artikelen 75 en 78 van titel V van boek I van het Wetboek van koophandel, het aangewezen is een sterretje laten volgen op de namen van de ondernemingen die inzake ontvangst van orders tot aan- of verkoop van publieke fondsen van deviezen voldaan hebben aan de voorschriften van artikelen 1 en 2 van voornoemd ministerieel besluit;

Gelet op de oprichting op 10 September 1957 van de naamloze vennootschap Deltabank, waarvan de maatschappelijke zetel gevestigd is te Antwerpen, Frankrijklei, 119;

Gelet op het door de naamloze vennootschap Deltabank ingediend verzoek tot opneming in de lijst der banken, voorzien bij bovengenoemd artikel 2, eerste lid.

MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

14 DECEMBER 1979. — Koninklijk besluit tot wijziging, wat betreft de bijzondere reglementen voor het kanaal van Nimy naar Blaton, het Centrumkanaal, het kanaal van Blaton naar Aat, het kanaal van Bergen naar Condé, het kanaal van Pommerœul naar Antoing en het Spierekanaal, van het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Openbare Werken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De benamingen « Kanaal van Nimy naar Blaton » en « Kanaal van Pommerœul naar Antoing » worden vervangen door de enige benaming « Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes ». Het bijzonder reglement van voornoemde kanalen, gewijzigd enerzijds bij het koninklijk besluit van 7 mei 1956, en anderzijds door de koninklijke besluiten van 24 februari 1953, 17 oktober 1956 en 25 september 1957, het bijzonder reglement van het Centrumkanaal, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 7 maart 1956, 17 oktober 1956 en 25 september 1957, het bijzonder reglement van het kanaal van Blaton naar Aat, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 24 februari 1953 en 17 oktober 1956, en het bijzonder reglement van het Spierekanaal, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 17 oktober 1956, 25 september 1957 en 22 april 1959, gevoegd bij het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen, worden door de volgende bepalingen vervangen :

Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes

Artikel 1. Het kanaal van Nimy-Blaton-Péronnes heeft zijn oorsprong aan de denkbeeldige lijn die de twee kilometerpalen « Km 0 », te dien einde geplaatst aan weerszijden van het kanaal te (Nimy) Bergen met elkaar verbindt. Het strekt zich uit over een lengte van 38 914 meter, tot aan de denkbeeldige lijn in het verlengde van de rechteroever van de Schelde te (Péronnes) Antoing.

Art. 2. De bruikbare afmetingen van de sluizen, de vrije hoogte onder de bruggen en de maximum diepgang van de vaartuigen zijn de volgende :

Sluizen	
Ecluses	
Bruikbare lengte	Bruikbare breedte
Longueur utile	Largeur utile
86 m	12 m

Wegens de belangrijke schommelingen van het waterpeil in het pand begrepen tussen de sluizen 1 en 2 te (Péronnes) Antoing moeten de schippers aan deze sluizen kennis nemen van de vrije hoogte onder de bovendeur van de sluis nr. 2, die minder dan 5,25 m kan bedragen.

Art. 3. Er is een jaagpad op beide oevers.

Art. 4. Het ontvangstkantoor der scheepvaartrechten is gevestigd aan de sluis nr. 2 te (Péronnes) Antoing.

Art. 5. De maximum snelheid van de vaartuigen is vastgesteld op 8 km per uur.

Art. 6. Een rood lichtsignaal is aangebracht boven en beneden de keersluis te (Ghlin) Bergen en te (Blaton) Bernissart.

Wanneer deze lichten branden is het voorbijvaren van het kunstwerk verboden.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

14 DECEMBRE 1979. — Arrêté royal modifiant, en ce qui concerne les règlements particuliers du canal Nimy-Blaton, canal du Centre, du canal Blaton-Ath, du canal Mons-Condé, canal Pommerœul-Antoing et du canal de l'Esperrières, l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant le règlement particulier de certaines voies navigables

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume;

Vu l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant le règlement particulier de certaines voies navigables;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Les dénominations « Canal de Nimy à Blaton » « Canal de Pommerœul à Antoing » sont remplacées par la dénomination unique « Canal Nimy-Blaton-Péronnes ». Le règlement particulier des canaux précités, modifié d'une part par l'arrêté royal du 7 mai 1956, et d'autre part par les arrêtés royaux du 24 février 1953, du 17 octobre 1956 et du 25 septembre 1957, le règlement particulier du canal du Centre, modifié par les arrêtés royaux du 7 mars 1956, du 17 octobre 1956 et du 25 septembre 1957, le règlement particulier du canal Blaton-Ath, modifié par les arrêtés royaux du 24 février 1953 et du 17 octobre 1956, et le règlement particulier du canal de l'Esperrières, modifié par les arrêtés royaux du 17 octobre 1956, du 25 septembre 1957 et du 22 avril 1959, annexés à l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant le règlement particulier de certaines voies navigables, sont remplacés par les dispositions suivantes :

Canal Nimy-Blaton-Péronnes

Article 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 des ponts et le maximum de tirant d'eau des bâtiments sont les suivantes :

Vrije hoogte	Diepgang
Hauteur libre	Tirant d'eau
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 l'heure.

Art. 6. Un signal lumineux à feu rouge est placé à l'amont du canal 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.

Centrumkanaal

Artikel 1. Het Centrumkanaal heeft zijn oorsprong aan de denkbeeldige lijn die de twee kilometerpalen « Km O » te dien einde aangebracht aan weerszijden van het kanaal te (Houdeng-Goegnies) La Louvière, met elkaar verbindt. Het strekt zich uit over een lengte van 18 651 meter, tot aan de aansluiting aan het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes te (Nimy) Bergen, in de as van de spoorbrug van de lijn Bergen-Brussel.

Art. 2. De bruikbare afmetingen van de sluizen en van de scheepsliften, de vrije hoogte onder de bruggen en de maximum diepgang van de vaartuigen zijn de volgende :

Vakken

Sections

Sluizen of scheepsliften

Ecluses ou ascenseurs

Bruikbare lengte

Bruikbare breedte

Vrije hoogte

Diepgang

Hauteur libre

Tirant d'eau

Longueur utile

Largeur utile

1. Tussen de oorsprong te (Houdeng-Goegnies) La Louvière en het benedenhoofd van de scheepslift nr. 4 te (Thieu) Le Rœulx.

40,80 m

5,20 m

4,00 m

1,90 m

1. Entre l'origine à (Houdeng-Goegnies) La Louvière et la tête aval de l'ascenseur n° 4 à (Thieu) Le Rœulx.

2. Tussen het benedenhoofd van de scheepslift nr. 4 te (Thieu) Le Rœulx en het bovenhoofd van de sluis te (Havré) Bergen.

40,80 m

5,15 m

4,00 m

2,10 m

2. Entre la tête aval de l'ascenseur n° 4 à (Thieu) Le Rœulx et la tête amont de l'écluse de (Havré) Mons.

3. Tussen het bovenhoofd van de sluis te (Havré) Bergen en het bovenhoofd van de sluis te (Obourg-Wartons) Bergen.

124,00 m

12,50 m

6,50 m

2,50 m

3. Entre la tête amont de l'écluse de (Havré) Mons et la tête amont de l'écluse de (Obourg-Wartons) Mons.

4. Tussen het bovenhoofd van de sluis te (Obourg-Wartons) Bergen en het uiteinde te (Nimy) Bergen.

96,00 m

12,00 m

6,00 m

2,50 m

4. Entre la tête amont de l'écluse de (Obourg-Wartons) Mons et l'extrémité à (Nimy) Mons.

Art. 3. Het jaagpad is gelegen op de rechteroever. Tussen de sluis te (Obourg-Wartons) Bergen en het uiteinde te (Nimy) Bergen, is er een jaagpad op beide oevers.

Art. 4. De maximum snelheid met betrekking tot de oever is vastgesteld :

1° op 3,6 km per uur tussen de oorsprong van het kanaal en de sluis te (Havré) Bergen.

In dit vak moet de snelheid tot 1,8 km per uur worden vermindert wanneer de vaartuigen dichtbij de oever varen om te kruisen of wanneer zij door een vernauwde vaargeul varen;

2° op 8 km per uur tussen de sluis te (Havré) Bergen en het uiteinde te (Nimy) Bergen.

Art. 5. Het is verboden schippersbomen, bootshaken, stangen en ander dergelijk tuig te gebruiken om vaartuigen voort te bewegen op het gedeelte gelegen :

a) tussen het uiteinde van de steunmuren boven de draaibrug te (Houdeng-Aimeries) La Louvière en scheepslift nr. 2 te (Houdeng-Aimeries) La Louvière.

b) tussen de ophaalbrug te (Strépy-Bracquegnies) La Louvière en sluis nr. 2 (Ville-sur-Haine) te Le Rœulx.

c) in de trog van de scheepsliften.

Art. 6. Onverminderd de voor het doorvaren van bruggen en sluizen voorgeschreven maatregelen zijn voor de doorvaart van de scheepsliften de volgende voorwaarden gesteld :

1° De vaartuigen mogen de schutkolk niet in- of uitvaren dan met gebruik van de daartoe bestemde en aan de Staat toebehorende kabel en kaapstander. Deze laatste wordt uitsluitend door de aangestelde beampte bediend.

Canal du Centre

Article 1er. Le canal du Centre a son origine à la ligne fictive reliant les deux bornes kilométriques « Km O » 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.

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 :

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) La Louvière et l'écluse n° 2 (Ville-sur-Haine) du Rœulx.

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'Etat. Le cabestan est manœuvré uniquement par l'agent préposé.

2° De vaartuigen zetten hun voortstuwingsmotor af zodra zij de toegang en de schutkolk van de scheepslift binnenvaren, tot op het ogenblik dat zij er uit varen.

3° De leirollen van de kaapstanders mogen niet gebruikt worden om de vaartuigen vast te meren.

4° De bemanning van een vaartuig mag de toestellen van de scheepsliften niet in werking stellen noch rondlopen op de scheepsliften.

Art. 7. De schroef van de vaartuigen mag niet draaien wanneer deze zich in de vaargeul van de keersluis van scheepslift nr. 1 te (Houdeng-Goegnies) La Louvière bevinden.

Art. 8. 1°. Een lichtsignaal met groen en rood licht boven elkaar is aangebracht boven en beneden de schutkolken van de 4 scheepsliften en de sluizen te (Havré) Bergen en te (Obourg-Wartons) Bergen.

Wanneer het rood licht brandt, is het invaren van de schutkolk verboden; wanneer het groen licht brandt, mogen de dichtstbij gelegen vaartuigen de schutkolk invaren.

2° Een lichtsignaal met groen en rood licht boven elkaar is aangebracht aan de bovenkant van de keersluis van de scheepslift nr. 1 te (Houdeng-Goegnies) La Louvière. Bij rood licht mogen de naar de scheepslift toevarende schepen de keersluis niet doorkruisen, bij groen licht is de doorvaart toegestaan.

Art. 9. Geladen vaartuigen mogen 's nachts niet stilliggen in het pand tussen de scheepslift nr. 4 te (Thieu) Le Roeulx en de sluis nr. 1 te (Thieu) Le Roeulx.

Art. 10. De ontvangstkantoren der scheepvaartrechten zijn gevestigd aan de sluis nr. 1 te (Thieu) Le Roeulx en de sluis te (Obourg-Wartons) Bergen.

Kanaal van Blaton naar Aat

Artikel 1. Het kanaal van Blaton naar Aat heeft zijn oorsprong aan de denkbeeldige lijn die de twee kilometerpalen « Km 0 », te dien einde geplaatst aan weerszijden van het kanaal te (Blaton) Bernissart, met elkaar verbindt. Het strekt zich uit over een lengte van 22 575 meter, tot de aansluiting aan de gekanaliseerde Dender te Aat (benedenhoofd van de sluis nr. 21).

Art. 2. De bruikbare afmetingen van de sluizen, de vrije hoogte onder de bruggen en de maximum diepgang van de vaartuigen zijn de volgende:

Sluizen	
Ecluses	
Bruikbare lengte	Bruikbare breedte
Longueur utile	Largeur utile
41,05 m	5,10 m

Art. 3. Het jaagpad is gelegen op de linkeroever van het kanaal.

Art. 4. De maximum snelheid van de vaartuigen is vastgesteld op 3,6 km per uur.

Art. 5. Het ontvangstkantoor der scheepvaartrechten is gevestigd aan de sluis nr. 21 te Aat.

Spierekanaal

Artikel 1. Het Spierekanaal heeft zijn oorsprong aan de Franse grens te (Leers-Nord) Estaimpuis. Het strekt zich uit over een lengte van 8 403 meter, tot aan de denkbeeldige lijn in het verlengde van de rechteroever van de Schelde te (Spiere) Spiere-Helkijn.

2° Les bâtiments arrêtent leurs moteurs de propulsion dès 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'ancres 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 feux vert et rouge placés 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 feux 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 interdit de franchir la porte aux bâtiments naviguant vers l'ascenseur, le feu vert allumé permet ce franchissement.

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

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 n° 1 de (Obourg-Wartons) Mons.

Canal de Blaton à Ath

Article 1er. Le canal de Blaton à Ath a son origine à la borne fictive reliant les deux bornes kilométriques « Km 0 », placées 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 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 suivantes:

Vrije hoogte	Diepgang
Hauteur libre	Tirant d'eau
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 à l'heure.

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

Canal de l'Espierres

Article 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. De bruikbare afmetingen van de sluizen, de vrije hoogte onder de bruggen en de maximum diepgang van de vaartuigen zijn de volgende:

Sluizen	
Ecluses	
Bruikbare lengte	Bruikbare breedte
Longueur utile	Largeur utile
38,43 m	5,19 m

Art. 3. Het jaagpad is gelegen op de rechteroever van het kanaal.

Art. 4. De maximum snelheid van de vaartuigen is vastgesteld op 3,6 km per uur.

Art. 5. Het ontvangstkantoor der scheepvaartrechten is gevestigd aan de sluis te Leers-Nord.

Art. 2. Het bijzonder reglement van het kanaal van Bergen naar Condé (Belgische gedeelte), gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 september 1957 en 10 augustus 1959, wordt opgeheven.

Art. 3. Onze Minister van Openbare Werken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 14 december 1979.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :
De Minister van Openbare Werken,

G. MATHOT

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 :

Vrije hoogte	Diepgang
Hauteur libre	Tirant d'eau
4,00 m	1,80 m

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

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

Art. 5. Le bureau de perception des droits de navigation est situé à l'écluse de Leers-Nord.

Art. 2. Le règlement particulier du canal Mons à Condé (partie belge) modifié par les arrêtés royaux du 25 septembre 1957 et du 10 août 1959 est abrogé.

Art. 3. Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 14 décembre 1979.

BAUDOUIN

Par le Roi :
Le Ministre des Travaux publics,

14 DECEMBER 1979. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk en, wat het bijzonder reglement van Maas en Ourthe betreft, van het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen

BOUDEWIJN, Koning der Belgen.

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op artikel 29 van de Grondwet;

Gelet op de wet van 15 maart 1971 betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van de Staat;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk, inzonderheid op artikel 9, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 1 december 1938, 12 september 1956, 14 december 1971 en 5 mei 1975;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Openbare Werken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Artikel 9 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 1 december 1938, 12 september 1956, 14 december 1971 en 5 mei 1975, wordt door de volgende bepalingen vervangen :

Plezierboten

I. Algemene bepalingen.

Art. 9. § 1. 1. Het varen met plezierboten op de aan dit reglement onderworpen scheepvaartwegen is toegelaten.

2. De hoofdinspecteur-directeur van het gebied mag de vaart met plezierboten verbieden in de panden of delen van panden waar ze enige hinder voor de vrachtscheepvaart kunnen opleveren.

14 DECEMBRE 1979. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant le règlement général des voies navigables du Royaume et, en ce qui concerne le règlement particulier de la Meuse et de l'Ourthe, l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements de certaines voies navigables

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'article 29 de la Constitution;

Vu la loi du 15 mars 1971 concernant les droits de navigation percevoir sur les voies navigables administrées par l'Etat;

Vu l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume, notamment l'article 9 modifié par les arrêtés royaux des 1er décembre 1938, 12 septembre 1956, 14 décembre 1971 et 5 mai 1975;

Vu l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant le règlement particulier de certaines voies navigables;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. L'article 9 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant le règlement général des voies navigables du Royaume, modifié par les arrêtés royaux des 1er décembre 1938, 12 septembre 1956, 14 décembre 1971 et 5 mai 1975 est remplacé par les dispositions suivantes :

Embarcations de plaisance

I. Dispositions générales.

Art. 9. § 1. 1. Les embarcations de plaisance sont admises à naviguer sur les voies navigables soumises au présent règlement.

2. L'ingénieur en chef-directeur du ressort peut interdire le passage des embarcations de plaisance dans les biefs ou parties de bief où elles pourraient causer un inconvénient quelconque pour la navigation marchande.

e) de l'enseignement supérieur à l'exclusion de l'enseignement universitaire :
au cours de la première année d'études et ensuite tous les deux ans ;

f) de l'enseignement spécial :
au cours de la première année de fréquentation et ensuite tous les deux ans.

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le 1er septembre 1986.

Art. 3. Notre Ministre ayant l'Enseignement dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

25 juillet 1986. — ARRÊTÉ ROYAL modifiant, en ce qui concerne le règlement particulier du canal du Centre, l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables. (Monit., 20 septembre.)

Baudouin, Roi des Belges, etc.

Vu l'article 29 de la Constitution ;

Vu l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant le règlement général des voies navigables du Royaume ;

Vu l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables, notamment le règlement particulier du canal du Centre, modifié par l'arrêté royal du 14 décembre 1979 ;

Vu l'avis du Conseil d'Etat ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. L'article 1 du règlement particulier du canal du Centre, annexé à l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables et modifié par l'arrêté royal du 14 décembre 1979, est complété par l'alinéa suivant :

« 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 811 m en aval.

Cette section est accessible uniquement aux embarcations de plaisance à moteur ».

Art. 2. Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

25 juillet 1986. — ARRÊTÉ ROYAL soumettant les tronçons de l'autoroute de

ceinture de Courtrai compris entre la lepersestraat et l'échangeur R8/A19, entre la lepersestraat et la Gullegemsestraat et entre la Mellestraat et la Izegemsestraat au régime institué par la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes. (Monit., 25 septembre.)

Baudouin, Roi des Belges, etc.

Vu la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes ;

Vu l'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes, modifié par arrêté royal du 10 décembre 1964 ;

Vu l'arrêté royal du 14 septembre 1972 classant la voie publique autoroute de ceinture de Courtrai projetée dans la catégorie des autoroutes

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Les tronçons de l'autoroute de ceinture de Courtrai ouvert à la circulation et compris entre la lepersestraat et l'échangeur R8/A19, entre la lepersestraat et la Gullegemsestraat et entre la Mellestraat et la Izegemsestraat sont soumis aux dispositions de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes et les arrêtés pris en exécution de cette loi.

Art. 2. Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

25 juillet 1986. — ARRÊTÉ ROYAL classant la voie publique projetée Anvers-La Haye, tronçon « Antwerpsebaan » (Zandvliet) jusqu'à la frontière néerlandaise, dans la catégorie des autoroutes. (Monit., 30 septembre.)

Baudouin, Roi des Belges, etc.

Vu la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes ;

Vu le plan C/9829 ci-annexé fixant le tracé de la voie publique projetée Anvers-La Haye, depuis la voie dénommée « Antwerpsebaan » jusqu'à la frontière néerlandaise à Zandvliet (Anvers) ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. La voie publique projetée Anvers-La Haye, depuis la voie dénommée « Antwerpsebaan » jusqu'à la frontière néerlandaise à Zandvliet, dont le plan est ci-annexé et visé par Notre Ministre des Travaux publics, est classée dans la catégorie des autoroutes.

Arrêté de classement du 22 septembre 1992

RÉGION WALLONNE



LE MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE,
DU LOGEMENT ET DU BUDGET

Division des Monuments, Sites et Fouilles

DMSFC/DG/SB/22/LA LOUVIERE LE ROEULX/10

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles modifiée par la loi du 8 août 1988 notamment l'article 6, § 1er, 1. 7°;

Vu les articles 351 à 359 et l'article 393 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine;

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 8 janvier 1992 fixant la répartition des compétences entre les ministres et réglant la signature des actes de l'Exécutif;

Vu l'arrêté de l'Exécutif du 31 janvier 1991 portant règlement du fonctionnement de l'Exécutif régional wallon modifié par l'arrêté de l'Exécutif du 16 janvier 1992;

Vu l'avis de la Commission régionale des Monuments, Sites et Fouilles, en date du 21 juin 1988 ;

A R R E T E :

Article 1er : Sont classés comme site en raison de leur valeur esthétique et technique :

- a) **comme monument** : les ascenseurs hydrauliques n°s 1, 2, 3 et 4 situés sur le canal du Centre , ainsi que le pont levis sis entre les n°s 3 et 4 cadastrés sur les communes du Roeulx, ancienne commune de Thieu et de La Louvière, ancienne commune de Strépy-Bracquegnies, Maurage, Houdeng-Aimeries et Houdeng-Goegnies.
- b) **comme site** : l'ensemble formé par ceux-ci et les berges boisées, cadastré sur Le Roeulx, 3ème division, section C n°s 454 V (23a 50ca), 454 C (3a), 454 B (6a) ;
sur La Louvière, 10ème division, section A n° 194 C (1a 48ca), et section B n° 30/2 D (49a 30ca) ;
sur La Louvière, 8ème division, section A n° 67/2 (23a 80ca) ;
sur La Louvière, 11ème division, section B n°s 754 Y (2ha 15a 75ca), 805 K (16a 90ca), 727 H (36a 10ca), 418 D 2 (25a 30ca), 261 D (1a 36ca), 261 C (1a 31ca), 261 E (4ca), 263 M (1a 49ca), 263 N (1a 50ca) ;

sur La Louvière, 12ème division,
section C n°s 57/3 (5a), 57 C 2 (1ha 15a), 57 G 2
(2ha 4a 80ca), 139/4 (3a 60ca).

Le site classé est délimité par un trait noir sur le plan ci-annexé.

Article 2. Afin de sauvegarder l'intérêt des biens, il est interdit aux propriétaires, sauf autorisation préalable accordée conformément aux dispositions de l'article 361 du Code wallon de l'Aménagement Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine d'apporter ou de laisser apporter au bien aucun changement définitif qui en modifie l'aspect.

