

# PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE HÉRON



# I. TABLE DES MATIERES

---

II. Introduction .....	4	Volet Trafic Routier & Sécurité .....	19
Rappel du contexte.....	4	Volet Stationnement .....	31
Enjeux et objectifs .....	4	Volet Mobilité Scolaire .....	33
Rappel de la méthode .....	4	Volet Transport de marchandises et charroi agricole .....	36
III. Les Réseaux et le schéma intermodal .....	5	Volet Esquisses d'aménagement .....	38
Concept multimodal de déplacement .....	5	V. synthèse des mesures .....	47
Schéma intermodal des déplacements .....	6	I. Annexe .....	49
IV. Plan d'action.....	7	Réponses aux questions de l'enquête publique .....	49
Présentation.....	7		
Volet Piéton .....	8		
Volet Cyclable.....	12		
Volet Transport en Commun .....	16		



Source : Commune de Héron

## II. INTRODUCTION

---

### Rappel du contexte

La commune de Héron s'est lancée dans l'élaboration de son Plan Communal de Mobilité, en collaboration avec le Service Public de Wallonie, animée par l'intention de mettre en œuvre des actions destinées à améliorer les conditions de déplacement tout mode à l'échelle de son territoire mais également à renforcer la sécurité et la qualité de vie de ses habitants.

Elle a fait appel au bureau d'études STRATEC afin d'élaborer tout d'abord un diagnostic de la mobilité puis de définir et hiérarchiser sur base de celui-ci des objectifs multimodaux. Ces documents, qui matérialisent les phases I et II du PCM, ont pu être élaborés sur base notamment de données d'entrée émanant de la commune, d'un comité de riverains rencontré dans le cadre d'un atelier participatif, et a pu également bénéficier d'un complément d'information de la part d'un comité technique composé spécialement pour cette étude (avec des membres présents du SPW, d'Atingo, de l'asbl Tous à Pied ou encore de la CCATM). Ces deux éléments permettent d'avoir connaissance des thématiques à enjeux, des opportunités existantes mais également de l'image souhaitée de la mobilité dans la Commune à court, moyen et long termes compte tenu des tendances actuelles et des leviers d'actions existants.

### Enjeux et objectifs

Sur base des éléments de ces phases I et II, la troisième partie du PCM repose sur deux éléments :

- Le schéma multimodal : vision d'ensemble, globale et cohérente, de la mobilité souhaitée par la Commune à court, moyen et long termes. Il articule les réseaux propres à chaque mode afin d'établir les relations intermodales.
- Le plan d'actions : Ce « package » désigne et expose les actions à entreprendre afin de répondre aux objectifs souhaités (phase II) et de solutionner ainsi les problématiques et intentions soulevées lors de la phase I du PCM. A l'instar des objectifs, les actions sont hiérarchisées dans le temps (court-moyen-long terme) au regard des contraintes de faisabilité technico-budgétaires ciblées durant la phase II du PCM mais également en

fonction de l'urgence d'intervention (la priorité étant avant tout de répondre aux problèmes de sécurité les plus notables). Chacune de ces mesures est par ailleurs budgétisée (ordres de grandeur), afin de permettre aux autorités de prendre les décisions en fonction des opportunités coûts-résultats.

### Rappel de la méthode

L'étude s'est déroulée entre l'été 2019 et la fin 2020, période à laquelle le PCM a été adapté suite à une procédure d'enquête publique. Celle-ci, suivie de réunions avec la Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité (CCATM) et le Collège, a pu permettre de renforcer certains points particuliers au regard des attentes des riverains.

Ce PCM a été élaboré en collaboration avec un Comité d'Accompagnement composé des représentants mentionnés ci-contre, ainsi qu'un comité de riverains.

La mission du PCM a été scindée en 3 phases :

- un diagnostic complet de la situation actuelle et de l'évolution récente et tendancielle de la mobilité sur le territoire communal ;
- la hiérarchisation concertée des objectifs à suivre pour le futur PCM avec élaboration et choix d'un scénario de mobilité ;
- la proposition de mesures composant le plan d'actions.

Le présent document établit la synthèse de la troisième et dernière phase de l'étude du PCM.

### III. LES RÉSEAUX ET LE SCHÉMA INTERMODAL

#### Concept multimodal de déplacement

Il s'agit du schéma global des différents modes de déplacement à l'échelle communale. Pour tenter d'atteindre les objectifs définis en phase II du PCM, chaque mode de déplacement ou de transport doit trouver sa place à l'échelle du territoire. Le schéma général d'organisation permet de représenter, de manière simplifiée, l'itinéraire idéal pour connecter les principales fonctions du territoire via chaque moyen de transport tout en tenant compte de la configuration de la commune. Partant de ce concept, un plan d'actions avec des mesures concrètes a pu être élaboré et budgétisé avec les priorités et un phasage sur une durée de minimum 10 ans.

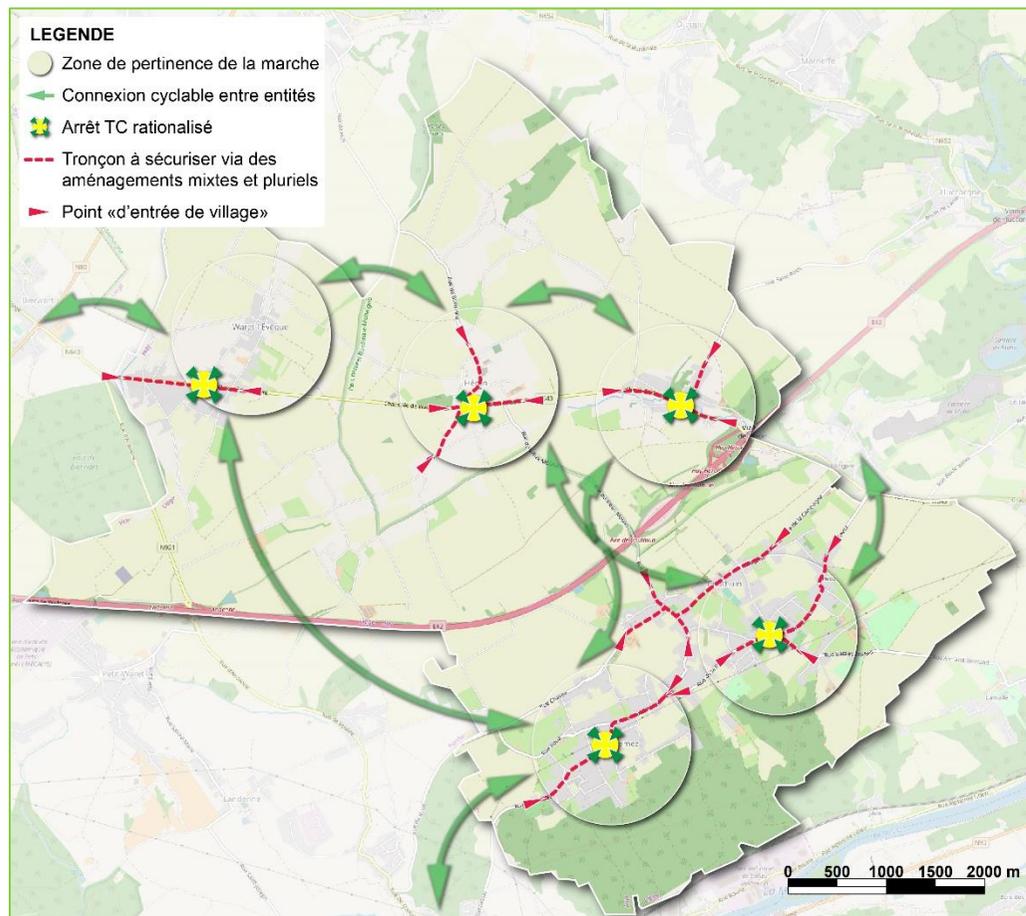
Une attention particulière doit, par ailleurs, être portée sur le fait que les réseaux ne sont pas dévolus à une seule et même fonction à chaque fois, et que toutes doivent être prises en compte. Par exemple, les cheminements piétons jouent à la fois un rôle dans une mobilité dite « fonctionnelle » (permettant de connecter deux points rapidement) et un autre dans une mobilité dite « récréative », où il s'agit là plutôt de se promener dans un but de loisir et non de connexion rapide.

Le schéma multimodal est par ailleurs compatible avec les tendances évolutives prises en compte, telles que les tendances démographiques, d'emplois ou encore sociales.

Il tient compte, enfin, du besoin d'utilisation rationnelle de l'espace, avec notamment la densification du tissu urbain qui permet de concentrer les habitants/commerces/services et ainsi de regrouper certains déplacements. Un développement plus raisonnable des espaces contribue par ailleurs à mieux préserver les espaces naturels/agricoles/forestiers, qui, outre les multiples intérêts écologico-économiques qu'ils représentent, garantissent un cadre de vie plus agréable.



## Schéma intermodal des déplacements



**Zone de pertinence de la marche** - Compte tenu des distances entre entités qui sont peu propices à la marche, il est apparu pertinent de focaliser prioritairement les efforts de développement du réseau piéton/PMR sur les itinéraires concernant le plus de personnes, soit dans un rayon de 800 m autour des centralités (10 min. de marche). Il s'agit de permettre et d'encourager le report plus systématique à ce mode de déplacement, sur des distances qui s'avèrent réalisables par le plus grand nombre.

**Réseau cyclable** - Le vélo représente le mode actif le plus pertinent pour relier les entités entre elles. Profitant de l'important réseau de voiries peu fréquentées, l'ambition est ici de relier les entités via des itinéraires sécurisés et agréables avant tout. Ce mode doit pouvoir représenter une alternative efficace et pertinente à la voiture.

**Connexions en Transports en Commun** - Si la reconfiguration du réseau global de transport collectif semble difficile, l'augmentation des fréquences peut toutefois être permise grâce au renforcement de certains arrêts rendus plus accessibles (connectés aux réseaux cyclo-piétons) et desservant plus d'habitations, équipements, etc. Ce renforcement se porte sur quelques arrêts devant comporter des aménagements intermodaux (parking vélo), conviviaux (abribus) et sécurités (traversées). Si les autres arrêts restent fonctionnels, le fait de n'en renforcer qu'un certain nombre permet d'augmenter la vitesse commerciale sur la ligne, et, en conséquence de rendre potentiellement l'augmentation de vitesse intéressante pour le TEC.

**Accessibilité Automobile et sécurité** - Héron, commune rurale, est et restera une commune fortement dépendante de l'automobile. Les transports en commun

urbain diffus, centralités éloignées, etc.), de réaliser l'ensemble des déplacements pour les habitants/travailleurs de la Commune. Toutefois, il est avant tout primordial que ce soient les questions de sécurité et de confort de vie qui prévalent sur les attentes de vitesses de certains usagers. Si des actions sont à entreprendre en faveur des modes motorisés, elles doivent par conséquent répondre avant tout aux besoins de usagers les plus faibles, qui restent prioritaires.

**Trafic Poids-Lourds / Agricole** - Souvent stigmatisés en raison des contraintes qu'ils représentent en matière de bruits, de vibration, de pollution, les poids-lourds et le charroi agricole restent néanmoins des éléments moteurs de l'économie et doivent pouvoir accéder aux zones d'activités, exploitations et bassins de vie. Il est toutefois pertinent, lorsque des itinéraires alternatifs existent, d'encourager le report de trafic vers des secteurs et des axes moins contraignants pour le confort de vie des riverains.

## IV. PLAN D'ACTION

---

### Présentation

Le plan d'actions comprend 23 mesures spécifiques, qui peuvent répondre aux besoins et/ou pallier des problèmes relevés dans une ou plusieurs des thématiques de mobilité reprises ci-dessous :

- Piétons – Personnes à Mobilité Réduite | label « P »
- Cyclistes | label « C »
- Transport en commun | label « TC »
- Trafic routier | label « TR »
- Stationnement | label « S »
- Mobilité scolaire | label « MS »
- Transport de marchandises et charroi agricole | label « TMA »
- Actions multimodales | label « MU »

Le package de mesures proposées tient compte des contraintes budgétaires, naturelles et techniques et est mis en œuvre par phase de manière à :

- Ventiler les travaux afin de garantir le bon fonctionnement des activités et minimiser les impacts négatifs sur l'accessibilité de la commune ;
- Mettre en place les démarches de concertation et de mobilisation des acteurs à impliquer.

Ce phasage n'est donné qu'à titre indicatif afin d'aider le Collège à identifier les priorités d'action en fonction de la feuille de route qu'il s'est fixé. Il reviendra à la Commune de concrétiser ce calendrier au fur et à mesure de la mise en œuvre du PCM, en tenant également compte des opportunités à venir (exemple : travaux de voirie prévus, offrant l'opportunité de réaménager la rue en y intégrant une piste cyclable, etc.).

La mise en œuvre des actions ne pourra se faire que progressivement, et un premier phasage est proposé dans le cadre de cette troisième phase du PCM :

#### **Mesures à mettre en place à court terme** (sous 2-3 ans max.)

Elles doivent permettre de résoudre les problèmes actuels les plus importants, notamment en termes de sécurité. Ces mesures sont généralement moins contraignantes d'un point de vue budgétaire (les fonds peuvent ainsi être rapidement dégagés) ou s'avèrent essentielles à mettre en œuvre rapidement compte tenu des risques actuellement encourus par certains usagers.

#### **Mesures à mettre en place à moyen terme** (entre 2-3 ans et 5 ans)

Il s'agit de mesures souvent un peu plus coûteuses, dont les travaux sont plus conséquents et doivent être appréhendés de façon précise (étude préalable complémentaire souvent nécessaire).

#### **Mesures à mettre en place à long terme** (entre 5 et 10 ans)

Ces mesures correspondent à des objectifs de fond plus ambitieux, avec des solutions permettant de changer profondément les habitudes de déplacements ancrées dans le quotidien des citoyens. Elles nécessitent un processus de concertation important, avec bien souvent des fonds d'investissements multiples aux vues des acteurs et des sommes concernées. Ces mesures doivent être programmées dès maintenant mais seront mises en œuvre progressivement.

## Volet Piéton

# VOLET PIETON – PERSONNES A MOBILITE REDUITE

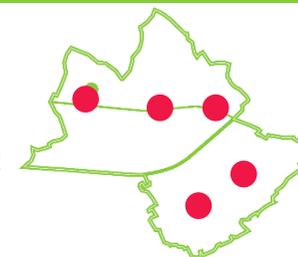
## FICHE ACTION REFERENCEE P-1 | Renforcer la place du piéton

Acteur(s) concerné(s) : Commune de Héron  
 Temporalité : Court terme

### DESCRIPTION DE LA MESURE

Réponse aux objectifs de phase II : I-A-1, I-B-4, I-C-5, I-C-6, I-C-7, I-D-9, I-D-9, II-A-3, III-A-1

Sur le territoire Héron, comme nombre de communes rurales en Wallonie, la mobilité piétonne et PMR se résume aujourd’hui, pour beaucoup, aux micro-déplacements réalisés entre le véhicule motorisé ayant servi au déplacement et le point de destination (domicile, école, commerce ou encore service). Cet état de fait s’explique par plusieurs facteurs, tels que des contraintes physiques (distances de déplacement généralement importantes, dénivelé, etc.) mais également des habitudes de déplacement, acquises par mimétisme ou parce que les modes de déplacement dits « doux » apparaissent comme peu sécurisés et/ou praticables. En effet, les aménagements qui sont rencontrés en voirie actuellement présentent bien souvent des lacunes dans leur conception ou leur disparité, qui n’offrent pas aux usagers des conditions suffisantes de sécurité susceptibles de les encourager à se déplacer autrement qu’en voiture alors que la distance de déplacement est théoriquement acceptable (moins de 800 m, soit 10 min. au maximum).



Afin de faire évoluer ce choix dans les modes de déplacement, ce qui aura pour effet d’améliorer le cadre de vie, la convivialité des espaces ou encore la sécurité de façon générale, deux leviers d’actions peuvent notamment être activés :

1. Cibler les secteurs sur lesquels il convient d’intervenir de façon à pouvoir **proposer un réseau d’aménagements qui soit cohérent, continu, adapté à tous les usagers et sans ambiguïté quant à sa fonction**. Pour établir cette sélection d’aménagement à réaliser, il a fallu au préalable relever l’état des infrastructures piétonnes au niveau des 5 centralités de la commune (Waret-l’Évêque, Héron, Lavoisier, Couthuin et Surlemez), de manière à identifier les tronçons manquants, les problématiques de conception (trottoirs non abaissés) et à les désigner comme zone d’intervention prioritaire. Ces aménagements peuvent, sur certains tronçons comme le long de la rue Pravée, être couplés à des interventions désignées dans le cadre du volet cyclable (repris dans la suite du rapport), de manière à rationaliser les coûts et proposer un aménagement de qualité, bien dimensionné, plutôt que deux espaces moins qualitatifs.
2. **Limiter les privilèges accordés ou laissés jusqu’à présent aux automobilistes**, et qui ont conduit à la prise d’habitudes de stationnement perturbant fortement les déplacements pour les modes doux. Ces derniers font alors le choix de se reporter sur les déplacements motorisés faute de se sentir pleinement en sécurité sur les trottoirs. Pour rappel, l’arrêt et le stationnement sont interdits *à tout endroit où il est manifestement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers de la route ou de les gêner sans nécessité, notamment [...] sur les trottoirs* (code de la route, article n°24).

