

Inventaire d'accessibilité aux lieux de pêche

“La Basse Sambre”

*Maison wallonne de la Pêche ASBL
Ir. Frédéric DUMONCEAU*

JUILLET 2007



MAISON WALLONNE DE LA PÊCHE



Inventaire d'accessibilité aux lieux de pêche

IV. "La Basse Sambre"

1^{ère} Partie : Inventaire
(version approuvée le 24/09/2007)

Ir. Frédéric DUMONCEAU
Maison wallonne de la Pêche ASBL

JUILLET 2007

Remerciements

Tous mes remerciements vont au Cabinet DAERDEN et particulièrement à Monsieur Stéphane GUISSÉ qui a rendu possible ce projet par son dynamisme, sa motivation et son implication dans ce dossier.

Je tiens à remercier la Fédération et les Sociétés de pêche 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 :

- Monsieur Fernand SEUTIN, Président de la Fédération des Pêcheurs de la Basse Sambre.

Mes remerciements vont également à Messieurs Jean-Louis LIBOTTE, Jacques HACOURT et Stéphane NIVELLES du Ministère de l'Équipement et des Transports. Un dialogue constructif et enrichissant a permis de mettre en place ce programme d'inventaire et d'aménagement des berges en vue d'une meilleure accessibilité et praticabilité dans une optique « pêche ». Sans oublier tous leurs collaborateurs qui ont œuvré à la mise en place de ce projet.

Je tiens également à remercier le personnel de la Maison wallonne de la Pêche : le Dr. Xavier ROLLIN pour son aide 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 précieuse et son dynamisme.

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

Table des matières

Remerciements	3
1. Introduction	5
2. Situation actuelle	7
2.1.Critères d'accessibilité	7
2.2.Matériel et Méthode	8
2.3.Résultats	8
2.3.1. Basse Sambre.....	9
2.4.Synthèse	24
3. Conclusions	25

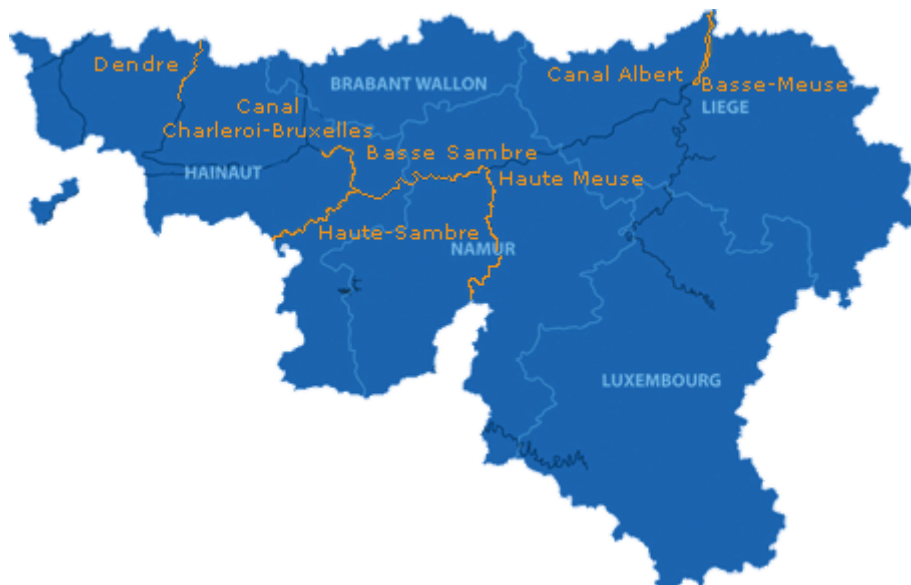
1. Introduction

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 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 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". Sur cette base, un inventaire cartographique de l'accessibilité et de la praticabilité des sites a été élaboré. 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.



Deux dossiers ont été réalisés par la Maison wallonne de la pêche comprenant d'une part, la situation actuelle décrite sur base des critères d'accessibilité mis au point et d'autre part des propositions d'aménagements qui permettraient d'améliorer la situation actuelle, ainsi que l'impact de ces aménagements sur cette situation.

Ces dossiers ont été présentés au cours d'une réunion au Cabinet du Ministre DAERDEN et une réflexion sur la faisabilité des différents aménagements a été menée. Des programmes de travaux ont été planifiés afin de mettre en œuvre les différents aménagements jugés réalistes à brève échéance.

Un projet identique est mené sur la Haute Meuse Namuroise, la Basse Sambre et la Dendre. Les critères de références ont été soumis aux Fédérations avant de débiter l'inventaire cartographique de l'accessibilité et de la praticabilité des sites. C'est sur cet inventaire que porte ce document qui constitue la première partie du dossier d'accessibilité sur la Dendre. La deuxième partie du dossier contiendra les propositions d'aménagements réalisées, sur base de l'inventaire, en concertation avec les Fédérations halieutiques locales et les responsables du Ministère de l'Équipement et des Transports des zones inventoriées.

Dans les points suivants, les critères d'accessibilité utilisés pour réaliser l'inventaire sont exposés ainsi que les résultats de l'inventaire d'accessibilité aux cours d'eau.

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.

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 épuisette 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.

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

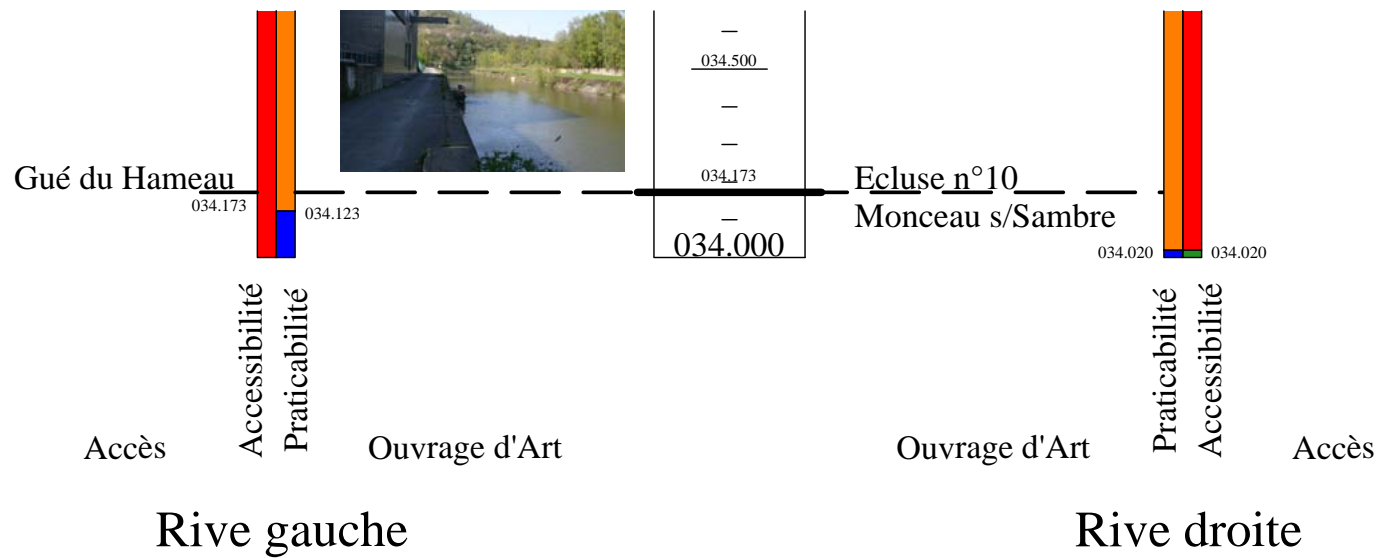
L'inventaire a donné lieu à une cartographie de la situation en octobre 2006 sur les tronçons étudiés. Les données détaillées reprises sur les plans s'articulent de la manière suivante :

- 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.
- 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 Basse Sambre de l'écluse de Monceau-sur-Sambre à sa confluence avec le Canal Charleroi-Bruxelles à Charleroi (*Annexe I*).
- La Basse Sambre de sa confluence avec le Canal Charleroi-Bruxelles à Charleroi et sa confluence avec la Meuse à Namur.

Les plans ainsi que le descriptif complémentaire présentés ci-dessous sont représentatifs de la situation en juillet 2007.

