

THEME 4 - DEPLACEMENTS ET ESPACE PUBLIC

17 Déplacements et espace public

17.1 PREAMBULE

17.1.1 Objectifs

Les **objectifs** de ce chapitre sont :

- Analyser la situation existante en matière de mobilité pour chaque mode de déplacement : transports privés, transports publics et modes doux;
- Faire un relevé des infrastructures existantes;
- Faire ressortir les points forts, les faiblesses et points noirs sur le territoire étudié, mais aussi définir quels sont les opportunités et enjeux liés à la mobilité à Mettet.

17.1.2 Cartographie

Carte n°12 : « Déplacements » échelle 1:10.000

- Les infrastructures existantes en termes de mobilité;
- Les problématiques de mobilité rencontrées.

17.1.3 Références et sources des données

Direction générale Statistique et Information économique du SPF Economie (ex-INS)

http://www.statbel.fgov.be/home_fr.asp

Site internet du service public fédéral ECODATA

http://ecodata.mineco.fgov.be/Fr/begin_fr.htm

Site internet de la Direction générales des autoroutes et des routes

<http://routes.wallonie.be/>

Site internet des TEC

<http://www.infotec.be/index.aspx?PageId=631734022642174032>

Site internet de la commune de Mettet

<http://www.mettet.be/>

17.2 LE RESEAU DES VOIES PRINCIPALES

La commune de Mettet est sise dans la province de Namur. La commune se développe selon un rythme qui s'accélère (augmentation de +8% de sa population entre 2000 et 2008), notamment lié à sa situation à mi-chemin entre les villes de Charleroi et de Namur. Cette influence se note entre autres dans les flux d'échanges pour le travail: 20 % des habitants de Mettet actifs travaillent à Charleroi et 11% travaillent à Namur, contre 18,5% qui travaillent dans leur commune de résidence.

La longueur du réseau routier revêtu de Mettet est de 378,5 km, dont 58 km de réseau routier régional et provincial et 320,5 km de réseau communal.

L'état physique des routes de ce réseau est jugé de manière plutôt négative par les habitants de Mettet comme l'indique le tableau ci-dessous, extrait d'une enquête réalisée au niveau national par l'INS en octobre 2001

	Mal équipé (%)	Normalement équipé (%)	Très bien équipé (%)	Indice de satisfaction ²¹
Belgique	14,9	66,9	18,3	103,4
Région wallonne	22,1	66,2	11,7	89,7
Mettet	23,8	67,6	8,6	84,8

Figure 398 : Tableau de satisfaction de l'état des routes
(Source : INS octobre 2001)

La commune de Mettet est particulièrement bien desservie par des voiries de type régional :

- La N98 qui relie Fosse-la Ville à Florennes et qui traverse le centre-ville. Elle permet en outre de rejoindre la E42 via Sambreville;
- La N574 qui relie Biesme à Gerpinnes;
- La N573 qui relie Mettet à Châtelet en traversant Biesme;
- La N932 qui relie Walcourt à Anhée;
- La N933 qui relie Saint-Gérard à Pontauray. Elle traverse Ermeton-sur-Biert et Brossière;
- La N951 qui relie Onhaye à Namur en passant à l'est du territoire de Mettet;
- La N977 qui relie Hastière à Gerpinnes en passant par l'ouest de Mettet (Stave, Oret et Biesme);
- La N988 qui relie Saint-Gérard à Fosses-la-Ville en passant par le village de Maison.

17.2.1 La N98

La N98 est une voirie à double sens composée de deux larges bandes de circulation qui, par leur configuration rectiligne, permettent des vitesses élevées. Certains tronçons peuvent s'avérer dangereux. En effet, des entreprises se situent en bordure de la N98 et leur accès se fait directement via cette route régionale. L'entrée et la sortie de camions peuvent donc s'avérer potentiellement dangereuses. De plus, certaines habitations, bien qu'en zone rurale, jouxtent la N98, présentant ainsi un risque non négligeable pour les riverains.

²¹ Sur la base des réponses données, un indice global de satisfaction a été calculé, où "satisfaction" correspond au solde des réponses négatives et positives. Un indice global de satisfaction de 100 signifie qu'il y a exactement autant de satisfaits que d'insatisfaits. Lorsque l'indice est supérieur à 100, il y a plus de ménages satisfaits qu'insatisfaits. Un indice en dessous de 100 signifie qu'il y a moins de ménages satisfaits qu'insatisfaits.



Figure 399 : Photographie de la section rectiligne de la N98



Figure 400 : Photographie d'habitations en bordure de la N98

17.2.2 La N573

La N573 présente également un profil fortement rectiligne. Les véhicules peuvent donc circuler à des vitesses importantes avant d'entrer dans Biesme. Aucun aménagement visant à réduire la vitesse n'a été installé à l'entrée du village. Les automobilistes ne sont donc pas contraints de réduire leur vitesse et, certains d'entre eux, ne respectent pas la limitation de vitesse à 50km/h dès l'entrée de village.

Une zone 30 a été instaurée à proximité de l'école. Le manque d'aménagements contraignants pour les automobilistes ne permet pas une réelle limitation de la vitesse à 30km/h



Figure 401 : Photographie de la signalisation aux abords d'une école



Figure 402 : Photographie d'une zone 30 aux abords d'une école

17.2.3 La N574

La N574 est d'une largeur convenable. De fait, la vitesse de circulation n'est pas aussi importante que sur d'autres voiries.

17.2.4 La N932

La N932, de la même manière que la N98 et N573, est fortement rectiligne et les bandes de circulation sont larges, favorisant ainsi des vitesses élevées. Des carrefours ont été aménagés afin de faciliter l'insertion et la sortie sur la N932. Elle traverse une forêt et un zoning.



Figure 403 : Photographie du carrefour entre la 977 et la N932



Figure 404 : Photographie du zoning traversé par la N932

Un tronçon de la N932 sert également de circuit pour les courses de moto.



Figure 405 : Photographie du tronçon du circuit moto sur la N932



Figure 406 : Photographie du bâtiment adjacent au circuit

Un projet d'un circuit permanent est à l'étude.

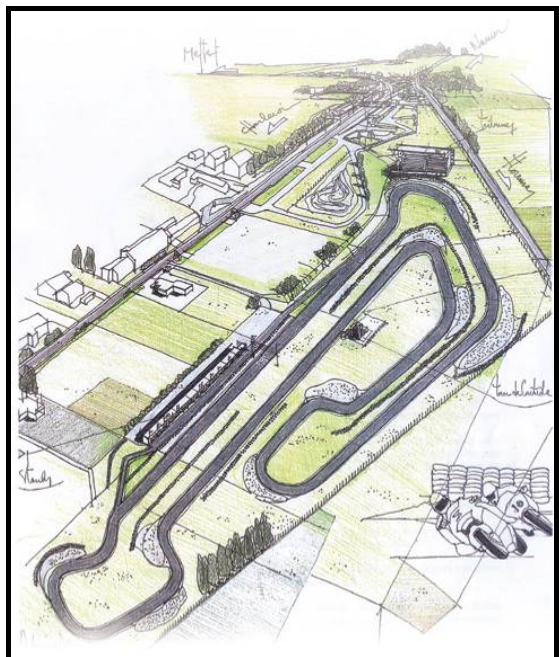


Figure 407 : Photographie d'une esquisse pour le circuit permanent
(Source : www.superbiker.com)

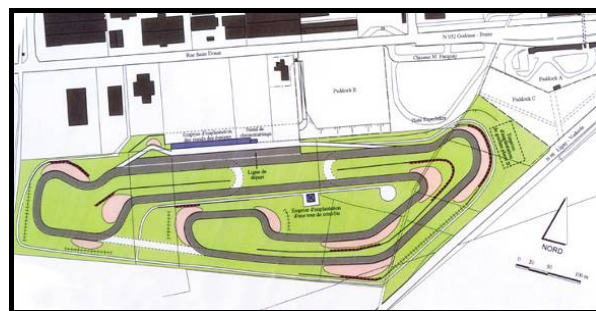


Figure 408 : Photographie du projet de circuit permanent
(Source : www.superbiker.com)

17.2.5 La N933

La N933 correspond à une voirie large et rectiligne. Elle passe dans Brossière où des maisons ont été récemment construites le long de cette route. Le revêtement a récemment été refait dans Brossière.

Aucun aménagement n'a été, pour le moment réalisé, afin de réduire la vitesse des véhicules à l'entrée du village ; ce qui peut présenter une certaine dangerosité.



Figure 409 : Photographie du nouveau revêtement de la N933 dans Brossière



Figure 410 : Photographie de nouvelles habitations en bordure de la N933

17.2.6 La N951

En dehors de ses passages dans Ermeton-sur-Biert et Saint-Gérard, la N951 est relativement rectiligne, favorisant ainsi les vitesses élevées.

Au croisement de la N951 et de la 932, un rond-point a récemment été implanté.



Figure 411 : Photographie du rond-point au croisement entre la N951 et la N932



Figure 412 : Photographie d'une habitation en bordure de la N951 dans Saint-Gérard

17.2.7 La N977

La N977 est d'une largeur et d'un état correct. En conséquence, la vitesse pratiquée, dans les cadres des limites de sécurité, ne peut être trop excessive.

L'intersection de la N977 et de la N932 a été aménagée (voir photo).

Des maisons sont situées en bordure de la N977 pouvant ainsi créer un manque de sécurité.