En outre, sauf autorisation accordée comme il est dit ci-dessus, il est interdit aux propriétaires du site :

- 1° d'effectuer tout travail de terrassement, construction, fouilles, ouverture de carrière ou travail quelconque d'exploitation, sondages, creusement de puits, en général, tout travail de nature à modifier l'aspect du terrain ou de la végétation ;
- 2° de modifier en aucune façon l'écoulement des eaux dans le site et de déverser dans les cours d'eau ou dans le sous-sol aucune substance de nature à altérer la pureté des eaux et par là, influencer la composition de la faune et de la flore ;
- 3° d'abattre, de détruire, de déraciner ou d'endommager les arbres et les plantes. L'entretien normal des plantations restent toutefois autorisés ;
- 4° de dresser des tentes, et d'ériger toute installation quelconque (fixe, mobile ou démontable, provisoire ou définitive), servant d'abri, de logement ou à des fins commerciales ;
- 5° d'abandonner ou de jeter des papiers, récipients vides, déchets ou détritus quelconques ;
- 6° de planter des poteaux ou des pylônes destinés au transport de l'énergie électrique ou à tout autre usage ;
- 7° d'établir des affichages publicitaires ;
- 8° d'ériger des constructions nouvelles ou de modifier celles qui existent sans que les plans aient été au préalable soumis à avis de la Commission régionale des Monuments, Sites et Fouilles et sans qu'un permis de bâtir n'ait été délivré ;

Fait à Bruxelles, le 22-03-1992

Robert COLLIGNON

6. Stekene : geen advies;
7. Temse : op 29 januari 1996 : de wijziging rond militair fort te laten samenvallen met rooilijn Scouselestraat;
8. Waasmunster : op 26 januari 1996 : gunstig;
9. Bestendige Deputatie : op 15 februari 1996 : gunstig.
Evalueert de gegevens van het dossier als volgt :
— m.b.t. bijlage 1 :

merkt op dat zowel het lokaal bedrijventerrein als de voorgestelde transportzone wel palen aan doch gesitueerd zijn buiten het afgebakend havengebied waarvoor specifieke bestuurlijke regelen gelden, dat het huidige lokaal bedrijventerrein te Verrebroek volzet is en dringend aan uitbreiding toe, dat een verruiming ervan in aansluiting met het bestaande, zoals voorgesteld, ruimtelijk gezien aanvaardbaar is, dat het ontworpen multimodaal logistiek park of transportzone noodzakelijk is ter ondersteuning van de havenactiviteiten en voorzien in de gewenste ruimtelijke structuur van het structuurplan Vlaanderen, doch dat de voorgestelde stedenbouwkundige voorschriften te beperkend zijn en geen verwerking van goederen toelaten, dat dergelijke beperking ingaat tegen de internationale trends en nadelig voor de havenontwikkeling, dat de bestemming transportzone dient gewijzigd in regionaal bedrijventerrein, dat de locatie in aansluiting met een lokaal bedrijventerrein en met het havengebied ruimtelijk verantwoord is, mede gelet op de omwisseling van harde bestemmingen;

dat evenwel de aanleg van de havenontsluiting in de richting Kallo nog niet in de nabije toekomst mag verwacht worden, dat gelet op de relatie regionaal bedrijventerrein — transportzone en havengebied een onmiddellijke ontsluiting primordiaal is en kan voorzien worden naar de provincieweg N451 toe, dat het niet nodig is t.o.v. de autoweg Antwerpen-Zee kust een 500 m brede bufferstrook te voorzien omdat dergelijke ruime afscheiding weinig nut heeft t.o.v. wegverkeer en open ruimte, dat binnen het havengebied en langs de expressweg een 100 m brede buffer aangelegd is en deze over dezelfde breedte kan voorzien worden aan de zuidzijde van de transportzone — regionaal bedrijventerrein, dat bovendien een 50 m brede buffer wenselijk is langs de provincieweg en aan de noordzijde van het lokaal bedrijventerrein en transportzone — regionaal bedrijventerrein ter afscherming van de dorpskom van Verrebroek, dat het bovendien voor de leefbaarheid van de deelgemeenten Verrebroek, Kieldrecht, Kallo, Doel noodzakelijk is deze te bufferen en dat bij een gewestplanwijziging de voorstellen uit het gemeentelijk structuurplan kunnen overgenomen worden; dat aldus de bezwaren 5 en 6 alsook het advies van de gemeente Beveren kunnen bijgetreden worden, en het bezwaar nr. 10 te verwerpen is;

— m.b.t. bijlage 2 :

sluit zich aan bij de motivering van het besluit van de Vlaamse regering dat het gedesaffecteerd militair fort van Steendorp een grote ecologische waarde heeft en dus met reden bestemd wordt als natuurgebied met wetenschappelijke waarde of natuurreservaat, dat de afbakening van dit gebied evenwel niet conform is aan het gebied waarvoor de procedure tot klassering als landschap ingesteld is, dat ten oosten van het fort een ontginningsgebied ligt met groengebied als nabestemming en dat door de steenbakkerij reeds grotendeels ontgonnen werd, dat blijkt dat in het ontwerp beleidsplan sanering waterbodembeneden Zeeschelde deze oude kleiputten zullen gebruikt worden voor slibberging, dat bij de Vlaamse regering aangedrongen wordt op een coherente planning en beleid in casu inzake ruimtelijke ordening, landschapsbescherming en slibstorting dat er o.m. zekerheid dient over gegeven dat de voorziene bufferstrook aan de oostzijde van het fort voldoende is als afstand om de slibverwerking niet onmogelijk te maken, dat ten zuiden van het fort in het huidig gewestplan nog een beperkt ontginningsgebied voorzien is, dat deze bestemming dient behouden ten behoeve van de steenbakkerij aldaar, met dan als nabestemming een R-zone, dat bij de realisatie van deze nabestemmingen aan landschapsherstel dient gedaan op basis van een uitvoeringsplan, dat de voorgestelde R-zone beter zou begrensd worden door de zuidelijke Scouselestraat, dat in deze strook geen landbouwuitbating bestaat;

dat gelet op het bovenstaande de bezwaren 1, 3, 4, 7 en 9 terecht zijn en het bezwaar 2 onterecht, dat deze drie onderdelen van bezwaar nr. 8 terecht zijn, terwijl het vierde onderdeel te verwerpen is en dat in bezwaar 11 een probleem gesteld wordt buiten de besproken gewestplanwijziging.

— m.b.t. bijlage 3 :

voert aan dat het intekenen van een leidingenstelsel hier eerder een zaak van technische aard is en de bovengrondse bestemmingen ongewijzigd laat;

Beslist aldus met 17 stemmen voor, 1 tegen en 1 onthouding :

— m.b.t. bijlage 1 : gunstig advies te verlenen, mits wijziging van de bestemming transportzone in regionaal bedrijventerrein, de intekening van een ontsluitingsweg en het voorzien van een bufferzone van 100 m ten zuiden, en 50 m ten westen en ten noorden;

— m.b.t. bijlage 2 :

gunstig advies, mits behoud ontginningsgebied ten zuiden van het fort met als nabestemming natuurreservaat, de beperking van de bufferzone ten oosten zoals voorzien op het bestaand gewestplan opdat slibsorten mogelijk zou zijn, en mits landschapsherstel op basis van een uitvoeringsplan.

Namens de Streekcommissie van Advies :

De Secretaris,
(Get.) N. Bleyenbergh.

De Voorzitter dd.,
(Get.) A. Vercamer.

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

[C - 27538]

25 JUILLET 1996. — Arrêté du Gouvernement wallon
déterminant la liste du patrimoine immobilier exceptionnel de la Région wallonne

Le Gouvernement wallon,

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 345, 10° et 367bis, y insérés par le décret du 1er juillet 1993;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er;
Sur la proposition du Ministre-Président du Gouvernement wallon, chargé de l'Economie, du Commerce extérieur, des P.M.E., du Tourisme et du Patrimoine,

Arrête :

Article 1^{er}. En exécution de l'article 345, 10^e du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, le Gouvernement wallon détermine la liste du patrimoine immobilier exceptionnel.

Cette liste, établie après avis de la Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles de la Région wallonne, est reprise en annexe du présent arrêté et en fait partie intégrante.

Art. 2. La liste du patrimoine immobilier exceptionnel de la Région wallonne est déterminée tous les trois ans.

Art. 3. L'arrêté du Gouvernement wallon du 29 juillet 1993 déterminant la liste du patrimoine immobilier exceptionnel de la Région wallonne est abrogé.

Art. 4. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 5. Le Ministre ayant le Patrimoine dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 23 juillet 1996.

Le Ministre-Président du Gouvernement wallon,
chargé de l'Economie, des P.M.E, du Commerce extérieur, du Tourisme et du Patrimoine,
R. COLLIGNON

Annexe

Monuments et ensembles architecturaux de caractère exceptionnel

PROVINCE DE BRABANT WALLON

BEAUVECHAIN : ferme des Wahenges à L'Ecluse : façades et toitures des bâtiments de la ferme, pavés de la cour, charpente de la grange, structure et charpente de la remise, voûtes et charpentes du corps de logis, chapelle et son autel et papiers peints du corps de logis (classés comme monument par arrêté du 26 septembre 1994)

BRAINE-L'ALLEUD : château (façades et toitures) et chapelle du Saint-Sang à Ophain-Bois-Seigneur-Isaac (classés comme monument par arrêté du 6 novembre 1969)

GREZ-DOICEAU : buffet et orgue de l'église Notre-Dame de l'Assomption à Bossut (classé comme monument par arrêté du 4 décembre 1989)

JODOIGNE : église Saint-Médard (classée comme monument par arrêté du 21 décembre 1936)

NIVELLES : collégiale Sainte-Gertrude (classée comme monument par arrêté du 3 mars 1936)

RIXENSART : château des Princes de Mérode (classé comme monument par arrêté du 3 mai 1964)

VILLERS-LA-VILLE : ruines de l'ancienne abbaye (classées comme monument par arrêté du 23 mai 1972)

PROVINCE DE HAINAUT

ATH : tour de Burbant (classée comme monument par arrêté du 16 octobre 1975)

BINCHE : anciens remparts (classés comme monument par arrêté du 20 octobre 1947)

BOUSSU : anciens bâtiments industriels du Grand Hornu (classés comme monument par arrêté du 11 mars 1993)

BRUGELETTE : château d'Attre (classé comme monument par arrêté du 17 octobre 1962)

CHIMAY : théâtre du château des Princes (classé comme monument par arrêté du 24 décembre 1958)

ENGHIEN : pavillon "chinois" (classé comme monument par arrêté du 21 septembre 1989) et pavillon des Sept Etoiles (classé comme monument par arrêté du 20 novembre 1972) situés dans le parc d'Arenberg à Enghien

ENGHIEN : buffet et orgue de l'église Saint-Martin à Marcq (classés comme monument par arrêté du 1er juin 1945)

ESTINNES : ancienne abbaye de Bonne-Espérance, à l'exclusion de la ferme abbatiale, à Vellereille-les-Brayeux (classée comme monument par arrêté du 22 janvier 1973)

LA LOUVIERE/LE RŒULX : les quatre ascenseurs hydrauliques du Canal du Centre et le pont-levis de Thieu (classés comme monument par arrêté du 22 septembre 1992)

LE RŒULX : château des Princes de Croÿ (classé comme monument par arrêté du 23 novembre 1963)

LESSINES : hôpital N-D à la Rose, à l'exclusion des bâtiments-annexes de la ferme avec dépendances et ancien cimetière des religieuses avec monuments funéraires (classé comme monument par arrêté du 14 mars 1940)

LOBBES : église Saint-Ursmer (classée comme monument par arrêté du 25 mai 1943)

MONS : collégiale Sainte-Waudru (classée comme monument par arrêté du 15 janvier 1936)

MONS : beffroi (classé comme monument par arrêté du 15 janvier 1936)

MONS : hôtel de ville (classé comme monument par arrêté du 30 mai 1936)

MONS : immeuble dit "Au Blan Levrie" (classé comme monument par arrêté du 29 mai 1952)

SENEFFE : le château de Senefte et le théâtre (classés comme monument par arrêté du 24 décembre 1958)

SOIGNIES : collégiale Saint-Vincent (classée comme monument par arrêté du 10 novembre 1941)

TOURNAI : cathédrale Notre-Dame (classée comme monument par arrêté du 5 février 1936)

TOURNAI : église Saint-Jacques (classée comme monument par arrêté du 15 septembre 1936)

TOURNAI : maison, quai des Poissonsceaux 24-26 (classée comme monument par arrêté du 21 avril 1982)

TOURNAI : beffroi (classé comme monument par arrêté du 15 septembre 1936)

TOURNAI : musée des Beaux-Arts (classé comme monument par arrêté du 13 octobre 1980)

TOURNAI : maisons sises rue des Jésuites 12 à 16 (classées comme monument par arrêtés des 15 septembre 1939 et 30 juin 1953)

PROVINCE DE LIEGE

- AMAY : collégiale Saint-Georges et Sainte-Ode (classée comme monument par arrêté du 5 novembre 1933)
 AMAY : donjon dit "Tour romane" (classé comme monument par arrêté du 5 novembre 1963)
 AMAY : buffet et orgue de l'église abbatiale Saint-Mathieu à Flône (classés comme monument par arrêté du 1^{er} août 1933)
 FAIMES : château de Waleffe Saint-Pierre : façades et toitures du château et des dépendances, l'intérieur du corps central et de la chapelle à l'exclusion de la ferme castrale (classé comme monument par arrêté du 29 mars 1976)
 HAMOIR : abside de l'église Saint-Pierre de Xhignesse (classé comme monument par arrêté du 15 mars 1934)
 HERSTAL/LIEGE : pont de Wandre (classé comme monument par arrêté du 6 mai 1993)
 HUY : collégiale Notre-Dame (classée comme monument par arrêté du 1^{er} août 1933)
 LIEGE : palais des Princes-Evêques (à l'exclusion de la cour et des grilles devant la façade, place Notger) (classé comme monument par arrêté du 15 mars 1934)
 LIEGE : cathédrale Saint-Paul (classée comme monument par arrêté du 24 juillet 1936)
 LIEGE : basilique Saint-Martin, à l'exclusion de la chapelle d'Hiver (classée comme monument par arrêté du 15 janvier 1936)
 LIEGE : église Saint-Jacques (classée comme monument par arrêté du 15 janvier 1936)
 LIEGE : église Saint-Barthélemy, à l'exclusion de l'aile est du cloître (classée comme monument par arrêté du 24 juillet 1936)
 LIEGE : hôtel dit "Maison Curtius" : le bâtiment principal et les deux porches d'entrée (classés comme monument par arrêté du 14 janvier 1950)
 LIEGE : hôtel Torrentius, rue Saint-Pierre 15 (classé comme monument par arrêté du 13 octobre 1969)
 LIEGE : hôtel d'Ansembourg, en Féronstrée 14 (classé comme monument par arrêté du 17 septembre 1941)
 LIEGE : ancien cinéma "Le Forum", rue Pont d'Avroy et rue du Mouton Blanc (classé comme monument par arrêtés des 24 juillet 1979 et 4 juillet 1989)
 LIEGE : buffet et orgue "Le Picard" de l'église abbatiale des Bénédictines, boulevard d'Avroy 54 (classés comme monument par arrêté du 28 mars 1983)
 LIEGE : buffet et orgue de la chapelle Saint-Roch, rue Volière (classés comme monument par arrêté du 13 mai 1970)
 LIMBOURG : ville Haute (classée comme ensemble architectural par arrêté du 12 octobre 1994)
 MODAVE : château des Comtes de Marchin (classé comme monument par arrêté du 25 octobre 1946)
 NANDRIN : église Saints-Pierre-et-Paul à Saint-Séverin (classée comme monument par arrêté du 1^{er} août 1933)
 SAINT-GEORGES : château de Warfusée (classé comme monument par arrêté du 22 janvier 1973)
 SPA : passage couvert dit "Galerie Léopold II" (classé comme monument par arrêté du 20 avril 1982)
 SPA : Waux-Hall, rue de la Geronstère 10, à l'exclusion de l'aile en retour du XX^e siècle (classé comme monument par arrêté du 24 juillet 1936)

PROVINCE DE LUXEMBOURG

- BOUILLON : château-fort (classé comme monument par arrêté du 26 mai 1973)
 DURBUY : ancienne Halle, rue Comte d'Urzel 83/83b (classée comme monument par arrêté du 23 novembre 1976)
 GOUVY : buffet et orgue de l'église Saint-Paul à Steinbach (classés comme monument par arrêté du 29 mars 1976)
 MARCHE-EN-FAMENNE : église Saint-Etienne à Waha (classée comme monument par arrêté du 13 août 1941)
 SAINT-HUBERT : basilique Saint-Hubert et l'ancienne abbaye (classées comme monument par arrêtés des 22 février 1938 et 4 juillet 1990)

PROVINCE DE NAMUR

- ANHEE : les jardins anciens du château d'Annevoie (classés comme monument par arrêté du 10 septembre 1993)
 DINANT : collégiale Saint-Perpète (classée comme monument par arrêté du 21 avril 1941)
 FERNELMONT : château de Fernelmont à Noville-les-Bois (classé comme monument par arrêté du 29 mai 1934)
 FLOREFFE : ancienne abbaye (classée comme monument par arrêtés des 6 août 1942 et 8 novembre 1977)
 GEMBLOUX : château de Corroy (classé comme monument par arrêté du 16 mars 1965)
 HASTIERE : château de Freyr et le jardin français (classés comme monument par arrêté du 3 août 1956, le jardin français étant en instance de classement comme monument)
 HOUYET : église Saint-Hadelin à Celles (classée comme monument par arrêté du 18 juin 1947)
 HOUYET : château de Vèves à Celles (classé comme monument par arrêté du 17 septembre 1941)
 JEMEPPE-SUR-SAMBRE : donjon de Villeret à Saint-Martin (classé comme monument par arrêté du 5 septembre 1978)
 NAMUR : église Saint-Loup (classée comme monument par arrêté du 15 janvier 1936)
 NAMUR : cathédrale Saint-Aubain (classée comme monument par arrêté du 15 janvier 1936)
 NAMUR : hôtel de Groesbeeck de Croix, rue Saintraint (classé comme monument par arrêté du 29 juin 1934)
 NAMUR : arsenal (classé comme monument par arrêté du 11 juillet 1972)
 NAMUR : musée archéologique, ancienne halle al'chair (classé comme monument par arrêté du 15 janvier 1936)
 ROCHFORT : château de Lavaux-Sainte-Anne (classé comme monument par arrêté du 1^{er} février 1937)
 SOMBREFFE : château-ferme, rue du Château 1 (classé comme monument par arrêté du 25 novembre 1971)
 WALCOURT : église Saint-Materne (classée comme monument par arrêté du 13 août 1941)

Sites de caractère exceptionnel

PROVINCE DU BRABANT WALLON

- BEAUEVECHAIN : site de la ferme des Wahenges et les terrains environnants à L'Ecluse (classés comme site par arrêté du 26 septembre 1994)
 BRAINE-L'ALLEUD/LASNE/WATERLOO : site du champ de bataille de Waterloo (loi du 26 mars 1914)
 GENAPPE : site de la chapelle du Tri-au-Chêne (en instance de classement comme site)

LA HULPE : site du domaine Solvay (classé comme site par arrêté du 10 juin 1963)

LA HULPE/WATERLOO : site de la forêt de Soignes (classé comme site par arrêté du 2 décembre 1959)

VILLERS-LA-VILLE : site des ruines de l'ancienne abbaye (classé comme site par arrêté du 23 mai 1972)

PROVINCE DE HAINAUT

BELCEIL : site du domaine du château des Princes de Ligne à Belœil (classé comme site par arrêté du 20 juin 1949)

BELCEIL : site de la Mer de sable à Stamburges (classé comme site par arrêté du 10 juin 1982)

BRUGELETTE : site du parc du château d'Attre (classé comme site par arrêté du 17 octobre 1962)

CHIMAY : site du méandre de l'Eau Blanche à Lompret (classé comme site par arrêté du 22 mars 1983)

CHIMAY : site du Franc Bois à Lompret (classé comme site par arrêté du 22 octobre 1982)

ENGHIEN : site du parc du château d'Arenberg (limité à la partie reprise au plan de secteur en zone de parc et aux parcelles 243 et 244) (classé comme site par arrêté du 20 novembre 1972)

LA LOUVIERE/LE Rœulx : le site formé par le Canal du Centre et les berges boisées entre les ascenseurs N° 1 et N° 4 (classé comme site par arrêté du 22 septembre 1992)

MOMIGNIES : tilleul de Macon et la structure de soutènement (classés comme site par arrêté du 16 septembre 1942)

MONS : site de l'enceinte castrale de l'ancien château comtal (classé comme site par arrêté du 16 décembre 1976)

MONS : site des carrières souterraines de la Malogne, entre les rues de Malogne, de l'Espinette et de Frameries (classé comme site par arrêté du 19 novembre 1990)

THUIN : site formé par l'ancienne abbaye d'Aulne, y compris la ferme, les terrains et les bois environnants (classé comme site par arrêtés des 5 avril 1972 et 24 avril 1991)

PROVINCE DE LIEGE

AMAY : site du château de Jehay et les terrains environnants (classés comme site par arrêté du 4 octobre 1974)

AYWAILLE : site des grottes de Remouchamps, y compris le chœur de Sécheval (classés comme site par arrêtés des 31 décembre 1941 et 11 juin 1986)

AYWAILLE : site du coteau, dit "La Heid des Gattes" à Sougné (classé comme site par arrêté du 29 mai 1932)

AYWAILLE/STOUMONT : site formé par le lit de l'Amblève dit "Les Fonds de Quareux" et alentours à Quareux (classés comme site par arrêtés des 6 février 1970 et 23 octobre 1978)

AYWAILLE : site de la vallée du Ninglinspo à Nonceveux (classé comme site par arrêté du 8 avril 1949)

CLAVIER : site du château de Vervoz et les terrains environnants (classés comme site par arrêté du 26 mai 1986)

COMBLAIN-AU-PONT : site formé par les rochers dits "Chession", "Les Roches Noires", "Les Tartines", et "Thier Pirard" (classé comme site par arrêtés des 11 octobre 1948, 18 juin 1948, 26 juillet 1977, 20 juin 1949 et 4 juin 1950)

ENGIS : site des grottes de Lyell et Rosée à Ehein (classé comme site par arrêté du 8 juillet 1977)

ESNEUX/NEUPRE : site du méandre de Fêchereux constitué des biens suivants :

— Vallée de l'Ourthe (lit, berges, chemins et sentiers le longeant) depuis le pont Neuray à Esneux jusqu'au pont d'Hony (classée comme site par arrêté du 29 mai 1981);

— Roche aux Faucons à Plainevaux (classée comme site par arrêté du 4 mars 1947);

— Ensemble architectural du hameau de Ham (classé par arrêté du 2 juillet 1991);

— Plateau de Beaumont et pentes (classé comme site par arrêtés des 16 mars 1936 et 31 décembre 1948)

LIMBOURG : ville Haute (classée comme site par arrêté du 12 octobre 1994)

WISE : site des Thiers de Lanaye, des Vignes, de Nivelles et de Caster (versant est de la Montagne Saint-Pierre) (classé comme site par arrêtés des 12 octobre 1981 et 16 décembre 1981)

PROVINCE DE LUXEMBOURG

ARLON-ETALLE : site des marais dits du "Landbrough" à Heinsch, Hachy, Toernich et Vance (classé comme site par arrêtés des 27 septembre 1972 et 14 octobre 1986)

