

# *Inventaire d'accessibilité aux lieux de pêche*

## *I. "Basse-Meuse Liégeoise"*

*Ir. Frédéric DUMONCEAU*

*Maison wallonne de la Pêche ASBL*

*AOÛT 2005*



# *Inventaire d'accessibilité aux lieux de pêche*

I.

**" Basse-Meuse Liégeoise "**  
(version provisoire)

Ir. Frédéric DUMONCEAU  
Maison wallonne de la Pêche ASBL

AOÛT 2005

## Remerciements

Je tiens à remercier les Fédérations de leur aide précieuse à la réalisation de l'état des lieux de l'accessibilité aux lieux de pêche. Leur connaissance du terrain m'a été d'un grand secours. Merci de m'avoir guidé le long des berges et de m'avoir renseigné les obstacles rencontrés par les pêcheurs lors de l'exercice de leur sport favori. Je les remercie également pour le temps consacré aux visites de terrain, à la lecture des plans et du présent dossier ainsi qu'aux nombreuses démarches nécessaires à l'avancement de ce projet.

Je souhaite remercier particulièrement au sein de ces Fédérations et Sociétés de pêche :

- Messieurs Christian LAMURY, Jean DELCOURT et Robert DELISSE respectivement Président, Secrétaire et Administrateur de la Fédération des Pêcheurs à la Ligne de la Basse-Meuse Liégeoise.
- Messieurs Serge WASTERLAIN et Jean DEMOITIE, Président et Vice-Président de la Fédération Provinciale de Pêcheurs de Hainaut.
- Messieurs Claude BIERWISCH, Georges DUCARME et Didier WINDAL de l'Association pour la Défense et la Promotion de la Pêche dans les lacs de l'Eau d'Heure.
- Monsieur Jean-Claude NOIRFALISE, Président de la Section de Pêche "Li Poucheu" à Hermalle-Sous-Argenteau.

Mes remerciements vont également au personnel du Ministère de l'Équipement et des Transports avec qui un dialogue constructif et enrichissant a permis de dégager des propositions d'aménagements concrets et réalistes. Notamment Monsieur Laurent GILSOUL de la Direction de la Navigation, District de Liège-Visé et Monsieur Christian GOSSELIN de la Direction de la Navigation, District de Thuin.

Je tiens également à remercier le personnel de la Maison wallonne de la Pêche : le Dr. Xavier ROLLIN pour son aide précieuse dans la mise au point des critères de référence ainsi que dans l'amélioration des cartes et du travail. Un tout grand merci à Mademoiselle Bérengère ENGLEBIN de son aide, en particulier dans la diffusion de ce travail.

Merci à toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de ce travail et dont le nom ne figure pas ci-dessus.

## Table des matières

Remerciements.....	3
1. Introduction.....	5
2. Situation actuelle.....	6
2.1.Critères d’accessibilité .....	6
2.2.Matériel et Méthode .....	7
2.3.Résultats.....	7
2.3.1. Basse-Meuse & Meuse mitoyenne	
2.3.2. Canal Albert	
2.3.3. Canal de Jonction (Haccourt – Visé)	
2.4.Synthèse.....	20
3. Propositions d’aménagements .....	21
3.1.Basse-Meuse et Meuse mitoyenne.....	21
3.1.1. Description des aménagements	
3.1.2. Programme d’aménagement	
3.2.Canal Albert .....	25
3.2.1. Description des aménagements	
3.2.2. Programme d’aménagement	
3.3.Amélioration prévisible.....	27
4. Conclusions.....	28
5. Annexes .....	29



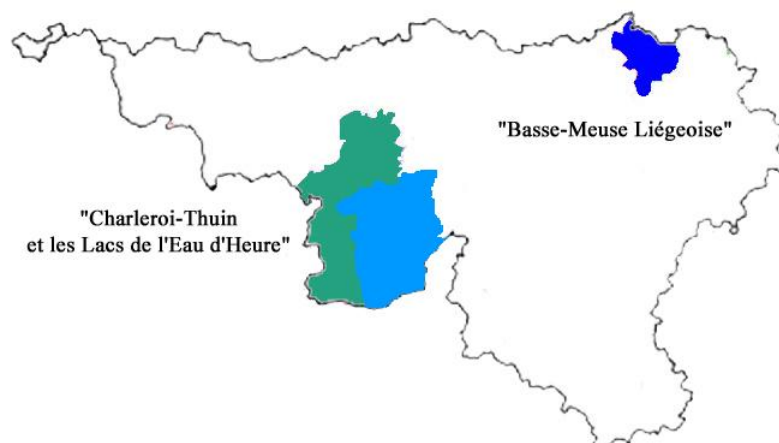
# 1. Introduction

En vue de répondre à l'accroissement des problèmes d'accessibilité à nos cours d'eau pour l'exercice de la pêche, une réunion a été organisée le 13 janvier 2005 dernier au Cabinet du Ministre DAERDEN. Cette réunion avait pour objet les problèmes d'accessibilité rencontrés par les pêcheurs dans la pratique de la pêche en particulier sur les cours d'eau navigables ("eaux banales") et la proposition de pistes afin d'y apporter des solutions. Au cours de cette réunion, l'accent a été mis sur les problèmes d'accessibilité mais les problèmes de sécurité ont également été abordés. Certains sites sont accessibles, cependant, ils présentent un réel danger de noyade.

Afin de rencontrer la demande des Fédérations de Pêcheurs en vue d'une amélioration de la situation actuelle, les propositions suivantes ont été faites à cette occasion :

1. La création d'une cellule permanente de concertation entre les différents acteurs : les Fédérations de Pêcheurs, le Ministère de l'Équipement et des Transports ainsi que les Pouvoirs publics.
2. La définition de critères de référence d'accessibilité, de praticabilité et de sécurité pour l'exercice de la pêche.
3. L'actualisation de l'inventaire d'accessibilité du Ministère de l'Équipement et des Transports en intégrant ces critères, en collaboration avec le M.E.T. et les Fédérations de pêcheurs.
4. L'élaboration, en concertation avec le M.E.T., d'un programme d'aménagements des lieux de pêche.

Dans un premier temps, des critères de référence d'accessibilité, de praticabilité et de sécurité de référence ont été définis par la Maison wallonne de la Pêche en concertation avec les Fédérations halieutiques locales de deux zones pilotes : "Basse-Meuse Liégeoise" et "Charleroi-Thuin" situées sur la carte ci-dessous. Sur cette base, un inventaire cartographique de l'accessibilité et de la praticabilité des sites a été élaboré. Ensuite, des propositions d'aménagements ont été réalisées en concertation avec les Fédérations halieutiques locales et le responsable du Ministère de l'Équipement et des Transports des zones inventoriées. Ces aménagements ont été planifiés afin d'établir des priorités aux différentes propositions.



La première partie de ce dossier traite de la situation actuelle. Les critères d'accessibilité utilisés pour réaliser l'inventaire sont exposés ainsi que les résultats de l'inventaire d'accessibilité aux cours d'eau. Une deuxième partie présente des propositions d'aménagements qui permettraient d'améliorer la situation actuelle, ainsi que l'impact de ces aménagements sur cette situation.

## 2. Situation actuelle

### 2.1. Critères de référence d'accessibilité, de praticabilité et de sécurité pour la pêche

Préalablement à l'inventaire, des critères de référence ont été établis afin de pouvoir déterminer objectivement sur le terrain les sites accessibles et/ou praticables. Ces références sont explicitées ci-dessous :

Un site est défini comme **accessible** et représenté en vert sur le plan (voir légende), s'il répond aux conditions suivantes :

1. L'accès au site n'est pas limité et/ou interdit. (Par exemple : les parcs d'activités économiques ...)
2. Il existe un accès pour les voitures à moins de 200 mètres du site.
3. Cet accès est carrossable et la circulation n'y est pas limitée aux riverains et/ou aux services.
4. Un parking, si possible de plus de 4 places, est disponible à moins de 200 mètres du site.
5. A défaut de parking, il est possible et autorisé de se garer sur l'accotement.

Un site est **accessible aux "moins-valides"** si, en plus d'être carrossable, l'accès au site et un parking réservé se situent à proximité immédiate et qu'il n'existe pas d'obstacles pour des personnes à mobilité réduite (Annexe 3).

Si les conditions citées ci-dessus ne sont pas remplies, le site est **inaccessible** et représenté en rouge. Afin de mettre l'accent sur la diminution progressive de l'accessibilité avec l'augmentation de la distance aux accès, certains tronçons sont représentés à l'aide d'un dégradé de vert. Celui-ci prolonge les sections accessibles de 100 mètres.

Un site est **praticable** et représenté en bleu sur le plan (voir légende), s'il répond aux conditions suivantes :

1. La pratique de la pêche est autorisée.
2. Il n'existe pas d'obstacles verticaux tels que des murets, des barrières de sécurité de plus de 0,5 mètre de haut.
3. Il n'y a pas d'obstacles présents sur les cours d'eau tels que des péniches amarrées de manière permanente.
4. Le surplomb de la berge ne dépasse pas 2 mètres (longueur d'une époussette standard).
5. La sécurité des biens et des personnes est suffisante (chute, noyade, dégradation ...).

Un site est **praticable** pour des personnes **"moins-valides"** si des aménagements particuliers sont présents sur le site (Annexe 3).

Si les conditions citées ci-dessus ne sont pas remplies, le site est **impraticable** et représenté en orange.

## 2.2. Matériel et méthodes

L'inventaire de terrain est réalisé à l'aide d'un odomètre afin de mesurer la longueur des tronçons praticables ou pas. Les mesures permettent également de situer sur le plan un obstacle, un plancher ou un aménagement réalisé afin de rendre possible la pratique de la pêche sur une section impraticable. Cependant, l'échelle à laquelle les plans sont réalisés ne permet pas de représenter certains éléments trop ponctuels qui influencent la pratique de la pêche. Les plans d'accessibilité réalisés par le Ministère de l'Équipement et des Transports ont servi de base à la réalisation des plans (<http://voies-hydrauliques.wallonie.be/xsl/vn/carte.html>). Des cartes d'état-major (IGN 1:50 000 ; IGN CD-ROM Wallonie et Bruxelles), ainsi qu'un plan des rues (de Rouck cartographie) ont également été utilisés pour la réalisation des plans d'accessibilité et de praticabilité.

## 2.3. Résultats

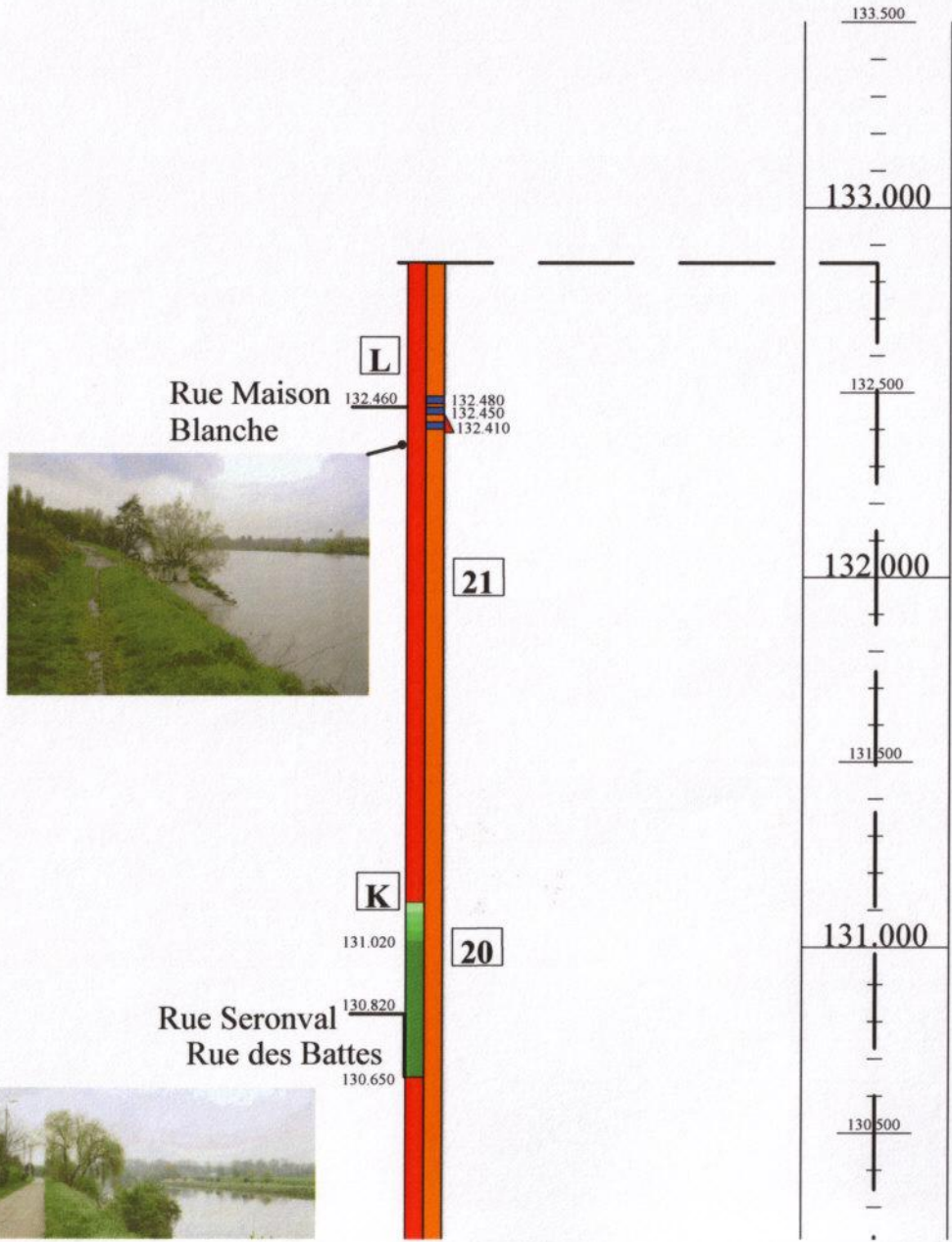
L'inventaire a donné lieu à une cartographie de la situation en mai 2005 sur les tronçons étudiés. Les données détaillées reprises sur les plans s'articulent de la manière suivante :