Figure 413 : Photographie de l'arrivée de la N977 dans Oret



Figure 414 : Photographie de la R977 est dans un état correct

17.2.8 La N988

La N988 est une voirie relativement large et très rectiligne sur laquelle les vitesses des véhicules peuvent être élevées. Les vitesses excessives peuvent se prolonger jusque dans le village de Maison car il n'y a pas d'aménagement obligeant les conducteurs à réduire leur vitesse. Cette configuration peut présenter un caractère dangereux à certains endroits, notamment où les trottoirs sont quasi inexistantes et les maisons sont proches de la route.



Figure 415 : Photographie de la largeur importante de la N988



Figure 416 : Photographie d'une habitation en bordure de la N988

17.3 LES TRANSPORTS PRIVES

17.3.1 Parc automobiles et taux de motorisation

En 2006, le parc automobile de la commune de Mettet totalisait 7.702 véhicules, parmi lesquels :

Type de véhicules	2000	2006	Accroissement
	Nombre	Nombre	
Voitures	5.036	5.591	11,02%
Camions	638	862	35,11%
Motocyclettes	390	575	47,44%
Tracteurs agricoles	453	481	6,18%
Tracteurs routiers	36	34	-5,56%
Autobus	3	2	-33,33%
Autres	141	157	11,35%
Total	6.697	7.702	15,01%

Figure 417 : Tableau de la taille du parc de véhicules
(Source : Ecodata 2000 et 2006)

On remarque donc qu'en six ans, les camions et les motocyclettes ont fortement augmenté, respectivement de 35,11% et 47,44%. Tandis que les autobus ont diminué de 33,33%.

Le taux de motorisation est le nombre de véhicules légers et de motos, ramenés au nombre d'habitants.

Le taux de motorisation de la commune de Mettet est plus élevé que la moyenne de la Province de Namur et de Belgique. Toutefois, son évolution entre 1990 et 2006 est légèrement inférieure à celles enregistrées dans la province et en Belgique.

	1990	1995	2006	Evolution 1990 - 2006
Mettet	42 %	44 %	51 %	+ 9 %
Province de Namur	38 %	42 %	48 %	+ 10%
Belgique	40 %	44 %	51 %	+ 11%

Tableau 1 : Evolution du taux de motorisation à Mettet, dans la Province de Namur et en Belgique
Source : données statistiques ECODATA

Les données ci-dessus montrent une augmentation régulière du taux de motorisation des ménages belges depuis 1990.

Cette analyse traduit l'enjeu majeur qu'est la circulation motorisée. Mais toutefois, cet état n'est pas une fatalité. En effet, on constate par exemple une diminution du taux de motorisation dans l'agglomération de Bruxelles depuis 2001, résultat du plan IRIS qui a pour objectif d'améliorer la mobilité dans la capitale. Mais on est encore loin d'un revirement à l'échelle nationale ou régionale. Toutefois, l'évolution des prix pétroliers a lancé une prise de conscience individuelle et une réflexion plus large sur la mobilité.

17.3.2 Volumes de circulation

17.3.2.1 Problématiques générales

La commune est traversée par plusieurs grands axes routiers qui lui assurent une excellente accessibilité en voiture. Mais ces axes supportent des trafics d'échelle locale, supra-communale et régionale qui aboutissent aux heures de pointe à la congestion de ces axes et qui entrent en conflit d'usage.

Des situations de congestion peuvent apparaître à Mettet. Elles sont essentiellement causées par les déplacements domicile – travail. Lors de manifestations telles que les courses de motos, l'afflux de visiteurs provoque une congestion totale du trafic sur la commune.

17.3.2.2 Analyse du trafic journalier moyen

En termes de volume de trafic, l'axe le plus emprunté est la N98 sur le tronçon compris entre la N932 et Fosses-la-ville. En effet, il est possible de dénombrer quotidiennement plus de 6.000 véhicules sur cet axe qui traverse le centre de Mettet.

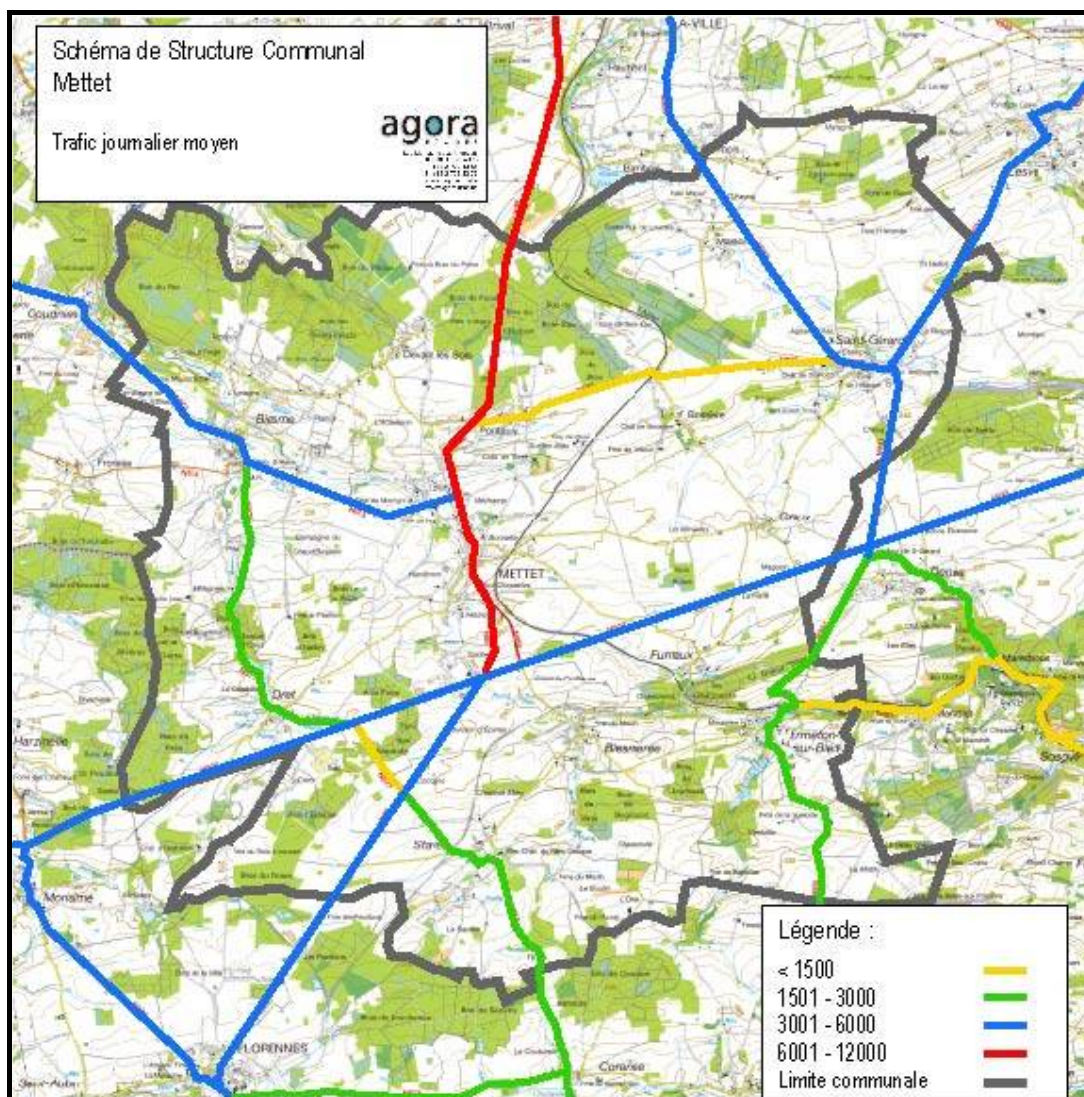


Figure 418 : Carte du trafic journalier moyen sur la commune de Mettet
(Source : Direction générale des routes et des autoroutes)

La N98 sur son tronçon entre la N932 et Philippeville, la N922, la N932 et N988 ainsi que son prolongement sur la N951 représentent les autres axes majeurs du territoire de Mettet. Entre 3.000 et 6.000 véhicules empruntent tous les jours chacune de ces voiries.

17.3.3 Localisation des pôles générateurs de trafic

Il est possible d'identifier quatre types de pôles générateurs sur le territoire de Mettet : les écoles, les zonings situés le long de la N932, le camping et le circuit de moto.