BOUILLON : site formé par la colline, le méandre de la Semois et les alentours dits "Tombeau du Géant" à Botassart, Corbion, Serseruth et Ucinont (classé comme site par arrêtés des 6 décembre 1976 et 24 mai 1977)

BOUILLON : site de la boucle de la Semois à Frahan (en instance de classement comme site)

FLORENVILLE : site formé par l'ancien prieuré de Conques et les terrains environnants (classé comme site par arrêté du 16 décembre 1976)

HOUFFALIZE/VIELSALM : site de la fange du Grand Passage au lieu-dit "Les Tailles" et à Bihain (classé comme site par arrêté du 16 mars 1979)

HOUFFALIZE/LA ROCHE : site du méandre de l'Ourthe dit "Le Hérou" et alentours à Nadrin et Nisramont (classés comme site par arrêté du 15 octobre 1937)

ROUVROY : site de Montquintin constitué par l'église Saint-Quentin, les ruines du château, la ferme du château et l'ancienne ferme actuellement musée de la vie paysanne (classé comme site par arrêtés des 22 janvier 1973 et 15 avril 1988)

PROVINCE DE NAMUR

ANDENNE : site archéologique des grottes paléolithiques de Sclayn (classé comme site et site archéologique par arrêté du 19 avril 1996)

ANHEE : site du château et des jardins à Annevoie, y compris les quatre sources qui alimentent les pièces d'eau du jardin (classé comme site par arrêtés des 29 octobre 1981 et 5 octobre 1982)

DINANT : rochers de Freyr et le site du Colébi à Anseremme et Falmignoul (classés comme site par arrêté du 8 août 1944)

EGHEZEE : vieux chêne de Liernu (classé comme site par arrêté du 4 avril 1939)

FLOREFFE : site de l'ancienne abbaye et les terrains environnants (classés comme site par arrêté du 8 novembre 1977)

HASTIERE : site du château de Freyr, du jardin français et des terrains environnants (classés comme site par arrêté du 3 août 1956)

HOUYET : site des aiguilles de Chaleux (classé comme site par arrêtés des 4 avril 1939 et 29 octobre 1981)

NAMUR : site de la citadelle (classé comme site par arrêté du 19 février 1991)
 NAMUR : site des rochers de Marche-les-Dames (classé comme site par arrêté du 30 décembre 1933)
 ONHAYE : site des ruines du château de Montaigle et les terrains environnants à Falaën (classés comme site par arrêtés des 25 octobre 1946 et 11 septembre 1981)
 ROCHEFORT : site de l'anticlinal de la Cluse du Ry d'Ave à Han-sur-Lesse (classé comme site par arrêté du 26 mai 1982)
 VIROINVAL : site formé par "La Roche à Lomme", "La Montagne au Buis" et "Le Tienne au Pauquys" à Nismes et à Dourbes (classé comme site par arrêté du 20 octobre 1947)
 YVOIR : site des ruines du château de Poilvache et les terrains environnants (classés comme site par arrêté du 30 août 1982)

Sites archéologiques de caractère exceptionnel

PROVINCE DU BRABANT WALLON

BRAINE-LE-CHATEAU : site archéologique des Monts (classé comme site par arrêté du 29 août 1990)
 RAMILLIES : site archéologique du tumulus dit Tombe d'Hottomont à Grand-Rosière (classé comme site par arrêté du 17 juin 1971)
 WAVRE : site archéologique de la villa romaine chaussée de l'Hosté à Basse-Wavre (classé comme site par arrêté du 6 novembre 1961)

PROVINCE DE HAINAUT

BOUSSU : site archéologique des ruines du château (classé comme monument et site par arrêté du 20 juin 1988)
 MONS : site archéologique du Camp à Caillaux à Spiennes (classé comme monument et site par arrêté du 7 novembre 1991)
 PONT-A-CELLES/LES BONS VILLERS : site archéologique de Liberchies (classé comme site par arrêtés des 18 novembre 1992 et 18 novembre 1994)

PROVINCE DE LIEGE

GEER : site archéologique des cinq tumuli au lieu-dit "Les cinq tombes", chaussée Romaine, à Omal (classé comme monument et site par arrêté du 20 novembre 1984)
 STAVELLOT : site archéologique de l'ancienne église abbatiale de Stavelot (classé comme site par arrêté du 24 décembre 1958 et comme monument par arrêté du 20 juillet 1994)

PROVINCE DE LUXEMBOURG

DURBUY : site archéologique du dolmen de Wéris (classé comme monument par arrêté du 4 octobre 1974)
 ETALLE : site archéologique de Buzenol, à l'exception des anciennes forges (classé comme monument et site par arrêté du 2 décembre 1959)
 HERBEUMONT : site archéologique des ruines du château d'Herbeumont (classé comme monument et site par arrêtés des 24 octobre 1938 et 7 août 1989)

PROVINCE DE NAMUR

ANDENNE : site archéologique des grottes paléolithiques de Sclayn (classé comme site et site archéologique par arrêté du 19 avril 1996)
 DINANT : site archéologique de la fortification de Hauterence, dite "Camp romain" à Furfooz (classé comme site par arrêté du 18 juillet 1980)
 JEMEPPE-SUR-SAMBRE : site archéologique de la grotte de Spy (classé comme monument et site par arrêté du 30 septembre 1981)

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 juillet 1996 déterminant la liste du patrimoine immobilier exceptionnel de la Région wallonne.

Namur, le 25 juillet 1996.

Le Ministre-Président du Gouvernement wallon,
 chargé de l'Economie, du Commerce extérieur, des P.M.E. du Tourisme et du Patrimoine,
 R. COLLIGNON

ÜBERSETZUNG

MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION

[C - 27538]

25. JULI 1996 — Erlaß der Wallonischen Regierung
 zur Festlegung der Liste des außergewöhnlichen Immobilienvermögens der Wallonischen Region

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe, insbesondere der Artikel 345.10° und 367bis, eingefügt durch das Dekret vom 1. Juli 1993;
 Aufgrund der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat, insbesondere des Artikels 3 § 1;

2. Besluit van de Vlaamse Regering van 26 april 1995 tot wijziging artikel 20 van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 april 1993 tot regeling van de tegemoetkoming van het Vlaamse Gewest voor de uitvoering van stads- en dorpsherwaarderingsprojecten.

Deze wijziging heeft tot doel bepaalde huisvestingsprogramma's opnieuw toe te laten binnen de grenzen van de herwaarderingsgebieden, met name I.K.B. en art. 94-95 van de Huisvestingscode.

De aandacht van de initiatiefnemers wordt erop gevestigd dat als conditio sine qua non gesteld is dat zij zich in voorkomend geval dienen te confirmeren aan de procedure voor de herwaarderingsprojecten, zij het in een versnelde vorm : advies gedelegeerde ambtenaar, stuurgroep, gemeenteraadsbesluit. Voor het beleggen van een coördinatievergadering wordt voor dit soort projecten ipso facto vrijstelling verleend, aangezien een dergelijke vergadering ook reeds voorzien is in de eigen procedure vanuit de huisvestingssector.

3. Kleinschaligheid - Verdeling van de kredieten

Met « kleinschaligheid » blijft bedoeld dat het project moet gezien worden op schaal van de onmiddellijke omgeving, maar tevens moet passen binnen de globale stedenbouwkundige structuur. In het verleden gold hiervoor de norm van maximaal 20 nieuwe woonegelegenheden per herwaarderingsproject, een maximum-norm die evenwel niet geldt voor renovatieprojecten. Deze norm blijft in principe gehandhaafd, maar in combinatie hiermee blijkt de regel dat niet meer dan 10 % van het budget op jaarbasis zal besteed worden aan projecten binnen één herwaarderingsgebied, niet langer houdbaar. In de praktijk leidde dit meermaals tot kostenverhogende faseringen.

Om die reden wordt de 10 %-norm opgeheven. Evenwel blijft de norm dat maximaal 30 % van het jaarbudget per gemeente wordt besteed, behouden.

Er wordt de initiatiefnemers op gewezen dat projecten enkel betoelaagbaar zijn en als kleinschalig worden beschouwd, indien zij in hun totaliteit niet meer dan 25 nieuwe woonegelegenheden behelzen, waarvan er maximaal 20 kunnen betoelaagd worden. In voorkomend geval dienen de initiatiefnemers een verklaring bij hun aanvraag te voegen dat zij instemmen met een betoelaging van max. 20 woonegelegenheden binnen hun project.

Brussel, 16 juni 1995.

De Vlaamse minister van Openbare Werken,
Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden,
T. Kelchtermans.

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

[C - 27325]

Arbres et haies remarquables de Wallonie

Conformément à l'article 195/3, alinéas 2 et 3 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, les listes mises à jour en 1993 des arbres et haies remarquables des communes ou parties de communes suivantes ont été arrêtées:

BRABANT : Braine-l'Alleud, Chaumont-Gistoux, Court-Saint-Etienne, Ittre, Rebecq, Tubize.

HAIGNAUT : Beaumont, Braine-le-Comte, Charleroi, Chimay, Dour, Enghien, Fleurus, Flobecq, Frasnes-lez-Anvaing, La Louvière, Le Rœulx, Les Bons Villers, Manage, Merbes-le-Château, Momignies, Mons, Morlanwelz, Péruwelz, Sivry-Rance, Soignies.

LIEGE : Amel, Anthistes, Engis, Esneux, Liège, Neupré, Plombières, Sprimont, Visé.

LUXEMBOURG : Bertrix, Fauvillers, La Roche-en-Ardenne, Libin, Martelange, Tintigny, Virton.

NAMUR : Assesse, Cerfontaine, Couvin, Gesves, Philippeville, Profondeville, Walcourt.

Ces listes peuvent être consultées auprès de l'administration communale ou de la direction provinciale compétente de la Direction générale de l'Aménagement du Territoire :

- Direction de Wavre : rue de Nivelles 88, 1300 Wavre;
- Direction de Mons : place du Béguinage 16, 7000 Mons;
- Direction de Liège : rue des Guillemins 16-34, 4000 Liège;
- Direction d'Arlon : place des Chasseurs Ardennais 14, 6700 Arlon;
- Direction de Namur : boulevard Frère Orban 5, 5000 Namur.

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, du Patrimoine et des Transports,
A. BAUDSON

Le Ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture,
G. LUTGEN

ÜBERSETZUNG

MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION

[C - 27325]

Bemerkenswerte Bäume und Hecken der Wallonie

Gemäß Artikel 195/3 Absatz 2 und 3, des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe wurden die 1993 aktualisierten Listen der bemerkenswerten Bäume und Hecken der Wallonie der nachstehenden Gemeinden oder Teilgemeinden verabschiedet.

BRABANT : Braine-l'Alleud, Chaumont-Gistoux, Court-Saint-Etienne, Ittre, Rebecq, Tubize.

HENNEGAU : Beaumont, Braine-le-Comte, Charleroi, Chimay, Dour, Enghien, Fleurus, Flobecq, Frasnes-lez-Anvaing, La Louvière, Le Rœulx, Les Bons Villers, Manage, Merbes-le-Château, Momignies, Mons, Morlanwelz, Péruwelz, Sivry-Rance, Soignies.

TITRE II

DU PERMIS DE BATIR

CHAPITRE PREMIER

DE LA DELIVRANCE DU PERMIS ^(*)

Art. 41. § 1er. Nul ne peut, sans un permis préalable écrit et exprès du collège des bourgmestre et échevins :

1° construire, utiliser un terrain pour le placement d'une ou plusieurs installations fixes, démolir, reconstruire, apporter des transformations à un bâtiment existant, [à l'exception des travaux d'entretien qui ne modifient en rien son aspect extérieur ;]

[Décret du 9 décembre 1993]

— par construire et placer des installations fixes, on entend le fait d'ériger un bâtiment ou un ouvrage, ou de placer une installation, même en matériaux non durables, qui est incorporé au sol, ancré à celui-ci ou dont l'appui au sol assure la stabilité, destiné à rester en place alors même qu'il peut être démonté ou déplacé ;

2° [boiser] ^(**), déboiser, modifier sensiblement le relief du sol ;

[Décret du 30 juillet 1992].

3° abattre des arbres isolés à haute tige plantés dans les espaces verts prévus par un plan d'aménagement approuvé par l'Exécutif, ainsi que des arbres existant dans un bien ayant fait l'objet du permis de lotir prévu par le titre III du présent livre ;

[4° défricher ou modifier la végétation de landes, de bruyères, de fagnes ou de toute autre zone dont l'Exécutif jugerait la protection nécessaire, à l'exception de la mise en œuvre d'un plan particulier de gestion d'une réserve naturelle domaniale, établi par l'Exécutif en application de l'article 14 de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature.]

[Décret du 18 juillet 1991]

5° établir un dépôt de véhicules usagés ou de mitraille ;

6° utiliser habituellement un terrain pour le placement d'une ou plusieurs installations mobiles pouvant être utilisées pour l'habitation, telles que roulottes, caravanes,

(*) Voir articles 203 à 226 du Code.

(**) L'Exécutif déterminera les types de boisement soumis à l'application de l'article 41 § 1er, 2°.

véhicules désaffectés, tentes. L'Exécutif peut déterminer les modalités de cette utilisation.

Le permis n'est cependant pas exigé pour la pratique du camping au moyen d'installations mobiles sur un terrain de camping au sens de la législation sur le camping ; ⁽¹⁰⁾

[7° abattre des arbres remarquables ou en modifier la silhouette ; le mode de détermination des arbres remarquables est arrêté par l'Exécutif ;

8° abattre des haies remarquables ou en modifier l'aspect ; le mode de détermination des haies remarquables est arrêté par l'Exécutif ;]

[Décret du 19 décembre 1984]

[9° modifier l'utilisation de bâtiments pour autant que cette modification figure sur une liste à arrêter par l'Exécutif ⁽¹¹⁾ wallon.

La liste des modifications d'utilisation subordonnées à un permis sera arrêtée compte tenu des critères suivants :

- l'impact sur l'espace environnant ;
- la fonction principale du bâtiment ;
- les répercussions économiques et sociales.

Le refus de la demande visant à modifier l'utilisation d'un bâtiment ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité au sens de l'article 34 du Code Wallon.]

[Décret du 23 août 1985]

[10° entreprendre des travaux de conservation au sens de l'article 345, 7°, relatifs à un bien immobilier inscrit sur la liste de sauvegarde visée à l'article 348 ou classé en application de l'article 351, sauf lorsqu'ils ne modifient ni l'aspect extérieur ou intérieur du bien, ni ses matériaux, ni les caractéristiques qui ont justifié les mesures de protection.]

[Décret du 9 décembre 1993]

[Lorsque les actes et travaux visés aux 1° à 10° du présent paragraphe se rapportent à des biens immobiliers inscrits sur la liste de sauvegarde, classés, situés dans une zone de protection visée à l'article 364 ou localisés dans un site mentionné à l'atlas visé à l'article 373, l'avis de la Commission visée à l'article 345, 3° est sollicité préalablement à l'octroi du permis] ^(11bis).

[Décret du 18 juillet 1991]

§ 2. Les dispositions du présent livre sont applicables aux actes et travaux non énumérés au présent article lorsqu'un règlement sur les bâtisses impose un permis pour leur exécution et pour autant qu'ils ne figurent pas sur la liste visée à l'alinéa 2.

L'Exécutif ⁽¹²⁾ peut arrêter la liste des travaux et actes qui ne requièrent pas un permis.

[Cette liste n'est toutefois pas applicable aux actes et travaux qui se rapportent

⁽¹⁰⁾ Décret de la Communauté française du 4 mars 1991 et arrêté d'exécution du 4 septembre 1991.

⁽¹¹⁾ Voir article 195/6 du Code.

^(11bis) L'arrêté du Gouvernement wallon du 20 janvier 1994 portant exécution de l'article 41, § 1er, 10° du CWATUP est reproduit en fin de la présente édition.

⁽¹²⁾ Voir article 192 du Code.

à des biens immobiliers inscrits sur la liste de sauvegarde, classés, situés dans une zone de protection visée à l'article 364 ou localisés dans un site mentionné à l'atlas visé à l'article 373 [sauf si ces biens immobiliers sont des éléments du petit patrimoine populaire visés à l'article 345, 11°]

[Décret du 18 juillet 1991, modifié par Décret du 9 décembre 1993]

§ 3. La durée du permis peut être limitée :

1° dans les cas prévus au § 1er, 5° et 6° ;

2° lorsqu'il s'agit d'édifier des constructions ou d'exécuter des travaux soumis à permis, pendant la période précédant la réalisation de l'affectation définitive prévue par une disposition légale ou réglementaire.

§ 4. La décision de refus du permis doit être motivée.

§ 5. Le notaire mentionne dans tout acte de vente ou de location pour plus de neuf ans, d'un immeuble non bâti, ainsi que dans tout acte de constitution d'emphytéose ou de superficie, la déclaration du vendeur, du bailleur ou du constituant indiquant soit que le bien a fait l'objet d'un permis de bâtir ou d'un certificat d'urbanisme laissant prévoir que pareil permis pourrait être obtenu, soit à défaut de ce permis ou de ce certificat, qu'il n'est pris aucun engagement quant à la possibilité de construire sur le bien ou d'y placer des installations fixes ou mobiles pouvant être utilisées pour l'habitation.

Il indique en outre qu'aucune construction, ni aucune installation fixe ou mobile pouvant être utilisée pour l'habitation ne peut être édifiée sur le bien objet de l'acte, tant que le permis de bâtir n'a pas été obtenu.

Les actes sous seing privé qui constatent ces opérations contiennent la même déclaration.

[§ 6. Par dérogation à l'article 14 du Décret du 27 octobre 1988 sur les carrières, quiconque, lors de l'entrée en vigueur de ce Décret, était titulaire d'une autorisation d'exploiter une carrière ou d'une permission d'exploiter une minière, mais n'était pas titulaire d'un permis de bâtir alors que celui-ci était requis, peut introduire une demande de permis de bâtir en application des §§ 1 à 5 du présent article.

Les demandes de permis doivent être adressées à l'autorité compétente dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du présent paragraphe.

Les demandes visées à l'alinéa 2 ne peuvent concerner que le périmètre d'exploitation délimité par l'autorisation ou la permission visée à l'article 26 du Décret du 27 octobre 1988 et ses dépendances]

[Décret du 23 décembre 1993]

Art. 42. § 1er. Aussi longtemps qu'il n'existe pas, pour le territoire où se trouve situé le bien, de plan particulier d'aménagement approuvé par l'Exécutif, le permis ne peut être délivré que de l'avis conforme du ou des fonctionnaires de l'administration de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, délégués par l'Exécutif et désignés plus loin sous le titre de « fonctionnaire délégué ».

L'Exécutif⁽¹³⁾ peut arrêter la liste des travaux et actes qui en raison de leur

⁽¹³⁾ Voir article 194 du Code.

minime importance, ne requièrent pas l'avis du fonctionnaire délégué. En ce cas, l'article 43 est applicable.

[Cette liste et l'article 43 ne sont toutefois pas applicables aux actes et travaux qui se rapportent à des biens immobiliers inscrits sur la liste de sauvegarde, classés, situés dans une zone de protection visée à l'article 364 ou localisés dans un site mentionné à l'atlas visé à l'article 373.]

[Décret du 18 juillet 1991]

§ 2. L'avis du fonctionnaire délégué peut, moyennant due motivation, conclure au refus du permis. Il peut aussi subordonner la délivrance du permis à des conditions destinées à sauvegarder le bon aménagement des lieux en s'écartant au besoin de toutes prescriptions réglementaires existantes, et notamment de celles découlant de plans d'alignement.

[Lorsqu'il émet un avis défavorable, le fonctionnaire délégué peut s'écarter d'un plan régional ou de secteur, dont la révision a été décidée ou ordonnée.]

[Décret du 27 avril 1989]

§ 3. La même procédure est applicable à la délivrance du permis relatif à des actes et travaux à exécuter dans les limites des plans particuliers d'aménagement prévus à l'article 15.

§ 4. Le permis doit reproduire le dispositif de l'avis donné par le fonctionnaire délégué. Le demandeur est tenu de respecter les conditions prescrites par cet avis.

Le fonctionnaire délégué vérifie si la procédure a été régulière et son avis respecté. Dans la négative, il suspend la décision du collège et en adresse notification à celui-ci et au demandeur dans les quinze jours qui suivent la réception du permis. Dans les quarante jours de la notification, l'Exécutif annule s'il y a lieu. Faute d'annulation dans ce délai, la suspension est levée. Le permis doit reproduire le présent alinéa.

§ 5. Le refus du permis ou l'annulation de celui-ci, fondé sur le seul motif que la demande est incompatible avec un plan particulier d'aménagement en cours de préparation, devient caduc, si ce plan n'a pas acquis force obligatoire dans les trois ans qui suivent le refus ou l'annulation.

Le refus du permis ou l'annulation de celui-ci fondé sur le seul motif que le projet de plan régional ou de secteur s'oppose à la demande, devient caduc si le plan régional ou de secteur n'a pas acquis force obligatoire dans les trois ans à dater de l'entrée en vigueur de l'arrêté de l'Exécutif.

Le refus de permis ou l'annulation de celui-ci fondé sur le seul motif que l'Exécutif a décidé la révision d'un plan d'aménagement, devient caduc si le nouveau plan n'a pas acquis force obligatoire dans les trois ans à dater de l'entrée en vigueur de l'arrêté de l'Exécutif décidant la révision.

Dans les trois cas, la requête primitive fait l'objet, à la demande du requérant, d'une nouvelle décision qui, en cas de refus, ne peut plus être fondée sur ledit motif.

[Art. 42bis. L'article 42 n'est cependant pas applicable et le permis est délivré par décision motivée du collège des bourgmestre et échevins lorsqu'il existe pour le territoire où est situé le bien :

1° un plan de secteur tel que visé aux articles 9 à 11.

- 2° un règlement communal d'urbanisme tel que visé aux articles 58 à 60 ;
- 3° un schéma de structure communal tel que visé à l'article 21bis ;
- 4° une commission consultative communale d'aménagement du territoire telle que visée à l'article 150.

Le collège se prononce sur avis de la commission consultative communale, dans les cas soumis à publicité en vertu de l'article 51, §3, alinéa 2, et dans les cas visés à l'article 45, §2. Il en va de même en ce qui concerne les actes et travaux dont la liste est arrêtée par l'Exécutif après consultation de la Commission régionale d'Aménagement du Territoire.

Une expédition du permis est transmise avec le dossier au fonctionnaire délégué, qui vérifie si le permis est conforme :

- aux plans d'aménagement et aux plans directeurs visés au titre Ier du livre Ier et au titre IV du livre II ;
- aux règlements d'urbanisme visés au chapitre Ier du titre IV du livre Ier.

L'expédition du permis visée à l'alinéa précédent est transmise au fonctionnaire délégué au plus tard le jour même de la notification du permis au demandeur.

En cas de non conformité, le fonctionnaire délégué suspend la décision du collège et en adresse notification à celui-ci et au demandeur, dans les quinze jours qui suivent la réception du permis.

