

# 15 MAI 2014.- Arrêté du Gouvernement wallon portant règlement de la navigation sur les voies hydrauliques en Région wallonne et abrogeant pour la Région wallonne certaines dispositions de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume

## CHAPITRE 1er.- Dispositions préliminaires

### Article 1er. Définitions

Dans le présent arrêté, on entend par :

1° généralités :

- a) activités récréatives : ensemble d'activités de loisir pratiqué sur la voie d'eau, seul ou en groupe, avec l'assistance d'un moniteur ou non et qui a, notamment, pour objectif le bien-être et la détente;
- b) avis à la batellerie : informations ou prescriptions à caractère temporaire destinées aux conducteurs et usagers, et consultables sur le portail internet de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie, aux écluses, ainsi que par tout moyen de communication;
- c) bief : plan d'eau compris entre deux ou plusieurs ouvrages;
- d) conducteur : personne responsable de la conduite d'un bateau;
- e) cote de retenue des eaux : niveau instantané auquel s'établit le plan d'eau à un endroit déterminé;
- f) défenses amovibles : éléments déposés contre la coque d'un bateau afin de le protéger lors de manœuvres telles un amarrage;
- g) domaine : le domaine public régional des voies hydrauliques;
- h) étiage : niveau ou débit des basses eaux;
- i) gestionnaire : la Direction générale opérationnelle en charge de la gestion des voies hydrauliques;
- j) horaire de manœuvre : période endéans laquelle un ouvrage est manœuvré pour assurer son franchissement;
- k) infrastructure de tourisme fluvial : halte nautique, relais nautique ou port de plaisance en fonction du niveau de services offerts en ce compris l'eau, l'électricité, les sanitaires tels que définis dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 septembre 2002 concernant les règles applicables aux concessions domaniales relatives aux infrastructures de tourisme fluvial sur les voies navigables de la Région wallonne;

- l) Ministre : le Ministre qui a les voies hydrauliques dans ses attributions;
- m) mouillage : hauteur entre la cote de retenue des eaux et le fond de la voie d'eau ou de l'ouvrage;
- n) niveau de flottaison normal : niveau de référence du plan d'eau garantissant le tirant d'eau admis tel qu'il est défini dans les règlements particuliers;
- o) ouvrage : ouvrage d'art au sens du point 6 du présent article;
- p) passe navigable : largeur de référence d'une section de la voie d'eau où les bateaux sont autorisés à naviguer au tirant d'eau et au tirant d'air admis;
- q) permis de circulation : autorisation délivrée par le gestionnaire d'effectuer un voyage;
- r) personnel de manœuvre : personnel affecté à la manœuvre des ouvrages;
- s) personne qui a autorité : personne responsable ou chargée de la surveillance d'une installation flottante ou d'un bateau en stationnement;
- t) règlements particuliers : ensemble de dispositions arrêtées par le Ministre ayant valeur de norme juridique applicable spécifiquement aux voies hydrauliques et grands ouvrages hydrauliques définis aux annexes 1re et 2 du présent arrêté;
- u) sassement : remplissage ou vidange d'un sas ou translation d'un bac;
- v) usager : toute personne autre que le conducteur d'un bateau ou que la personne qui a autorité;

#### 2° répartition générale :

- a) bateau : toute embarcation, motorisée ou non, en ce compris les objets sans déplacement d'eau et les hydravions, utilisée ou apte à être utilisée comme moyen de transport par eau;
- b) bateau de plaisance : tout bateau utilisé à des fins récréatives à l'exclusion des bateaux à passagers;
- c) engins nautiques motorisés : bateaux destinés au sport ou à la récréation sur l'eau, évoluant à une vitesse supérieure à celle autorisée en glissant sur l'eau. Ils sont classés en trois catégories :
  - les engins de type hors-bord;
  - les engins de type motos d'eau avec selle, appelé également scooter d'eau ou runabout ont une stabilité assurée à l'arrêt et une manœuvrabilité garantie à faible vitesse. Ils disposent généralement de deux ou trois places assises;
  - les engins de type moto d'eau avec bras articulé aussi dénommé jet-ski stand-up ou jet ski, sont des engins, dont la stabilité et la manœuvrabilité ne sont assurées ni à l'arrêt ni à faible vitesse, se conduisent généralement debout ou à genoux, au moyen d'un bras articulé;
- d) bateau à passagers : tout bateau aménagé ou utilisé pour le transport de plus de douze passagers;
- e) bateau avitailleur : bateau dont la longueur est inférieure à 35 mètres. spécialisé dans le ravitaillement des bateaux, en marche ou en stationnement, principalement en carburant, en fuel domestique, huile de vidange, gaz et eau potable;

#### 3° dimensions des bateaux :

- a) longueur maximum : longueur hors tout;
- b) largeur maximum : largeur hors tout;
- c) enfoncement ou tirant d'eau du bateau : distance verticale mesurée depuis la ligne de flottaison du bateau jusqu'à son point le plus bas;
- d) tirant d'air du bateau : la distance verticale entre le niveau du plan d'eau et la partie la plus haute du bateau;
- e) tirant d'eau admis : enfoncement maximum autorisé;
- f) dimensions maximales autorisées : mesures comprenant les longueurs, largeur, tirant d'eau maximum telles que définies dans les règlements particuliers;

#### 4° dimensions des ouvrages d'art :

- a) longueur utile d'un ouvrage : longueur de référence d'un ouvrage utilisée pour déterminer

la longueur maximum d'un bateau admis à franchir seul l'ouvrage ou la longueur cumulée maximum de plusieurs bateaux admis à franchir ensemble l'ouvrage;

b) largeur utile d'un ouvrage : largeur de référence d'un ouvrage utilisée pour déterminer la largeur maximum d'un bateau admis à franchir seul l'ouvrage ou la largeur cumulée maximum de plusieurs bateaux admis à franchir ensemble l'ouvrage;

c) hauteur libre : distance verticale minimum entre le niveau de flottaison normal et la face intérieure du pont ou de l'ouvrage ou sous une ligne à haute tension sur la largeur de la passe navigable;