Les écoles sont au nombre de 5 (avec plusieurs implantations):

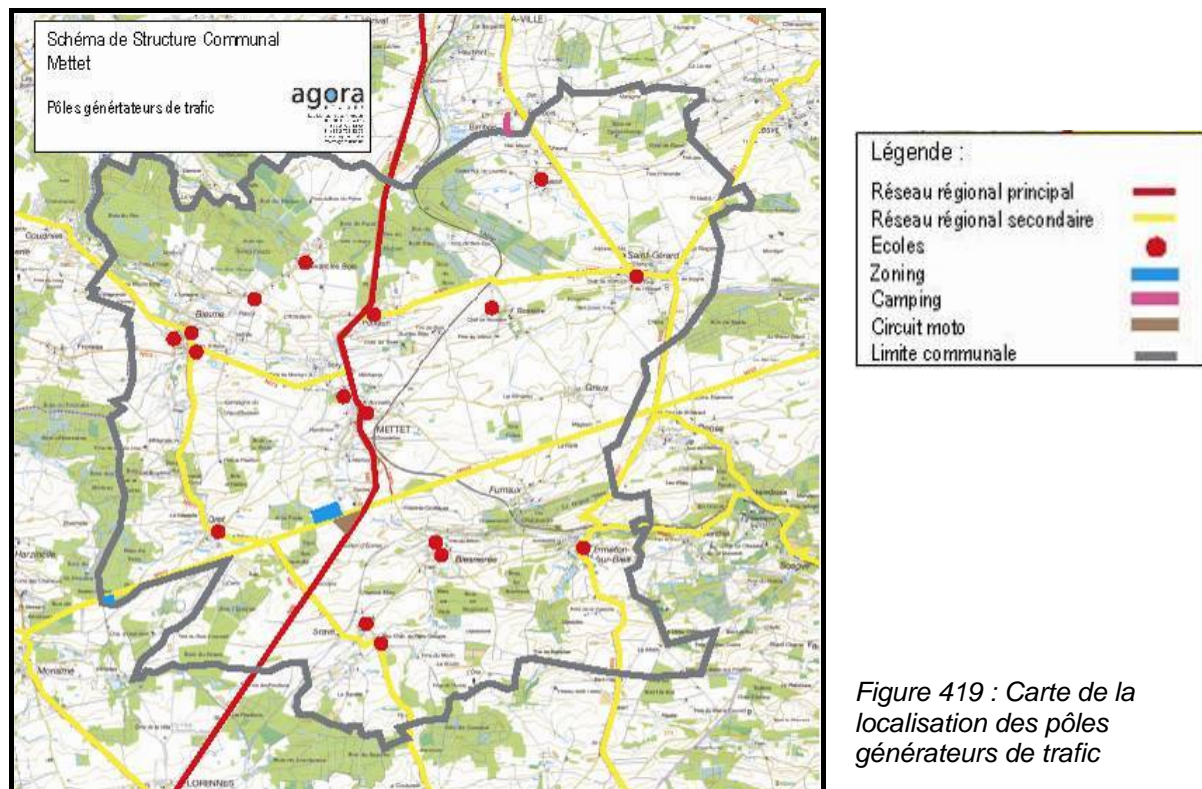
- Ecole de Mettet I;
- Ecole de Mettet II;
- Ecole libre de Mettet;
- Ecole libre de Biesme;
- Ecole de la Communauté Française.

Elles se répartissent d'une manière hétérogène entre les différents villages de Mettet.

Il existe deux zonings sur la commune de Mettet. Ils sont tous les deux situés le long de la N932. Ils accueillent des entreprises de taille diverses, dont certaines appartiennent à des groupes mondiaux tels que Smurfit-Kappa²².

Un camping est implanté sur le territoire de Mettet : le camping du Lac. Il est situé à proximité du Lac de Bambois. Son rôle de pôle générateur est moindre par rapport aux précédents. En effet, l'accueil de vacanciers se concentre sur la période estivale. Le camping génère donc des flux de déplacements uniquement en été.

Le circuit de moto s'avère aussi être un pôle générateur de trafic de manière ponctuelle. En effet, plusieurs manifestations s'y déroulent chaque année, telles que le super bike qui peut attirer jusqu'à environ 25.000 personnes. Celles-ci se rendent à Mettet, pour l'essentiel, en voiture, ce qui a pour conséquence un encombrement total de la commune.



²² Société d'emballage à base de papier

17.3.4 Stationnement

Une réflexion sur le stationnement est primordiale dans le cadre d'une bonne gestion de la circulation urbaine. Un véhicule se déplaçant implique deux places de parking, une à chaque extrémité du trajet. De plus, il faut se rendre compte qu'un véhicule particulier reste stationné 90 à 95% du temps au cours d'une journée. Il est donc indéniable que les véhicules stationnés occupent une part importante de l'espace public.

L'offre de stationnement est globalement satisfaisante sur la commune. Des espaces de stationnement suffisants sont présents dans le centre de Mettet.



Figure 420 : Photographie du stationnement sur la Place Joseph Meunier à Mettet



Figure 421 : Photographie du stationnement de deux camions sur la Place Joseph Meunier à Mettet

Le stationnement aux abords des écoles est également présent en quantité satisfaisante.

Des espaces de stationnement ont été aménagés pour les maisons situées en entrée d'agglomération et le long de routes supportant un trafic important.



Figure 422 : Photographie de la zone de stationnement à proximité d'une école à Biesme



Figure 423 : Photographie de l'espace de stationnement aménagé le long de la N98 à l'entrée de Mettet

Des problèmes de stationnement ont été évoqués pour 20% des réponses données lors de l'enquête faite auprès de la population de la commune. Compte tenu des espaces de stationnement existant, il est possible de supposer que l'insatisfaction des habitants s'explique par la saturation des espaces de stationnement lors de certaines manifestations comme par exemple les courses de motos. Il semble que, lors de manifestations, l'offre de stationnement doit être élargie.

17.4 LES MODES DE TRANSPORTS DOUX

17.4.1 Cyclistes

Il n'existe actuellement pas de réseau cyclable sur la commune de Mettet. En effet, il n'y a pas de pistes cyclables ou d'itinéraires de type Ravel.

Il faut rappeler ici qu'un itinéraire cyclable n'est pas uniquement constitué d'aménagements cyclables spécifiquement dédiés (de type piste cyclable). En effet, dans de nombreux cas, les itinéraires cyclables préférentiels prendront place le long de voiries non aménagées spécifiquement pour les cyclistes, mais qui pourront avoir fait l'objet d'autres types de mesures attractives. Il est possible d'identifier spécialement l'aménagement et la modulation de la circulation, en vitesse et en volume (rétrécissement de la chaussée, chicane, ralentisseurs, revêtement de sols,...). Ces mesures doivent être particulièrement présentes sur les voiries où l'emprise de la chaussée est limitée, ne permettant pas d'offrir à chaque mode son couloir de circulation propre (ce qui n'est pas souhaitable non plus). Il s'agira, dans ce cas, d'interventions plus globales sur l'espace public.

Il existe déjà des zones 30 et aménagements de modulation de la vitesse sur certaines voiries de la commune, offrant généralement d'assez bonnes conditions de sécurité, de commodité et de confort aux déplacements cyclistes. Ce type d'aménagements doit se généraliser où cela est nécessaire sur l'ensemble du territoire communal.

Des itinéraires cyclables structurés de type Ravel sont actuellement à l'étude sur le territoire communal. En effet, les anciennes voies ferrées seront utilisées pour créer plusieurs tronçons de Ravel :

- Fosses-la-Ville – Mettet – Ermeton-sur-Biert – Mare-dret;
- Mettet – Biesme – Villers-Poterie;
- Ermeton-sur-Biert – Biesmerée – Stave – Florennes (en partie aménagées pour les usagers lents).



Figure 424 : Photographie de l'ancienne voie ferrée potentiellement aménageable en Ravel



Figure 425 : Photographie de l'ancienne voie ferrée potentiellement aménageable en Ravel

A proximité de Mettet, il existe un Ravel qui part d'Anhée et va jusqu'à Namur.

Il existe un circuit VTT sur la commune de Mettet. Il englobe quatre villages de la commune: Bossière, Graux, Maison et Saint-Gérard. Il s'étend sur 18km et permet aux vététistes de découvrir une partie du patrimoine architectural et naturel de la commune.



Figure 426 : Carte du circuit VTT de Mettet
(Source : <http://www.tourismegps.be>)

L'enquête menée auprès de la population montre que 8 personnes interrogées sur 10 aimeraient voir les infrastructures destinées aux cyclistes se développer, principalement le long des grands axes de circulation.

17.4.2 Piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)

Il est utile de distinguer deux types de déplacements à pied : la marche utilitaire et la marche de loisir :

La marche utilitaire est principalement liée à des déplacements contraints, tels aller à l'école, faire des achats ou accomplir une démarche, dans un environnement proche, les distances maximales étant alors de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche).

Les déplacements de loisirs, c'est-à-dire la promenade ou la randonnée, sont relativement bien présents sur le territoire communal.

La marche prise comme mode de déplacement quotidien est particulièrement sensible à deux facteurs :

- La distance à parcourir : la vitesse moyenne d'un piéton est faible, de l'ordre de 4 à 5 km/h, soit environ 1 km en 10 à 15 minutes, ce qui correspond aux distances internes aux villages et bourgs.
- Les conditions environnementales : le confort des cheminements (revêtement, bruit, sécurité routière) est un élément important sur le choix de la marche comme mode de déplacement, seul ou en complément des transports en commun. L'insécurité réelle et/ou perçue sur beaucoup de voiries est là dissuasive.

17.4.2.1 Marche urbaine

Un « recensement » de la situation des voiries piétonnes a été effectué de manière générale sur l'ensemble du territoire communal et de manière plus approfondie le long des voiries les plus empruntées et problématiques.

Outre le fait que les trottoirs/accotements soient ou non revêtus, on peut distinguer deux critères essentiels de « praticabilité » que sont d'une part leur état global (nature et état du revêtement) et d'autre part leur largeur praticable (c'est-à-dire tenant compte, outre leur largeur physique, de la présence d'obstacles, fixes ou mobiles, limitant de fait la largeur réellement utilisable). Le relevé tient aussi compte de la présence d'aménagements modérateurs de vitesse présents et des arrêts de bus TEC.

Le principal problème rencontré par les piétons est certainement l'inconfort des cheminements, lié :

- Au manque d'espace (trottoirs trop étroits ou absents);
- A l'encombrement de l'espace disponible : mobilier urbain, voitures en stationnement, etc.
- Au manque d'entretien : trous, flaques, etc.

L'étroitesse et l'encombrement de certains trottoirs obligent les piétons à en descendre de temps en temps, augmentant ainsi leur exposition au risque d'accident, et leur incommodité.