Le fonctionnaire délégué peut également suspendre le permis lorsqu'il estime que les travaux prévus dans ce permis ou dans le dossier annexé sont de nature à compromettre le bon aménagement des lieux et que la décision du collège est divergente de l'avis émis par la commission consultative communale d'aménagement du territoire.

La décision du fonctionnaire délégué est dûment motivée.

Dans les 40 jours de la notification, l'Exécutif annule s'il y a lieu. Faute de notification de la décision d'annulation dans le délai, la suspension est levée.

Le refus du permis ou l'annulation de celui-ci, fondé sur le seul motif que la demande est incompatible avec un plan particulier d'aménagement en cours de préparation, devient caduc, si ce plan n'a pas acquis force obligatoire dans les trois ans qui suivent le refus ou l'annulation.

Dans ce cas, la requête primitive fait l'objet, à la demande du requérant, d'une nouvelle décision qui, en cas de refus, ne peut plus être fondée sur ledit motif.

Lorsque les conditions de l'alinéa 1^{er} sont réunies, le permis est délivré conformément à l'article 42 s'il concerne des biens immobiliers inscrits sur la liste de sauvegarde, classés, situés dans une zone de protection visée à l'article 364 ou localisés dans un site mentionné à l'atlas visé à l'article 373.]

[Décret du 27 avril 1989 modifié par le Décret du 18 juillet 1991]

Art. 43. S'il existe, pour le territoire où se trouve situé le bien, un plan particulier d'aménagement approuvé par l'Exécutif, une expédition du permis est transmise avec le dossier au fonctionnaire délégué, qui vérifie si le permis est conforme au plan particulier d'aménagement, aux règlements généraux pris en exécution des articles 56 et 57 du présent Code, de la législation sur la loi du 12 juillet 1956 établis-

sant le statut des autoroutes, ainsi qu'aux plans parcellaires approuvés par le Roi en vertu de l'article 6 de cette loi.

La même procédure est applicable aux demandes de permis de bâtir dans le périmètre d'un lotissement dûment autorisé.

En cas de non conformité, le fonctionnaire délégué suspend la décision du collège et en adresse notification à celui-ci et au demandeur, dans les quinze jours qui suivent la réception du permis.

Le fonctionnaire délégué peut également suspendre un permis de bâtir lorsqu'il estime que les travaux prévus dans ce permis ou dans le dossier annexé sont de nature à compromettre le bon aménagement des lieux, dès que l'Exécutif a décidé la révision du plan particulier ou l'établissement d'un plan particulier ayant pour effet de réviser ou d'annuler le permis de lotir.

Le fonctionnaire délégué peut aussi suspendre le permis de bâtir qui, bien qu'il soit fondé sur un plan particulier d'aménagement ou un permis de lotir, est incompatible avec les prescriptions d'un projet de plan régional ou de secteur ayant acquis force obligatoire.

Dans les quarante jours de la notification, l'Exécutif annule s'il y a lieu. Faute d'annulation dans ce délai, la suspension est levée.

Le refus du permis ou l'annulation de celui-ci fondé sur les motifs visés aux alinéas 4 et 5 devient caduc :

1° si le plan particulier d'aménagement n'a pas acquis force obligatoire dans les trois ans à dater de l'entrée en vigueur de l'arrêté visé à l'alinéa 4, décidant la révision ou l'établissement du plan ;

2° si le plan régional ou de secteur n'a pas acquis force obligatoire dans les trois ans à dater de l'entrée en vigueur de l'arrêté ministériel visé à l'alinéa 5.

La requête primitive fait l'objet, à la demande du requérant, d'une nouvelle décision qui, en cas de refus, ne peut plus être fondée sur ledit motif.

[Dans les cas visés à l'alinéa 1er, le permis est délivré conformément à l'article 42 s'il concerne des biens immobiliers inscrits sur la liste de sauvegarde, classés, situés dans une zone de protection visée à l'article 364 ou localisés dans un site mentionné à l'atlas visé à l'article 373.]

[Décret du 18 juillet 1991]

Art. 44. L'implantation des constructions nouvelles est indiquée sur place par les soins du collège qui se conformera à l'avis éventuellement émis par le fonctionnaire délégué et, en outre, s'il s'agit de construire le long de la grande voirie, aux règlements et avis de l'administration intéressée.

Art. 45. § 1er. Par dérogation à l'article 41, le permis est délivré par l'Exécutif ou son délégué ⁽¹⁴⁾ lorsqu'il est sollicité par une personne de droit public désignée par l'Exécutif ⁽¹⁵⁾ ou lorsqu'il concerne l'établissement d'installations, lignes et canalisations d'utilité publique, y compris les lignes électriques, sur le territoire de deux ou plusieurs communes.

⁽¹⁴⁾ Voir article 196 du Code.

⁽¹⁵⁾ Voir article 198 du Code.

Le collège des bourgmestre et échevins émet au préalable son avis dans les trente jours. Si ce délai n'est pas respecté, l'avis est réputé favorable.

Le permis peut être refusé pour les motifs, être assorti des conditions et consentir les dérogations, prévus aux articles 41, 42, 43 et 48. En outre, lorsqu'il s'agit de travaux d'intérêt public, le fonctionnaire délégué peut accorder le permis en s'écartant d'un plan d'aménagement communal, d'un règlement communal ou d'un plan d'alignement d'une voie communale, de l'avis favorable du collège. En cas d'avis défavorable, la décision est réservée à l'Exécutif.

[§ 2. Lorsque sont réunies les conditions d'application de l'article 42bis, le permis sollicité par une personne de droit public désignée par l'Exécutif est néanmoins délivré conformément à l'article 41, sauf pour les actes et les travaux d'infrastructure s'étendant sur le territoire de deux ou plusieurs communes et pour les actes et les travaux qui se rapportent à des biens immobiliers inscrits sur la liste de sauvegarde, classés, situés dans une zone de protection visée à l'article 364 ou localisés dans un site mentionné à l'atlas visé à l'article 373.]

[Décret du 27 avril 1989 modifié par le Décret du 18 juillet 1991]

[Art. 45 bis. Par dérogation à l'article 41, § 1, 2°, le permis ⁽¹⁶⁾ est délivré par l'Exécutif lorsqu'il est sollicité par le titulaire d'un permis de recherche de mines ou par le concessionnaire d'une mine.

Le collège des bourgmestre et échevins émet au préalable son avis dans les trente jours. Si ce délai n'est pas respecté, l'avis est réputé favorable. En cas d'avis défavorable, la décision est réservée à l'Exécutif.

L'Exécutif ou son délégué peut accorder le permis en s'écartant du plan d'aménagement ou du projet de plan d'aménagement, d'un règlement communal ou d'un plan d'alignement d'une voie communale.]

[Décret du 7 juillet 1988 sur les mines]

[Art. 45 ter Par dérogation à l'article 41, le permis ⁽¹⁷⁾ est délivré de la manière prévue à l'article 14 du décret du 27 octobre 1988 sur les carrières.]

[Décret du 27 novembre 1988 sur les carrières]

Art. 46. Le collège peut soumettre à l'avis des commissions consultatives visées à l'article 150, toute question d'ordre esthétique soulevée par une demande de permis de bâtir.

Art. 47. Sans préjudice des dispositions de l'article 42, § 2, le permis ne peut être délivré lorsqu'il s'agit de construire ou de reconstruire sur la partie d'un terrain frappée d'alignement, ou lorsqu'il s'agit d'effectuer à un bâtiment frappé d'alignement des travaux autres que de conservation et d'entretien.

Néanmoins, dans ce dernier cas, le permis pourra être délivré s'il résulte des avis exprimés par les autorités compétentes que l'alignement ne pourra être réalisé, au droit du bâtiment considéré, avant au moins cinq ans, à partir de la délivrance du permis. En cas d'expropriation effectuée après l'expiration de ce délai, la plus-

⁽¹⁶⁾ Il s'agit d'un permis *de recherche*.

⁽¹⁷⁾ Il s'agit d'un permis *d'extraction*.

CHAPITRE IV BIS

DES ARBRES ET DES HAIES REMARQUABLES

[Art. 195/1. Pour l'application de l'article 41, § 1er, 7° du présent Code, sont considérés comme arbres remarquables :

- 1° les arbres remarquables, en raison de leur valeur esthétique ou paysagère, à savoir les arbres isolés à haute tige ou les arbustes, d'au moins trente ans, dans les espaces ouverts, et les arbres corniers ou de limites ;
- 2° les arbres qui ont fait l'objet d'une étude ou d'un écrit, et dont mention est faite par avis publié au Moniteur belge ;
- 3° les arbres répertoriés dans l'ouvrage de Jean CHALON, intitulé « 1134 arbres remarquables de la Belgique » (Namur, 1902), et dont mention est faite par avis publié au Moniteur belge ;
- 4° les arbres répertoriés dans l'ouvrage de l'Administration des Eaux et Forêts, intitulé « Arbres remarquables de la Belgique » (Bruxelles, 1978), et dont mention est faite par avis publié au Moniteur belge ;
- 5° les arbres classés ou faisant l'objet d'une procédure de classement, conformément à la loi du 7 août 1931 sur la conservation des monuments et des sites, modifiée par le décret du 28 juin 1976 du Conseil de la Communauté française ;
- 6° les arbres répertoriés, individuellement ou en groupe, sur des listes établies annuellement par communes à l'initiative des fonctionnaires délégués.

Art. 195/2. Pour l'application de l'article 41, § 1er, 8° du présent Code, sont considérées comme haies remarquables :

- 1° les haies anciennes plantées sur domaine public ;
- 2° les haies dont la photographie ou la représentation graphique — en raison de l'intérêt esthétique, paysager ou botanique — est reproduite isolément ou dans des publications, à des fins scientifiques, didactiques ou touristiques, et dont mention est faite par avis publié au Moniteur belge ;
- 3° les haies qui, spécifiquement, ont fait l'objet d'une étude ou d'un écrit, et dont mention est faite par avis publié au Moniteur belge ;
- 4° les haies classées ou faisant l'objet d'une procédure de classement, conformément à la loi du 7 août 31 sur la conservation des monuments et des sites, modifiée par le décret du 28 juin 1976 du Conseil de la Communauté française ;
- 5° les haies répertoriées sur des listes établies annuellement par communes à l'initiative des fonctionnaires délégués.

Art. 195/3. Les listes visées aux articles 195/1, 6° et 195/2, 5° sont établies à l'initiative du fonctionnaire délégué. Celui-ci interroge, dans le premier trimestre de l'année, le collège des bourgmestre et échevins, lequel arrête les projets de listes des arbres et des haies remarquables de la commune. Le collège peut charger la commission consultative visée à l'article 150 de lui proposer les projets de listes ; en tout cas, il les soumet à son avis. Le collège notifie les projets de listes au fonctionnaire délégué, dans les 30 jours de la réception de la demande de celui-ci.

Le fonctionnaire délégué transmet les projets de listes au service de politique générale de l'aménagement du territoire. Celui-ci les communique, avec ses observations, au service de conservation de la nature, gestion et surveillance du milieu.

Sur proposition de ce service, les Ministres qui ont l'urbanisme et l'aménagement du territoire ainsi que la protection et la conservation de la nature dans leurs attributions, arrêtent, dans le courant du deuxième trimestre, les listes des arbres et des haies remarquables de chaque commune. Les services susmentionnés et les Ministres peuvent s'écarter des projets de listes arrêtés par le collège.

Art. 195/4. Sans préjudice du respect des délais instaurés par le présent Code, les permis visés à l'article 41, 7° et 8° ou l'avis du fonctionnaire délégué rendu conformément aux articles 42 et suivants sur ces demandes de permis, ne peuvent être délivrés qu'après avoir pris l'avis du service de conservation de la nature, gestion et surveillance du milieu.

Art. 195/5. Le service de conservation de la nature, gestion et surveillance du milieu, dépose annuellement un rapport sur l'établissement des listes des arbres et des haies remarquables auprès des Ministres qui ont l'urbanisme et l'aménagement du territoire ainsi que la protection et la conservation de la nature dans leurs attributions.]

[Arrêté de l'Exécutif régional wallon du 27 mars 1988]

CHAPITRE IV TER

DE LA LISTE DES MODIFICATIONS D'UTILISATION DE BATIMENTS SUBORDONNEES A PERMIS

[**Art. 195/6.** La modification d'utilisation de bâtiments, au sens de l'article 41, § 1er, 9°, est celle qui en affecte la fonction principale telle qu'elle résulte de leur conception et de leur aménagement et qui consiste selon le cas en la mise en œuvre :

- d'une offre en vente ou en échange de biens et services dans un espace supérieur à trois cents mètres carrés, dans la mesure où le bâtiment ne se situe pas dans une zone de service ;
- d'un équipement communautaire ou de service public, en ce compris les établissements d'enseignement, dans la mesure où le bâtiment ne se situe pas dans une zone d'équipement communautaire et d'utilité publique ;
- d'un équipement à usage culturel ou récréatif, dans la mesure où le bâtiment ne se situe ni dans une zone de services ni dans une zone d'équipement communautaire et d'utilité publique ;
- d'une activité artisanale, de moyenne et petite entreprise ou de dépôt, dans la mesure où le bâtiment ne se situe pas dans une zone artisanale ou de moyennes et petites entreprises.

Dans le cas où les actes et travaux relatifs à la modification d'utilisation d'un bâtiment tombent, en tout ou en partie, sous l'application de l'article 41, § 1er, 1°, la

**ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON
DU 20 JANVIER 1994
PORTANT EXÉCUTION DE L'ARTICLE 41, § 1er, 10°**

Art. 1er. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

« travaux » : travaux de conservation bénéficiant d'une dispense de permis préalable visés à l'article 41, § 1er, 10° du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine ;

« demandeur » : personne souhaitant entreprendre des travaux en bénéficiant de la dispense de permis préalable ;

« Administration » : Direction générale de l'Aménagement du Territoire et du Logement.

Art. 2. Le demandeur est tenu d'informer l'Administration de sa volonté d'entreprendre des travaux.

Art. 3. L'obligation d'informer au préalable l'Administration se réalise soit conjointement et selon les formalités et procédures applicables à la demande de subsides pour les travaux portant sur l'élément du patrimoine immobilier concerné, soit par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception.

Art. 4. L'information donnée à l'Administration doit au moins contenir les éléments suivants : l'identité et l'adresse complète du demandeur et une description précise des travaux projetés et de la situation juridique de l'élément du patrimoine immobilier concerné.

Art. 5. Sans préjudice d'autres dispositions applicables en matière de délégation de pouvoir, le directeur du Centre extérieur concerné de l'Administration confirme ou infirme la dispense de permis sollicitée par le demandeur pour réaliser les travaux projetés, dans les trente jours de la réception de la lettre d'information.

A défaut de confirmation ou d'infirmerie de l'Administration à l'expiration du délai visé à l'alinéa précédent, la dispense de permis sollicitée par le demandeur est réputée acquise pour les travaux projetés.

Art. 6. Le présent arrêté entre en vigueur au jour de l'entrée en vigueur de l'article 2 du décret du 9 décembre 1993 modifiant le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (NDLR : le 11 janvier 1994).

SECTION 4

DES DOSSIERS DE DEMANDES RELATIVES AUX TRAVAUX ET ACTES VISES PAR L'ARTICLE 41, § 1er, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8° ET 9°

Art. 210. [La présente section s'applique aux travaux et actes suivants :

- 1° déboiser, modifier sensiblement le relief du sol ;
- 2° abattre les arbres isolés à haute tige plantés dans les espaces verts prévus par un plan d'aménagement approuvé par l'Exécutif, ainsi que des arbres existant dans un bien ayant fait l'objet du permis de lotir prévu par le livre premier, titre III ;
- 3° défricher ou modifier la végétation de landes, bruyères ou fagnes, ainsi que de toute autre zone dont l'Exécutif jugerait la protection nécessaire ;
- 4° établir un dépôt de véhicules usagés ou de mitraille ;
- 5° utiliser habituellement un terrain pour le placement d'une ou plusieurs installations mobiles pouvant être utilisées pour l'habitation, telles que roulottes, caravanes, véhicules désaffectés, tentes ;
- 6° modifier l'utilisation de bâtiments au sens de l'article 41, § 1er, 9° ;
- 7° abattre des arbres remarquables ou en modifier la silhouette ;
- 8° abattre des haies remarquables ou en modifier l'aspect.]

[Arrêté ministériel du 12 janvier 1988]

Art. 211. [Pour qu'un dossier de demande concernant les travaux et actes visés par l'article 41, § 1er, 2°, 3°, 4°, 5°, 6° et 9°, soit considéré comme complet, il doit contenir, en dehors des documents et renseignements prescrits par le règlement communal :

- 1° Une demande de permis en double exemplaire, rédigée sur un formulaire dressé par la commune et mis gratuitement par elle à la disposition du demandeur ; le formulaire doit comprendre le texte du modèle repris à l'annexe 20 ;
- 2° Les plans des travaux, signés par le demandeur, comportant :
 - a) un plan de situation comportant l'orientation, les voies de desserte avec indication de leur statut juridique (route de l'Etat, de la province, de la commune), de leur dénomination et, le cas échéant, les éléments principaux du plan particulier d'aménagement approuvé par l'Exécutif ou du plan de lotissement approuvé ;

S'il s'agit d'une parcelle située dans une ville ou une agglomération définie par l'article 204, 3°, a, ce plan doit permettre de repérer le terrain dans le quartier et par rapport aux bâtiments voisins dans un rayon de 100 mètres ;

S'il s'agit d'une parcelle située en dehors d'une ville ou une agglomération définie par l'article 204, 3°, a, ce plan doit permettre de repérer le terrain dans le quartier et par rapport aux bâtiments voisins dans un rayon de 500 mètres ;
 - b) le plan du terrain en cause, signé par le demandeur comportant
 - l'orientation ;
 - les limites cotées du terrain ;
 - la superficie du terrain ;
 - le numéro cadastral ;
 - le genre de clôture du terrain ;

- l'implantation et le gabarit des bâtiments existant sur la parcelle ;
 - le tracé des voies publiques de desserte avec indication de leur statut juridique, de leur dénomination, de leur largeur, de la nature de leur revêtement, du profil en travers, des arbres et des appareils d'éclairage public se trouvant sur le domaine public ainsi que des voies d'accès au terrain ;
 - le cas échéant, les voies intérieures de desserte, la nature de leur revêtement et leur raccordement au domaine public ;
 - l'implantation, le gabarit de la nature ou l'affectation des constructions environnantes dans un rayon de 100 mètres de chacune des limites du terrain ;
 - le nom des propriétaires des immeubles contigus, le numéro de police de ceux-ci et l'indication des fenêtres faisant face aux limites latérales et postérieures ;
 - les servitudes du fait de l'homme établies sur le terrain ;
 - l'emplacement des arbres à haute tige.
- 3° Au moins trois photos numérotées, en double exemplaire, du terrain et des bâtiments en cause ainsi que des bâtiments contigus et voisins avec indication des différents endroits de prise de vue sur le plan de situation.]

[Arrêté ministériel du 7 décembre 1987]

Art. 212. 1° Les plans doivent être établis à l'échelle suivante :

- a) le plan de situation, à une échelle de 1/5000 ou de 1/10000 s'il s'agit d'une parcelle située dans le territoire non bâti d'une commune rurale et à une échelle de 1/1000, 1/1250 ou de 1/2500 pour les villes et les agglomérations définies à l'article 204, 3°, a ;
 - b) le plan de terrain en cause à une échelle de 1/500 ou de 1/1000.
- 2° Les plans doivent être numérotés et pliés au format standard de 21 sur 29,7 centimètres.
- 3° Les plans doivent être fournis en deux exemplaires ;
- 4° Les photos doivent être collées soit sur les plans, soit sur une feuille séparée. La commune peut exiger la production de documents complémentaires et d'exemplaires de plans supplémentaires.

Art. 213. Lorsqu'il s'agit de travaux de déboisement, le dossier doit, en outre, contenir une note, en double exemplaire, décrivant :

- 1° l'âge du peuplement, le but du déboisement et la situation prévue après le déboisement ;
 - 2° lorsqu'il s'agit de déboisement important, la nappe aquifère et les conséquences du déboisement projeté sur le régime hydrologique.
- Le plan du terrain en cause doit, en outre, comporter l'indication des plantations et des essences forestières existantes et, le cas échéant, les arbres à maintenir.

Art. 214. Lorsqu'il s'agit de travaux de modification sensible du relief du sol, le dossier, doit, en outre, contenir une note, en double exemplaire, précisant les buts poursuivis et détaillant la nature des terres à enlever, le cas échéant, la nature et l'origine des terres à amener, la situation de la nappe aquifère ainsi que les dispositions prises en ce qui concerne la protection des constructions et des plantations voisines.

Le plan du terrain en cause, doit, en outre, comporter l'indication cotée du relief

existant de 5 m en 5 m et la mention de l'affectation actuelle du terrain, les plantations des propriétés voisines, leur distance vis-à-vis des limites du terrain en cause, ainsi que les coupes indiquant la surface de nivellement du terrain.

Art. 215. Lorsqu'il s'agit de travaux de défrichement ou de modification de la végétation de landes, bruyères ou fagnes, le dossier doit, en outre, contenir une note, en double exemplaire, décrivant la nature de la végétation, le but des travaux et la situation prévue après l'exécution du défrichement.

Art. 216. Lorsqu'il s'agit de l'établissement d'un dépôt de véhicules usagés ou de mitraille, le plan du terrain en cause doit, en outre, comporter l'indication des plantations et autres dispositifs prévus pour marquer le dépôt.

Art. 217. Lorsqu'il s'agit d'utiliser habituellement un terrain pour le placement d'une ou plusieurs installations mobiles pouvant être utilisées pour l'habitation, le dossier doit, en outre, contenir une note décrivant les installations prévues, leur nombre et précisant la fréquence d'utilisation du terrain.

[Art. 217/1. Lorsqu'il s'agit de modifier l'utilisation de bâtiments au sens de l'article 41, § 1er, 9°, le dossier doit, en outre, contenir :

- 1° une vue en plan à une échelle 1/100 ou 1/150 figurant, pour les sous-sols, pour le rez-de-chaussée et chacun des étages des bâtiments en cause, la destination première et/ou actuelle des différents locaux ;
- 2° une vue en plan à une échelle 1/100 ou 1/150 figurant pour les sous-sols, pour le rez-de-chaussée et chacun des étages des bâtiments en cause, la destination projetée des différents locaux ;
- 3° l'indication, sur un plan du terrain en cause établi à l'échelle déterminée par l'article 212, de l'emplacement des aires de stationnement et des garages pour véhicules ;
- 4° l'indication, sur un plan de situation établi à l'échelle déterminée à l'article 212, de l'emplacement des aires de stationnement pour véhicules dans un rayon de 100 mètres de chacune des limites du terrain sur lequel sont construits les bâtiments en cause.]

