

# *Inventaire d'accessibilité aux lieux de pêche*

*“La Dendre”*

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

*JUIN 2007*



MAISON WALLONNE DE LA PÊCHE



# **Inventaire d'accessibilité aux lieux de pêche**

## **V. "La Dendre"**

1<sup>ère</sup> Partie : Inventaire  
(version approuvée le 24/09/2007)

Ir. Frédéric DUMONCEAU  
Maison wallonne de la Pêche ASBL

JUIN 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 Emile BATTARD, Président de la Fédération de la Dendre
- Monsieur Jacques BOUTEILLER, Vice-président de la Fédération de la Dendre
- Messieurs Jacques VANDEN EECKHAUT et Hugo AVEZ, administrateurs au sein de la Fédération de la Dendre.

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. Dendre.....	9
2.4.Synthèse .....	17
3. Conclusions .....	18

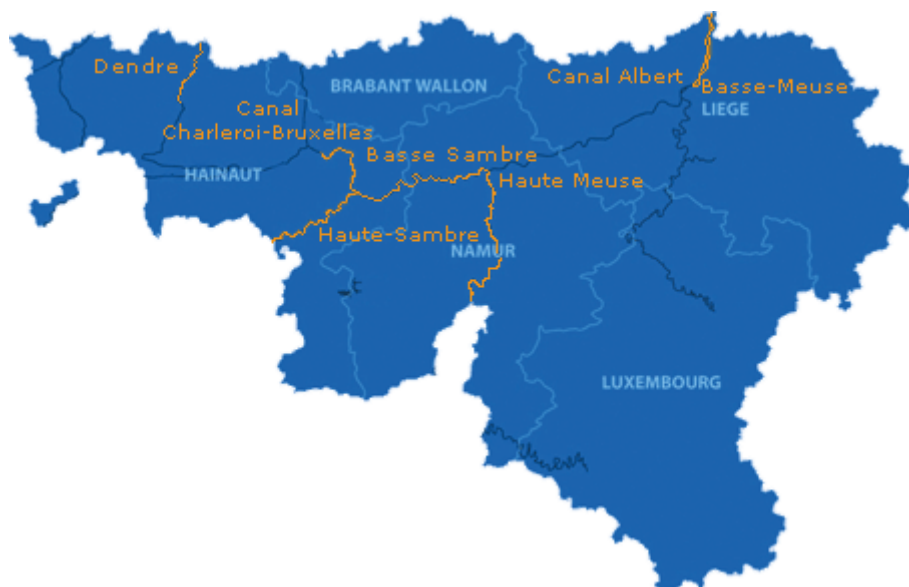
# 1. Introduction

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 époussette standard).
5. La sécurité des biens et des personnes est suffisante (chute, noyade, dégradation ...).

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

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 :