Le second obstacle aux déplacements des piétons est celui des traversées : vitesses d'approche, visibilité, pas de possibilité de traverser en deux temps, etc.

17.4.2.1.1 Aménagements piétons sur l'ensemble du territoire

Sur de nombreux tronçons, et plus particulièrement hors agglomération, les trottoirs sont inexistant. Il s'agit souvent de bas-côtés enherbés et de faible largeur.



Figure 427 : Photographie de l'absence de trottoir dans la rue du Quartier à Mettet



Figure 428 : Photographie d'absence de trottoir dans la rue de Biesme (N977) à Oret

Souvent, les trottoirs sont quand même existants, mais de très mauvaise qualité. Ils peuvent être recouverts de gravier, enherbé, encombrés de mobilier urbain et de plantation d'arbre ou étroit.



Figure 429 : Photographie du trottoir en gravier et encombré par une haie mal entretenue dans la rue de Pontauray



Figure 430 : Photographie du trottoir étroit dans la rue des Blés à Graux

Certaines voiries ont des trottoirs en bon état, mais subsiste parfois encore quelques lacunes : de largeur encore faible, pas d'entretien suffisant, matériaux se dégradant vite, stationnement de véhicule sur les trottoirs les rend impraticable pour les piétons, etc.



Figure 431 : Photographie d'un stationnement, sur le trottoir, empêchant le passage des piétons



Figure 432 : Photographie d'un stationnement sur le trottoir dans la rue de Devant les bois

Des trottoirs de bonne qualité sont présents sur le territoire. En effet, ils présentent un revêtement lisse facilitant ainsi le déplacement des PMR. De plus, les espaces de stationnement étant identifiés et délimités, le trottoir n'est pas encombré par les véhicules.



Figure 433 : Photographie du trottoir de la rue Albert 1^{er} à Mettet



Figure 434 : Photographie du: trottoir de la rue Albert 1^{er} à Mettet

17.4.2.1.2 Les traversées protégées pour les piétons

Des traversées piétonnes sont sécurisées par différents dispositifs. Il peut s'agir de marquage au sol, de signalisation spécifique, d'un éclairage, etc. Ces démarches sont nécessaires sur les voiries fortement fréquentées et à proximité des écoles afin de sécuriser la traversée des enfants et de leurs accompagnateurs.



Figure 435 : Photographie d'un passage piéton situé rue de l'Eau à Oret

- Passage piéton bénéficiant d'une signalisation et d'un éclairage spécifique



Figure 436 : Photographie d'un passage piéton situé rue de la Couturelle à Biesme

- Passage piéton signalé par un marquage au sol et bénéficiant d'un éclairage spécifique;
- Protection des piétons par des barrières.

17.4.2.2 Marche de loisir

Deux types de marche de loisirs peuvent être identifiés sur la commune de Mettet : les promenades et la randonnée pédestre.

17.4.2.2.1 Les promenades

Il existe quatre itinéraires de promenades à Mettet. Il s'agit de quatre boucles qui partent de la place Jean Meunier et qui y retournent.

- Le circuit n°1 s'étend sur 3,5 km à l'est du centre de Mettet;
- Le circuit n°2, d'une longueur de 5,5 km, relie le centre de Mettet et Scry;
- Le circuit n°3 s'étire de Mettet à Sometet. Le parcours est long de 8,5 km. Il s'agit de la promenade la plus longue;
- Le circuit n°4, d'une longueur de 7,5 km, effectue une boucle entre Mettet, Pontaury et Scry. Il passe par le château de Thozée.

17.4.2.2.2 La randonnée pédestre

Un circuit de randonnée pédestre est présent sur le territoire communal de Mettet. Il s'agit du même parcours que le circuit VTT (voir : Carte du circuit VTT de Mettet (Source : <http://www.tourismegps.be>)). Le temps estimé pour parcourir les 18 km est de 4 heures.

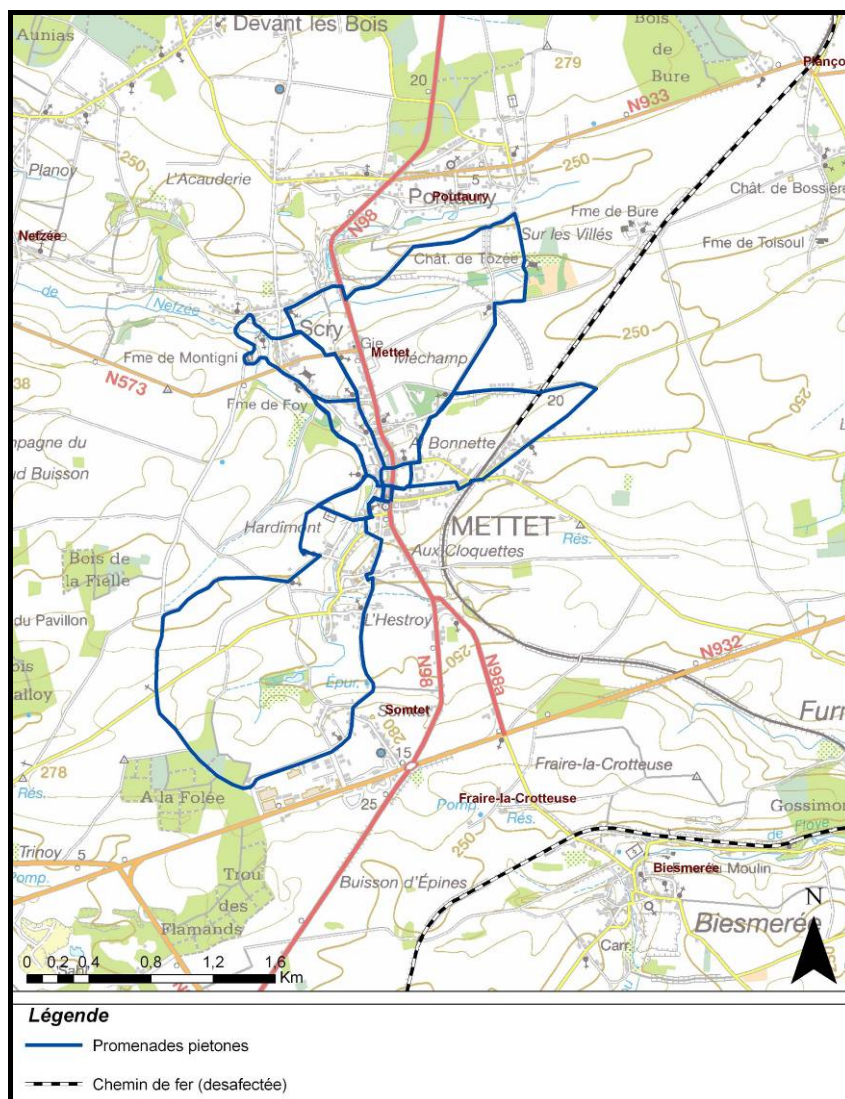


Figure 437 : Carte des promenades à Mettet

17.4.2.3 PMR (Personne à Mobilité Réduite)

Par Personnes à Mobilité Réduite, il faut entendre toute personne présentant de manière temporaire ou permanente une difficulté à se déplacer. Entrent dans cette définition les personnes blessées ou convalescentes, les personnes transportant des charges pondéreuses, les personnes avec poussette ou landau, les personnes âgées ou présentant un handicap physique léger ou plus lourd, les malvoyants... Les personnes en chaise roulante (chaisards) ne sont donc pas du tout les seuls PMR ! Les personnes à mobilité réduite devraient pouvoir accéder à tous les équipements, comme tout le monde. Mais dans la réalité, cela n'est pas toujours le cas, même si des efforts sont faits, et des aménagements à leur attention sont parfois réalisés lors de travaux de rénovation.

Dans le cadre du recensement des aménagements piétons, et ultérieurement des propositions, la problématique des PMR a été prise en considération. Elle a montré d'importantes lacunes.

17.5 LES TRANSPORTS PUBLICS

17.5.1 Les TEC

17.5.1.1 Offre et services



Légende





-  Arret TEC sans abribus
-  Arret TEC avec abribus
-  Arrêts TEC (hors Mettet)
-  Réseau transport en commun

Figure 438 : Carte du réseau de transports en commun à Mettet

La desserte de bus du territoire communal est assurée par les services du TEC Namur Luxembourg.

Neuf lignes de bus desservent la commune de Mettet.

17.5.1.1.1 La ligne 6

La ligne 6 relie Mettet à Namur. Plusieurs terminus et départs sont présents sur la commune : le centre de Mettet, Saint-Gérard et Ermeton-sur-Biert.

Les départs s'organisent de la manière suivante :

	Namur → Mettet	Mettet → Namur
Du lundi au vendredi	7	7
Le samedi	6	7
Le dimanche	5	5

Figure 439 : Tableau du nombre de départ par jour et par sens pour la ligne 6

17.5.1.1.2 La ligne 21

La ligne 21 assure la liaison entre Namur et Maredsous. Cette ligne se prolonge jusqu'à Ermeton-sur-Biert à raison de 2 trajets par sens pour un jour de semaine. Le week-end, il n'y a qu'un passage par sens et par jour.

Cette desserte d'Ermeton-sur-Biert s'explique par la présence d'un dépôt TEC à proximité du village. En effet, les horaires de desserte de ce village par la ligne 21 correspondent à des prises et à des fins de services.