5° exploitation :

a) manœuvre d'un bateau : art de conduire dont la difficulté réside à parvenir à prendre en compte tous les paramètres contribuant au déplacement du bateau et qui consiste essentiellement pour celui qui le dirige à donner des ordres de barre, de propulsion et d'une manière générale à diriger un équipage afin de placer le bateau dans une position prédéterminée ou à suivre une trajectoire et ce en toute sécurité;

b) manœuvre d'un ouvrage : ensemble des opérations utiles et nécessaires au franchissement par un bateau d'un ouvrage;

c) stationnement : un bateau est en stationnement lorsqu'il est ancré ou amarré à un point fixe;

d) service régulier : tout bateau est en service régulier, lorsqu'il part et arrive à jours et à heures fixes, à des ports prédéterminés et qu'il franchit les ouvrages suivant un horaire prédéterminé;

e) piste de vitesse : section ou partie de plan d'eau sur laquelle certains bateaux ou engins naviguent à une vitesse supérieure à la vitesse maximale autorisée sur la voie d'eau;

f) alimentation électrique à quai : approvisionnement en électricité au moyen d'une interface normalisée des navires de mer ou des bateaux de navigation intérieure à quai ;<sup>1</sup>

6° ouvrages d'art :

a) ouvrage de franchissement : ouvrage destiné au franchissement d'une chute tel qu'une écluse, un ascenseur à bateau ou un plan incliné;

b) écluse : ouvrage de franchissement d'une chute par variation du plan d'eau à l'intérieur d'une chambre ou sas;

c) ascenseur à bateau : ouvrage de franchissement d'une chute par translation verticale d'un bac au moyen de pistons ou de câbles;

d) plan incliné : ouvrage de franchissement d'une chute par translation d'un bac sur un plan incliné;

e) barrage : ouvrage construit en travers du lit d'un cours d'eau naturel destiné à retenir les eaux;

f) barrage en rivière : ouvrage qui permet de réguler la cote de retenue des eaux;

g) barrage réservoir : grand ouvrage hydraulique et ses éventuels pré-barrages, destinés au stockage de l'eau;

h) porte de garde : ouvrage de sécurité qui permet d'isoler une partie de bief.

## **Article 2. Champ d'application**

Les dispositions du présent arrêté s'appliquent à l'ensemble des voies hydrauliques reprises dans le domaine public régional des voies hydrauliques ainsi qu'aux grands ouvrages hydrauliques tels qu'ils sont définis aux annexes 1re et 2.

---

<sup>1</sup> Article 2 de l'Arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2014 portant règlement de la navigation sur les voies hydrauliques en Région wallonne et abrogeant, pour la Région wallonne, certaines dispositions de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume, MB 14-12-2018.

## CHAPITRE II.- Des règles de navigation

### Article 3. Généralités

§ 1er. Sauf autorisation du Ministre compétent ou de son délégué :

a) aucun bateau n'est admis à naviguer ou stationner si, en raison d'un vice de construction, de vétusté, d'un défaut d'entretien, d'excès de chargement ou d'avaries, il est en danger de couler bas;

b) aucun bateau n'est admis à naviguer si, chargement compris, ses dimensions ne respectent pas les dimensions maximales autorisées des bateaux telles que reprises dans les règlements particuliers et ne permettent pas le passage en sécurité aux ouvrages;

c) tout chargement des bateaux se trouve à 0,10 mètre au moins en retrait de son bord externe et est arrimé de façon telle à ce qu'il ne puisse pas être projeté dans la voie d'eau.

§ 2. Dans des cas exceptionnels et pendant les étiages, le tirant d'eau admis peut être réduit et les conducteurs, ainsi que les usagers en sont informés par avis à la batellerie.

§ 3. La largeur et la position de la passe navigable ainsi que le niveau de flottaison normal de chaque bief sont fixés dans les règlements particuliers.

§ 4. Les dispositions en matière de navigation en régime de crue ou de hautes eaux sont fixées dans les règlements particuliers.

### Article 4. Règles de route, vitesse et conduite, période de navigation et navigation de nuit

§ 1er. Règles de route, vitesse et conduite

Les conducteurs effectuent des manœuvres uniquement lorsque les circonstances locales le permettent sans risque pour la conservation du domaine.

En application de l'article 20, §§ 1er et 2, de l'arrêté royal du 9 mars 2007 portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables du Royaume, la conduite d'un bateau par un seul homme d'équipage est interdite en régime de crue.

La vitesse et la conduite d'un bateau sont adaptées aux circonstances locales de manière à ne pas causer de dégât au domaine par la production de vagues et remous nuisibles.

Il appartient à chaque conducteur de prendre la décision de naviguer ou non en fonction de son expérience personnelle, des dimensions et du type de bateau qu'il conduit, de la puissance de ses moteurs, de la visibilité et du débit de la rivière.

Sous réserve des règles spécifiques déterminées au présent article, les dispositions en matière de vitesse d'un bateau par rapport à la rive sont fixées dans les règlements particuliers.

Les règles suivantes sont d'application pour la pratique de la navigation à une vitesse supérieure à la vitesse maximale autorisée sur la voie par les engins nautiques motorisés :

1° les engins de type moto d'eau avec bras articulé ou jet-ski navigent uniquement dans les pistes de vitesse réservées à cet effet;

2° les engins de type moto d'eau avec selle ou scooter sont autorisés à naviguer à une vitesse supérieure à la vitesse maximale autorisée sur la voie, soit :

a) dans les pistes de vitesse réservées aux jet-ski lorsqu'ils évoluent en slaloms ou en trajectoires irrégulières à la manière des jet-ski;

b) dans les autres pistes de vitesse lorsqu'ils naviguent à la manière des hors-bords en trajectoires régulières ou lors de la traction de skis nautiques;

3° les engins de type hors-bord sont autorisés à naviguer à une vitesse supérieure à la vitesse maximale autorisée sur la voie dans les pistes de vitesse qui ne sont pas réservées exclusivement aux jet-ski.

Leur vitesse est toutefois limitée à 60 km/h maximum.

Les pistes de vitesse et les engins y spécifiquement autorisés à naviguer sont définis dans les règlements particuliers.

#### § 2. Périodes de navigation

Dans chaque bief, la navigation est autorisée 24h/24, sauf pour les voies de classe I où la navigation est autorisée pendant une période égale au plus large des horaires de manœuvre des ouvrages situés aux extrémités de ce bief, allongé tant en début qu'en fin de journée du temps nécessaire à parcourir ce bief.