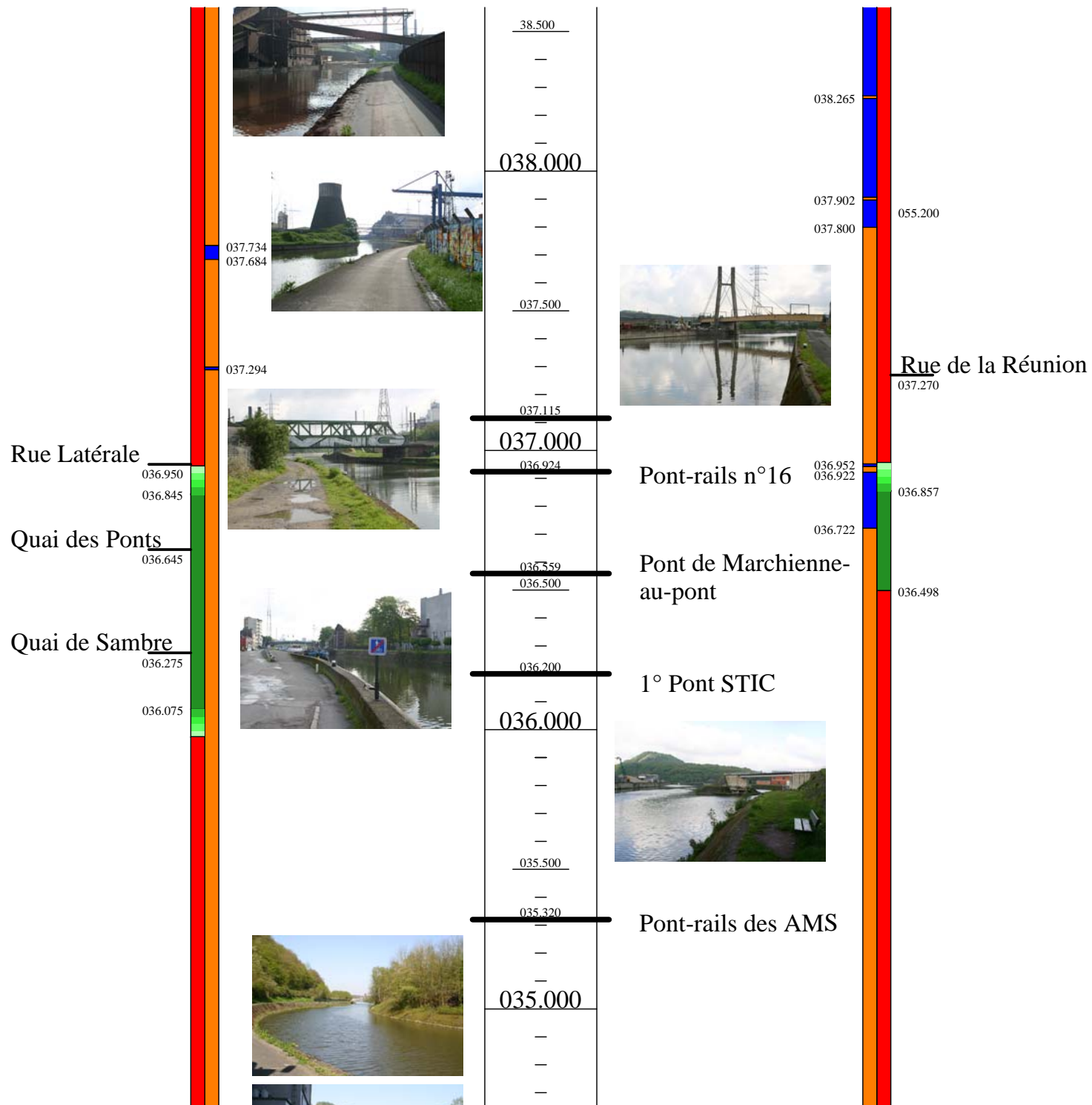


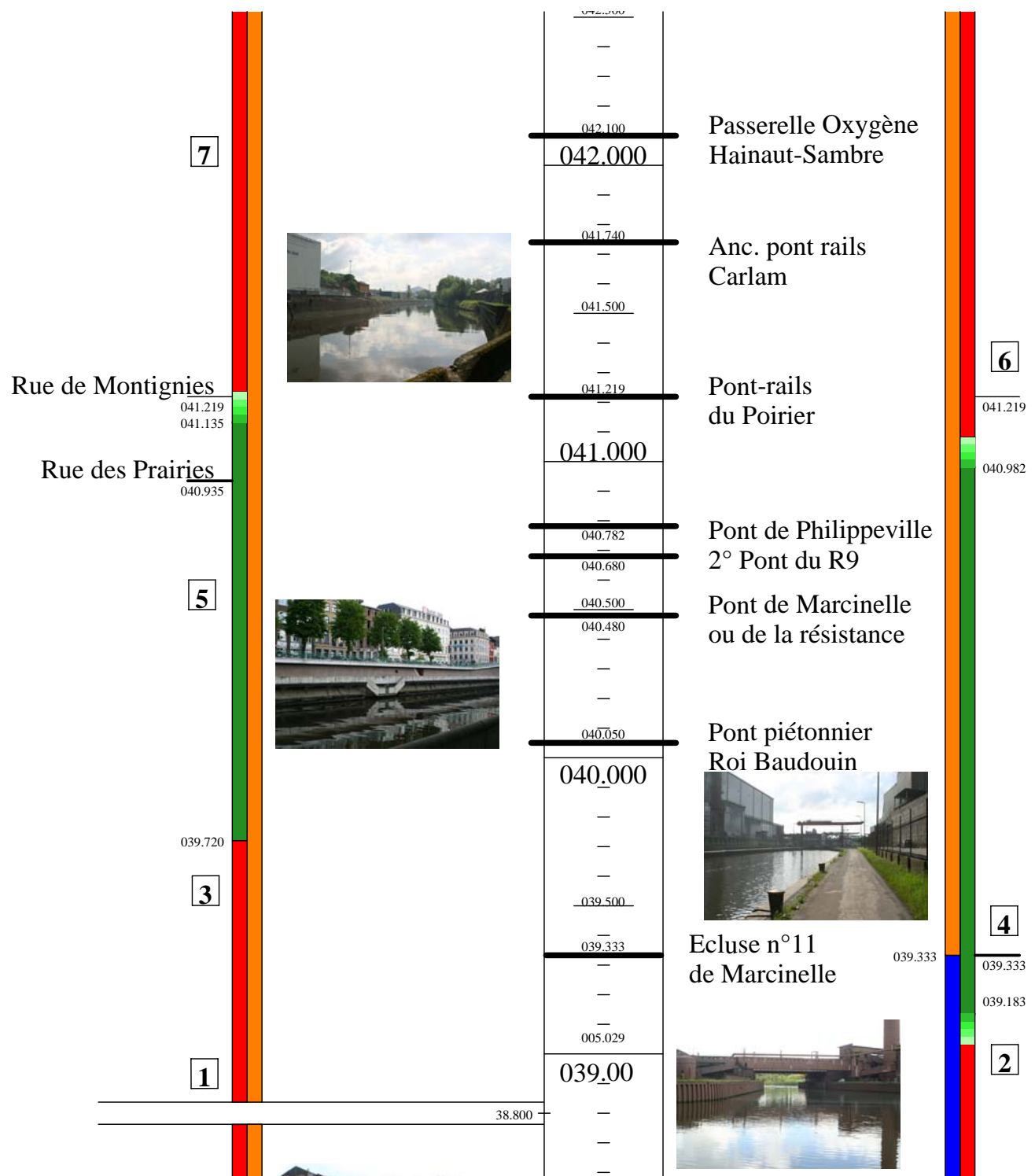
IV. Basse-Sambre

Echelle : 1/20000

Réalisé par la Maison wallonne de la Pêche

Juillet 2007





7



Passerelle Oxygène
Hainaut-Sambre

6

Anc. pont rails
Carlam

Pont-rails
du Poirier

Rue de Montignies

Rue des Prairies

5



Pont de Philippeville
2° Pont du R9

Pont de Marcinelle
ou de la résistance

Pont piétonnier
