

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.

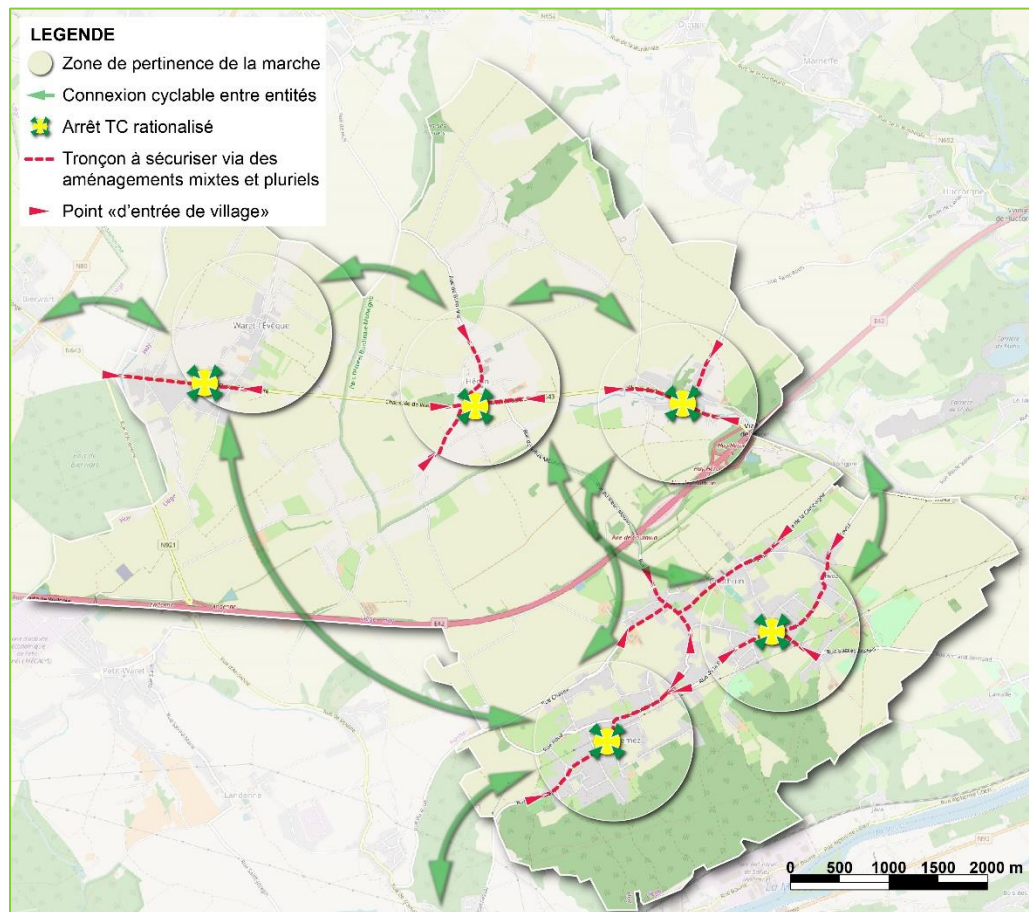
Une attention particulière doit, par ailleurs, être portée sur le fait que les réseaux ne sont pas dévolus à une seule et même fonction à chaque fois, et que toutes doivent être prises en compte. Par exemple, les cheminements piétons jouent à la fois un rôle dans une mobilité dite « fonctionnelle » (permettant 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

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, Lavois, Couthuin et Surlemmez), 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.

AMÉNAGEMENTS À RÉALISER EN PRIORITÉ

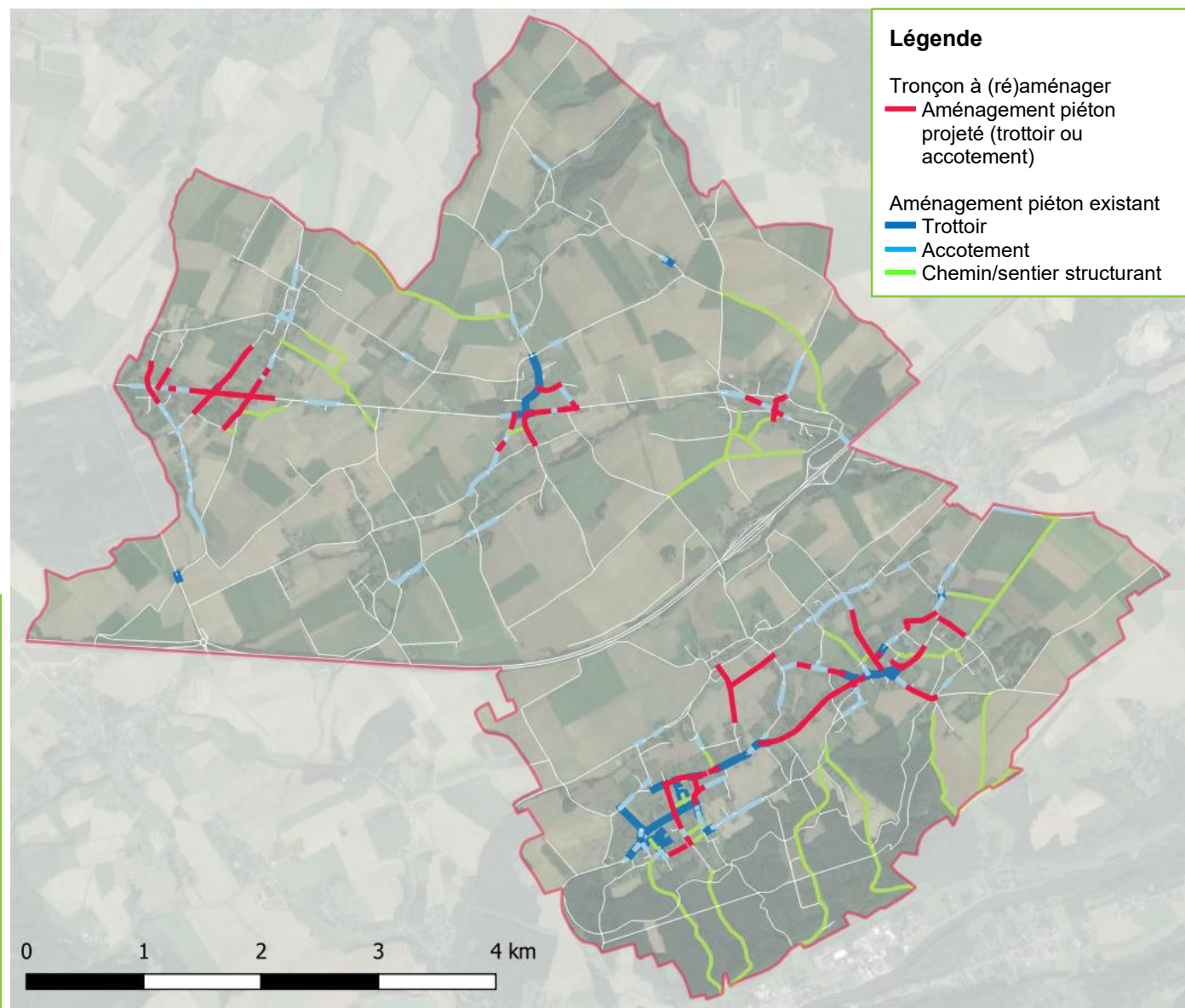
Waret-l'Évêque	2,5 km
Héron	1 km
Lavoir	0,5 km
Couthuin	3 km*
Surlemmez	2 km

± 9 KM À AMÉNAGER

ENVELOPPE BUDGÉTAIRE = 2.250.000 € HTVA

Aménagement d'espace public = 170€/m²., 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.

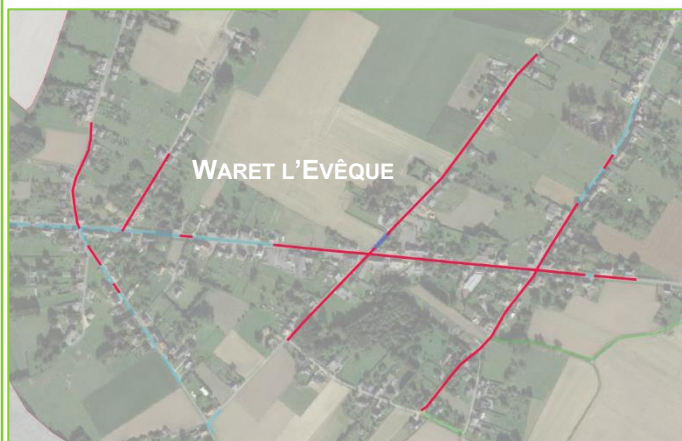


VOLET PIETON – PERSONNES A MOBILITE REDUITE

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

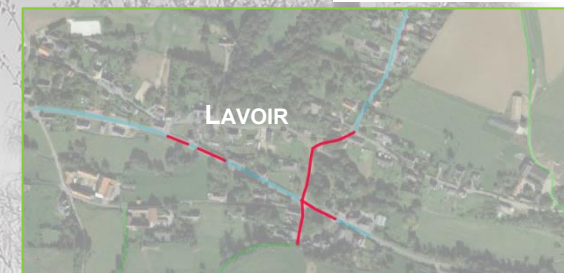


Choix faits dans la sécurisation le long de la chaussée de Wavre, l'accès vers l'école et l'arrêt de bus principal

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



Comblent 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
— Aménagement projeté (trottoir ou accotement)
— Aménagement piéton existant
— Trottoir
— Accotement
— Chemin/sentier
— Chemin non structurant

Volet Cyclable

VOLET CYCLABLE

FICHE ACTION REFERENCEE C-1 | Proposer un réseau cyclable global

Acteurs concernés : Commune de Héron | SPW
Temporalité : Court / moyen termes

DESCRIPTION DE LA MESURE

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

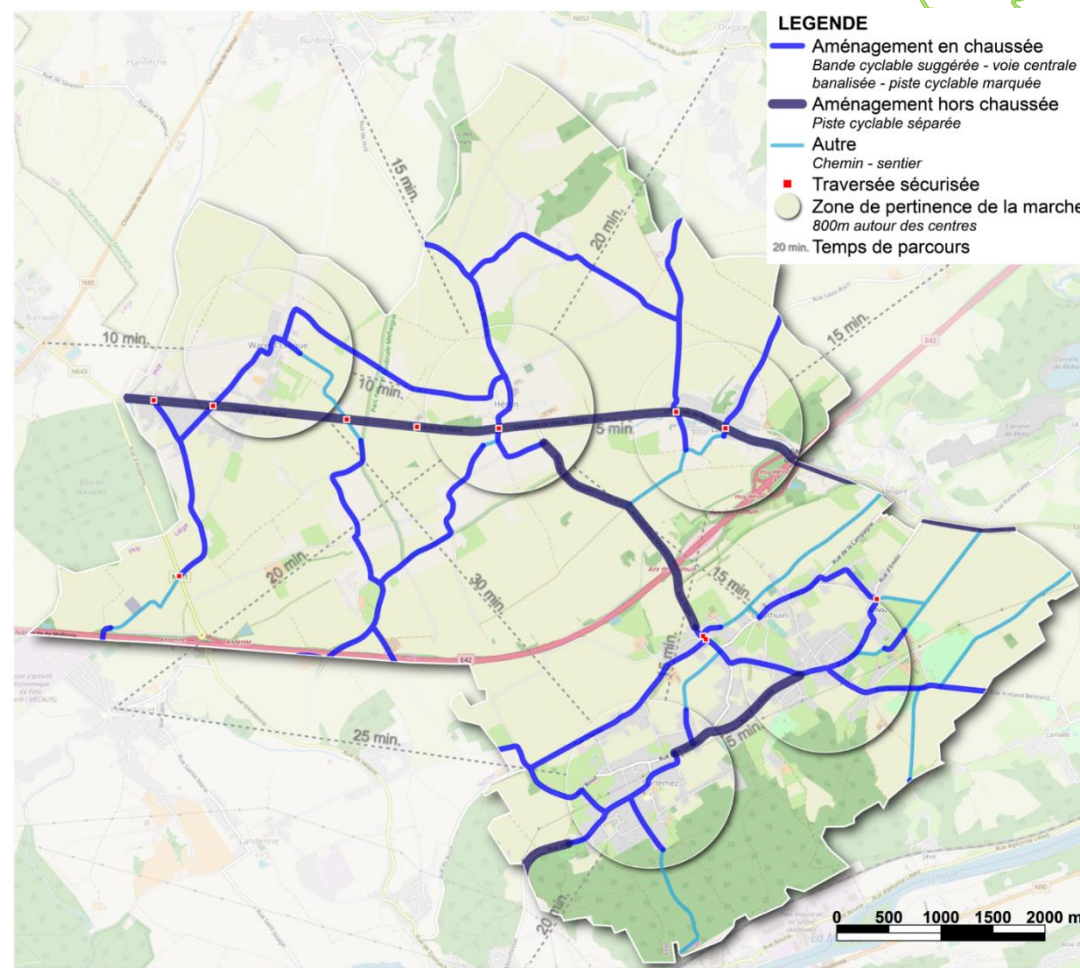
Sous réserve de pouvoir disposer d'aménagements et d'itinéraires adaptés et sécurisés, la mobilité cycliste peut représenter un mode de déplacement intéressant sur la commune de Héron, permettant de relier les entités entre-elles. En effet, les distances se prêtent peu à la mobilité piétonne et les transports 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.



