

Inventaire d'accessibilité aux lieux de pêche

II. "Charleroi - Thuin"

Ir. Frédéric DUMONCEAU

Maison wallonne de la Pêche ASBL

AOÛT 2005



MAISON WALLONNE DE LA PÊCHE



Inventaire d'accessibilité aux lieux de pêche

II. "Charleroi –Thuin" (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.....	2
1. Introduction.....	5
2. Situation actuelle.....	6
2.1.Critères d’accessibilité	6
2.2.Matériel et Méthodes.....	7
2.3.Résultats.....	7
2.3.1. Haute Sambre	
2.3.2. Canal Charleroi – Bruxelles	
2.3.3. Les Lacs de l’Eau d’Heure	
2.4.Synthèse.....	37
3. Propositions d’aménagements	38
3.1.Haute Sambre.....	38
3.1.1. Description des aménagements	
3.1.2. Programme d’aménagement	
3.2.Canal Charleroi – Bruxelles	42
3.2.1. Description des aménagements	
3.2.2. Programme d’aménagement	
3.3.Lacs de l’Eau d’Heure.....	46
3.3.1. Description des aménagements	
3.3.2. Programme d’aménagement	
3.4.Amélioration prévisible.....	51
4. Conclusions.....	52
5. Annexes	53

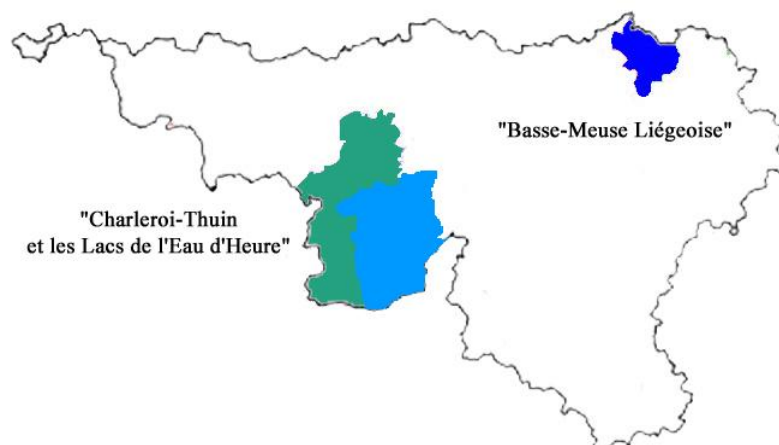
1. Introduction

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 :

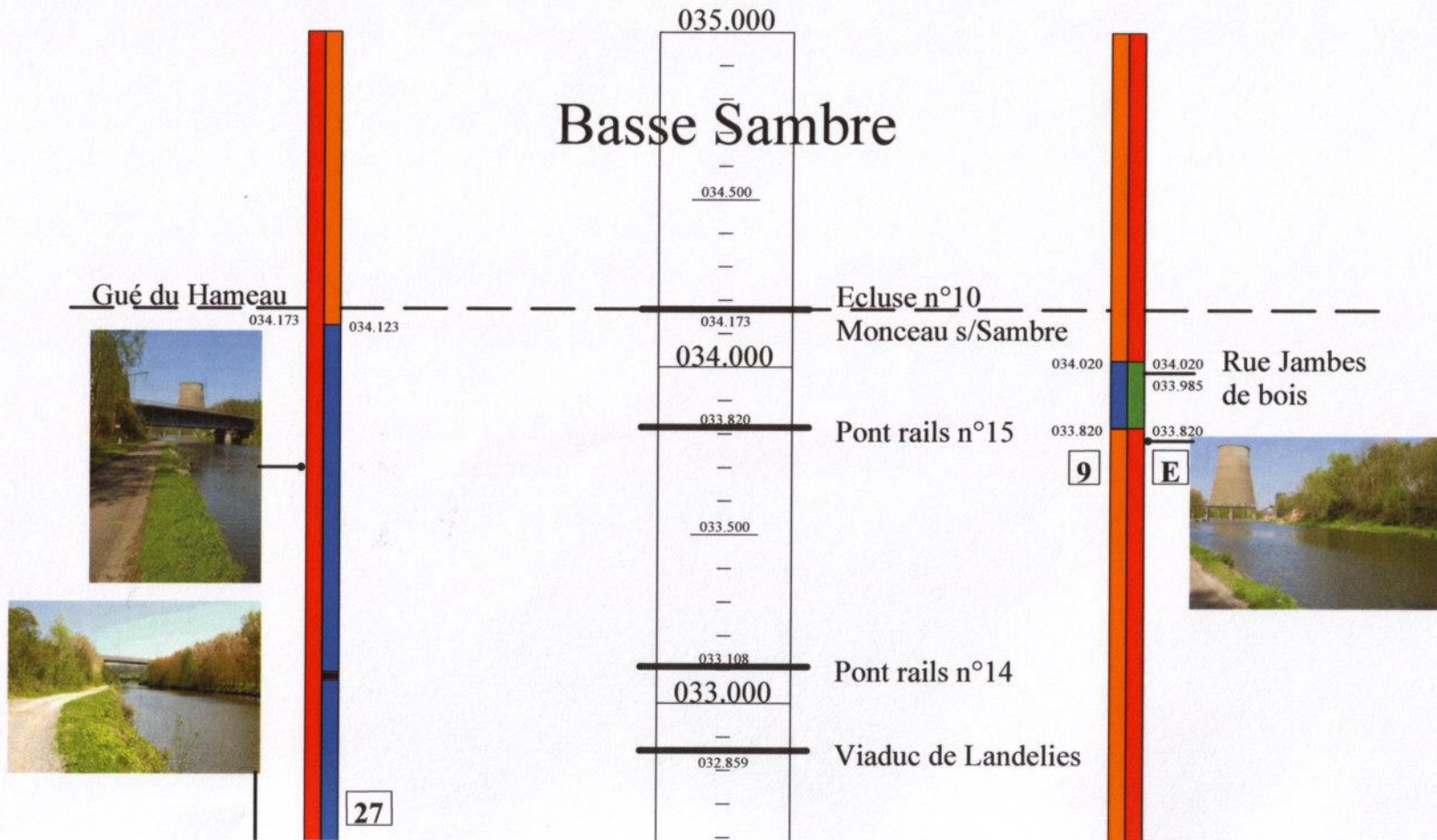
- Une échelle graduée reprenant les cumulées [km] est représentée sur le plan. Celle-ci permet de faire le lien avec les plans réalisés par le Ministère de l'Équipement et des Transports qui utilise ces cumulées afin de situer les différents ouvrages d'art et accès.
- Les ouvrages d'art sont repris sur 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.

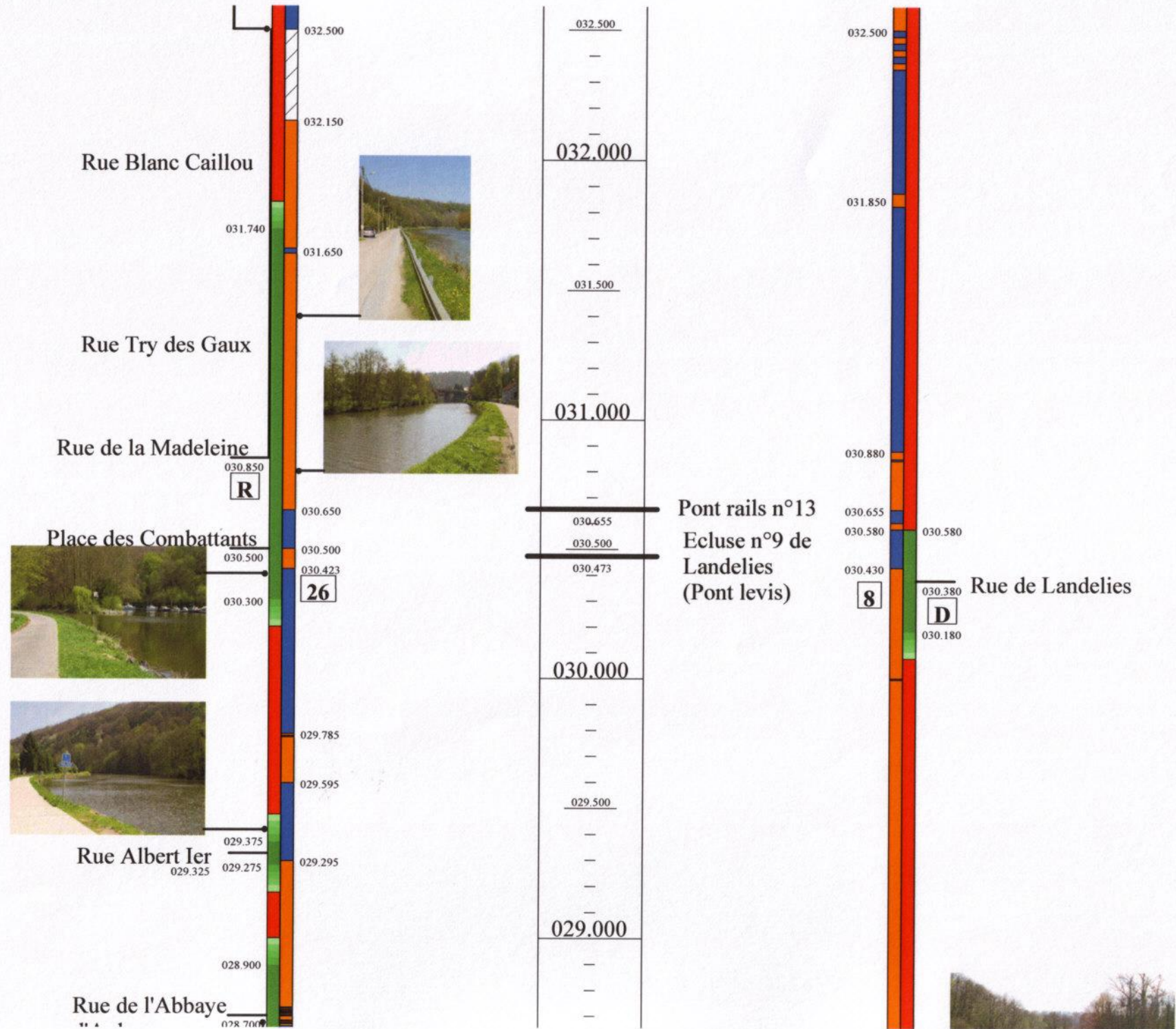
L'inventaire couvre :

- La Sambre depuis la frontière française jusqu'à l'écluse de Monceau-sur-Sambre soit la Haute Sambre ;
- Le Canal Charleroi-Bruxelles depuis sa confluence avec la Sambre jusqu'au pont route des communes à Godarville.
- Les Lacs de l'Eau d'Heure soit le lac de Féronval, le lac de l'Eau d'Heure, le lac du Ry-Jaune, le lac de Falemprise ainsi que le lac de la Plate Taille.

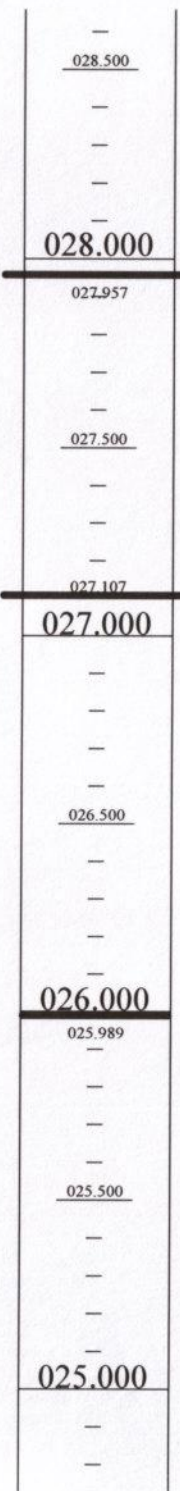
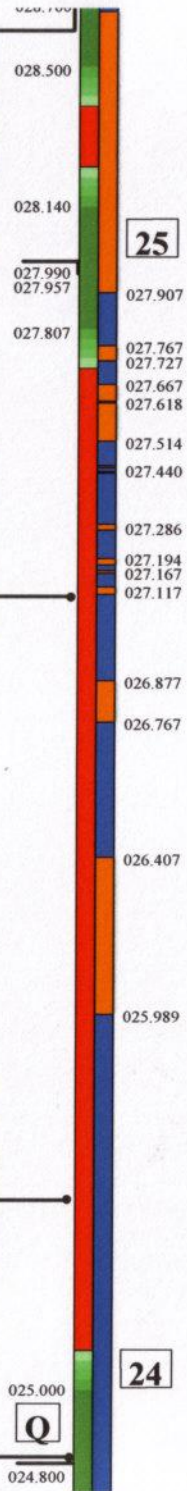
Les plans ainsi que le descriptif complémentaire présentés ci-dessous sont représentatifs de la situation en mai 2005.

Basse Sambre





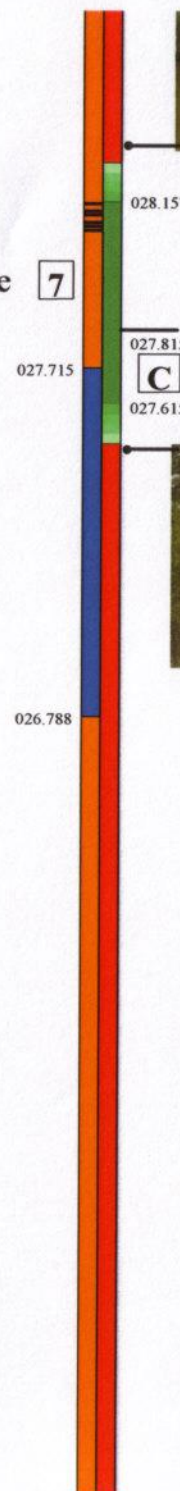
d'Aulne



Ecluse n°8 de l'Abbaye d'Aulne (Pont levis)

