



Inventaire d'accessibilité aux lieux de pêche

« La Meuse moyenne »

Maison wallonne de la pêche ASBL

Ir. Audrey LEFEBVRE

NOVEMBRE 2008



Inventaire d'accessibilité aux lieux de pêche

VI.

« La Meuse moyenne »

Phase 1 : Actualisation de l'inventaire d'accessibilité des rives et de sa
praticabilité

(version approuvée le 21 Novembre 2008)

Ir. Audrey LEFEBVRE

Maison wallonne de la pêche ASBL

NOVEMBRE 2008

Remerciements

Tous mes remerciements vont au Cabinet DAERDEN qui a permis la réalisation de ce projet.

Je souhaite remercier également les deux Fédérations et les Sociétés de pêche pour leur aide précieuse lors de la réalisation de la phase d'inventaire. Leur connaissance du terrain m'a été d'une très grande utilité. Je les remercie pour le temps qu'ils m'ont consacré et leurs nombreuses démarches dans l'avancement de ce projet

Je tiens à remercier tout particulièrement au sein de ces Fédérations et Sociétés de pêche :

- Monsieur Jean DONY, Président de la Fédération de la Haute Meuse de la Province de Liège ;
- Monsieur Jean-Marc ERNIQUIN, Président de Pêche et Loisirs Fédération des sociétés de Pêche ;
- Monsieur Guy RENARD, Président de la Fédération Halieutique de la Haute Meuse Namuroise ;
- Monsieur François MELON, membre de la Fédération de la Haute Meuse de la Province de Liège.

Je souhaite remercier Messieurs Christian CHEVALIER, Dominique LEROUX et Saïd RAHOUTI du Service Public de Wallonie. Un dialogue constructif et enrichissant a permis de mettre en place ce programme d'inventaire en vue d'une meilleure accessibilité et praticabilité dans une optique « pêche ». Sans oublier tous les collaborateurs qui ont œuvré à la mise en place de ce projet.

Un tout grand merci au personnel de la Maison wallonne de la pêche dont notamment Monsieur Frédéric DUMONCEAU pour m'avoir fait part de ses connaissances acquises lors des précédents états des lieux d'accessibilité et praticabilité ainsi que sa contribution dans l'amélioration de la qualité de rapport.

Et pour finir, merci à l'ensemble des personnes qui ont participé à ce travail.

Table des matières

Remerciements	3
1. Introduction.....	5
2. Situation actuelle.....	7
2.1. Critère de référence d'accessibilité, de praticabilité et de sécurité pour la pêche	7
2.2. Matériel et méthodes	8
2.3. Résultats.....	8
2.3.1. La Meuse moyenne	10
2.3.2. Dérivation de la Meuse	43
2.3.3. Canal de l'Ourthe	46
2.4. Synthèse.....	49
3. Conclusion	52

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 été également 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 Service Public de Wallonie ainsi que les Pouvoirs publics ;
2. La définition de critères de références d'accessibilité, de praticabilité et de sécurité pour l'exercice de la pêche ;
3. L'actualisation de l'inventaire d'accessibilité du Service Public de Wallonie en intégrant ces critères, en collaboration avec le Service Public de Wallonie et les Fédérations de pêcheurs ;
4. L'élaboration, en concertation avec le Service Public de Wallonie, d'un programme d'aménagements des lieux de pêche.

Dans un premier temps, des critères de références 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 concertations avec les Fédérations halieutiques locales et le responsable du Service Public de Wallonie 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 des 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.

En 2007, un marché de service a été passé entre le Service Public de Wallonie et la Maison wallonne de la pêche asbl afin de poursuivre cet inventaire sur trois autres secteurs : la Haute Meuse namuroise, la Basse Sambre et la Dendre canalisée.

Un second marché de service de deux ans a été passé en 2008 afin de réaliser l'inventaire sur l'ensemble des cours d'eau navigués de la Région wallonne. C'est dans ce cadre que s'inscrit ce dossier présentant l'inventaire d'accessibilité et de praticabilité aux lieux de pêche sur la Meuse moyenne et le Canal de l'Ourthe.

2. Situation actuelle

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

Préalablement à l'inventaire, des critères de références 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.

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 **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-dessous ne sont pas remplies, le site est **inaccessible** et représenté en rouge sur le plan.

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 mètres 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...).

Lors de cet inventaire, un nouveau critère concernant la sécurité des biens et des personnes a été pris en compte. Un site ne peut être considéré comme praticable s'il y a présence de lignes à haute tension à proximité du site même si ce dernier pourrait être considéré comme praticable selon les critères décrit ci-dessus.

Un site est **praticable** pour des personnes « **moins-valide** » 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 sur le plan.

2.2. Matériel et méthodes

La totalité du linéaire étudié est inventoriée afin de pouvoir localiser les différents tronçons praticables ou pas. La longueur de ces tronçons est mesurée soit à l'aide d'un odomètre soit à l'aide du logiciel ArcGis 9.2. 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 Service Public de Wallonie 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 DVD-ROM Wallonie et Bruxelles), ainsi qu'un plan des rues (de Rouck cartographie, <http://maps.google.fr/>) 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 2008 sur les tronçons étudiés. Les données détaillées reprises sur les plans s'articulent de la manière suivante :

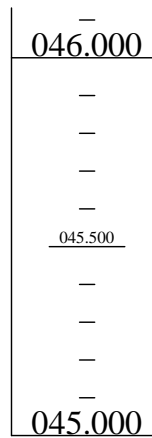
- Une échelle graduée reprenant les cumulées [Km] est représentée sur le plan. Celle-ci permet de faire le lien avec des les plans réalisés par le Service Public de Wallonie qui utilise ces cumulées afin de situer les différents ouvrages d'art et accès ;
- Les ouvrages d'art sont repris sur les plans 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 les noms des rues sont situées 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 ces rampes sont utilisables (en vert) ou non (en rouge) ;

- Un bref descriptif de la situation par site est disponible dans ce dossier, le descriptif est précédé d'un numéro repris sur le plan à l'emplacement du site. De même, chaque proposition d'aménagement est précédée d'une lettre majuscule reprise sur le plan à l'emplacement du site à aménager ;
- Enfin, des illustrations sont présentées afin de situer plus facilement le site sur le plan.

L'inventaire couvre :

- La Meuse moyenne entre le pont de Jambes à Namur et le barrage de Monsin à Liège ;
- La Dérivation de la Meuse ;
- Le canal de l'Ourthe.

Les plans ainsi que le descriptif complémentaire présentés ci-après sont représentatifs de la situation en mai 2008.



Ouvrage d'Art

Praticabilité
Accessibilité

Accès

Rive gauche

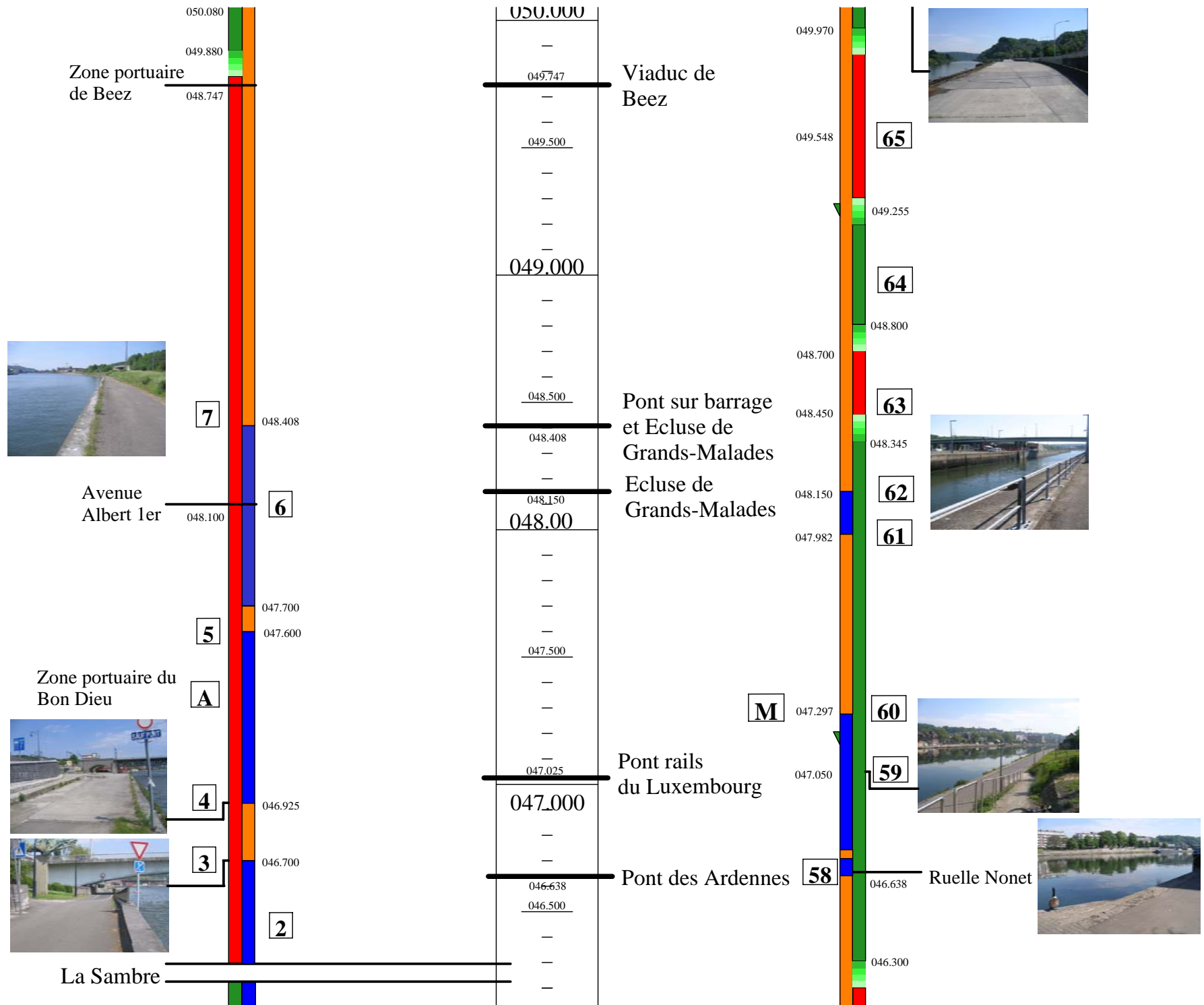
Rive droite

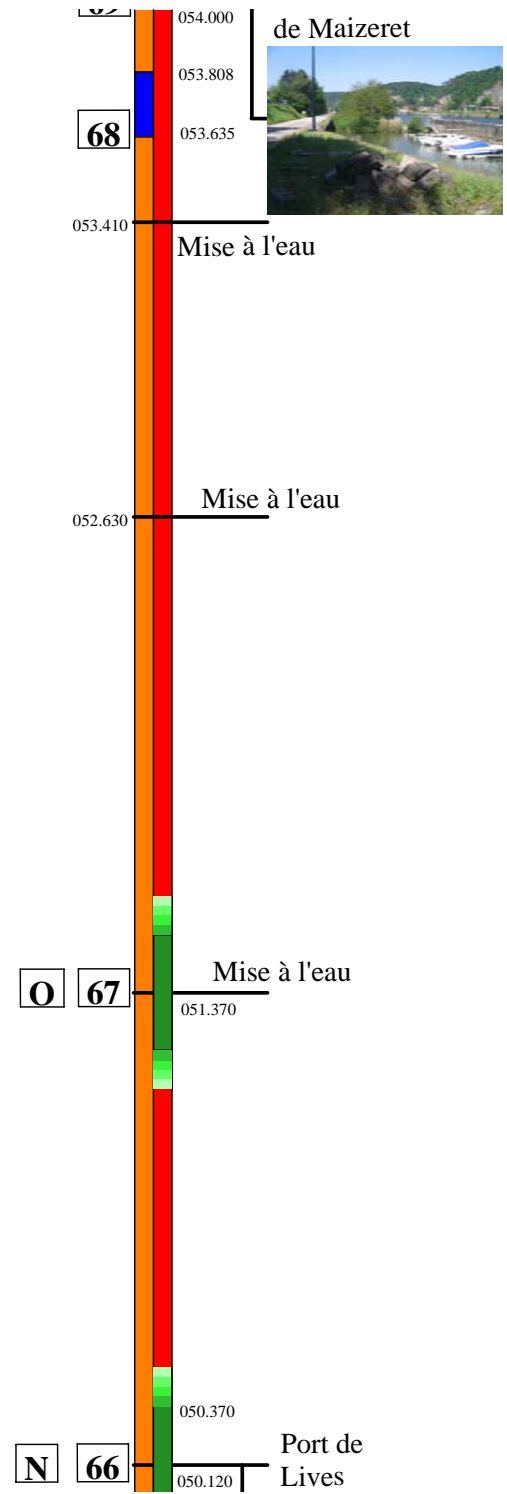
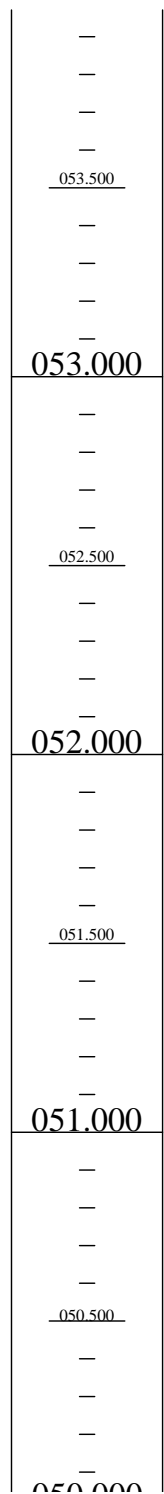
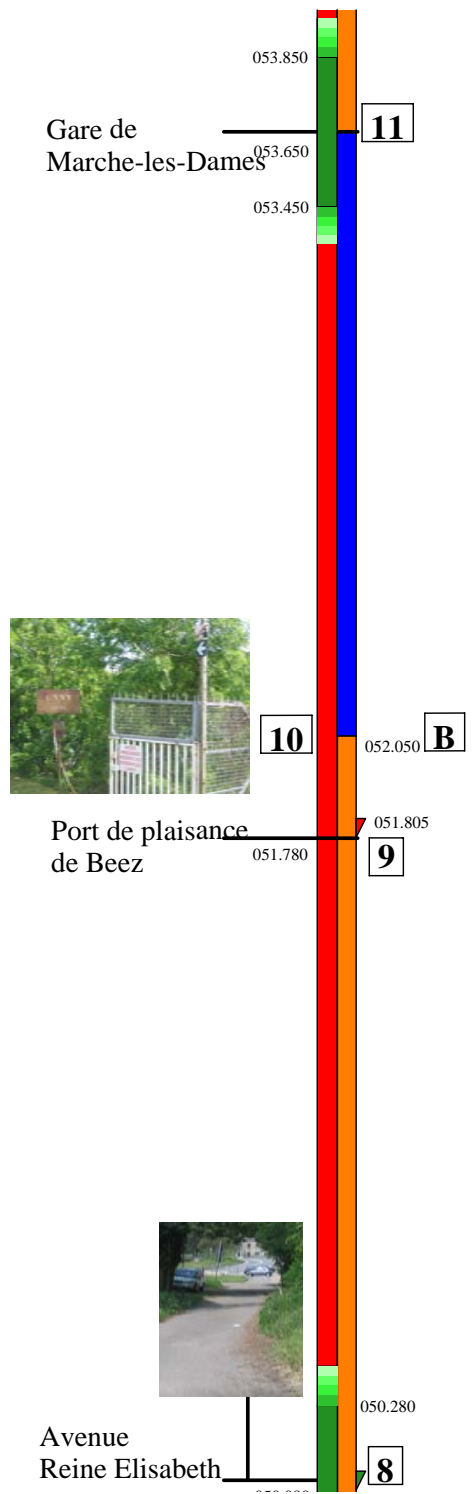
Meuse Moyenne