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 dénivelés 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.

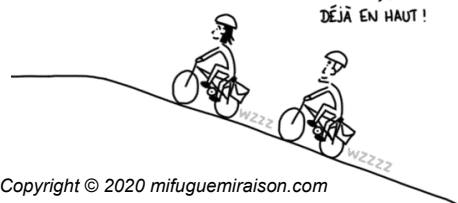


COMPARAISON DE BUDGET ENTRE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE ET VOITURE

	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 €
Total annuel	635 €	3.470 €

POM POM POM...

AH TIENS, ON EST DÉJÀ EN HAUT !



Copyright © 2020 mifuguemiraison.com

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

	Waret			Heron			Lavoir			Couthin			Surlemmez		
	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						
Surlemmez	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

Volet Transport en Commun

VOLET TRANSPORT EN COMMUN

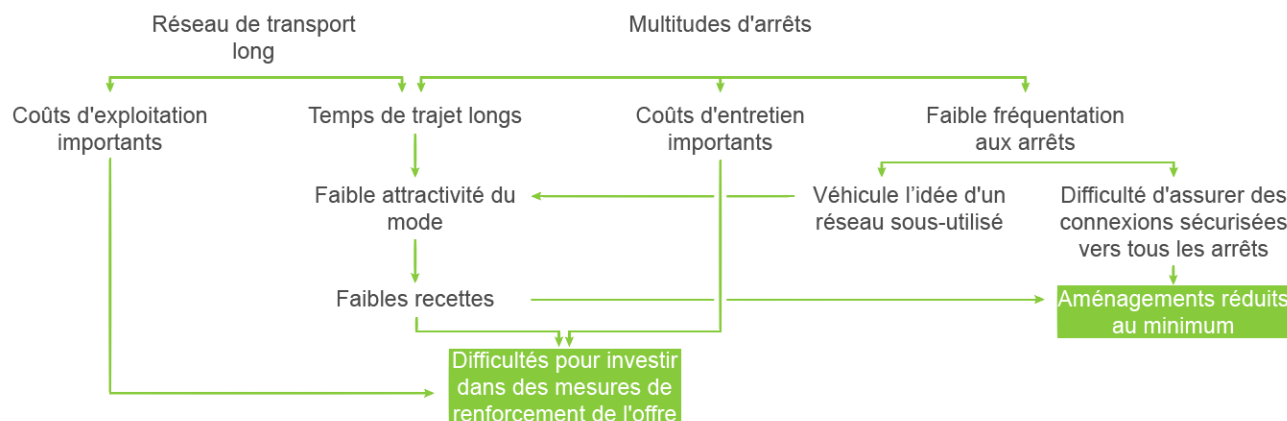
FICHE ACTION REFERENCEE TC-1 | Rationaliser le réseau des arrêts de transport

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

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 :

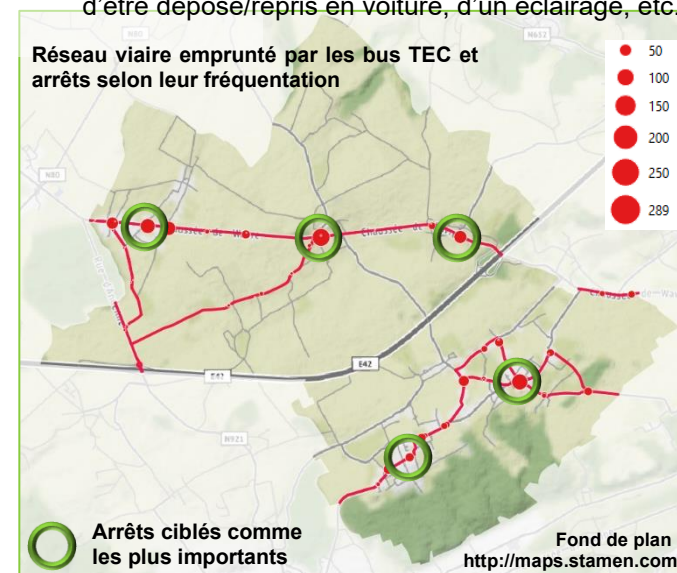


Afin de permettre la **mise en place de services de transport plus efficaces**, une solution proposée dans le cadre de cette mesure vise à fonctionner selon deux étapes :

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 :
 - praticables pour tous,
 - sécurisés, tant sur le chemin vers ces arrêts qu'aux points d'arrêt eux-mêmes,
 - 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 :
 - Limiter les pertes de temps liées aux temps d'embarquement / débarquement ;
 - Faire embarquer plus d'utilisateurs et donc d'augmenter les recettes ;
 - 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	Surlemmez	4	9
Monument	Couthin	13	24
Route de Petit-Waret	Héron	15	16
Maison communale	Waret-L'Evêque	11	31
Ecole	Lavoir	10	14
Total		53	94



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 :

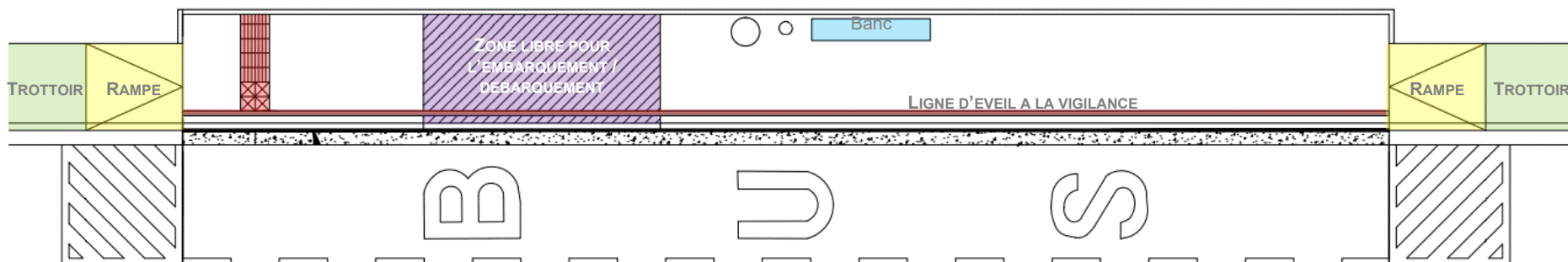
- Un **revêtement stable**, permettant à une personne en fauteuil roulant ou une personne avec poussette (par exemple) de pouvoir évoluer sans difficulté et ainsi s'approcher du véhicule ou se mettre en sécurité sur le quai. Ce dernier doit par ailleurs être suffisamment large pour permettre à tou-te-s 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 Lavois, 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

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					
	Coussin	<= 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.

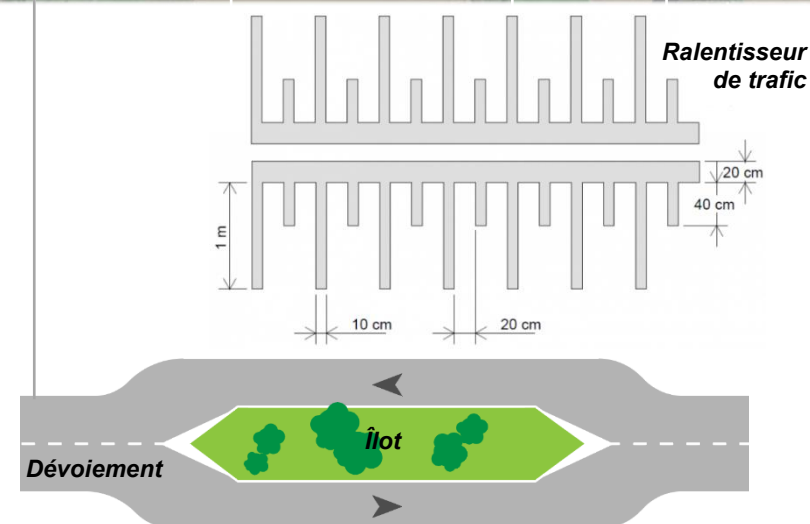


RUE CHAVÉE

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)

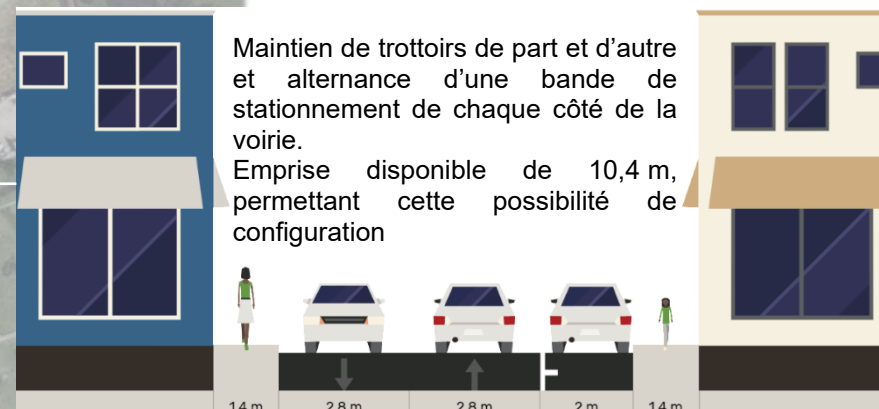
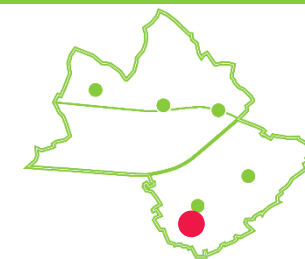
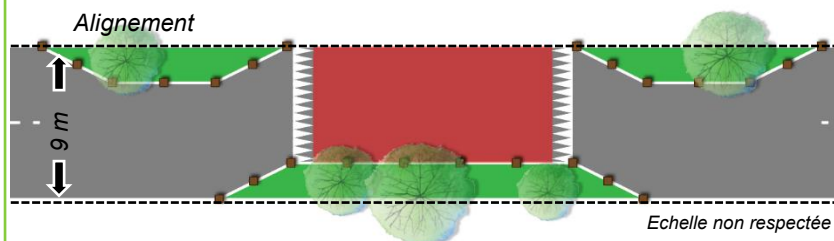


SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE PRÉCÉDEMMENT

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

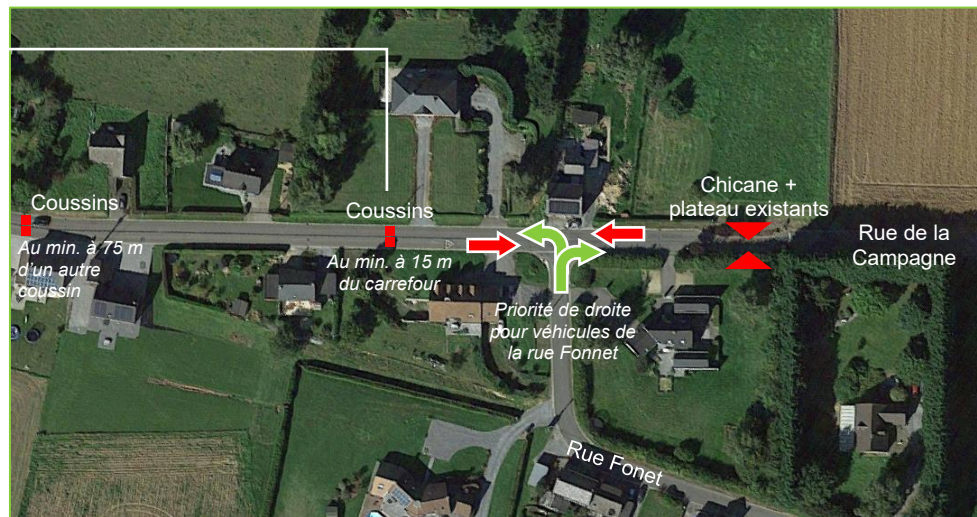
Cet axe est l'un des plus empruntés car il permet de connecter *Couthuin* et *Surlemez* à la N643 (itinéraire vers Huy) mais surtout à la E42. Une grande partie des navetteurs l'utilisent dans le cadre de leurs déplacements pendulaires, avec comme conséquence un trafic quittant majoritairement l'agglomération 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

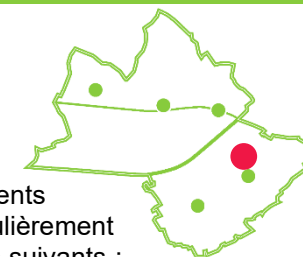
RUE D'ENVOZ

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
- Continuité dans l'éclairage bas
- Ralentisseur venant rappeler l'importance de respecter de la vitesse
- Réduction visuelle de la largeur de la chaussée (encadré ici par des massifs verdisés)
- Continuum bâti

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.



