

**ETUDES**  
urbanisme  
environnement  
planification  
mobilité  
espace public

26 rue Montagne aux Angés – 1081 Bruxelles – T. 02 779 13 55 – F. 02 779 2275 – www.agora-urba.be

**METTET**

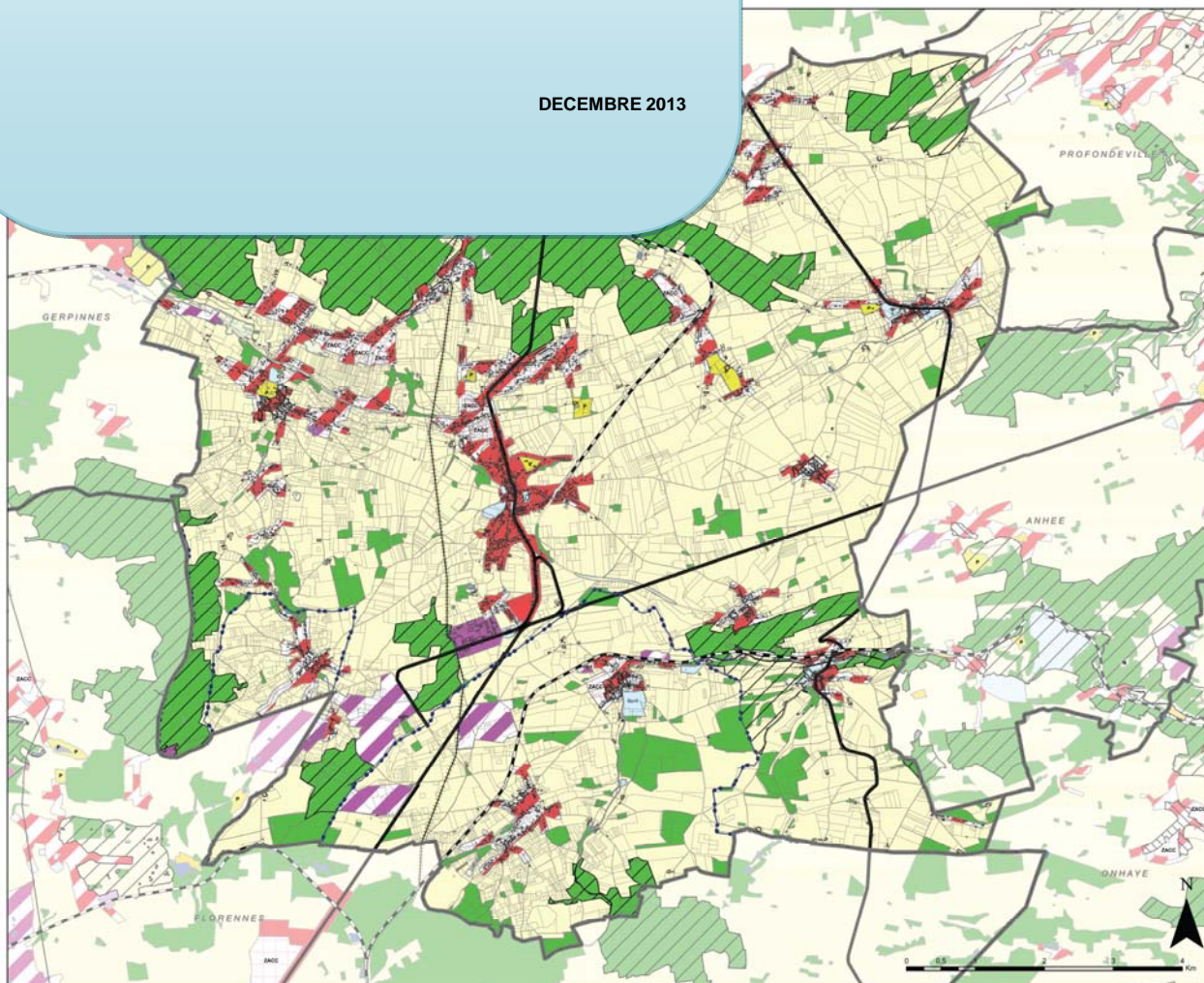


**COMMUNE DE METTET**

**SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL**

**OPTIONS ET MESURES D'AMENAGEMENT**  
- **MESURES ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE**

DECEMBRE 2013



Directeur de projet : **SERGE PEETERS, Administrateur**

Ont participé à l'élaboration de ce document :

- **Diana MATALA – architecte et urbaniste – Chef de projet**
- **Nathalie NINANE – géographe et urbaniste**
- **Bénédicte DULUC – géographe et urbaniste**
- **Léa BUSSELEZ – géographe et urbaniste**
- **Camille BAAR – bio ingénieur et urbaniste**
- **Pierre SABOT- sociologue et urbaniste**
- **Delphine GILSON – géologue**
- **Benoit BAUDRIER - ingénieur en Génie de l'Aménagement**

## Table des matières

<b>1</b>	<b>MESURES ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE - INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
1.1	Généralités .....	4
1.2	La structure du rapport.....	4
<b>2</b>	<b>MESURES D'AMENAGEMENT - TABLEAU .....</b>	<b>5</b>
2.1	Cadre bâti – Habitat.....	5
2.2	Cadre bâti - Activités et services .....	8
2.3	Réseau de communication .....	13
2.4	Cadre naturel .....	24
<b>3</b>	<b>MOYENS DE MISE EN ŒUVRE – CADRE BÂTI ET NON BÂTI .....</b>	<b>33</b>
<b>3.1</b>	<b>Mesures d'aménagement à caractère normatif.....</b>	<b>34</b>
3.1.1	Modifications du Plan de Secteur .....	34
3.1.2	Elaboration du RCU/RGBSR .....	48
3.1.3	Elaboration ou révision des PCA .....	50
3.1.4	Classement du patrimoine bâti et non bâti.....	53
<b>3.2</b>	<b>Mesures à caractère opérationnel.....</b>	<b>58</b>
3.2.1	Elaborer ou poursuivre des études à l'échelle communale ou supracommunale: PCDR, PCDN, Contrat Rivière.....	58
3.2.2	Périmètres nécessitant une réflexion d'ensemble.....	59
3.2.3	Amélioration/extension ou création des infrastructures .....	66
<b>3.3</b>	<b>Mesures d'accompagnement (actions, primes, conventions, etc.).....</b>	<b>75</b>
3.3.1	Signer des conventions de protection et de mise en valeur (Bords de route, Combles et clochers, etc.)	75
3.3.2	Subventions agri-environnementales.....	75
3.3.3	Subventions pour la préservation et la plantation de haies, vergers et alignements d'arbres.....	75
3.3.4	Subventions pour les espaces publics.....	77
3.3.5	Sensibiliser la population à la bonne gestion de l'aménagement du territoire .....	78
<b>4</b>	<b>MESURES ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE - NOTE DES CIRCULATIONS .....</b>	<b>80</b>
4.1	Introduction.....	81
<b>4.2</b>	<b>Circulation automobile.....</b>	<b>82</b>
4.2.1	Introduction .....	82
4.2.2	Hiérarchisation du réseau viaire .....	83
4.2.3	Organisation générale de la mobilité automobile sur la commune .....	89
4.2.4	Création de nouvelles voiries.....	93
4.2.5	Réaménagement de voiries existantes .....	93
4.2.6	Aménagement d'effets de porte.....	94
4.2.7	Aménagement de carrefours .....	106
4.2.8	Stationnement .....	116
4.2.9	Signalisation .....	116

<b>4.3</b>	<b>Circulation des modes doux.....</b>	<b>117</b>
4.3.1	Introduction .....	117
4.3.2	Rappels : principes d'organisation du réseau cyclable .....	117
4.3.3	Les propositions du Schéma Directeur Cyclables de Wallonie .....	119
4.3.4	Réseau cyclable proposé .....	120
4.3.5	Les aménagements cyclables .....	121
4.3.6	Sécurisation des traversées .....	127
4.3.7	Stationnement vélo .....	128
4.3.8	Promotion des déplacements à vélo.....	130
4.3.9	Aménagement pour piétons et pour PMR.....	132
4.3.10	Déplacements de loisirs à pied : itinéraires de randonnées et promenades.....	136
<b>4.4</b>	<b>Circulation des transports en commun .....</b>	<b>137</b>
4.4.1	Introduction .....	137
4.4.2	Rappel : principes d'organisation du réseau de transports en commun .....	137
4.4.3	Réseau de transports en commun proposé.....	139
4.4.4	Aménagement des arrêts de bus.....	140
4.4.5	Adaptation aux PMR.....	141
<b>4.5</b>	<b>Réaménagement de l'espace public .....</b>	<b>142</b>
4.5.1	Aménagements de l'espace public .....	142
4.5.2	Lieux de centralité.....	143



# 1 MESURES ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE - INTRODUCTION



## 1.1 GÉNÉRALITÉS

Outre l'exposé « stratégique » des objectifs d'aménagement exposé ci-avant, le Schéma de Structure Communal (SSC) se veut aussi être un outil bien concret de gestion et de programmation. A ce titre, il inscrit non seulement les objectifs à poursuivre mais également le volet plus opérationnel du projet communal d'aménagement du territoire. Ce volet se décline en mesures, moyens et recommandations pour atteindre les objectifs fixés.

## 1.2 LA STRUCTURE DU RAPPORT

Le rapport est structuré en 3 parties :

- La première partie présente un tableau récapitulatif des diverses mesures prévues dans le cadre du Schéma de Structure. Ces mesures y sont décrites de manière sommaire tout comme les acteurs et moyens y étant associés. Le schéma de structure propose aussi une programmation à l'horizon de 20 ans maximum. Ainsi, dans ce tableau, la notion de programmation est envisagée de la manière suivante :
  - Court terme : 10 ans, soit 2013-2023 ;
  - Moyen terme : 10-17 ans, soit 2023-2030 ;
  - Long terme : plus de 17 ans, soit après 2030.
- La deuxième partie présente une note plus détaillée concernant les principales mesures énoncées précédemment. Le Schéma de Structure donne ainsi des indications concernant les sites traités et les moyens de mise en œuvre relatifs aux mesures concernant le cadre bâti et le cadre naturel. Ces mesures sont classées en fonction de leur typologie :
  - Mesures à caractère normatif ou réglementaire (type modifications du Plan de Secteur, élaboration de règlements, procédures de classement etc.)
  - Mesures à caractère opérationnel – principalement des études ou des opérations (type élaboration de RUE, rénovation urbaine, création d'équipements, construction de logements, etc.)
  - Mesures d'accompagnement : des primes, des mesures de publicité ou d'information etc.
- La troisième partie introduit la note des circulations, donc les recommandations liées à la mobilité.

## 2 MESURES D'AMENAGEMENT - TABLEAU

Ci-dessous se trouve un tableau récapitulatif des diverses mesures énoncées précédemment. Ces mesures y sont décrites tout comme leur programmation ainsi que les acteurs et moyens y étant associés.

### 2.1 CADRE BÂTI – HABITAT

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
<b>Habitat et patrimoine</b>						
<b>Mesures principales (avec une description ci-après)</b>						
CB -01	Réaliser un règlement communal d'urbanisme.	Règlement	<p><b>A ce jour, la commune de METTET ne dispose pas de règlement communal d'urbanisme.</b></p> <p><b>L'élaboration d'un règlement communal d'urbanisme sur la commune pourra être envisagée à long terme.</b></p> <p>Le RCU devrait mettre l'accent sur les éléments suivants et ce en fonction des zones différenciées mises en exergue :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'homogénéité architecturale;</li> <li>▪ La tradition locale base de l'inspiration architecturale;</li> <li>▪ Le respect de la structure initiale du bâtiment;</li> <li>▪ La qualité globale d'intégration (bâtiment et abords);</li> <li>▪ Si faire se peut, garantir la verdurisation des abords des bâtiments et des espaces publics;</li> <li>▪ La limitation de la transformation de maisons unifamiliales en appartements;</li> <li>▪ Favoriser la continuité de l'espace urbain;</li> <li>▪ La qualité des espaces rue.</li> </ul>	Moyen terme	Administration communale/ SPW	RCU
CB -02	Protéger les caractéristiques des villages via des règlements partiels de type RGBSR.	Règlement	<p>Il n'y a pas de Règlement général sur les bâtisses en site rural sur le territoire de la commune de Mettet. Dans le cadre du SSC, plusieurs villages ont été identifiés comme présentant un intérêt à être couverts partiellement par un règlement de type RGBSR. Le SSC recommande donc, à court terme, et en absence de RCU, que ces villages fassent l'objet d'une étude pour déterminer un périmètre et établir un règlement de protection de style RGBSR.</p> <p><b>Il s'agit des villages suivants : Ermeton-sur-Biert, Furnaux, Oret, Saint-Gérard, Graux.</b></p>	Court terme	Administration communale/ SPW	RCU
CB -03	Soutenir la préservation des biens ayant une valeur patrimoniale.	Localisable	<p>Afin d'assurer la mise en valeur, la protection et la conservation de ce patrimoine il faut passer en revue chaque bâtiment de valeur patrimoniale pour déterminer les priorités et les nécessités d'un éventuel classement. Éléments de mise en œuvre (État du dossier – Travaux/actions à réaliser) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elaborer une liste des biens présentant une certaine valeur patrimoniale, en partant de la liste des biens repris au patrimoine monumental de la Belgique. Une liste de 32 bâtiments d'intérêt patrimonial est présentée dans le cadre du SSC.</li> <li>▪ Elaborer des dossiers de classement pour certains biens.</li> </ul>	Moyen terme	Administration communale/ SPW	Procédure de classement

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
CB -05	Veiller à une urbanisation parcimonieuse du sol et réaliser des plans d'ensemble pour les sites non-urbanisés qui ont une superficie importante.	Localisable	<p>Il s'agit de grandes parcelles ou d'ensembles de terrains repris en réserve foncière. En raison de leur dimension, il paraît nécessaire de réaliser un plan d'ensemble avant d'en autoriser l'urbanisation.</p> <p>Les types d'outils varient en fonction des sites :</p> <p>En zone d'habitat, les terrains peuvent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Faire l'objet d'un PCA si la Commune l'estime nécessaire. Cet outil possède une valeur réglementaire;</li> <li>○ Faire l'objet d'un RUE ou d'un schéma directeur d'aménagement. Il s'agit d'outils plus légers mais qui n'ont pas de valeur légale. Cependant, ils donnent des lignes de conduite.</li> </ul> <p>Le schéma de structure recommande l'élaboration des RUE suivants :</p> <p>Sur les ZACC, il s'agit des ZACC qui sont en priorité 1 et 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ZACC N°2</li> <li>• ZACC N°5</li> <li>• ZACC N°6</li> <li>• ZACC N°7</li> </ul> <p>Sur une zone d'habitat, il s'agit de 5 sites :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• À Mettet - entre la Rue Croix de Bourgogne et la Rue Saint-Jean</li> <li>• A Mettet - entre la Rue Saint-Jean et la Rue de Foischelle</li> <li>• A Mettet - entre Rue Sainte-Barbe et la Rue du Try Joly</li> <li>• A Mettet - entre la Rue de l'Estroit, la Rue de la Chavée et la Rue Prumont</li> <li>• A Pontaury - entre la Rue du Chession et la Rue de Fosses</li> </ul> <p>Sur une zone d'équipement d'intérêt public et communautaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A Mettet - Terrain appartenant au CPAS, situé rue du Cimetière, à moins de 200 m du centre.</li> </ul> <p>Après réalisation de ces études, ces sites devront faire l'objet d'actions immobilières d'initiative publique ou en partenariat avec le secteur privé.</p>	Court terme	Administration communale/ SPW Promoteurs privés/ Propriétaires particuliers	PCA ou RUE
CB -06	Réaliser des actions immobilières d'initiative publique ou en partenariat avec le secteur privé.	Localisable à terme	La commune doit soutenir les initiatives privées et réaliser des partenariats public-privé afin de réaliser des opérations immobilières intéressantes et attractives pour les jeunes ménages.	Court et moyen terme.	Administration communale/ SPW Promoteurs privés/ Propriétaires particuliers	Rénovation Urbaine/ Plan d'ancrage communal/ Partenariats public-privé
CB -08	Favoriser la création de logements accessibles aux personnes à mobilité réduite.	Localisable à terme	Plusieurs opérations immobilières pourront être programmées via le plan d'ancrage communal.	Court terme	Administration communale	Plan d'ancrage communal
CB -09	Créer des logements de transit et d'insertion pour répondre à une demande croissante.	Localisable à terme	Via le plan d'ancrage communal plusieurs opérations immobilières pourront être programmées.	Court terme	Administration communale	Plan d'ancrage communal + CPAS
CB -11	Mettre en valeur le petit patrimoine populaire.	Localisable à terme	<p>La commune peut bénéficier de l'aide régionale pour l'entretien, la réparation et la restauration du petit patrimoine populaire ainsi que des arbres remarquables situés à proximité.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Les actions telles que la mise en valeur ou la promotion (circuits-promenades ou des itinéraires balisés, publication de cartes, dépliants et brochures) peuvent être soutenues.</li> <li>○ Ce patrimoine ne doit pas avoir fait objet de classement, d'inscription sur une liste de sauvegarde, etc.</li> </ul>	Moyen terme	Administration communale/ SPW	
CB -12	Réaliser un outil de vulgarisation du Schéma de structure communal.	Publication	Création d'une publication qui aura pour objectif d'être un support compréhensible et lisible par tous et qui devra synthétiser l'intérêt, les enjeux et les règles essentielles de ce document. Il pourra s'agir d'un jeu, d'une plaquette, de panneaux ou de tout autre support didactique. Le public cible étant les personnes susceptibles de demander un permis d'urbanisme ou d'environnement.	Moyen terme	Administration communale/ SPW	

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
<b>Habitat et patrimoine</b>						
<b>Mesures secondaires ou déjà prévues dans le cadre d'autres outils urbanistiques</b>						
CB -04	Susciter l'embellissement et la rénovation des façades présentant un certain intérêt patrimonial (PCDR Fiche 33 lot 3)	Localisable à terme	Plusieurs actions pourront être menées : <ul style="list-style-type: none"> <li>La mise en place de primes communales pour l'embellissement des façades et la promotion des primes régionales existantes.</li> <li>L'édition d'une brochure d'informations concernant les primes.</li> <li>Réaliser la rénovation de façades de bâtiments publics en vue de montrer l'exemple.</li> </ul> Éléments de mise en œuvre (État du dossier – Travaux/actions à réaliser) : <ul style="list-style-type: none"> <li>Répertorier et localiser les bâtiments inscrits à l'Inventaire du patrimoine monumental de Belgique pouvant bénéficier d'une prime à l'embellissement, ainsi que les bâtiments publics méritant une rénovation de façades.</li> <li>Ce diagnostic permettra de prioriser les actions à entreprendre en vue d'avoir un maximum d'effet et de répercussion en terme de visibilité.</li> <li>Travaux de rénovation publique à entamer.</li> <li>Information générale auprès de la population sur les actions menées et leur intérêt pour le cadre de vie des citoyens et l'image de la commune.</li> </ul>	Moyen terme	Administration communale/ SPW promoteurs privés/ propriétaires particuliers	PCDR
CB -07	Créer des logements intergénérationnels (PCDR Fiche 92) sur un terrain appartenant au CPAS, situé rue du Cimetière à Mettet, à moins de 200 m du centre.  Créer des logements communautaires pour personnes âgées (PCDR Fiche 93 lot 2).	Localisable	La mesure consiste à créer et/ou à favoriser le développement de logements intergénérationnels sur le territoire communal dans le but d'offrir une alternative de logements aux personnes âgées qui ne souhaiteraient pas entrer en maison de repos et ce dans un soucis de cohabitation directe ou indirecte avec des personnes plus jeunes. <ul style="list-style-type: none"> <li>Éléments de mise en œuvre (État du dossier – Travaux/actions à réaliser) : <ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation d'un schéma directeur comme préalable pour la cohérence du quartier permettant une vision d'ensemble et une intégration parfaite des différentes phases de mise en œuvre (définition précise des fonctionnalités avec l'aide des acteurs, bénéficiaires et riverains) ;</li> <li>Création d'une asbl chargée de soutenir le projet de réalisation et de l'animation future du quartier intergénérationnel ;</li> <li>Mise en œuvre par phase du quartier d'habitat (accès et voiries internes, égouttage et raccordements techniques, construction des logements).</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	Plan d'ancrage communal PCDR
CB -10	Résoudre les problèmes liés à l'habitat permanent (HP) dans le Parc résidentiel du Lac de Bambois.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Information des habitants au sein du Parc (PCDR Fiche 94) <ul style="list-style-type: none"> <li>Au moyen d'un journal qui permettra de rendre compte de l'évolution des procédures dont le Parc Résidentiel fait l'objet, le projet propose d'impliquer les habitants, la commune et le forum social, chacun pouvant apporter son propre témoignage et ses réflexions, en vue d'améliorer la situation du Parc pressenti pour faire partie du Plan Habitat Permanent.</li> </ul> </li> <li>Assainissement et rééquipement du site du Parc résidentiel du Lac (HP) (PCDR Fiche 91 Lot 2) <ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet consiste à permettre à la commune de reprendre la maîtrise foncière et technique des espaces publics (voiries et espaces en copropriété) et des infrastructures techniques (égouttage, réseau de distribution d'eau, électricité, éclairage public, ...). L'objectif de la commune est de permettre aux habitants du parc de bénéficier d'un logement décent, sur un terrain équipé en eau, électricité et relié à l'égouttage public (collecteur d'eaux usées en aval du site).</li> <li>Le projet porte dès lors sur l'expropriation des espaces en copropriété ayant trait essentiellement aux voiries.</li> <li>La mise en œuvre du projet passe par une procédure d'expropriation des zones de voirie sur base d'un levé de géomètre. Les travaux de voiries, d'égouttage et d'équipement devront faire l'objet d'un marché public sur base d'un cahier des charges réalisé par la commune.</li> </ul> </li> <li>Elaborer un dossier chiffré réaliste sur le coût des expropriations et du réaménagement du Parc en zone d'habitat alternatif et comparaison entre les deux options (PCDR Fiche 49 Lot 3) <ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet vise la réalisation d'un dossier chiffré réaliste qui compare les coûts en cas d'expropriation des terrains du Parc Résidentiel et les coûts en cas de réaménagement du Parc en zone d'habitat.</li> </ul> </li> <li>Réaménager les berges du lac de Bambois du côté de Mettet afin de les rendre accessibles aux habitants du Parc Résidentiel (PCDR Fiche 46 lot 3). <ul style="list-style-type: none"> <li>A l'heure actuelle, le lac est accessible par Fosses-la-Ville mais pas par Mettet.</li> <li>Éléments de mise en œuvre (État du dossier – tâches à réaliser) <ul style="list-style-type: none"> <li>Réaliser des visites de terrains et identifier les potentialités du site.</li> <li>Prendre en compte le passage du Ravel par Mettet.</li> <li>Réaliser le réaménagement des berges du lac du côté de Mettet afin de les rendre accessibles aux habitants du Parc Résidentiel.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>Réalisation d'un PCAR pour modifier le Plan de Secteur de la zone – conversion de la zone de loisirs en zone d'habitat à caractère rural (voir supra).</li> </ul>	Court (PCAR) - Moyen terme	Administration communale/ SPW	

## CADRE BÂTI - ACTIVITÉS ET SERVICES

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
<b>Equipements, services publics et activités économiques</b>						
<b>Mesures principales (avec une description ci-après)</b>						
CB -13	Créer une nouvelle crèche.	Localisable à terme	La pression en places d'accueil de la petite enfance sur l'ensemble de la province restant forte, la création d'une nouvelle crèche ou l'augmentation du nombre de places dans les infrastructures existantes doivent être envisagées, à moyen terme, afin de répondre à la demande croissante.	Moyen terme	Administration communale/ SPW	
CB -23	Soutenir les petits commerces de proximité par des actions diverses (promotion, aide administrative, etc.).	Localisable	Les actions qui pourront être menées : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réaliser un Schéma de développement économique et commercial.</li> <li>▪ Etablir un cadastre ainsi qu'un observatoire du commerce et en assurer le suivi. La commune pourrait réaliser un recensement précis des commerces et activités économiques et le tenir à jour.</li> <li>▪ Rénover l'espace public dans le centre afin d'améliorer la visibilité et l'accessibilité des commerces.</li> </ul>	Moyen terme	Administration communale/ SPW/	
CB -24	Inciter les commerçants à maintenir leur activité en centre-ville	Localisable	La commune pourra mettre en place plusieurs dispositifs d'incitation au sein d'un périmètre préalablement défini: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ aide à la requalification de vitrine, à la rénovation de façade, à la modernisation de l'équipement ;</li> <li>▪ aide à l'élaboration d'un cahier des charges.</li> </ul>	Moyen terme	Administration communale / SPW	
<b>Mesures secondaires ou déjà prévues dans le cadre d'autres outils urbanistiques</b>						
CB -14	Réhabiliter la salle de Biesme en espace de rencontre et de convivialité (PCDR Fiche 68).	Localisable	Le projet consiste en la rénovation et le réaménagement de la salle de village de Biesme en vue, d'une part, de permettre d'y accueillir des activités de qualité pour tout public, et d'autre part, de permettre au bâtiment de répondre aux critères actuels de sécurité, d'accès, d'égouttage et d'économie d'énergie. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cette rénovation devra permettre de développer et soutenir les activités culturelles des associations locales en leur proposant un espace de rencontre convivial et accessible par tous.</li> <li>○ L'objectif principal est de rendre la salle multifonctionnelle, pouvant accueillir les réunions du monde associatif de Mettet mais également, des spectacles tels que théâtre adultes et enfants, cinéma, conférences, concerts divers et autres meetings organisés dans le cadre de leurs activités.</li> <li>○ En effet, la scène sera réaménagée et agrandie, une trappe amovible permettant de monter, depuis la ruelle à l'arrière, différents éléments volumineux utiles aux manifestations.</li> <li>• Éléments de mise en œuvre (État du dossier – Travaux/actions à réaliser) : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réalisation de l'avant-projet;</li> <li>○ Dépôt du permis d'urbanisme;</li> <li>○ Projet d'exécution;</li> <li>○ Lancement du marché de travaux;</li> <li>○ Réalisation des travaux.</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	PCDR
CB -15	Aménager un espace de jeux à Maison (PCDR Fiche 71).	Localisable	Aménagement d'un terrain communal en espace de jeux dans le village de Maison. Cet espace accueillera les plus petits dans une plaine de jeux à l'arrière du bâtiment de la salle des fêtes. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Éléments de mise en œuvre (État du dossier – tâches à réaliser) : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Introduction d'un dossier de demande subsides chez Infraspport Les agents communaux se chargeront de remplir le dossier de demande de subsides auprès d'Infraspport (Direction de la Région wallonne qui assure l'instruction et le suivi administratif, technique et financier des demandes de subsides introduites en matière d'équipement sportif). Pour remplir ce dossier, il faudra établir la liste des catégories d'utilisateurs, actuels et potentiels.</li> <li>○ Réalisation des différents aménagements Les agents communaux se chargeront de la mise en œuvre des installations fournies. Les jeunes pourraient assister les ouvriers pour certains travaux de rénovation.</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW /Infraspport/ le gérant de la salle des fêtes de Maison	PCDR
CB -17	Créer une école de devoirs (PCDR Fiche 77 lot 3).	Localisable	L'école de devoirs est une structure d'accueil des enfants et des jeunes de 6 à 18 ans, indépendante des établissements scolaires et participant à la vie d'un quartier, qui développe, en dehors des heures scolaires, sur la base d'un projet pédagogique et d'un plan d'action et avec le soutien d'une équipe d'animation qualifiée, un travail pédagogique, éducatif et culturel de soutien et d'accompagnement à la scolarité et de formation citoyenne.	Moyen terme	Administration communale/ SPW	PCDR



NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
CB -16	Aménager un Skate Park autour du centre sportif de Biesme (PCDR Fiche 85 lot 2).	Localisable	<p>Ce projet vise à aménager un Skate Park. Un skate-Park est une infrastructure spécifique destinée aux jeunes qui pratiquent le skate-board, le roller acrobatique et le BMX. Cet espace doit pouvoir accueillir les sportifs de chacune de ces disciplines qu'ils soient débutants, usagers courants ou confirmés.</p> <p>Tâches à réaliser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demande à Infraspport;</li> <li>• Détermination précise de l'infrastructure à construire;</li> <li>• Réflexion sur les éventuels aménagements du parc et des abords en respectant les règlements en vigueur (cf. la fiche technique d'Infraspport Skate-Park);</li> <li>• Réalisation des travaux;</li> <li>• Détermination des modalités d'utilisation du parc avec les clubs intéressés;</li> <li>• Entretien : L'aire de roller nécessite un entretien fréquent pour enlever les pierres, papiers, feuilles qui pourraient provoquer un réel danger pour le roulement. Il est conseillé d'éviter les zones adjacentes (graviers, sables, terre, ...) susceptibles de salir la zone de roulement.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW /Infraspport/Acteurs locaux	PCDR
CB -18	Valoriser le site de l'Abbaye de Brogne comme site d'accueil touristique (Fiche 79 PCDR) et créer un Syndicat d'Initiative (Fiche 88 PCDR).	Localisable	<p>L'aménagement d'un espace dédié à l'accueil d'un syndicat d'initiative à l'Abbaye de Brogne est un préalable indispensable à la mise en valeur du patrimoine touristique et culturel de la commune. L'accessibilité de cet espace, sa signalisation et sa visibilité sont également nécessaires au syndicat d'initiative pour assurer sa reconnaissance.</p> <p>Tâches à réaliser (y compris conditions préalables) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation et information de la population lors de l'étude de l'avant-projet d'aménagement ;</li> <li>• Projet d'exécution sur base de l'esquisse et de la consultation ;</li> <li>• Opération d'appel d'offre et d'adjudication des travaux ;</li> <li>• Réalisation des travaux : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ restauration du déambulatoire jusqu'au départ de l'escalier monumental en bois (chauffage, électricité, châssis, carrelage, plafonnage, stucs et peinture, ...) et son aménagement sous forme d'espace d'exposition en vue de la création d'un parcours/exposition didactique sur le patrimoine de l'entité ;</li> <li>▪ aménagement d'un espace d'accueil avec comptoir et modification de l'entrée principale ;</li> <li>▪ réaménagement de la cour principale pour des aménagements paysagers et création de quelques places de parking PMR ;</li> <li>▪ signalisation du SI et des accès, parkings, ...</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale/ L'asbl communal de l'Abbaye de Brogne /SPW/ Commissariat Général au Tourisme	PCDR
CB -19	Poursuivre le projet d'extension du zoning industriel Saint-Donat (PCDR Fiche 01) et prévoir des « mesures tampon ».	Localisable	<p>Le projet vise à poursuivre le développement économique sur la commune. Pour ce faire, il est prévu de créer une zone d'extension du parc d'activités existant situé sur la N932. La surface sollicitée est de 15 hectares alors que la superficie valorisable est de 8,5 hectares. Il s'agirait d'une zone d'activité locale, sous-entendu pour l'accueil des activités locales dans une zone d'influence plus limitée.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Etapes de réalisation de la ZAE : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Désignation d'un auteur de projet;</li> <li>○ Réalisation du dossier de demande de dérogation du PCA ;</li> <li>○ Elaboration du projet de PCA et élaboration du RIE ;</li> <li>○ Enquêtes publiques et remise d'avis ;</li> <li>○ Adoption du PCA ;</li> <li>○ Dossier de reconnaissance et d'expropriation ;</li> <li>○ Acquisition des terrains par la commune/BEP ;</li> <li>○ Aménagement/viabilisation de la ZAE par le BEP ;</li> <li>○ Gestion de la ZAE par le BEP Expansion.</li> </ul> </li> </ul>	Court et Moyen terme	Administration communale/ BEP	PCDR PCA
CB -20	Créer un hall-relais d'activités économiques destiné aux PME (PCDR Fiche 02).	Localisable	<p>Le projet consiste en la création d'un hall-relais comportant 4 modules de 260 m<sup>2</sup>, chacun comportant un espace d'atelier de 210 m<sup>2</sup>, un réfectoire, un espace de bureaux et des sanitaires.</p> <p>Compte tenu de l'implantation du hall-relais au sein du parc industrielle de Mettet et de sa proximité immédiate avec le Circuit permanent « Jules Tacheny » de Mettet et le Centre de Formation aux Sports Moteurs en projet, l'objectif du hall-relais est de privilégier l'accueil des entreprises qui évoluent dans le domaine des sports moteur. Il s'agit d'un domaine particulièrement prisé par les jeunes, ce qui rend le projet potentiellement porteur d'emplois auprès des jeunes.</p> <p>Outre la création du hall-relais proprement dit, un soin particulier sera apporté à l'aménagement des abords du bâtiment autant qu'à son architecture. L'objectif est de créer un incitant pour le parc d'activité en termes d'architecture de qualité et d'aménagements paysagers porteur d'une image dynamique et d'ainsi encourager la revalorisation du parc d'activité de Mettet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Éléments de mise en œuvre (État du dossier – Travaux/actions à réaliser) : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Avant-projet ;</li> <li>○ Dépôt du permis d'urbanisme ;</li> <li>○ Projet d'exécution ;</li> <li>○ Lancement du marché de travaux ;</li> <li>○ Réalisation des travaux</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	BEP	PCDR

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
CB -21	Créer un atelier rural (PCDR Fiche 02Bis lot 2).	Localisable	<p>Loué pour une durée limitée par la Commune aux TPE et PME, l'atelier rural a pour fonction de faciliter le lancement de jeunes entreprises en leur évitant des investissements lourds de départ pour l'achat d'un bâtiment. Il les soutient donc pendant la période généralement reconnue comme la plus critique de la vie d'une entreprise en les débarrassant momentanément d'un souci important.</p> <p>Dans le même esprit, l'atelier rural peut aussi héberger des entreprises en voie d'expansion ou de diversification. Il leur donne le coup de pouce qui fait la différence en soutenant les chefs d'entreprise qui veulent s'agrandir ou explorer de nouveaux marchés, ce qui permet également de régler des problèmes de voisinage.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Actions à réaliser : <ul style="list-style-type: none"> <li>• La première étape consiste à rechercher un bâtiment ou un terrain disponible sur la commune. Il sera facilement accessible, situé à proximité des grands axes de communication et limitant les nuisances de trafic sur le voisinage. L'idéal est de pouvoir conjuguer le projet d'atelier rural à la réhabilitation d'un bâtiment ou d'un site désaffecté ce qui permettrait de supprimer un chancre en milieu villageois.</li> <li>• La seconde étape sera la réalisation d'un cahier des charges et le lancement d'avis de marché public en vue de désigner un auteur de projet pour la construction ou la rénovation du bâtiment destiné à abriter l'atelier rural.</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW/	PCDR
CB -22	Créer une agence de développement local ADL (PCDR Fiche 05 lot 2).	Localisable	<p>L'ADL a pour objectif de base le renforcement du développement local, c'est-à-dire promouvoir la création d'un contexte favorable au développement durable local, d'une part via l'amélioration de la qualité de vie sur le plan économique et d'autre part via la création d'emplois.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Elle a pour vocation de détecter, de développer et d'accompagner des projets locaux répondant à des besoins et présentant une plus-value en termes d'emploi et de développement économique.</li> <li>○ Son rôle est également de maintenir et de renforcer l'attractivité du territoire communal, pour les investisseurs et les porteurs de projets potentiels, pour les gens de passage, pour les nouveaux arrivants et pour les personnes du cru.</li> <li>○ L'agence de développement local doit être agréée par le Gouvernement pour solliciter le bénéfice des subventions. L'agrément est accordé pour une durée de trois ans renouvelable.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Éléments de mise en œuvre (État du dossier – Travaux/actions à réaliser) : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Créer un comité de pilotage qui sera chargé de prendre les décisions, de valider les différentes étapes du travail et de décider des axes prioritaires ;</li> <li>○ Déterminer la forme juridique de l'ADL (régie communale autonome ou association sans but lucratif) et un objet social conformes aux exigences légales ;</li> <li>○ Réaliser un diagnostic dont la finalité est de repérer les problèmes et leurs causes, comprendre la réalité locale et son évolution, prendre en compte la réalité du territoire environnant dans les objectifs de développement communal et enfin permettre l'émergence de projets et actions à finalité de création d'emplois et d'activités économiques (le diagnostic réalisé dans le cadre du PCDR est une base très utile) ;</li> <li>○ Réaliser un tableau AFOM qui présente pour chaque secteur (économie, social, culturel, public, environnement et cadre de vie) les atouts/faiblesses, opportunités/menaces du territoire ;</li> <li>○ Définir des axes de développement prioritaires sur base du diagnostic de territoire et de l'étude AFOM ;</li> <li>○ Traduire les priorités en objectifs (d'une même priorité peuvent découler plusieurs objectifs) et ainsi élaborer le plan d'actions ;</li> <li>○ Compléter le formulaire de demande d'agrément.</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW/	

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
<b>Infrastructures techniques</b>						
<b>Mesures principales</b>						
CB -25	Favoriser le raccordement à l'égout en zone collective et informer, sensibiliser et contraindre les riverains au raccordement à l'égout.	Travaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer la réalisation du réseau d'assainissement en accord avec le PASH.</li> <li>Réaliser prioritairement l'égoutage des zones situées à proximité des captages pour lequel il existe une zone de prévention.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ INASEP	PASH
CB -26	Mener une campagne d'information sur les devoirs de chacun quant à la mise en conformité des installations d'épuration des eaux usées.	Publications	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informer correctement et clairement les habitants sur la législation en vigueur afin de réaliser la mise en conformité des systèmes d'épuration individuelle.</li> <li>Mieux faire connaître la prime régionale octroyée à l'installation d'un système d'assainissement autonome.</li> <li>Essayer de mettre en place un achat groupé volontaire de système d'épuration individuelle.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	Brochures/ bulletin communal/ Contrat de rivière
CB -27	Inciter de façon prioritaire, l'installation d'unités individuelles d'épuration des eaux usées, en zone d'assainissement autonome.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Supprimer les rejets individuels d'eaux usées dans les cours d'eau et obliger l'épuration individuelle pour les habitations situées dans les zones non raccordables.</li> <li>Maintenir les primes octroyées pour l'assainissement autonome des eaux usées.</li> <li>Essayer de mettre en place un achat groupé volontaire de système d'épuration individuelle.</li> </ul>	Court terme	Contrat de rivière/ Administration communale/ Région wallonne	Contrat de rivière/ PASH
CB -28	Contrôler les épurations individuelles suivant les directives de la Région wallonne et de l'Union Européenne.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaliser un contrôle de l'état des systèmes d'épuration individuelle et de la qualité des eaux épurées.</li> </ul>	Court à moyen terme	Administration communale/ SPW	
CB -30	Sensibiliser et informer la population aux économies d'eau.	Publications	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diffuser une information permanente sur la nécessité d'économiser l'eau de distribution.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ Contrat de rivière	Contrat de rivière/ bulletin communal/ site internet communal
CB -31	Réaliser une gestion des ressources en eau.	Publications	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sensibiliser la population à la pollution de l'eau et à la consommation parcimonieuse de l'eau.</li> <li>Promouvoir les citernes de récupération d'eau de pluie et la réutilisation de l'eau de pluie pour les besoins domestiques (sanitaires, arrosage, nettoyage).</li> </ul>	Court terme	Administration communale	Brochures/ bulletin communal/ site internet communal
<b>Mesures secondaires ou déjà prévues dans le cadre d'autres actions, programmes ou outils urbanistiques</b>						
CB -29	Rééquiper le site du Parc résidentiel du Lac de Bambois.	Travaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaliser le raccordement du site aux impétrants (eau, électricité, égouttage,...) pour améliorer la qualité de vie des habitants (cf. fiche projet n°91 du PCDR).</li> </ul>	Court à moyen terme	Administration communale	
CB -32	Maintenir une qualité optimale des eaux souterraines et du niveau des nappes phréatiques.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Refuser l'extension ou l'ouverture de nouvelles décharges et n'autoriser que l'installation d'entreprises ne portant pas atteinte aux eaux souterraines ; surveiller les décharges dont l'exploitation est terminée ;</li> <li>Inciter la population à rejeter un minimum de polluants dans les cours d'eau ;</li> <li>Réaliser des contrôles réguliers de la qualité des eaux souterraines ;</li> <li>Éviter une surexploitation des nappes phréatiques par un contrôle régulier de volumes prélevés.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ Contrat de rivière	
CB -33	Informer la population sur les zones de protection de captage	Publications	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diffuser une information sur la réglementation en application dans les zones de protection de captage d'eau souterraine.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SWDE	
CB -34	Protéger les ressources en eau par la création de zones de protection autour des fontaines et sources des cours d'eau.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Créer des zones de protection pour garantir une bonne qualité des eaux.</li> </ul>	Court terme	Contrat de rivière	Contrat de rivière/ PCDR

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
CB -35	Sensibiliser la population sur la réduction de la production de déchets.	Publications	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sensibiliser et éduquer la population à la réduction de la production de déchets ménagers et au tri sélectif, au recyclage et au réemploi en éditant et en diffusant une brochure explicative.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ BEPN	Brochures/ bulletin communal/ site internet communal
CB -36	Valoriser les déchets verts.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Instaurer une aide pour encourager le compostage à domicile des déchets organiques et petits déchets verts.</li> <li>▪ Mise à disposition de la population de broyeurs communaux (cf. fiche projet n°45 du PCDR).</li> </ul>	Court terme	Administration communale	
CB -37	Lutter contre les dépôts de déchets sauvages.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réaliser un inventaire des dépôts sauvages dans la commune.</li> <li>▪ Maintenir la redevance pour l'enlèvement des versages sauvages.</li> </ul>	Court terme	Administration communale	
CB -38	Sensibiliser la population aux économies d'énergie.	Publications	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réaliser un bilan énergétique de la commune pour déterminer son empreinte écologique.</li> <li>▪ Sensibiliser et motiver la population et les entreprises locales pour favoriser des initiatives et des attitudes visant une utilisation rationnelle de l'énergie.</li> <li>▪ Diffuser et vulgariser les différentes réglementations en la matière dans le but de réaliser des économies d'énergie.</li> <li>▪ Informer les demandeurs de permis de bâtir sur les audits énergétiques et les subventions possibles.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ Région wallonne	Brochures, bulletin communal
CB -39	Poursuivre le développement des systèmes de production d'énergie alternative.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Favoriser les énergies renouvelables (solaire, éolienne, biomasse,...) pour produire l'électricité : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ maintenir la prime énergie communale existante (chauffe-eau solaire) et envisager une prime pour les panneaux photovoltaïques.</li> <li>○ mise en place d'une coopérative pour financer des projets d'énergies renouvelables (cf. fiche projet n°66 du PCDR).</li> </ul> </li> <li>▪ Promouvoir et aider à l'installation de panneaux solaires sur les bâtiments agricoles (cf. fiche projet n°15 du PCDR).</li> </ul>	Court à moyen terme	Administration communale	

## 2.3 RÉSEAU DE COMMUNICATION

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
RC-01	Réaliser un Plan Communal de Mobilité (ou intercommunal avec les communes voisines).	Plan	Le Plan Communal de Mobilité est un outil de gestion des déplacements à l'échelle d'une commune ou d'un ensemble de communes. Il s'adresse à tous les modes de déplacement : marche à pied et personnes à mobilité réduite, vélo, transports en commun (bus et train), automobiles, poids lourds.  L'élaboration d'un plan communal de mobilité se fait en partenariat avec la Région Wallonne et l'ensemble des acteurs de la mobilité présents à l'échelle locale, régionale et nationale. Un bureau d'études devra être désigné afin de mener cette étude.	Moyen terme	Administration communale/ SPW	
<b>Modes doux</b>						
RC-02	Prévoir des aménagements cyclables et des cheminements piétons de qualité lors de l'urbanisation de nouveaux secteurs et la rénovation des voiries existantes	Localisable à terme	Afin de réduire les déplacements automobiles et notamment sur les courtes distances (vers le centre de Mettet notamment), il est primordial de réaliser des aménagements cyclables et piétons de qualité. Ces aménagements permettent de renforcer la sécurité des usagers faibles (cyclistes et piétons) et ainsi de provoquer un report modal de la voiture vers les modes doux.  Lors de l'urbanisation de nouveaux terrains, des aménagements destinés aux cyclistes et aux piétons doivent être intégrés dès les premières phases des projets. Le développement des modes doux et les connexions avec les réseaux existants doivent être un des axes de réflexion du projet.  La rénovation des voiries doit être l'occasion de s'interroger sur le dimensionnement et la fonction des voiries. Pour les voiries qui présentent une largeur conséquente, il convient d'envisager de redistribuer l'espace. Ainsi, l'espace dédié à la voiture peut être réduit et celui dédié aux modes doux peut être étendu. En fonction de l'espace gagné, l'aménagement sera différent : élargissement des trottoirs, création d'aménagements cyclables, etc.	Moyen terme	Administration communale/ SPW	
RC-03	Réaménager les trois anciennes voies ferrées en RAVeL afin d'en faire un réseau structurant pour les mobilités douces	Localisable	La Région Wallonne vient d'aménager, sur Mettet, le RAVeL reprenant l'ancienne ligne 150A. Ce premier aménagement doit permettre de développer les déplacements effectués à vélo sur le territoire communal. La commune dispose encore d'un potentiel important en termes d'aménagement de RAVeL puisque deux anciennes lignes ferroviaires peuvent encore être aménagées. L'aménagement des deux autres emprises ferroviaires permettra de proposer une première dorsale structurante pour les déplacements à vélos.  La concrétisation de l'aménagement des deux autres emprises nécessite tout d'abord des discussions entre la Commune, la Région et la SNCB. Il conviendra de s'assurer que la SNCB est toujours propriétaire des emprises et que des terrains n'ont pas été vendus. En cas de maîtrise foncière, les deux itinéraires potentiels devront être inscrits au programme RAVeL. Ensuite, en fonction du calendrier de mise en œuvre des itinéraires RAVeL à l'échelle régionale, une échéance de réalisation des travaux devra être fixée en partenariat avec la Région et la SNCB.	Court terme	Administration communale/ SPW / SNCB	
RC-04	Connecter les futurs RAVeL au RAVeL L150A à Maredret	Localisable	Dans le cadre de la mise en œuvre du RAVeL sur la ligne 150A, cette connexion a déjà été réalisée.	Réalisé	Administration communale/ SPW / SNCB	
RC-05	Aménager des itinéraires de rabattement vers le futur RAVeL	Localisable à terme	Le RAVeL récemment aménagé sur la ligne 150A ne permet pas d'atteindre directement le centre de Mettet. Dans un objectif de continuité des aménagements cyclables, il convient de proposer un itinéraire cyclable sécurisé entre le nouveau RAVeL et le centre de Mettet. Une étude spécifique sur ces deux voiries devra être menée afin d'identifier le type d'aménagement à mettre en œuvre ainsi que les travaux à engager.  <ul style="list-style-type: none"> <li>Pour l'ensemble des itinéraires RAVeL (actuel et futurs) et afin d'optimiser leur utilisation, il convient d'aménager des itinéraires entre les villages et ces itinéraires, ce qui permet de garantir une continuité des aménagements cyclables sur la commune.</li> <li>Ces nouvelles liaisons devront notamment permettre de relier, d'une part, les écoles, les commerces, les administrations, les zones d'activités et, d'autre part, les trois itinéraires RAVeL. La mise en œuvre de ces nouveaux itinéraires devra se faire en fonction de leur degré de dangerosité. Les itinéraires les moins sécurisés devront être aménagés prioritairement. Un calendrier prévisionnel des liaisons à aménager devra alors être réalisé afin de garantir une programmation cohérente des travaux de réalisation.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
RC-06	Créer des liaisons entre les hameaux, les villages et le centre de Mettet	Localisable à terme	<p>A l'échelle communale, le centre de Mettet, par les commerces et les services (administration, écoles, etc.) qu'il propose, génère des flux depuis les autres villages. Compte-tenu de la répartition géographique des villages, des trajets pourraient être réalisés à vélo. La mise en œuvre de liaisons cyclables sécurisées vise à favoriser de tels déplacements entre les villages.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les liaisons prioritaires à mettre en œuvre sont celles qui relient les pôles de la commune entre eux. Des études techniques devront ensuite être menées afin de définir les aménagements et les travaux à réaliser.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-07	Développer des itinéraires cyclistes sécurisés (PCDR fiche 56)	Localisable à terme	<p>Les aménagements cyclables sécurisés représentent un moyen d'action efficace afin de promouvoir les déplacements à vélo sur la commune.</p> <p>La mise en œuvre de cette mesure devra s'appuyer sur une analyse des profils de voirie et de la sécurité des cyclistes sur les itinéraires permettant de relier entre eux les villages de la commune. En fonction de l'espace disponible et du niveau de sécurisation nécessaire, il conviendra de fixer un calendrier d'intervention. Les itinéraires les moins sécurisés pour les cyclistes devront être aménagés en premier.</p>	Court terme	Administration communale/ SPW	PCDR
RC-08	Créer des pistes cyclables	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>En fonction des itinéraires à sécuriser qui auront été identifiés, il conviendra de déterminer les itinéraires qui pourront faire l'objet d'un aménagement avec des pistes cyclables. Ces pistes cyclables doivent également permettre d'offrir un itinéraire de rabattement sécurisé vers les RAVeL (actuel et futur).</li> <li>Le niveau d'insécurité pour les cyclistes doit être le principal critère permettant de fixer la priorité de réalisation des pistes cyclables.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-09	Créer des Sens Uniques Limités permettant de raccourcir certains trajets à vélo	Localisable à terme	<p>La création de SUL permet aux cyclistes d'emprunter des itinéraires les plus directs possibles et de réduire la distance ainsi que le temps de parcours.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parmi les sens uniques présents sur la commune, il faudra identifier les sens uniques qui pourront être convertis en SUL. Ce choix devra notamment se baser sur la dimension de la voirie et la présence éventuelle de zones accidentogènes. La réalisation des SUL devra se faire en fonction du gain apporté aux cyclistes.</li> </ul>	Court terme	Administration communale	
RC-10	Créer des itinéraires cyclables sécurisés vers les écoles de la commune.	Localisable à terme	<p>Les aménagements cyclables sécurisés vers les écoles représentent un moyen d'action efficace afin de promouvoir les déplacements à vélo sur la commune. Les itinéraires RAVeL devront notamment être intégrés à ces itinéraires. Les aménagements cyclables tels que les pistes cyclables et les sens uniques limités devront être mobilisés afin de sécuriser ces itinéraires.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La mise en œuvre de cette mesure devra s'appuyer sur le profil de mobilité de chaque établissement. Les lieux de résidence des écoliers et le moyen de déplacement utilisé devront être identifiés afin d'identifier les écoles pour lesquelles l'utilisation du vélo est potentiellement la plus importante. Les itinéraires aménagés devront être réalisés en priorité au niveau des écoles présentant un potentiel de déplacements à vélo important.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW / Ecoles	
RC-11	Développer une signalisation directionnelle pour les cyclistes.	Localisable à terme	<p>La signalisation directionnelle pour les cyclistes vise à faciliter leurs itinéraires au sein de la commune. Il s'agit d'indiquer aux cyclistes les directions à suivre pour rejoindre les différents pôles générateurs de déplacements de la commune. Cette signalisation doit être spécifique aux cyclistes et doit indiquer les itinéraires cyclables conseillés, c'est-à-dire les ceux présentant des aménagements de sécurisation pour les cyclistes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La mise en œuvre de cette signalisation doit se faire au fur et à mesure de la réalisation du réseau cyclable. Ainsi, les tronçons nouvellement aménagés présenteront directement de l'information offrant ainsi aux cyclistes un véritable itinéraire complet.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	



NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
RC-12	Installer des parkings à vélos aux abords immédiats des pôles générateurs de déplacements.	Localisable à terme	L'installation de parkings à vélos vise à promouvoir les déplacements cyclistes sur la commune. Les cyclistes doivent pouvoir stationner leur vélo facilement et en toute sécurité à proximité immédiate de leur point de destination. Ce stationnement doit fournir des conditions de sécurité satisfaisante afin d'éviter tout vol de vélos. <ul style="list-style-type: none"> <li>Les parkings à vélos doivent se situer à proximité immédiate ou à l'intérieur de pôles générateurs de déplacements tels que les écoles, les commerces, les services, les administrations, les équipements, les entreprises, etc.</li> <li>Le potentiel identifié en termes de déplacements effectués à vélo doit permettre de dimensionner et d'organiser dans le temps l'installation des espaces de stationnement. Plus ce potentiel est important et plus l'aménagement devra être réalisé rapidement.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-13	Installer des parkings à vélo sécurisés et couverts à proximité des arrêts de bus.	Localisable à terme	L'implantation de parkings à vélos sécurisés et couverts à proximité des arrêts de bus vise à promouvoir une intermodalité vélo-bus. Il s'agit de permettre aux usagers des transports en commun de pouvoir se rendre à leur arrêt en vélo. En proposant des installations sécurisées, la sécurité des vélos est alors garantie. En couvrant le stationnement, l'usager récupérera un vélo propre et sec. <ul style="list-style-type: none"> <li>L'échéancier de réalisation doit se baser sur la localisation des arrêts. Les arrêts situés dans les zones périurbaines et qui présentent une fréquentation non négligeable devront être aménagés en premier lieu. Les aménagements en zone plus urbaine seront équipés dans un second temps car ils peuvent être facilement rejoints à pied par les usagers.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW/ TEC	
RC-14	Développer des plans de déplacements scolaires (PDS) et de déplacements d'entreprises (PDE).	Documents d'orientation	La mise en œuvre de PDS et de PDE vise à promouvoir les modes alternatifs à la voiture pour les déplacements domicile-travail et domicile-école. Ils visent à créer une dynamique de mobilité au sein d'établissements (écoles et entreprises) afin de développer l'usage de modes de déplacements alternatifs à une utilisation individuelle de la voiture. <ul style="list-style-type: none"> <li>Le PDE est obligatoire pour toute l'entreprise de plus de 100 salariés. Le PDS, quant à lui, n'est pas tributaire d'un cadre légal formalisé. En effet, il s'agit d'une initiative que les écoles mettent en œuvre sur base du volontariat et qui est soutenue par la Région.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-15	Plan de déplacement scolaire pour accès à des subsides Escargots (PCDR fiche 57)	Documents d'orientation	L'intensité de la circulation ne cesse d'augmenter. Une prise de conscience et une série de mesures adaptées à chaque situation sont donc nécessaires afin de rompre un cercle vicieux : de plus en plus de parents conduisent leurs enfants à l'école → hausse du trafic → diminution de la sécurité et dégradation du cadre de vie aux abords de l'école → donc de plus en plus de parents conduisent leurs enfants à l'école-hausse du trafic... Afin de briser ce cercle vicieux, la commune peut initier des Plans de Déplacements Scolaires <ul style="list-style-type: none"> <li>Afin de mener à bien les différents PDS, le PCDR préconise le recrutement d'un conseiller en mobilité pour la commune. Cette personne assurera le suivi et la mise en œuvre des différents PDS.</li> <li>Lors de la réalisation d'aménagements préconisés par le PDS, des subsides Escargots peuvent être obtenus de la Région.</li> </ul>	Court terme	Administration communale	
RC-16	Recenser et baliser les chemins et les sentiers (PCDR fiche 54)	Localisable à terme	La commune de Mettet dispose d'un potentiel important en termes de chemins et de sentiers. Ce potentiel peut être valorisé dans une optique touristique. Afin de proposer une offre attractive, il convient d'effectuer un recensement des chemins et sentiers utilisables. <ul style="list-style-type: none"> <li>Il s'agit d'introduire un dossier au Secrétariat Général au Tourisme reprenant (1) le matériel requis (panneaux, balises, ..) (2) la documentation relative aux patrimoines (3) infrastructure sur la commune de Mettet (gîtes, hôtels, restaurant, cafés, ...). Pour remplir la demande de subsides auprès de la CGT, il faudra que la commune ou bien un groupe de volontaire s'occupe de réaliser un inventaire précis du nombre et du type de balises à prévoir (plan de signalisation). Il faudra également établir si les itinéraires passent par des sentiers de servitude publique ou par des propriétés privées auquel cas il faudra proposer des conventions aux différents propriétaires.</li> </ul>	Court terme	Administration communale	PCDR

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
RC-17	Baliser de nouveaux itinéraires de promenades et de randonnées	Localisable à terme	Afin de compléter le réseau d'itinéraires de promenades et de randonnées, il est possible de créer de nouveaux itinéraires. Ces derniers devront s'intégrer aux itinéraires existants et ainsi permettre d'étoffer l'offre d'itinéraires. <ul style="list-style-type: none"> <li>Les nouveaux itinéraires devront se baser sur le recensement des chemins et des sentiers effectué dans le cadre du PCDR.</li> </ul>	Court terme	Administration communale	
<b>Déplacements motorisés</b>						
RC-18	Mise en place d'un Système de Covoiturage Local (PCDR fiche 60 bis)	Initiative	La mise en œuvre d'un système de covoiturage local vise, en plus de créer du lien social entre les habitants de la commune, à réduire l'utilisation de la voiture et de palier aux faiblesses de la desserte du réseau de transports publics. Une telle initiative permet de réduire l'isolement de certains habitants et notamment ceux ne possédant pas de véhicules. <ul style="list-style-type: none"> <li>La mise en place d'un SEL suppose : <ul style="list-style-type: none"> <li>La création d'un groupe structuré de membres bénévoles</li> <li>L'élaboration d'un règlement d'organisation (déterminer la valeur des biens et services, gérer l'offre et la demande, analyse de la concurrence – une offre ne peut pas entrer en concurrence avec le secteur d'activité professionnel)</li> <li>L'utilisation d'un logiciel de gestion de l'offre et de la demande (existe déjà !)</li> <li>L'information de la population sur le SEL</li> <li>L'organisation de réunions de coordination/information des membres.</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Association	PCDR
RC-19	Adapter l'aménagement des voiries en fonction de leur hiérarchie.	Localisable	La hiérarchisation permet d'identifier le rôle des voiries : autoroute, transit, intercommunal, communal, local. En fonction de son statut, l'aménagement d'une voirie sera différent et devra être adapté au contexte urbain environnant.	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-20	Adapter les régimes de vitesse en fonction de la hiérarchie et du contexte urbain.	Localisable	Il s'agit d'adapter les vitesses pratiquées par les automobilistes en fonction du tissu urbain environnant et de la classification de la voirie dans la hiérarchie du réseau. Cette mise en adéquation des vitesses et de la hiérarchie vise à assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la voirie dans une optique de partage de l'espace.	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-21	Adapter les carrefours et leurs règles de priorité en fonction de la hiérarchie viaire.	Localisable	L'aménagement des carrefours doit se faire de manière cohérente avec la hiérarchie viaire envisagée, c'est-à-dire que la gestion du carrefour doit se faire de manière adéquate par rapport à la fonction qu'il tient au sein du réseau viaire. Les règles de priorité doivent donner la priorité aux voiries de niveau supérieur, ce qui permet également de limiter le trafic de transit sur les voiries de niveau inférieur. <ul style="list-style-type: none"> <li>Une fois les carrefours problématiques identifiés, la commune doit adapter leur règle de priorité et éventuellement faire appel à des prestataires afin de réaménager le carrefour.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-22	Concentrer le trafic de transit sur les réseaux de transit et de liaisons intercommunales.	Localisable	Les axes du réseau de transit et de liaisons intercommunales doivent capter l'essentiel du trafic de transit sur la commune car ils présentent un dimensionnement capable de supporter un important trafic. <ul style="list-style-type: none"> <li>La mise en œuvre d'une signalisation fréquente et adéquate représente un levier d'action d'important. Toutefois, cette mesure n'est réaliste qu'à condition d'empêcher la percolation du trafic de transit dans les quartiers résidentiels (cf. point suivant).</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-23	Protéger les quartiers résidentiels du trafic de transit	Localisable à terme	Dans un objectif d'amélioration de la qualité vie et de la convivialité dans les quartiers résidentiels, la circulation automobile dans ces zones doit se limiter aux riverains. <ul style="list-style-type: none"> <li>Des aménagements contraignants pour le trafic de transit doivent donc être implantés sur les voiries du réseau local afin d'augmenter le temps de parcours dans les quartiers et ainsi de réduire fortement l'intérêt d'un tel transit</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
RC-24	Maîtriser les vitesses par des aménagements physiques et tout particulièrement en entrée et dans le centre des villages : plateaux, coussins berlinois, chicanes, etc.	Localisable à terme	Le respect des limites de vitesses par les automobilistes doit permettre de sécuriser et de pacifier les zones urbaines et notamment les centres de villages. <ul style="list-style-type: none"> <li>Dans cette optique, des effets de porte peuvent être aménagés à l'entrée des zones urbaines. Dans le centre des zones urbaines, des aménagements ralentisseurs tels que des plateaux, des coussins berlinois, des chicanes peuvent être aménagés. Les usagers faibles (piétons, cyclistes, PMR) se sentent alors plus en sécurité et ils effectueront ainsi davantage de trajets de courte et moyenne distances sans utiliser leur voiture.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-25	Poursuivre l'aménagement des « effets de porte » permettant d'identifier l'entrée dans une zone urbanisée.	Localisable	L'aménagement d'effets de porte vise à signaler aux automobilistes leur entrée dans une zone urbaine et à les faire ralentir en conséquence. <ul style="list-style-type: none"> <li>Ces aménagements pourront prendre la forme d'aménagements de la voirie (rond-point, bandes sonores, marquages au sol différenciés, rétrécissements ponctuels, plateaux, etc.) et/ou d'aménagements des abords (éclairage, signalisation, plantations, etc.).</li> <li>Les tâches à réaliser sont : <ul style="list-style-type: none"> <li>Convention avec le gestionnaire;</li> <li>Identification de la localisation;</li> <li>Définition des travaux à réaliser;</li> <li>Établissement d'un cahier des charges;</li> <li>Désignation d'un (des) auteur(s);</li> <li>Réalisation des travaux.</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-26	Réduire la largeur de voirie utilisable en effectuant un marquage au sol ou un aménagement physique (effet visuel permettant de faire diminuer la vitesse des automobilistes).	Localisable à terme	Les vitesses excessives pratiquées par les automobilistes sur certaines portions de voirie sont rendues possibles par des bandes de circulation présentant des largeurs importantes. Afin de limiter ces vitesses pratiquées, il est proposé de réduire (au moins visuellement) la largeur des bandes de circulation. Cette démarche doit permettre de limiter les vitesses excessives sur les tronçons les plus accidentogènes. <ul style="list-style-type: none"> <li>Il s'agit, dans un premier temps, d'identifier les tronçons de voirie sur lesquels il est possible de réaliser un tel aménagement. En fonction des tronçons mobilisables, une hiérarchisation des interventions devra être effectuée en fonction de la dangerosité de chaque tronçon.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-27	Réaménager les carrefours dangereux : modification des règles de priorité (feux, stop) ou reconfiguration totale du carrefour (rond-point)	Localisable	Sur le territoire communal, plusieurs carrefours sont accidentogènes. Ces carrefours doivent donc faire l'objet d'un réaménagement qui vise à garantir la sécurité de l'ensemble des usagers, tout en permettant une circulation automobile fluide et sécurisée. <ul style="list-style-type: none"> <li>Les carrefours à réaménager sont les suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>carrefour N98 # N932</li> <li>carrefour N98 # N977</li> <li>carrefour N932 # la rue de Fenal</li> <li>carrefour N98 # rue Nouvelle # rue Pontaury</li> <li>carrefour N98 # rue du Vieux Saint-Donat</li> <li>carrefour N573# rue de la Vigne # rye de la Tourette</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-28	Organiser la circulation de poids-lourds	Localisable à terme	La circulation des poids-lourds génèrent des nuisances dans les villages de la commune et peuvent également créer des situations accidentogènes. <ul style="list-style-type: none"> <li>Il convient d'identifier les zones où le passage des poids-lourds est particulièrement délicat et de proposer des mesures permettant de réduire les nuisances pour les habitants de la commune et de sécuriser les centres de villages.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
RC-29	Créer des espaces de stationnement dédié aux visiteurs	Localisable à terme	<p>Les événements organisés sur le circuit de Mettet génèrent des flux de visiteurs conséquent. Actuellement, ces visiteurs stationnent à proximité du circuit et dans le centre de Mettet, ce qui a pour conséquence de générer des situations de congestions à très grande échelle.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Afin de réduire la pression de stationnement aux abords immédiats du circuit, il convient de prévoir des poches de stationnement quelque peu éloignées du site et prévoir des solutions de rabattement vers le site du circuit.</li> <li>La commune de Mettet et les organisateurs des événements se déroulant sur le circuit doivent étudier les sites qui pourraient être mobilisables afin d'accueillir le stationnement. Il pourra s'agir de champs non cultivés, de parkings d'entreprises, etc. Des négociations devront ensuite être entreprises avec les propriétaires afin de déterminer les modalités d'utilisation des parcelles.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ Organisateurs d'événements sur le circuit	
RC-30	Créer des navettes entre les espaces de stationnement et le circuit	Localisable à terme	<p>Une fois les sites pouvant accueillir le stationnement généré par les événements définis, il conviendra d'assurer le rabattement des visiteurs vers le site. Des navettes pourront alors être organisées entre les espaces de stationnement et le circuit. De cette manière, les abords du circuit seront moins encombrés et l'espace disponibles pour les piétons sera plus vaste, ce qui améliorera le ressenti des visiteurs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>En fonction des poches de stationnement et de leur localisation, il conviendra de choisir l'itinéraire le plus direct pour acheminer les visiteurs sur le site du circuit.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ Organisateurs d'événements sur le circuit	
RC-31	Créer des navettes entre le circuit et le centre de Mettet.	Localisable à terme	<p>Afin que les habitants et les commerçants de Mettet puissent bénéficier du circuit et de ses retombés, il est primordial de proposer des navettes entre le centre de Mettet et le circuit. Ainsi, les commerçants pourront capter les visiteurs, ce qui viendra soutenir leur activité.</p>	Court terme	Administration communale/ Organisateurs d'événements sur le circuit	
<b>Espace public</b>						
RC-32	Réaménager les voiries dans la traversée des centres de village et de quartier en accordant plus d'espaces aux usagers faibles (cyclistes, piétons, PMR)	Localisable à terme	<p>Peu d'espaces de convivialité sont actuellement identifiables sur l'espace public de la commune de Mettet. Afin de renforcer la cohésion sociale au sein de la commune de nouveaux espaces de convivialité devront être aménagés. Ils devront permettre aux habitants des villages de se retrouver spontanément ou à l'occasion d'événements organisés. Afin de permettre de la mise en œuvre de tel espace, le réaménagement des voiries traversant le centre des villages est nécessaire.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La commune de Mettet doit, pour la réalisation de ces nouveaux aménagements, faire appel à des prestataires extérieurs. La mise en œuvre des différents espaces doit se faire selon la hiérarchie des villages. Les premiers aménagements devront ainsi être réalisés dans les pôles secondaires avant d'être effectués dans les villages.</li> </ul>	Court terme	Administration communale	

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
RC-33	Etablissement d'un plan de circulation dans le village de Furnaux, en concertation avec les habitants (PCDR fiche 58) et aménagements suite à l'établissement d'un plan de circulation pour le village de Furnaux par les habitants (PCDR fiche 58 bis)	Localisable	<p>L'amélioration de la mobilité sur le territoire communal est un vecteur fondamental de l'amélioration du cadre de vie. La mise en œuvre d'un plan de circulation doit permettre de pacifier la circulation dans le village. Cette réduction de la circulation doit ainsi permettre de renforcer la convivialité dans le village et l'utilisation des modes doux.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ce projet requiert, comme beaucoup d'autres, une grande disponibilité pour la coordination des partenaires, la préparation de réunions, l'élaboration des propositions, etc. C'est surtout au niveau du temps de travail qu'il s'agira de se donner les moyens de mener ce projet à bien. Tout d'abord, il faudra créer un groupe de réflexion composé de bénévoles, de la commune et d'un conseiller en mobilité. Ce groupe organisera 4 à 5 réunions en vue d'élaborer des pistes de projets pour la mise en œuvre du plan de circulation de Furnaux. Ces réunions pourront être enrichies par la présence de spécialistes en matière de mobilité (IBSR), différents acteurs concernés (MET, Service de police,..) et la consultation de la population.</li> <li>▪ Au terme de ces réunions, un plan de circulation sera proposé par le groupe de réflexion. Les propositions d'aménagement qui en découleront feront l'objet d'une esquisse et d'une estimation budgétaire.</li> <li>▪ La mise en œuvre de cette mesure se traduit concrètement par : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Consultation des différents gestionnaires (Tec, services des travaux de la commune, impétrants)</li> <li>○ Consultation et information de la population lors de l'étude et de la réalisation des travaux</li> <li>○ Sur base des esquisses, des projets d'exécution et des sondages seront nécessaires pour connaître la nature du sol et définir les mesures à prendre en matière de terrassement.</li> <li>○ Opérations d'appel d'offre et d'adjudication de travaux.</li> <li>○ Réalisation des travaux.</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale / Bénévoles	PCDR
RC-34	Aménagement de la place d'Oret (PCDR Fiche 36).	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'aménagement proposé vise à : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ protéger l'entrée de l'école en créant une zone sans voiture devant. Les enfants doivent avoir de l'espace mais aussi être vus</li> <li>○ permettre le stationnement en retrait par rapport à l'école</li> <li>○ déplacer le passage piéton dont l'accès actuellement est coincé avec le bâtiment. Le déplacer davantage vers la place afin d'assurer une meilleure visibilité à la fois aux piétons et aux automobilistes ;</li> <li>○ créer un cheminement piéton confortable et sécurisé entre la place et l'entrée de la salle en empêchant le stationnement le long du bâtiment notamment</li> <li>○ modifier le tracé de la nationale afin de ralentir la vitesse mais également restructurer l'ensemble de la place en offrant un espace de grande dimension pour l'installation des forains</li> <li>○ créer du lien avec les éléments architecturaux de qualité du village</li> <li>○ l'éclairage sera dirigé et adapté vers la place et non vers la nationale</li> <li>○ un éclairage spécifique est prévu au niveau du passage piéton.</li> </ul> </li> <li>▪ L'aménagement s'effectuera comme suit : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ réalisation d'un rond-point par le SPW pour ralentir la circulation avant la traversée de la place (vitesses trop dangereuses actuellement)</li> <li>○ consultation des différents gestionnaires (Tec, SPW direction des routes, impétrants)</li> <li>○ consultation et information de la population lors de l'étude et de la réalisation des travaux. Sur base de l'esquisse, un projet d'exécution et des sondages seront nécessaires pour connaître la nature du sol et définir les mesures à prendre en matière de terrassement</li> <li>○ opérations d'appel d'offre et d'adjudication de travaux</li> <li>○ réalisation des travaux</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale / SPW	PCDR

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
RC-35	Aménagement de la place Léon Colin à Mettet (PCDR Fiche 51)	Localisable	<p>La place Léon Colin est située dans le centre de Mettet. L'espace envisagé par le projet s'étend de part et d'autre de la rue Léon Colin, et englobe la place, l'espace de parking de la bibliothèque ainsi que la cour de la bibliothèque. Ce double espace distribue l'école, la bibliothèque, des commerces et des habitations. Elle compte aussi le monument érigé à la mémoire de Léon Colin. Actuellement, la place est en mauvais état (présence des parties en graviers, de nombreux trous) et manque de structure et de cohérence. La circulation des usagers n'y est pas hiérarchisée et dès lors peu sécurisante, notamment pour les piétons et les vélos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le projet prévoit : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ La reconfiguration des voiries et des trottoirs, en ce compris les bordures et filets d'eau, dans le périmètre du projet</li> <li>○ L'aménagement de la place proprement dite par la création d'un espace de rencontre, la mise en valeur du monument Léon Colin, la création d'espaces piétons et d'espace de stationnement, la fermeture de la place par rapport à la nationale par de la végétation arbustive et au sud par un écran végétal, ainsi que plusieurs alignements d'arbres haute tige restructurant l'espace</li> <li>○ L'aménagement paysager de la cour de la bibliothèque en espace de convivialité et de rencontre par l'exclusion du parking et la création d'un jardin paysager</li> <li>○ La création d'une aire polyvalente aménagée en espace de parking comptant 45 emplacements, dont 4 pour PMR et une pour cycles et motos.</li> </ul> </li> <li>▪ L'aménagement se réalisera de la manière suivante : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Consultation des différents impétrants.</li> <li>○ Consultation et information de la population lors de l'étude et de la réalisation des travaux. Sur base de l'esquisse, un projet d'exécution et des sondages seront nécessaires pour connaître la nature du sol et définir les mesures à prendre en matière de terrassement.</li> <li>○ Opérations d'appel d'offre et d'adjudication de travaux.</li> <li>○ Réalisation des travaux.</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale / SPW	PCDR
RC-36	Création d'un parking pour salle des fêtes de Maison (PCDR Fiche 71bis)	Localisable	<p>Il manque de la place pour le parking autour de la salle des fêtes lors des manifestations plus importantes. De plus, la salle ne possède pas une capacité suffisante pour accueillir plus de 200 personnes, un chapiteau est donc nécessaire pour accueillir les manifestations de plus grande ampleur. Ces manifestations étant ponctuelles, les espaces de stationnement seront mobiliser que quelquefois par an. Par conséquent, il est envisagé d'utiliser des terrains non bâtis situés à proximité de la salle pour accueillir le stationnement généré par les manifestations.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette mesure pourra se dérouler ainsi : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Trouver des terrains propices et situés à proximité de la salle des fêtes de Maison (la salle des fêtes pourrait alors alimenter le chapiteau en électricité)</li> <li>○ Passer une convention avec les propriétaires des terrains visés ou éventuellement achat d'un terrain par les autorités communales.</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale	PCDR
RC-37	Renforcer la signalisation des passages-piétons par un marquage au sol, un changement de revêtement, des panneaux de signalisation et éventuellement des feux clignotants.	Localisable à terme	<p>Il s'agit de sécuriser les traversées piétonnes sur la commune. Cette démarche doit permettre de développer les trajets effectués à pied au sein du territoire communal.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pour ce faire, les tâches suivantes devront être effectuées : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Identifier les passage-piétons les moins sécurisés (de manière parallèle au point précédent);</li> <li>○ Distinguer les passage-piétons qui nécessitent uniquement une signalisation de ceux qui nécessitent un aménagement plus lourd (création d'un plateau);</li> <li>○ Planifier la réalisation des aménagements dans un cadre plus global d'aménagement/réaménagement de voirie;</li> <li>○ Réaliser les travaux en fonction du calendrier fixé.</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale / SPW	



NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
RC-38	Mener des actions de requalification de l'espace public en travaillant sur l'éclairage, le mobilier, les revêtements, les plantations, etc.	Localisable à terme	L'aménagement de nouveaux espaces publics sur la commune doit permettre d'améliorer la qualité de vie des habitants en leur proposant de nouveaux espaces de convivialité et de rencontre. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Afin de mettre en œuvre pleinement cette mesure, il convient de : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Identifier les espaces publics nécessitant une requalification;</li> <li>○ Réaliser un planning prévisionnel de réalisation des opérations de requalification;</li> <li>○ Lancer, en temps voulu, les marchés publics;</li> <li>○ Engager les études nécessaires et la réalisation des travaux.</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale	
RC-39	Elargir, si possible, les trottoirs existants afin de faciliter les cheminements piétons.		La qualité des trottoirs est primordiale dans le cadre d'une politique volontariste en faveur du développement des modes doux. Des trottoirs suffisamment larges permettent aux piétons de circuler en toute sécurité, sans devoir, sur certains tronçons, marcher sur la route. Afin d'atteindre cet objectif, l'espace dédié aux piétons devra s'étendre, lorsque cela est possible, sur l'espace dédié aux véhicules (largeur de chaussée minimale de 3m pour une voirie à sens unique et de 5m pour une voirie à double sens). <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il s'agit ici de : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Déterminer les trottoirs pouvant faire l'objet d'un élargissement;</li> <li>○ Echelonner la mise en œuvre de ces aménagements en fonction de la dangerosité actuelle;</li> <li>○ Profiter des opportunités d'aménagements de la voirie pour élargir les trottoirs.</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-40	Mettre en œuvre de manière effective le règlement régional relatif à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR).	Règlement	Les cheminements et l'accès aux bâtiments doivent être accessibles aux PMR. Pour ce faire, il convient de : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Recenser les bâtiments et les équipements publics qui doivent être accessibles aux PMR;</li> <li>○ Engager un programme de mise en œuvre d'accessibilité pour les PMR.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Des aménagements temporaires (rampes) peuvent être implantés dans l'attente de la concrétisation de la politique globale.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-41	Poursuivre les aménagements destinés aux personnes à mobilité réduite au niveau des itinéraires urbains.	Localisable à terme	Lors de l'aménagement ou du réaménagement de l'espace public, il conviendra de s'assurer de la mise en accessibilité pour les PMR. Ainsi, les passages-piétons devront être traités de plain-pied avec les trottoirs par la mise en œuvre de rabaissement du trottoir ou par le rehaussement du passage-piétons (plateau). <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ D'une manière plus spécifique au réaménagement d'espace public, cette mesure comprend : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Identifier les cheminements piétons devant être accessibles aux PMR (cheminements vers les bâtiments et équipements publics);</li> <li>○ Engager un programme de mise en œuvre d'accessibilité pour les PMR parallèlement à la mise en œuvre de l'accessibilité des bâtiments et équipements publics afin d'offrir des cheminements continus.</li> </ul> </li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
RC-42	Créer des espaces de dépose-minute (kiss and ride) aux abords des écoles	Localisable à terme	Les abords d'écoles représentent des zones saturées par la circulation aux heures d'entrée et de sortie des classes. La mise en œuvre de dépose-minute vise à fluidifier la circulation et à décongestionner ces espaces.	Court terme	Administration communale/ SPW	

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
<b>Transport en commun</b>						
RC-43	Renforcer l'offre du réseau TEC vers Namur	Non localisable	Namur constitue un pôle urbain important pour Mettet. En effet, Namur dispose d'activités économiques, de pôles d'enseignements, de commerces et de services qui sont attractifs pour les habitants de Mettet. Par conséquent, la demande en déplacement entre Namur et Mettet est donc importante. <ul style="list-style-type: none"> <li>Afin d'être compétitif par rapport à la voiture et ainsi attirer de nouveaux voyageurs, le réseau TEC doit proposer une liaison rapide et efficace vers Namur.</li> <li>La mise en œuvre de cette mesure nécessite des discussions avec le TEC. Celles-ci devront s'inscrire dans un cadre plus global d'adaptation de la desserte TEC sur le territoire communal et des communes voisines.</li> </ul>	Court à Moyen terme	Administration communale/ TEC	
RC-44	Créer une ligne vers Charleroi	Non localisable	De la même manière que Namur, Charleroi représente un pôle urbain attractif pour les habitants de Mettet. A l'heure actuelle, il n'existe pas de liaison en bus entre Mettet et Charleroi. <ul style="list-style-type: none"> <li>Pour générer un report de la voiture vers le bus pour les liaisons entre Mettet et Charleroi, il convient de proposer une ligne bus performante et compétitive par rapport à l'utilisation de la voiture.</li> <li>Cette mesure s'inscrit dans le cadre des négociations avec le TEC.</li> </ul>	Court à Moyen terme	Administration communale/ TEC	
RC-45	Développer les liaisons entre les villages et le centre de Mettet	Localisable à terme	A l'échelle communale, l'offre de déplacements entre les villages restent peu développée. Le centre de Mettet constitue le lieu central de la vie communal car il regroupe les services administratifs, les équipements, les commerces et les services. <ul style="list-style-type: none"> <li>Il convient de proposer une desserte entre les villages et le centre de Mettet afin de permettre aux habitants des villages de pouvoir effectuer leurs démarches administratives, leurs achats et leurs activités au sein de la commune.</li> <li>Cette mesure s'inscrit dans le cadre des négociations avec le TEC.</li> </ul>	Court à Moyen terme	Administration communale/ TEC	
RC-46	Développer une offre complémentaire au réseau TEC afin de desservir les zones les moins denses de la commune : transport à la demande ou Proxibus	Localisable à terme	A l'échelle communale, l'offre de déplacements entre les villages restent peu développée. Afin de combler cette faiblesse, il est proposé d'envisager la création d'un système de transport à la demande ou d'un Proxibus au sein du territoire communal. Dans le cas d'un système de transport à la demande, il s'agit d'activer le service à la demande d'un voyageur, c'est-à-dire qu'en l'absence de demande, la ligne n'est pas mise en service. <ul style="list-style-type: none"> <li>La mise en œuvre du système de covoiturage local doit être intégré à la démarche afin d'identifier les synergies potentielles avec le système de transport à la demande.</li> <li>Cette mesure s'inscrit dans le cadre des négociations avec le TEC. Les acteurs locaux de la mobilité devront être intégrés aux discussions afin d'identifier les modalités de mise en œuvre du service de transport à la demande.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ TEC	
RC-47	Réduire autant que possible le temps de parcours en bus, afin d'être concurrentiel à la voiture, au moins sur les courtes distances.	Non localisable	Afin de gagner en attractivité, les temps de parcours offerts par les bus doivent être du même ordre de grandeur que ceux effectués en voiture. Par conséquent, les lignes structurantes du réseau TEC doivent proposer des itinéraires relativement directs. Le service de transport à la demande offrira, quant à lui, une desserte plus fine des zones urbaines pour les déplacements s'effectuant au sein de la commune. <ul style="list-style-type: none"> <li>Cette adaptation doit faire l'objet de négociations avec le TEC qui devront aboutir à un compromis optimal pour les habitants de la commune.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ TEC	
RC-48	Assurer la desserte des zones les plus urbanisées par des lignes structurantes	Non localisable	Les zones les plus urbanisées de la commune représente les potentiels de déplacements les plus importants sur le territoire communal alors qu'une demande moins importante émane des zones moins denses. <ul style="list-style-type: none"> <li>Dans une logique de rentabilité des lignes de transport en commun, pour qu'une ligne puisse être pérenne, il convient qu'elle capte un certain nombre de voyageurs. En plus, si la ligne se veut structurante et performante avec des temps de parcours réduits et, par conséquent, des arrêts moins fréquents, il faut que les points d'arrêts puissent capter une clientèle suffisante. Ainsi, les lignes structurantes doivent uniquement desservir les zones les plus peuplées.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ TEC	

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
RC-49	Réduire les variantes et favoriser un itinéraire fixe pour chaque ligne	Non localisable	<p>A l'heure actuelle, les lignes desservant présentent plusieurs variantes, ce qui en limite la lisibilité pour les usagers. En effet, les grilles horaires doivent être regardés attentivement afin d'identifier les horaires de passages.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pour réduire cette relative complexité du réseau, il convient de proposer des itinéraires fixes pour les lignes. De cette manière, il sera plus facile pour les usagers de lire les fiches horaires et de cerner la desserte proposée.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ TEC	
RC-50	Aménager les arrêts de bus en installant des abribus et en indiquant les horaires de passage des bus.	Localisable à terme	<p>Les conditions d'attente des voyageurs représentent un élément important dans l'utilisation des réseaux de transports en commun routier. Le développement des abribus apparaît comme un des éléments les plus visibles sur le territoire et informe également la population du passage d'un bus à cet endroit.</p> <p>En collaboration étroite avec le TEC, la commune de doit identifier les arrêts de bus qui devront faire l'objet d'un réaménagement. Le TEC devra ensuite intégrer les arrêts concernés dans son budget d'investissement.</p>	Court terme	Administration communale/ TEC	
RC-51	Adapter les horaires du réseau TEC aux horaires des trains en gares de Charleroi et de Namur	Localisable à terme	<p>Les horaires des bus et des trains doivent être accordés afin de permettre des connexions entre les deux modes de transports dans des conditions optimales, c'est-à-dire des temps d'attente réduits et une information en temps réel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette mesure s'inscrit dans le cadre des négociations avec le TEC.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ TEC	

## 2.4 CADRE NATUREL

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
<b>Réseau écologique</b>						
CN-01	Réaliser un plan communal de développement de la nature (PCDN) (cf. fiche projet PCDR 42).	Plan	La réalisation d'un tel outil serait d'une grande importance pour inventorier, localiser, préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel de la commune.	Court à long terme	Administration communale/ SPW	PCDN/ PCDR
CN-02	Préserver et renforcer le maillage écologique de la commune.	Localisable à terme	<p>Plusieurs actions pourront être menées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dresser un inventaire des zones et éléments intéressants d'un point de vue écologique – via la réalisation d'un PCDN.</li> <li>▪ Soutenir la modification du Plan de Secteur (lors de sa révision) pour faire, notamment, des espaces verts et des zones naturelles. Le présent Schéma de Structure Communal propose environ 200 ha de reconversion en zones 'vertes' (non bâtissables).</li> <li>▪ Aménagement de l'Ancienne carrière (Les Hayettes), à Biesme en espace de rencontre, de loisirs et de conservation de la nature (fiche projet PCDR 69).</li> <li>▪ Acquisition par la commune de sites d'intérêt biologique.</li> <li>▪ Définir un plan de gestion et d'entretien durable des zones d'intérêt afin d'en assurer la protection.</li> <li>▪ Réalisation de conventions avec des propriétaires privés en vue d'encourager une gestion naturelle de certains sites d'intérêt biologique.</li> <li>▪ Négocier avec le SPW l'aménagement et la gestion écologique des abords des anciennes voies ferrées.</li> <li>▪ Proposer des mesures de protection ainsi que des actions de valorisation et de développement telles que, par exemple, le classement, la distribution d'arbres, la sensibilisation de la population, la mise en place de vergers ou de jardins collectifs, etc.</li> <li>▪ Contrôler la fréquentation et éviter la surfréquentation des milieux présentant un certain intérêt biologique en sélectionnant les sites pouvant être ouverts (totalement ou en partie) au public; et, en y aménageant des chemins pour y concentrer les flux.</li> <li>▪ Etudier la possibilité de mettre en place un règlement de préservation de la nature (voir infra).</li> <li>▪ Aménagement d'espaces verts au centre des villages (fiche projet PCDR 44).</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW/ DGRNE/ DNF/ Associations environnementales (Natagora, etc.)/ Contrats de rivière (CR)	PCDN/ PCDR/ CR / Convention Bords de route
CN-03	Préserver les espèces végétales locales.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Recenser et localiser les espèces invasives présentes sur le territoire communal – via PCDN.</li> <li>▪ Si nécessaire, réaliser des campagnes de lutte contre ces espèces.</li> <li>▪ Choisir dans tous les aménagements publics des essences régionales et adaptées.</li> <li>▪ Si possible, créer des zones « sauvages », gérées écologiquement, dans les parcs.</li> <li>▪ Sensibiliser et informer la population (affiches, brochures, soirées d'info-conseil, écoles, etc.) aux risques et "dommages" induits par les plantes invasives ainsi que les informer sur les essences régionales et l'aménagement de jardins écologiques.</li> <li>▪ Etudier la possibilité de réaliser un règlement de préservation de la nature interdisant, par exemple, l'usage de certaines espèces de plantes. Et, édicter une liste des espèces régionales pouvant être employées et ce en fonction de la station, etc.</li> </ul>	Court à Moyen terme	Administration communale (service environnement)/ SPW/ DNF/ Contrats de rivière/ Associations environnementales (Natagora, etc.)	PCDN
CN-04	Protéger et mettre en valeur les vergers présents sur le territoire communal.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Recenser les vieux vergers encore existants (surtout haute tige), les préserver (rachat par la commune, primes pour les propriétaires, etc.) et les gérer de manière adéquate, notamment, par la plantation d'anciennes variétés fruitières, témoins de la diversité biologique fruitière actuellement en régression – via PCDN. Ces vergers pourraient également être aménagés afin d'accueillir un public.</li> <li>▪ Etudier la possibilité de réaliser un règlement communal relatif à la distribution de plants fruitiers.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW/ Associations environnementales (Natagora, etc.)	PCDN

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
CN-05	Protéger les arbres et haies remarquables ainsi que réaliser des balades sur ce thème.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actualiser la liste des arbres et des haies remarquables.</li> <li>Mettre ces éléments en évidence via une signalisation adéquate au niveau des terrains communaux, voire ceux se trouvant sur des terrains privés visibles depuis l'espace public, et ce en accord avec les propriétaires.</li> <li>Des balades sur ce thème pourraient être développées.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
CN-06	Eviter et nettoyer les dépôts clandestins (y compris de déchets verts) et sensibiliser la population au tri sélectif, au recyclage ainsi qu'aux consommations alternatives.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poursuivre le recensement et l'assainissement des sites sujets à des dépôts.</li> <li>Rechercher les contrevenants, les sensibiliser et si nécessaire sanctionner.</li> <li>Mener des campagnes de sensibilisation de la population et des écoles (articles, brochures, panneaux, actions dans les écoles, etc.) afin d'éviter ces dépôts.</li> <li>Valorisation des déchets verts par l'encouragement du compostage à domicile et la mise à disposition de broyeurs communaux (fiche projet PCDR 45).</li> <li>Développer un point de collecte destiné aux déchets verts dans chaque village.</li> </ul>	Court terme	Administration communale (service environnement)/ SPW	PCDR
CN-07	Limiter l'usage de produits toxiques pouvant porter atteinte à la faune et/ou à la flore.	Publications et séminaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Au niveau des espaces verts publics et des abords des sentiers/chemins éviter d'utiliser des produits toxiques tels que des pesticides.</li> <li>Sensibiliser (affiches, publications, séminaires, brochures, soirées d'info-conseil, etc.) la population à un usage limité des pesticides.</li> <li>Etudier la possibilité de mettre en place un règlement de protection de la nature, qui interdirait, par exemple, l'usage de pesticides endéans une certaine distance des cours et points d'eau; etc.</li> </ul>	Court - Moyen terme	Administration communale (Service environnement)/ SPW	
<b>Cours d'eau</b>						
CN-08	S'intégrer dans les actions menées par les contrats de rivière de la Haute-Meuse ainsi que Ry de Fosses et Basse Sambre.	Action	<ul style="list-style-type: none"> <li>Participer aux réunions avec les Contrats-Rivière et adhérer à leurs actions.</li> <li>Sensibilisation de la population au fait de préserver le maillage bleu de la commune (rejets d'eaux usées, dépôts de déchets, etc.).</li> <li>Réaliser des actions de "nettoyage" des abords des cours d'eau.</li> <li>Poursuivre les infractions environnementales telles que les rejets d'eaux usées.</li> </ul>	Court terme	Administration communale (service environnement)/ Contrat de rivière/ Associations environnementales (Natagora, etc.)	CR
CN-09	Protéger et entretenir les berges des cours d'eau.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interdire l'accès du bétail aux berges des cours d'eau par la clôture des pâtures (accompagnée de la pose d'abreuvoirs), le long des cours d'eau, à quelques mètres de la crête de berge du ruisseau. Et, sanctionner les contrevenants.</li> <li>Sensibiliser les agriculteurs quant à l'érosion des berges par le bétail et identifier les lieux sensibles.</li> <li>Restaurer des berges naturelles, le long des cours d'eau, étangs et zones humides appartenant à un propriétaire public. Pour ces éléments appartenant à des privés, sensibiliser ces derniers à l'intérêt de leur aménagement naturel et, mise en place d'une prime à cet effet.</li> <li>Eviter la destruction d'arbres rivulaires via un règlement sur l'abattage et la protection des arbres et des haies.</li> <li>Réaliser un travail de sensibilisation des gestionnaires des cours d'eau afin qu'ils réalisent des curages dits "doux".</li> <li>Réaliser un règlement complémentaire sur la protection de la nature, celui-ci pourrait, par exemple, réglementer les types de curage admis, imposer l'entretien des cours d'eau (lit, berges et abords), etc. En cas de non-respect de ce règlement, des sanctions pourraient être édictées.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW/ Contrats de rivière/ Agriculteurs/ Associations environnementales (Natagora, etc.)	CR

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
CN-10	Interdire la plantation de résineux à proximité des cours d'eau.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaliser un règlement complémentaire sur la protection de la nature, celui-ci pourrait interdire la plantation de résineux à moins de 30 mètres des cours d'eau.</li> </ul>	Court - Moyen terme	Administration communale (service environnement)/ SPW	
CN-11	Suppression des rejets d'eaux usées dans les cours d'eau.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recenser les points de rejets d'eaux usées et identifier leur source. Sensibiliser leur propriétaire afin qu'ils réalisent un traitement de ces eaux avant leur rejet ou qu'ils réalisent leur égouttage. Dans le cas contraire, des sanctions devraient être prises.</li> <li>La commune devrait mieux faire connaître la prime régionale à l'installation d'un système d'assainissement autonome.</li> <li>Mettre en œuvre le PASH le plus rapidement possible.</li> <li>Diffuser une information permanente auprès de la population sur l'assainissement des eaux et la nécessité d'économiser cette ressource.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW/ Contrats de rivière/ Associations environnementales (Natagora, etc.)	CR / PASH
CN-12	Rouvrir les milieux humides par débroussaillage et désenrésinement et les protéger.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organiser, avec des associations environnementales, contrat de rivière, DNF, service environnement, etc., des événements (bénévoles) ayant pour but de restaurer ou de créer des mares ou de zones humides.</li> <li>Limiter la pollution de ces zones ainsi que leur enrichissement par des apports nutritifs via la réalisation d'une zone tampon sur leur pourtour.</li> <li>Sensibiliser les propriétaires de zones humides et de mares à leur préservation.</li> <li>Sensibilisation des écoles aux sites humides de la commune et mise en valeur didactique de ces zones.</li> </ul>	Court - Moyen terme	Administration communale (service environnement)/ SPW/ Contrats de rivière/ Associations environnementales (Natagora, etc.)	CR/ PCDN
CN-13	Préservation des milieux humides.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interdire le drainage et/ou le comblement des zones humides sans accord préalable de la Région.</li> <li>Interdire de planter dans les fonds humides des peupliers et/ou des résineux, y favoriser des aulnaies.</li> <li>Soutenir la modification du Plan de Secteur (lors de sa révision) pour la réalisation de zones naturelles ou encore d'espaces verts car l'action de drainer y est interdit.</li> <li>La commune devrait réaliser une campagne d'information afin de mieux faire connaître les primes régionales à la conservation des mares.</li> <li>La commune de Mettet pourrait également mettre sur pied une prime à la préservation des mares.</li> <li>Sensibiliser les propriétaires de zones humides et de mares quant à leur préservation.</li> </ul>	Court - Long terme	Administration communale/ SPW/ Contrats de rivière/ Associations environnementales (Natagora, etc.)	CR/ Révision du Plan de Secteur
CN-14	Creuser et entretenir régulièrement les fossés et les bassins d'orage existants, les avaloirs et les cours d'eau.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adopter une fréquence d'entretien des cours d'eau et des fossés en rapport davantage avec leur degré d'envasement.</li> <li>Sensibiliser les gestionnaires de ce type d'infrastructures/éléments à leur entretien régulier et adéquat (c'est-à-dire sans porter atteinte à l'environnement). Et, les informer sur les modes d'entretien à préconiser.</li> </ul>	Court terme	Administration communale (service travaux et service technique)/ SPW	
CN-15	Les zones de parking ainsi que les voiries privées seront conçues, préférentiellement, de façon (semi)-perméable tout en évitant d'éventuelles pollutions des nappes phréatiques.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etablissement de règles de constructibilité spécifiques afin de limiter l'imperméabilisation des sols.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	SSC/ RUE/ RGBSR



NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
<b>Domaine agricole</b>						
CN-16	Favoriser la diversification des types de cultures, l'agriculture durable et les filières qui s'y rapportent.	Non localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaliser une étude de marché examinant les potentialités du territoire par rapport aux différentes filières possibles et par rapport aux applications locales et à l'impact résiduel sur l'environnement.</li> <li>Encourager la mise en place de systèmes de production d'énergie alternative aux combustibles fossiles en intégrant notamment l'agriculture pour la production de la matière première ou la valorisation de sous-produits (cf. fiche projet PCDR 64 « Étude énergétiques agriculture – environnement »).</li> <li>L'administration communale doit promouvoir, auprès de ses agriculteurs, les aides à ce type d'activité ainsi qu'à l'agriculture biologique.</li> <li>Sensibiliser les agriculteurs de la commune à une agriculture durable et soucieuse de l'environnement.</li> </ul>	Etude de marché à court terme.	Administration communale/ Agriculteurs/	PCDR
CN-17	Mise en place d'aménagements spécifiques le long de certaines parcelles agricoles pour éviter le ruissellement diffus et l'érosion hydrique (coulées de boues).	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recenser les lieux présentant d'importants problèmes d'érosion et de coulées boueuses.</li> <li>Voir la mesure suivante « Encourager la mise en œuvre des primes agri-environnementales » afin de limiter et de réduire les problèmes d'érosion et de coulées boueuses.</li> <li>Planter des haies en bordure de voiries communales, si celles-ci sont perpendiculaires à la pente, ou situées en zone de coulées boueuses, ou encore si elles se trouvent au niveau d'un versant dépourvu d'éléments pouvant retenir l'écoulement des eaux (haies, prairies, etc.).</li> <li>Faire connaître les subventions régionales et mettre en place des subsides communaux à la plantation d'arbres et de haies auprès de la population et des agriculteurs.</li> <li>Etudier la possibilité de réaliser un règlement complémentaire sur la protection de la nature, celui-ci pourrait, par exemple, protéger les arbres et les haies; imposer la plantation de haies, arbres ou bosquets; lister les essences végétales autorisées; imposer l'usage d'essences adaptées aux conditions édaphiques et climatiques locale; etc.</li> <li>Limiter l'abattage des haies et alignements d'arbres via permis d'urbanisme et contrôles.</li> <li>Entretien et créer des fossés afin d'y canaliser le ruissellement de l'eau.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW / Agriculteurs	
CN-18	Encourager la mise en œuvre des primes agri-environnementales.	Promotion	<ul style="list-style-type: none"> <li>La promotion de ces mesures par la commune de Mettet, auprès des agriculteurs qui travaillent sur son territoire, permettrait d'augmenter les surfaces inscrites au programme et de contribuer à des objectifs comme la protection des eaux souterraines, la protection des espaces naturels et la conservation des paysages avec par exemple, la réalisation de tournières enherbées en bordure de culture ou de bandes de prairie extensive; la plantation de haies et bandes boisées, arbres ou arbustes isolés; la mise en place de subsides à la réalisation de couvertures hivernales du sol avant culture de printemps, etc.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW/ Agriculteurs	Primes agri-environnementales
CN-19	Soutenir les jeunes agriculteurs lors de la reprise d'une exploitation.	Actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en place une cellule de soutien et d'aide aux jeunes agriculteurs (infos-conseil).</li> <li>Mise en place d'avantages (par exemple, primes à l'installation) pour les jeunes agriculteurs</li> </ul>	Court - Moyen terme	Administration communale/ SPW/ Agriculteurs	
CN-20	Soutenir le secteur apicole.	Actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation de la charte d'engagement « Commune Maya ».</li> <li>Réaliser des plantations d'arbres et de haies, si possible indigènes<sup>1</sup> et à haut potentiel mellifère au niveau des propriétés communales (espaces publics, bords de route, etc.).</li> <li>Se référer aux mesures « Limiter l'usage de produits toxiques pouvant porter atteinte à la faune et/ou à la flore » et « Protéger et mettre en valeur les vergers présents sur le territoire communal » (voir supra).</li> <li>Sensibiliser (affiches, publications, séminaires, brochures, soirées d'info-conseil, etc.) la population à un usage limité des pesticides ainsi qu'à la plantation d'essences indigènes et à haut potentiel mellifère.</li> <li>La commune pourrait réaliser des campagnes de distribution de graines ou de plants d'espèces végétales à haut potentiel mellifère.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW/ Section apicole de Mettet	

<sup>1</sup> Voir liste en annexe.