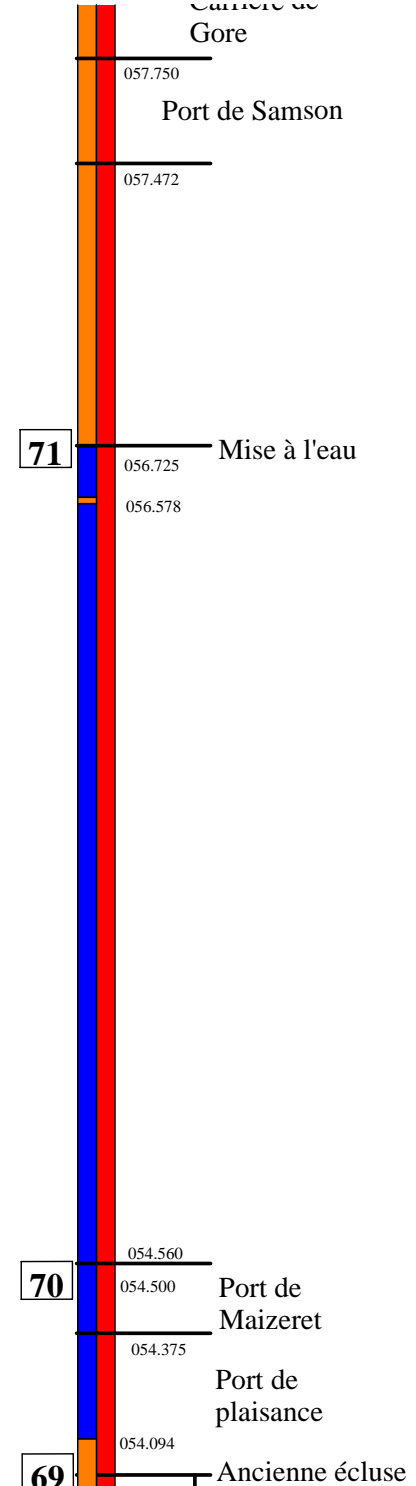
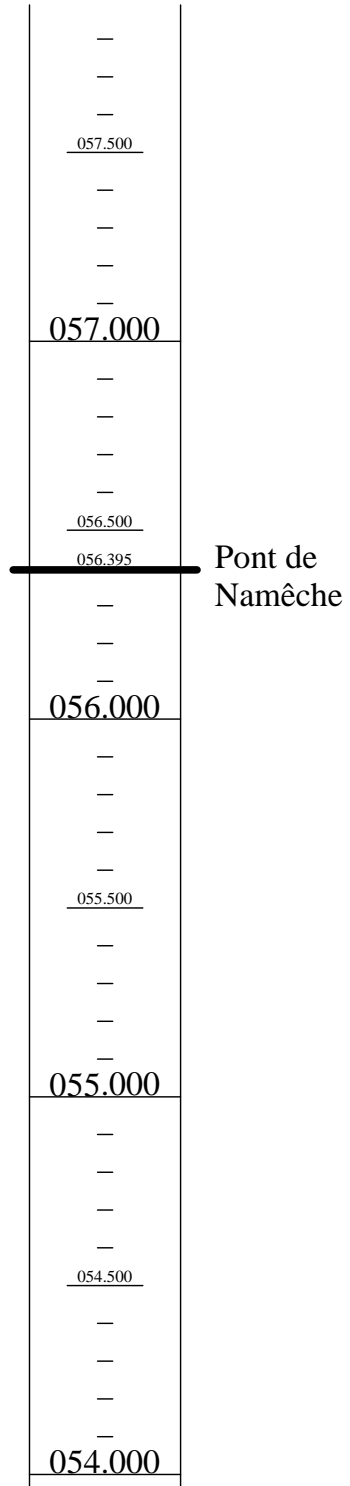
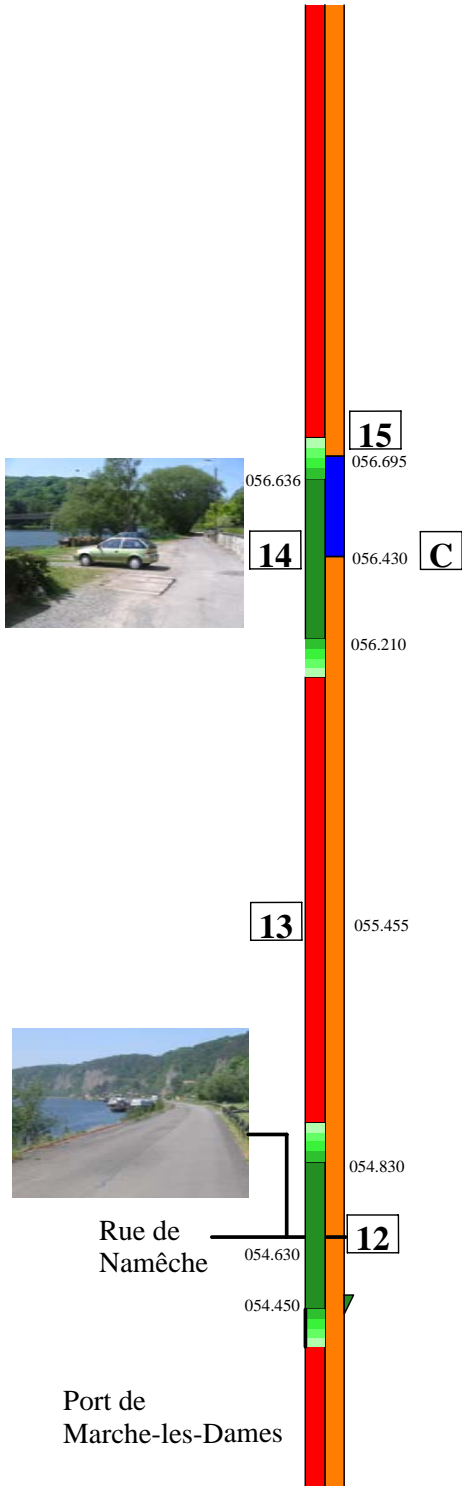
Echelle : 1/20000

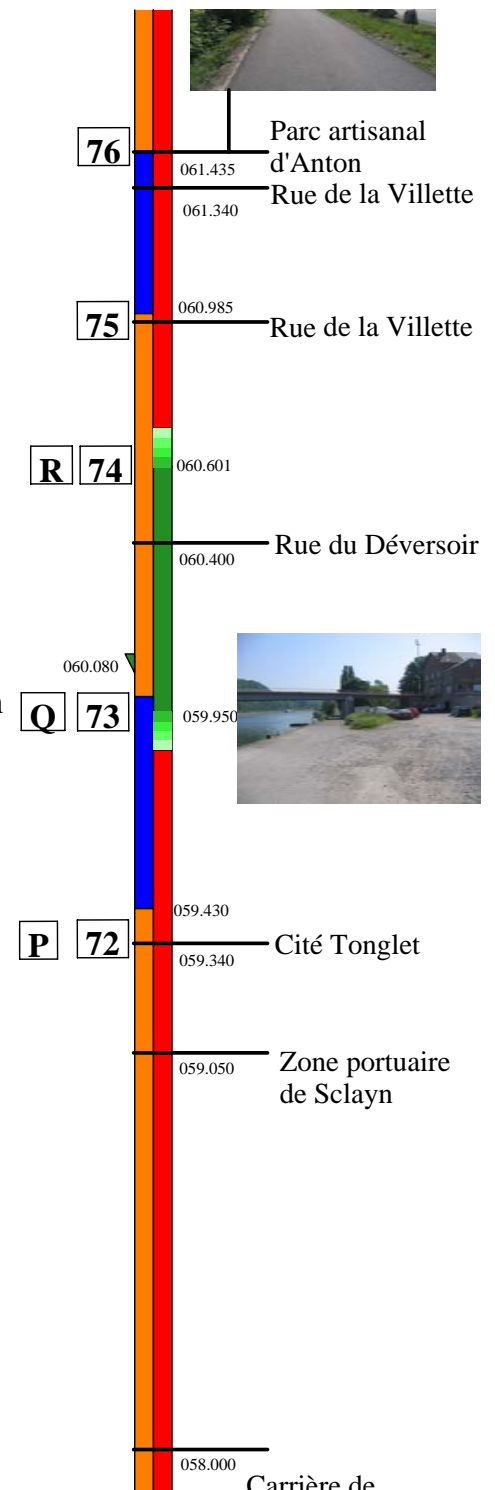
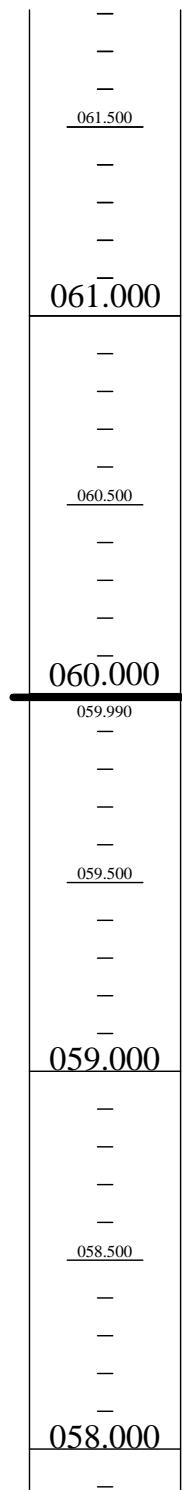
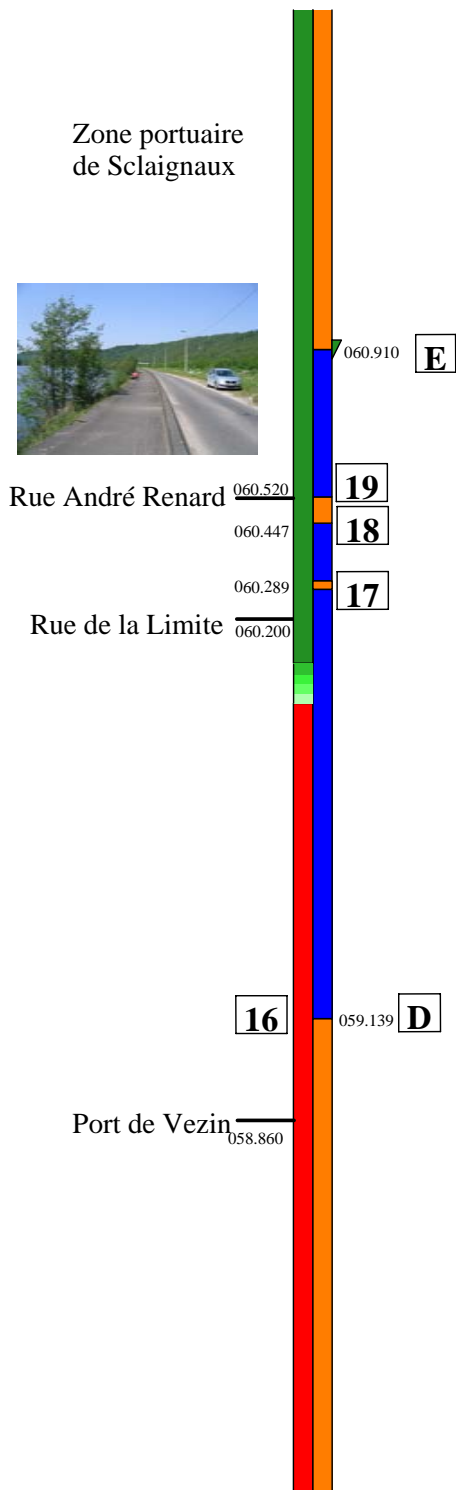
Réalisé par la Maison wallonne de la Pêche

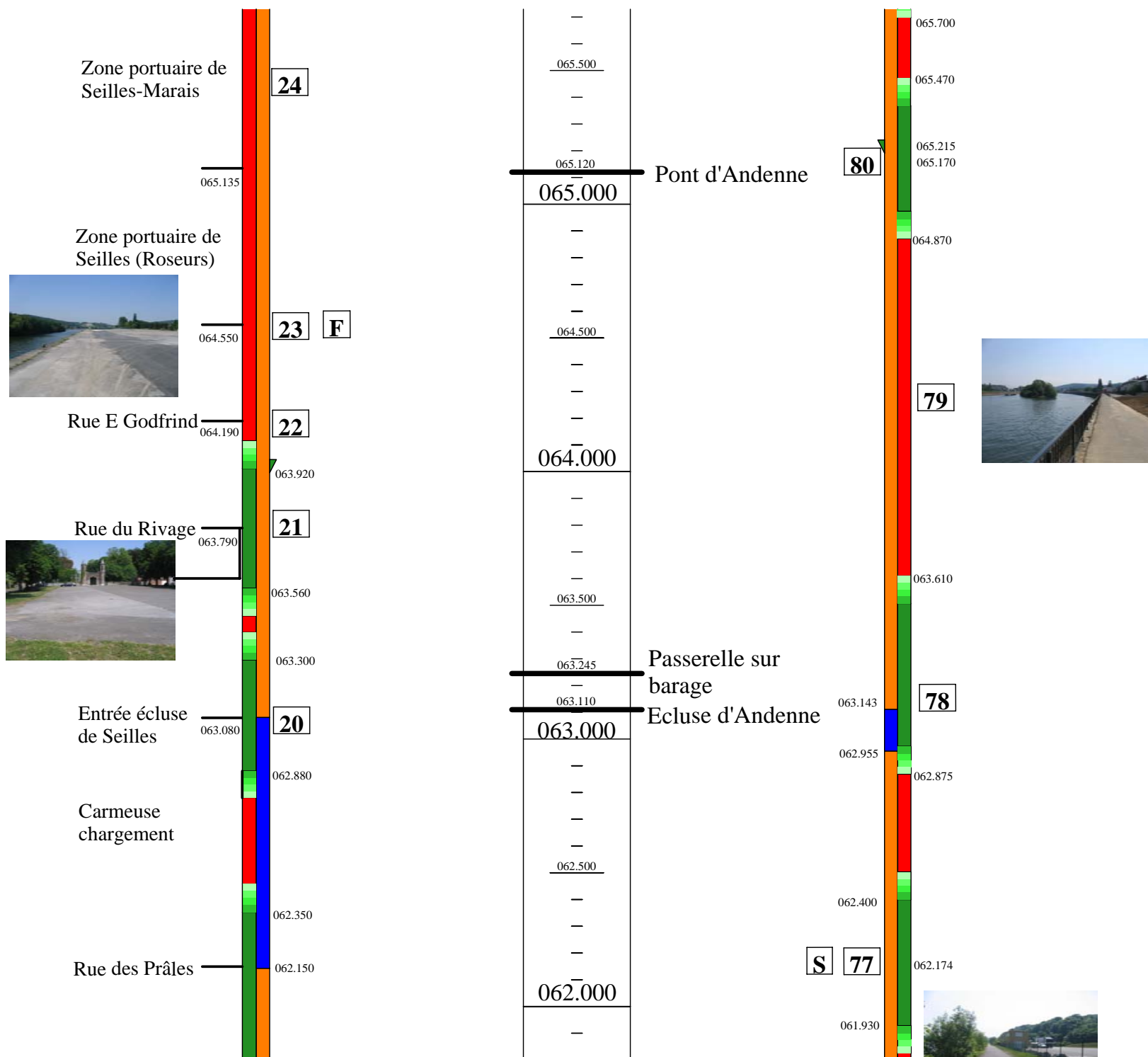
Mai 2008













Zone portuaire de Seilles-Reppe



Fonderie Lecomte

069.540

067.240

65.850

068.000

069.500

069.000

068.500

068.000

067.500

067.000

066.500

066.000

82

068.050 Port de Rieudotte
068.000

066.640

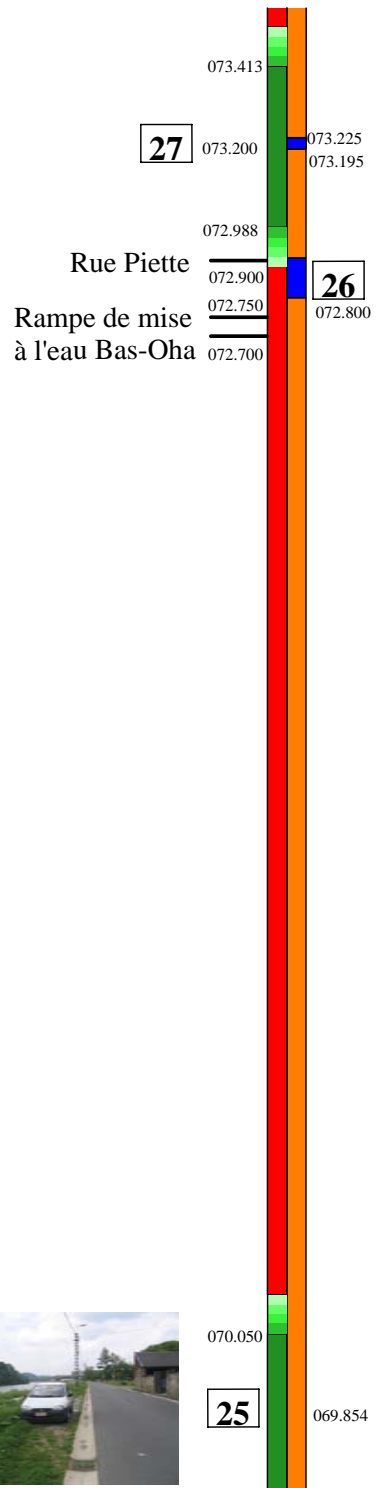
81

066.790
066.440 Rue Chairotte

066.150 Quai de l'Ecluse

065.800

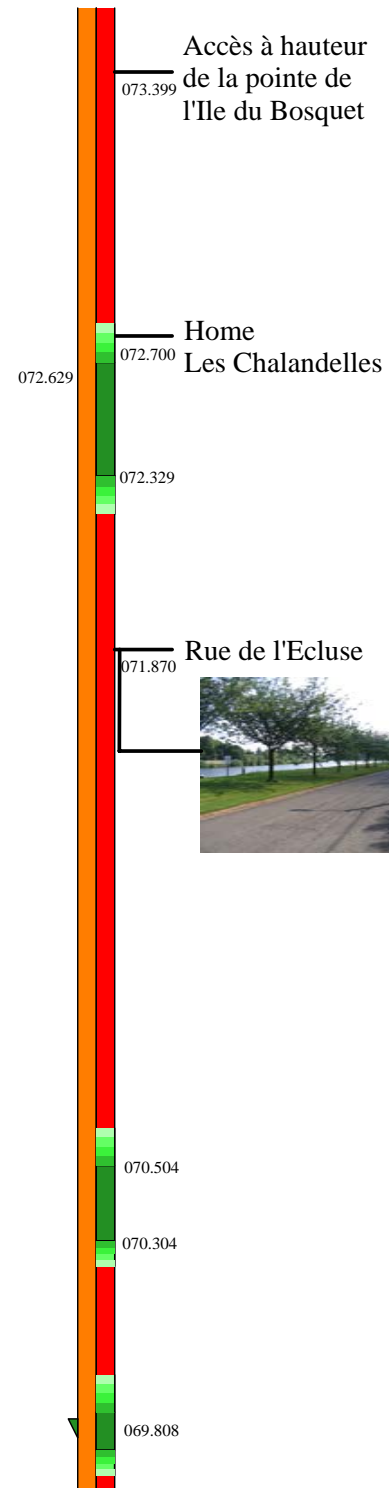
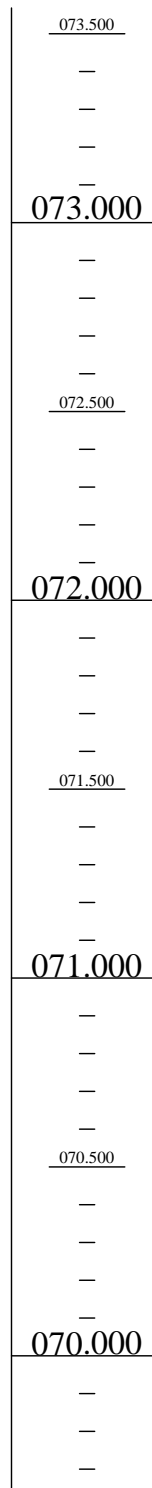


