

## CHAPITRE XII.

### NAVIGATION.

#### 49. Pêche et navigation.

De nombreux canaux, deux fleuves, et un grand nombre de rivières sillonnent notre pays et contribuent, pour une large part, au développement du commerce et de l'industrie.

Ils contiennent une grande quantité de poissons qui sont une excellente nourriture pour l'homme. Celui-ci peut les prendre librement dans les rivières non navigables, sans autre condition que le consentement des propriétaires riverains.

Une ordonnance bien ancienne, puisqu'elle date de l'année 1669, défend néanmoins de pêcher durant le temps du frai, savoir : dans les rivières où la truite abonde, depuis le 1<sup>er</sup> février jusqu'à la mi-mars, et dans les autres, depuis le 1<sup>er</sup> avril jusqu'au 1<sup>er</sup> juin.

Nos cours d'eau alimentent plusieurs usines et fabriques, surtout dans le voisinage des grandes villes ; ces eaux, quoique purifiées plus ou moins dans les réservoirs des établissements industriels, perdent leur limpidité et leurs bonnes qualités hygiéniques, au point d'empoisonner parfois et de détruire tous les poissons. Voilà pourquoi la Seine, autrefois si poissonneuse, n'offre plus de ressources aux pêcheurs dans les environs de la capitale.

Dans les canaux, fleuves et rivières navigables, il est défendu de pêcher autrement qu'à la ligne flottante et à la main, à moins d'être fermier de la pêche ou pourvu d'une autorisation.

Avant l'établissement des chemins de fer en Belgique, les canaux et cours d'eau navigables formaient le principal moyen de transport des marchandises. Nos relations commerciales se sont tellement développées depuis 1835 que, malgré l'existence de nombreuses lignes de chemins de fer, la navigation, loin de se restreindre, a pris encore un mouvement ascensionnel.

Le canal exige des frais d'entretien, et les bateliers qui en font usage sont tenus à payer certains droits de parcours.

Ces droits de navigation ont produit à la ville de Bruxelles, en 1880, une somme de fr. 335,968-65

L'entrepôt, édifice colossal qui se trouve près de l'Allée-Verte et contre le grand bassin, est destiné à l'emmagasinage des marchandises que les négociants ne peuvent abriter dans leurs magasins, à la vérification des marchandises déclarées et à la perception des droits de douane, exigibles pour certains produits venant de l'étranger.

Les loyers et les droits de magasins de l'entrepôt public se sont élevés, pour 1880, à fr. 57,004-19. Au 31 décembre 1880, 13,177.81 hectolitres de vin et 906.05 hectolitres d'eau de vie étrangère y étaient emmagasinés.

Quoique moins important que celui d'Anvers, le port de Bruxelles reçoit des bâtiments de mer, et notre capitale est devenue le premier marché de l'Europe. Son commerce se développe ; il rayonne sur tout le pays et en centralise les grandes opérations.

## 50. Port.

Le mouvement continu des navires, leur chargement et déchargement, la circulation des ouvriers, le transport des

marchandises et tout ce qui se rattache aux travaux d'un port est réglementé, dans l'intérêt de tous, par l'administration communale, qui charge de l'exécution du règlement un fonctionnaire, désigné sous le nom de capitaine du port et que nous vous avons déjà fait connaître.

Différentes précautions, dont je vous citerai les principales, maintiennent l'ordre et préviennent les malheurs dans un service où mille dangers peuvent se présenter.

Le port est ouvert depuis quatre heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, du 1<sup>er</sup> avril au 30 novembre, et pendant le reste de l'année, depuis cinq heures du matin jusqu'à sept heures du soir, les dimanches et jours fériés jusqu'à midi.

Les navires et bâtiments arrivant après l'heure de la fermeture, stationnent le long de l'Allée-Verte, à la place qui leur est désignée.