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
CN-21	Améliorer les relations entre les agriculteurs et les habitants de la commune.	Actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cellule d'accueil et d'information relative à la gestion des activités agricoles sur le territoire communal (fiche projet PCDR 12).</li> <li>Meilleure gestion de la relation entre agriculteurs et population (Charte) (fiche projet PCDR 13).</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ Agriculteurs/ Habitants	PCDR
<b>Domaine forestier</b>						
CN-22	Protéger les forêts existantes non reprises au Plan de Secteur. Et, veiller au respect du zonage prévu par le Plan de Secteur en évitant le déboisement de certaines zones.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>En cas de révision du Plan de Secteur soutenir la réalisation de nouvelles zones forestières.</li> <li>Mettre sur pied une cellule de surveillance des zones boisées afin de contrôler celles qui, de fait, ne seraient plus dévolues aux bois. Il s'agirait d'un travail réalisé en collaboration avec la DNF, les gardes forestiers et l'administration communale.</li> </ul>	Moyen terme	Administration communale/ SPW / DNF/ Gardes forestiers	SSC/ Révision du Plan de Secteur
CN-23	Préserver les forêts typiques de la région tout en les gérant de manière durable.	Promotion	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informers les propriétaires forestiers que le gouvernement wallon encourage une gestion durable des forêts en Wallonie (espèces adaptées à leur milieu, plants de provenance recommandable, forêts mélangées en espèces, densités de plantation compatibles avec le maintien de la biodiversité, etc.) au moyen de subsides à la plantation (même pour les propriétaires privés).</li> <li>Mise en place de subsides pour l'entretien des sous-bois.</li> <li>Etudier l'idée de mettre en place une prime communale supplémentaire à la plantation de feuillus.</li> <li>Acquisition de superficies forestières intéressantes par le secteur public.</li> <li>Interdire de drainer les fonds humides et d'y planter des peupliers et/ou des résineux.</li> </ul>	Court - Long terme	Administration communale/ SPW / DNF/ Propriétaires forestiers	
CN-24	Participer à la certification forestière PEFC, surtout en ce qui concerne les propriétaires privés.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tous les propriétaires forestiers publics devraient opter pour la labellisation PEFC qui garantit que leurs forêts sont gérées durablement.</li> <li>Promouvoir cette certification auprès des grands propriétaires forestiers privés afin de fournir un label de qualité aux forêts de Mettet.</li> </ul>	Court - Moyen terme	Administration communale/ SPW/ Propriétaires forestiers	
<b>Paysage</b>						
CN-25	Mettre à jour les périmètres d'intérêt paysager. <ul style="list-style-type: none"> <li>Délimiter de nouveaux périmètres d'intérêt paysager;</li> <li>Identifier des points de vue paysagers.</li> </ul>	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Délimiter de nouvelles zones d'intérêt paysager en plus des périmètres prévus au Plan de Secteur (SSC). Le présent schéma de structure communal propose le classement d'un peu plus de 2.200 ha. L'ensemble de ces nouveaux périmètres d'intérêt paysager retenus correspond essentiellement à des paysages ouverts composés de zones de cultures et de prairies ainsi qu'à des fonds de vallées arborés. Ces PIP comprennent également différents villages tels que Oret, Ermeton-sur-Biert, Biesmerée, Graux, Saint-Gérard ou encore Bossière.</li> <li>Identifier des points de vue paysagers (SSC). Le présent schéma de structure communal propose 11 points de vue remarquables.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	SSC
CN-26	Dans le cadre du SSC prévoir des mesures particulières dans les zones d'intérêt paysager ainsi qu'au sein de points et lignes de vue remarquables pour assurer la préservation du paysage.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etablissement de règles de constructibilité spécifiques autour des points de vue et au sein des périmètres d'intérêt paysager.</li> <li>Interdire de bâtir sur ou à proximité des crêtes.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	SSC
CN-27	Maintenir et/ou créer une ligne de vue dégagée vers les éléments remarquables.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etablissement de règles de constructibilité et d'aménagement spécifiques aux abords des éléments remarquables ainsi qu'au sein des périmètres d'intérêt culturel, historique et esthétique.</li> <li>Respecter les prescriptions relatives aux surimpressions : périmètre d'intérêt paysager, périmètres d'intérêt culturel, historique et esthétique et point de vue remarquable du SSC.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	SSC

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
CN-28	Garder des ouvertures paysagères via des zones non aedificandi.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le SSC propose la réalisation de zones moins propices à l'urbanisation (pour cause d'ouverture paysagère) sur le schéma des orientations territoriales.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	SSC
CN-29	Intégrer les agriculteurs dans ce travail de préservation et de mise en valeur du paysage puisque ceux-ci gèrent près de 68% du territoire communal.	Publications et règlement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rassembler et diffuser les informations sur les mesures agri-environnementales en collaboration avec les syndicats agricoles et les contrats de rivière.</li> <li>Etablissement de règles de constructibilité en zone agricole (prescriptions du SSC).</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ Agriculteurs	SSC
CN-30	Limiter dans le cadre du traitement des permis, l'impact visuel du parc d'activité économique ainsi que des éléments dénaturant le paysage, par des accroches au paysage ou des rideaux verdurissants.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etablissement de règles de constructibilité spécifiques dans certaines zones telles que le parc d'activité économique (voir prescriptions du SSC).</li> <li>Mise en place de subsides/aides à la plantation d'alignements d'arbres-arbustes à proximité de ces éléments et promotion des subventions régionales.</li> <li>Eviter un effet de mitage du paysage par la dispersion de ces éléments, il faudra favoriser leur groupement et une utilisation économe de l'espace.</li> <li>Exiger une étude paysagère accompagnant toute demande de permis d'urbanisme pour de nouvelles constructions pouvant porter atteinte au paysage (entreprises, antennes relais-gsm, hangars, etc.).</li> </ul>	Court - Moyen terme	Administration communale/ SPW/ Paysagistes	SSC
CN-31	Eviter et/ou supprimer les monocultures de résineux qui referment les paysages. Et, préférer les lisières ondulantes.	Promotion	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voir la mesure « Préserver les forêts typiques de la région tout en les gérant de manière durable ».</li> <li>Sensibiliser les grands propriétaires forestiers privés quant à l'impact visuel de monocultures composées de résineux. Au niveau des forêts soumises, réaliser des aménagements permettant la mise en place de lisières ondulantes composées de feuillus.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW/ DNF/ Propriétaires forestiers	
CN-32	Promouvoir la préservation et la plantation de haies ou d'alignements d'arbres, notamment le long des chemins agricoles.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voir la mesure « Mise en place d'aménagements spécifiques le long de certaines parcelles agricoles pour éviter le ruissellement diffus et l'érosion hydrique (coulées de boues) ».</li> <li>Promouvoir la plantation de haies en clôture d'héritages voisins.</li> <li>Réaliser des plantations d'arbres et de haies, si possible indigènes et à haut potentiel mellifère au niveau des propriétés communales.</li> <li>Mettre en place une convention d'entretien des haies entre la commune et les exploitants agricoles propriétaires de haies situées le long de voiries communales. Ce travail pourrait être réalisé en échange d'une redevance (prise en charge partielle des frais par la commune ou non).</li> <li>Mise en place d'un règlement communal relatif à la distribution de plants ligneux et arbustes pour la plantation de haies, des propositions de composition de haie ou encore une liste des essences végétales autorisées.</li> <li>Réaliser une campagne de sensibilisation (brochures, guides, etc.) auprès des habitants et des agriculteurs, à propos de l'importance de préserver et renforcer le bocage et les haies présents sur le territoire communal (cf. journée de l'arbre).</li> </ul>	Court - Moyen terme	Administration communale/ SPW/ Agriculteurs/ Associations environnementales (Natagora, etc.)	SSC/ PU

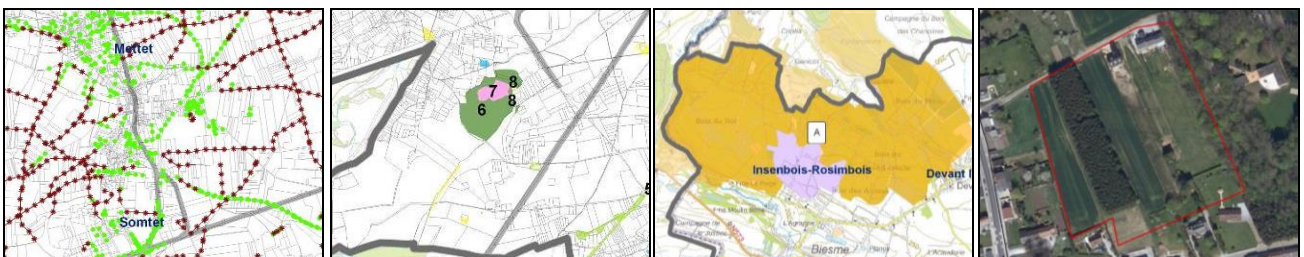
NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
CN-33	Préserver et mettre en valeur la structure et les caractéristiques du patrimoine bâti existant ainsi que préserver l'identité et les caractéristiques des différents villages (maîtrise du développement des villages et préservation des auroles villageoises)	Règlement	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Etablissement de règles de constructibilité spécifiques via RGBSR et RUE.</li> <li>▪ Maitriser le développement des villages de façon logique et harmonieuse (SSC schéma des orientations territoriales) – densification sur eux-mêmes et éviter le développement tentaculaire et les conurbations.</li> <li>▪ Mise en valeur des villages - Incitants à la rénovation de façades (fiche projet PCDR 33).</li> <li>▪ Classer les éléments bâtis présentant un grand intérêt paysager, culturel et/ou historique. Et, intégrer une zone de protection dans les Arrêtés de classement.</li> <li>▪ Entretien et restaurer les éléments du petit patrimoine populaire (arbres repères, potales, mares, etc.). A ce sujet, la fiche projet PCDR 35 concerne la réfection des murs de pierre et la fiche projet PCDR 31, la mise en valeur du « Pont romain » et de la potale à Scry.</li> <li>▪ Sensibiliser la population à l'importance de la valeur patrimoniale, économique et paysagère du sol et à sa nécessaire utilisation parcimonieuse.</li> <li>▪ Réalisation d'études d'impact paysager (vue de loin, à moyenne distance et rapprochée) de tout nouvel aménagement et, notamment, de toute nouvelle construction implantée dans les noyaux villageois anciens. Il devra y être recommandé un respect des modes d'implantation, des gabarits et des matériaux (ou au moins des couleurs) caractérisant l'architecture traditionnelle.</li> <li>▪ Exiger une réflexion d'intégration paysagère lors des demandes de permis d'environnement.</li> <li>▪ Développement d'un cachet propre à chaque village - Opération villages fleuris (fiche projet PCDR 25).</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW (service patrimoine)	SSC/ PCDR
<b>Tourisme</b>						
CN-34	La mise en place de panneaux expliquant l'intérêt biologique et/ou paysager des sites (mise en valeur didactique de certaines zones).	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réalisation d'une signalétique touristique homogène à placer le long des sentiers de ballades afin de présenter le patrimoine naturel (réserves naturelles, points de vue, zones humides, etc.), bâti et agricole de l'entité. Cette signalétique doit être réalisée en association avec des groupements de naturalistes promeneurs et cyclistes.</li> <li>▪ Vulgarisation des informations scientifiques concernant ces sites ou ces vues.</li> </ul>	Court-Moyen terme	Administration communale/ SPW/ Futur syndicat d'initiative/ Pays de Brogne	
CN-35	Promouvoir le tourisme.	Promotion	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réaliser et promouvoir des éléments et/ou événements attractifs d'un point de vue touristique (circuit Jules Tacheny, château de Thozée, abbaye Saint-Gérard de Brogne, randonnées, sites d'intérêt écologique, points de vue, etc.).</li> <li>▪ Développement du tourisme sur le thème du patrimoine folklorique (fiche projet PCDR 22).</li> <li>▪ Valorisation du site de l'Abbaye de Brogne comme centre d'accueil touristique (fiche projet PCDR 79).</li> <li>▪ Création d'un syndicat d'initiative (fiche projet PCDR 88).</li> <li>▪ Mettre en place une publicité publique touristique.</li> <li>▪ Signalisation des pôles d'attractions touristiques (fiche projet PCDR 23).</li> <li>▪ Une route gourmande en lien avec le tourisme (fiche projet PCDR 19).</li> <li>▪ Mise en valeur du RAVeL par des aménagements adéquats (paysage, traversées, etc.).</li> <li>▪ Recensement et balisage des chemins et sentiers (fiche projet PCDR 54).</li> <li>▪ Promouvoir les différents types de logements dans la commune.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ Futur syndicat d'initiative/ Pays de Brogne	PCDR
CN-36	Créer des aménagements sur les chemins et sentiers qui pourront consister en des installations matérielles (bancs, tables, poubelles, abris, barrières, escaliers, murets, graviers, asphalte végétal, éclairage, etc.) ou en des plantations (arbres, arbrisseaux, haies, etc.).	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réaliser une liste des sentiers sur lesquels des aménagements seront entrepris. Le choix de ces sentiers sera basé, notamment, sur leur fréquentation et la localisation des aménagements dépendra de la présence d'un élément patrimonial, d'un point de vue, etc.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW/ Futur syndicat d'initiative/ Pays de Brogne	

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
CN-37	Exploiter les anciennes lignes de chemin de fer.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Recenser les tronçons privés des anciennes lignes de chemin de fer et établir des conventions avec leur propriétaire afin d'y permettre une servitude de passage.</li> <li>▪ Travailler avec des associations de promeneurs et le SPW afin de réhabiliter ces axes.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW	
CN-38	Faire connaître les produits typiques de la région.	Promotion	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Promouvoir les produits de la région via publicité (affiches, etc.), marchés, magasins spécialisés, etc.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ Agriculteurs	
<b>Contrainte physique</b>						
CN-39	Surveiller le site pollué de l'ancienne Carrière des Forges (ou dépotoir de Biesme)	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poursuivre la surveillance environnementale du site.</li> <li>▪ Empêcher les nouveaux dépôts sur le site.</li> <li>▪ Le cas échéant, procéder à la réhabilitation du site.</li> </ul>	Court-Moyen terme	Administration communale/ SPAQuE	





# 3 MOYENS DE MISE EN ŒUVRE – CADRE BÂTI ET NON BÂTI



## **3.1 MESURES D'AMÉNAGEMENT À CARACTÈRE NORMATIF**

### **3.1.1 Modifications du Plan de Secteur**

L'objet du Plan de Secteur est de définir pour l'avenir les affectations du sol afin de les harmoniser entre elles et d'éviter la consommation abusive d'espace.

La révision du Plan de Secteur se fait par le Gouvernement wallon selon la même procédure que son élaboration (CWATUPE, art. 46).

Le Schéma de Structure Communal représente et spatialise les objectifs communaux dans le respect (et l'affinage) du Plan de Secteur. Etant donné son caractère prospectif, il peut néanmoins contenir des propositions de modification du Plan de Secteur.

**Le présent projet de Schéma de Structure Communal de METTET contient la description de quelques modifications du Plan de Secteur. Celles-ci sont prévues au niveau régional ou souhaitées au niveau communal. De plus, quelques modifications dites de correction ou d'adaptation à la situation du terrain seront recommandées.**

**Les modifications du Plan de Secteur sont classées comme suit :**

- Modifications du Plan de Secteur - d'intérêt régional;
- Modifications du Plan de Secteur - d'intérêt communal;
- Modifications du Plan de Secteur - corrections et adaptations.

#### *3.1.1.1 Modifications du Plan de Secteur d'intérêt régional*

**La commune de Mettet n'est actuellement pas concernée par une modification du Plan de Secteur d'intérêt régional.**

**A la lecture de la situation existante, le schéma de structure ne propose aucun site pour une modification du Plan de Secteur d'intérêt régional.**

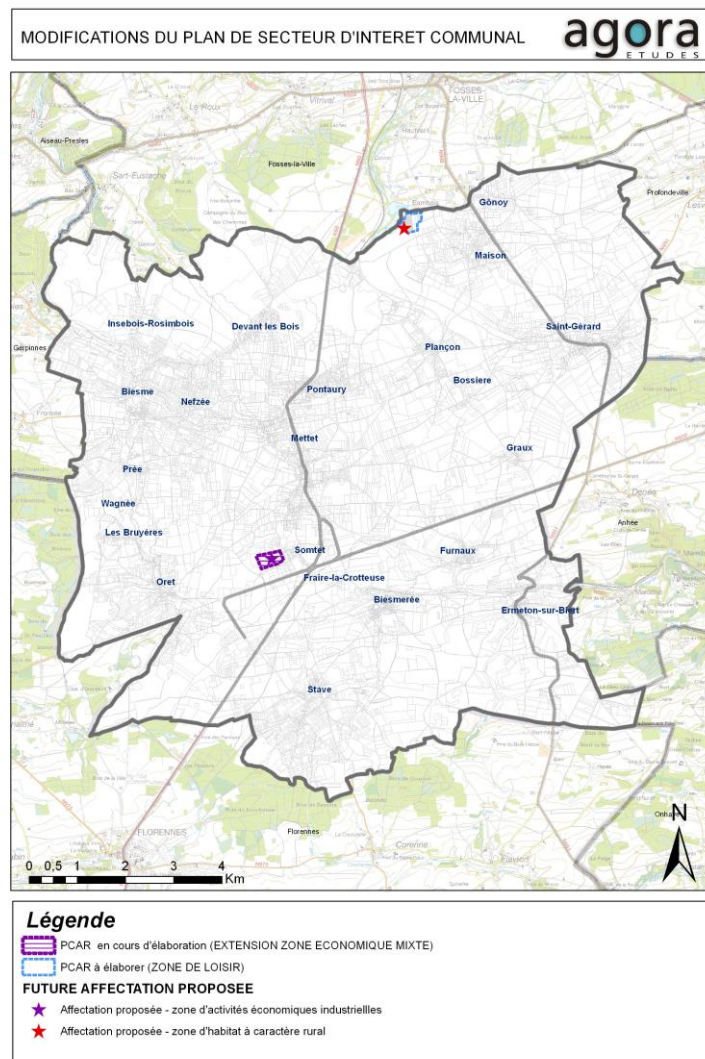
### 3.1.1.2 Modifications du Plan de Secteur d'intérêt communal

Il s'agit de modifications du Plan de Secteur concernant des superficies importantes et qui auront un impact sur le développement économique de la commune.

- Ce type de modifications du Plan de Secteur devra être fait via un Plan communal d'aménagement révisionnel (PCAR).
- Ces zones sont marquées comme :

Carte n° 18 « Schéma des orientations territoriales » : Le contour de la zone et une étoile pour indiquer la nouvelle affectation souhaitée

Carte n°19 « Mesures d'aménagement et schéma des circulations ». Le contour de la zone et la couleur de la nouvelle affectation souhaitée



### Modifications concernant les zones de loisirs

#### **Zone de loisirs « Bambois »**

A l'origine, le Parc Résidentiel de Bambois, contrairement à ce que son nom indique, était uniquement destiné aux activités de loisirs. En effet, dans les années 70', ce domaine accueillait des vacanciers qui louaient une parcelle de terrain afin d'y placer une caravane ou un chalet.

Au début des années 80', le projet fut repris par le fils du promoteur qui a d'emblée mis en vente quelques parcelles afin d'effectuer les travaux d'infrastructures nécessaires au bon fonctionnement des installations électriques, des voiries, de la distribution des eaux,... Mais la réalisation de ces travaux n'aura jamais été réalisée ou très partiellement.

Qui plus est, au fil des années, le promoteur a instauré la pratique du loue-achat qui n'est régi par aucune loi. Il incitait donc l'achat de la parcelle pour y élire domicile à moindre prix sans passer d'acte chez le notaire. Certains vacanciers étaient même obligés d'acheter sous peine de devoir démonter leur chalet pour libérer la parcelle mise en vente.

En date du 21 janvier 1982, le camping du Lac fait l'objet d'un acte de division qui comprend un règlement général dans lequel est inclus d'une part, le statut réel, et d'autre part, le règlement d'ordre intérieur du Parc. Le statut réel définit ce qui a trait à la division, la conservation et l'entretien des propriétés. Il organise une représentation des différents propriétaires des parcelles au sein d'une assemblée générale de laquelle doit émaner un « délégué des propriétaires ». Ce délégué et cette assemblée générale ont le pouvoir de gérer le Parc. Etant donné que le promoteur disposait d'un nombre important de parcelles, il a pu, pendant longtemps, diriger à sa guise et en fonction de ses intérêts propres les décisions de l'assemblée générale.

En 2003, les résidents, en assemblée générale, ont désigné la commune en qualité de leur représentant et le conseil communal a fait désigner la commune en qualité d'administratrice provisoire.

Le conseil communal s'est également inscrit dans le Plan Habitat Permanent de la Région wallonne et a sollicité l'aide provinciale dans le cadre du même Plan.

Au cours des dernières années, la commune a connu de nombreuses difficultés à gérer le Parc du fait même de l'insécurité juridique qui le caractérise. Il y a eu, parmi tant d'autres choses, des problèmes réguliers d'alimentation eau. Or, il n'existe aucun plan du réseau et le promoteur, propriétaire mais non gestionnaire des voiries ignore lui-même l'emplacement des canalisations.

En 2005, la commune a fait appel à un notaire qui a développé quelques arguments qui appuient le fait qu'il est urgent de parvenir à plus de sécurité juridique. Un projet d'acte de base a été réalisé sur base de la réalité de terrain et des nouvelles lois. Mais le notaire a été confronté, et c'est encore le cas aujourd'hui, à un problème de collaboration négative avec le promoteur.

En fait, le promoteur ne signera jamais l'acte de base. La commune doit, par conséquent, recourir systématiquement à la justice pour punir la moindre incivilité et doit intervenir sans cesse dans les réparations des canalisations, sanitaires, câbles électriques. Ce qui lui coûte très cher en temps et en argent.

En dernier recours, et cela semble être la seule solution, le Conseil communal a décidé, à l'unanimité, d'introduire un PCAD (la dénomination de cet outil est devenu entre-temps PCAR) en vue de transformer cette zone de loisir en zone d'habitat à caractère rural afin d'améliorer les conditions de vie sur place.

La commune attend toujours des nouvelles de la part du Ministère de l'Aménagement du Territoire qui n'a pas encore pris position et semble encore réfléchir sur la question de l'habitat permanent.

### **Inscription d'une nouvelle zone d'activité économique mixte ou industrielle**

Le parc d'activité Saint-Donat est saturé, les entreprises n'ont plus d'endroit où s'installer.

Le taux d'occupation du parc actuel est de 100%, une extension est donc justifiée pour accueillir les nouveaux investisseurs.

Pour ce faire, il est prévu de créer une zone d'extension du parc d'activités existant situé sur la N932. La surface sollicitée est de 15 hectares alors que la superficie valorisable est de 8,5 hectares. Il s'agirait d'une zone d'activité locale, sous-entendu pour l'accueil des activités locales dans une zone d'influence plus limitée.

La modification du Plan de Secteur sera faite via un Plan communal d'aménagement révisionnel (PCAR) qui est déjà prévu dans le cadre du PCDR.

**A la lecture de la situation existante, le Schéma de Structure Communal propose 2 sites pour faire l'objet d'une modification du Plan de Secteur d'intérêt communal**

**Il s'agit de :**

- **l'extension du zoning industriel Saint-Donat ;**
- **la transformation de la zone de loisirs « Bambois » en zone d'habitat à caractère rural si aucune autre solution n'est pas proposée dans le cadre du « Plan Habitat Permanent ».**

### 3.1.1.3 Modifications du Plan de Secteur - corrections et adaptations

L'objectif principal de la commune est de veiller à la protection des ressources naturelles, des paysages et du caractère rural de son territoire. Ainsi, le Schéma de Structure Communal présente une certaine « marche à suivre », notamment en cas de révision globale, thématique ou ponctuelle du Plan de Secteur.

**Le présent SSC propose donc une série de modifications de corrections et d'adaptations du Plan de Secteur**

**Ce type de reconversion correspond à une sorte de boîte à outils 'en réserve'. Ces zones changeront « éventuellement » d'affectation si et seulement si il y a :**

- **Modification du Plan de Secteur (Projet global au niveau régional) (pré-étude).**
- **Ou, besoin de compensation dans le cadre de demandes de modification du Plan de Secteur (d'intérêt communal ou régional)**

**Il s'agit de 2 cas :**

- **Corrections à apporter suite à une non-concordance avec la réalité de terrain.**
  - Elles peuvent concerner à la fois des zones urbanisables ou non urbanisables du Plan de Secteur. Une distinction est faite au niveau de la cartographie :
    - **Les sites concernant une reconversion entre une zone urbanisable et une zone non-urbanisable** sont marqués :
      - sur la carte n°18 « Schéma des orientations territoriales » par un contour et une étoile en fonction de la future affectation proposée.
      - sur la Carte n°19 « Mesures d'aménagement et schéma des circulations », la couleur de l'affectation future est représentée.
      - un numéro fait la liaison avec le tableau explicatif.
    - **Les sites proposés pour une reconversion entre 2 zones non-urbanisables** sont marqués uniquement sur la Carte n°19 « Mesures d'aménagement et schéma des circulations », la couleur de l'affectation future est représentée. Un numéro fait la liaison avec le tableau explicatif.
- **Modifications de l'affectation de certaines zones qui mériteraient d'être protégées via le Plan de Secteur pour des raisons écologiques. Il s'agit des zones à reconversion naturelles souhaitées, ou des zones à reconversion en espaces verts souhaitées.**
  - Ces zones sont marquées comme suit :
    - sur la carte n° 18 « Schéma des orientations territoriales » : surimpression «Zone de liaison écologique» afin de donner une protection à ces zones avant de faire l'objet d'une modification du Plan de Secteur.
    - sur la Carte n°19 « Mesures d'aménagement et schéma des circulations » le contour de la zone et la couleur de la nouvelle affectation souhaitée



3.1.1.3.1 **Changement d'affectation**

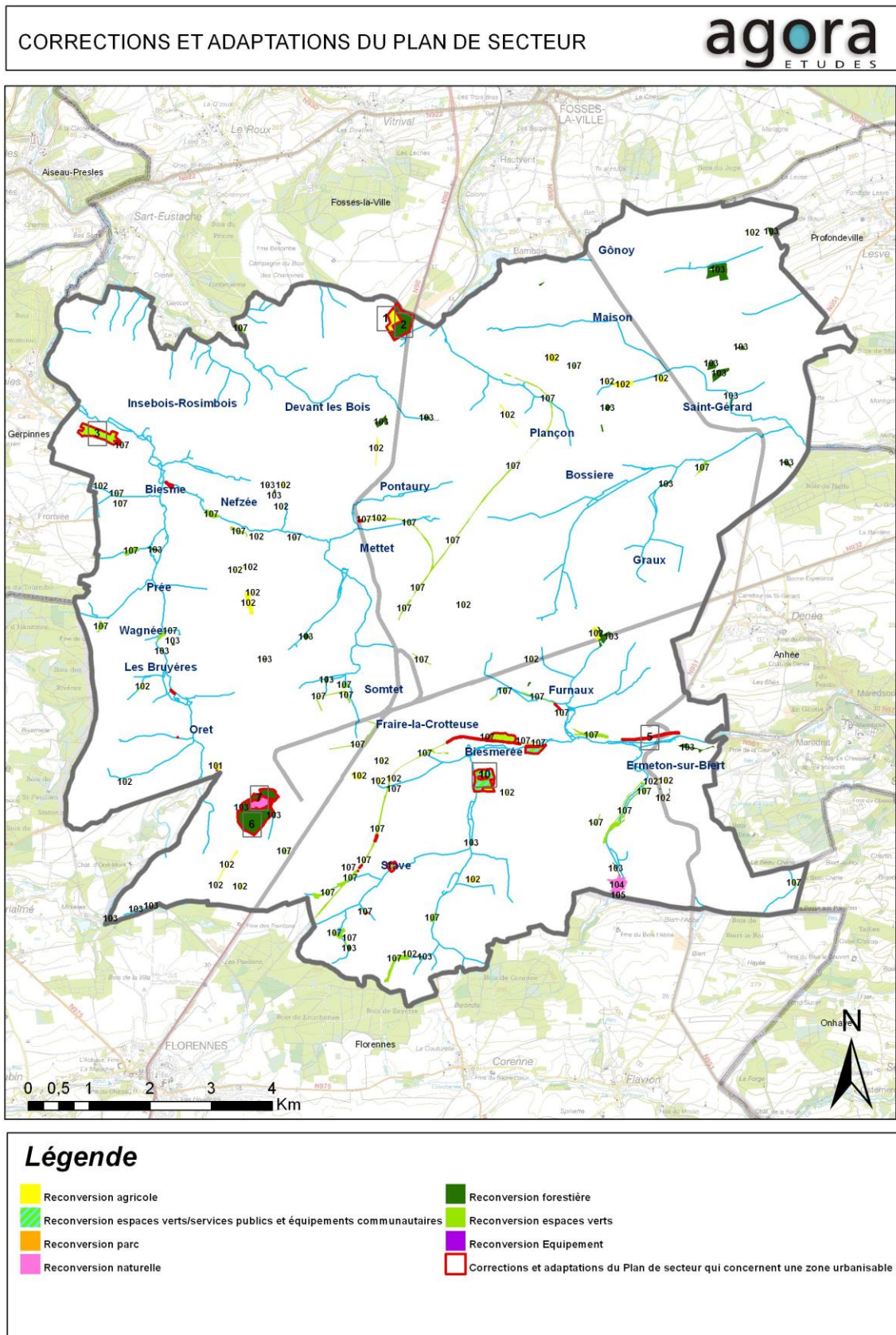


Figure 1 : Corrections et adaptations du Plan de Secteur



Description de ces reconversions :

**1. Zones pouvant être reconverties en zones agricoles**

Il s'agit de reconversions pour des raisons topographiques, pédologiques, paysagères ou de situation existante.

Affectation actuelle au Plan de Secteur	ART. CWATUPE	Superficie (ha)
Extraction	Art. 32.	0,40
Loisirs	Art.29.	5,01
Services publics et équipements communautaires	Art. 28. °2	1,41
<b>Total zones urbanisables</b>		<b>6,9</b>
Espaces verts	Art. 37.	1
Forestière	Art. 36.	20,96
Eau	(titre indicatif)	0,03
<b>Total zones non - urbanisables</b>		<b>21,97</b>
<b>TOTAL</b>		<b>28,85</b>

Les zones urbanisables à reconvertir en zones agricoles sont :

- **Site 1** du fait de la volonté communale qui est de ne pas exploiter cette zone de loisirs. Ainsi, c'est l'affectation actuelle de cette zone (agricole) qui est proposée.
- **Sites 8** parce que, de fait, il s'agit d'une zone agricole. Et que, sans cette reconversion en agricole, il ne serait resté, à ces endroits, que de petites zones d'extraction suite à la reconversion du site 6 en zone forestière.
- **Sites 11** parce que, de fait, il s'agit d'une zone agricole. Et que, sans cette reconversion en agricole, il ne serait resté, à ces endroits, que deux zones de services publics et d'équipements communautaires suite à la reconversion en zone d'équipement et d'espace vert de l'ancienne carrière Lepoivre (site 10).

Les zones non-urbanisables à reconvertir en zones agricoles sont :

- Sites 101 : des zones d'espaces verts qui pour des raisons topographiques, pédologiques, paysagères ou de situation existante pourront être inscrites au plan de secteur comme zones agricoles.
- Sites 102 : des zones forestières qui ne sont plus actuellement boisées et qui ne représentent pas un intérêt particulier pour être replantées. Les sols sont intéressants pour l'agriculture donc pourront être inscrits au plan de secteur comme zones agricoles.

**2. Zones pouvant être reconverties en zones forestières**

Il s'agit de reconversions pour des raisons topographiques, pédologiques, paysagères ou de situation existante.

Affectation actuelle au Plan de Secteur	ART. CWATUPE	Superficie (ha)
Extraction	Art. 32.	24,42
Loisirs	Art.29.	10,77
<b>Total zones urbanisables</b>		<b>35,19</b>
Agricole	Art. 35.	28,82
<b>Total zones non-urbanisables</b>		<b>28,94</b>
<b>TOTAL</b>		<b>64,01</b>

Les zones urbanisables à reconvertir en zones forestières sont :

- **Site 2** du fait de la volonté communale qui est de ne pas exploiter cette zone de loisirs. Ainsi, c'est l'affectation actuelle de cette zone (forestière) qui est proposée.
- **Site 6** parce que, de fait, il s'agit d'une zone boisée située en zone d'extraction au Plan de Secteur. La reconversion en zone forestière est proposée afin de mettre en lien le bois l'Evêque avec deux sites de grand intérêt biologique (sablère du bois l'Evêque et sablière de la Couture).

Les zones non-urbanisables à reconvertir en zones forestières sont :

- **Sites 103** : des zones agricoles qui pour des raisons topographiques, pédologiques, paysagères ou de situation existante pourront être inscrites au plan de secteur comme zones forestières.

### 3. Zones pouvant être reconverties en zones de parcs

Ces zones sont destinées aux espaces verts ordonnés dans un souci d'esthétique paysagère. Ils sont situés à proximité ou au sein de villages.

Affectation actuelle au Plan de Secteur	ART. CWATUPE	Superficie (ha)
Habitat à caractère rural	Art. 27.	1,78
Total zones urbanisables		1,78
<b>TOTAL</b>		<b>1,78</b>

**Site 9** : La seule zone d'habitat à caractère rural à devoir reconvertir en zone de parc concerne une réserve foncière qui, de fait, correspond à un parc qu'il serait intéressant de préserver, à Stave .

### 4. Zones à reconversion naturelles

Il s'agit de **zones d'intérêt biologique** (du type Natura 2000 ou site de grand intérêt biologique) constituées d'une faune et d'une flore typique qu'il est nécessaire de conserver. Puisqu'au plan de secteur, ces sites sont inscrits dans des zones n'offrant pas de protection efficace, une conversion en zone naturelle est souhaitée.

Affectation actuelle au Plan de Secteur	ART. CWATUPE	Superficie (ha)
Extraction	Art. 32.	5,03
Total zones urbanisables		5,03
Agricole	Art. 35.	5,65
Forestière	Art. 36.	0,66
Total zones non-urbanisables		6,31
<b>TOTAL</b>		<b>11,34</b>

En zone urbanisable

**Site 7** : La zone d'extraction à reconvertir en zone naturelle correspond à l'ancienne sablière du bois l'Evêque (site de grand intérêt biologique).

En zone non-urbanisable

**Site 104** : Actuellement des terrains agricoles qui ont un intérêt écologique et donc qui méritent d'être protégés via le Plan de secteur

**Sites 105**: Actuellement des terrains forestiers qui ont un intérêt écologique et qui méritent donc d'être protégés via le Plan de secteur

### 5. Zones à reconversion en espaces verts souhaitées

Il s'agit d'**espaces « tampons »** dont l'intérêt biologique peut être amélioré au moyen de mesures adéquates, afin de créer un réseau écologique de qualité.

Affectation actuelle au Plan de Secteur	ART. CWATUPE	Superficie (ha)
Extraction	Art. 32.	15,03
Habitat à caractère rural	Art. 27.	3,78
<b>Total zones urbanisables</b>		<b>18,81</b>
Agricole	Art. 35.	52,65
Forestière	Art. 36.	0,61
Non affecté	Art. 21.	4,88
<b>Total zones non-urbanisables</b>		<b>58,14</b>
<b>TOTAL</b>		<b>76,95</b>

Les zones urbanisables à reconvertir en zones d'espaces verts sont :

- Sites 5 qui correspondent à l'ancienne ligne de chemin de fer.
- Site 3 et 12 afin de préserver ces sites d'intérêt biologique.

En attendant une éventuelle modification du Plan de Secteur, ces zones sont visées par une surimpression sur la carte 18 « Schéma des Orientations Territoriales » (Surimpression : PERIMETRE de liaison écologique)

### 6. Zones à reconversion en espaces verts/ (services publics et équipements communautaires)-

Ces zones sont au nombre de deux (sites 10 et 13). Elles concernent, essentiellement, deux zones de services publics et équipements communautaires, au Plan de Secteur. De fait, ces deux zones appartiennent majoritairement au domaine public, la Société Wallonne des Eaux, et elles comportent des captages en leur sein. Enfin, il s'agit, en grande partie, de zones arrêtées de prévention rapprochée.

La reconversion de ces deux sites en zone d'espaces verts permet de maintenir ces captages tout en préservant des sites présentant un certain intérêt biologique tels que l'ancienne carrière Lepoivre.

En attendant une éventuelle modification du Plan de Secteur, ces zones sont visées par :

- une surimpression sur la carte n°18 « Schéma des Orientations Territoriales » (Surimpression : Services publics et équipements communautaires avec un caractère vert) –avec des recommandations inscrites dans le tableau ;
- un contour et une étoile pour marquer la proposition de modification du Plan de Secteur et la future affectation ;
- la couleur correspondante de la future affectation et le n° du site sur la carte n°19 : « Mesures d'aménagement et schéma des circulations ».

Affectation actuelle au Plan de Secteur	ART. CWATUPE	Superficie (ha)
Services publics et équipements communautaires	Art. 28. 92	12,15
<b>Total zones urbanisables</b>		<b>12,15</b>
<b>TOTAL</b>		<b>12,15</b>

### 7. Zones à reconversion en services publics et équipements communautaires

**Le site 4** (zone forestière au Plan de Secteur) doit être reconverti en zone de services publics et équipements communautaires car de fait, il ne s'agit pas d'un bois mais de terrains de sport. De plus, sur la même parcelle cadastrale (propriété communale), se trouvent d'autres terrains de sport (Biesme).

Affectation actuelle au Plan de Secteur	ART. CWATUPE	Superficie (ha)
Forestière	Art. 36.	0,43
Total zones non-urbanisables		0,43
<b>TOTAL</b>		<b>0,43</b>

### **3.1.1.3.2 Mise à jour des périmètres en surimpression du Plan de Secteur**

#### **▪ Les périmètres d'intérêt paysager**

Le périmètre d'intérêt paysager (PIP) vise au maintien, à la formation ou à la recombinaison du paysage.

Sur base d'un relevé de terrain et de l'analyse de la situation existante (PIP du Plan de Secteur, etc.), il est proposé d'inscrire de nouveaux périmètres d'intérêt paysager afin de bénéficier d'une protection. L'ensemble de ces nouveaux périmètres d'intérêt paysager correspond essentiellement à des fonds de vallées.

Des points de vue remarquables ont également été relevés. Certains d'entre-eux se situent au sein de périmètres d'intérêt paysager ou alors, ils offrent une vue vers ceux-ci.

**Au total, 14 points de vue remarquables ont été identifiés.**

**Par rapport au Plan de Secteur, le présent Schéma de Structure Communal prévoit d'inscrire à peu près 3.414 ha afin qu'ils puissent bénéficier d'une protection. L'ensemble de ces nouveaux périmètres d'intérêt paysager retenus correspond essentiellement à des paysages ouverts composés de zones de cultures et de prairies ainsi qu'à des fonds de vallées arborés. Ces PIP comprennent également différents villages tels que Oret, Ermeton-sur-Biert, Biesmerée, Graux, Saint-Gérard ou encore Bossière.**



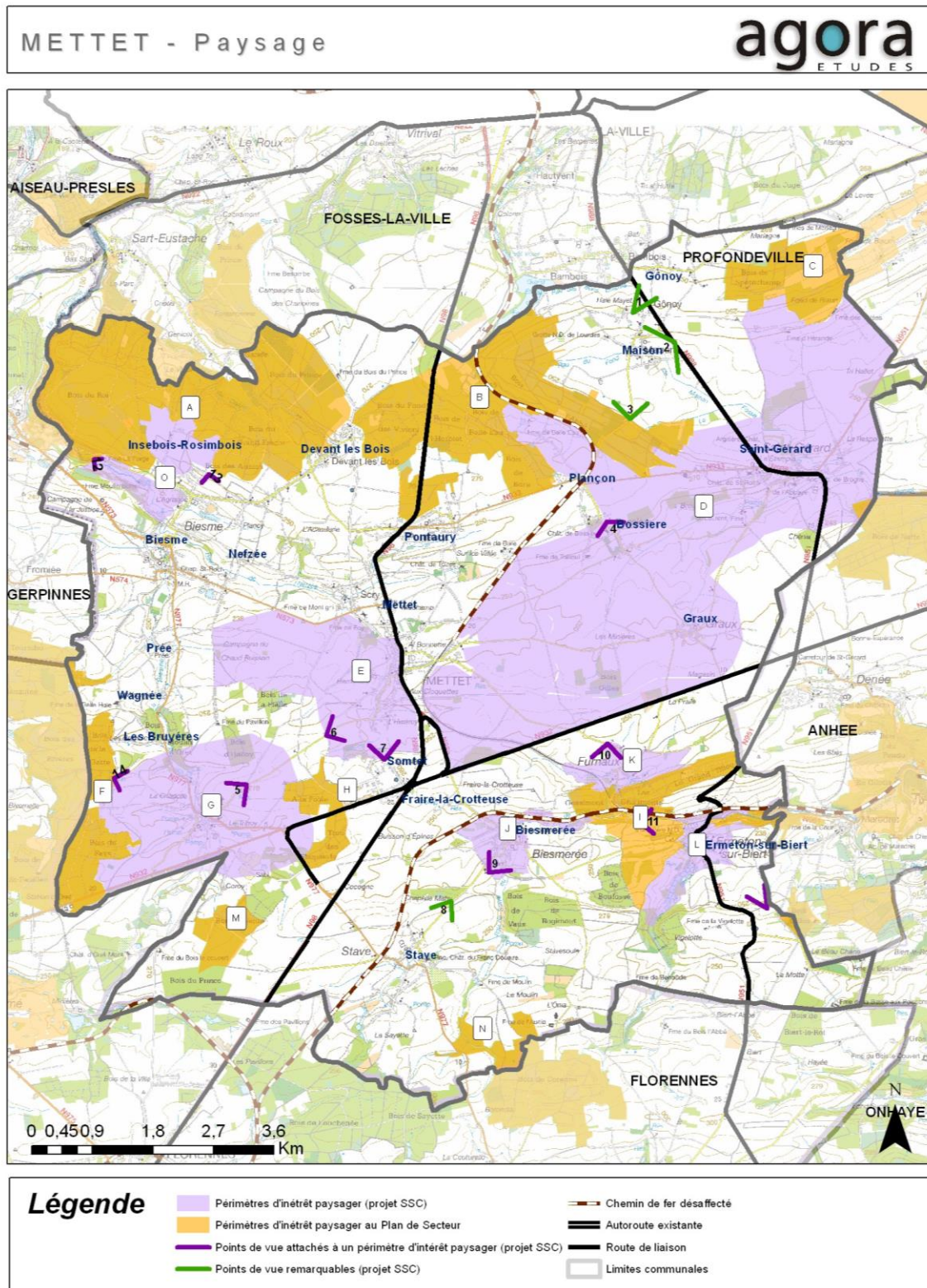


Figure 2 : Carte des périmètres d'intérêt paysager et des points de vue remarquable



Mesure	Nom de la zone	Description/justification	Type de procédure	Liaison avec une autre mesure
A	Bois du Roi, du Grand Fréchi et du Prince	Maintenir le PIP existant sur ces bois et l'étendre sur Insebois-Rosimbois.	Extension d'un PIP	
B	Bois du Fond des Viviers, de l'Herbiet, de Belle Eau, l'Abbé, De Bûre, Saint-Marc, Du Grand Hameau	Maintenir le PIP existant sur ces bois.	Maintien d'un PIP	
C	Gonoy - Maison	Maintenir du PIP existant sur le bois de Spètechamp.	Maintien d'un PIP et Inscription de PVR	<p><b>Point 1 : Inscrire un PVR</b>, depuis la rue Haie Mayet, vue sur Gonoy. Ce panorama permet d'admirer, au premier plan, des prairies. En arrière-plan, on peut observer le village de Gonoy ainsi que des bosquets d'arbres et/ou des zones boisées.</p> <p><b>Point 2 : Inscrire un PVR</b>, depuis la rue de Bambois, vue sur Maison. Ce panorama mêle prairies, cultures, bosquets d'arbres, bois, et zones bâties. Le village que l'on peut observer est celui de Maison. Le clocher de son église (élément structurant du paysage) dépasse d'un bosquet d'arbres.</p> <p><b>Point 3 : Inscrire un PVR</b>, depuis la rue de Maison, vue sur Maison. Ce panorama offre, en premier plan, une vue sur des terres agricoles, avec s'y et là quelques bosquets d'arbres. Le village, se trouvant en arrière-plan, est celui de Maison.</p>
D	Saint-Gérard, Graux et Bossière	Réalisation d'un PIP partant des bois de Belle-Eau, l'Abbé et de Bure et recouvrant Bossière, Saint-Gérard, Graux ainsi que les campagnes environnantes.	Réalisation d'un PIP et Inscription d'un PVR	<p><b>Point 4 : Inscrire un PVR</b>, l'église de Bossière, vue sur Graux. En premier plan, ce panorama offre une vue sur une partie de l'ensemble de la ferme-château de Bossière. On y observe très clairement des remparts, partiellement couverts de lierre. Ensuite, on remarque une zone de terres agricoles (cultures et prairies), coupées par une route 'serpentante' qui mène au village de Graux. On y voit le clocher de son église (élément structurant) dominant les toits des constructions voisines. Quelques exploitations agricoles y sont visibles, de par la présence de longs hangars. Enfin, en arrière-plan, se trouvent une zone boisée.</p>

Mesure	Nom de la zone	Description/justification	Type de procédure	Liaison avec une autre mesure
E	L'Hestroy et la campagne du Chaud Buisson	Réalisation d'un PIP englobant la campagne du Chaud Buisson et Hardimont-L'Hestroy.	Inscription d'un PIP et de PVR	<p><b>Point 6 : Inscrire un PVR</b>, sur Estroit depuis l'Ouest. Ce panorama permet d'admirer Estroit. Le clocher de son église (élément structurant) dépasse et surplombe les toits des constructions voisines. Estroit est entouré de terres agricoles (cultures et prairies), de bosquets et d'alignements d'arbres.</p> <p><b>Point 7 : Inscrire un PVR</b>, depuis la rue de Somet, vue sur Rabooz. Ce panorama permet d'admirer Rabooz (vue depuis le Sud). A nouveau, le clocher de l'église de ce village (élément structurant) dépasse et surplombe les toits des constructions voisines. En avant-plan de Rabooz, on remarque des terres agricoles (essentiellement des prairies), des bosquets et des alignements d'arbres. En arrière-plan, il y a une longue bande boisée (bois du Prince et bois du Fond des Viviers) appartenant à une zone d'intérêt paysager au Plan de Secteur.</p>
F	Bois de la Gatte et du Fays	Maintenir le PIP existant sur ces bois.	Maintien d'un PIP	
G	Oret	Réalisation d'un PIP englobant le village de Oret.	Inscription d'un PIP et d'un PVR	<p><b>Points 5 : Inscrire un PVR</b>, depuis la rue de la Croix, vue sur Oret. Malgré la présence de quelques poteaux électriques, ce panorama offre une superbe vue sur Oret. Ici, ce village rural est entouré d'un mélange de champs, de bosquets et de bois.</p> <p><b>Point 14 Inscrire un PVR</b> Très jolies vues vers le village d'Oret niché au fond de la vallée du ruisseau qui porte son nom. Le paysage très vaste et vallonné, est harmonieux et nonperturbé.</p>
H	A la Folée, Trou des Flamands	Maintenir le PIP existant sur ce bois.	Maintien d'un PIP	
I-K-L	Gossimont, Les Chaumonts	Maintenir le PIP existant et l'étendre aux villages de Furnaux (K) et de Ermeton-Sur-Biert (L).	Maintien et extension d'un PIP et Inscription de PVR	<p><b>Point 10 : Inscrire un PVR</b>, depuis la rue de Fenal, vue sur Furnaux. Ce panorama permet d'admirer le village de Furnaux. Où, le clocher de l'église du village dépasse et surplombe les toits des constructions voisines. A l'arrière du village de Furnaux, se trouve une longue zone boisée qui appartient à une zone d'intérêt paysager au Plan de Secteur.</p> <p><b>Point 11 : Inscrire un PVR</b>, depuis la rue du Monastère, vue sur Ermeton-sur-Biert. Ce panorama permet d'admirer le village d'Ermeton-sur-Biert depuis l'Ouest. Le clocher de l'église du village (élément structurant) dépasse et surplombe les toits des constructions voisines.</p>

Mesure	Nom de la zone	Description/justification	Type de procédure	Liaison avec une autre mesure
J	Biesmerée	Réalisation d'un PIP englobant le village de Biesmerée.	Maintien et extension d'un PIP et Inscription de PVR	<p><b>Points 9 : Inscrire un PVR</b>, depuis la rue du Moulin de Vault, vue sur Biesmerée. Ce PVR offre un beau panorama, permettant d'admirer le village de Biesmerée. Au niveau de ce panorama, on ne peut observer ni église, ni clocher. Ceci est dû au fait que l'église de ce village est assez récente.</p> <p><b>Points 8 : Inscrire un PVR</b>, la rue de Biesmerée, vue sur Stave. Ce panorama permet d'admirer le village de Stave (vue depuis le Nord-Est). Le clocher de son église (élément structurant) dépasse et surplombe les toits des constructions voisines.</p>
M	Bois l'Evêque	Maintenir le PIP existant sur ce bois.	Maintien d'un PIP	
N	Bois de Corenne	Maintenir le PIP existant sur ce bois.	Maintien d'un PIP	
O	Valée de la Biesme	Inscrire un nouveau PIP sur la vallée de la Biesme en aval du village. Cette partie de la vallée ornée par deux grosses fermes constitue un paysage ouvert, harmonieux qu'on peut découvrir depuis Noéchamps (LV 16) en position dominante ou en parcourant la rue du Moulin Botte. Ce paysage rural est important à proximité du village. C'est également un lieu fréquenté pour rejoindre les étangs de pêche de la ferme du Moulin Botte.	Inscription d'un PIP	<p><b>Point 12 Inscrire un PVR</b> : sur la ferme de la Forge et la vallée de la Biesme</p> <p><b>Point 13 Inscrire un PVR</b> : Depuis Belle Vue, il ne reste que très peu de vues accessibles étant donné le développement de l'habitat. Il est donc important de préserver une belle ouverture de vue comme celle dont on jouit depuis le chemin qui prolonge la rue Maestrecocq. On découvre le village de Mettet et le paysage rural au relief joliment mouvementé qui l'englobe.</p>

### 3.1.2 Elaboration du RCU/RGBSR

#### 3.1.2.1 *Règlement Communal d'Urbanisme (RCU)*

Le RCU est un règlement en matière d'urbanisme et d'architecture qui définit un ensemble de règles qui s'appliquent aux bâtiments, aux voiries et aux espaces publics. On ne peut y déroger que selon les formes prévues par le Code. Le règlement communal d'urbanisme s'applique à tous les types de contexte : rural et urbain. Il traduit, dans l'image, la ligne de conduite que s'est fixée la commune pour aménager, développer et gérer son territoire. Il couvre l'ensemble du territoire communal, une carte (« des aires différenciées ») présente les territoires qui sont concernés par une réglementation différente.

Le règlement communal d'urbanisme définit un ensemble de prescriptions relatif aux éléments bâtis et non bâtis :

- **Le bâti** concerne tous les immeubles à usage d'habitation mais également à usage commercial, industriel, agricole ainsi que les bâtiments publics. Les prescriptions concernent l'implantation des bâtiments, la hauteur et les pentes des toitures, les matériaux d'élévation des murs et des couvertures (murs et toits) ainsi que les ouvertures (portes, fenêtres et baies).
- **Le non bâti** comprend la voirie et les espaces publics. Les prescriptions concernent les dimensions, le mode de revêtement et de traitement du sol, le mobilier urbain, les plantations, le parcage des véhicules, les enseignes publicitaires ainsi que les conduites, câbles et canalisations.

Le règlement communal d'urbanisme a une valeur légale. Toute demande d'autorisation (permis d'urbanisme, permis de lotir, permis unique, etc.) doit respecter les prescriptions définies par ce règlement.

**A ce jour, la commune de METTET ne dispose pas de règlement communal d'urbanisme.**

L'élaboration d'un règlement communal d'urbanisme sur la commune pourra être envisagée à moyen terme.

Le RCU devrait mettre l'accent sur les éléments suivants et ce en fonction des zones différenciées mises en exergue :

- **L'homogénéité architecturale;**
- La **tradition locale** base de l'inspiration architecturale;
- Le respect de la **structure initiale du bâtiment;**
- La **qualité globale d'intégration** (bâtiment et abords);
- Si faire se peut, garantir la **verdurisation des abords** des bâtiments et des espaces publics;
- La **limitation de la transformation de maisons unifamiliales en appartements;**
- Favoriser la **continuité de l'espace urbain;**
- La **qualité des espaces rue.**

### 3.1.2.2 Des règlements spécifiques ( RGBSR ou autre....)

Le RGBSR a été adopté par le Gouvernement wallon le 10 juillet 1985.

L'objectif du RGBSR est double :

**L'objectif patrimonial du RGBSR : il fixe une ligne de conduite pour la protection des bâtiments anciens, en visant :**

- La sauvegarde des bâtiments existants de qualité;
- La requalification des bâtiments dégradés;
- La valorisation du patrimoine bâti grâce à l'intégration harmonieuse des nouvelles constructions dans leur environnement proche, en référence à l'architecture traditionnelle régionale.

**L'objectif urbanistique du RGBSR est de veiller à la maîtrise des ensembles bâtis par:**

- La gestion parcimonieuse du sol (lutte contre le gaspillage d'espace);
- La continuité de la structure du village (prolongement des fronts de bâtisses);
- L'intégration de l'architecture contemporaine.

Au-delà d'une protection rapprochée des sites ruraux anciens, le RGBSR participe donc d'une approche plus globale en veillant à l'intégration des nouvelles bâtisses par le biais de règles liées à l'implantation, au volume et aux matériaux.

**Il n'y a pas de RGBSR sur le territoire de la commune de Mettet.**

**Plusieurs villages présentent l'intérêt d'être couverts partiellement par un règlement urbanistique afin d'assurer la protection du cadre bâti existant. Vu que le RGBSR n'est pas vraiment approprié aux villages de Mettet, et que la réalisation du RCU est prévue à moyen terme, le SSC recommande l'élaboration de règlements spécifiques de type RGBSR, à court terme, pour les villages suivants :**

- Ermeton-sur-Biert;
- Oret;
- Furnaux ;
- Saint-Gérard ;
- Graux.

### **3.1.3 Elaboration ou révision des PCA**

#### *3.1.3.1 Révision des PCA*

**Sur le territoire de la commune de Mettet, il y a deux périmètres de plans communaux d'aménagement.**

**Le PCA N°1 Biesme** - approuvé par Arrêté Royal le 26/03/1973.

- La zone couverte par le PCA est définie dans son entièreté en zone de construction d'habitation ouverte avec une zone de recul ;
- Une partie du projet a été déjà réalisée – la partie est ;
- La partie ouest reste libre d'occupation ;
- Le PCA ne nécessite pas d'être révisé ou abrogé.

**Le PCA N°1 Mettet** – approuvé par Arrêté Royal le 09/01/1974.

- Il s'agit d'une zone prévue pour l'aménagement d'une zone d'habitat semi-ouvert, un équipement et une importante zone non-aedificandi ;
- Le projet prévu n'a pas été réalisé. Le site est libre d'occupation ;
- En fonction des éventuelles opportunités de construction, la révision du PCA pourrait être envisagée.

**En fonction des éventuelles opportunités de construction sur le site, la révision du PCA n°1 de Mettet pourrait être envisagée.**

#### *3.1.3.2 Elaboration des PCA (R)*

##### **3.1.3.2.1 Poursuivre le projet d'extension du zoning industriel Saint-Donat (PCDR Fiche 01) et prévoir des « mesures tampon »**

Le parc d'activité existant est saturé, les entreprises n'ont plus d'endroit où s'installer.

Le projet vise à permettre la poursuite du développement économique sur la commune. Le taux d'occupation du parc actuel est de 100%, une extension est donc justifiée pour accueillir les nouveaux investisseurs.

Pour ce faire, il est prévu de créer une zone d'extension du parc d'activités existant situé sur la N932. La surface sollicitée est de 15 hectares alors que la superficie valorisable est de 8,5 hectares. Il s'agirait d'une zone d'activité locale, sous-entendu pour l'accueil des activités locales dans une zone d'influence plus limitée.

Etapes de réalisation de la ZAE :

- Désignation d'un auteur de projet;
- Réalisation du dossier de demande de dérogation du PCA ;
- Elaboration du projet de PCA et élaboration du RIE ;
- Enquêtes publiques et remise d'avis ;
- Adoption du PCA ;
- Dossier de reconnaissance et d'expropriation ;
- Acquisition des terrains par la commune/Bureau économique de la Province (BEP) ;
- Aménagement/viabilisation de la ZAE par le BEP ;
- Gestion de la ZAE par le BEP Expansion.



**3.1.3.2.2 Réalisation d'un PCAR pour modifier le Plan de Secteur de la zone – conversion de la zone de loisirs en zone d'habitat à caractère rural**

Le camping du Lac, situé à proximité du Lac de Bambois appartenait à un particulier qui a laissé les propriétaires de caravanes venir s'y installer de façon définitive.

Le camping, est maintenant isolé du lac par une barrière de barbelés et de végétaux de plusieurs mètres et est devenu depuis peu "zone résidentielle" et on peut donc y construire des maisonnettes en maçonnerie : au total, 190 emplacements - 400 habitants domiciliés.

La Commune joue le rôle de syndicat et gère les relations avec le promoteur de ce parc résidentiel. Une maison sociale a été érigée et constitue une antenne communale qui est chargée de gérer les problèmes des résidents permanents avec une permanence du CPAS.

Le conseil communal s'est également inscrit dans le Plan Habitat Permanent de la Région wallonne et a sollicité l'aide provinciale dans le cadre du même Plan.