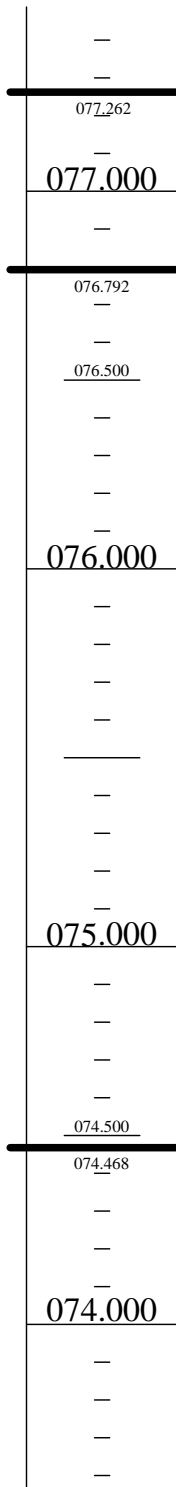
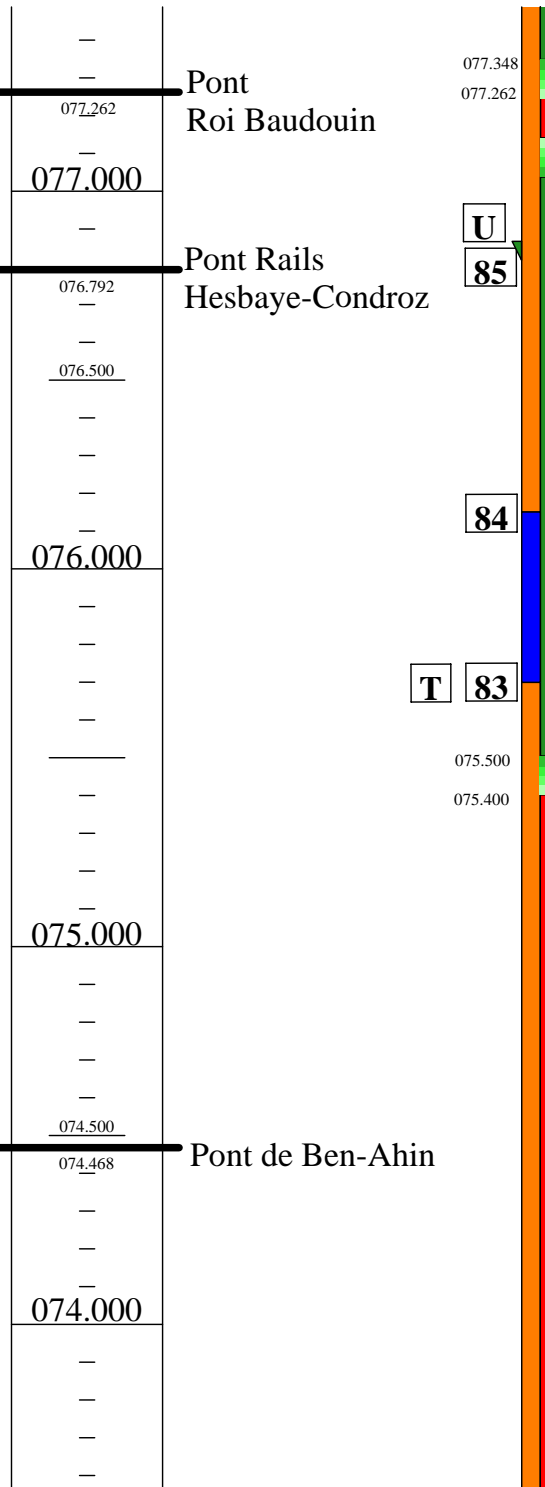
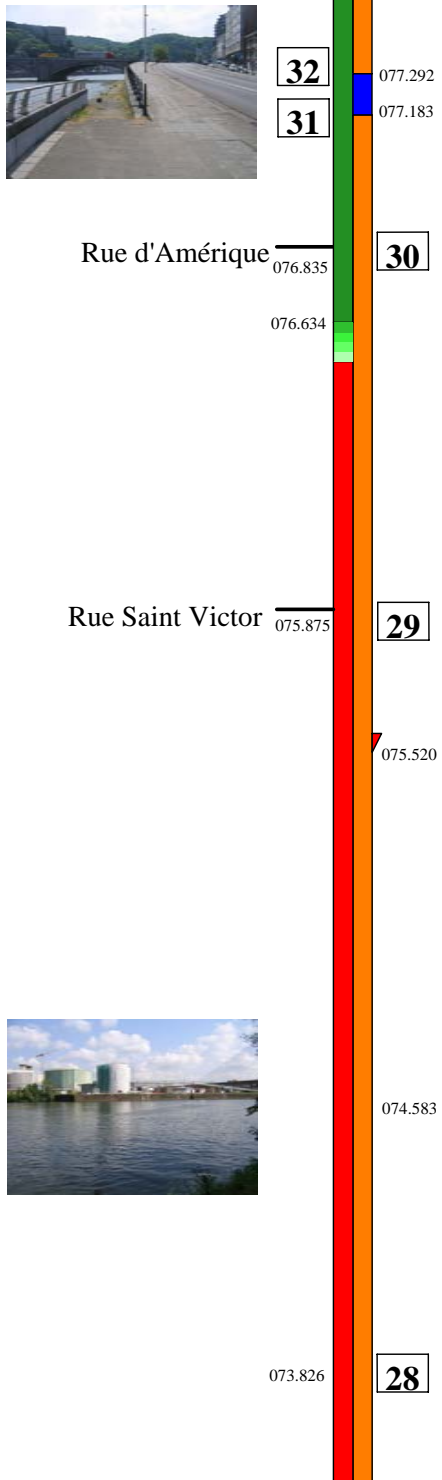


27

26

25





Pont
Roi Baudouin

Pont Rails
Hesbaye-Condroz

Port de la
Neuve-Voie

Jonction N90

Rue Nicolas Jadot

Pont de Ben-Ahin



080.080

Port de Corphalie
port de plaisance

079.610

078.050

33

35

34

077.850

081.000

080.500

080.000

079.500

079.000

078.500

078.000

077.850

077.500

Pont de l'Europe

90

080.330

Port de Tihange

079.880

89

079.780



077.950

88

077.850



Quai de Lorraine

082.500

082.400

082.147

082.100

Port d'Ampsin

081.525

37

36

Passerelle sur barrage

085.000

084.500

084.000

083.500

083.000

082.700

082.609

082.500

082.000

081.665

081.500

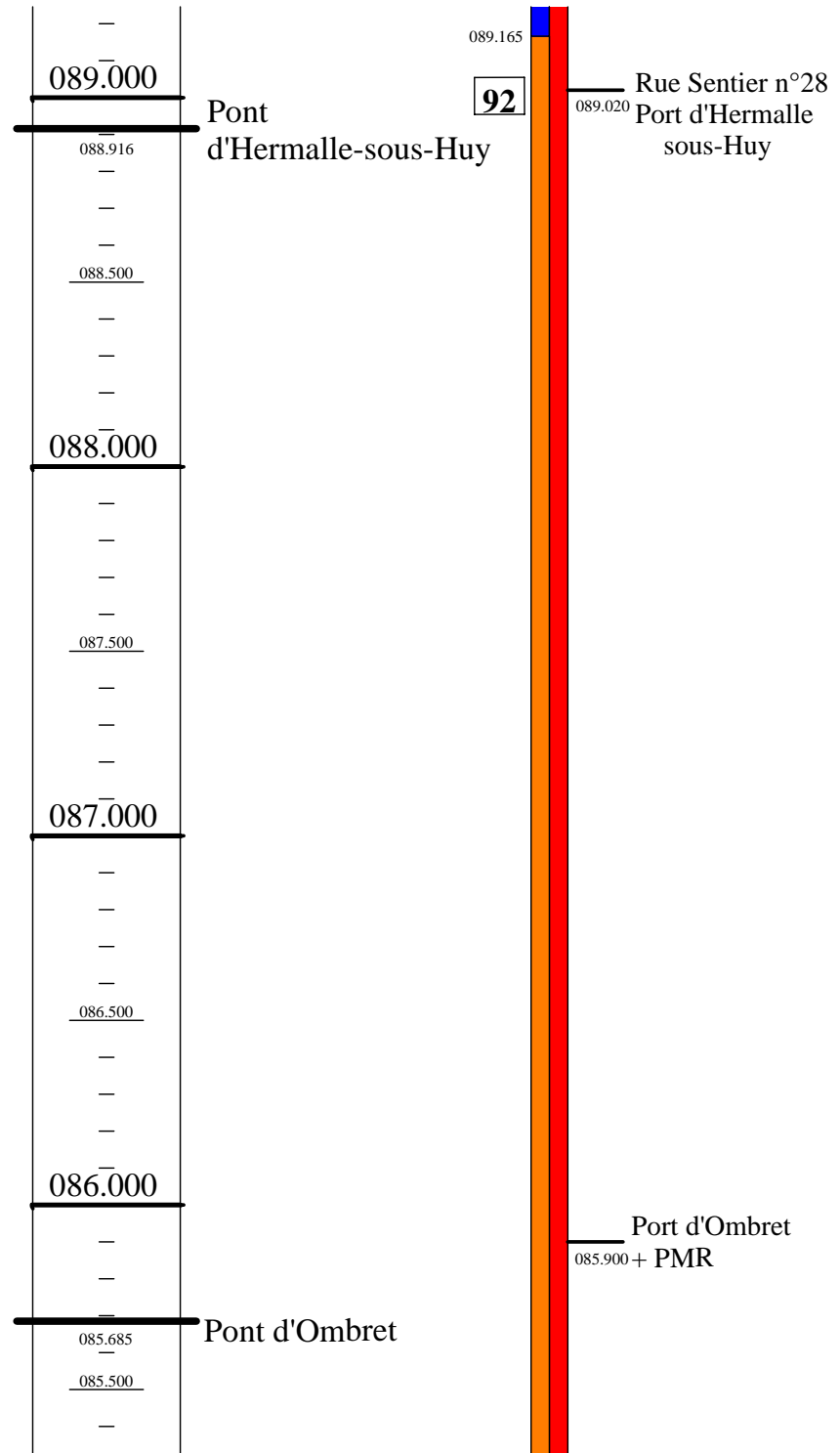
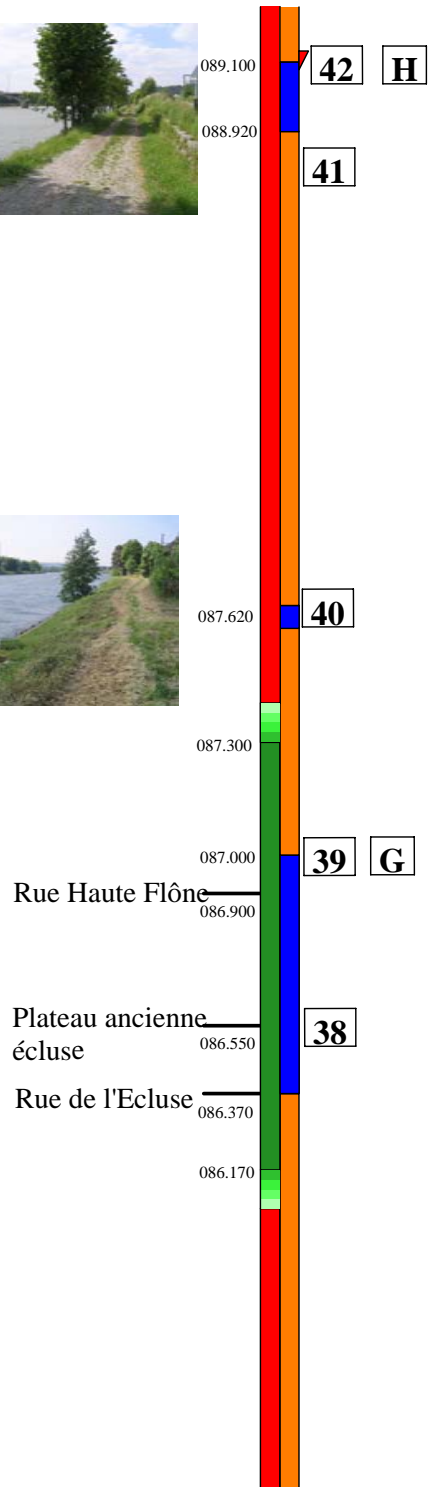
Ecluse d'Ampsin