VOLET TRAFIC ROUTIER & SECURITE

FICHE ACTION REFERENCEE TR-1F | Sécuriser l'entrée rue Vanal

Acteur concerné : Commune de Héron

Temporalité : Court terme

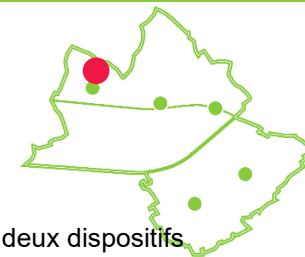
SUITE DE LA MESURE PRÉSENTÉE PRÉCÉDEMMENT

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.

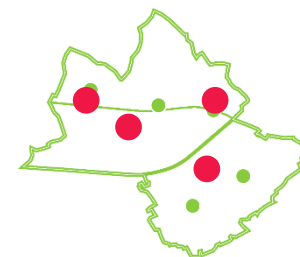
La mise en place de deux coussins ralentisseurs, avant et après les panneaux marquant l'entrée et la sortie de l'agglomération (1 coussin au centre de la voirie de 3 m de large), permettront un ralentissement en entrée de village. Une distance minimale de 75 m sera respectée entre les deux dispositifs 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€/m², 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 principales** :

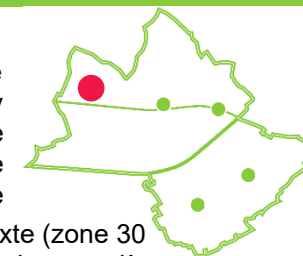
1. Aménager un ou des dispositifs de ralentissement à « faible » coût (cf. **1a** ci-contre), qui sont destinés à rester le temps qu'un projet de réaménagement complet soit potentiellement étudié, financé et mis en place (dispositif de ralentissement intégré dans un réaménagement global de l'espace public, 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.

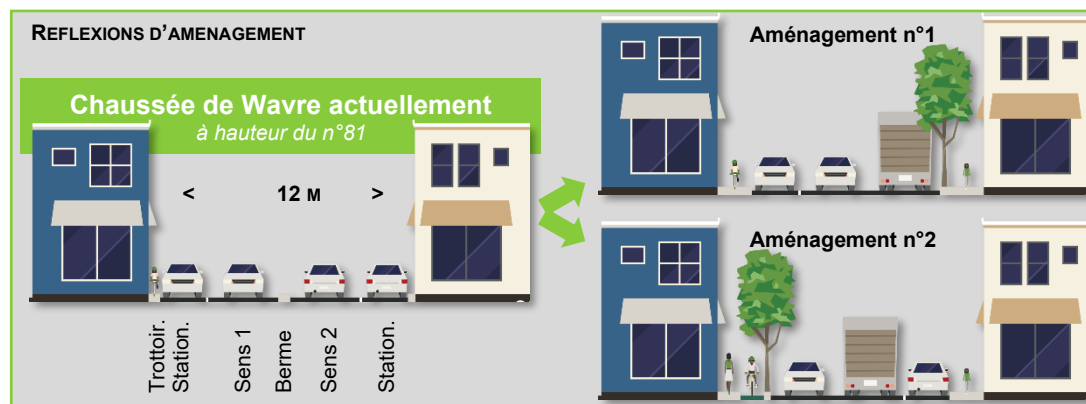
Afin de sécuriser la traversée de Waret-l'Évêque, il est essentiel de proposer des aménagements urbains au niveau de l'espace public (donnant de l'espace à tous les modes, présentant des éléments d'agrément, des plantations, etc.), qui peuvent être associés à des aménagements de ralentissement. Ces derniers 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.

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

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).



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 structuré 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 Couthuin. 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.



Volet Stationnement

VOLET STATIONNEMENT

FICHE ACTION REFERENCEE ST-1 | Optimiser le partage des espaces publics

Acteurs concernés : SPW | Commune de Héron
Temporalité : Court / moyen termes

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).

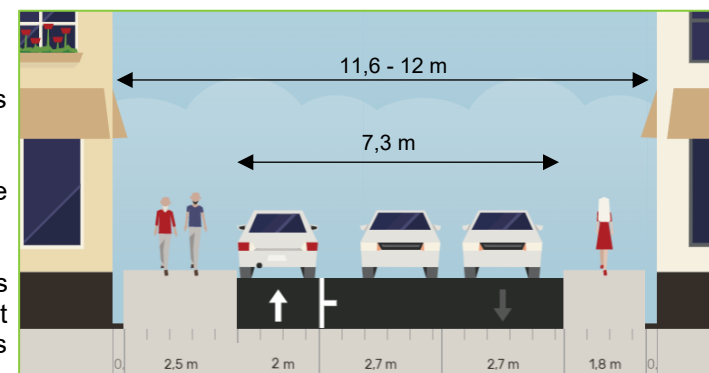
Réponse aux objectifs de phase II : II.C.6, II.C.7, II.A.2, III.B.6



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) présentent sur le territoire de Héron se trouvent dans les entités de Waret-l'Évêque, Surlemmez (2 établissements) et Couthuin). 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 Guillette permettant la dépose. A Couthuin, 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 Surlemmez, 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 « Surlemmez »).

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 yélobus, 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).

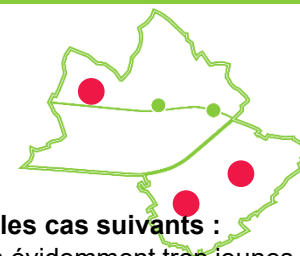
Définition d'une zone Kiss&Go (K&G):

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
En amont de la mise en place d'une zone K&G, il est important de lancer des démarches de sensibilisation auprès des enfants mais également auprès des parents. • 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. • 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.	Une fois la sensibilisation effectuée, il s'agit de mettre en place un aménagement provisoire qui va permettre de rendre compte des effets de l'installation (respect et acceptation du concept, difficultés émergentes, appréciation de la pertinence de l'emplacement et de ses dimensions, etc.). Pour ce faire, des aménagements de type « barrière Nadar » ou bien encore des panneaux de signalisation « faits main » (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 de personnes sur place (parents, personnel scolaire, etc.) qui vont rappeler, si besoin est, les consignes. Il ne s'agit pas à ce stade de sanctionner mais bien « d'éduquer » au comportement à adopter.	Une fois la phase test réalisée, les avis et effets recueillis, l'aménagement pérenne de la zone peut être réalisé. Les dimensionnements, localisation et signalétiques sont adaptés en réponse aux conclusions induites de la phase test. Les aménagements sont alors réalisés par le gestionnaire de voirie (commune, région) avec notamment : • La mise en retrait éventuelle de l'emplacement par rapport à la bande de circulation et l'aménagement du trottoir attenant. • La mise en place d'une signalétique verticale (ainsi qu'au sol pour plus de visibilité). Un panneau E1 et panneaux additionnels informant « Kiss & 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&G en dehors des horaires d'entrée/sortie de cours. La présence d'un encadrement, 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.

Volet Transport de marchandises et charroi agricole

VOLET TRANSPORT DE MARCHANDISES ET CHARROI AGRICOLE

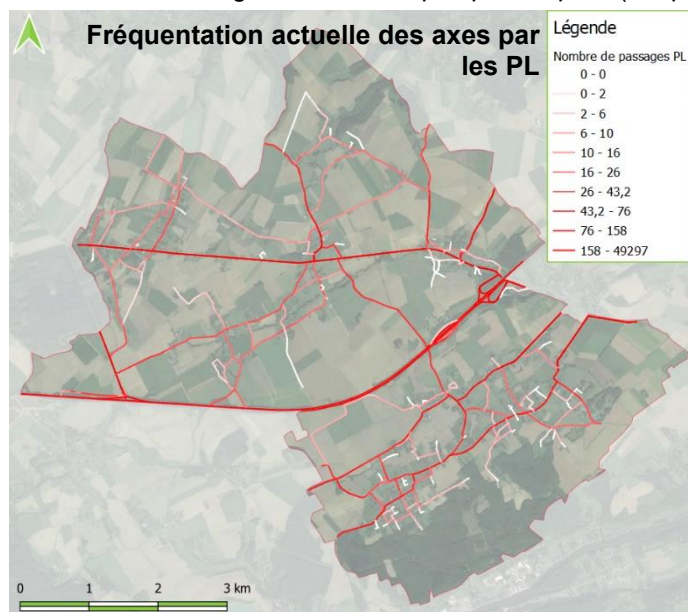
FICHE ACTION REFERENCEE TM-1 | LIMITER LE TRAFIC PL AU SEIN DES ENTITES

Acteurs concernés : Commune de Héron | SPW
Temporalité : Court termes

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'additionner 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.AGIS-DEVELOPPEMENT.COM/](https://www.agis-developpement.com/)

VOLET ESQUISSES D'AMENAGEMENT

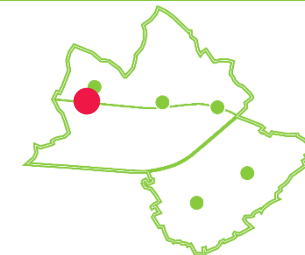
FICHE ACTION REFERENCEE ESQ-1 | Traversée de Warêt l'Evêque

Acteurs concernés : Commune de Héron – SPW - TEC
Temporalité : Court terme

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

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.

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-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-voirie, 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

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 Circulation routière

- Voirie carrossable
- Accès carrossable
- Zone de stationnement
- Zone apaisée avec revêtement différencié
- Berme centrale
- Rétrécissement
- Zebra
- 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)



VOLET ESQUISSES D'AMENAGEMENT

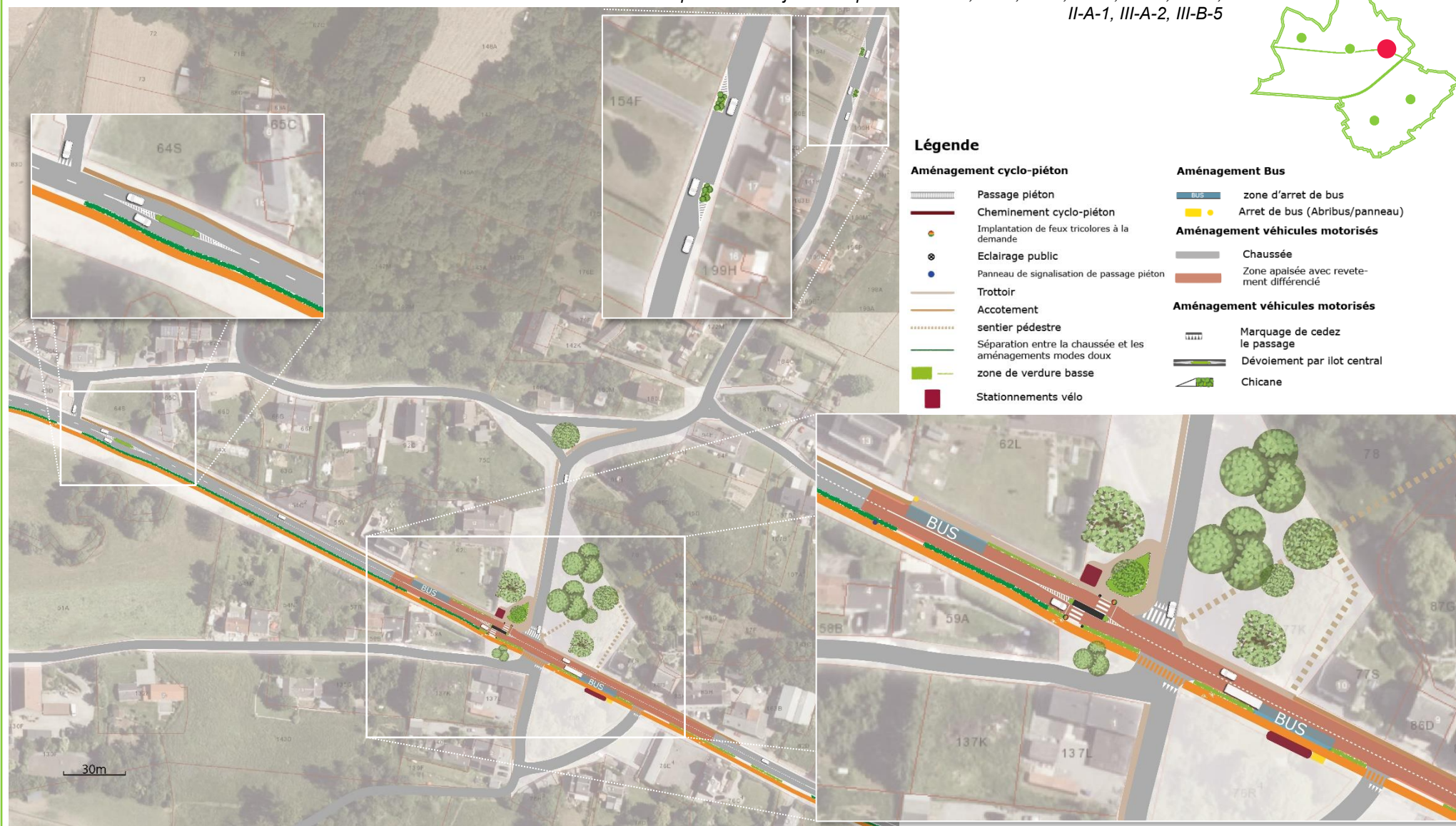
FICHE ACTION REFERENCEE ESQ-3 | Traversée de Lavoir