Roi Baudouin



Ecluse n°11
de Marcinelle

4

3

1

2



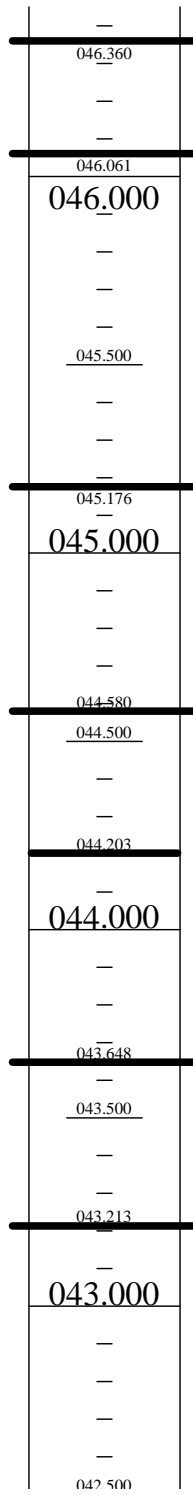
38.800

8
Rue de l'Ecluse
046.200



045.624

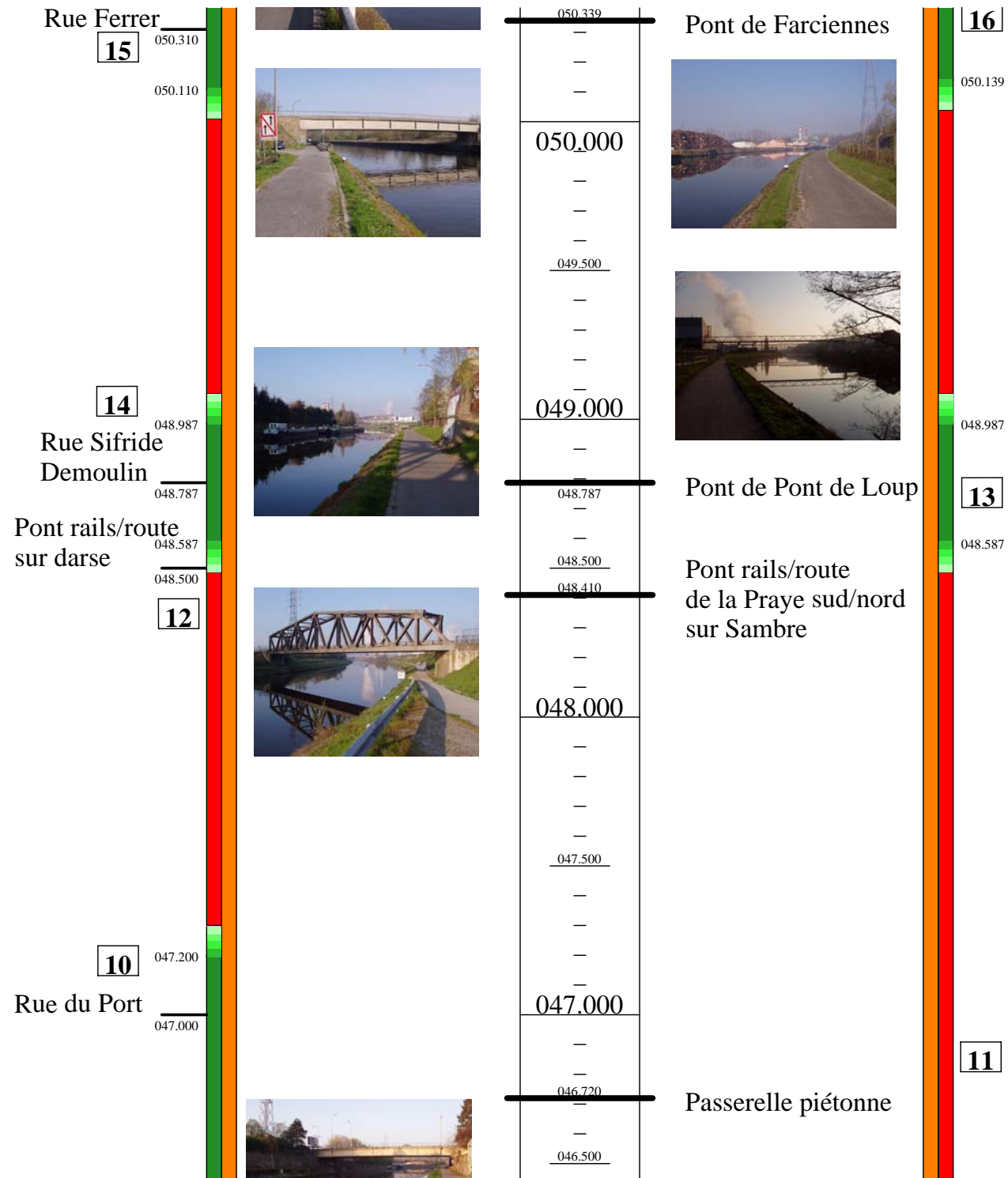
Rue du Déversoir
043.225

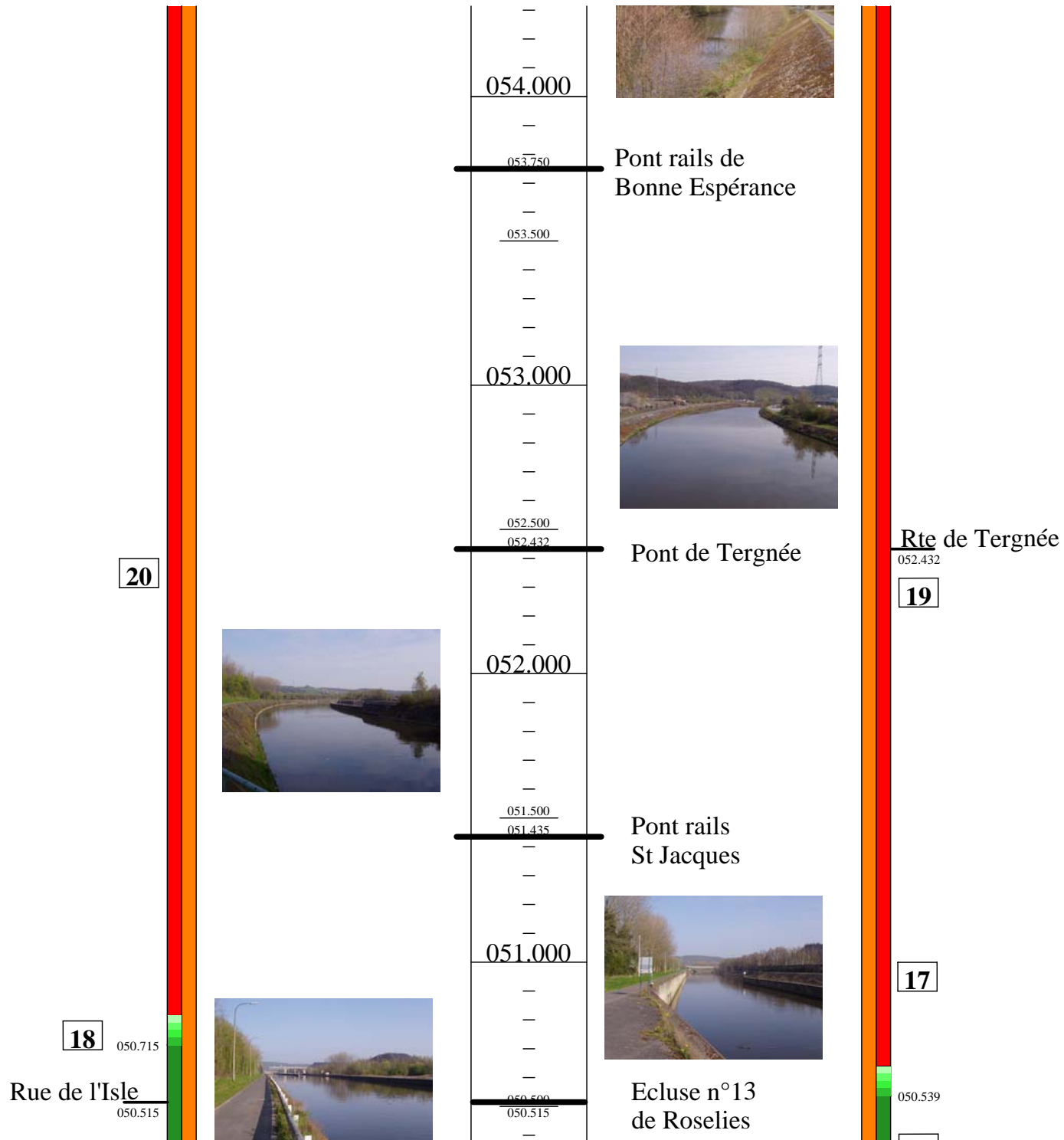


Pont de Chatelet
Pont rails de Givet
ou d'Acoz
Viaduc de Chatelet
Passerelle Boma
Ecluse n°12 de
Montignies s/Sambre
Pont rails Champeau
Pont de Montignies
s/Sambre