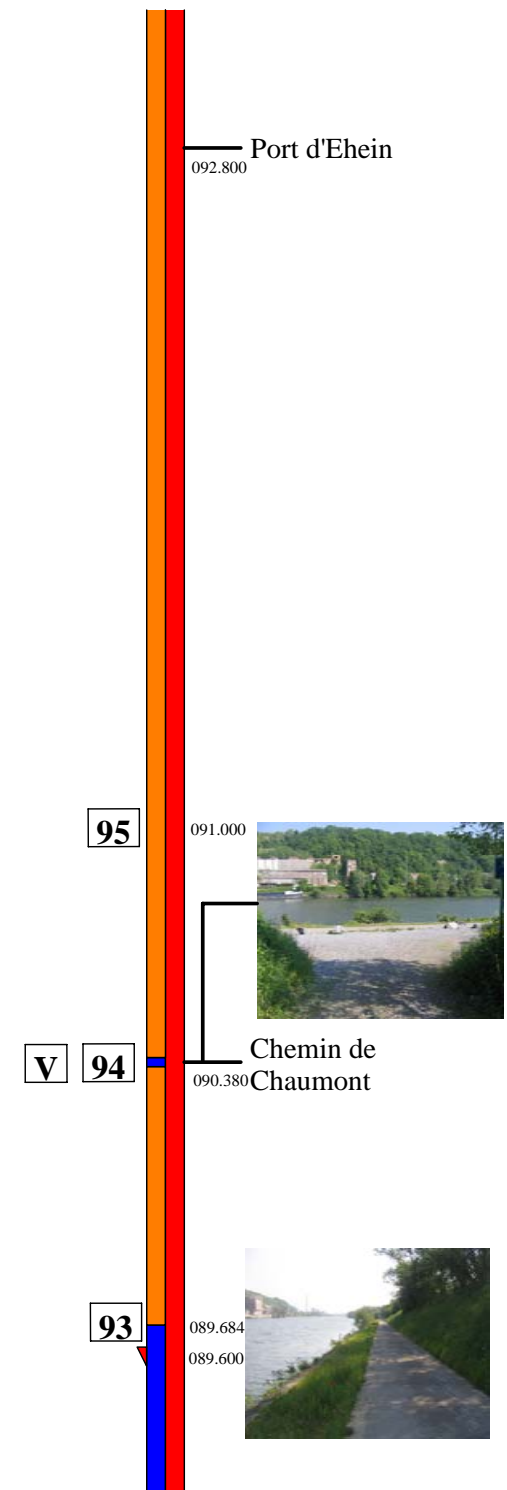
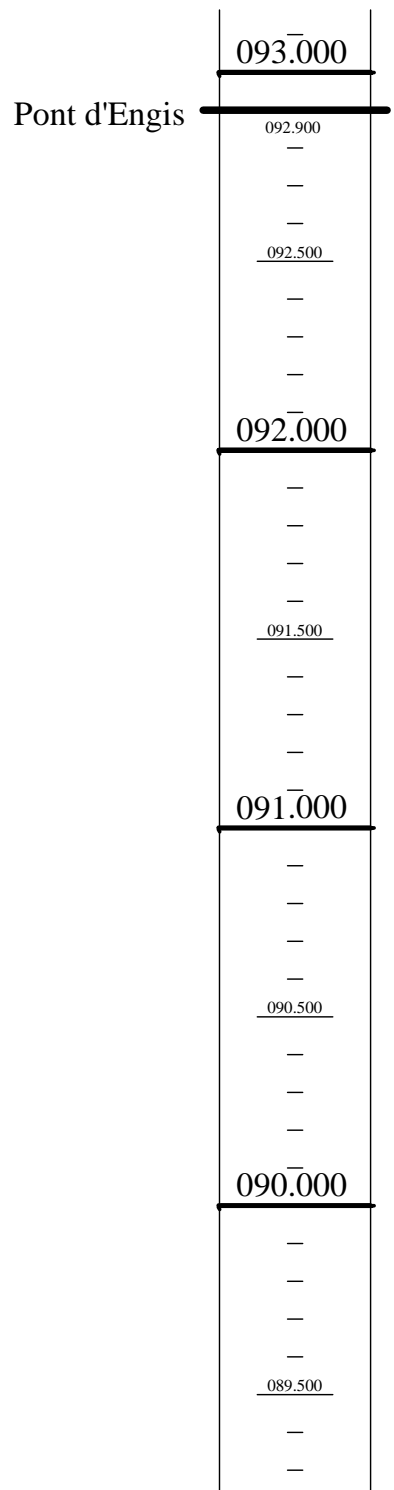
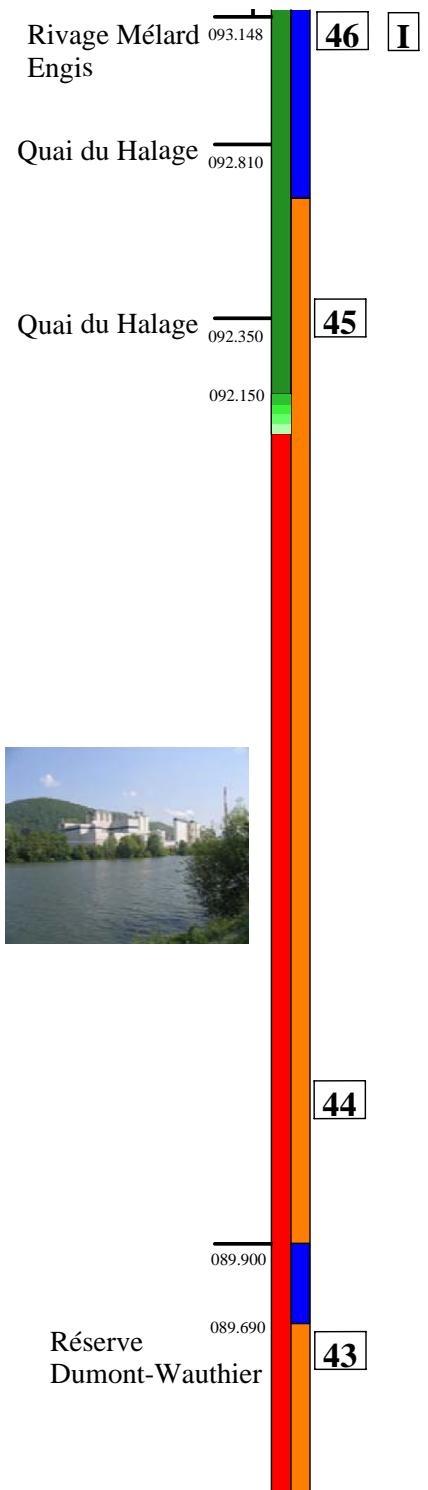
Pont d'Ampsin

082.720

91









Gravilbéton 094.635



093.450

47

097.000

Ecluse
d'Ivoz-Ramet

096.500

096.000

095.500

095.000

094.500

094.000

093.500

97



096.235

96

Passage à
niveau 2
Ramet

095.960

095.730



Passage à
niveau 1
Ramioul

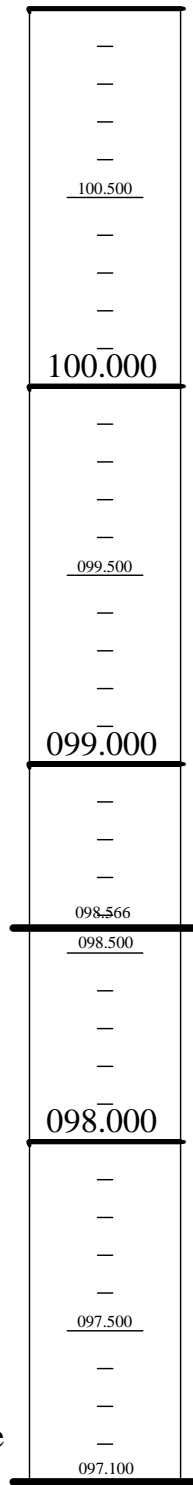
094.180



48

097.100

Pont-Barrage
d'Ivoz



Pont-rail
du Val St.
Lambert

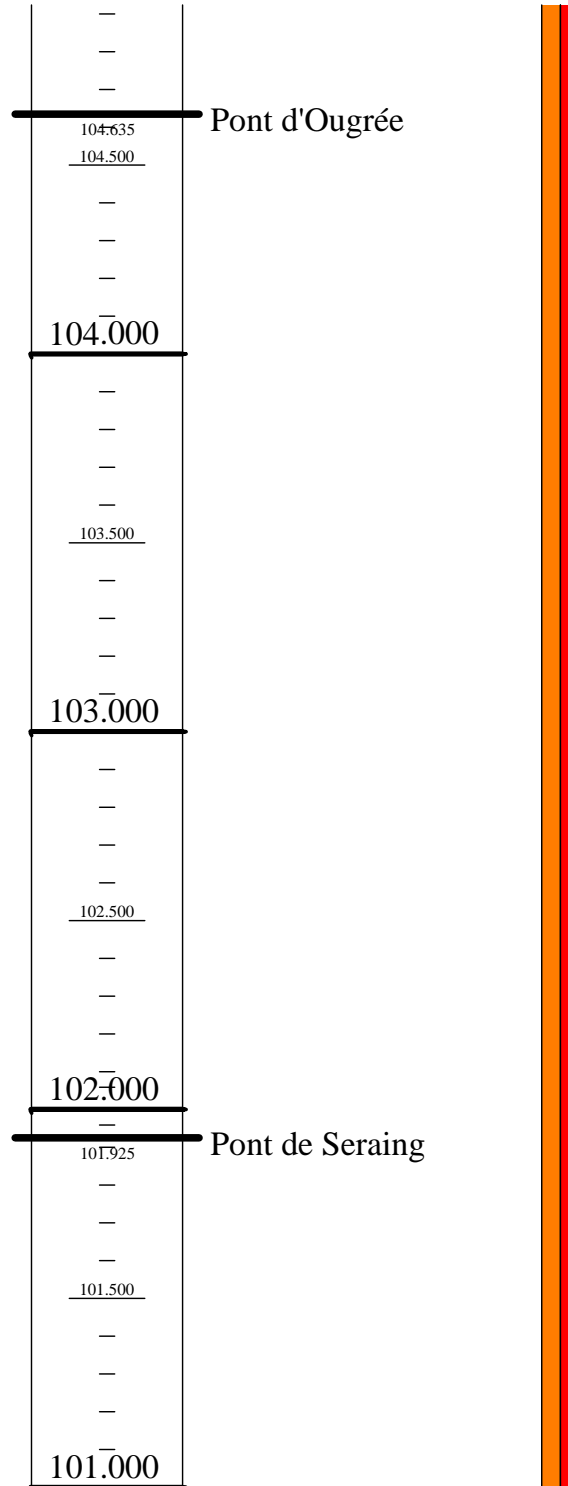
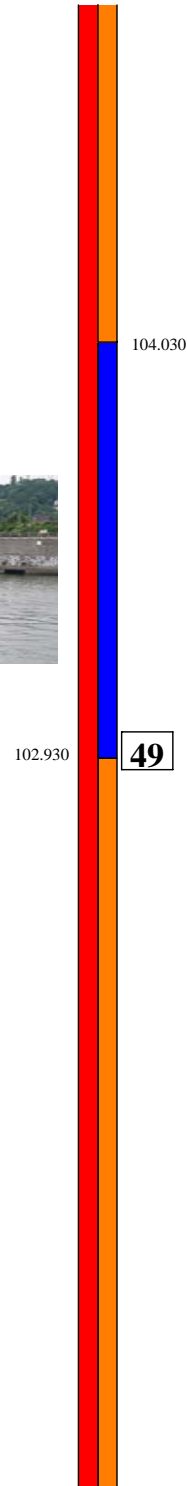
99

098.745



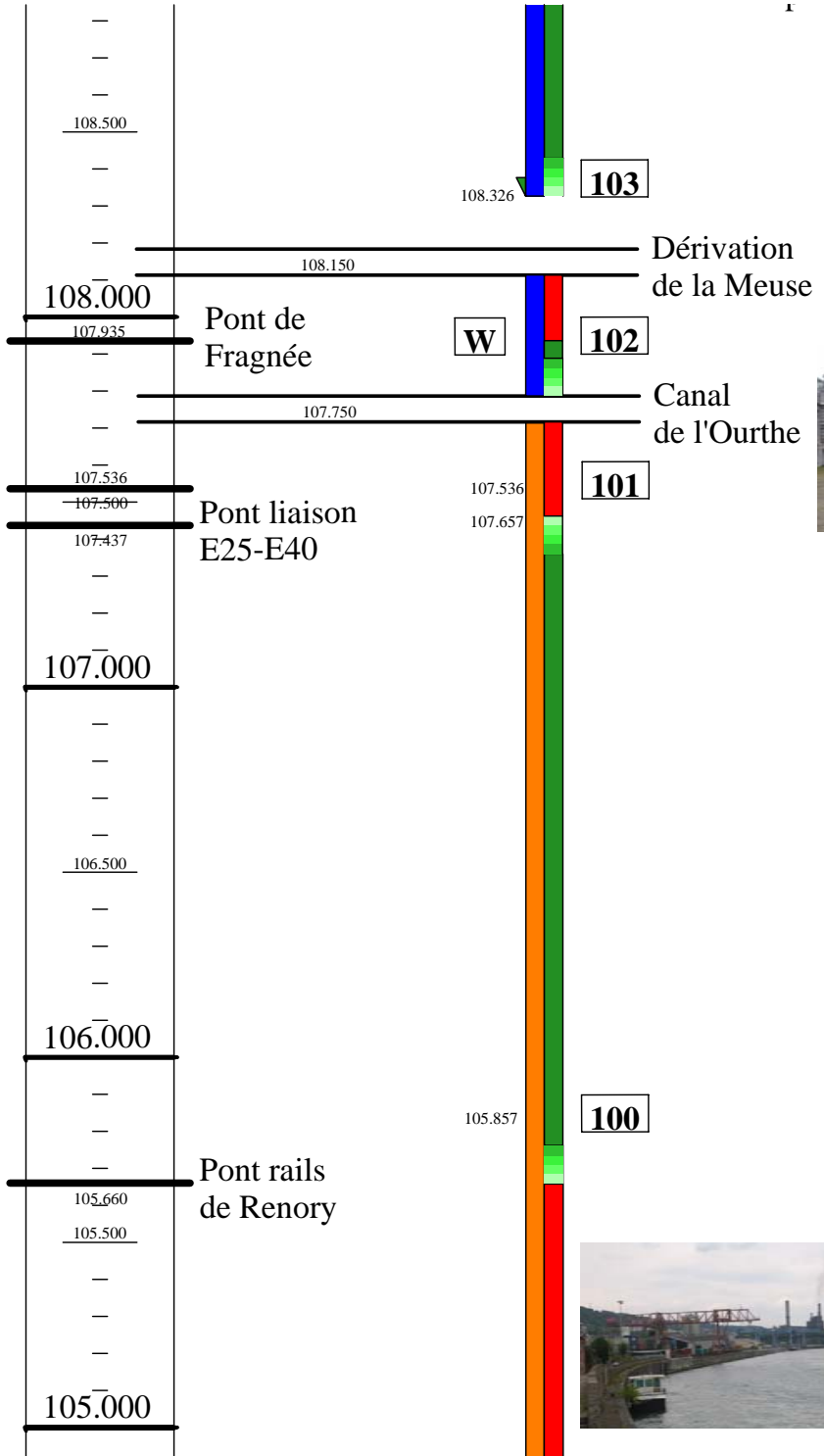
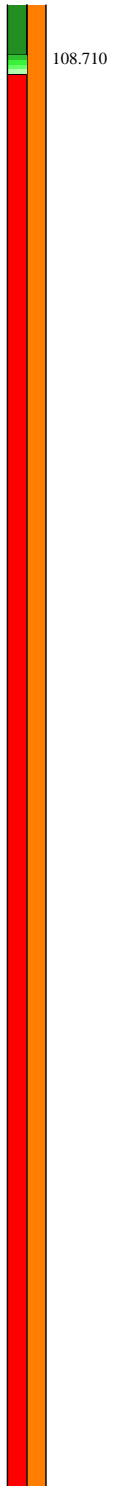
98

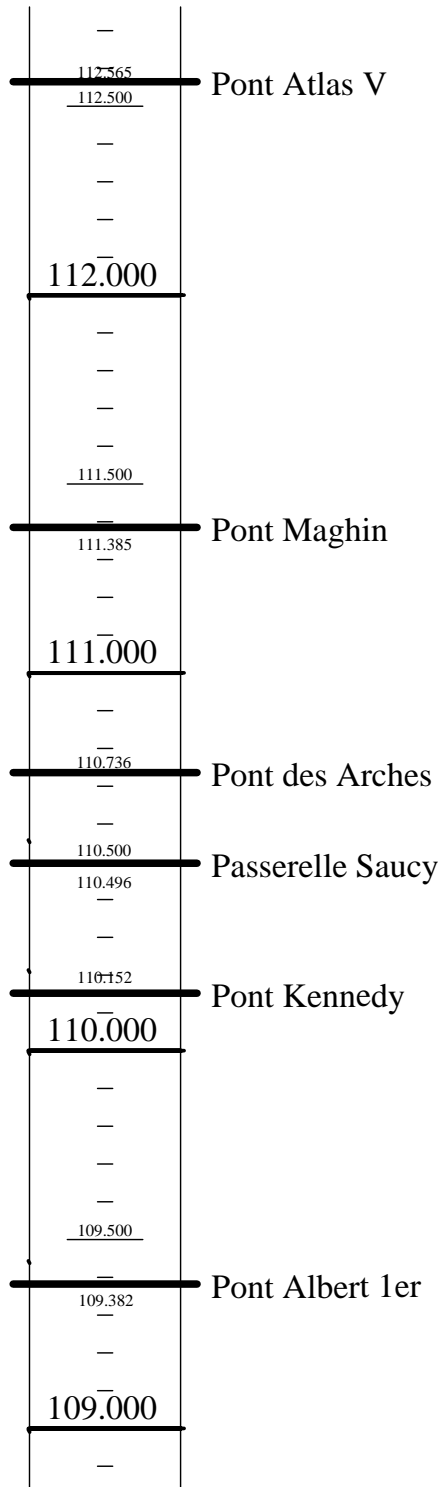
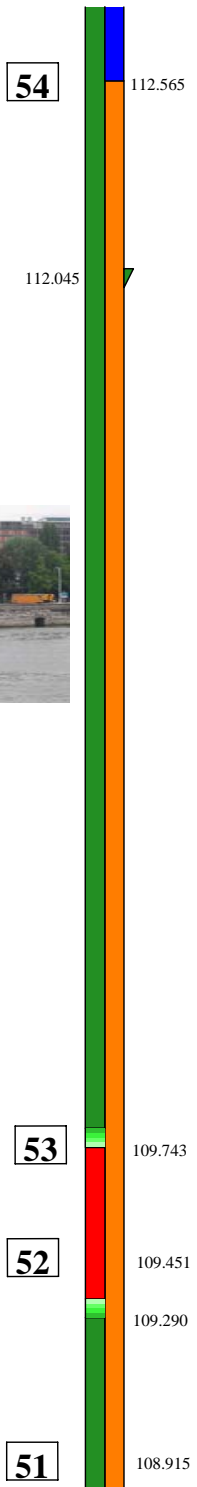
097.770