Les règlements particuliers déterminent les horaires d'ouverture des pistes de vitesse et d'exercice des activités récréatives et sportives.

Le Ministre ou son délégué peut accorder, aux conditions qu'il fixe, des dérogations temporaires relativement aux horaires de manœuvres des ouvrages ou dans les cas visés à l'alinéa 2, aux horaires des activités récréatives et sportives.

#### § 3. Règles relatives à la navigation de nuit

Un projecteur peut être uniquement employé durant le temps nécessaire à la reconnaissance des lieux ou des obstacles et au franchissement des ponts. Lors du croisement d'un bateau en marche, ce projecteur est éteint ou remplacé par une lumière non aveuglante.

Les bateaux ralentissent leur marche à l'approche de tout bateau amarré.

Les bateaux sont munis d'un matériel de radiotéléphonie tel un mariphone branché sur le canal VHF 10.

### **Article 5. Stationnement**

§ 1er. Le stationnement, la mise à l'eau ou à terre des bateaux ainsi que l'embarquement et le débarquement des marchandises et des personnes s'exercent exclusivement dans les ports ou aux endroits et conditions désignés à cet effet dans les règlements particuliers.

§ 2. Les remorques ou les appareils mobiles utilisés pour mettre les bateaux à l'eau ou pour les en retirer sont écartés immédiatement des rampes de mise à l'eau.

§ 3. Il est interdit d'exposer sur la voie d'eau des bateaux de plaisance en vue de la vente.

§ 4. Sauf dérogations reprises dans les règlements particuliers, les bateaux ne sont pas autorisés à stationner à moins de 50 mètres des barrages.

§ 5. Dispositions générales concernant l'utilisation des infrastructures de tourisme fluvial :

1° les quais et pontons d'accostage des infrastructures de tourisme fluvial sont exclusivement réservés au stationnement des bateaux de plaisance qui sont affectés à des activités non sportives et non commerciales; l'arrêt et le stationnement des bateaux à passagers y sont interdits;

2° les infrastructures sont ouvertes toute l'année;

3° les dimensions maximales des bateaux de plaisance admis sont définies dans les règlements d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure de tourisme fluvial;

4° le stationnement dans les haltes nautiques n'est autorisé qu'entre le lever et le coucher du soleil;

5° le stationnement dans les relais nautiques n'est autorisé que pendant maximum sept jours calendrier successifs;

6° le stationnement dans les ports de plaisance est autorisé sans limitation de durée; une zone y est réservée aux bateaux de plaisance de passage;

7° des dérogations aux 1° à 6° sont, néanmoins, admises et figurent dans le règlement particulier de la voie concernée.

§ 6. L'alimentation électrique à quai des navires de mer, y compris la conception, l'installation et le contrôle des systèmes est conforme aux spécifications techniques de la

norme IEC/ISO/IEEE 80005-1.<sup>2</sup>

### **Article 6. Permis de circulation**

Le permis de circulation est obligatoire pour tous les voyages sur les voies hydrauliques situées en Région wallonne et ce même sans franchissement d'ouvrage. Le Ministre détermine les modalités pour sa délivrance.

Pour les bateaux de plaisance naviguant sur les voies hydrauliques situées en Région wallonne sans franchissement d'ouvrages manœuvrés ou sans franchissement des limites de la Région, le permis de circulation est réputé détenu par le fait même d'être en conformité avec la réglementation sur l'immatriculation des bateaux de plaisance.

Pour les autres bateaux, le permis de circulation est réputé détenu par le conducteur dès que celui-ci a obtenu le numéro officiel de voyage établi par le gestionnaire.

Pour les bateaux avitailleurs qui ne franchissent pas d'ouvrage d'art ou les limites de la Région, un seul permis de circulation doit être détenu par jour.

### **Article 7. Défenses amovibles**

Les défenses amovibles des bateaux sont flottantes et portent la marque d'identification du bateau auquel elles appartiennent.

L'usage de pneus en tant que défense est interdit sauf dérogation accordée par le Ministre ou son délégué et ce uniquement aux conditions suivantes :

- 1° introduire une demande motivée auprès du gestionnaire reprenant le nom et l'immatriculation du bateau concerné;
- 2° s'engager à indemniser la Région wallonne et les autres usagers, conducteurs ou personnes qui ont autorité en cas de dommage provoqué par les pneus provenant de leur matériel;
- 3° procéder au marquage à chaud des pneus pour les rendre identifiables en cas de perte;
- 4° utiliser un mode de fixation qui empêche le vandalisme;
- 5° enlever les pneus visés au 3° lors du franchissement des ouvrages.

### **Article 8. Passage des ouvrages manœuvrés**

#### § 1er. Ordre de passage

Le passage des ouvrages manœuvrés s'effectue dans l'ordre suivant :

- 1° les bateaux portant un feu ordinaire bleu scintillant ou scintillant rapide, dans leur ordre d'arrivée;
- 2° les bateaux affectés à un service régulier durant les plages horaires approuvées par le gestionnaire;
- 3° tous les autres bateaux dans leur ordre d'arrivée.

Relativement au 2° de l'alinéa précédent, les horaires de passage sont affichés aux ouvrages de franchissement. Lorsqu'un voyage perd son caractère de régularité, le bateau cesse de jouir de la présente priorité.

#### § 2. Règles applicables à tout type d'ouvrage manœuvré

A l'approche d'un ouvrage manœuvré, tout conducteur avertit de son arrivée le personnel de manœuvre et se conforme à ses instructions. Les ouvrages et bureaux d'émission équipés d'une installation de radiotéléphonie, telle que le mariphone, sont mentionnés aux règlements particuliers ainsi que le canal d'appel VHF.

---

<sup>2</sup> Article 3 de l'Arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2014 portant règlement de la navigation sur les voies hydrauliques en Région wallonne et abrogeant, pour la Région wallonne, certaines dispositions de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume, MB 14-12-2018.

Les bateaux en attente de manœuvre d'un ouvrage s'amarrent dans l'ordre de leur arrivée. Les conducteurs reprennent leur marche uniquement après avoir reçu l'autorisation du personnel de manœuvre et restent dans les ouvrages seulement pendant le temps strictement nécessaire à la manœuvre.

Les horaires de manœuvres aux ouvrages sont repris dans les règlements particuliers.