Pont rails n°12

Ecluse n°7 de Trou d'Aulne



Rue E. Vandervelde

C

7



024.600

024.575



024.300

024.200

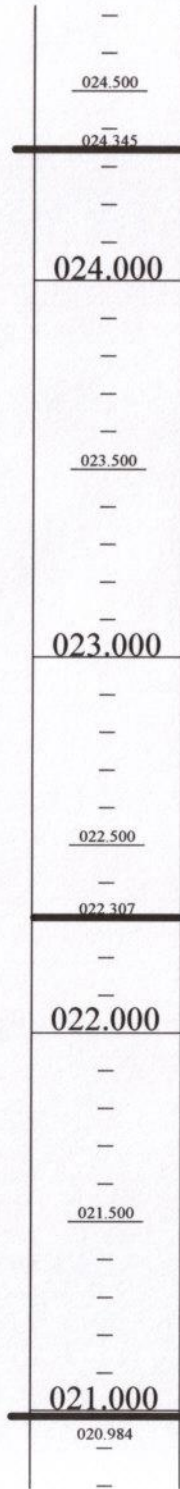
023.800



022.255

021.875

021.675

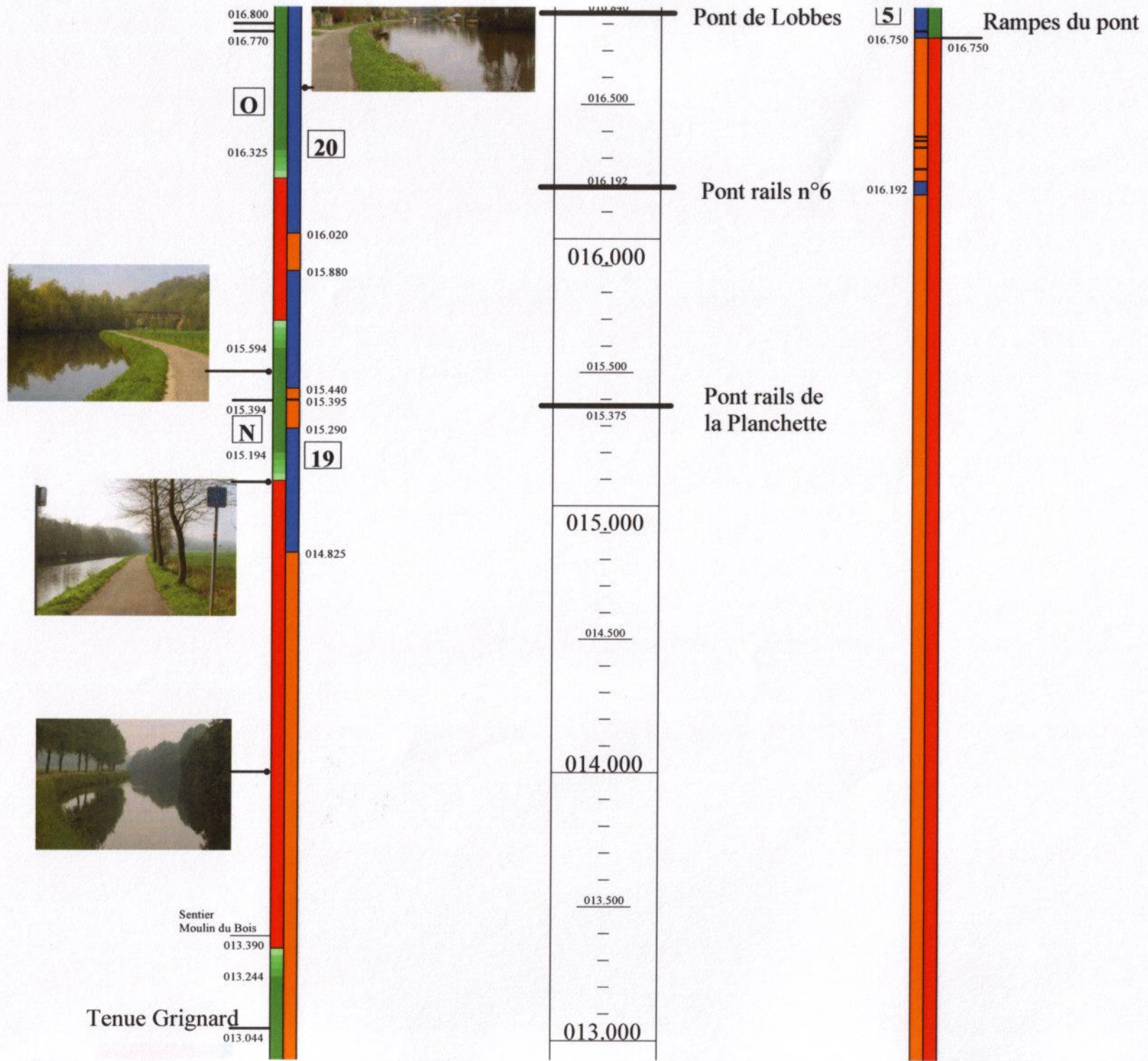


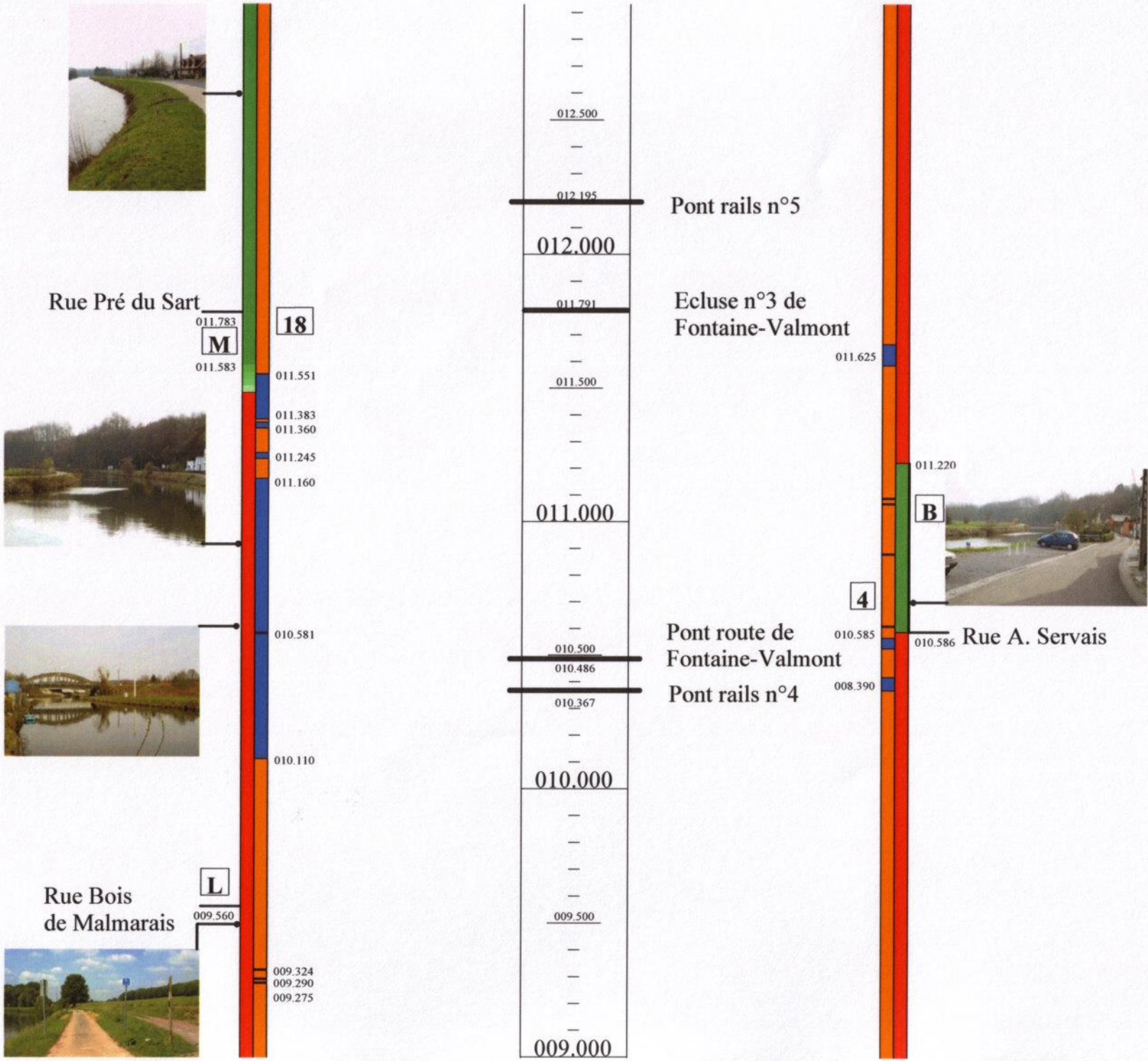
Pont rails n°11

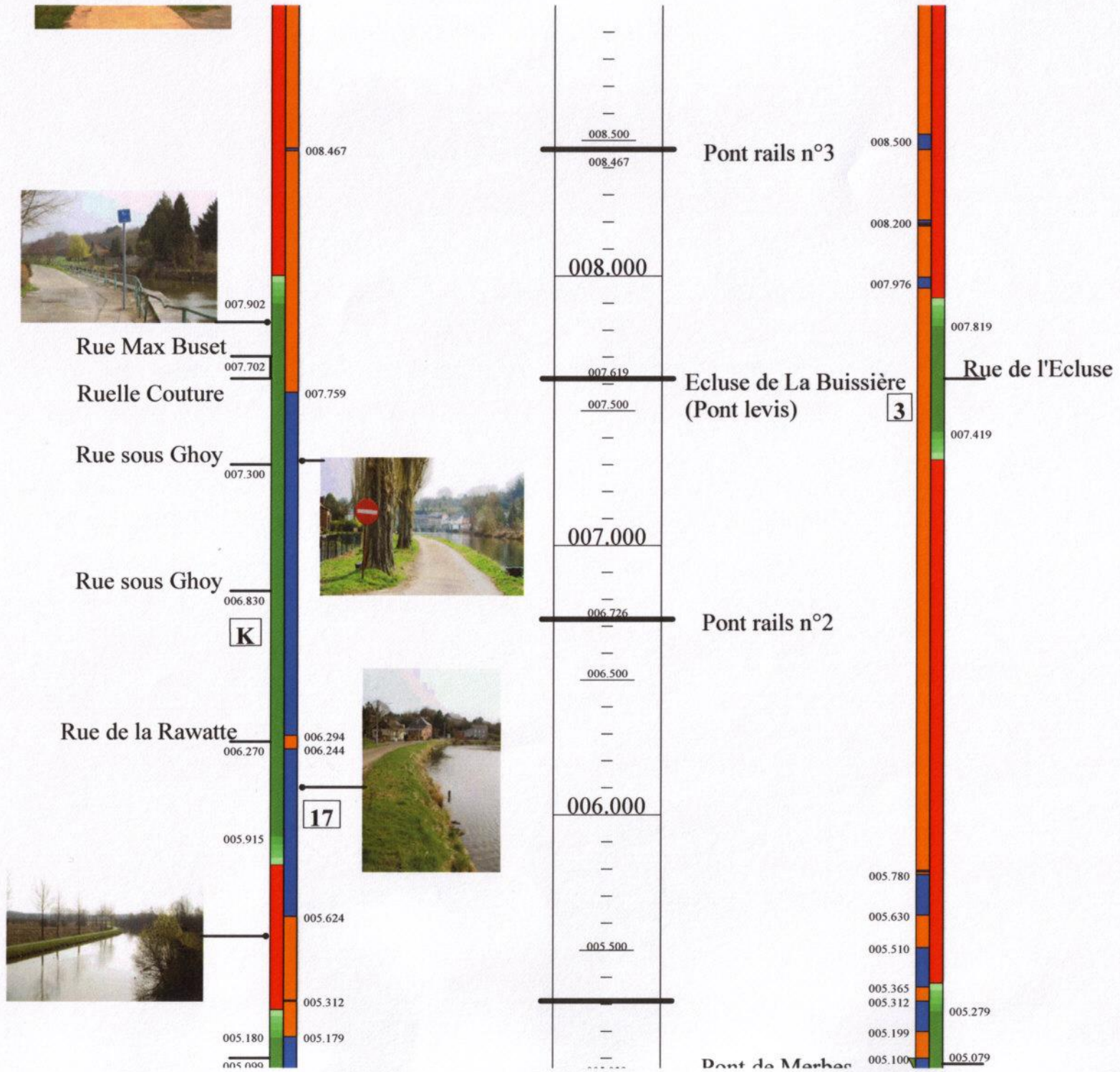
Ecluse n°6
de Grand-Courant

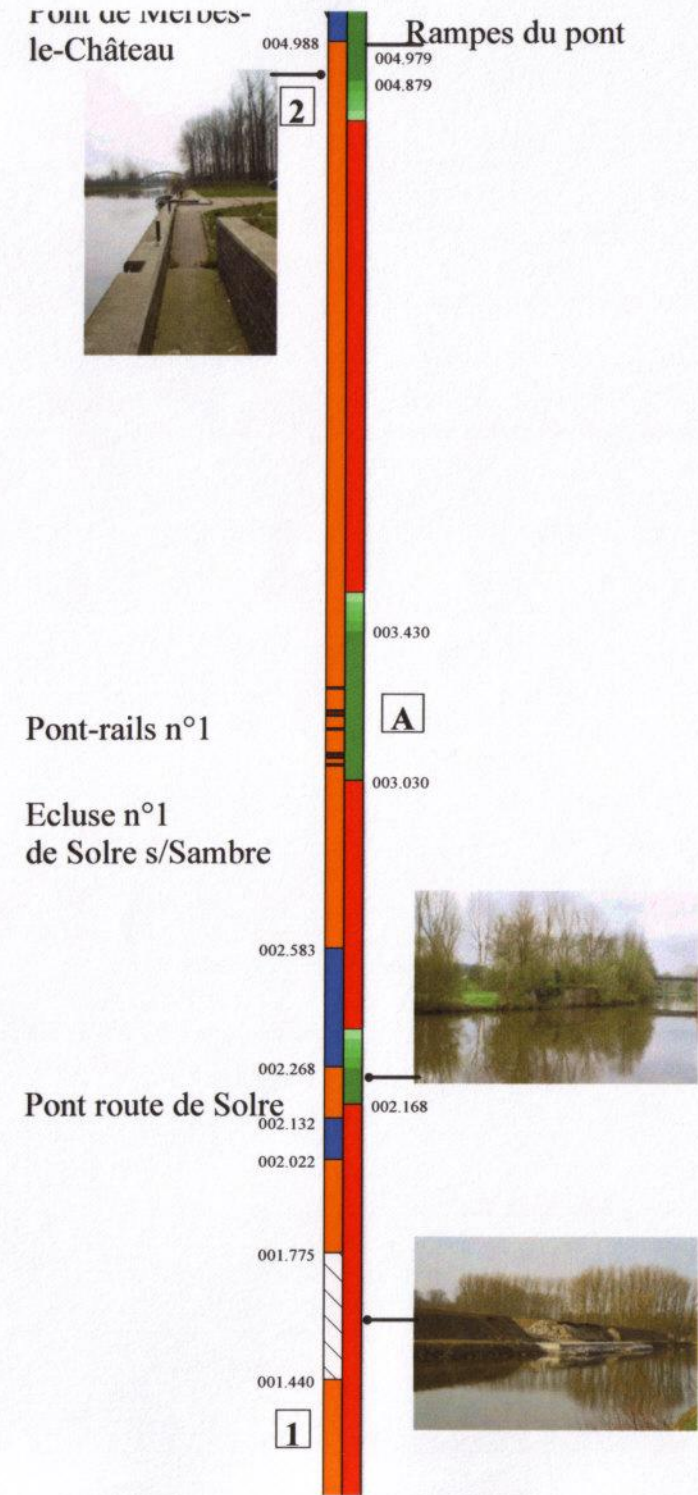
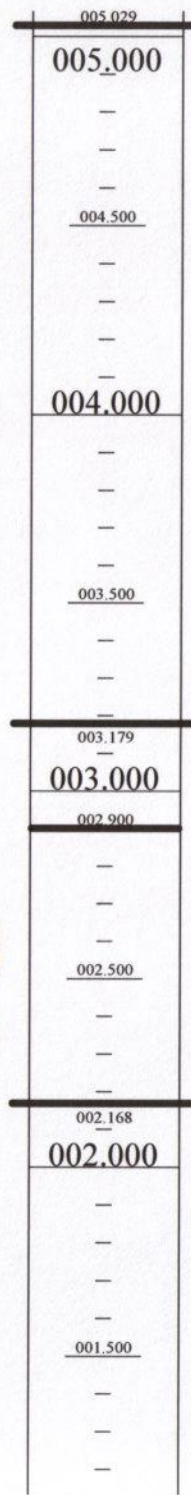
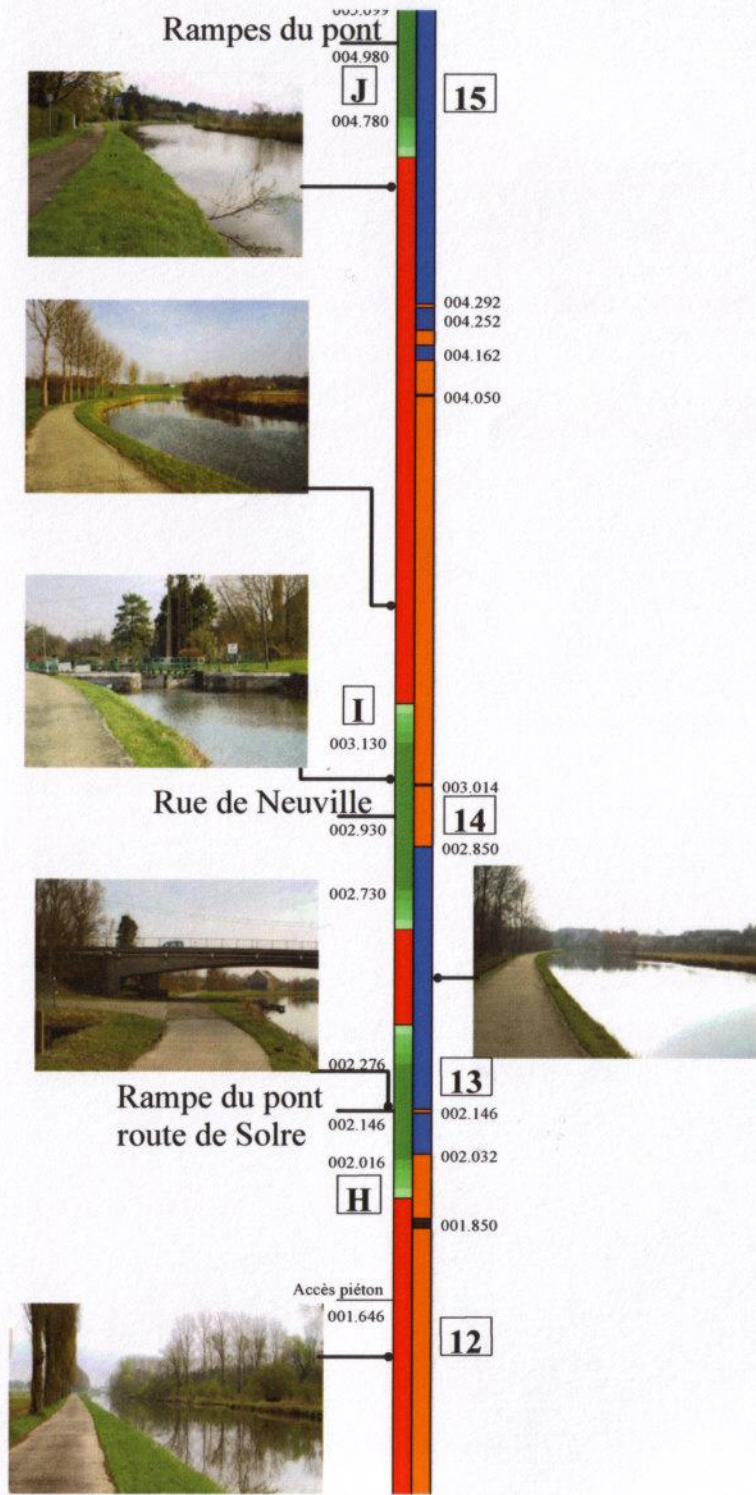
Pont rails n°10

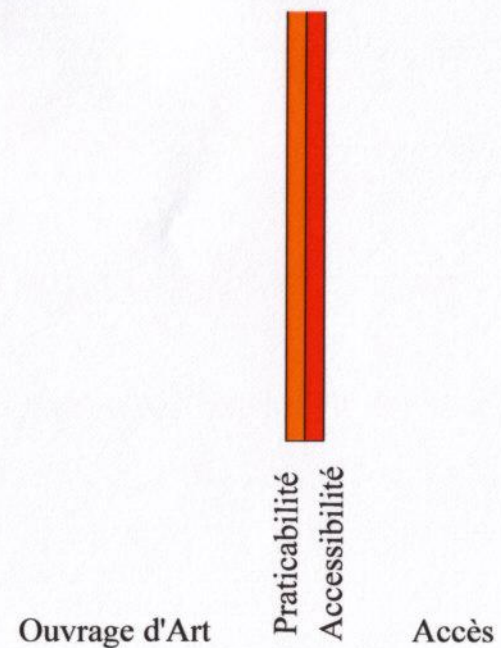
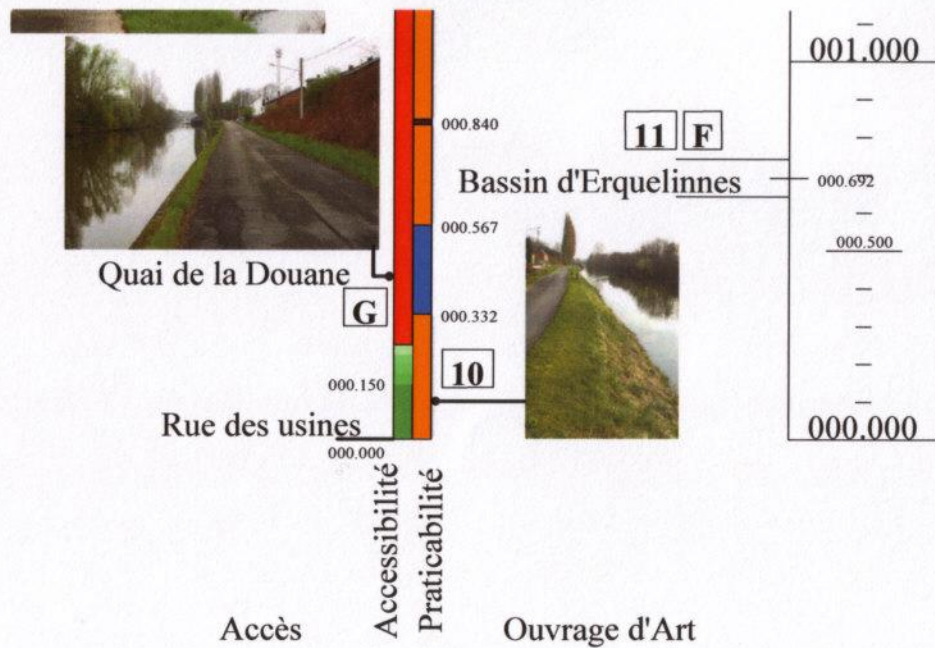