Pour prévenir les chocs contre les ouvrages d'art, le capitaine, patron ou batelier est tenu, aux abords des ponts, de ralentir le mouvement de son navire. Dans le cas où ils y auraient occasionné des avaries, les navires sont retenus jusqu'à paiement ou nantissement des frais que les réparations peuvent occasionner.

Vous savez déjà, mes amis, que l'on nomme quai, la voie pavée qui longe les bassins ou embranchements du canal à l'intérieur de la ville. Le batelier ne peut les dégrader en y fixant des piquets, grappins ou amarres. Les bâtiments doivent être amarrés aux bornes, poteaux ou anneaux qui sont placés à cet effet sur les quais.

Les négociants reçoivent parfois l'autorisation d'établir des voies ferrées le long des quais pour faciliter l'embarquement ou le débarquement de leurs marchandises, mais ces voies ne peuvent servir à aucune autre destination. Pour ne pas interrompre ni gêner la circulation, les

voitures, destinées au chargement ou au déchargement des marchandises, doivent être placées le long des quais, en dehors des tablettes.

Ces travaux salissent souvent les quais ; voilà pourquoi l'administration a prescrit aux négociants, commissionnaires ou facteurs d'en faire balayer, le soir, la partie dont ils ont fait usage dans la journée.

Il y a parfois tant de bateaux que tous ne peuvent se placer contre le mur du quai ; dans ce cas, le patron du premier bateau amarré contre le mur est tenu de laisser établir un passage au-dessus du sien pour le chargement ou le déchargement du second.

Les bateliers n'ont le plus souvent d'autre habitation que leur esquif ; l'équipage est inscrit sur le rôle et aucune personne étrangère à l'embarcation ne pourra loger à bord sans l'autorisation du capitaine du port.

Les navires chargés de poudre ne sont pas admis en ville ; ils doivent stationner à l'endroit qui leur est désigné le long de l'Allée-Verte.

Pour concilier les intérêts de la navigation avec ceux des ouvriers qui quittent l'atelier à l'heure du dîner, il est défendu de lever ou de tourner les ponts entre midi et une heure quinze minutes, à moins d'une autorisation du capitaine du port, et pour prévenir les dangers, le garde ferme la barrière avant de manœuvrer le pont.

Nous connaissons déjà les précautions qui sont prises pour éviter le désordre que l'encombrement de voitures ne manquerait pas de produire après chaque ouverture du pont.

Afin de ne pas arrêter trop longtemps les piétons, le passage du pont ne peut être livré consécutivement à plus de trois bateaux isolés ou à plus d'un train remorqué par toueur.

---

Il est défendu de franchir le pont avant qu'il soit entièrement fermé ou que la barrière soit ouverte.

Grâce à toutes ces mesures, il est rare que nous ayons des malheurs à déplorer aux abords du canal et des bassins.

## CHAPITRE XIII.

### HALLES ET MARCHÉS. — MESURES.

#### 51. Marchés. — Dispositions générales.

Les habitants des villes s'approvisionnent, pour la plupart, de comestibles aux divers marchés où les cultivateurs et les marchands viennent les offrir en vente. Ces transactions commerciales exigent, de la part de l'autorité, une grande surveillance pour tout ce qui concerne l'ordre, la circulation et la propreté au sein de l'agglomération urbaine.

Commençons par le marché dit : « *Vroege markt* » où les campagnards exposent leurs légumes pour les vendre en gros aux citadins et aux revendeurs.

A une heure très matinale, nous voyons entrer en ville les charrettes chargées des légumes exquis que nos bons villageois ont la spécialité de cultiver. Pour ne pas troubler la tranquillité de la nuit, les maraîchers ne peuvent entrer en ville avec leurs charrettes, qui doivent y être conduites aux pas et en une seule file, qu'une heure avant l'ouverture du marché, laquelle a lieu à quatre heures, pendant les mois de mai, juin, juillet et août ; à cinq heures, pendant les mois de mars, avril, septembre et octobre, et à six heures, pendant les quatre autres mois.

Arrivées sur le marché, les charrettes doivent être