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



VOLET ESQUISSES D'AMENAGEMENT

FICHE ACTION REFERENCEE ESQ-5 | Centre de Couthuin

Acteurs concernés : Commune de Héron - TEC

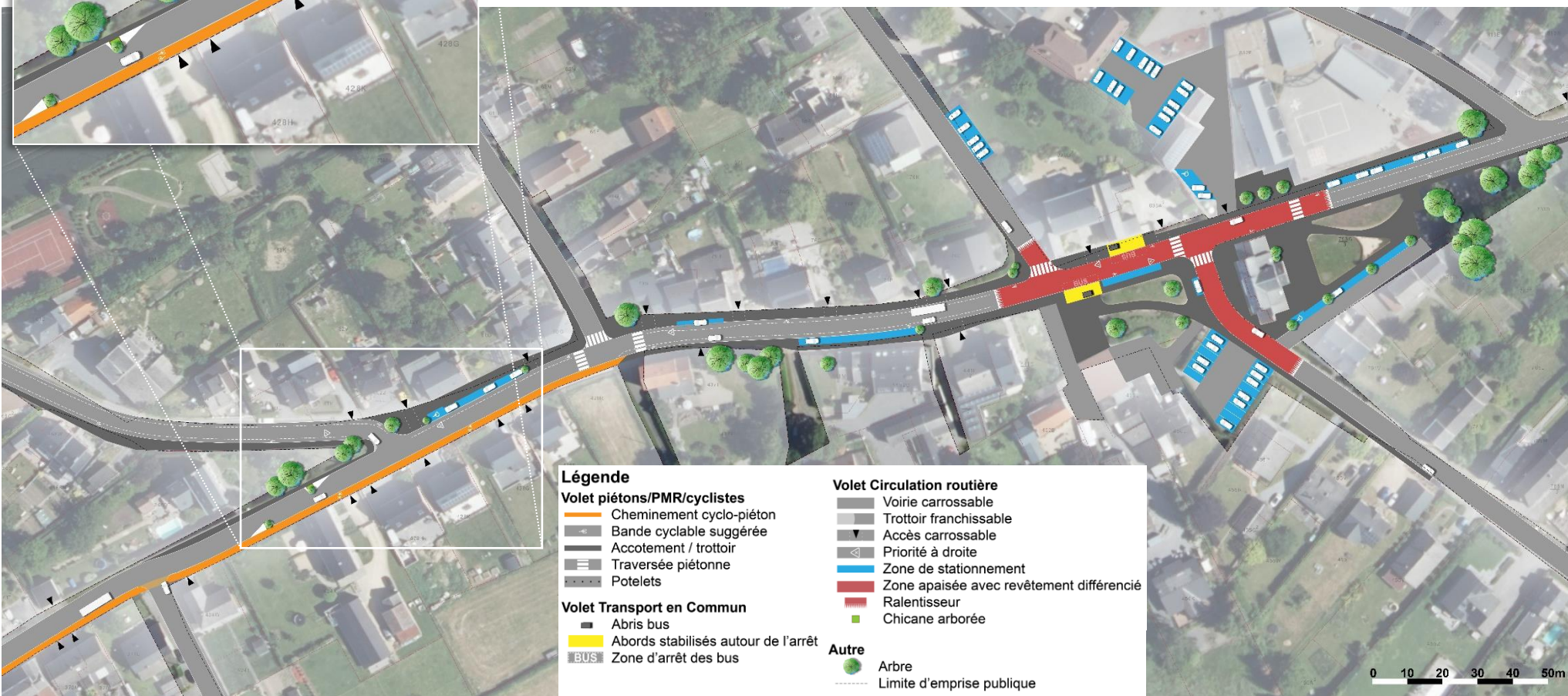
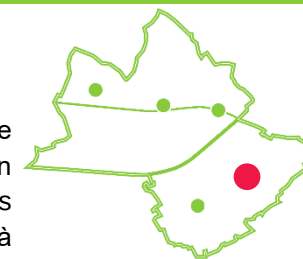
Temporalité :

Moyen terme

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
- BUS 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

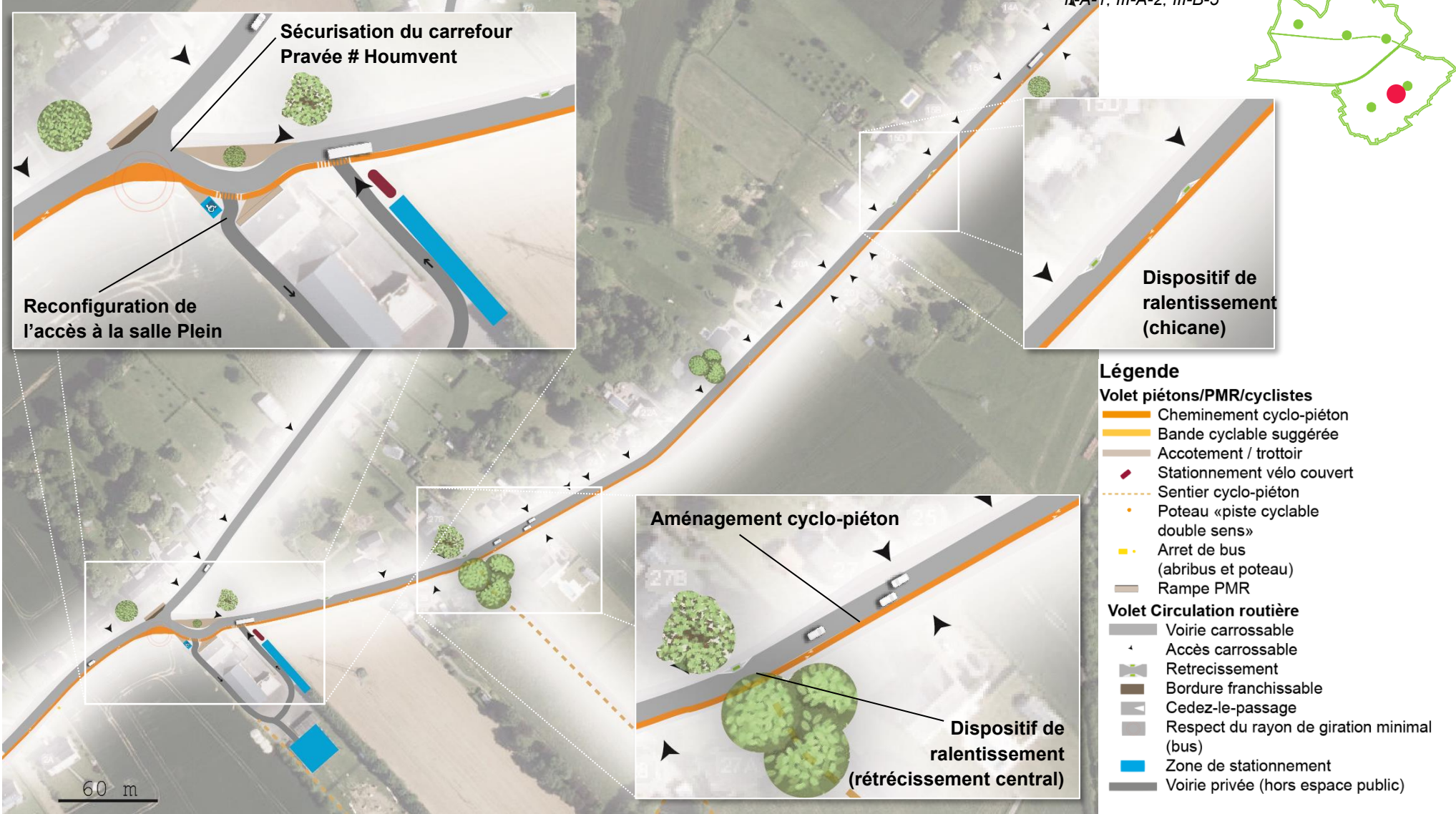
VOLET ESQUISSES D'AMENAGEMENT

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



VOLET ESQUISSES D'AMENAGEMENT

FICHE ACTION REFERENCEE ESQ-7 | Ecoles de Surlemmez

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

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 Surlemmez 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.

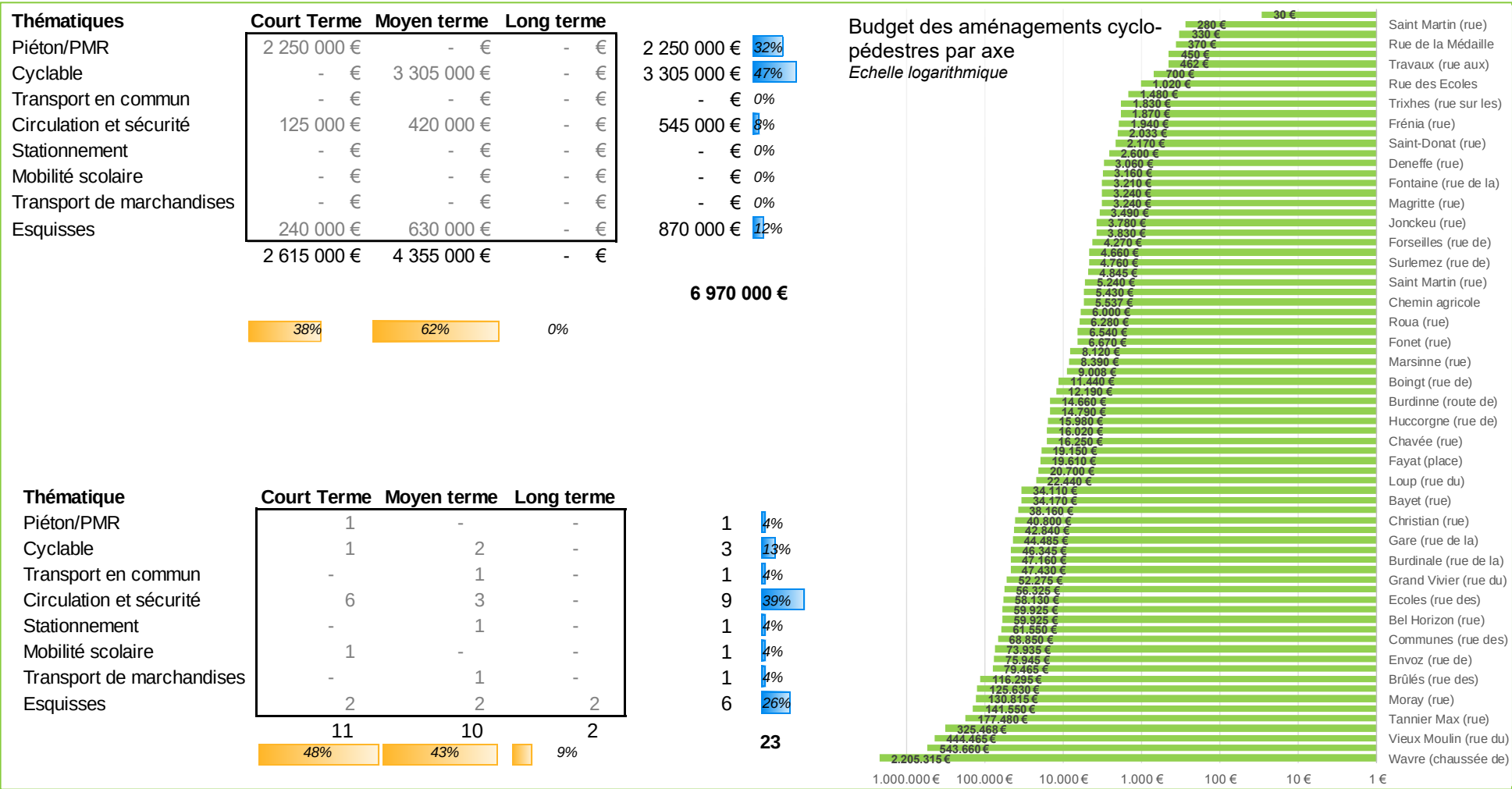
Cette esquisse évoluera sur base d'un processus de concertation à engager entre les riverains, les écoles, la Commune et le TEC notamment. Mais elle permet de présenter déjà quelques éléments importants tels que la volonté de trouver une solution à la problématique de trafic/stationnement, la mise à 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	Surlemmez	Court Terme	Héron	35.000 €	
Circulation et sécurité	TR - 1b	Sécuriser l'entrée rue des Brulées	Surlemmez	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	Limiter 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 Surlemmez	Surlemmez	Court terme	Héron, Asso.	240.000 €	
						6 970 000 €	