Rive gauche

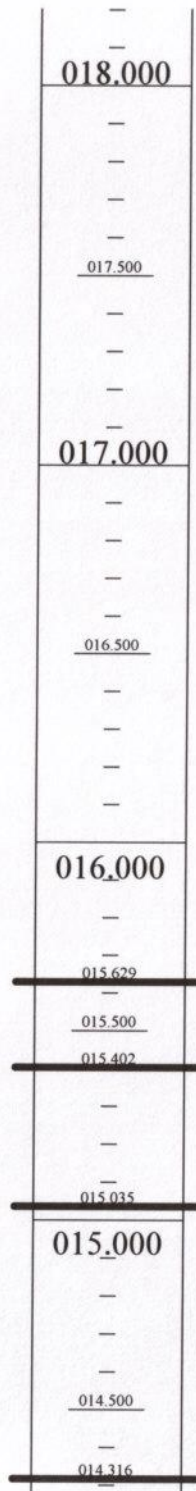
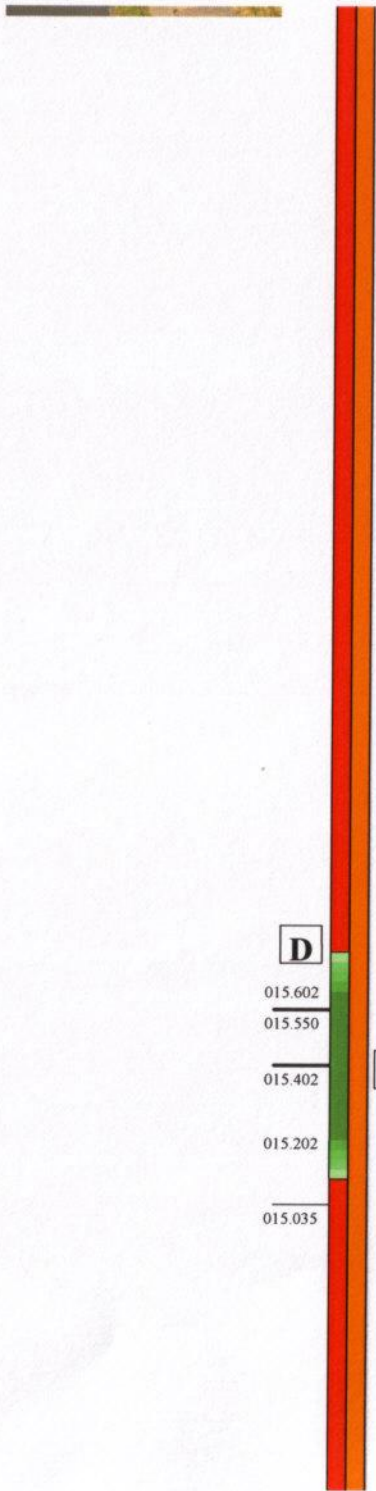
Rive droite

Haute-Sambre

Echelle : 1/20000

Réalisé par la Maison wallonne de la Pêche

Mai 2005



Passerelle du Fichaux

Pont route de
Pont-à-Celles

Passerelle piétonne

Pont rails de Luttre

19

016.842

016.692

016.542

J

Chemin de
Hairiamont



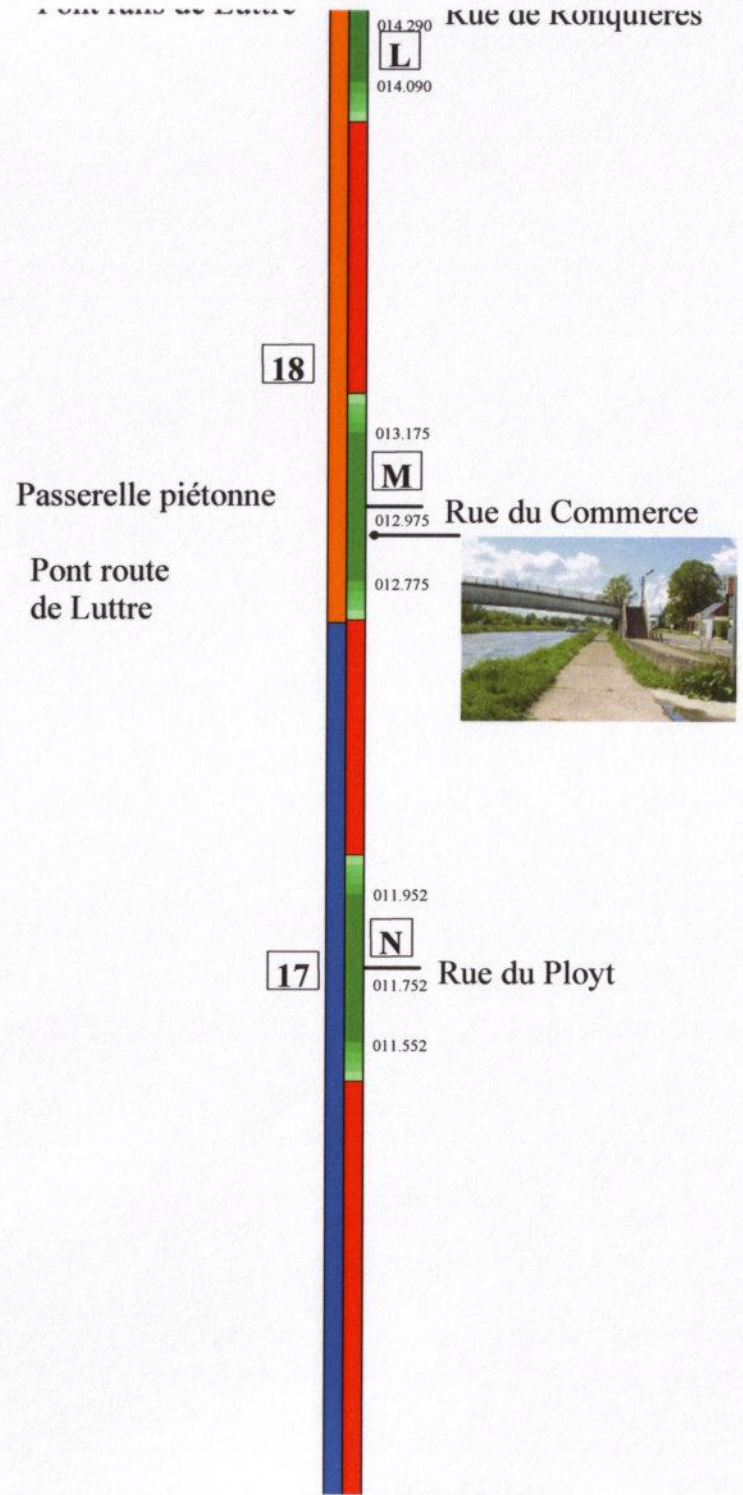
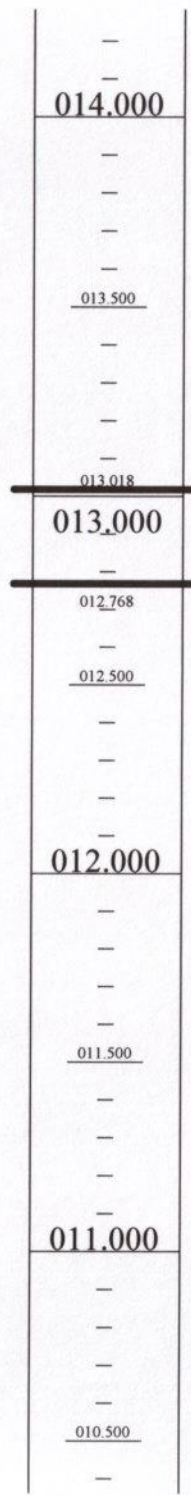
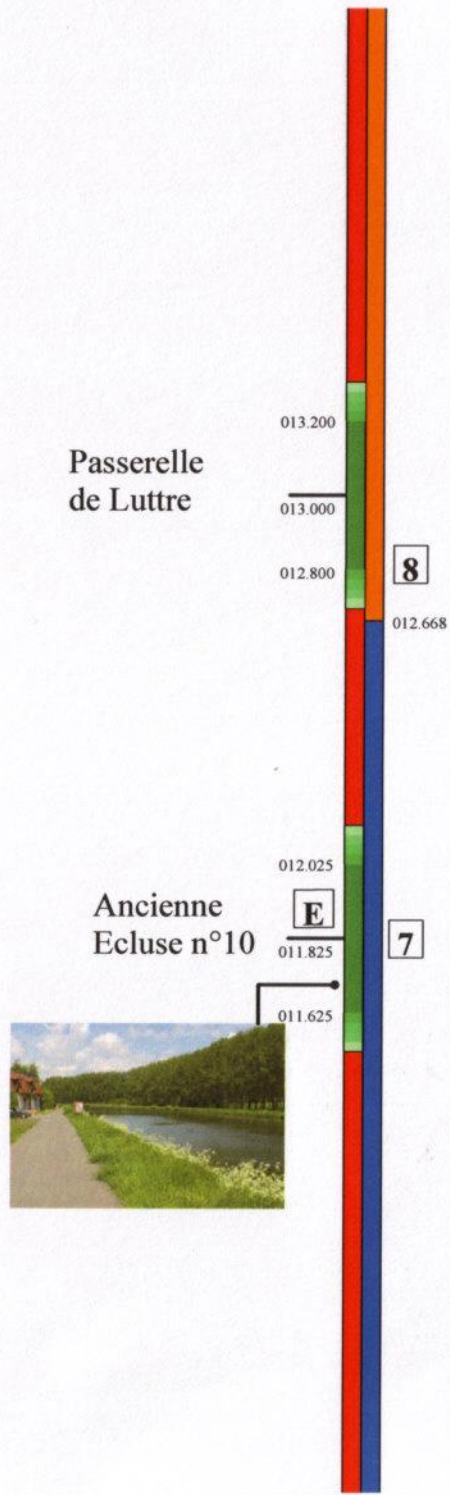
015.030

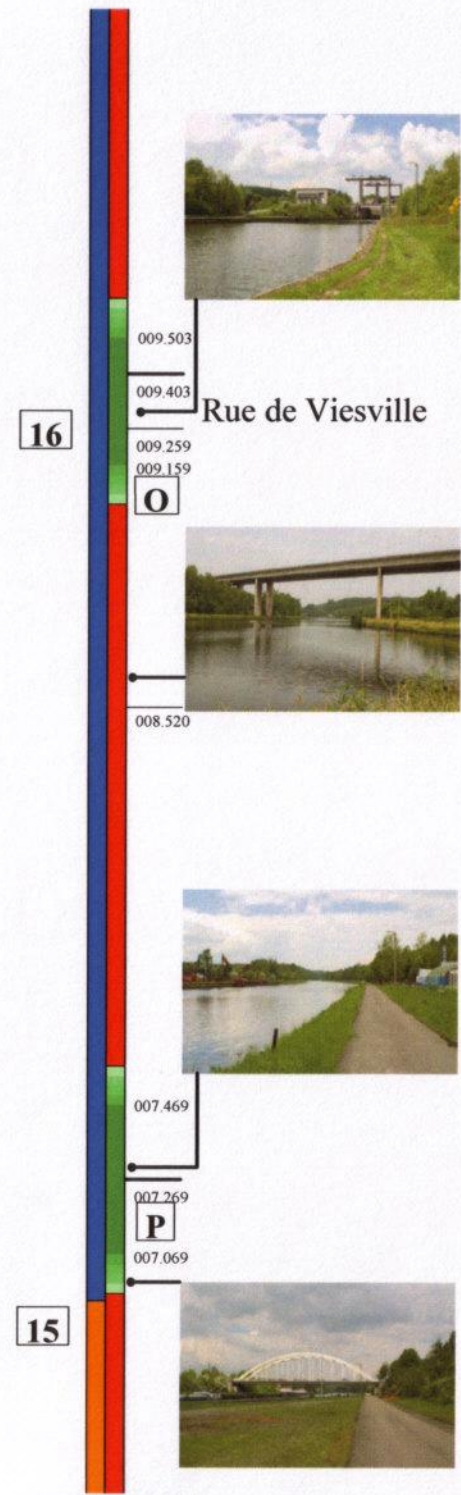
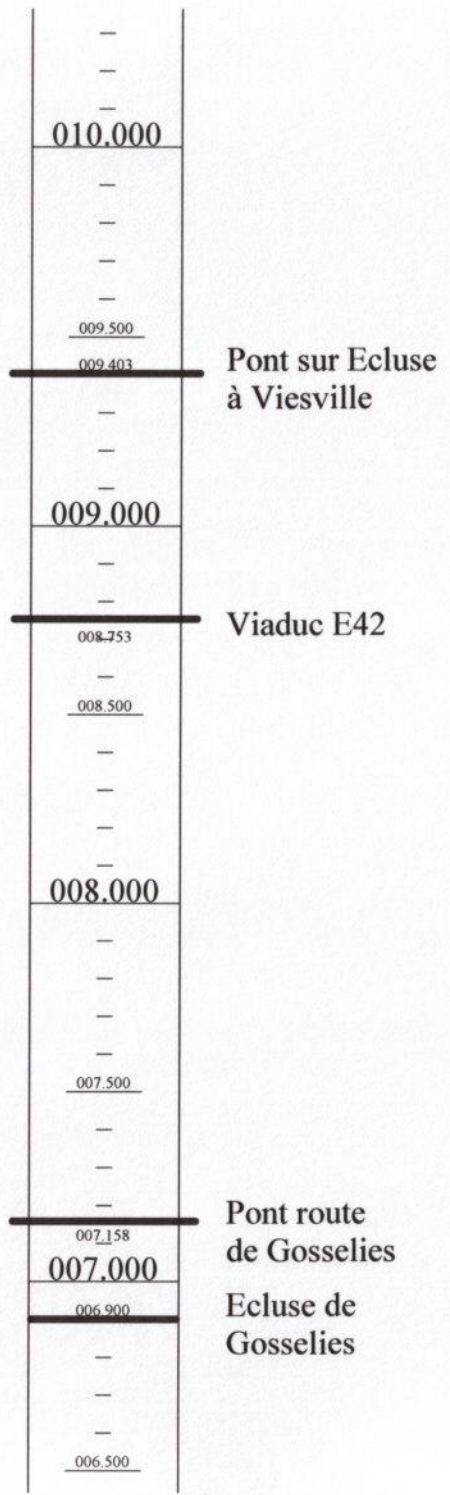
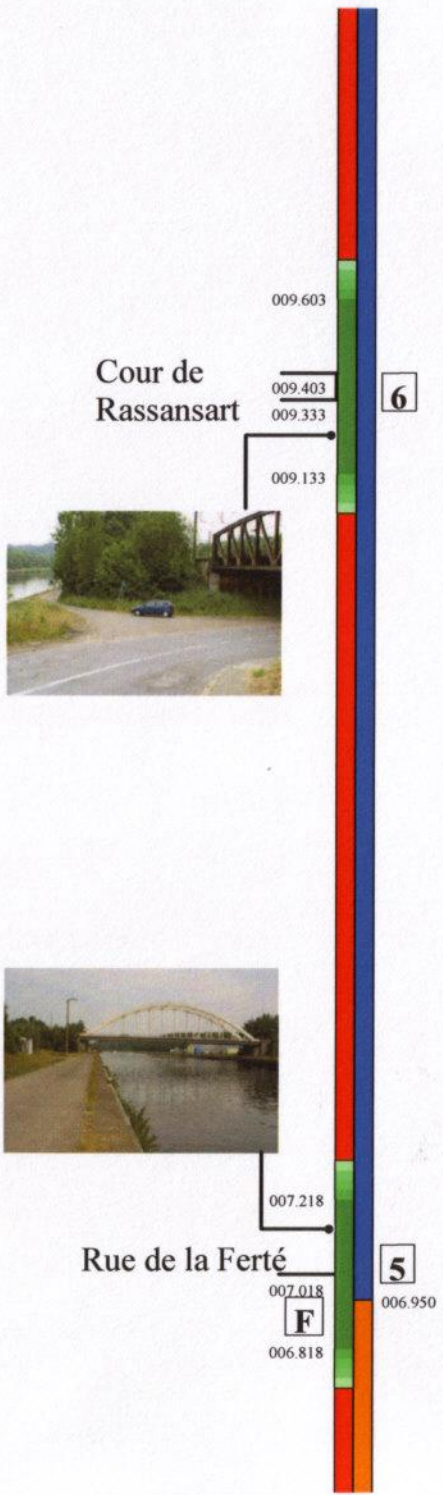
K