### MÉTHODOLOGIE SUIVIE DANS LE CADRE DU PCM AFIN DE CIBLER LES TRONÇONS SUR LESQUELS INTERVENIR. Cette méthodologie est proposée dans le guide des bonnes pratiques, édité par la Région Wallonne

DÉTERMINATION DES ITINÉRAIRES STRUCTURANTS	DIAGNOSTIC DES ITINÉRAIRES	ADAPTATION DES CHEMINEMENTS	ENTRETIEN DES CHEMINEMENTS	EXTENSION DES ITINÉRAIRES
Il s’agit de repérer tous les éléments susceptibles d’attirer des flux de personnes, tels que les équipements, commerces, arrêts de transport, zones récréatives ou bien encore les pôles d’habitat. Ensuite, le travail consiste à les connecter de façon rationnelle et le plus directement possible.	Sur les itinéraires identifiés, un travail de repérage de la qualité des aménagements proposés est réalisé, permettant d’identifier les lacunes. Il peut s’agir de problématiques d’emprise des trottoirs, de pression de la part du stationnement illicite ou de l’état des revêtements.	Des interventions ciblées sont proposées, dans le but d’insister sur l’importance de proposer un aménagement adéquat : création d’un trottoir de 1,5 m de large, disposant d’une bordure en saillie et d’un revêtement stable et plane.	Suite à leur mise en œuvre, ces aménagements seront entretenus de manière à rester utilisés par le plus grand nombre. La Commune et la Police veilleront également au respect de leur utilisation, notamment de la part des automobilistes afin d’éviter tout retour en arrière.	Si le PCM désigne des tronçons à aménager, cela ne signifie pas pour autant que d’autres ne peuvent être également réalisés, notamment dans le cadre d’une opportunité qui se crée (par exemple suite à des travaux d’impétrants).

# VOLET PIETON – PERSONNES A MOBILITE REDUITE

## FICHE ACTION REFERENCEE P-1 | Renforcer la place du piéton

Acteur(s) concerné(s) : Commune de Héron  
Temporalité : Court terme

### SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE EN PAGE PRÉCÉDENTE

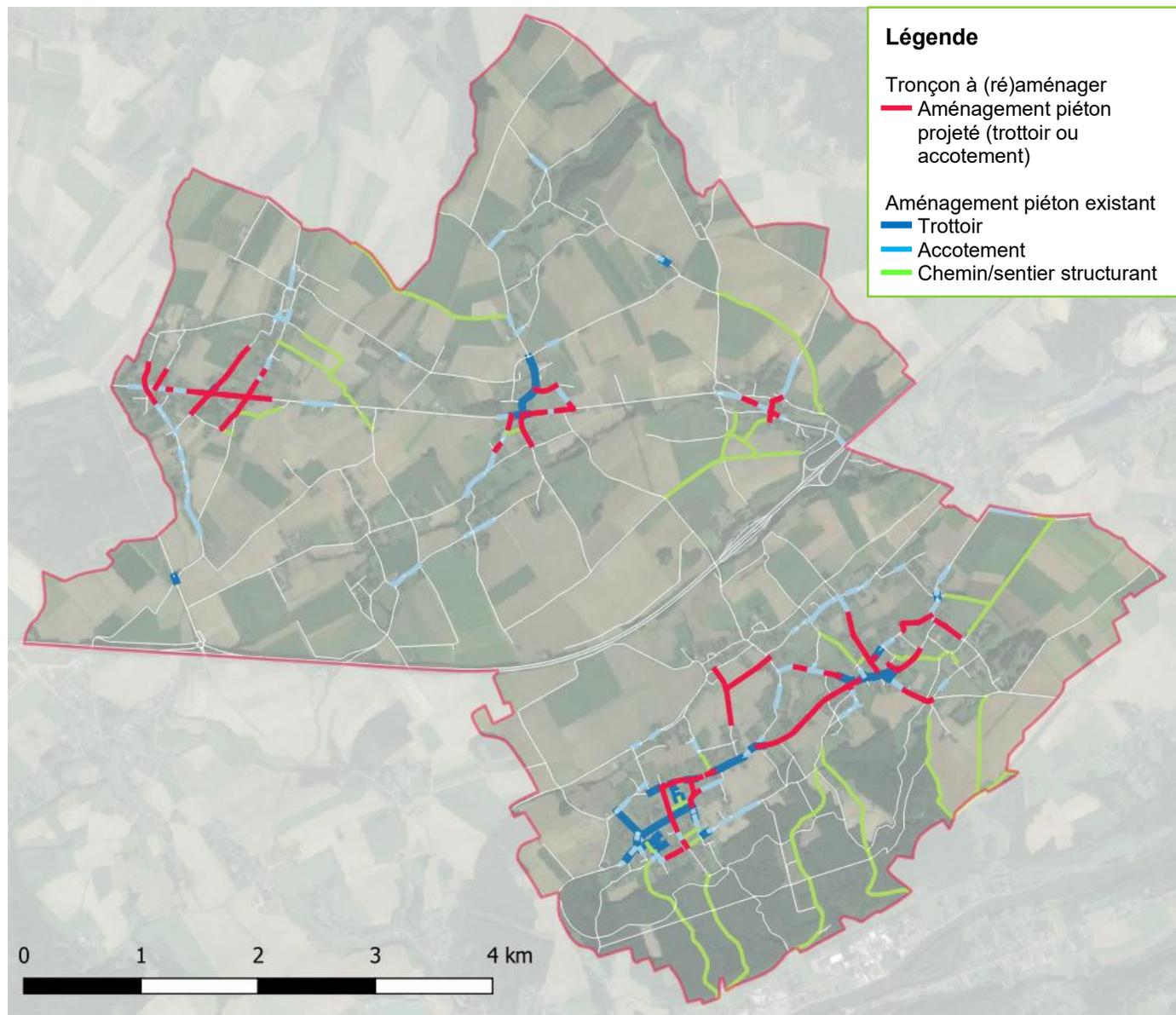
En appliquant la méthodologie exposée en page précédente, la carte ci-contre a pu être établie. Cette carte fait se superposer les aménagements piétons existants (déclinés en trottoir, accotement et cheminement) et les portions désignées pour être aménagées en priorité selon ce mode.

Des focus sont présentés en page suivante sur chacune des 5 centralités.

### Légende

Tronçon à (ré)aménager  
— Aménagement piéton projeté (trottoir ou accotement)

Aménagement piéton existant  
— Trottoir  
— Accotement  
— Chemin/sentier structurant



### AMÉNAGEMENTS À RÉALISER EN PRIORITÉ

Waret-l'Évêque	2,5 km
Héron	1 km
Lavoir	0,5 km
Couthuin	3 km*
Surleméz	2 km

± 9 KM À AMÉNAGER

### ENVELOPPE BUDGÉTAIRE = 2.250.000 € HTVA

Aménagement d'espace public = 170€/m<sup>2</sup>., avec la prise en compte d'un trottoir de 1,5 m de large. Cette enveloppe ne tient pas compte des achats de terrains éventuels, ni du budget des études techniques préalables.

\* dont 1.06 km d'aménagement cyclo-piéton, rue Pravée.

# VOLET PIETON – PERSONNES A MOBILITE REDUITE

## FICHE ACTION REFERENCEE P-1 | Renforcer la place du piéton

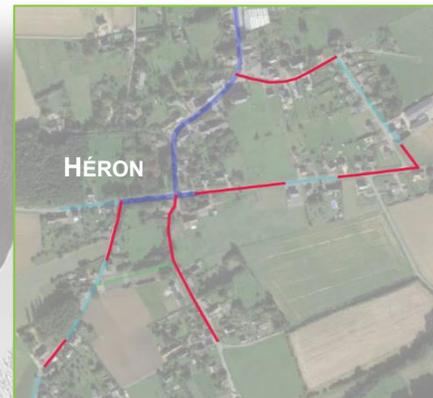
Acteur(s) concerné(s) : Commune de Héron  
 Temporalité : Court terme

### SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE EN PAGE PRÉCÉDENTE



Choix faits dans la sécurisation le long de la chaussée de Wavre, l'accès vers l'école et l'arrêt de bus principal

Couverture maximale du réseau de voiries autour du centre géographique (écoles)



Connexion vers l'arrêt de bus central



Offrir des aménagements aux piétons, tout à fait absent actuellement



Comblers les lacunes dans les aménagements existants, assurer une connexion entre le centre et la salle Plein Vent (en complément avec l'aménagement d'une piste cyclable) et proposer des aménagements le long des axes bâtis (ou le devenant progressivement) à proximité du centre géographique.

- Tronçon à (ré)aménager piéton projeté (trottoir ou accotement)
- Aménagement piéton projeté (trottoir ou accotement)
  - Trottoir
  - Accotement
  - Chemin/sentier
  - Chemin non structurant

## Volet Cyclable

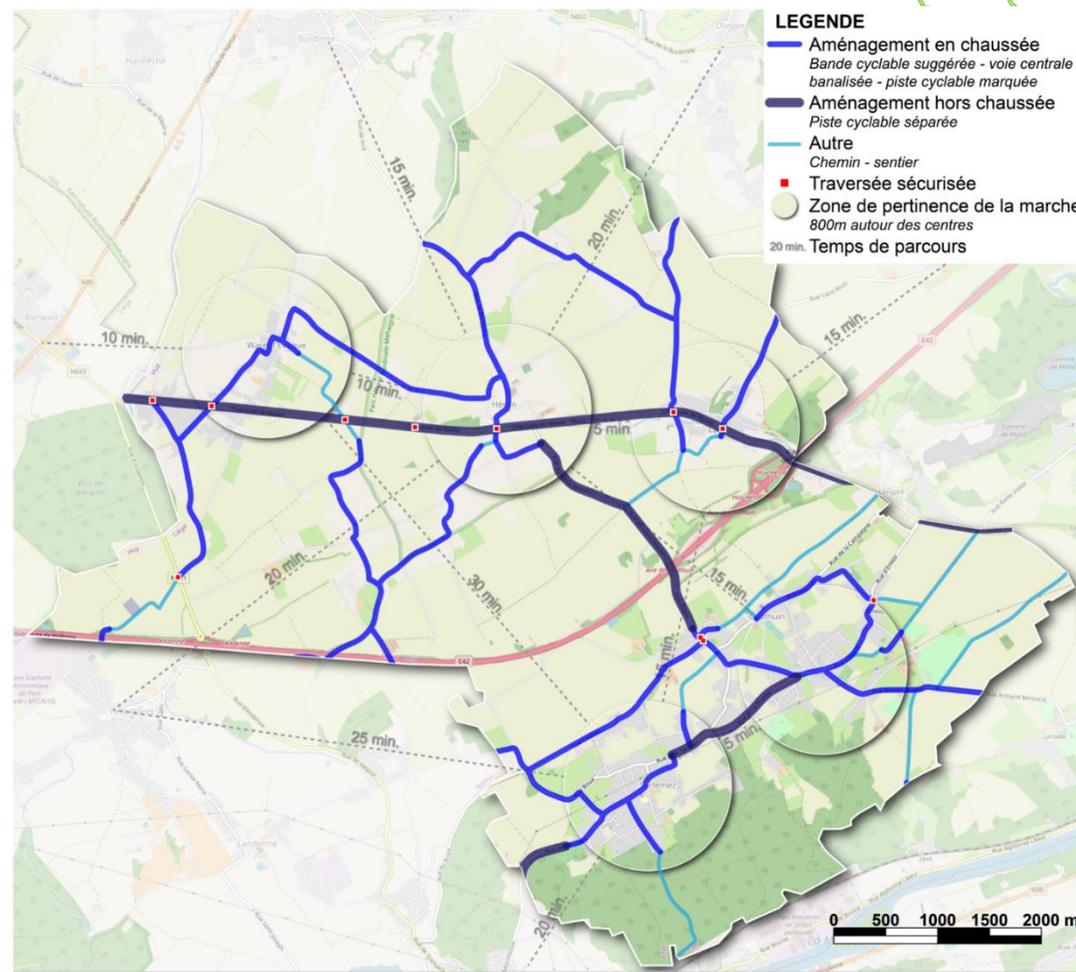
### DESCRIPTION DE LA MESURE

Sous réserve de pouvoir disposer d'aménagements et d'itinéraires adaptés et sécurisés, la mobilité cycliste peut représenter un mode de déplacement intéressant sur la commune de Héron, permettant de relier les entités entre-elles. En effet, les distances se prêtent peu à la mobilité piétonne et les transports en commun ne pourront pas proposer une offre de service permettant de répondre à tous les besoins. Afin de proposer des connexions inter-entités systématiques, la mesure C-1 met en évidence le réseau cyclable à développer afin de permettre le développement de ce mode pour les déplacements « habituels » et d'amener localement un partage de la voirie qui soit à même d'induire un apaisement de la circulation sur les portions situées en agglomération.

Ce réseau a été conçu de la manière suivante :

- Connecter le plus directement possible les centralités de la commune mais également celles des communes voisines les plus proches, tout en étant attentif aux contraintes de dénivelé.
- Réserver les aménagements hors-chaussée (pistes cyclables séparées) aux axes concernés par un trafic important et/ou rapide (cf. tableau ci-dessous), aux secteurs à fort dénivelé et connaissant un trafic routier important ou bien encore aux portions visées pour une réduction d'emprise de la chaussée.
- Maximiser le partage de la voirie lorsque c'est possible, car permettant d'induire un meilleur respect entre usagers, d'apaiser dans certains cas le trafic automobile et de réduire les coûts d'aménagement.

Réponse aux objectifs de phase II : I-A-1, I-A-2, I-C-5, I-C-6, II-A-1, III-A-1



ENVELOPPE BUDGÉTAIRE = 3 300 000 € HTVA

Aménagement d'espace public = 170€/m². Cela peut comprendre la chaussée, piste cyclable, trottoir, zones vertes, plantations, mobilier urbain avec des matériaux classiques mais sans renouvellement du

# VOLET CYCLABLE

## FICHE ACTION REFERENCEE C-2 | Augmenter l'offre en stationnement

Acteur concerné : Commune de Héron  
Temporalité : Court / moyen terme

### DESCRIPTION DE LA MESURE

Réponse aux objectifs de phase II : III-A-1, III-A-3, III-B-5

Cette mesure vise la promotion et la création de la mise en place d'un réseau de parkings vélos permettant de mettre en confiance les usagers cyclistes. Ce développement est à mettre en place parallèlement à celui du réseau cyclable global, même si cela implique que l'offre soit dans les premiers temps sous-utilisée. En effet, c'est par la visibilité des aménagements cyclables et leur présence plus importante dans l'espace public que des reports modaux (automobile → vélo) vont progressivement se faire. Il n'est par conséquent pas opportun d'espérer attendre d'avoir une « masse critique » de cyclistes sur les routes pour commencer à mettre sur pied la constitution d'une offre en stationnement pertinente.



L'usage de ces places ne sera pas plébiscité si la sécurité n'est pas optimum et si les risques de vols sont importants. Les règles à respecter afin de maximiser l'utilisation de cette offre en stationnement sont les suivantes :

- Les **places doivent être visibles**, bénéficiant ainsi d'un niveau de contrôle social suffisant qui va grandement jouer un rôle dissuasif contre le vol. La visibilité des places dépend de leur implantation (ouvertes sur les espaces fréquentés) mais également de l'éclairage. Si l'éclairage public est faible, il convient alors de mettre un éclairage s'allumant automatiquement quand une personne se présente.
- Les **supports d'attache doivent être adaptés**. Les systèmes de type pince-roue (qui peuvent endommager les roues et ne permettent pas de fixer le cadre) sont de ce fait non-adaptés. Il convient de leur préférer les appuis-vélos en acier rectangulaires (« U » inversés) qui restent plus difficile à découper pour un voleur, en tenant par ailleurs compte des personnes non ou mal voyantes, c'est-à-dire en proposant un axe horizontal bas (permettant d'être détecté avec une canne).
- L'implantation des places doit être **au plus proche du point de destination**. Si l'offre est trop éloignée (même de 15 m), et que du mobilier urbain permet d'attacher des vélos plus près, elle risque d'être sous-utilisée.
- L'offre peut répondre à un stationnement de courte durée (à proximité d'un commerce par exemple) ou de longue durée (école). En fonction de cela, les **aménagements peuvent différer** :
  - Support d'attache unique (voire double), prenant peu de place sur l'espace public et très proche de la destination pour le stationnement courte durée ;
  - Groupe de dispositifs, si possible protégés des intempéries, pouvant être plus éloignés du point de destination pour le stationnement longue durée.

### DISPOSITIFS D'ATTACHE

#### QUANTIFICATION DE L'OFFRE A PROPOSER

Ecole	10% du nombre d'élève + corps enseignant
Commerce de détail	1 à 2 dispositifs
Equipement d'intérêt collectif	5% du nombre d'employés
Centre sportif	25% à 50% de l'offre en stationnement automobile

#### Dispositifs à proscrire



#### Support à privilégier autant que possible



### ENVELOPPE BUDGÉTAIRE

Prix variant de 150€ à 275€ / dispositif d'attache

# VOLET CYCLABLE

## FICHE ACTION REFERENCEE C-3 | Sensibiliser et encourager l'usage du vélo

Acteur concerné : Commune de Héron  
Temporalité : Court terme

### DESCRIPTION DE LA MESURE

Réponse aux objectifs de phase II : I-B-3, III-A-1, III-A-3

Outre le fait de proposer des aménagements permettant de sécuriser les déplacements à vélo et de proposer une offre de stationnement adaptée aux points de destination, il est important de promouvoir ce mode. C'est en effet en le « normalisant » que certains usagers pourront être convaincus de l'intérêt qu'il présente en matière de qualité de vie, d'apaisement de la circulation ou encore d'écologie.

Le contexte géographique (distances et dénivélés pouvant être importantes) représente une contrainte à l'usage, qui ne peut être que partiellement pallié par des aménagements cyclables. Consciente de cette difficulté, la Commune entend proposer prochainement une aide financière à l'acquisition de vélos électriques neufs. Cette aide substantielle (200 €/vélo pour prix d'achat de minimum de 1 000 €) permettra ainsi aux personnes qui le souhaitent d'acquérir plus facilement un véhicule qui présente des avantages multiples (cf. ci-après).