Le Ministre ou son délégué peut accorder, aux conditions qu'il fixe, une dérogation relative aux horaires de manœuvres des ouvrages.

### § 3. Règles spécifiques pour les ouvrages de franchissement

Dès que le personnel de manœuvre l'autorise, les conducteurs font avancer les bateaux lentement et les amarrent en utilisant les dispositifs prévus à cet effet. Pendant le sassement, la manœuvre des amarres est assurée de façon telle à empêcher tout mouvement du bateau dommageable pour le sas, le bac de l'ouvrage, les équipements et les protections. Les bateaux restent amarrés jusqu'à l'ouverture complète de la porte.

Des tronçons délimités peuvent être réservés aux bateaux appelés pour le premier sassement à venir.

Les bateaux sont autorisés à franchir un ouvrage seulement si le délai est suffisant afin de permettre une manœuvre complète endéans l'horaire de manœuvre.

Il est interdit de toucher aux parties des ouvrages avec des perches, crocs, gaffes et autres engins susceptibles de causer un dommage aux ouvrages.

Sauf dérogations prévues par le Ministre ou son délégué, un bateau est admis dans un ouvrage uniquement lorsque sa longueur, gouvernail compris, est inférieure à 0,30 mètre au moins et sa largeur à 0,20 mètre au moins des longueur et largeur utiles de l'ouvrage.

Toutefois, aux ouvrages dont la largeur utile n'excède pas 5,20 mètres, la largeur du bateau est impérativement inférieure de 0,10 mètre à celle de l'ouvrage à franchir. Au même titre, les bateaux dont la largeur n'excède pas 5,10 mètres sont admis à toutes les écluses dont la largeur utile est supérieure à 5,20 mètres, sans excéder 5,30 mètres.

Plusieurs bateaux sont admis bord à bord dans le sas ou le bac à la condition que leur largeur totale soit :

- 1° inférieure de 0,30 mètre à la largeur utile de l'ouvrage, lorsqu'il s'agit de deux bateaux;
- 2° inférieure de 0,40 mètre à la largeur utile de l'ouvrage, lorsqu'il s'agit de trois bateaux;
- 3° inférieure de 0,50 mètre à la largeur utile de l'ouvrage, lorsqu'il s'agit de quatre bateaux.

Plusieurs bateaux sont admis l'un derrière l'autre dans le sas ou le bac de l'ouvrage à la condition que la longueur utile de l'ouvrage soit supérieure à la longueur totale des bateaux :

- 1° augmentée de 1,50 mètres lorsqu'il s'agit de deux bateaux;
- 2° augmentée de 2,00 mètres lorsqu'il s'agit de trois bateaux;
- 3° augmentée de 2,50 mètres lorsqu'il s'agit de quatre bateaux.

Les membres d'équipage nécessaires à la manœuvre des bateaux restent à bord durant celle-ci.

Le personnel de manœuvre dispose d'un registre sur lequel tout conducteur ou toute personne qui a autorité inscrit ses réclamations concernant le service fourni.

En cas d'étiage, le Ministre ou son délégué a autorité pour opérer des regroupements de bateaux. Au besoin, la mesure peut concerner l'ensemble des bateaux.

Pendant le sassement, la manœuvre des amarres est assurée de telle sorte qu'il ne se produise pas de chocs contre les bajoyers, les parois des bacs, les portes, les dispositifs de protection et de manœuvre et de manière plus générale qu'elle ne porte pas atteinte à l'intégrité des ouvrages d'art

Des points d'approvisionnement en eau alimentaire sont mis à la disposition des usagers à certains ouvrages mentionnés aux règlements particuliers. Le déroulement des sassements ne peut pas être retardé du fait du prélèvement d'eau.

### § 4. Règles spécifiques aux ponts mobiles

Les ponts mobiles sont seulement manœuvrés pour la durée du passage des bateaux et uniquement dans l'hypothèse où ce passage n'est pas possible par l'abaissement des éléments mobiles des bateaux.

### **Article 9. Passage des barrages et sous les ponts, passerelles et parties aériennes d'ouvrages d'art**

§ 1er. Passage des barrages

Tout passage des barrages est interdit en dehors des infrastructures spéciales définies dans les règlements particuliers.

§ 2. Passage sous les ponts, passerelles et parties aériennes d'ouvrages d'art

Les hauteurs libres, la position et la largeur de la passe navigable sont fixées dans les règlements particuliers.

Le tirant d'air maximum est inférieur de 0.30 mètre à la hauteur libre de l'ouvrage.

Le tirant d'air du bateau est réduit par rapport au tirant d'air maximum en fonction de la cote de retenue des eaux au droit de l'ouvrage.

### **Article 10. Activités récréatives**

§ 1er. Aucune activité récréative ne s'exerce sur le domaine sans autorisation du Ministre ou de son délégué :

1° à moins de 50 mètres d'un barrage;

2° à moins de 250 mètres d'un ouvrage de franchissement.

§ 2. Certaines activités récréatives ou sportives s'exercent aux endroits et aux conditions fixées à cet effet dans les règlements particuliers.

### **Article 11. Circonstances particulières**

§ 1er. En cas de circonstances particulières telles que crue, baisse partielle ou totale des eaux, embâcles, le gestionnaire peut imposer que les bateaux soient mis en stationnement et solidement amarrés par les conducteurs ou toute personne qui a autorité de telle sorte qu'ils n'entravent pas le cours des eaux et n'occasionnent aucun dégât au domaine.

Au besoin, ils sont conduits aux endroits qui leur sont indiqués par le gestionnaire.

§ 2. En cas de gel, tout conducteur ou personne qui a autorité a l'obligation de briser et de maintenir brisée la glace qui se formerait autour de son bateau.

§ 3. Tout conducteur éloigne son bateau des autres bateaux et des ouvrages dans l'hypothèse où un incendie se déclare à son bord.

### **Article 12. Interdictions**

§ 1er. Le Ministre ou son délégué a autorité pour interdire la circulation sur les ponts mobiles.

§ 2. Il est interdit :

1° de franchir les ponts mobiles sans l'autorisation du personnel de manœuvre;

2° de stationner sur les ponts mobiles.

### **Article 13. Obligations à charge de tout conducteur, toute personne qui a autorité ou tout usager**

§ 1er. Tout conducteur, toute personne qui a autorité ou tout usager ayant provoqué un dommage au domaine en avertit sans délai le gestionnaire.