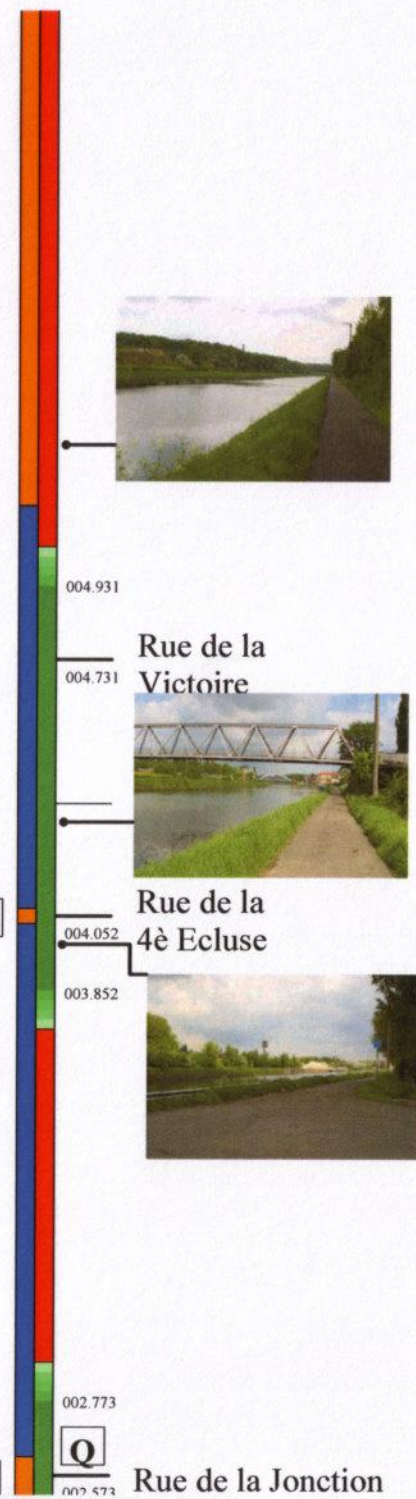
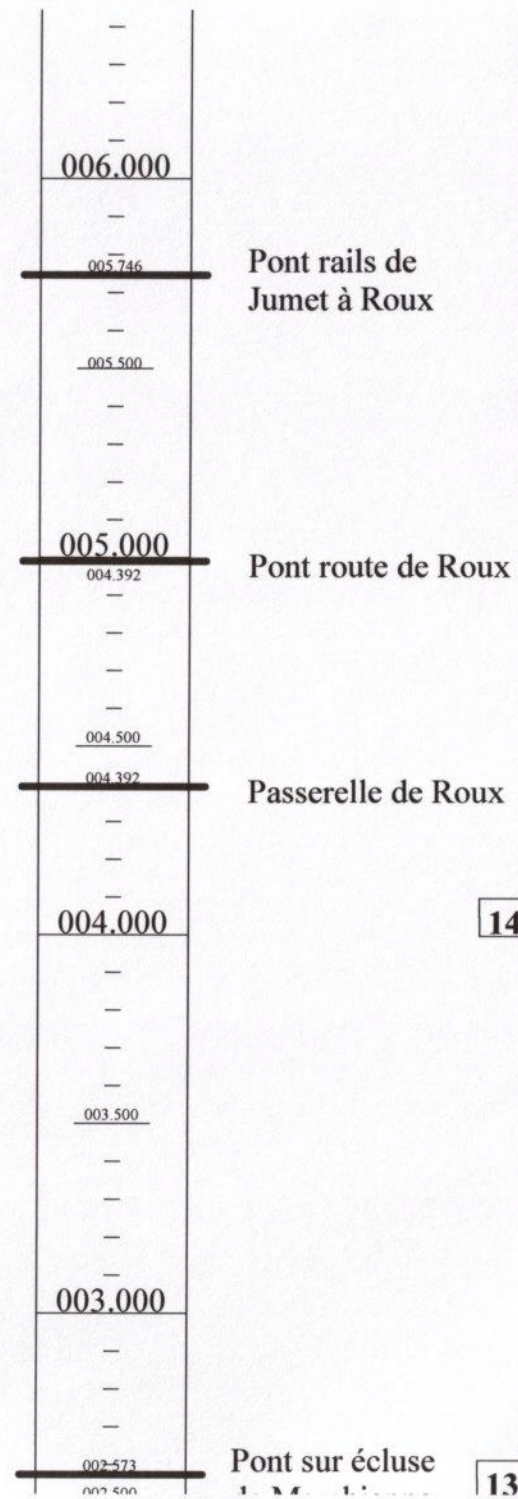
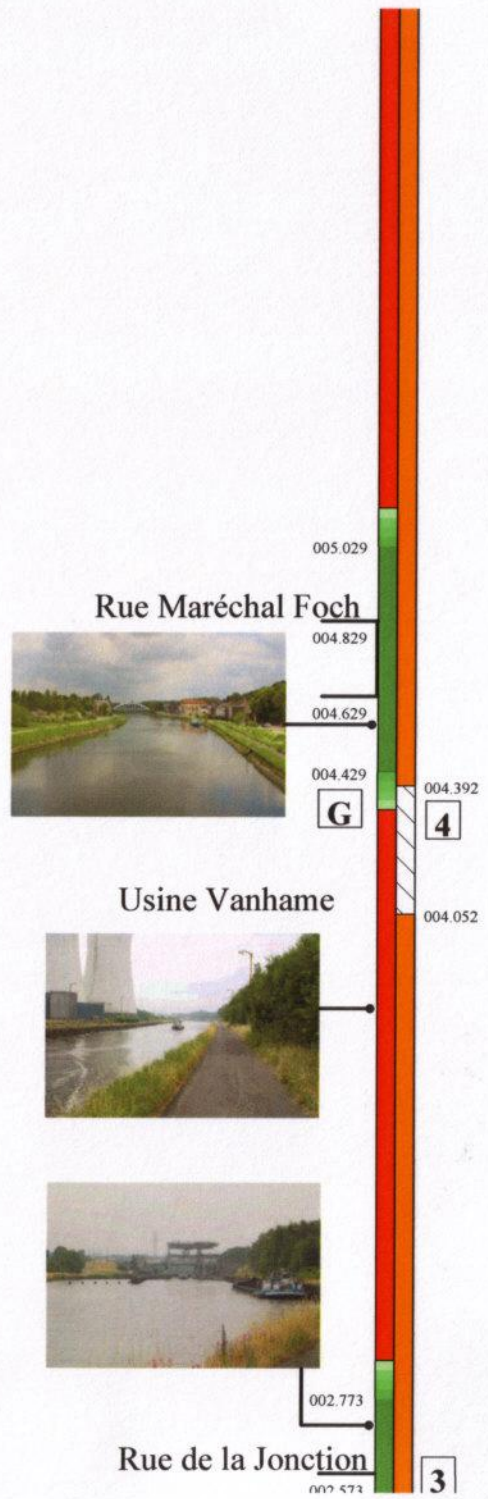


014.490

Boulevard de Denquière





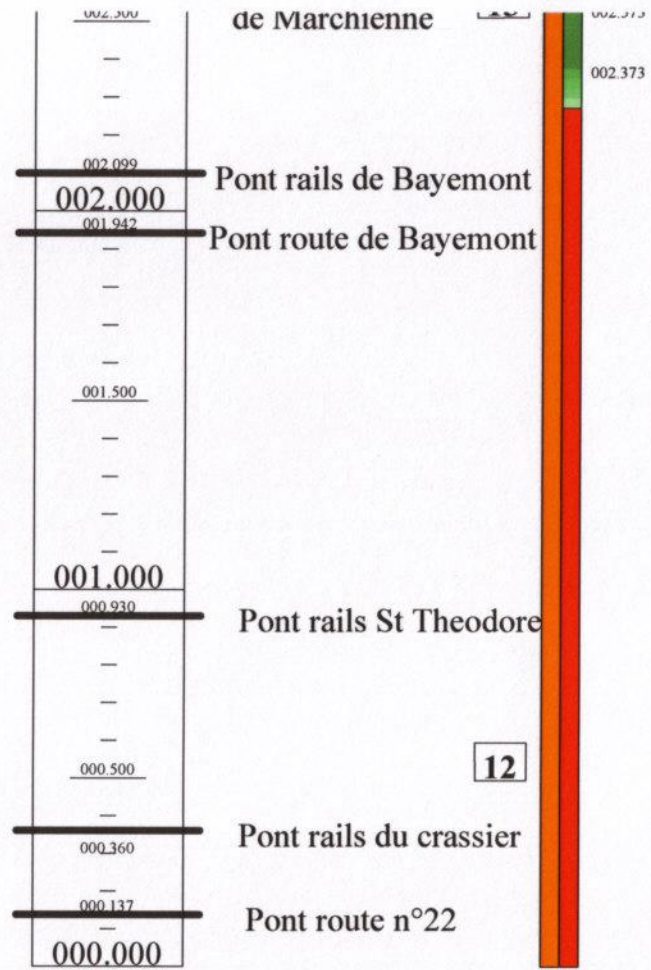




Accès
Accessibilité
Praticabilité

Ouvrage d'Art

Rive droite



Praticabilité
Accessibilité

Ouvrage d'Art

Accès

Rive gauche

Canal Charleroi-Bruxelles
Echelle : 1/20000
Réalisé par la Maison wallonne de la Pêche
Mai 2005

2.3.1. Haute Sambre

Rive droite :

Avant de donner un descriptif des différents sites, il faut noter une tendance générale au niveau de l'accessibilité et de la praticabilité de la rive droite. La berge est inaccessible sur la grande majorité de la Haute-Sambre et impraticable à l'exception de quelques sections. Seuls dix accès permettent d'atteindre la rive droite de la Haute-Sambre (34 kms) ; ailleurs, la berge est inaccessible. Ces accès se situent à/au : Solre-sur-Sambre, pont rails n°1, Merbes-le-Château, écluse de La Buisnière, Fontaine-Valmont, Lobbes, Thuin, l'abbaye d'Aulne, Landelies et Monceau-sur-Sambre.

1. Au niveau d'Erquelinnes, la rive droite est inaccessible et impraticable. La station de stockage des boues de dragage est représentée sur le plan en zone hachurée. En amont du pont route de Solre-sur-Sambre la berge est praticable, de même qu'en aval du pont, après le mur, la berge est praticable sur 300 mètres. En aval de l'écluse de Solre, un chemin agricole permet d'accéder à la berge. A cet endroit, plusieurs emplacements ont été aménagés par les pêcheurs afin de rendre la berge praticable sur une section qui ne l'est pas.



Fig. 1 : Stockage des boues de dragage.



Fig. 2 : Amont du pont de Solre.



Fig. 3 : Aval du pont de Solre.



Fig. 4 : Aval du pont rails n°1.

2. Les rampes du pont de Merbes-le-Château permettent d'accéder à la berge, au niveau du pont. Hormis quelques obstacles, la berge est praticable de part et d'autre du pont. En aval du pont route, un quai permet la pratique de la pêche. Une rampe de mise à l'eau est présente en aval du pont et est représentée sur le plan par un triangle vert. Après la rampe, le surplomb est trop important pour la pratique de la pêche. En aval de la passerelle, un pont de chemin de fer désaffecté constitue un obstacle à la pratique de la pêche.



Fig. 5 : Pont de Merbes-le-Château.



Fig. 6 : Aval de l'écluse de La Buisnière.

3. Au niveau de La Buisnière, la rue de l'écluse constitue un accès à la rive droite mais la hauteur du mur qui forme la berge de la rive droite rend la pratique de la pêche fort difficile.
4. En aval du pont route de Fontaine-Valmont, la rue Arthur Servais permet d'atteindre la berge. Cette route longe le bord de l'eau sur environ 600 mètres avant de s'en éloigner. A ce niveau, la hauteur de la berge ne permet pas la pratique de la pêche à l'exception de quelques emplacements aménagés par les pêcheurs. Des planchers sont également présents mais ces planchers cadenassés ne permettent pas l'utilisation des emplacements par d'autres pêcheurs.



Fig. 7 : Rue A. Servais à Fontaine-Valmont.



Fig. 8 : La Sambre à Fontaine-Valmont.

5. A la hauteur du pont de Lobbes, la berge est accessible et praticable, une rampe de mise à l'eau est disponible à cet endroit. Entre le pont rails n°7 et le n°8, deux sections d'environ 200 mètres sont praticables. Hormis ces deux sections, la rive droite est impraticable.



Fig. 9 : Aval du pont rails n°6.



Fig. 10 : Barrage de l'écluse de Thuin.

6. L'accès suivant se situe à Thuin, la berge est impraticable à la hauteur de Thuin, notamment, en raison des parapets, des barrières de sécurité et des habitations. Des péniches sont amarrées de manière permanente et constituent un obstacle pour la pratique de la pêche.

7. La rue E. Vandervelde permet d'atteindre la rive droite à la hauteur de l'abbaye d'Aulne. En amont de l'abbaye, la berge est praticable sur près d'1 km. En aval de l'écluse de l'abbaye d'Aulne, la berge n'est plus accessible ni praticable avant l'écluse de Landelies en raison, notamment, de la hauteur de la berge. La présence de buvettes situées directement au bord de l'eau sur la rive droite au niveau de la dérivation (sans respect du franc-bord) entrave l'accès aux berges et par conséquent la pratique de la pêche.



Fig. 11 : Buvette à la fin de la dérivation.



Fig. 12 : Plancher en aval de l'écluse.

8. Au niveau de l'écluse de Landelies, la rue de Landelies permet d'atteindre le bord de l'eau, un parking ainsi que des emplacements le long de l'accotement sont disponibles. La berge est praticable en aval de l'écluse de Landelies jusqu'au niveau de la carrière « Calcaire de Sambre ». A partir de ce point, la végétation formant un obstacle, la pratique de la pêche n'est pas possible jusqu'au niveau du pont rails n°15.



Fig. 13 : Sambre en amont de la carrière.



Fig. 14 : La Sambre en amont du viaduc.

9. En amont de l'écluse de Monceau-sur-Sambre, le dernier accès à la rive droite est constitué par la rue de la Jambe de bois. A ce niveau, des emplacements de parking sont disponibles sur l'accotement. On notera cependant la présence de travaux au niveau de la rue de la Jambe de bois à l'heure actuelle. La berge est praticable, elle répond, en effet, aux différentes références édictées pour la réalisation de l'inventaire.



Fig.15 : Amont du pont rail n°15.



Fig. 16 : Ecluse de Monceau-sur-Sambre.

Rive gauche :

10. La rue des usines permet d'atteindre le halage au niveau de la frontière avec la France. Les véhicules motorisés peuvent emprunter ce tronçon du halage jusqu'au quai de la Douane. Cependant, l'absence d'emplacements de parking rend cette section inaccessible à l'exception d'une petite partie où le parking est possible au début du halage. Le Quai de la douane est le seul tronçon praticable à Erquelinnes et ce dernier n'est pas accessible.



Fig. 17 : Erquelinnes, rue des usines.



Fig. 18 : Erquelinnes, quai de la Douane.

11. Les berges du bassin d'Erquelinnes permettent la pratique de la pêche, une entente amiable entre les pêcheurs et les plaisanciers permet à chacun d'exercer son loisir. Le chemin qui contourne le bassin vient d'être inclus dans le Réseau Autonome de Voies lentes, la circulation des véhicules à moteur n'y sera donc plus autorisée.



Fig. 19 : Bassin d'Erquelinnes.

12. Entre Erquelinnes et Solre-sur-Sambre le halage est inclus dans le Réseau Autonome de Voies lentes, ce tronçon n'est donc pas accessible aux pêcheurs. Au niveau de la praticabilité, le surplomb dépassant 2 mètres, cette section est impraticable à l'exception de quelques planchers aménagés par les riverains. Ces planchers sont, généralement, peu sûrs mais permettent cependant de pratiquer la pêche sur des rives répertoriées dans le présent inventaire comme impraticables.



Fig. 20 : Berge entre Erquelinnes et Solre.

13. Le surplomb diminue progressivement à l'approche du pont de Solre-sur-Sambre. Aucun autre obstacle à la pratique de la pêche n'étant présent, la berge devient praticable une centaine de mètres à l'amont du pont de Solre. Au niveau du pont, un accès permet d'atteindre la berge. Le parking se situant au sommet de la rampe, cela diminue l'accessibilité du site. De plus, les emplacements de parking sont en bordure de la route nationale à forte circulation "N40" et cela pose des problèmes au niveau de la sécurité des biens et des personnes. Actuellement, des possibilités de parking existent au bas de la rampe mais sont inaccessibles puisqu'un panneau RAVeL se situe au sommet de cet accès.



Fig. 21 : Rampe du pont.



Fig. 22 : Pont de Solre-sur-Sambre.



Fig. 23 : N40, Pont route de Solre.

14. En aval du pont de Solre-sur-Sambre, la berge est praticable jusqu'au niveau de l'écluse. A ce niveau la pêche étant interdite, ce tronçon est répertorié comme impraticable. La rive gauche de la dérivation est praticable sur une cinquantaine de mètres en continuant vers l'aval, une habitation et la présence du barrage interdisent la pratique de la pêche. En aval de l'écluse, la berge est impraticable à l'exception d'un plancher de pêche installé au bout de la culée de l'écluse. La rue de Neuville permet d'atteindre la berge au niveau de l'écluse, cependant, aucun parking n'est disponible et les pêcheurs doivent se ranger sur l'accotement. Ceci a pour conséquence de réduire l'accessibilité au site et de causer des dommages au niveau de l'accotement.



Fig. 24 : Rue de Neuville.



Fig. 25 : Ecluse de Solre.

15. La berge est impraticable jusqu'aux environs de la cumulée Km 004. Ensuite, la pêche est possible jusqu'au pont de Merbes-le-Château. Cependant, l'accès est limité à 200 mètres de part et d'autre du pont de Merbes. En effet, en amont du pont, bien que le halage soit classé en voirie communale, l'accès est limité aux riverains et le stationnement est interdit, deux paramètres qui entrent dans les références d'accessibilité pour qu'un site soit accessible. En aval du pont, aucun emplacement de parking n'étant disponible, ce tronçon est également inaccessible.



Fig. 26 : Fin du RAVeL à l'entrée de Merbes.



Fig. 27 : Pont de Merbes-le-Château.

16. Le halage est inaccessible jusqu'à l'entrée de La Buisnière. Mais en continuant vers l'aval, ce dernier est classé en voirie communale dans toute la traversée de La Buisnière. Les possibilités de parking ne manquant pas, tout ce tronçon est accessible jusqu'à l'écluse de La Buisnière. Les berges ne présentent pas d'obstacles à la pratique de la pêche, celles-ci sont donc praticables. Il est important de préciser que le halage est à sens unique (de l'aval vers l'amont).



Fig. 28 : La Buisnière, amont du pont rails n°2.



Fig. 29 : La Buisnière, amont de l'écluse.

17. En aval de La Buisnière, la berge est inaccessible jusqu'à l'écluse de Fontaine-Valmont. Deux accès permettent d'atteindre la rive entre ces deux localités : la rue Bois de Malmarais et la rue Pré du Sart. L'absence d'emplacement de parking au niveau de la première de ces rues rend la berge inaccessible à cet endroit. La deuxième rue permet d'accéder à l'écluse de Fontaine-Valmont, les possibilités de se garer sont assez réduites mais l'accotement du halage peut malgré tout accueillir quelques voitures. De La Buisnière jusqu'à 250 mètres en amont du pont rails n°4, la berge est impraticable en raison d'un surplomb dépassant 2 mètres. En aval de ce pont, la berge est en grande partie praticable jusqu'à l'écluse de Fontaine-Valmont.



Fig. 30 : RAVeL & rue Bois de Malmarais.



Fig. 31 : Fontaine-Valmont, Pont rails n°4.

18. Entre la rue Pré du Sart et la Tenue Grignard, deux accès permettent d'accéder au halage, les véhicules motorisés sont autorisés à circuler sur ce dernier. Entre ces deux accès, la berge n'est pas praticable en raison de l'importance du surplomb qui dépasse largement 2 mètres.



Fig. 32 : Parking du « Fil de l'eau ».



Fig. 33 : Tenue Grignard.

19. Un petit chemin relie la rue de Spamboux (N562) au halage au niveau du pont rails de la Planchette. Ce chemin est relativement dégradé mais l'accès est possible et autorisé en voiture. Il existe des possibilités de stationnement mais elles sont assez restreintes et empêchent les autres utilisateurs de manœuvrer. Au niveau du pont, la berge n'est pas praticable selon les critères de référence. Par contre à 100 mètres de part et d'autre de ce pont, la berge est praticable.



Fig. 34 : Chemin d'accès au pont rails de la Planchette.

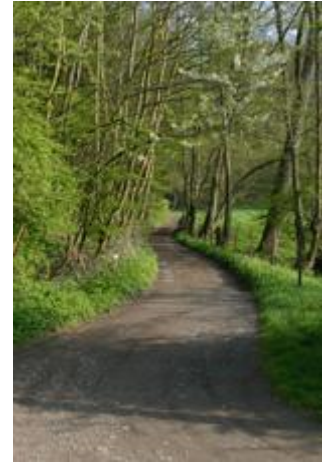


Fig. 35 : Pont rails de la Planchette.