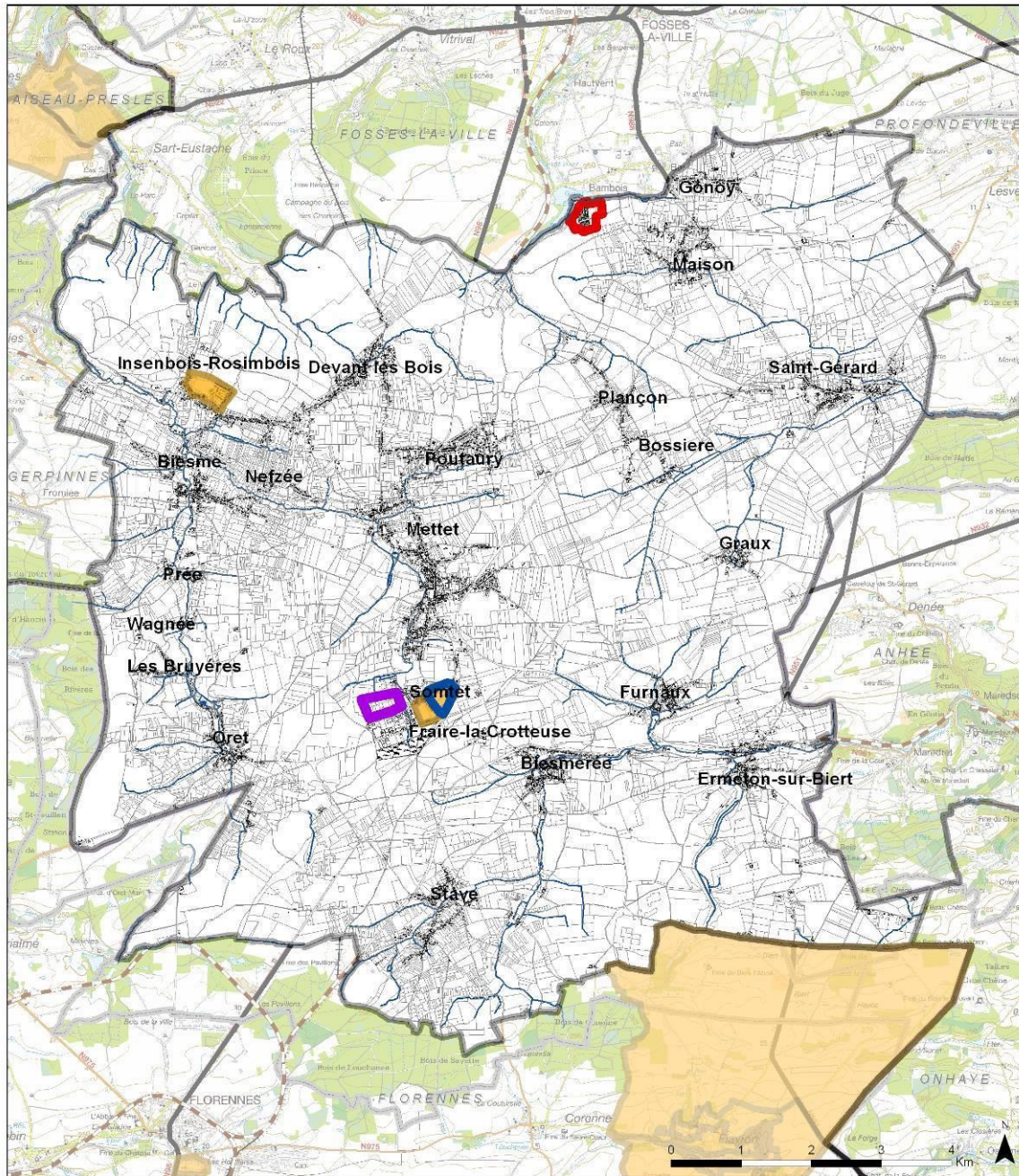
Au cours des dernières années, la commune a connu de nombreuses difficultés à gérer le Parc du fait même de l'insécurité juridique qui le caractérise. Il y a eu, parmi tant d'autres choses, des problèmes réguliers d'alimentation eau. Or, il n'existe aucun plan du réseau et le promoteur, propriétaire mais non gestionnaire des voiries ignore lui-même l'emplacement des canalisations. Le Conseil communal a décidé, à l'unanimité, d'introduire un PCAD en vue de transformer cette zone de loisirs en zone d'habitat à caractère rural afin d'améliorer les conditions de vie sur place.


La commune attend toujours des nouvelles de la part du Ministère de l'Aménagement du Territoire qui n'a pas encore pris position et semble encore réfléchir sur la question de l'habitat permanent.

**Dans le cadre du SSC, 2 sites sont proposés pour faire l'objet de PCAR. Il s'agit des sites suivants :**

- **L'extension du zoning industriel Saint-Donat vers le nord ;**
- **La transformation de la zone de loisirs du lac de Bambois, en zone d'habitat à caractère rural.**

**Commune de METTET**  
SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL



<p><b>Perimètres réglementaires</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Périmètre PCA (approuvé)</li> <li><b>PCA ou RUE à élaborer</b></li> <li><b>PCA (R)</b></li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: blue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> REVISION PCA</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: purple; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PCAR (ZONE DE LOISIR)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: purple; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> PCAR (EXTENSION ZONE ECONOMIQUE MIXTE)</li> </ul>	<p><b>Fond plan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Bâtiments - cadastre 1.01.2008</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Parcelles - cadastre 1.01.2008</li> </ul> <p><b>FOND DE PLAN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></span> Autoroute existante</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 2px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Autoroute en projet</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></span> Route de liaison</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 2px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Route de liaison en projet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Ligne existante</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Ligne en projet</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Ligne HT existante</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Ligne HT en projet</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Canalisation existante</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Canalisation en projet</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Circuit permanent</li> </ul>	<div style="text-align: right;">  </div> <p>SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL MESURES D'AMENAGEMENT</p> <p>CARTE 10 MESURES D'AMENAGEMENT</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">DATE</td> <td style="width: 33%;">DATE</td> <td style="width: 33%;">DATE</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	DATE	DATE	DATE			
DATE	DATE	DATE							

### **3.1.4 Classement du patrimoine bâti et non bâti**

#### *3.1.4.1 Classement des biens ou des ensembles bâtis*

Le classement constitue la reconnaissance officielle de la valeur patrimoniale d'un bien, ainsi que l'intérêt de son maintien et de sa conservation. Ce bien est consacré par un arrêté du gouvernement wallon. Ce classement peut intervenir à titre de monument, de site, de site archéologique ou d'ensemble architectural.

Le classement à titre de monument ouvre le droit aux subsides pour les travaux de conservation ou de restauration.

Une zone de protection peut être établie autour d'un bien classé en fonction de la nécessité de sa mise en valeur ou de sa conservation. Les travaux en site classé ou en zone de protection sont soumis à conditions.

Les monuments et sites classés sont entièrement évoqués et décrits au chapitre patrimoine (situation existante). A Mettet il y a :

- 13 Biens classés comme monument;
- 1 Périmètre de protection ;
- 6 Sites classés;
- 2 Ensembles architecturaux classés.

Afin d'assurer la mise en valeur, la protection et la conservation de ce patrimoine, il faut passer en revue chaque bâtiment de valeur patrimoniale pour déterminer les priorités et les nécessités d'un éventuel classement.

Notons également que la Région peut octroyer un subside pour les travaux d'entretien et de restauration de monuments classés, civils et religieux.

#### **Subventions à la restauration**

**Pour qui ? Pour quoi ?** Aux propriétaires privés ou publics, une intervention financière peut être accordée pour les travaux ou études visant à protéger, restaurer ou mettre en valeur un bien classé à titre de monument.

**Principales conditions :** Dans la plupart des cas, un certificat de patrimoine, préalable au permis d'urbanisme, doit être délivré. L'affectation du bien doit être déterminée.

**Montant de l'aide :** **60 %** auxquels s'ajoutent les frais généraux, la TVA ainsi que l'intervention de la province et de la commune où se situe le bien. **80 %** si les travaux se réalisent dans le cadre d'une opération de conservation intégrée et que la destination principale du monument est reconnue d'intérêt collectif. **95 %** si le monument classé figure sur la liste du patrimoine exceptionnel de Wallonie. **100 %** des fournitures et moyens d'exécution si les travaux sont réalisés par le titulaire d'un droit réel, des bénévoles ou par les services techniques du pouvoir public propriétaire.

**La commune de METTET pourrait profiter de cette subvention pour la mise en valeur de son patrimoine mais également pourrait susciter l'intérêt auprès des propriétaires privés.**



**Près de trente-deux monuments et sites pourraient être classés afin d'assurer leur préservation.**

**Il s'agit de :**

Village	Adresse	Description du patrimoine
Biesme	Rue Alvaux, 1	Habitation, 1837
Biesme	Tiranrue, 45 (contre)	Ancienne grange (dépendances), 2 <sup>ème</sup> moitié du 18 <sup>ème</sup>
Biesmerée	Place des Combatants,5	Ferme du Château 17 <sup>ème</sup> -20 <sup>ème</sup> siècle
Furnaux	Rue du Chant des Oiseaux,4	Commanditaire de Fenal d'Outremont
Graux	Rue de Bossiere, 12	Ancien refuge de l'abbaye d'Aulne et ancien presbytère (habitation) 17 <sup>ème</sup> et 2 <sup>ème</sup> moitié du 18 <sup>ème</sup> siècles
Graux	Rue du Poirier Saint-Etienne, 8	Ferme Frenet ou de la Thour, 2 <sup>ème</sup> moitié des 18 <sup>ème</sup> et 20 <sup>ème</sup> siècles
Mettet	Rue Bonne Esperance, 51 (en face)	Chapelle Notre-Dame de Bonne Esperance, 18 <sup>ème</sup> -19 <sup>ème</sup> siècles, 1719
Mettet	Rue des Bosseuses, 41	Ferme de Montigny, 1777
Mettet	Rue de la Chavée, 1	Presbytère, 2 <sup>ème</sup> moitié du 18 <sup>ème</sup> -1 <sup>ère</sup> moitié du 19 <sup>ème</sup> siècles
Mettet	Rue de Florennes, 14	Habitation, 2 <sup>ème</sup> moitié du 19 <sup>ème</sup> siècle
Mettet	Rue Hardimont,	Potale,1760
Mettet	Rue du Quartier, 7	Château de Scry, 1757
Mettet	Rue du Quartier, 8	Ferme de Foy et potale Notre-Dame de Foy, 1736 et 1741
Mettet	Rue Rabooz,2 (à droite)	Potale 1812
Mettet	Rue Reine Elisabeth, 38	Habitation et serre, 2 <sup>ème</sup> moitié du 19 <sup>ème</sup> siècle
Mettet	Rue Saint-Job,4 (devant)	Fontaine Saint-Job, 1871
Oret	Ruelle Cadet, 5 (en face)	Chapelle 19 <sup>ème</sup> siècle
Oret	Rue à l'Eau	Ancienne ferme (habitation), 1733 et 1850
Oret	Place d'Oret, 1 (devant)	Chapelle, 1851
Prée	Rue de Prée, 1	Ferme de Gay, 2 <sup>ème</sup> moitié des 19 <sup>ème</sup> -20 <sup>ème</sup> siècles
Prée	Rue de Prée, 2,3,3 (contre)	Ensemble urbanistique - anciennes fermes (habitations) 18 <sup>ème</sup> -20 <sup>ème</sup> siècles
Prée	Rue de Prée,4	Ancienne ferme (habitation), 18 <sup>ème</sup> -20 <sup>ème</sup> siècles
Prée	Rue de Prée, 41	Ferme, 1 <sup>ère</sup> moitié du 19 <sup>ème</sup> siècle
Saint-Gerard	Rue du 8e Dragons, 18-18a	Château de l'Argilière et ancienne distillerie (habitation), 1 <sup>ère</sup> moitié du 20 <sup>ème</sup> siècle
Saint-Gerard	Chemin des Fermes, 4	Ferme de Libenne 13 <sup>ème</sup> -1 <sup>ère</sup> moitié du 14 <sup>ème</sup> , 18 <sup>ème</sup> -20 <sup>ème</sup> siècles
Saint-Gerard	Rue de Maredsous, 6	Habitation, 1 <sup>ère</sup> moitié du 19 <sup>ème</sup> siècle
Saint-Gerard	Rue du Parc, 1	Habitation, 2 <sup>ème</sup> moitié du 18 <sup>ème</sup> et 20 <sup>ème</sup> siècle
Saint-Gerard	Rue de la Tannerie, 2	Habitation et dépendance, 2 <sup>ème</sup> moitié du 18 <sup>ème</sup> siècle
Stave	Fourneau de Vaulx, 1-2	Ancien fourneau de Vaulx (habitation) 19 <sup>ème</sup> siècle
Stave	Moulin de Vaulx, 1	Ancien moulin de Vaulx (ferme), 16 <sup>ème</sup> et 19-20 <sup>ème</sup> siècles, 1828
Stave	Rue H. Penet	Chapelle Notre-Dame de Hal ou chapelle Mahy, 1764
Stave	Rue de Stavesoul, 101	Ferme de Stavesoul, 1 <sup>ère</sup> moitié des 18 <sup>ème</sup> et 19 <sup>ème</sup> siècles, 1741

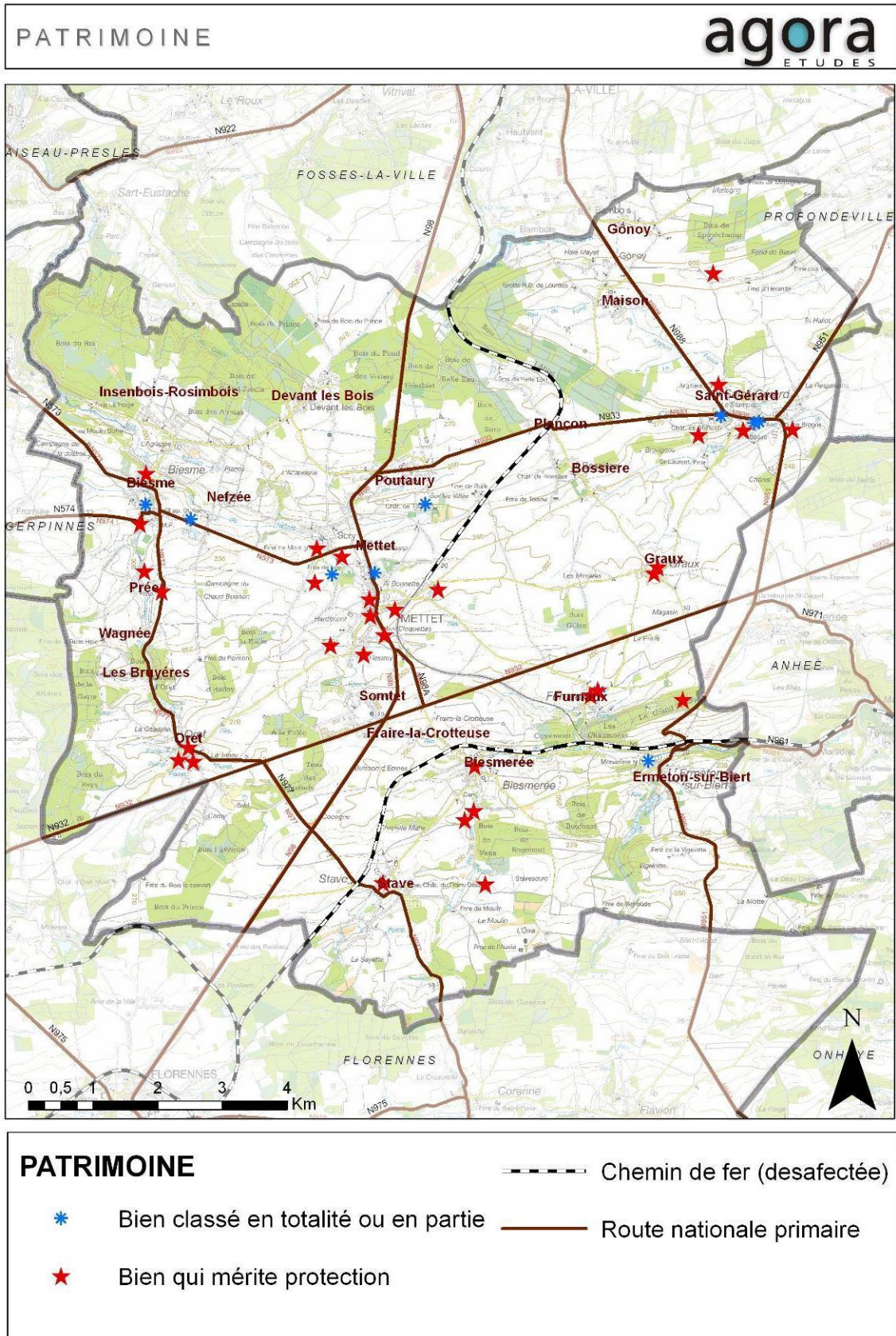


Figure 3 : Carte des biens classés et à protéger

### 3.1.4.2 *Petit patrimoine populaire*

Le « petit patrimoine populaire » est l'ensemble des petits éléments construits (individuels ou partie intégrante d'un ensemble) qui agrémentent le cadre de vie, servent de repère à une population locale et contribuent au sentiment d'appartenance tels que fontaines, calvaires, croix, portails, arbres commémoratifs, etc.

Une aide régionale peut être accordée aux communes qui entretiennent, réparent et restaurent leur petit patrimoine populaire et les arbres remarquables situés à proximité. Les actions telles que la mise en valeur ou la promotion (circuits-promenades ou des itinéraires balisés, publication de cartes, dépliants et brochures) peuvent être soutenues.

Ce patrimoine ne doit pas avoir fait objet de classement, inscription sur une liste de sauvegarde, etc.

**La commune de METTET pourrait profiter de cette subvention pour la mise en valeur de son petit patrimoine mais également pour la mise en place de promenades balisées ainsi que pour la valorisation de sentiers.**

### 3.1.4.3 *Classement des zones d'intérêt écologique ou paysager (Natura 2000, réserves naturelles, etc.)*

La commune possède de nombreux sites d'intérêt biologique répartis sur l'ensemble de son territoire, à savoir six sites de grand intérêt biologique (SGIB), deux sites Natura 2000 (3,2% de la surface communale) ainsi qu'une zone Humide d'Intérêt biologique (ZHIB).

**Le présent Schéma de Structure Communal ne propose pas le classement de nouvelles zones d'intérêt biologique sur le territoire de la commune de Mettet.**

**En ce qui concerne les sites de grand intérêt biologique, même s'ils ne sont pas protégés légalement, le schéma de structure communal y propose sur le schéma des orientations territoriales, comme indiqué supra, une série de recommandations.**

**Pour tous les sites d'intérêt biologique (Natura 2000, sites de grand intérêt biologique et zone humide d'intérêt biologique), il est primordial d'élaborer et de respecter un plan de gestion approprié afin d'assurer le maintien de leur intérêt.**



**3.1.4.3.1 Règlement complémentaire sur la protection de la nature**

Le règlement doit être approuvé par le Gouvernement wallon.

**A Mettet, un tel règlement complémentaire pourrait être édicté pour les zones présentant un certain intérêt biologique afin de les conforter et de les protéger contre l'altération et la destruction (voir schéma des orientations territoriales pour connaître les périmètres).**

**Un tel règlement complémentaire pourrait, par exemple, protéger les arbres et les haies (notamment, par rapport à leur abattage), réglementer l'accès à une zone en période de reproduction, interdire certaines pratiques polluantes ou destructrices, etc.**

**Il pourrait aussi interdire l'usage de pesticides endéans une certaine distance des cours et points d'eau, interdire l'usage de certaines espèces de plantes; édicter une liste des espèces régionales pouvant être employées et ce en fonction de la station, etc.**

## 3.2 MESURES À CARACTÈRE OPÉRATIONNEL

### 3.2.1 Elaborer ou poursuivre des études à l'échelle communale ou supracommunale: PCDR, PCDN, Contrat Rivière

Outils		Remarques et description
PCDR	☑	Le programme communal de développement rural de la commune de Mettet a été approuvé le 21 octobre 2010 pour une période de 5 ans. L'opération de développement rural concerne l'ensemble du territoire communal.
Contrat de rivière	☑	<b>La commune de Mettet est partie prenante des contrats de rivière de la Haute-Meuse ainsi que Ry de Fosses et Basse Sambre.</b>
PCDN	✘	<b>La commune de Mettet ne possède pas de PCDN.</b> <b>Cet outil est d'une grande importance pour inventorier, localiser, préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel de la commune.</b>

#### Plan Communal de Développement de la Nature (PCDN)

Le Plan Communal de Développement de la Nature a pour objectif la préservation de la nature, ainsi que de sa biodiversité en maintenant et restaurant ce qui existe déjà et en développant ce qui lui est bénéfique.

Le Plan Communal de Développement de la Nature a pour caractéristique de développer les partenariats avec les acteurs locaux.

Chaque commune élabore et développe son propre plan, selon les caractéristiques des milieux et des acteurs présents sur son territoire. Au final, un plan sera rédigé reprenant l'ensemble des projets qui seront concrétisés sur le terrain (balisage de sentiers, plantations, création d'un verger, etc.).

**Afin de dresser un inventaire précis des zones et éléments intéressants d'un point de vue écologique, au niveau communal, la réalisation d'un PCDN est préconisée dans le cadre du présent Schéma de Structure Communal.**

### **3.2.2 Périmètres nécessitant une réflexion d'ensemble**

#### *3.2.2.1 RUE à élaborer pour la mise en œuvre des zones urbanisables*

L'objectif est de maintenir une pression foncière raisonnable pour permettre aux jeunes ménages de s'établir sur la commune mais aussi de créer des conditions favorables au maintien d'une mixité sociale.

L'analyse du potentiel foncier communal montre qu'il subsiste quelques ensembles de terrains non encore urbanisés situés à Mettet. Ces terrains constituent des réserves foncières que la commune doit gérer afin de ne pas les occuper de façon anarchique et d'assurer à ces futurs quartiers une structure cohérente.

Ces zones sont de deux types :

- Des ZACC, dont l'affectation n'est pas précisée par le Plan de Secteur. Elles sont soumises à la réalisation d'un rapport urbanistique et environnemental (RUE).
- De grandes parcelles ou des ensembles de terrains repris en zones d'habitat au Plan de Secteur. En raison de leur dimension, il paraît nécessaire de réaliser un plan d'ensemble avant d'en autoriser l'urbanisation. Elles pourraient :
  - faire l'objet d'un PCA si la Commune l'estime souhaitable – qui aura une valeur réglementaire ;
  - Ou – faire l'objet d'un outil de réflexion d'ensemble type RUE– outil plus léger mais qui n'a pas une valeur réglementaire.

Dans le cadre du Schéma de Structure, la principale mesure à proposer concerne le repérage et la délimitation de ces zones, ainsi que quelques principes généraux à respecter lors de leur aménagement. Ces principes ne sont toutefois que les amorces d'une réflexion pour la réalisation d'un plan ou schéma plus détaillé, ou d'un RUE dans le cas d'une ZACC, qui devrait être imposé en cas d'urbanisation de la zone.

Ces plans d'ensemble auront plusieurs objectifs :

- Donner une vision d'ensemble sur le développement du quartier;
- Eviter le mitage du site via plusieurs projets individuels (existence de plusieurs propriétaires sur la même zone contigüe);
- Assurer un maillage des voiries cohérent avec le maillage existant.

Idéalement, la commune peut acquérir les terrains ou établir des partenariats public-privés pour le développement de ces zones. Cela permettrait de garantir le développement des nouveaux quartiers en relation avec les objectifs communaux.

**Le Schéma de Structure recommande l'élaboration des RUE suivants :**

**Sur une zone d'habitat, il s'agit de 5 sites :**

- À Mettet - entre la Rue Croix de Bourgogne et la Rue Saint-Jean ;
- A Mettet - entre la Rue Saint-Jean et la Rue de Foischelle ;
- A Mettet - entre Rue Sainte-Barbe et la Rue du Try Joly ;
- A Mettet - entre la Rue de l'Estroit, la Rue de la Chavée et la Rue Prumont ;
- A Pontaury - entre la Rue du Chession et la Rue de Fosses.

**Sur une zone d'équipement d'intérêt public et communautaire :**

- A Mettet - Terrain appartenant au CPAS, situé rue du Cimetière, à moins de 200 m du centre.

**La mise en œuvre des ZACC prévues dans le cadre du SSC doit passer par la réalisation des RUE. A cet égard, le SSC prévoit donc la réalisation de 4 RUE (les ZACC en priorité 1 et 2) :**

- ZACC N°2
- ZACC N°5
- ZACC N°6
- ZACC N°7

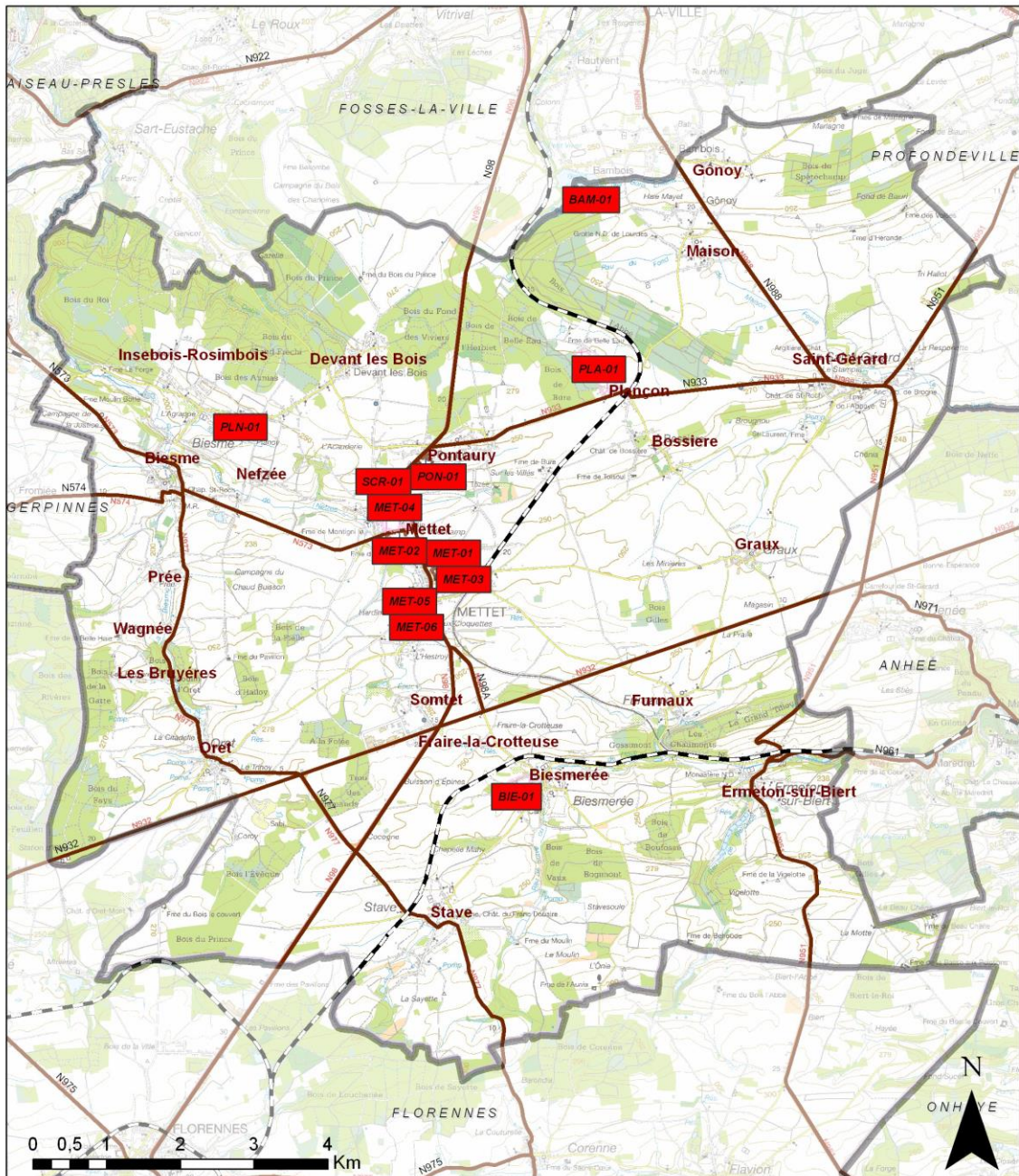


Figure 4 : Carte des schémas d'ensemble à élaborer



### RUE A ELABORER

Dans le cadre du Schéma de Structure Communal, la principale mesure à proposer concerne le repérage et la délimitation de ces zones, ainsi que quelques principes généraux à respecter lors de leur aménagement. Ces principes ne sont toutefois que les amorces d'une réflexion pour la réalisation d'un plan ou schéma plus détaillé, ou d'un RUE dans le cas d'une ZACC, qui devrait être imposé en cas d'urbanisation de la zone.

Ces plans d'ensemble auront plusieurs objectifs :

- Donner une vision d'ensemble sur le développement du quartier;
- Eviter le mitage du site via plusieurs projets individuels (existence de plusieurs propriétaires sur la même zone contigüe);
- Assurer un maillage des voiries cohérent avec le maillage existant.

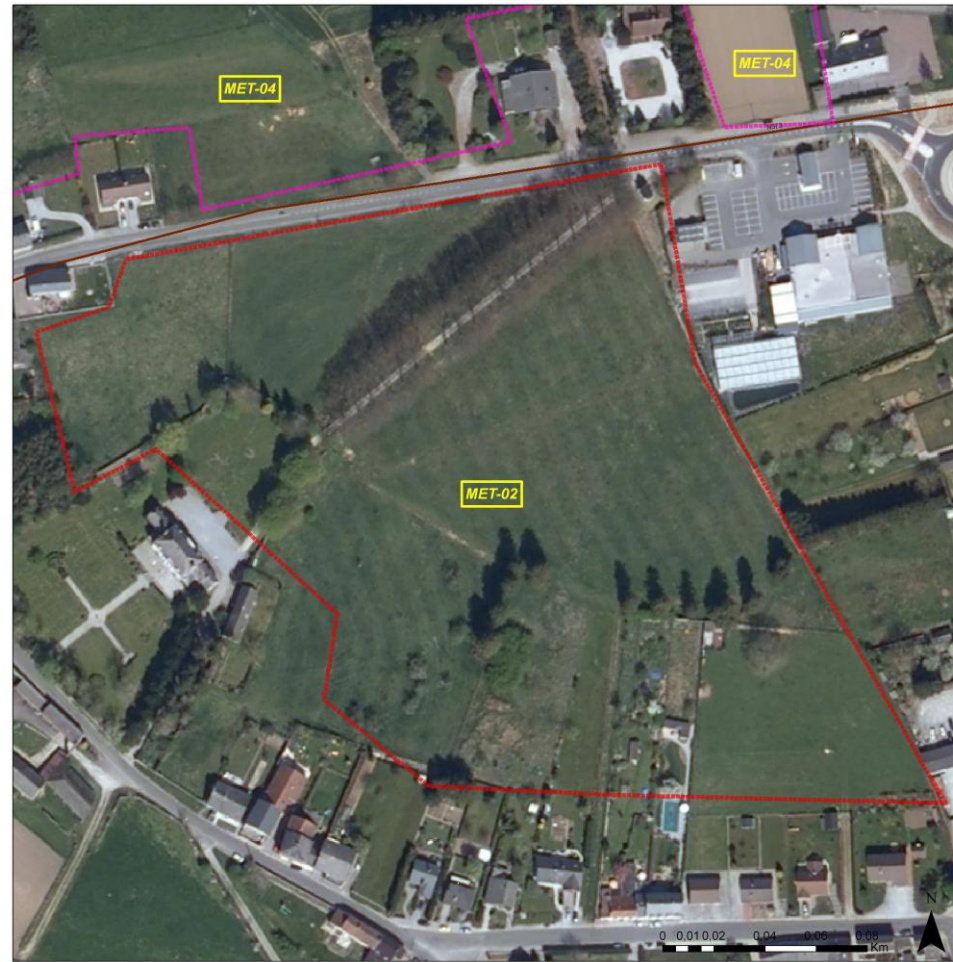
#### MET-01

- **A Mettet - entre la Rue Saint-Jean et la Rue de Foischelle**  
Superficie : 2,91 ha



#### MET 02

- **A Mettet - entre Rue Sainte-Barbe et la Rue du Try Joly**  
Superficie : 5,12 ha



#### MET-03

- **À Mettet - entre la Rue Croix de Bourgogne et la Rue Saint-Jean**  
Superficie : 2,65 ha





**RUE A ELABORER**

**MET-05**

- A Mettet - Terrain appartenant au CPAS, situé rue du Cimetière, à moins de 200 m du centre  
Superficie : 4,42



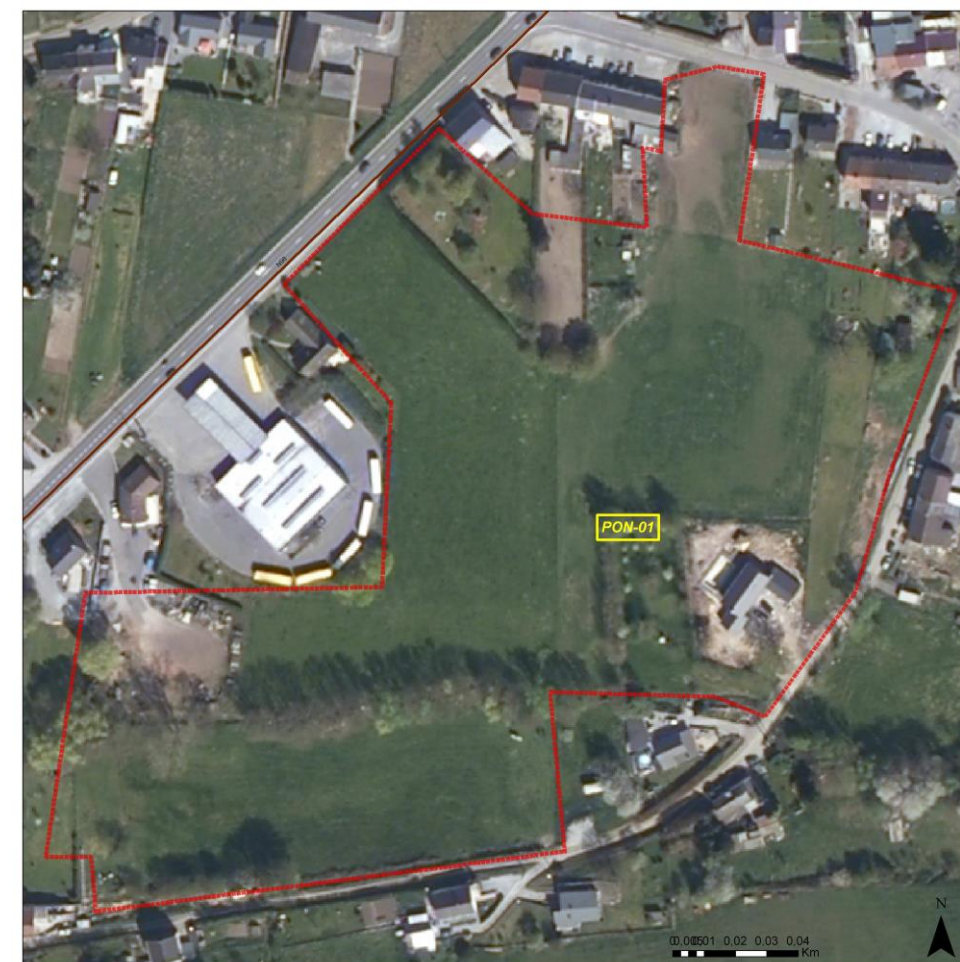
**MET - 06**

- A Mettet – entre la Rue de l'Estroit, Rue de la Chavée et Rue Prumont  
Superficie : 1,97 ha



**PON-01**

- A Pontauray – entre la Rue du Chession et la Rue de Fosses  
Superficie : 3,97 ha





### 3.2.2.2 *Rénovation des Sites d'Activité Economique Désaffectés (SAED), les sites à réaménager (SAR)*

Un site d'activité à réaménager est un bien ou un ensemble de biens qui a été le siège d'une activité économique et dont le maintien dans l'état actuel est contraire au bon aménagement du site et pour lequel toute réutilisation nécessite une réhabilitation préalable.

Les personnes morales de droit public peuvent obtenir une aide financière pour acquérir, rénover ou assainir un site ayant fait l'objet d'un arrêté de désaffectation et de rénovation.

Cette aide concerne l'acquisition du site ainsi que les travaux de rénovation ou d'assainissement. De la sorte, les communes, CPAS, Intercommunales, sociétés locales d'habitations sociales, peuvent se rendre propriétaires, dans des conditions financières tout à fait acceptables, de vastes terrains constructibles situés au cœur même des noyaux d'habitat.

Les travaux qui peuvent être subventionnés aux termes de la réglementation sont ceux qui concourent à permettre une réaffectation du bien ou, à tout le moins, à supprimer le chancre qu'il constitue. Tous les travaux de démolition sont donc pris en charge de même que les travaux de remise en état de l'enveloppe extérieure (mise hors d'eau) du bâtiment peuvent également être subventionnés. Ce dispositif réglementaire constitue en fait un outil particulièrement utile à la réimplantation de logements et tout particulièrement de logements sociaux dans les noyaux d'habitat.

La Déclaration de Politique Régionale (DPR) a prévu l'accélération de l'assainissement des SAR en simplifiant et accélérant les décisions. Elle prévoit également que le Gouvernement wallon amplifiera la politique de réhabilitation et d'appropriation publique des SAR. Pour atteindre cet objectif, il est prévu d'organiser un financement alternatif à cette politique, complémentaire au budget traditionnel de la Région.

Le tableau ci-dessous reprend les sites d'activité économique désaffectés reconnus par arrêté sur la commune de Mettet :

CODE	NOM	TYPE D'ARRÊTÉ	DATE D'ARRÊTÉ
92087-SAE-003-02	Scierie d'Ermeton-sur-Biert	Rénovation	4/04/2000
92087-SAE-002-01	Carrière des Hayettes	Désaffectation	13/09/1989

*Figure 5 : Tableau des sites d'activité économique désaffectés et reconnus par arrêté*

#### 3.2.2.2.1 **Réhabilitation du site de l'ancienne scierie d'Ermeton (fiche 03 PCDR)**

Le site est repris sur la liste des sites de réhabilitation paysagère et environnementale (SRPE) au niveau de la Région wallonne et un arrêté de désaffectation (4/04/2000) concerne la parcelle n°5A 427v2. La procédure prévoit que le Gouvernement, au travers d'un seul arrêté, déclare que le site est désaffecté et doit être assaini, en fixe le périmètre, et prene à sa charge son acquisition (expropriation d'utilité publique au sens de l'article 181 du CWATUPE) et les travaux d'assainissement.

A ce jour, le Gouvernement n'ayant toujours pas entamé la procédure, le site se délabre de plus en plus. La commune souhaitant que les choses avancent, elle décide de prendre l'initiative et sollicitera le Gouvernement pour que le site passe en procédure de Site à réaménager (SAR).

En l'état actuel, le site de l'ancienne scierie n'offre pas une image accueillante malgré une localisation intéressante au centre du village et à proximité d'équipements sportifs. Site peu fréquenté, constructions vétustes et en état de délabrement avancé (chute de matériaux) ; il s'en dégage un sentiment d'insécurité qui altère l'ensemble du quartier. A cette insécurité subjective s'ajoutent des problèmes d'insécurité objective liés à l'accessibilité et au manque de contrôle à l'entrée du site. On pense à ce titre aux enfants du quartier qui peuvent s'y aventurer.

Le projet consiste en l'assainissement global du site (avec dépollution éventuelle sur base d'une analyse de sol par points de sondage la démolition des bâtiments en mauvais état et l'aménagement d'espaces verts, de rencontre et de convivialité). Ces aménagements porteront sur la création d'aires de repos, de sentiers et liaisons piétonnes, d'un petit kiosque ainsi que des berges de la Molinee et d'une passerelle permettant de créer une liaison avec les équipements sportifs de l'autre rive.

Le projet trouve sa justification dans la nécessité de sécuriser les lieux, d'éliminer ce chancre industriel et l'impact paysager négatif du site sur le cadre de vie, et d'ainsi améliorer la qualité de vie des riverains tout en permettant de créer un espace vert convivial en lien avec les infrastructures sportives existantes.

- L'étape préalable à la réhabilitation du site porte sur l'information et la consultation de la population en vue de déterminer l'affectation du bâtiment communal. Différentes pistes sont à envisager dont les extrêmes portent sur la réaffectation du bâtiment ou sur sa démolition.
- La première étape de la mise en œuvre du projet porte sur l'achat des emprises nécessaires à la maîtrise foncière du site dans son ensemble. Les emprises concernent la parcelle cadastrale n°5A 427v2 et la partie concernée par le bâtiment délabré, la parcelle n°5A 427r2.
- La seconde phase de la réhabilitation sera consacrée à la démolition des bâtiments. Elle visera la « déconstruction sélective » de l'ensemble de ces bâtiments, c'est-à-dire une démolition des bâtiments intégrant une forte composante environnementale
- La troisième phase concerne l'analyse des sols en différents points de sondage et les éventuels travaux de dépollution nécessaire.
- Enfin, la phase finale porte sur les aménagements paysagers, la création des sentiers, le mobilier urbain et la création de la passerelle sur la Mollignée.

#### **3.2.2.2 Aménagement de l'Ancienne carrière (Les Hayettes) à Biesmes (Fiche 69 PCDR, lot 3)**

Le site de la carrière se situe à Biesmes, entre les rues des Hayettes et De la Caporale donc situé à proximité du cœur de village.

D'un point de vue urbanistique, on note que le site de la carrière désaffectée est destiné à être réaménager.

Le projet vise l'aménagement de l'Ancienne carrière en espace de rencontres, de loisirs et de conservation de la nature.

##### **Dans le cadre du schéma de structure :**

- **Les 2 SAR existantes doivent faire l'objet des projets de réhabilitation :**
  - Réhabilitation du site de l'ancienne scierie d'Ermeton (fiche 03 PCDR, lot 2) ;
  - Aménagement de l'Ancienne carrière (Les Hayettes) à Biesmes (Fiche 69 PCDR, lot 3).
- **2 autres sites sont proposés pour faire l'objet d'un dossier de reconnaissance comme sites à réaménager. Ils sont repris dans la banque de données WALSOLES de la SPAQuE et identifiés comme des sites potentiellement pollués dans la commune :**
  - Le site de Bois l'Evêque situé au sud-ouest de Mettet : ancienne sablière (jusqu'à la fin des années '70) remblayée par la BEPN, puis une entreprise privée;
  - Et de l'autre côté de la rue Hardichamps, le site du Trou des Flamands : ancienne carrière de sables kaoliniques (1965 – 1984) reconvertie en décharge et remblayée avec des dépôts communaux.

### **3.2.3 Amélioration/extension ou création des infrastructures**

#### *3.2.3.1 Logements*

##### **3.2.3.1.1 Créer des logements sur un terrain appartenant au CPAS, situé rue du Cimetière à Mettet, à moins de 200 m du centre.**

- **Créer des logements intergénérationnels (PCDR Fiche 92) : 14logements.**
- **Créer des logements communautaires pour personnes âgées (PCDR Fiche 93 lot 2) : 15 logements.**

Ces projets s'insèrent dans la volonté du CPAS de créer un lotissement au lieu-dit des Agaisses, sur un terrain de plus de 2 ha leur appartenant. Ce site est idéalement localisé à moins de 200 mètres de la Place Joseph Meunier et des commerces et services du centre de Mettet. En outre, le CPAS souhaite implanter un bâtiment intégrant en partie de services à la population, tel qu'un lavoir et un espace bricolage.

La société de logements retenue dans le cadre du plan d'ancrage 2009-2010 et chargée de la construction des 14 logements et de leur gestion quotidienne, est la srl La Dinantaise. Ces logements sociaux pourraient constituer une première phase d'aménagement du quartier.

L'objectif de ce projet est de créer du logement qui, d'une part, favoriserait le maintien des jeunes familles, à revenu parfois limités, dans l'entité et, d'autre part, qui permettrait aux personnes âgées de vivre plus longtemps en habitat autonome ou semi-autonome et de retarder leur entrée en maison de repos. Ces logements seraient à caractère locatif et/ou acquisitif accessibles aux jeunes et adaptés aux personnes plus âgées. Une attention particulière serait apportée à l'accessibilité pour les personnes âgées.

Ce projet s'inscrit dans la volonté de créer un réel quartier d'habitat mixte, le tout intégré dans des aménagements de qualité favorisant les échanges sociaux, la convivialité et la qualité de vie au quotidien. Ce quartier intergénérationnel devra être conçu de manière à répondre aux critères du développement durable. Le projet constitue l'une des phases de mise en œuvre de ce quartier.

Le site retenu est idéalement localisé à proximité des services et équipements du centre de Mettet. Il est particulièrement adapté pour la création d'une mixité sociale.

Les logements intergénérationnels sont des logements sociaux et moyens conçus et aménagés pour accueillir simultanément, des locataires jeunes et des locataires âgés, en encourageant et en facilitant les interactions entre eux, notamment, l'échange de services. Le logement intergénérationnel, c'est donc davantage qu'une simple cohabitation. Sans relever pour autant de la vie communautaire, il comporte nécessairement une dimension d'entraide et de coopération entre les générations qui l'occupent.

Le projet de 15 logements communautaires destinés aux personnes âgées constitue la phase 3 de la mise en œuvre du quartier.

#### **Éléments de mise en œuvre (État du dossier – Travaux/actions à réaliser) :**

Réalisation d'un schéma directeur comme préalable pour la cohérence du quartier permettant une vision d'ensemble et une intégration parfaite des différentes phases de mise en œuvre (définition précise des fonctionnalités avec l'aide des acteurs, bénéficiaires et riverains) ;

- Création d'une asbl chargée de soutenir le projet de réalisation et de l'animation future du quartier intergénérationnel ;
- Mise en œuvre par phase du quartier d'habitat (accès et voiries internes, égouttage et raccordements techniques, construction des logements).

### 3.2.3.2 *Equipements publics*

Plusieurs projets sont prévus :

#### 3.2.3.2.1 **Petite enfance et enseignement**

##### ***Créer une nouvelle crèche.***

L'I.M.A.J.E. (Intercommunale des Modes d'Accueil pour Jeunes Enfants) a été créée à l'initiative de la Province de Namur en octobre 1990 en partenariat avec le privé (ASBL) ou le public (CPAS et Communes). Ce service permet de centraliser l'offre en matière d'accueil de la petite enfance à l'échelle de la province, il est facile de connaître les différentes possibilités qui existent dans la province via le service IMAJE.

L'IMAJE offre aussi un service de garde à domicile des enfants malades, ainsi que Le Lien, qui permet de gérer les difficultés de relations qui peuvent exister entre parents et très jeunes enfants.

##### **Les accueillantes autonomes conventionnés par l'ONE**

On dénombre 15 accueillantes autonomes sur l'entité de Mettet.

Le CPAS de la commune, via son service « Les P'tits Loups », coordonne l'ensemble de ces accueillantes pour offrir un meilleur service aux parents.

##### **Les milieux d'accueil habituels subsidiés par l'ONE**

**La maison communale de l'accueil de l'enfance (MCAE) de Saint-Gérard, L'île aux enfants** dispose de 15 places (équivalent temps plein) accueillies par cinq puéricultrices et une assistante sociale.

**La maison communale de l'accueil de l'enfance (MCAE) de Biesme, Le manège enchanté**, gérée par l'IMAJE, a récemment ouvert ses portes et offre 12 nouvelles places (équivalent temps plein).

La réalisation de cette crèche a permis de répondre à une demande importante qui pesait sur la crèche de Saint-Gérard. Cependant, les 12 places sont déjà presque toutes prises, par un jeu de report des listes d'attente.

**Ceci révèle la situation difficile en matière de gardiennage de la petite enfance. Les autorités communales n'excluent d'ailleurs pas la réalisation d'une troisième crèche qui est actuellement à l'étude.**

**La pression en places d'accueil de la petite enfance sur l'ensemble de la province restant forte, la création d'une nouvelle crèche ou l'augmentation du nombre de places dans les infrastructures existantes doivent être envisagées, à moyen terme, afin de répondre à la demande croissante.**

##### ***Créer une école de devoirs (PCDR Fiche 77 lot 3).***

L'école de devoirs est une structure d'accueil des enfants et des jeunes de 6 à 18 ans, indépendante des établissements scolaires et participant à la vie d'un quartier, qui développe, en dehors des heures scolaires, sur la base d'un projet pédagogique et d'un plan d'action et avec le soutien d'une équipe d'animation qualifiée, un travail pédagogique, éducatif et culturel de soutien et d'accompagnement à la scolarité et de formation citoyenne.

### **3.2.3.2.2 Amélioration des salles polyvalentes**

La commune compte un nombre important de salles polyvalentes qui servent aussi bien à des animations culturelles et des spectacles publics qu'à des événements privés. Ces salles se répartissent sur l'ensemble du territoire et permettent une proximité avec les habitants ; elles constituent aussi le plus souvent des lieux de rencontres importants dans les villages de l'entité.

#### ***Réhabiliter la salle de Biesme en espace de rencontre et de convivialité (PCDR Fiche 68).***

Le projet consiste en la rénovation et le réaménagement de la salle de village de Biesme en vue, d'une part, de permettre d'y accueillir des activités de qualité pour tout public, et d'autre part, de permettre au bâtiment de répondre aux critères actuels de sécurité, d'accès, d'égouttage et d'économie d'énergie.

- Cette rénovation devra permettre de développer et soutenir les activités culturelles des associations locales en leur proposant un espace de rencontre convivial et accessible par tous.
- L'objectif principal est de rendre la salle multifonctionnelle, pouvant accueillir les réunions du monde associatif de Mettet mais également, des spectacles tels que théâtre adultes et enfants, cinéma, conférences, concerts divers et autres meetings organisés dans le cadre de leurs activités.
- En effet, la scène sera réaménagée et agrandie, une trappe amovible permettant de monter, depuis la ruelle à l'arrière, différents éléments volumineux utiles aux manifestations.
- Éléments de mise en œuvre (État du dossier – Travaux/actions à réaliser) :
  - o Réalisation de l'avant-projet;
  - o Dépôt du permis d'urbanisme;
  - o Projet d'exécution;
  - o Lancement du marché de travaux;
  - o Réalisation des travaux.

### **3.2.3.2.3 Création de nouvelles aires de jeux**

La commune possède une plaine de jeux de 245m<sup>2</sup> située à Petite Bruyère, qui connaît un grand succès et est très souvent fréquentée par les enfants de la commune. La plaine de jeux est ouverte environ 6 semaines par an et peut accueillir les enfants de 3 à 12 ans.

#### ***Aménager un espace de jeux à Maison (PCDR Fiche 71).***

Aménagement d'un terrain communal en espace de jeux dans le village de Maison. Cet espace accueillera les plus petits dans une plaine de jeux à l'arrière du bâtiment de la salle des fêtes.

- Éléments de mise en œuvre (État du dossier – tâches à réaliser) :
  - o Introduction d'un dossier de demande subsides chez Infraspport  
Les agents communaux se chargeront de remplir le dossier de demande de subsides auprès d'Infraspport (Direction de la Région wallonne qui assure l'instruction et le suivi administratif, technique et financier des demandes de subsides introduites en matière d'équipement sportif).  
Pour remplir ce dossier, il faudra établir la liste des catégories d'utilisateurs, actuels et potentiels.
  - o Réalisation des différents aménagements  
Les agents communaux se chargeront de la mise en œuvre des installations fournies.  
Les jeunes pourraient assister les ouvriers pour certains travaux de rénovation.

#### ***Aménager un Skate Park autour du centre sportif de Biesme (PCDR Fiche 85 lot 2).***

Ce projet vise à aménager un Skate Park. Un skate-Park est une infrastructure spécifique destinée aux jeunes qui pratiquent le skate-board, le roller acrobatique et le BMX. Cet espace doit pouvoir accueillir les sportifs de chacune de ces disciplines qu'ils soient débutants, usagers courants ou confirmés.

- Tâches à réaliser:



- Demande à Infraspport;
- Détermination précise de l'infrastructure à construire;
- Réflexion sur les éventuels aménagements du parc et des abords en respectant les règlements en vigueur (cf. la fiche technique d'Infraspport Skate-Park);
- Réalisation des travaux;
- Détermination des modalités d'utilisation du parc avec les clubs intéressés;
- Entretien : L'aire de roller nécessite un entretien fréquent pour enlever les pierres, papiers, feuilles qui pourraient provoquer un réel danger pour le roulement. Il est conseillé d'éviter les zones adjacentes (graviers, sables, terre, ...) susceptibles de salir la zone de roulement.

#### **3.2.3.2.4 Amélioration des équipements touristiques**

##### ***Valorisation du site de l'Abbaye de Brogne comme site d'accueil touristique (Fiche 79 PCDR) Création d'un Syndicat d'initiative (fiche 88 PCDR).***

L'abbaye a été rachetée par la commune qui continue à y maintenir de nombreuses activités culturelles.

Le site, par sa qualité architecturale et son histoire constitue à lui seul un attrait culturel, mais il s'impose aussi comme centre culturel et de l'artisanat, avec l'organisation de manifestations tel que le marché de l'artisanat « Saint Gér'art », des cours d'art floral, des promenades découverte ou encore le marché de Noël. L'abbaye connaît un grand dynamisme, notamment grâce à l'asbl Abbaye Saint-Gérard de Brogne, Tradition et Découverte, à l'asbl Monuments et sites de Saint-Gérard et Graux ou encore l'asbl BAM.

Par ce site et l'action des associations, la commune se spécialise dans l'artisanat et aux disciplines artistiques diverses et didactiques.

Il existe un projet d'accueillir au sein de l'abbaye un certain nombre de petites expositions tout au long de l'année, et de faire de ce site une vitrine pour la vente de produits du terroir.

L'abbaye dispose aussi d'un restaurant et d'un hôtel.

Le projet de valorisation du site de l'Abbaye de Brogne comme centre d'accueil touristique a régulièrement été mis en lien avec celui de création d'un Syndicat d'initiative (fiche 88 PCDR).

L'aménagement d'un espace à l'Abbaye de Brogne pour l'accueil d'un syndicat d'initiative est donc un préalable indispensable à la mise en valeur du patrimoine touristique et culturel de la commune.