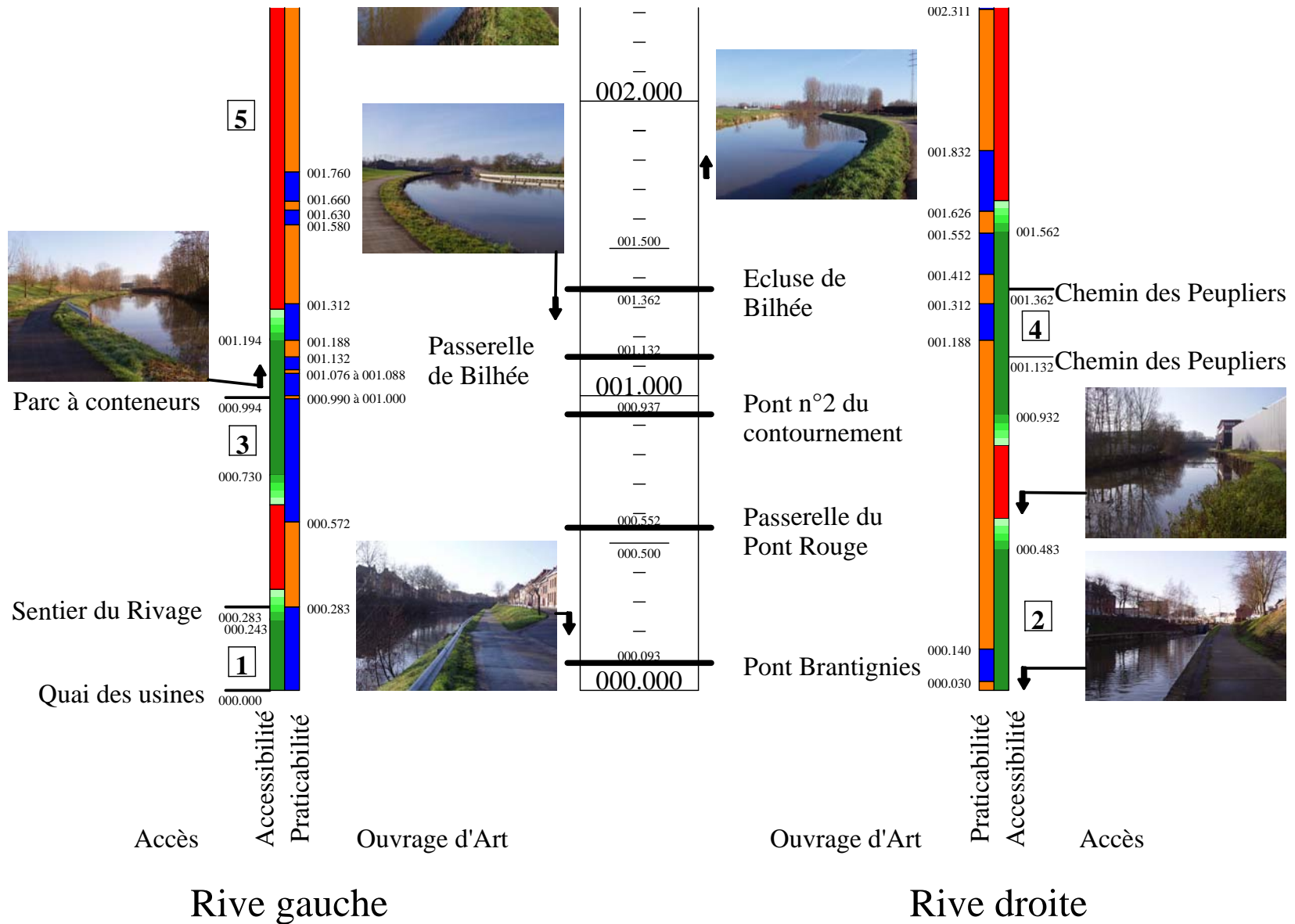
- Une échelle graduée reprenant les cumulées [km] est représentée sur le plan. Celle-ci permet de faire le lien avec les plans réalisés par le Ministère de l'Équipement et des Transports qui utilise ces cumulées afin de situer les différents ouvrages d'art et accès.
- Les ouvrages d'art sont repris sur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