17.5.1.1.3 La ligne 35

La ligne 35 circule entre Dinant et Ermeton-sur-Biert. Toutefois, en semaine, un certain nombre de service ne s'effectue qu'entre Bioul et Ermeton-sur-Biert.

Les départs se répartissent de la manière suivante :

	Dinant → Ermeton	Bioul → Ermeton	Ermeton → Dinant	Ermeton → Bioul
Du lundi au vendredi	3	2	5	3
Le samedi	4	-	6	-

Figure 440 : Tableau du nombre de départ par jour et par sens pour la ligne 6

La ligne 35 ne circule pas le dimanche.

17.5.1.1.4 La ligne 56

La ligne 56 relie Namur à Couvin. Elle dessert le centre de Mettet. Elle permet une liaison relativement rapide entre Mettet et Namur²³. En effet, il faut environ 35 minutes pour effectuer ce trajet. Ce temps de parcours s'inscrit dans un ordre de grandeur comparable au temps nécessaire pour faire le trajet en voiture. Ainsi, la ligne 56 semble attractive pour les habitants de Mettet.

Les départs s'organisent de la manière suivante :

	Namur → Couvin	Couvin → Namur
Du lundi au vendredi	16	14
Le samedi	7	7
Le dimanche	1	1

Figure 441 : Tableau du nombre de départ par jour et par sens pour la ligne 56

²³ Place de la Station

En semaine et dans les deux sens, il y a un passage toutes les heures.

17.5.1.1.5 La ligne 61

La ligne 61 assure la liaison entre Mettet et Florennes. Il s'agit d'une ligne permettant essentiellement les trajets entre les villages de Mettet.

Il est possible de dénombrer 16 départs de Florennes vers les différents villages de Mettet et 8 dans l'autre sens.

La ligne 61 ne circule pas le week-end.

17.5.1.1.6 La ligne 64

La ligne 64 relie Biesme à Namur. Elle dessert Saint-Gérard, Ermeton-sur-Biert, Biesmerée, Stave, Oret et Biesme.

Du lundi au vendredi, 3 départs se font de Namur vers les différents villages de Mettet. Dans l'autre sens, 3 départs ont lieu les lundis, mardis, jeudis et vendredis alors qu'il n'y en a que deux le mercredi.

La ligne 64 ne circule pas le week-end.

17.5.1.1.7 La ligne 136b

La ligne 136b relie Mettet – Stave – Denée – Bossière. De la même manière que la ligne 61, il s'agit d'une ligne à vocation communale.

Cette ligne ne compte qu'un départ par jour de semaine et par sens. Elle ne circule pas le week-end.

17.5.1.1.8 La ligne 137 – 337

La ligne 137 assure la liaison entre Acoz et Mettet et dessert Biesme.

Les départs se répartissent de la manière suivante :

	Acoz → Mettet	Mettet → Acoz
Du lundi au vendredi	17	18
Le samedi	8	9
Le dimanche	4	5

Figure 442 : Tableau du nombre de départ par jour et par sens pour la ligne 137

La ligne 137 bénéficie d'une large plage horaire. En effet, le premier départ d'Acoz est à 6h35 et le dernier se fait à 20h03. Au départ de Mettet, le premier bus passe à 4h33 et le dernier à 20h35.

La ligne 337 est un prolongement de la ligne 137 jusqu'à Biesme. Ses trajets s'organisent comme indiqué dans le tableau suivant :

	Mettet → Biesme	Biesme → Mettet
Du lundi au vendredi	4	1
Le samedi	2	1
Le dimanche	1	0

Figure 443 : Tableau du nombre de départ par jour et par sens pour la ligne 337

17.5.1.1.9 La ligne 150a

La ligne relie Tamines et Ermeton-sur-Biert. Elle dessert Saint-Gérard et le centre de Mettet.

Il est possible de dénombrer 6 départs de Tamines vers Ermeton-sur-Biert et 4 dans le sens retour.

La ligne 150a n'est pas en service le week-end.

17.5.1.1.10 Bilan

Le tableau suivant résume les destinations accessibles depuis le centre de Mettet :

	Biesme	Acoz	Bossière	Namur	Florennes
Du lundi au vendredi	7	18	1	24	8
Le samedi	2	9	0	14	0
Le dimanche	1	5	0	6	0

Figure 444 : Tableau de l'offre au départ de Mettet

17.5.1.2 Fréquentation des lignes

La fréquentation des lignes desservant Mettet a été établie pour les mois compris entre septembre 2008 et juin 2009. Il s'agit de la fréquentation des lignes TEC sur la zone Mettet-Scry.

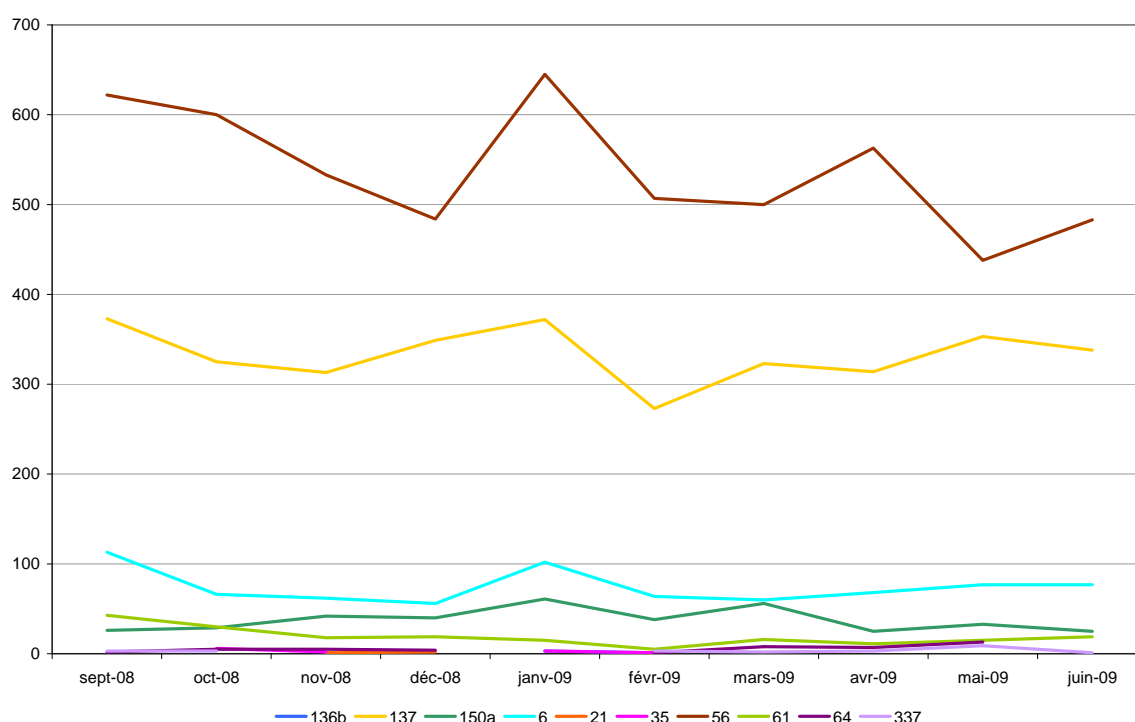


Figure 445 : fréquentation des lignes TEC sur la zone Mettet-Scry

Remarque : A la réception des données, le TEC Namur-Luxembourg a précisé qu'il y avait eu des erreurs lors de l'encodage des données et que, par conséquent, les petites valeurs ne doivent pas être intégrées à l'analyse.

Deux lignes apparaissent fortement fréquentées sur la zone Mettet-Scry. Il s'agit des lignes 56 et 137. La ligne 56 connaît une fréquentation fluctuante sur la période d'études. En effet, entre 440 et 650 voyageurs mensuels. La ligne 137 subit également les mêmes variations avec entre 270 et 370 voyageurs enregistrés tous les mois.

Les autres lignes comptent moins de 100 voyageurs par mois.

17.5.1.3 Nombre d'abonnés

Il est également possible d'identifier le nombre d'abonnés résidant à Mettet ainsi que leur répartition entre les différents villages.

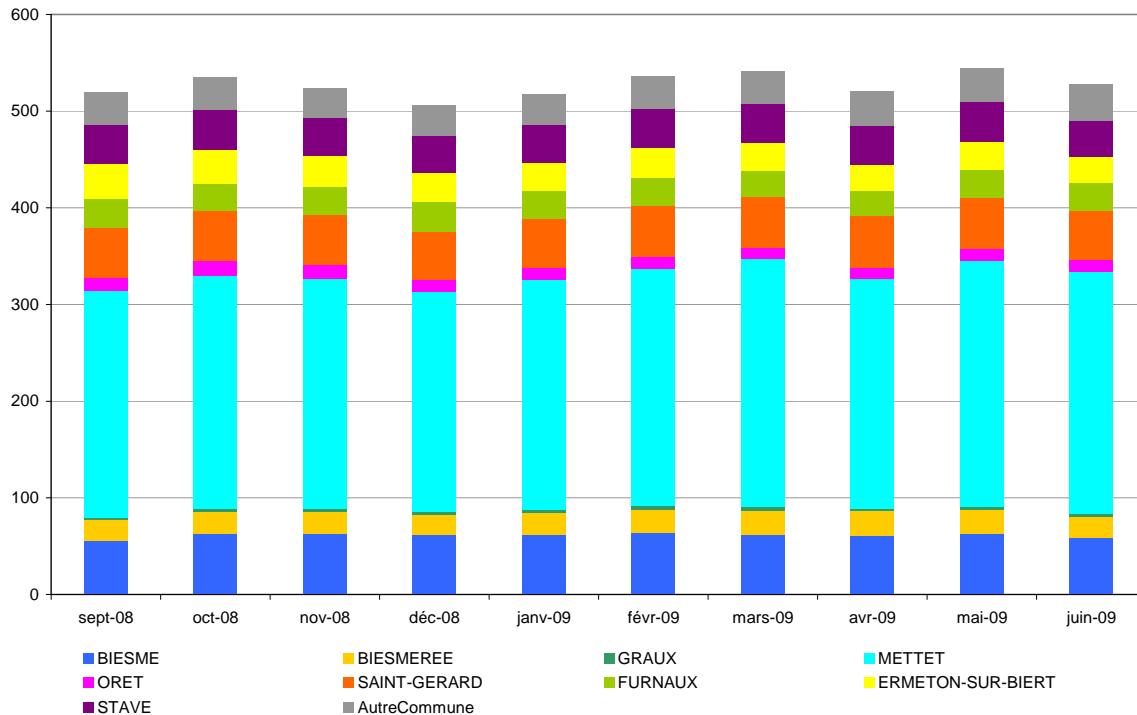


Figure 446 : Graphique de la répartition des abonnés sur Mettet

Le nombre d'abonnés est relativement constant sur la période d'études. En effet, il oscille entre 500 et 550 abonnés.