L'accessibilité de cet espace, sa signalisation et sa visibilité sont des paramètres nécessaires au SI pour assurer sa reconnaissance.

Le projet envisage d'installer le syndicat d'initiative à l'Abbaye de Brogne dans le déambulatoire. Il consiste en la création d'un espace d'accueil, avec comptoir donnant directement sur l'entrée principale assurant ainsi sa visibilité. Cette implantation serait à coupler avec la création d'une exposition didactique sur le patrimoine de l'entité.

Cette localisation est idéale pour des questions d'accessibilité (existence de l'accès PMR à droite de la façade principale, l'existence du perron et la différence de niveau à l'autre entrée rendent difficile ce type d'aménagement) et de visibilité du syndicat d'initiative (modification de l'entrée par la porte principale face à la cour et non plus par le perron excentré) tout en nécessitant des travaux de restauration intérieure et d'aménagement extérieur.

En outre, le déambulatoire se prête bien à la mise en valeur comme espace d'exposition.

La cour principale sera réaménagée pour sa valorisation en terme paysager et afin d'accueillir quelques places de parking PMR.

### 3.2.3.3 *Activités économiques*

#### 3.2.3.3.1 **Infrastructures d'accueil des entreprises**

##### **Créer un hall-relais d'activités économiques destiné aux PME (PCDR Fiche 02).**

Le projet consiste en la création d'un hall-relais comportant 4 modules de 260 m<sup>2</sup>, chacun comportant un espace d'atelier de 210 m<sup>2</sup>, un réfectoire, un espace de bureaux et des sanitaires.

Compte tenu de l'implantation du hall-relais au sein du parc industrielle de Mettet et de sa proximité immédiate avec le Circuit permanent « Jules Tacheny » de Mettet et le Centre de Formation aux Sports Moteurs en projet, l'objectif du hall-relais est de privilégier l'accueil des entreprises qui évoluent dans le domaine des sports moteur. Il s'agit d'un domaine particulièrement prisé par les jeunes, ce qui rend le projet potentiellement porteur d'emplois auprès des jeunes.

Outre la création du hall-relais proprement dit, un soin particulier sera apporté à l'aménagement des abords du bâtiment autant qu'à son architecture. L'objectif est de créer un incitant pour le parc d'activité en termes d'architecture de qualité et d'aménagements paysagers porteur d'une image dynamique et d'ainsi encourager la revalorisation du parc d'activité de Mettet.

•Éléments de mise en œuvre (État du dossier – Travaux/actions à réaliser) :

- Avant-projet ;
- Dépôt du permis d'urbanisme ;
- Projet d'exécution ;
- Lancement du marché de travaux ;
- Réalisation des travaux.

##### **Créer un atelier rural (PCDR Fiche 02Bis lot 2).**

Loué pour une durée limitée par la Commune aux TPE et PME, l'atelier rural a pour fonction de faciliter le lancement de jeunes entreprises en leur évitant des investissements lourds de départ pour l'achat d'un bâtiment. Il les soutient donc pendant la période généralement reconnue comme la plus critique de la vie d'une entreprise en les débarrassant momentanément d'un souci important.

Dans le même esprit, l'atelier rural peut aussi héberger des entreprises en voie d'expansion ou de diversification. Il leur donne le coup de pouce qui fait la différence en soutenant les chefs d'entreprise qui veulent s'agrandir ou explorer de nouveaux marchés, ce qui permet également de régler des problèmes de voisinage.

La première étape consiste à rechercher un bâtiment ou un terrain disponible sur la commune. Il sera facilement accessible, situé à proximité des grands axes de communication et limitant les nuisances de trafic sur le voisinage. L'idéal est de pouvoir conjuguer le projet d'atelier rural à la réhabilitation d'un bâtiment ou d'un site désaffecté ce qui permettrait de supprimer un chancre en milieu villageois.

La seconde étape sera la réalisation d'un cahier des charges et le lancement d'avis de marché public en vue de désigner un auteur de projet pour la construction ou la rénovation du bâtiment destiné à abriter l'atelier rural.

##### **Créer une agence de développement local ADL (PCDR Fiche 05 lot 2).**

L'ADL est un service de proximité qui accueille, informe et accompagne les personnes porteuses de projet dans leurs démarches (législation, aides, financement, etc.).

Elle participe au réseau des A.D.L. afin de contribuer aux échanges de connaissances et de bonnes pratiques acquises et appliquer celles-ci sur le territoire communal.

L'ADL a pour objectif de base le renforcement du développement local, c'est-à-dire promouvoir la création d'un contexte favorable au développement durable local, d'une part via l'amélioration de la qualité de vie sur le plan économique et d'autre part via la création d'emplois.

Elle a pour vocation de détecter, de développer et d'accompagner des projets locaux répondant à des besoins et présentant une plus-value en termes d'emploi et de développement économique.

Son rôle est également de maintenir et de renforcer l'attractivité du territoire communal, pour les investisseurs et les porteurs de projets potentiels, pour les gens de passage, pour les nouveaux arrivants et pour les personnes du cru.

L'agence de développement local doit être agréée par le Gouvernement pour solliciter le bénéfice les subventions. L'agrément est accordé pour une durée de trois ans renouvelable.

Les missions de l'ADL devront notamment porter sur :

- Inventaire des activités économiques et commerciales existantes et création d'une base de données ;
- Création d'une association de petits commerçants qui s'engagent vis-à-vis des clients (équitable, socialement acceptable - Guilde des commerçants) ;
- Soutien à la création de chambres d'hôtes/ gîtes à la ferme et à la diversification par le développement d'activités touristiques (manifestations, chemins balisés, points d'arrêts cyclistes, cavaliers, mobil home .....);
- Réflexion sur les moyens de réorienter l'agriculture vers une agriculture familiale, peu exigeante en intrants et tournée vers les marchés locaux ;
- Aide à l'installation de producteurs locaux (promotion, ...) ;
- Inventaire et base de données des produits issus de l'agriculture locale et de l'artisanat et identification d'un produit phare à mettre en valeur (bière locale, plat ou pâtisserie....?) ;
- Publicité pour les produits du terroir : une vitrine au centre de Mettet, 1 ou 2 fois par mois tenue par les producteurs ; organisation d'un marché des produits du terroir 6 fois par an ;
- Inventaire des locaux commerciaux inoccupés et mise à disposition.

•Éléments de mise en œuvre (État du dossier – Travaux/actions à réaliser) :

- Créer un comité de pilotage qui sera chargé de prendre les décisions, de valider les différentes étapes du travail et de décider des axes prioritaires ;
- Déterminer la forme juridique de l'ADL (régie communale autonome ou association sans but lucratif) et un objet social conformes aux exigences légales ;
- Réaliser un diagnostic dont la finalité est de repérer les problèmes et leurs causes, comprendre la réalité locale et son évolution, prendre en compte la réalité du territoire environnant dans les objectifs de développement communal et enfin permettre l'émergence de projets et actions à finalité de création d'emplois et d'activités économiques (le diagnostic réalisé dans le cadre du PCDR est une base très utile) ;
- Réaliser un tableau AFOM qui présente pour chaque secteur (économie, social, culturel, public, environnement et cadre de vie) les atouts/faiblesses, opportunités/menaces du territoire ;
- Définir des axes de développement prioritaires sur base du diagnostic de territoire et de l'étude Atouts Faiblesses Opportunités Menaces (AFOM) ;
- Traduire les priorités en objectifs (d'une même priorité peuvent découler plusieurs objectifs) et ainsi élaborer le plan d'actions ;
- Compléter le formulaire de demande d'agrément.

### **3.2.3.3.2 Commerces**

Les principaux commerces de l'entité sont recensés dans le centre de Mettet. La place J. Meunier et les rues adjacentes constituent à ce titre un petit pôle commercial regroupant des commerces de proximité de petite surface et quelques commerces plus spécialisés tels que des commerces d'équipement de la maison ou d'équipement de la personne.

Le noyau commercial de Mettet s'étend le long de la rue Albert 1er pour rejoindre le rond-point, au croisement de la « rue du Try Joli » et de la « rue du Noir Chien », où sont présents deux supermarchés de moyenne surface (Colruyt et Intermarché). La poste est aussi présente sur ce lieu, mais cette extension du centre « traditionnel ». Lors de l'analyse de la situation existante, nous avons pu constater que le centre-ville risquait d'être déforcé par ce nouveau centre, et qu'une série de commerces ferait définitivement. Le danger est de voir le centre de Mettet « se déplacer ».

Dans les villages les plus importants, il existe aussi un certain nombre de commerces de proximité. Ces commerces constituent de petits noyaux principalement dans les villages de Biesme, et de Pontauray. La viabilité de ces commerces dans les plus petits villages est précaire ; leur présence est souvent plus limitée.

L'attractivité commerciale de Mettet reste cependant limitée. En effet, l'étendue du territoire amène les habitants des villages à effectuer leurs achats dans d'autres communes, Mettet, ne constituant pas nécessairement une centralité attractive pour eux.

**Au vu de la situation existante, et au regard de la volonté communale de renforcer l'offre commerciale de Mettet, le SSC recommande plusieurs actions qui pourront être menées afin de soutenir les petits commerces de proximité et d'inciter les commerçants à maintenir les activités en place.**

**Les actions qui pourront être menées :**

- **Etablir un cadastre ainsi qu'un observatoire du commerce et en assurer le suivi. La commune pourrait réaliser un recensement précis des commerces et activités économiques et le tenir à jour (repris dans les missions de l'ADL) ;**
- **Créer une association de petits commerçants qui s'engagent vis-à-vis des clients (équitable, socialement acceptable - Guilde des commerçants) (repris dans les missions de l'ADL) ;**
- **Faire l'inventaire des locaux commerciaux inoccupés et mise à disposition (repris dans les missions de l'ADL) ;**
- **Réaliser un Schéma de développement économique et commercial au niveau communal afin d'identifier les besoins réels et les moyens d'agir ;**
- **Rénover l'espace public dans le centre afin d'améliorer la visibilité et l'accessibilité des commerces ;**
- **Inciter les commerçants à maintenir leur activité en centre-ville (selon un périmètre préalablement défini). Plusieurs dispositifs d'incitation pourront être menés au sein de ce périmètre:**
  - **aide à la requalification de vitrine, à la rénovation de façade, à la modernisation de l'équipement ;**
  - **aide à l'élaboration d'un cahier des charges lors de la rénovation.**

#### 3.2.3.4 *Infrastructures techniques*

Concernant l'état d'avancement de l'égouttage et du réseau d'assainissement dans la commune (données du PASH et SPGE, 2007) :

- 85 % de la population se situe en assainissement collectif et 12 % en assainissement autonome ;
- 81 % du réseau d'égouttage a été réalisé mais le taux de collecteur est de seulement 37 % ;
- Des stations d'épuration doivent encore être construites à Biesme, Ermeton-sur-Biert, Saint-Gérard, Stave, Oret, Maison et Graux.

##### 3.2.3.4.1 **Travaux subsidiés - programme triennal**

Le mécanisme des travaux subsidiés (programme triennal) consiste en l'octroi de subsides, par la Région wallonne, pour la réalisation d'une programmation de travaux communaux visant essentiellement la voirie, l'égouttage et la rénovation de bâtiments publics. Les projets d'investissement sont soumis à l'approbation de l'Exécutif wallon.

On notera tout particulièrement que, pour l'ensemble des travaux subsidiés (programme triennal), le taux subsidiable est porté à 100% s'il s'agit d'un marché public ou d'un projet-pilote qui contient des clauses sociales relatives à la formation ou à l'insertion de demandeurs d'emploi.

##### 3.2.3.4.2 **Subsides à l'égouttage**

Pour les travaux d'égouttage prioritaire, un nouveau mécanisme de subsidiation a été mis en place : la SPGE préfinance les investissements. La commune rembourse sa quote-part (qui est de 40%) sur une somme calculée hors TVA. Le gain net est donc de 21% pour la commune. La commune est libre de s'inscrire, via la délégation à l'organisme d'épuration agréé dont elle dépend, dans le nouveau système ou de poursuivre ses investissements comme avant.

Dans le cadre du schéma de structure communal, le nouveau mécanisme de subsidiation pourrait être utilisé pour des travaux d'assainissement/égouttage prioritaires.

##### 3.2.3.4.3 **Actions prévues dans le cadre du Contrat rivière**

Le Contrat de Rivière Haute Meuse (CRHM) en est à son 4<sup>e</sup> plan d'actions. Le programme 2010-2013 reprend plus de 500 actions à mener dans l'ensemble des communes partenaires.

Les principales actions concernant les infrastructures de la commune de Mettet sont :

Description	Echéance	Acteurs
Editer un article concernant l'assainissement autonome et collectif pour sensibiliser la population de Mettet.	2013	CRHM/ INASEP/ Administration communale
Sensibiliser et informer la population communale de Mettet aux économies d'eau.	2013	CRHM/ Administration communale
Editer un article concernant les zones de protection de captage pour informer la population.	2013	CRHM/ SWDE/ Administration communale

La commune de Mettet (ainsi que 2 autres communes voisines) est également concernée par le Contrat de Rivière du Ruisseau des Fosses. Ce contrat a été mis en place pour préserver assainir le lac de Bambois et le cours d'eau qui y prend sa source.

Toutefois aucun programme d'actions précis n'est disponible pour l'heure si ce n'est des actions pédagogiques.

#### **3.2.3.4.4 Subsidés Energie**

La commune ainsi que d'autres personnes de droit public et organismes non commerciaux (écoles, hôpitaux, piscines, services, asbl, etc.) installés sur le territoire, devraient décider de réaliser des économies d'énergie sur leur propre patrimoine. Un gestionnaire URE (Utilisation Rationnelle d'Energie) peut aider la commune à mener une politique énergétique communale rationnelle, soit à dresser le bilan de sa consommation d'énergie et à la rationaliser.

**Programme EPURE** : L'objectif du programme EPURE est de permettre le renouvellement de l'éclairage public des communes et des provinces dans le but de réaliser des économies d'énergie. Le renouvellement comprend le luminaire, la lampe et les accessoires électriques nécessaires à son bon fonctionnement (à l'exception des câbles et boîtiers d'alimentation électriques).

**Subventions UREBA** : Les subventions UREBA sont destinées à soutenir les communes, les provinces, les CPAS et les organismes non commerciaux qui veulent réduire la consommation énergétique des bâtiments dont ils sont propriétaires. Plusieurs démarches peuvent être subsidiées : l'étude de préféabilité, l'installation d'une comptabilité énergétique, l'audit énergétique. Par ailleurs, la Région wallonne intervient dans le coût de certains travaux destinés à améliorer la performance énergétique des bâtiments publics et assimilés. Enfin, la Région wallonne subventionne l'installation, dans un bâtiment public, d'une cogénération de qualité ainsi que de systèmes utilisant l'énergie en provenance de sources d'énergie renouvelables.



### **3.3 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT (ACTIONS, PRIMES, CONVENTIONS, ETC.)**

#### **Subventions agri-environnementales**

Les mesures agri-environnementales s'adressent aux exploitants agricoles qui s'engagent à mettre en œuvre des pratiques agricoles ayant un impact positif sur la qualité des paysages ou des ressources naturelles et ce, en adoptant certaines mesures favorables à la protection de l'environnement et du milieu naturel. L'administration compétente est la Direction Générale de l'Agriculture.

Le but des subventions est d'instaurer une reconnaissance sociale et financière du rôle de gestionnaire du territoire des exploitants agricoles, à côté de leur rôle premier de producteur. L'octroi de primes est soumis à certaines conditions.

Les subventions s'appliquent aux mesures suivantes :

- Conservation d'éléments du réseau écologique et du paysage (haies et bandes boisées, arbres ou arbustes isolés, arbres fruitiers haute tige et bosquets, mares);
- Prairie naturelle;
- Bordures herbeuses extensives (tournières enherbées en bordure de culture, bande de prairie extensive);
- Couverture hivernale du sol avant culture de printemps;
- Réduction d'intrants en céréales;
- Détention de races locales menacées;
- Maintien de faibles charges en bétail;
- Prairies de haute valeur biologique;
- Bandes des parcelles aménagées (accueil de la faune et de la flore sauvage, bord des cours d'eau et lutte contre l'érosion, bande fleurie, bande de messicoles);
- Plan d'action agro-environnemental.

**La promotion de ces mesures par la commune de Mettet, auprès des agriculteurs qui travaillent sur son territoire, permettrait d'augmenter les surfaces inscrites au programme et de contribuer à des objectifs comme la protection des eaux souterraines, la protection des espaces naturels et la conservation des paysages.**

**En plus de ces subventions, la commune de Mettet pourrait mettre sur pied une prime à la préservation des mares/milieus humides ainsi qu'une prime à la restauration des berges naturelles, le long des cours d'eau, étangs et zones humides appartenant à un propriétaire privé.**

**Enfin, afin d'aider à l'installation de jeunes agriculteurs sur le territoire communal, la commune pourrait mettre en place des aides telles que des primes à l'installation.**

#### **3.3.2 Subventions pour la préservation et la plantation de haies, vergers et alignements d'arbres**

Sensibilisé au rôle écologique et environnemental des haies indigènes, le Gouvernement wallon a adopté le 20 décembre 2007, un nouvel arrêté qui organise l'octroi de subventions pour la plantation et l'entretien de haies vives, de vergers et d'alignements d'arbres.

Le montant des aides déjà existantes pour la plantation de haies a été revu à la hausse et désormais les particuliers pourront également obtenir une aide pour la plantation de vergers ou d'alignements

d'arbres. L'arrêté prévoit également une aide pour les travaux d'entretien de ces éléments. L'aide pour l'entretien des haies n'est toutefois pas éligible aux agriculteurs qui peuvent bénéficier d'une aide similaire via les mesures agri-environnementales.

Par rapport à l'érosion des terres agricoles ainsi qu'aux inondations et coulées boueuses dues au ruissellement, ont été mis en place des subsides aux pouvoirs publics subordonnés pour des travaux d'amélioration de voiries agricoles d'une part, et pour des dispositifs ou travaux destinés à la protection contre l'érosion des terres agricoles et la lutte contre les inondations et coulées boueuses dues au ruissellement d'autre part.

Le taux de base est 60 %. En cas de travaux de plantations, le Ministre peut accorder une majoration de l'aide sur l'ensemble des travaux pris en considération.

**Concernant les haies et alignements d'arbres déjà existants, le présent Schéma de Structure Communal en a réalisé un relevé non exhaustif. Ce réseau devrait être complété et préservé.**

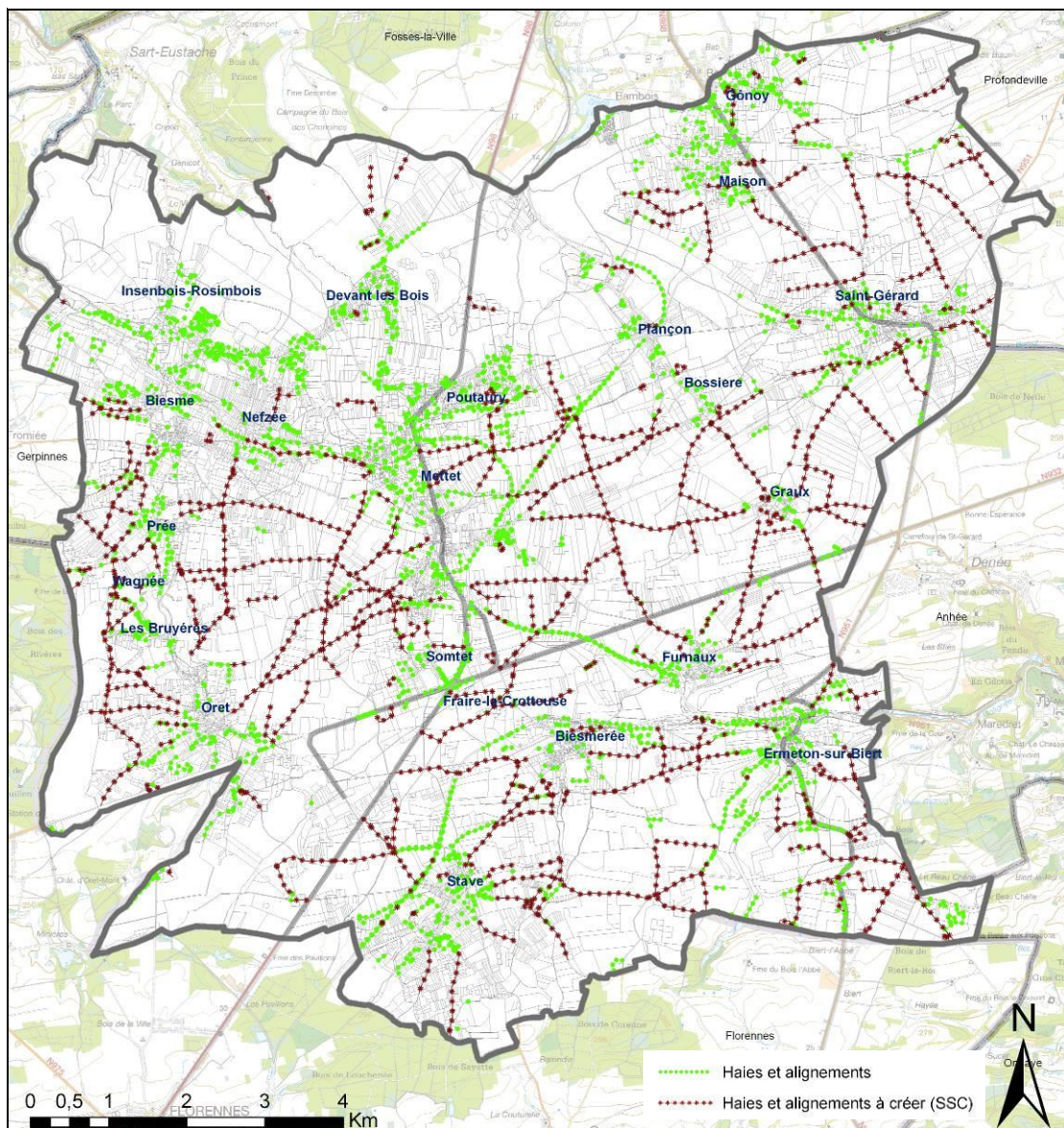


Figure 6 : Carte des haies à préserver et à mettre en place

**Afin de préserver ce réseau, la commune de Mettet pourrait mettre en place un règlement communal sur la conservation de la nature relatif à l'abattage et à la protection des arbres et des haies. Ainsi, par exemple, sauf exception, nul ne pourrait, sans permis préalable écrit délivré par le Collège des Bourgmestre et Echevins :**

- **Abattre des arbres et arbres têtards isolés, groupés ou alignés;**
- **Abattre ou arracher des haies ou partie de celles-ci;**
- **Modifier la silhouette des arbres isolés, groupés ou alignés. Cette mesure ne viserait pas les arbres têtards qui nécessitent une taille régulière;**
- **Accomplir tout acte pouvant conduire à la disparition des arbres et arbres têtards isolés, groupés ou alignés et des haies.**

**La commune de Mettet pourrait agir sur ses propres propriétés (notamment, le long des voiries) en y plantant et entretenant des haies vives, des vergers et des alignements d'arbres.**

**Elle pourrait également promouvoir, auprès de ses habitants ainsi que de ses agriculteurs, les opportunités déjà existantes telles que les subventions régionales pour la plantation et l'entretien de haies vives.**

**En plus de cette promotion, la commune pourrait également mettre en place un règlement communal relatif à la distribution de plants ligneux et arbustes pour la plantation de haies et d'alignements d'arbres, des propositions de composition de haies ou encore une liste des essences autorisées.**

**Enfin, elle pourrait mettre en place une prime communale à la taille et à la plantation des haies, alignements d'arbres et arbres têtards pour toute personne habitant sur le territoire de la commune.**

**Et, elle pourrait réaliser des campagnes de distribution de graines ou de plants d'espèces végétales à haut potentiel mellifère (Commune Maya).**

**Enfin, afin de limiter les superficies de conifères sur le territoire communal (fermeture de paysage, impact sur la qualité biologique des sites, etc.), la commune pourrait mettre en place une prime à la plantation de feuillus dans les massifs boisés.**

### **3.3.3 Subventions pour les espaces publics**

Il existe des subsides aux pouvoirs publics subordonnés en vue de l'acquisition de terrains à destination d'espaces verts publics et de l'aménagement d'espaces verts publics.

Par rapport à l'acquisition, le subside, dont le taux varie de 50 à 65 %, est calculé sur base de l'estimation établie par le Comité d'acquisition d'immeubles ou le Receveur de l'Enregistrement, ou sur base du prix réel d'acquisition si celui-ci est inférieur à l'estimation. S'il s'agit d'une expropriation, le subside se calcule sur base des indemnités fixées par le juge et relatives à l'espace vert et aux immeubles bâtis intégrés à celui-ci. En cas de vente publique, c'est le montant de l'acquisition qui est pris en compte pour le calcul de subside.

Quant à eux, les travaux de création et d'aménagement d'espaces verts, de même que les plantations effectuées dans le cadre de ces opérations, peuvent être subsidiés à un taux de 65 % y compris la TVA mais non compris les frais de révision de prix. Les frais d'études et les honoraires de l'auteur de projet ne sont pas subsidiés. Le subside est calculé sur base du montant des travaux adjugés. A noter que les interventions financières qui seraient obtenues en vertu d'autres réglementations sont déduites pour établir le montant à subsidier.

### **3.3.4 Sensibiliser la population à la bonne gestion de l'aménagement du territoire**

**La création d'un outil de vulgarisation du Schéma de Structure Communal.**

**Cet outil aura pour objectif d'être un support compréhensible et lisible par tous et devra synthétiser l'intérêt, les enjeux et les règles essentielles de ces documents. Il pourra s'agir d'un jeu, d'une plaquette, de panneaux ou tout autre support didactique. Le public cible étant les personnes susceptibles de demander un permis d'urbanisme ou d'environnement.**





# 4 MESURES ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE - NOTE DES CIRCULATIONS



## 4.1 INTRODUCTION

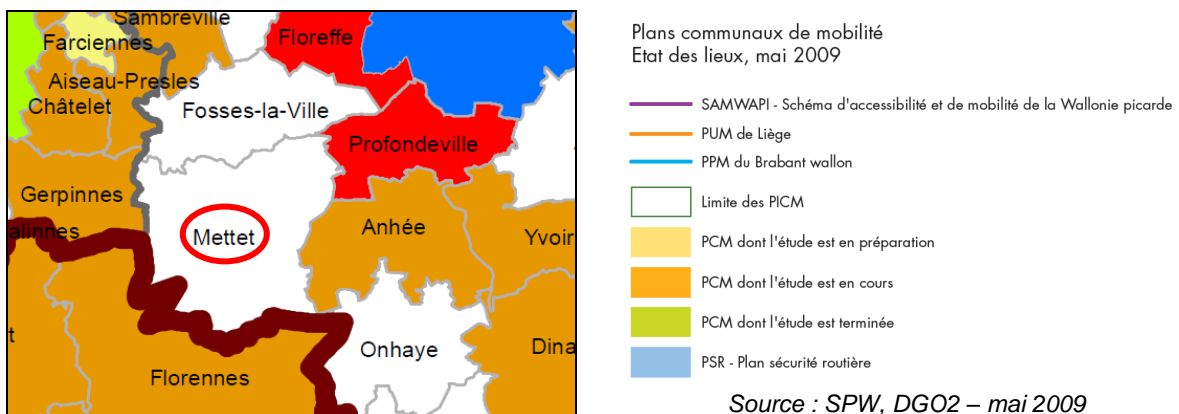
Mettet dispose d'infrastructures de mobilité qui offrent au territoire une bonne accessibilité vers les communes voisines et les pôles urbains régionaux que sont Charleroi et Namur. Ces deux villes, par leur concentration de commerces, de services et d'équipements, constituent des pôles attractifs pour les habitants de Mettet, ce qui génère de nombreux flux entre ces communes. Ces déplacements s'effectuent uniquement par la route car Mettet ne dispose plus de desserte ferroviaire. Les anciennes infrastructures ferroviaires représentent néanmoins un potentiel intéressant de reconversion en liaisons dédiées aux modes doux (RAVeL), comme le suggère le récent aménagement de l'ancienne ligne 150A. Le réseau de transports en commun se limite donc au réseau de bus TEC. Celui-ci semble peu répondre aux besoins des habitants de Mettet, entre autre, à cause de l'absence de liaisons vers Charleroi.

La commune de Mettet accueille également des manifestations d'envergure sur le circuit Jules Tacheny : courses de motos, de voitures, de vélos, etc. Ces différents événements attirent de nombreux visiteurs provoquant ainsi des situations de congestion et un déficit d'espaces de stationnement sur la commune.

La présente note de circulation vise donc à améliorer la situation existante et à promouvoir les modes de transports alternatifs à la voiture.

La commune de Mettet ne disposant pas d'un Plan Communal de Mobilité, cette note de circulation intègre des éléments plus généraux qui dépassent quelque peu le cadre du Schéma de Structure Communal. Ainsi, elle donne, entre autre, des clés pour les aménagements de voiries, de voies cyclables et de cheminements piétons.

Ce document n'a cependant pas vocation à remplacer un Plan Communal de Mobilité et la commune de Mettet devra se positionner sur le lancement d'une telle étude à l'échelle de son territoire ou en partenariat avec d'autres communes. Un Plan Communal de Mobilité permettra d'aborder plus finement la mobilité au sein du territoire d'études choisi et permettra à la commune d'obtenir des subsides pour afin de réaliser les propositions préconisées. Pour des problématiques plus ciblées à l'échelle d'un village ou d'un quartier, la commune a également la possibilité d'initier un plan local de mobilité (de manière similaire à ce qui a été proposé par le PCDR pour le village de Furnaux – lot 1, fiche 58).



Cette note de circulation a pour objectif de proposer des réseaux compétitifs et cohérents pour les modes de transport que sont la voiture, la marche, le vélo et les transports en commun. Les espaces publics feront, eux aussi, l'objet de recommandations dans un objectif de partage de la voirie et de promotion des modes doux.

Cette note de circulation s'articule en quatre parties :

- La circulation automobile;
- Les modes doux;
- Les transports publics;
- L'espace public.

## **4.2 CIRCULATION AUTOMOBILE**

### **4.2.1 Introduction**

Sur le territoire communal, la circulation automobile se concentre essentiellement sur la N98 qui traverse le centre de Mettet selon un axe nord-sud. Les autres axes importants pour la mobilité sur Mettet sont la N932 qui relie Walcourt à Anhée; la N951 qui relie Onhaye à Namur en passant à l'est du territoire de Mettet et la N988 qui relie Saint-Gérard à Fosses-la-Ville en passant par le village de Maison. Ces quatre voiries offrent à Mettet une bonne accessibilité depuis et vers les communes voisines. Le trafic enregistré sur ces voiries est relativement conséquent, ce qui peut aboutir à quelques situations de congestion. Lors d'événements sur le circuit Jules Tacheny, la situation se dégrade énormément à cause de l'afflux des visiteurs. Le réseau routier est alors complètement saturé et la demande en stationnement est largement supérieure. Il convient donc ici de répondre, entre autres, à l'afflux de ces visiteurs sur la commune.

Hormis les événements ponctuels sur le circuit, la mobilité quotidienne des habitants de Mettet génère de nombreux déplacements au sein même de la commune (emplois et écoles) ainsi que vers les communes et pôles urbains voisins.

Il s'agit donc ici d'améliorer la fluidité et la sécurité des flux automobiles par la mise en œuvre de différents outils : la hiérarchie du réseau routier, l'aménagement d'effets de porte, l'aménagement de carrefours, etc.

## **4.2.2 Hiérarchisation du réseau viaire**

### *4.2.2.1 Objectifs*

L'exercice de hiérarchisation des réseaux vise à répondre à des enjeux de desserte et d'accessibilité des territoires et des pôles dans la commune dans un cadre global et cohérent.

Il s'agit de hiérarchiser, à l'échelle du territoire communal, les fonctions des différentes voiries et les modalités de partage entre les modes, en adaptant la gestion de la circulation aux fonctions ainsi qu'en adaptant l'aménagement des voies et des carrefours aux fonctions et à l'environnement urbain.

A chaque type de voirie devront être assorties des spécificités touchant à la capacité d'accueil, à la gestion des intersections, aux priorités accordées aux divers modes, au confort, à la sécurité, au partage des espaces et au jalonnement.

Les aménagements des carrefours entre les différents niveaux du réseau sont essentiels. Certains devront être revus dans leur totalité pour modifier leur fonctionnement, d'autres devront être adaptés pour offrir une plus grande sécurité, d'autres encore devront être créés.

### *4.2.2.2 La classification*

La hiérarchisation identifie et distingue différents niveaux en fonction de l'échelle du territoire pour la desserte desquels ils sont conçus ou sont utilisés.

L'établissement d'une hiérarchisation commune aux différents opérateurs et aux différents modes devrait permettre :

- Dans une logique d'utilisateur, d'effectuer un choix de mode ou d'itinéraire dans le cadre d'un système lisible dont les qualités et performances sont cohérentes et connues ou attendues;
- Dans une logique de territoire, d'assurer la desserte et de garantir l'accessibilité mais aussi la protection, en cohérence avec le plan de mobilité;
- Dans une logique d'Autorité Organisatrice des transports et de maître d'ouvrage contribuant à la politique des déplacements :
  - De définir et de garantir l'offre et la qualité de service sur un niveau de réseau afin d'orienter vers ce niveau les déplacements correspondant à sa portée;
  - D'assurer une cohérence des différents niveaux de réseaux et des différents modes.

L'enjeu de la hiérarchisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et, in fine, de faire en sorte que pour un déplacement d'une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l'utilisateur.

Ainsi, la hiérarchisation articule les dimensions:

- Individuelle (attractivité pour l'utilisateur);
- Territoriale (territoires à desservir et à protéger);
- Collective (fonctionnement et architecture des réseaux à optimiser);
- Dans un cadre global et cohérent.

La nomenclature de base du réseau viaire comprend cinq grands niveaux.

Fonction principale	transit		distribution		desserte
	réseau autoroutier et international 1	réseau régional de transit 2	réseau de liaisons intercommunales 3	réseau collecteur communal 4	
Niveaux	<b>Affectation</b>				
Usagers concernés	VP-PL	VP-PL	VP-PL livraisons	VP livraisons	VP livraisons
Echelle de distances	O/D hors bassin de vie et pays	O/D dans bassin de vie	O/D communes avoisinantes	O/D dans la commune	quartier / village
Enjeux dominants	Ecoulement et fluidité du trafic, rapidité à longue distance	Ecoulement et fluidité du trafic. Accès aux niveaux inférieurs	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Maîtrise des flux de transit. Fluidité à vitesse adaptée.	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Modération des flux et vitesses. Accessibilité des pôles locaux	Fort limitation de la circulation motorisée (flux et vitesses). Accessibilité locale.
Vitesses maxi autorisées	<b>120</b>	<b>120-90-70-50-(30)</b>	<b>90-70-50-(30)</b>	<b>90-70-50-30</b>	<b>50-30-20</b>
	<b>Exploitation (selon contexte, largeurs et visibilité)</b>				
	<b>Aménagements (selon contexte, largeurs et visibilité)</b>				
Gabarit	2 à 4 voies par sens	1 à 2 voies par sens	1 à 2 voies par sens distinction urbain / péri-urbain / hors agglo	1 à 2 voies par sens distinction urbain / péri-urbain / hors agglo	1 ou 2 voies
Stationnement	aires spécifiques	aires spécifiques	non ou contre-allée, ou longitudinal en contexte urbain 50 km/h max	longitudinal	longitudinal ou autres dispositions
TC	pas d'arrêts	aires spécifiques	aires spécifiques hors agglo, de préférence en chaussée en agglo	arrêts de préférence en chaussée en agglo	non desservi, sauf exceptions
Eclairage	souhaité surtout lors d'échangeurs, éclairage haut	souhaité surtout en zone dense, éclairage haut hors agglo, adapté en agglo	en agglomération, éclairage mi-haut, carrefours et lieux particuliers adaptés	en agglomération, éclairage mi-haut ou bas	en agglomération éclairage bas 4 à 6 m
Traitement paysager	grande échelle, vision large et dégagée permettant les grandes vitesses	grande échelle, vision large et dégagée	à étudier en fonction de l'environnement traversé et de la perception par les automobilistes et modes doux		mise en valeur de la vie locale, qualité paysagère minérale et/ou végétale, qualité de séjour des espaces publics
Gestion	régionale		communale		

Figure 7 : Tableau, caractéristiques des voiries en fonction de leur hiérarchie  
Légende : VP = voiture particulière, PL = poids lourds, O/D = origine/destination.



#### **4.2.2.2.1 Niveau 1 : réseau autoroutier et international**

Réseau en site propre développé dans une logique de concentration des trafics, de rectitude des infrastructures et de protection des territoires traversés par rapport aux nuisances générées par ces réseaux. Ce niveau correspond au RGG<sup>2</sup> 1 et 2 de la nomenclature wallonne.

Les entrées et sorties sur les territoires traversés ne se font que par des échangeurs qui sont séparés les uns des autres par une distance moyenne de plusieurs kilomètres.

#### **4.2.2.2.2 Niveau 2 : réseau de transit**

Il s'agit du réseau dont les fonctionnalités sont les suivantes :

- Echange rapide à l'échelle du bassin de vie quotidien,
- Accès au réseau de niveau 1.

Comme pour le niveau 1, les nœuds du réseau peuvent être des échangeurs dénivelés, mais avec une distance interstitielle pouvant être inférieure au km ou de gros giratoires.

Ce niveau correspond au RGG3, mais surtout au RESI<sup>3</sup> 1 de la nomenclature wallonne.

#### **4.2.2.2.3 Niveau 3 : réseau de liaisons intercommunales**

Le réseau de niveau 3 permet les échanges entre les communes avoisinantes et donne accès aux niveaux 1 et 2.

Il est important de noter que l'enjeu de maîtrise des flux mécanisés individuels en milieu urbain concerne principalement le réseau de niveau 3.

Il peut se traduire de la façon suivante : « Minimiser le trafic sur l'ensemble du réseau de niveau 3 en incitant à rejoindre au plus court, à partir de l'origine, les niveaux 1 et 2, et à revenir sur le niveau 3 qu'au plus près de la destination. »

Par conséquent, la bonne organisation du niveau 3 est fortement conditionnée par l'architecture et le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.

En outre, le fonctionnement du réseau automobile de niveau 3 est un enjeu principal car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire. En conséquence, le réseau de niveau 3 est le lieu privilégié de la gestion des trafics. Régulation, exploitation et jalonnement doivent notamment tendre à alléger le trafic sur les voiries de niveau 3 au profit des voiries de niveaux supérieurs.

Les nœuds de ce réseau sont essentiellement des giratoires et des feux tricolores. La présence de ces derniers sera indispensable pour appliquer des principes de régulation du trafic, pour accorder des priorités et sécuriser les traversées des différents modes de déplacements. L'ensemble des carrefours sera doté d'aménagements de sécurité pour les cyclistes (sas vélo, voie de tourne-à-gauche, etc.).

Les longs linéaires seront aménagés en séquences afin d'éviter des vitesses importantes.

---

<sup>2</sup> RGG = Réseau à grand gabarit

<sup>3</sup> RESI = Réseau interurbain

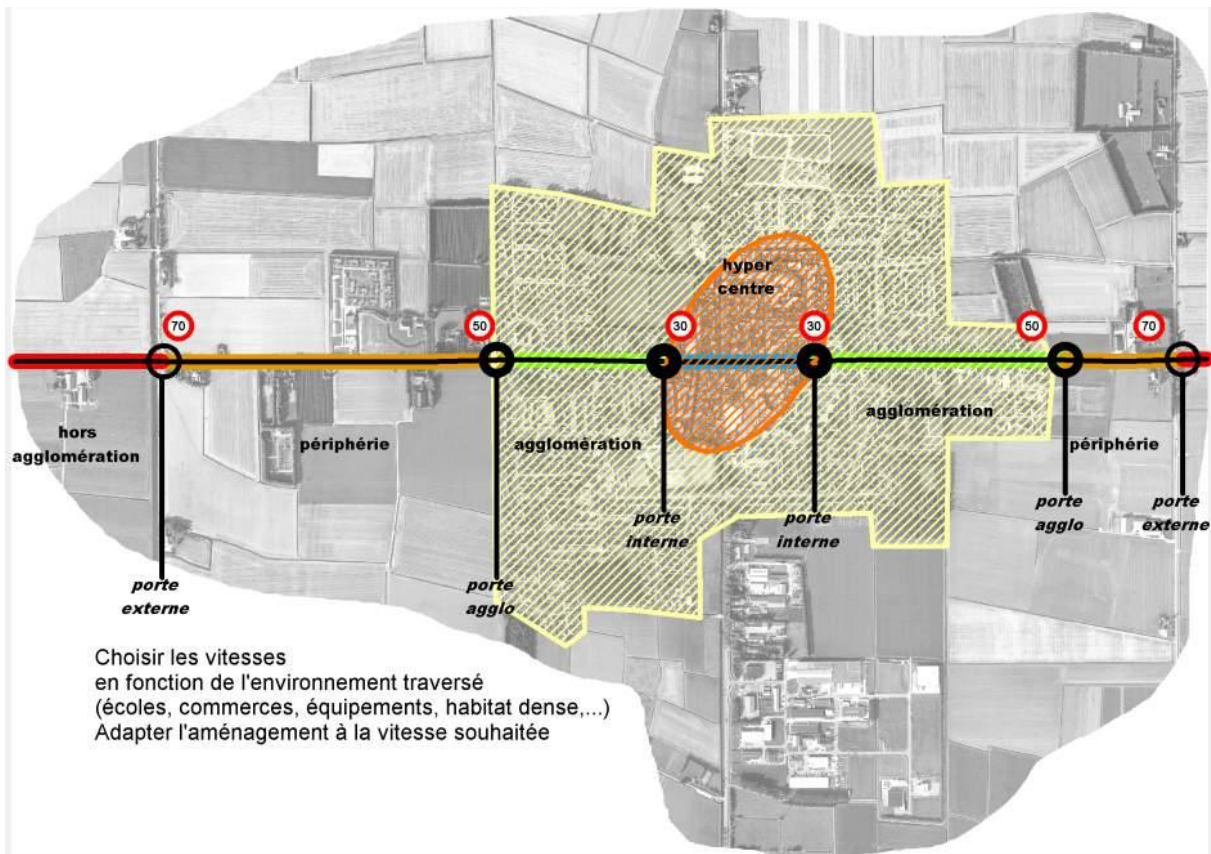


Figure 8 : Schéma, choix des vitesses réglementaires

Différentes fonctions coexistent dans les rues de distribution, le petit transit aussi bien que l'accès. L'aménagement doit qualitativement préserver la vie locale, en particulier en maintenant des vitesses acceptables, même lorsque le niveau de circulation est faible ou de nuit.

Les espaces piétons sont largement dimensionnés (min 1,5 à 2 m), séparés de la circulation. Les traversées sont clairement identifiées et sécurisées.

Les vitesses préconisées varient entre 90 km/h et 70 km/h pour les pénétrantes (avec peu d'accès riverains et de traversées piétonnes) et 50 km/h pour les voiries en zone urbanisée. Ce niveau devra faire l'objet de contrôles réguliers du respect des limitations de vitesse. Le 30 km/h peut-être utile sur des zones de centre à haute fréquentation piétonne ou à risques particuliers (abords d'école).

Le stationnement en chaussée est évité en zone non urbanisée et protégé en zone urbanisée.

Le traitement paysager est évidemment fonction de l'architecture de la zone urbaine, mais il doit permettre un partage de la voirie entre les différents usagers et améliorer la lisibilité de la voirie dans son cadre environnemental.

Les arrêts de bus se situent de préférence en chaussée, hors des zones de stationnement et sont accompagnés systématiquement de passages piétons.

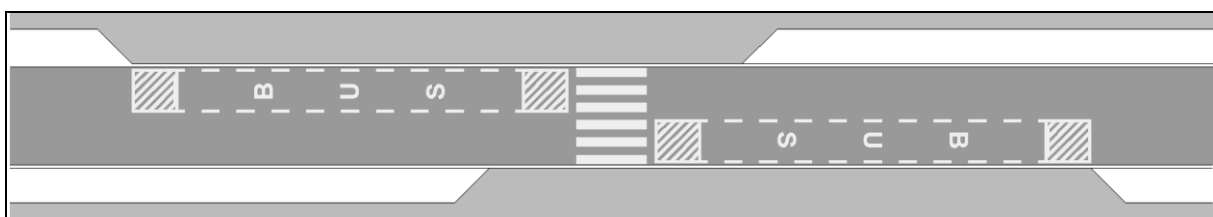


Figure 9 : Schéma, arrêt de bus en chaussée

#### **4.2.2.2.4 Niveau 4 : le réseau collecteur communal**

Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Il se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées (50km/h et max. 70 km/h). Il ne doit pas être concurrent des réseaux des niveaux supérieurs.

Le trafic local est prépondérant. Ces voiries doivent être interdites aux poids lourds (excepté pour la circulation locale). Le stationnement s'implante longitudinalement sur la chaussée, voire en épis dans les zones commerçantes quand la voirie le permet. En cas de stationnement en épis, il est préférable de l'appliquer en mode inversé pour des raisons de sécurité (la sortie de la place de stationnement offre une meilleure visibilité, le déchargement du véhicule du côté du trottoir, etc.).

Les traversées piétonnes sont clairement marquées et sécurisées (rétrécissement à 5,5 m, éclairage spécifique, aménagement pour les Personnes à Mobilité Réduite, etc.).

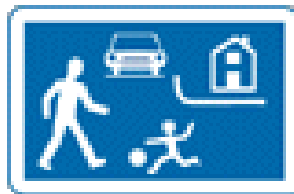
Les carrefours sont essentiellement des carrefours prioritaires ou des petits giratoires.

Les éléments de modération de vitesse doivent maintenir l'attention des usagers en alerte. Chaque rupture d'urbanisation devra faire l'objet d'un aménagement spécifique du type chicane, giratoire, rupture d'axe, rétrécissement, changement de matériaux, etc.

#### **4.2.2.2.5 Niveau 5 : les voiries de desserte locale**

Ce niveau représente les voiries à usage local. La vitesse y est limitée au maximum à 50 km/h et des zones 30 y sont développées. Le stationnement y est permis sur la chaussée et la circulation est interdite aux poids lourds.

A certaines périodes de la semaine, des sections de la voirie pourront être entièrement réservées aux jeux d'enfants (principe de la zone résidentielle ou de la rue réservée aux jeux).





#### 4.2.2.3 Rappel : proposition de hiérarchisation du réseau routier à l'échelle communale

A l'échelle du territoire communal, nous proposons la hiérarchisation du réseau routier suivante.

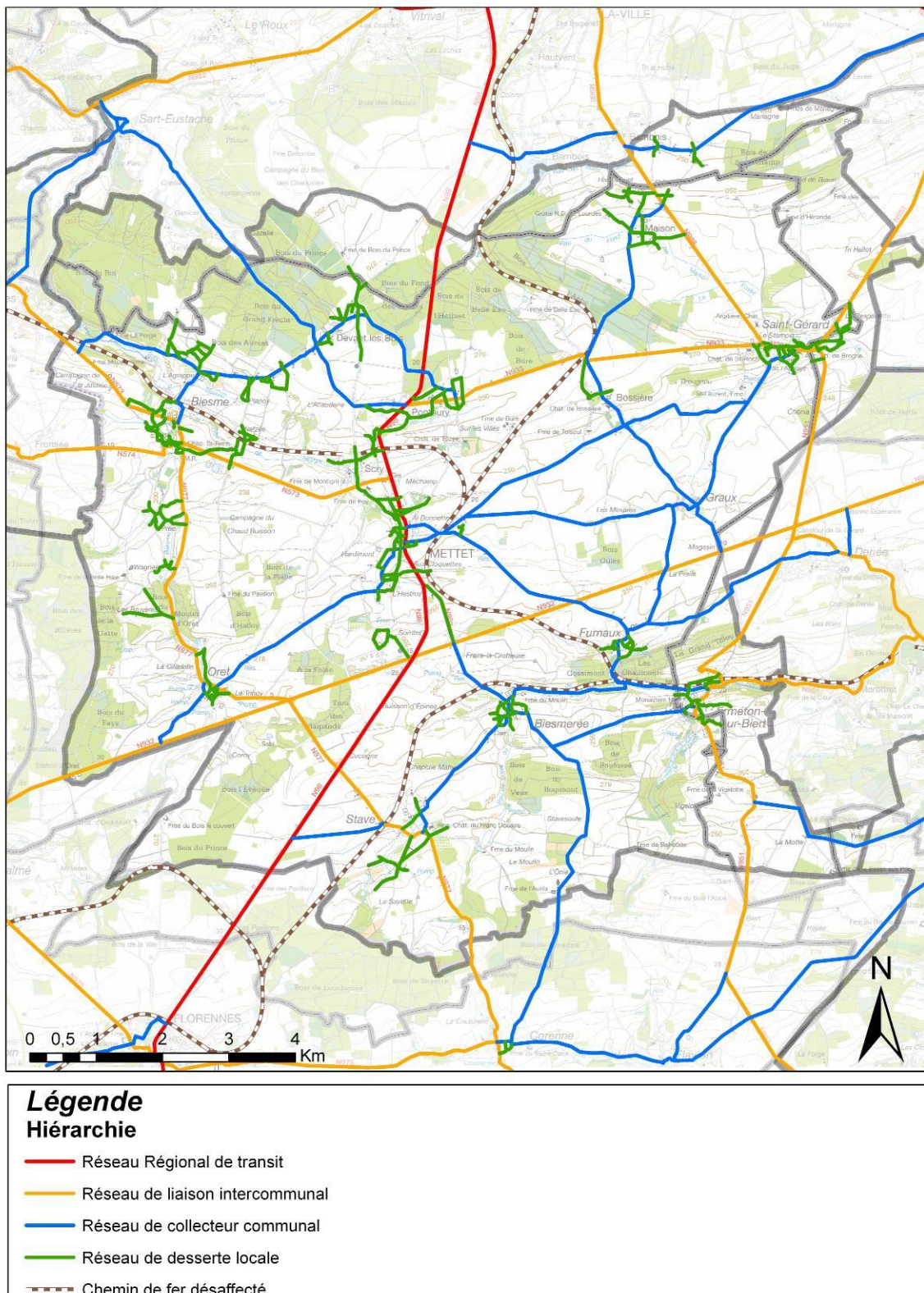


Figure 10 : Carte, hiérarchie du réseau routier projeté

### **4.2.3 Organisation générale de la mobilité automobile sur la commune**

#### *4.2.3.1 Protéger les zones urbanisées des nuisances de la circulation automobile*

Les centres de villages et les quartiers résidentiels doivent être protégés des nuisances générées par la circulation automobile. Dans cette optique, deux phénomènes doivent être contrôlés :

- le trafic de transit dans les zones résidentielles,
- les vitesses pratiquées par les automobilistes dans les centres de villages.

La réduction du trafic de transit dans les zones résidentielles et les vitesses des automobilistes dans les centres des villages doit permettre une redistribution de la voirie entre les différents usagers et plus particulièrement au profit des modes doux : piétons, PMR et cyclistes. De cette manière, une réappropriation de l'espace public par les habitants devient envisageable. Afin d'atteindre cet objectif, il est possible de mobiliser plusieurs leviers d'actions :

- Réalisation d'aménagements permettant de limiter la vitesse des automobilistes et de leur imposer des vitesses de circulation adaptées au contexte urbain : zone 30, effets de porte, aménagements ralentisseurs, etc. ;
- Mise en œuvre de sens uniques qui obligent les automobilistes en transit à effectuer un chemin plus long (distance et temps) que s'ils étaient restés sur les voiries de hiérarchie supérieure. Cependant, il conviendra de s'assurer que les conditions d'accessibilité pour les riverains soient bien conservées et pas trop contraignantes. La mise en œuvre de sens uniques devra s'accompagner de mesures d'accompagnement (élargissement des trottoirs, création d'aménagements cyclables, etc.) afin de conserver des vitesses de circulation adaptées au milieu urbain environnant;
- Fermeture de certaines rues permettant de mettre fin au trafic de transit sur ces voiries, l'accessibilité pour les riverains devant être maintenue.

#### *4.2.3.2 La gestion des événements sur le circuit Jules Tacheny*

Lors des principaux événements se déroulant sur le circuit Jules Tacheny, tels que le « Super Bike », le nombre de visiteurs peut s'élever jusqu'à 25 000 personnes. La grande majorité de ces visiteurs se rendent à Mettet en voiture, ce qui sature complètement le réseau routier communal et génère une pression de stationnement importante. Afin de limiter l'impact de ces manifestations sur la circulation locale, il est proposé de créer des parkings en amont du circuit. Ceux-ci devront permettre aux visiteurs de se stationner facilement sans devoir entrer dans le centre de Mettet. Les visiteurs se stationnant sur ces parkings provisoires pourront ensuite être acheminés jusqu'au circuit par des bus spécifiques.

Ces parkings de délestage pourront être situés sur des parkings d'entreprises, sur des parkings d'équipements, sur des parcelles agricoles non cultivées, etc.