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



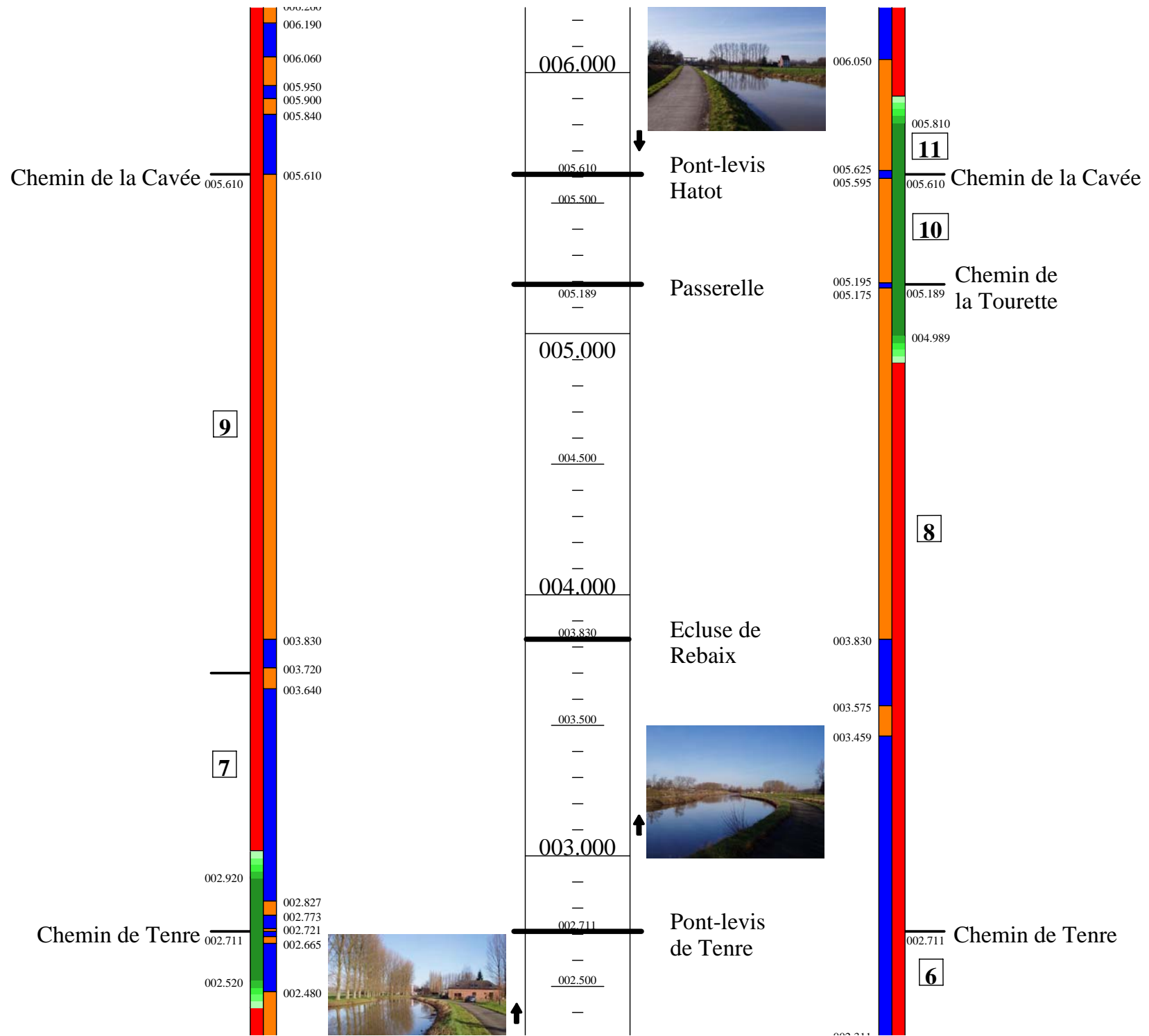


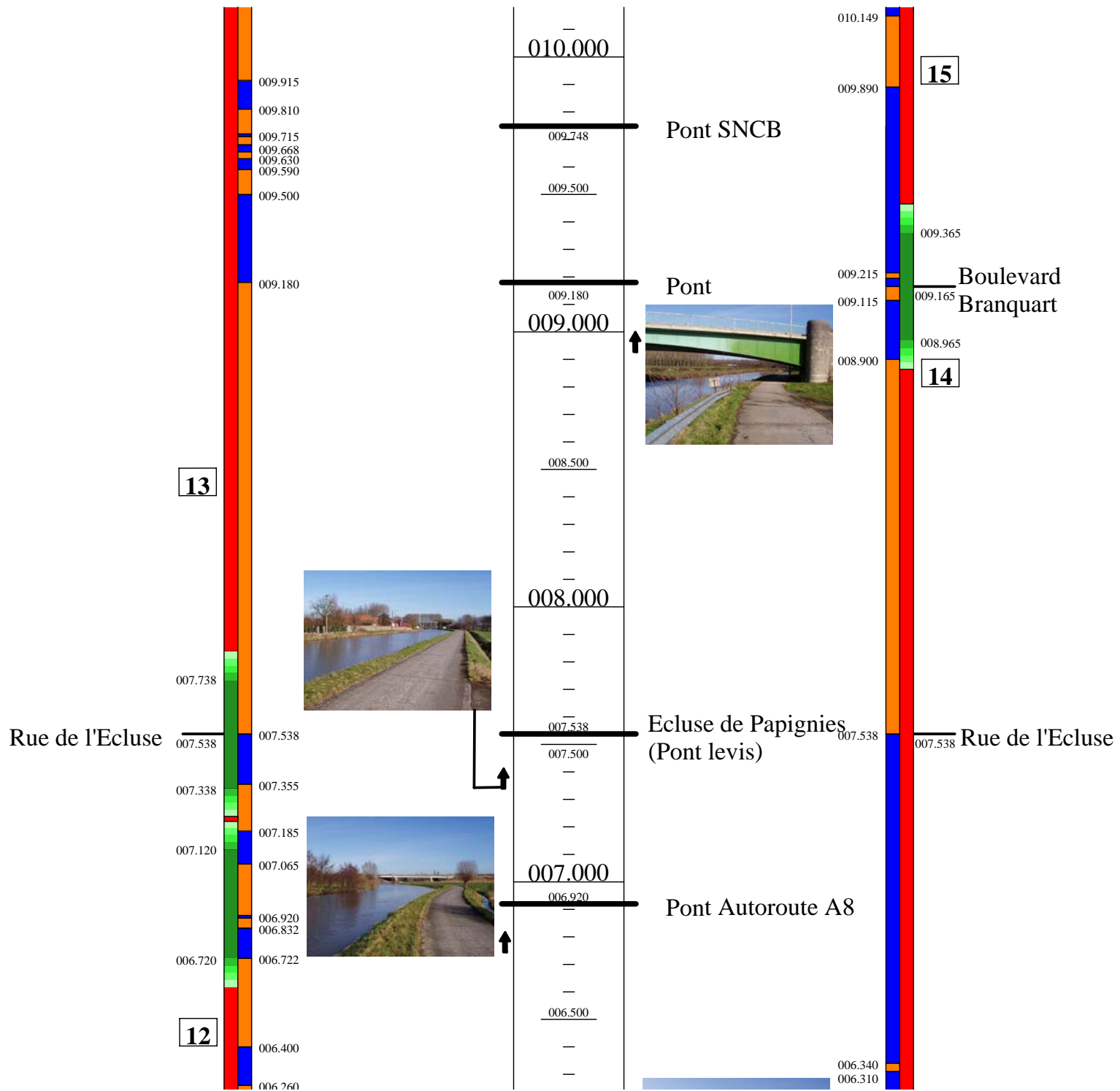
# V. Dendre

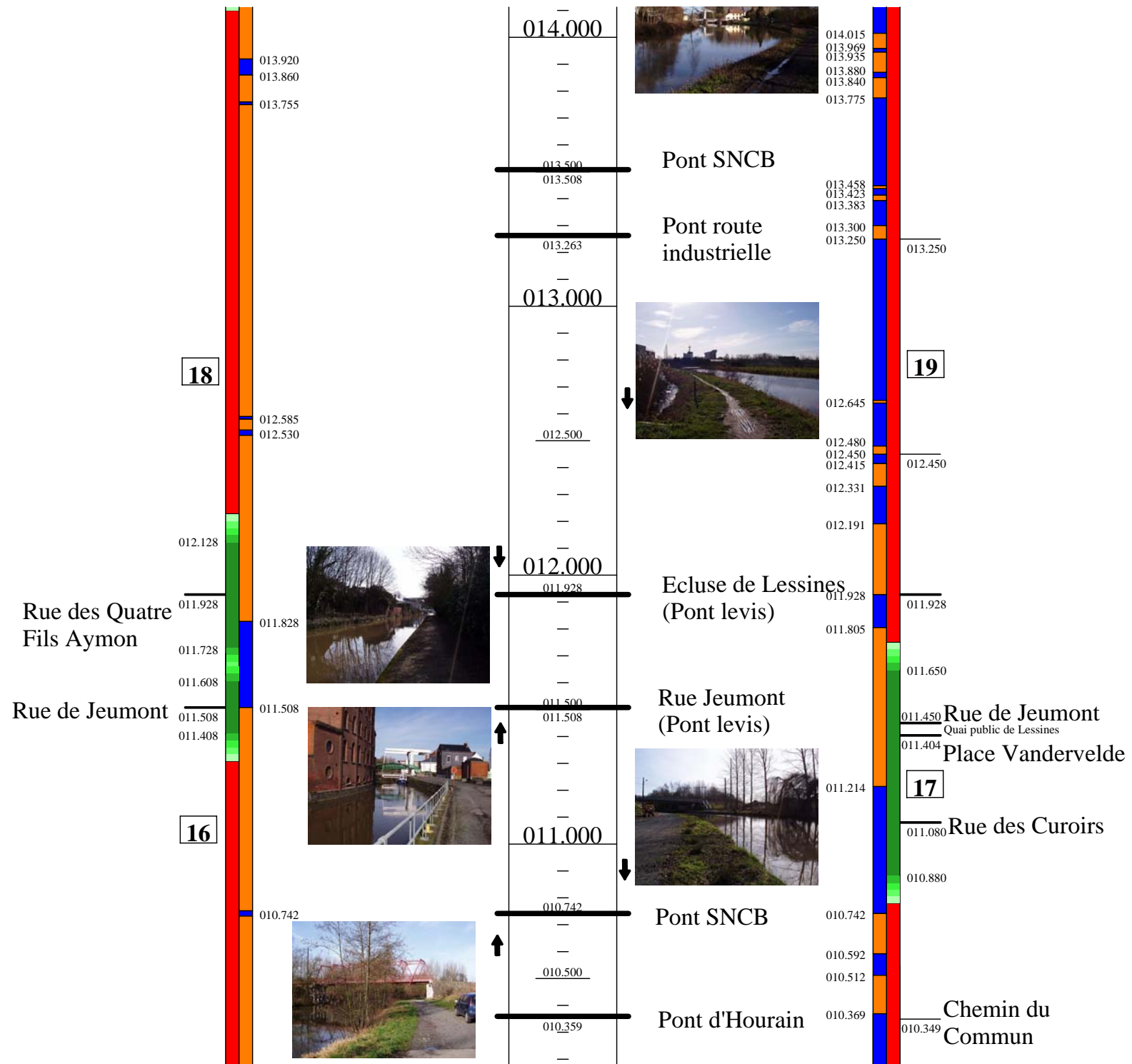
Echelle : 1/20000

Réalisé par la Maison wallonne de la Pêche

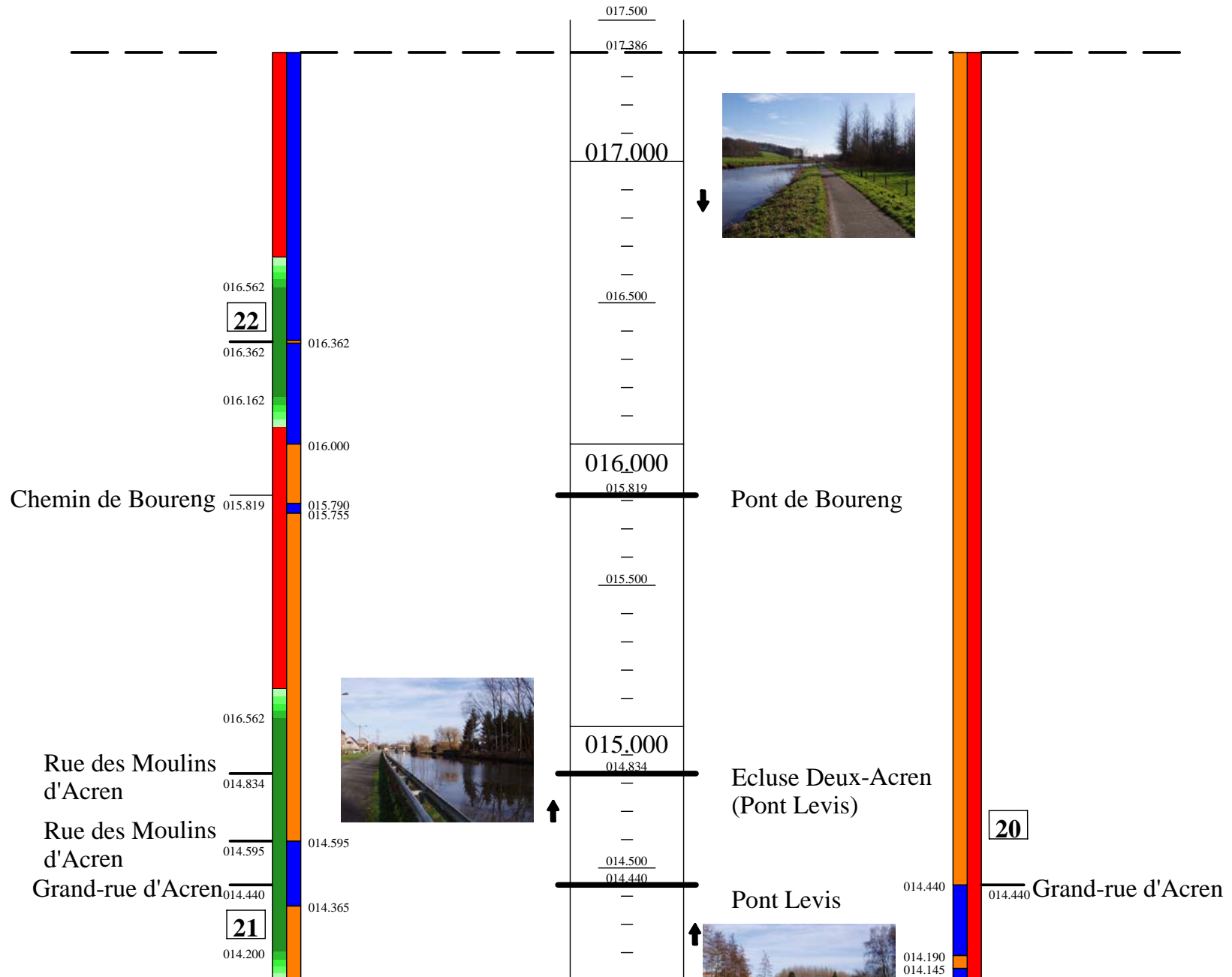
Février 2006







# Limite régionale



### 2.3.1. Dendre

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, en contrebas du Quai des Usines, le chemin de halage longe la Dendre (*figures 1 & 2*). Ce secteur est praticable jusqu'à la jonction entre le Quai