20. Le halage est accessible aux véhicules motorisés à hauteur de l'hôpital de Lobbes jusqu'au-delà de l'écluse. Les rampes du pont permettant d'accéder au halage, toute cette section est accessible aux pêcheurs. De plus, cette section est praticable entre le pont rails n°6 et l'écluse n°4 de Lobbes.



Fig. 36 : Lobbes, en amont du pont.



Fig. 37 : Lobbes, en aval du pont.

21. En aval de Lobbes, la rive gauche n'est plus praticable en raison de la hauteur de la berge. Un accès, permet d'accéder au halage mais une section RAVeL commence un peu plus loin sur le halage. Il n'est pas possible de stationner sans empêcher la circulation, ce tronçon est donc inaccessible aux pêcheurs motorisés.



Fig. 38 : Ecluse de Lobbes.



Fig. 39 : Ry A Froment.

22. Directement en amont du pont rails n°8, un chemin communal longe le RAVeL et un raccordement entre les deux voiries existe. Il est possible de se garer de part et d'autre de cette connexion entre le RAVeL et la voirie communale afin d'accéder au site. La

berge à cet endroit répond à toutes les conditions nécessaires pour permettre la pratique de la pêche. La rive gauche de la Sambre est accessible dans toute la traversée de Thuin, depuis l'amont du pont rails n°8 jusqu'en aval du pont rails n°9. La berge est praticable à l'exception de certaines sections rendues impraticables par la présence de parapets ou de barrières de sécurité. Ces barrières de sécurité se situent juste en aval du pont rails n°8 et de part et d'autre du viaduc de Thuin. Au niveau de l'écluse et en aval de celle-ci la pratique de la pêche n'est pas autorisée ou est rendue impossible en raison de la hauteur de la berge ne répondant pas aux références de praticabilité.



Fig. 40 : Thuin, pont rails n°8.



Fig. 41 : Viaduc de Thuin.

23. En aval de Thuin, la rive gauche n'est plus accessible avant Hourpes (Km 24.800). Cet accès est le seul sur un tronçon de près de 8 kilomètres de berges. Le chemin permettant d'accéder à la berge est assez dégradé mais il est accessible aux pêcheurs motorisés. Des emplacements de parking en suffisance rendent ce site accessible dans le cadre de la pratique de la pêche. En amont de ce lieu, l'écluse de Grand-Courant est inaccessible aux pêcheurs. Au niveau de la praticabilité, la berge est en grande partie praticable en amont de l'écluse de Grand-Courant. En aval de l'écluse, au contraire, la berge est impraticable notamment à cause du surplomb très important. La berge redevient praticable quelques centaines de mètres avant le pont rails n°11. Cependant, à cet endroit, la végétation forme des obstacles ponctuels. A la hauteur de Hourpes, la berge est praticable, il faut cependant signaler qu'actuellement une partie de la berge est impraticable en raison de l'installation d'un centre de traitement des boues de dragage.



Fig. 42 : Pont rails n°10.



Fig. 43 : Ecluse de Grand-Courant.



Fig. 44 : Amont du pont rails n°11.



Fig. 45 : Amont du lieu-dit à Hourpes.

24. En aval d'Hourpes, la berge est praticable jusqu'à l'écluse du Trou d'Aulne. Cette section est inaccessible pour les pêcheurs motorisés. En aval de l'écluse du Trou d'Aulne, la berge est impraticable en raison d'un surplomb trop important. La berge redevient praticable environ 500 mètres en aval de l'écluse jusqu'au méandre suivant où la rive gauche remonte rendant à nouveau la pratique de la pêche plus difficile. Du pont rails n°12 jusqu'à l'écluse de l'abbaye d'Aulne, la berge est praticable mais ponctuellement la végétation forme un obstacle.



Fig. 46 : Ecluse de Trou d'Aulne.



Fig. 47 : Abbaye d'Aulne.

25. La berge à la hauteur de l'écluse de l'abbaye d'Aulne est accessible. Un accès existe et les parkings ne manquent pas dans les environs immédiats de la rive. En amont de l'écluse, la pêche est possible tandis qu'en aval, le surplomb empêche la pratique de la pêche. La rue de l'abbaye d'Aulne se poursuit et permet d'accéder à la rive gauche plusieurs centaines de mètres en aval de l'écluse. L'accotement est transformé en parking et quelques mètres seulement séparent ce parking des bords de la Sambre. Le surplomb rend la berge impraticable mais des aménagements ponctuels ont été réalisés par les pêcheurs afin de pouvoir exercer la pêche à cet endroit. Quelques emplacements sont donc présents sur ce site. *[On notera en aval de ce site la présence d'un bras mort de la Sambre où la pratique de la pêche est également possible]*. La rue Albert I^{er} permet également d'accéder au halage, les seuls emplacements de parking étant distants d'une bonne centaine de mètres, l'accessibilité à ce site en est affectée. De cet accès jusqu'à l'écluse de Landelies, la berge est praticable à l'exception d'espaces occupés par une végétation haute rendant la pêche impossible.



Fig. 48 : Méandre de la Sambre à Aulne.



Fig. 49 : Bras mort de la Sambre.



Fig. 50 : RAVeL au niveau de la rue Albert I^{er}.



Fig. 51 : Ecluse de Landelies.

26. Le halage est accessible depuis l'écluse de Landelies jusqu'au niveau de la carrière en aval de laquelle le RAVeL reprend. Les possibilités de stationnement ne manquent pas : la place des Combattants, l'accotement du halage au niveau du pont rails, le parking à la hauteur de la rue de la Madeleine, l'accotement de la rue Try des Gaux. La rue Blanc Caillou a été reprise comme inaccessible dans le présent inventaire. Bien qu'il soit possible de se garer, la voirie a été élargie par la société « Calcaire de Sambre » pour permettre le croisement de camions mais le stationnement à cet endroit risque d'induire certains conflits. En aval du pont rails n°13, la berge est impraticable en raison du surplomb et de la barrière de sécurité longeant la rue.



Fig. 52 : Landelies, écluse et pont rails n°13.



Fig. 53 : Aval du pont rails n°13.

27. En aval de la carrière, la berge est praticable jusqu'à l'écluse de Monceau-sur-Sambre. Cette section est inaccessible car le seul accès possible : Gué du Hameau est interdit à la circulation à l'exception des services et d'Electrabel. Aucun parking n'est disponible, il existe un parking mais celui-ci est privé (Electrabel). Un autre site, en amont de cet accès, peut servir de parking mais pour l'atteindre il faut emprunter le RAVeL, ce qui est interdit.



Fig. 54 : Aval du viaduc de Landelies.



Fig. 55 : Monceau-sur-Sambre.

2.3.2. Canal Charleroi – Bruxelles

Dans l'inventaire, les rives du canal ont été qualifiées de rive droite et de rive gauche en prenant la référence suivante : Ronquières se situe à l'amont et la confluence avec la Sambre en aval donc la rive droite est celle qui se situe à droite en allant de Ronquières vers Charleroi. Le descriptif des sites est, quant à lui, présenté de la confluence entre la Sambre et le Canal vers Godarville.

Rive droite :

1. Au niveau de la confluence, les deux rives sont occupées par des industries. La hauteur de la berge de la rive droite est importante et ne permet pas la pratique de la pêche. Au niveau de l'accessibilité, aucun accès n'est possible au niveau de la

confluence et en amont de celle-ci, une ligne de chemin de fer longe directement le chemin de halage et empêche les pêcheurs motorisés d'y accéder.

2. La ligne de chemin de fer s'écarte du canal à hauteur du pont route de Bayemont. Entre ce dernier et le pont rails de Bayemont, une connexion existe entre la rue de la Jonction et le chemin de halage, mais l'absence d'emplacement pour stationner explique l'inaccessibilité de ce site. De plus, le surplomb dépasse largement 2 mètres à cet endroit et des péniches sont stationnées en aval de l'écluse de Marchienne, ces paramètres rendent extrêmement difficile la pratique de la pêche.



Fig. 56 : Pont route de Bayemont.



Fig. 57 : Aval de l'écluse de Marchienne.

3. Au niveau de l'écluse de Marchienne, un accès partant de la rue de Jonction permet de rejoindre le bord du canal. Il existe des possibilités limitées de stationner, cependant la rampe d'accès étant reprise dans le RAVeL cela diminue l'accessibilité à ce site. La présence de l'écluse interdisant la pratique de la pêche et le surplomb dépassant 2 mètres rendent cette section impraticable.



Fig. 58 : Amont de l'écluse de Marchienne.



Fig. 59 : Centrale électrique de Monceau.

4. En aval de la passerelle de Roux, une section est reprise en hachuré, ce sont les quais de l'usine Vanhamme. De part et d'autre du quai, la berge est impraticable en raison de la hauteur de la berge qui dépasse 2 mètres. Un accès est possible au niveau de la rue Maréchal Foch, cette route longe le canal sur 200 mètres. Cette section est accessible aux pêcheurs motorisés. Cependant, il faut signaler le transit de nombreux camions sur ce chemin d'accès à l'usine Vanhamme. Aucun autre accès au canal n'est possible avant l'écluse de Gosselies. La berge du canal est inaccessible aux pêcheurs depuis l'amont du pont route de Roux jusqu'en aval de l'écluse de Gosselies. Cette section est impraticable en raison d'un surplomb trop important.
5. La rue de la Ferté permet d'atteindre la berge à la hauteur de l'écluse de Gosselies, des emplacements permettent le stationnement avant le panneau RAVeL. Ce site est accessible. Au niveau de la praticabilité, hormis l'écluse elle-même, la berge d'environ 1,60 m de haut est praticable. La berge reste praticable jusqu'en aval du pont de Luttre. En amont du pont route de Gosselies, la berge n'est plus accessible en raison de la présence du parc d'activités économiques de Courcelles.



Fig. 60 : Accès par la rue de la Ferté.



Fig. 61 : Pont route de Gosselies.

6. L'accès suivant se situe au niveau de l'écluse de Viesville : la Cour de Rassansart. Il est possible de stationner au niveau de l'élargissement à la liaison entre le RAVeL et la route. Une zone dégagée le long de la route offre quelques emplacements de parking.



Fig. 62 : Aval de l'écluse de Viesville.



Fig. 63 : Amont de l'écluse de Viesville.

7. La rue du Cheval Blanc permet d'accéder au halage, une zone de parking pouvant accueillir une dizaine de voitures est disponible au niveau de la liaison entre le RAVeL et l'accès. La pêche est possible à cet endroit bien que ponctuellement la végétation puisse constituer un obstacle. Il faut signaler également la présence de nombreux planchers le long du canal à cet endroit.



Fig. 64 : RAVeL au niveau de la rue du Cheval Blanc.

8. En aval du pont route de Luttre, la hauteur de la berge augmente progressivement et dépasse 2 mètres ce qui rend la section en amont du pont route impraticable. Un accès présent au niveau de la passerelle de Luttre permet de rejoindre le bord du canal à partir de la voirie adjacente. En amont, il n'y a plus d'accès avant Pont-à-Celles.
9. A la hauteur du pont de Pont-à-Celles, la berge est accessible. Il existe de part et d'autre du pont deux accès piétonniers pour atteindre la berge et à la hauteur du pont un accès est disponible pour les pêcheurs motorisés. La berge est impraticable en raison de l'importance du surplomb.
10. La berge est inaccessible et impraticable jusqu'au niveau de la localité de Gouy-lez-Piéton. Un parking est présent au niveau de la gare de Gouy et une rampe permet d'accéder au chemin de halage depuis le parking. La rampe est reprise dans le RAVeL

et par conséquent, le pêcheur ne peut l'emprunter qu'à pied ou à vélo ce qui diminue l'accessibilité de part et d'autre de l'accès.



Fig. 65 : Rampe d'accès de la gare de Gouy.



Fig. 66 : Amont du pont de Gouy.

11. Au pont route des communes de Godarville, une rampe part du haut du pont et permet de rejoindre le canal 450 m en aval du pont. La distance de 200 m fixée pour les critères de référence est largement dépassée avant même d'avoir atteint le chemin de halage. Un parking est disponible au-dessus de la rampe et peut accueillir 4 à 5 voitures. En amont du pont, un sentier existe mais il semble difficile d'emprunter celui-ci pour descendre au bord de l'eau avec le matériel nécessaire à la pratique de la pêche.



Fig. 67 : Pont route des communes à Godarville.



Fig. 68 : Rampe d'accès aval du pont.

Rive gauche :

12. La confluence entre la Sambre et le canal Charleroi-Bruxelles est occupée par des industries, cette section est inaccessible et la hauteur de la berge est incompatible avec la pratique de la pêche. La berge est impraticable jusqu'à l'écluse de Marchienne.
13. La rue de la Jonction permet d'accéder à la rive gauche du canal à la hauteur de l'écluse de Marchienne, une rampe du pont permet d'atteindre le halage. En amont de l'écluse de Marchienne, la berge est praticable jusqu'aux environs du pont route de Roux. Cependant, au niveau de la centrale électrique, des péniches sont souvent amarrées le long du quai, ce qui rend la pratique de la pêche impossible.
14. La rue de la 4^{ème} écluse permet d'atteindre le halage. De part et d'autre de cet accès, le halage est repris dans le Réseau Autonome de Voies Lentes. Cependant, des possibilités de stationnement existent au niveau de l'accès, ce qui rend ce site accessible dans le cadre de la pratique de la pêche. La berge est impraticable au niveau de cet accès, en cause, une barrière de sécurité. Mais de part et d'autre de l'accès, la berge est praticable. La rue de Heigne et la rue de la Victoire longent le canal sur plusieurs centaines de mètres et compte tenu des nombreuses possibilités de parking,

la rive gauche est accessible à cet endroit. Après le pont rails de Jumet à Roux, la berge n'est plus praticable ni accessible jusqu'au pont route de Gosselies. Au niveau de l'écluse de Gosselies, la berge est impraticable et inaccessible. Le surplomb empêche la pratique de la pêche.



Fig. 69 : Rue de la 4^{ème} écluse.



Fig. 70 : Passerelle de Roux.



Fig. 71 : RAVeL au pont rails de Jumet à Roux.



Fig. 72 : Ecluse de Gosselies.

15. En amont de l'écluse de Gosselies, la hauteur de la berge est inférieure à 2 mètres et les autres critères de référence étant satisfaits, la berge est praticable. Une rue permet d'atteindre le halage à partir de la rue de la Ferté (N582). Il est possible de stationner sur l'accotement, ce site est donc accessible. Un autre accès au RAVeL peut se faire une centaine de mètres en aval du viaduc de la E42. Cependant, cet accès est repris dans le RAVeL et des blocs de béton empêchent le passage. Le stationnement doit se faire sur l'accotement de la rue latérale et les possibilités sont relativement restreintes.



Fig. 73 : RAVeL après le pont route de Gosselies.



Fig. 74 : Viaduc E42.

16. Au niveau de l'écluse de Viesville, la route longe le canal mais l'absence de parking sur cette rive diminue l'accessibilité. En effet, il est nécessaire de traverser le pont sur écluse de Viesville pour avoir accès à un parking. Sur la rive droite, il est impossible de stationner sur l'accotement et de part et d'autre du pont, des panneaux RAVeL interdisent l'accès à des espaces de stationnement. La berge est praticable aussi bien en amont qu'en aval de l'écluse.



Fig. 75 : Accès RAVeL avant l'écluse.



Fig. 76 : Ecluse de Viesville.

17. La rue du Ployt permet d'accéder au halage, les possibilités de stationnement sont assez limitées mais il est possible de garer quelques voitures. La berge est praticable jusqu'au pont de Luttre, le site au niveau de cette rue permet l'exercice de la pêche ; cependant, des obstacles verticaux ponctuels sont présents sur cette section praticable (végétation).



Fig. 77 : Rue du Ployt.

18. A Luttre, la rue du commerce possède une jonction avec le RAVeL au niveau de la passerelle piétonne. Un parking est présent et peut accueillir une dizaine de voitures. De plus, des emplacements de stationnement sont présents sur l'accotement de la rue du commerce. A partir du pont route de Luttre la hauteur de la berge augmente et rend la pratique de la pêche difficile. La rue de Ronquières puis la rue de la Case du Bois longent le canal sur près de 2,5 kilomètres. Une connexion avec le RAVeL existe au niveau du pont rails de Luttre. Sous ce pont, se trouvent également deux-trois emplacements de parking le long de la voirie. La berge est impraticable au niveau de ce site.



Fig. 78 : Passerelle piétonne de Luttre.



Fig. 79 : RAVeL après le pont rails de Luttre.

19. La berge est inaccessible et impraticable jusqu'au chemin de Hairiamont qui permet de rejoindre le halage. Un petit parking en terre est présent à cet endroit et peut accueillir quelques voitures. Au niveau de la praticabilité, la hauteur de la berge étant supérieure à 2 mètres, la berge est considérée comme impraticable.



Fig. 80 : Parking à Hairiamont.



Fig. 81 : Chemin de Hairiamont.

20. A Gouy-lez-Piétons, la rue de Nivelles permet d'accéder à une rampe d'une cinquantaine de mètres qui conduit à la berge. Cette rampe étant reprise dans le RAVeL, il faut stationner le long de l'accotement de la rue de Nivelles et descendre la rampe à pied. Des emplacements sont présents mais ils se situent devant les maisons, ce qui peut engendrer des conflits avec les riverains. Un grand espace en bas de la rampe pourrait accueillir plusieurs voitures sans problèmes



Fig. 82 : Rue de Nivelles.



Fig. 83 : Pont route de Gouy.

21. Au niveau du pont des Communes, un accès permet de rejoindre le bord du canal. Ce chemin est fermé par la pose d'un bloc de béton. Les pêcheurs pouvaient rejoindre le canal à partir de cet accès qui est le seul sur près de 8 kms. Il n'existe donc plus de possibilité d'accès de Gouy-lez-Piétons jusque Godarville pour atteindre la berge à partir de la voirie. Au niveau de la praticabilité, le surplomb ne permet pas la pratique de la pêche.



Fig. 84 : Vue du pont des communes.

2.3.3. Les lacs de l'Eau d'Heure

Les critères de référence d'accessibilité et de praticabilité ont dû être ajustés pour la pratique de la pêche en lac. En effet, ces critères ont été définis pour des cours d'eau navigables et devaient être remaniés afin de répondre aux caractéristiques propres des lacs différentes de celles de rivières ou de canaux. Le critère de référence selon lequel un surplomb ne devait pas dépasser 2 mètres qu'une berge soit praticable a été supprimé compte tenu des variations de niveau. La description des sites est réalisée en partant de la berge orientale du lac et en suivant le contour dans le sens giratoire. Il faut signaler que compte tenu du temps imparti pour réaliser l'inventaire, du matériel disponible et de l'absence de point de repère fiable autour des lacs, les cartes montrent les tendances générales de l'accessibilité et de la praticabilité mais ne reflètent pas la situation précise pour chacun des sites.