Il apparaît que la répartition des abonnés se fait en fonction de deux critères : la population des villages et la desserte de ceux-ci. Ainsi, les habitants de Mettet représentent 45% des abonnés de la commune.

17.5.1.4 Qualité des arrêts de bus

En ce qui concerne les conditions d'accès et d'attente aux arrêts, il est possible de différencier trois niveaux de qualité d'aménagement :

- **Bon aménagement** : il s'agit d'arrêts aménagés avec un abri bus et des bancs, afin de permettre des conditions d'attente confortable. L'accès doit également être aisé et sécurisé (pour les PMR aussi), avec des traversés piétons et des trottoirs convenables. Peu d'arrêts sont de cette qualité à Mettet.
- **Aménagement moyen** : il s'agit d'arrêts où le confort ou l'accessibilité n'est pas suffisante, mais où un minimum d'aménagement existe néanmoins. Ce type d'arrêt est majoritaire sur la commune.
- **Aménagements inexistant** : il s'agit d'arrêts dépourvus d'abri et de tout confort, et l'accessibilité est mauvaise, voir même parfois dangereuse. Ils sont constitués de simples poteaux reprenant un nombre restreint d'information (horaires). Un grand nombre d'arrêts de bus sur le territoire étudié sont concernés.



Figure 447 : Photographie de l'abri bus situé rue Albert 1^{er} à Mettet

- Abri muni d'un banc;
- Abri accessible aux PMR.



Figure 448 : Photographie de l'abri bus situé rue Albert 1^{er} à Mettet

- Abri muni d'un banc;
- Abri accessible aux PMR.



Figure 449 : Photographie de l'abri bus à proximité d'une école à Biesme

- Abri muni d'un banc;
- Revêtement en gravier devant l'abris et légère marche pour rentrer dans l'abri = abris difficile d'accès pour les PMR.



Figure 450 : Photographie de l'abri bus sur la N977 entre Biesme et Oret

- Impossible de surveiller l'arrivée du bus à cause des parois en béton;
- Pas de traversée proche = insécurité.



Figure 451 : Photographie de l'abri bus à Biesmerée



Figure 452 : Photographie de l'arrêt de bus sur la N977 entre Biesme et Oret

- Abris bus ayant fait l'objet d'un aménagement spécifique;
- Impossible de surveiller l'arrivée du bus;
- Détérioration de l'abri par des tags = insécurité.
- Arrêt de bus non sécurisé : pas d'abri et pas de protection par rapport à la route;
- Abri inaccessible aux PMR.

Il apparaît que les abris bus présentent des formes différentes, il n'y a pas d'uniformité pour le mobilier urbain sur la commune de Mettet.

17.5.1.5 L'insatisfaction de la population vis-à-vis de la desserte en transports en commun

L'enquête réalisée au près des habitants de Mettet fait ressortir une insatisfaction vis-à-vis de la desserte en transports en commun. Celle-ci est jugée insuffisante par les deux tiers des personnes interrogées.

17.5.2 La SNCB

Il n'existe plus aujourd'hui de desserte de la commune de Mettet par le réseau SNCB. En effet, les anciennes voies ferrées présentes sur la commune sont désaffectées et une partie d'entre elles sera réhabilitée en Ravel (voir paragraphe : les modes de transports doux).

Le réseau TEC permet d'accéder à deux gares :

- Tamines via la ligne 150a;
- Namur via la ligne 6.

Dans les deux cas, il faut compter 65 minutes pour se rendre de Mettet²⁴ à une gare.

Depuis la gare de Tamines, il est possible d'accéder à la gare de Charleroi-sud et de Namur. Il est ensuite possible, au moyen d'une correspondance, de se rendre à Bruxelles.

²⁴ Temps de parcours en bus depuis l'arrêt *Place* à Mettet

17.6 SECURITE ROUTIERE

17.6.1 Les accidents de la route

Les données suivantes ont été réalisées à partir des données générales sur le nombre et la gravité des accidents, issues de la base de données INS et du site internet Ecodata. Le nombre total d'accident a été fourni par la police de la zone Entre Sambre & Meuse.

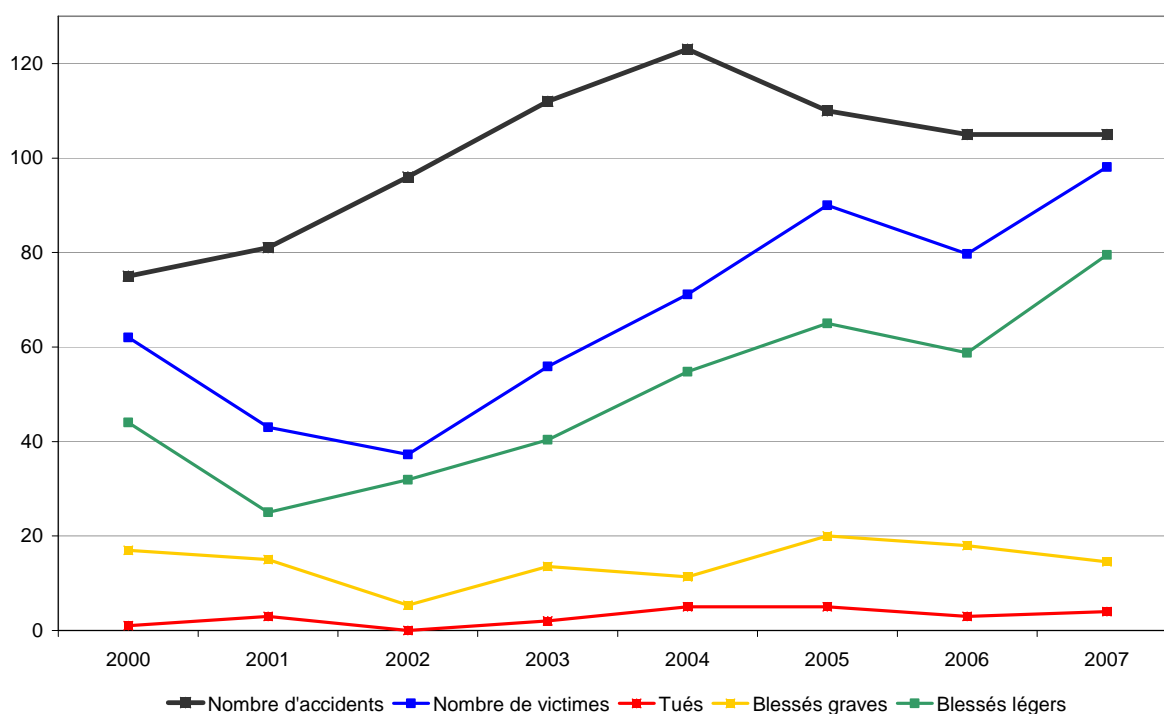


Figure 453 : Graphique de l'évolution des accidents de la route

Remarque : le nombre total d'accidents pour 2001, 2001 et 2002 est issu des archives et ne tient peut être pas compte des accidents recensés par la gendarmerie.

Le nombre d'accident subit une augmentation générale entre 2000 et 2007. En effet, entre ces deux dates, il a progressé de 40%. Il convient de préciser que depuis 2005 le nombre d'accidents est en baisse et a atteint 105 en 2007.

Le nombre total de victimes a également fortement progressé. Il est passé de 62 en 2000 à 98 en 2007, soit une hausse de près de 60%.

Le nombre de tués reste relativement stable avec moins de 4 tués par an.

Après une diminution en 2001 et 2002, le nombre de blessés graves, est reparti à la hausse entre 2002 et 2005. Ensuite, il connaît une légère diminution.

Contrairement aux nombres de tués et de blessés graves, le nombre de blessés légers connaît une importante augmentation sur la période étudié : + 80%. En considérant uniquement la période 2001 – 2007, cette hausse atteint plus de 200%.

L'enquête menée auprès des habitants de la commune indique que la traversée de routes régionales dans les villages est considérée comme dangereuse. Certains carrefours semblent également fortement accidentogènes :

- Carrefour de Pontaury : entre la N98 et les rues Nouvelle et de Pontaury;
- Carrefour de Stave : entre la N98 et la N977;
- 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.