Port public
de Chatelet
046.170
9







20

18

Rue de l'Isle

050.715

050.515

054.000

053.750

053.500

053.000

052.500

052.432

052.000

051.500

051.435

051.000

050.500

050.515



Pont rails de Bonne Espérance



Pont de Tergnée



Pont rails St Jacques



Ecluse n°13 de Roselies

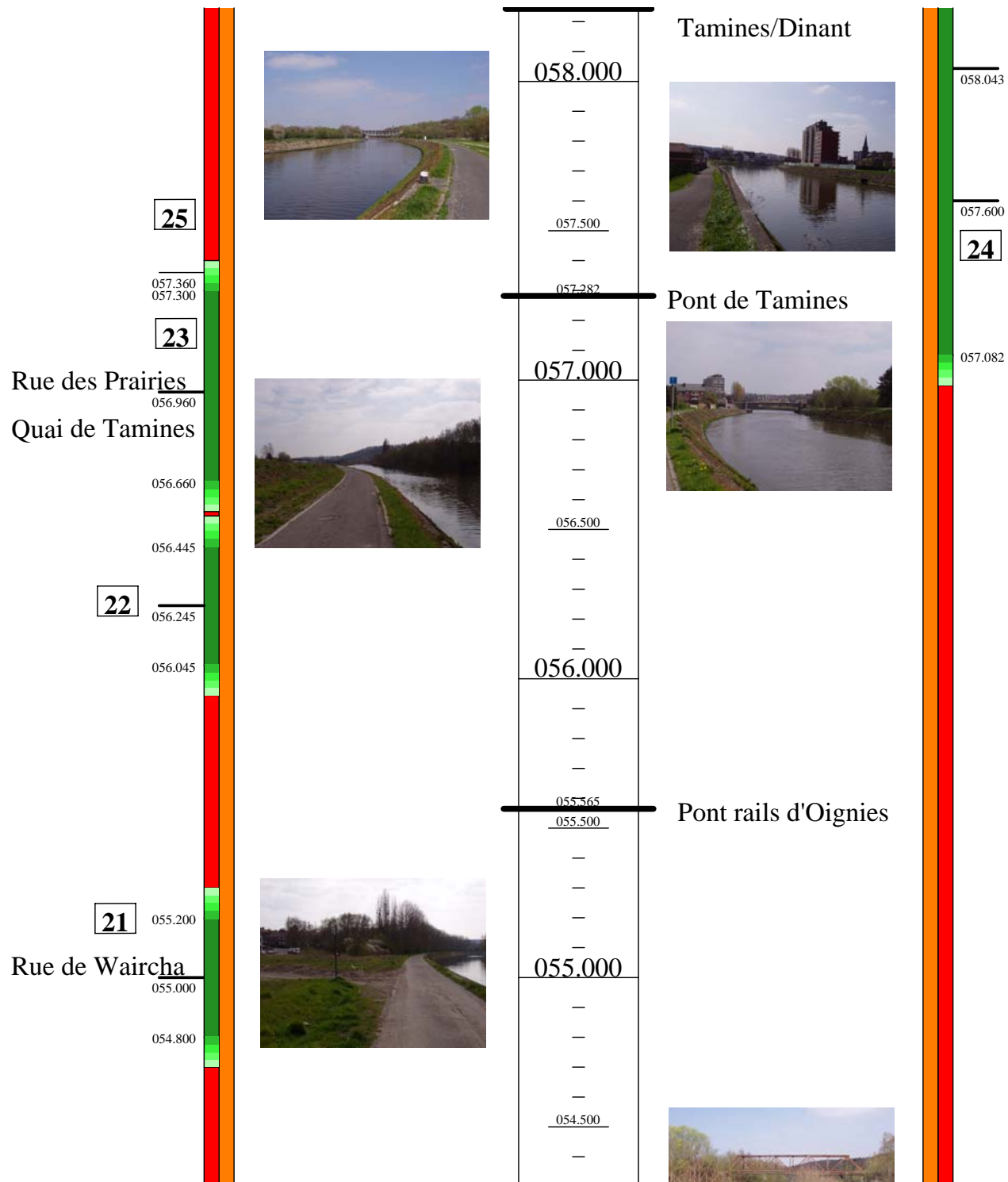
Rte de Tergnée

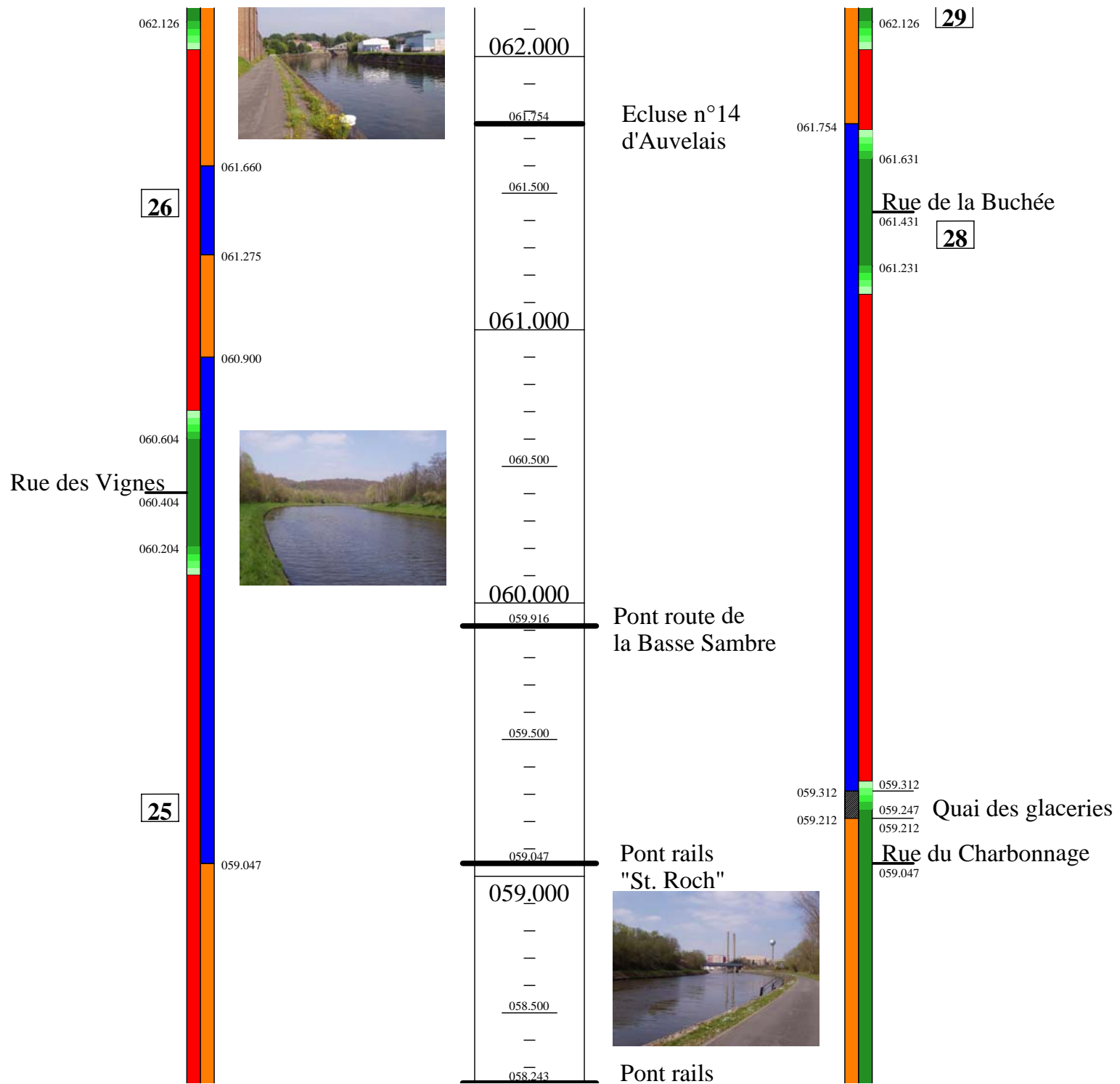
052.432

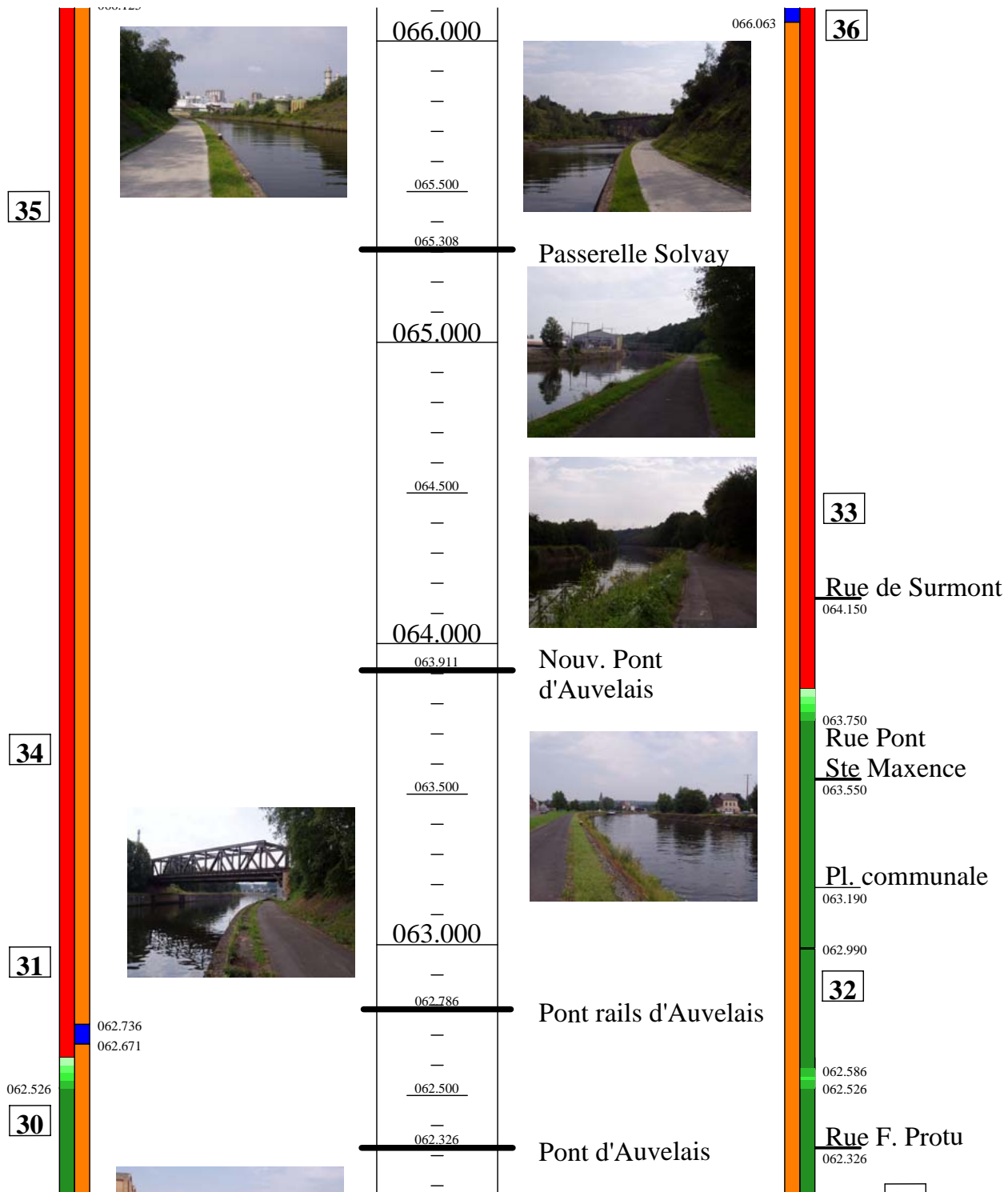
19

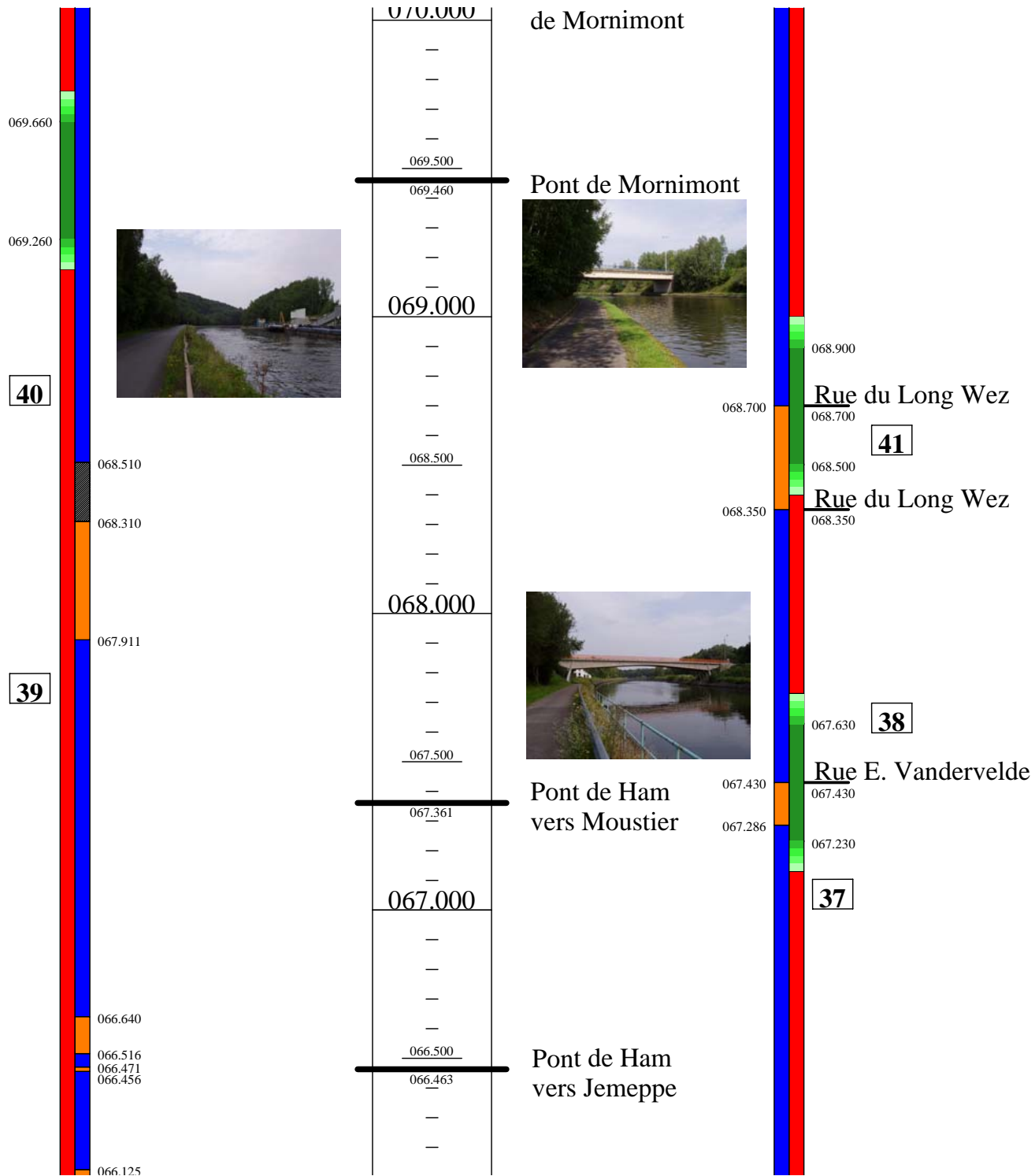
17

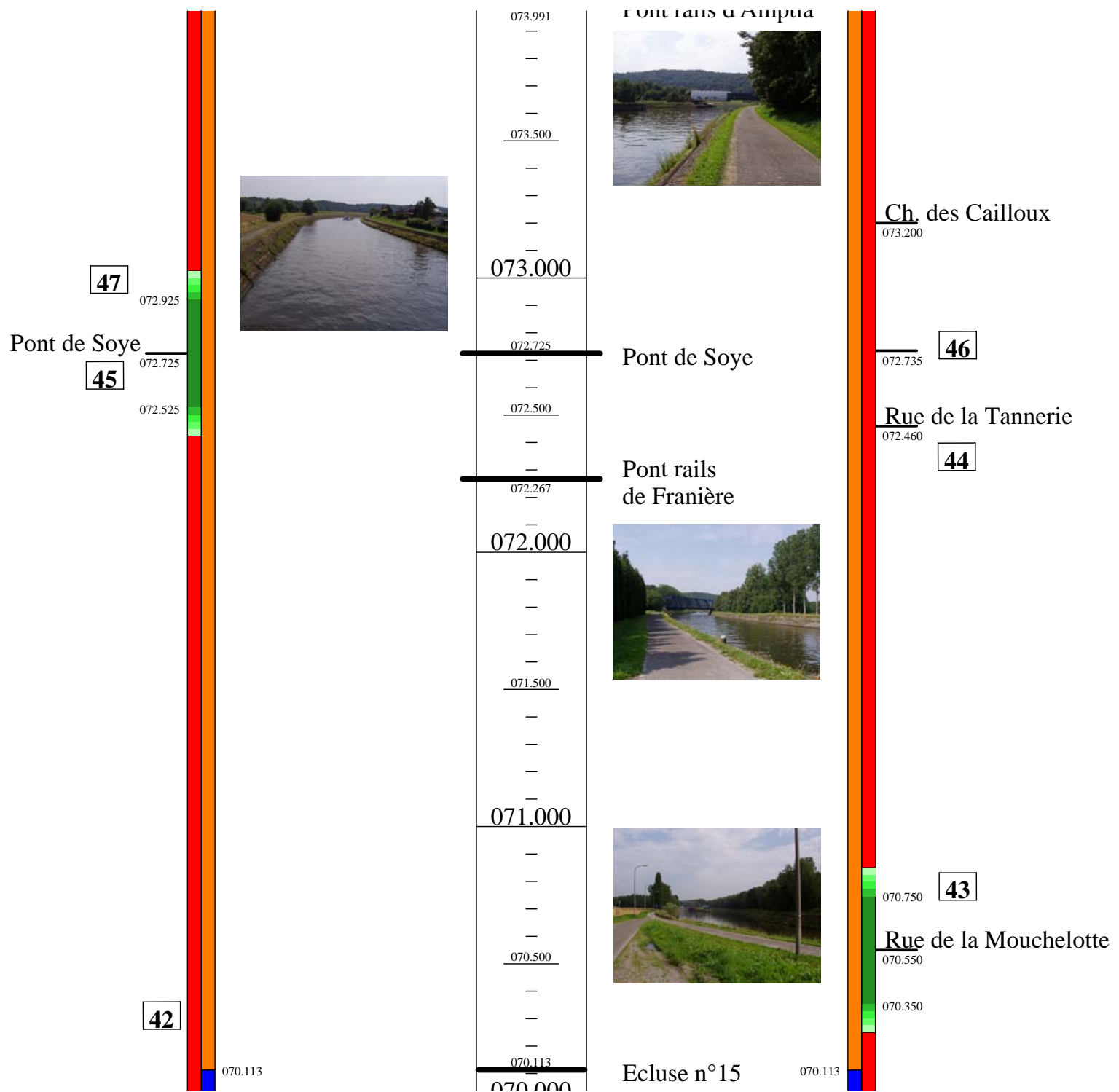
050.539

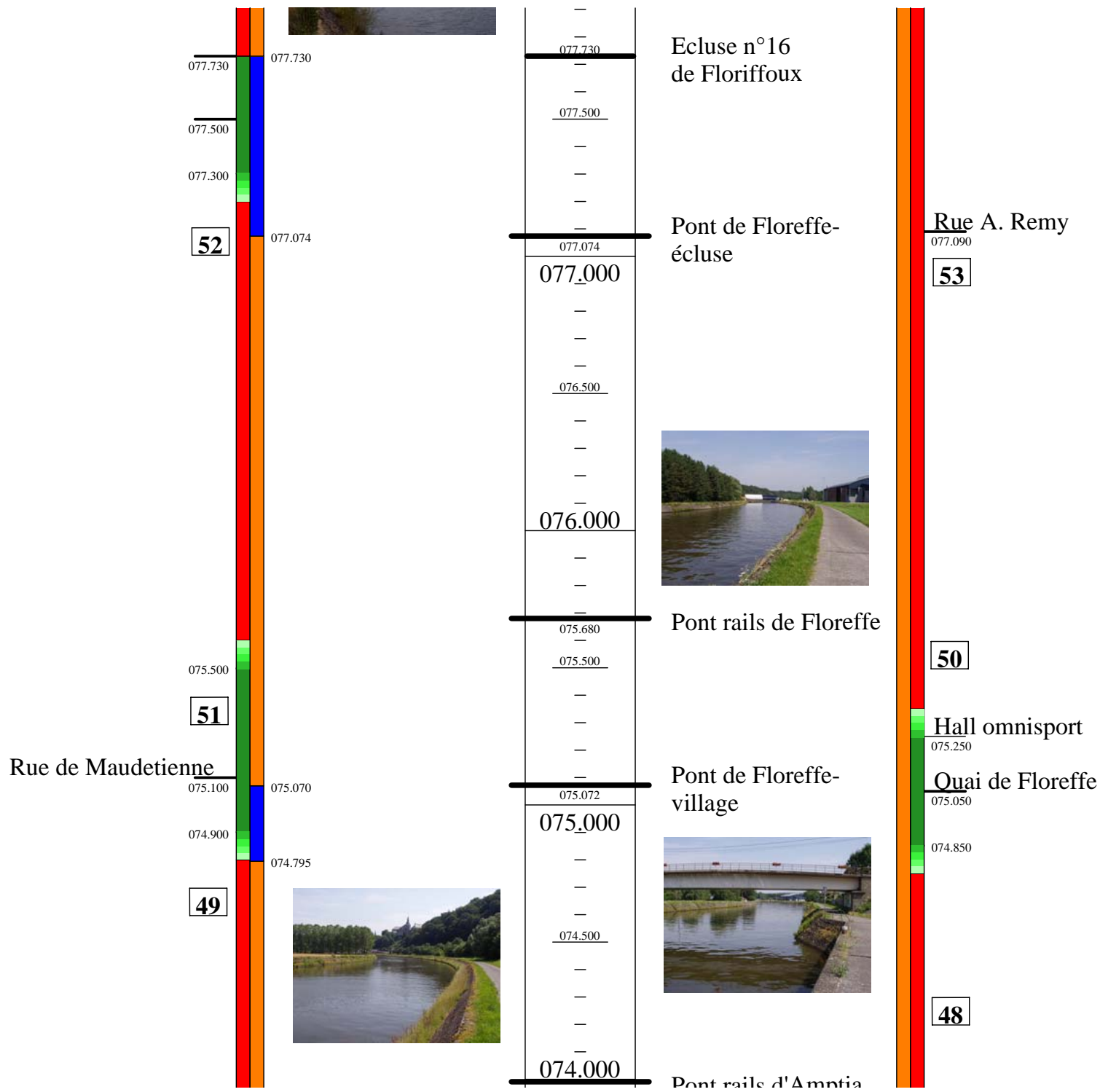












56

081.500

081.300

081.100

080.720

55

080.320



081.500

081.000

080.706

080.500

080.000

079.500

079.000

078.500

078.172

078.000

Pont de Bauce



Pont rails de Floriffoux

080.900

Rue des Sarpettes

080.400

080.200

080.150

079.950

Rue G. Mariumée

079.460

079.260

079.030

Rue de la Majolique

078.830

078.630

54





61

085.500

085.690

085.439



58

083.500

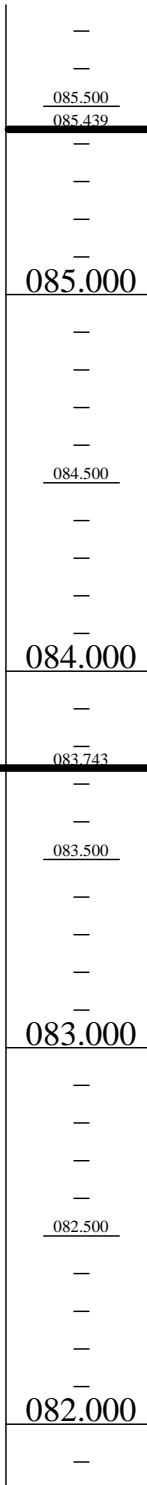
083.300

083.100

082.900

082.700

082.500



Ecluse n°17
de Salzennes



Pont rails de Ronet



R. Fond des
Bas Prés

60

085.439

Rue de l'Abbaye

59

084.250

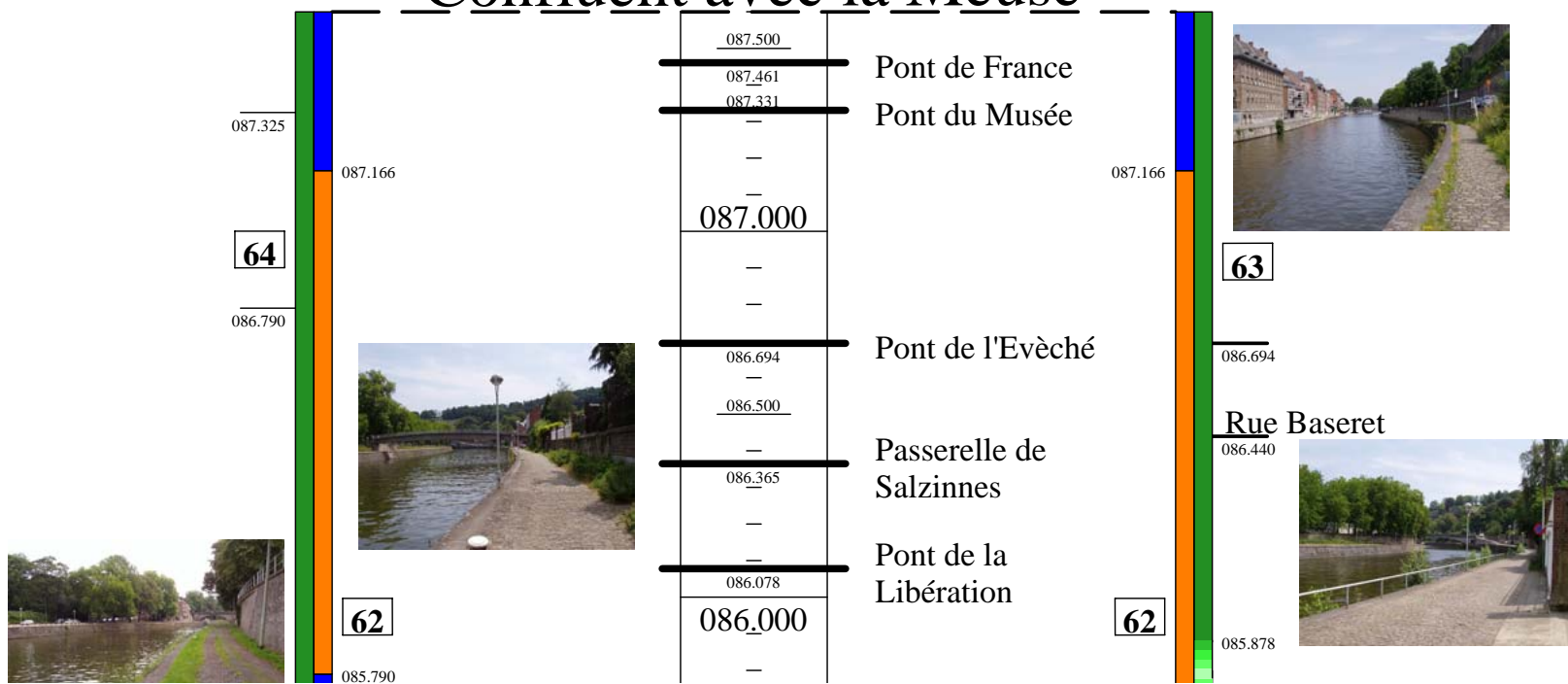
Chée de Charleroi

57

082.700

082.500

Confluent avec la Meuse



2.3.1. Basse Sambre

Le relevé de l'accessibilité aux lieux de pêche est détaillé en partant de l'amont vers l'aval indépendamment de la rive gauche ou droite, celle-ci est, cependant, systématiquement précisée. Le numéro du paragraphe de la description est repris sur le plan pour permettre de le situer géographiquement.

1. En rive gauche, la pratique de la pêche est rendue impossible par le surplomb et la présence de bâtiments industriels à proximité immédiate de la Sambre (*figure 1*). Le secteur n'est pas accessible en raison de la présence d'industries.



Figure 1 : Confluence entre la Sambre et le Canal



Figure 2 : Ecluse de Marcinelle

2. En rive droite, la berge est inaccessible, le RAVeL étant bordé d'une part par la Sambre et d'autre part par des sites industriels clôturés. La pratique de la pêche est possible, les berges répondent aux critères de référence développés dans le cadre de l'inventaire d'accessibilité. Cependant, la fonction économique de la Sambre sur ce site est très poussée et la fonction récréative n'y est pas très présente en raison de l'environnement.