de Flandre et le chemin de halage où une glissière de sécurité constitue un obstacle à la pratique de la pêche. Le stationnement est possible sur l'accotement mais est susceptible de poser des problèmes avec les riverains. Au niveau du Quai des Flandres, le stationnement est réservé aux riverains.



Figure 1 : Amont du pont de Brantignies



Figure 2 : Aval du pont

2. En rive droite, le stationnement est possible le long du Boulevard du Château. La pêche n'est possible que sur un tronçon restreint en raison du surplomb.



Figure 3 : Amont de la passerelle du Pont Rouge



Figure 4 : Pont n° 2 du contournement

3. En rive gauche, l'accès suivant se situe sur le chemin d'accès au parc à conteneurs. Le stationnement est possible à proximité du pont n° 2 du contournement (*figure 4*) sur l'accotement de la voirie. A cet endroit la berge est praticable hormis à la hauteur des quelques glissières de sécurité présentes (*figure 5*).



Figure 5 : Aval du pont n° 2 du contournement



Figure 6 : Amont de l'écluse de Bihée

4. En rive droite, le chemin des Peupliers permet d'accéder en bord de rive à hauteur de l'écluse de Bihée (*figures 6 & 7*). La berge est praticable en amont et en aval à proximité de l'écluse. La berge est praticable de l'écluse de Bihée à l'écluse de Rebaix (*figures 8 à 10*) à l'exception d'un tronçon de près de 500 mètres impraticables en raison d'un surplomb dépassant les critères de référence établis pour l'inventaire.



Figure 7 : Ecluse de Bihée



Figure 8 : Aval de l'écluse

5. En rive gauche, la berge est globalement impraticable entre l'écluse de Bihée et le pont-levis de Terre en raison de la présence de ligneux (*figures 8 & 10*).