- Une échelle graduée reprenant les cumulées [km] est représentée sur le plan. Celle-ci permet de faire le lien avec les plans réalisés par le Ministère de l'Équipement et des Transports qui utilise ces cumulées afin de situer les différents ouvrages d'art et accès.
- Les ouvrages d'art sont repris sur les plans afin d'offrir des repères aisés pour la lecture du plan.
- Deux colonnes de couleur sont représentées de part et d'autre de l'échelle graduée. La colonne intérieure fournit l'information relative à la praticabilité du site alors que la colonne extérieure donne l'information relative à l'accessibilité.
- Les accès ainsi que le nom des rues sont situés sur le plan.
- Sur la Sambre, les rampes de mise à l'eau ont été représentées par des triangles afin de les situer. La couleur de ces triangles indique si celles-ci sont utilisables (vert) ou non (rouge).
- Un bref descriptif de la situation par site est disponible dans ce dossier, le descriptif est précédé d'un numéro repris sur le plan à l'emplacement du site. De même, chaque proposition d'aménagement est précédée d'une lettre majuscule reprise sur le plan à l'emplacement du site à aménager.
- Enfin, des illustrations sont présentées afin de situer plus facilement le site sur le plan.

L'inventaire couvre :

- La Meuse depuis sa confluence avec le Canal Albert jusqu'à la frontière des Pays-Bas pour la rive droite et jusqu'à la limite provinciale Liège-Limbourg pour la rive gauche ;
- Le Canal Albert depuis sa confluence avec la Meuse jusqu'à la tranchée Caster ;
- Le Canal de Jonction.

Les plans ainsi que le descriptif complémentaire présentés ci-dessous sont représentatifs de la situation en mai 2005.







Rue des Buissons

129.830

129.690

129.620

Rue de la Vouerie

129.420

19

129.340

129.220

J



Rue de la Halle  
Rue aux Chevaux

128.110

128.020

Quai du Barrage

127.770

127.675

127.535

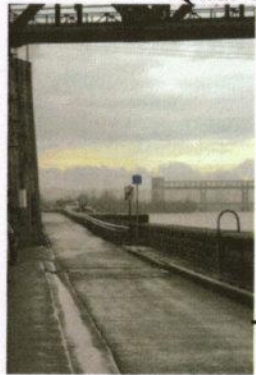
I

18

127.151

127.091

127.041



Quai Basse-Meuse

126.951

126.774

17

Canal Haccourt-Visé

126.650

Promenade d'Aiguillon

126.450

Quai du Helle

126.500

130 000

129 500

129 000

128 500

128 440

128 000

127 720

127 500

127 000

126 991

Frontière Néerlandaise

Barrage de Lixhe

Pont-rail de Visé

127.600

11

127.350

127.150

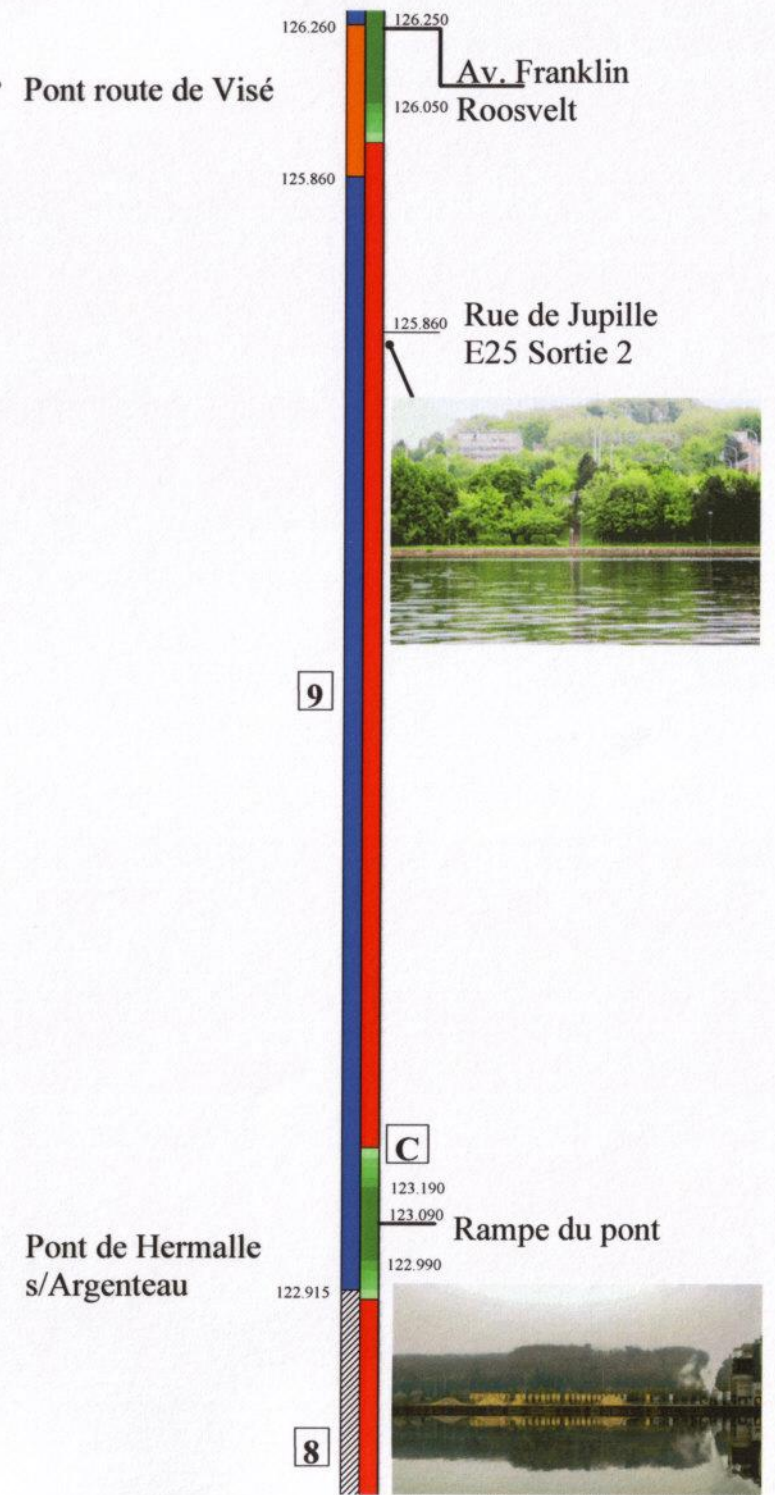
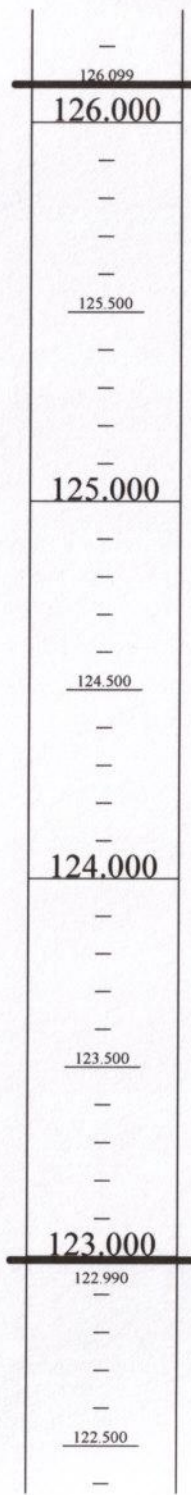
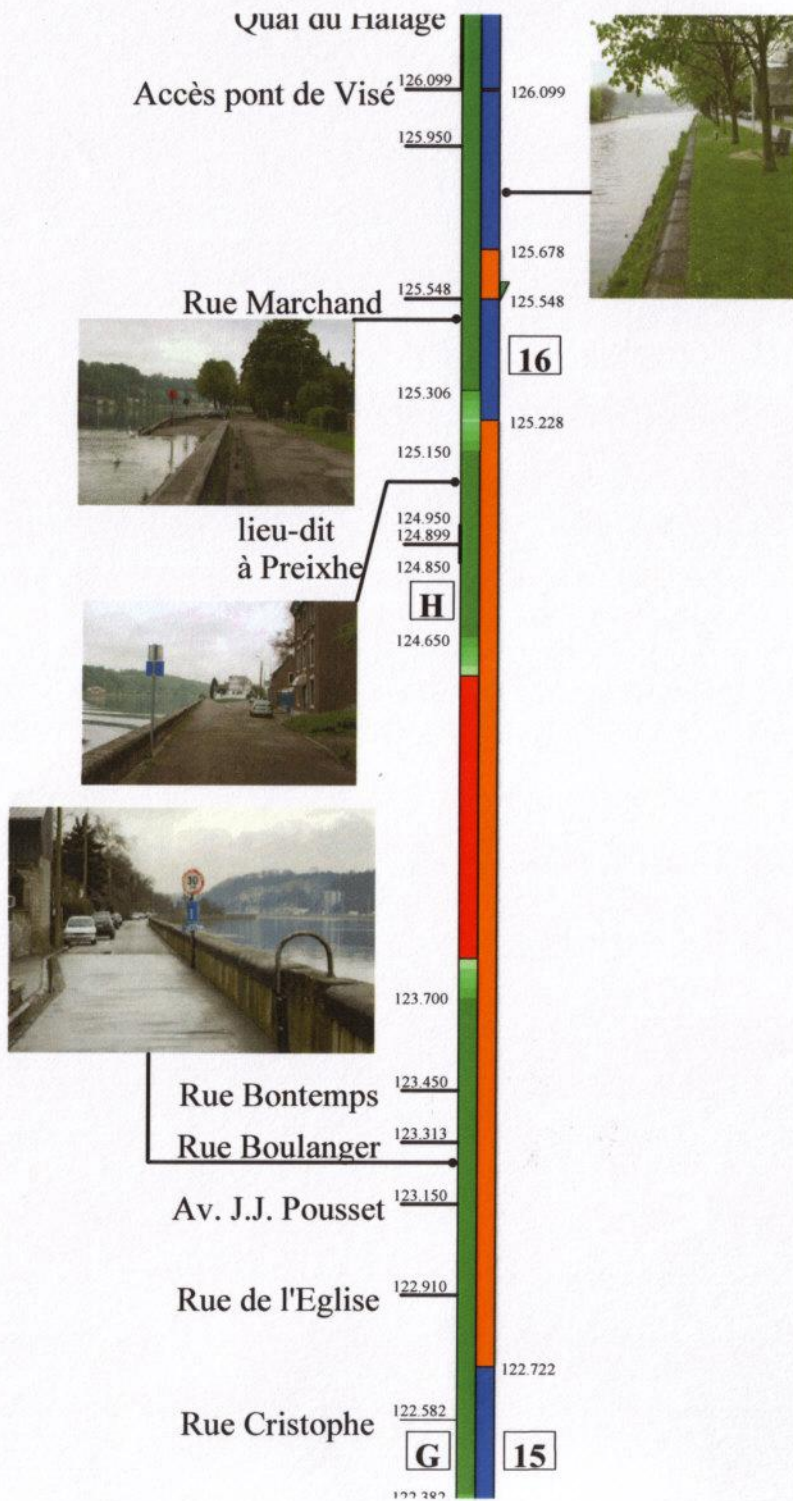
D