2.3.3.1. Le lac de l'Eau d'Heure

1. La partie de la rive orientale du lac de l'Eau d'Heure située au Nord du lac du Ry-Jaune n'est pas accessible dans le cadre de la pratique de la pêche. En effet, seul un chemin repris dans le RAVeL longe le lac à cet endroit. Le RAVeL débute au niveau du pré barrage de Féronval et longe le bord du lac jusqu'au Ry-Jaune. Des chemins forestiers partent de la route de ceinture des lacs (N978) pour rejoindre le RAVeL mais ces chemins ne répondent pas aux critères de référence d'accessibilité.
2. Un parking mentionné dans la description du lac du Ry-Jaune permet de stationner et de rejoindre à pied les berges du lac de l'Eau d'Heure. Ce parking se situe à 200 mètres de la berge la plus proche. La berge est inaccessible sur ce tronçon. Au niveau de la praticabilité des berges, celles-ci sont boisées mais en bordure du lac, il est possible de pêcher sur la rive où la végétation est rase ou inexistante.



Fig. 85 : Parking le long de la N978.



Fig. 86 : Aval du pré-barrage du Ry-Jaune.

3. Au Sud du lac du Ry-Jaune, une route permet de rejoindre le port situé sur le lac de l'Eau d'Heure. Un vaste parking permet aux pêcheurs d'y stationner et ils peuvent rejoindre le bord de l'eau à pied. La pêche étant interdite dans le port, les pêcheurs doivent parcourir 250 mètres pour accéder à un site praticable. Une autre aire de stationnement, plus proche de la berge, existe mais son accessibilité est rendue aléatoire par la présence d'une barrière au niveau de l'accès aux installations portuaires. Ce parking se situe juste avant le début d'un chemin RAVeL et à proximité de la berge.



Fig. 87 : Berge du lac à l'extérieur du port.



Fig. 88 : Accès au port.



Fig. 89 : Port et zone de stationnement.

4. En continuant à longer la rive est du lac, la route d'accès au Camping de l'Eau d'Heure permet de rejoindre un autre chemin (rue de Falemprie) qui surplombe le lac. Cependant, cet accès est sans issue car un chemin RAVeL débute au bout de cette

voirie. L'absence de parking ne permettant pas de laisser un véhicule à cet endroit, cette section est inaccessible pour la pratique de la pêche. Il est possible de stationner un ou deux véhicules au bord du chemin sans gêner le passage mais aucune signalisation n'autorise le stationnement à cet endroit.



Fig. 90 : rue de Falemprise débouchant sur le RAVeL.



Fig. 91 : Etat de la berge à ce niveau.

5. A partir de ce site jusqu'au pré barrage de Falemprise, la pêche est interdite depuis le bord de l'eau, cette section est impraticable. Aucun autre accès ne permet de rejoindre la rive orientale du lac de l'Eau d'Heure.



Fig. 92 : Rive orientale vue du pré barrage.



Fig. 93 : Pré barrage de Falemprise.

6. Le pré barrage de Falemprise constitue la berge Sud du lac et par conséquent celle-ci n'est ni accessible ni praticable. De même, l'île qui se trouve sur le lac est interdite à la pêche.

La berge occidentale du lac de l'Eau d'Heure n'est accessible que grâce à trois accès :

- Un accès permettant d'atteindre la « crique de Badon ».
- Un chemin agricole permettant d'atteindre une crique au niveau du bois Mazarin.
- Et un accès permettant d'atteindre la rampe de mise à l'eau des jets-ski.

7. Un chemin relie la N589 à un accès permettant d'atteindre la « crique de Badon ». Cet accès aboutit à un parking ceinturé par des blocs de pierre situé au bord de l'eau. Au-delà du parking, le chemin appartient au RAVeL et ne peut être emprunté par les pêcheurs motorisés. L'accès et le parking étant à proximité immédiate du plan d'eau, l'accessibilité au site est excellente. La berge répond aux critères de référence de praticabilité compte tenu de l'absence d'obstacles.



Fig. 94 : Parking de la crique de Badon.



Fig. 95 : Berge de la crique de Badon.

8. Un autre embranchement du chemin reliant la N589 à l'accès vers la crique de Badon permet d'accéder à un parking et un deuxième accès. Cet accès est un chemin forestier qui ne répond pas aux critères de référence car il ne peut être emprunté qu'à l'aide d'un véhicule adapté et aucun parking n'existe à l'extrémité de celui-ci. Ce chemin forestier constitue le seul accès sur une grande distance à permettre de rejoindre les rives du lac. Cette section est inaccessible. La berge est en pente mais aucun obstacle ne vient entraver la pratique de la pêche sur ce site.



Fig. 96 : Accès à la crique.



Fig. 97 : Parking avant le chemin forestier.



Fig. 98 : Berge au niveau de la crique.

9. Enfin, le dernier accès permet de rejoindre l'emplacement de mise à l'eau des « jets-ski ». L'accès et le parking existent mais ceux-ci doivent rester ouverts aux pêcheurs pour que cette zone soit accessible. Au-delà du parking, le RAVeL commence et ne peut pas être emprunté par les pêcheurs motorisés. La berge à cet endroit est praticable mais la présence de jets-ski est quelque peu antagoniste avec l'activité de pêche. La majorité de la rive occidentale est inaccessible aux pêcheurs.



Fig. 99 : Parking de la mise à l'eau des jets-ski.



Fig. 100 : Berge à la mise à l'eau.

10. La pêche est interdite sur la berge Nord du lac de l'Eau d'Heure, le pré barrage de Féronval et une centrale électrique étant présents à cet endroit. L'accès à la berge est possible grâce à la route de ceintures des lacs ainsi qu'à un vaste parking.



Fig. 101 : Parking du Belvédère.



Fig. 102 : Pré barrage.

2.3.3.2. Le lac de Falemprise

Au cours de la description des sites ci-dessous, il sera fait mention de bras oriental et méridional du lac de Falemprise. Ces termes ont été utilisés pour désigner respectivement la partie du lac qui s'étend du pré barrage vers l'extrémité Est du lac en direction de Soumoy et la partie qui s'étend du pré barrage jusqu'à l'extrémité Sud du lac en direction de Cerfontaine.

1. La rive orientale du lac de Falemprise se situe à près de 200 mètres de la route de ceinture des lacs. Elle est séparée de celle-ci par un bois, l'absence de parking à cet endroit rend ce site inaccessible aux pêcheurs. Cependant, la présence d'accès et de possibilité de stationnement à moins de 200 mètres sur la rive Nord et Sud du lac induit le classement de la rive Est comme site accessible pour la pratique de la pêche. La pêche étant interdite au niveau du *Ruisseau de Soumoy*, la rive Est n'est pas praticable.



Fig. 103 : Ruisseau de Soumoy.



Fig. 104 : Extrémité Est du lac.

2. La berge Sud est longée dans sa majeure partie par une route (N978a). Le long du premier bras du lac du côté du Ruisseau de Soumoy, de petites aires de stationnement jalonnent la route et permettent aux pêcheurs de laisser leur véhicule pour rejoindre la rive à pied. Cependant en face du relais de Falemprise, la végétation herbacée fait place à un bois ce qui rend l'accessibilité aux berges plus difficile.



Fig. 105 : Accès au bras oriental du lac.

3. Le long du second bras du lac de Falemprise, des emplacements de parking sont prévus sur l'accotement de la N978a. A partir de cette route, il est possible de rejoindre le bord de l'eau de manière relativement aisée. Au niveau de la berge, des emplacements dégagés permettent la pratique de la pêche. De plus, des aménagements particuliers tels que l'installation de poubelles sont également présents. Soulignons cependant que celles-ci débordent et que de nombreux déchets sont répandus par terre.



Fig. 106 : Accès longeant le bras méridional du lac.



Fig. 107 : Sentier entre la route et la berge.



Fig. 108 : Berge du lac de Falemprise.

4. Un sentier débute au niveau de l'extrémité Sud du lac et permet de longer la rive Ouest du lac de Falemprise jusqu'au niveau du pré barrage de Falemprise. L'absence d'emplacements de parking à cet endroit rend l'accessibilité à ce sentier fort limitée. En revanche, un parking existe à l'autre extrémité du sentier au niveau du pré barrage. Signalons que ce sentier est, à nouveau, un sentier forestier qui permet de longer une berge impraticable notamment à cause de la végétation à l'exception de quelques emplacements aménagés de manière sommaire par les pêcheurs. Des aménagements ont été réalisés par la commune de Cerfontaine le long de ce sentier afin d'augmenter son attractivité pour les promenades.



Fig. 109 : Sentier longeant la rive Ouest.



Fig.110 : Aménagements sur ce sentier.

5. Au niveau de la rive occidentale du lac, la route de ceinture des lacs (N978) longe le lac. Un bois est présent entre la route et le lac de Falemprise, c'est dans ce bois que se situe le sentier décrit ci-dessus. Compte tenu que les pêcheurs ne peuvent atteindre cette section que par un sentier, la berge n'est pas accessible selon les critères de référence.



Fig. 111 : Berge occidentale du lac.

6. Au niveau de la rive septentrionale du lac, on note la présence du pré barrage de Falemprise rendant la berge inaccessible et impraticable en raison de l'interdiction de pêche à cet endroit. Entre le barrage et le « Relais de Falemprise », la rive est accessible grâce un parking aménagé le long de l'accotement et la pêche est autorisée. Un embarcadère se situe également à ce niveau. La berge est constituée d'un mur de moellons lorsqu'on longe la berge du lac du pré barrage vers le « Relais de Falemprise ».



Fig. 112 : Pré barrage de Falemprise.

Une ancienne rampe de mise à l'eau est présente à cet endroit mais elle est rendue inutilisable par la tranchée réalisée entre la route (N978) et la rive du lac.



Fig. 113 : Berge au Nord du pré barrage.



Fig. 114 : Berge au Sud du « Relais ».

7. Au niveau du relais de Falemprise, la pêche est interdite. L'interdiction se prolonge 230 mètres au-delà du relais. Cette zone n'est pas accessible car clôturée et n'est pas non plus praticable. Une rampe de mise à l'eau existe à côté du relais mais est fermée par une barrière et n'est pas disponible pour les pêcheurs. Entre cette rampe de mise à l'eau et la route (N978a) se situe un vaste parking. En continuant le long de la N978a, une mise à l'eau existe un peu plus loin. Celle-ci se trouve à l'extrémité d'un accès proche de l'extrémité du lac. En ce qui concerne l'accessibilité, une zone de stationnement est présente à ce niveau de l'autre côté de la route. Il existe, également, une vaste zone à gauche de l'accès qui pourrait être aménagée en vue d'améliorer l'accessibilité aux berges.



Fig. 115 : Espace entre la N978a et la berge.



Fig. 116 : Accès et mise à l'eau.

2.3.3.3. Le lac de Féronval

1. La rive Est du lac de Féronval est inaccessible aux pêcheurs motorisés, seul un sentier longe la berge. Ce sentier débute au niveau du pré barrage de Féronval pour aboutir à la rive Nord du lac. La berge est en grande partie recouverte de bois et la pratique de la pêche n'y est pas aisée. Des aménagements ponctuels ont été réalisés par les pêcheurs le long du sentier afin de rendre la berge praticable. Ces aménagements restent peu sûrs compte tenu de la pente importante de la rive et de la charge graveleuse du sol. La route d'accès au « Point de vue » est proche du lac mais séparé de celui-ci par une « digue » élevée dont le franchissement est difficile pour un pêcheur chargé de son matériel. Toute cette rive est donc inaccessible et impraticable à l'exception de quelques emplacements ponctuels.



Fig. 117 : Rive Est.



Fig. 118 : Pré barrage de Féronval.



Fig. 119 : Parking près du pré barrage.

2. La rive Sud est accessible aux pêcheurs grâce à la route de ceinture des lacs. La présence d'un grand parking permet le stationnement des voitures des pêcheurs à cet endroit. De petits sentiers rejoignent le bord de l'eau à partir du parking. La berge est boisée sur cette rive mais des espaces dégagés de plus grande taille permettent une pratique plus aisée de la pêche sur cette rive. Il faut noter la présence du bâtiment d'aquaculture expérimental de la FUNDP.
3. Les pêcheurs peuvent utiliser un parking se situant le long de la route de ceinture des lacs (N907) entre le pré barrage de Féronval et le Hameau de Poncia. Des sentiers relient ce parking à la berge. Cette berge est praticable ponctuellement comme on peut le voir sur l'illustration ci-dessous (Fig. 121).



Fig. 120 : Parking le long de la N907.



Fig. 121 : Berge du lac de Féronval.

4. Au niveau du Hameau de Poncia sur la rive gauche du lac de Féronval se trouvent un parking et un accès. Cependant, cet accès a été fermé par une barrière et un panneau d'interdiction. Cet accès permettait d'atteindre un embarcadère au bas du chemin et un espace de pêche praticable. La pose de cette barrière diminue considérablement l'accessibilité au site.



Fig. 122 : Hameau de Poncia.



Fig. 123 : Hameau depuis l'aire de jeux.

5. En venant du Hameau de Poncia (N589), le pêcheur peut emprunter la première rue à droite (rue Crossart) pour accéder à la rive Nord du lac de Féronval. Cette rue comporte deux accès aux berges. Le premier accès aboutit à un grand parking à l'extrémité duquel une rampe de mise à l'eau est disponible. Cet accès se prolonge

vers une aire de jeux mais n'est plus carrossable. La pêche est interdite du bord depuis la rampe de mise à l'eau jusqu'à l'extrémité de l'aire de jeux. Au niveau du parking, l'installation d'une passerelle appartenant au centre de modélisme de l'Eau d'Heure interdit la pêche à cet endroit.



Fig. 124 : Parking à proximité de la rue Crossart.



Fig. 125 : Rampe de mise à l'eau.

6. Le second accès est un chemin agricole permettant d'atteindre le bord de l'eau au niveau d'un embarcadère aménagé au bord du lac. Il n'existe pas de parking à l'extrémité de cet accès mais il est possible de stationner le long du prolongement du chemin. Cependant, le risque de gêner le passage des autres véhicules est important. Cet accès se prolonge sur 170 mètres en longeant la rive. A cet endroit, la pêche est autorisée et possible depuis le bord.



Fig. 126 : Second accès à la rive Nord du lac.



Fig. 127 : Embarcadère et mise à l'eau.

2.3.3.4. Le lac de la Plate Taille

1. La rive orientale du lac est occupée par le barrage de la Plate Taille. La berge est inaccessible. Elle est impraticable compte tenu de l'interdiction de pêche qui s'étend du barrage jusqu'à 275 mètres vers l'intérieur du plan d'eau.



Fig. 128 : Barrage de la Plate Taille.

2. Au sud du barrage, un accès permet de relier la N589 au bord du lac de la Plate Taille. Cependant, cet accès est fermé et utilisé en exclusivité par le club de plongée. La rive n'est donc pas accessible à cet endroit selon les critères de référence. La berge est impraticable compte tenu de l'interdiction de pêche à cause du barrage.

3. De l'accès menant au Club de voile, un chemin permet d'atteindre le bord du lac. Une boucle situé dans un bois ferme ce chemin. L'accès est régulièrement fermé au moyen d'une barrière cadenassée et une tranchée traverse le chemin de part en part à hauteur du bois. La berge est rendue inaccessible par ces deux obstacles infranchissables pour un pêcheur motorisé. De plus aucun parking n'est disponible au niveau de la voirie. Cette berge est praticable et était très fréquentée par le passé lorsque l'accès était possible.



Fig. 129 : Tranchée coupant le chemin.

4. Un chemin empierré permettait de rejoindre la crique dite « des voiliers » depuis la rue du Milombois. Cet accès a également été coupé par une tranchée afin d'éviter le passage à cet endroit. Actuellement, des travaux sont en cours sur ce chemin dont l'empierrement est exporté.



Fig. 130 : Crique des voiliers.



Fig. 131 : Travaux au niveau de l'accès.

5. Un chemin forestier relie la rue du Milombois à la berge du lac en traversant le bois du Grand Oupia. Cet accès n'est pas carrossable et ne permet pas d'atteindre le lac en voiture. Il n'y a pas non plus de parking disponible à ce niveau.
6. Un second chemin forestier permet d'atteindre la crique suivante du lac à partir de la rue du Milombois. Ce chemin n'étant pas carrossable, le site n'est pas accessible aux pêcheurs motorisés. Aucune zone de stationnement n'est disponible à ce niveau. La berge est praticable et de très bons postes de pêche sont rendus inaccessibles par l'absence d'accès.



Fig. 132 : Chemin forestier.

7. Un parking est présent le long de la rue Milombois. Ce parking est fléché depuis la route, il permet d'accéder à un chemin agricole parallèle à l'ancienne piste d'aérodrome conduisant derrière les bâtiments de l'ADEPS. Cet accès aboutit à une zone de stationnement. La berge est occupée à ce niveau par les installations du Centre sportif mais en suivant le bord, les pêcheurs peuvent accéder à des zones praticables. Les berges à cet endroit sont assez pentues et la végétation ne constitue pas un obstacle majeur à la pratique de la pêche. Derrière le Centre sportif, la présence de barrières jusque dans l'eau interdit l'accès à berge sur toute la longueur des installations de l'ADEPS.



Fig. 133 : Accès parallèle à la piste de l'aérodrome.



Fig. 134 : Parking au bout de l'accès.



Fig. 135 : Barrière derrière l'ADEPS.



Fig. 136 : Accès au Centre sportif.

8. La rue Ciernaux permet de rejoindre les installations de l'ADEPS à partir de la route des Barrages. Cependant, comme la majorité des accès autour des lacs de l'Eau d'Heure, cet accès peut être fermé à la circulation. De plus, un panneau stipule que l'accès est réservé aux stagiaires du centre. Or cet accès permettrait d'atteindre la rive d'une crique du lac longé par la rue du Ciernaux. Une clôture est présente à l'extrémité de ce chemin et cerne les installations du Centre sportif de l'ADEPS. La berge est occupée par des bâtiments, une rampe de mise à l'eau ainsi qu'une zone de baignade. Par conséquent, cette berge est impraticable.



Fig. 137 : Crique du « Ciernaux ».

9. Le chemin de la « Fontaine aux Planes » permet de rejoindre la rive à partir de la route des Barrages. Ce chemin aboutit à un parking clôturé empêchant les véhicules motorisés d'accéder au RAVEl. La route est dégradée mais peut être empruntée à l'aide d'un véhicule traditionnel. En dehors de la haute saison, la barrière à l'entrée de ce chemin est régulièrement fermée rendant le parking ainsi que la route inaccessibles. La berge à hauteur de cet accès est en pente assez douce et une végétation basse autorise une pratique aisée de la pêche.