§ 2. Tout conducteur, toute personne qui a autorité ou tout usager perdant, sur le domaine, un objet pouvant représenter une entrave pour la navigation ou le domaine, en informe sans délai le gestionnaire et lui indique aussi exactement que possible l'endroit où l'objet a été perdu. Il marque en outre, si possible, l'endroit d'un repère.



§ 3. Tout conducteur ou propriétaire d'un bateau échoué ou coulé bas :

- 1° en informe sans délai le gestionnaire;
- 2° place le balisage nécessaire et adéquat;
- 3° entreprend, sans délai, la remise à flot du bateau, cargaison comprise;
- 4° évacue l'épave en dehors du domaine.

A défaut d'exécution dans un délai raisonnable, le gestionnaire fixe un délai au-delà duquel des mesures d'office sont prises aux frais, risques et périls du conducteur ou du propriétaire du bateau.

Lorsque le conducteur ou le propriétaire d'un bateau coulé bas sont inconnus, le bateau, ses débris et la cargaison sont mis en vente par le gestionnaire.

Le produit de la vente, déduction faite des frais exposés par le gestionnaire pour les frais d'enlèvement est versé à la Caisse des dépôts et consignations à la disposition des ayants-droits.

§ 4. Tout conducteur ou toute personne qui a autorité informe, sans délai, le gestionnaire lorsqu'il :

- 1° constate une situation susceptible de représenter une entrave ou un danger pour la navigation ou le domaine telle que la présence d'un objet étranger, une signalisation dégradée ou défectueuse, un incendie, un abordage, un dommage environnemental;
- 2° entend un signal de détresse ou de prudence;
- 3° est contraint de stationner son bateau à un endroit interdit.

Il indique, par ailleurs, au gestionnaire, de la manière la plus précise possible, le lieu où une des situations telles que décrites à l'alinéa précédent a été rencontrée.

§ 5. Tout conducteur, toute personne qui a autorité ou tout usager considérant avoir subi un dommage pour lequel la responsabilité du gestionnaire pourrait être engagée en informe celui-ci immédiatement afin d'en permettre la constatation contradictoire au plus tôt.

Si ce conducteur décide, néanmoins, de poursuivre sa route, il en informe le gestionnaire, au plus tard, au passage du premier ouvrage de franchissement rencontré. A cette fin, il dépose sa réclamation dans le registre tenu à sa disposition tel que prévu à l'article 8, § 3, alinéa 9 du présent arrêté.

#### **Article 14. Hiérarchie des règles applicable en matière de navigation**

Les conducteurs ou les personnes qui ont autorité se conforment dans l'ordre suivant :

- 1° aux injonctions du gestionnaire;
- 2° aux prescriptions temporaires édictées par le gestionnaire dans le cadre des avis à la batellerie;
- 3° aux dispositions reprises dans le présent arrêté et dans ses arrêtés ministériels d'exécution.

#### **Article 15. Dérogations**

Lorsque les intérêts de la Région ou la sécurité de la navigation le requiert, le Ministre ou son délégué peut accorder voire imposer, aux conditions qu'il fixe, toute dérogation temporaire à caractère exceptionnel aux règles de navigation telles que définies dans le présent arrêté.

Lorsque cette dérogation requiert une mesure de publicité, celle-ci se fait par avis à la batellerie.

### **CHAPITRE III. - Dispositions finales**

#### **Article 16. Règlements particuliers**

Le Ministre détermine les règlements particuliers applicables pour chaque voie hydraulique

et grand ouvrage hydraulique.

### **Article 17. Abrogation**

Les articles 1er, alinéas 1er, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9; article 4, alinéas 1er, 2, 3, 4; article 6; article 8, 3°; article 9, § 1er, alinéas 1er, 2, § 4, alinéas 3, 4, 5 et § 6; article 9bis § 1er, § 2, § 3, § 6; article 9ter § 1er; article 10, alinéa 1er; article 11; article 13, alinéas 1er, 2, 3, 4, 5; article 14; article 15; article 21; article 24; article 25; article 26; article 27; article 28, § 1er, § 2, § 3, § 4, § 5, § 6, § 8; article 29; article 30; article 31; article 32; article 33; article 34; article 38; article 39; article 40; article 42; article 44; article 45; article 46; article 47; article 47bis; article 49, alinéas 1er, 2, 3; article 50; article 51; article 52; article 55; article 58; article 59; article 59bis; article 60; article 61; article 65; article 90; article 91; article 92; article 93; article 94; article 95; article 96; article 97; article 99; article 102; article 104; article 105; article 106; article 107, de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 fixant le Règlement général des voies navigables du Royaume tel que modifié par les arrêtés des 3 octobre 1986, 28 mars 1988, 25 mai 1992, 23 septembre 1992, 2 juin 1993, 21 janvier 1998, 8 novembre 1998, 5 mars 1999, 3 mai 1999, 20 juillet 2000, 23 février 2006, 24 septembre 2006, 9 mars 2007, 7 et 28 novembre 2007 sont abrogés.

### **Article 18.**

Le Ministre qui a les voies hydrauliques dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

## **ANNEXES.**

### **Article N1. Annexe 1. - LISTE DES VOIES HYDRAULIQUES**

Nom :	DENDRE
Numéro :	18
Origine :	mur en retour de la tête aval de l'écluse n° 21 d'Ath du canal Balton-Ath non comprise
Extrémité :	limite entre la Région wallonne et la Région flamande à Lessines (Deux-Acren)
	Bras annexes :
Nom :	Dérivation du Moulin de Bilhée
Numéro :	181
Origine :	en rive gauche de la Dendre à Ath
Nom :	Dérivation du barrage de Rebaix
Numéro :	182
Origine :	en rive gauche de la Dendre à Ath (Rebaix)
Nom :	Dérivation du barrage et des Moulins de Papignies
Numéro :	183