10

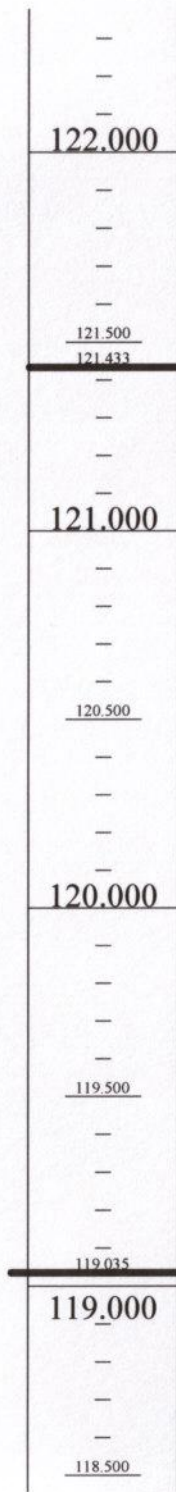
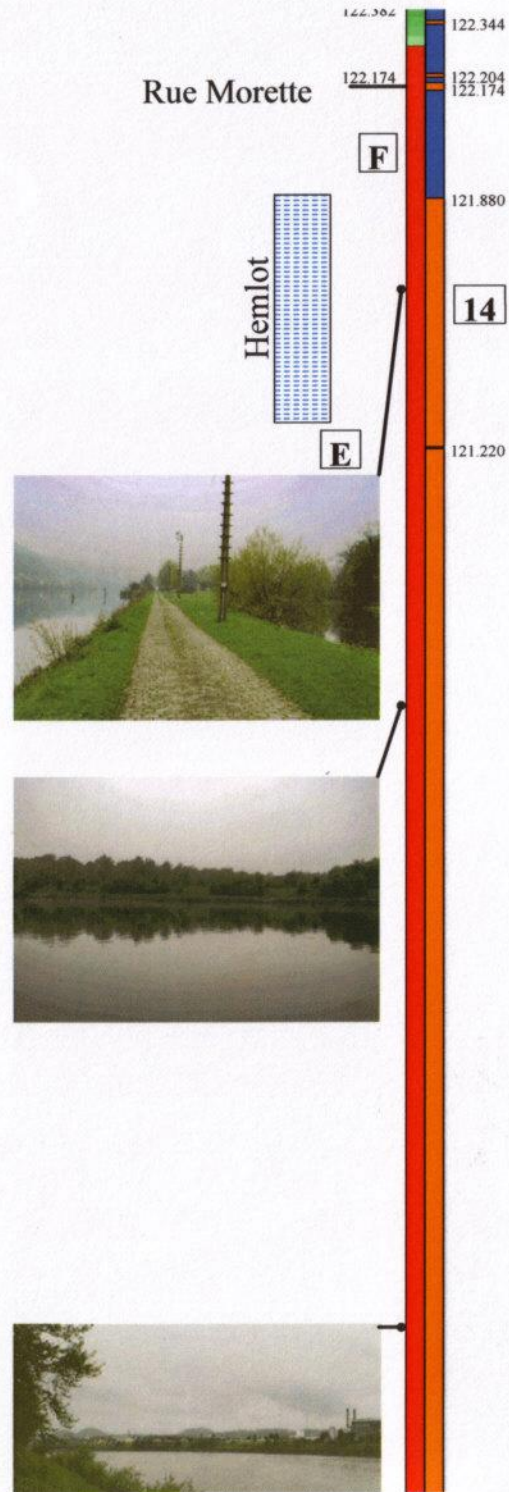
↓