[Arrêté ministériel du 7 décembre 1987]

[Art. 217/2. Lorsqu'il s'agit soit d'abattre ou de modifier la silhouette d'arbres remarquables, soit d'abattre ou de modifier l'aspect de haies remarquables, le dossier doit contenir outre les documents et renseignements visés à l'article 211, 1°, 2°, a et 3°, une note en double exemplaire, décrivant :

- 1° les motifs de l'abattage ou de la modification soit de la silhouette, soit de l'aspect d'arbres ou de haies remarquables ;
- 2° l'identification par le nom du genre et de l'espèce de tout arbre à abattre ou dont on veut modifier la silhouette ; la nature de la haie à abattre ou dont on veut modifier l'aspect ;
- 3° la circonférence de chaque arbre mesurée à 1,50m du niveau du sol ;
- 4° l'âge estimé de chaque arbre ;
- 5° le mode de répartition, isolé ou en groupe ;
- 6° l'état des lieux prévu après l'abattage ;
- 7° éventuellement, la replantation avec indication de la nature des arbres, leur nombre, leur localisation, ainsi que l'époque de la plantation.

TITRE PREMIER

GENERALITES

CHAPITRE PREMIER

DEFINITIONS

Art. 345. Pour l'application du présent Livre, on entend par :

- 1° Exécutif : l'Exécutif régional wallon ;
- 2° Administration : la Direction générale de l'aménagement du territoire et du logement du Ministère de la Région wallonne ;
- 3° Commission : la Commission royale des monuments, sites et fouilles de la Région wallonne ; ⁽³⁸⁾
- 4° propriétaire : la personne physique ou morale de droit privé ou de droit public, titulaire d'un droit de propriété, d'usufruit, d'emphytéose ou de superficie sur un bien relevant du patrimoine immobilier ;
- 5° patrimoine immobilier : l'ensemble des biens immobiliers dont la protection se justifie en raison de leur intérêt historique, archéologique, scientifique, artistique, social ou technique ;
 - a. à titre de monument : toute réalisation architecturale ou sculpturale considérée isolément, y compris les installations et les éléments décoratifs faisant partie intégrante de cette réalisation ;
 - b. à titre d'ensemble architectural : tout groupement de constructions urbaines ou rurales, en ce compris les éléments qui les relient, suffisamment cohérent pour faire l'objet d'une délimitation topographique et remarquable par son homogénéité ou par son intégration dans le paysage ;
 - c. à titre de site : toute œuvre de la nature ou toute œuvre combinée de l'homme et de la nature constituant un espace suffisamment caractéristique et homogène pour faire l'objet d'une délimitation topographique ;
 - d. à titre de site archéologique : tout terrain, formation géologique, monument, ensemble architectural ou site ayant recelé ou étant présumé receler des biens archéologiques au sens de l'article 372, 1° ;
- 6° protection : l'ensemble des mesures visant l'identification, l'étude scientifique, la sauvegarde ou le classement du patrimoine immobilier ;
- 7° conservation : l'ensemble des études scientifiques et techniques préalables et des

⁽³⁸⁾ L'arrêté de l'Exécutif régional du 29 avril 1993 relatif à la structure, aux missions et au fonctionnement de la Commission royale des monuments, sites et fouilles de la Région wallonne est reproduit en fin de la présente édition.

mesures d'entretien, de consolidation, de restauration, de mise en valeur ou de réaffectation du patrimoine immobilier, dans le but d'en assurer la conservation intégrée ;

- 8° conservation intégrée : ensemble des mesures visant à assurer la pérennité du patrimoine immobilier, son maintien dans le cadre d'un environnement approprié, bâti ou naturel, son affectation et son adaptation aux besoins de la société ;
- 9° zone de protection : la zone établie autour d'un bien immobilier inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé, et délimitée par un périmètre fixé en fonction des exigences de mise en valeur et de conservation intégrée de ce bien.
- [10° patrimoine immobilier exceptionnel : les monuments, ensembles architecturaux, sites et sites archéologiques présentant un intérêt majeur, qui bénéficient d'une mesure de protection et dont la liste est déterminée par Arrêté de l'Exécutif, après avis de la Commission ;
- 11° petit patrimoine populaire : les petits éléments construits, individuels ou partie intégrante d'un ensemble, essentiels au cadre de vie faisant l'objet ou non d'une mesure de protection.]

[Décret du 1^{er} juillet 1993.]

CHAPITRE II

INTEGRATION DU PATRIMOINE IMMOBILIER DANS LE CADRE DE VIE DE LA SOCIÉTÉ CONTEMPORAINE

Art. 346. Pour assurer la conservation intégrée du patrimoine immobilier, l'Etat, les Régions, les Communautés, la Société régionale wallonne du logement, les sociétés immobilières de service public agréées par celle-ci, les provinces, les communes, les intercommunales, les fabriques d'église et les centres publics d'aide sociale procèdent à une étude détaillée des possibilités d'affecter à toute activité le ou les biens relevant du patrimoine immobilier et dont ils sont propriétaires.

CHAPITRE III

**STRUCTURE, MISSION ET FONCTIONNEMENT
DE LA COMMISSION ^(*)**

[Art. 346 bis. Le Gouvernement arrête la structure, la composition et les modalités de fonctionnement de la Commission.]

[Décret du 9 décembre 1993]

^(*) L'arrêté de l'Exécutif régional du 29 avril 1993 relatif à la structure, aux missions et au fonctionnement de la Commission royale des monuments, sites et fouilles de la Région wallonne est reproduit en fin de la présente édition.

TITRE II

DE LA PROTECTION ET DE LA CONSERVATION DU PATRIMOINE IMMOBILIER

CHAPITRE PREMIER

DES MESURES DE PROTECTION

SECTION PREMIERE DE L'INVENTAIRE

Art. 347. L'Exécutif dresse, tient à jour et publie un inventaire du patrimoine immobilier.

SECTION 2 DE LA LISTE DE SAUVEGARDE

Art. 348. § 1er. L'Exécutif peut inscrire sur une liste de sauvegarde les biens immobiliers définis à l'article 345, 5°, et ce :

- 1° soit d'initiative ;
- 2° soit sur proposition de la Commission ;
- 3° soit à la demande du collège des bourgmestre et échevins de la commune où le bien est situé ;
- 4° soit à la demande de 300 personnes inscrites au registre de la population de la commune où le bien est situé, s'il s'agit d'une commune comptant moins de 5.000 habitants, de 600 personnes pour une commune comptant de 5.000 à 30.000 habitants, ou de 1.000 personnes pour une commune comptant plus de 30.000 habitants ;
- 5° soit à la demande du propriétaire.

Sauf cas d'urgence dûment motivée, l'Exécutif ne procède à cette inscription qu'après avis de la Commission.

§ 2. Les biens immobiliers sont inscrits sur la liste de sauvegarde pour une période de douze mois prenant cours à la date de l'inscription.

Art. 349. Si un bien immobilier est compris dans le périmètre d'un plan particulier de gestion d'une réserve naturelle domaniale établi par l'Exécutif en application de l'article 14 de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature, l'arrêté inscrivant ce bien sur la liste de sauvegarde tient compte de ce plan.

Art. 350. L'arrêté inscrivant un bien immobilier sur la liste de sauvegarde est publié par mention au Moniteur belge.

L'arrêté est notifié :

- 1° à la députation permanente de la province où le bien est situé ;
- 2° au collège des bourgmestre et échevins de la commune où le bien est situé ;
- 3° à la Commission ;
- 4° au propriétaire ;
- 5° aux ministres concernés.

L'arrêté inscrivant le bien sur la liste de sauvegarde est obligatoire à leur égard dès sa notification ou à partir de sa publication au Moniteur belge, si celle-ci est antérieure.

SECTION 3 DU CLASSEMENT

Art. 351. L'Exécutif peut classer les biens immobiliers définis à l'article 345, 5°.

Art. 352. L'Exécutif entame la procédure de classement :

- 1° soit d'initiative ;
- 2° soit sur proposition de la Commission ;
- 3° soit à la demande du collège des bourgmestre et échevins de la commune où le bien est situé ;
- 4° soit à la demande de 300 personnes inscrites au registre de la population de la commune où le bien est situé, s'il s'agit d'une commune comptant moins de 5.000 habitants, de 600 personnes pour une commune comptant de 5.000 à 30.000 habitants, ou de 1.000 personnes pour une commune comptant plus de 30.000 habitants ;
- 5° soit à la demande du propriétaire.

Art. 353. § 1er. L'Exécutif notifie, par lettre recommandée à la poste, sa décision d'entamer la procédure de classement et soumet, pour avis, les projets de classement simultanément :

- 1° à la députation permanente de la province où le bien est situé ;
- 2° au collège des bourgmestre et échevins de la commune où le bien est situé ;
- 3° à la Commission ;
- 4° aux ministres concernés, qui disposent d'un délai de soixante jours pour communiquer leur avis ; passé ce délai, la procédure est poursuivie.

§ 2. A la même date que celle des notifications visées au paragraphe 1er, l'Exécutif notifie au propriétaire, par lettre recommandée à la poste, sa décision d'entamer la procédure de classement. Le propriétaire a l'obligation d'en informer le locataire ou l'occupant du bien immobilier concerné dans les quinze jours ouvrables ainsi que toute personne qu'il aurait chargée d'exécuter des travaux au bien visé ou qu'il aurait autorisée à en exécuter. La notification adressée au propriétaire mentionne cette obligation.

Art. 354. § 1er. Dans les quinze jours de la réception de la notification visée à l'article 353, § 1er, le collège des bourgmestre et échevins procède à une enquête publique annoncée tant par voie d'affiches à la maison communale et sur les lieux concernés par le projet de classement, que par un avis inséré dans trois quotidiens dis-

tribués dans la région. S'il existe un bulletin communal d'information distribué à la population, l'avis y est inséré.

En l'absence de bulletin communal, l'avis est inséré dans un journal publicitaire distribué gratuitement aux habitants.

Les avis indiquent l'objet de l'enquête et signalent que le dossier peut être consulté à la maison communale. Ils mentionnent également que les observations éventuelles doivent être adressées par écrit au collège des bourgmestre et échevins dans les trente jours de l'affichage ou de l'insertion et précisent la date limite d'introduction de ces observations.

Les avis affichés doivent être maintenus pendant toute la durée de l'enquête en parfait état de visibilité et de lisibilité.

Le modèle et les dimensions des avis sont déterminés par l'Exécutif.

§ 2. Dans les quinze jours suivant l'expiration du délai prévu au paragraphe 1er, alinéa 2, le collège des bourgmestre et échevins, ou l'un de ses membres qu'il délègue à cet effet, tient une séance publique où sont entendues les personnes qui le désirent.

A l'issue de cette séance, il est dressé un procès-verbal qui clôt l'enquête publique.

§ 3. Après la clôture de l'enquête publique et dans un délai n'excédant pas trente jours, le conseil communal émet un avis motivé sur la demande de classement ; passé ce délai, la procédure est poursuivie.

§ 4. Dans les quinze jours suivant la clôture du délai visé au paragraphe 3, le collège des bourgmestre et échevins transmet à la députation permanente le dossier auquel sont joints :

- 1° les observations formulées au cours de l'enquête publique ;
- 2° le procès-verbal de clôture de l'enquête publique ;
- 3° la délibération du conseil communal.

Une copie de ces documents est, en même temps que la copie des avis visés au paragraphe 1er, adressée à l'Exécutif et à la Commission.

§ 5. Tout défaut ou retard mis par la commune à procéder aux formalités visées au présent article n'entraîne pas la nullité de la procédure et ne peut avoir pour effet d'allonger le délai visé à l'article 355.

Art. 355. Dans les trente jours de la réception du dossier transmis par la commune ou, à défaut, dans les cent cinquante jours de la réception de la notification visée à l'article 353, § 1er, la députation permanente émet un avis motivé sur la demande de classement ; passé ce délai, la procédure est poursuivie.

Art. 356. Le dossier complet est transmis par la députation permanente à la Commission qui adresse ses propositions motivées à l'Exécutif dans les soixante jours de la réception du dossier ou, à défaut, dans les soixante jours suivant l'expiration du délai de cent cinquante jours visé à l'article 355.

Art. 357. § 1er. Tout propriétaire d'un bien immobilier faisant l'objet d'une proposition de classement peut, dans les septante-cinq jours de la clôture de l'enquête visée à l'article 354, s'adresser directement à l'Exécutif par lettre recommandée à la poste, en vue de faire connaître ses observations au sujet de la proposition de classe-

ment, pour autant que sa lettre soit accompagnée d'une déclaration de l'administration communale attestant qu'il était absent au moment de l'enquête.

§ 2. La procédure prévue au paragraphe 1^{er} peut être utilisée par le propriétaire du bien ou par toute autre personne intéressée lorsque la commune n'a pas procédé à l'enquête publique.

§ 3. A la même date que celle de l'envoi visé au paragraphe 1^{er}, une copie des documents visés au même paragraphe est adressée à la Commission.

Art. 358. Si un bien immobilier est compris dans le périmètre d'un plan particulier de gestion d'une réserve naturelle domaniale, établi par l'Exécutif en application de l'article 14 de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature, l'arrêté de classement tient compte de ce plan.

Lorsque l'arrêté de classement comprend des modifications à apporter à un plan particulier de gestion visé à l'alinéa 1^{er}, l'Exécutif décide de la mise en révision de ce plan.

Art. 359. L'arrêté de classement est publié par mention au Moniteur belge. Il est notifié, par lettre recommandée à la poste, aux autorités et aux personnes mentionnées à l'article 353 et est transcrit au bureau de conservation des hypothèques.

Dans les quinze jours de la réception de la notification, le propriétaire du bien immobilier concerné en donne connaissance au locataire, par lettre recommandée à la poste, sous peine d'être tenu pour responsable solidairement de la remise en état des lieux ordonnée par le tribunal en vertu de l'article 67. La notification adressée au propriétaire fait mention de cette obligation.

Dans les quinze jours de la réception de la notification, le collège des bourgmestre et échevins donne connaissance à l'occupant de l'arrêté de classement et l'annonce par voie d'affiches à la maison communale et sur les lieux concernés.

L'arrêté de classement prend ses effets à l'égard des autorités et des personnes mentionnées à l'article 353 dès sa notification ou à partir de sa parution au Moniteur belge si celle-ci est antérieure.

SECTION 4

DU RETRAIT DES MESURES DE PROTECTION

Art. 360. Pour rayer un bien immobilier de la liste de sauvegarde ou pour procéder au déclassement d'un bien immobilier, l'Exécutif respecte les procédures prévues, respectivement, aux articles 348 à 350 et aux articles 352 à 359.

SECTION 5

DES EFFETS DES MESURES DE PROTECTION

Art. 361. § 1^{er}. Le propriétaire d'un bien immobilier inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé ne peut y apporter ou y laisser apporter un changement définitif que conformément aux dispositions, selon le cas, des articles 41 à 45^{ter} ou 53 à 56.

§ 2. Par dérogation aux articles 133 et 135, § 2, alinéa 2, 1^o de la loi communale, lorsqu'un bien immobilier inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé menace ruine,

le bourgmestre ne peut en ordonner la démolition partielle ou totale sans notifier sa décision à l'Exécutif. Cette décision est exécutoire dans les dix jours qui suivent la réception de cette notification, si l'Exécutif ne l'a pas suspendue par lettre recommandée à la poste.

§ 3. Les effets de l'inscription sur la liste de sauvegarde ou du classement suivent le bien immobilier en quelque main qu'il passe. Les servitudes qui dérivent des dispositions contenues dans le présent Code ou d'autres lois, décrets et règlements relatifs à la police de la voirie et des constructions ne sont pas applicables aux biens immobiliers inscrits sur la liste de sauvegarde ou classés, si elles peuvent avoir pour conséquence de les détériorer ou d'en modifier l'aspect.

§ 4. En cas de transfert d'un bien immobilier, inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé, le notaire instrumentant est tenu de recueillir auprès des administrations communales les informations éventuelles relatives à l'inscription sur la liste de sauvegarde ou au classement et de les transcrire dans l'acte authentique.

Dans la publicité faite à l'occasion de toute mutation, le notaire instrumentant est également tenu de faire mention de l'inscription du bien sur la liste de sauvegarde ou du classement.

§ 5. Lorsqu'un bien immobilier est inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé, les administrations communales sont tenues de donner au sujet de ce bien tout renseignement en leur possession, soit à la demande de tout intéressé, soit d'office dans le cas où elles délivrent un certificat d'urbanisme en application de l'article 61, 5°.

Art. 362. § 1er. L'arrêté inscrivant un bien immobilier sur la liste de sauvegarde ou l'arrêté de classement d'un bien immobilier peut déterminer les conditions particulières de protection et de gestion auxquelles est soumis le bien concerné. Ces conditions peuvent impliquer des restrictions au droit de propriété, en ce compris l'interdiction totale ou conditionnelle de bâtir, de lotir ou d'ériger des clôtures.

§ 2. L'arrêté relatif à un site ne peut limiter la liberté du cultivateur de ce site en ce qui concerne les plantations et les cultures, à l'exception toutefois des haies, des bosquets, des allées et des bois, des zones humides, des zones protégées pour l'intérêt que présente leur végétation ou leur faune, ainsi que du sol couvrant des sites archéologiques.

Art. 363. Tous les effets du classement s'appliquent provisoirement aux biens immobiliers faisant l'objet d'une procédure de classement pendant une période d'un an prenant cours à la date des notifications visées à l'article 353.

SECTION 6

DES ZONES DE PROTECTION

Art. 364. L'arrêté inscrivant un bien immobilier sur la liste de sauvegarde ou l'arrêté de classement d'un bien immobilier peut établir autour du bien concerné une zone de protection dont il fixe les limites.

Sur avis de la Commission, et par arrêté motivé, l'Exécutif peut établir une zone de protection autour d'un bien immobilier inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé.

SECTION 7 DES SIGLES ET DES PANNEAUX

Art. 365. L'Exécutif arrête le graphisme, les dimensions et l'emplacement des sigles et des panneaux placés sur les biens immobiliers classés, ou aux abords de ceux-ci, en vue d'attirer l'attention sur la mesure de protection dont ils font l'objet.

CHAPITRE II DES MESURES DE CONSERVATION

Art. 366. Le propriétaire d'un bien immobilier classé est tenu de le maintenir en bon état par des travaux de conservation.

Lorsqu'elle constate que des travaux doivent être entrepris à cette fin, l'Administration en adresse notification au propriétaire. Dans un délai de nonante jours à dater de la réception de cette notification, le propriétaire est tenu d'introduire une demande de permis de bâtir pour les travaux de conservation qui s'imposent. En outre, il peut adresser à l'Exécutif une demande de subvention de ces travaux.

Sans préjudice de l'application des mesures prévues à l'article 370, est réputé avoir manqué à l'obligation de maintenir son bien en bon état, le propriétaire qui aura négligé de faire entamer les travaux notifiés conformément à l'alinéa 2, soit dans l'année de la délivrance du permis de bâtir y afférent, soit dans l'année de la notification d'une promesse de subvention des mêmes travaux si cette notification est postérieure à la délivrance du permis de bâtir.

Art. 367. Pour les biens immobiliers classés, la Région, la province et la commune intéressées interviennent dans les frais de conservation, en ce compris les frais d'études scientifique et technique préalables, suivant les modalités fixées par l'Exécutif.

[**Art. 367bis.** Lorsque la Région intervient dans le coût des frais de conservation d'un bien inscrit sur la liste du patrimoine exceptionnel, elle peut aussi conclure avec le maître de l'ouvrage un accord-cadre.

L'Exécutif arrête le contenu et les modalités de conclusion des accords-cadres. Il doit, en tout cas, prévoir que ces accords-cadres :

- 1° fixent la durée et le calendrier de réalisation des mesures de conservation qui, en fonction de leur ampleur, s'étalent sur plusieurs années ;
- 2° déterminent l'intervention globale et annuelle de chaque partie dans le coût de ces mesures ;
- 3° ne peuvent concerner que les travaux de conservation qui ont trait à l'exécution des mesures prévues à l'article 345, 7°.]

[Décret du 1^{er} juillet 1993]

Art. 368. L'intervention de la Région dans les frais de conservation de biens clas-

sés peut être subordonnée à une étude scientifique et technique préalable à leur réaffectation. L'Exécutif arrête les modalités d'application selon lesquelles les études scientifique et technique sont obligatoires.

Art. 369. La Région, la province et la commune intéressées peuvent intervenir dans la partie des frais qui résultent uniquement de la réaffectation des biens immobiliers classés.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS PARTICULIERES

SECTION PREMIERE

DE LA SUBSTITUTION DES POUVOIRS PUBLICS AU PROPRIETAIRE

Art. 370. Dans le cas où le propriétaire refuse de faire exécuter les travaux nécessaires pour prévenir la destruction ou la détérioration d'un bien immobilier classé, la Région, la province ou la commune peut se substituer à lui et prendre les mesures conservatoires nécessaires à la sauvegarde du bien ; selon le cas, la commune ou la province recueille les subventions accordées par la Région.

A défaut d'accord avec le propriétaire, les autorités visées à l'alinéa 1^{er} peuvent récupérer les frais engagés, dans la mesure où ils ont profité au propriétaire, et ce par toute voie de droit. Lorsque le bien appartient à une personne de droit privé et qu'il ne s'agit pas de travaux de mise hors eau ou de petit entretien, celle-ci peut exiger que l'autorité en cause procède à l'expropriation de son bien. Sauf convention contraire intervenue entre les parties intéressées, l'expropriation porte sur le bien tout entier, même s'il n'est classé que pour partie, pour autant que cette partie constitue un élément essentiel du bien, et sur le terrain qui en est l'accessoire indispensable.

SECTION 2

DES INDEMNITES

Art. 371. § 1er. Les propriétaires peuvent demander une indemnité à charge de la Région lorsqu'une interdiction de bâtir ou de lotir résultant uniquement du classement d'un bien immobilier met fin à l'utilisation ou l'affectation de ce bien au jour précédant l'entrée en vigueur de l'arrêté de classement.

§ 2. Le droit à l'indemnisation naît au moment du refus du permis de bâtir ou de lotir ou lors de la délivrance d'un certificat d'urbanisme négatif. Seule la diminution de valeur résultant de l'interdiction de bâtir ou de lotir peut être prise en considération pour l'indemnisation. Cette diminution de valeur doit être subie sans indemnité jusqu'à concurrence de 20 % de cette valeur.

L'indemnité est réduite ou refusée si et dans la mesure où il est établi que le propriétaire tire avantage du classement du bien immobilier.

La Région peut s'exonérer de son obligation d'indemniser soit en rachetant le bien, soit en modifiant les prescriptions de l'arrêté de classement qui sont à l'origine du droit à l'indemnité.

§ 3. Aucune indemnité n'est due :

- 1° lorsque le propriétaire a acquis le bien immobilier alors qu'il était déjà classé ;
- 2° du chef de l'interdiction de placer des enseignes ou des dispositifs de publicité sur un bien immobilier classé ;
- 3° du chef de l'interdiction de continuer l'exploitation d'établissements dangereux, incommodes et insalubres au delà de la période pour laquelle l'exploitation a été autorisée ;
- 4° lorsque le propriétaire a lui-même demandé le classement de son bien ou y a expressément consenti.