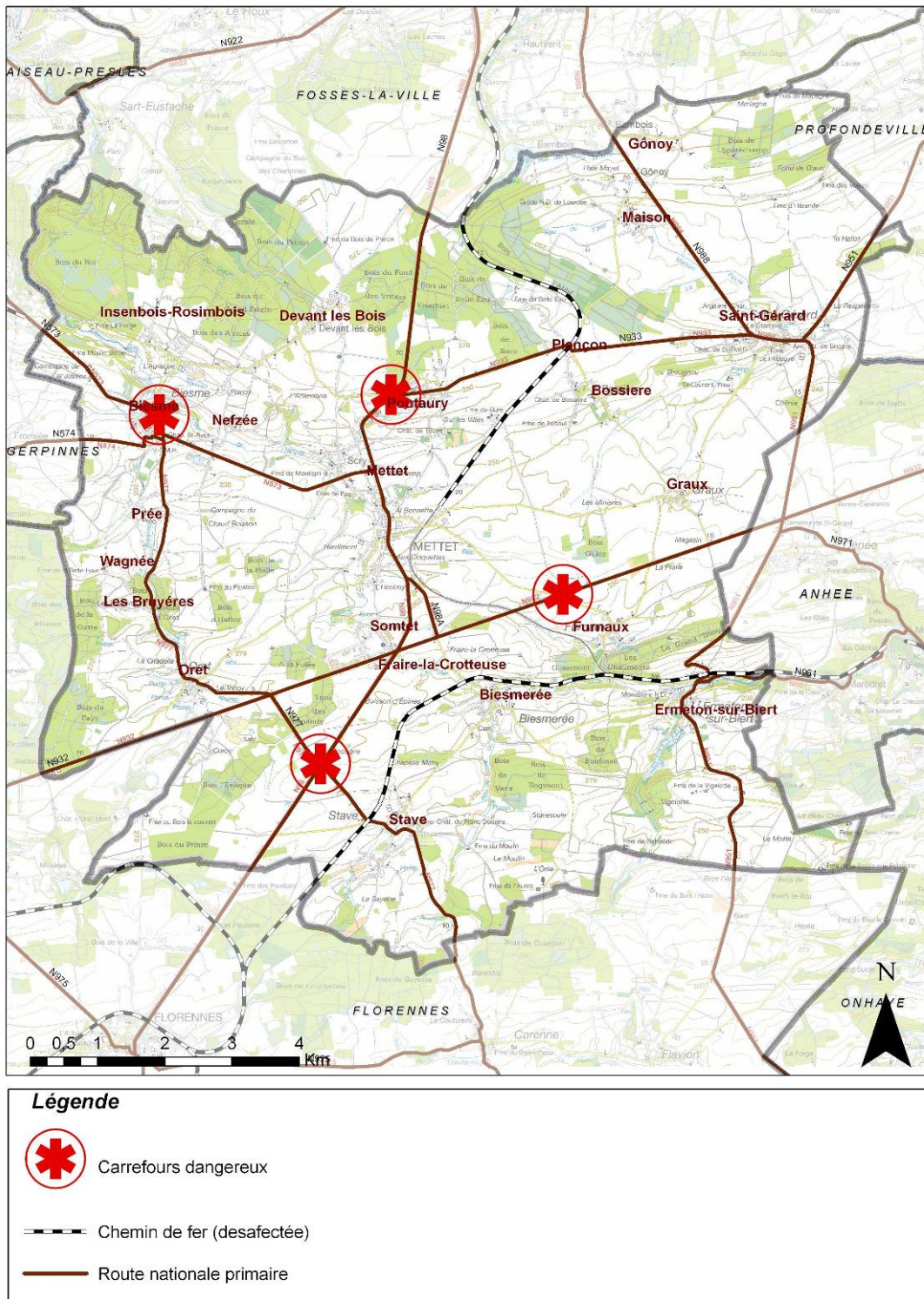


Figure 454 : Carte des carrefours générant un sentiment d'insécurité

17.6.2 La signalisation et les aménagements ponctuels

Des panneaux de signalisation situés aux abords de certains carrefours rappellent leur dangerosité.

Il existe quelques aménagements ponctuels sur le territoire qui visent à réduire la vitesse des automobilistes.



Figure 455 : Photographie de la signalisation d'un carrefour dangereux au croisement de la N932 avec la N977



Figure 456 : Photographie de la chicane dans la rue Bois du Prince à Mettet

17.7 CONCLUSION

La commune est traversée par plusieurs grands axes routiers qui lui assurent une bonne accessibilité en voiture. La connexion avec les pôles de Charleroi et de Namur est donc relativement aisée.

Le réseau routier principal se compose de plusieurs voiries de niveau régional. La N98, qui traverse le centre de Mettet, représente l'axe le plus fréquenté du territoire. L'ensemble du réseau régional présente des voiries relativement rectilignes, ce qui peut favoriser une vitesse de circulation élevée. De plus, les aménagements permettant de réduire la vitesse ne sont pas positionnés sur ces voiries et les vitesses supérieures à la réglementation peuvent encore être pratiquées en agglomération.

Les pôles générateurs sont constitués par les écoles, les zonings, le camping et le circuit moto. Leur attractivité respective est fluctuante sur l'année. En effet, les écoles ne génèrent pas de trafic en été alors que le camping est le plus attractif sur cette période de l'année. Le circuit accueille annuellement deux manifestations qui engendrent un trafic très important sur la commune. Ainsi, seul les zonings semblent avoir une attractivité relativement constante tout au long de l'année.

Les capacités de stationnement offertes sur la commune sont satisfaisantes sauf lorsque des manifestations importantes se déroulent sur la commune, comme par exemple les courses de motos.

Les aménagements cyclables sont actuellement inexistantes sur la commune de Mettet. Il y a ni piste cyclable ni itinéraire de type Ravel. Toutefois, la commune présente des potentialités avec les anciennes lignes de chemins de fer qui seront reconverties en Ravel. Actuellement, le seul itinéraire cyclable est un circuit VTT.

Les aménagements piétons sont très hétérogènes sur l'ensemble du territoire communal. En effet, dans les zones peu urbanisées, les trottoirs ne sont pas toujours présents. Dans les villages, les trottoirs sont le plus souvent en gravier et insuffisamment larges. Des véhicules se stationnent également sur les trottoirs empêchant ainsi le passage des piétons et des PMR. Seul le centre ville de Mettet semble présenter des trottoirs de qualité : revêtement en bon état et largeur suffisante. En ce qui concerne la marche de loisirs, il existe quatre circuits de promenade ainsi qu'un itinéraire de randonnée.

En termes de transports en commun, la commune de Mettet ne bénéficie que d'une desserte par le réseau TEC. Il est possible de distinguer deux types de lignes qui traversent la commune. Le premier permet de relier Mettet avec Namur et Acoz. Le deuxième permet des liaisons entre les différents villages de Mettet et les communes voisines.

La ligne 56 est la ligne la plus performante qui dessert Mettet. En effet, elle permet de rejoindre Namur dans un temps comparable à celui qu'il faut pour réaliser ce trajet en voiture. La ligne 56 est également la ligne la plus empruntée par les habitants de Mettet.

Sur le territoire communal, la qualité des arrêts est très variable. En effet, certains sont sécurisés, équipés d'abri muni d'un banc et accessibles aux PMR alors que d'autres sont seulement signalés par un poteau placé sur le bas-côté de la route.

Depuis 2000, le nombre d'accidents de la route est en augmentation sur la commune de Mettet. Parallèlement, le nombre de blessés légers est également en forte hausse sur cette période. Toutefois, le nombre de personnes tuées et de blessés graves est resté globalement constant.

Différents dispositifs ont été mis en œuvre afin de réduire le nombre de victimes des accidents de la route. En effet, des panneaux de signalisation indiquent les carrefours dangereux, une signalisation spécifique permet d'informer les automobilistes de la présence d'un passage piéton, des chicane ont également été installés sur certaines voiries à l'entrée des agglomérations.

18 Déplacements et espace public – analyse subjective

18.1 DEPLACEMENTS

<u>Question</u>					
Généralement, vous vous déplacez : (pour chacun, mettez une croix pour préciser dans quel cadre)					
	Travail	Loisir	Ecole	Achats	Autres
A pied					
A vélo					
En moto/scooter					
En transports en commun					
En voiture					
Autres (précisez)					
La desserte en transports en commun répond-elle à vos attentes ?					
<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non					
Quelles améliorations souhaiteriez-vous ?					
<input type="checkbox"/> Horaires <input type="checkbox"/> Destinations <input type="checkbox"/> Localisation des arrêts <input type="checkbox"/> Autre					
Souhaiteriez-vous voir se développer les infrastructures destinées aux cyclistes ?					
<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non					
A quel(s) endroit(s) ?					

La dépendance de Mettet vis-à-vis des centres urbains voisins implique une mobilité importante au quotidien sur des distances à l'échelle régionale. Une grande majorité de la population utilise la voiture comme type de transport principalement pour se rendre au travail ou faire des achats.

"En général, vous vous déplacez :"	Nombre	% obs.
A pied	62	65,3%
A vélo	41	43,2%
En moto/scooter	9	9,5%
En transports en commun	20	21,1%
En voiture	90	94,7%
Autre	8	8,4%

(Somme des pourcentages différente de 100 du fait des réponses multiples et des suppressions)

Figure 457 : Tableau du type de déplacements

Sur des distances à l'échelle de la commune, et de façon souvent complémentaire à l'automobile, les déplacements à pieds sont privilégiés pour les achats de proximité et pour les loisirs. Le vélo est beaucoup utilisé dans la commune, principalement comme loisir, mais aussi pour les achats.