Figure 3 : Aval de l'écluse de Marcinelle



Figure 4 : 2^{ème} pont du R9

3. En rive gauche, en aval de l'écluse n° 11 de Marcinelle, la berge n'est pas accessible en raison de l'absence d'accès et de possibilité de stationnement. Le surplomb excessif ne permet pas la pratique de la pêche sur ce secteur.
4. En rive droite, outre un surplomb qui dépasse largement deux mètres, un muret (*figure 3*) est un obstacle à la pratique de la pêche.



Figure 5 : Quai de la Gare du Sud



Figure 6 : Pont-rails du Poirier

5. Dans sa traversée de Charleroi, la Sambre aussi bien en rive gauche qu'en rive droite est impraticable en raison du surplomb et des murs de protection. Les berges sont accessibles, le parking étant possible au niveau du quai de la Gare du Sud, du quai de Flandre et de Brabant. Des escaliers permettent de descendre du quai et de rejoindre le bord de la Sambre.
6. En rive droite, en aval du pont-rails du Poirier, la berge est totalement inaccessible et impraticable en raison du surplomb et ce jusqu'à hauteur de Chatelet.
7. En rive gauche, la berge est inaccessible jusqu'au niveau de la rue de l'écluse où la présence d'un accès et de possibilité de stationnement rendent possible l'accès à la berge. La berge n'est, cependant, pas praticable.



Figure 7 : Pont de Châtelet



Figure 8 : Passerelle piétonne

8. En rive gauche, plusieurs accès permettent de rejoindre le chemin de halage en stationnant son véhicule à proximité. La présence d'escaliers entre l'accès et le halage ne permet pas aux personnes moins-valides d'accéder au chemin de halage à cet endroit. Concernant la praticabilité, la hauteur des berges est incompatible avec la pratique de la pêche.
9. En rive droite, la berge n'est pas accessible, aucun accès ni possibilité de stationnement. La hauteur des berges est incompatible avec la pratique de la pêche.



Figures 9 & 10 : Parc d'activités économiques de Châtelet-Carlam.

10. En rive gauche, la rue du Port permet d'accéder à la berge. Le stationnement est possible sur l'accotement mais il existe un risque d'encombrement en raison du passage du charroi vers le parc d'activités économiques de Châtelet-Carlam. Le surplomb excessif a conduit au classement de la berge dans les sites impraticables.