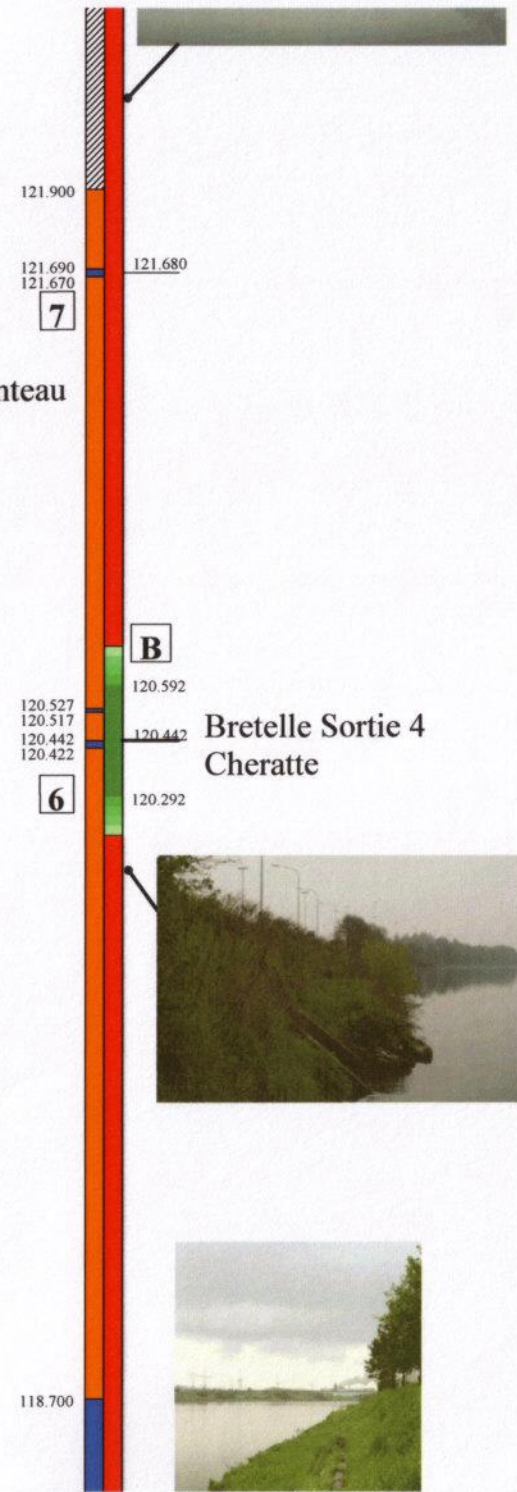




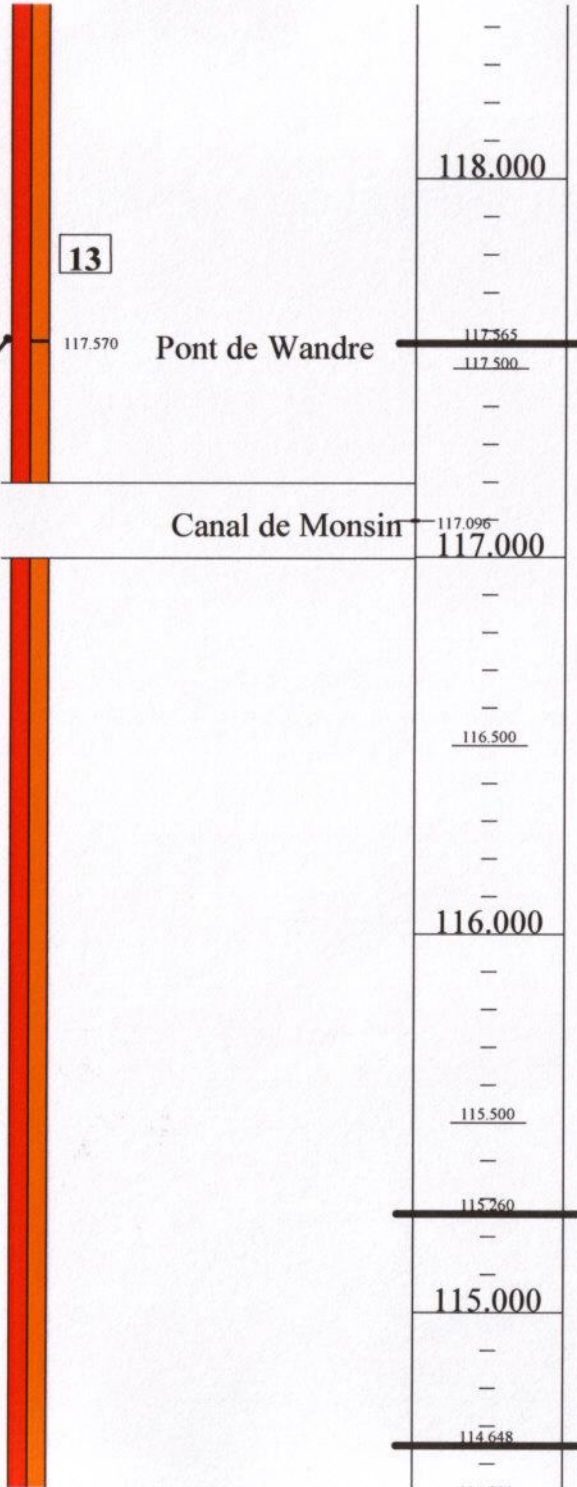


Ancienne Ecluse  
d'Hermalle s/Argenteau

Pont n°27  
Autoroute E40







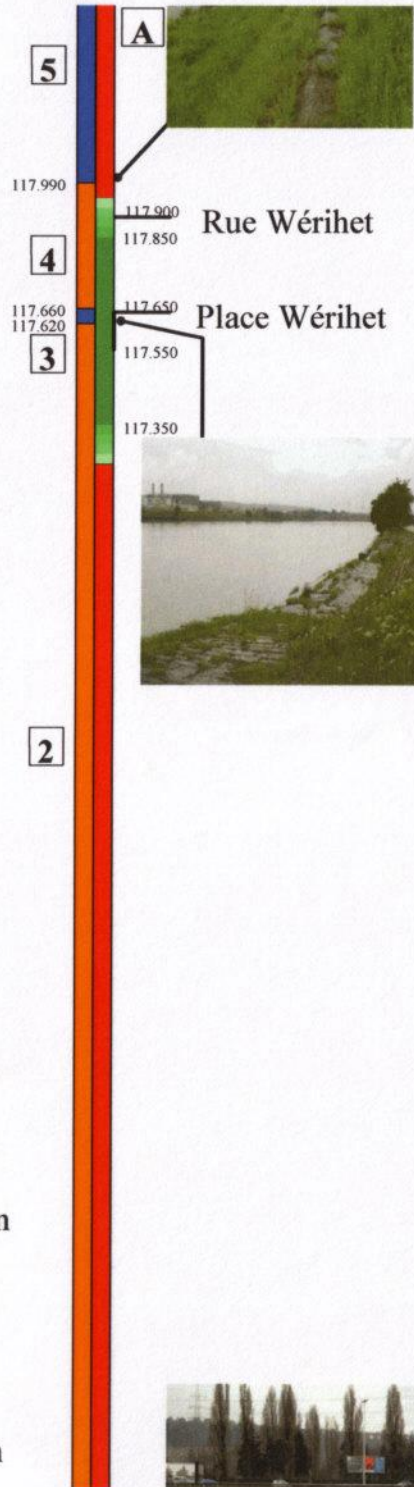
13

Pont de Wandre

Canal de Monsin

Pont-rail de Monsin

Barrage de Monsin



5

A

4

Rue Wérihet

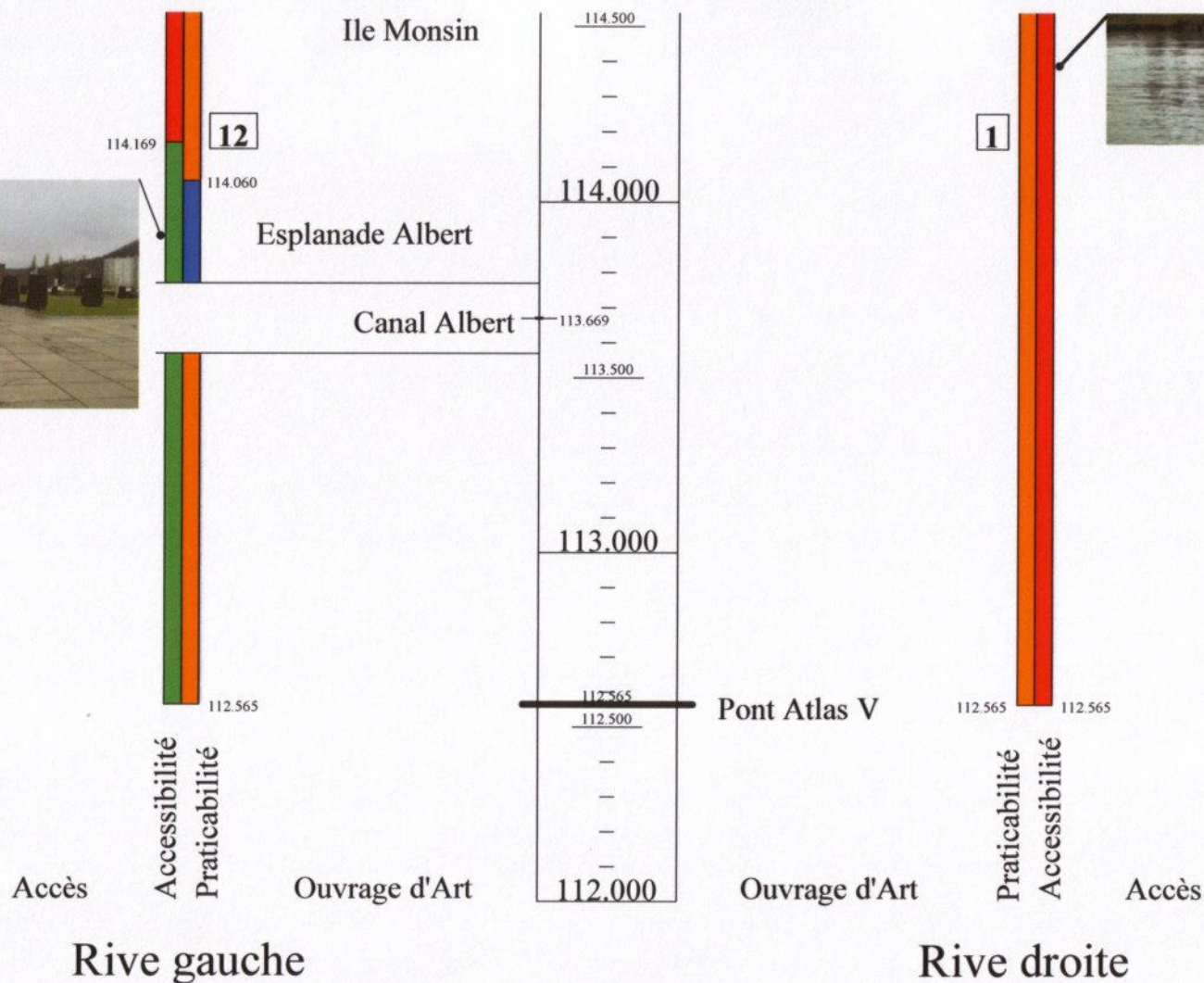
3

Place Wérihet

2





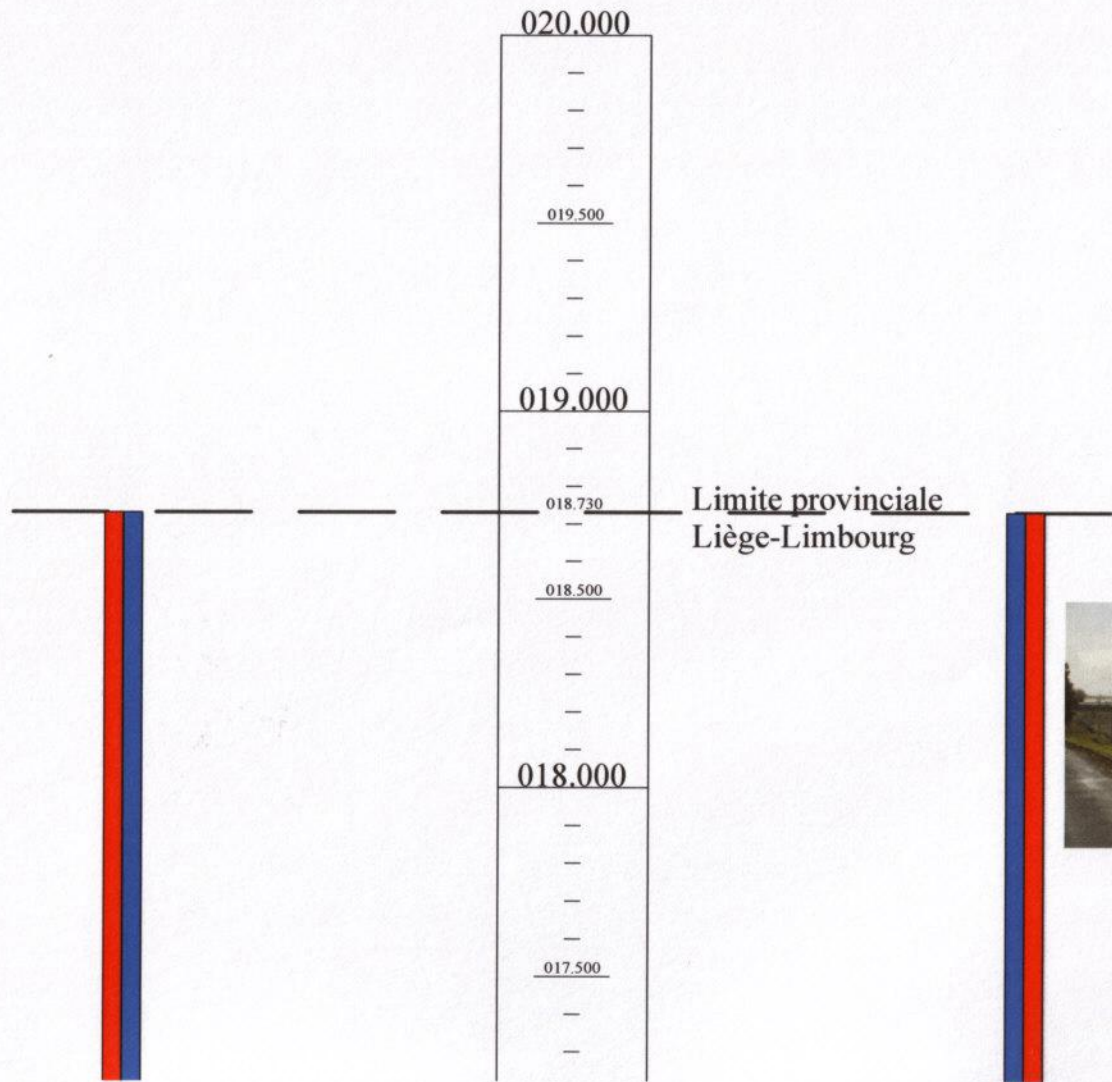


# Basse Meuse & Meuse mitoyenne

Echelle : 1/20000

Réalisé par la Maison wallonne de la Pêche

Mai 2005



Limite provinciale  
Liège-Limbourg



Rue Collinet  
al de Lanaye





016.447

016.247

**K**

015.890

015.690



**20**

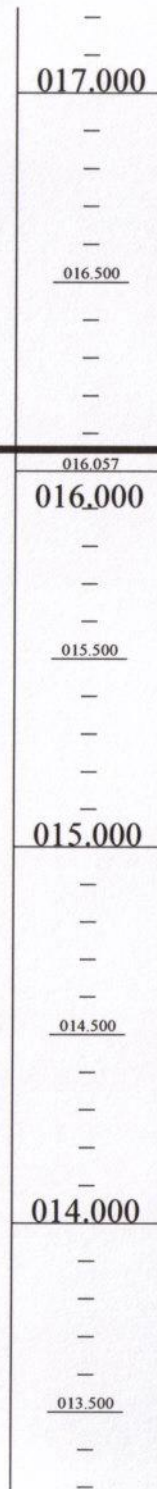
**19**

Darse de Lixhe

014.360

014.199

Port C.B.R.



Pont de Lanaye

016.986

016.500

016.057

016.000

015.500

015.000

014.500

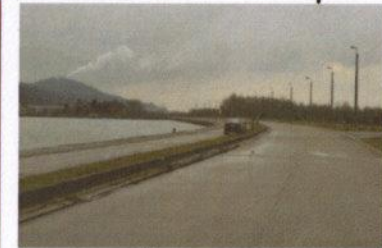
014.000

013.500



**9**

**8**

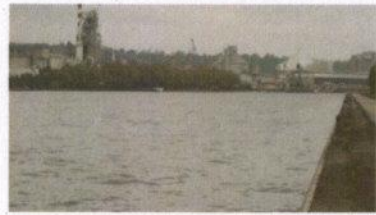


**E**

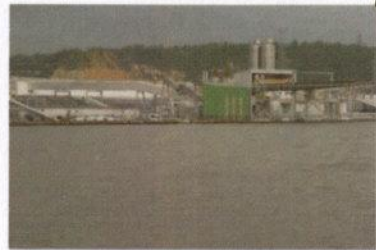
Place du Tige

**D**





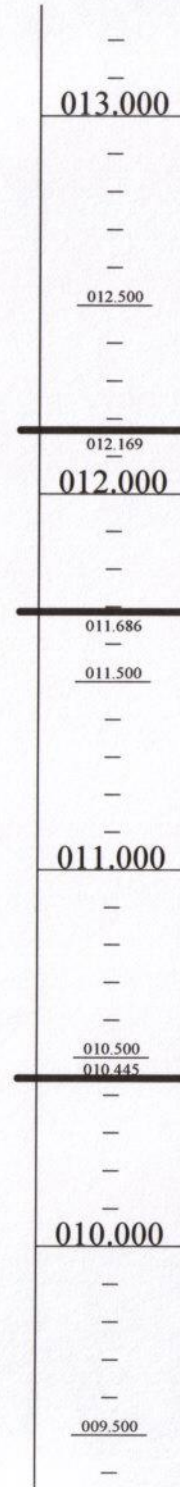
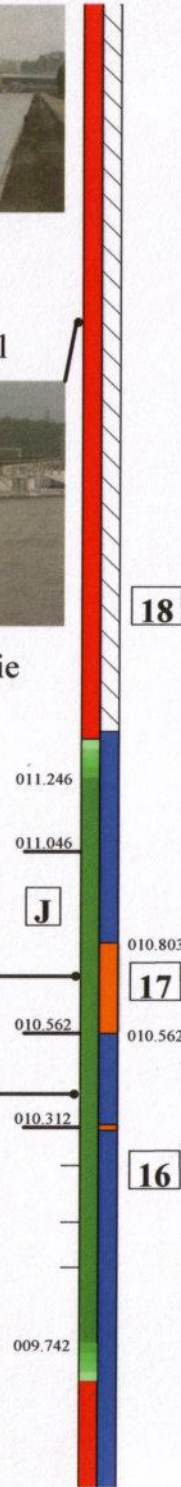
Port E.C.C.  
International



Port Cimenterie  
de Haccourt



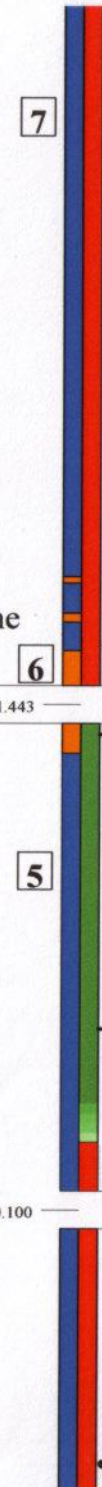
Quai des  
Cimenteries



Pont de Lixhe

Pont rails de Lixhe

Pont de Haccourt



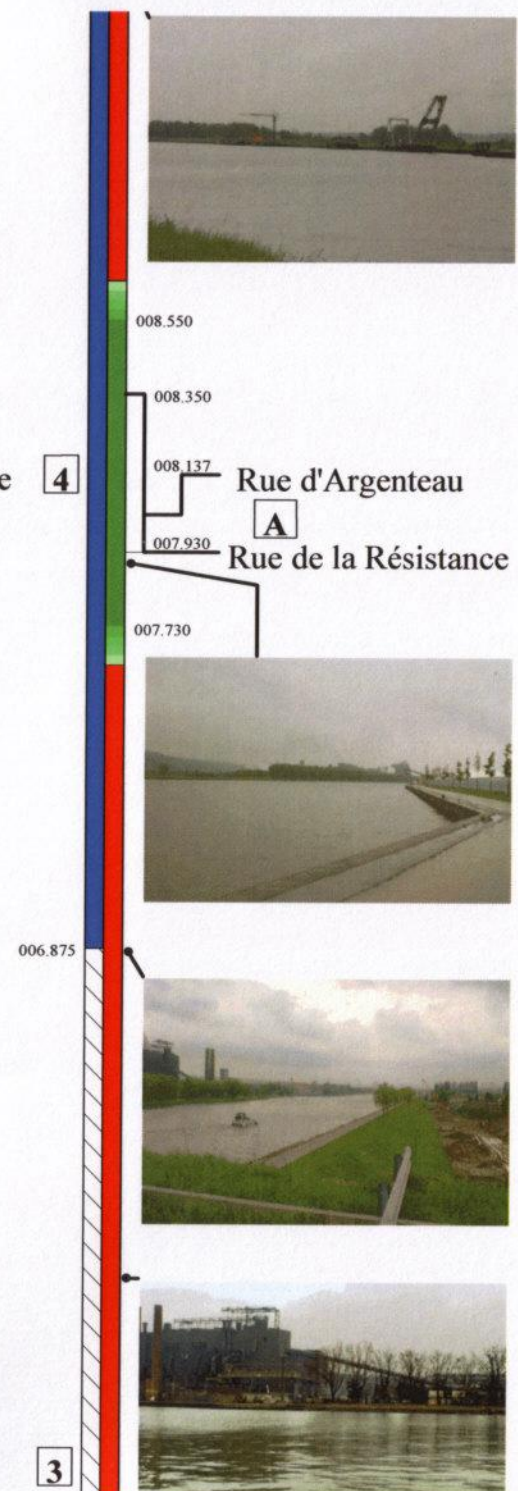
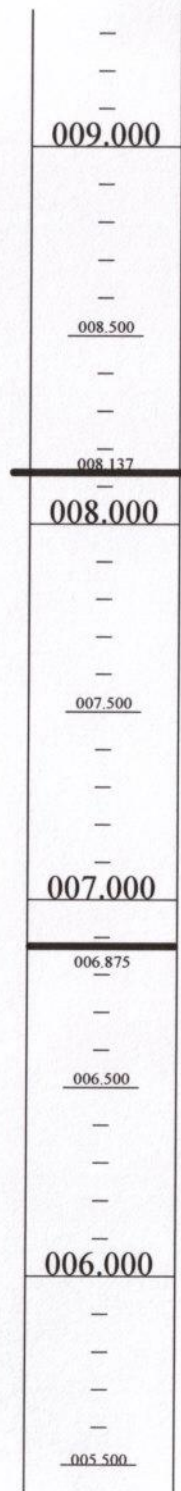
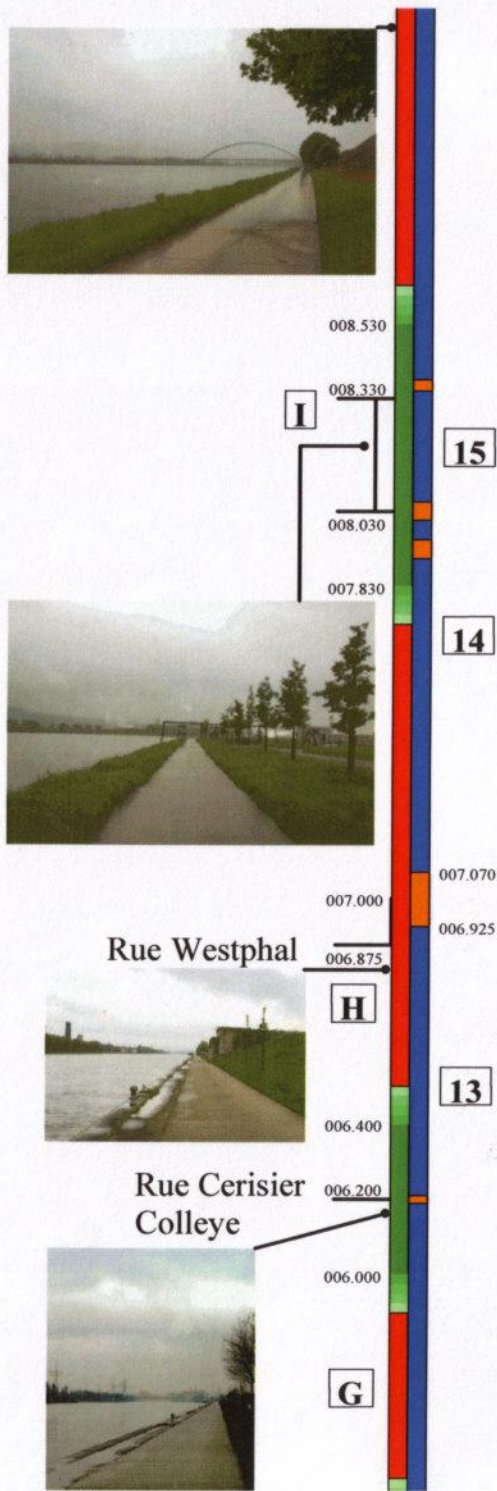
Canal Haccourt-Visé