Fig. 138 : Chemin de la « Fontaine aux Planes ».



Fig. 139 : Parking au bout de l'accès.

10. Un chemin forestier utilisé pour le débardage relie le bord du lac à la route des barrages en traversant le « Bois Dufour ». Le chemin n'est pas carrossable ce qui implique la classification de ce site comme étant inaccessible selon les critères de références. La rive à ce niveau est d'un type similaire à celui décrit au point 9 c'est-à-dire faiblement pentu et dépourvu de végétation ligneuse entravant la pratique de la pêche.



Fig. 140 : Chemin du Bois Dufour.

11. Une route longe le « Bois Dufour » et borde l'extrémité Ouest du village de l'Eau d'Heure. Ce chemin vient d'être rendu inaccessible par la pose de trois blocs en béton au niveau du carrefour avec la route des Barrages. Ce chemin permettait d'atteindre la queue du « Boma », très fréquentée par les pêcheurs. La berge à la hauteur de cet accès est praticable au vu de la pente modérée et de l'absence d'obstacles à la pratique de la pêche.



Fig. 141 : Accès "Ouest" du village.



Fig. 142 : Extrémité de l'accès et berge.

12. Au niveau du rond point sur la route des barrages, l'entrée du village et de l'Aquacentre sont accessibles à tous. Un grand parking est disponible à l'entrée du village et seuls les résidents peuvent avoir accès au village lui-même avec leur véhicule. Le pêcheur doit laisser son véhicule à l'entrée du village et se rendre au bord du lac à pied avec son matériel. Ce site est inaccessible car la traversée du village est nettement supérieure à 200 mètres, critère de référence pour l'accessibilité.



Fig. 143 : Village.

13. L'accès à la rampe de mise à l'eau des planches à voile est carrossable et accessible en voiture. Un parking existe mais se situe au-delà de barrières qui bloquent l'accès périodiquement et de manière imprévisible. Lorsque la barrière est ouverte, cet accès permet de rejoindre un parking payant durant la haute saison.



Fig. 144 : Accès à la mise à l'eau.



Fig. 145 : Accès à la rampe de mise à l'eau.

14. Un chemin carrossable menant « à la cabine des plongeurs » permet de rejoindre un petit parking situé un peu plus haut dans les bois. De ce parking, les pêcheurs peuvent rejoindre le bord du lac par des petits sentiers accessibles à pied. En période hivernale, cet accès est fermé ce qui rend le parking et, par conséquent, la berge inaccessible à cet endroit. La berge à ce niveau a une pente raisonnable. La végétation n'entrave aucunement la pratique de la pêche. Cette section est accessible et praticable moyennant le maintien de l'accès ouvert. Notons la présence de deux chemins forestiers à l'Est et d'un chemin forestier à l'Ouest de cet accès, tous trois fermés par des barrières au niveau de la route des Barrages.



Fig. 146 : Parking avant la cabine des plongeurs.



Fig. 147 : Accès à la cabine.



Fig. 148 : Berge au niveau du parking.



Fig. 149 : Berge au centre d'accueil.

15. Au niveau du centre d'accueil de la Plate Taille, le site est accessible aux pêcheurs. L'accès est aisé et le nombre de places de parking est suffisant. Le pêcheur peut accéder facilement au bord de l'eau à pied. La berge est praticable sur une section seulement car l'interdiction de pêche liée à la présence du barrage est d'application sur une partie de ce site (jusqu'à environ 300 mètres du barrage).

2.3.3.5. Le lac du Ry-Jaune

1. La route de ceinture des lacs passe le long de la rive Est du lac du Ry-Jaune. La présence d'un parking à ce niveau rend la berge accessible 200 mètres de part et d'autre du parking.



Fig. 150 : Extrémité du lac du Ry-Jaune.



Fig. 151 : Rive Sud du lac.

La berge étant bétonnée et la route passant à proximité immédiate, la pratique de la pêche est difficile à cet endroit. Mais la pêche peut se pratiquer sur les berges Nord et Sud du lac. Ces berges sont boisées mais des zones plus dégagées permettent ponctuellement de pêcher.

2. La rive Sud comporte plusieurs accès, le premier de ceux-ci permet d'accéder à une vaste zone prisée dans le cadre de barbecue et de camping. Le parking est aisé mais la pêche est interdite sur une section en face de l'accès. Des panneaux de l'administration délimitent la zone interdite. Hormis cette section, la pêche est autorisée et possible aux environs de ce premier accès.



Fig. 152 : Accès à la zone « barbecue » du lac.



Fig. 153 : Berge au niveau de l'accès.

3. Le deuxième et troisième accès permettant de rejoindre le bord du lac ainsi que le seul embarcadère sont des chemins forestiers. Ils font le lien entre la route qui longe le lac et le bord de celui-ci. Ces chemins, déjà inutilisables sans un véhicule approprié, sont, actuellement, coupés par des tranchées. La suppression de ces deux accès entraîne le retrait d'une grande partie de la rive Sud des sites accessibles. De même, le seul embarcadère présent sur le lac est désormais inaccessible.



Fig. 154 : Tranchée coupant le 3^{ème} accès.



Fig. 155 : 3^{ème} accès.

4. C'est le pré barrage qui constitue la rive Ouest du lac, celle-ci étant par conséquent inaccessible et impraticable, la pêche étant bien sûr interdite au niveau du barrage.



Fig. 156 : Pré barrage du Ry-Jaune.



Fig. 157 : RAVeL longeant la rive Nord.

5. Le chemin qui dessert la rive Nord du lac du Ry-Jaune est reprise dans le Réseau Autonome de Voies Lentes et ne peut donc pas être emprunté en voiture. Les accès et parkings les plus proches se situent au niveau de la rive Est du lac (voir ci-dessus) et au niveau du Lac de l'Eau d'Heure le long de la N978 soit à 400 mètres des berges du lac du Ry-Jaune.



Fig. 158 : Parking le long de la N978.

2.4. Synthèse

Les statistiques d'accessibilité ont été calculées sur base des plans établis grâce à l'inventaire de terrain. Le pourcentage de berges accessibles ne prend pas en compte, les portions représentées par les 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.

	Haute-Sambre			Canal Charleroi-Bruxelles		
	Rive gauche	Rive droite	Total	Rive gauche	Rive droite	Total
Longueur du tronçon	34,17 km	34,17 km	68,34 km	21,94 km	21,94 km	43,88 km
Accessibilité						
Distance	11,29 km	3,75 km	15,04 km	3,97 km	3,37 km	7,34 km
Pourcentage	33 %	11 %	22 %	18 %	15 %	17 %
Praticabilité						
Distance	16,37 km	4,79 km	21,16 km	8,07 km	5,72 km	13,79 km
Pourcentage	48 %	14 %	31 %	37 %	26 %	31 %
« Pêchabilité »						
Nombre de site	11	8	19	5	3	8
Distance	5,57 km	0,95 km	6,52 km	2,29 km	1,14 km	3,43 km
Pourcentage	16 %	3 %	10 %	10 %	5 %	8 %

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. Bon nombre de ces aménagements seront utiles à d'autres utilisateurs. Citons, par exemple, les utilisateurs du RAVeL qui pourront profiter des parkings proposés dans les aménagements ci-dessous comme point de départ pour leur promenade. 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. Haute-Sambre.

3.1.1. Description des aménagements

En rive droite :

- A. Au niveau du pont rails n°1, un accès existe déjà et permet d'atteindre la berge à partir de la gare de Solre. Dans le cadre d'une amélioration de l'accessibilité aux berges, un renforcement de l'assise de ce chemin agricole et la création d'un parking ceinturé à son extrémité pourraient être envisagés. Un sentier permettrait de rejoindre un ponton de pêche aménagé en amont et en aval du pont rails. L'ajout d'un banc et de poubelles sur le site pourrait accompagner les aménagements afin de maintenir le site propre. Au niveau de la signalisation, un panneau au niveau du parking signalera celui-ci. De même, à l'entrée du chemin un panneau d'interdiction de circuler pourrait être accompagné d'un additionnel excepté charroi agricole et parking.



Fig. 159 : Aval de la dérivation de Solre.



Fig. 160 : En amont du pont rails n°1.

- B. En aval du pont route de Fontaine-Valmont, il serait souhaitable d'aménager des places de parking afin de permettre aux pêcheurs de fréquenter le site. L'aménagement de certains tronçons de l'accotement comme parking permettrait d'améliorer l'accessibilité au site. L'aménagement de pontons collectifs (banquette) pourrait également être envisagé sur une longueur totale de 100 m afin de rendre cette berge praticable pour tous.



Fig. 161 : Rive droite, Fontaine-Valmont.



Fig. 162 : Prairie en amont de l'abbaye.

- C. A l'abbaye d'Aulne, un passage pourrait être réalisé en amont de l'écluse afin de permettre aux pêcheurs d'accéder à pied à la prairie. Au niveau de la dérivation de l'écluse, l'aménagement d'une zone de parking à l'extrémité de la voirie rendrait ce site accessible. La réalisation d'une banquette en aval de l'écluse rendrait la berge praticable à tous.
- D. Au niveau de l'écluse de Landelies, un parking existe déjà (Yacht Club), l'aménagement consisterait à marquer une place pour handicapé à l'entrée du parking à droite. Un ponton pour personnes à mobilité réduite serait installé en amont de l'écluse à proximité immédiate de l'emplacement réservé au stationnement des personnes moins-valides.
- E. Au niveau de la rue Jambes de bois, la création d'un parking pourrait améliorer l'accessibilité aux berges. L'aménagement d'un ponton pour personnes à mobilité réduite constituerait un plus dans le cadre de l'amélioration de la praticabilité des berges pour les personnes moins-valides.



Fig. 163 : Ecluse de Monceau.

En rive gauche :

- F. A Erquelinnes, le chemin qui entoure le Bassin d'Erquelinnes va être repris dans le RAVeL, or cet endroit est fréquenté par les pêcheurs en période hivernale. Une entente amiable avec les plaisanciers permet la pratique de la pêche dans une partie du bassin et les bateaux sont rassemblés dans l'autre partie. Afin de permettre aux pêcheurs de continuer de profiter de l'accès à ce site après la mise en place des panneaux RAVeL, nous suggérons de réaliser un parking. Des panneaux additionnels seraient placés afin de permettre aux pêcheurs et aux visiteurs de l'Office du tourisme d'accéder à ce parking. L'adjonction de poubelles et de bancs pourrait également entrer dans le cadre des aménagements.



Fig. 164 : Futur parking du bassin d'Erquelinnes.



Fig. 165 : Quai de la Douane.

- G. Au quai de la douane à Erquelinnes, nous suggérons de reculer le panneau F99 jusqu'au niveau du bassin d'Erquelinnes afin de rendre le quai accessible. La création d'un parking le long de ce quai rentrerait dans le cadre d'aménagements en vue d'améliorer l'accessibilité.
- H. Au niveau du pont route de Solre-sur-Sambre (N 40), la création d'un empierrement en bas du parallèle au pont de Solre permettrait d'améliorer l'accessibilité aux berges.

L'ajout d'un panneau additionnel en haut de la rampe « sauf accès parking » permettrait aux pêcheurs de stationner sur la zone délimitée par des panneaux parking soit de la cabine électrique jusqu'au panneau RAVeL en haut de la rampe.



Fig. 166 : Solre-sur-Sambre, accès de la N40.



Fig. 167 : Parking, écluse de Solre.

- I. La réalisation d'un parking à la hauteur de l'écluse de Solre-sur-Sambre permettrait aux pêcheurs d'accéder au déversoir de l'écluse ainsi qu'à l'amont et l'aval de l'écluse. Le parking serait accessible par le biais de la rue de Neuville et serait situé à l'extrémité de celle-ci.
- J. A Merbes-le-Château, nous proposons la réalisation d'emplacements de parking pour le stationnement des pêcheurs sur le tronçon en amont du pont. La réalisation d'emplacements de parking pour les pêcheurs permettra d'éviter les conflits avec les riverains. Rappelons que c'est suite à ces conflits que la rue a été limitée à la circulation locale et que le stationnement est interdit tout le long de la rue. En échange de la réalisation d'emplacements de parking destinés aux pêcheurs afin de ne pas gêner les riverains, nous souhaitons obtenir un accord avec la ville afin de supprimer le panneau circulation locale. Les aménagements permettant de supprimer la source de conflits avec les riverains, le panneau n'aurait plus de raison d'être.
- K. Dans l'entité de La Buissière, nous souhaiterions aménager un ponton pour personnes à mobilité réduite. Le ponton ainsi que des emplacements de parking dont un emplacement réservé pour les personnes moins valides se situeraient en amont du pont rails n°2. Un parking pour quelques voitures pourrait être réalisé en aval du pont rails n°2.



Fig. 168 & 169 : La Buissière, emplacement ponton pour moins-valides.

- L. La rue Bois de Malmarais permet d'accéder aux berges, ne comportant pas de parking, le site reste inaccessible selon les critères de références définis. Le RAVeL est séparé de la route d'accès par un fossé déjà largement comblé. Le comblement complet et l'empierrement permettraient de disposer d'un parking de plusieurs places rendant ce site accessible sur plusieurs centaines de mètres.



Fig. 170 : Rue Bois de Malmarais.



Fig. 171 : Ecluse de Fontaine-Valmont.

- M. La réalisation d'un parking le long de l'accotement au niveau de l'écluse de Fontaine-Valmont rendrait cette section accessible. Un panneau additif « Excepté Parking » permettrait de franchir le panneau F99 qui délimite le tronçon RAVeL.
- N. Nous souhaiterions une réfection du chemin d'accès fortement dégradé permettant d'atteindre le pont rails de la Planchette. Ce chemin d'accès permettrait aux pêcheurs d'accéder aux berges de la Sambre au niveau du pont. Un parking serait réalisé sur l'accotement actuel depuis l'accès jusque peu avant la propriété avec un espace permettant les manœuvres. Afin d'améliorer la praticabilité, nous proposons la mise en place d'un ponton de pêche d'1,20 mètre de large sur 50 mètres de long. Celui-ci se situerait dans le méandre juste en amont du pont rails de la Planchette.



Fig. 172 : Accès pont rails de la Planchette.



Fig. 173 : Amont du pont de Lobbes.

- O. A Lobbes, nous suggérons la réalisation d'un parking derrière la mutuelle dont deux emplacements seraient réservés aux personnes moins-valides. Deux pontons de pêche pour personnes à mobilité réduite se situeraient en vis-à-vis de ces emplacements de l'autre côté du chemin de halage.
- P. Au niveau de l'écluse de Lobbes, nous proposons la réalisation d'un parking perpendiculairement au chemin de halage. Ce parking rendrait ce site accessible aux pêcheurs.
- Q. A Hourpes, nous proposons l'installation d'un ponton pour personnes à mobilité réduite ainsi qu'un emplacement de parking réservé pour les personnes moins-valides. Des panneaux signalant le parking seraient également utiles ainsi qu'un empierrement afin d'éviter une dégradation des sols et des abords.
- R. En aval de l'écluse de Landelies, nous suggérons d'installer un ponton de 60-80 mètres compris entre la rue Madeleine et le pont rails n°13. Le parking présent au niveau de la rue Madeleine permet, d'ores et déjà d'accueillir les voitures des pêcheurs.

3.1.2. Programme d'aménagement

Tableau 2 : Priorité pour les aménagements à réaliser sur la Sambre.

Aménagement	Rive	Objet de l'aménagement	Priorité *
A	Droite	Renforcement de l'accès, création d'un parking et remodelage des berges	1
B	Droite	Aménagement de places de parking et de planchers collectifs	2
C	Droite	Agrandissement du parking, placement de planchers collectifs	2
D	Droite	Emplacements de parking et création d'un ponton pour personnes à mobilité réduite	1
E	Droite	Création d'un parking et aménagement d'un ponton pour personnes à mobilité réduite	3
F	Gauche	Création d'un parking	1
G	Gauche	Aménagement d'un parking	1
H	Gauche	Création d'une zone de parking	1
I	Gauche	Réalisation d'une zone de parking	2
J	Gauche	Aménagement de places de parking	2
K	Gauche	Emplacements de parking et création d'un ponton pour personne à mobilité réduite	1
L	Gauche	Création d'un parking	1
M	Gauche	Aménagement d'une zone de parking	1
N	Gauche	Réfection de l'accès, réalisation d'un ponton et aménagement d'un parking	2
O	Gauche	Réalisation d'un parking et aménagement de deux pontons pour personnes à mobilité réduite	1
P	Gauche	Aménagement d'un parking	1
Q	Gauche	Création d'un ponton pour personnes à mobilité réduite, aménagement du parking	1
R	Gauche	Installation de planchers collectifs	2

* Priorité décroissante 1 → 3

3.2. Canal Charleroi -Bruxelles

3.2.1. Description des aménagements

En rive droite

- A. Au niveau du pont route des Communes situé à Godarville, une rampe permet de descendre jusqu'au canal. Celle-ci est longue de 450 mètres, distance que le pêcheur doit parcourir avec tout son matériel. Nous souhaiterions que la rampe soit rendue accessible avec un véhicule jusqu'à une zone de stationnement qui serait



Fig. 174 : Rampe du pont.

aménagée au bas de cette rampe. Au niveau de la signalisation le panneau RAVeL en haut de la rampe pourrait être remplacé par un panneau « Accès RAVeL » ou un additionnel « Excepté Parking » pourrait être ajouté au panneau déjà présent. Un ou plusieurs pontons de pêche aménagés au pied de la rampe sur une longueur totale de 60 mètres rendraient la berge praticable à cet endroit.

- B. Au niveau du Piéton, entre Godarville et Gouy-lez-Piéton, un chemin permet d'accéder à un parking qui surplombe le canal. Un panneau d'interdiction de circuler est présent au début de l'accès menant au parking. Nous souhaiterions que ce panneau soit enlevé, que l'accès soit restauré et que le parking soit aménagé afin d'accueillir les véhicules des pêcheurs. Un léger remblai pourrait être réalisé du côté du canal et des blocs en béton ceintureraient le parking afin d'éviter de nouveaux dépôts d'immondices. Un sentier ou escalier permettrait de rejoindre le plancher collectif aménagé à cet endroit.



Fig. 175 : Parking surplombant le canal.

- C. Au niveau de la gare de Gouy-lez-Piéton, nous suggérons de rendre la rampe d'accès au RAVeL accessible aux véhicules en modifiant la signalétique soit en ajoutant au panneau RAVeL un additionnel « Excepté Parking » soit par la mise en place d'un panneau « Accès RAVeL ». Un parking serait aménagé au pied de la rampe. Un ou plusieurs pontons de pêche seraient disponibles à ce niveau sur une longueur totale de 60 mètres.