§ 4. La Région peut demander le remboursement des indemnités majorées des intérêts légaux aux bénéficiaires, leurs ayants droits ou ayants cause dès que le bien immobilier est déclassé.

§ 5. Les actions sont prescrites un an après le jour où naît le droit à l'indemnisation ou au remboursement de l'indemnisation.

TITRE III

DES SITES ET DES DECOUVERTES ARCHEOLOGIQUES

CHAPITRE PREMIER

DEFINITIONS

Art. 372. Pour l'application du présent Titre, on entend par :

- 1° biens archéologiques : les vestiges ou toute autre trace d'ordre paléontologique, de l'activité de l'homme ou de l'environnement de celui-ci, constituant un témoignage d'époques ou de civilisations dont la principale ou une des principales sources d'information scientifique est assurée par des fouilles ou par des découvertes ;
- 2° sondage : l'opération impliquant la modification de l'état d'un site archéologique, destinée à s'assurer de l'existence de biens archéologiques ou de l'existence, de la nature et de l'étendue d'un site archéologique ;
- 3° fouilles : l'ensemble des opérations et des travaux destiné à rechercher et à recueillir des biens archéologiques ;
- 4° fouilles de sauvetage : les fouilles relatives à des sites archéologiques en cours de destruction totale ou partielle ;
- 5° fouilles de prévention : les fouilles relatives à des sites archéologiques menacés de destruction totale ou partielle dans un délai rapproché et de manière inéluctable ;
- 6° fouilles de statut régional : les fouilles reconnues par l'Exécutif d'une importance capitale pour la connaissance du passé ;
- 7° découverte fortuite : la mise à jour, par le pur effet du hasard, de biens archéologiques ;
- 8° prospection : l'opération destinée à repérer des biens ou des sites archéologiques sans y apporter de modification.

CHAPITRE II

DES MESURES DE PROTECTION

Art. 373. L'Exécutif adopte un atlas des sites archéologiques de la région wallonne.

Art. 374. Les autorités publiques intègrent les données de l'atlas visé à l'article 373 dans les plans d'aménagement et les règlements d'urbanisme.

Art. 375. Le fonctionnaire délégué peut subordonner la délivrance du permis de bâtir ou de lotir relatif à des biens immobiliers localisés dans un site mentionné à l'atlas visé à l'article 373, à l'exécution de sondages et de fouilles.

Art. 376. Les travaux destinés à préserver et à mettre en valeur un ou plusieurs sites archéologiques sont soumis aux prescriptions des chapitres III et IV du présent Titre.

CHAPITRE III

DES SONDAGES ET DES FOUILLES EN GENERAL

Art. 377. Nul ne peut procéder à des sondages ou à des fouilles sans l'autorisation préalable de l'Exécutif.

Art. 378. Les demandes d'autorisation sont soumises à l'avis de la Commission.

Sans préjudice de l'application de l'article 382, le programme annuel des sondages et des fouilles auxquels procède l'Administration peut faire l'objet d'une autorisation unique.

Art. 379. L'autorisation visée à l'article 377 est relative à un site déterminé. Elle indique le ou les bénéficiaires de l'autorisation, les conditions auxquelles son octroi est subordonné ainsi que sa durée. Celle-ci peut être prorogée.

L'octroi de l'autorisation peut être subordonné :

- 1° à l'intérêt que présentent les fouilles ou les sondages ;
- 2° à la compétence, aux moyens humains et à l'infrastructure technique dont disposent les demandeurs ;
- 3° à la preuve d'un accord avec le propriétaire du site ;
- 4° à un accord relatif à la dévolution des biens archéologiques et au dépôt de ceux-ci ;
- 5° à l'obligation d'établir des rapports périodiques sur l'état des travaux et un rapport final à déposer dans un délai déterminé.

Art. 380. L'autorisation visée à l'article 377 peut être suspendue ou retirée :

- 1° si les conditions visées à l'article 379 ne sont pas observées ;

2° s'il apparaît, en raison de l'importance des découvertes, que la compétence, les moyens humains et l'infrastructure matérielle dont dispose le titulaire de l'autorisation sont manifestement insuffisants.

Le retrait de l'autorisation est soumis à l'avis préalable de la Commission.

Art. 381. Les procédures d'octroi, de retrait et de suspension de l'autorisation visée à l'article 377 sont déterminées par l'Exécutif.

Art. 382. Par dérogation à l'article 378, l'Administration peut effectuer en tout temps, d'initiative et sans autorisation préalable, des fouilles de sauvetage et des sondages. Elle peut se faire assister dans cette tâche par des personnes physiques ou morales spécialement habilitées à cette fin par l'Exécutif.

Sur avis de la Commission, l'Exécutif octroie toute habilitation visée à l'alinéa 1er. L'Exécutif détermine la durée de l'habilitation, la zone géographique dans laquelle elle est valable, ainsi que les conditions de son retrait et de sa suspension.

La Commission est avisée de chaque fouille de sauvetage et des sondages effectués.

Art. 383. Sur avis de la Commission, une fouille peut être reconnue de statut régional par l'Exécutif.

Dans ce cas, l'autorisation visée à l'article 377 ne peut être accordée qu'à une université, à un établissement scientifique, à l'Administration ou, dans le cadre d'une action de recherche concertée, à une association de plusieurs des institutions précitées ou d'une ou plusieurs d'entre elles avec une ou plusieurs associations privées.

Art. 384. L'usage des détecteurs de métaux en vue de procéder à des sondages et à des fouilles est interdit. Les titulaires d'une autorisation octroyée conformément à l'article 377 et les personnes habilitées conformément à l'article 382, sont seuls autorisés à utiliser des détecteurs de métaux dans l'espace visé par l'autorisation ou par l'habilitation.

Sur les sites archéologiques, seuls pourront être en possession de détecteurs de métaux les titulaires visés à l'alinéa 1er.

La publicité concernant les détecteurs de métaux ne peut faire allusion aux sites et aux découvertes archéologiques.

CHAPITRE IV

DES SONDAGES ET DES FOUILLES D'UTILITE PUBLIQUE

Art. 385. En cas de découverte fortuite de biens archéologiques, lors de la mise en œuvre d'un permis de bâtir ou de lotir, l'Exécutif peut, après avis de la Commission, décider qu'il est d'utilité publique :

- 1° soit de suspendre, pour un délai n'excédant pas soixante jours, l'exécution du permis de lotir ou de bâtir, en ce compris le permis visé aux articles 45bis et 45ter, en vue de faire procéder à des sondages ou des fouilles ;

- 2° soit de retirer le permis de lotir ou de bâtir, en ce compris le permis visé aux articles 45bis et 45ter, de faire procéder à des sondages ou à des fouilles et de déterminer les conditions nécessaires à la préservation du site et des biens découverts et auxquelles pourrait être octroyé un permis ultérieur.

Art. 386. Sur avis de la Commission, l'Exécutif peut déclarer qu'il est d'utilité publique d'occuper un site pour procéder à des sondages ou à des fouilles.

L'arrêté de l'Exécutif visé à l'alinéa 1^{er} détermine, pour chaque site, les conditions dans lesquelles lesdites opérations peuvent être effectuées, dans le respect des principes suivants :

- 1° le propriétaire du site est invité à faire valoir ses observations auprès de l'Exécutif, lesquelles sont jointes au dossier transmis à la Commission ;
- 2° l'arrêté mentionne les raisons d'utilité publique qui motivent l'occupation du site, les sondages ou les fouilles ;
- 3° l'Exécutif désigne les personnes autorisées à procéder aux sondages ou aux fouilles, délimite le terrain ou l'espace dont l'occupation est nécessaire et indique la durée de cette occupation.

Art. 387. Sur avis de la Commission, l'Exécutif peut poursuivre l'expropriation pour cause d'utilité publique des sites dans lesquels gisent des biens archéologiques en vue de leur mise à jour, de leur étude ou de leur mise en valeur éventuelle.

Art. 388. A l'expiration du délai d'occupation visé à l'article 386, le site archéologique doit être remis dans l'état où il se trouvait avant l'exécution des travaux visés au même article, à moins qu'une procédure de classement du site ou d'expropriation du site pour cause d'utilité publique ne soit entamée.

CHAPITRE V

DES INDEMNITES

Art. 389. Aux conditions et selon les modalités fixées par l'Exécutif, toute personne a droit à une indemnité couvrant le préjudice matériel qu'elle subit et qui est dû :

- 1° soit à des sondages ou des fouilles effectués en application de l'article 375 et dont la durée excéderait soixante jours ;
- 2° soit à la suspension de l'exécution d'un permis visée à l'article 385 ;
- 3° soit au retrait du permis visé au même article ;
- 4° soit à l'occupation du site visé à l'article 386.

CHAPITRE VI

DES DECOUVERTES FORTUITES

Art. 390. Toute découverte fortuite de biens archéologiques doit être déclarée par son auteur dans les huit jours à l'administration communale du lieu de la découverte ainsi qu'au propriétaire du site archéologique.

Dans les huit jours, le bourgmestre de la commune transmet cette déclaration à l'Exécutif, lequel peut faire visiter le lieu où les biens archéologiques ont été découverts et prescrire toute mesure utile en vue de la préservation du site ainsi que des biens découverts.

L'Exécutif avise la Commission de la découverte et des mesures prises.

CHAPITRE VII

DES SUBVENTIONS

Art. 391. Dans la limite des crédits inscrits à cette fin au budget de la Région wallonne, l'Exécutif peut accorder des subventions pour :

- 1° l'exécution de prospections, de sondages et de fouilles archéologiques ;
- 2° la réalisation et la diffusion de publications relatives aux prospections, aux sondages, aux fouilles et aux découvertes archéologiques ;
- 3° la protection, la réparation et la mise en valeur des sites et des biens archéologiques ;
- 4° l'organisation de colloques ou de manifestations scientifiques relatifs aux fouilles et aux découvertes archéologiques.

Art. 392. L'Exécutif fixe les conditions d'octroi des subventions.

Il peut être tenu compte de l'intérêt et de la durée des travaux, des moyens humains et de l'infrastructure technique à mettre en œuvre, des modalités d'enregistrement et de dévolution des biens trouvés.

L'octroi de subventions peut également être subordonné à l'obligation d'établir des rapports périodiques sur l'état des travaux et un rapport final à déposer dans un délai déterminé.

TITRE IV

**DU PETIT PATRIMOINE
POPULAIRE**

[Art. 392 bis. Pour le petit patrimoine populaire, la Région peut intervenir dans les frais de conservation selon les modalités fixées à l'Exécutif et dans les limites des crédits inscrits à cette fin au budget de la Région wallonne.]

[Décret du 1^{er} juillet 1993.]

TITRE V

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Art. 393. Les procédures de classement en cours au moment de l'entrée en vigueur des dispositions du présent Livre sont valables pour la partie déjà réalisée. Elles sont poursuivies conformément aux dispositions du présent Livre.

Art. 394. Les sondages et les fouilles en cours d'exécution à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent Livre sont réputés autorisés pour une durée maximum de six mois à partir de cette date.
Après ce délai, ils sont poursuivis conformément aux dispositions du présent Livre.

Cartes et plans Maps and plans

SCANNED

- Carte de Belgique avec emplacement du Canal du Centre
- Carte des voies navigables de Wallonie, 1/700.000^e
- Extrait du plan PICC, 1/5.000^e
- Extrait du plan de secteur, 1/5.000^e
- Extrait du schéma de structure, 1/5.000^e
- Extrait du règlement communal d'urbanisme, 1/5.000^e

NOT SCANNED

- Plans de construction

1. Ascenseur 1

- 1.1. Coupe transversale par l'axe des presses de l'ascenseur 1
(28 octobre 1885, archives du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MWET), Direction des Voies hydrauliques).
- 1.2. Section terminale, bâtiment de machines, logement du chef machiniste (31 janvier 1885, archives du MWET, Direction des Voies hydrauliques).

2. Ascenseur 2

- Coupe transversale par l'axe des puits, de la partie métallique
(9 mai 1899, archives du MWET, Direction des Voies hydrauliques).

3. Ascenseurs 2 et 3

- Bâtiment de machines des ascenseurs 2 et 3 avec logement du machiniste (18 décembre 1889, feuille 10 archives du MWET, Direction des Voies hydrauliques).

4. Ascenseur 4

- Coupe longitudinale, par l'axe du sas métalliques (9 mai 1899, archives du MWET, Direction des Voies hydrauliques).

5. Plan-type

- I. Vue en plan;
- II. Coupe longitudinale par l'axe du sas métallique;
- III. Coupe transversale par l'axe des puits; archives du MWET, Direction des Voies hydrauliques)



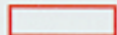
[illegible]


MINISTÈRE DE LA RÉGION WALLONNE
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU LOGEMENT ET DU PATRIMOINE
DIVISION DU PATRIMOINE

situation du Canal du Centre

voies navigables
(source : voies navigables - M.E.T. - D.G.2.)

MINISTÈRE DE LA RÉGION WALLONNE
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU LOGEMENT ET DU PATRIMOINE
DIVISION DU PATRIMOINE

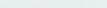

 situation du Canal du Centre

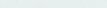

 voies navigables
(source : voies navigables - M.E.T. - D.G.2.)

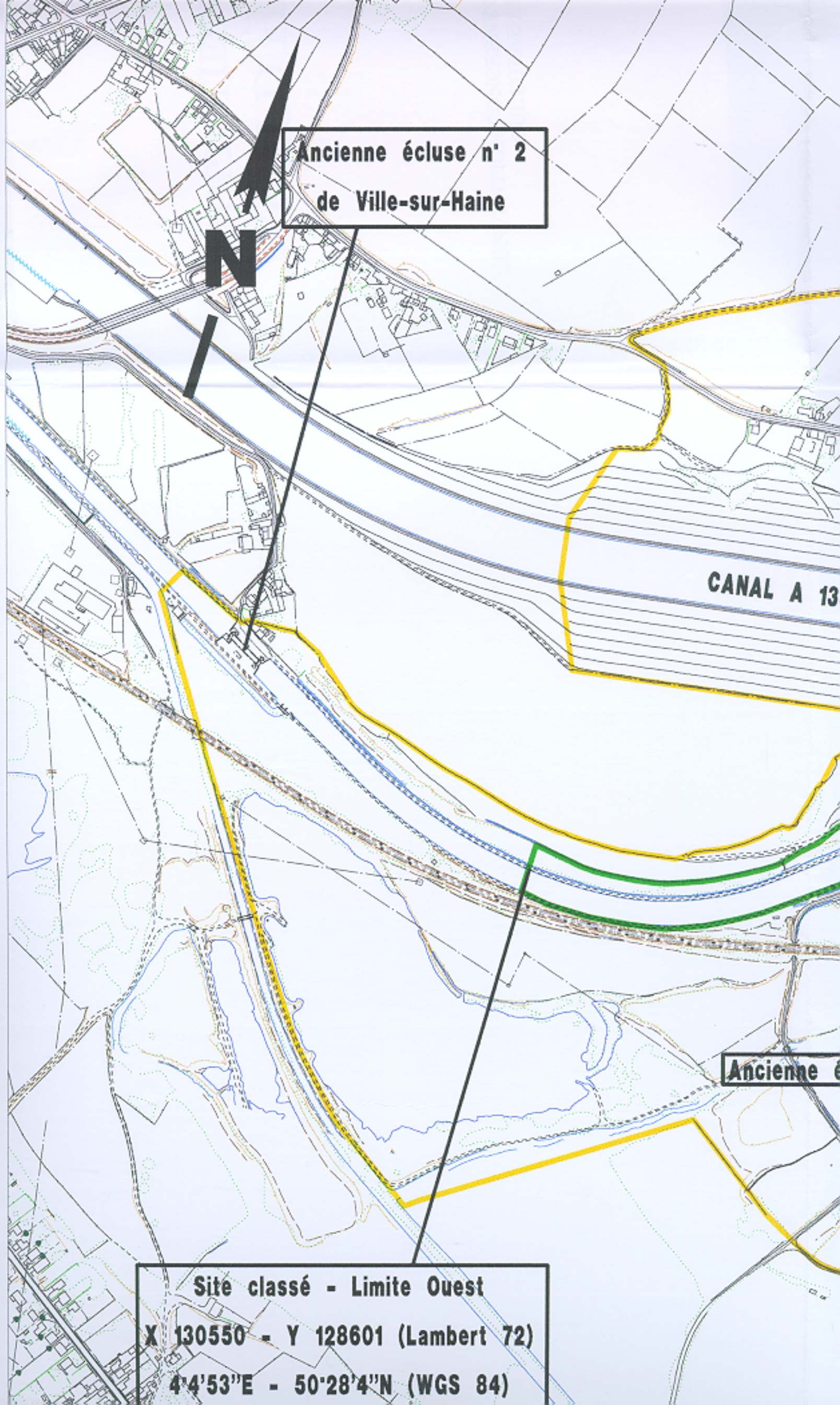
MINISTRE DE LA REGION WALLONNE
DIRECTION GENERALE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DU LOGEMENT ET DU PATRIMOINE
DIVISION DU PATRIMOINE

situation du Canal du Centre

voies navigables
(source : voies navigables - M.E.T. - D.G.2.)

 situation du Canal du Centre
 voies navigables
 (source : voies navigables - M.E.T. - D.G.2.)

 situation du Canal du Centre
 voies navigables
 (source : voies navigables - M.E.T. - D.G.2.)



Ancienne écluse n° 2
de Ville-sur-Haine

The map shows a river flowing from the top left towards the bottom right. A yellow line follows the river's course. A green line branches off to the right, labeled 'CANAL A 13'. A black arrow points to a location on the river labeled 'Ancienne écluse n° 2 de Ville-sur-Haine'. A large 'N' with an arrow points north. A black line points from a box at the bottom to a specific spot on the river. Another black line points from the 'Ancienne écluse' label to a spot on the river. A yellow line outlines a specific area on the right side of the river.

CANAL A 13

Ancienne é

Site classé - Limite Ouest

X 130550 - Y 128601 (Lambert 72)

4°4'53"E - 50°28'4"N (WGS 84)

ASCENSEUR N° 4

X 130534 - Y 128982 (La

4°5'40"E - 50°28'16"N (W

et salle des machin

L A 1350 T

Nouvelle écluse de Thieu

ancienne écluse n°1 de Thieu

UR N° 4
982 (Lambert 72)
16° N (WGS 84)
machines

CANAL A 300 T

Pont-levis de Thieu

X 131553 - Y 129113 (Lambert 72)

ASCENSEUR DE STREPY-THIEU

Pont-levis de Bracquenies

X 132517 - Y 129509 (Lambert 72)

4°7'20"E - 50°28'34"N (WGS 84)

et passerelle piétonne

**Ancien pont-levis
de Strépy**

72)
84)

**Salle des machines
des ascenseurs 2 et 3**
X 133482 - Y 130092 (Lambert 72)
4°8'9"E - 50°28'53"N (WGS 84)

**Pont tournant
de Bracquagnies**

Vannage du Thiriau



ASCENSEUR N° 3
X 133574 - Y 130079 (Lambert 72)
4°8'14"E - 50°28'52"N (WGS 84)



Pont de la rue Liébin

Pont tournant

ASCENSEUR N° 2

X 133933 - Y 130223 (Lambert 72)

4°8'32"E - 50°28'57"N (WGS 84)

ue Liébin

Pont tournant d'Aimeries

Pont du Saint-Nicolas

Piles de l'

nant du Bois

ASCENSEUR N°1

X 136313 - Y 130771 (Lambert 72)

4°10'33"E - 50°29'15"N (WGS 84)

Salle des machines

en pont
min de fer

Régulateur et siphon

Pont Capitte

Cantine des Italiens

ien
u-Luc

Site classé - Limite Est

X 137700 - Y 131160 (Lambert 72)

4°10'47"E - 50°29'27"N (WGS 84)

(Lambert 72)

(WGS 84)

es

Point d'origine

Borne 0

**Vannage de
prise d'eau**

Cantine des Italiens

Plan PICC

PICC Plan



ZONE DE PROTECTION
PROTECTED AREA



SITE CLASSE
LISTED SITE



MONUMENTS CLASSES
PROTECTED MONUMENTS



MONUMENTS A PROTEGER
PROTECTION IN PROGRESS

Echelle / Scale : 1 / 5.000

Plan réalisé par la Ville de La Louvière,
Service Cartographie
en collaboration avec la Division du Patrimoine
de la Direction générale
de l'Aménagement du Territoire,
du Logement et du Patrimoine
du Ministère de la Région wallonne

Plan made by
the Cartography Section of La Louvière,
in collaboration with the Heritage Section,
Department of Planning, Housing and Heritage,
Ministry of the Walloon Region



Ascenseur 1 (Houdeng-Goegnies)
Lift 1 (Houdeng-Goegnies)



Ascenseur 2 (Houdeng-Aimeries)
Lift 2 (Houdeng-Aimeries)

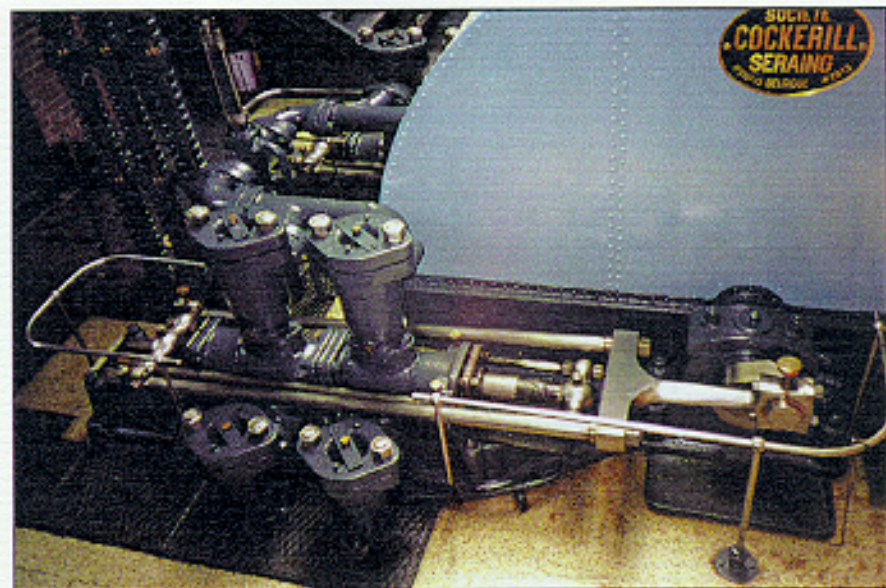


Ascenseur 3 (Bracquenies)
Lift 3 (Bracquenies)