Figure 9 : Quelques secteurs praticables en rive gauche



Figure 10 : Rive droite praticable



Figures 11 et 12 : Amont du pont-levis de Tenre

6. En rive droite, au niveau du pont-levis de Tenre, le site est inaccessible malgré la présence d'un accès en raison de l'absence totale de possibilité de stationnement en rive droite (figure 14).



Figure 13 : Rive gauche en aval du pont-levis



Figure 14 : Rive droite en aval du pont-levis

7. En rive gauche, au-delà du pont-levis, jusqu'à l'écluse de Rebaix la berge est globalement praticable (figure 13 & 15) mais inaccessible faute d'accès voire de parking.



Figure 15 : Amont de l'écluse de Rebaix



Figure 16 : Ecluse de Rebaix



8. En rive droite, la berge est inaccessible et impraticable de l'écluse de Rebaix jusqu'à proximité de la passerelle. Le surplomb est important (*figures 17 & 18*) et ne répond pas aux critères fixés pour la praticabilité d'une berge.



Figure 17 : Surplomb en aval de l'écluse



Figure 18 : Aval de l'écluse de Rebaix

9. En rive gauche, le tronçon compris entre l'écluse de Rebaix et la passerelle est impraticable en raison de la présence de ligneux en bord de berge (*figures 19 & 20*). Deux accès sont présents sur le secteur mais l'absence de parking rend celui-ci inaccessible.
10. En rive droite, au niveau de la passerelle et du pont-levis, deux accès sont présents : le chemin de la Tourette et le chemin de la Cavée. Le stationnement est possible mais aucun aménagement n'est prévu pour gérer celui-ci ! La berge est ponctuellement praticable au niveau des deux accès. De part et d'autre, la berge est impraticable en raison d'un surplomb élevé.



Figures 19 et 20 : La Dendre entre l'écluse de Rebaix et la passerelle présente à hauteur du chemin de la Tourette

11. En rive droite, en aval du pont-levis Hatot, la berge est praticable sur près de 1500 mètres jusqu'à l'écluse de Papignies. Ce secteur est totalement inaccessible. Le chemin du Souvenir (*figure 22*) pourrait constituer une solution pour rendre ce secteur accessible en partie mais l'état actuel du chemin a conduit au classement de ce secteur comme étant inaccessible.
12. En rive gauche, le secteur est praticable ponctuellement entre le pont-levis Hatot et l'écluse de Papignies. La présence de ligneux, selon les critères de référence, entraîne la classification de la berge comme étant impraticable. Au niveau de l'accessibilité, en amont du pont de l'autoroute un chemin est présent et peut permettre d'accéder au bord de la Dendre. Un autre accès proche se situe au niveau de l'écluse, la berge est accessible sur 800 mètres grâce aux deux accès.



Figure 21 : Amont du pont de l'autoroute A8



Figure 22 : Pont de l'autoroute A8

13. En rive gauche, le secteur compris entre l'écluse de Papignies et le pont à hauteur du boulevard Branquart est impraticable et inaccessible. En aval de ce pont et jusqu'au pont de la SNCB, le domaine praticable est interrompu par des sections rendues impraticables par de la végétation ligneuse.

14. En rive droite, la hauteur de berge dépasse les 2 mètres mais elle présente une forme concave et se termine par une zone plane. La descente vers le site de pêche est difficile mais le site est praticable. Le site est accessible au niveau du boulevard Branquart (*figure 25*).



Figure 23 : Amont de l'écluse de Papignies



Figure 24 : Aval de l'écluse de Papignies



Figure 25 : Pont « Boulevard Branquart »



Figure 26 : Aval du pont « Bld Branquart »

15. En rive droite, en aval du pont SNCB (cumulée 010.742 km), un petit secteur d'environ 150 mètres est praticable. Un autre secteur de 80 mètres est praticable en amont du pont

SNCB situé en aval (cumulée 010.742). La berge est inaccessible, le stationnement étant impossible au niveau du pont d'Hourain (figure 27). La berge est praticable à hauteur du pont



Figure 27 : RAVeL à hauteur du pont d'Hourain



Figure 28 : Pont d'Hourain

16. En rive gauche, la berge est impraticable et inaccessible jusqu'à proximité de la rue de Jeumont. A cette hauteur, la berge est rendue accessible grâce aux rues de Jeumont et des Quatre Fils Aymon. La berge est praticable entre le pont-levis de la rue de Jeumont (figure 29) et l'écluse de Lessines (figure 30).