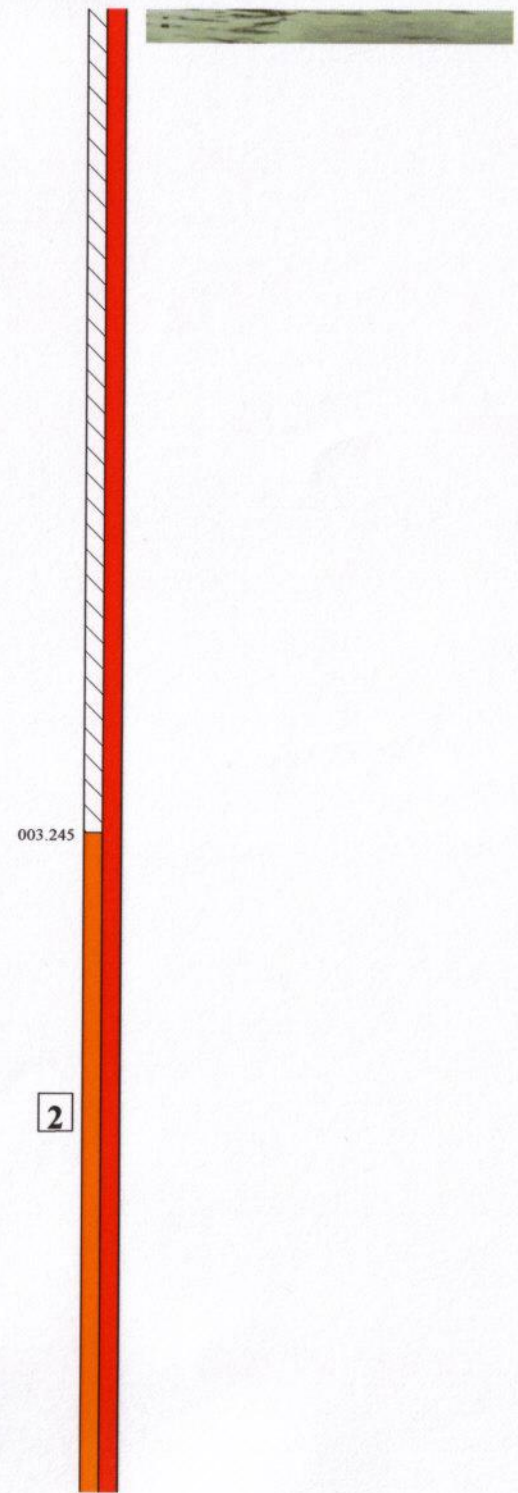
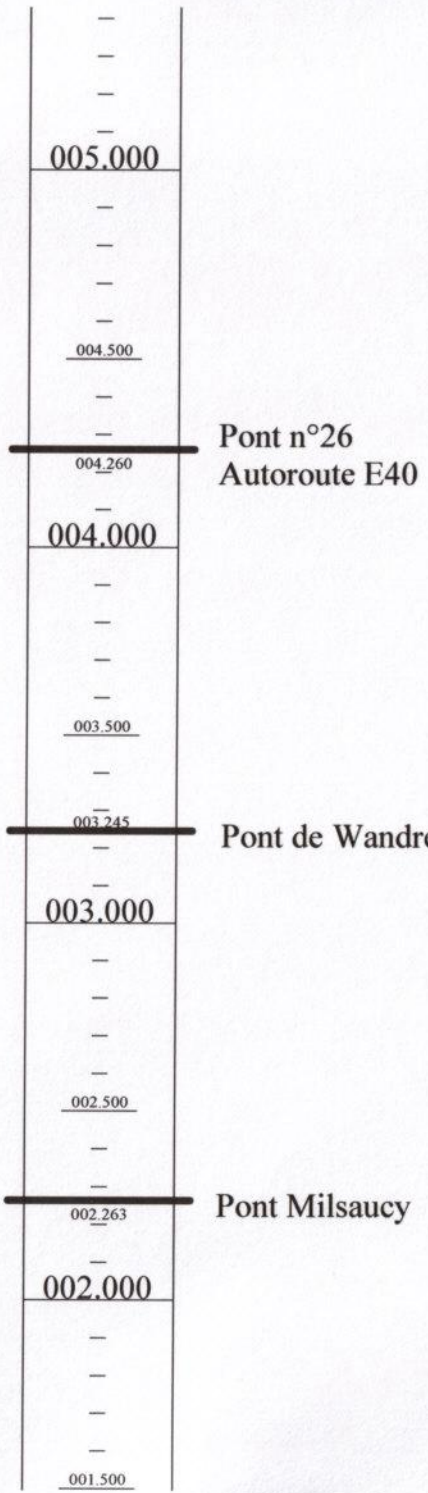
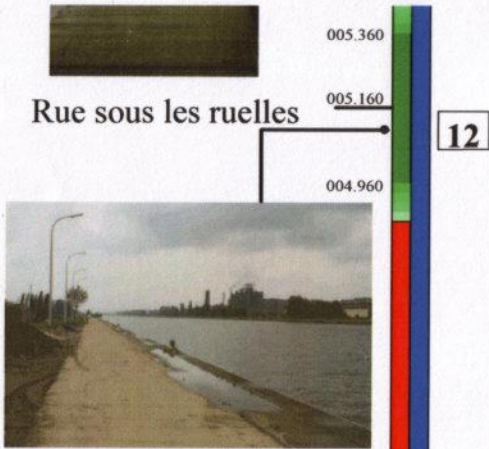
Rue Ct. Naessen

Bassin refuge













Rue Ernest Solvay

000.810

000.432

11

Quai de Wallonie

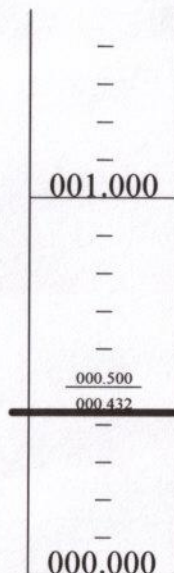
000.000

Accessibilité  
Praticabilité

Accès



Ouvrage d'Art



Ile Monsin

Pont Marexhe

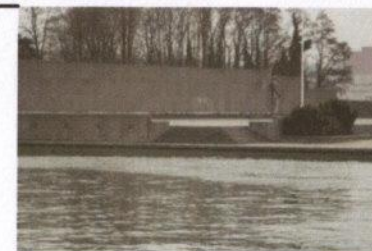
Esplanade Albert

Ouvrage d'Art



1

Rue de l'Ile Monsin



Accès

Praticabilité  
Accessibilité

Rive gauche

Rive droite

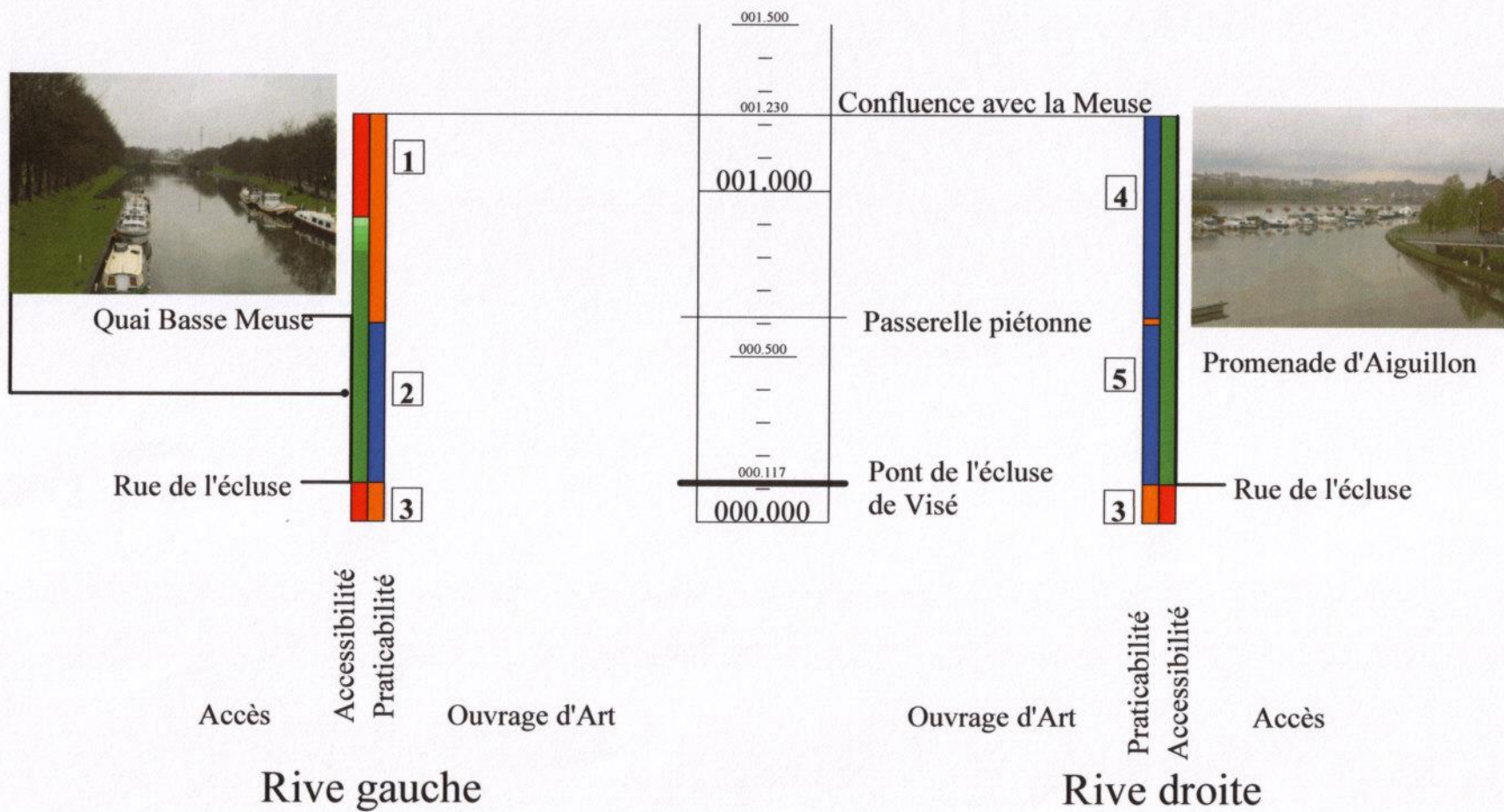
# Canal Albert

Echelle : 1/20000

Réalisé par la Maison wallonne de la Pêche

Mai 2005





# Canal Haccourt-Visé

Echelle : 1/20000

Réalisé par la Maison wallonne de la Pêche

Mai 2005



### 2.3.1. Basse-Meuse & Meuse mitoyenne

#### Rive droite :

1. L'autoroute E25 Liège – Maastricht longe directement le fleuve sur plus de 3 km, c'est un obstacle infranchissable pour accéder aux berges. L'exercice de la pêche y est donc impossible et ce, quel que soit l'état de la berge (praticable ou non).
2. L'autoroute E25 s'écarte du fleuve mais cet emplacement est occupé par les installations du « Parc d'activités économiques de Liège – Port pétrolier de Wandre ». L'accès y étant limité aux usages portuaires, le pêcheur ne peut accéder à ce site.

3. En aval du pont de Wandre, la place Wérihet permet d'accéder aux berges. Cependant, à cet endroit, le surplomb empêche la pratique de la pêche à l'exception d'un embarcadère (ci-contre) où la pêche est possible sur 40 m.



**Fig. 1 :** Place Wérihet.

4. Une route, le quai de halage (ci-contre), part de cette place et longe la Meuse afin de rejoindre la rue Wérihet. Cependant, cet accès est interdit à la circulation des véhicules sauf autorisation. De plus, une barrière de sécurité et un surplomb excessif empêchent tout exercice de la pêche sans l'utilisation de matériel tel qu'un plancher.