Origine :	en rive gauche de la Dendre à Lessines (Papignies)
Nom :	Dérivation des Moulins de Lessines
Numéro :	184
Origine :	en rive gauche de la Dendre à Lessines (Papignies)
Nom :	Appendice de la Dérivation des Moulins de Lessines
Numéro :	1841
Origine :	en rive gauche de la Dendre à Lessines (Papignies)
Nom :	Dérivation des Moulins de Deux-Acren
Numéro :	185
Origine :	en rive droite de la Dendre à Lessines (Deux-Acren)
Nom :	CANAL ALBERT
Numéro :	20
Origine :	en rive gauche de la Meuse à Liège
Extrémité :	limite entre la Région wallonne et la Région flamande à Bassenge (Eben-Emael)
Nom :	CANAL DE LANAYE
Numéro :	21
Origine :	en rive droite du canal Albert à Visé (Lanaye) à l'amont du complexe éclusier de Lanaye
Extrémité :	Confluent en rive gauche de la Meuse mitoyenne à Visé (Lanaye)
Nom :	CANAL DE HACCOURT A VISE
Numéro :	28
Origine :	en rive droite du Canal Albert à Visé
Extrémité :	extrémité du môle séparant le canal de la Meuse à Visé
Nom :	CANAL CHARLEROI-BRUXELLES
Numéro :	30
Origine :	en rive gauche de la Sambre à Charleroi (Dampremy)
Extrémité :	limite entre la Région wallonne et la Région flamande à Tubize (Clabecq)
	Branches annexes :
Nom :	Branche de Bellecourt

Numéro :	301
Origine :	en rive gauche du canal Charleroi-Bruxelles à Seneffe
Nom :	Branche de Seneffe
Numéro :	302
Origine :	en rive droite du canal Charleroi-Bruxelles à Seneffe
Nom :	Branche de Ronquières
Numéro :	303
Origine :	en rive droite du canal Charleroi-Bruxelles à Braine-le-Comte (Ronquières)
Nom :	Canal Charleroi-Bruxelles à 300 t désaffecté
Numéro :	304
Origine :	extrémité nord du tunnel de Godarville à Seneffe
Extrémité :	écluse désaffectée n° 26 à Braine-le-Comte (Ronquières)
Nom :	MEUSE
Numéro :	40
Origine :	frontière entre la France et la Belgique à Hastière (Agimont) en rive gauche
Extrémité :	barrage de Monsin à Liège inclus
Nom :	SEMOIS
Numéro :	401
Origine :	aval du barrage alimentant le moulin Deleau près de Herbeumont, barrage non compris
Extrémité :	frontière entre la France et la Belgique à Vresse-sur-Semois (Bohan) en rive gauche
Nom :	LESSE
Numéro :	402
Origine :	barrage fixe de la Lesse à Dinant (Anseremme) inclus
Extrémité :	confluent de la Meuse à Dinant (Anseremme)
Nom :	DERIVATION DE LA MEUSE
Numéro :	403
Origine :	extrémité du môle séparant la dérivation de la Meuse à Liège en aval du pont de Fragnée

Extrémité :	extrémité du môle séparant la dérivation de la Meuse à Liège en aval du pont Atlas V
Nom :	MEUSE MITOYENNE AMONT
Numéro :	404
Origine :	frontière entre la France et la Belgique au ruisseau de Massembre en rive droite à Hastière (Heer),
Extrémité :	frontière entre la France et la Belgique en rive gauche à Hastière (Agimont)
Nom :	SAMBRE
Numéro :	41
Origine :	frontière entre la France et la Belgique à Erquelines (Solré) en rive gauche
Extrémité :	confluent en rive gauche de la Meuse à Namur
Nom :	EAU D'HEURE
Numéro :	411
Origine :	500 m en amont du confluent avec la Sambre à Charleroi (Marchienne-au-Pont)
Extrémité :	confluent en rive droite de la Sambre
Nom :	CANAL DE L'OURTHE
Numéro :	42
Origine :	en rive gauche de l'Ourthe à Liège (Angleur)
Extrémité :	confluent en rive droite de la Meuse à Liège
Nom :	OURTHE
Numéro :	421
Origine :	barrage de Nisramont (celui-ci non compris) à La Roche-en-Ardenne (rive gauche) et Houffalize (rive droite)
Extrémité :	confluent en rive droite de la Dérivation de la Meuse à Liège
Nom :	AMBLEVE
Numéro :	422
Origine :	du pont de Sougné à Aywaille (Sougné-Remouchamps) non compris
Extrémité :	confluent en rive droite de l'Ourthe à Comblain-au-Pont
Nom :	BASSE-MEUSE
Numéro :	43

Origine :	barrage de Monsin à Liège (non compris)
Extrémité :	à hauteur de la frontière entre les Pays-Bas et la Belgique située à Visé (Lixhe) selon la ligne joignant les bornes P45 en rive droite et B45 en rive gauche
Nom :	CANAL DE MONSIN
Numéro :	45
Origine :	en rive droite du Canal Albert à Liège
Extrémité :	confluent en rive gauche de la basse Meuse à Liège
Nom :	MEUSE MITOYENNE
Numéro :	46
Origine :	à hauteur de la frontière entre les Pays-Bas et la Belgique située à Visé (Lixhe) selon la ligne joignant les bornes P45 en rive droite et B45 en rive gauche
Extrémité :	à hauteur de la frontière entre les Pays-Bas et la Belgique située à Visé (Petit-Lanaye) à la hauteur de la borne-frontière 49 en rive gauche
Nom :	HAUT-ESCAUT
Numéro :	50
Origine :	frontière entre la France et la Belgique à Brunehaut (Bléharies)
Extrémité :	limite entre la Région wallonne et la Région flamande à Mont de l'Enclus
Composition :	selon l'arrêté royal du 3 février 1993 dressant la liste des voies hydrauliques et de leurs dépendances transférées de l'Etat à la Région wallonne : - sur la rive droite : depuis le prolongement sur la rive droite de la limite des communes de Spiere-Helkijn (Spiere) et Pecq (Warcoing) située en rive gauche, ce pont étant considéré comme km 0, jusqu'à km 0,880, soit 75 m en aval de l'extrémité amont du quai d'amarrage en rive droite en amont de l'écluse d'Espierres;
	- sur la rive gauche : à partir du km 0,300 jusqu'au km 0,528, soit 71 m en amont du débouché au canal de l'Espierres dans l'Escaut; - sur la rive droite : à partir du km 1,073, soit 132 m en amont de la tête amont de l'écluse d'Espierres, jusqu'au km 1,617, extrémité aval du quai d'amarrage en rive droite, en aval de l'écluse d'Espierres; - sur la rive gauche : à partir du km 1,075, soit 130 m en amont de la tête amont de l'écluse d'Espierres, jusqu'au km 1,497 soit 113 m en aval de la tête aval de l'écluse d'Espierres;
	- sur la rive droite : à partir du km 1,734, soit 61 m en amont du confluent du ruisseau Espierres avec l'Escaut, jusqu'au km 3,538, soit à 271 m en aval du pont Pottes-Helkijn; - sur la rive gauche : à partir du km 1,830, soit 35 m en aval du confluent du ruisseau Espierres avec l'Escaut, jusqu'au km 2,472, soit 32 m en amont de