Parallèlement à cette mesure, le PCM désigne également la mise en place d'un jalonnement cyclable (au moyen de panneaux indicateurs) permettant aux usagers de prendre connaissance du trajet à suivre et du temps nécessaire pour relier les différentes entités entre-elles. Cette mesure permet de faire prendre conscience que le vélo peut représenter un mode de déplacement tout à fait pertinent, et pouvant s'avérer intéressant (en temps de parcours) par rapport à la voiture sur certains trajets ou certains horaires.



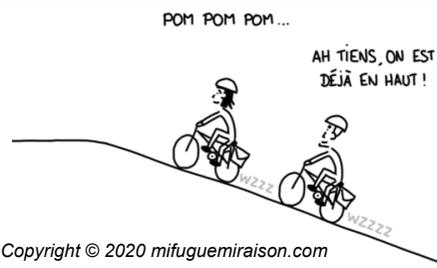
### COMPARAISON DE BUDGET ENTRE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE ET VOITURE

	Vélo à assistance électrique (haut de gamme)	Voiture
Prix d'achat	2.249 €	15.000 €
Prix d'achat réparti par an (vélo : 5 ans d'utilisation   voiture : 10 ans)	450 €	1.450 €
Coûts énergétiques annuels (trajets de 20 km / jour sur 200 jours / an)	3 €	360 €
Coûts d'entretien annuels (trajets de 20 km / jour sur 200 jours / an)	112 €	1.160 €
Assurance	70 €	500 €
<b>Total annuel</b>	<b>635 €</b>	<b>3.470 €</b>

### TEMPS DE PARCOURS POUR RELIER LES DIFFÉRENTES ENTITÉS (EN MIN.)

	Waret			Heron			Lavoir			Couthin			Surlomez		
	Temps voiture	Temps vélo électrique	Temps vélo	Temps voiture	Temps vélo électrique	Temps vélo	Temps voiture	Temps vélo électrique	Temps vélo	Temps voiture	Temps vélo électrique	Temps vélo	Temps voiture	Temps vélo électrique	Temps vélo
Heron	5	7	10												
Lavoir	5	12	17	2	5	7									
Couthin	9	17	24	6	11	15	5	10	14						
Surlomez	10	18	25	7	13	18	7	12	17	4	6	8			
Andenne	11	20	29	10	18	26	11	19	27	9	13	19	5	8	11
Bierwart	4	6	9	5	11	16	6	16	23	10	21	30	10	20	29
Burdinne	7	10	14	5	10	15	7	16	22	11	21	30	12	22	32
Wanze	11	27	38	8	20	29	6	15	21	7	13	19	10	19	27

■ moins du double de temps de parcours par rapport à la voiture  
■ plus du double de temps de parcours par rapport à la voiture



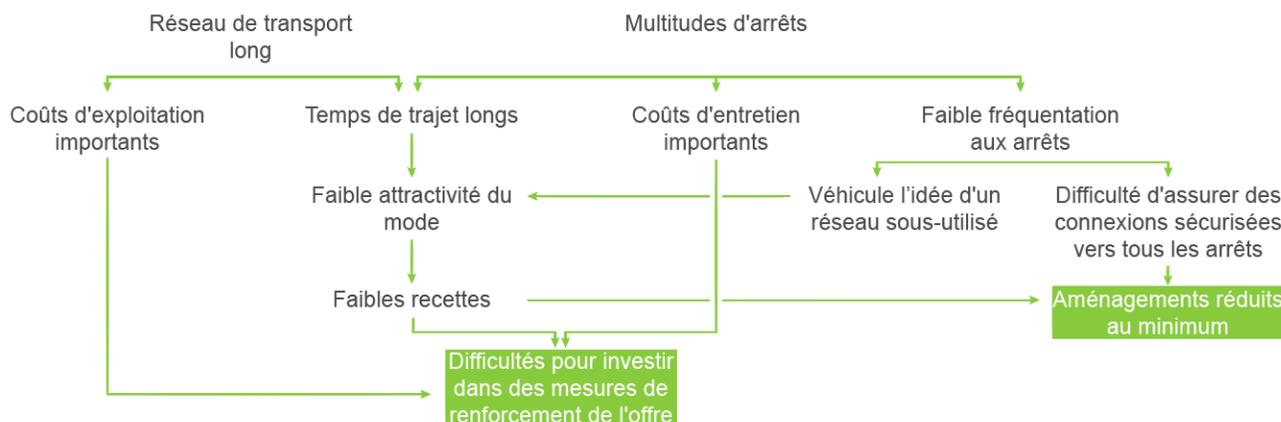
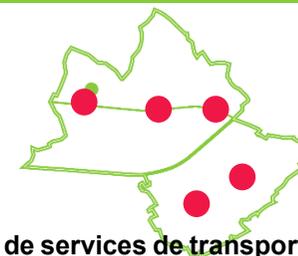
Copyright © 2020 mifugemiraison.com

## Volet Transport en Commun

### DESCRIPTION DE LA MESURE

Réponse aux objectifs de phase II : I-A-2, I-D-8, III-B-5

Compte tenu du type d'urbanisation sur la commune aujourd'hui (entités distantes entre-elles et de faibles densités), il apparaît difficile de proposer une restructuration importante de la desserte en transport en commun avec un réseau plus maillé associé à une fréquence plus importante. Les difficultés qui limitent en effet toute évolution sur le réseau aujourd'hui peuvent être résumées (schématiquement) de la façon suivante :



Afin de permettre la mise en place de services de transport plus efficaces, une solution proposée dans le cadre de cette mesure vise à fonctionner selon deux étapes :

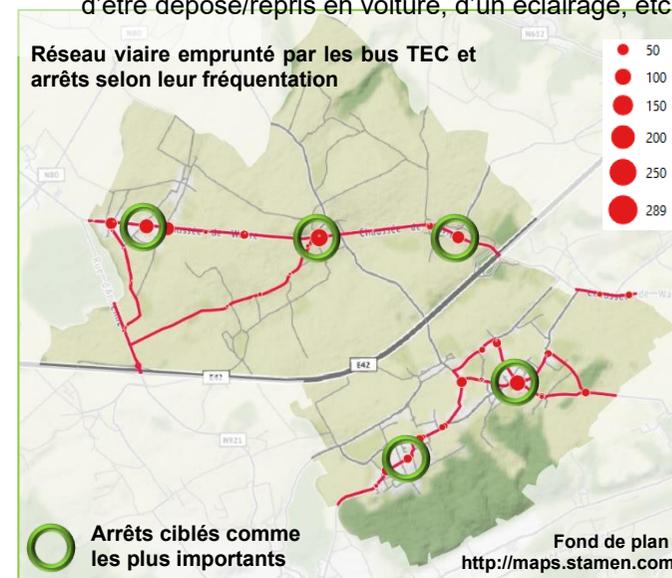
1. Tout d'abord, cibler les arrêts les plus intéressants (car les mieux situés, les plus fréquentés) et leur associer des aménagements qui soient systématiquement :
  - o praticables pour tous,
  - o sécurisés, tant sur le chemin vers ces arrêts qu'aux points d'arrêt eux-mêmes,
  - o attractifs, c'est-à-dire disposant d'un mobilier urbain confortable, de possibilité de laisser un vélo ou d'être déposé/repris en voiture, d'un éclairage, etc.

2. Une fois ces arrêts rendus plus intéressants, et pouvant donc capter un nombre de voyageurs plus importants tout en offrant des garanties de sécurité plus satisfaisantes, la desserte des lignes de transport peut être prioritairement renforcées sur ces points d'arrêt, ce qui permet donc de :

- o Limiter les pertes de temps liées aux temps d'embarquement / débarquement ;
- o Faire embarquer plus d'utilisateurs et donc d'augmenter les recettes ;
- o Espérer une desserte plus fréquente, les bus pouvant effectuer un nombre de rotations plus important.

### ARRÊTS À RENFORCER ET NOMBRE DE MONTÉES

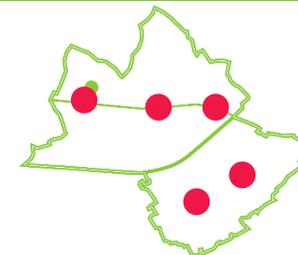
Arrêt	Entité	Moyenne pour un sens (JOM)	
		Actuellement	Regroupement (rayon de 700m)
Eglise	Surlemez	4	9
Monument	Couthin	13	24
Route de Petit-Waret	Héron	15	16
Maison communale	Waret-L'Evêque	11	31
Ecole	Lavoir	10	14
<b>Total</b>		<b>53</b>	<b>94</b>



### SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE EN PAGE PRÉCÉDENTE

Réponse aux objectifs de phase II : I-A-2, I-D-8, III-B-5

Les 5 arrêts à renforcer désignés précédemment doivent être rendus accessibles à tou·te·s, en ce compris les Personnes à Mobilité Réduite. Ils doivent de ce fait présenter un certain nombre d'aménagements qui, de façon complémentaire à ce qui est installé au sein des véhicules, concourent à garantir une accessibilité sans assistance (permettant ainsi à chaque usager d'emprunter, sans dépendre d'une tierce personne, les transports en commun). Les éléments auxquels ils convient d'être attentifs dans le cadre de l'aménagement des arrêts sont les suivants :

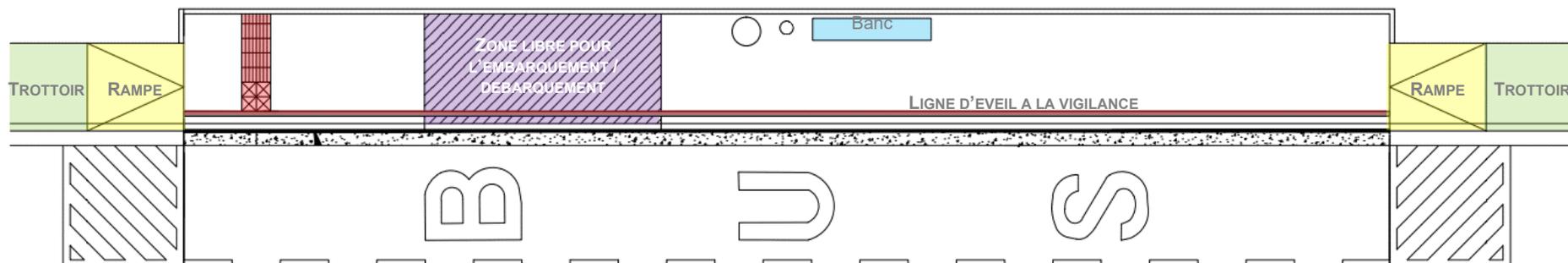


- Un **revêtement stable**, permettant à une personne en fauteuil roulant ou une personne avec poussette (par exemple) de pouvoir évoluer sans difficulté et ainsi s'approcher du véhicule ou se mettre en sécurité sur le quai. Ce dernier doit par ailleurs être suffisamment large pour permettre à tou·te·s de réaliser un demi-tour.
- Une **signalétique** au sol et verticale permettant à chaque usager de pouvoir se repérer sur un arrêt (zone d'embarquement, approche de la fin du quai, etc.). Il s'agit ici par exemple d'installations podotactiles, d'éléments d'éveil à la vigilance, etc.
- Une **rampe** permettant de rejoindre le quai (aménagé à une hauteur permettant un embarquement à niveau avec les bus) depuis le trottoir, si celui-ci n'est pas assez haut ;
- Un **passage libre** entre le quai et tout obstacle (tel qu'un abri) qui soit d'au moins 85 cm).

Au-delà de ces éléments à respecter impérativement pour garantir une accessibilité pour tou·te·s, les 5 arrêts désignés doivent pouvoir être aménagés de façon exemplaire et permettre de réaliser une intermodalité efficace. De ce fait, il convient d'associer à ces arrêts, selon une distance la plus proche possible, les installations suivantes :

- Un **abri associé à un banc** ou tout autre élément permettant de s'asseoir. Ce type d'aménagement est important pour une personne âgée par exemple, compte tenu des délais d'attente entre deux bus sur certaines plages horaires ;
- Un **système d'éclairage**, offrant à l'arrêt et à ses occupants une visibilité et renforçant ainsi le sentiment de sécurité ;
- Plusieurs **dispositifs d'attache-vélo**, sécurisés (cf. fiche action C-2) et idéalement abrités, permettant aux personnes qui sont plus éloignées de ces arrêts de pouvoir venir en vélo ;
- Possibilité de **reprise/dépose en voiture**. C'est particulièrement le cas à Lavoir, Héron et Waret-l'Évêque, où les arrêts sont situés le long de la chaussée de Wavre (voie très fréquentée et habitations pouvant se trouver à plus de 500 m de distance).

En association avec les mesures P-1 à 6 et C-1, il y a par ailleurs lieu de proposer des **itinéraires cyclo-piétons sécurisés** vers ces arrêts ciblés, de façon à permettre aux usagers des transports en commun de rejoindre ces arrêts sereinement et de **pouvoir traverser**.



Source : [https://www.infotec.be/Portals/0/PDF/Professionnels/TEC\\_GuideBonnesPratiques\\_Online.pdf](https://www.infotec.be/Portals/0/PDF/Professionnels/TEC_GuideBonnesPratiques_Online.pdf)

## Volet Trafic Routier & Sécurité

### DESCRIPTION DE LA MESURE

Réponse aux objectifs de phase II : II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-B-5

Plusieurs axes de la commune de Héron sont concernés par une problématique malheureusement rependue sur ce territoire composé d'un bâti rural étiré : la vitesse excessive dans les centralités. Cette problématique est liée à des habitudes de comportement sur lesquelles il est difficile d'intervenir directement, mais elle est permise par l'aménagement des espace publics, sur quoi il est par contre possible d'agir. Le fait d'apaiser un axe ou un centre vis-à-vis du trafic routier est en effet possible en réalisant :



- des **opérations de requalification des espaces** : Si elles qui peuvent se révéler vite couteuses (car elles impliquent d'intervenir sur tout l'espace à la faveur d'aménagements multifonctionnels et paysagers), elles restent toutefois les plus intéressantes car permettent d'amener plus de cohérence au sein de l'espace public et un plus grand respect entre les besoins propres à chaque mode ;
- des **interventions ponctuelles** : plus fonctionnelles qu'esthétiques, ces aménagements de plus faibles envergures permettent de répondre à une problématique en un point donné. Cela peut être pertinent sur une portion particulièrement problématique (proximité d'école, virage, traversée, etc.) mais ces interventions ne permettent généralement pas d'amener un changement de comportement en amont et en aval de l'aménagement. Un dispositif de ralentissement mis en entrée de ville (type dos d'âne) ne va en effet pas permettre de maintenir un respect de la vitesse sur toute une traversée de village par exemple.

Pour cette mesure TR-1, avant de désigner les interventions spécifiques retenues au niveau des 6 entrées de village désignées comme les plus problématiques, il est dans un premier temps proposé de présenter différentes interventions possibles, sous la forme d'un référentiel « général » relatif aux aménagements de réduction des vitesses.

		Type de voirie			Transport en commun, PL et charroi agricole	Contrainte(s) spécifique(s)	Coût	Efficacité par rapport au ralentissement	Association
		Vitesse	Charge de trafic max. (sur 24h - 2 sens)	Hiérarchisation					
	Cousin	<= 50 km/h	10.000	Liaison locale et inf.	Compatible	Pas dans un virage Pas cote-à-cote si voirie < 6m Nuisance à proximité d'habitations Contraint l'entretien de la voirie Long d'au moins 16m (avec rampes)	4.000-6.000 €	++ (VL) + (PL) - (Moto)	Rétrécissement
	Plateau	<= 50 km/h	10.000	Liaison locale et inf.	Compatible, sous réserve de proposer une partie plane suffisamment longue (8m si autobus simple, 15 si articulé)	Nuisances vibratoires potentielles Pas dans un virage	20.000-40.000 €	++	
	Ralentisseur de trafic	<= 50 km/h	3.000	Desserte locale		Pas dans un virage ni un carrefour Nuisance à proximité d'habitations Peu compatible avec charroi agricole (lourd) Contraint l'entretien de la voirie	10.000-12.000 €	+++	Rétrécissement
	Rétrécissement	<= 50 km/h	Trafic compris entre 1.000 et 2.500 EVP/h dans les deux sens	Liaison locale et inf.	Compatible avec largeur de 3,5 m	Pas de réduction de la vitesse en permanence (liée au trafic) Long de 15 à 60 m selon le trafic	5.000-20.000 €	++ (si trafic suffisant) - (si trafic trop faible)	Coussin
	Dévoisement	<= 70 km/h	Pas de limite	Réseau secondaire et inf.		Peu d'effets sur les portions où la vitesse est faible, à moins de mettre un îlot central	Très variable selon aménagements associés (simple potelet ou réaménagement complet de la voirie sur 45 m en zone à 50 km/h)	++ (si vitesse = 50 km/h) + (vitesse = 30 km/h)	Rétrécissement Coussin
	Radar automatique (fixe, feux ou tronçon)	Pas de limite	Pas de limite	-	Compatible	Pas de contrainte spécifique	65 à 80.000 € (radar fixe) 90.000 € (radar feux) 160.000 € (radar tronçon)	fixe : ++ feux : +++ tronçon : ++ (que sur un itinéraire)	

### SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE EN PAGE PRÉCÉDENTE

Réponse aux objectifs de phase II : II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-B-5

Sur base du tableau présenté précédemment, les mesures apparaissant les plus pertinentes ont été associées aux 4 axes constituant les entrées d'agglomération des entités de *Surlemez* et de *Couthuin*. Au regard des charges de trafic globalement rencontrées dans ce contexte rural, les aménagements de type « rétrécissement » n'ont pas été retenus car ils seraient de faible efficacité (trafic insuffisant la plupart du temps pour amener un réel ralentissement). S'agissant de zones résidentielles, les coussins n'ont également pas été retenus car pouvant amener des nuisances sonore et vibratoire pour les habitations les plus proches.