11. En rive droite, il n'est pas possible d'accéder au bord de l'eau à l'exception d'un accès au niveau de la rue de l'Abattoir. Une rampe de mise à l'eau est présente à cet endroit. Mais le stationnement du véhicule est problématique, les places disponibles étant occupées par les véhicules de riverains. La berge est impraticable en raison du surplomb et de la présence d'une barrière de sécurité.
12. En rive gauche, à hauteur de la zone portuaire Châtelet/Pont-de-Loup/Praye Nord, le RAVeL est jouxté entre la Sambre et le site grillagé du port. L'accès est totalement impossible à ce niveau. L'accès menant vers le pont-rails/route sur la darse est accessible mais aucune possibilité de stationnement n'est présente et le risque d'encombrement est important au vu des caractéristiques du site situé en zone portuaire.



Figure 11 : Pont-rails/route de la Praye



Figure 12 : Pont de Pont-de-Loup

13. En rive droite, la présence de la zone portuaire Châtelet/Pont de Loup/Praye Sud empêche tout accès à la berge. L'accès suivant se situe à hauteur du pont de Pont de Loup. Une rampe descend du pont et permet de rejoindre le halage. Le stationnement est possible sur l'accotement du chemin.
14. En rive gauche, un accès symétrique est présent sur cette rive au niveau de la rampe du pont. Le panneau RAVeL se situant au bas de la rampe, il est possible d'emprunter celle-ci et de stationner sur l'accotement. Le surplomb étant excessif, la berge est impraticable.



Figure 13 : Sambre en amont du pont de Farciennes



Figure 14 : Amont du pont de Farciennes

15. En rive gauche, l'accès suivant est situé au niveau du pont de Farciennes : la rue Ferrer. Le stationnement est possible au bas de la rampe du pont. La berge est impraticable en raison d'un surplomb excessif mais celui-ci est plus faible qu'en amont. Le surplomb continue à décroître en approchant de l'écluse de Roselies, mais la présence d'une glissière de sécurité empêche la pratique de la pêche à cet endroit.
16. En rive droite, la berge est accessible au niveau du pont de Farciennes. La présence d'un accès venant de la rue Ferrer et d'un parking rendent la berge accessible. De part et d'autre du pont la berge est impraticable en raison de la présence d'une glissière de sécurité.