	l'extrémité amont du quai privé de la firme Delbeque à Spiere-Helkijn (Helkijn);
	- sur la rive gauche : du km 3,763 au km 3,968; - sur la rive droite : du km 3,738 au km 3,904; - sur la rive droite : du km 4,158 au km 4,542; - sur la rive gauche : du km 4,420 au km 4,489; - sur la rive droite : du km 4,966 au km 6,934;
	- sur la rive gauche : du km 5,261 au km 5,972, soit 60 m en amont du confluent avec le canal Bossuit-Kortrijk; - sur la rive droite : du km 7,023 au km 7,383; - sur la rive gauche : du km 7,057 au km 7,203; - sur la rive droite : du km 7,657 (confluent de "La Haye" avec l'Escaut) jusqu'au km 9,178, soit 479 m en aval du pont d'Escanaffles; - sur la rive gauche : du km 7,663 au km 8,633, soit 66 m en amont du pont d'Escanaffles; - sur la rive droite : du km 9,247 au km 10,042, limite entre la Région wallonne et la Région flamande à Mont de l'Enclus.
Nom :	CANAL DE L'ESPIERRES
Numéro :	58
Origine :	frontière entre la France et la Belgique à Estaimpuis (Leers-Nord)
Extrémité :	limite entre la Région wallonne et la Région flamande à Pecq (Warcoing)
Nom :	CANAL DU CENTRE A GRAND GABARIT
Numéro :	60
Origine :	en rive gauche du canal Charleroi-Bruxelles à Seneffe
Extrémité :	à Mons (Nimy) à 14,50 mètres mesuré dans l'axe en amont du pont rails de la ligne Mons-Bruxelles
	Branche annexe :
Nom :	Branche de la Croyère
Numéro :	601
Origine :	en rive gauche du canal du Centre à grand gabarit à La Louvière
Nom :	CANAL BLATON-ATH
Numéro :	61
Origine :	en rive droite du canal Nimy-Blaton-Péronnes à Bernissart (Blaton)
Extrémité :	jonction à Ath avec la Dendre canalisée (tête aval de l'écluse n° 21 d'Ath du canal Blaton-Ath incluse)
Nom :	CANAL POMMEROEUL-CONDE

Numéro :	62
Origine :	en rive gauche du canal Nimy-Blaton-Péronnes à Bernissart (Pommeroeul)
Extrémité :	frontière entre la France et la Belgique à Hensies
Nom :	Haine
Numéro :	621
Origine :	au droit de l'axe du pont-rail de la ligne Mons-Bruxelles à Mons (Nimy)
Extrémité :	en rive gauche du Canal Pommeroeul-Condé à Hensies
Nom :	Rivièrelette
Numéro :	622
Origine :	jonction avec la Haine à Saint-Ghislain
Extrémité :	jonction avec la Vieille Haine à Boussu
Nom :	Vieille Haine
Numéro :	623
Origine :	jonction avec la Rivièrelette à Boussu
Extrémité :	jonction avec la Haine à Hensies (Montroeuil-sur-Haine)
Nom :	CANAL NIMY-BLATON-PERONNES
Numéro :	63
Origine :	à Mons (Nimy) en amont du pont rails de la ligne Mons-Bruxelles, à une distance de 14,50 m mesurée dans l'axe
Extrémité :	en rive droite du Haut-Escaut à Antoing (Péronnes)
	Branches annexes :
Nom :	Canal Pommeroeul-Antoing désaffecté (partie Est)
Numéro :	631
Origine :	à hauteur de l'aqueduc siphon sous la route Bernissart-Harchies à Bernissart (Harchies)
Nom :	Canal Pommeroeul-Antoing désaffecté (partie Ouest)
Numéro :	632
Origine :	vannes d'alimentation en rive droite du canal Nimy-Blaton-Péronnes à Péruwelz (Wiers)
Nom :	Grand Large de Mons
Numéro :	633
Origine :	en rive gauche du canal Nimy-Blaton-Péronnes à Mons



Nom :	Grand Large de Péronnes
Numéro :	634
Origine :	en rive droite du canal Nimy-Blaton-Péronnes à Antoing (Péronnes)
Nom :	EMBRANCHEMENT PRINCIPAL
Numéro :	64
Origine :	en rive gauche du canal du Centre à grand gabarit à La Louvière
Extrémité :	jonction avec le canal du Centre historique à La Louvière (Houdeng-Goegnies)
	Branche annexe :
Nom :	Branche de La Louvière
Numéro :	641
Origine :	en rive gauche à La Louvière (Houdeng-Goegnies)
Nom :	CANAL DU CENTRE HISTORIQUE
Numéro :	65
Origine :	à 194 m en amont de l'axe de la porte de garde, jonction avec l'Embranchement principal à La Louvière (Houdeng-Goegnies)
Extrémité :	en rive gauche du canal du Centre à grand gabarit à Le Roeulx (Thieu)
	Branche annexe :
Nom :	Bras du Canal du Centre historique
Numéro :	651
Origine :	jonction avec le canal du Centre historique au mur divergent de l'écluse de jonction de Thieu à Le Roeulx (Thieu),
Extrémité :	à 430 m en aval du pont de la Chaussée de Mons à Mons (Havré)
	Branche sud du bras du canal du Centre historique
Numéro :	6511
Origine :	en rive gauche du bras du canal du Centre historique à Le Roeulx (Thieu)
Nom :	LYS MITOYENNE
Numéro :	85
Origine :	confluent avec la Deule à la frontière entre la France et la Belgique à Comines-Warneton (Warneton)
Extrémité :	limite entre la Région wallonne et la Région flamande en aval du pont de Comines à Comines-Warneton (Warneton)