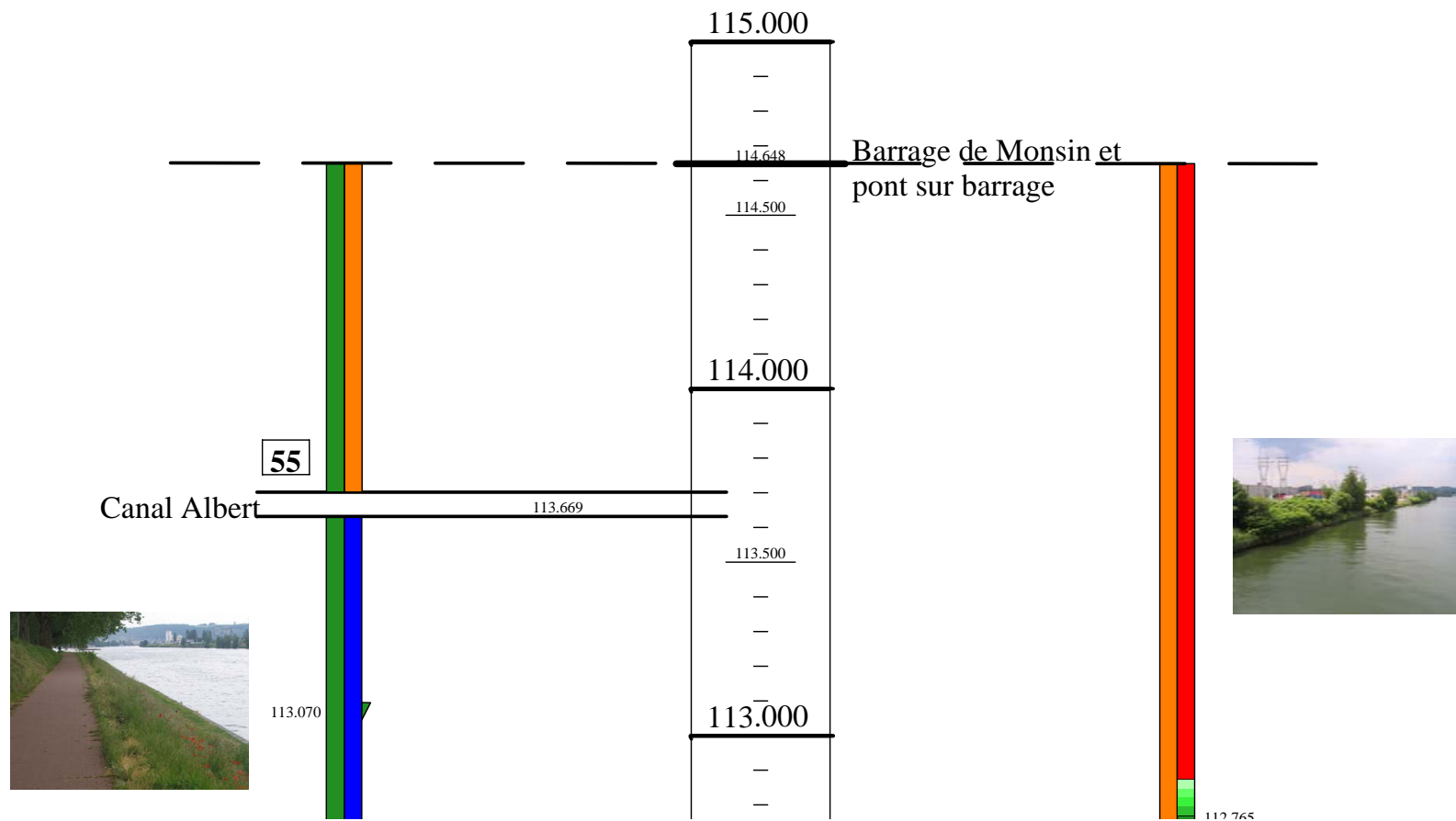


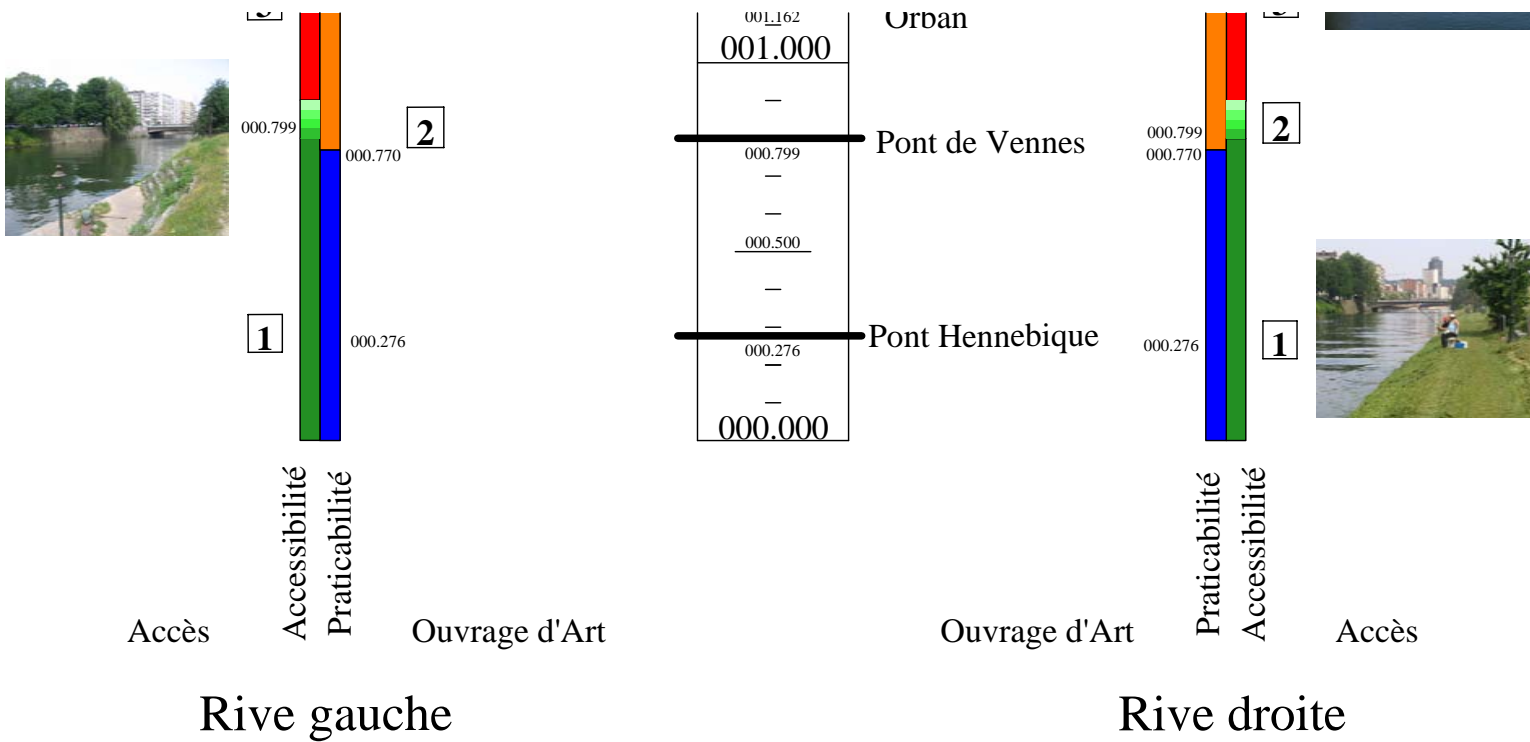
50





Meuse Moyenne





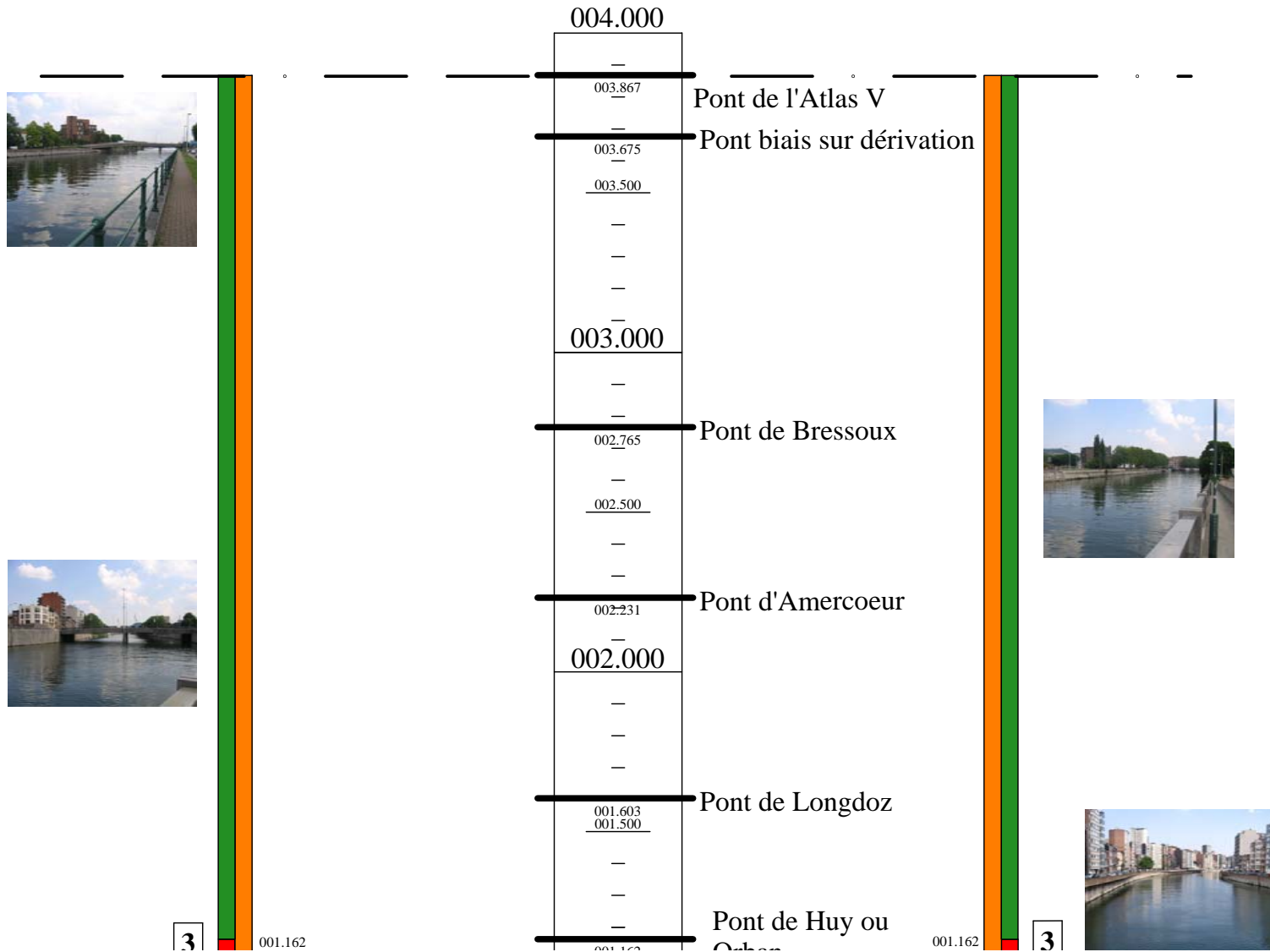
Dérivation de la Meuse

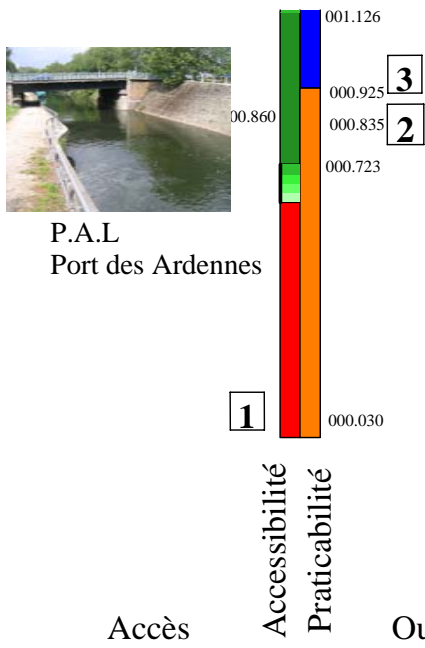
Echelle : 1/20000

Réalisé par la Maison wallonne de la Pêche

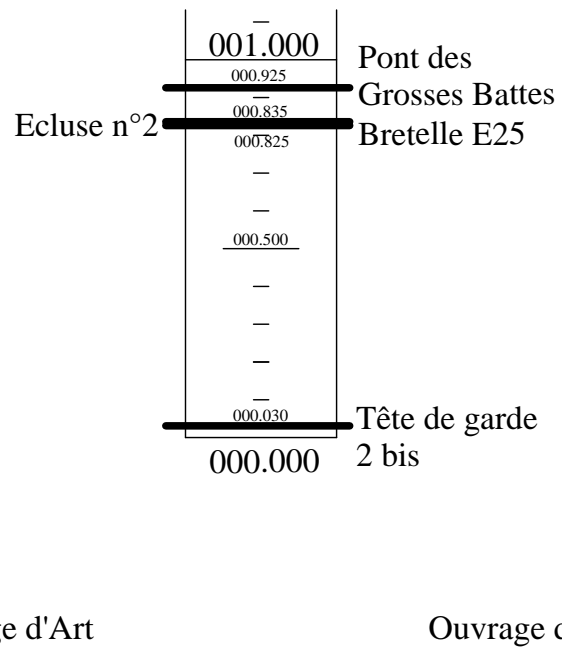
Mai 2008

La Meuse

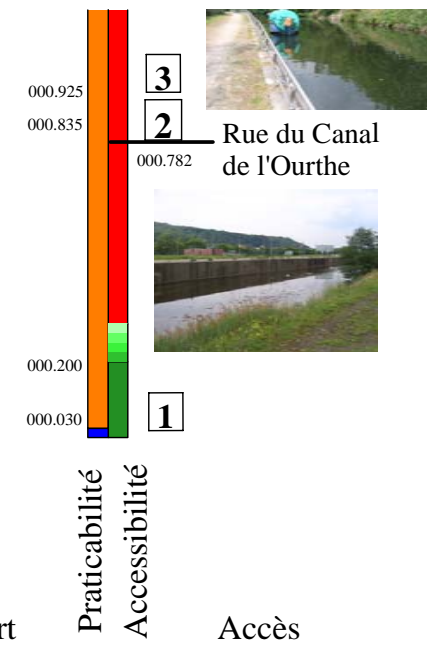




Rive gauche



Rive droite



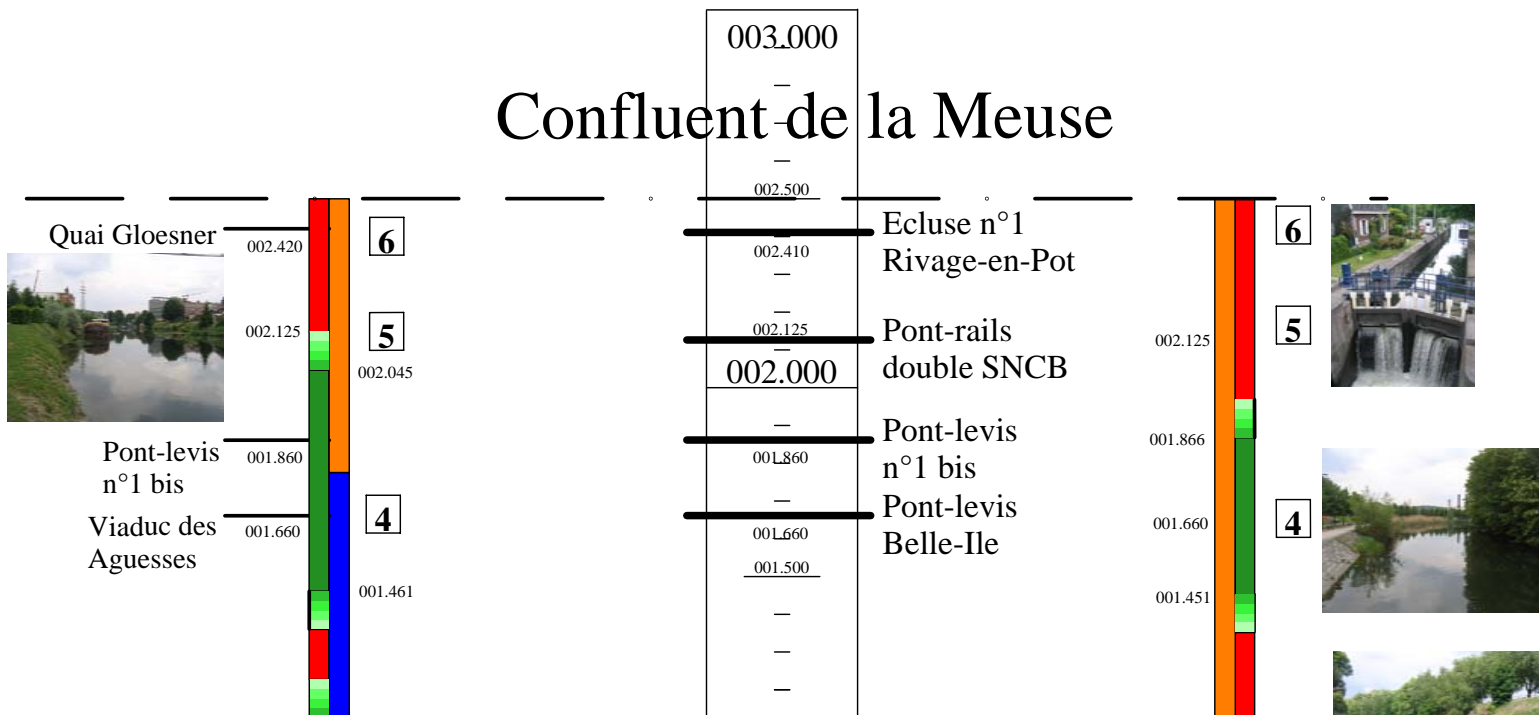
Canal de l'Ourthe

Echelle : 1/20000

Réalisé par la Maison wallonne de la Pêche

Mai 2008

Confluent de la Meuse



2.3.1. La Meuse moyenne

L'inventaire d'accessibilité aux lieux de pêche est détaillé en partant de l'amont vers l'aval en distinguant la rive gauche de la rive droite. Chaque description de sites est numérotée, ce numéro est repris sur l'échelle des cumulées pour permettre de situer géographiquement ces sites.