Figure 15 : Pont de Farciennes



Figure 16 : Amont de l'écluse de Roselies

17. En aval de l'écluse, la rive droite est inaccessible en raison de la présence de la zone portuaire de Farciennes, un chemin est présent (Sent de Tergnée) mais ne permet pas d'atteindre le bord de Sambre. Le surplomb très élevé à cet endroit ne permet pas la pratique de la pêche dans le cadre des critères de référence établis pour l'inventaire.
18. En rive gauche, le diagnostic est identique au niveau de la praticabilité, la berge est très élevée et ne répond pas aux critères de référence. Au niveau de l'accessibilité, il est possible d'accéder au bord de Sambre en traversant le quartier présent au niveau du bras mort. Des emplacements de stationnement sont présents aux abords des logements.



Figure 17 : Aval de l'écluse de Roselies



Figure 18 : Aval pont-rails Saint-Jacques

19. En rive droite, la berge n'est pas accessible malgré la présence de la rue de Tergnée. Il n'y a pas de possibilité de stationnement. Il existe une rampe qui permet de rejoindre le bord de l'eau à partir de la rue de Tergnée mais c'est la route d'accès aux industries implantées le long de la Sambre en aval du pont de Tergnée.
20. En rive gauche, la berge est également inaccessible. La rue permettant d'accéder aux anciens charbonnages de Bonne Espérance permettrait de se rapprocher de la Sambre mais celle-ci est fermée à ses deux extrémités. La Sambre est inaccessible jusqu'à la rue de l'écluse. La berge est impraticable en raison de la hauteur de berge excessive.
21. En rive gauche, un accès est présent au niveau de la rue de l'écluse et le stationnement est possible. La berge reste impraticable en raison de la hauteur de berge.



Figure 19 : Pont de Tergnée



Figure 20 : Pont-rails de Bonne Espérance



Figure 21 : Aval du pont-rails de Bonne Espérance



Figure 22 : Pont-rails d'Oignies



Figures 23 & 24 : Sambre à hauteur du parc d'activités économiques de Sambreville-Tamines

22. En rive gauche, en aval du pont-rails d'Oignies, un zoning industriel est présent. La rue desservant ce zoning est à proximité immédiate de la Sambre et le stationnement est possible sur les accotements. Le surplomb est toujours problématique à cet endroit.

23. En rive gauche, la rue des prairies et le quai de Tamines permettent d'accéder au bord de Sambre, une vaste zone permettant d'accueillir les véhicules des pêcheurs juxta la Sambre.



Figure 25 : Pont de Tamines



Figure 26 : Aval du pont de Tamines

24. En rive droite, la berge est inaccessible jusqu'au pont de Tamines en aval duquel deux accès sont présents à proximité immédiate d'un parking. En aval du deuxième accès, la circulation automobile est autorisée sur le halage et permet de rejoindre la rue du Charbonnage. A hauteur de cette rue, le stationnement est possible mais il n'y a pas d'infrastructure aménagée.



Figure 27 : Aval du pont-rails Tamines/Dinant



Figure 28 : Pont-rails « Saint Roch »

25. En rive gauche, en aval du pont de Tamines, la berge est à nouveau inaccessible. Le surplomb n'est pas compatible avec la pratique de la pêche. L'accès suivant se situe au niveau de la rue des Vignes qui aboutit à proximité immédiate de la Sambre. Un élargissement permet de stationner quelques voitures. La berge n'est pas trop élevée, et il n'y a pas d'obstacles à la pratique de la pêche.



Figures 29 & 30 : Aval du pont route de la Basse Sambre

26. En rive gauche, en amont de l'écluse d'Auvelais, la berge est impraticable en raison de la présence de végétation ligneuse envahissante, d'industries et la proximité immédiate de la route de la Basse Sambre. Aucun accès n'est possible à ce niveau.

27. En rive droite, la berge est praticable mais inaccessible avant la rue de la Bachée qui permet de rejoindre le chemin de halage en amont de l'écluse d'Auvelais.

28. En rive droite, en aval de l'écluse n°14 d'Auvelais la berge est impraticable en raison du surplomb excessif.

29. En rive droite, les rampes du pont d'Auvelais permettent de rejoindre le RAVeL. Cependant, la berge est impraticable en raison du surplomb.

30. En rive gauche, entre le pont et le pont-rails d'Auvelais, la berge est inaccessible et impraticable à l'exception de quelques dizaines de mètres où un aménagement a été mis en place (*figure 32*). Cet aménagement pourrait accueillir quelques pêcheurs pour leur action de pêche.



Figure 31 : Pont d'Auvelais



Figure 32 : Aménagement en amont du pont-rails

31. En rive gauche, l'aval du pont-rails d'Auvelais (figure 33) est inaccessible et impraticable.



Figure 33 : Pont rails d'Auvelais



Figure 34 : Parking en aval du pont rails

32. En rive droite, un parking est situé directement en aval du pont-rails d'Auvelais (figure 34). De ce parking un court sentier permet de rejoindre le halage. En progressant vers l'aval, la route longe la Sambre et des emplacements sont prévus sur l'accotement pour stationner (figure 35 & 36). Ce secteur est accessible mais impraticable en raison du surplomb et, ponctuellement, des barrières de sécurité.



Figures 35 & 36 : Amont du nouveau pont d'Auvelais (vue vers l'amont et vers l'aval)

33. En rive droite, en aval du nouveau pont d'Auvelais (N98) la berge est impraticable et inaccessible. Les rues Pont Ste Maxence et de Surmont permettent d'accéder à proximité immédiate de la berge mais l'absence de possibilité de stationnement ne permet pas de classer ce secteur comme accessible.

34. En rive gauche, de part et d'autre du nouveau pont d'Auvelais, la berge est inaccessible et impraticable en raison du surplomb.



Figure 37 : Usine Solvay en rive gauche



Figure 38 : Berges au niveau des usines Solvay

35. En rive gauche, en progressant vers l'aval, se situent les installations des usines Solvay (*figures 37 & 38*). La berge est inaccessible à cet endroit. Au niveau de la praticabilité, la présence d'un mur bétonné dépassant largement deux mètres rend la berge impraticable. En aval des installations des usines Solvay, le surplomb diminue. La berge dépassant légèrement deux mètres et aucun obstacle n'entravant la pratique de la pêche, la rive a été classée parmi les secteurs praticables.
36. En rive droite, le surplomb diminue progressivement pour atteindre deux mètres en aval des installations Solvay. La berge est praticable sur ce secteur mais inaccessible. Aucun accès ne permet de rejoindre le halage entre le nouveau pont d'Auvelais et le pont de Ham vers Jemeppe (*figure 39*).



Figure 39 : Pont de Ham vers Jemeppe



Figure 40 : Pont de Ham vers Moustier

37. En rive droite, la berge est inaccessible entre le pont de Ham vers Jemeppe et Ham vers Moustier. Une maison est présente en amont du pont de Moustier mais le passage vers la voirie empruntant le terrain privé, il n'a pas été signalé comme accessible dans le cadre de cet inventaire. La berge est praticable hormis à l'approche du pont vers Moustier où des glissières de sécurité sont présente et constitue un obstacle pour la pêche.
38. En rive droite, en aval du pont vers Moustier, un accès est présent et des possibilités de stationnement existent sur l'accotement de cet accès. La berge est praticable sauf à hauteur de l'accès où une glissière de sécurité protège le halage.
39. En rive gauche, la berge est praticable à quelques exceptions près liées à la présence de végétation envahissante mais de trop courte distance pour apparaître sur le plan. A signaler aussi, la présence d'un quai de chargement de la société Glaverbel (*figure 41*).



Figure 41 : Quai de chargement Glaverbel



Figure 42 : Pont de Mornimont

40. En rive gauche, la berge est praticable jusqu'à l'écluse de Mornimont. Au niveau des accès, un accès réservé à la société Glaverbel est le seul qui dessert ce tronçon de rive de la Sambre. La berge est inaccessible dans le cadre de la pêche.
41. En rive droite, la berge est praticable jusqu'à l'écluse de Mornimont à l'exception du tronçon où la rue de Longwez longe directement la rivière. Des glissières de sécurité sont présentes et la présence de la route à proximité immédiate conduisent au classement de ce tronçon dans les secteurs impraticables.



Figure 43 : Ecluse de Mornimont



Figure 44 : Aval de l'écluse de Mornimont

42. En rive gauche, en aval de l'écluse, la berge est inaccessible et impraticable en raison d'un surplomb excessif.
43. En rive droite, un chemin d'accès à l'écluse (réservé aux personnes autorisées) est présent en aval de l'écluse. Une zone dégagée en gravier est présente à l'entrée de ce chemin et permet de stationner. La berge est impraticable en raison d'un surplomb excessif.



Figure 45 : Pont-rails de Franière



Figure 46 : Vue aval du pont de Soye

44. En rive droite, en aval du pont-rails de Franière, un accès permet de rejoindre le halage (rue de la Tannerie) l'absence de possibilité de stationnement rend la berge inaccessible. Le chemin est trop étroit pour permettre le stationnement d'un véhicule sur l'accotement sans gêner les riverains.
45. En rive gauche, la berge est inaccessible et impraticable en raison du surplomb entre le pont-rails de Franière et le pont de Soye.
46. En rive droite, en aval du pont de Soye, la rue du rivage permet de rejoindre le halage mais des panneaux ont été placés et interdisent l'arrêt et le stationnement à l'exception des

riverains. Un chemin en cailloux permet de rejoindre les abords du halage à partir de l'agglomération. Il n'est pas possible de stationner sans gêner le passage ni empiéter sur le halage. La berge est impraticable jusqu'au pont-rails d'Amptia en raison du surplomb.