Fig. 176 : Rampe d'accès de Gouy.

- D. A la hauteur de la passerelle Fichaux, nous souhaiterions la remise en état du chemin qui conduit de la passerelle au bord du canal ainsi que la création d'un parking au niveau de cet accès. Nous proposons la création d'un ou de plusieurs planchers collectifs au niveau de cet accès. Une longueur totale de planchers de 100 mètres semblerait convenir à cet endroit.

- E. A l'ancienne écluse n°10, nous souhaiterions l'aménagement d'une zone de stationnement le long du RAVeL afin de rendre accessible une proportion importante de la berge entre l'ancienne écluse n°10 et l'écluse de Viesville. Une autre zone de stationnement serait créée à droite de la rue du Cheval Blanc menant à l'ancienne écluse.



Fig. 177 : Proposition de parking.

- F. Au niveau de la rue de la Ferté, une zone permettant le stationnement est déjà présente en amont de l'écluse de Gosselies. Nous proposons de mettre en place une signalétique réglementant le stationnement à cet endroit.

- G. Au niveau de la rue Maréchal Foch, le stationnement des voitures des pêcheurs sur le bord de la route peuvent gêner le trafic des camions se rendant à l'usine Vanhame dès

lors nous proposons la réalisation d'un parking à l'écart de la route. Nous souhaiterions la réalisation d'un ou de plusieurs planchers de pêche collectifs au niveau de ce parking.

En rive gauche

- H. Au niveau du pont des Communes, nous demandons l'enlèvement du bloc de béton bloquant l'accès, la remise en état du chemin menant au bord du canal et la réalisation d'un parking à l'extrémité de cet accès. Le parking peut être entouré de blocs afin d'empêcher toute intrusion sur le RAVeL. Un plancher de pêche collectif de 60 mètres pourrait être aménagé à cet endroit afin de rendre la berge praticable.



Fig. 178 : Aboutissement de l'accès fermé du pont des Communes.

- I. Au niveau de la rue de Nivelles, une rampe permet d'accéder au RAVeL. Cette rampe étant elle-même reprise dans le RAVeL, le pêcheur doit laisser sa voiture en haut de celle-ci avec comme conséquence que le pêcheur doit transporter tout son matériel jusqu'au bord de l'eau et que son véhicule se trouve hors de vue. Nous proposons de placer un additionnel au panneau RAVeL « Excepté Parking » ou de changer le panneau par un autre « Accès RAVeL ». Un parking serait aménagé au bout de la rampe et un plancher de pêche collectif serait installé sur 60 mètres au niveau de ce parking.



Fig. 179 : Berge au niveau de l'accès.

- J. A Hairiamont, un chemin de terre existe déjà, nous souhaiterions que ce chemin soit rendu carrossable et qu'un parking soit aménagé à l'extrémité de ce chemin de terre. Nous proposons de réaliser un plancher de pêche collectif à la hauteur de ce parking.



Fig. 180 : Proposition d'emplacement pour l'aménagement.

- K. A la hauteur de la passerelle piétonne, nous souhaiterions dans la mesure du possible la réalisation d'un accès qui permettrait de rejoindre le RAVeL au départ de la route. Des emplacements de parking supplémentaires au niveau de la route seraient souhaitables. Un escalier ou une rampe permettrait de rejoindre la berge au départ de ces emplacements supplémentaires le long de la route.

- L. Au pont rails de Luttre, nous souhaiterions l'aménagement d'un sentier reliant le RAVeL et la rue de Ronquières. Des emplacements de parking seraient souhaitables au niveau de ce pont ainsi qu'un plancher de pêche collectif.

- M. Au niveau de la passerelle piétonne de Luttre, un parking est déjà existant à cet endroit et il est directement accessible par la rue du Commerce. Nous souhaiterions l'installation d'un ou de plusieurs planchers de pêche collectifs au niveau du parking sur une longueur totale de 100 mètres.
- N. La rue Ployt permet de rejoindre le canal mais l'absence de zone de stationnement entrave l'accessibilité au site. Nous proposons donc la réalisation d'un parking à cet endroit.
- O. En aval du pont sur écluse de Viesville, une rampe d'accès permet d'arriver jusqu'au RAVeL. En haut de cette rampe, il n'est pas possible de laisser son véhicule. Nous souhaiterions que cette rampe soit accessible aux véhicules. Nous suggérons la réalisation d'un parking en bas de la rampe d'accès ainsi que la modification des panneaux afin de pouvoir emprunter la rampe avec un véhicule.



Fig. 181 : Accès au RAVeL en aval de l'écluse.

- P. A l'amont du pont route de Gosselies, nous proposons la réalisation d'un parking à l'extrémité de l'accès permettant de se rendre au bord du canal.
- Q. La rue de la Jonction est reliée au RAVeL par une rampe d'accès. Cette dernière étant reprise dans le RAVeL, elle n'est pas accessible aux pêcheurs. Nous souhaiterions que la signalisation en haut de la rampe soit modifiée soit à l'aide d'un panneau additionnel « Excepté Parking » soit remplacé par un panneau « Accès RAVeL ». Nous suggérons la réalisation d'une aire de stationnement au bas de cette rampe.



Fig. 182 : Accès rue de la Jonction.

3.2.2. Programme d'aménagement.

Tableau 3 : Priorité pour les aménagements à réaliser sur le Canal Charleroi-Bruxelles.

Aménagement	Rive	Objet de l'aménagement.	Priorité *
A	Droite	Autoriser l'accès, création d'un parking, aménagement de planchers collectifs	2
B	Droite	Remise en état du chemin et du parking, création d'un sentier entre le parking et la berge	1
C	Droite	Autoriser l'accès, création d'un parking, aménagement de planchers collectifs	2
D	Droite	Remise en état du chemin, création d'un parking, aménagement planchers collectifs	2
E	Droite	Création d'un parking	1
F	Droite	Signaler le parking	1
G	Droite	Création d'un parking, aménagement de planchers collectifs	2

H	Gauche	Remettre le chemin en état, création d'un parking, aménagement de planchers collectifs	2
I	Gauche	Permettre l'accès, création d'un parking, réalisation de planchers collectifs	2
J	Gauche	Renforcement du chemin, création d'un parking, aménagement de planchers collectifs	2
K	Gauche	Réalisation d'une rampe, d'une zone de stationnement et d'un plancher collectif	2
L	Gauche	Création d'un parking et aménagement de planchers collectifs	2
M	Gauche	Aménagement d'un plancher collectif	1
N	Gauche	Création d'un parking	1
O	Gauche	Autoriser l'accès, création de parking	1
P	Gauche	Création d'un parking	1
Q	Gauche	Autoriser l'accès, réaliser un parking	1

* Priorité décroissante 1 → 3

3.3. Les Lacs de l'Eau d'Heure

3.3.1. Le lac de l'Eau d'Heure

- A. Au niveau de la barrière séparant la route accessible aux véhicules et le RAVeL, nous proposons l'aménagement d'une zone de stationnement pour 2 à 3 voitures. La berge étant assez raide à cet endroit, un escalier permettrait de rejoindre le bord de l'eau dans de bonnes conditions.



Fig. 183 : Voie sans issue.

- B. Un chemin agricole passe par les bois pour aboutir à une des criques du lac. Ce chemin est important car il est le seul à desservir une section importante de la berge Ouest du lac. Ce chemin n'est pas accessible en voiture. Nous proposons donc la réalisation d'un chemin carrossable qui mène à la crique et la création d'un parking à l'extrémité de cet accès. Une alternative serait de permettre aux pêcheurs motorisés d'emprunter le RAVeL qui débute à la hauteur de la mise à l'eau des jets-ski sur 200 mètres afin d'accéder à un parking qui serait aménagé le long du RAVeL.



Fig. 184 : Accès à la mise à l'eau des jets-ski.

- C. Au niveau de la mise à l'eau des jets-ski, un parking est présent. Les pêcheurs souhaiteraient pouvoir disposer gratuitement de ce parking pour stationner leur véhicule afin de rejoindre les berges à pied. La route permettant d'accéder à ce parking mène également à un chemin inscrit dans le RAVeL. Cet accès devrait donc rester accessible en tout temps depuis la route de ceinture des lacs.

3.3.2. Le lac de Falemprise

La première proposition s'applique au bras méridional du lac de Falemprise c'est-à-dire la partie du lac qui s'étend entre le pré barrage et Cerfontaine. Elle consisterait à autoriser à nouveau la pêche en barque sur cette section du lac de Falemprise. Certains aménagements proposés ci-dessous ne sont pertinents qu'à cette condition.

- D. Nous proposons la réalisation d'une rampe de mise à l'eau pour les pêcheurs en barque. Celle-ci serait située à proximité du mur du pré barrage et de la zone de pêche demandée ci-dessus. Nous suggérons de réaliser cet aménagement à droite de l'emplacement actuel de l'embarcadère de manière à l'orienter en direction de la zone de pêche. Au niveau de l'embarcadère, celui-ci devra être replacé correctement afin de pouvoir assurer sa fonction. Afin de permettre le stationnement des véhicules transportant les barques, nous proposons la réalisation d'emplacements de parking entre la route (N978) et l'emplacement de la future rampe de mise à l'eau. Un accès devra être aménagé entre la route existante, le parking et la rampe.



Fig. 185 : Proposition d'emplacement pour une rampe de mise à l'eau.

- E. Au niveau du voile de décantation de l'extrémité Est du lac de Falemprise, l'aménagement d'un parking ceinturé et la réalisation d'un sentier permettant de rejoindre la berge permettrait d'améliorer l'accessibilité au site. Les pêcheurs pourraient stationner leur véhicule dans une zone aménagée à cet effet et rejoindre la berge à pied au lieu de laisser leur véhicule sur l'accotement de la N978a.

- F. Au niveau du bras méridional du lac de Falemprise, l'accotement de la N978a permet le stationnement. Nous proposons l'aménagement de sentiers à distance régulière entre la zone de stationnement le long de l'accotement et le bord de l'eau afin d'ouvrir les berges aux pêcheurs.



Fig. 186 : Sentier vers la route.

3.3.3. Le lac de Féronval

- G. L'entièreté de la rive Est du lac est inaccessible pour la pratique de la pêche. Nous souhaiterions la réalisation d'un accès et d'un parking afin de rendre la rive Est au moins partiellement accessible.

- H. Au niveau du pré barrage de Féronval, il serait souhaitable d'aménager des sentiers qui permettent de rejoindre les bords du lac à partir du vaste parking présent à cet endroit (Belvédère) de manière à ouvrir le site aux pêcheurs.
- I. Un vaste espace est déjà présent au niveau du Hameau de Poncia, il suffirait d'ajouter des panneaux organisant le stationnement à cet endroit. De plus, la pêche est autorisée mais les pêcheurs n'ont plus accès aux bords du lac suite à la pose d'une barrière et d'un panneau d'interdiction. Cette barrière rend totalement inutile l'embarcadère situé au bas de cet accès. Pour éviter les conflits avec les riverains, il semble qu'un panneau d'interdiction de stationnement à cet endroit serait plus adéquat. Nous souhaiterions que le panneau d'interdiction ainsi que la barrière soient retirés au profit d'un panneau d'interdiction de stationnement. De plus, nous souhaiterions l'adjonction d'un panneau à cet endroit stipulant que la pêche est autorisée.



Fig. 187 : Parking (Hameau de Poncia).



Fig. 188 : Chemin agricole vers l'embarcadère.

- J. Au niveau du second accès partant de la rue Crossart, nous suggérons la restauration du chemin afin d'avoir un accès carrossable aux berges du lac de Féronval. A l'extrémité de cet accès, une zone empierrée pouvant accueillir cinq ou six voitures serait aménagée. Un chemin empierré de 60 à 70 mètres permettrait aux pêcheurs moins-valides d'accéder facilement au bord de l'eau. L'aménagement d'un ponton de pêche pour personnes à mobilité réduite pourrait être envisagé à cet endroit.

3.3.4. Le lac de la Plate Taille

- K. L'accès permettant d'atteindre le bord du lac à partir de la voirie menant au Club de voile est périodiquement fermée par une barrière. De plus, l'accès est coupé par une tranchée. Nous proposons de mettre en place un chemin carrossable permettant de rejoindre une zone de stationnement. La zone de stationnement ne devra pas se trouver à plus de 100 mètres de la rive.
- L. Nous demandons un accès garanti à la crique « des voiliers ». L'accès serait terminé par un parking ceinturé afin d'éviter l'intrusion de véhicules sur le RAVeL.
- M. Nous demandons l'empièchement des chemins forestiers traversant le bois Grand Oupia ainsi que la réalisation d'un parking de 4-5 places à l'extrémité de ces accès. Ces deux chemins bien que relativement proches au niveau de la rue du Milombois partent vers deux criques différentes. C'est pour cette raison que nous souhaiterions l'aménagement de ces deux accès.

- N. Nous souhaiterions la réfection du chemin parallèle à l'ancienne piste de l'aérodrome ainsi que l'aménagement d'un parking ceinturé à l'extrémité de cet accès. D'autre part, la barrière empêchant l'accès derrière le centre devrait être retirée et remplacée par une clôture parallèle à la berge afin de protéger les installations du centre.
- O. Nous demandons l'accès à la rue Ciernaux afin de pouvoir accéder au bord de l'eau le long de l'accès menant au niveau du Centre Sportif de l'ADEPS. Nous proposons la réalisation d'un accès qui permettrait de rejoindre la berge de la crique à l'extrémité duquel serait aménagé un parking ceinturé.
- P. Nous proposons une réfection du chemin « Fontaine aux Planes » afin d'améliorer la qualité de cet accès.
- Q. La réouverture de l'accès qui se trouve à l'extrémité Ouest du « Village de l'Eau d'Heure » serait souhaitable afin de pouvoir continuer à accéder au bord du lac à cet endroit. La fermeture de cet accès par trois blocs de béton prive, à nouveau, les pêcheurs d'une grande partie de la rive.
- R. Au niveau de la mise à l'eau des planches à voile, nous souhaiterions pouvoir disposer du parking gratuitement en toute saison. De plus, nous demandons le maintien de l'accès (barrières) ouvert.



Fig. 189 : Parking de la mise à l'eau.

- S. L'accès menant à la « Cabine des plongeurs » permet également de rejoindre un petit parking utilisé par les pêcheurs. En période hivernale, lorsque les plongeurs n'empruntent plus cet accès, celui-ci est fermé. Nous demandons que cette route reste ouverte afin de permettre aux pêcheurs de pouvoir continuer à accéder au parking.

3.3.5. Le lac du Ry-Jaune

Il est important de souligner que le lac du Ry-Jaune était à vocation de pêche. Or, près de deux tiers des berges du lac sont inaccessibles aux pêcheurs selon les critères de référence établis.

- T. La rive Nord du Ry-Jaune n'est accessible qu'aux extrémités, le chemin étant dans le Réseau Autonome de Voies Lentes. Nous souhaiterions qu'une section soit accessible aux véhicules depuis la route (chemin des Mines) jusqu'à une zone de stationnement ceinturée. Conscient des dérives que cela pourrait entraîner, nous suggérons la pose d'une barrière sur le RAVeL après l'accès à la zone de stationnement.



Fig. 190 : RAVeL de la rive Nord du lac.

U. Deux accès existent actuellement pour se rendre sur les rives Sud du lac du Ry-Jaune. Ces accès traversent les bois et sont fortement dégradés. De plus, ils ont été coupés par une tranchée rendant leur utilisation impossible. Nous souhaiterions qu'un empierrement soit réalisé afin de rendre ces chemins carrossables pour les voitures des pêcheurs. Un parking ceinturé terminerait ces accès afin d'éviter tout accès direct au lac avec un véhicule.



Fig. 191 : Accès à la rive sud du lac.

V. A l'approche de la N978, il serait intéressant de réaliser un parking le long de la route d'accès (du côté du lac) afin de permettre aux pêcheurs de stationner leur véhicule pour se rendre sur la berge. Des sentiers piétonniers relierait alors le parking aux berges du lac.

3.3.6 Programme d'aménagement.

Tableau 4 : Priorité pour les aménagements à réaliser sur le complexe des Lacs de l'Eau d'Heure.

Aménagement	Lac	Objet de l'aménagement.	Priorité *
A	EH	Aménager un parking et un escalier	1
B	EH	Permettre l'accès et le stationnement	1
C	EH	Autoriser le stationnement gratuitement	1
D	FA	Créer une rampe de mise à l'eau et un parking	2
E	FA	Créer un parking et des sentiers pédestres	1
F	FA	Aménager des sentiers pédestres	1
G	FE	Créer un accès et un parking	3
H	FE	Créer des sentiers pédestres	1
I	FE	Permettre l'accès au niveau du Hameau de Poncia	2
J	FE	Restaurer le chemin et créer un parking	2
K	PT	Restaurer l'accès et créer un parking	2
L	PT	Créer un parking	2
M	PT	Empierrer les chemins forestiers et créer un parking	2
N	PT	Restaurer l'accès et créer un parking	2
O	PT	Autoriser l'accès, création de parking	2
P	PT	Restaurer le chemin	1
Q	PT	Permettre l'accès, réaliser un parking	2
R	PT	Autoriser le stationnement gratuitement	1
S	PT	Permettre l'accès en tout temps	1
T	RJ	Permettre l'accès et le stationnement	1
U	RJ	Restaurer les accès	1
V	RJ	Créer un parking	2

° Lacs EH : Eau d'Heure, FA : Falemprie, FE : Féronval, PT : Plate-Taille, RJ : Ry-Jaune.

* Priorité décroissante 1 → 3

3.4. 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 sont réalisées, 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 5 : Longueur approximative de berge [km] accessible, praticable et « pêchable » et pourcentage [%] par rapport à l'intégralité du tronçon inventorié après réalisation des aménagements proposés.

	Haute-Sambre			Canal Charleroi-Bruxelles		
	Rive gauche	Rive droite	Total	Rive gauche	Rive droite	Total
Longueur du tronçon	34,17 km	34,17 km	68,34 km	21,94 km	21,94 km	43,88 km
Accessibilité						
Distance	12,63 km	3,75 km	16,38 km	5,46 km	4,87 km	10,33 km
Pourcentage	37 %	11 %	24 %	25 %	22 %	24 %
Praticabilité						
Distance	16,62 km	5,09 km	21,71 km	8,41 km	6,06 km	14,47 km
Pourcentage	49 %	15 %	32 %	38 %	28 %	33 %
« Pêchabilité »						
Distance	6,56 km	1,45 km	8,01 km	2,93 km	1,98 km	4,91 km
Pourcentage	19 %	4 %	12 %	13 %	9 %	11 %

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.

ANNEXE

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 est 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.