Un système de navette devra ensuite être mis en œuvre entre les parkings et le circuit afin d'acheminer les visiteurs.

Afin d'être pleinement efficaces, ces parkings devront bénéficier d'une signalisation de rabattement adéquate.

Cette organisation du stationnement et le rabattement en bus vers le circuit vise à libérer les abords immédiats du circuit et à désengorger le centre de Mettet. De plus, en éloignant le stationnement du circuit, il sera alors possible d'accorder plus d'espace pour les piétons, contribuant ainsi au ressenti positif des visiteurs.



#### 4.2.3.3 *Développement du covoiturage*

Le développement du covoiturage sur la commune de Mettet présente un double avantage. Premièrement, le covoiturage permet de réduire le nombre de véhicules circulant sur les voiries de la commune, ce qui permet notamment de pacifier les centres de villages. Deuxièmement, le covoiturage permettra de palier aux faiblesses de l'actuel réseau de transports en commun et notamment pour les liaisons entre les villages.

La mise en œuvre du covoiturage peut prendre différentes formes :

- Inscription à une base de données telle que Carpoolplaza
- Mise en place d'un système de covoiturage local de type VAP (tel que préconisé dans le PCDR)

Dans le cas de Carpoolplaza, la commune doit s'inscrire à ce service. Les habitants de Mettet pourront alors, après inscription, indiquer dans une base de données les trajets recherchés ainsi que les dates et les heures de ce trajet. Ils pourront ainsi rechercher des covoitureurs (conducteurs ou passagers) qui effectuent un trajet similaire.

Le système de covoiturage de type VAP (voiture à plusieurs) est une formule plus souple que celle proposée par Carpoolplaza. L'automobiliste applique un macaron VAP sur son pare-brise. Le passager se rend à un arrêt VAP (similaire à un poteau de bus) en montrant son badge VAP et un panneau avec sa direction. Ainsi, il ne s'agit pas d'une organisation formelle mais davantage d'un effet d'opportunité entre un conducteur et un passager.

#### 4.2.3.4 *Améliorer la sécurité routière*

##### 4.2.3.4.1 **Respect des limitations de vitesse**

En plus d'améliorer la convivialité des centres de villages et des quartiers (cf. ci-dessus), la maîtrise des vitesses pratiquées par les automobilistes est primordiale afin d'améliorer la sécurité routière de l'ensemble des usagers. Par conséquent, il convient d'installer des dispositifs permettant de faire ralentir les automobilistes et d'adapter leur vitesse au contexte urbain environnant. Ces dispositifs peuvent prendre la forme d'un effet de porte en entrée d'agglomération ou de ralentisseurs au sein des zones urbaines. En dehors des zones urbaines, d'autres dispositifs doivent être mis en œuvre tels que des chicanes.

##### 4.2.3.4.2 **Sécurisation des carrefours**

Sur le territoire communal, certains carrefours correspondent à des zones sensibles en termes de sécurité routière. Il convient donc d'intervenir sur ces carrefours afin de les rendre moins dangereux pour l'ensemble des usagers : automobilistes, cyclistes, piétons, PMR.

Les carrefours identifiés comme accidentogènes et devant faire l'objet d'une intervention sont les suivants :

- Carrefour du circuit Jules Tacheny : entre la N98 et la N932
- Carrefour de Pontauray : entre la N98 et les rues Nouvelle et de Pontauray;
- Carrefour de Stave : entre la N98 et la N977;
- Carrefour entre la N98 et la rue du Vieux Saint-Donat
- Carrefour de Furnaux : entre la 932 et la rue de Fenal;
- Carrefour des 3 Bras de la rue de Biesme : entre la N573, la rue de la Vigne et la rue de la Tourette.

#### **4.2.3.4.3 Organisation de la circulation des poids-lourds**

L'analyse de la circulation des poids-lourds a permis de mettre en avant un point sensible : il s'agit du carrefour entre la rue du centre, de la place Saint-Martin et la rue Tirnanrue à Biesme. Ce carrefour est trop étiqué pour le passage des poids-lourds qui doivent se déporter et emprunter l'ensemble de la voirie pour le franchir, ce qui peut générer des situations accidentogènes.

Par conséquent, afin d'éviter de telles situations, il est envisagé d'interdire la circulation des poids-lourds dans Biesme à l'exception de la N977. Les poids-lourds circulant actuellement sur la N574 pourront emprunter la N975 puis la N932 et la N977. La desserte locale de Biesme est, bien évidemment, toujours permise.

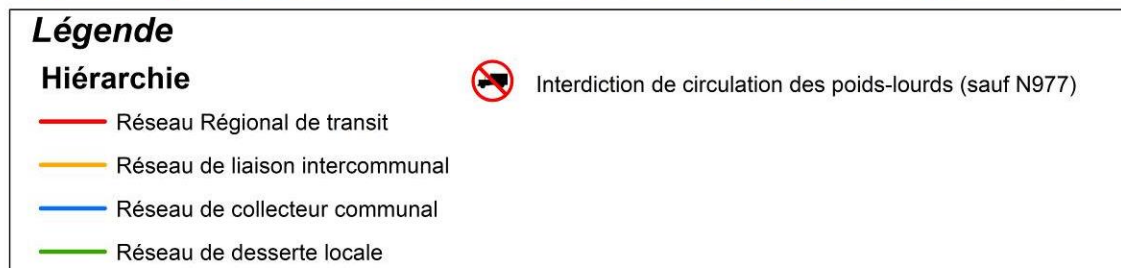
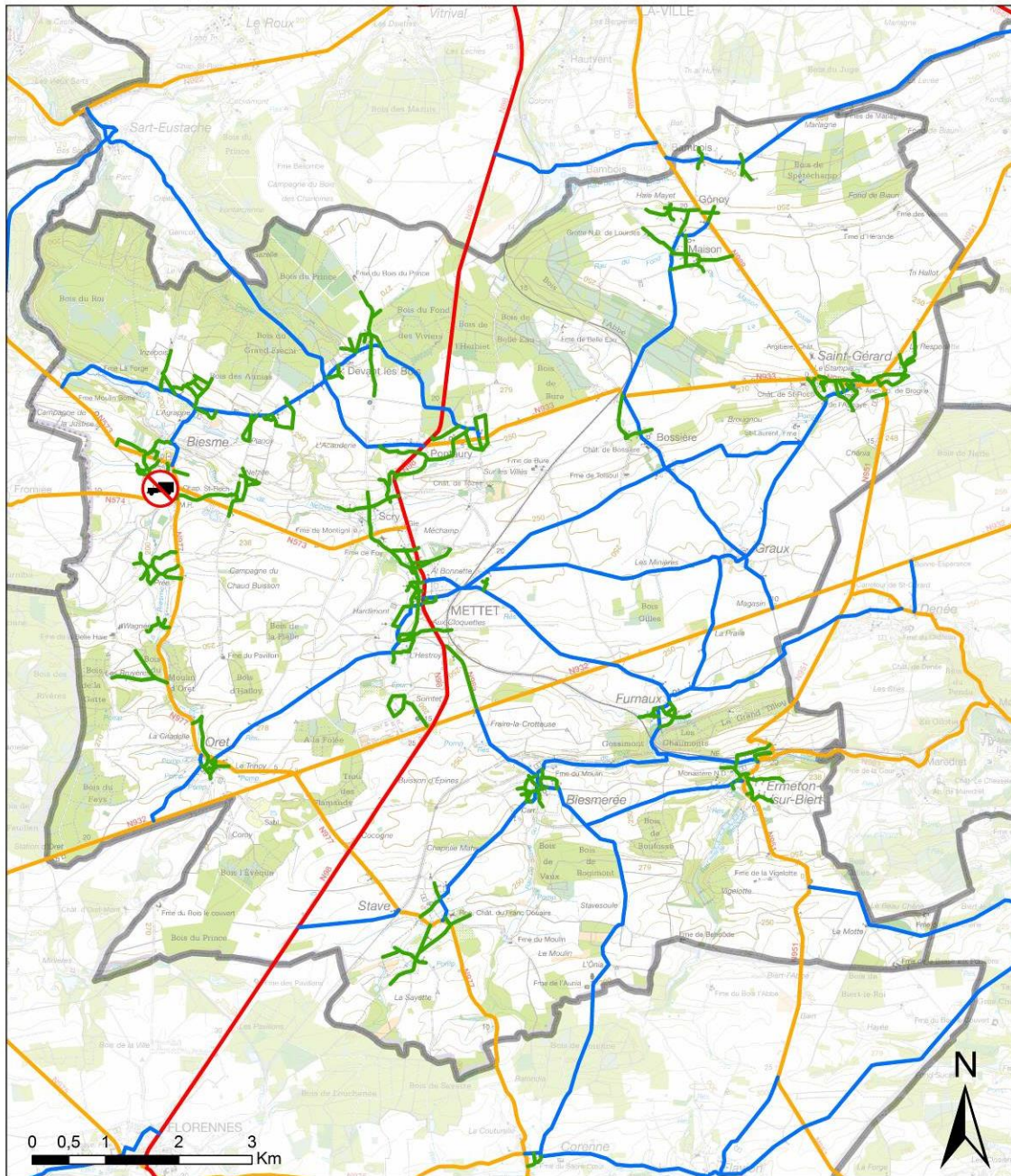


Figure 11 : Carte, organisation de la circulation des poids-lourds

#### **4.2.4 Création de nouvelles voiries**

L'aménagement de nouvelles voiries doit essentiellement s'effectuer, sur le territoire communal, lors de la mise en œuvre de nouvelles zones à urbaniser. Ces nouveaux aménagements doivent s'intégrer au réseau existant mais ne doivent pas devenir des itinéraires de transit qui se substitueraient aux voiries de niveaux supérieurs. Les quartiers résidentiels doivent effectivement être protégés du trafic de transit afin d'y garantir la convivialité. Ainsi, la priorité doit être donnée aux modes doux en proposant un partage de l'espace permettant de garantir la sécurité des cyclistes et des piétons<sup>4</sup>.

Les voiries qui seront créées devront présenter un profil de voirie adéquat vis-à-vis de leur rôle et de leur hiérarchie. En fonction de ces éléments et afin de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers de la voirie, le régime de vitesse des véhicules doit être adapté et doit être ajusté au contexte urbain environnant. Ainsi, les régimes de vitesse conseillés sont :

<b>Hiérarchie</b>	<b>Régime de vitesse préconisé</b>	<b>Largeur de la bande de circulation</b>
Réseau régional de transit	90 km/h	3,50 m
Réseau de liaison intercommunale	70 km/h	3,15 m
Réseau de collecteur communal	50 km/h	3,00 m
Réseau de desserte locale	30 km/h	2,75 m

*Figure 12 : Tableau, régime de vitesse préconisé et largeur de la bande de circulation en fonction de la hiérarchie du réseau routier*

Lors de l'urbanisation de nouveaux secteurs, la connexion des nouvelles voiries avec le réseau actuel devra se faire préférentiellement au niveau d'un carrefour existant. Ce dernier ne doit pas être situé sur une voirie supportant un important trafic afin de ne pas générer de situations accidentogènes au droit du carrefour. Les règles de priorité du nouveau carrefour devront respecter la hiérarchie viaire.

#### **4.2.5 Réaménagement de voiries existantes**

Dans le cas d'un réaménagement de voirie existante, les principes mentionnés ci-dessus doivent, dans la mesure du possible, être mis en œuvre. Il est néanmoins possible de mettre l'accent sur trois points spécifiques :

- La requalification des entrées de villages en créant un effet de porte, c'est-à-dire une rupture à l'entrée de la zone urbanisée (voir ci-dessous pour les principes d'aménagement);
- Le réaménagement global des traversées de villages visant à faire ralentir les automobilistes et pacifier les zones urbaines. La sécurité des différents usagers est ainsi renforcée dans les villages, ce qui permet d'améliorer la convivialité et l'appropriation de l'espace par les riverains;
- L'amélioration de la sécurité et de la convivialité des espaces aux niveaux des équipements et notamment des écoles. Sur ces espaces, la priorité doit être donnée aux modes doux.

<sup>4</sup> Le choix des aménagements cyclables en fonction de la vitesse des automobiles et les aménagements envisageables sont abordés dans le chapitre dédié aux modes doux



Le SSC a permis de mettre en avant plusieurs voiries pouvant faire l'objet d'un réaménagement selon les principes énoncés ci-dessus. Les rues suivantes sont concernées :

- la rue de la Station à Besmerée,
- la route de Saint-Gérard à Bambois,
- la rue du Stampia à Saint-Gérard,
- la rue d'Anthée à Ermeton,
- la rue Hubert Penet à Stave,
- la rue du Pinon à Biesme,
- la rue du circuit à Sometet,

Il s'agit d'un premier échantillon qui devra être complété au cours d'un futur PCM.

#### **4.2.6 Aménagement d'effets de porte**

##### *4.2.6.1 Effets de porte à aménager sur la commune*

Plusieurs dispositifs peuvent être utilisés dans le cadre d'un aménagement d'effet de porte : rétrécissement de la voirie, aménagement des abords, bandes de ralentissement, îlot central, rond-point. Le choix d'un type d'aménagement sera fonction des caractéristiques de la voirie concernée et du tissu urbain environnant.

Afin d'être pleinement efficace et ainsi de garantir la sécurité des différents usagers de la voirie, les effets de porte peuvent être couplés avec des aménagements ralentisseurs qui s'inscrivent davantage dans les espaces urbains plus denses (cf. Les ralentisseurs en zone urbaine).

Les effets de porte et les aménagements ralentisseurs ont vocation à garantir la sécurité des traversées de l'ensemble des zones urbanisées de la commune. Il s'agit ainsi d'une politique volontariste et généralisée sur le territoire communal dont la mise en œuvre, par les coûts qu'elle génère, nécessite un calendrier de réalisation. L'échelonnement des aménagements dépend du niveau de hiérarchie de la voirie concernée. Les voiries appartenant à une hiérarchie élevée devront être aménagées avant les voiries de hiérarchie plus faible. La priorité des aménagements est donc donnée aux voiries supportant des charges de trafic et des vitesses pratiquées supérieures.

Ainsi, nous proposons d'échelonner les aménagements dans l'ordre suivant :

- Phase 1 : Aménagement du réseau régional de transit (rue de Florennes à Mettet);
- Phase 2 : Aménagement du réseau de liaisons intercommunales au niveau des villages de Biesme, d'Ermeton-sur-Biert, d'Oret, de Maison, de Pontauray de Saint-Gérard, de Stave;
- Phase 3 : Aménagement du réseau collecteur communal au niveau des villages de Biesme, de Biesmerée, de Bossière, d'Ermeton-sur-Biert, de Furnaux, de Graux, de Mettet, de Pontauray.



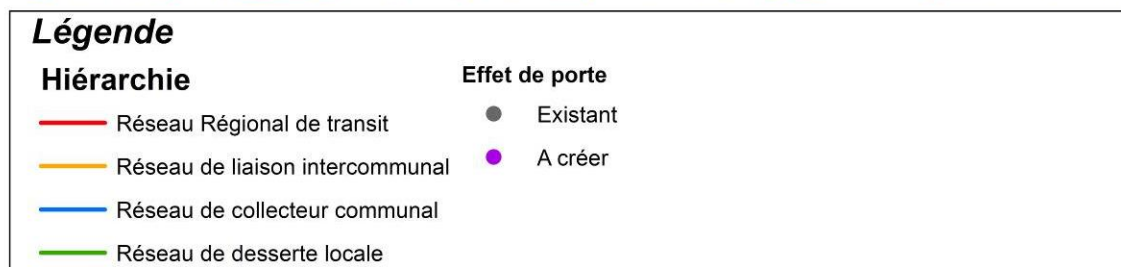
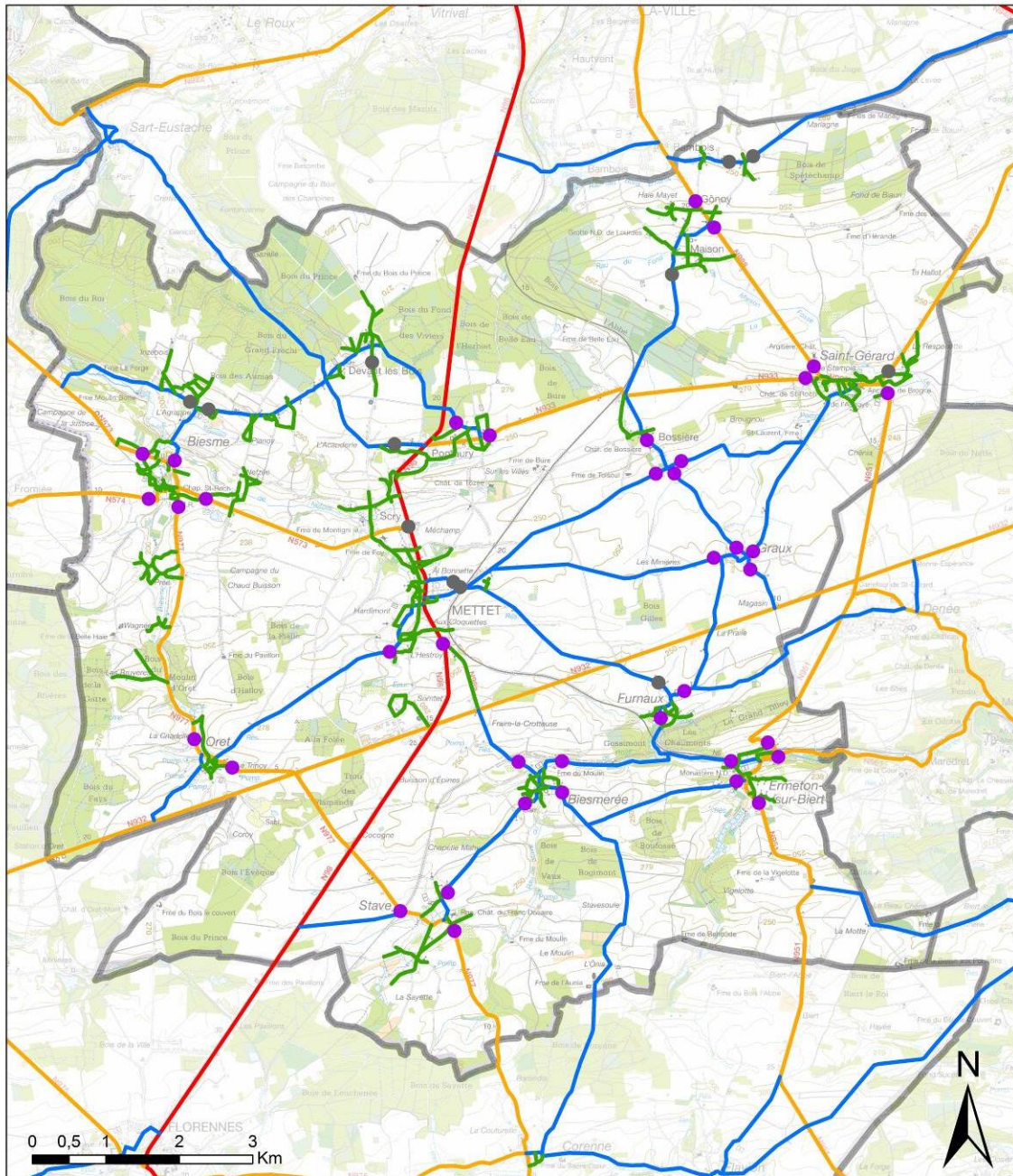


Figure 13 : Carte, Effets de porte à aménager

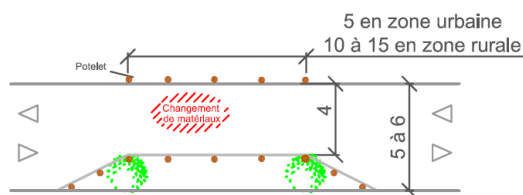
#### 4.2.6.2 Aménagements types pour les effets de porte

Les éléments présentés ci-dessous sont des recommandations générales qui exposent les différents types d'effets de porte qui peuvent être aménagés sur le territoire communal. En fonction de l'effet de porte concerné, la commune devra choisir entre un type d'aménagement et l'adapter au contexte local.

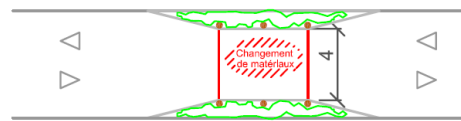
##### 4.2.6.2.1 Rétrécissement de voirie

- Schéma de principe

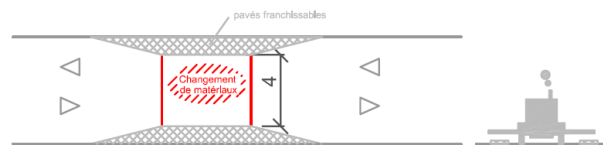
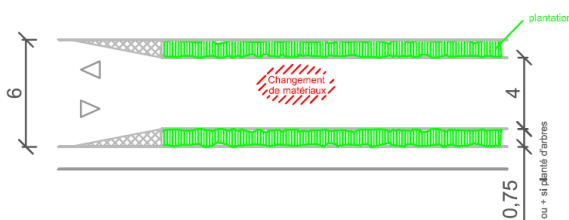
Rétrécissement avec dévoiement unilatéral



Rétrécissement avec dévoiement bilatéral



Rétrécissement continu sans dévoiement



- Description

Le rétrécissement unilatéral permet de ne briser qu'une trajectoire. Il sera principalement utilisé pour réduire la vitesse du trafic entrant dans la zone urbaine.

L'impossibilité de croisement dans ce type de rétrécissement contraint le véhicule à s'arrêter en amont du dispositif.

Le décrochement de bordure peut être planté, ce qui contribue à limiter le champ de vision de l'automobiliste et à l'inciter à la prudence.

Le rétrécissement bilatéral fonctionne suivant le même principe tout en ne privilégiant aucun sens.

Un autre type de rétrécissement établi sur une longueur plus importante peut également être efficace. Il s'agit d'un rétrécissement global de la chaussée par une rangée de plantation ou un revêtement différent. Ce dispositif provoque un effet de bordure et réduit le champ visuel de l'automobiliste.

Le changement de revêtement permet, quant à lui, de provoquer un contraste visuel qui attirera l'attention du conducteur, ce qui provoquera la diminution de la vitesse du véhicule.

- Conditions particulières d'utilisation

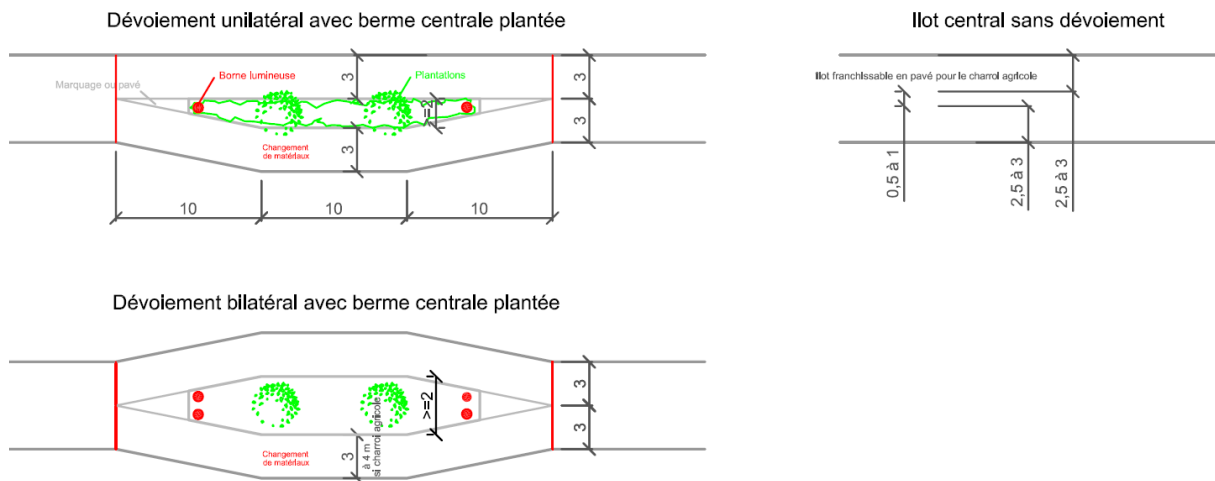
Les changements de revêtement sont applicables partout où la vitesse est limitée à 50 km/h.

Les rétrécissements ponctuels ne se rencontrent que dans les dessertes locales ou les voiries en zone 30.

Les rétrécissements à une voie seront limités aux zones 30.

#### 4.2.6.2.2 Ilot central

- Schéma de principe



- Description

Il existe deux types d'îlots centraux. Suivant l'espace disponible, l'un ou l'autre sera préféré.

L'îlot avec dévoisement unilatéral privilégiera le ralentissement d'un sens par rapport à l'autre tout en ayant un effet de rétrécissement des deux côtés. Si la largeur le permet, il pourra être arboré, ce qui constituera une rupture visuelle. Toutefois, il conviendra de ne pas gêner le passage du charroi agricole.

Lorsque la largeur disponible n'est pas assez importante, un îlot central étroit permettra de réduire visuellement la largeur disponible et contribuera à la diminution de la vitesse.

- Conditions particulières d'utilisation

Ce dispositif sera particulièrement utilisé en entrée de village dans le cas où le gabarit de la voirie le permet. Il ne sera pas utilisé dans les zones où la vitesse est limitée à 30km/h.

#### 4.2.6.2.3 Aménagement des abords

- Description

L'aménagement des abords d'entrées de villages est destiné à attirer l'attention des conducteurs et de les amener ainsi indirectement à réduire leur vitesse.

Ces dispositifs seront donc généralement utilisés en complémentarité avec d'autres plus directs.

D'innombrables dispositifs peuvent contribuer à cet effet :

- Des éléments marquants placés systématiquement de part et d'autre de la rue;
- Un parterre fleuri;
- Un panneau reprenant les activités du village;
- Ou tout autre élément qui fait prendre conscience à l'automobiliste qu'il entre dans une zone plus urbaine.

- Conditions particulières d'utilisation

Ne pas localiser avant l'entrée de la zone urbanisée.

#### **4.2.6.2.4 Bandes de ralentissement**

- Description

Il s'agit d'un système technique sans aucune prétention esthétique servant à annoncer la porte. Il est destiné à avertir l'automobiliste, de façon symbolique, mais aussi plus ou moins physique, qu'il s'engage sur une voirie à circulation modérée.

Il est composé de bandes de 50 cm de large et de 2 cm de haut, disposées suivant un canevas précis.

- Conditions particulières d'utilisation

Les nuisances sonores générées par ce type de dispositif en proscrivent l'utilisation dans les zones urbanisées.

#### **4.2.6.2.5 Rond-point**

- Description

Vu sa taille plus importante, le giratoire permet une rupture quasi complète de la perspective de la route et provoque ainsi le ralentissement du trafic. Il sera préférablement planté ou orné d'un attribut marquant.

Il pourra être implanté en remplacement d'un carrefour relativement dangereux dans lequel les mouvements de tourne-à-gauche sont importants.

Le rond-point facilite également la transition entre deux profils de voirie différents et peut constituer ainsi un élément important de rupture entre deux séquences.

- Conditions particulières d'utilisation

Le rond-point peut être présent sur tout type de voirie à l'exception des zones résidentielles. Une attention particulière sera cependant portée à la circulation des deux roues et des piétons (traversées allongées, etc.)

#### 4.2.6.3 *Ralentisseurs dans les zones urbaines*

##### 4.2.6.3.1 **Ralentisseurs à mettre en œuvre sur la commune**

Afin de maintenir la vitesse des véhicules à 50 km/h ou à 30 km/h dans les zones urbaines, il convient d'installer des aménagements ralentisseurs tout au long de la traversée. Ces aménagements doivent être reconduits tous les 300 mètres environ et doivent être renforcés au niveau des zones accidentogènes et au niveau des traversées dédiées aux modes doux (traversées piétonnes et cyclables). Les aménagements concernés sont les plateaux trapézoïdaux, les dos d'ânes, les coussins berlinois, les dévoiements et les chicanes.

La mise en œuvre des différents ralentisseurs à l'échelle communale doit se faire de manière cohérente avec la hiérarchie viaire et le tissu urbain environnant.

Sur le réseau régional de transit et le réseau de liaisons intercommunales, nous proposons des aménagements relativement légers, à savoir respectivement des ilots centraux au niveau des carrefours et des chicanes.

Sur le réseau collecteur communal et sur le réseau de desserte locale, les aménagements à mettre en œuvre devront être plus contraignants afin notamment d'éviter une propagation du trafic de transit dans les quartiers résidentiels. Par conséquent, de nombreux aménagements doivent être mis en œuvre sur les voiries de desserte locale afin de réduire les vitesses pratiquées par les automobilistes : chicanes, plateaux, coussins berlinois, changements de revêtement, etc. Ces différents peuvent également être combinés afin d'être plus efficaces. La réduction des vitesses ainsi obtenue vise deux objectifs. Premièrement, la réduction des vitesses génère une augmentation des temps de parcours, ce qui diminue fortement l'intérêt de transiter par ces voiries et rabat les automobilistes vers les voiries de niveaux hiérarchiques supérieurs. Deuxièmement, la pacification des flux résultant de l'aménagement est rassurante pour les usagers faibles (cyclistes et piétons), ce qui permet d'augmenter l'utilisation des modes doux sur ces voiries.

Les aménagements effectués sur les voiries du réseau de desserte locale doivent donc être suffisamment contraignants afin de réduire de manière conséquente le trafic de transit mais ils doivent toujours garantir une accessibilité satisfaisante pour les riverains.

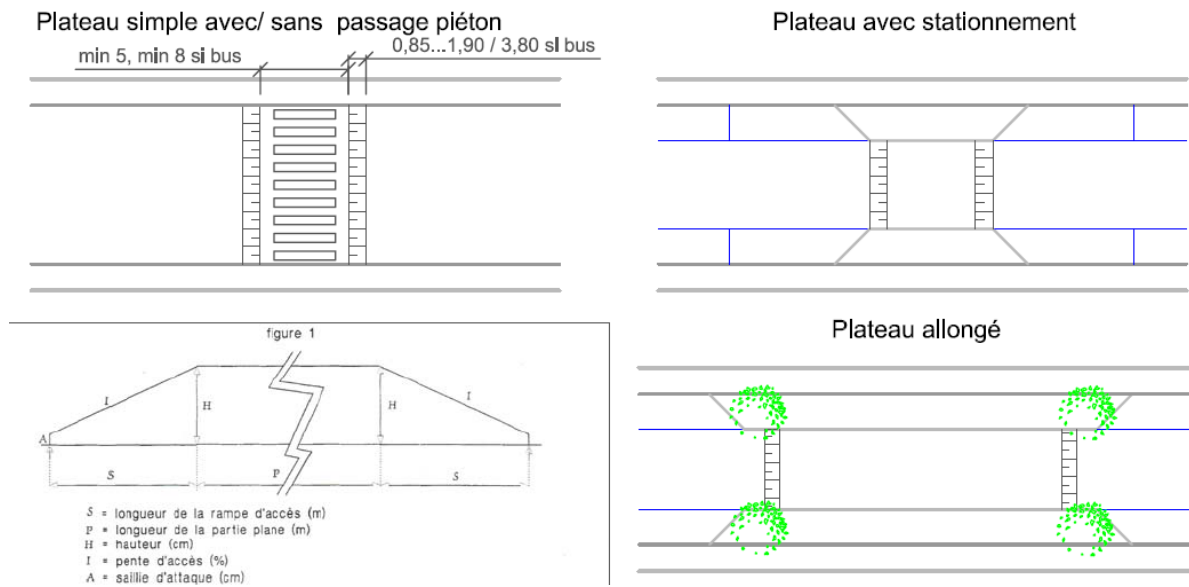


#### 4.2.6.3.2 Aménagements types de ralentisseurs

Les éléments présentés ci-dessous sont des recommandations générales qui exposent les différents types de ralentisseurs qui peuvent être mis en œuvre à Mettet. En fonction la voirie ciblée, la commune devra opter pour un type d'aménagement spécifique et adapter ces recommandations au contexte local.

##### 4.2.6.3.2.1 *Plateau trapézoïdal*

- Schéma de principe



- Description

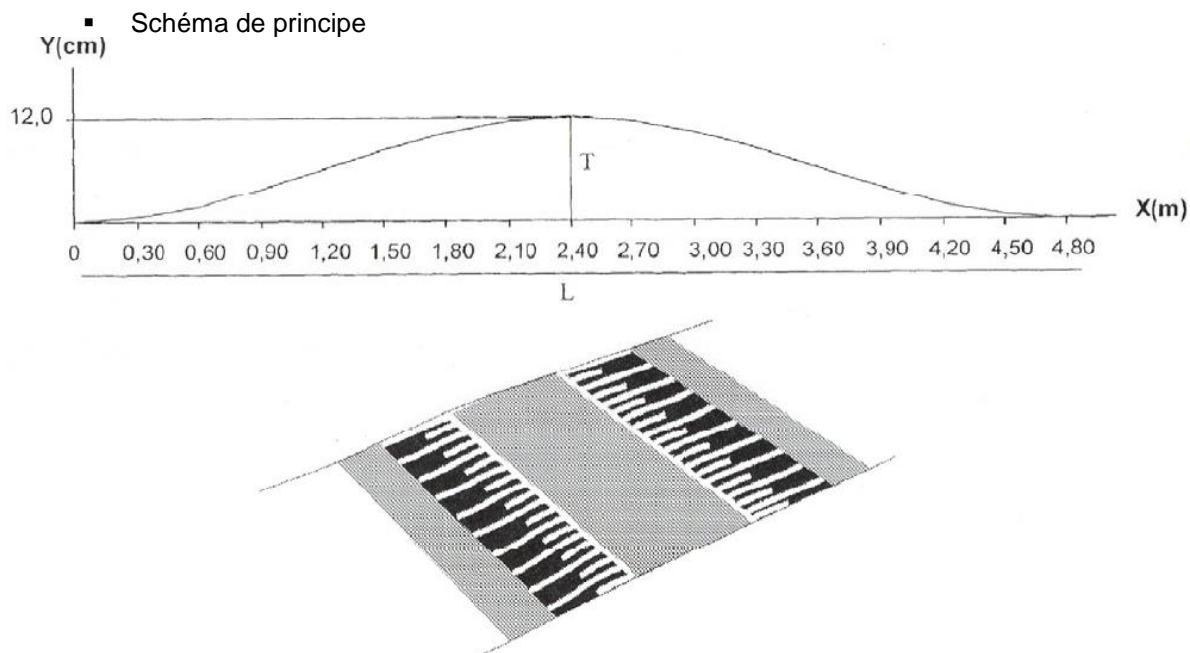
Le plateau trapézoïdal consiste en une surélévation plane sur la voie publique, dont le profil en long est trapézoïdal, avec ou non des accès biseautés, de forme sinusoïdale ou non.

Les conditions d'implantation sont fixées par l'Arrêté Royal du 9 octobre 1998.

- Conditions particulières d'utilisation

Ce dispositif ne peut être utilisé que dans les agglomérations, les centres de villages et les zones 30. En aucun cas, il ne pourra être utilisé en dehors des zones urbanisées.

#### 4.2.6.3.2.2 Dos d'âne



- Description

Un dos d'âne correspond à une surélévation locale de la voirie de forme sinusoïdale destinée à contraindre physiquement le conducteur à ralentir la vitesse de son véhicule.

Les conditions d'implantation sont fixées par l'Arrêté Royal du 9 octobre 1998.

- Conditions particulières d'utilisation

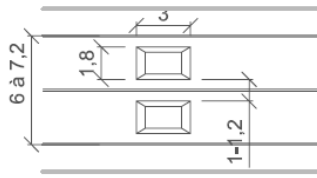
Ce dispositif ne pourra être utilisé que sur des voiries à faible gabarit, à proximité ou dans des zones urbanisées.

Son utilisation est recommandée en zone 30 et est acceptable sur une voirie non prioritaire où la vitesse est limitée à 50 km/h.

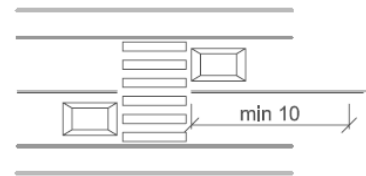
#### 4.2.6.3.2.3 Coussins berlinois

##### Utilisation de deux coussins berlinois

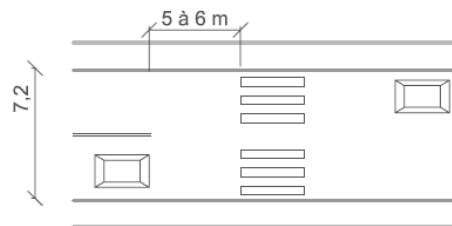
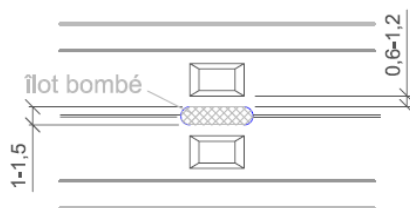
- Schéma de principe  
Coussins alignés



##### Coussins encadrant un passage piéton



##### Coussins alignés avec îlot bombé



- Description

Les coussins berlinois consistent en des surélévations implantées sur la chaussée mais qui ne s'étendent pas sur toute la largeur de celle-ci.

Le but est d'apporter moins de contraintes aux véhicules lourds (véhicules agricoles y compris), tout en imposant aux autres véhicules (sauf les deux-roues) un passage à moitié sur le coussin et en créant de la sorte un effet de ralentissement.

Les dimensions et les conditions d'implantation des coussins berlinois sont fixées par la circulaire ministérielle du 3 mai 2002.

Les coussins peuvent être implantés côte à côte tout en séparant bien les sens de circulation.

Ils peuvent être implantés en chicane, de part et d'autre d'un passage-piétons. Il faudra toutefois éviter que le conducteur ne slalome entre les dispositifs.

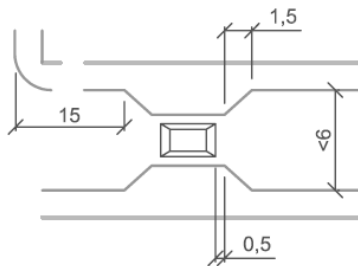
- Conditions particulières d'utilisation

Les coussins berlinois ne seront implantés sur les voiries à deux sens de circulation que si la largeur de la chaussée est d'au moins 6 m. Leur utilisation est préférable en zone 30, bien qu'elle peut être présente sur les voiries non prioritaires limitées à 50 km/h.

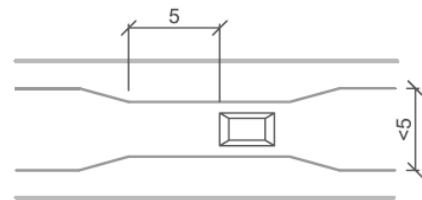
**Utilisation d'un unique coussin berlinois**

- Schéma de principe

Coussin unique avec sas pour véhicule



Coussin unique dans un sens unique



Bandes traversantes blanches, une mesure d'accompagnement



- Description

Le coussin berlinois unique est associé à un rétrécissement de voirie.

Le dispositif peut être précédé de trois bandes blanches pour le mettre encore plus en évidence.

Dans les voies publiques à sens unique, le dispositif, s'il est couplé à un passage-piétons, est placé en amont de la traversée.

- Conditions particulières d'utilisation

Le coussin berlinois unique ne peut être utilisé que dans le cas où les vitesses sont réduites de fait, en ce compris les zones 30, les centres de villages, etc. Son utilisation est préférable en zone 30, bien qu'elle peut être présente sur les voiries non prioritaires limitées à 50 km/h.

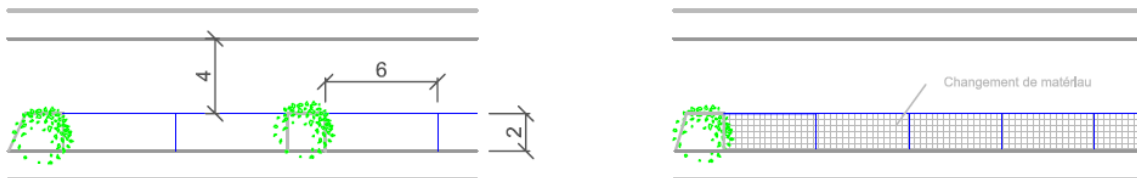
#### 4.2.6.3.2.4 Dévoisement

Deux types de dévoiement permettent de faire ralentir les automobilistes et ainsi de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers de la voirie.

#### Rétrécissement et stationnement

- Schéma de principe

Rétrécissement unilatéral



Rétrécissement bilatéral



- Description

Dans ce cas de figure, le stationnement sert d'outil d'aménagement, ce qui permet d'éviter le stationnement sauvage sur le trottoir tout en réduisant sensiblement la largeur des bandes de circulation.

Afin de ne pas confondre l'espace de stationnement et les bandes de circulation, il est possible de différencier les matériaux de revêtement pour les deux fonctions.

L'aménagement de parterres plantés en alternance avec les places de stationnement peut également convenir à la différenciation des espaces.

L'implantation des places de stationnement et des éventuelles plantations devront tenir compte des fonctions locales (commerces, sorties de garage, etc.).

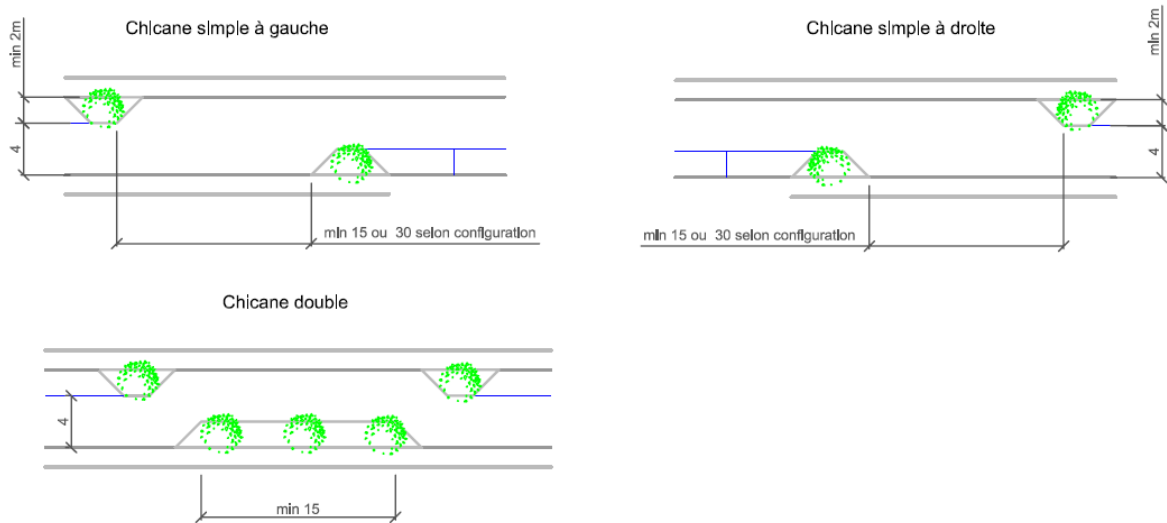
- Conditions particulières d'utilisation

Ce dispositif est d'application uniquement en zone urbanisée et au-devant des habitations.



## Chicane

### ▪ Schéma de principe



### ▪ Description

Cet outil d'aménagement est essentiellement destiné à réduire la vitesse tout en permettant d'obtenir des effets de perspectives intéressants grâce à la cassure de la ligne droite.

La chicane correspond à un décalage de la chaussée significatif (de deux mètres minimum) mais qui ne doit pas conduire à un rétrécissement trop conséquent de la largeur des trottoirs.

Trois types de chicanes sont identifiables :

- Chicane simple à gauche. Elle correspond à la chicane préférable;
- Chicane simple à droite. Celle-ci est moins préférable car elle est moins bien perçue par les automobilistes et un retard du départ peut entraîner un risque de collision frontale;
- Double chicane. Elle n'est pas préférable car elle peut offrir aux automobilistes une trajectoire directe et elle n'a alors plus d'effet ralentisseur.

La chicane devra, de préférence, être un élément vaste de manière à limiter son aspect artificiel. Ainsi, la combinaison de ce dispositif avec du stationnement alterné est particulièrement adaptée.

### ▪ Conditions particulières d'utilisation

Il faut s'assurer que le dispositif est facilement perceptible et que la vitesse d'approche est faible. Une attention particulière sera portée sur son dimensionnement en présence de bus (rayon de courbure). Ce dispositif n'est pas conseillé lorsque le trafic des deux-roues est important à cause des mouvements d'évitement à effectuer, à moins de permettre un by-pass à droite de la chicane.

## **4.2.7 Aménagement de carrefours**

### *4.2.7.1 Carrefours à aménager sur la commune*

L'aménagement des carrefours a pour objectif d'améliorer la sécurité des différents usagers (automobilistes, cyclistes, piétons, PMR) lorsque deux voiries se croisent. Différents aménagements peuvent être mis en œuvre afin de sécuriser ces espaces conflictuels.

Sur le territoire communal, quatre carrefours doivent prioritairement faire l'objet d'un réaménagement :

- Carrefour du circuit Jules Tacheny : entre la N98 et la N932 ;
- Carrefour de Pontauray : entre la N98 et les rues Nouvelle et de Pontauray;
- Carrefour de Stave : entre la N98 et la N977;
- Carrefour entre la N98 et la rue du Vieux Saint-Donat ;
- Carrefour de Furnaux : entre la 932 et la rue de Fenal;
- Carrefour des 3 Bras de la rue de Biesme : entre la N573, la rue de la Vigne et la rue de la Tourette.

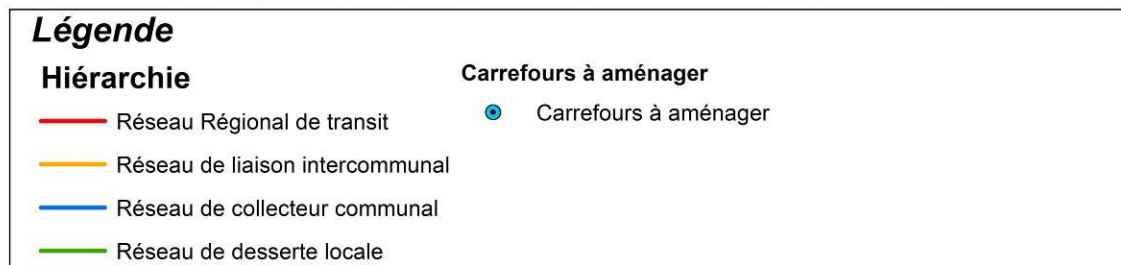
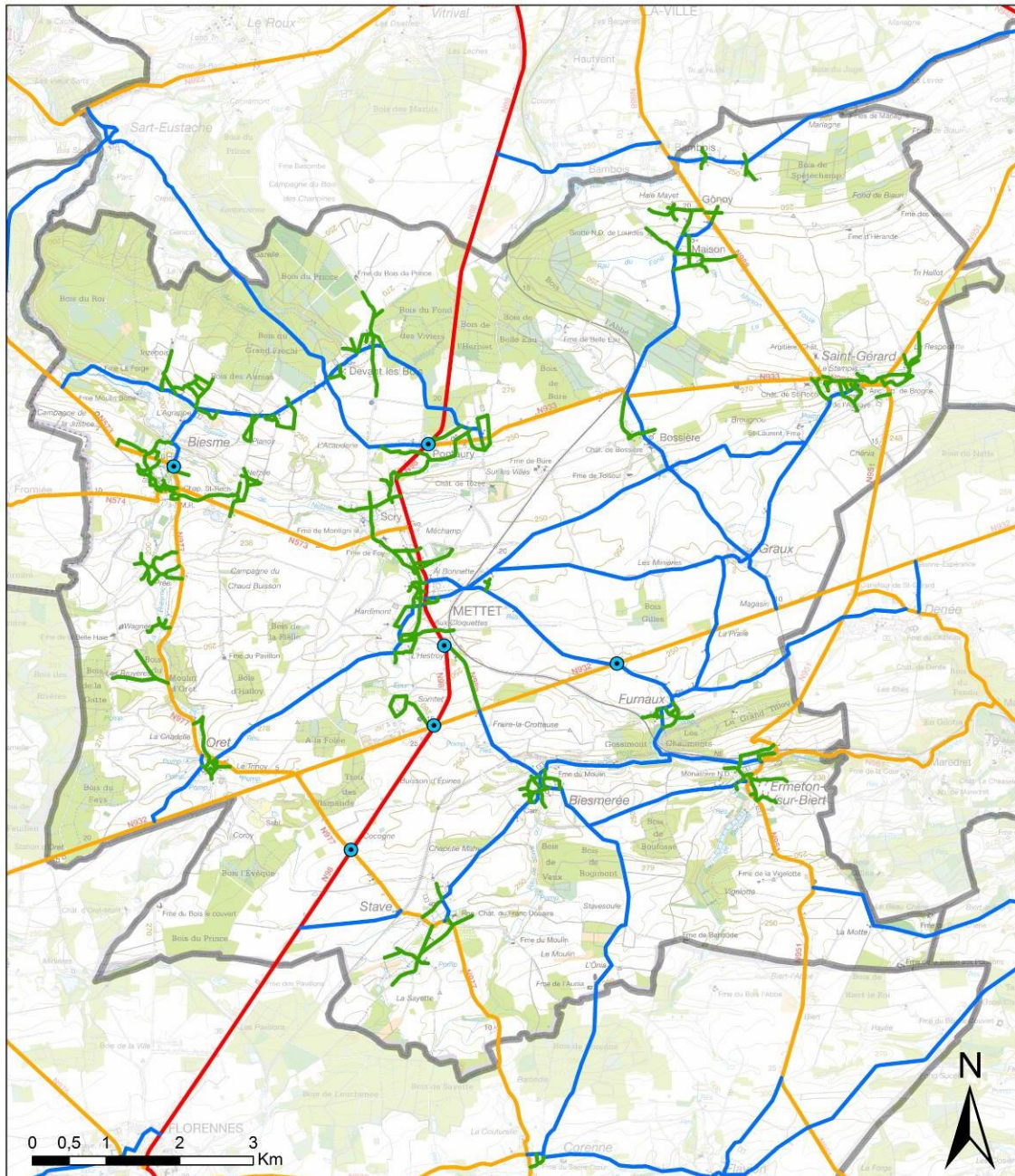


Figure 14 : Carte, carrefours à réaménager



#### 4.2.7.1.1 Carrefour du circuit Jules Tacheny : entre la N98 et la N932

Le carrefour entre la N98 et la N932 présente une complexité certaine avec de nombreux mouvements directionnels. Ceux-ci sont séparés les uns des autres et disposent de bandes de tourne-à-gauche et de tourne-à-droite spécifiques. Cette configuration s'explique en partie par la présence du circuit Jules Tacheny. Maintenant que le circuit dispose d'un site spécifique en dehors de la voirie publique, cette configuration ne se justifie plus. Il peut alors être envisagé de retravailler ce carrefour afin de le sécuriser et le pacifier. De plus, l'accès à l'arrêt de bus pourra être sécurisé.

Une option envisageable est de transformer ce carrefour en giratoire. Ce choix devra être affiné par des études spécifiques afin de s'assurer qu'un tel aménagement puisse répondre à la demande des flux existants et futurs.

Une partie de l'espace ainsi récupéré pourra permettre d'aménager un site propre pour les bus qui desservira l'arrêt.

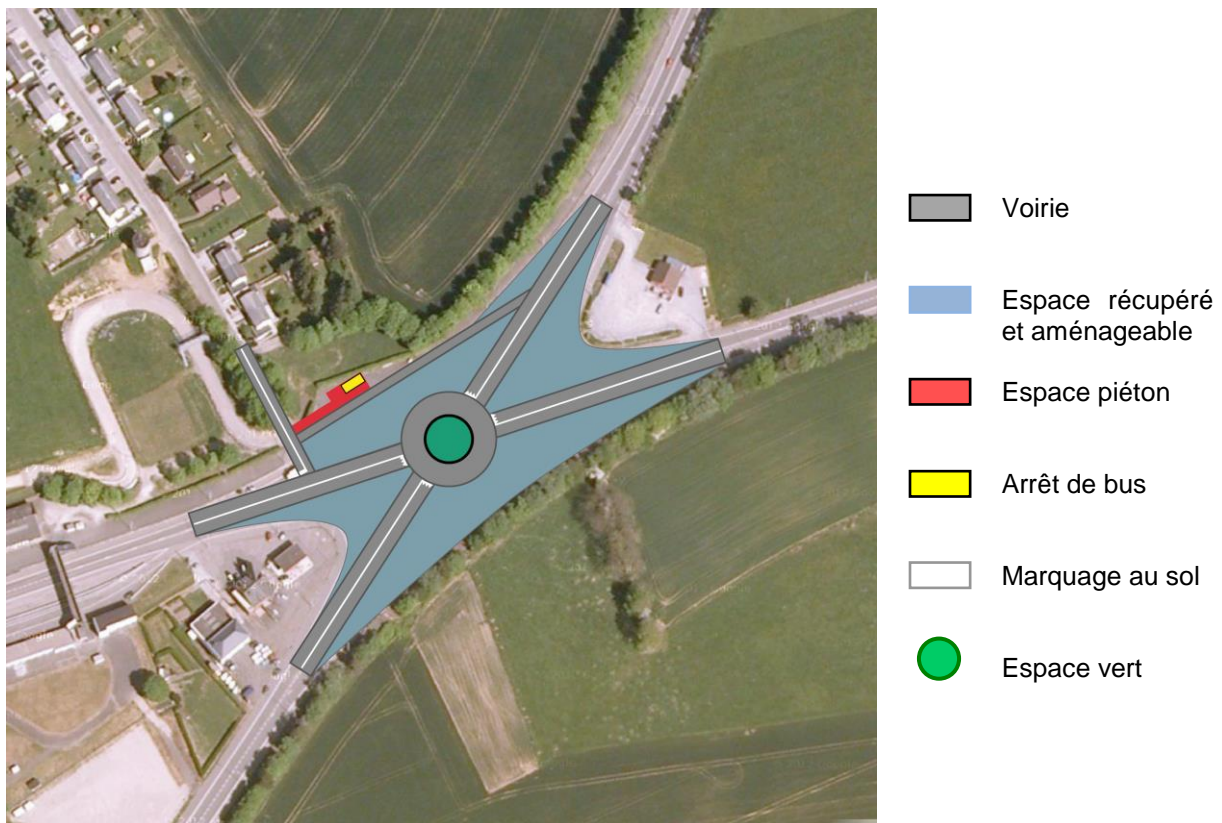


Figure 15 : Esquisse, principe d'aménagement du carrefour entre la N98 et la N932

#### 4.2.7.1.2 Carrefour de Stave : entre la N98 et la N977

Le carrefour entre la N98 et la N 977 peut faire l'objet d'un réaménagement sous forme de giratoire. Dans ce cas, les différents by-pass devraient être fermés afin de gérer l'ensemble des mouvements directionnels sur le giratoire en lui-même.