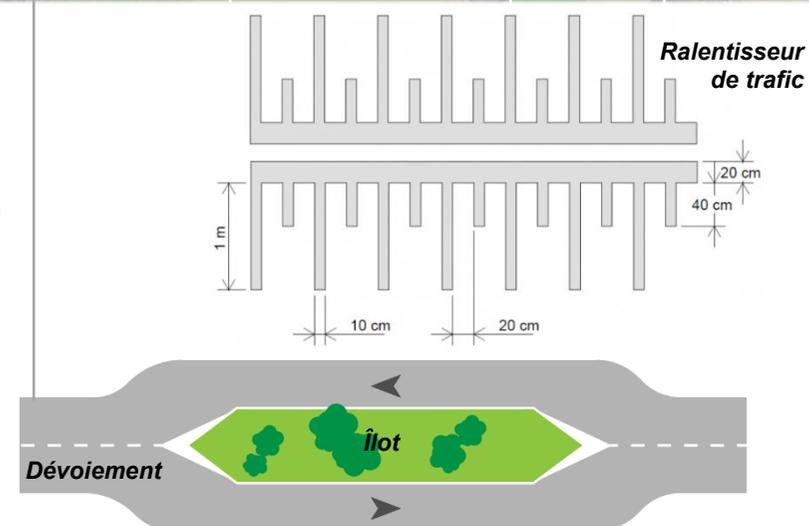


### RUE CHAVÉE

Cet axe rectiligne, limité à 50 km/h, compte 3 tronçons successifs : route hors agglomération (ouest), route bordant des habitations d'un seul côté (au centre), route non résidentielle mais limitée toujours à 50 km/h, perçue comme une route hors agglomération. Le constat de vitesses importantes est lié au tracé rectiligne et à la très faible densité du bâti qui permet difficilement de lire l'axe comme une voie d'agglomération.

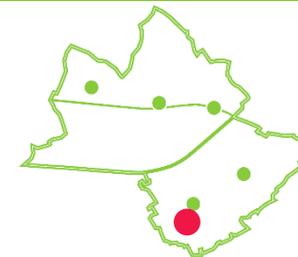
Afin de changer cela, il convient d'avancer sur ces deux aspects, c'est-à-dire :

- Donner une image (et donc un aménagement) de **voirie en agglomération**. Il y a lieu dès lors de :
  - Marquer au sol un bande cyclable à partir de l'entrée en agglomération. Franchissable par les voitures, et proposée sur la chaussée, elle vise à souligner le partage de l'espace entre les différents modes et à réduire visuellement l'espace de circulation des véhicules motorisés ;
  - Proposer des abords de chaussée comprenant trottoirs et espaces de stationnement strictement délimités, quitte à induire un dévoiement ;
  - Marquer la cession de priorité de façon plus stricte avec la rue de la Petite Ferme ;
  - Adopter un profil de voirie différent de ce qui se retrouve à l'ouest de la rue de la Petite Ferme (éclairage, emprise, aménagements latéraux, plantations, etc.).
- Mettre en place des **aménagement ponctuels de ralentissement** à l'approche et au sein de chaque portion de route bordée d'habitations :
  - A l'approche, l'aménagement doit être visible afin d'appeler à la vigilance et à la prise de conscience d'une entrée en agglomération ;  
→ DÉVOIEMENT + ILOT CENTRAL OU PLATEAU S'IL Y A UN CARREFOUR.
  - Au sein des portions bâties, une succession de dispositifs de ralentissement est proposée afin de permettre de limiter les reprises de vitesses dans la zone d'agglomération  
→ RALENTISSEUR (espacés d'au moins 75 m)



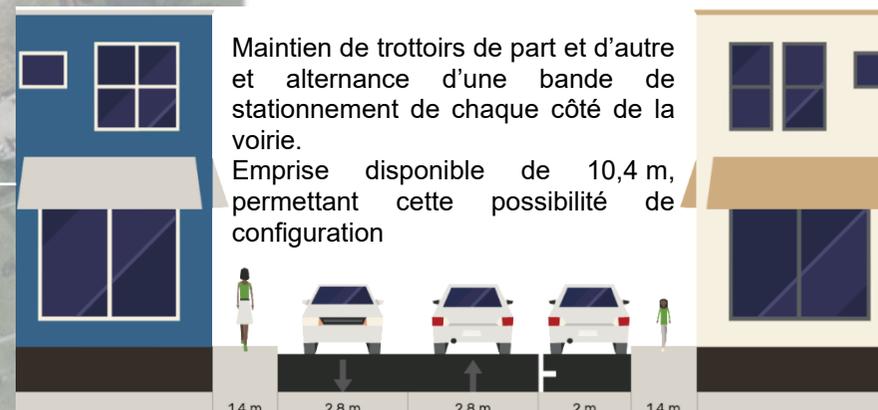
### SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE PRÉCÉDEMMENT

Réponse aux objectifs de phase II : II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-B-5



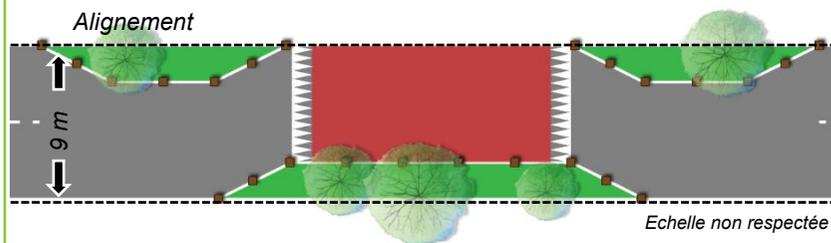
### RUE DES BRULÉES

Cette entrée d'agglomération est différente de la précédente (rue Chavée) car elle donne sur une voirie bordée d'habitations de chaque côté et présente plusieurs contraintes importantes pour le choix des aménagements de ralentissement : rue en pente, virage, emprises disponibles limitées et pression du stationnement. Ces contraintes peuvent concourir à apaiser la vitesse, car elles impliquent d'avoir une approche attentive.



La rue des Brulées présente un virage et une pente qui permettent difficilement de proposer des aménagements de ralentissement au sol. Toutefois, il est possible d'induire le ralentissement en matérialisant l'entrée en zone d'agglomération par un **dévoisement** (associé à une surélévation légère) et en proposant ensuite des **aménagements « urbains »** au sein de la zone résidentielle : trottoirs, emplacements de stationnement délimités, éclairage public, etc. La proximité du virage permet de limiter la vitesse, ce permet de maintenir une vitesse réduite après le dévoisement proposé.

La rue des Brulées est par ailleurs **empruntée par les bus TEC**, ce qui limite le champ des possibles concernant les aménagements. En effet, un bus fait 2,5 m de large et les croisements entre deux véhicules de ce type devront se faire à vitesse réduite dans cette zone. Cela peut toutefois jouer en la faveur d'un apaisement de la circulation, les véhicules devant anticiper le croisement avec les autres et donc adapter leur vitesse en conséquence.



### SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE PRÉCÉDEMMENT

Réponse aux objectifs de phase II : II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-B-5



### RUE DE LA CAMPAGNE

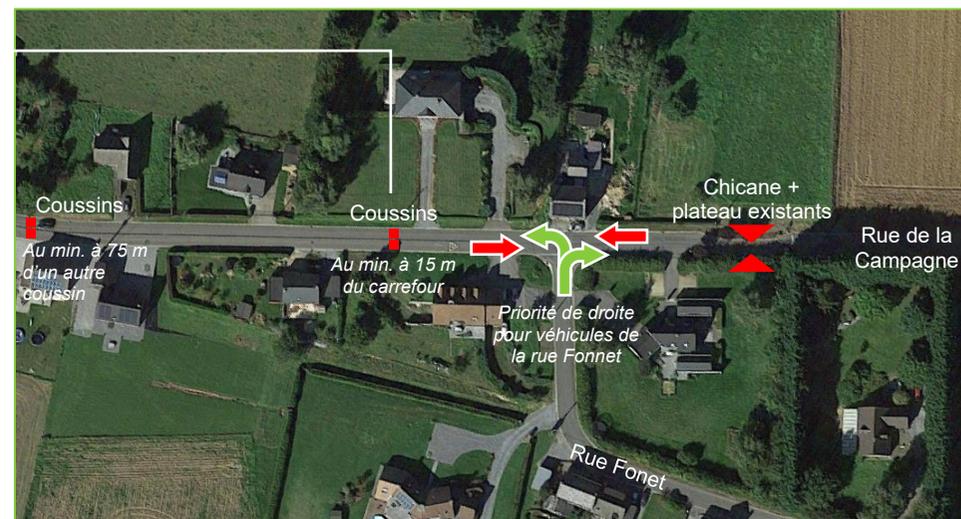
Cet axe est l'un des plus empruntés car il permet de connecter *Couthuin* et *Surlemez* à la N643 (itinéraire vers Huy) mais surtout à la E42. Une grande partie des navetteurs l'utilisent dans le cadre de leurs déplacements pendulaires, avec comme conséquence un trafic quittant majoritairement l'agglomération le matin et y rentrant le soir. Par ailleurs, il se présente sous la forme d'une ligne droite d'un kilomètre comptant très peu d'habitations. Ce cocktail d'une voirie de transit-droite-non bâtie amène une problématique de vitesse importante que l'aménagement de dévoiement + plateau ne parvient pas suffisamment à juguler.

A nouveau, le changement de comportement doit ici se faire selon plusieurs biais, précédemment décrits au niveau des deux autres zones d'entrées de village :

- Assoir une image de **zone en agglomération**, en accordant à l'espace public d'autres aménagements que la seule chaussée à double sens. Le fait de voir des trottoirs, des zones de stationnement dédiées, des bandes cyclables suggérées/marquées (qui donnent une visibilité de la présence potentielle de cyclistes) contribue très fortement à conscientiser les automobilistes sur le mode de conduite à adopter ;
- La configuration de l'axe (rectiligne) et l'absence de dénivelé permettent de proposer des **dispositifs de ralentissement rapprochés** (min. tous les 75 m) et contraignants (coussins). Les ralentisseurs de trafic ne sont en effet pas adaptés à un tel axe supportant un trafic important (+ de 3.000/jour), et le charroi agricole contraint également ce type d'aménagement.

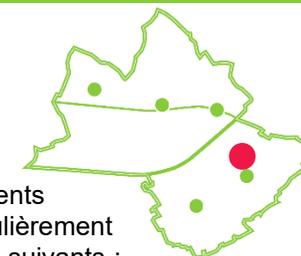


Illustration d'un double coussin



SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE PRÉCÉDEMMENT

Réponse aux objectifs de phase II : II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-B-5



### RUE D'ENVOZ

Cette quatrième entrée de village se présente comme celle de la rue de la Campagne, à savoir au bout d'une longue ligne droite sur un axe utilisé comme voie de transit plébiscité dans le cadre des déplacements pendulaires. Toutefois, elle ne dispose pas actuellement d'aménagements particuliers destinés à limiter la vitesse à l'approche de l'agglomération (elle en compte au sein de la zone d'agglomération), ce qui amène régulièrement au constat de comportements dangereux. L'apaisement de la circulation doit une nouvelle fois être envisagé en travaillant sur les deux aspects suivants :

- La mise en place d'un ou plusieurs dispositifs de ralentissement ;
- L'affirmation du caractère urbain de l'axe.

Un nouvelle fois, il est important d'associer ces deux éléments car la mise en œuvre de l'un des deux seulement ne permettra de répondre qu'à certains problèmes. En effet, un ralentisseur va permettre d'imposer une réduction de la vitesse (sous peine sinon d'endommager le véhicule) tandis que l'aménagement urbain va permettre de matérialiser le caractère urbain de l'axe et de stabiliser la vitesse réduite grâce à l'aménagement.

L'axe présenté ci-dessous (aux Pays-Bas, village de Blesse) représente un bon exemple d'aménagement transposable au niveau de la rue d'Envoz (et des autres voies d'entrée dans l'agglomération sur le territoire de Héron).

#### DISPOSITIF DE RALENTISSEMENT – Dévoisement bilatéral



- 1 Dévoisement imposant le ralentissement
- 2 Plantation masquant partiellement la vue (appelant une vigilance plus importante et accentuant le besoin de ralentir)
- 3 Signalisation de l'obstacle
- 4 Mise en place d'un éclairage renforcé (ici, plus près du sol)



1 – RALENTISSEMENT

2 – URBANITE



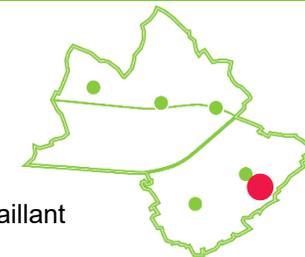
- Trottoirs de part et d'autre 1
- Continuité dans l'éclairage bas 2
- Ralentisseur venant rappeler l'importance de respecter de la vitesse
- Réduction visuelle de la largeur de la chaussée (encadré ici par des massifs verdisés) 4
- Continuum bâti 5

#### CARACTERE URBAIN DE L'AXE



### SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE PRÉCÉDEMMENT

Réponse aux objectifs de phase II : II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-B-5



### RUE DES BASSES TRIXHES

Cette entrée de village comporte également longue ligne droite sur un axe utilisé comme voie de transit.

Si des panneaux marquant l'entrée et la sortie de l'agglomération sont présents, aucun dispositif ralentisseur n'ont été aménagés à ce jour, ce qui amène régulièrement au constat de comportements dangereux. L'apaisement de la circulation doit une nouvelle fois être envisagé en travaillant sur les deux aspects suivants :

- La mise en place d'un ou plusieurs dispositifs de ralentissement ;
- L'affirmation du caractère urbain de l'axe.

Un ralentisseur en entrée de village (vu la largeur de la voirie 4,5 – 5m) un coussin central avec rétrécissement de la chaussée va permettre d'imposer une réduction de la vitesse et un aménagement plus urbain avec un dévoiement va permettre de faire perdurer ce ralentissement.



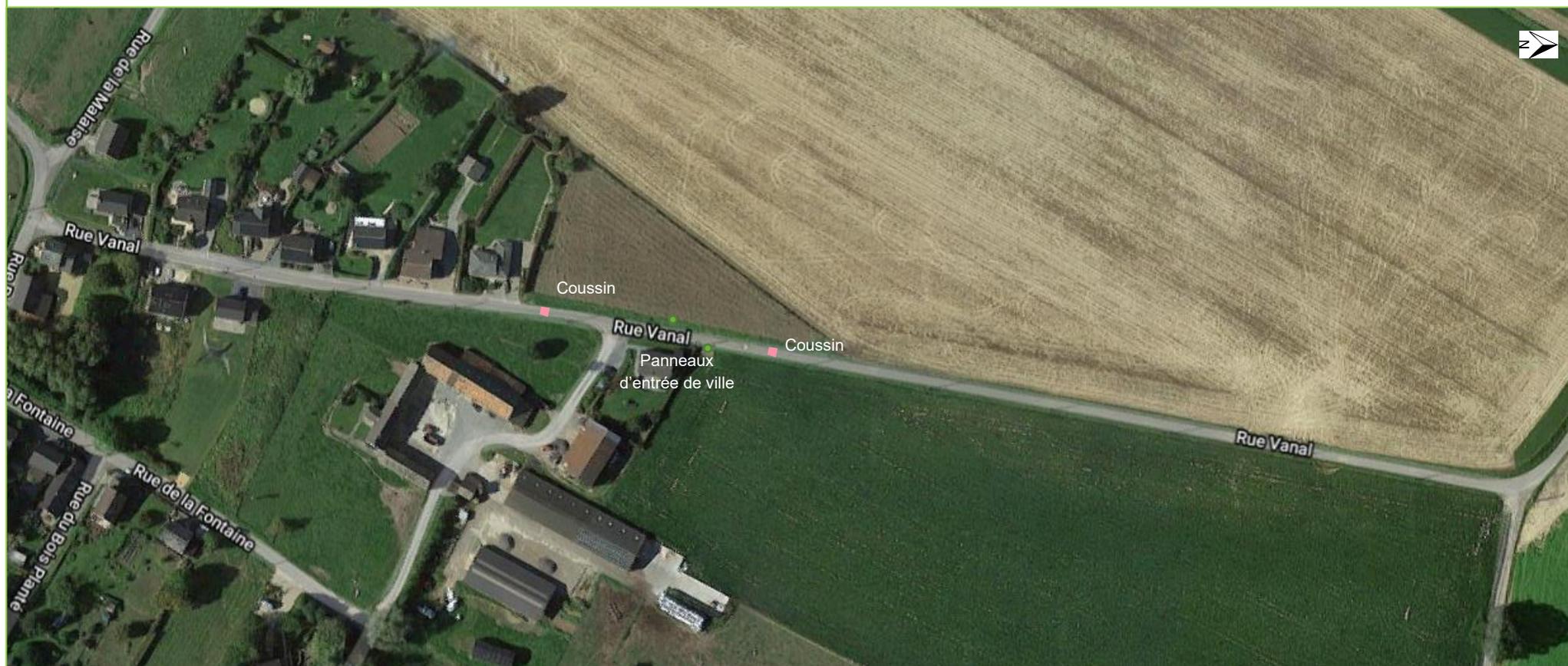
SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE PRÉCÉDEMMENT

Réponse aux objectifs de phase II : II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-B-5

### RUE VANAL

Cette entrée de village comporte également longue ligne droite sur un axe utilisé comme voie de transit.

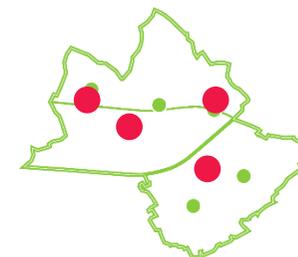
La mise en place de deux coussins ralentisseurs, avant et après les panneaux marquant l'entrée et la sortie de l'agglomération (1 coussin au centre de la voirie de 3 m de large), permettront un ralentissement en entrée de village. Une distance minimale de 75 m sera respectée entre les deux dispositifs et plus de 15 m entre le dispositif et le croisement.