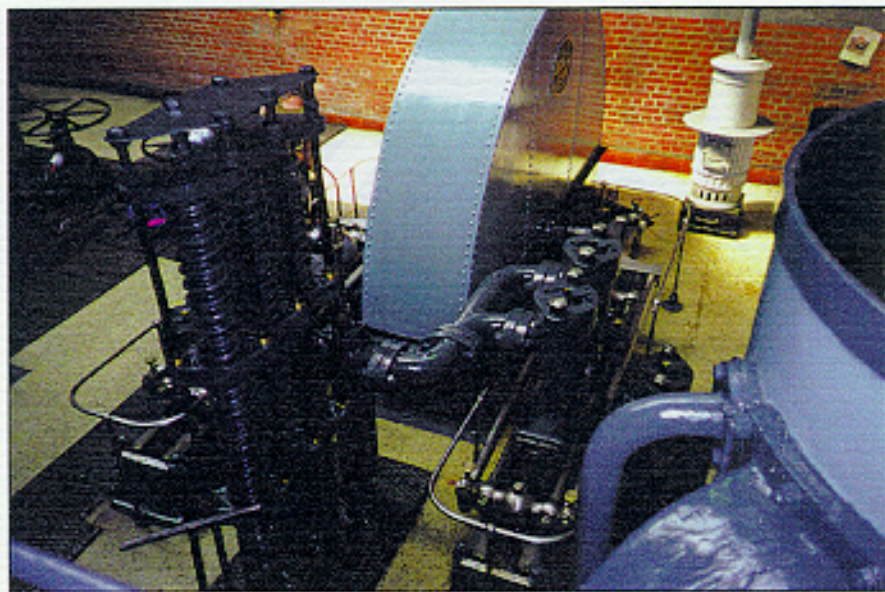
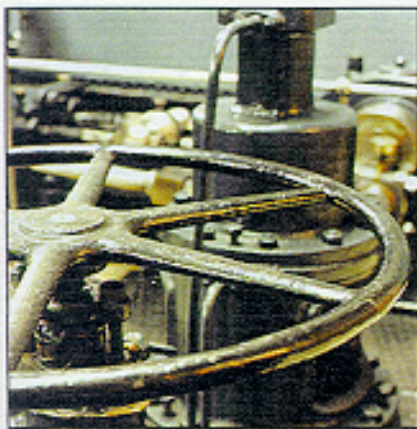
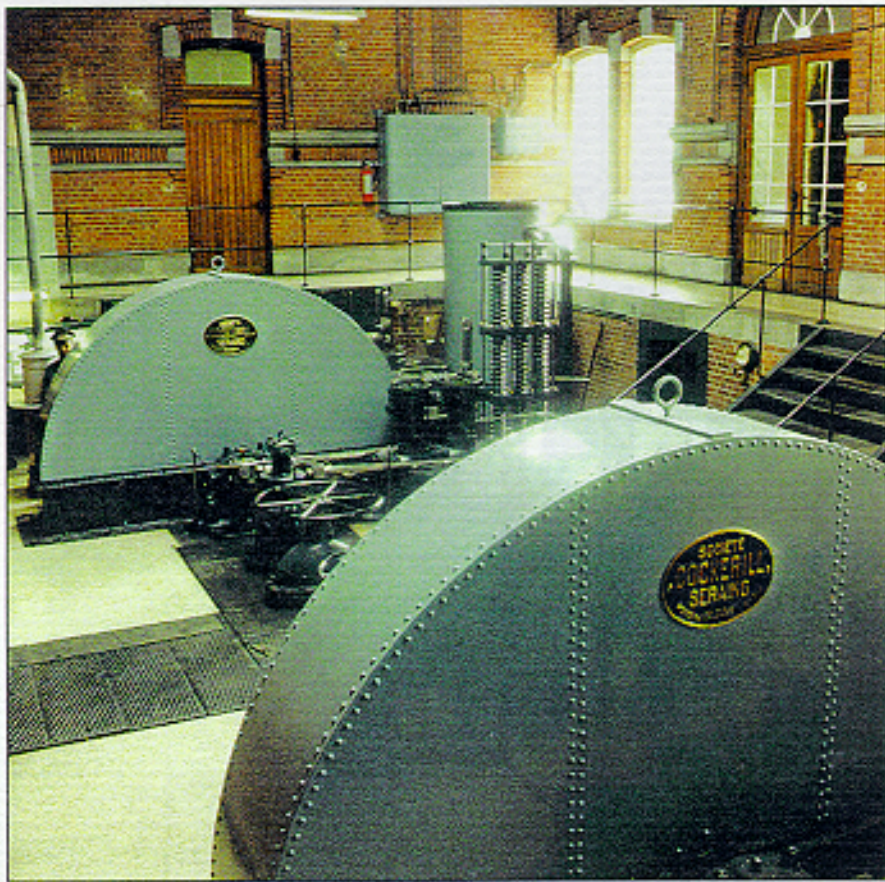


Ascenseur 4 (Thieu)

Lift 4 (Thieu)



Salle des machines de l'ascenseur 3
Engine room of the lift 3



Salle des machines de l'ascenseur 3
Engine room of the lift 3

WORLD HERITAGE LIST

Canal lifts (Belgium)

No 856

Identification

<i>Nomination</i>	The four lifts on the Canal du Centre and their environs, La Louvière and Le Rœulx (Hainault)
<i>Location</i>	Walloon Region, Hainault Province
<i>State Party</i>	Belgium
<i>Date</i>	16 June 1997

Justification by State Party

The route and the installations of the Canal du Centre are a perfect response to the considerable technical restraints and challenges encountered: the instability of the sub-soil, a significant change in level over a short distance, and the lack of water to supply the canal. Safety and economic considerations, in terms of energy and resources, resulted in the use of original techniques. The design of the lifts, the choice of types of mobile bridge, and the construction of advanced locks gave rise to the invention and perfection of new processes.

The hydraulic lifts also bear witness to the ingenious use of hydraulic forces and the intelligent and innovative use of basic physical principles. Based on simple principles but complex in its implementation, this technology has proven its worth and, one hundred years later, it is still in perfect working order.

Criterion i

Of the eight hydraulic boat lifts built at the end of the last century and the beginning of this century, the only ones still in existence in their original working condition are the four lifts on the Canal du Centre.

Criterion iii

The hydraulic lifts, together with the mobile bridges, perfectly illustrate the state of technological research during the period, such as the use of water under pressure, the use of steel hoop joints on the cast-iron presses, and the strength of materials. The participation of designers, in particular the engineer H. Genard, at many scientific congresses of the period to present the results of research and explain the techniques adopted, as well as the renown of the lifts from the time of their construction, testify to their innovative aspect and advanced technology.

The design of these lock structures also reveals the collaboration between the designing engineers (E. Clark, H. Genard, and F. Nolet) and the engineers from the Cockerill company, the flagship of Belgian industry at the time. The research carried out jointly led to proposals for notable improvements in the field of the strength of materials (the use of hooped cast iron), which were imitated to such an extent that the Cockerill company chose it for the construction of the lift at Kirkfield in Canada.

Criterion iv

Category of property

In terms of the categories of cultural property set out in Article 1 of the 1972 World Heritage Convention, this is a *group of buildings*.

History and Description

History

Hainault does not have a large natural navigable waterway. This led to difficulties in transporting the coal discovered in the region in the Borinage and around Charleroi at the end of the 12th century on the bad roads of the time. It was carried on the backs of men to the shore of the winding Haine river and loaded into small boats. Considerable works were carried out to improve the navigation of the Haine in the centuries that followed, so that larger boats could carry coal from Jemappes to the lower Scheldt, including the provision of sluice locks and gates.

With the transfer of the Condé region to France in 1655, plans to link the Mons area to the Scheldt by canal were first discussed, but no progress was made until the early 19th century. The Charleroi-Brussels Canal was finished in 1832, and the Houdeng and Mariemont branches, which were to play an important role in the development of the Canal du Centre, in 1839.

An Imperial decree of Napoléon I in 1807 ordered the construction of a canal between Mons and Condé, and this was completed in 1818. With the Saint-Quentin Canal, completed in the same year, the Borinage coalfield was now connected directly with Paris. Only one element was missing in this canal network linking the Scheldt and the Meuse, a canal between Mons and Charleroi.

This proposal to construct what was known as the Canal de Centre had originally been approved by Napoléon I in 1810. There was to follow a long series of projects, by French, Dutch, and Belgian engineers, on different routes and using different techniques for solving the technical problems encountered between the two ends. These were all essentially commercial schemes, funded by the enterprises who would make use of the new link. Increased competition from British, German, and northern French coalfields led the Belgian Government to intervene in 1871 and undertake to finance the canal. Studies were carried out by its Civil Engineering Authority aimed at overcoming the two major technical problems - the small quantity of water available and the large

difference in level (89.46m) between the Charleroi-Brussels and Mons-Condé canals.

The main problem lay in the upper part of the canal, in the Thiriau valley. It was decided that on this stretch the change in level was such that it might be better dealt with by means of lifts rather than locks: four lifts of the type developed by the English engineer Edwin Clark would be sufficient, one with a difference in level of 15.40m and the other three of 16.93m. These would accommodate both the difference in level on this stretch of the canal and the low supply of water, since Clark lifts had been shown to be very economical from this point of view. Belgian engineers were sent to England to study the only existing example of this type of lift, that built by Clark at Anderton on the Trent-Mersey Canal in 1872-75.

Despite some setbacks, as when there was an accident at the Anderton lift in 1881, leading to an increase in the safety coefficient to be adopted, the decision to go ahead was finally taken at the end of 1884. Clark himself was to be involved in the design and construction of the Belgian lifts. The work was put out to tender, and the construction work of Lift No 1 at Houdeng-Gœgnies was completed in April 1888; it was inaugurated on 4 June that year by King Leopold II of the Belgians.

Work on the completion of the canal itself and of the other three lifts was, however, not to be completed so speedily, for a variety of reasons. The 14km stretch from Mons to Thieu was opened in 1892, but further work was delayed because it was discovered that other stretches of the canal ran through an area pitted with abandoned coal mines. It was not until 1909 that work began on the remaining three lifts, built, like No 1, by the Cockerill company in Seraing. The German occupation in World War I did not see the work suspended, because the occupying power saw the strategic value of this important link, and so the entire length of the Canal du Centre was finally opened for traffic in August 1917.

In 1957 it was decided to upgrade the entire Canal du Centre to accommodate vessels of up to 1350t, and a new section was dug from Mons to Havré. This meant that the stretch of 300t canal that is the subject of the present nomination became redundant. Consideration was first given to various solutions for the stretch that was going out of commercial use, ranging from complete obliteration by demolition and filling to various partial forms of conservation. Financial constraints favoured its retention in its entirety, and a major public relations campaign led to the stretch of canal now proposed for inclusion on the World Heritage List being maintained in operation for recreational purposes. The project received many awards and prizes in the 1980s and 1990s.

Description

The Canal du Centre was initially 20.919km long, between La Louvière and Mons; however, the stretch now open for 300t traffic is only 7km long, from La Louvière to above Lift No 4 at Thieu. This is the property nominated for inscription on the World Heritage List (it also includes a 1.1km long disused

bay that includes Lock No 1 at Thieu and the lock-keeper's house).

It follows the Thiriau valley with a difference in height of 66.196m over the 7km of its length. Water is supplied from the Sambre, but this is limited to no more than 12,000m³ a day, to avoid lowering the water level on the Charleroi canal, which is also supplied from the Sambre; the Haine also supplies a supplementary supply.

The canal itself is built either on embankments or in cuttings. At its widest on straight stretches it is 10.50m (with increases on curves) and the normal depth of water is 2.40m. The maximum tonnage of vessels using it is 360t; their overall length (including rudders) must not exceed 40.50m and the maximum draught is 2.10m. There was a deliberate tree-planting programme that began along the banks of the canal in 1911, based on a succession of American elm and ash, oak, poplar, maple, and sycamore, with copses of alder, mixed with willow, silver birch, and false acacia. A variety of species (black pine, false acacia, maple, hazel, elder, and black poplar) were planted around the lifts. At the present time the most common species are lime, maple, chestnut, and ash.

Lift No 1 (Houdeng-Gœgnies) consists essentially of two mobile compartments, each supported by a single hydraulic press, the latter being joined by pipes in such a way that, when one compartment is at the level of the upper bay, the other is at the level of the lower bay. As the first descends as a result of the introduction of water from the upstream bay, the other rises; a sluice gate in the middle of the pipe between the two presses governs the movement of the compartments.

The compartments are made of sheet steel, supported by latticed structural elements. At each end they are closed by means of steel gates that can be raised and lowered in grooves with rubber seals. The head of water in each compartment is that of the water in the canal itself, 2.40m, giving a maximum weight per full compartment of 598t. To cause the upper compartment to descend, an extra 0.30m of water (74t) is required and this, added to the weight of the container itself (296t) means that the total weight that has to be raised by each press is 1048t.

The cast-iron pistons of the presses are 19.44m long overall. Each press has an internal diameter of 2.06m, and is made up of three sections. At the base there is a cast-iron plate 15cm thick. Then come eight cylindrical housings 2m high, each consisting of a cast-iron cylinder with an internal diameter of 2.06m, secured by 50mm steel hoops set in place when hot. Finally comes the upper section, 1.599m high overall and made up of three components, permitting the circulation of water so as to create the considerable forces needed to operate the lift.

Because of the impossibility of creating a system that is completely watertight, and also to provide power to operate the hydraulic machinery for towing boats and operating the lock gates, supplementary machinery is installed, consisting of a twin Gerard

horizontal-axis free-deviation turbine powered by water from the upstream bay.

Both the compartments and the bays are fitted with an ingenious and efficient system of watertight lifting gates, which makes it possible to reduce the overall weight of the containers to a minimum. There is a dual safety system, operating on the one hand on the reciprocating movements of the two compartments and on the other on the sequence in which the phases of the operation take place; they are independent of one another.

Downstream from Lift No 1 there is a vertical brick supporting wall reinforced with bluestone ties, buttresses, and limestone bonding stones in a checkerboard pattern; moulded cornices are supported on blind arcading in brick on stone corbels. This softens the somewhat bleak appearance of the architecture, which is also relieved by the iron safety rail with its curved motifs. It is extended by two small metal canal bridges that span the entrance channel.

Lifts No 2 (Houdeng-Aimeries), No 3 (Bracquenies), and No 4 (Thieu) were built thirteen years after No 1 came into operation, and they incorporate a number of modifications to the basic design resulting from operational experience. However, the operating principle remains the same; the modifications apply mainly to the guides, the hydraulic presses and their pistons, and the gates.

There were originally six drawbridges on the Canal, four of which remain, two of them within the nominated area. They consist of mobile platforms balanced by a system of counterweights housed in a casing at the end of each beam. The beam is supported by two towers on the banks of the canal. A cable linking one end of the beam to the bridge platform is used to raise and lower it.

At bends in the canal swing bridges are used, two of them on the nominated section. The platform, with a latticed metal safety barrier, rotates on a central pivot located on a massive cylindrical pile with two breach rollers at each end.

The nominated area also includes the old lock No 1 at Thieu, now no longer in use. It is 40.80m long by 5.20m wide, with a water depth of 4.20m. The side walls are in finely dressed bluestone.

Three buildings house the hydraulic machinery needed for operating the lifts, serving Lifts No 1, 2 and 3 jointly, and 4 respectively. They are built with a good deal of style, that serving Nos 3 and 4 having two accumulator towers in a baronial form. They contain the original machinery, made by the Cockerill company: turbine pumps, and accumulators. They are accompanied by houses for the use of the operators, either integral with the engine house or detached. There is also a number of modest two-storey houses along the Canal, to provide accommodation for bridge and lock keepers.

Management and Protection

Legal status

On 22 September 1992 the 300t Canal from its point of origin to sluice gate 1 at Thieu was listed by Decree as a site and the four lifts, together with the drawbridges at Bracquenies and Thieu, were listed as monuments. Listing is a means both of recognizing the outstanding value and ensuring the protection of monuments and sites. All work, with the exception of certain minor maintenance operations, require authorization by means of a building permit. This can only be obtained after consultation with specialists of the Heritage Section (*Division du Patrimoine*) of the Ministry of the Walloon Region (*Ministère de la Région Wallonne*) and with the Royal Commission on Monuments, Sites and Excavations (*Commission Royale des Monuments, Sites et Fouilles*).

The listed area is surrounded by a protection zone, which constitutes an adequate buffer zone, as required by the *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*. This buffer zone has been very carefully defined, not without difficulty, since this is a built-up area. Its main objective was to ensure that the surrounding area as seen from the Canal was not adversely impacted by inappropriate new constructions. The report of the ICOMOS-TICCIH expert mission commented favourably on the resulting zone.

The site was entered on the list of exceptional properties (*Liste du Patrimoine Exceptionnel*) of the Walloon Region on 29 July 1993. This list, based on criteria defined by UNESCO, is revised every three years, and the 1993 registration was confirmed on 25 July 1996.

Most of the trees along the length of the Canal are protected by a Ministerial Decree of 7 July 1995, and may not be cut or lopped without a permit, obtainable after consulting the Department of Natural Resources and the Environment (*Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement*) of the Ministry of the Walloon Region.

Management

The Canal and its equipment (lifts, bridges, engine rooms, roads, etc) is public property, belonging to the Waterways Department of the Walloon Ministry of Infrastructure and Transport (*Direction Générale des Voies Hydrauliques, Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports - MWET*). Certain plots are private property, belonging to the Société Usines Gustave Boël. There are no plans for the public acquisition of these plots.

Management of the Canal is the statutory responsibility of the MWET Waterways Department. It operates through its relevant subsidiary specialized and regional administrations. However, certain aspects, such as the development of the area for recreational and educational use, is delegated to the Compagnie du Canal de Centre, an enthusiastic and active non-profit-making body which works closely with the official bodies.

Account is taken of the special nature of the nominated area in the Sub-Regional Plan of La Louvière-Soignies (*Plan de secteur de la Louvière-Soignies*), in which it is considered to be of special landscape value.

MWET has an overall management plan for this section of the Canal, since it is maintained in operational condition. It also has a number of tourism enhancement projects, including a proposal for the floodlighting of Lift No 4, the provision of small boats for hire, and the improvement of parking access at Lift No 3, where a visitor reception and interpretation centre is being set up in the former store buildings.

Conservation and Authenticity

Conservation history

Since this section of the Canal was in continuous commercial operation until the decision was taken to upgrade to 1350t, it was maintained in impeccable working order. When the decision was taken in 1979 to preserve the 300t section, the plans for reuse for recreational purposes gave high priority to maintenance and conservation of the waterway and its equipment, notably the four lifts.

Authenticity

The level of authenticity is very high in every respect. No modifications have been carried out to the lifts since they were built, and their operating machinery is still in its original form and in superb condition. Similarly, the other components of this industrial landscape have been preserved and maintained in their original form, with the minimum of modifications resulting from minor technological developments. The buildings in brick and stone have been well maintained and sympathetically restored where necessary.

Evaluation

Action by ICOMOS

An ICOMOS-TICCIH expert mission visited the property in November 1997. ICOMOS also consulted a leading TICCIH expert on historic canals.

Qualities

This nominated property is an exceptionally complete and well preserved example of 19th century technology of great importance in the study of the application of scientific and engineering principles in this period of intensive economic and industrial expansion.

Comparative analysis

In the ICOMOS-TICCIH *International Canal Monuments List* (1996), seven canal boat-lifts are singled out for special mention. The highest grading is given to the Anderton Lift on the Trent and Mersey Canal (UK), which is especially significant because it was the first of the Clark lifts to be built. However,

as the study points out, the four lifts on the Canal du Centre “form part of an integrated industrial landscape,” and as such they are exceptional. For this reason they figured on a short list of outstanding industrial monuments prepared by TICCIH in 1995.

ICOMOS recommendations for future action

The report of the ICOMOS-TICCIH expert mission drew attention to the restructuring of the Gustave Boël works at the eastern end of the nominated area, alongside Lift No 1, that will probably be carried out as a result of the acquisition of this company by the Dutch Hoogovens group. This works forms an appropriate background to the Canal, since its operations were made possible by its creation (and, moreover, the Boël family was closely involved with its construction). It is hoped that Hoogovens will collaborate with the relevant authorities in Belgium to ensure that this link is maintained by sympathetic redevelopment of the site. This applies with equal force to the parkland of the Château Boël, to the west of the works, which is of special significance as part of the historical landscape of the Canal.

The report also commented on some houses built at two points along the Canal to accommodate workers, the design of which is discordant in relation with the 19th and early 20th century structures. It is understood that there are plans for a third such construction; ICOMOS strongly urges the competent authorities either to relocate these outside the nominated area or to redesign them in a style that is more in keeping with the historic environment.

Brief description

The four hydraulic boat-lifts on this short stretch of the historic Canal du Centre are industrial monuments of the highest quality. Together with the Canal itself and its associated structures, they constitute a remarkably well preserved and complete example of a late 19th century industrial landscape.

Recommendation

That this property be inscribed on the World Heritage List on the basis of *criteria iii and iv*:

Criterion iii: The boat-lifts of the Canal du Centre bear exceptional testimony to the remarkable hydraulic engineering developments of 19th century Europe.

Criterion iv: These boat-lifts represent the apogee of the application of engineering technology to the construction of canals.

ICOMOS, October 1998

LISTE DU PATRIMOINE MONDIAL

Ascenseurs du Canal du Centre (Belgique)

N° 856

Identification

Bien proposé Les quatre ascenseurs du Canal du Centre et leur site, La Louvière et Le Roeulx (Hainaut)

Lieu Région wallonne, province de Hainaut

Etat Partie Belgique

Date 16 juin 1997

Justification émanant de l'Etat Partie

Le tracé et l'équipement du canal constituent une réponse parfaitement adéquate aux contraintes techniques considérables et aux défis rencontrés : instabilité du sous-sol, franchissement d'une dénivellation importante sur une courte distance, pénurie d'eau pour l'alimentation du canal. Les impératifs de sécurité et d'économie, tant d'énergie que de moyens, ont abouti à la mise en œuvre de techniques originales. La conception des ascenseurs, le choix des types de ponts mobiles, la construction d'écluses performantes ont donné lieu à l'étude et à la mise au point de procédés nouveaux.

Les ascenseurs hydrauliques témoignent, en outre, d'une utilisation géniale de l'énergie hydraulique et de l'exploitation parfaite et novatrice des principes de physique élémentaire. Basée sur des principes simples, mais d'une réalisation complexe, cette technologie a fait ses preuves et nous est parvenue, cent ans plus tard, en parfait état de fonctionnement.

Critère i

Des huit ascenseurs hydrauliques à bateaux édifiés à la fin du siècle dernier et au début de ce siècle, les quatre ascenseurs du Canal du Centre sont les seuls subsistants, dans leur état d'origine et en état de fonctionnement. Ils constituent donc des exemplaires uniques.