Composition :	selon l'arrêté royal du 03 février 1993 dressant la liste des voies hydrauliques et de leurs dépendances transférées de l'Etat à la Région wallonne : - le lit entier de la Lys du point km 9,576, situé à Comines-Warneton (Warneton) à 0,555 km en aval du pont fixe de Warneton jusqu'au point km 9,778, situé à Comines-Warneton (Bas-Warneton) à 0,757 km en aval du pont fixe de Warneton;
	- la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne du point km 9,778 à Comines-Warneton (Bas-Warneton) jusqu'au point km 10,033, situé à Comines-Warneton (Bas-Warneton) à 1,012 km en aval du pont fixe de Warneton; - le lit entier de la Lys Mitoyenne du point km 10,033 à Comines-Warneton (Bas-Warneton) jusqu'au point km 10,198, situé à Comines-Warneton (Bas-Warneton) à 1,177 km en aval du pont fixe de Warneton; - la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne du point km 10,198 à Comines-Warneton (Bas-Warneton) jusqu'au point km 11,821, situé à Comines-Warneton (Bas-Warneton) à 0,682 km en amont de la tête amont de la nouvelle écluse de Comines-Warneton;
	- le lit entier de la Lys du point km 11,821 à Comines-Warneton (Bas-Warneton) jusqu'au point km 13,364, situé à Comines-Warneton (Comines) à 0,352 km en amont du pont fixe de Comines; - la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne du point km 13,364 à Comines-Warneton (Comines) jusqu'au point km 14,680, situé à Comines-Warneton (Comines) à 0,964 km en aval du pont fixe de Comines. N.B. : toutes les valeurs "point km" mentionnées à cet arrêté sont mesurées à partir de l'origine de l'ancienne Lys voie 851 à la frontière française et non à partir du confluent de la Deule, origine de la voie 85.
	Bras annexes
Nom :	Bras de la Basse ville
Numéro :	854
Origine :	en rive gauche de la Lys mitoyenne à Comines-Warneton (Comines)
Nom :	Bras de Warneton
Numéro :	855
Origine :	en rive gauche de la Lys mitoyenne à Comines-Warneton (Comines)
Nom :	Bras du Vert digue
Numéro :	856
Origine :	en rive droite de la Lys mitoyenne à Comines-Warneton (Comines)
Nom :	Bras de l'Ecluse
Numéro :	857
Origine :	en rive droite de la Lys mitoyenne à Comines-Warneton (Comines)

Nom :	ANCIENNE LYS
Numéro :	851
Origine :	depuis la frontière française entre la France et la Belgique à Comines-Warneton (Warneton)
Extrémité :	au confluent avec la Deule et la Lys mitoyenne à Comines-Warneton (Warneton)
Composition :	selon l'arrêté royal du 03 février 1993 dressant la liste des voies hydrauliques et de leurs dépendances transférées de l'Etat à la Région wallonne : - la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne de l'origine amont à Comines-Warneton (Ploegsteert), km 0,000, jusqu'au point kilométrique 0,243, situé à Comines-Warneton (Ploegsteert) à 70 m en aval du pont fixe du chemin de fer d'Ostende à Armentières;
	- le lit entier de la Lys du point km 0,243 à Comines-Warneton (Ploegsteert) jusqu'au point km 0,905, situé à Comines-Warneton (Ploegsteert) à 194 m en aval du pont fixe d'Houplines; - la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne du point km 1,943, situé à Comines-Warneton (Warneton) à 1,232 km en aval du pont fixe d'Houplines jusqu'au point km 4,378, situé à Comines-Warneton (Warneton) à 1,041 km en aval du pont fixe de Frélinghien;
	- la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne du point 4,590 km, situé à Comines-Warneton (Warneton) à 1,253 km en aval du pont fixe d'Houplines jusqu'au point 5,360 km, situé à Comines-Warneton (Warneton) à 0,181 km en amont du pont fixe du "Pont Rouge"; - le lit entier de la Lys du point km 5,360 à Comines-Warneton (Warneton) jusqu'au point km 5,555 situé à Comines-Warneton (Warneton) à 0,014 km en aval du pont fixe du "Pont-Rouge"; - la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne du point km 5,555, situé Comines-Warneton (Warneton) jusqu'au point km 9,397 situé à Comines-Warneton (Warneton) à 0,376 km en aval du pont de Warneton.
	Bras annexes
Nom :	Bras d'Houplines
Numéro :	852
Origine :	en rive droite de l'Ancienne Lys à Comines-Warneton (Ploegsteert)
Nom :	Bras du Pré entre Deux Eaux
Numéro :	853
Origine :	en rive gauche de l'Ancienne Lys à Comines-Warneton (Ploegsteert)
Nom :	Canal désaffecté Ypres-Comines
Numéro :	858
Origine :	limite Wallonie - Flandre
Extrémité :	en rive gauche de la Lys mitoyenne à Comines-Warneton (Comines)

Article N2. Annexe 2. - LISTE DES GRANDS OUVRAGES HYDRAULIQUES

Nom :	Le barrage et la réserve du RY DE ROME
Numéro :	405
Etendue :	Entité de Couvin
Nom :	Le barrage et la réserve de l'EAU D'HEURE
Numéro :	412
Etendue :	Entités de Froidchapelle et Cerfontaine
Nom :	Le pré-barrage et la réserve du RY JAUNE
Numéro :	4121
Etendue :	Entité de Cerfontaine
Nom :	Le pré-barrage et la réserve de FERONVAL
Numéro :	4122
Etendue :	Entité de Froidchapelle
Nom :	Le pré-barrage et la réserve de FALEMPRISE
Numéro :	4123
Etendue :	Entité de Cerfontaine
Nom :	Le barrage et la réserve de la PLATTE TAILLE
Numéro :	413
Etendue :	Entités de Froidchapelle et Cerfontaine
Nom :	Le barrage et la réserve de l'OURTHE
Numéro :	423
Etendue :	Entités de La Roche-en Ardenne et Houffalize
Nom :	Le barrage et la réserve de la GILEPPE
Numéro :	424
Etendue :	Entités de Baelen et de Jalhay
Nom :	Le barrage et la réserve de la VESDRE
Numéro :	425

Etendue :	Entités d'Eupen et de Raeren
-----------	------------------------------