### DESCRIPTION DE LA MESURE

Réponse aux objectifs de phase II : I-D-8, II-A-2, II-B-5, II-C-7, III-A-2

Les principales problématiques de vitesse en agglomération se rencontrent sur le territoire de Héron au niveau des secteurs d'entrée de ville (cf. fiches actions TR-1) mais également sur certaines portions résidentielles situées au sein des entités. Les principes qui permettent de régler, ou du moins d'atténuer, ces problématiques sont généralement les mêmes que celles précisées sur les 4 entrées de ville visées par les mesures spécifiques de sécurisation. En effet, il s'agit ici aussi d'**intervenir localement sur la réduction de la prise de vitesse** et d'inciter en parallèle les usagers à conduire de façon raisonnée, en adéquation avec le **caractère urbain**. Les traversées de village doivent toutefois souvent intégrer un élément qui n'a pas été abordé dans les fiches TR-1, celui des **traversées piétonnes**. En effet, les portions retenues pour faire l'objet d'une mesure spécifique (chaussée de Wavre sur Waret-l'Évêque et Lavoire et rue du Dr Beaujean) sont des espaces structurants pour les centralités traversées et comptent, outre un tissu résidentiel, des points d'attraction (arrêt de bus notamment) susceptibles d'induire des flux piétons réguliers.



Une difficulté qui touche particulièrement le territoire de Héron aujourd'hui (comme beaucoup de communes rurales) est le fait que le tissu est souvent de trop faible densité, étiré en bordure d'axes rectilignes particulièrement longs, que **l'urbanité de la zone est faiblement perçue**. Cette perte (volontaire ou non) de la notion de prudence qui doit s'imposer dans ce type de zone en agglomération est par ailleurs très fortement accentuée par le fait que le réseau viaire est, de façon générale, monofonctionnel, aménagé pour la voiture (ou du moins le trafic motorisé). Les automobilistes perçoivent l'espace comme leur étant réservé de façon exclusive, car ils ne voient pas de piétons ou cyclistes, ni d'aménagements destinés à ces modes. Compte tenu de cela, si les mesures précisées ci-après désignent des aménagements ponctuels visant à gêner la prise de vitesse et donc à apaiser la circulation, il est important de préciser que l'aménagement complet des espaces publics (avec la prise en compte des besoins propres à chaque mode, l'intégration d'éléments plantés/paysagers, l'adaptation si besoin de l'éclairage, etc.) reste important à réaliser. Mais ce type d'aménagement coûte vite beaucoup (entre 160 et 250€/m<sup>2</sup>, soit 500 000 € pour une portion de 300 m de long environ) et peut demander du temps à pouvoir être financé, alors que les problématiques liées à la vitesse sont déjà rencontrées aujourd'hui.

Il y a de ce fait **deux possibilités principalement** :

1. Aménager un ou des dispositifs de ralentissement à « faible » coût (cf. **1a** ci-contre), qui sont destinés à rester le temps qu'un projet de réaménagement complet soit potentiellement étudié, financé et mis en place (dispositif de ralentissement intégré dans un réaménagement global de l'espace public, cf. **1b**)
2. Aménager un ou des dispositifs de ralentissement pérennes, dont l'efficacité sera plus importante, mais qui ne seront pas associés à d'autres aménagements au niveau de l'espace public. Leur présence doit alors être plus répétée que dans le cas d'un réaménagement complet, car l'espace n'induit pas le changement de comportement et les incitations à reprendre de la vitesse après un dispositif de ralentissement seront toujours présentes. L'exemple proposé ici (avenue Gaston Baudoupris à Seneffe) illustre un axe comptant une multitude d'aménagements (rétrécissement, dévoiement et ralentisseur de trafic).



### SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE PRÉCÉDEMMENT + CF. ESQUISSE « WARET-L'ÉVÊQUE »

Réponse aux objectifs de phase II : I-D-8, II-A-2, II-B-5, II-C-7, III-A-2

L'entité de Waret-l'Évêque est desservie par la chaussée de Wavre (voirie régionale), le long de laquelle se sont implantées des habitations entre les rues de la Burdinale et du Grand Vivier. Cet axe régional, destiné à assurer une fonction de transit (connexion entre Eghezée et Huy notamment), est emprunté par un trafic important (par rapport aux autres axes de la commune) qui n'a pas pour origine / destination l'entité de Waret-l'Évêque et qui de ce fait adopte une vitesse et des pratiques de conduite pouvant apparaître comme problématique vis-à-vis du cadre de vie et de la sécurité des habitants. La figure ci-dessous met en évidence les limitations de vitesse sur la chaussée de Wavre, à proximité du centre de Waret-l'Évêque.



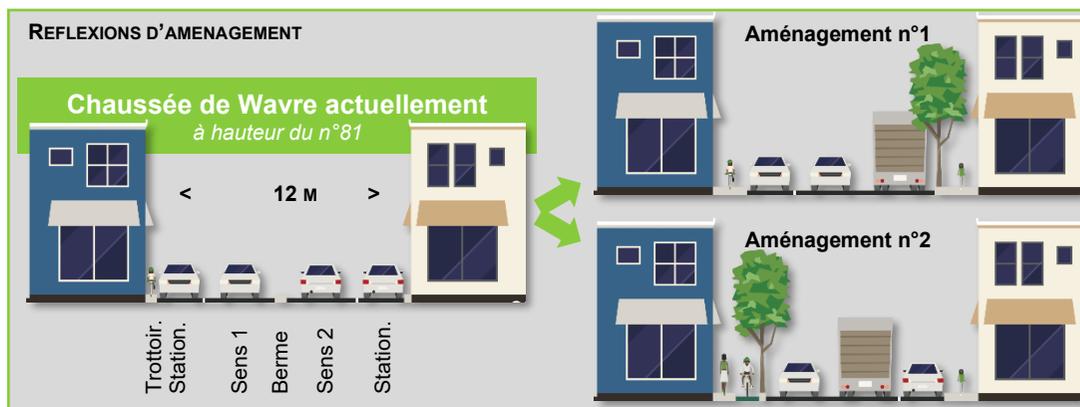
Si les vitesses sont adaptées au contexte (zone 30 près de l'école, 50 km/h de vigueur dès les premières habitations de l'entité), force est de constater qu'elles sont peu respectées. La v85\* constatée sur la chaussée de Wavre est en effet de 74 km/h au lieu des 50 km/h autorisés, soit près de 50% plus élevé. Ce non-respect de la vitesse est dû à plusieurs éléments sur lesquels il est difficile d'agir directement (fonction de transit de l'axe et habitudes notamment) mais est également lié à l'aménagement de l'espace public, sur lequel il est en revanche possible d'intervenir.

Afin de sécuriser la traversée de Waret-l'Évêque, il est essentiel de proposer des aménagements urbains au niveau de l'espace public (donnant de l'espace à tous les modes, présentant des éléments d'agrément, des plantations, etc.), qui peuvent être associés à des aménagements de ralentissement. Ces derniers sont limités du fait de la fonction de l'axe, qui doit pouvoir jouer son rôle de transit (au risque d'induire des reports sur d'autres axes potentiellement moins adaptés) mais doivent néanmoins permettre d'amener au respect de vitesses (qui, pour rappel, sont adaptées à cette portion).

### Aménagements de ralentissement :

- Au niveau des deux zones d'entrée/sortie : L'entrée en zone urbaine, qui est une zone mixte en termes d'affectation, d'usagers de l'espace, etc., doit pouvoir être affirmé de manière franche et induire un ralentissement. Un dévoiement comprenant une berme centrale verdurisée/d'agrément représente l'option la plus adaptée : imposition « physique » du ralentissement, limite d'entrée en agglomération identifiable, possibilités d'aménagement d'agrément, etc.
- Au niveau de la zone centrale : afin de rappeler le respect des vitesses et offrir une protection aux traversées cyclo-piétonnes à proximité de l'arrêt de bus et l'école, un îlot central est intéressant (d'ailleurs prévu d'ici la fin 2020). La mise en place d'un feu à la demande, permettant aux usagers des modes doux de se sentir pleinement en droit et en sécurité lors de leur traversée, pourrait être associé ;
- La possibilité d'un radar tronçon représente également une installation complémentaire afin de garantir le respect des vitesses.

**Aménagements d'espace public :** Comme précisé précédemment, il est important d'offrir à l'espace public une image de zone urbaine et donc de proposer des aménagements propres à chaque mode. Les coupes ci-dessous donnent des exemples d'aménagements pour une même emprise disponible (avec des plantations associées).

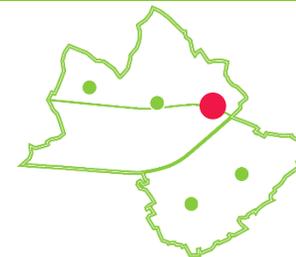


\* v85 : il s'agit de la vitesse pratiquée par 85% des usagers.

### SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE PRÉCÉDEMMENT + CF. ESQUISSE « LAVOIR »

Réponse aux objectifs de phase II : I-D-8, II-A-2, II-B-5, II-C-7, III-A-2

L'entité de Lavoir est également desservie par la chaussée de Wavre (voirie régionale), qui suit ici une trajectoire courbe et non plus rectiligne. Cet axe a été aménagé au nord du noyau villageois historique (à l'origine autour de l'église Saint-Hubert) et a induit finalement un développement côté nord (et non autour de l'édifice religieux) le long d'un axe parallèle à la chaussée de Wavre (Thier Goffin – Vinâve – Carrières). Ce bref historique contextualise le fonctionnement et la perception au niveau de la chaussée de Wavre, qui apparaît comme une voie permettant de donner accès au village et non comme un axe fédérateur de celui-ci. La fracture matérialisée par cet axe est ici plus importante par rapport à Waret-l'Évêque, où le tissu bâti, relativement continu, bilatéral et franchement tourné vers l'axe, permet plus aisément de percevoir celui-ci comme un espace public structurant de l'entité villageoise. Sur Lavoir, côté nord, le sentiment d'entrée de ville apparaît après s'être engagé rue Vinâve (d'ailleurs le panneau d'agglomération est implanté ici) et la chaussée de Wavre en est la voie d'accès. Côté sud, la très faible densité et mise à l'écart des bâtiments vis-à-vis de la chaussée de Wavre ne permet pas non plus de comprendre que cet axe régional est un maillon du réseau de voirie d'agglomération du village.



La complexité sur Lavoir est qu'il sera difficile, car peu pertinent/utilisé, de mettre en places des aménagements qui soient efficaces au niveau de l'espace public et qui permettent de donner l'impression d'une circulation en agglomération, et ce car le tissu urbain n'est pas développé dans ce sens. Les solutions de sécurisation se portent ici davantage sur des propositions d'aménagements de voirie hors agglomération, du moins tant que le tissu bâti ne s'est pas étoffé autour de l'axe. La vitesse réglementée à 70 km/h reste donc pertinente, mais il y a lieu d'intervenir au niveau des carrefours principaux tout en tenant compte de la mesure TC-1 qui vise à constituer un arrêt de transport central sécurisé et accessible.

Lavoir est par ailleurs concerné par des problématiques de vitesse au niveau de la rue de Huccorgne, empruntée par les habitants du village du même nom afin de rejoindre l'échangeur n°8. Cette fonction de transit, associée à un axe rectiligne et en pente, amène régulièrement des problématiques de vitesse. Afin d'imposer un respect des vitesses, des aménagements de type chicanes pourraient être proposés (pas de dispositifs au sol, du fait de la pente).



Aménagement de type chicane + plateau légèrement surélevé pouvant s'inscrire dans la rue de Huccorgne afin d'induire un meilleur respect des vitesses



Sécurisation du carrefour avec un aménagement central physique, auquel est associé une traversée piétonne avec éclairage particulier et, potentiellement, un feu à la demande. Un dévoiement léger est ainsi créé, contribuant à l'apaisement de la circulation.

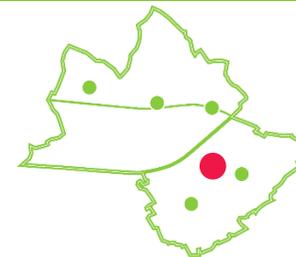


Elément physique (ici berme centrale surélevée) présent au centre de la voirie de manière à appeler à la vigilance et éviter notamment que des automobilistes ne coupent trop le virage lors d'une insertion / sortie de la chaussée de Wavre.



**SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE PRÉCÉDEMMENT + CF. ESQUISSE « DR BEAUJEAN »** Réponse aux objectifs de phase II : I-D-8, II-A-2, II-B-5, II-C-7, III-A-2

La rue du Dr Beaujean est un axe résidentiel permettant de faire le lien entre Longpré (et la chaussée de Wavre, l'accès à l'autoroute) et Surlemmez, en évitant de passer par le centre de Couthuïn. Il est plébiscité par de nombreux usagers en transit qui, du fait de la longueur de l'axe (800 m), de son tracé relativement rectiligne et de sa densité faible à modérée, ont souvent tendance à rouler trop vite (vitesse autorisée : 50 km/h). L'apaisement de la circulation pourrait ici passer par des aménagements de ralentissement dissuasifs très contraignants. Cependant, la rue est empruntée par les bus du réseau TEC. Certains aménagements ne sont donc pas recommandés : ralentisseur de trafic et dévoiement marqué notamment. Le caractère résidentiel de l'axe ne permet pas non plus de proposer des aménagements pouvant amener des contraintes de bruit (coussins notamment, qui lui est pourtant compatible avec un trafic de bus) et la volonté d'inscrire l'axe comme maillon du réseau cyclable apparaît peu compatible avec des aménagements de chicane.



L'apaisement de la circulation sur cet axe peut passer, outre les interventions du secteur d'entrée d'agglomération décrites dans la mesure TR-1C, par une qualification de l'axe en tant qu'espace urbain (trottoirs, bandes cyclables, éclairage, plantations) ainsi que la mise en place de zone de plateau surélevé. Ce type d'aménagement fonctionne bien pour réduire la vitesse, il permet de marquer le carrefour comme zone d'attention et peut avoir des nuisances sonores faibles vis-à-vis des riverains. Une proposition est faite au carrefour des rues Dr Beaujean et Moray. Emprunté par les bus du réseau TEC notamment, ce carrefour doit être aménagé en maintenant l'espace disponible pour l'exécution des manœuvres (rayon de giration des bus TEC : 6,5 m en rayon intérieur et 12 m en rayon extérieur, avec dans les zones d'approche du plateau et dans le virage des potelets permettant d'éviter de voir des véhicules empiéter sur les espaces de trottoir ou s'y stationner). Sur le reste de la rue, la configuration de la voirie au niveau du carrefour entre les rues Dr Beaujean et de la Galerie ne légitime pas de devoir intervenir fortement (emprise et visibilité réduite, d'autant plus si des aménagements de trottoirs sont réalisés). Dans l'attente d'un développement urbanistique de long de l'axe, des coussins peuvent être proposés comme figuré ci-dessous, sans pour autant amener de nuisances sonores et se révélant efficaces contre les vitesses excessives.



Aménagement efficace et peu coûteux, intéressant pour répondre rapidement à une problématique de vitesse.



Trajectoire des bus au niveau du carrefour

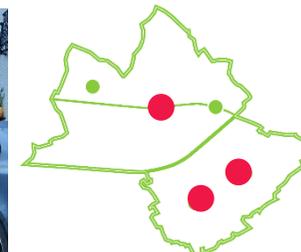


## Volet Stationnement

Réponse aux objectifs de phase II : II.C.6, II.C.7, II.A.2, III.B.6

Le stationnement est une problématique principalement rencontrée dans les centralités de Couthuin et de Héron, avec du stationnement empiétant sur les trottoirs notamment au niveau des commerces et des écoles (voir fiche mobilité scolaire). Il y a, à l'heure actuelle, un conflit entre les automobilistes qui souhaitent se garer au plus près de leur destination, souvent encouragés par des bordures de trottoirs rabaissées, et les piétons qui souhaitent circuler librement sur les trottoirs, avec une poussette, à deux de front, en croisant une personne marchant en sens inverse, etc.

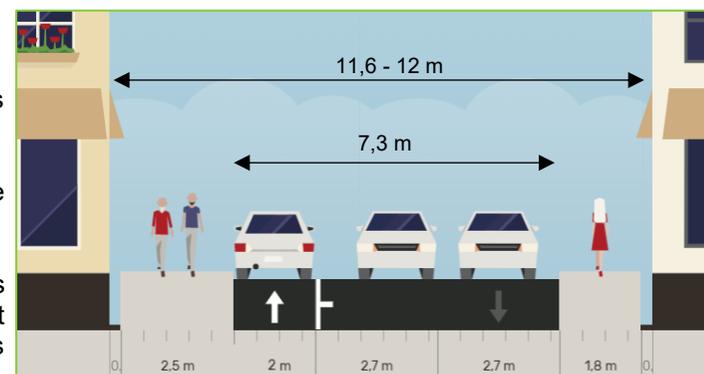
Les emprises de voiries étant invariables (distance entre deux frontons bâtis), les solutions à trouver pour répartir au mieux les espaces de circulations propres à chaque mode doivent être trouvées au cas par cas, en redistribuant certaines emprises, en réduisant certain(e)s espaces/possibilités de stationnement, en repensant certains sens de circulation (mise à sens unique partielle ou totale d'un axe) ou bien encore en préférant réaliser un espace suffisamment dimensionné plutôt que deux insuffisants (il vaut mieux par exemple proposer un trottoir de 1,5m que deux de 0,75m).



### Pour mieux encadrer le stationnement dans les centralités, plusieurs options sont possibles :

- Délimiter par de la peinture au sol les emplacements autorisés afin d'indiquer à l'automobiliste les zones autorisées. Pour permettre cette option, la largeur de voirie doit permettre d'accueillir :
  - deux bandes de circulation de 2,75 m minimum chacune,
  - ainsi qu'une bande de stationnement de 2 m (sachant qu'une place de stationnement implique une longueur minimale de 5 m),
  - ➔ soit 7,3 m de large au total sur la voirie ;
  - auquel s'ajoutent ensuite les trottoirs : 2m minimum au moins d'un côté de la voirie dans les centralités, 1,2-1,4 m étant une largeur minimale qui n'est pas considérée comme suffisamment qualitative pour permettre aux passants de se croiser, une largeur de 2m permet des croisements assez confortables.