Rive gauche

1. À partir du pont de Jambes et jusqu'au port du Grognon (quai des Chasseurs Ardennais) la zone est praticable; aucun obstacle n'entrave la pratique de la pêche. La zone est également accessible (Figure 1). Diverses zones de stationnement sont disponibles au niveau du Grognon.



Figure 1 : Le grognon



Figure 2: Quai des Joghiers

2. À partir de la confluence entre la Meuse et la Sambre et le long du quai des Joghiers, la zone est inaccessible en raison de l'absence de parking ou de zone de stationnement sur ce quai ou dans une zone de 200 m. Aucun obstacle n'étant présent, la pêche est possible sur cette berge (Figure 2).
3. Au niveau du pont des Ardennes, le site est inaccessible car la N92 ainsi que la rue des quatre fils Aymon longent la berge. Le site est impraticable en raison de la hauteur du surplomb, de la présence d'une barrière de sécurité et d'un rebord (Figure 3).



Figure 3 : Accès à la N92



Figure 4 : Amont du pont rail

4. En amont du pont Rail du Luxembourg, la zone n'est pas accessible car seuls les véhicules munis d'une autorisation peuvent circuler (Figure 4). La zone est praticable au vu de la hauteur du surplomb et de l'absence d'éléments empêchant la pratique de la pêche.
5. Au niveau de la zone portuaire du Bon Dieu, le site est inaccessible et impraticable sur 100 m. En effet, il n'y a aucune possibilité de stationner dans la zone portuaire et la hauteur du surplomb empêche la pratique de la pêche (Figure 5 et Figure 6).



Figure 5 : Zone portuaire du Bon Dieu



Figure 6 : Zone portuaire du Bon Dieu

6. Au niveau de l'avenue Albert 1^{er}, le site est inaccessible. Il n'existe aucune place de stationnement le long de la N80 (Figure 7). La berge est praticable en direction de Liège (Figure 8).



Figure 7 : Avenue Albert 1^{er}



Figure 8 : Amont de l'écluse de Grands-Malades

7. En amont du pont de Grands-Malades et jusque la Zone portuaire de Beez, le site n'est pas accessible malgré la possibilité de stationner sur les accotements (Figure 9). Seuls les véhicules munis d'une autorisation peuvent circuler le long du RAVeL et dans la zone portuaire de Beez. Le site n'est pas praticable en raison de la hauteur du surplomb et du chantier de construction au niveau de la zone portuaire de Beez.



Figure 9 : Pont sur barrage et écluse de Grands Malades

8. En aval de la zone portuaire de Beez, le site est accessible via un chemin le long duquel les voitures peuvent stationner sur les accotements de terre (Figure 11). La présence d'éléments permanents, de la hauteur du surplomb supérieur à 2 m (Figure 10) et de la présence d'une végétation rivulaire dense empêchent de pratiquer la pêche jusqu'au port de plaisance de Beez.



Figure 10 : Aval de la zone portuaire de Beez



Figure 11 : Chemin d'accès en aval de la zone portuaire de Beez

9. Au port de plaisance de Beez, seules les personnes appartenant au Club Nautique Namurois Yachting (CNNY) peuvent accéder au site. La berge est impraticable en raison de la hauteur excessive du surplomb.
10. En aval du port de plaisance de Beez, le site n'est pas accessible sauf aux personnes membres du CNNY. Il est possible de pêcher sur un ponton (Figure 12) et la berge est praticable au-delà de ce ponton.



Présence de pêcheurs



Figure 13 : Gare de Marche-les-Dames

Figure 12: Aval du port de plaisance de Beez

11. Au niveau de la gare de Marche-les-Dames, le site est accessible. Il est possible de stationner au niveau de la gare de Marche-les-Dames. Le site ne permet pas la pratique de la pêche à cause de la hauteur du surplomb supérieur à 2 m (Figure 13).
12. Au-delà du port de Marche-les-Dames, le site est accessible via la rue de Namêche. La présence d'une glissière de sécurité de 15 m, d'un surplomb excédant les 2 m et la présence d'éléments permanents tels que des péniches rendent la pratique de la pêche impossible sur ce tronçon (Figure 14).



Figure 14 : Rue de Namêche

13. À partir de la S.A Dolomies de Marche-les-Dames et jusqu'au pont de Namêche, le site est inaccessible car soit il n'existe pas de zone de stationnement soit l'existence de propriétés privées empêchent l'accès à la rive (non respect du franc-bord). La présence de clôtures délimitant les propriétés privées rend la berge impraticable.
14. Au niveau du pont de Namêche, le site est accessible. Il possible de stationner sur une aire de stationnement de 30 m (Figure 15) le long de la rive. La berge est praticable malgré la présence d'un cordon rivulaire peu dense.



Figure 15 : Aire de stationnement au niveau du pont de Namèche

15. Au-delà du pont de Namèche et jusqu'au port de Vezin, la zone est inaccessible. Au delà du pont de Namèche, il n'existe aucun chemin pour accéder à la berge et il n'est pas possible de stationner son véhicule. Au niveau du port de Vezin, seuls les véhicules munis d'une autorisation peuvent circuler le long du chemin de halage. La berge est impraticable en raison de la présence de végétation rivulaire (Figure 16), d'une zone industrielle (Figure 17) et d'éléments permanents (péniches) au niveau du port de Vezin (Figure 18).



Figure 16 : Aval du pont de Namèche



Figure 17 : Zone industrielle en aval du pont de Namèche



Figure 18 : Port de Vezin

16. Au-delà du port de Vezin et jusqu'au pont de Sclayn le site est inaccessible, la circulation étant limitée aux véhicules munis d'une autorisation (Figure 19). La berge est praticable car aucun obstacle n'empêche la pratique de la pêche.



Figure 19: Pont de Sclayn

17. En aval de la rue de la Limite, le site est accessible via un parking. La berge est praticable sauf sur une distance de 15 m en raison d'une glissière de sécurité située en face du parking.

18. En aval de la rue de la Limite, le site est accessible sur 50 m. Il est possible de stationner le long de la berge. La présence d'éléments permanents limite la pratique de la pêche sur ce site (Figure 20).



Figure 20 : Zone de stationnement en aval de la rue de la Limite

19. À partir de la rue André Renard et jusqu'à la rue des Prâles (Quai des bateliers), le site est accessible. Il est possible de stationner sur les accotements de la voirie. Une surélévation sépare la route accessible aux véhicules motorisés du chemin de halage. Une partie de la zone est praticable (Figure 21) jusqu'à la rampe de mise à eau. Après cette rampe, la présence d'une végétation rivulaire dense empêche la pratique de la pêche (Figure 22). Au-delà de la rue des Prâles, la zone devient inaccessible car il n'est pas possible de stationner le long de la voirie. La berge est praticable.



Figure 21 : Quai des bateliers



Figure 22 : Quai des Bateliers

20. À l'entrée de l'Ecluse de Seilles, le site est accessible. Les véhicules peuvent être stationnés sur un parking au niveau de l'écluse. Ce parking possède également des aménagements pour les personnes à mobilité réduite (Figure 23). Le site est impraticable à cause de la hauteur du surplomb de plus de 2 m. De plus, il est interdit de pêcher dans le sas de l'écluse et aux endroits marqués par l'administration à proximité de l'écluse.



Figure 23 : Parking à l'entrée de l'écluse de Seilles

21. En aval de l'écluse d'Andenne, le site est accessible via la rue du Rivage et la rue du Château. Il est possible de stationner sur le parking prévu à cet effet (Figure 24). La présence d'une glissière de sécurité de 8 m ainsi que de la hauteur excessive du surplomb de la berge rendent le site impraticable pour la pêche (Figure 25).



Figure 24 : Parking accessible dans la rue du Rivage



Figure 25 : Chemin de halage accessible via la rue du Rivage

22. Au niveau de la rue Godfrind, le site est inaccessible car il n'est pas possible de stationner sur les accotements (Figure 26) sans emprunter le RAVeL. La berge est impraticable car la hauteur du surplomb est supérieure à 2 m.



Figure 26 : Chemin de halage au niveau de la rue Godfrind



Figure 27 : Zone portuaire de Seilles Roseurs

23. Au niveau de la zone portuaire de Seilles, seuls les véhicules munis d'une autorisation peuvent circuler, la zone est donc inaccessible. La hauteur du surplomb dépasse les 2 m ce qui ne permet pas la pratique de la pêche selon les critères de référence établis (Figure 27).

24. Au niveau de la zone portuaire de Seilles Marais et au delà la zone portuaire de Seilles-Reppe, le site n'est accessible qu'aux véhicules munis d'une autorisation. La berge est impraticable en raison d'un surplomb supérieur à 2 m, de la présence de la zone portuaire, de la fonderie Lecomte (Figure 28), d'obstacles divers (bâtiment, débris, etc.) (Figure 29) et de l'industrie Interagri (Figure 30).



Figure 28 : Zone portuaire Seilles Marais

Figure 29 : Zone portuaire de Seilles-Reppe

Figure 30 : Interagri

25. Au niveau de la rue Alphonse Libert, le site est accessible. Il est possible de stationner le long des habitations (Figure 31) ou de la voirie (Figure 33). La hauteur du surplomb ainsi que la végétation rivulaire avoisinante ne permettent pas la pratique de la pêche (Figure 32).



Figure 31 : Rue Alphonse Libert

Figure 32 : Rue Alphonse Libert

Figure 33 : Accotement le long de la route Alphonse Libert

26. L'accessibilité de la berge, le long de la rue Joseph Romainville, est limitée par l'absence d'emplacements de stationnement et la présence d'un camping. La pratique de la pêche, le long de cette route, est impossible en raison de la présence d'une végétation rivulaire dense. Toutefois, au niveau du camping, il est possible de pêcher sur environ 100 m (Figure 34).



Figure 34 : Camping le long de la rue Joseph Romainville

27. Au niveau de la rue de Meuse, la zone est accessible. Un parking de plus de 40 m de long (Figure 35) est situé le long de cette rue. La zone est praticable sur un tronçon de 30 m (Figure 36). La présence de la végétation rivulaire dense ne permet plus la pratique de la pêche au-delà de ce tronçon.



Figure 35 : Rue de Meuse



Figure 36 : Chemin de halage au niveau de la rue de Meuse

28. En amont du pont Ben-Ahin et jusqu'au port de Statte, la zone n'est pas accessible soit en raison de la présence d'une zone industrielle (Figure 37). soit en raison d'un accès limité le long de la voirie. La berge est impraticable à cause de la hauteur du surplomb, de la présence d'éléments permanents (Figure 38) et de l'interdiction de pêcher (Figure 39).



Figure 37 : Zone industrielle en amont du pont Ben-Ahin



Figure 38 : Chemin de halage en aval du pont Ben-Ahin



Figure 39 : Port de Statte

29. Au niveau de la rue Saint Victor et jusqu'au pont Rails Hesbaye-Condroz, le site est inaccessible et impraticable. En effet, aucun stationnement n'est possible et le cordon rivulaire dense ainsi que la hauteur du surplomb empêchent la pratique de la pêche (Figure 40 et Figure 41).



Figure 40 : Cordon rivulaire au niveau de la rue Saint Victor



Figure 41 : Amont du pont rails Hesbaye-Condroz

30. En aval du pont Rails Hesbaye-Condroz, le site est accessible. Un parking communal (Figure 42) permet de rejoindre la rive via la rue d'Amérique (Figure 43). La hauteur du surplomb ainsi qu'une barrière de sécurité de 15 m rendent la berge impraticable (Figure 44).



Figure 42 : zone de stationnement en aval du pont de Rails Hesbaye-Condroz



Figure 43 : Rue d'Amérique



Figure 44 : Chemin de halage en aval du pont de Rails Hesbaye-Condroz

31. En amont du pont Roi Baudouin, le site est accessible via un parking communal payant de plus de 60 m (Figure 45). Les personnes à mobilité réduite peuvent également y stationner. La berge est praticable jusqu'au pont Roi Baudouin.



Figure 45 : parking payant, rue des Arsins

32. En aval du pont Roi Baudouin, au niveau de la rue de Compiègne, la rive est accessible. Des possibilités de stationnement sont présentes le long de cette route (Figure 46) et ce jusqu'au pont de l'Europe. La rive est praticable du pont Roi Baudouin jusqu'à l'intersection entre la

rue et la quai de Compiègne (Figure 46). Ce quai est réservé au stationnement de bateaux du 1^{er} avril au 15 octobre. Néanmoins, il est possible d'exercer la pratique de la pêche s'il n'y a pas de bateaux amarrés. Au-delà de l'intersection entre le quai et la rue, une barrière de sécurité présente tout le long du quai de Compiègne empêche la pratique de la pêche sur cette rive (Figure 47).



Figure 46 : Intersection entre la rue et le quai de Compiègne



Figure 47 : Quai de Compiègne

33. À partir du pont de l'Europe et tout le long de la N617, la zone est inaccessible (Figure 48). Aucune zone de stationnement n'est disponible le long de cette nationale (Figure 49). Plusieurs obstacles tels qu'une barrière de protection, une glissière de sécurité et la végétation rivulaire (Figure 50) rendent la zone impraticable.



Figure 48 : Quai de Compiègne



Figure 49 : N617



Figure 50 : zone non praticable et non accessible le long de la N617

34. Au niveau du Yachting Club Hutois (YCH), un parking annexe au YCH est accessible à tout type de véhicule (Figure 51). Le parking du YCH est, quant à lui, réservé aux seuls membres du club (Figure 52). Le site n'est pas praticable à cause de la hauteur du surplomb et de l'interdiction de pêcher au niveau du YCH (Figure 52).



Figure 51 : Zone de stationnement au niveau du Yachting Club Hutois



Figure 52 : Yachting Club Hutois

35. Au-delà du Yachting Club Hutois et jusqu'au port d'Ampsin, la zone est inaccessible en raison du manque de zone de stationnement (Figure 53) ou de la proximité de la N617b (Figure 54) ou de l'interdiction de stationner. La présence d'une barrière de sécurité (Figure 54) ainsi que des éléments permanents tels que des péniches (Figure 55) rendent la zone impraticable. Il est à noter qu'une personne seule peut pêcher entre les péniches.



Figure 53 : Zone non accessible et non praticable le long de la N617b



Figure 54 : N617b



Figure 55 : Zone portuaire d'Ampsin

36. Le long du quai de Lorraine, il est possible de stationner sur plus de 100 m grâce à un aménagement mis à disposition (Figure 56). Il est possible de pêcher sur ce tronçon.



Figure 56 : Quai de Lorraine



Figure 57 : Accès interdit au niveau du zoning industriel

37. En amont de l'écluse d'Ampsin, une zone de plus de 3 km est inaccessible. En effet, le long de la rive se trouvent une zone réservée aux militaires ainsi qu'un zoning industriel (Figure 57) obstruant l'accès à la berge. La berge est impraticable à cause de la hauteur du surplomb excédant largement 2 m.

38. De la rue de l'Ecluse jusqu'à la rue Haute Flône, le site est accessible. Une zone de stationnement est présente le long de la rampe de mise à l'eau (Figure 58) et du quai du Halage (Figure 59). La zone est praticable grâce à la présence de pontons (Figure 61) mais aussi grâce à un atterrissage le long de la berge (Figure 60).



Figure 58 : Rampe de mise à eau à Haute Flône



Figure 60 : Atterrissage rue de Haute Flône



Figure 59 : Quai du Halage rue Haute Flône



Figure 61 : Pontons dans la rue de Haute Flône

39. En fin de quai du Halage, la zone est accessible. Un parking est présent sur ce quai (Figure 62). La zone est non praticable au-delà de ce parking en raison de la densité du cordon rivulaire et de la présence d'une barrière de sécurité.