Une deuxième solution peut être envisagée. Il s'agit alors de renforcer la signalisation verticale aux abords du carrefour. Des arbres seront plantés de part et d'autre du carrefour afin de casser l'aspect rectiligne des deux voiries. Les îlots seront renforcés par l'implantation de balises Cette solution présente un double avantage : une mise en œuvre plus rapide et un coût inférieur à un giratoire. Par conséquent, c'est cette hypothèse que nous avons formalisé ci-dessous. La fermeture des by-pass est également envisagée afin de renforcer la lisibilité du carrefour et d'éviter des vitesses pratiquées trop élevée sur les différentes branches.

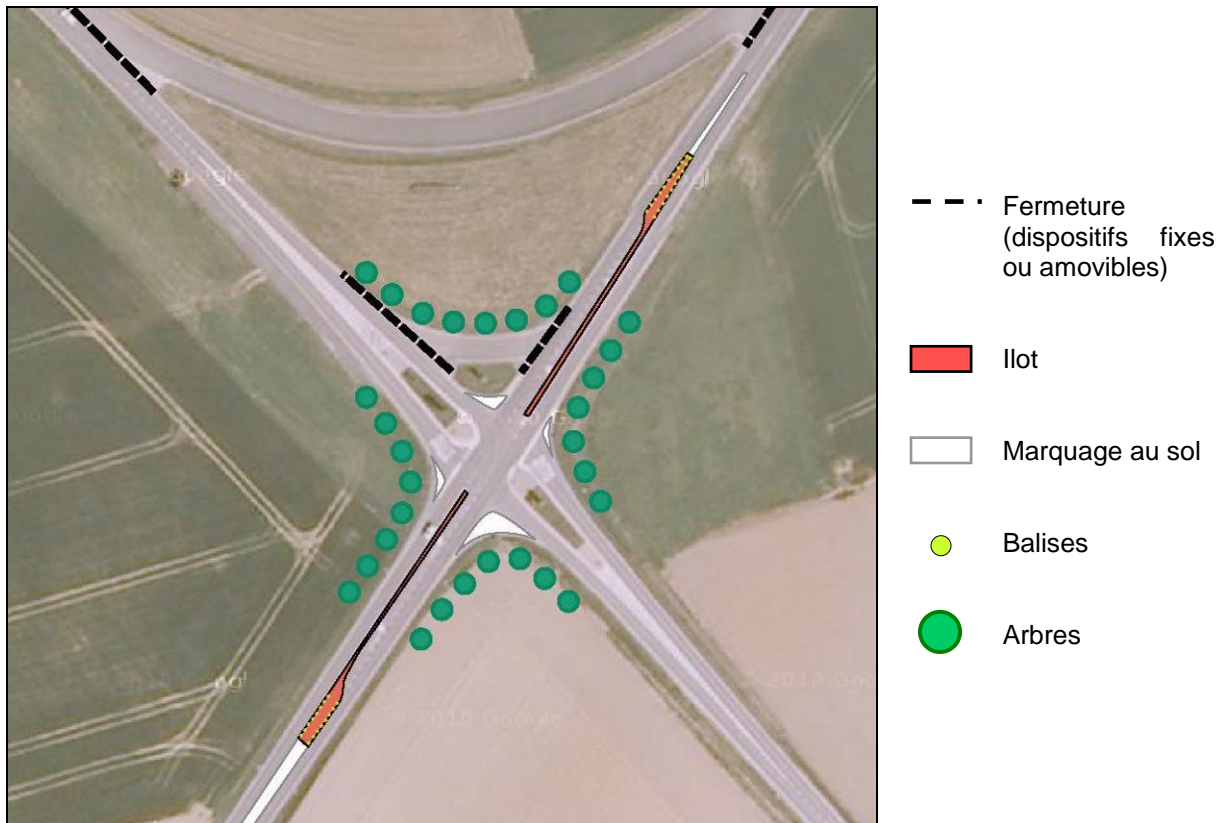


Figure 16 : Esquisse, principe d'aménagement du carrefour entre la N98 et la N977

#### 4.2.7.1.3 Carrefour de Furnaux : entre la N932 et la rue de Fenal

Nous proposons de décomposer le carrefour entre la N932 et la rue de Fenal à Furnaux en deux carrefours. Le premier carrefour correspond à l'intersection entre la N932 et le tronçon de la rue de Fenal permettant d'accéder à Mettet. L'accès à Furnaux ne se fera plus directement sur la voirie existante mais par l'autre tronçon de la rue de Fenal. Les mouvements directionnels seraient alors organisés par la mise en œuvre d'îlots. Ainsi, trois tourne-à-gauche seraient formalisés et une bande d'insertion pourrait être implantées afin de faciliter et de sécuriser l'insertion des véhicules arrivant de Mettet par la rue de Fenal. Dans cette configuration, un tronçon de la rue de Furnal sera désaffecté et pourra être récupéré par un exploitant agricole.



Figure 17 : Esquisse, principe d'aménagement du carrefour entre la N932 et la rue de Fenal



#### 4.2.7.1.4 Carrefour de Pontaury : entre la N98 et les rues Nouvelle et de Pontaury

A Pontaury, le carrefour entre la N98 et les rues Nouvelle et de Pontaury manque de lisibilité avec deux intersections très proches l'une de l'autre, ce qui complique certains flux. Les mouvements entre les rues Nouvelle et de Pontaury sont ainsi difficiles à effectuer, d'autant plus qu'il faut couper la N98, voirie régionale supportant un important trafic automobile et de poids-lourds. Afin d'apporter plus de lisibilité à ce carrefour et afin d'attirer l'attention des automobilistes circulant sur la N98, nous proposons d'effectuer un changement de revêtement au droit du carrefour. Nous conseillons également d'élargir les oreilles de trottoirs afin de faire ralentir les automobilistes lorsqu'ils effectuent des mouvements directionnels.

Des passages piétons pourront être aménagés au niveau du carrefour afin de proposer des itinéraires piétonniers plus directs qu'actuellement. Ces passages seront protégés par la mise en œuvre d'îlots permettant ainsi des traversées en deux temps.







-  Changement de revêtement et de teinte de la voirie
-  Ilot
-  Marquage au sol
-  Passage piétons

Figure 18 : Esquisse, principe d'aménagement du carrefour entre la N98 et les rues Nouvelle et de Pontaury

#### 4.2.7.1.5 Carrefour entre la N98 et la rue du Vieux Saint-Donat

Le carrefour entre la N98 et la rue du Vieux Saint-Donat peut être aménagé avec deux objectifs : sécurisation des mouvements directionnels et formalisation d'un effet de porte. L'aménagement d'un giratoire permettrait de répondre à ces deux objectifs.

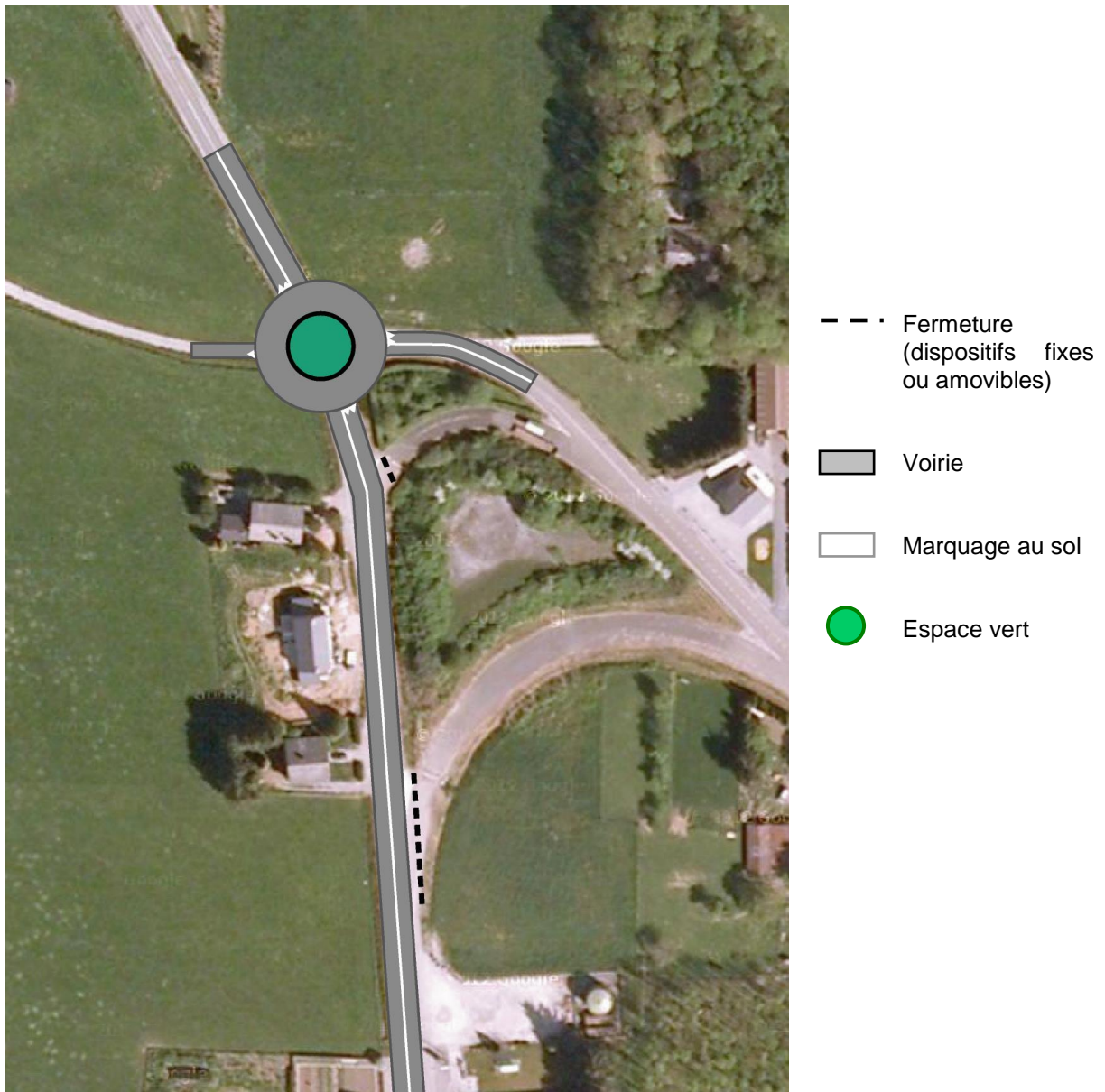


Figure 19 : Esquisse, principe d'aménagement du carrefour entre la N98 et la rue du Vieux Saint Donat

#### 4.2.7.1.6 Carrefour des 3 Bras de Biesme : entre la N573, la rue de la Vigne et la rue de la Tourette

Le carrefour des 3 Bras de Biesme a déjà fait l'objet d'un réaménagement. Cependant, malgré les travaux qui ont été entrepris, ce carrefour reste particulièrement accidentogène. Cette situation s'explique notamment par son positionnement dans un virage et par le nombre de voiries qui y accèdent.

Afin de simplifier le carrefour, nous proposons de fermer l'accès au stade qui donne directement sur le carrefour. Un accès pour les piétons et les cyclistes devra néanmoins être conservé. L'accès au stade se fera alors par la rue de la Vigne. De cette manière, le skate Park proposé par le PCDR pourra être implanté sur le nouvel espace protégé de la circulation. Nous envisageons également la fermeture de la rue de la Tourette. Les habitants de cette rue verront alors leur trajet vers leur domicile rallongé. Ce désagrément sera largement compensé par le fait que la rue de la Tourette sera protégée de toute circulation, ce qui permettra une réappropriation de la voirie, avec, par exemple, des enfants qui pourront jouer directement sur la route en toute sécurité.

La bande de tourne-à-gauche est préservée et une bande d'insertion est implantée, ce qui permettra aux automobilistes arrivant de la rue de la Vigne et se dirigeant vers le sud de traverser la N573 en deux temps.

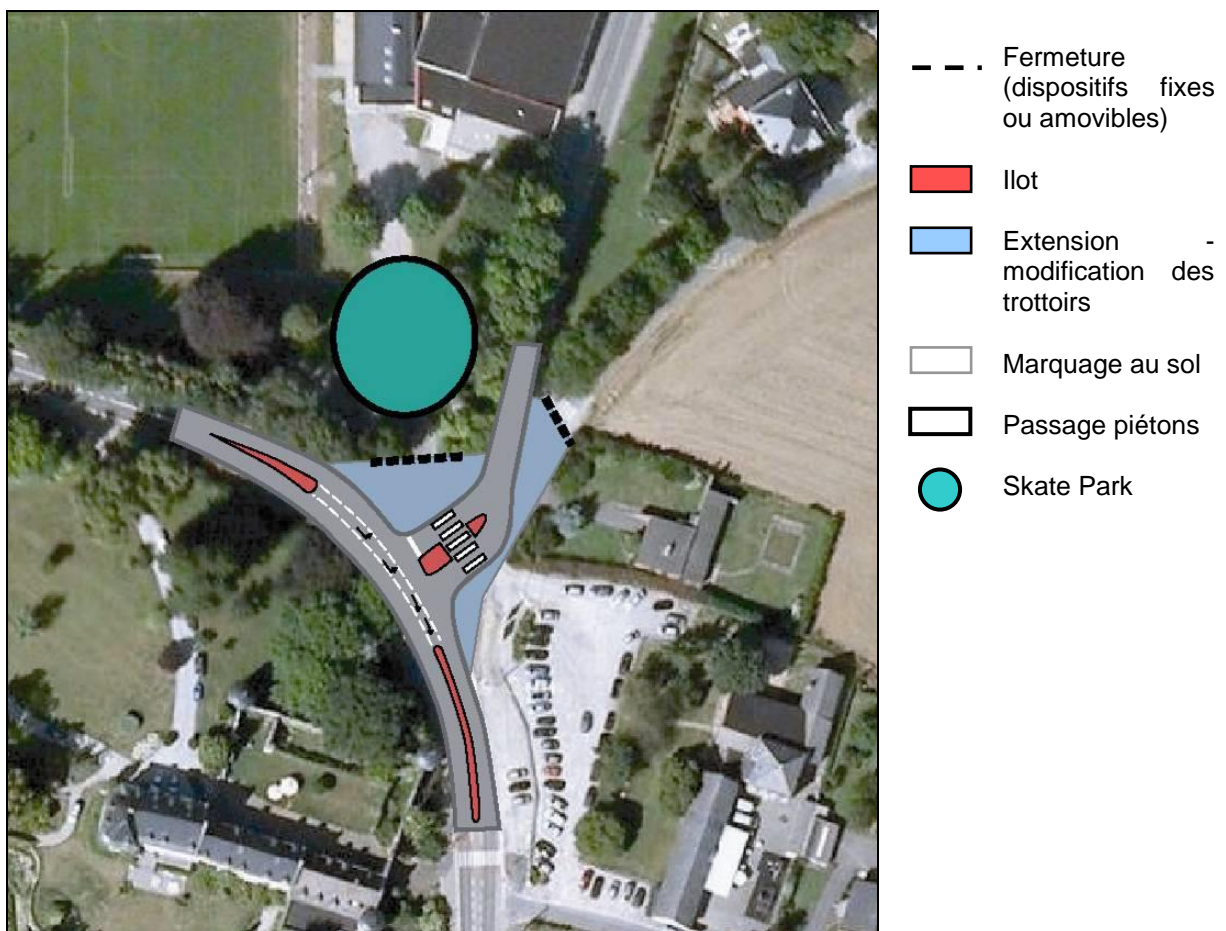


Figure 20 : Esquisse, principe d'aménagement du carrefour entre la N98 et les rues Nouvelle et de Pontaury



#### 4.2.7.2 Aménagements types pour les carrefours

Les éléments présentés ci-dessous sont des recommandations générales qui exposent les différents types d'aménagement de carrefours qui peuvent être mobilisés sur le territoire communal. Selon les caractéristiques du carrefour, la commune devra choisir pour un type d'aménagement spécifique et adapter ces recommandations au contexte local.

##### 4.2.7.2.1 Îlot séparateur de flux

- Description

Ce dispositif permet de réduire les emprises des bandes de circulation tout en séparant les flux en sens opposé. Il contraint l'automobiliste à modifier sa trajectoire naturelle, par exemple en réduisant le rayon de courbure. Il permet par ailleurs l'intégration de mobilier urbain en toute sécurité au milieu de la chaussée.

Les îlots les plus couramment utilisés sont :

- L'îlot plan, traversable mais qui a un impact sur la vitesse;
- L'îlot traditionnel avec une bordure non franchissable;
- L'îlot planté;
- L'îlot construit qui représente cependant un obstacle physique tout en permettant éventuellement d'y implanter du mobilier urbain.

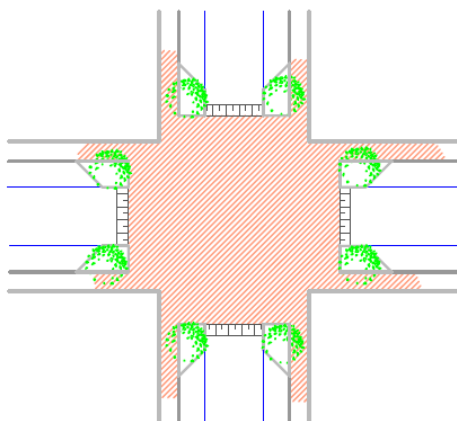
- Conditions particulières d'utilisation

Ce dispositif sera utilisé dans les courbes et aux carrefours. Il ne sera pas utilisé dans les zones où la vitesse est limitée à 30km/h.

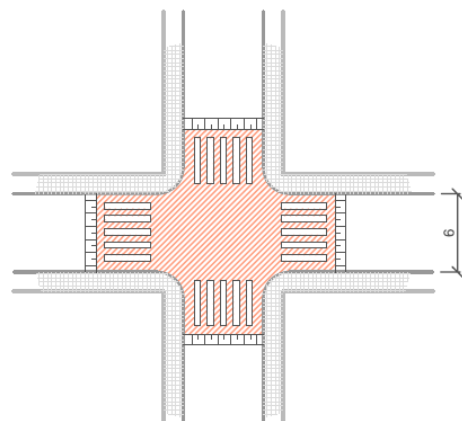
##### 4.2.7.2.2 Changement de revêtement avec ou sans plateau

- Schéma de principe

Carrefour avec oreilles - Unité des matériaux pour trottoir et plateau



Carrefour sans oreilles - Différentiation des matériaux pour trottoir et plateau



- Description

Le plateau constitue une modification du profil en long de la chaussée. Souvent construit en matériaux différenciés, il constitue un dispositif ralentisseur efficace et sécurisant.

Ramenant le niveau de la chaussée au niveau des trottoirs, le plateau facilite les traversées piétonnes.

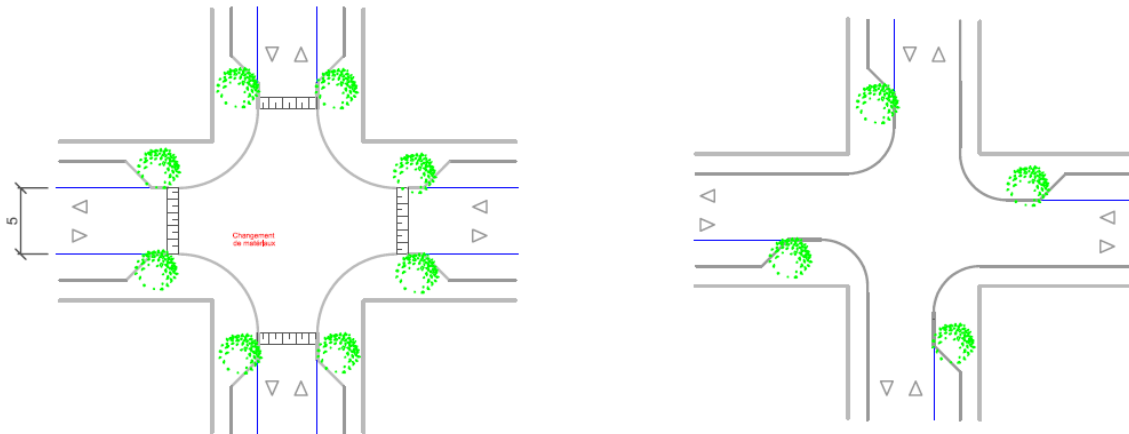
Selon les conditions d'utilisation, l'aménagement des trottoirs et du plateau pourra s'effectuer ou non dans le même type de matériaux. L'espace devient de cette manière totalement mixte, ce qui force le conducteur à prendre en considération plus d'éléments et à l'inciter à la prudence.

- 
- Conditions particulières d'utilisation
- 

Ce dispositif sera utilisé en zone habitée. Une attention particulière devra être portée sur son dimensionnement en cas de passage d'une ligne de transport en commun.

#### 4.2.7.2.3 Elargissement de trottoirs et oreilles de trottoir

- Schéma de principe



- Description

Les élargissements de trottoirs permettent de rétrécir les bandes de circulation et de réduire ainsi la vitesse des automobilistes. Replaçant le véhicule plus au centre de la chaussée, le champ de l'automobiliste s'en trouve élargi, ce qui évite un grand nombre de conflits liés à la priorité à droite.

Ces oreilles ont également un effet bénéfique sur le stationnement qui s'en trouve plus clairement délimité. Le stationnement ne réduit plus la visibilité ni la faculté de manœuvre dans le carrefour.

L'élargissement de l'espace réservé aux piétons et les diminutions des distances des traversées piétonnes en sont également une conséquence positive.

Ce placement d'oreilles peut être couplé avec la mise en œuvre d'un plateau surélevé dont le revêtement sera éventuellement différent.

Dans le cas d'une voirie trop étroite, où les oreilles ne peuvent être placées que d'un côté, il convient de privilégier de les placer du côté droit de manière à favoriser le dégagement visuel de ce côté.

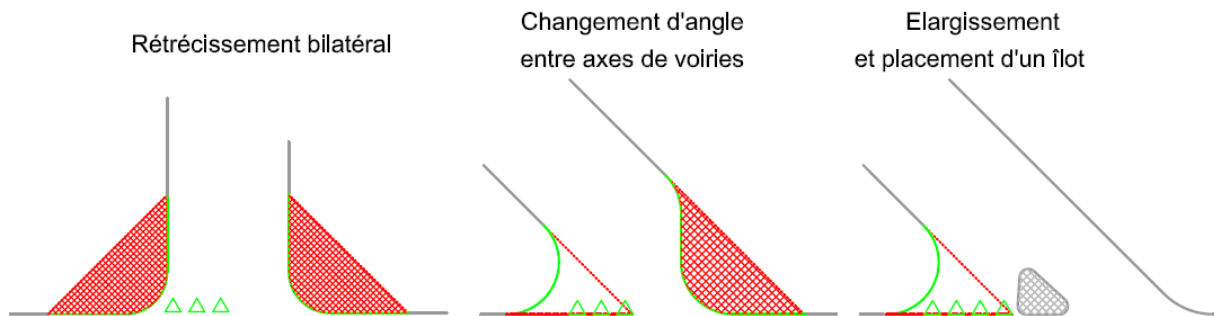
- Conditions particulières d'utilisation

Ce type d'aménagement est à proscrire lorsque le régime de vitesse est supérieur à 50km/h. Une attention particulière sera portée sur l'étude des rayons de courbure en fonction du type de trafic supporté.



#### 4.2.7.2.4 **Rétrécissement, modification d'angle entre les axes et îlots**

- Schéma de principe



- Description

Les rétrécissements de voirie aux carrefours permettent d'éviter que les véhicules ne coupent leur trajectoire dans des manœuvres, principalement de tourne-à-droite. En réduisant le rayon de courbure de la trajectoire possible, ils forcent le véhicule à effectuer sa manœuvre lentement.

Dans le cas où les voiries sécantes se croisent en formant un angle aigu, et lorsque l'espace le permet, un dévoiement permet aux voiries de se croiser perpendiculairement. Ceci offre une meilleure visibilité, tout en forçant l'automobiliste à effectuer une manœuvre à 90°, dans un sens comme dans l'autre, et permet de réduire de ce fait sa vitesse.

En cas de rayon de courbure trop étroit, ces rétrécissements peuvent éventuellement être franchissables de manière à permettre la manœuvre des véhicules plus importants.

Il est souvent utile de laisser un by-pass pour les cyclistes et les piétons. Ce by-pass permet aux cyclistes et aux piétons d'éviter le rétrécissement et il garde le parcours plus court.

#### **4.2.8 Stationnement**

A Mettet, l'offre de stationnement répond, en temps normal, correctement à la demande. Cependant, en cas d'évènements sur le circuit Jules Tacheny, l'afflux massif de visiteurs génère une demande en espace de stationnement considérable. Lors de ces événements, il convient donc d'adapter l'offre en stationnement afin qu'elle puisse répondre à la demande. Afin de ne pas saturer les villages et le centre de Mettet, les espaces de stationnement qui viendront répondre à cette demande ponctuelle et concentrée seront situés en dehors des zones urbanisées.

Ces nouveaux espaces de stationnement pourront être implantés sur des parkings d'entreprises, sur des parkings d'équipements, sur des parcelles agricoles non cultivées, etc.

Pour chaque emplacement, des négociations devront être engagées entre la commune, les organisateurs de l'événement et le propriétaire des terrains et sites pouvant potentiellement accueillir une poche de stationnement.

#### **4.2.9 Signalisation**

Deux éléments de signalisation sont à développer à Mettet. Le premier correspond à une signalisation des pôles d'attractions touristiques. Cette mesure, qui est mentionnée par le PCDR (lot 1 – fiche 23), vise à promouvoir les lieux de la commune présentant un potentiel touristique. De la même manière, le développement d'une route gourmande en lien avec le tourisme (PCDR – lot 3 – fiche 19) devra s'appuyer sur une signalisation spécifique.

Le deuxième type de signalisation à mettre en œuvre sur le territoire communal est lié aux événements se déroulant sur le circuit Jules Tacheny. Il s'agit, pour ces manifestations, de développer une signalétique temporaire permettant de rabattre les visiteurs vers les parkings situés en amont du circuit.

## **4.3 CIRCULATION DES MODES DOUX**

### **4.3.1 Introduction**

Le vélo est, à Mettet, un mode de transports peu utilisé à cause du manque d'aménagement et du sentiment d'insécurité. Par conséquent, les déplacements utilitaires à vélo (domicile-travail et domicile-école) restent relativement marginaux alors que l'organisation territoriale de Mettet permet d'offrir des distances relativement courtes. Il faut donc mettre en œuvre des aménagements cyclables visant à sécuriser les déplacements à vélo et ainsi permettre une utilisation plus développée du vélo à l'échelle communale.

La réalisation du RAVeL sur l'ancienne ligne 150A représente donc une première étape vers une amélioration des conditions de circulation des cyclistes. Cette dynamique doit donc se poursuivre à l'échelle de l'ensemble du territoire communal afin de proposer des liaisons cyclables de qualité entre les villages.

### **4.3.2 Rappels : principes d'organisation du réseau cyclable**

Le réseau cyclable proposé ici s'appuie sur le potentiel des anciennes lignes de chemins de fer qui sillonnent l'ensemble du territoire communal. L'objectif est de transformer les anciennes emprises ferrées afin de les reconverter en itinéraires dédiés aux modes doux. Cette démarche a d'ores-et-déjà été initiée par la reconversion de l'ancienne voie ferrée 150A. Le réaménagement des anciennes voies ferrées 136A et 137 n'est, à l'heure actuelle, pas envisagée car, notamment, la question de la maîtrise foncière n'est pas clarifiée.

Si elles étaient toutes réaménagées, les trois anciennes lignes deviendraient alors des axes structurants pour les modes doux, d'autant plus que leurs reconversions en RAVeL permettront de garantir la sécurité de ce type d'usagers.

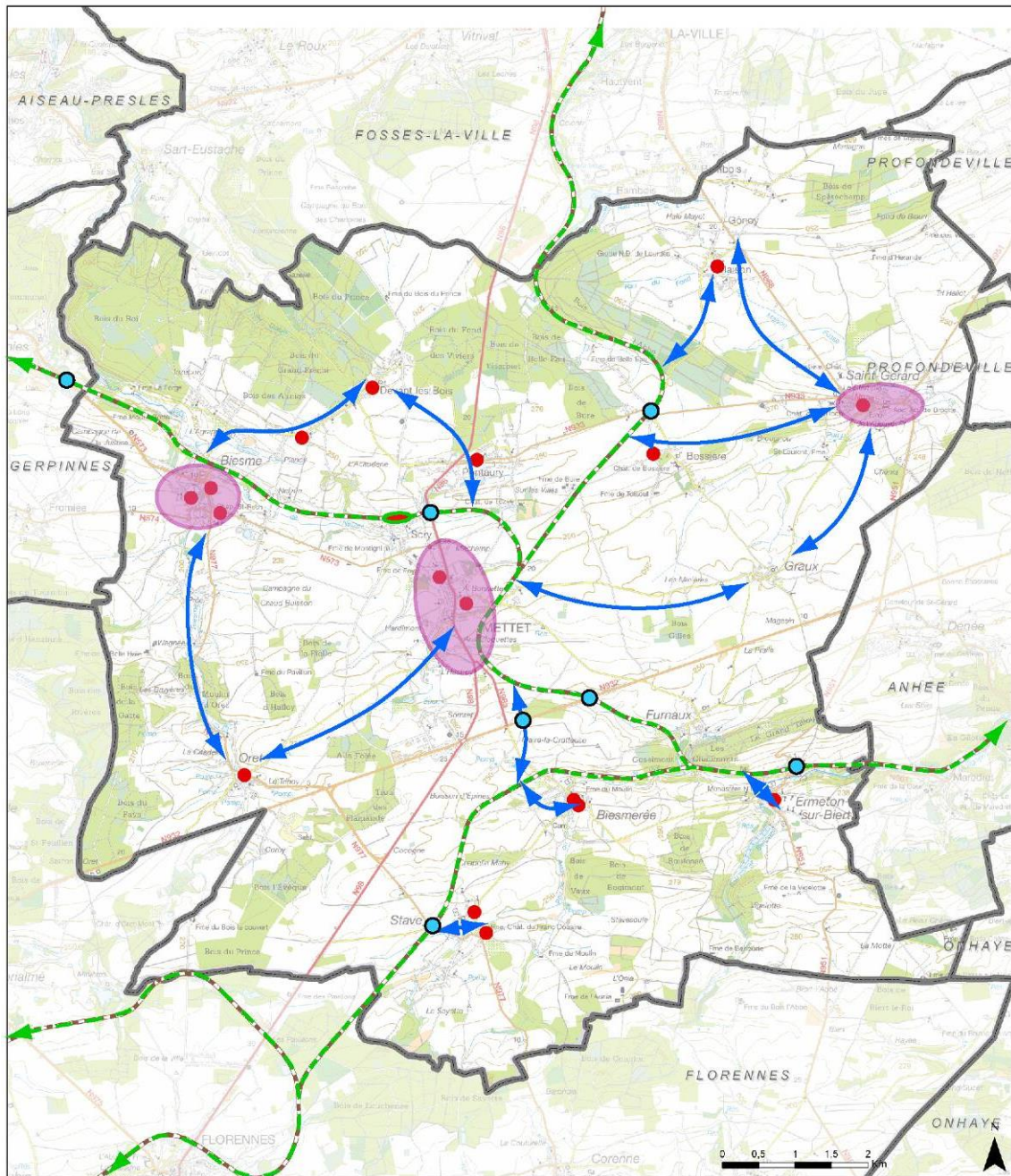
Le réseau cyclable envisagé vise à développer les déplacements utilitaires effectués à vélo, c'est-à-dire entre le domicile et le travail ou entre le domicile et l'école. Ainsi, les liaisons qui seront créées devront permettre de relier les zones urbaines entre elles (déplacements domicile – travail) ainsi que les zones urbaines et les écoles de la commune (déplacements domicile – école).

Afin d'optimiser l'utilisation des nouveaux RAVeL et de garantir la sécurité des cyclistes, des itinéraires cyclables spécifiques devront permettre le rabattement vers les RAVeL.

Les traversées des nouveaux RAVeL avec les principales voiries du territoire devront faire l'objet d'aménagements garantissant la sécurité des utilisateurs du RAVeL.

Dans le centre des zones les plus urbanisées de la commune (centre de Mettet, Saint-Gérard et Biesme), des aménagements devront être créés afin de faciliter les déplacements à vélo : bandes cyclables suggérées, pistes cyclables marquées, sens uniques limités, etc.

L'objectif ici est clairement d'obtenir un changement des pratiques de mobilité des habitants afin qu'ils utilisent davantage leur vélo pour les déplacements réalisés à l'échelle d'un de ces trois pôles urbains (domicile – travail – école).



**Légende**

- Chemin\_de\_fer\_désaffecté
- Implantation scolaire
- Mettre en œuvre les liaisons RAVeL : au sein de la commune et vers les communes voisines
- Reconnecter les tronçons de RAVeL
- Faciliter la circulation des vélos dans les zones les plus urbanisées
- Créer des liaisons cyclables sécurisés : liaisons entre les hameaux, les villages et le centre de Mettet + rabattement vers les RAVeL + itinéraires vers les écoles
- Aménager la traversée d'axes routiers importants

REGION WALLONNE  
PROVINCE DE NAMUR  
COMMUNE DE METTET

---

SCHEMA DE STRUCTURE  
COMMUNAL

---

**Objectifs  
Mobilité**

**Déplacements à vélo**

---

**agora**

Figure 21 : Carte, organisation des déplacements à vélo



### 4.3.3 Les propositions du Schéma Directeur Cyclables de Wallonie

La Région Wallonne a lancé en 2010 son schéma directeur cyclable (SDCW). Sur Mettet, ce document stratégique reprend deux liaisons : Charleroi – Dinant et Philippeville – Namur. Cette dernière utilise, sur le territoire communal, l'ancienne ligne ferroviaire 150A qui a été réaménagée en RAVeL.

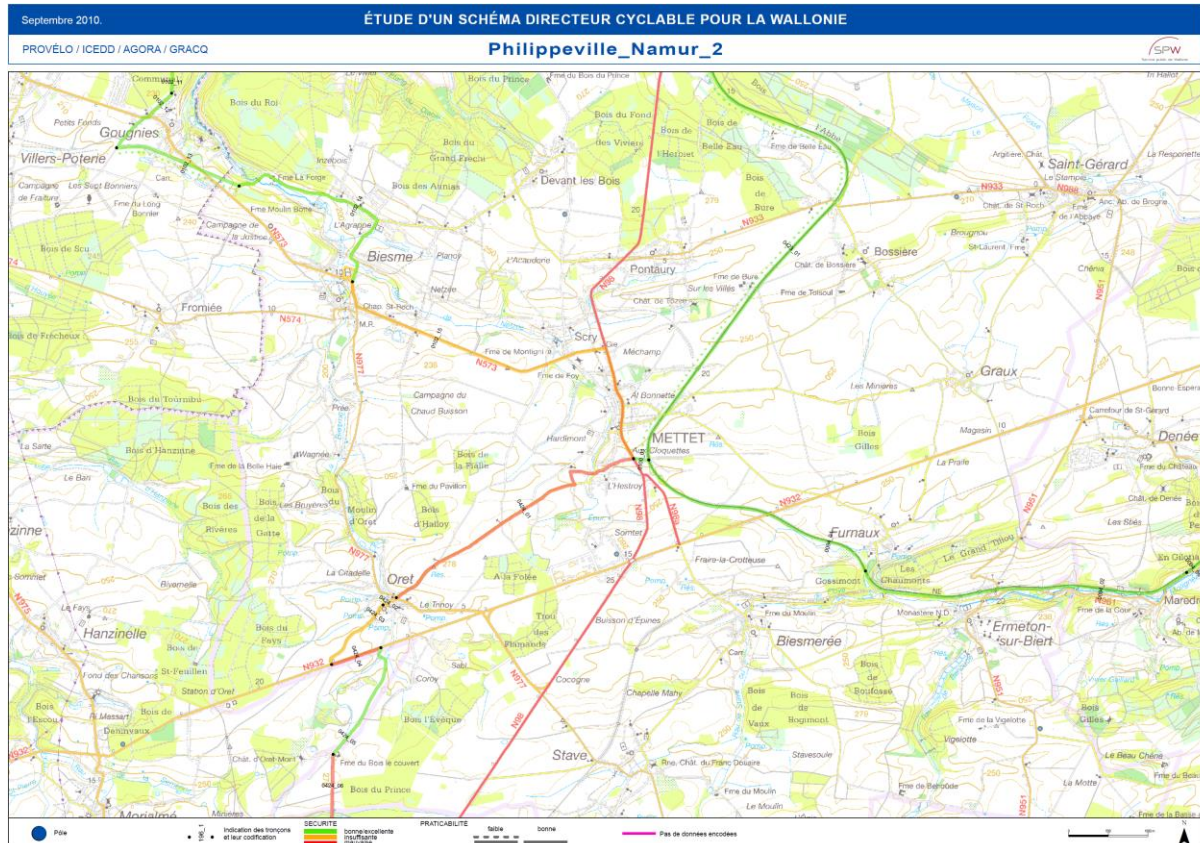


Figure 22 : Carte, liaisons cyclables envisagées par le SDCW sur Mettet



### 4.3.4 Réseau cyclable proposé

Le réseau cyclable proposé est le suivant :

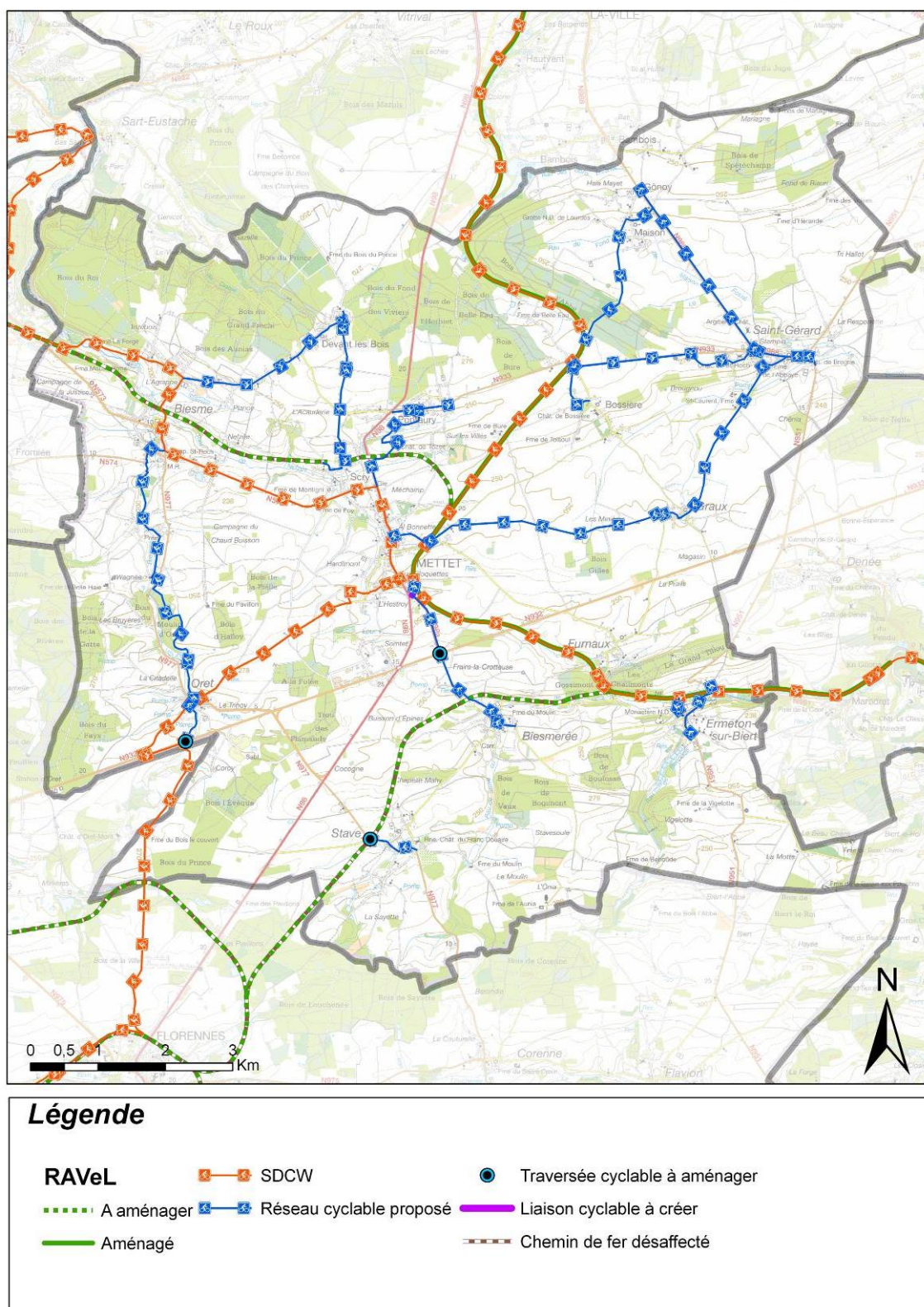


Figure 23 : Carte, réseau cyclable proposé

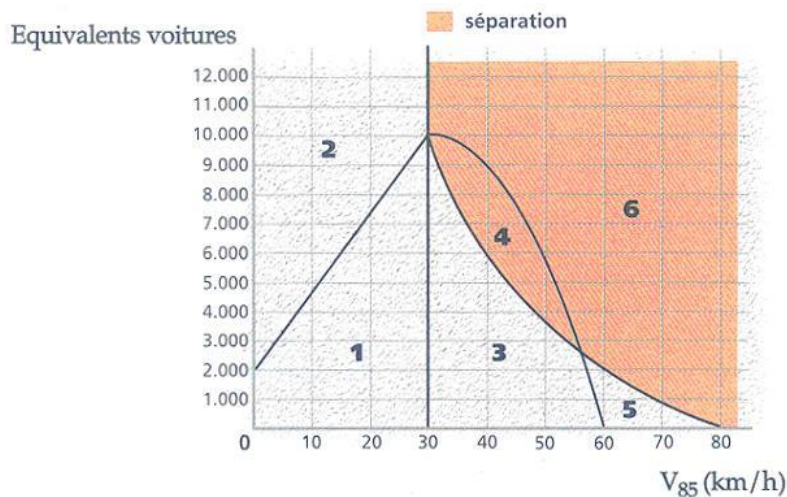
### 4.3.5 Les aménagements cyclables

Les principaux types d'aménagements cyclables sont :

- **Mixité** : en zones agglomérées avec éventuellement des bandes cyclables suggérées (logos vélo, chevrons);
- **Pistes cyclables marquées** : sur chaussée avec marquage discontinu;
- **Piste D7** : piste séparée de la circulation, accessible aux cyclistes;
- **Piste D9** : piste séparée de la circulation, accessible aux cyclistes et aux piétons;
- **Piste D10** : piste séparée de la circulation, accessible aux cyclistes et aux piétons, sans séparation entre piétons et cyclistes.

Le principe d'application des aménagements cyclables suit le graphique suivant :

- **V85** : C'est la vitesse en dessous de laquelle 85 % des véhicules circulent;
- **Zone 1** : Lorsque V85 est inférieure ou égale à 30 km/h, la mixité est recommandée;
- **Zone 2** : Situation assez rare, des bandes de roulement suggérées sont éventuellement aménagées;
- **Zone 3** : Si la route est un itinéraire conseillé, la construction d'aménagements pour cyclistes peut être justifiée;
- **Zone 4** : Une piste cyclable est souhaitable;
- **Zone 5** : Voir zone 3;
- **Zone 6** : Des pistes cyclables sont nécessaires lorsque les cyclistes sont autorisés.



*Séparer ou mélanger les cyclistes, selon des intensités de trafic/des vitesses différentes  
(Source: Tekenen voor de fiets, CROW, 1993)*



#### 4.3.5.1 La bande cyclable suggérée (BCS)

Il s'agit d'itinéraires sur voirie indiqués par une signalisation horizontale et/ou verticale.

La signalisation horizontale se présente sous la forme de logos vélos alternant avec des chevrons sur le bord de la chaussée. Le cycliste n'est pas obligé d'y rouler. La voiture peut rouler dessus. Cet aménagement est mis aux endroits où la largeur ne permet pas d'avoir une piste cyclable marquée. Il a l'avantage de légitimer la présence du cycliste en chaussée sur un tronçon étroit d'un itinéraire cyclable.



Figure 24 : Photographie, bande cyclable suggérée

Source : Guide des bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, SPW, 2009

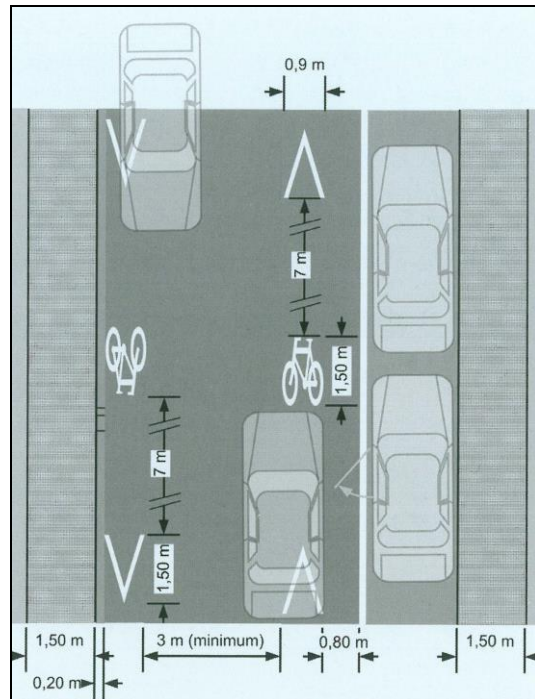


Figure 25 : Schéma, recommandations pour la mise en place d'une bande cyclable suggérée

Source : Guide des bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, SPW et CRR, septembre 2009

#### 4.3.5.2 Les pistes cyclables marquées

L'aménagement d'une **piste cyclable marquée (PCM)** se présente sous la forme d'un marquage de tirets blancs sur la chaussée.

La piste doit être obligatoirement empruntée sauf si elle est encombrée ou si on doit effectuer une manœuvre.



Figure 26 : Photographie, piste cyclable marquée à Binche

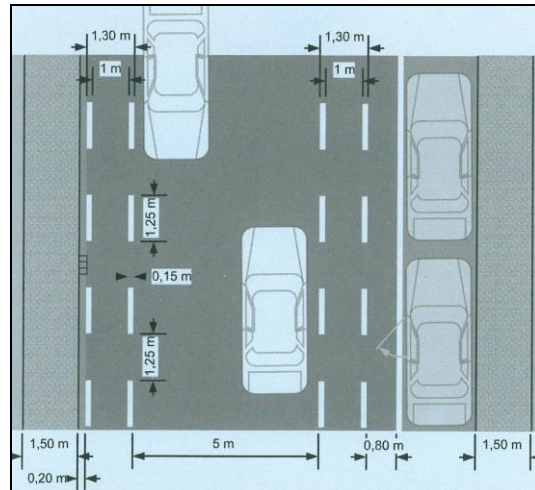


Figure 27 : Schéma, recommandations pour la mise en place d'un SUL

Source : Guide des bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, SPW et CRR, septembre 2009

#### 4.3.5.3 Aménagements cyclables séparés

Un **aménagement cyclable séparé** est une partie de la voirie exclusivement réservée aux cycles à deux roues et séparée de la circulation automobile. Cette piste peut être « au niveau de la chaussée », « au niveau du trottoir », unidirectionnelle ou bidirectionnelle.



Figure 28 : Photographie, piste cyclable séparée bidirectionnelle



Figure 29 : Photographie, amorce d'une piste cyclable

Trois types d'aménagements cyclables séparés sont identifiables et présentent des caractéristiques spécifiques :




Appellation courante	Signalisation correspondante	Définition	Dimensions standards		Zone tampon si nécessaire
			Uni-directionnelle	Bi-directionnelle	
<b>Piste cyclable (D7)</b>		Partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues de classe A	1,30 m minimum	2,60 m préconisé 2,20 m minimum	0,80 m
<b>Piste cyclo-pédestre séparée (D9)</b>		Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues de classe A	Piste cyclable : 1,3 m + trottoir : 1,50m = 2,80 m	Piste cyclable : 2,20 m minimum + trottoir : 1,50m = 3,70 m minimum	0,80 m
<b>Piste cyclo-pédestre mixte (D10)</b>		Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des bicyclettes	2,00 m	3,00 m préconisé 2,50 m minimum	0,80 m

Figure 30 : Tableau, caractéristiques des aménagements cyclables séparés

Source : Guide des bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, SPW et CRR, septembre 2009

#### 4.3.5.4 Bandes latérales polyvalentes

Pour les sections de voiries revêtues, sur ce trajet hors agglomération de largeur restreinte et à faible trafic, nous proposons de mettre en œuvre des bandes latérales polyvalentes, ayant pour effet de ralentir la circulation en incitant les voitures à rouler au milieu.

##### Exemple mis en œuvre au Pays-Bas adaptable en Belgique



Figure 31 : Photographie, bandes latérales polyvalentes

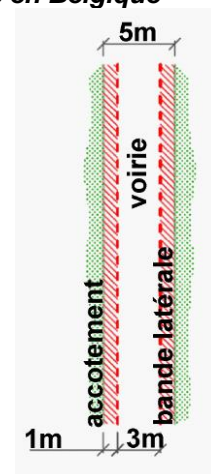


Figure 32 : Schéma, recommandations pour l'aménagement des bandes latérales polyvalentes

NB 1 : Lors du croisement de deux véhicules, comme sur tout chemin étroit, le véhicule serre à droite et empiète sur l'accotement.

NB 2 : L'entretien des bandes latérales polyvalentes est nécessaire. Un balayage 2 à 3 fois par an suffit si des problèmes apparaissent.



#### 4.3.5.5 Pistes autonomes

L'espace dédié aux vélos mais aussi aux piétons et parfois aux cavaliers est isolé de tout autre voirie et circulation.

Le RAVeL est un parfait exemple de pistes autonomes.



Figure 33 : Photographie, itinéraire RAVeL

#### **Aménagement des anciennes voies ferrées en RAVeL**

Hors voirie, le RAVeL doit prendre en compte les éléments de foncier et le respect de l'environnement naturel. Le profil ci-après indique le minimum requis pour la mise en place d'un RAVeL sécurisé :

- Cheminement piéton : revêtu d'un revêtement en dur (type béton désactivé), ce cheminement doit faire une largeur minimale de 2,50m, l'idéal pour le confort des usagers est 3,00m ;
- Accotement herbeux : les accotements sont indispensables le long du RAVeL pour la sécurité des usagers, leur largeur varie en fonction de leur rôle et de la place disponible. En effet, ils servent pour l'implantation de la signalisation, l'implantation de mobiliers urbains (banc, table, barrière), les plantations (haies, arbres), et la réalisation de fossés.
- Si nécessaire, une piste cavalière peut être rajoutée.