**Fig. 2 :** Quai du Halage.

5. Le parc d'activités économiques de Chertal-Wandre interdit tout accès aux berges. Un passage pour les piétons sur le faite du perré est possible sur 700 m et permet d'atteindre une banquette (ci-contre) qui se situe entre les installations du parc d'activités économiques et le fleuve. Ce passage n'est absolument pas sécurisé et le risque de chute est important. De plus, le passage n'est possible que de façon saisonnière, la végétation empêchant l'accès à la banquette. Cette banquette permet la pratique de la pêche sur cette section mais la difficulté d'accès pour des pêcheurs valides diminue l'attractivité du site.



**Fig. 3 :** Plancher à Chertal.

6. A Cheratte, un accès peu aisé permet de rejoindre les bords de Meuse à partir de la bretelle de l'autoroute E25. Une banquette est déjà présente à cet endroit mais par manque d'entretien, elle est rendue impraticable par la végétation à l'exception de quelques emplacements dégagés par les pêcheurs.



**Fig. 4 :** E25 Sortie 4 : Cheratte.



**Fig. 5 :** Banquette en amont de l'accès.



**Fig. 6 :** Banquette en aval de l'accès.

7. Au niveau de la cumulée 121.680, un passage sous l'autoroute permet de rejoindre, à pieds, un quai en bord de Meuse. Cependant, le passage est théoriquement cadenassé, ce qui rend aléatoire l'accès à la berge.



**Fig. 7 :** Passage piétonnier sous la E25.



**Fig. 8 :** Port d'Argenteau.

8. L'accès au quai du « parc d'activités économiques de Visé – Port d'Argenteau » est interdit et donc inaccessible pour la pêche.

9. Un chemin touristique entre le fleuve et l'autoroute permet aux piétons et cyclistes de longer le fleuve entre Hermalle-sous-Argenteau et Visé. Seuls deux accès sont possibles : le pont de Hermalle ou le pont de Visé. Cette section est donc inaccessible. Toute cette section est praticable à l'exception du pont de Visé aux abords duquel se trouve une barrière de sécurité.



**Fig. 9 :** Abords du pont de Visé.



**Fig. 10 :** Chemin touristique.

10. En aval du pont de Visé, une route carrossable et de nombreuses places de parking rendent cet endroit accessible. On notera la présence d'une rampe de mise à l'eau et une berge praticable dans le cadre de l'exercice de la pêche.



**Fig. 11** : Aval du pont de Visé.



**Fig. 12** : Rampe de mise à l'eau.

11. A l'aval du pont rail de Visé, une barrière interdit l'accès à une zone portuaire non encore équipée mais ouverte à la location. Cette section est seulement praticable partiellement car à proximité du barrage de Lixhe, la pêche est interdite.



**Fig. 13** : Zone portuaire en aval de Visé.

Rive gauche :

12. À l'exception du bord de l'Esplanade Albert I<sup>er</sup>, la pêche est interdite des bords de l'île Monsin depuis la jonction du canal Albert avec la Meuse jusqu'à la jonction du canal de Monsin avec la Meuse. Les bords de l'île sont impraticables et l'accès y est limité à cause de l'implantation des industries. En aval du canal de jonction, une ligne de chemin de fer borde le fleuve et interdit tout passage vers celui-ci.



**Fig. 14** : Amont du pont de Wandre.

13. L'implantation du « Parc d'activités économiques de Chertal Wandre » ne permet pas aux pêcheurs d'accéder au fleuve. De plus, les berges sont constituées d'un perré dont la hauteur est supérieure à 2 mètres. Un problème de sécurité est posé également par l'effondrement d'une partie de ce perré dans la Meuse (Km 121.000).



**Fig. 15 & 16** : Parc d'Activités Economiques de Chertal Wandre.



14. Le bras de Meuse, le « Hemlot », est actuellement inaccessible pour les pêcheurs. La voirie est interdite sans autorisation. La possibilité d'accéder à cette voirie permettrait de rendre les bords de Meuse ainsi que le « Hemlot » accessibles aux pêcheurs. La rive gauche de la Meuse est impraticable entre l'ancienne écluse et l'île Franche Garenne en raison d'un haut fond qui joue le rôle de frayère. La profondeur ne permet pas la pratique de la pêche.



**Fig. 17** : Accès au Hemlot.

15. En aval de l'île Franche Garenne, une section RAVeL est inaccessible aux pêcheurs motorisés. A Hermalle, les bords de Meuse sont accessibles. Cependant, la pêche n'est possible que sur une petite portion à l'aval de laquelle commence un mur qui se prolonge jusqu'à Visé et rend l'exercice de la pêche impossible.



**Fig. 18** : Pont de Hermalle.



**Fig. 19** : Section praticable à Hermalle.



**Fig. 20** : Mur rendant le site impraticable.



**Fig. 21** : Lieu-dit à Preixhe.

16. En amont de Visé, au niveau de la cumulée 125.228 Km le site est rendu praticable par la présence d'un talus herbeux sur lequel le pêcheur peut s'installer pour pêcher. À l'exception de la rampe de mise à l'eau au niveau de la rue Marchand tout ce tronçon est praticable. À Visé, plusieurs parkings et des accès réguliers rendent la berge accessible. La berge répond également aux différents critères de référence de praticabilité. Il faut cependant signaler que la voirie longe le canal de Jonction Haccourt-Visé et non la Meuse. La Meuse se situe de l'autre côté du port de plaisance installé à la confluence avec la Meuse.

**Fig. 22** : Digue entre la Meuse et le canal de Jonction.







**Fig. 23** : Rampe de mise à l'eau.



**Fig. 24** : Bords de Meuse au niveau de l'Île Robinson.

17. En aval du canal de Jonction Haccourt Visé, un mur est à nouveau présent et le site est, par conséquent, impraticable.



**Fig. 25** : Aval du pont rail de Visé.



**Fig. 26** : Barrage de Lixhe.

18. En aval du pont rail de Visé, des péniches résidentes forment un obstacle qui ne permet pas la pratique de la pêche. En amont du barrage de Lixhe, une ancienne rampe de mise à l'eau est présente ainsi qu'un parking mais ceux-ci sont inaccessibles car la voirie qui y mène est interdite à la circulation. De plus, le site est praticable et pourrait accueillir, moyennant quelques aménagements, des personnes à mobilité réduite.

19. En aval du barrage, le surplomb est de plus de 5 mètres et ne permet pas la pratique de la pêche. La Meuse mitoyenne est accessible ponctuellement, le problème majeur étant le peu de possibilités de stationner des véhicules. Des escaliers sont présents mais débouchent directement sur l'eau. Les marches sont trop étroites pour permettre à un pêcheur de s'installer sur l'escalier même, le site est donc impraticable. De plus au niveau de la rue des Buissons, le RAVeL est détourné car il n'y a plus aucune possibilité de longer le fleuve même pour les piétons.



**Fig. 27** : Pente abrupte de la berge.



**Fig. 28** : RAVeL à la hauteur de la rue des Buissons.

20. En aval de la rue des Buissons (Cumulée 130.000 Km), la berge bétonnée est impraticable sans l'utilisation d'un plancher. De plus, l'utilisation des planchers est relativement peu sûre à cet endroit. Le site est partiellement accessible en empruntant le chemin pour prendre le « Bac ».



**Fig. 30** : Berge à hauteur de la rue de la maison blanche.



**Fig. 29** : Berge bétonnée.

21. En amont de la limite provinciale, une rue limitée à la circulation locale (la rue de la Maison Blanche) permet d'atteindre un parking qui peut servir aux personnes souhaitant pêcher en bord de Meuse ou au niveau de la gravière. Le bord de Meuse est praticable ponctuellement, le surplomb étant assez important à cet endroit. Une rampe de mise à l'eau est présente mais interdite d'utilisation par trois blocs de béton.

### 2.3.2 Canal Albert

#### Rive droite :

1. L'Esplanade Albert s'étend de la confluence du canal Albert jusqu'au pont Marexhe. Ce tronçon est le seul où la pêche est autorisée jusqu'au canal de Monsin. En effet, la pêche est interdite des bords de l'Île Monsin dans le canal Albert ainsi que dans les darses du port de Monsin.



**Fig. 31** : Esplanade Albert.

2. Une digue sépare le canal Albert de la Meuse, l'accès à celle-ci est impossible et l'exercice de la pêche n'y est pas réalisable.
3. Le parc d'activités économiques de Chertal Wandre occupe la rive droite du canal Albert depuis le pont de l'autoroute E40 jusqu'à l'ancien pont de Vivegnis. Ce tronçon est interdit d'accès.



**Fig. 32 & 33** : Parc d'activités économiques de Chertal Wandre.

4. Au niveau du pont de Hermalle-sous-Argenteau, le halage est accessible via la voirie en contrebas sur une courte section. En aval du pont de Hermalle, se trouve le Parc d'activités économiques de Hermalle-sous-Argenteau/Haccourt dont l'accès est interdit aux véhicules. Présence de barges ponctuellement.



**Fig. 34** : Parc d'activités économiques.

5. La berge du canal est accessible à partir de la voirie en contrebas, rue Naessens de Loncin. Des emplacements de parking sont prévus au bas d'escaliers qui permettent d'atteindre la rive. Celle-ci ne présente pas un surplomb excessif et permet la pratique de la pêche.



**Fig. 35** : Parking en contrebas du canal.



**Fig. 36** : Berge à Haccourt.

6. De part et d'autre du canal de jonction à Haccourt, la berge est impraticable à cause de la présence de barrières de sécurité. Le canal Albert n'est pas accessible à l'aval du canal de jonction, la route étant interdite à la circulation. Le chemin de halage n'est plus accessible depuis le canal de jonction jusqu'à la place du Tige, soit sur plus de 2 km.



**Fig. 37** : Confluence entre les canaux de jonction et Albert.



**Fig. 38** : Aval du canal de jonction.

7. La rive droite du canal Albert répond aux critères de praticabilité entre le pont de Lixhe et la place du Tige (cumulées 13.690 Km) à l'exception de tronçons de quelques dizaines de mètres occupés par des barrières de sécurité.



**Fig. 39** : Pont de Lixhe.



8. La place du Tige permet d'accéder au chemin de halage. Cependant, une centaine de mètres séparent le parking de la berge ce qui réduit considérablement l'accessibilité à cet endroit qui, rappelons-le, est le seul accès sur près de cinq kilomètres. A cet endroit, la berge est praticable mise à part une barrière de sécurité face à l'accès.



**Fig. 40** : Accès par la place du Tige.



**Fig. 41** : Canal en aval de la Pl. du Tige.

9. Le Quai Caster longe le RAVeL qui borde le canal. Cette voirie permet relativement facilement de rejoindre les berges mais il existe deux obstacles majeurs à l'exercice de la pêche à cet endroit :

- Cette zone est réservée à l'amarrage des péniches. Les péniches n'étant pas résidentes, le site n'a pas été repris comme impraticable sur le plan mais la présence courante de péniches rend la praticabilité aléatoire.
- Un second problème se pose au niveau de la qualité de l'eau. Cela ne rend pas le site « impraticable » à proprement parler mais réduit considérablement son attractivité.



**Fig. 42** : Quai Caster.

#### Rive gauche :

10. La berge du canal en aval de la confluence avec la Meuse présente un surplomb incompatible avec la pratique de la pêche. Cette section est accessible par le Quai de Wallonie, de nombreux emplacements de parking sont disponibles. En aval du pont Marexhe, de nombreuses péniches sont en stationnement ce qui constitue un obstacle à la pratique de la pêche.



**Fig. 44** : Pont Marexhe.



**Fig. 43** : Amont du pont Marexhe.



11. En aval du pont Marexhe, la berge est occupée par les installations du port d'éclatement. L'accès est interdit aux véhicules mais également aux cyclistes et piétons. Toute cette zone portuaire est totalement inaccessible. Un accès existe sous le pont en aval du pont Milsaucy.



**Fig. 45** : Zone portuaire.

12. La section en aval du pont de l'autoroute peut être atteinte par la rue Sous-les-Ruelles. Des emplacements de parking sont disponibles et il est également possible de se garer sur l'accotement. A cet endroit, les berges sont praticables, le surplomb est inférieur à 2 mètres et il n'existe pas d'obstacle à la pratique de la pêche.



**Fig. 46** : R. Sous-les-Ruelles.

13. La rue Cerisier Colleye permet d'accéder au RAVeL, des emplacements de parking sont prévus au niveau de cet accès. Entre ces deux accès (rues Sous-les-Ruelles et Cerisier Colleye) une route longe le canal en contrebas mais aucun accès n'est possible à cause de la digue importante entre la route et le canal. La rampe du pont de Vivegnis n'est pas accessible aux véhicules, ce qui a pour conséquence de restreindre l'accès au RAVeL à cet endroit.



**Fig. 47 & 48** : Ancien pont de Vivegnis.

14. En amont du pont de Hermalle, la rive gauche est occupée par le Parc d'activités économiques de Hermalle-sous-Argenteau/Haccourt. De part et d'autre du parc d'activités, le chemin de halage est repris dans le Réseau Autonome de Voies Lentes. Cette section est inaccessible pour les pêcheurs.