Figure 62 : Parking privé dans le rue Haute Flône



Figure 63 : Zone praticable au niveau de Flône

40. Au niveau de Flône, le site est inaccessible. La proximité de la voie ferrée entrave l'accessibilité du site. La berge est praticable sur environ 60 m (Figure 63).
41. En amont du pont d'Hermalle-sous-Huy, le site est inaccessible et impraticable. La largeur du chemin ne permet pas la circulation de véhicules. La présence d'une végétation dense et d'une barrière de sécurité ne permet pas la pratique de la pêche (Figure 64 et Figure 65).



Figure 64 : Amont du pont d'Hermalle



Figure 65 : Zone non accessible et non praticable en amont du pont d'Hermalle-sous-Huy

42. En aval du pont d'Hermalle-sous-Huy, le site n'est pas accessible car la circulation est limitée aux véhicules motorisés possédant une autorisation. La berge est praticable en direction de Huy (avec la présence négligeable d'une végétation rivulaire) (Figure 66) mais impraticable en direction de Flemalle (Figure 67). La présence d'un cordon rivulaire et la présence d'une barrière de protection rendent la pêche impossible.



Figure 66 : Chemin de halage en direction de Huy (aval du pont d'Hermalle-sous-Huy)



Figure 67 : Chemin de halage en direction de Flemalle (aval du pont d'Hermalle-sous-Huy)

43. Au niveau de la Réserve Dumont- Wauthier, la zone est inaccessible car il est interdit d'accéder à cette réserve. La berge jusqu'à la cumulée 89,688 est impraticable à cause de la présence d'une végétation rivulaire dense et de la hauteur excessive du surplomb (Figure 68). À partir de la cumulée 89,688, la berge est praticable (Figure 69).



Figure 68 : Réserve Dumont-Wauthier en amont de la cumulée 89,688



Figure 69 : Réserve Dumont-Wauthier en aval de la cumulée 89,688

44. Au-delà de la Réserve Dumont-Wauthier et jusqu'Engis, la zone est inaccessible en raison de l'absence de possibilités de stationnement (Figure 70) ou l'interdiction de circuler sur la voirie (Figure 71). La zone est impraticable à cause de la présence permanente d'une péniche, de la hauteur du surplomb et de la présence de la végétation rivulaire dense (Figure 70).



Figure 70 : Aval de la Réserve Dumont - Wauthier



Figure 71 : Zone industriel d'Engis

45. Le long du quai du Halage jusqu'au pont d'Engis, le site est accessible. Plusieurs zones de stationnement sont présentes à proximité immédiate (Figure 72 et Figure 73). La zone est praticable sur un tronçon de 200 m à partir du pont d'Engis. Au-delà de ce tronçon, la zone n'est plus praticable en raison de la présence d'une végétation rivulaire dense (Figure 74 et Figure 75).



Figure 72 : Zone de stationnement rue Joseph Wauters



Figure 74 : Quai du halage au niveau d'Engis



Figure 73 : Zone de stationnement pont d'Engis



Figure 75 : Quai du halage au niveau d'Engis

46. Au niveau de la rue Vinâve, la zone est accessible. Des zones de stationnement sont disponibles (Figure 76). La berge est praticable mais la présence de mariniers est possible (Figure 77).



Figure 76 : rue Vinâve



Figure 77 : Chemin de halage au niveau de la rue Vinâve

47. En amont de Gravilbéton et jusqu'au pont-barrage d'Ivoz, la zone n'est pas accessible en raison de l'interdiction de circuler le long de la voirie ou à cause de la proximité de la N617 (Figure 79 et Figure 80) empêchant tout stationnement. La proximité de lignes à haute tension (Figure 78) et la proximité de la N617 (Figure 79 et Figure 80) ne permettent pas la pratique de la pêche selon les critères de référence établis.



Figure 78 : Gravilbéton



Figure 79 : N617, hauteur d'Engis



Figure 80 : N617, hauteur d'Ivoz-Ramet

48. À partir du pont-barrage d'Ivoz et jusqu'au pont de Fragnée à Liège, toute la rive est inaccessible. L'absence d'infrastructure permettant d'accéder au site dont notamment des zones de stationnement et surtout la proximité de la N617 rendent le site inaccessible selon les critères de référence établis. En effet, la nationale N617 longe sur plus de 10 km la Meuse et rend inaccessible la berge (Figure 81 et Figure 82). Cette large zone est impraticable en raison de la hauteur de surplomb (Figure 81 et Figure 82), de la présence d'une végétation rivulaire dense et de la présence de zones industrielles (Figure 83).



Figure 81 : N617 en direction d'Ivoz



Figure 82 : N617 en direction de Liège



Figure 83 : Zone industrielle de Sclessin

49. Au niveau de Saint-Nicolas, la berge est praticable sur 1100 m (Figure 84). L'absence de zone de stationnement et la proximité de la N617 rendent le site inaccessible.



Figure 84. Berge praticable au niveau de Saint Nicolas

50. Du pont de l'E25 jusqu'au boulevard Frère Orban, la berge est inaccessible car elle est longée par la N617 ou le quai de Rome. Il n'existe aucune possibilité de stationnement. La zone est impraticable en raison de la hauteur du surplomb excédant 2 m (Figure 85) et de la présence d'une barrière de sécurité (Figure 86).



Figure 85. Rive gauche entre le pont de l'E25 et le pont de Fragnée

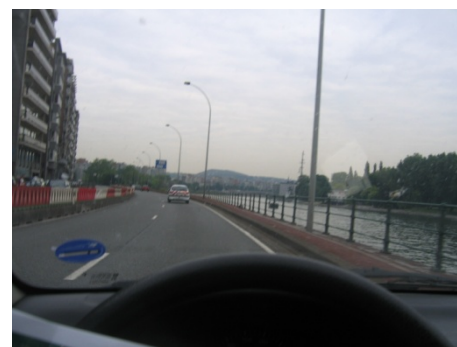


Figure 86 : Quai de Rome

51. Au niveau du Boulevard Frère Orban, le site est accessible grâce à la présence d'un parking (Figure 87). Ce site est impraticable car la hauteur du surplomb dépasse 2 m de haut (Figure 88).



Figure 87 : Parking Boulevard Frère Orban



Figure 88 : Chemin de halage au niveau du Boulevard Frère Orban

52. En aval du pont du Roi Albert, le site n'est pas accessible car seuls les véhicules possédant une autorisation peuvent accéder au Yachting Club (Figure 89). Le site est impraticable en raison de la hauteur excessive du surplomb et de la présence d'éléments permanents tels que des péniches.



Figure 89 : Yachting Club en aval du pont Roi Albert



Figure 90 : Amont du pont Kennedy

53. À partir de l'amont du pont Kennedy et jusque le pont de l'Atlas, la zone est accessible. Il est possible de stationner le long de la N671 et le long du quai de Wallonie. La zone est impraticable à cause de la hauteur du surplomb nettement supérieure à 2 m (Figure 90).
54. Au niveau du quai de Wallonie, le site est accessible tout le long du quai et il est possible de stationner. La zone est praticable jusqu'au canal Albert (Figure 91) car aucun obstacle n'entrave la pratique de la pêche.



Figure 91: Quai de Wallonie

55. De l'île de Monsin jusqu'au barrage de Monsin la zone est accessible. Il est possible de stationner le long de la rue de l'île de Monsin. La hauteur du surplomb rend la berge impraticable.

Rive droite

56. À partir du pont de Jambes et jusque la rue Wasseige, le quai de Meuse est accessible. Un parking payant est présent sur ce site (Figure 92). La zone est impraticable à cause de la hauteur du surplomb qui dépasse les 2 m et de la présence d'une barrière de sécurité (Figure 93).



Figure 92 : Parking payant sur le Quai de Meuse



Figure 93 : Quai de Meuse

57. Au-delà de la rue Wasseige, le quai de Meuse devient inaccessible et impraticable en raison du manque de place de stationnement et de la présence d'une barrière de sécurité (Figure 94).



Figure 94 : Quai de Meuse

58. Au niveau du pont des Ardennes, le site est accessible et dispose d'une aire de stationnement à proximité immédiate (Figure 95). La présence d'une barrière de protection de 15 m empêche la pratique de la pêche en amont du pont. La berge est praticable (Figure 96). Toutefois, la présence d'éléments permanents tels que des péniches limite fortement la pratique de la pêche sporadiquement.



Figure 95 : Parking en amont du pont des Ardennes



Figure 96 : Aval du pont des Ardennes

59. Au pont du Luxembourg, le site est accessible et un parking est présent le long de la rue Mazy. Cette zone de stationnement comprend également des places de parking pour des personnes à mobilité réduite (Figure 97). La berge est praticable (Figure 98). Aucun obstacle n'empêche la pratique de la pêche.



Figure 97 : Parking en Amont du pont du Luxembourg



Figure 98 : Aval du pont du Luxembourg

60. Au-delà du pont rails du Luxembourg, le site est accessible. En effet, plusieurs zones de stationnement existent le long des différentes rues accédant au quai de halage. La présence d'éléments permanents (péniche), sur environ 500 m, ne permet pas la pratique de la pêche (Figure 99).



Figure 99 : Quai Rivage de Meuse



Figure 100 : Quai Rivage de Meuse

61. En amont de l'écluse de Grands-Malades, le site est accessible (parking via le rivage de Meuse) et praticable (Figure 100).

62. Au niveau de l'écluse de Grands Malades, le site est accessible et dispose de places de stationnement (Figure 101). La hauteur de la berge ainsi que la présence d'une barrière de sécurité tout le long du chemin de halage rendent le site impraticable à l'exercice de la pêche (Figure 102).



Figure 101 : Ecluse de Grands Malades



Figure 102 : Amont de l'écluse Grands Malades

63. En aval du barrage et de l'écluse de Grands Malades, le site est inaccessible car il n'existe aucune possibilité de stationnement. Le site est impraticable, le surplomb de la berge dépasse largement les 2 m (Figure 103).



Figure 103 : Aval de barrage de Grands Malades

64. En aval du pont sur barrage au niveau d'Erpent, un chemin d'accès perpendiculaire à la N90 rejoint le chemin de halage. Le site présente une possibilité de stationnement sur l'accotement du chemin longeant la Meuse (Figure 104). Toutefois, la hauteur du surplomb excédant la norme de référence utilisée pour l'inventaire et la présence d'éléments permanents ne permettent pas la pratique de la pêche (Figure 105).



Figure 104 : Accotement possible le long de la rive (Erpent)



Figure 105 : Chemin de halage à Erpent

65. En aval du Viaduc de Beez, l'interdiction de circuler le long du chemin de halage rend le site inaccessible. La hauteur du surplomb empêche la pratique de la pêche (Figure 106).



Figure 106 : Chemin de halage en aval du Viaduc de Beez

66. Au niveau du port de Lives, le site est accessible sur une partie de la zone portuaire (Figure 107). Le site n'est pas praticable en raison de la hauteur excessive du surplomb et de la présence d'éléments permanents tels que des péniches. En aval de ce port, le site est inaccessible et impraticable. La hauteur de berge tend à diminuer mais reste supérieure à 2 m. De plus, la végétation rivulaire empêche la pratique de la pêche (Figure 108).



Figure 107 : Port de Lives



Figure 108 : Chemin de halage

67. Au niveau de la mise à l'eau en aval du Port de Lives, le site est accessible et une zone de stationnement est présente le long de la N90 (Figure 109). Le site n'est pas praticable en raison de la hauteur du surplomb ainsi que la présence de la végétation rivulaire.



Figure 109 : Zone de stationnement le long de la N90 en aval du Port de lives

68. Au-delà de la troisième mise à eau et en amont de l'ancienne écluse de Maizeret, le site est inaccessible car il n'existe pas de zone de stationnement. Le site est praticable (Figure 110) toutefois des péniches peuvent s'amarrer momentanément (Figure 111).



Figure 110 : Chemin de halage en amont de l'ancienne écluse de Maizeret



Figure 111 : Chemin de halage en amont de l'ancienne écluse de Maizeret

69. Au niveau des écluses de Maizeret, le site est inaccessible car seuls les véhicules munis d'autorisation peuvent circuler sur le plateau de l'écluse. La pratique de la pêche y est interdite en raison du panneau de signalisation placé par l'administration (Figure 112).



Figure 112 : Panneaux de signalisation au niveau des écluses de Maizeret



Figure 113 : Végétation rivulaire aval du port de Maizeret

70. En aval du port de Maizeret et jusqu'au pont de Namêche, le site est inaccessible sauf possession d'une autorisation. Le site est praticable avec des sections sporadiques impraticables à cause de la présence d'une végétation rivulaire qui peut entraver la pratique de la pêche (Figure 113).
71. Au niveau de la rampe de mise à eau et jusqu'à la zone portuaire de Sclayn, la zone est inaccessible car seuls les véhicules munis d'une autorisation peuvent circuler le long de la voirie (Figure 114). La zone est impraticable en raison de la hauteur du surplomb (Figure 115), de la présence d'une végétation rivulaire dense et d'éléments permanents tels que des péniches.



Figure 114 : Rampe de mise à eau en aval du port de Samson



Figure 115 : Port de Samson

72. Au niveau de la cité Tonglet, le site est inaccessible. Il se situe dans la zone portuaire de Sclayn où il est interdit de circuler sauf autorisation. La pratique de la pêche n'est pas possible à cause de la présence d'éléments permanents (Figure 116). Cependant, en aval des péniches, le site est praticable car il n'existe plus d'éléments entravant la pratique de la pêche.



Au-delà des péniches, la pratique de la pêche est possible

Figure 116 : Cité Tonglet

73. En amont du pont de Sclayn et jusque la rue du Déversoir, le site est accessible. Plusieurs emplacements destinés au stationnement existent (Figure 117 et Figure 118). À partir du pont la berge est impraticable car la végétation rivulaire peut obstruer la pratique de la pêche. De plus, des véhicules stationnent à proximité de la crête de rive et gênent la pratique de la pêche (Figure 118 et Figure 119).



Figure 117 : Pont de Sclayn



Figure 118 : Rue du Bord de l'Eau



Figure 119 : Rue du Déversoir

74. Au-delà de la rue du Déversoir, le site est accessible. Il est possible de stationner sur un îlot de terre de 19 m (Figure 120) non aménagé. Ce site n'est pas praticable en raison de la présence d'une végétation rivulaire et d'une ligne à haute tension à proximité de la berge.



Possibilité de stationner

Figure 120 : Ilot de terre en aval de la rue de Déversoir

75. Au niveau de la station de pompage des eaux usées de Sclayn, le site est inaccessible à cause du manque de places de stationnement. la berge n'est pas praticable sur une distance de 9 m car une barrière de sécurité empêche la pratique de la pêche. Au-delà de cette barrière, il est possible de pêcher.
76. Au-delà de la rue de l'île Dossai, le site est inaccessible. Le stationnement n'est pas possible en raison de la largeur insuffisante de l'accotement et de la présence d'une grille du Safe Driving Mercedes (Figure 121). Le site est impraticable à cause de la présence d'une végétation rivulaire dense.



Safe Driving Mercedes

Figure 121 : Chemin de halage au niveau du Safe Driving Mercedes



Figure 122 : Parking non aménagé au de là du parc artisanal d'Anton

77. Au-delà du parc artisanal d'Anton, un parking non aménagé permet le stationnement de véhicules motorisés (Figure 122). La présence d'une végétation rivulaire dense ne permet pas la pratique de la pêche.
78. Au niveau de l'Ecluse d'Andenne, le site est accessible aux véhicules motorisés avec la possibilité de stationner. La berge est praticable en direction de Namur (Figure 123) mais impraticable en direction de Liège. En effet, l'infrastructure de l'écluse empêche la pratique de la pêche (Figure 124).



Figure 123 : Ecluse d'Andenne en direction de Namur



Figure 124 : Ecluse d'Andenne en direction de Liège

79. À partir de la passerelle sur barrage et jusqu'au pont d'Andenne, le site est inaccessible car il n'existe aucun moyen d'accéder au site. La berge est impraticable en raison de la hauteur du surplomb et de la présence d'une barrière de sécurité (Figure 125).



Figure 125 : Chemin de halage en direction d'Andenne

80. En aval du pont d'Andenne, le site est accessible et dispose d'un parking situé dans une zone commerciale (Figure 126). La hauteur du surplomb excédant les 2 m limite la pratique de la pêche le long de cette berge (Figure 127).



Figure 126 : Parking en aval du pont d'Andenne



Figure 127 : Chemin de halage en aval du pont d'Andenne

81. Au niveau du quai de l'Ecluse (Andenne), il est possible de stationner le long de l'accotement (Figure 128). La hauteur du surplomb empêche toutefois la pratique de la pêche.



Figure 128 : Quai de l'Ecluse à Andenne

82. À partir du port de Rieudotte et jusqu'au pont Ben-Ahin, la zone est essentiellement inaccessible. En effet, la présence de propriétés privées proches du chemin de halage (Figure 130), la largeur insuffisante de l'accotement (Figure 130), l'absence de zone de stationnement (Figure 132 et Figure 133) ne permettent aucun stationnement. Certaines zones du chemin de halage sont cependant accessibles grâce à des rues adjacentes au chemin de halage. La présence d'une végétation rivulaire dense (Figure 130 et Figure 133) et la hauteur de surplomb supérieur à 2 m (Figure 129, Figure 131, Figure 132 et Figure 134) ne permettent pas la pratique de la pêche.