La figure ci-contre permet de visualiser un exemple de profil de voirie.



- En cas de réfection des trottoirs, prévoir des bordures non-rabaissées en dehors des endroits où cela est nécessaire pour les piétons (traversées notamment). Si les bordures ne peuvent être refaites, des potelets (éventuellement amovibles) peuvent être implantés afin d'empêcher le stationnement. Ces potelets permettront une amélioration notable mais ne sont pas optimaux du point de vue de la convivialité de la circulation des piétons sur le trottoir.
- Mieux signaler les parkings hors voirie publics qui peuvent être utilisés : c'est notamment le cas du parking du CPAS à Héron (cf. image ci-contre + esquisse « Héron »).
- Encourager les bons comportements :
  - Sensibiliser les riverains, par exemple au moyen de prospectus.
  - Après une phase de sensibilisation : mise en place de sanctions (amendes).

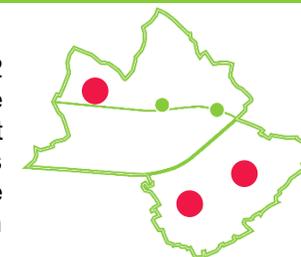


## Volet Mobilité Scolaire

### DESCRIPTION DE LA MESURE

Réponse aux objectifs de phase II : I-D-9, II-A-3, II-C-6, II-C-7, III-A-8, III-A-2, III-A-3

Les écoles (maternelles et primaires) présentes sur le territoire de Héron se trouvent dans les entités de Waret-l'Évêque, Surlemez (2 établissements) et Couthuïn). Compte tenu d'un certain nombre de contraintes précédemment évoquées avec le volet Piétons/PMR (distance domicile école, manque d'aménagement pour les modes doux, habitudes de déplacement en voiture, insécurité, etc.), les flux qui convergent quotidiennement vers ces établissements se font en voiture selon une forte proportion. Ils occasionnent des difficultés de stationnement aux abords des écoles, qui se traduisent finalement par des comportements inadaptés, dont celui de se stationner sur certains trottoirs (au plus près de l'entrée/sortie) qui occasionne une insécurité importante et encourage une part importante des parents à faire de même afin d'éviter toute mise en danger de leurs enfants.



Plus spécifiquement, l'école de Waret-l'Évêque dispose d'un parking situé rue Guillitte permettant la dépose. A Couthuïn, un parking est proposé de l'autre côté de la maison communale, pourtant, de nombreux comportements de stationnement gênant au plus près de l'école sont constatés. A Surlemez, les largeurs de voiries permettent peu d'options d'aménagement. La commune prévoit de récupérer le terrain de l'ancien presbytère afin de le réaménager en espace public proposant également du stationnement. (cf. esquisse « Surlemez »).

Afin de permettre une amélioration (en ce compris une mise en sécurité plus importante des enfants), il est possible d'opérer selon plusieurs biais cumulés. En effet, il est important de viser une addition d'effets plutôt que d'attendre un changement sur base d'une unique action. Il s'agit d'éviter que ces comportements inadaptés représentent la norme et finalement dictent toute l'organisation des déplacements autour des établissements. Les principes applicables sont la sensibilisation (éveil à l'importance de respecter les autres, faire savoir que des solutions alternatives à la voiture existent et peuvent être intéressantes) et la mise en place d'éléments contraignants (contraintes financières, aménagements physiques empêchant certains mouvements, etc.).

### Actions de sensibilisation

Les aménagements et initiatives visant à aboutir sur des changements d'habitude de déplacement doivent nécessairement être accompagnés d'une promotion particulière. De nombreuses solutions existent déjà (listées ci-dessous de manière non-exhaustive) afin d'encourager au report modal, notamment auprès des écoliers. Il s'agit d'amener progressivement les usagers à utiliser les aménagements disponibles et à s'organiser afin de rationaliser certains déplacements.

- Encourager le report vers la marche ou le vélo : Avec des concepts comme celui du [vélobus](#), du [REVe](#) ou encore de défis (type [Bike2School](#)), il est possible de créer des émulations auprès des scolaires et de leurs parents qui vont avoir comme intérêt de faire prendre consciences de ce qui est possible.
- Conscientiser les automobilistes par rapport aux problématiques induites par un stationnement double-file, sur trottoir. Certaines écoles ont déjà organisé des campagnes de sensibilisation (avec de faux PV, des affiches faites par les enfants, etc.), qu'il convient de poursuivre.
- Mettre en relation les parents dans le but de leur permettre d'organiser des déplacements groupés sous la forme de [Pedibus](#), [Cyclobus](#) ou encore de [navettes groupées en voiture](#) domicile/école.

### Actions contraignantes

En complément des principes de sensibilisation, il est important d'offrir les aménagements adaptés aux autres modes de déplacement / habitudes mais également d'empêcher que des comportements inadaptés ne perdurent ou n'apparaissent. De ce fait, il peut être intéressant :

- D'engager les aménagements pouvant permettre de sécuriser les déplacements et abords des écoles :
  - Mise en valeur et sécurisation des traversées et zone de trottoir attenante aux établissements ;
  - Désigner strictement les zones dédiées au stationnement, et contraindre celui-ci en dehors de ces zones ;
  - Eventuellement, réfléchir à la mise en place de rues scolaires : réservées temporairement aux piétons et aux cycles (lors des entrées/sorties de classe) via le placement d'un panneau C3, apposé par exemple sur une barrière amovible.
- De sanctionner les comportements non adaptés (via des avertissements de la part du personnel communal et/ou la Police).

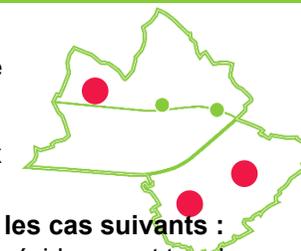
### Définition d'une zone Kiss&Go (K&G):

Réponse aux objectifs de phase II : I-D-9, II-A-3, II-C-6, II-C-7, III-A-8, III-A-2, III-A-3

Il s'agit d'une zone désignée pour **autoriser la dépose/montée des enfants aux abords d'une école**. Le code de la route ne prévoit pas de panneau spécifique propre à ce type de zone, qui est de fait rattaché au **Signal E1** : Stationnement interdit - arrêt autorisé.



Elle a pour but de permettre une **rotation très importante des arrêts**, de manière à répondre à l'objectif qui est d'éviter que de nombreux véhicules stationnent longuement sur des emplacements « normaux » ou en double-file sur les voies de circulation.



### Pour pouvoir fonctionner correctement, une zone K&G ne doit pas être proposée n'importe où. Un tel aménagement est pertinent dans les cas suivants :

- **Ecole primaire** : Les élèves peuvent être acteurs du projet et particulièrement intéressés par sa réussite. Les élèves de maternelles étant bien évidemment trop jeunes pour rejoindre leur classe seuls.
- **Des moyens humains doivent pouvoir être déployés** : Une zone K&G nécessite bien souvent un encadrement pour accueillir les enfants, éventuellement les mener vers la cour. Il s'agit également d'instaurer un « contrôle » sur les éventuels comportements inappropriés. Ceci induit d'avoir une école impliquée dans le processus.
- L'école doit accueillir des élèves effectuant des **distances domicile-école importantes**, sans/avec peu d'alternatives en transport en commun. La mise en place d'une zone K&G n'a pas pour objectif d'encourager les trajets en voiture mais bien de proposer une solution, parmi d'autres, pour les élèves/parents n'ayant pas d'autre choix que de venir en voiture.
- Ce type de zone ne fonctionne pas si l'offre en stationnement est importante : Pour amener une rotation importante, l'offre alentour doit être réduite. Dans le cas contraire les parents préféreront se stationner sur des emplacements non contraints par la signalétique.

### Principe de mise en place

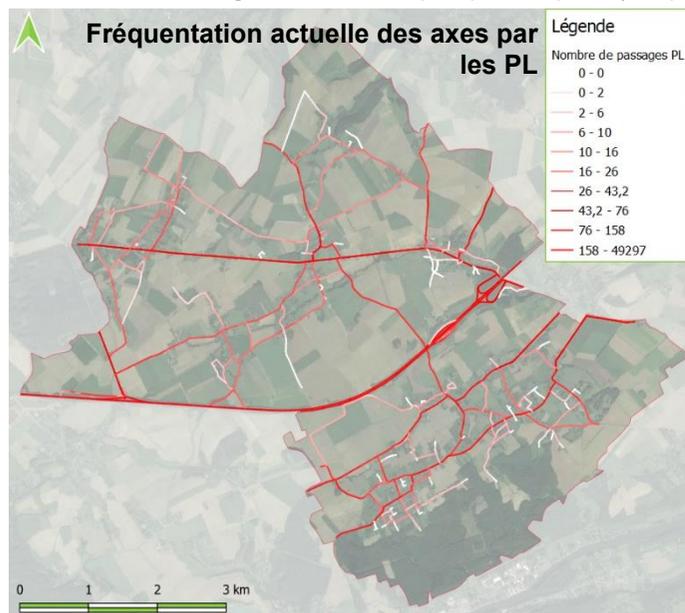
Préparation	Phase « test »	Installation pérenne
<p>En amont de la mise en place d'une zone K&amp;G, il est important de lancer des <b>démarches de sensibilisation auprès des enfants mais également auprès des parents</b>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un projet, construit par les élèves, sera davantage compris et respecté par ces derniers, ce qui influera inévitablement sur la prise en compte de la part des parents. Dans ce processus de sensibilisation, des exposés peuvent être réalisés par des intervenants extérieurs (police, association de piétons, commune, etc.) et des esquisses/réflexions peuvent être intégrés à des projets scolaires.</li> <li>• Pour les parents, outre les messages véhiculés via les enfants, des lettres d'explication présentant les intérêts (notamment de sécurité) peuvent être proposées, accompagnées ou non d'une charte à signer par exemple.</li> </ul>	<p>Une fois la sensibilisation effectuée, il s'agit de mettre en place un <b>aménagement provisoire qui va permettre de rendre compte des effets de l'installation</b> (respect et acceptation du concept, difficultés émergentes, appréciation de la pertinence de l'emplacement et de ses dimensions, etc.).</p> <p>Pour ce faire, des <b>aménagements de type « barrière Nadar » ou bien encore des panneaux de signalisation « faits main »</b> (par les élèves par exemple) peuvent être intéressants. Parallèlement à ces aménagements, il est essentiel d'assurer la sensibilisation vis-à-vis de la démarche. Cela induit la présence <b>de personnes sur place</b> (parents, personnel scolaire, etc.) qui vont rappeler, si besoin est, les consignes. Il ne s'agit pas à ce stade de sanctionner mais bien <b>« d'éduquer » au comportement à adopter</b>.</p>	<p>Une fois la phase test réalisée, les avis et effets recueillis, l'aménagement pérenne de la zone peut être réalisé. Les <b>dimensionnements, localisation et signalétiques sont adaptés</b> en réponse aux conclusions induites de la phase test. Les aménagements sont alors réalisés par le gestionnaire de voirie (commune, région) avec notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La <b>mise en retrait éventuelle</b> de l'emplacement par rapport à la bande de circulation et l'aménagement du trottoir adjoignant.</li> <li>• La mise en place d'une <b>signalétique verticale</b> (ainsi qu'au sol pour plus de visibilité). Un panneau E1 et panneaux additionnels informant « Kiss &amp; Go » ainsi que les horaires durant lesquels le stationnement est interdit sont installés. Il n'est en effet pas pertinent de désigner un/deux emplacements à du K&amp;G en dehors des horaires d'entrée/sortie de cours.</li> </ul> <p>La <b>présence d'un encadrement</b>, plus stricte que durant la phase test, destiné à prendre en charge l'enfant de la voiture à l'entrée de l'école. La présence de la police est un plus pour garantir le respect et le bon fonctionnement d'un tel aménagement.</p>

## Volet Transport de marchandises et charroi agricole

### DESCRIPTION DE LA MESURE

Réponse aux objectifs de phase II : I-D-9, II-A-3, II-C-6, II-C-7, III-A-8, III-A-2, III-A-3

Si la commune de Héron ne compte aucun pôle d'activités ou commercial sur son territoire, éléments susceptibles d'induire des générations/attractions de volumes de transporteurs routiers importants, elle reste néanmoins traversée par des axes accueillant des flux de poids-lourds conséquents. En effet, l'autoroute voit passer près de 93 000 PL/semaine (près de 21 000 sur la journée la plus chargée) et la chaussée de Wavre en voit passer 2 100/semaine (440 le jour le plus chargé). Les autres axes de la commune ne sont pas concernés dans les mêmes proportions par le trafic de poids-lourd (mais ils accueillent un charroi agricole parfois important), mais c'est aussi parce qu'ils ne sont normalement pas autorisés aux transporteurs en transit. Malgré certaines interdictions, plusieurs axes voient transiter des poids-lourds, alors que la fonction de l'axe et son aménagement ne sont pas prévus pour (ce qui implique des nuisances potentielles et des dégradations plus rapides de la chaussée) :



- Rue d'Envoz (avant la connexion avec la rue des Fermes) : 85 PL\* sur la journée la plus chargée ;
- Rues de la Campagne & Jonckeu : 65-70 PL sur la journée la plus chargée ;
- Rue Saint-Martin : 55 PL
- Rue d'Envoz (section en agglomération) : 45 PL
- Rue Marsine : 45 PL

Les autres axes sont à moins de 40 PL lors des journées les plus chargées, la plupart ayant une fréquentation anecdotique qui ne révèle pas une utilisation comme voie de transit manifeste (il peut s'agir de véhicules de livraison ou déménagement à destination des habitations riveraines).

\* trafic PL uniquement, un charroi agricole pouvant s'ajouter à ce flux.

Dans le but de limiter le trafic PL au niveau des axes sur lesquels il n'a pas à être présent, tout en offrant la possibilité aux centralités d'accueillir modérément un transport de marchandises (nécessaires aux activités des commerces, agricoles, etc.) un plan de jalonnement est proposé et présenté ci-contre. Il classe les axes selon trois catégories :

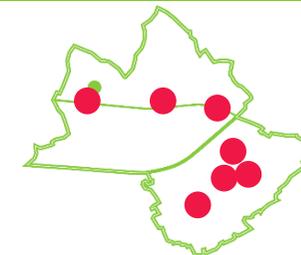
- **Axe de transit** : ces axes ne sont concernés par aucune restriction par rapport au transport de marchandises et jouent le rôle de réseau primaire (c'est-à-dire qu'il assure les échanges entre communes, régionaux, nationaux) ;
- **Axe de desserte locale** : Ces axes ne sont pas non plus repris par une interdiction de circulation pour les Poids-Lourds, mais leur organisation en boucle ainsi que leurs emprises et aménagements amène un trafic apaisé et réduits aux besoins locaux (pas de trafic de transit, c'est-à-dire qui ne fait que passer sans s'arrêter sur le territoire de Héron).
- Les autres axes sont **interdits au transport de marchandises** (panneaux C21), à l'exception de la circulation locale (camion de déménagement, poubelle, entreprises à connecter, etc.).



## Volet Esquisses d'aménagement

## DESCRIPTION DU VOLET

Les esquisses d'aménagement sont des propositions visant à initier des projets de (ré)aménagement portant sur des zones et/ou portions d'axes concernées par des enjeux multiples. Plutôt que de réfléchir à une mesure associée principalement un seul mode (comme c'est le cas dans les volets précédents), en réponse à une problématique spécifique, les esquisses abordent la **réflexion de manière plus transversale** avec la désignation d'**intentions d'aménagement** destinées à tous les modes de déplacement.



Dans le cadre du PCM, qui est outil stratégique à portée générale, les propositions d'esquisses n'ont **pas vocation à définir strictement le devenir des zones désignées** et ne contraignent en rien leurs évolutions. Les interventions qui sont proposées dans ce volet sont par conséquent fortement susceptibles d'évoluer, mais le PCM aura permis de formuler une première proposition concertée entre la Commune, les acteurs publics de la mobilité, le bureau d'étude chargé de l'élaboration du PCM. Il n'en demeure pas moins que **le processus de concertation devra être poursuivi**, avec comme élément de départ potentiel les propositions faites ici, de manière à pouvoir tout à fait comprendre en **prendre en compte les besoins et attentes de chacun, et notamment celles des riverains**. Ces interactions avec la population, première concernée par les effets de ces interventions, seront en effet nécessaires car l'objectif est bien, pour rappel, celui de répondre aux attentes de sécurité, d'accessibilité et de cadre de vie des habitants.

Ce processus participatif sera lancé après la finalisation de l'étude du PCM, qui ne permet en effet pas d'engager des réflexions concrètes aussi fines. Les choix qui seront faits devront en effet être posés après avoir pu prendre acte de certaines opportunités de développement ou d'acquisition, de besoins économiques, ou bien encore des **propositions émanant directement des riverains**, qui restent la source d'information la plus pertinente pour ce genre de réflexion.

Ce qui est présenté dans ce volet reprend par conséquent les éléments forts de façon schématique, chacune de ces esquisses devra donc nécessairement être enrichie des apports de la population, des commerçants ou encore autre personnes/organismes concernés (TEC, SPW, associations, etc.).