C'est ainsi que 82,7% des personnes interrogées aimeraient voir les infrastructures destinées aux cyclistes se développer, principalement le long des grands axes de circulation.

Ceci s'explique par la dangerosité de ces axes traversant le centre de Mettet qui connaissent une grande circulation automobile. La mise en place d'un Ravel est très attendue des habitants.

La desserte de transports en commun est-elle suffisante ?	Nombre	% cit.
Oui	23	33,3%
Non	46	66,7%
Total	69	100%

Figure 458 : Tableau du taux de satisfaction de la desserte en transports en commun

L'utilisation des transports en commun est limitée car l'offre semble ne pas satisfaire totalement la population. En effet, une grande partie des personnes interrogées estiment que l'offre en transports en commun n'est pas assez importante en termes de fréquences et d'horaires des bus.

Les principaux problèmes relevés lors des ateliers thématiques ont mis en évidence que :

- Les liaisons Est-Ouest sont quasi-inexistantes, dans la commune;
- Certains villages ne sont pas correctement desservis (juste quelques bus/jour);
- La surcharge des bus est très importante lors des heures de pointe pour les écoles. Ceci est dû au fait qu'il n'y a pas d'enseignement secondaire sur le territoire communal, ce qui induit la circulation d'un nombre important d'élèves vers les écoles de Florennes ou de Fosses-la-Ville.

Les habitants d'Oret attirent aussi l'attention sur le fait qu'il n'y a pas de ligne de bus passant par ce village. L'installation d'arrêts de bus à Oret améliorera sa liaison avec Mettet, et permettra aux habitants de se rendre au marché, au centre commercial ou à la bibliothèque. En plus, cela facilitera la circulation de certains élèves vers les écoles.

Enfin, ce transport en commun inexistant oblige certains ménages avoir deux voitures.

Améliorations à apporter aux transports en commun	Nombre	% obs.
Horaire	45	47,4%
Destination	26	27,4%
Localisation des arrêts	19	20%
Autre	11	11,6%

(Somme des pourcentages différente de 100 du fait des réponses multiples et des suppressions)

Figure 459 : Tableau des améliorations à apporter aux transports en commun



Figure 460 : Photographie d'un bus TEC dans la campagne de Mettet



Figure 461 : Photographie d'un bus TEC à Mettet

Question

D'après vous, en ce qui concerne vos déplacements dans l'entité, quels points peuvent être améliorés ? (citez les 4 points qui vous semblent les plus importants)

- Aucun, tout va bien
- La circulation automobile en général
- La circulation des poids lourds
- La sécurité routière
- Le stationnement
- La circulation des transports en commun
- La circulation des deux roues
- La circulation piétonne
- Largeur des trottoirs
- Entretien des revêtements
- Traversées
- Autres (précisez)

Explicitez ces difficultés :

En tant qu'automobiliste, dans les éléments ci-dessous lesquels influencent le plus vos déplacements ? (numérotez vos réponses selon leur importance)

- Encombrements
- Parcage
- Accessibilité
- Signalisation
- Autre.....

Connaissez-vous des endroits particulièrement dangereux ?

La circulation automobile pose quelques problèmes de nuisances et altère quelque peu le cadre de vie de la commune.

"Quels problèmes rencontrez-vous lors de vos déplacements dans l'entité?"	Nombre	% obs.
La circulation des poids lourds	53	55,8%
Entretien revêtements	39	41,1%
La circulation des deux roues	32	33,7%
La circulation piétonne	31	32,6%
La sécurité routière	30	31,6%
La circulation des transports en commun	21	22,1%
La circulation automobile en général	20	21,1%
Le stationnement	19	20%
Largeur des trottoirs	19	20%
Traversées	7	7,4%
Aucun, tout va bien	4	4,2%

(Somme des pourcentages différente de 100 du fait des réponses multiples et des suppressions)

Figure 462 : Tableau des difficultés de circulation rencontrées

Les principaux problèmes cités sont la circulation en général, ainsi que la circulation des poids lourds dans le centre. Les problèmes d'encombrement sont les principales difficultés rencontrées par les automobilistes.



Figure 463 : Photographie d'un camion dans Biesme



Figure 464 : Photographie d'un trottoir à Stave

L'état dégradé des chaussées et des trottoirs est aussi fréquemment évoqué comme une difficulté. Mais, c'est avant tout l'absence de trottoirs sur certaines voiries ou encore, leur encombrement, qui pose un problème à la plupart des habitants.

Ainsi, une certaine difficulté de circulation des cyclistes et des piétons est particulièrement ressentie par les habitants qui constatent cette absence de trottoirs et d'aménagements sécurisés pour les cyclistes.

De manière générale, la traversée des routes nationales depuis les villages est perçue comme dangereuse par les habitants. Certains points sont perçus comme particulièrement accidentogènes. Il s'agit du :

- Carrefour de Pontauray;
- Carrefour de Stave;
- Carrefour de Furnaux;
- Carrefour des Trois Bras de la rue de Biesme.

De plus, les automobilistes disent rencontrer certaines difficultés d'encombrement et de parage.

Question		
Comment estimez-vous les aménagements réalisés pour les promenades de loisir (balisage, état des pistes, aménagements d'aires de repos)		
<input type="checkbox"/> Satisfaisants	<input type="checkbox"/> Plutôt satisfaisants	<input type="checkbox"/> Pas satisfaisants
Précisez :		

La mise en valeur des sentiers de promenade ne semble pas satisfaire les habitants qui le plus souvent, ignorent leur existence. Ainsi, de nombreuses personnes précisent qu'ils sont « *inconnus du public* », et qu'ils « *manquent de panneaux d'information et de signalisation* ».

De plus, certains sentiers sont mal entretenus ce qui n'incite pas à les pratiquer.

Estimez-vous suffisants les aménagements pour les promenades de loisir ?	Nombre	% cit.
Satisfaisant	2	2,7%
Plutôt satisfaisants	18	24%
Pas satisfaisant	55	73,3%

Figure 465 : Tableau de la satisfaction des aménagements pour les promenades de loisir

18.2 ESPACES PUBLICS

Questions	
Les espaces publics de votre quartier sont-ils agréables? <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	Y-a-t-il une nécessité d'apporter une attention particulière au : <input type="checkbox"/> mobilier, <input type="checkbox"/> revêtement du sol <input type="checkbox"/> plus de végétation, <input type="checkbox"/> autres (précisez)

Les réponses à la question concernant la satisfaction des espaces publics n'apportent pas d'éléments significatifs puisqu'il y a autant d'habitants satisfaits des espaces publics de leur quartier que d'habitants non satisfaits. Il importe donc de s'intéresser aux améliorations souhaitées.

Comment pourrait-on améliorer les espaces publics?	Nombre	% obs.
Mobilier	24	25,3%
Revêtement du sol	26	27,4%
Plus de végétation	37	38,9%
Autre	32	33,7%

(Somme des pourcentages différente de 100 du fait des réponses multiples et des suppressions)

Figure 466 : Tableau présentant les types d'aménagements proposés, dans les espaces publics

D'après les personnes interrogées, les espaces publics peuvent être améliorés principalement par plus de végétation. En effet, la plupart des espaces publics sont perçus comme minéraux, et nécessitent, d'après certains habitants, un aménagement plus convivial qui intègre des éléments verts. En outre, le revêtement du sol et le mobilier urbain, en particulier les bancs, doivent être améliorés pour un bon nombre d'habitants.

Parmi les réponses « autre », certains évoquent l'absence d'espaces publics dans la commune : « *Où sont-ils ?* ». Cependant, il est à remarquer que dans une commune semi-rurale, les espaces publics sont aussi constitués des chemins et sentiers de promenade.

Un inventaire des sentiers et l'élaboration d'une carte des promenades devraient être étudiés. Cela pourra mettre en valeur le paysage local et aussi améliorer la liaison entre les différents villages.



Figure 467 : Photographie d'une plaine de jeux à Stave



Figure 468 : Photographie d'une plaine de jeux à Mettet

19 Tableau Atouts – Faiblesses – Opportunités - Menaces

DOMAINE	ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES
MOBILITE		Mettet ne dispose pas d'un Plan Communal de Déplacement.		
	Bonne accessibilité et bonne connexion avec Namur et Charleroi.			
	Voiries de niveau régional rectilignes.	Vitesse excessive des automobilistes.		
	Capacité de stationnement suffisante en temps normal.	Capacité de stationnement insuffisante lors de manifestations sur le circuit moto.	Création d'un circuit permanent.	Création d'un circuit permanent.
	Signalisation pertinente et aménagements ponctuels sur la voirie.	Lacune dans les aménagements prévus pour les PMR. Et, existence de nombreux obstacles aux piétons.		Augmentation du nombre d'accidents de la route.
	Existence d'un circuit VTT.	Absence d'équipements cyclables.	Aménagement de deux itinéraires Ravel pour remplacer les anciennes voies ferrées.	

DOMAINE	ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES
MOBILITE	Il existe quatre promenades piétonnes dans le centre de Mettet.	Manque de liaisons piétonnes entre les villages.	Un projet du PCDR de Mettet consiste en la mise en œuvre de promenades piétonnes.	
	Ligne 56 performante pour relier Namur.	Mettet possède peu d'arrêts de bus ayant un bon aménagement. Les habitants sont insatisfaits des transports en commun. Il y a des lacunes par rapport à la desserte en transports en commun des équipements (sport, écoles, homes, etc.)		
		Absence de gare fonctionnelle.		