Figure 129 : Port de Rieudotte



Figure 130 : Chemin de halage en amont de la rue Gravière



Figure 131 : Chemin de halage en aval de l'île Dossai



Figure 132 : Rue de l'Ecluse



Figure 133 : Chemin de Halage en aval de la rue de l'Ecluse



Figure 134 : Pont Ben-Ahin

83. Le long de la rue Nicolas Jadot, le site est accessible. En effet, il est possible de stationner le long de cette rue (Figure 135). Il est possible de pratiquer la pêche à hauteur de cette rue à l'exception de 15 m où un cordon rivulaire est présent.



Figure 135 : Rue Nicolas Jabot



Figure 136 : Chaussée de Napoléon. N90

84. Au-delà de la jonction entre la rue Nicolas Jadot et la N90 (Chaussée de Napoléon), le site est inaccessible car la berge longe la N90. La hauteur du surplomb ainsi que la végétation rivulaire rendent la berge impraticable (Figure 136).
85. Au niveau du pont Rails Hesbaye-Condroz et jusqu'au pont Roi Baudouin, la zone est accessible. Les pêcheurs peuvent stationner leur véhicule sur un parking de plus de 60 m (Figure 137) ou sur une zone de stationnement (Figure 138) le long de la N90. La présence d'une barrière de sécurité, d'un ponton de pêche en mauvais état, de la végétation rivulaire (Figure 137) et de la hauteur excessive du surplomb (Figure 138) empêchent la pratique de la pêche.



Figure 137 : Port de la Neuve-Voie



Figure 138 : Quai de Namur

86. Au pont Roi Baudouin, le site est inaccessible et impraticable. En effet, la berge longe le quai Dautrebande et il n'est pas possible de stationner. La largeur de la berge est insuffisante pour être praticable (Figure 139).



Figure 139 : Quai Dautrebande

Possibilité de stationnement



Figure 140 : Quai d'Arona

87. Le long du quai d'Arona, un parking est accessible sur la route dite « romantique ». Ce parking communal est long de plus de 400 m. Toutefois, la présence d'une barrière de sécurité, la proximité de la N90 ainsi que la hauteur du surplomb nettement supérieur à 2 m rendent la berge impraticable (Figure 140).
88. En aval du pont de l'Europe, le site est inaccessible. Un parking privé existe mais n'est mis à la disposition que du personnel travaillant dans les bâtiments environnants. La hauteur du surplomb, la proximité de la N90 et la barrière de sécurité sont divers facteurs qui empêchent la pratique de la pêche (Figure 141).



Figure 141 : N90 à Huy

89. Au niveau du chemin de Franchimont, le site est inaccessible. Le zoning de Huy (le long de la N90) ainsi que Electrabel empêchent tout accès à la berge. La zone est impraticable car seul le personnel d'Electrabel peut avoir accès à la berge.
90. La zone portuaire de Tihange rend le site inaccessible et impraticable. En effet, seuls les véhicules munis d'une autorisation peuvent circuler sur le port. La hauteur du surplomb dépassant 2 m (Figure 142) limite la pratique de la pêche.



Figure 142 : Chemin de halage en aval de la zone portuaire de Tihange



Figure 143 : Ecluse d'Ampsin

91. En aval de l'écluse d'Ampsin, le site n'est pas accessible. Aucune route accessible aux véhicules motorisés ne permet d'atteindre l'écluse. La zone est impraticable en raison de la hauteur du surplomb excédant les 2 m (Figure 143). Au-delà de l'écluse et jusqu'au pont d'Hermalle-sous-Huy, la zone reste inaccessible. Il n'est pas possible de circuler le long de la voirie. La zone est impraticable car la hauteur du surplomb dépasse largement les 2 m.
92. Au niveau du port d'Hermalle-sous-Huy, le site est inaccessible excepté pour les véhicules munis d'une autorisation (Figure 144). La hauteur du surplomb, la présence d'éléments permanents (péniche, camions) rendent le site impraticable sur toute la longueur du port. Cependant une fois en dehors des limites portuaires, la berge est praticable (Figure 145).



Figure 144 : Zone portuaire d'Hermalle-sous-Huy



Figure 145 : Chemin de halage en aval de la zone portuaire d'Hermalle-sous-Huy

93. Au-delà du pont d'Hermalle-sous-Huy, le site est inaccessible car aucune voirie ne permet d'y accéder. Le site est impraticable en raison de la présence d'une végétation rivulaire dense (Figure 146).



Figure 146 : Chemin de halage en aval du pont d'Hermalle-sous-Huy

94. Au niveau du chemin de Chaumont, le site est inaccessible en raison de la présence du panneau de signalisation F99a (Figure 147) placé en amont d'une zone de stationnement. La berge est praticable sur 25 m (Figure 148).



Figure 147 : Possibilité de stationnement au niveau du chemin de Chaumont



Figure 148 : Accès à la rive droite au niveau du chemin de Chaumont

95. Au niveau du zoning industriel d'Engis et au-delà du port d'Ehein, la zone est inaccessible car seuls les véhicules présentant une autorisation peuvent accéder à cette zone. La zone est impraticable car la hauteur du surplomb est supérieure à 2 m (Figure 149).



Figure 149 : Rive droite du zoning industriel d'Engis

96. Au niveau du passage à niveau de Ramet, le site est accessible. Une zone de stationnement est présente sur l'aire de repos (Figure 150). La berge est impraticable à cause de la présence de lignes à haute tension (Figure 151).



Figure 150 : Aire de repos au niveau du passage à niveau de Ramioul



Figure 151 : Chemin de halage au niveau du passage à niveau de Ramet

97. Au-delà du passage à niveau et jusqu'à l'écluse d'Ivoz-Ramet, le site n'est pas accessible car il n'est pas possible de stationner le long du chemin de halage (Figure 152). Le site est impraticable en raison de la présence de lignes à haute tension (Figure 153).



Figure 152 : Ecluse d'Ivoz-Ramet



Figure 153: Chemin de halage en face de Gravelbétou

98. Au niveau de la zone portuaire du Val Saint Lambert, la pratique de la pêche est limitée en raison de la présence d'éléments permanents (péniches, camions) et de la hauteur du surplomb (Figure 154). Il n'est pas permis de circuler le long de cette zone ce qui rend le site inaccessible.



Figure 154. Zone portuaire du val Saint Lambert

99. À partir du quai de Marinaye et au-delà du pont- rails de Renory, la zone est inaccessible en raison de l'impossibilité de stationner le long de la voirie (Figure 155), de la proximité de la N90 (Figure 156) et de l'interdiction de circuler sur certaines zones (Figure 157). La hauteur du surplomb, supérieure à 2 m (Figure 155 et Figure 156), la sécurité insuffisante des biens et des personnes (Figure 157) ne permettent pas la pratique de la pêche.



Figure 155 : Quai de Marinaye

Figure 156 : N90



Figure 157 : Port de Renory

100. À partir de la rue Rivage-en-Pot et jusqu'au pont de l'E25, le site est accessible. Plusieurs zones de stationnement sont présentes le long de cette rue (Figure 158). Le site est impraticable car la sécurité des biens et des personnes est insuffisante (Figure 159) et la hauteur du surplomb dépasse 2 m.



Figure 158 : Zone de stationnement rue Rivage-en-Pot



Figure 159 : Sécurité des biens et des personnes insuffisante dans la rue Rivage-en-Pot

101. Entre le pont de l'E25 et le pont de Fragnée, la zone est inaccessible car il n'est pas possible de longer la voirie (Figure 160). La zone est impraticable en raison de la hauteur excessive du surplomb.



Figure 160 : Quai Joseph Wauters

102. À la fin du quai Joseph Wauters, la zone est difficilement accessible (Figure 161). La zone est praticable (Figure 162) car aucun obstacle n'empêche la pratique de la pêche.



Figure 161 : Fin du quai Joseph Wauters



Figure 162 : Pont de Fragnée

103. Au niveau du parc de la Boverie, le site est accessible. Des parkings sont présents le long de la rue du Parc et dans le parc même. Le site est praticable (Figure 163) jusqu'à l'Allée Frédéric Chopin où la hauteur du surplomb excède les 2 m et la présence d'une barrière de sécurité empêchent la pratique de la pêche (Figure 164).



Figure 163 : Parc de la Boverie



Figure 164: Allée Frédéric Chopin

104. À partir du quai Marcellis jusqu'au pont de l'Atlas, la zone est accessible. Des parkings, accessibles pour tous, sont présents le long des quais (Figure 165). La hauteur du surplomb

et la présence d'une barrière de sécurité ne permettent pas la pratique de la pêche sauf au niveau du quai de Gaulle (Figure 166)



Figure 165 : Quai Marcellis



Figure 166 : Quai de Gaulle

105. De l'avenue Georges Truffaut jusqu'au barrage de Monsin, la zone est inaccessible car il n'existe pas de zone de stationnement le long de l'A25. La zone est impraticable en raison de la hauteur du surplomb et de la présence d'une végétation rivulaire (Figure 167)



Figure 167 : Barrage de Monsin

2.3.2. Dérivation de la Meuse

La description des sites se porte aussi bien sur la rive gauche que sur la rive droite. En effet, ces rives étant très semblables et pour une facilité de lecture, il n'a pas été nécessaire de faire la distinction entre ces deux rives.

1. Au niveau du pont Hennebique, le site est accessible et dispose de places de stationnement situées le long du quai Mativa et du parking du parc de la Boverie. La zone est praticable (Figure 168) jusqu'à la rue des Venues où la pratique de la pêche n'est plus possible à cause de la rupture du chemin de halage et de la hauteur du surplomb (Figure 169).



Figure 168 : Quai Mativa



Figure 169 : Dérivation de la Meuse au niveau de la rue des Vennes

2. Du pont de Vennes au pont de Huy, les deux rives sont inaccessibles. Il n'est pas possible de stationner le long du Boulevard Raymond Poincaré et du quai de la Bouverie. Il n'est pas possible de pêcher en raison de la hauteur du surplomb et de la présence d'une barrière de sécurité (Figure 170).



Figure 170 : Boulevard Raymond Poincaré

3. Du pont de Huy jusqu'au pont de l'Atlas, les deux rives sont accessibles et des zones de stationnement payantes ou non existent le long de la N90 et de la N610. Ces deux rives sont impraticables en raison de la hauteur du surplomb (Figure 171 et Figure 173), des barrières de sécurité (Figure 172, Figure 174 et Figure 175) et de la proximité de la N90 et N610.



Figure 171 : Pont de Huy



Figure 172 : Pont de Longdoz



Figure 173 : Pont d'Amercoeur



Figure 174 : Pont de Bressoux



Figure 175 : Pont biais sur dérivation

2.3.3. Canal de l'Ourthe

La description des sites se porte aussi bien sur la rive gauche que sur la rive droite. En effet, ces rives étant très semblables et pour une facilité de lecture, il n'a pas été nécessaire de faire la distinction entre ces deux rives.

1. Au niveau de la tête de garde 2 bis, la rive gauche est inaccessible et impraticable. En effet, il n'existe pas de zone de stationnement et la hauteur du surplomb ainsi que la végétation rivulaire empêche la pratique de la pêche (Figure 176). La rive droite est accessible et une zone de stationnement est mise à la disposition des pêcheurs (Figure 177). La berge est praticable sur un tronçon de 24 m.



Figure 176 : Tête de garde 2 bis



Figure 177 : Amont de la tête de garde 2 bis

2. Au niveau de l'Ecluse n°2, les deux rives ne sont pas accessibles car seuls les véhicules munis d'une autorisation peuvent circuler sur la rive gauche et il n'existe pas de zone de stationnement le long de la rive droite. Les deux rives sont impraticables en raison de la présence d'une barrière de sécurité ou de la hauteur du surplomb supérieure à 2 m (Figure 178).



Figure 178 : Ecluse n°2



Figure 179 : Aval du pont Grosses battes

3. En aval du pont Grosses Battes, la rive droite est inaccessible car il n'existe pas de zone de stationnement. La berge est impraticable en raison d'une végétation rivulaire très dense. La rive gauche est accessible et une zone de stationnement existe à proximité du chemin de halage. La berge est praticable (Figure 179).
4. Au pont-levis Belle-Ile, la rive gauche et la rive droite sont accessibles grâce à plusieurs chemins d'accès. Il est à remarquer que le parking de Belle-Ile est un parking privé. En rive droite la densité de la végétation rivulaire et en rive gauche la présence d'une barrière de sécurité ainsi que la végétation rendent impossible la pratique de la pêche (Figure 180).



Figure 180 : Amont pont levis Belle-Ile

5. En amont du pont Rail double SCNB, les deux rives sont inaccessibles car il n'est pas possible de stationner le long des rues des Aguesses et Joseph Marcotty. La pratique de la pêche est limitée en raison de la présence d'une végétation rivulaire dense et d'éléments permanents tels que des péniches (Figure 181).



Figure 181 : Pont rail double SCNB

6. Au niveau de l'écluse n°1 Rivage-en-pot, les deux rives sont inaccessibles car il n'est pas possible de stationner sur la rive gauche et seuls les véhicules munis d'une autorisation peuvent circuler sur la rive droite (Figure 182). Les deux rives sont impraticables car il est interdit de pêcher.



Figure 182 : Ecluse n°1, Rivage-en-pot

2.4. Synthèse

Les statistiques d'accessibilité et de praticabilité aux rives ont été calculées sur base des plans établis grâce à l'inventaire de terrain. Le pourcentage des berges accessibles ne prend pas en considération les portions représentées par des dégradés de vert. Le pourcentage de berges « pêchable » représente la portion de berges à la fois accessibles et praticables. Les résultats obtenus sont présentés dans les Tableau 1, Tableau 2 et Tableau 3.

Meuse moyenne

Tableau 1 : Longueur approximative de berge (km) accessible, praticable et « pêchable ». Pourcentage (%) par rapport à l'intégralité du tronçon inventorié et nombre de secteurs « pêchable » actuellement

	Rive gauche	Rive droite	Total
Longueur du tronçon (km)	68,82	68,82	137,64
Accessibilité			
Distance (km)	13,14	13,17	26,84
Pourcentage (%)	19,1	19,1	19,1
Praticabilité			
Distance (km)	10,17	6,64	16,81
Pourcentage (%)	15,0	9,6	12,3
« Pêchabilité »			
Distance (km)	3,99	1,6	5,39
Pourcentage (%)	5,7	2,3	4,0

Dérivation de la Meuse

Tableau 2 : Longueur approximative de berge (km) accessible, praticable et « pêchable ». Pourcentage (%) par rapport à l'intégralité du tronçon inventorié et nombre de secteurs « pêchable » actuellement

	Rive gauche	Rive droite	Total
Longueur du tronçon (km)	3,87	3,87	7,74
Accessibilité			
Distance (km)	3,41	3,41	6,82
Pourcentage (%)	88,0	88,0	88,0
Praticabilité			
Distance (km)	0,77	0,77	1,54
Pourcentage (%)	20,0	20,0	20,0
« Pêchabilité »			
Distance (km)	0,77	0,77	1,54
Pourcentage (%)	20,0	20,0	20,0

Canal de l'Ourthe

Tableau 3 : Longueur approximative de berge (km) accessible, praticable et « pêchable ». Pourcentage (%) par rapport à l'intégralité du tronçon inventorié et nombre de secteurs « pêchable » actuellement

	Rive gauche	Rive droite	Total
Longueur du tronçon (km)	2,5	2,5	5
Accessibilité			
Distance (km)	0,98	0,66	1,64
Pourcentage (%)	39	26,4	32,7
Praticabilité			
Distance (km)	0,85	0,03	0,88
Pourcentage (%)	35,0	1,0	18,0
« Pêchabilité »			
Distance (km)	0,51	0,03	0,54
Pourcentage (%)	20,0	1,0	10,5

3. Conclusion

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 6 zones : Basse-Meuse Liégeoise, Charleroi-Thuin, Haute-Meuse Namuroise, Dendre, Basse-Sambre et Meuse moyenne. Ce sont plus de 590 km de berges qui ont été inventoriés : la Basse-Meuse Liégeoise, le Canal Albert, le Canal de Jonction, la Haute-Sambre, un tronçon du Canal Charleroi-Bruxelles, les 5 lacs du complexes des Lacs de l'Eau d'Heure, la Meuse mitoyenne (France-Belgique), la Haute Meuse Namuroise, la Dendre, la Basse-Sambre, la Meuse moyenne, la Dérivation de la Meuse et le Canal de l'Ourthe. 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, 7,5% pour le Canal Charleroi-Thuin, 4% pour la Basse Sambre et 4% pour la Meuse moyenne). 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. Ils ne pourront qu'être enthousiasmés par la création de parking le long des cours d'eau qui pourront notamment 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 Service Public de Wallonie 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.