Critère iii

Les ascenseurs hydrauliques ainsi que les ponts mobiles illustrent parfaitement l'état des recherches en technologie de l'époque, comme l'utilisation de l'eau sous pression, le mode de construction des presses en fonte cerclées de frettes d'acier jointives et la résistance des matériaux. La participation des concepteurs et singulièrement de l'ingénieur H. Genard à de multiples congrès scientifiques de l'époque pour exposer le résultat des recherches effectuées et les techniques adoptées et la renommée que connurent les ascenseurs dès leur

édification témoignent de leur aspect novateur et à la pointe de la technologie.

La conception de ces ouvrages d'art révèle également la collaboration réussie entre les ingénieurs concepteurs -E. Clarck, H. Genard et F. Nolet- et les ingénieurs de la société Cockerill, fleuron de l'industrie belge à l'époque. Les recherches menées conjointement ont conduit à proposer des perfectionnements notoires dans le domaine de la résistance des matériaux (emploi de la fonte frettée) qui firent école à tel point que la société Cockerill fut choisie pour la construction de l'ascenseur de Kirkfield au Canada.

Critère iv

Catégorie de bien

En terme de catégories de biens culturels, telles qu'elles sont définies à l'article premier de la Convention du Patrimoine mondial de 1972, le bien proposé est un *ensemble*.

Histoire et description

Histoire

Le Hainaut ne possède pas de grande voie navigable naturelle, ce qui a rendu difficile le transport du charbon de terre découvert dans la région, dans le Borinage et aux alentours de Charleroi, à la fin du XII^e siècle, sur les routes en mauvais état de l'époque. Il était alors porté à dos d'homme jusqu'aux berges tortueuses de la Haine, avant d'être chargé dans de petites barques. Des travaux considérables furent entrepris pour améliorer la navigation sur la Haine dans les siècles qui suivirent, afin que des bateaux de plus fort tonnage puissent transporter du charbon de Jemappes à l'Escaut inférieur, notamment avec la construction d'écluses à pertuis et à vannes.

Avec la cession de Condé à la France en 1655, on commença à envisager une liaison par canal entre la région de Mons et l'Escaut, mais la situation ne connut aucun progrès avant le début du XIX^e siècle. Le canal Charleroi-Bruxelles fut achevé en 1832, et les embranchements de Houdeng et de Mariemont, appelés à jouer un rôle important dans le développement du Canal du Centre, en 1839.

En 1807, un décret impérial de Napoléon I^{er} ordonna la construction d'un canal entre Mons et Condé, achevé en 1818. Avec le canal de Saint-Quentin, terminé la même année, les bassins houillers du Borinage étaient désormais directement reliés à Paris. Un seul élément manquait encore à l'appel dans le réseau de canaux reliant l'Escaut et la Meuse : un canal entre Mons et Charleroi.

A l'origine, Napoléon I^{er} avait approuvé en 1810 la proposition de construction d'un canal nommé Canal du Centre. S'ensuivit une longue série de projets, réalisés par des ingénieurs français, hollandais et belges, selon des tracés variés et des techniques différentes afin de surmonter les obstacles techniques rencontrés entre les deux extrémités. Dans tous les cas, il s'agissait surtout de projets commerciaux, financés par les entreprises qui utiliseraient cette nouvelle liaison. La concurrence accrue entre les bassins houillers de Grande-Bretagne,

d'Allemagne et du Nord de la France amena le gouvernement belge à intervenir en 1871, et à s'engager à financer le canal. Les autorités des Ponts et Chaussées effectuèrent des études en vue de surmonter les deux difficultés techniques majeures – la petite quantité d'eau disponible et l'importante dénivellation (89,46 m) entre les canaux Charleroi-Bruxelles et Mons-Condé.

Le principal problème repose dans la partie supérieure du canal, dans la vallée du Thirieau. Il fut décidé que, sur ce tronçon, la déclivité était telle qu'il serait plus approprié de construire des ascenseurs que des écluses : quatre ascenseurs du type mis au point par l'ingénieur anglais Edwin Clark suffiraient, l'un devant racheter une chute de 15,40 m et les trois autres une chute de 16,93 m. Cette solution permettrait de résoudre tant le problème de la déclivité sur cette section que le bas volume d'eau, les ascenseurs de Clark s'étant avérés de ce point de vue très économiques. Des ingénieurs belges furent donc envoyés en Angleterre pour étudier le seul exemple existant de ce type d'ascenseur, construit par Clark à Anderton, sur le canal Trent-Mersey, en 1872-1875.

Malgré certains contretemps, tel l'accident de l'ascenseur d'Anderton en 1881, qui eut cependant pour avantage d'entraîner une amélioration du coefficient de sécurité à adopter, le feu vert fut finalement donné à la fin de l'année 1884. Clark lui-même devait participer à la conception et à la construction des ascenseurs belges. Après un appel d'offres, les travaux de construction de l'ascenseur n° 1 à Houdeng-Goegnies furent achevés en avril 1888 ; Léopold II, roi des Belges, l'inaugura le 4 juin de cette même année.

Cependant, les travaux d'achèvement du canal lui-même et des trois autres ascenseurs ne devaient pas être achevés aussi rapidement, pour diverses raisons. Le segment de 14 km entre Mons et Thieu fut ouvert en 1892, mais les autres travaux furent retardés : en effet, on découvrit que d'autres tronçons du canal traversaient une zone sillonnée de galeries de mines de charbon désaffectées. Ce n'est qu'en 1909 que le travail commença sur les trois ascenseurs restants, construits, comme le n° 1, par la société Cockerill de Seraing. L'occupation allemande pendant la Première Guerre mondiale n'entraîna pas la suspension du travail ; de fait, les forces de l'occupant comprirent la valeur stratégique de cette importante liaison, et le Canal du Centre fut donc enfin ouvert au trafic sur toute sa longueur en août 1917.

En 1957, il fut décidé d'améliorer l'ensemble du Canal du Centre pour permettre la navigation des navires d'un tonnage supérieur à 1.350 tonnes, et une nouvelle section fut creusée entre Mons et Havré. Ainsi, le segment du canal à 300 tonnes qui fait l'objet de la présente proposition d'inscription devint superflu. On envisagea d'abord diverses solutions pour le segment tombé en désuétude, lesquelles allaient de la destruction pure et simple, en passant par la démolition et le remplissage, à diverses formes partielles de conservation. Du fait de contraintes financières, on préféra le conserver dans son intégralité, et une campagne majeure de relations publiques mena au maintien en opération, à des fins de loisirs, du segment de canal aujourd'hui proposé pour inclusion sur la Liste du Patrimoine mondial. Le projet reçut nombre de récompenses et de prix dans les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix.

Description

Le Canal du Centre s'étendait à l'origine sur 20,919 km entre La Louvière et Mons ; toutefois, le segment ouvert au trafic de bateaux de 300 tonnes ne fait que 7 km de long, de La Louvière jusqu'à l'ascenseur n° 4 à Thieu, et constitue le bien proposé pour inscription sur la Liste du Patrimoine mondial (il comprend également un bief désaffecté de 1,1 km de long, incluant l'écluse n° 1 de Thieu et la maison éclusière).

Le canal emprunte la vallée du Thirieau et rachète une dénivellation de 66,196 m sur ses 7 kilomètres de longueur. La Sambre l'alimente en eau, mais le volume est limité à 12.000 m³ par jour afin d'éviter d'abaisser le niveau d'eau du canal de Charleroi, lui aussi alimenté par la Sambre ; la Haine fournit également une prise d'eau supplémentaire.

Le canal lui-même est établi soit en remblai ou en déblai. La largeur en plafond des parties en ligne droite s'élève à 10,50 m (plus dans les courbes), tandis que le mouillage est de 2,40 m. Le tonnage maximum des bateaux qui l'empruntaient était de 360 tonnes ; leur longueur globale (gouvernail compris) ne devait pas excéder 40,50 m et leur tirant d'eau 2,10 m. En 1911, les berges du canal firent l'objet d'un programme de plantation d'essences diverses : ormes gras et frênes blancs d'Amérique, chênes, peupliers, érables et sycomores, avec des taillis d'aulnes, parfois associés à des saules, des bouleaux et des robiniers. Des espèces variées (pin noir, robinier, érable, noisetier, sureau et peuplier) furent plantées autour des ascenseurs. Aujourd'hui, les plus répandues sont le tilleul, l'érable, le marronnier et le frêne.

L'ascenseur n° 1 (Houdeng-Goegnies) se compose essentiellement de deux sas, chacun supporté et mis en mouvement par une seule presse hydraulique, les deux presses étant réunies par une tuyauterie de manière à ce que, lorsqu'un sas est au niveau du bief supérieur, le second soit au niveau du bief inférieur. Lorsque le premier descend à la suite de l'introduction d'une surcharge d'eau prise au bief d'amont, l'autre monte ; une vanne placée au milieu de la tuyauterie de communication entre les deux presses gouverne le mouvement des deux sas.

Ces derniers sont des bacs de tôle, supportés par des charpentes en treillis. A chaque extrémité, ils sont fermés par des portes de tôle qui peuvent se mouvoir verticalement dans des rainures de caoutchouc. Le mouillage dans chaque sas est égal à la hauteur normale de l'eau dans le canal lui-même, soit 2,40 m, ce qui donne un poids d'eau de 598 tonnes par sas plein. Pour faire descendre le sas supérieur, une surcharge d'eau de 0,30 m de hauteur est nécessaire (soit une surcharge supplémentaire de 74 tonnes) et cela, ajouté au poids du sas lui-même (296 tonnes) signifie que le poids total que doit soulever chaque presse est de 1.048 tonnes.

Les pistons de fonte des presses font au total 19,44 mètres de hauteur. Le diamètre intérieur de chaque presse, composée de trois parties, est de 2,06 mètres. La base est une plaque de fonte de 15 cm d'épaisseur. Ensuite viennent huit viroles cylindriques de 2 m de haut, chacune consistant en un cylindre de fonte au diamètre intérieur de 2,06 mètres et frettée au moyen de cercles en

acier de 50 mm d'épaisseur posés à chaud. La section supérieure, enfin, est une virole d'une longueur totale de 1,599 m faite de trois parties, permettant la circulation de l'eau de manière à créer les forces considérables nécessaires pour faire fonctionner l'ascenseur.

Du fait de l'impossibilité de créer un système totalement étanche, et afin de fournir la puissance nécessaire à la manœuvre des engins hydrauliques qui halent les bateaux, accrochent les portes et les lèvent, une machinerie supplémentaire a été installée : elle est constituée de deux parties, chacune se composant d'une turbine de type Gerard à axe horizontal et à libre déviation, fonctionnant au moyen d'eau prise au bief d'amont.

Les deux sas, comme les biefs, sont équipés d'un système ingénieux et efficace de portes levantes étanches, qui permet de réduire au minimum le poids global des sas. Quant à la sécurité, elle est assurée par deux systèmes, totalement indépendants : le premier règle les mouvements de bascule des bacs, le second l'ordre de succession des différentes phases de la manœuvre.

En amont de l'ascenseur n° 1 se dresse un mur de soutènement vertical en maçonnerie de brique renforcée par des chaînages harpés en pierre bleue, des contreforts de brique et des parpaings en calcaire disposés en damier. Des frises d'arcatures en brique sur corbeaux de pierre et modillons soutiennent des corniches moulurées. Ces décorations viennent adoucir l'austérité de l'architecture, tout comme les garde-corps en ferronnerie à motifs cintrés. Dans le prolongement, deux petits ponts-canaux métalliques surplombent un chemin d'accès.

L'ascenseur n° 2 (Houdeng-Aimeries), n° 3 (Bracquegnies) et n° 4 (Thieu) ne furent construits que treize ans après l'entrée en exploitation du n° 1, et ils incorporent donc un certain nombre de modifications apportées à la conception d'origine grâce à l'expérience tirée du fonctionnement. Toutefois, le principe de base reste le même, et les modifications concernent essentiellement le guidage, les presses hydrauliques et leurs pistons, ainsi que les portes.

A l'origine, le Canal du Centre comptait six ponts levants, dont quatre subsistent, dont deux sont situés dans la zone proposée pour inscription. Ils se composent d'un tablier mobile dont l'équilibrage est obtenu grâce à un système de contrepoids logés dans un caisson aux extrémités de la flèche, celle-ci étant supportée par deux pylônes en bordure de rive. Un câble reliant une extrémité de la flèche au tablier du pont soulève et abaisse celui-ci.

Aux coudes que forme le canal, des ponts tournants sont utilisés, deux d'entre eux figurant dans la zone proposée pour inscription. La rotation du tablier du pont, bordé de garde-corps métalliques à treillis, s'effectue sur un pivot central logé dans une pile cylindrique massive et accompagné de deux roulettes de culasse à chaque extrémité.

La zone proposée pour inscription inclut également l'ancienne écluse n° 1 de Thieu, aujourd'hui désaffectée. Elle mesure 40,80 m de long sur 5,20 m de large, avec une chute de 4,20 m. Quant aux bajoyers, ils sont faits de moellons de pierre bleue soigneusement appareillés.

Trois bâtiments abritent la machinerie hydraulique nécessaire au bon fonctionnement des ascenseurs ; ils desservent les ascenseurs n° 1, les n° 2 et 3 conjointement, et le 4, respectivement. Leur construction démontre un réel souci esthétique, celui desservant les n° 2 et 3 possédant deux tours d'accumulateur aux allures de forteresse. Ils contiennent la machinerie originale, fabriquée par la société Cockerill : turbines, pompes et accumulateurs. Ils sont en outre accompagnés de maisons de service destinées au personnel affecté à la manœuvre, qui sont soit adjacentes à une salle des machines soit indépendantes. On recense également le long du canal plusieurs modestes maisons à deux étages, pour héberger les agents chargés du gardiennage des divers ouvrages d'art.

Gestion et protection

Statut juridique

Le 22 septembre 1992, un décret a classé le canal à 300 tonnes, de son point d'origine à l'écluse n° 1 à Thieu, comme site, et les quatre ascenseurs, ainsi que les ponts levants de Bracquegnies et de Thieu, comme monuments. Le classement est à la fois une mesure de reconnaissance de la valeur exceptionnelle et de protection des monuments et des sites. Tous les travaux, à l'exception de certaines opérations de maintenance mineures, requièrent une autorisation sous forme de permis de construire, qui ne peut être obtenu qu'après consultation des spécialistes de la division du Patrimoine du ministère de la Région wallonne et de la Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles.

La zone classée est entourée d'une zone de protection, qui constitue une zone tampon adéquate et conforme aux exigences des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du Patrimoine mondial*. Cette zone tampon a été très soigneusement définie, non sans difficulté, étant donné qu'il s'agit d'une zone construite. Elle visait principalement à assurer que la zone environnante, telle qu'on la voit du canal, ne subisse pas les conséquences négatives de nouvelles constructions inadéquates. Le rapport de la mission d'expert de l'ICOMOS-TICCIH a commenté favorablement la zone résultante.

Le site a été inscrit sur la liste du Patrimoine exceptionnel de la Région wallonne le 29 juillet 1993. Celle-ci, inspirée des critères définis par l'UNESCO, est révisée tous les trois ans, et l'inscription de 1993 a été confirmée le 25 juillet 1996.

La plupart des arbres qui bordent le canal sont eux aussi protégés par arrêté ministériel du 7 juillet 1995, et ne peuvent être abattus ou élagués sans permis, qui ne peut être obtenu qu'après consultation de la direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement du ministère de la Région wallonne.

Gestion

Le canal et son équipement (ascenseurs, ponts, salles des machines, routes, etc.) sont des biens publics, qui appartiennent à la direction générale des Voies hydrauliques, ministère wallon de l'Équipement et des

Transports (MWET). Certains lots sont néanmoins des biens privés, qui appartiennent à la Société Usines Gustave Boël. L'Etat n'envisage pas l'acquisition de ces parcelles.

La gestion du canal est sous la responsabilité légale de la direction générale des Voies hydrauliques du MWET, qui travaille par l'intermédiaire de ses administrations spécialisées et régionales compétentes. Toutefois, certains aspects, tels que le développement de la zone à des fins touristiques et éducatives, sont délégués à la Compagnie du Canal du Centre, une association à but non lucratif enthousiaste et active qui travaille en étroite collaboration avec les instances officielles.

Le Plan de secteur de la Louvière-Soignies tient compte de la nature spéciale de la zone proposée pour inscription, qu'il considère comme un paysage d'une valeur toute particulière.

Le MWET met en œuvre un plan de gestion global de cette section du Canal, puisqu'elle est maintenue en condition opérationnelle, ainsi que plusieurs projets de valorisation touristique, notamment une proposition d'illumination de l'ascenseur n° 4, la location de petits bateaux de plaisance et l'amélioration du parking de proximité de l'ascenseur n° 3, où un service d'accueil des visiteurs et de visites guidées est en cours d'installation dans les anciennes salles des machines.

Conservation et authenticité

Historique de la conservation

Etant donné que cette section du canal fut exploitée commercialement de manière continue jusqu'à la décision de passer à un tonnage de 1350 tonnes, elle a été maintenue dans un état de fonctionnement impeccable. Après la décision, en 1979, de préserver le tronçon à 300 tonnes, les plans de réutilisation à des fins de loisirs firent de la maintenance et de la conservation de la voie navigable et de son équipement une importante priorité, notamment en ce qui concerne les quatre ascenseurs.

Authenticité

Le degré d'authenticité est très élevé à tous les égards. De fait, les ascenseurs n'ont subi aucune modification depuis leur construction, et leur machinerie présente sa forme originale ainsi qu'un parfait état. De même, les autres composants de ce paysage industriel ont été préservés et maintenus dans leur forme originale, en dépit de quelques modifications minimum dues à des développements technologiques mineurs. Les édifices de brique et de pierre ont été bien entretenus et restaurés de manière respectueuse lorsque cela s'est avéré nécessaire.

Evaluation

Action de l'ICOMOS

Une mission d'expert de l'ICOMOS-TICCIH a visité le bien en novembre 1997. L'ICOMOS a également consulté l'un des plus grands experts du TICCIH sur les canaux historiques.

Caractéristiques

Le bien proposé pour inscription est un exemple exceptionnellement complet et bien préservé d'une technologie du XIX^e siècle de grande importance pour l'étude de l'application des principes scientifiques et d'ingénierie au cours de cette période d'intense expansion économique et industrielle.

Analyse comparative

Dans la *Liste des canaux monumentaux internationaux* de l'ICOMOS-TICCIH (1996), sept ascenseurs pour bateaux construits sur des canaux sont mis en exergue pour mention spéciale. La plus haute note est accordée à l'ascenseur Anderton sur le canal de Trent et Mersey (Royaume-Uni), d'une signification particulière parce qu'il fut le premier des ascenseurs de type Clark construits. Toutefois, comme l'étude le fait remarquer, les quatre ascenseurs du Canal du Centre "font partie d'un paysage industriel intégré" et, en tant que tels, sont exceptionnels. Pour cette raison, ils figurent sur la courte liste des monuments industriels exceptionnels préparée par le TICCIH en 1995.

Recommandations de l'ICOMOS pour des actions futures

Le rapport de la mission d'expert de l'ICOMOS-TICCIH attire l'attention sur la restructuration des ouvrages de Gustav Boël à l'extrémité est de la zone proposée pour inscription, à côté de l'ascenseur n° 1, qui sera probablement effectuée en résultat de l'acquisition de cette société par le groupe hollandais Hoogovens. Ces ouvrages forment en effet un écrin approprié au canal, puisqu'ils permirent son exploitation (en outre, la famille Boël était étroitement impliquée dans sa construction). L'expert espère donc que Hoogovens collaborera avec les autorités belges compétentes en vue de veiller à ce que le redéveloppement du site se montre respectueux à cet égard. Ces remarques concernent tout autant le parc du château Boël, à l'ouest des ouvrages, qui possède une signification spéciale en tant que partie du paysage historique du canal.

Le rapport commente également certaines des maisons construites à deux endroits des berges du canal pour héberger des ouvriers, dont la conception détonne avec les structures du XIX^e et du début du XX^e siècle. Il semble qu'une troisième construction de ce type soit prévue : l'ICOMOS prie instamment les autorités compétentes soit de la transférer en dehors de la zone proposée pour inscription, soit de la repenser dans un style plus en accord avec l'environnement historique.

Brève description

Les quatre ascenseurs hydrauliques pour bateaux de ce court segment de l'historique Canal du Centre sont des monuments industriels de la plus haute qualité. Avec le canal lui-même et ses structures associées, ils constituent un exemple remarquablement bien préservé et complet d'un paysage industriel de la fin du XIX^e.

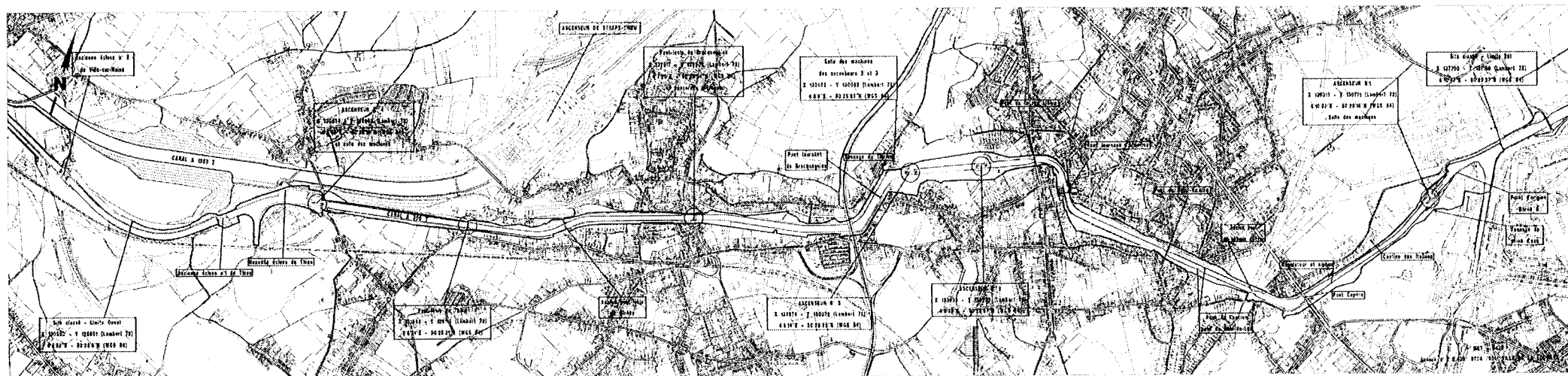
Recommandation

Que ce bien soit inscrit sur la Liste du Patrimoine mondial sur la base des *critères iii et iv* :

Critère iii : Les ascenseurs pour bateaux du Canal du Centre sont un témoignage exceptionnel des remarquables développements de l'ingénierie hydraulique du XIX^e siècle en Europe.

Critère iv : Ces ascenseurs pour bateaux représentent l'apogée de l'application de l'ingénierie à la construction de canaux.

ICOMOS, octobre 1998



Les quatre ascenseurs du Canal du Centre et leur site, La Louvière et le Roeulx (Hainaut) /
The four lifts on the Canal du Centre and their environs, La Louvière and Le Roeulx (Hainaut) :
Plan indiquant la zone proposée pour inscription et la zone tampon /
Map showing nominated property and buffer zone