**Fig. 49** : Aval du pont de Vivegnis.



**Fig. 50** : Parc d'activités économiques.

15. Au niveau du pont de Hermalle, une rampe descend du pont et longe le RAVeL avant de continuer vers le Parc d'activités économiques de Hermalle-sous-Argenteau/Haccourt. Aucun parking n'est disponible mais les voitures peuvent éventuellement être stationnées le long de l'accotement.



**Fig. 51** : Amont du pont de Hermalle.



**Fig. 52** : Pont de Hermalle.

16. En amont du pont de Haccourt, une route se trouve en contrebas du canal (Allée Verte). Des emplacements de parking sont prévus le long de l'accotement et des escaliers sont prévus afin d'atteindre la berge depuis la route. La berge répondant aux critères de praticabilité entre le pont de Hermalle et celui de Haccourt, la pêche est possible aux abords des deux ponts.



**Fig. 54** : Aval du pont de Haccourt.



**Fig. 53** : Allée verte (Haccourt).

17. En aval du pont de Haccourt, une voirie (Quai des Cimentiers) longe directement le canal. Une barrière de sécurité rend une partie de ce tronçon impraticable. Après quelques centaines de mètres, la barrière est placée en retrait par rapport à la berge ce qui permet à un pêcheur de s'installer au bord de l'eau. Le port communal de Haccourt est également accessible via le Quai des Cimentiers. C'est le dernier accès à la berge avant les rampes du pont de Lanaye.



**Fig. 56** : Port communal de Haccourt.



**Fig. 55** : Quai des Cimentiers.



18. Au niveau du pont rails de Lixhe et en aval de celui-ci, la rive gauche est inaccessible. En effet, les installations de la Cimenterie de Haccourt, de E.C.C. International et de C.B.R. occupent la rive gauche du canal Albert. La route en contrebas du canal n'est que partiellement accessible, des panneaux C3 étant présents sur cet accès. Le mur séparant cet accès et le canal ne peut que difficilement être gravi avec le matériel nécessaire à la pêche.



**Fig. 57** : Mur de la cimenterie.



**Fig. 58** : Cimenterie de Haccourt.



**Fig. 59** : E.C.C. International.



**Fig. 60** : Darse C.B.R.

19. La darse C.B.R. est interdite à la circulation et malgré l'accès possible par un chemin agricole, cette section est inaccessible. En effet, ce chemin ne répond pas aux critères d'accessibilité et il est pratiquement impossible de stationner un véhicule sans bloquer l'accès.

20. Les rampes du pont de Lanaye permettent d'accéder à la berge de part et d'autre du pont. Il est possible de se garer sur l'accotement ou pour la rampe aval à l'extrémité de l'accès. Les berges répondent à tous les critères de praticabilité qui ont été définis.



**Fig. 61** : Rampe amont du pont de Lanaye.



**Fig. 62** : Berge en amont du pont.



**Fig. 63** : Rampe aval du pont de Lanaye.



**Fig. 64** : Berge en aval du pont.

### 2.3.3 Canal de Jonction (Haccourt – Visé)

#### Rive droite

1. La rive droite du canal de Jonction est constituée d'une digue qui sépare la Meuse et le canal. Un port de plaisance étant installé dans le canal de Jonction à ce niveau, la berge n'est pas praticable. L'interdiction de pêcher se termine en aval de la passerelle qui surplombe le canal de Jonction.



**Fig. 65** : Port de plaisance.

2. La rive est accessible par le biais du Quai Basse-Meuse, l'accotement de cette route est prévu pour le stationnement des voitures. La pratique de la pêche est possible sur toute la longueur du canal de jonction dès la fin du port de plaisance.



**Fig. 66** : Canal de jonction.



**Fig. 67** : Jonction avec le canal Albert.

3. Du pont de l'écluse de Visé jusqu'à la confluence avec le canal Albert, le canal de jonction est inaccessible et impraticable sur les deux rives (Fig.67).

#### Rive gauche

4. Au niveau de la confluence entre la Meuse et le canal de Jonction, la berge est accessible et praticable. Le stationnement est possible sur l'accotement et les berges sont praticables.
5. Après la passerelle, une route longe le canal (Promenade d'Aiguillon), un parking est accessible peu avant le pont de l'écluse de Visé.



**Fig. 68** : Promenade d'Aiguillon.



## 2.4. Synthèse

Les statistiques d'accessibilité ont été calculées sur base des plans qui ont été établis grâce à l'inventaire de terrain. Le pourcentage de berges accessibles ne prend pas en compte les portions représentées par des dégradés de vert. Le pourcentage de berges « pêchables » représente la proportion de berges à la fois accessibles ET praticables.

**Tableau 1 : Longueur de berge [km] accessible, praticable et « pêchable », pourcentage [%] par rapport à l'intégralité du tronçon inventorié et nombre de secteurs « pêchables » actuellement.**

	Basse-Meuse			Canal Albert		
	Rive gauche	Rive droite	Total	Rive gauche	Rive droite	Total
Longueur du tronçon	20,18 km	14,77 km	34,95 km	18,73 km	18,73 km	37,46 km
<b>Accessibilité</b>						
Distance	5,44 km	2,30 km	7,74 km	4,89 km	3,12 km	8,01 km
Pourcentage	27 %	16 %	22 %	26 %	17 %	21 %
<b>Praticabilité</b>						
Distance	2,71 km	5,09 km	7,8 km	12,92 km	11,69 km	24,62 km
Pourcentage	13 %	34 %	22 %	69 %	62 %	66 %
<b>« Pêchabilité »</b>						
Nombre de site	6	4	10	6	5	11
Distance	1,89 km	1,36 km	3,25 km	3,76 km	2,96 km	6,72 km
Pourcentage	9 %	9 %	9 %	20 %	16 %	18 %

### 3. Propositions d'aménagements

Les aménagements proposés ci-dessous visent à améliorer l'accessibilité et la praticabilité des lieux de pêche à tous les pêcheurs et notamment aux personnes à mobilité réduite. Le choix des sites pour lesquels des propositions d'aménagements sont décrites ci-dessous est établi sur base de l'inventaire de terrain présenté ci-avant et sur les demandes de la Fédération de pêche. Les priorités sont estimées sur base de l'ampleur de l'aménagement et sur l'importance que lui accorde la Fédération halieutique locale.

#### 3.1. Basse-Meuse et Meuse mitoyenne

##### 3.1.1. Description des aménagements

En rive droite :

A. (5) Dans le but d'améliorer l'accessibilité, la praticabilité et la sécurité au niveau de la banquette de pêche de Wandre, nous proposons :

- La création de deux parkings, l'un en amont et le second en aval de la banquette.
- L'ouverture du rail de sécurité et la réalisation d'un sentier plat au sommet du perré afin de pouvoir longer la berge.
- L'adjonction d'escaliers afin d'en disposer tous les 100 mètres pour rejoindre la banquette de pêche à partir du sentier.
- La remise en état de la banquette (aplanissement, rehaussement...).
- L'adjonction de poubelles au sommet des escaliers ainsi que de panneaux incitant à garder le site propre.
- La pose d'un parapet.



**Fig. 69** : Banquette de Wandre.

B. (6) A Cheratte, au niveau de la sortie 4 de l'autoroute E25, nous proposons afin d'améliorer l'accessibilité aux banquettes :

- Le marquage au sol d'emplacements pour le stationnement sous le pont de l'autoroute.
- L'aménagement d'un accès aux berges plus aisé que l'accès actuel (difficulté de passage entre les barrières de sécurité).

Nous suggérons également la remise en état des banquettes afin de rendre toute cette section de la Meuse praticable pour l'exercice de la pêche :

**Fig. 70** : Accès au palier de Cheratte.

- L'élagage de la végétation rivulaire.
- La mise en place d'un sentier et d'escaliers, tous les 100 mètres, afin de pouvoir accéder à la banquette depuis le sentier.
- L'entretien régulier de cette banquette afin de la maintenir en état.





C. (9) A Hermalle-sous-Argenteau, l'amélioration de l'accessibilité à ce tronçon pourrait se faire par la création d'une voirie permettant d'atteindre un parking sous le pont d'Hermalle à partir d'une voirie existante. Nous proposons:

- La création d'un accès carrossable.
- La réalisation d'un parking.



**Fig. 71 : Pont de Hermalle.**

D. (10) L'aval du pont de Visé est le seul endroit où l'on pourrait envisager de réaliser un aménagement pour les pêcheurs moins-valides sur la rive droite de la Basse-Meuse. Cet endroit est d'ores et déjà accessible aux véhicules motorisés. Afin de rendre le site praticable pour les moins-valides nous préconisons :

- La création d'un emplacement de stationnement conforme pour les handicapés (Annexe 3).
- La réalisation d'un emplacement de pêche réservé aux pêcheurs à mobilité réduite selon les normes reprises à l'annexe 3.



**Fig. 72 : Rive droite de la Meuse à Visé.**

#### En rive gauche :

E. (14) L'aménagement d'un plancher de pêche à la limite du parc d'activités économiques de Chertal – Wandre rendrait praticable toute une section. Une route existe déjà mais une barrière en ferme l'accès. Cette barrière pourrait être reculée jusqu'à la cumulée 121.000 Km afin de pouvoir accéder à un parking qui serait aménagé en bord de Meuse à l'extrémité du Hemlot. Ceci permettrait d'augmenter l'accessibilité de la Meuse et du Hemlot. L'état de la route étant pour l'instant inconnu, un renforcement de celle-ci devrait éventuellement être envisagé pour supporter le passage de véhicules motorisés.

Les travaux d'aménagement de cette partie pourraient être groupés avec la remise en état de la passe à poissons entre le Hemlot et la Basse-Meuse afin que celle-ci retrouve sa fonctionnalité.



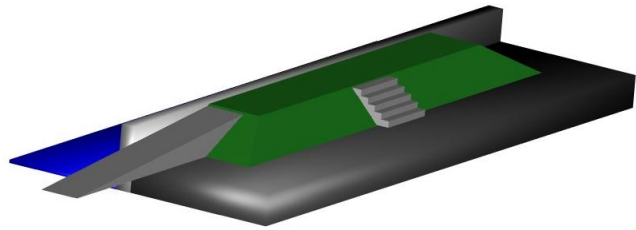
**Fig. 73 : Passe à poissons.**

F. (14) L'aménagement des abords du Hemlot devrait être envisagé afin de rendre accessibles les planchers pour moins-valides qui vont y être construits après les opérations de désenvasement soutenues par le Fonds piscicole de Wallonie.

G. (15) Au niveau de la station de refoulement de la rue Christophe à Hermalle (Km 122.500), un plancher pour moins-valides pourrait être envisagé. De même, la remise en état de la berge le long de l'Avenue Edouard Remy (aplanissement) permettrait de pratiquer la pêche à cet endroit sans avoir recours à un plancher.

H. (16) De la cumulée 123.700 Km jusqu'à la cumulée 125.228 Km, à quelques exceptions près, des aménagements pourraient être réalisés afin de rendre les berges praticables. Compte tenu de la largeur importante du RAVeL, l'aménagement suivant pourrait être envisagé :

- La mise en place d'une plateforme de la hauteur du mur et accessible par un escalier qui permettrait de rendre cette section praticable. La plateforme pourrait être constituée de terre recouverte de gazon.



**Fig. 74 : Aménagement proposé.**

- Cet aménagement pourrait même être accessible aux moins-valides moyennant l'ajout d'une rampe de pente maximum de 5% afin d'atteindre le sommet de la bute.

I. (18) En amont du barrage de Lixhe (Km 127.650), un parking est disponible mais est inaccessible, il se situe à l'extrémité d'un chemin interdit à la circulation (à l'exception des Services). Une rampe de mise à l'eau pourrait être reconvertie en plancher de pêche pour moins-valides grâce à des aménagements adéquats (Annexe 3). En aval du barrage, nous proposons la restauration d'un sentier pédestre permettant d'accéder à des emplacements de pêche qui serait aménagé à cet endroit.



**Fig. 75 : Rampe de mise à l'eau.**



**Fig. 76 : Parking en amont du barrage de Lixhe.**

Rappelons que le barrage de Lixhe est d'ores et déjà équipé d'une échelle à poissons efficace ainsi que d'une chambre d'observation des poissons. Bien que ne rentrant pas dans les aménagements destinés à améliorer l'accessibilité, nous tenons à soutenir le projet d'installation d'une salle de projection au barrage de Lixhe afin de développer la promotion et l'intérêt du grand public à la question halieutique.

J. (19) En aval du barrage de Lixhe et jusqu'à la hauteur de Lanaye, le surplomb rend la pratique de la pêche impossible. Des escaliers ont été aménagés sur les berges mais ceux-ci aboutissent dans l'eau. La proposition consiste à aménager au pied de chaque escalier une banquette de quelques dizaines de mètres de part et d'autre afin de rendre la berge praticable. Un entretien des escaliers serait souhaitable pour les maintenir en état.



**Fig. 77 : Escaliers aménagés sur les berges.**



- K. (20) A Lanaye, (cumulée 130.650 Km) le surplomb du mur bétonné rend les berges impraticables sans l'utilisation d'un plancher de pêche. La pratique de la pêche même avec cet aménagement individuel est peu sûre et les risques d'accidents sont grands. Dans le cadre de l'agrandissement des écluses de Lanaye, ce site serait aménagé afin de remplacer les emplacements de pêche perdus au niveau de la gravière. Le mur serait entièrement détruit et les berges remodelées en pente douce. Des emplacements seront prévus pour les pêcheurs lors de l'aménagement de ce site. Il faudrait voir dans quelle mesure l'aménagement d'un ou deux emplacements pour les personnes à mobilité réduite seraient réalisables.