Les tableaux repris ci-après reprennent les informations du tableau précédant sous un format synthétique, permettant de visualiser la répartition des couts 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 cout. 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 cout 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

Question	Volet piéton	Volet cyclable	Volet TC	Volet Routier	Volet stationnement	Volet scolaire	Volet PL	Autres	Prise en compte de l'intervention	Infos du PCM	Proposition de réponse
Pourquoi est-il considéré qu'il y a des aménagements (trottoirs) en bord de route dans la rue Max Tannier une fois la rue des communes passée et jusqu'à la rue Roua, alors que ce n'est pas le cas de facto?	1								Déjà pris en compte dans le PCM	P9 du rapport phase III : plan des aménagements existants	La carte parle d'aménagement piéton : ce qui signifie soit trottoir soit accotement qui est réservé à la circulation piétonne et non au stationnement. Notons que des haies empiètent sur le domaine public et réduisent l'accotement.
Contexte : j habite la première maison de la rue Saint Martin à partir de la chaussée de Wavre. Le collège communal a imposé récemment une servitude dans l ancien parc Rigot situé côté gauche de la voirie suite à la parcellisation du terrain. Cette servitude débouchera donc sur la rue Saint Martin juste en face de mon domicile. Moi ainsi que tous les riverains de mon quartier considérons cela comme extrêmement dangereux compte tenu de l absence de trottoir de ce côté de la rue, du trafic dense des automobilistes, des poids lourds et engins agricoles. L usager faible qui arriverait de cette servitude devrait longer le mur existant ou traverser en toute vitesse entre deux véhicules. Que pensez vous de cette décision contraire à toute notion de sécurité? Je constate dans votre projet un nouvel accès piéton à partir de la chaussée de Wavre que je trouve intéressant et qui va dans le sens d un manque de sécurité pour les piétons actuellement qui s engagent dans la rue Saint Martin. Je vous remercie de votre retour.	1								Pas de modification envisagée	Esquisse de Héron	Un passage piéton n'est pas synonyme de sécurité. Toutefois il conviendra de voir, lorsque les plans d'aménagement seront connus, si l'ajout d'une traversée dans le prolongement de cette servitude apparaît intéressant. Il est important, lors de la mise en place d'une traversée, que les flux piétons soit d'une certaine importance. Ceci afin d'éviter que des automobilistes ne s'accoutument à une traversée jamais utilisée, jusqu'au jour où quelqu'un va s'y engager (dans son plein droit) et ne pas être vu par un automobiliste. Le centre de Héron a fait l'objet d'une esquisse globale, qui il est vrai ne représente pas de nouvel aménagement de trottoir au niveau de cette portion de la rue. Dans le contexte actuel, la priorité d'intervention a été mise sur d'autres zones plus sollicitées et déjà grevées de problématiques.
quels sont les aménagements spécifiques prévus pour la rue des Brûlées à Surlemez pour diminuer la vitesse et dissuader le trafic ?				1					Déjà pris en compte dans le PCM	P21 rapport phase 3	Pour la rue des brûlées, le PCM propose la mise en place de systèmes "ralentisseurs" à l'entrée sud de la rue, et la réduction de la chaussée via l'implantation de bande de stationnement alternées de chaque côté de la voirie.
Pourquoi la piste de l'installation de radars aux entrées/sorties de village ou dans le village n'est pas envisagée ?				1					Déjà pris en compte dans le PCM	p25 rapport phase III	Les solutions visant à encourager le respect des vitesses sont multiples et peuvent se matérialiser sous la forme de radars mais également d'aménagements physiques, de réfection de voirie/des trottoirs, etc. Des radars fixes ne peuvent être installés que sur des voiries régionales (chaussée de Wavre) et il doit s'agir d'une initiative de la Zone de Police qui les gère. Les chicanes, plateaux, etc., ont des effets sur le respect des vitesses et leur multiplication permet d'induire un respect continu sur certain tronçon (contrairement aux radars qui n'empêchent pas une reprise de vitesse ensuite).
Certaines rues comme la rue des Brûlées sont fort sollicitées par le trafic de transit. Quelles mesures sont envisagées pour la déléster par ex vers l'entrée de village à Seilles -Tramaka (cfr station esso) qui est nettement moins habitée (cfr bois + parc à containers)				1					Pas de modification envisagée		Il n'est pas dit que le trafic observé rue des Brûlées ne soit pas un trafic à destination des centralités de Surlemez et Couthuin qui comptent de nombreuses habitations, des équipements scolaires, etc.). Obliger ce trafic à se reporter sur d'autres axes que les plus directs aurait peu de sens pour les personnes concernées par ce besoin. Par ailleurs, encourager un report vers d'autres axes induirait un report des flux vers les rues Chavée, du dr Beaujean et de la Campagne, qui sont des secteurs habités également (et fréquentés). Par ailleurs, une interdiction du trafic de transit des véhicules de plus de 7,5 tonnes a été instaurée par le Conseil communal.
Ne pensez-vous que l'aménagement des pistes cyclo-piétons va générer des accidents ? En d'autre terme le partage de ces pistes n'est-elle pas problématique ? Ne faudrait-il pas séparer les pistes cyclos (sur voirie) et les pistes piétons (accotement) ? il y a en effet actuellement des pistes cyclos (peinture jaune sur voirie) qui ne peuvent être empruntées par les piétons. Où doivent marcher les piétons ? que prévoit le code de la route à ce propos ? Quid de la jonction vélo - piétons avec le Ravel à Huccorgne ? Quid de la jonction à pieds ou à vélo avec le Moulin de Ferrières ?	1								Pas de modification envisagée		Les aménagements cyclo-piétons peuvent être de deux ordres, avec des panneaux D9 et D10 qui séparent ou mixent les deux modes. En fonction des flux piétons et/ou cyclistes, un partage de l'espace est possible, d'autant qu'une piste cyclable partagée nécessite une moindre emprise qu'une piste cyclable séparée du trottoir. Les contraintes d'emprises on un élément pris en compte dans les propositions, puisqu'il fallait également permettre à la circulation motorisé de pouvoir circuler et se croiser sur les différents axes.Une liaison douce est prévue entre le moulin de Ferrières vers la rue Sockeu, le château de Moha et le RAVeL de Huccorgne.
Au sujet des parkings que les esquisses prévoient : il est important de les baliser clairement. il est en effet très intéressant de faire une offre de parkings supplémentaires à conditions que ces parkings soient utilisés et donc visibles. Pour exemple, le parking de la place communale est souvent non utilisé par certains visiteurs de la boulangerie (se stationnant sur le trottoir) alors qu'il est bien visible. Faut bien comprendre que les gens doivent changer d'habitude de parage.					1				Déjà pris en compte dans le PCM	p29 du rapport phase III	L'amélioration des signalisations pour les stationnements hors voirie est un élément important du volet stationnement, qui est clairement identifié dans le rapport du PCM, de même que la sensibilisation des riverains.
Au vue des aménagements prévus et des coûts de réalisation, ne serait-il pas plus intéressant financièrement de placer des "radars avec indication de vitesse" aux entrées des villages et autres traversées sur la chaussée de Wavre et de mettre plus de budget à l'aménagement des accotements et des pistes cyclables ? Meilleure répartition du budget. Sachant que les aménagements de voirie s'abîment fortement et ne remplissent plus leur rôle de ralentisseur (voir entrée village de Bas-Oha via la rue des Fermes) Les ralentisseurs existants sont vétustes et inefficace. Y-a-t-il un budget prévu pour la remise en état des ralentisseurs existants ?				1					Pas de modification envisagée	p24 du rapport phase III	Les solutions visant à encourager le respect des vitesses sont multiples et peuvent se matérialiser sous la forme de radars mais également d'aménagements physiques, de réfection de voirie/des trottoirs, etc. Des radars sont proposés sur certaines zones (chaussée de Wavre notamment) mais ne peuvent être installés partout. Les chicanes, plateaux, etc., ont des effets sur le respect des vitesses et leur multiplication permet d'induire un respect continu sur certain tronçon (contrairement aux radars qui n'empêchent pas une reprise de vitesse ensuite). L'entretien des aménagements existants (voiries, signalétique, etc.) sort du cadre du PCM qui vise à proposer un plan stratégique destiné à désigner les actions à mettre en œuvre
A l'heure actuelle, ne faudrait-il pas consacrer les budgets sur la réparation des voiries communales avant de prévoir ces aménagements ? Ne faisons-nous un emplâtre sur une jambe de bois ? Réparons les rues et les ralentisseurs existants. L'entretien de tous ces aménagements devraient être considérer dans les budgets globaux ?				1					Pas de modification envisagée		La réfection des voiries n'est pas un élément repris dans le cadre d'un PCM, qui est un plan stratégique destiné à donner des pistes de solutions selon un large spectre. Cela n'empêche toutefois pas les gestionnaires de voiries d'être informés des problématiques localisées que les riverains souhaiteraient faire remonter
les aménagements sur la chaussée de Wavre sont très intéressants, mais n'est-ce pas utopique puisque cette chaussée n'est pas communale ? Il existe un très beau dossier réalisé il y a déjà quelques années par la CLDR en 2000 sur des aménagements similaires sur la chaussée (exemple Place Fayat - Lavoir) Ne devons-nous pas tenir compte de ces projets ?								1	Déjà pris en compte dans le PCM		La DGO1, gestionnaire des voiries régionales,est membre du comité d'accompagnement du PCM. Elle a donc validé le principe de proposer un tel aménagement et est consciente de l'attente de la part de la Commune. Sa concrétisation nécessitera d'autres discussions, la tenue d'études techniques, mais le PCM permet de souligner l'importance d'un tel aménagement, la volonté de le voir se concrétiser, et permet d'obtenir des subsides pour sa réalisation. De plus, cet aménagement avait été validé par la commission provinciale de sécurité, le budget vient d'arriver à la direction de Hannut afin de le réaliser.