### PCM - ESQUISSE



### CONCERTATION



### ETUDES TECHNIQUES



### PLAN DE REALISATION



ILLUSTRATION DE PLAN DE REALISATION  
© [HTTPS://WWW.AGS-DEVELOPPMENT.COM/](https://www.ags-developpement.com/)

# VOLET ESQUISSES D'AMENAGEMENT

## FICHE ACTION REFERENCEE ESQ-1 | Traversée de Warêt l'Evêque

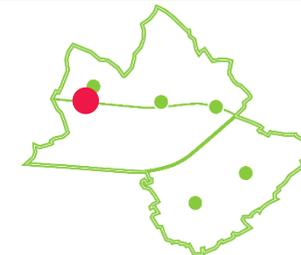
Acteurs concernés : Commune de Héron – SPW - TEC

Temporalité : Court terme

### DESCRIPTION DE LA MESURE – CF. MESURE TR-2A

Réponse aux objectifs de phase II : I-A-2, I-B-4, I-C-6, II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-A-1, III-A-2, III-B-5

La présente esquisse présente les interventions désignées au niveau de la traversée de Warêt-l'Evêque. Les problématiques et intentions d'aménagement de la zone ont préalablement été décrites dans le cadre de la mesure TR-2A mais il est important de noter ici plusieurs points. Il s'agit bien d'un schéma de principe, les aménagements désignés nécessitant d'être validés dans le cadre d'études préalables de faisabilité (notamment technique et foncière). Le schéma désigne tout spécifiquement la mise en œuvre d'une traversée piétonne sécurisée devant l'école (se faisant en deux temps, grâce à un îlot refuge central). Il reprend également l'aménagement d'une zone cyclo-piétonne bidirectionnelle longeant la chaussée de Wavre côté sud, protégée de la chaussée avec une haie (si pas d'habitation) ou une bordure. Il met également en évidence la mise aux normes d'accessibilité PMR des arrêts de transport en commun. Un radar tronçon pourrait être étudié par ailleurs.



### Légende

#### Volet piétons/PMR/cyclistes

- Cheminement cyclo-piéton
- Bande cyclable suggérée
- Accotement / trottoir
- Traversée piétonne
- Traversées de cyclistes

#### Volet Transport en Commun

- Abris bus
- Abords stabilisée autour de l'arrêt
- Zone d'arrêt des bus

#### Volet Circulation routière

- Voirie carrossable
- Accès carrossable
- Zone de stationnement
- Zone apaisée avec revêtement différencié
- Berne centrale
- Zébra

#### Volet Paysager

- Arbre
- Haie
- Plantations basses - Fleurs

# VOLET ESQUISSES D'AMENAGEMENT

## FICHE ACTION REFERENCEE ESQ-2 | Centre de Héron

Acteurs concernés : Commune de Héron – SPW - TEC  
 Temporalité : Court & long termes

### DESCRIPTION DE LA MESURE

L'esquisse présente ici une vision d'aménagement à court terme (avec l'aménagement du stationnement le long de la rue Saint-Martin) puis une vision à long terme, pour laquelle la parcelle au sud de l'église est aménagée en parc et parking.

Les chiffres indiquent le nombre de places à court terme : 24 places rue St-Martin et 45 places au total avec les parkings hors-voirée, soit plus qu'actuellement.

#### Légende

- Volet piétons/PMR/cyclistes**
- Cheminement cyclo-piéton
  - Bande cyclable suggérée
  - Accotement / trottoir
  - Traversée piétonne
  - Traversées de cyclistes
  - Chemin piéton
  - Banc

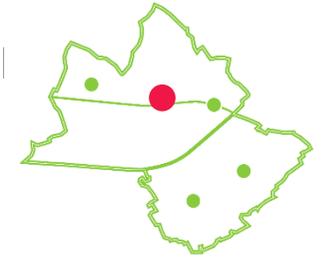
#### Volet Circulation routière

- Voirie carrossable
- Accès carrossable
- Zone de stationnement
- Zone apaisée avec revêtement différencié
- Berme centrale
- Rétrécissement
- Zébra
- Voie partagée avec circulation ralentie

#### Volet Paysager

- Arbre
- Séparation entre la chaussée et les aménagements cyclo-piétons
- Espace vert
- Zone aménageable (aire de jeux, tables, etc)

Réponse aux objectifs de phase II : I-A-2, I-B-4, I-C-6, II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-A-1, III-A-2, III-B-5



# VOLET ESQUISSES D'AMENAGEMENT

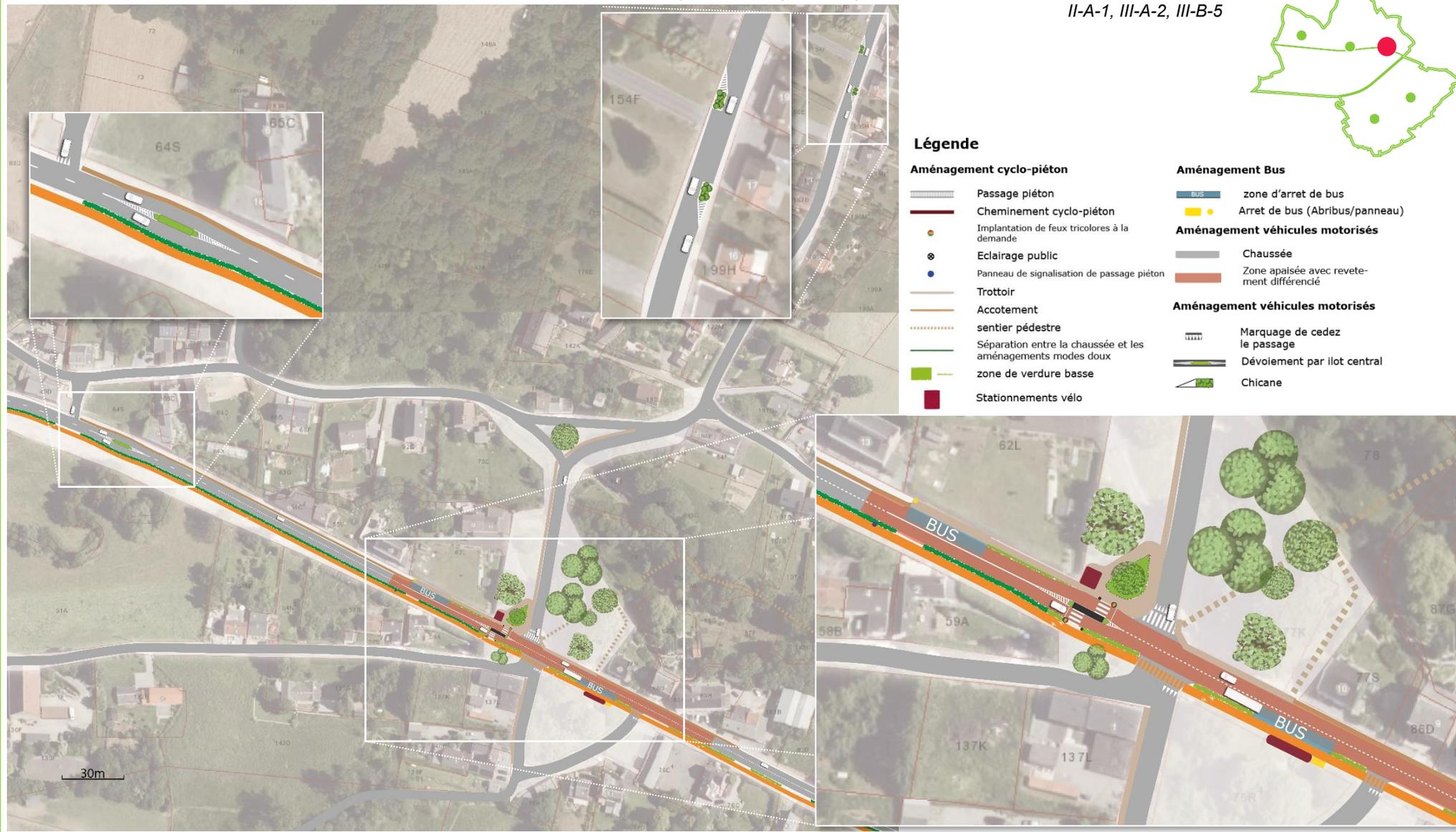
## FICHE ACTION REFERENCEE ESQ-3 | Traversée de Lavoir

Acteurs concernés : Commune de Héron – SPW - TEC

Temporalité : Moyen terme

### DESCRIPTION DE LA MESURE – CF MESURE TR-2B

Réponse aux objectifs de phase II : I-A-2, I-B-4, I-C-6, II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-A-1, III-A-2, III-B-5



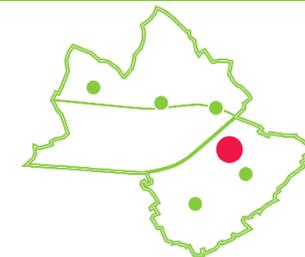
# VOLET ESQUISSES D'AMENAGEMENT

## FICHE ACTION REFERENCEE ESQ-4 | Rue du Dr Beaujean

Acteurs concernés : Commune de Héron – TEC  
 Temporalité : Moyen terme

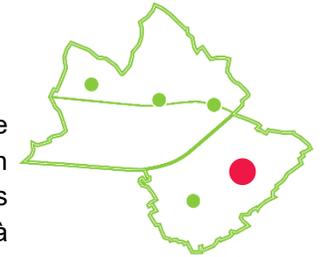
### DESCRIPTION DE LA MESURE – CF MESURE TR-2C

Réponse aux objectifs de phase II : I-A-2, I-B-4, I-C-6, II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-A-1, III-A-2, III-B-5



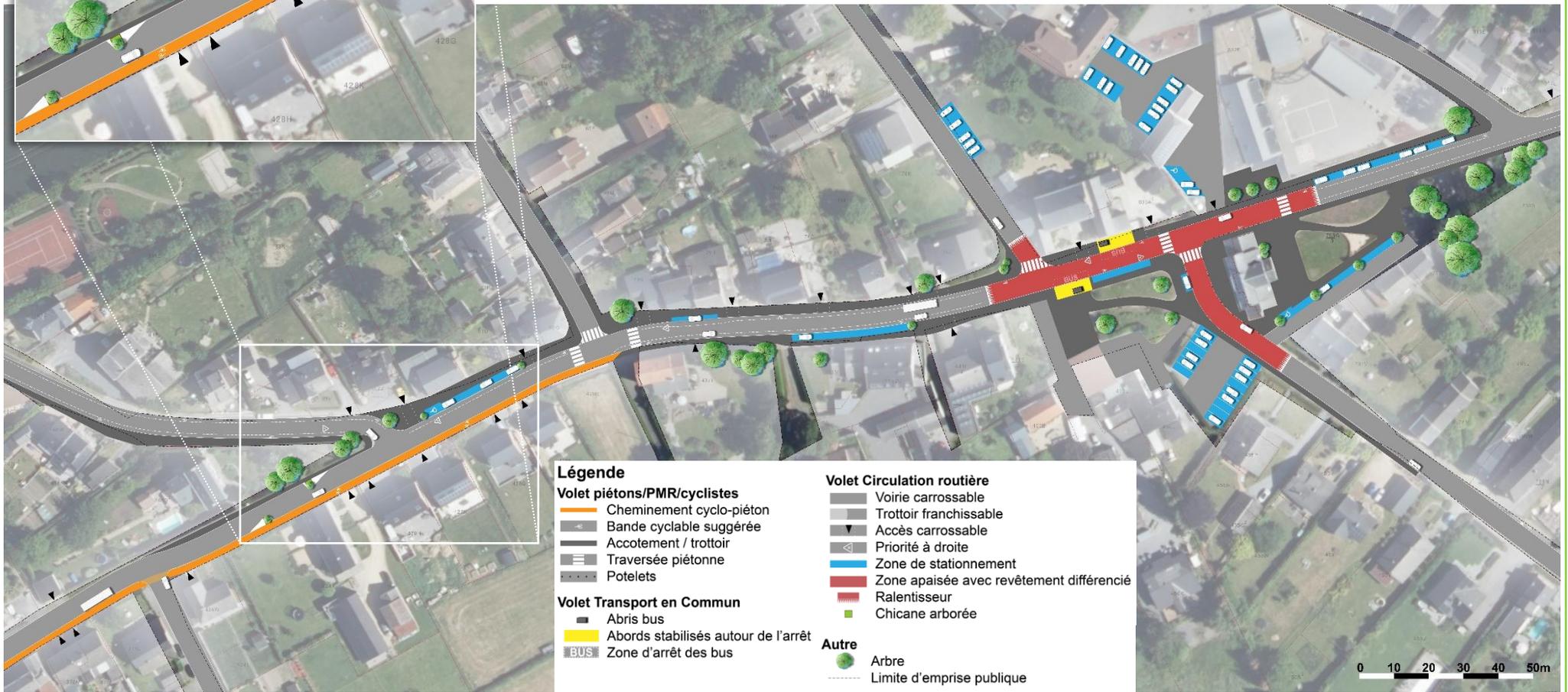
- Légende**
- Volet piétons/PMR/cyclistes**
    - Sentier cyclable
    - Bande cyclable marquée
    - Bande cyclable suggérée
    - Accotement / trottoir
    - Stationnement vélo
    - Potelet
    - Implantation de panneau «Voie cyclable conseillée»
  - Volet Bus**
    - Zone d'arrêt du bus
    - Arrêt de bus
    - Banc
    - Eclairage public
  - Volet Circulation routière**
    - Voirie carrossable
    - Accès carrossable
    - Rétrécissement central
    - Coussin berlinois
    - Bordure franchissable
    - Stop
    - Zone de stationnement
    - Implantation de panneau «Vitesse limitée à 30»

Réponse aux objectifs de phase II : I-A-2, I-B-4, I-C-6, II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-A-1, III-A-2, III-B-5



**DESCRIPTION DE LA MESURE**

Si le centre de Couthuin a fait l'objet d'aménagements relativement récents autour de l'école et de la maison communale, la zone s'attend à être davantage fréquentée avec l'installation du CPAS (augmentant la demande en stationnement). Par ailleurs, afin de prolonger les aménagements cyclables de la rue Pravée, l'esquisse propose ici de réserver des espaces à ce mode de déplacement ainsi que de sécuriser le carrefour Pied du Thier # Pravée.



**Légende**

**Volet piétons/PMR/cyclistes**

- Cheminement cyclo-piéton
- Bande cyclable suggérée
- Accotement / trottoir
- Traversée piétonne
- Potelets

**Volet Transport en Commun**

- Abris bus
- Abords stabilisés autour de l'arrêt
- Zone d'arrêt des bus

**Volet Circulation routière**

- Voirie carrossable
- Trottoir franchissable
- Accès carrossable
- Priorité à droite
- Zone de stationnement
- Zone apaisée avec revêtement différencié
- Ralentisseur
- Chicane arborée

**Autre**

- Arbre
- Limite d'emprise publique

0 10 20 30 40 50m

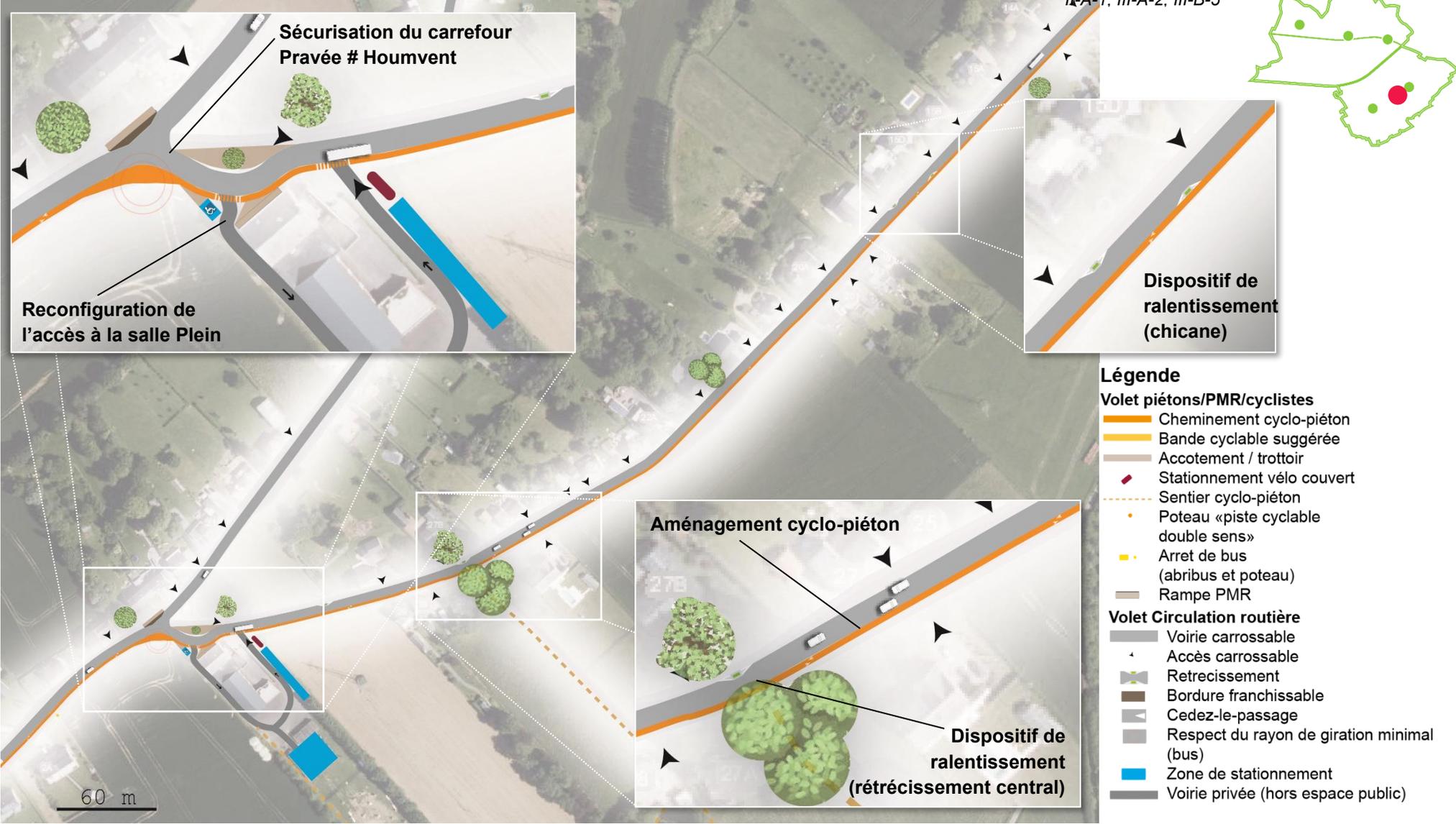
# VOLET ESQUISSES D'AMENAGEMENT

## FICHE ACTION REFERENCEE ESQ-6 | Rue Pravée

Acteur concerné : Commune de Héron  
 Temporalité : Moyen terme

### DESCRIPTION DE LA MESURE – CF ENCARTS CI-DESSOUS

Réponse aux objectifs de phase II : I-A-2, I-B-4, I-C-6, II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-A-1, III-A-2, III-B-5