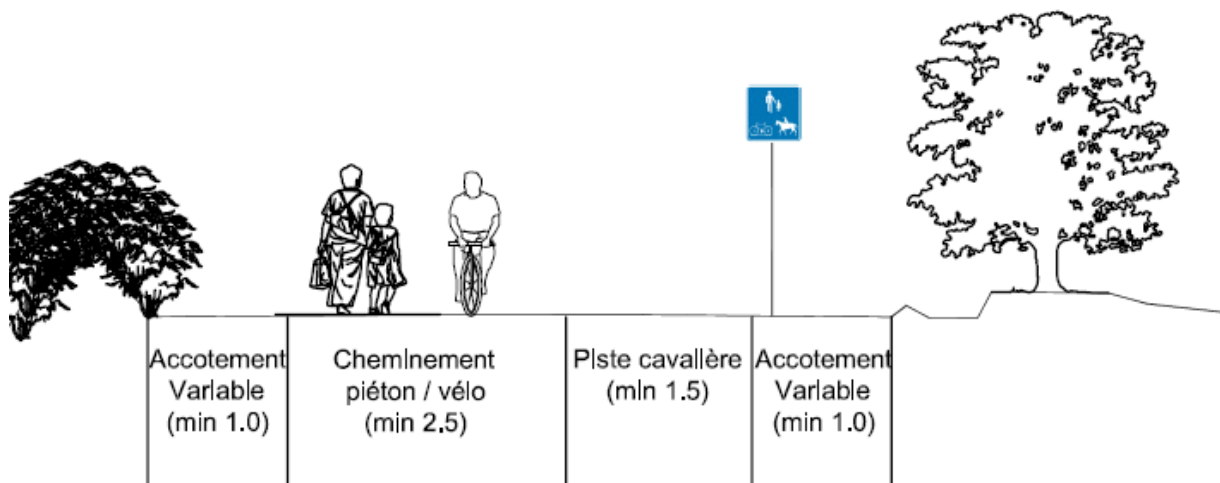


Figure 34 : Schéma, recommandations pour l'aménagement d'un RAVeL

#### 4.3.5.6 Sens unique limité

Dans une voirie à sens unique, la création d'un SUL autorise la circulation des cyclistes à contresens de la circulation autorisée pour les véhicules motorisés.

La mise en SUL ne peut se faire que si la voirie correspond aux critères suivants :

- Vitesse des automobilistes inférieure à 50 km/h;
- Largeur libre de la voirie minimale de 3m;
- Absence de problèmes de sécurité liés, par exemple, à la nature et au volume du trafic, à la présence de transport en commun, etc.



Figure 35 : Photographie, SUL à Louvain-la-Neuve

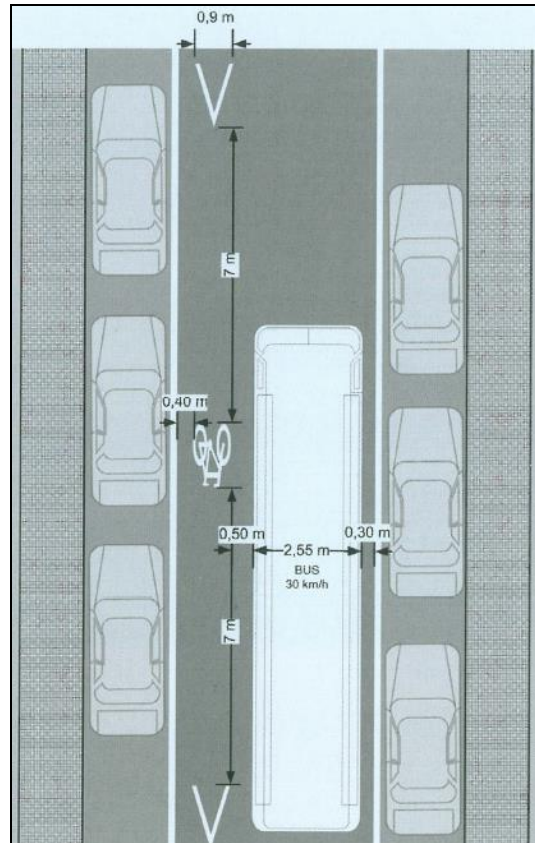
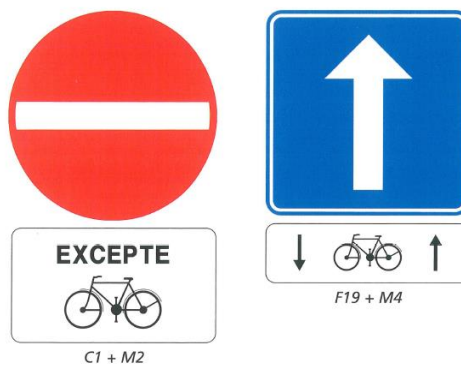


Figure 36 : Schéma, recommandations pour la mise en place d'un SUL

Source : Guide des bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, SPW et CRR, septembre 2009

La mise en place d'un SUL doit obligatoirement être accompagnée de la signalisation adéquate :



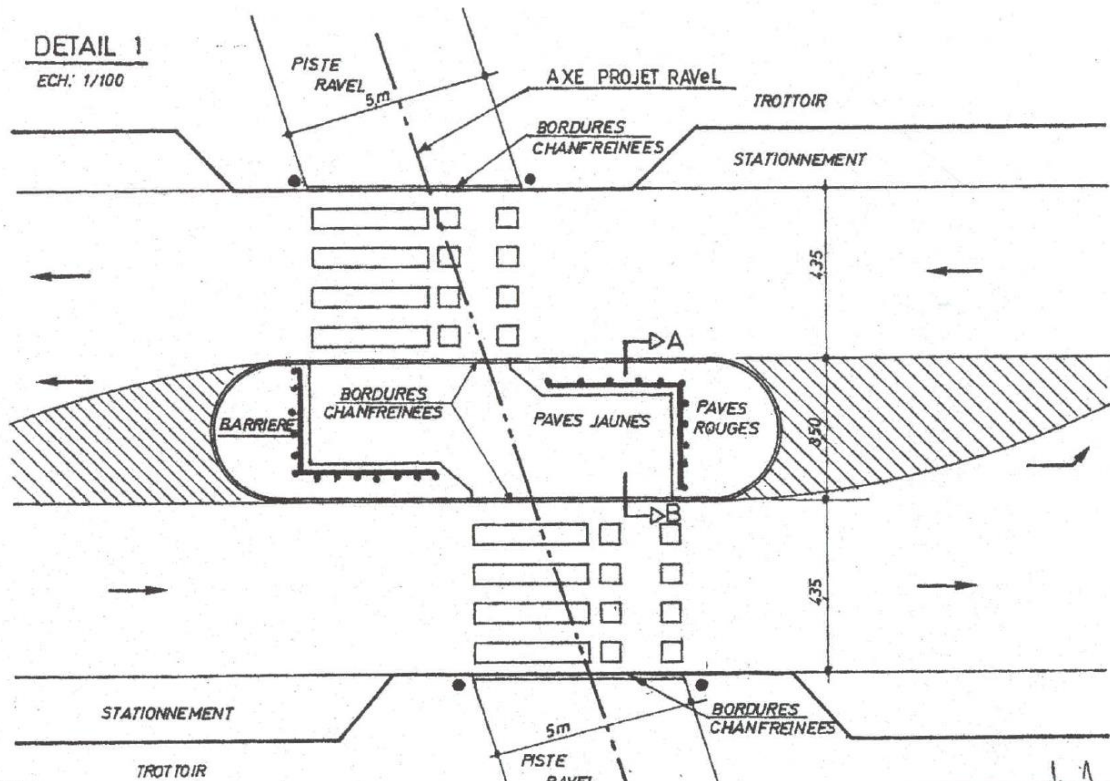
#### 4.3.6 Sécurisation des traversées

Le traitement des traversées est primordial pour assurer la bonne continuité d'un réseau cyclable. Il s'agit de :

- Signaler aux automobilistes l'éventuelle présence de cyclistes aux débouchés d'une liaison sur les axes routiers;
- D'accompagner et de sécuriser la traversée des grands axes pour les cyclistes.

On distingue divers aménagements applicables en Wallonie et en zone rurale. Les aménagements peuvent être effectués en marquage au sol ou en dur avec des ilots.

#### Exemple d'aménagement :



Source : Code de bonnes pratiques des aménagements cyclables (Pro Vélo ASBL – 2000)

### **4.3.7 Stationnement vélo**

#### *4.3.7.1 Contexte*

Comme pour la voiture, le stationnement des vélos fait partie intégrante d'une politique volontariste en faveur des déplacements cyclistes. L'utilisation de ce mode de transport, très avantageux à tout point de vue est souvent subordonnée à la possibilité de disposer d'une potentialité de stationnement de son vélo à proximité du lieu de destination. Celle-ci doit être dotée d'équipements spécifiques en cohérence avec le lieu et la durée de l'arrêt.

Pour favoriser l'utilisation du vélo, la commune doit donc offrir des stationnements vélo en suffisance, confortables et sécurisés à proximité des pôles attractifs.

#### *4.3.7.2 Objectifs*

La mise en œuvre d'espaces de stationnement destinés aux vélos vise donc à :

- Proposer une offre de stationnement devant les pôles attractifs pour les cyclistes;
- Sécuriser cette offre contre le vol du vélo;
- Offrir un confort pour le stationnement (facilité d'accrochage, espace suffisant);
- Offrir accessoirement une protection contre les intempéries pour le stationnement de moyenne/longue durée (écoles, gares et haltes).

#### *4.3.7.3 Le matériel*

Le système le plus adapté pour le stationnement en voirie est l'arceau en U renversé : écartement entre pattes de 55 à 65 cm, hauteur de +/- 70 cm avec barre horizontale à 30 cm (détection PMR). L'écartement entre deux supports sera d'environ 1 m ce qui permet d'y fixer 2 vélos tête-bêche.

Si du stationnement de moyenne ou longue durée est prévisible, il doit être couvert et éclairé.

#### *4.3.7.4 Localisation des espaces de stationnement*

Ces équipements doivent être implantés à proximité des pôles attractifs pour les cyclistes, les types sont choisis en fonction de la durée des activités (courte, moyenne ou longue durée).

- Écoles;
- Pôles d'emploi;
- Arrêts de bus;
- Pôles communaux;
- Etc.

#### 4.3.7.5 Mesures d'accompagnement

Des mesures d'accompagnement peuvent être mises en œuvre afin de renforcer la portée des espaces de stationnement :

- Recherche de partenariats :
  - Commune;
  - Gestionnaires des pôles;
  - Commerçants;
  - Publicitaires;
- Promotion des déplacements cyclistes, dont la sensibilisation à l'utilisation des dispositifs d'attache;
- Mise en place d'une signalisation « stationnement cyclable » (F59 + M1 et E9a + M1).





### **4.3.8 Promotion des déplacements à vélo**

#### *4.3.8.1 Contexte*

Si les propositions d'aménagements cyclables présentées précédemment constituent un premier pas en faveur des déplacements à vélos, il est important de mener en parallèle des actions de promotion visant à améliorer l'image du deux-roues dans les déplacements quotidiens.

#### *4.3.8.2 Objectif*

La promotion des déplacements à vélo a pour objectif de promouvoir le vélo comme moyen de déplacement par des politiques globales et suivies.

#### *4.3.8.3 Création d'une « cellule vélo » ou « commission vélo »*

Afin d'assurer la promotion des déplacements à vélo, une « cellule vélo » ou « une commission vélo » peut être mise en place à l'échelle de la commune. Il doit s'agir d'un organe permanent de rassemblement, de promotion et d'échanges dédié au vélo. Cette structure aurait un rôle actif notamment dans les domaines de :

- L'éducation au vélo;
- L'organisation d'événements;
- La communication lors de telles organisations.

Cette cellule interviendrait aussi directement au niveau des infrastructures mises en place pour les cyclistes, en association avec les services techniques et les gestionnaires de voiries.

#### *4.3.8.4 Education au vélo<sup>5</sup>*

Actuellement, on constate encore qu'un certain nombre d'enfants ne savent pas rouler à vélo. Or, c'est aux jeunes qu'il faut apprendre à rouler : les gens qui n'ont pas goûté au vélo quand ils étaient jeunes ont peu de chances de s'y mettre par la suite.

Pourtant, les avantages éducatifs de l'usage du vélo pour un enfant sont très importants. Se déplacer à vélo, c'est :

- Etre libre de ses mouvements, être autonome et responsable;
- Respecter l'environnement;
- Se préparer aux autres modes de déplacements en situation réelle, en acquérant des réflexes de conducteur;
- Faire un effort physique salvateur (beaucoup d'enfants et de jeunes n'ont plus aucune résistance physique à l'effort);
- Diminuer ses frais de déplacement;
- Joindre l'utile à l'agréable.

L'âge idéal pour insérer le vélo en milieu scolaire se situe entre dix et quinze ans, ou entre la quatrième primaire et la troisième humanité. Depuis la loi du 7 juillet 1971, l'enseignement de la sécurité routière est devenu obligatoire dans toutes les écoles primaires. Dans les programmes de l'enseignement, le chapitre consacré à la sécurité routière fait une large place au vélo.

---

<sup>5</sup> Source : Code de bonne pratique des aménagements cyclables, Pro Vélo asbl, septembre 2000

On y trouve notamment les points suivants :

- Reconnaître les environs de la maison et de l'école, y relever les endroits sûrs et dangereux, les différents trajets possibles, etc.;
- Percevoir les situations de trafic en tant que cycliste (être vu, percevoir les vitesses, les distances, le temps, etc.) ;
- Acquérir les habiletés pratiques en tant que cycliste circulant sur la voie publique, c'est-à-dire connaître et respecter les règles du code de la route, et être maître de sa bicyclette.

Ces formations peuvent être clôturées par la délivrance du Brevet du cycliste, qui atteste que les aptitudes de base ont bien été acquises.

Toutefois, force est de constater que peu d'écoles trouvent actuellement les moyens d'appliquer adéquatement ce programme, faute de savoir comment s'y prendre.

La « cellule vélo » devra donc s'adresser, dans un premier temps, aux professeurs pour qu'ils acquièrent les compétences requises pour enseigner cette matière atypique.

Ensuite, elle devra veiller à une intégration concrète de la pratique du vélo dans les heures de classe, ce qui semble être un maillon indispensable de la politique visant à redéployer l'usage du vélo en Région wallonne.

#### 4.3.8.5 *Mise en place d'initiatives en faveur de l'utilisation du vélo*

La « cellule vélo » devra veiller à développer des initiatives visant à encourager l'utilisation du vélo dans sa commune via par exemple :

- L'organisation des rangs scolaires à vélo. Cette expérience est à mettre en œuvre et à pérenniser pour qu'elle soit efficace à long terme;
- L'organisation d'événements cyclistes;
- La mise en place de parcours culturels et touristiques;
- La réalisation de plan de déplacements scolaires (cf. chapitre « Services en mobilité »).

#### 4.3.8.6 *La communication*

Dans la mesure où le retour vers le vélo nécessitera inévitablement un grand changement des mentalités, la « cellule vélo » devra prévoir un effort important de communication autour des actions menées pour qu'elles soient bien comprises et pour que la population les remarque et y participe.

Cette communication peut prendre différentes formes :

- **La presse** : pour que les efforts faits pour promouvoir le déplacement à vélo aient une répercussion auprès du public visé, il faut s'adresser à la presse d'opinion et non à la presse sportive. Pour ce faire, il faut avoir un contenu politique fort : situer la démarche, même ludique, dominicale ou estivale, dans un contexte de mobilité, d'environnement, de santé, de sécurité ou de protection du patrimoine. Il est par conséquent préférable que la communication ne provienne pas d'instances, comme un club sportif ou un échevinat des sports, mais bien d'instances générales comme une mairie ou un échevinat de l'environnement, un ministère des travaux publics ou de l'enseignement.
- **Les publications propres aux autorités qui communiquent** : en consacrant au vélo un numéro spécial d'un journal communal ou provincial, ou d'un ministère, on montre aux lecteurs l'importance des enjeux, tout en s'assurant une diffusion très large.
- **Les réunions publiques** : il est important d'expliquer, de vive voix, la teneur des projets que l'on a dans une matière nouvelle, surtout pour désamorcer les peurs ou les malentendus possibles.
- **Les expositions** : quelques panneaux, reprenant les grandes lignes des projets en cours, exposés en divers lieux publics (bibliothèques, écoles, maisons communales, etc.).

### **4.3.9 Aménagement pour piétons et pour PMR**

#### *4.3.9.1 Cheminements piétons*

##### **4.3.9.1.1 Contexte**

Afin de diminuer le trafic automobile, notamment aux abords des écoles, il s'agit d'offrir aux piétons la possibilité de se déplacer confortablement et en toute sécurité. Parmi les caractéristiques du piéton, notons qu'il est :

- Partisan de la rapidité, il choisit préférentiellement le trajet le plus court;
- Sensible au cadre dans lequel il se déplace (esthétique, animation);
- Vulnérable : il doit être protégé du trafic motorisé si celui-ci est dense et/ou rapide.

En plus des piétons, il ne faut pas oublier les personnes à mobilité réduite. Par PMR, on entend toute personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments (béquilles, etc.) auxquels elle doit recourir pour se déplacer. Ces personnes ont besoin d'aménagements spéciaux qu'il est important de prendre en compte afin de faciliter leur cheminement.



##### **4.3.9.1.2 Objectifs**

Il s'agit ici de favoriser la marche à pied par l'amélioration ou la réalisation d'infrastructures permettant de leur offrir un environnement accessible, confortable et sécurisant lors de tout déplacement.

#### *4.3.9.2 Mesures générales*

Afin de faciliter les déplacements des piétons et des PMR sur son territoire, la commune de Mettet doit réaliser une série d'interventions prioritaires :

- Pris en compte systématique des piétons et PMR dans tous les aménagements de voirie (normes CWATUP);
- Dans le centre des villages, réalisation de trottoirs continus, dégagés et confortables;
- Modération des vitesses en agglomération (coussins berlinois, plateaux, mise en place de radars préventifs et /ou répressifs, etc.);
- Mise en place de sentiers et raccourcis au sein des villages;
- Aménagements de traversées : marquage, signalisation, éclairage renforcé, îlots permettant de traverser en deux temps;
- Synergie avec les traversées cyclistes;
- Accessibilité à la gare (quais) et aux arrêts de bus.

### 4.3.9.3 Aménagements piétons et PMR<sup>6</sup>

#### 4.3.9.3.1 Les trottoirs

Les trottoirs qui seront réaménagés ou créés doivent respecter les normes suivantes afin d'offrir aux piétons un cheminement agréable et sécurisé :

- Dévers :
  - 2% maximum
- Hauteur libre :
  - 2,20 m minimum
- Libre passage :
  - 1,50 m minimum
  - Largeur à augmenter en fonction du flux piéton
  - Le plus rectiligne possible
- Libre passage ponctuel :
  - 1,20 m minimum sous deux conditions :
    - Obstacle  $\leq 0,50$  m de long
    - Aire de rotation de 1,50 m de part et d'autre de l'obstacle
- Revêtement :
  - Stable
  - Non meuble
  - Avec joints les plus petits possible
  - Non glissant et sans obstacle à la roue (ex : pavés en béton, pavés en béton autobloquants, asphalte, béton lissé, dolomie compactée, etc.)

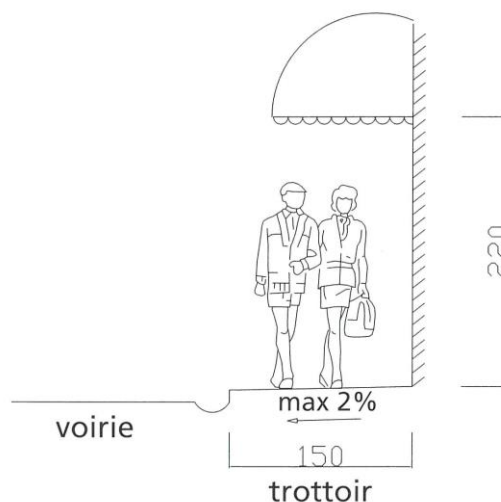


Figure 37 : Schéma, dimensionnement des trottoirs

#### 4.3.9.3.2 Les traversées

Trois types de traversées permettent d'assurer un cheminement sécurisé et de qualité pour les piétons et les PMR : la traversée simple, la traversée avec ilot et la traversée en baïonnette. Dans le cadre de travaux de réaménagement de la voirie, les traversées devront respecter les préconisations suivantes :

- Traversée avec ilot



Figure 38 : Photographie, traversée avec ilot

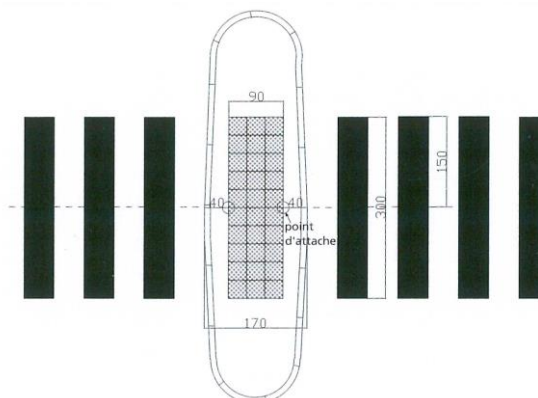


Figure 39 : Schéma, dimensionnement d'une traversée simple

<sup>6</sup> Les illustrations et les photographies de cette partie sont issues du Manuel du MET n°10 : Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous, réalisation MET et asbl GAMAH, octobre 2006



- Traversée simple



Figure 40 : Photographie, traversée simple

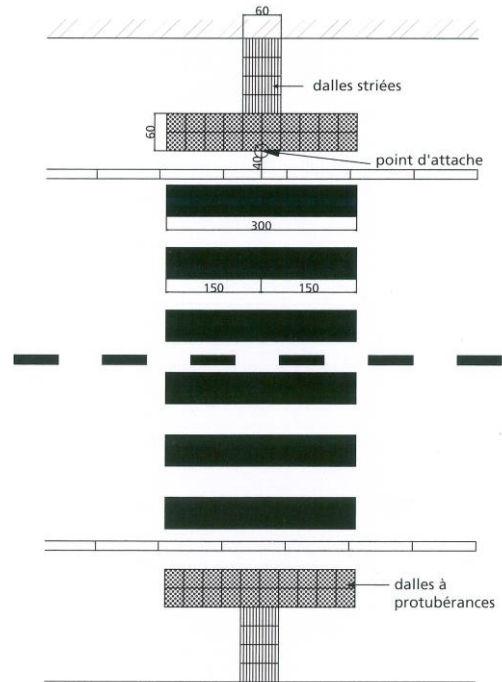


Figure 41 : Schéma, dimensionnement d'une traversée simple

- Traversée en baïonnette



Figure 42 : Photographie, traversée en baïonnette

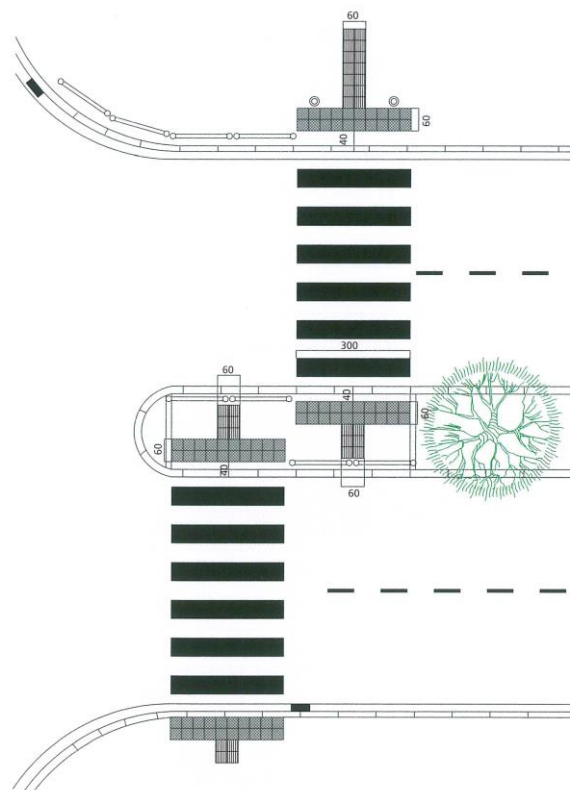





Figure 43 : Schéma, dimensionnement d'une traversée en baïonnette



#### 4.3.9.3.3 Les dalles de repérage

Afin de faciliter le cheminement des personnes aveugles ou mal voyantes et afin d'assurer leur sécurité, des dalles de repérage doivent être présentes au niveau des traversées.

Trois types de dalles sont à distinguer :

Types de dalles	Illustrations	Définitions
<p><b>Dalle de guidage</b> <b>(dalle striée)</b></p>		<p>La dalle de guidage a pour but d'orienter les personnes aveugles ou malvoyantes. L'axe des stries mène à l'endroit où on souhaite guider la personne. Cette dalle doit être détectable au pied, à la canne et visuellement.</p> <p>Domaines d'application :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Donner l'axe d'une traversée piétonne;</li> <li>▪ Conduire à la zone d'attente d'un transport en commun;</li> <li>▪ Lorsqu'une situation conduit à une désorientation complète.</li> </ul>
<p><b>Dalle d'éveil à la vigilance</b> <b>(dalle à protubérance)</b></p>		<p>Cette dalle a pour but d'éveiller la vigilance de la personne déficiente visuelle à l'approche d'un danger. Elle doit être détectable au pied, à la canne et visuellement.</p> <p>Domaines d'application :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Signaler le début d'une traversée;</li> <li>▪ Signaler le début d'un escalier ou d'un escalator;</li> <li>▪ Signaler un bord de quai.</li> </ul>
<p><b>Dalle d'information</b> <b>(dalle en revêtement souple)</b></p>		<p>La dalle signale à la personne aveugle ou malvoyante la présence d'une information ou un changement de direction dans sa ligne de conduite.</p> <p>Domaines d'application :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zone d'attente d'arrêt de transports en commun;</li> <li>▪ Changement de direction dans des dalles de guidage;</li> <li>▪ guichets et ascenseurs.</li> </ul>

### 4.3.10 Déplacements de loisirs à pied : itinéraires de randonnées et promenades

Dans le cadre de son PCDR (lot 1 – fiche 54), il est proposé de créer des promenades pédestres dans les villages de Mettet avec des informations relatives au patrimoine. Quatre promenades sont ainsi envisagées. Elles se situent à Ermeton-sur-Biert, Biesme, Saint-Gérard et Mettet.

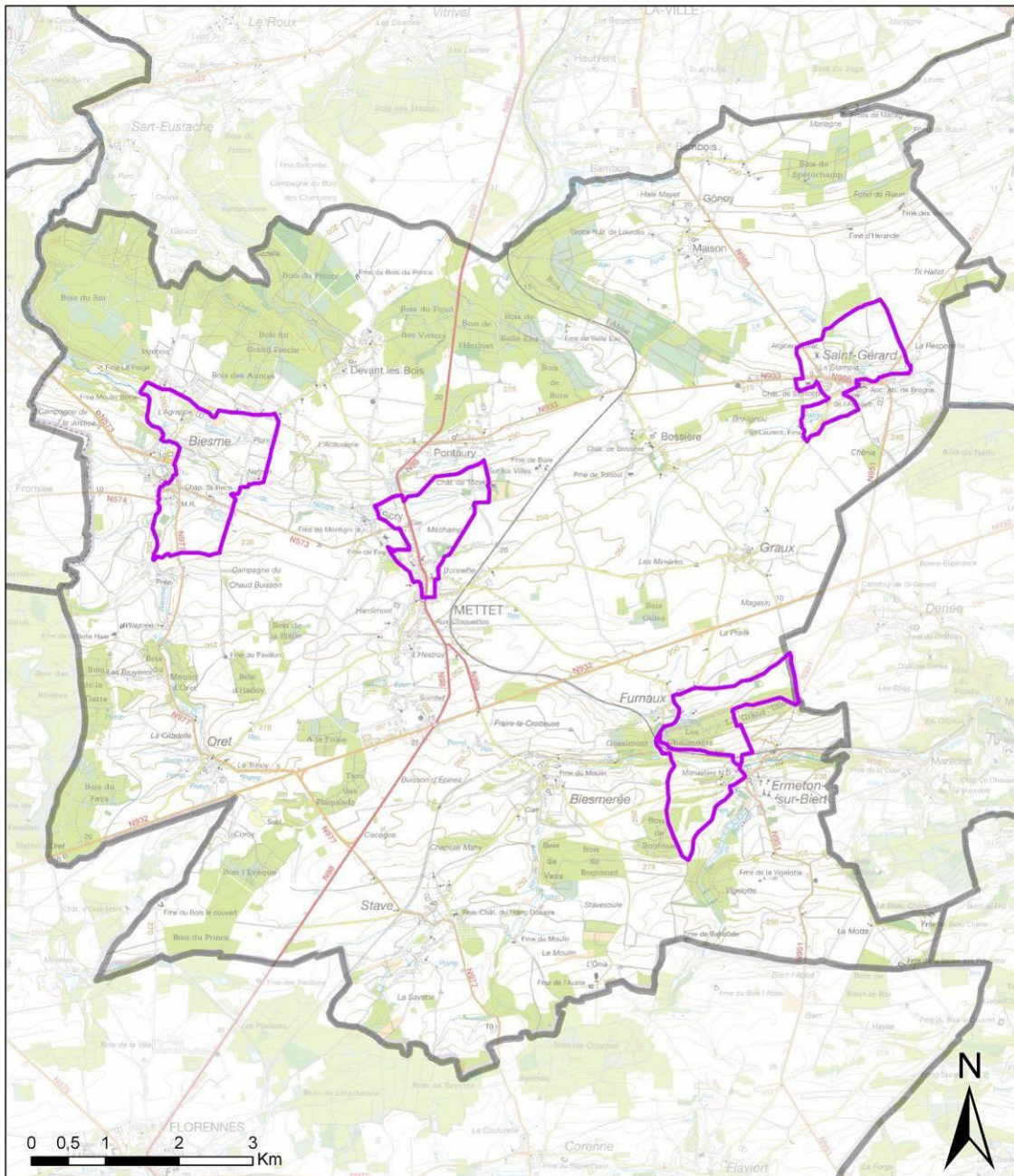


Figure 44 : Carte, promenades envisagées par le PCDR

## **4.4 CIRCULATION DES TRANSPORTS EN COMMUN**

### **4.4.1 Introduction**

La commune de Mettet n'est pas desservie par le réseau ferroviaire et ne dispose pas, non plus, de gare à proximité immédiate. Les gares les plus proches sont à une demi-heure de route, ce qui équivaut en temps de parcours à un trajet vers Charleroi ou Namur. Ainsi, il apparaît que le train ne représente pas un levier de développement d'une mobilité plus durable sur le territoire communal. Par conséquent, les efforts devront essentiellement se porter sur le réseau de transports en commun routier, c'est-à-dire le TEC. L'analyse de la situation existante a permis de faire apparaître les lacunes du réseau TEC sur la commune, c'est-à-dire : une faible couverture du territoire et des temps de parcours trop longs pour être réellement attractifs. Il s'agit donc de proposer des adaptations pour le réseau TEC afin d'en améliorer l'efficacité et son attractivité.

### **4.4.2 Rappel : principes d'organisation du réseau de transports en commun**

La restructuration du réseau TEC proposée ici se base sur plusieurs éléments issus du diagnostic, à savoir la répartition de la population, les lieux de travail des habitants de la commune ainsi que les pôles d'emplois présents au sein de la commune. L'objectif recherché est de connecter les principales zones urbaines avec les pôles d'emplois présents sur la commune et en dehors de celle-ci.

Un des fils directeurs de la réflexion est la lisibilité apportée par la restructuration du réseau. Les lignes fixes sont privilégiées et les variantes sont à éviter afin de proposer aux utilisateurs une vision plus simple du réseau.

L'attractivité du réseau est également à la base de la réflexion. L'enjeu est de proposer des lignes directes afin de réduire les temps de parcours et ainsi de proposer des temps de parcours concurrentiels par rapport aux itinéraires effectués en voiture.

Le réseau restructuré proposé s'articule sur des lignes fortes qui desservent les principales zones urbanisées du territoire communal et qui sont destinées aux principaux pôles urbains voisins que sont Charleroi et Namur. La desserte vers Charleroi est à créer (prolongement de la ligne 137 Acoz-Mettet) alors que vers Namur, il s'agit d'adapter la desserte de la manière suivante :

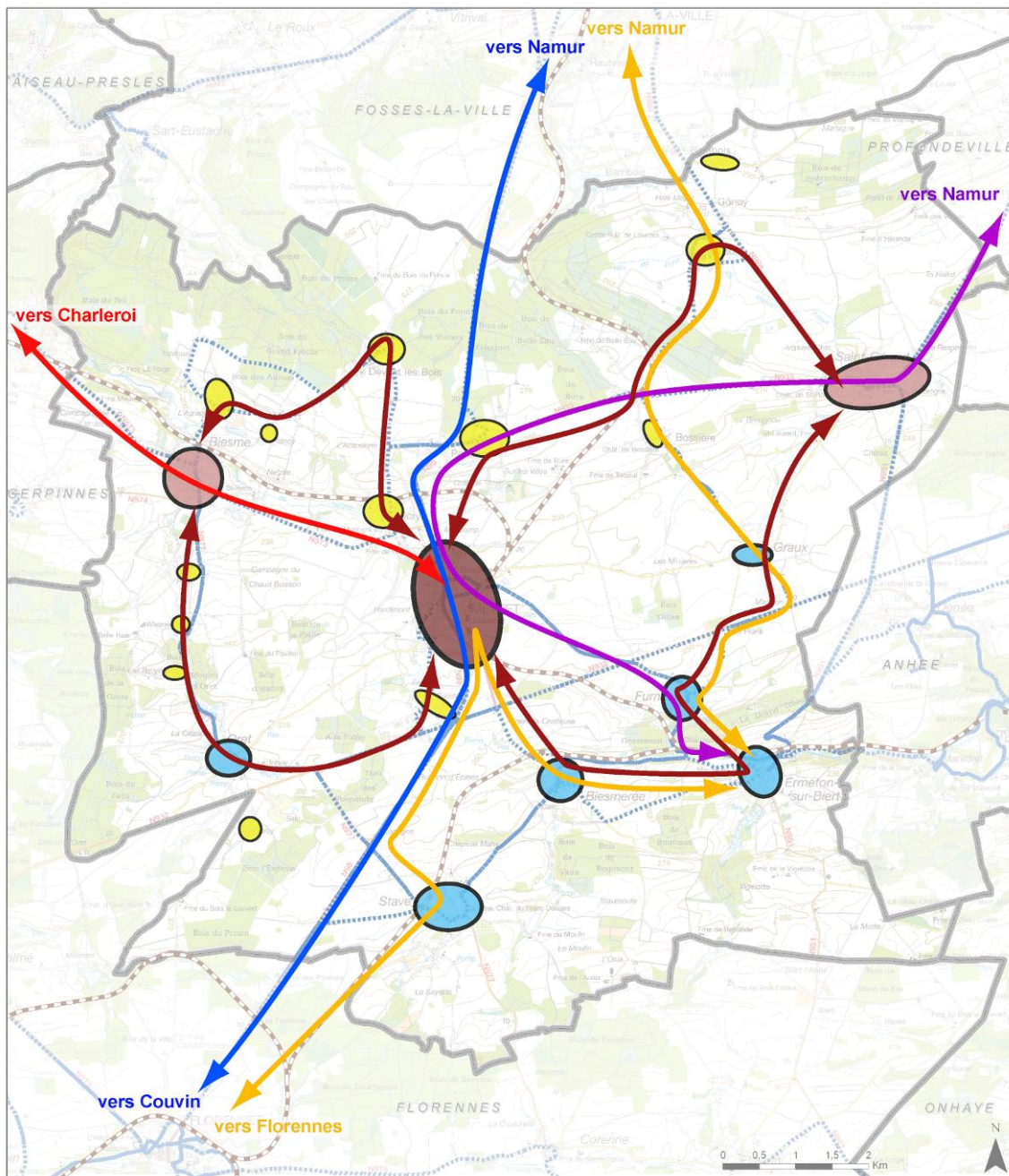
- Conserver la ligne 56 Couvin-Mettet-Namur,
- Renforcer la ligne 6 Mettet-Namur,
- Déplacer le terminus de la ligne 150 Mettet-Tamines à Namur.

La ligne 61 Mettet-Florennes devra être simplifiée en proposant un seul itinéraire : Ermeton-Biesmerée-Mettet-Stave-Florennes afin d'offrir une plus grande lisibilité.

En complément de ces lignes structurantes, une desserte interne à la commune devra être organisée. Elle pourra prendre la forme d'un Proxibus ou d'un transport à la demande et devra permettre les connexions entre les différents villages et les pôles urbains de la commune. Deux lignes peuvent être envisagées : une à l'est du territoire et l'autre à l'ouest. La desserte envisagée est la suivante :

- Ligne Est : Mettet ⇔ Estroy ⇔ Somet ⇔ Oret ⇔ Bruyères ⇔ Wagnée ⇔ Prée ⇔ Biesme ⇔ Néochamps ⇔ Devant-les-Bois ⇔ Scry ⇔ Mettet,
- Ligne Ouest : Mettet ⇔ Biesmerée ⇔ Ermeton ⇔ Furnaux ⇔ Graux ⇔ Saint-Gérard ⇔ Maison ⇔ Pontauray ⇔ Mettet.





**Légende**

- Chemin\_de\_fer\_désaffecté
- Réseau transport en commun
- Créer un proxibus ou un service de transport à la demande afin de desservir plus finement les zones moins peuplées et de permettre le rabattement vers les lignes régulières
- Créer une ligne compétitive entre Mettet et Charleroi
- Modifier certaines liaisons : ligne 150 à destination de Namur au lieu de Tamines + ligne 61 simplifiée et desservant Ermeton, Biesmerée, Mettet et Stave avant de rejoindre Florennes
- Renforcer les liaisons Ermeton - Mettet - Poutaury - Saint-Gérard - Namur
- Ligne structurante à conserver

REGION WALLONNE  
PROVINCE DE NAMUR  
COMMUNE DE METTET

---

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL

---

Objectifs  
Mobilité

---

Transports en commun

---

**agora**

Figure 45 : Carte, proposition d'amélioration du réseau TEC



### 4.4.3 Réseau de transports en commun proposé

Le réseau de transports en commun proposé est le suivant :

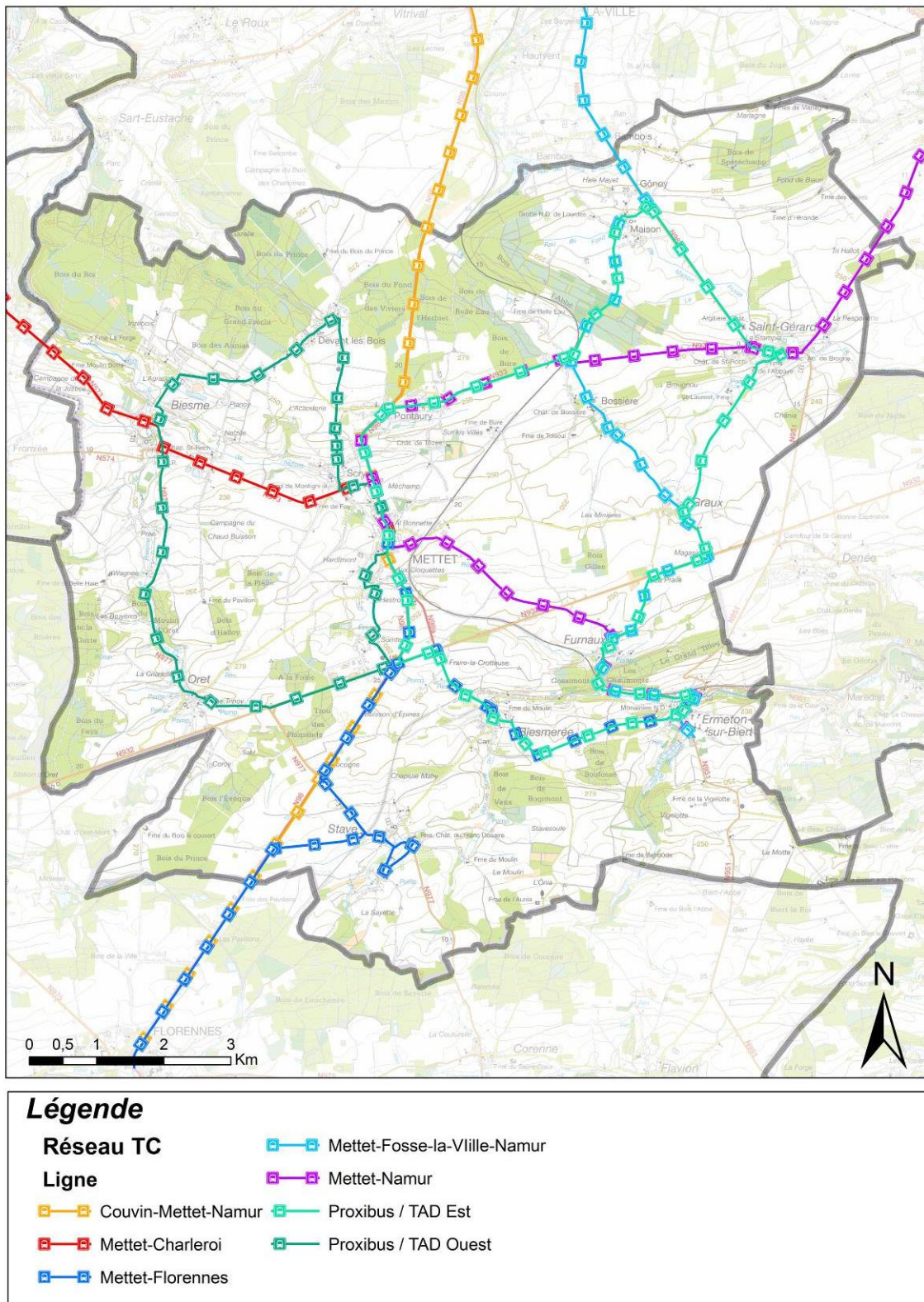


Figure 46 : Carte, proposition pour le réseau de transports en commun



#### 4.4.4 Aménagement des arrêts de bus

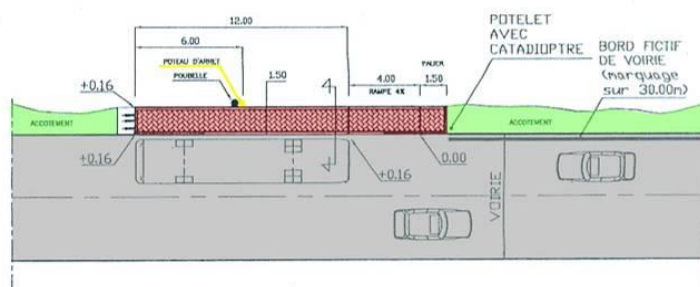
Le diagnostic a montré que l'aménagement des arrêts diffère en termes de services offerts (abribus, horaires, trajets de lignes) et d'entretien des abris-bus qui ne sont pas toujours en bon état. Il faudrait donc envisager la mise à niveau des arrêts sur l'ensemble du territoire communal.

La commune de Mettet présente de nombreux arrêts de bus sans aménagement précis. Il est évident qu'aménager un arrêt avec un abribus en milieu rural ou suburbain n'est pas toujours évident. Cependant, il existe des solutions techniques permettant de sécuriser les usagers qui utilisent les transports en commun (cf. Schéma ci-après).

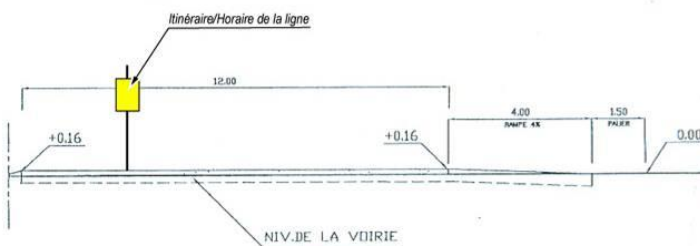
A l'heure actuelle, les TEC n'envisagent pas de refontes importantes de leurs arrêts. Cependant, il pourrait être envisagé de programmer à moyen/long terme une amélioration des points d'arrêts, à raison d'une dizaine par an.

Ainsi, une mise à niveau des arrêts urbains et suburbains pourrait être envisagée à long terme en planifiant ces réformes sur plusieurs années.

Vue en plan



Profil en long



Profil en travers

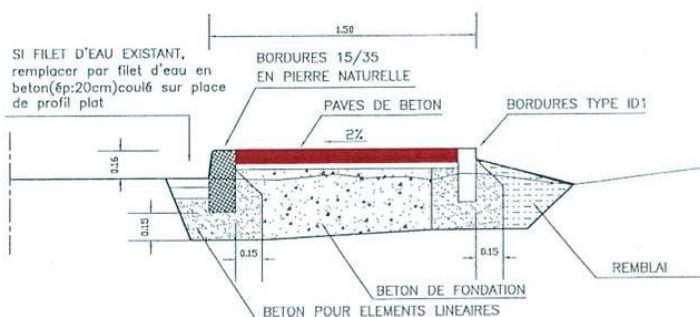


Figure 47 : Schéma, type d'aménagement envisageable pour un arrêt suburbain

#### **4.4.5 Adaptation aux PMR**

Même si les lignes de bus ne sont pas encore adaptées aux personnes en chaise roulante, il faut envisager en cas de création ou de rénovation des arrêts de bus, de le faire conformément au *Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous (Manuel du Met n°10)*.

Ainsi,

- La largeur des arrêts de bus doit donc être de 2,40 m minimum et non pas d'1,50 m;
- Des dalles de guidage striées, de 60 cm de large, doivent être placées dans l'axe de la porte d'entrée avant du bus sur toute la largeur du trottoir;
- Des dalles d'informations souples (carré de 60 x 60 cm) doivent venir compléter les dalles de guidage. Elles seront placées entre 30 et 60 cm de la bordure.

## 4.5 RÉAMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

### 4.5.1 Aménagements de l'espace public

Dans le cadre du PCDR élaboré en 2009, au niveau de la commune de Mettet, plusieurs aménagements d'espaces publics ont été envisagés à des échéances diverses (lot 1 : moins de 3 ans, lot 2 : de 4 à 6 ans, lot 3 : de 7 à 10 ans).

Le PCDR propose ainsi l'aménagement de la place d'Oret (lot 1), de la place Léon Colin à Mettet (lot 1), d'une aire de jeux pour enfants à Maison (lot 1) ainsi que la réhabilitation du site de l'ancienne sucrerie d'Ermeton (lot 2).

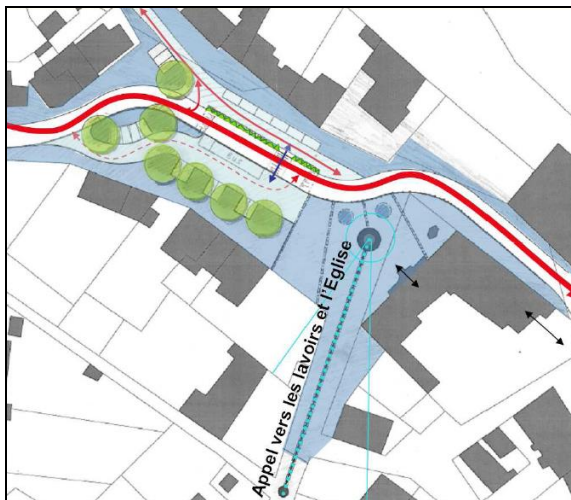


Figure 48 : Esquisse, aménagement de la place d'Oret proposé par le PCDR



Figure 49 : Esquisse, aménagement de la place Léon Colin à Mettet proposé par le PCDR



Figure 50 : Esquisse, aménagement d'une aire de jeux à Maison proposé par le PCDR



Figure 51 : Esquisse, réhabilitation de l'ancienne sucrerie d'Ermeton

Le PCDR recommande également l'aménagement de la place de Brogne à Saint-Gérard ainsi que celui de la place Saint-Martin à Biesme. Dans ce dernier cas, cette opération s'inscrit dans un cadre plus large qu'une simple intervention sur l'espace public car il s'agit de redynamiser le centre de Biesme. Pour ce village, l'aménagement de l'ancienne carrière est aussi recommandé.

#### **4.5.2 Lieux de centralité**

Afin de poursuivre la dynamique engagée dans le cadre du PCDR et ainsi d'améliorer la qualité de vie des habitants, de nouveaux aménagements doivent être envisagés sur l'ensemble du territoire communal. Ils doivent correspondre à des espaces de convivialité et d'échanges entre les habitants

Les aménagements à mettre en œuvre devront répondre aux objectifs suivants :

- Accorder une place importante aux modes de circulation doux (marche, vélo);
- Favoriser les échanges sociaux et la convivialité des espaces;
- Minimiser les nuisances générées par la circulation automobile tout en garantissant l'accessibilité des espaces.

Le mobilier urbain intégré aux nouveaux aménagements peut participer à l'identité territoriale de la commune. Le choix des mêmes éléments de mobilier urbain sur l'ensemble du territoire permettra d'afficher, de manière visuelle, la cohérence et l'unité de la commune.

En termes d'implantation, le mobilier urbain ne doit pas être un obstacle aux cheminements piétons. Il conviendra donc d'être vigilant, lors des travaux de réaménagement, au positionnement des nouveaux éléments.

De la même manière que pour le choix du mobilier urbain, le choix d'une gamme de revêtement et de matériaux spécifiques permettra de renforcer l'identité territoriale de la commune.

L'éclairage public doit être renforcé d'une manière générale sur l'ensemble du territoire. Il doit ainsi permettre de garantir la sécurité des différents usagers et doit également mettre en valeur les éléments patrimoniaux remarquables sur la commune, créer des repères visuels et participer à l'amélioration du cadre de vie.



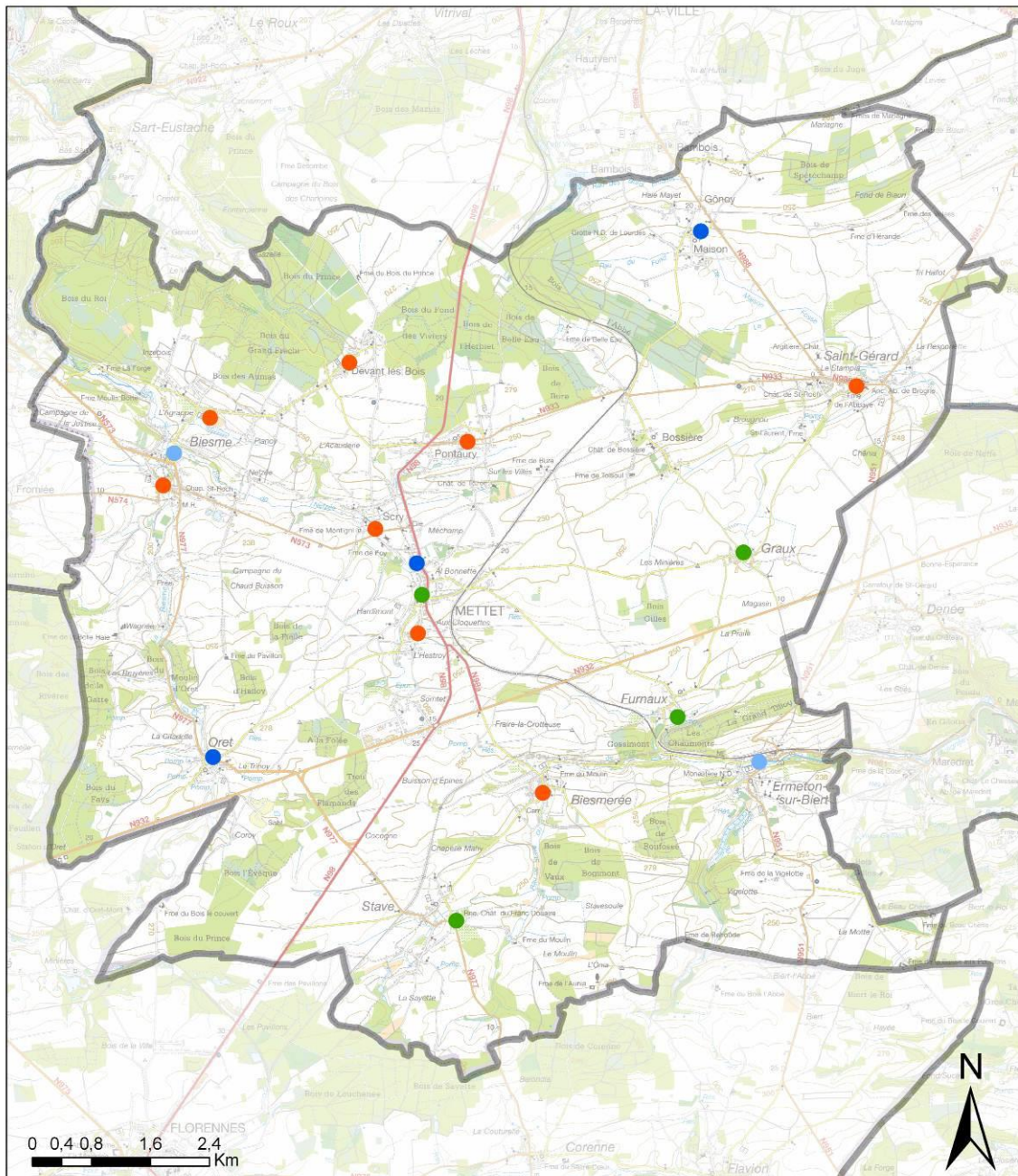


Figure 52 : Carte, aménagement de l'espace public