Pourquoi supprimer le stationnement rue Saint Martin avant d'avoir créé de nouvelles places (médecin, commerces, club de gym) ?					1				Pas de modification envisagée	Esquisse de Héron (p38)	L'offre en stationnement actuellement proposée pourrait suffire à répondre aux besoins. Ceci explique la proposition à court terme. En fonction des opportunités et des constats/besoins futurs, une proposition à long terme a été faite afin de proposer une solution qui apparaisse plus intéressante que le fonctionnement actuel (qui permet un accaparement total de l'espace par les voitures).
Quelles sont les solutions pour le club de gym (250 membres, tout de même bizarre de l'oublier dans la vidéo), la pharmacie, l'église, la boucherie ? Ces différentes activités impliquent un trafic important et continu et maintiennent la vie de notre village. Les voitures se garent en effet sur les trottoirs, mais c'est comme cela depuis toujours, malgré la création des trottoirs (peut-être) inadaptés à la rue.					1				Déjà pris en compte dans le PCM	Esquisse de Héron (p38)	L'offre en stationnement actuelle est maintenue (déplacée vers les parkings hors voirie existants et sur des places délimitées le long des voiries afin d'éviter le stationnement sur les espaces piétons) dans le cadre de la proposition à court terme, et même renforcée dans la proposition à long terme.
Y-a-t-il eu une étude de réalisée concernant la demande en stationnement sur héron ? Les parkings hors voirie sont aujourd'hui complètement remplis. Sachant cela, si l'on n'étend pas l'offre en stationnement alors que les usagers se plaignent aujourd'hui de manquer de places, le PCM ne représente pas une solution à cette problématique. Concernant l'achat de la parcelle derrière l'église, étant donné que la parcelle est aujourd'hui privée et que son propriétaire n'est pas disposé à vendre, cet achat semble compliqué. La solution à long terme semble donc peu réaliste.					1				Adaptation de l'esquisse "Héron"	Esquisse de Héron (p38)	Aucune étude de la demande n'a été réalisée, ce type d'étude se faisant lors de la réalisation des projets d'aménagement. Dans la proposition du PCM, l'offre n'est pas diminuée par rapport à la situation existante, elle est simplement restructurée et sécurisée, afin d'encourager l'usage de la marche et la flânerie. L'esquisse pourrait toutefois être adaptée afin de proposer plus de place de stationnement, se présentant sous la forme d'un rangement en bataille/épis.
La largeur de la voirie sur la rue Saint Martin est faible. Comment peut on intégrer des trottoirs + stationnements + chaussée ?				1					Déjà pris en compte dans le PCM	Esquisse de Héron (p38)	Les esquisses sont physiquement possibles et les éléments ont été mesurés (sur photo aérienne) pour chaque proposition. Dans cette esquisse, la chaussée a été déplacée afin de permettre la création d'un trottoir d'1m50 et d'un stationnement de 2 m de chaque côté de la voirie. Cette dernière a été maintenue à 5,5 m. Une telle largeur de voirie permet le croisement de véhicule.
VITESSE?Utilité de zones 30 dans les rues du villages même en dehors des congés scolaires, et ainsi rassurer et encourager la mobilité douce durant toute l'année				1					Déjà pris en compte dans le PCM	p15 du rapport phase I	Certaines portions sont reprises en zone 30 (chaussée de Wavre devant l'école, centre de Couthuin). Pour les autres secteurs en agglomération, la vitesse à 50km/h semble adaptée compte tenu des distances et de la faible densité (résidentielle, commerciale). La mise en zone 30km/h ne saurait être efficace que dans un contexte de centre urbain, avec une importance des flux piétons traversant, etc.
Bonjour, Si je comprends bien le plan d'aménagement de la chaussée de Wavre à Héron, où je demeure au numéro 26, en dehors d'une piste cyclable hors chaussée prévue, aucune modification concernant la vitesse plus qu'excessive sur cette portion entre Héron et Lavoir n'est prévue. Cette vitesse excessive de la majorité des usagers circulant sur cette voirie, en particuliers les camions, est source de danger et de nuisances sonores importantes, dues en partie également à l'état déplorable du revêtement, trous, creux, bosses et colmatage précaire à l'asphalte qui disparaissent rapidement au passage des nombreux véhicules. Ma question est la suivante, pourquoi ne pas limiter la vitesse à 70 sur tout le tronçon entre Lavoir et Héron, vitesse déjà peu respectée où elle est déjà d'application. Pourquoi même ne pas la diminuer à 50 km/h (Bruxelles est bien devenue une zone 30). Pourquoi ne pas installer plusieurs chicanes ou ralentisseurs tout le long de cette chaussée, ce qui dissuaderait certainement un bon nombre de camion de l'utiliser comme liaison et raccourci entre les différentes autoroutes et éluder la taxe kilométrique par la même occasion. Afin d'éviter aux usagers de prendre de l'élan dans la descente vers Lavoir, pourquoi ne pas installer un radar fixe ou mieux encore un radar tronçon qui couvrirait une plus grande portion de la chaussée. De plus, sans modification de la vitesse sur cette chaussée, circuler sur une piste cyclable, même en dehors de la chaussée mais trop proche quand même, restera très dangereux lors d'un dépassement, notamment par un camion, à vive allure de par l'effet d'aspiration engendré par un véhicule circulant à vive allure. Je vous invite d'ailleurs à le tester vous-même pour vous en rendre compte rapidement, arrêtez-vous le long de la chaussée et vous pourrez sentir cette aspiration au passage d'un camion qui dévale à toute allure, vous ne resterez pas longtemps sur place, alors imaginez en vélo, qui plus est accompagné par des enfants!				1					Pas de modification envisagée	Esquisses de Héron et de Lavoir (pp 38 et 39)	La chaussée de Wavre est un axe de transit important, qui joue un rôle important dans la desserte des villages (pas uniquement sur Héron) et de secteurs économiques. Elle est la propriété de la Région Wallonne qui détermine les vitesses qui y sont autorisées. Réduire la vitesse à 50 sur des portions peu ou faiblement bâties ne serait pas adapté à cette fonction, avec le risque de voir des comportements infractionnels se présenter. Les possibilités d'aménagement physiques sont contraintes par plusieurs éléments tels que la nécessité des permettre aux poids-lourd et engins agricoles de circuler, le respect du code de la route, les risques en matière de sécurité (un flot ne peut être placé n'importe où sur un axe). Une piste cyclable séparée a été proposée du fait des vitesses autorisées chaussée de Wavre. Cette piste est écartée de la voirie et séparée physiquement de celle-ci par des haies, barrières, etc.
voies cyclo-piétonne: quel est le revêtement proposé ? Le béton/bitume n'est pas le plus adapté (vitesse excessive 2 roues, imperméabilisation des sols etc.)	1								Pas de modification envisagée		Le choix des matériaux se fera a posteriori, lors des études techniques et financières relatives à ces aménagements. Le PCM, outil stratégique, permet de cibler les objectifs et désigner des priorités d'intervention, mais ne va pas autant dans le détail des réalisations.
les liens (continuité vélo) vers Andenne et Wanze ne sont pas définis - est ce qu'une coordination Provinciale (et extra provinciale pour Andenne) est prévue ? comment gérer la chaussée de Wavre en vélo (transit) et son passage sur la commune de Wanze	1								Déjà pris en compte dans le PCM		Des aménagements cyclables sont repris pour figurer et permettre ces liens vers ces deux entités. Les communes avoisinantes sont conviées aux discussions du PCM, et a priori au courant des intentions de la commune de Héron. Cette dernière ne peut qu'initier les intentions, mais pas imposer d'aménager en dehors de ses limites
Est-ce qu'une étude de déplacement vélo/VAE a été faite entre entités (proportion de travailleurs/résidents dans la commune) ? Au vu de la dépense prévu pour voir cyclo/piétonne le long de la Ch de Wavre il faudrait que cela serve à un maximum de gens; or c'est une chaussée de transit voir d'accès à E42 (pas en vélo donc..)	1								Pas de modification envisagée		Les aménagements cyclables proposés sont de nature à permettre et encourager le report modal vers le vélo. Actuellement, cette part modale est très faible, compte tenu notamment des lacunes de sécurité. Mais la volonté est ici de proposer des aménagements qui permettront, demain, aux habitants et travailleurs d'avoir une possibilité de choisir. Les enjeux climatiques, l'engouement pour ce mode de déplacement ou encore les facilités offertes par les VAE devraient progressivement permettre d'induire ce report modal.
Afin d'encourager les modes de déplacement doux (ici piéton) vers le centre de Couthuin, ne serait-il pas opportun d'aménager des trottoirs rue d'Envoz, rue Jonckeu, rue du Dr Beaujean et rue Basses Trixhes? Cela ne renforcerait-il pas également le caractère urbain de ces axes?									Pas de modification envisagée		Les priorités d'interventions ont été portées, en concertation avec les membres du comité d'accompagnement (dont des associations piétonnes et PMR), sur des zones proches des centres de village. Ceci afin de cibler les interventions prioritaires pour les 10 prochaines années, dans des zones a priori plus propices à la marche.
Qu'entendez-vous par court terme? Nous nous référons ici à la sécurisation des entrées des villages.				1					Déjà pris en compte dans le PCM		Dès que possible (priorité forte de la mesure comparativement à d'autre). Le PCM indique des priorités concernant l'ordre de réalisation des aménagements proposés. La catégorisation en court terme sert à indiquer le niveau de priorité.
Quelles sont les étapes suivantes, à partir du 8 avril?								1	Déjà pris en compte dans le PCM	p36 du rapport phase III	Le PCM est adapté avec les éventuels modifications soulevées dans l'enquête publique, puis le plan est approuvé. La commune disposera alors d'un outil lui permettant d'aller solliciter les différentes instances pour entrer dans la concrétisation de ces mesures, qui seront partiellement subventionnées.