47. En rive gauche, en aval du pont de Soye, la rampe du pont est interdite à la circulation mais il est possible de stationner sur l'accotement avant le panneau.



Figure 47 : Aval du pont de Soye



Figure 48 : Amont du pont-rails d'Amptia

48. En rive droite, en aval du pont-rails d'Amptia, en raison du surplomb et ponctuellement des barrières de sécurité, la berge est impraticable. La berge est accessible au niveau du pont de Floreffe village à hauteur du Port Autonome de Namur. En effet, il est possible de stationner son véhicule et d'accéder aux berges.



Figure 49 : Pont-rails d'Amptia



Figure 50 : Aval du pont-rails d'Amptia

49. En rive gauche, la berge est praticable en aval du pont-rails d'Amptia jusqu'au pont de Floreffe village, le surplomb étant réduit à cet endroit. A hauteur du pont de Floreffe village, le surplomb augmente à nouveau.



Figure 51 : Abbaye de Floreffe



Figure 52 : Pont de Floreffe village

50. En rive droite, en aval du pont de Floreffe village, la berge est impraticable en raison du surplomb. Un accès est présent au niveau du hall omnisport mais l'espace disponible ne permet pas de stationner le long de cet accès.

51. En rive gauche, la rue Mauditienne permet de longer la Sambre sur une courte distance. Il est possible de stationner le long de cet accès.



Figure 53 : Pont-rails de Floreffe



Figure 54 : Vue amont du pont de Floreffe-écluse

52. En rive gauche, le surplomb diminue progressivement à l'approche de l'écluse de Floriffoux, la berge devient praticable à proximité du pont de Floreffe-écluse. Au niveau de l'accessibilité, la rue sous la Ville permet de rejoindre le bord de Sambre. Le stationnement est possible sur l'accotement de la route.

53. En rive droite, un accès est présent au niveau du pont de Floreffe-écluse mais n'offre pas de possibilités de stationnement. Au niveau de la praticabilité, malgré la diminution progressive de la hauteur des berges, la présence d'une glissière de sécurité rend la berge impraticable jusqu'à l'écluse de Floriffoux (figure 55).



Figure 55 : Vue aval du pont de Floreffe-écluse



Figure 56 : Pont-rails de Floriffoux

54. En aval de l'écluse, le surplomb est important et n'est pas compatible avec la pratique de la pêche. En rive droite, la présence du parc d'activités économiques de Floreffe et de Floriffoux-sud ne permet pas d'accéder à la berge. Le halage étant lui aussi clôturé en aval du parc d'activités. En amont du pont de Bauce, la rue des Sarpettes permet d'accéder à la Sambre. Le stationnement est possible sur l'accotement. La glissière de sécurité présente à cet endroit pose problème au niveau de la praticabilité.

55. En rive gauche, un accès perpendiculaire à la rue M. Brossius permet d'atteindre la rive. Une vaste zone dégagée permet de stationner.



Figure 57 : Zone portuaire de Namur Malonne



Figure 58 : Aval du PAE de Namur Malonne

56. En rive gauche, en aval du pont de Bauce, se situe la gare de Ronet. Quelques accès sont présents et permettent de rejoindre les bords de la Sambre en empruntant la rue Tir de Ronet qui longe le domaine de la gare de formation. Ce secteur est impraticable en raison de la hauteur des berges.



Figure 59 : Gare de formation de Ronet



Figure 60 : Rive droite à hauteur de la gare

57. En rive droite, le halage est inaccessible à l'exception d'un tronçon où la chaussée de Charleroi est à proximité immédiate du halage. Le stationnement est possible le long de la chaussée de Charleroi et le passage de l'accotement de la chaussée au RAVeL est possible pour les pêcheurs valides. La berge est impraticable en raison du surplomb excessif.



Figure 61 : Halage longé par la Chée de Charleroi



Figure 62 : Pont-rails de Ronet

58. La hauteur du surplomb décroît progressivement, la berge est à nouveau praticable en aval du pont-rails de Ronet. En rive gauche, la berge est inaccessible, le chemin de fer longe la Sambre.

59. En rive droite, la rue de l'Abbaye permet d'atteindre le quai de l'Abbaye longeant directement la Sambre. Le secteur compris entre la rue de l'Abbaye et l'écluse de Salzinnes est praticable.



Figure 63 : Aval du pont-rails de Ronet



Figure 64 : Quai de l'Abbaye

60. En rive droite, en aval de l'écluse de Salzinnes, la rue Fond des Bas Prés permet de rejoindre le halage. Une zone de parking s'étend en aval à hauteur de la route. La berge est impraticable.

61. En rive gauche, la berge est impraticable à l'exception d'un secteur de quelques dizaines de mètres où le surplomb est moins important. L'accès ainsi que le stationnement étant possible à cet endroit, cette zone est accessible et praticable.



Figure 65 : Ecluse de Salzinnes



Figure 66 : Aval de l'écluse de Salzinnes

62. Dans la traversée de Namur, la Sambre est globalement impraticable en raison des hauteurs de berges élevées et de la présence de barrières de sécurité. Au niveau de l'accessibilité, les accès sont nombreux et les possibilités de stationnement aussi. Cependant, compte tenu de la politique de mobilité de la ville de Namur, le stationnement en bord de Sambre peut être payant ou limité (zone bleue excepté riverain...).



Figure 67 : Pont de la libération



Figure 68 : Passerelle de Salzennes



Figure 69 : Pont de l'Evêché



Figure 70 : Aval du pont de l'Evêché

63. En rive droite, à l'approche de la confluence, le surplomb est réduit et la pratique de la pêche est rendue possible.

64. En rive gauche, la présence de barrières de sécurité limite la praticabilité.



Figure 71 : Pont du Musée et pont de France

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 des dégradés de vert. Le pourcentage de berges « pêchables » représente la proportion de berges à la fois accessibles **ET** praticables.

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

	Basse Sambre		
	Rive gauche	Rive droite	Total
Longueur du tronçon	48,80 km	48,80 km	97,60 km
Accessibilité			
Distance	10,96 km	13,77 km	24,73 km
Pourcentage	22 %	28 %	25 %
Praticabilité			
Distance	8,42 km	9,36 km	17,78 km
Pourcentage	17 %	19 %	18 %
« Pêchabilité »			
Nombre de site			
Distance	1,96 km	2,23 km	4,20 km
Pourcentage	4 %	5 %	4 %

3. 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 relatives 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 suivant les critères de référence établis 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 des problèmes d'accès aux lieux de pêche. Cet inventaire a été mené à son terme dans 3 zones : « Basse-Meuse Liégeoise », « Charleroi –Thuin » et « Haute Meuse Namuroise. Ce sont près de 350 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, la Meuse mitoyenne (Belgique-France), la Haute Meuse Namuroise. 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 % (11% pour la Haute Meuse, 9,5 % pour la Haute Sambre, 9 % pour la Basse-Meuse et la Dendre, 7,5 % pour le Canal Charleroi-Bruxelles et 4 % pour la Basse Sambre). 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 sera proposée dans un second temps. Ces aménagements sont destinés principalement à rendre accessibles et praticables 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 parkings le long du RAVeL. Ceux-ci pourront servir de point de départ à leurs promenades.

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 1

- i. En rive gauche, en aval de l'écluse de Monceau-sur-Sambre, un accès et un parking réservés à Electrabel sont présents mais ne sont pas accessibles pour les pêcheurs. Les berges sont bétonnées et présentent un surplomb de plusieurs mètres qui rend la pratique de la pêche extrêmement difficile à cet endroit.
- ii. En rive droite, le contre halage n'est pas accessible en raison de l'absence d'accès. La pratique de la pêche est impossible en raison de la hauteur de berge qui dépasse le critère de référence de 2 mètres fixé pour l'inventaire.



Figures 72 et 73 : Vue aval de l'écluse de Monceau-sur-Sambre

- iii. En rive gauche, au niveau de la darse, la hauteur de la berge ainsi que la présence de barrières font obstacle à la pratique de la pêche. Cette zone est inaccessible.
- iv. En rive droite, la berge est constituée d'un quai droit d'une hauteur de plus de 2 mètres. L'activité économique étant fortement développée sur le site, la berge est inaccessible aux pêcheurs.



Figure 74 : Amont de la Darse



Figure 75 : Darse de Marchienne

- v. En rive gauche, les berges sont accessibles dans la traversée de Marchienne-au-pont. Les accès ainsi que les possibilités de stationnement ne manquent pas et permettent aux pêcheurs de se rendre aisément en bord de Sambre.
- vi. En rive droite, la berge est accessible en aval du pont de Marchienne-au-pont. A cet endroit, la hauteur de berge est plus faible et permet la pratique de la pêche.



Figure 76 : Pont de Marchienne-au-pont



Figure 77 : Pont-rails n°16

Au-delà de Marchienne-au-pont, le secteur économique et principalement sidérurgique est fortement développé. Le chemin de halage est le seul chemin permettant d'accéder à la Sambre, les industries présentent empêche tout accès au bord de Sambre par des chemins transversaux. Compte tenu du contexte, aucun aménagement ne sera demandé sur ce secteur en raison de la prédominance des activités économiques et d'un environnement peu propice au développement des activités de loisirs.

vii. En rive droite, le surplomb est important et n'est pas compatible avec la pratique de la pêche.

viii. En rive gauche, la berge est impraticable jusqu'à la confluence avec le Canal Charleroi-Bruxelles à quelques exceptions près. Aux environs de la cumulée 37.700 un site est praticable et un chemin permet d'y accéder. L'absence de parking explique son classement dans les zones inaccessible.



Figures 78 et 79 : Parc d'activités économiques de Charleroi - Marchienne-au-Pont

ix. En rive droite, la berge descend progressivement et devient praticable 1500 mètres en amont de l'écluse de Marcinelle.



Figure 80 : Amont de la confluence avec le canal