### Légende

#### Volet piétons/PMR/cyclistes

- Cheminement cyclo-piéton
- Bande cyclable suggérée
- Accotement / trottoir
- Stationnement vélo couvert
- Sentier cyclo-piéton
- Poteau «piste cyclable double sens»
- Arrêt de bus (abribus et poteau)
- Rampe PMR

#### Volet Circulation routière

- Voirie carrossable
- Accès carrossable
- Retrecissement
- Bordure franchissable
- Cedez-le-passage
- Respect du rayon de giration minimal (bus)
- Zone de stationnement
- Voirie privée (hors espace public)

Réponse aux objectifs de phase II : I-A-2, I-B-4, I-C-6, II-A-1, II-A-2, II-B-4, II-A-1, III-A-2, III-B-5

### Légende

#### Volet piétons/PMR/cyclistes

- Trottoir
- Accotement / cheminement
- Bande cyclable suggérée
- Traversée piétonne

#### Volet Transport en Commun

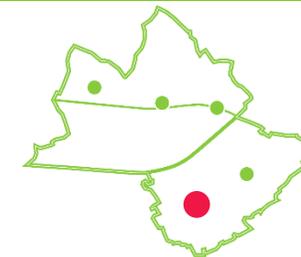
- Arrêt de bus
- BUS** Zone d'arrêt des bus

#### Volet Circulation routière

- Voirie carrossable
- ▼ Accès carrossable
- ◀ Priorité à droite
- Zone de stationnement
- Dépose minute
- Zone apaisée

#### Autre

- Arbre



### DESCRIPTION DE LA MESURE

Le centre de Surlomez connaît des problématiques de circulation autour du pôle scolaire. Afin de répondre aux besoins d'accès automobile, des transports en commun mais également d'offrir plus de place aux modes doux, la mesure figurée ici propose comme intervention principale le réaménagement partiel de la parcelle de l'ancien presbytère. Il est ainsi désigné schématiquement le fait de :

- Créer une zone de stationnement de 22 places, 3 kiss&go et une zone d'arrêt pour les bus ;
- Donner la possibilité d'effectuer des manœuvres de rebroussement (bus et voitures) permettant de retourner vers le nord ;
- Proposer des cheminements piétons/PMR garantissant la sécurité des déplacements autour de la zone remaniée.

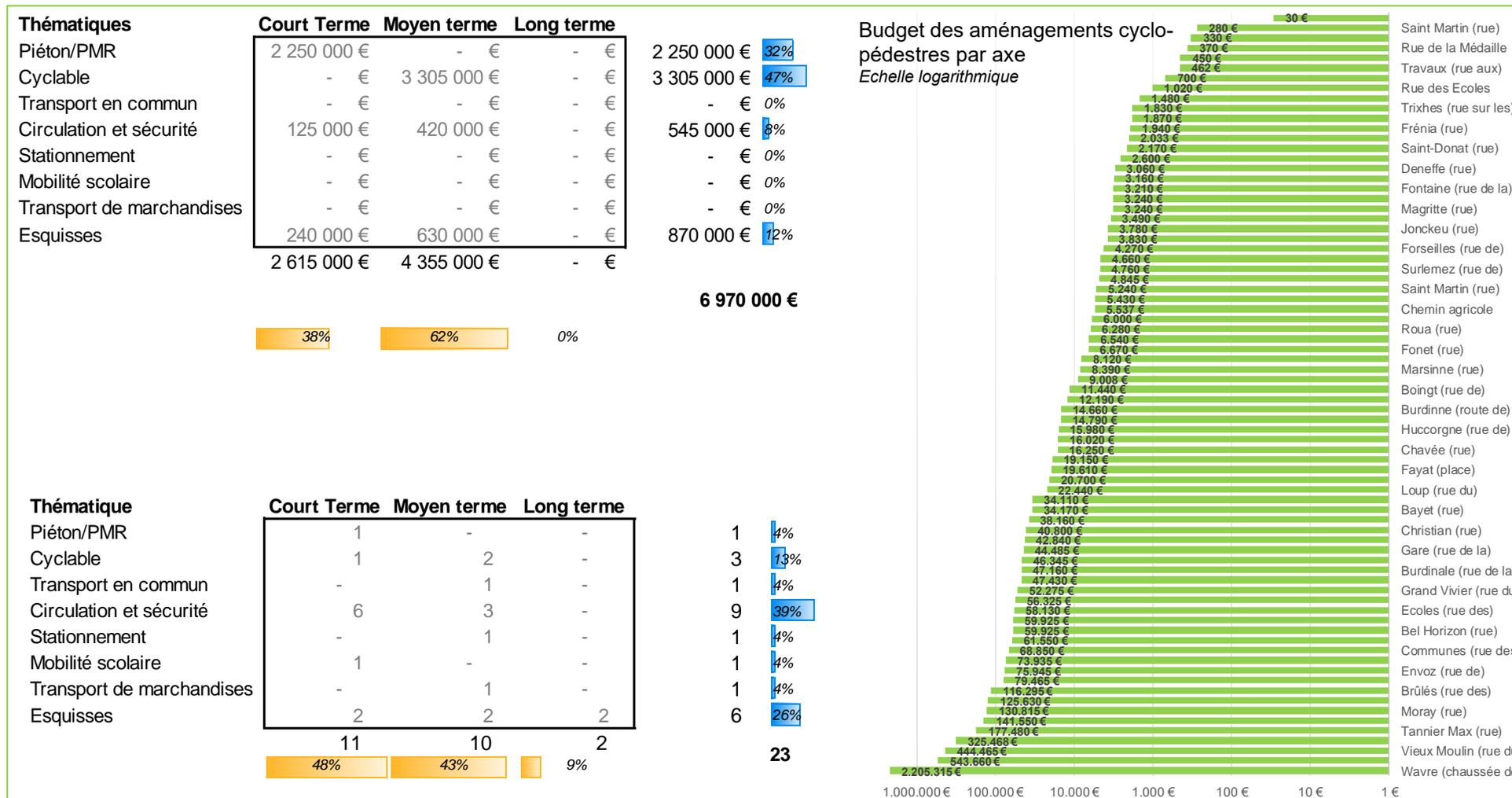
Cette esquisse évoluera sur base d'un processus de concertation à engager entre les riverains, les écoles, la Commune et le TEC notamment. Mais elle permet de présenter déjà quelques éléments importants tels que la volonté de trouver une solution à la problématique de trafic/stationnement, la mise à disposition d'un espace fermé à destination de l'école Saint-François ou encore la possibilité de maintenir autant que possible les éléments patrimoniaux (arbres, mur, fontaine).

## V. SYNTHÈSE DES MESURES

Le tableau ci-dessous récapitule les différentes mesures qui pourraient être mises en place, avec une indication de leur phasage de mise en œuvre et une estimation de leur coût. Il constitue un outil d'aide à la décision pour la Commune, et non d'une ligne de conduite unique et figée.

Volet	Ref.	Intitulé	Localisation	Temporalité	Acteur(s) concerné(s)	Budget	Budget repris dans autre mesure
Piéton/PMR	P - 1	Renforcer la place du piéton	Toute la commune	Court / moyen / long terme	Héron, Tous à pied	2.250.000 €	
Cyclable	C - 1	Proposer un réseau cyclable global	Toute la commune	Court / moyen / long terme	SPW, Héron	3.300.000 €	
Cyclable	C - 2	Augmenter l'offre en stationnement	Toute la commune	Moyen terme	Héron	5.000 €	
Cyclable	C - 3	Sensibiliser et encourager l'usage du vélo	Toute la commune	Court Terme	Héron	- €	
Transport en commun	TC - 1	Rationaliser le réseau des arrêts de transport	5 arrêts	Moyen terme	TEC, SPW, Héron, Tous à pied	- €	
Circulation et sécurité	TR - 1a	Sécuriser l'entrée rue Chavée	Surlemez	Court Terme	Héron	35.000 €	
Circulation et sécurité	TR - 1b	Sécuriser l'entrée rue des Brulées	Surlemez	Court Terme	Héron	25.000 €	
Circulation et sécurité	TR - 1c	Sécuriser l'entrée rue de la Campagne	Couthuin	Court Terme	Héron	15.000 €	
Circulation et sécurité	TR - 1d	Sécuriser l'entrée rue d'Envoz	Couthuin	Court Terme	Héron	25.000 €	
Circulation et sécurité	TR - 1e	Sécuriser l'entrée rue des Basses Trixhes	Couhtuin	Court Terme	Héron	15 000 €	
Circulation et sécurité	TR - 1f	Sécuriser l'entrée rue Vanal	Warêt l'Evêque	Court Terme	Héron	10 000 €	
Circulation et sécurité	TR - 2a	Sécuriser la traversée de Warêt l'Evêque	Warêt l'Evêque	Moyen terme	SPW, Héron, Tous à Pied	300.000 €	
Circulation et sécurité	TR - 2b	Sécuriser les traversées de Lavoir	Lavoir	Moyen terme	SPW, Héron, TEC, Tous à Pied	80.000 €	
Circulation et sécurité	TR - 2c	Sécuriser la rue Dr Beaujean	Couthuin	Moyen terme	Héron, TEC, Tous à pied	40.000 €	
Stationnement	ST - 1	Optimiser le partage des espaces publics	Toute la commune	Moyen terme	SPW, Héron, TEC, Tous à pied	- €	
Mobilité scolaire	MS - 1	Améliorer la sécurité aux abords des écoles	4 écoles	Court terme	SPW, Héron, Tous à pied	- €	
Transport de marchandises	TM - 1	Limitier le trafic PL au sein des entités	Toute la commune	Moyen terme	SPW, Héron	- €	
Esquisses	Esq - 1	Traversée de Warêt l'Evêque	Warêt l'Evêque	Court terme	SPW, Héron, TEC, Asso.	- €	170.000 €
Esquisses	Esq - 2	Centre de Héron	Héron	Long terme	SPW, Héron, TEC, Asso.	450.000 €	
Esquisses	Esq - 3	Traversée de Lavoir	Lavoir	Moyen terme	SPW, Héron, TEC, Asso.	- €	277.000 €
Esquisses	Esq - 4	Rue du Dr Beaujean	Couthuin	Moyen terme	Héron, TEC	- €	40.000 €
Esquisses	Esq - 5	Centre de Couthuin	Couthuin	Moyen terme	Héron, TEC	180.000 €	
Esquisses	Esq - 6	Rue Pravée	Couthuin	Moyen terme	Héron, Asso.	- €	255.000 €
Esquisses	Esq - 7	Ecoles de Surlemez	Surlemez	Court terme	Héron, Asso.	240.000 €	
						<b>6 970 000 €</b>	

Les tableaux repris ci-après reprennent les informations du tableau précédant sous un format synthétique, permettant de visualiser la répartition des coûts et des mesures dans le temps. Le graphique reprend quant à lui les axes ou portions d'axes concernés par des aménagements cyclo-piétons, et donne une classification par coût. A noter que la chaussée de Wavre (voirie Régionale), qui est concernée de tout son long par une piste cyclo-piétonne, représente près de 40% du coût total de ces aménagements



Environ 50 à 75 % des coûts d'investissements (et les coûts annuels liés) peuvent être pris en charge pour tout ou partie par des acteurs extérieurs à la commune, ce qui sous-entend que les efforts de concertation importants déjà entrepris devront être poursuivis. L'atteinte des objectifs que s'est fixée la commune ne pourra en effet se faire que sous cette condition, sur base donc des résultats de la présente étude et via des sources de financement diverses (demandes de subventionnement par exemple). Une raison supplémentaire de poursuivre l'effort de concertation entrepris dans le cadre de l'élaboration du présent PCM avec l'ensemble des parties prenantes (SPW, TEC, Communes voisines, ...).

## Réponses aux questions de l'enquête publique











<p>Je trouve personnellement le croisement de la rue Dr Beaujean avec la rue de la Galerie bien plus dangereux que celui avec les rue Moray. La carrefour avec la rue Moray est un beau carrefour en croix symétrique avec des priorités de droite bien marquées et des « arrivées de véhicules très visibles ». Ce qui n'est pas du tout le cas avec le carrefour de la rue de la Galerie. En descendant, il y a la priorité de droite entièrement cachée qui vient du terrain de foot. Ceux qui ne veulent pas ralentir n'ont aucun obstacle. Je n'ose jamais « prendre ma priorité » à cet endroit. En montant la rue, il n'y a pas de priorité de droite et donc aucun obstacle réel et la rue en virage incite donc certains à « se croire à Francorchamps ». Il faut donc un dispositif pour réellement casser la vitesse à cet endroit. J'aurai tendance à proposer le même type de plateau sur tout le carrefour comme avec la rue Moray.</p>			1							Déjà pris en compte dans le PCM		<p>Les deux carrefours ont été considérés comme présentant peu de visibilité, le croisement avec la rue de la Galerie a donc bien été identifié en tant que tel. Rendre la rue du Dr Beaujean prioritaire inciterait à la vitesse, ce qui est l'inverse de l'objectif recherché. L'esquisse vise à proposer un aménagement de voirie rue du Dr Beaujean incitant au ralentissement. L'agrandissement des accotements au niveau des carrefour pourrait améliorer la visibilité s'ils sont techniquement implantables du fait de la topographie. La priorité de droite peut être rappelée par de la peinture au sol. Au niveau de l'esquisse, des ralentisseurs ont été proposés peu avant ce carrefour pour encore inciter à ralentir.</p>
<p>ST1, page 29 :Certains carrefour à « angle mort » sont dangereux. Il serait parfois intéressant d'y interdire le stationnement afin d'éviter tout accident en percutant un véhicule garé à un endroit « peu judicieux ». Je pense ea au carrefour entre la Rue Moray et la Place communale. Il serait judicieux d'interdire le stationnement sur au moins 15-20 mètres.</p>			1							Déjà pris en compte dans le PCM		<p>La place communale et la rue sur les Trixhes font l'objet d'une esquisse spécifique, destinée à pacifier autant que possible la circulation motorisée. L'idée est que les véhicules roulent au pas au niveau de ce carrefour. Concernant le stationnement, cela demande une étude de stationnement spécifique afin de quantifier l'offre et la demande et pouvoir, si problématique il y a faire des aménagements. Supprimer l'offre en stationnement n'est pas une question simple car des effets de report se feront (sur des espaces qui ne seront pas forcément suffisants ou bien aménagés pour cela) et il n'est pas exclu que certains usagers continuent de se stationner à proximité du carrefour, augmentant la problématique.</p>
<p>ESQ 4 page 39 :Qu'est-il prévu ? Des bandes cyclables marquées ou suggérées ? La nuances de jaune-orange n'est pas suffisamment marquée que pour faire la distinction.</p>	1									Pas de modification envisagée		<p>Des bandes cyclables suggérées sont envisagées.</p>
<p>Je ne comprends pas le sens des deux mini bandes de parking le long de la route, tout près du cimetière et à 100m d ela fin de la rue Dr Beaujean. Il faut en prévoir beaucoup plus pour éviter, les jours de match de foot, parfois combinés avec un mariage, qu'il y ait jusqu'à plus de cents voitures garées dans tous les sens. Pourquoi ne pas essayer d'acheter une terrain et, comme derrière l'église de Héron (Cfr ESQ 2), faire un vrai parking pour un nombre « élevé » de voiture derrière la ferme, à côté des terrains de foot sur la rue de la Galerie ? Ou alors prévoir rue Dr Beaujean de vraies places de parking sur le bord de la route à partir du carrefour de la rue de la Galerie ?</p>			1							Pas de modification envisagée		<p>L'esquisse n'est pas portée sur le stationnement mais visait la désignation d'aménagements destinés au ralentissement des véhicules motorisés ainsi qu'à matérialiser la place accordée aux cyclistes. L'esquisse ne vise donc pas à encadrer le stationnement lors de pics, existants mais peu fréquents à ce niveau. Il est toujours compliqué de proposer du stationnement dimensionné pour des pics peu fréquents de demande, qui occupent beaucoup d'espace pour une utilisation limitée. L'esquisse ne limite pas le stationnement et ne diminue donc pas l'offre actuelle. La problématique de report de stationnement du club de foot doit être étudiée spécifiquement (fréquentation lors des événements, part modale des visiteurs, offre en stationnement existante/mobilisable, etc.).</p>
<p>ESQ 5 page 40 :Pourquoi la zone apaisée avec revêtement différenciée ne commence-t-elle pas en-deçà de l'école, à hauteur du casse vitesse existant, au lieu de commencer à hauteur du passage piéton ? Cela marquerai d'avantage les esprits et inciterait à plus ralentir à l'approche de l'école, et non pas uniquement à l'approche de la commune. C'est ce qui semble être le cas (effet recherché) selon ce croquis.</p>			1							Déjà pris en compte dans le PCM		<p>Effectivement, le changement de revêtement vise à matérialiser davantage la réglementation de la vitesse sur ce tronçon. La réduction des vitesse autour de l'école est ici matérialisée par l'ilot central associé à la traversée piétonne et au dévoiemnt.</p>