je vois que les principal aménagement sont extrêmement limité a héron sur la chaussée de Wavre, pour quoi favoriser lavoir et waret le danger est plus grand a héron on sait que les camion sont aux point mort pour prendre de la vitesse et arriver a pratiquement 120 KM/H dans le centre de héron information qui a été confirmer par un chauffeur				1				Déjà pris en compte dans le PCM		La chaussée de Wavre est visée par plusieurs aménagements et notamment à hauteur de la rue Saint-Martin où il est prévu de réaliser l'aménagement d'un îlot central. Ce dernier doit permettre de réduire visuellement l'emprise et ainsi constituer un point d'attention permettant de réduire les vitesses
c'est très bien vos aménagements pour les grands axes , mais avez vous pensés aux autres rues qui se ramassent du trafic de transit , rue Les Malheurs de 5H du matin jusque 7H30 et de 16H à 18H c'est du trafic de transit et ça ne roule pas doucement dans une rue qui est pas franchement large (ne surtout pas l'élargir car ça accentuerai la sensation d'être sur une autoroute) les gens traverse de plus en plus les village car vous ralentissez fortement les grand axes , réfléchissez à cela				1				Pas de modification envisagée		Les axes ayant été ciblés pour les réaménagement sont ceux identifiés comme les plus problématiques actuellement. Le PCM doit faire une sélection dans les axes à aménager, au risque de conduire à un budget beaucoup trop conséquent pour être tenu. Le PCM à une portée de 10-15 ans, et une actualisation sera faite à cet horizon temporel. Cela n'empêche par ailleurs pas la commune ou la région d'intervenir sur des secteurs particuliers non identités aux PCM en cas de prise de connaissance d'une problématique particulière.
Dans quelle mesure la création de nouveaux espaces de parking au plus proche de la destination des habitants de l'entité va-t-elle les encourager à laisser leur voiture à la maison, au profit de modes plus doux? Pourquoi ne pas continuer à utiliser les accotements pour le stationnement et ainsi profiter de leur capacité limitée aux abords directs des lieux à forte fréquentation pour encourager les déplacements à pieds ou à vélo? De plus, cela pourrait éviter le sacrifice d'espaces verts au centre des villages.					1			Pas de modification envisagée	p29 du rapport phase III	Les mesures vont dans le sens d'un strict respect de l'interdiction de stationner sur les trottoirs, qui sont exclusivement réservés aux piétons. L'usage des accotements en tant qu'espace de stationnement est problématique pour les piétons qui ne disposent alors pas d'un espace qui leur soit destiné et se retrouvent dans l'obligation d'évoluer sur la voirie. L'objectif est de rendre la circulation des piétons agréable dans les centralités.
Est-il prévu que la commune participe à la campagne "Yes we plant" de la Wallonie en bordant les chemins fraîchement réhabilités de haies?	1							Pas de modification envisagée		Les principes de plantations sortent du scope du PCM. Néanmoins, les esquisses présentent des possibilités de plantation sur certaines zones. La commune a planifié des plantations le long des chemins réhabilités.
Comment le respect des interdictions de circulation pour les poids lourds sera-t-il contrôlé?							1	Pas de modification envisagée	p34 du rapport phase III	Comme actuellement, c'est la police qui est habilitée à réaliser des contrôles de vitesse. La commune va demander à la zone de Police d'accentuer ces contrôles.
Combien a coûté la consultance ?								Pas de modification envisagée		Budget total de 49 610€ TVAC dont 32 207€ de subsides régionaux (75%)
Combien a coûté la consultance de STRATEC ?								Pas de modification envisagée		Budget total de 49 610€ TVAC dont 32 207€ de subsides régionaux (75%)
Pourquoi avoir tracé des pistes cyclables Rue Beaujean et Rue Pied du Thier avant l'enquête publique ? Sont-elles reprises dans le plan ? Selon la dia 34, oui. Selon la dia 19, non. Ce n'est pas clair.		1						Pas de modification envisagée		L'enquête publique est destinée à présenter un projet de plan finalisé, c'est-à-dire pouvant encore être adapté en cas de manquement identifié mais à priori déjà exhaustif. Chaque proposition a été appuyée par les membres du comité d'accompagnement, ceux de la CCATM, de la CLDR, du conseil communal et du collège, soit des organes mandatés pour porter haut la parole des citoyens. L'aménagement en chaussée existant (réalisé indépendamment du PCM, en lien avec les mesures COVID d'incitation à l'utilisation du vélo) rue Pied du Thier est bien figuré sur la slide 19. Pour la rue du Dr Beaujean, et la rue pied du Thiers, il s'agit d'aménagements temporaires afin de tester l'effet de pistes cyclables suggérées. Cette mesure a été lauréate d'un appel à projet de la région Wallonne.
-Quelle est la différence entre piste cyclable « marquée » et « suggérée » ?		1						Déjà pris en compte dans le PCM		Piste cyclable marquée = piste cyclable désignée par des lignes discontinues au niveau de la chaussée. Elle est dessinée tout au long d'une chaussée ou d'un tronçon. Piste cyclable suggérée = des chevrons ou logo de cyclistes sont dessinés au sol, espacés de 50 m ou plus. Visuellement, ce marquage est moins présent. Ces deux éléments sont soumis aux mêmes règles selon le code de la route, à savoir que les cyclistes ne sont pas tenus d'y circuler et les véhicules motorisés peuvent "mordre" sur ces espaces ou même s'y arrêter (dans le cadre d'un arrêt double-file). Ce n'est pas le cas d'une piste cyclable séparée, strictement réservée aux cyclistes, qui ont l'obligation d'y circuler et sur laquelle les automobiles sont strictement interdites.
-Dia 21 : Couthuin-Andenne ou Couthuin-Wanze à vélo = 19 minutes ? Dans le sens « retour », c'est beaucoup plus long car les côtes sont raides.		1						Pas de modification envisagée	p14 du rapport phase III	Les données sont ici reprises de l'application google. Ces indications seront bien sûr à affiner lors de la mise en place des éléments de signalétiques
-Piste cyclable hors chaussée Rue Jotée : attention à la sécurité (peu de visibilité, pas d'éclairage, très sinueux, vallonnés, les voitures roulent à 90km/h car hors agglomération).		1						Déjà pris en compte dans le PCM	p12 du rapport phase III	C'est pourquoi l'aménagement proposé est bien séparé des bandes de circulation motorisées, une piste cyclable marquée n'offrant pas un niveau de sécurité suffisant sur cet axe pourtant important pour les connexions nord - sud
-Est-ce que les pistes cyclables de Héron seront reliées aux pistes cyclables des autres communes ?		1						Déjà pris en compte dans le PCM	p12 du rapport phase III	A ce stade, pas encore non. Une piste cyclable séparée est présente sur Wanze (rue Foulia) mais elle est courte et devra être complétée. L'objectif ici est d'amorcer l'intention de proposer une connexion cyclable vers les communes riveraines. L'aménagement cyclable prévu Drève d'Envoz permet la liaison avec le RAVeL par l'intermédiaire de la rue Raide Vallée et vers le village de Moha et le RAVeL à Huccorgne.
Des parkings sont prévus aux centres des villages. On semble favoriser les voitures au lieu des piétons (espaces verts ? haies ? chemins piétons facilement accessibles). Est-ce vraiment un gros problème d'être garé sur l'accotement ou en chaussée ?					1			Pas de modification envisagée		Au vu de la superficie de Héron, et des fortes distances séparant les points d'intérêt de la commune, la voiture reste le mode de transport le plus adapté sur la zone. Le PCM vise à permettre une meilleure gestion de la circulation et du stationnement des véhicules, afin d'obtenir un partage clair de la chaussée entre les différents modes. L'usage des accotements en tant qu'espace de stationnement est problématique pour les piétons qui ne disposent alors pas d'un espace qui leur soit destiné et se retrouvent dans l'obligation d'évoluer sur la voirie
Des chemins piétons ont été réhabilités récemment ce qui est une bonne chose. Hélas, ils ne sont pas facilement praticables. Est-ce prévu de les rendre praticables ?	1							Pas de modification envisagée		Le PCM désigne les itinéraires importants à réaliser/réhabiliter. Mais concernant l'entretien, c'est la commune ou selon les riverains / associations qui seront encouragés à permettre leur réalisation. Conformément à sa déclaration de politique communale, la Commune procède effectivement à la remise en service de chemins qui avaient "disparus" avec le temps. Cette remise en service nécessite parfois un nouveau bornage pour redéfinir les limites de la propriété communale par rapport aux riverains ainsi qu'un empiérement. Ces procédures sont en cours et la Commune communiquera officiellement lorsque ces sentiers seront accessibles.
Les camions sont effectivement un vrai problème, surtout Rue Jonckeu et Beaujean. Est-ce que les camions seront capables de monter la rue Moray sans créer des nuisances (bruit, pollution) au vu de la pente très raide et des deux chicanes ?							1	Pas de modification envisagée		L'objectif de cette mesure est d'empêcher tout trafic de transit au travers de Couthuin. Il s'avère important de proposer un bouclage avant d'atteindre la rue Houmvent, au risque de permettre d'emprunter la rue du Dr Beaujean comme axe de transit pour rejoindre ensuite la rue Jotée. Les poids lourds ne sont pas invités à emprunter la rue Moray dans cette mesure, mais simplement autorisés à le faire dans un but de desserte locale (entreprise, commerce, etc.). Par ailleurs, une interdiction du trafic de transit des véhicules de plus de 7,5 tonnes a été instaurée par le Conseil communal.
Afin de limiter au maximum le flux rue st Martin, avez-vous pensez à limiter le flux venant de Burdinne en plaçant un panneau invitant les conducteurs rejoignant Huy/entrées autoroute à emprunter la rue Chéna, bolette et rue ver pour rejoindre la chaussée de Wavre.				1				Pas de modification envisagée		La pose de panneau est malheureusement une mesure de faible impact. Par habitude ou par confiance dans leur GPS, les automobiles ne s'empêcheront pas de passer par l'itinéraire qui leur semblera les plus rapide. De plus, les emprises de voiries pour les rues Chéna, Bolette et de Ver sont très faibles pour des rues à double sens de circulation. Elles sont peu adaptées pour recevoir un flux important de trafic comprenant des poids lourds.
Bonjour, A quoi va ressembler l'aménagement de la piste cyclable de la rue de la Chapelle à Envoz? A celui qui existe actuellement rue Pied du Thier (bande jaune au sol)? Merci d'avance Bonne journée		1						Déjà pris en compte dans le PCM	p12 du rapport phase III	Il s'agit d'un cheminement déjà existant, empiérré, qui ne doit pas être réaménagé .
Il y aura-t-il une piste cyclable aménagée dans le Drève d'Envoz? Une zone "plus" plate pour rouler? Si oui, sera-t-elle située sur un côté ou au milieu du chemin? Merci d'avance		1						Pas de modification envisagée	p12 du rapport phase III	Oui, il y aura une piste cyclable centrale sur la drève d'Envoz. Elle fera 2m de large, et permettra aux cyclistes et PMR de l'emprunter plus facilement. De chaque côté de cette piste cyclable il subsistera deux bandes empiérrées de 50 cm de large.
La rue d'Envoz, entre la chaussée de Wavre et l'entrée du Village est une longue ligne droite sans accotement. L'utiliser à vélo ou à pied peut s'avérer très dangereux. Serait-il possible d'aménager une voie séparée de la route pour vélos et piétons afin de pouvoir rejoindre la route (et l'arrêt de bus proche) en toute sécurité? un aménagement similaire devrait être réalisé rue Armand Bertrand pour rejoindre la liaison entre Couthuin et Lamalle		1						Pas de modification envisagée		Deux aménagements cyclables sont déjà repris afin de proposer des itinéraires qui soient qualitatifs et sécurisée entre Couhuin et la chaussée de Wavre (au nord et au sud de la rue d'Envoz). Les pistes hors chaussée étant très couteuses (rue d'Envoz, elles nécessiteraient des expropriations), elles ont été proposées sur les axes structurants de la commune, si aucun autre itinéraire intéressant n'était possible tout en restant intéressant / attractif.
Est-ce qu'il est prévu de réaliser systématiquement des plantations d'arbres ou de haies aux abords des routes qui seront réaménagées et donnant directement sur les champs?							1	Pas de modification envisagée		Cela n'entre pas dans le scope du PCM. Néanmoins, la commune peut tout à faire inscrire ce paramètre lors de l'établissement des cahiers de charge pour ces réaménagements. Des plantations de haies sont prévues en bordure des nouveaux chemins.
Pourquoi ne pas étendre la partie aménagée pour les piétons rue d'Envoz jusque à la rue des fermes?	1							Pas de modification envisagée		Cela est dû à une contrainte d'emprise. Il apparaissait difficile de proposer un aménagement qui n'offrait pas des conditions satisfaisantes de sécurité. Un aménagement piéton est proposé au nord (ancien chemin du tram) et au sud (rue de la Chapelle)
Les pistes cyclables proposées sont-elles en connexion avec le réseau cyclable d'Andenne ou de Wanze ?		1						Pas de modification envisagée		Héron ne peut agir que sur son territoire, mais Andenne commence actuellement la rédaction de son PCM, et vient d'obtenir des subsides régionaux pour réaliser des aménagements cyclables. Des discussions peuvent donc être entamées avec les communes voisines.
Comme le rapport souligne la nécessité d'accroître la sécurité au niveau des écoles, ne faudrait-il pas qu'une personne veille à ce que celle-ci soit respectée à l'entrée et à la sortie des élèves ? Je fus sidérée à plusieurs reprises de constater la mise en danger occasionnée par certains (Ecole St François).						1		Déjà pris en compte dans le PCM		Les mesures relatives à la mobilité scolaire précisent qu'effectivement une présence humaine est nécessaire au bon respect de ces propositions
Le problème de parking étant repris dans le rapport m'agréé. Envisage -t-on que celui-ci soit quelque peu facilité le mercredi jour du marché ?					1			Pas de modification envisagée	p29 du rapport phase III	L'offre en stationnement est renforcée au centre de Couthuin, suivant l'objectif notamment de proposer un complément d'offre lors des journées de marché
L'entrée et la sortie de l'autoroute lorsqu'on prend la direction de Liège ou qu'on en revient sont très dangereuses. Un aménagement ne serait-il pas nécessaire afin d'éliminer des situations anxiogènes ?				1				Pas de modification envisagée		Un aménagement (rond-point) a été sollicité auprès de la Région Wallonne au niveau de l'échangeur 8. Il n'a pas été repris afin de désigner d'autres mesures qui ont été réfléchies ou renforcées/précisées dans le cadre du PCM (rue Chavée ou chaussée de Wavre notamment).
La vitesse des véhicules se rendant le long du bois passé rue Herdave est parfois excessive et dangereuse. Ne serait-il pas utile d'empêcher ces engins de prendre ce chemin ou de limiter leurs vitesses ?				1				Pas de modification envisagée		Ce constat ne nous a pas été relayé avant. Si des données objectives sont obtenues par le biais de la police (qui peut positionner des radars sur une certaine période de temps), la commune pourra effectuer réfléchir à des propositions pour réduire cette problématique
De nombreux enfants habitent rue Cortil Stiennon. Ne serait-il pas possible que des panneaux 30 km soient placés aux entrées au moment des vacances. Pourquoi pas le 30 généralisé dans toute la commune ?				1				Pas de modification envisagée		Cette rue de desserte locale n'est pas sur un axe de transit et seuls les habitants de la zone circulent sur cet axe. Il s'agit donc aux habitants de la rue eux-mêmes d'avoir des comportements adéquats. Réduire la vitesse à 30 sur un territoire aussi faiblement bâti que celui de Héron n'aurait pas d'effet. En effet, l'acceptation serait difficile et le non-respect du 30 généralisé. Cette limitation est intéressante pour marquer un centre de village, un équipement scolaire, soit des zones où des traversées piétonnes sont possibles au fil de toute la journée et selon certains volumes.
Toutefois a l'analyse de cette proposition, il nous apparait très surprenant qu'aucun plan conséquent ne soit envisage pour la Rue Basses Trixhes. Il s'agit de la seule voie d'entrée du village de Couthuin qui ne dispose d'aucun système de ralentisseur de vitesse, ni d'aucune chicane. Toutes les autres rues menant au centre du village en disposent d'une, voire de plusieurs. Ce constat est d'autant plus surprenant que, cette rue présente un virage quasi a l'aveugle du cote gauche en descendant, rendant tout piéton invisible aux automobilistes qui montent, venant de Lamalle. Tout ceci est a combiner avec le fait que de nombreux enfants se rendent a pied le matin, et souvent dans l'obscurité, a l'école ou a l'arrêt de bus. Bien qu'il ne soit pas encore possible d'évaluer l'entendue et le détail des propositions, il semble que la Commune de Heron et le SPW aient la volonté conjointe de proposer un plan ambitieux et cohérent. Ce qui est une excellente nouvelle. Merci encore. Etant domicile rue Basses Trixhes, 10 depuis 2016, nous ne pouvons que constater et déplorer des vitesses de voitures exagérément excessives dépassant bien au delà des 50 km/h. Il est fréquent que de nombreuses voitures soient déjà a pleine vitesse, bien avant le premier virage en direction de Lamalle. Il est a regretter que malgré de très nombreuses interpellations, venant de nombreux voisins, la situation ne fasse l'objet d'aucune mesure de vitesse et d'aucun suivi. J'indiquerais que malheureusement de nombreux animaux de compagnie ont déjà fait tristement perdu la vie par ces excès de vitesses, et ce, bien qu'une loi existe pour les protéger. Il reste a espérer qu'il ne faudra pas en arriver a une perte humaine pour qu'enfin cette situation dangereuse puisse être prise en compte.				1				Proposition de changement		Dans le cadre du PCM, c'est un constat qui ne nous a pas été relayé avant. Des analyses de trafic réalisées par la commune dans le courant du mois d'avril 2021 permettent d'objectiver la situation. La V85, la vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules est de 63km/h. Cette donnée nous confirme l'importance d'envisager un aménagement qui viserait à ralentir la vitesse de circulation des véhicules. La Commune se charge donc de formuler cette demande au bureau d'étude afin de compléter les mesures à prendre pour favoriser la sécurité routière sur cette voirie. Il est également prévu l'aménagement de l'abribus et des éclairages.