Figure 29 : Pont SNCB



Figure 30 : Amont de l'agglomération de Lessines

17. En rive droite, la berge est accessible. Les accès suivants permettent de rejoindre la rive : rue des Curoirs, place Vandervelde et la rue de Jeumont. Seule une partie de ce secteur est praticable, le reste du secteur est rendu impraticable par les murs et les balustrades présents pour sécuriser le cours d'eau dans sa traversée de Lessines.



Figure 31 : Pont-levis de la rue de Jeumont



Figure 32 : Aval de l'écluse de Lessines

18. En rive gauche, la berge est inaccessible et globalement impraticable entre l'écluse de Lessines et le pont-levis situé à hauteur de la Grand-rue d'Acren.
19. En rive droite, la berge est inaccessible mais praticable à quelques exceptions près, liées à la présence d'obstacles à la pratique de la pêche : végétation ligneuse ponctuelle, glissière de sécurité.



Figure 33 : RAVeL en amont du pont route industriel



Figure 34 : Aval du troisième pont SNCB

20. En rive droite, en aval du pont-levis de Deux-Acren, la berge est impraticable et inaccessible jusqu'à la limite régionale. La présence de végétation ligneuse, de clôtures de fil barbelé... sont autant d'obstacles pour la pratique de la pêche.
21. En rive gauche, la berge est accessible par le biais de la Grand rue d'Acren ou la rue des Moulins d'Acren. Un secteur praticable est présent sur plus de 200 mètres entre le pont-levis et l'écluse de Deux-Acren. En aval de l'écluse de Deux-Acren, la berge est impraticable et inaccessible jusqu'à hauteur du pont de Boureng où un secteur de quelques dizaines de mètres est praticable en raison d'une diminution de la hauteur du surplomb.



Figure 35 : Pont-levis de la grand-rue d'Acren



Figure 36 : Amont de l'écluse de Deux-Acren

22. En rive gauche, la rive est praticable jusqu'à la limite régionale. Au niveau accessibilité, seulement 400 mètres sont accessibles grâce à un chemin qui permet de rejoindre le halage. Bien que le stationnement soit possible le long de ce chemin, aucun aménagement spécifique n'est prévu pour la gestion du parking.



**Figure 37 : Surplomb en aval de l'écluse**



**Figure 38 : La Dendre à la limite régionale**

## 2.4.Synthèse

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

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

	<b>Dendre</b>		
	Rive gauche	Rive droite	Total
Longueur du tronçon	17,39 km	17,39 km	34,77 km
<b>Accessibilité</b>			
Distance	3,74 km	3,10 km	6,85 km
Pourcentage	22 %	18 %	20 %
<b>Praticabilité</b>			
Distance	5,83 km	7,10 km	11,93 km
Pourcentage	34 %	41 %	34 %
<b>« Pêchabilité »</b>			
Nombre de site	9	6	15
Distance	2,11 km	1,11 km	3,22 km
Pourcentage	12 %	6 %	9 %

### 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 quelque 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 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 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 berges « pêchables » dans chacune des zones pour se rendre compte de la gravité de la situation. Actuellement, le pourcentage de berges « pêchables » sur les tronçons inventoriés dépasse rarement les 10 % (11% pour la Haute Meuse, 9,5 % pour la Haute Sambre, 9 % pour la Basse-Meuse, 8 % pour la Dendre et 7,5 % pour le Canal Charleroi-Bruxelles). De plus, la situation peut encore évoluer défavorablement en raison de nouvelles affectations des sites (création de zone portuaire...). Des correctifs au présent dossier pourraient être déposés.

Voulant progresser vers un état plus propice à la pêche le long de nos cours d'eau et plans d'eau, une liste d'aménagements 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.