**Fig. 78 : Berge bétonnée à hauteur de Lanaye.**

- L. (21) A la hauteur du parking de la rue de la Maison Blanche (Km 132.460), un plancher pour moins-valides existe mais n'est plus en état d'accueillir ces personnes pour la pratique de la pêche. Nous suggérons une remise en état rapide du plancher pour moins-valides et un aménagement au niveau de l'accès pour garantir sa fonctionnalité (Annexe 3). La rampe de mise à l'eau située quelques mètres en aval pourrait être remise en service moyennant quelques modifications afin d'éviter les risques d'accidents liés à la faible profondeur.



**Fig.79 : Plancher pour moins-valides.**

### 3.1.2. Programme d'aménagement

**Tableau 2 : Priorité pour les aménagements à réaliser sur la Basse-Meuse.**

Aménagement	Rive	Objet de l'aménagement	Priorité *
A	Droite	Accessibilité à la banquette de Wandre	2
B	Droite	Accessibilité à la banquette de Cheratte	1
C	Droite	Réalisation d'un accès et d'un parking au pont d'Hermalle	3
D	Droite	Aménagement pour moins-valides au pont de Visé	1
E	Gauche	Plancher de pêche à Hermalle et parking	2
F	Gauche	Accessibilité au Hemlot	2
G	Gauche	Plancher pour moins-valides et aplanissement	1
H	Gauche	Praticabilité du mur au niveau de Oupeye	2
I	Gauche	Accès et plancher pour moins-valides à Lixhe	1
J	Gauche	Aménagement au pied des escaliers	2
K	Gauche	Aménagement de la berge bétonnée (Lanaye)	3
L	Gauche	Aménagement plancher moins-valides et rampe de mise à l'eau	1

\* Priorité décroissante 1 → 3

## 3.2. Canal Albert

Étant pleinement conscient du caractère économique prononcé du canal Albert, nous proposons dans ce canal des aménagements principalement destinés à améliorer l'accessibilité. La praticabilité étant déjà satisfaisante, elle sera mise en second plan.

### 3.2.1. Description des aménagements

#### En rive droite

- A. Au niveau du pont de Hermalle, nous souhaiterions que des emplacements de parking soient marqués au sol au niveau de la voirie qui longe le RAVeL entre le pont de Hermalle et la rue de la Résistance. Des escaliers permettraient également d'atteindre le RAVeL à partir de la route en contrebas.
- B. Au niveau de la rue Naessen de Loncin, l'accès est présent mais il serait souhaitable de dégager les escaliers qui permettent d'atteindre la berge à partir de la route. Ceux-ci sont, en effet, envahis par la végétation.
- C. A l'amont du pont de Lixhe, une voirie passe en contrebas du canal. Des escaliers permettraient de franchir la digue qui les sépare. Une zone de parking pourrait également être établie sur la voirie en contrebas.
- D. Des aménagements similaires pourraient être réalisés à Lanaye afin de rendre les berges accessibles grâce à des escaliers qui permettent le franchissement de la digue.
- E. Au niveau de la place du Tige, il serait aisé d'augmenter l'accessibilité en réalisant un parking le long du halage et en permettant aux véhicules d'accéder à ce parking. Une subdivision du chemin d'accès est peut être envisageable avec un côté réservé aux vélos et piétons et l'autre côté pour accéder au parking. Ce site pourrait également accueillir un ponton pour personnes à mobilité réduite avec une place de stationnement adaptée à celles-ci.
- F. La création d'emplacements de parking pourrait être effectuée au niveau du quai Caster afin de « sécuriser » le stationnement. L'enlèvement des carcasses pourrait également rentrer dans les aménagements afin de rendre le site plus attractif.

#### En rive gauche

- G. Afin d'améliorer l'accessibilité à la hauteur de Vivegnis, nous suggérons d'aménager l'accotement en vue d'accueillir des voitures. De plus, des escaliers pourraient être aménagés tous les 200 mètres afin de permettre de rejoindre la berge du canal à partir de la rue de la Digue.



**Fig. 80** : Rue de la Digue.

- H. Au niveau de l'ancien pont, la rampe pourrait servir pour le stationnement des pêcheurs qui rejoindraient à pied la berge de la Meuse.





**Fig. 81** : Rampe de l'ancien pont de Vivegnis.



**Fig. 82** : Pont de Hermalle.

- I. Au niveau de Hermalle, la délimitation de places de stationnement pourrait être marquée sur la route qui descend du pont de Hermalle pour longer le RAVeL avant de rejoindre le parc d'activités économiques de Hermalle-sous-Argenteau/Haccourt. Le tronçon serait ainsi accessible aux pêcheurs qui disposeraient d'un accès et de possibilités de parking. Un ponton pour personnes à mobilité réduite ainsi qu'un stationnement réservé pourraient être installés sur ce site facile d'accès.
- J. A Haccourt, en aval du pont route, des emplacements réservés pour le stationnement pourraient être aménagés afin d'améliorer l'accessibilité sur ce tronçon.
- K. A Lanaye, nous suggérons l'aménagement de places de parking au bout de la rampe aval du pont, ce qui permettrait d'améliorer l'accessibilité à la rive gauche du canal Albert. En amont du pont de Lanaye, il serait souhaitable de permettre aux pêcheurs d'accéder aux berges. Deux solutions peuvent être envisagées :
- Soit permettre l'accès aux véhicules des pêcheurs sur le halage et les autoriser à stationner sur des emplacements prévus à cet effet (empierrement).
  - Soit renforcer le chemin agricole parallèle au Halage, y aménager des emplacements de stationnement et des sentiers qui permettraient de rejoindre les berges.

Un emplacement de pêche pour personnes à mobilité réduite pourrait être envisagé sur ce tronçon.

### 3.2.2. Programme d'aménagement

**Tableau 3 : Priorité pour les aménagements à réaliser sur le Canal Albert.**

Aménagement	Rive	Objet de l'aménagement.	Priorité
A	Droite	Emplacement de parking au niveau du pont d'Hermalle et escalier d'accès	1
B	Droite	Entretien des accès présents (Escaliers)	1
C	Droite	Escaliers d'accès au Halage à Lixhe	2
D	Droite	Escaliers d'accès au Halage à Lanaye	2
E	Droite	Réalisation d'un accès et aménagement d'un parking	2
F	Droite	Marquage d'emplacements de parking	1
G	Gauche	Réalisation d'escaliers et emplacements de parking	1
H	Gauche	Création d'emplacements de parking	2
I	Gauche	Création d'emplacements de parking à Hermalle	1
J	Gauche	Aménagement d'un parking	2
K	Gauche	Aménagement de places de stationnement à Lanaye et amélioration de l'accès	1

\* Priorité décroissante 1 → 3

### 3.3. Amélioration prévisible

Les statistiques d'accessibilité ont été recalculées sur base des plans qui ont été établis grâce à l'inventaire de terrain et des propositions d'aménagements. Si l'ensemble des propositions d'aménagements est réalisé, l'accessibilité et la praticabilité des berges seront considérablement améliorées. Le pourcentage de berges accessibles ne prend pas en compte les portions représentées par des dégradés de vert. Le pourcentage de berges « pêchables » représente la proportion de berges à la fois accessibles ET praticables.

**Tableau 4 : Longueur approximative de berge [km] accessible, praticable et « pêchable » et pourcentage [%] par rapport à l'intégralité du tronçon inventorié après réalisation des aménagements proposés.**

	Basse-Meuse			Canal Albert		
	Rive gauche	Rive droite	Total	Rive gauche	Rive droite	Total
Longueur du tronçon	20,18 km	14,77 km	34,95 km	18,73 km	18,73 km	37,46 km
<b>Accessibilité</b>						
Distance	7,34 km	2,90 km	10,24 km	6,93 km	4,52 km	11,45 km
Pourcentage	36 %	20 %	29 %	37 %	24 %	31 %
<b>Praticabilité</b>						
Distance	4,91 km	5,49 km	10,40 km	12,92 km	11,69 km	24,62 km
Pourcentage	24 %	37 %	30 %	69 %	62 %	66 %
<b>« Pêchabilité »</b>						
Distance	3,68 km	2,26 km	5,94 km	5,7 km	4,23 km	9,93 km
Pourcentage	18 %	15 %	17 %	30 %	23 %	27 %



## 4. Conclusions

La généralisation des problèmes d'accessibilité aux berges dans les cours d'eau navigables, lacs et canaux a conduit les groupements de pêcheurs à réagir, comme le montre la pétition relative à la problématique de l'accès aux lieux de pêche lancée par la Fédération de la Basse-Meuse Liégeoise. Celle-ci a généré quelques 1980 signatures. De plus, un manque d'homogénéité au niveau des restrictions relative à la circulation des véhicules sur le RAVeL renforce encore le sentiment d'exclusion qu'éprouvent les pêcheurs.

C'est au cours de la réunion du 13 janvier 2005 au Cabinet DAERDEN que le projet de réaliser un inventaire d'accessibilité dans 2 zones pilotes a été lancé. Cet inventaire avait pour objectif de réaliser un relevé systématique des sites accessibles et praticables sur base de critères de référence établies précédemment. Sur base de cet inventaire, des propositions d'aménagement sont faites afin d'améliorer l'accessibilité aux lieux de pêche.

Le présent inventaire est donc une réponse à la généralisation de ces problèmes d'accès aux lieux de pêche. Cet inventaire a été mené à son terme dans 2 zones pilotes : « Basse-Meuse Liégeoise » et « Charleroi –Thuin ». Ce sont près de 250 kms de berges qui ont été inventoriées : La Basse-Meuse liégeoise, le Canal Albert, le Canal de Jonction, la Haute-Sambre, un tronçon du Canal Charleroi-Bruxelles, les 5 lacs du complexe des Lacs de l'Eau d'Heure. Il en ressort que les problèmes d'accessibilité sont bien réels et qu'ils ont une ampleur considérable. Il suffit d'examiner le pourcentage de berge « pêchable » dans chacune des zones pour se rendre compte de la gravité de la situation. Actuellement, le pourcentage de berge « pêchable » sur les tronçons inventoriés dépasse rarement les 10 % (9,5 % pour la Haute Sambre, 9 % pour la Basse-Meuse et 7,5 % pour le Canal Charleroi-Bruxelles). De plus, la situation peut encore évoluer défavorablement en raison de nouvelles affectations des sites (création de zone portuaire...). Des correctifs au présent dossier pourraient être déposés.

Voulant progresser vers un état plus propice à la pêche le long de nos cours d'eau et plans d'eau, une liste d'aménagements est proposée. Ces aménagements sont destinés principalement à rendre accessible et praticable des sites qui ne le sont pas. Cependant, certains aménagements sont destinés à formaliser des situations tolérées. Ces aménagements seront bénéfiques aux pêcheurs mais d'autres utilisateurs pourront également profiter de ceux-ci. Les utilisateurs du RAVeL, par exemple, ne peuvent qu'être enthousiasmés par la création de parking le long du RAVeL qui pourront servir de point de départ à leurs promenades. Certains aspects ont été mis de côté par manque de temps mais des propositions complémentaires d'aménagement pourraient être faites dans le futur afin de compléter le dossier. C'est le cas notamment pour l'aménagement de rampe de mise à l'eau, indispensable pour les pêcheurs en barque et excessivement rare sur la majorité des cours d'eau inventoriés.

Les perspectives apportées par ce travail sont nombreuses mais la principale est d'instaurer un dialogue constructif entre les associations halieutiques, les Pouvoirs publics et le Ministère de l'Équipement et des Transports afin d'atteindre des proportions de berges accessibles et praticables satisfaisantes. La mise en place de cellules de concertation en la matière sera tout bénéfique pour la valorisation de nos cours d'eau.

## 5. Annexes

**ANNEXE 1** : Quelques règles à respecter pour la création des postes pour les pêcheurs à mobilité réduite.

**ANNEXE 2** : CD-ROM contenant le dossier, les plans et les photographies des sections étudiées.

## **ANNEXE 1: Quelques normes pour la création de postes destinés aux pêcheurs à mobilité réduite :**

### 1. Le stationnement des véhicules.

- Les places ont 3,30 m de large minimum.
- Une bande latérale d'accès d'une largeur de 80 cm minimum doit être prévue.
- Les emplacements sont réservés et signalés au sol et en hauteur.
- Ils se situent le plus près possible des postes afin de faciliter le transport du matériel.
- Le sol possède un revêtement en dur (béton, goudron, etc.).
- Le chemin idéal pour accéder au bord de l'eau est constitué d'un sol ferme et plat. (pentes inférieures à 5% sur 10 m maximum, avec des paliers de repos de 1,5 m de long dans ce cas)

### 2. La plate-forme.

- Les postes de pêche sont souvent des plates-formes réalisées, selon les sites, en acier, en bois (antidérapant), en béton, en dalles de gravier lavé.
- Elles mesurent au minimum 1,2 mètre de côté.
- Un garde-corps placé à 38 cm de la plate-forme la complète.
- Une butée de 8 cm évite les accidents.
- Des accessoires (repose-cannes par exemple) facilitent l'exercice de la pêche.
- Les chicanes éventuelles doivent tenir compte de la largeur du fauteuil.