Quels sont les aménagements spécifiques prévus pour la rue des Brûlées ?				1					Déjà pris en compte dans le PCM	P21 rapport phase 3	Un besoin en stationnement en voirie a été observé sur la rue des Brûlées, car elle est bordée de maisons sans garage. Le PCM propose donc la mise en place de systèmes "ralentisseurs" à l'entrée sud de la rue ainsi que l'implantation de bandes de stationnement longitudinales en alternance sur la voirie.
Pouvez-vous revenir sur l'aménagement prévu pour les écoles de Surlomez? Le nombre de places de parking ainsi que s'il y aura un sens de circulation pour l'entrée et la sortie de la zone de parking.					1				Déjà pris en compte dans le PCM	Esquisse de Surlomez (p43)	Cela a bien été présenté oralement dans la vidéo et lors de la réunion.
Quels sont les aménagements rue du Dr Beaujean ?				1					Déjà pris en compte dans le PCM	Esquisse de la rue du Dr Beaujean (p40)	Les aménagements prévus sur la rue du Dr Beaujean permettant un ralentissement et une sécurisation du trafic sont deux coussins berlinois et deux pistes cyclables suggérés.
la présence des poids lourds est vraiment problématique sur les rues Beaujean et Joncqueu. La mesure proposée par le PCM redirige-t-elle ces véhicules vers la rue Moray ?								1	Pas de modification envisagée		Le PCM maintient et réaffirme l'interdiction de passage des véhicules de plus de 7,5 tonnes en transit sur les voies de la commune. Les poids lourds de transit ne peuvent emprunter que la chaussée de Wavre et l'autoroute. L'application de cette interdiction relève ensuite de la police. La mesure proposée par le PCM consiste donc simplement à offrir à ces véhicules de desserte locale une possibilité de boucle leur permettant de se rediriger sans obligation de manœuvre.
Peut on imaginer décaler le trafic de la rue Saint Martin vers les rues Chéna et de Ver ?				1					Pas de modification envisagée		Les emprises de voiries pour les rues Chéna, Bolette et de Ver sont très faibles pour des rues à double sens de circulation. Elles sont peu adaptées pour recevoir un flux important de trafic comprenant des poids lourds. Des analyses de trafic réalisées par la commune (hors PCM) rue Bel Horizon et rue Saint Martin, en avril, permettent d'objectiver la situation. La V85 rue Saint martin est de 44km/h et la V85 rue Bel Horizon est de 52km/h. En moyenne, il a été constaté 1075 véhicules/24h dont 75 véhicules de plus de 6 mètres de long dans la rue Saint-Martin. Dans la rue Bel Horizon, il a été constaté en moyenne 840 véhicules/24h dont 34 de plus de 6 mètres de long.
Rien n'est prévu pour le carrefour de la rue Houmvent avec la rue Pied du Thier. Il y a eu des accidents.				1					Pas de modification envisagée		Ce constat ne nous a pas été rapporté avant aujourd'hui. Le PCM n'a pas pour objectif de proposer des solutions détaillées pour chaque carrefour. Cette enquête publique a toute fois permis de faire remonter cette information à la commune qui pourra, si elle le juge opportun, prendre des mesures de sécurisation (signalisation verticale par exemple).
Vitesse de circulation chaussée de Wavre au niveau de Waret-l'Evêque est inquiétante, demande de mettre un radar et de contrôler les vitesses				1					Déjà pris en compte dans le PCM		Le PCM mentionne l'installation d'un radar sur cet axe, comme un élément parmi d'autres à mettre en place
La rue Max Tannier est un axe de communication fort fréquenté. La zone 30km/h n'est pas respectée au niveau du carrefour Houmvent, Pravé, Max Tannier. Il y a eu des accidents. La priorité de droite avec la rue Magritte pose problème. Demande que les enfants puissent circuler en vélo en sécurité				1					Déjà pris en compte dans le PCM		L'esquisse de la rue Pravée comprend justement une proposition pour ce carrefour (Houvent_Pravée_Max Tannier). L'accent a été mise sur le lien entre la Salle Plein Vent et Couthuin, via un cheminement cyclo-piéton.
Monsieur Habite rue d'Envoz 48. Un rétrécisseur de trafic est prévu devant chez lui. Il souhaiterait que cet élément prenne bien en compte les 2 sorties/entrées de son habitation				1					Pas de modification envisagée		Le PCM reste un document tout à fait stratégique, destiné à illustrer ce qu'il pourrait être intéressant de mettre en place (ici, le but est d'illustrer la mise en place de dispositifs de ralentissement). La désignation exacte de ces aménagements fera bien entendu l'objet d'une étude spécifique de la part du gestionnaire de voirie.
Vitesse excessive rue Vanal, demande d'une pose de ralentisseurs				1					Proposition de changement		Vu le constat, il a été demandé au bureau d'étude d'analyser la situation et de faire des propositions afin de ralentir les véhicules en tenant compte de la largeur de la voirie et du passage des convois agricoles.
le sentier 107 et le chemin 1à reliant la rue d'Envoz et le rue de la Chapelle sont fréquentés par des quads. Serait-il possible de rapprocher les pierres afin de leur empêcher le passage ou de placer des panneaux C7 ou C6								1	Pas de modification envisagée		Demande sortant du cadre du PCM, mais qui a ainsi pu être soulevée auprès de la Commune
le sentier 107 et le chemin 10 reliant la rue d'Envoz et le rue de la Chapelle sont fréquentés par des quads. Serait-il possible de rapprocher les pierres afin de leur empêcher le passage ou de placer des panneaux C7 ou C6								1	Pas de modification envisagée		Demande sortant du cadre du PCM, mais qui a ainsi pu être soulevée auprès de la Commune
L'étude manque d'évoquer l'impact de l'évolution démographique et les décisions et orientation à prendre en matière d'aménagement du territoire								1	Déjà pris en compte dans le PCM		La commune présente une densité de population faible et restera une commune rurale. Le PCM pointe cependant les opportunités à ne pas manquer en cas de développement immobilier (prise en compte de possibilités de stationnement hors voiries, réfection des trottoirs longeant le projet, choix de localisation des projets en tenant compte des déplacements des futurs résidents, etc.).
L'étude manque d'énoncer des données quantitatives telles que le nombre d'accidents, la croissance du trafic, du nombre de véhicules								1	Pas de modification envisagée		La mission réalisée ici ne comprenait en effet pas de comptages routiers. Il ne s'agissait en effet pas d'une problématique importante (absence de zone congestionnée, d'itinéraires de report récurrent, etc.). Mais des comptages routiers ont été mis à disposition de la part de la Police sur certains axes et ont d'ailleurs été exploités pour réfléchir aux mesures portant sur la chaussée de Wavre notamment.
L'étude manque d'approfondir l'analyse du trafic de poids-lours et ne présente aucune recommandation pour ce qui le concerne.								1	Déjà pris en compte dans le PCM		Le trafic PL a bien été quantifié (au travers des données OBU) et un plan de jalonnement a été proposé dans le cadre du PCM afin de tenter de répondre de façon adaptée à la problématique de circulation dans les centres de village.
L'étude manque d'examiner les causes des déplacement en voitures individuelles sur les voiries communale. Une analyse du trafic selon les différentes périodes de la journée aurait permis d'identifier les problèmes pour y apporter des solutions les plus pertinentes.				1					Pas de modification envisagée		La mission réalisée ici ne comprenait en effet pas de comptages routiers. Il ne s'agissait en effet pas d'une problématique importante (absence de zone congestionnée, d'itinéraires de report récurrent, etc.). Mais des comptages routiers ont été mis à disposition de la part de la Police sur certains axes et ont d'ailleurs été exploité pour réfléchir aux mesures portant sur la chaussée de Wavre notamment.
L'étude manque d'étudier la concentration des commerces et les conséquences liées au fait que les habitants des autres villages ne peuvent que se déplacer en voiture pour se procurer les denrées indispensables. Le vélo semble peu adapté à ces déplacements.				1					Pas de modification envisagée		Il est mentionné dans le PCM que le vélo n'est pas destiné à devenir le mode principal de déplacement, mais le PCM vise à permettre et à encourager un usage plus régulier. Cela se traduit par la désignation d'aménagements cyclables, qui n'entravent pas les conditions de circulation pour les véhicules motorisés.
L'étude manque d'évaluer la qualité des infrastructures techniques de nature à favoriser l'utilisation des techniques électroniques de communication qui pourraient avoir un impact positif sur le télétravail.								1	Pas de modification envisagée		Demande sortant du cadre du PCM, mais qui a ainsi pu être soulevée auprès de la Commune
L'usage du vélo est devenu une solution "sympathique" alors qu'il ne peut être étendu et ne constitue pas ou peu une solution aux déplacements indispensables de la population. L'étude manque d'identifier si un accroissement de l'usage de la bicyclette constitue vraiment une voie de solution efficace à une réduction significative du trafic des véhicules privés à Héron.			1						Pas de modification envisagée		Il est mentionné dans le PCM que le vélo n'est pas destiné à devenir le mode principal de déplacement, mais le PCM vise à permettre et à encourager un usage plus régulier. Cela se traduit par la désignation d'aménagements cyclables, qui n'entravent pas les conditions de circulation pour les véhicules motorisés.
Le covoiturage ne connaît pas de réussite. L'étude manque d'évoquer cette approche du transport de personnes pour en favoriser l'usage.			1						Pas de modification envisagée		L'existence du réseau "covoit'stop" est pointée dans le diagnostic. Un projet d'aire de covoiturage au niveau de la sortie 8 de l'autoroute est déjà prévu (préalablement au PCM) et mentionné dans le diagnostic également.
Habitante de la rue Saint Martin, elle ne comprend pas comment il est possible de privilégier le passage des poids lourds par la rue Saint Martin pour soulager la rue Bel Horizon. Cela présente un danger pour la population fréquentant les commerces, la crèche et le club de gym. N'y a-t'il pas une alternative pour pouvoir sécuriser la rue Bel Horizon?								1	Pas de modification envisagée		La configuration de la rue Bel Horizon ne se prête pas à la circulation de poids-lourds. L'objectif du PCM a été de désigner l'axe le plus adapté pour le recevoir (ici la rue Saint-Martin qui est plus large, pas uniquement destinée à la desserte locale d'habitations, etc.) et d'y permettre cette circulation de véhicules plus encombrants.
Il ne comprend pas pourquoi rien n'est envisagé pour la rue Basses Trixhes qui est une voie qui mène au centre du village de Couthuin. Selon lui, la vitesse de circulation des véhicules est élevée. Par ailleurs, cette rue présente un virage quasi à l'aveugle. Cette rue est fréquentée par les piétons qui se rendent à l'école, au marché, à l'administration...				1					Proposition de changement		Des analyses de trafic réalisées dans le courant du mois d'avril 2021 permettent d'objectiver la situation. La V85, la vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules est de 63km/h. Cette donnée nous confirme l'importance d'envisager un aménagement qui viserait à ralentir la vitesse de circulation des véhicules. La Commune se charge donc de formuler cette demande au bureau d'étude afin de compléter les mesures à prendre pour favoriser la sécurité routière sur cette voirie. Il est également prévu l'aménagement de l'abribus et des éclairages.
Il est question de réaménager des sentiers. En tant qu'agriculteur, il est inquiet des conséquences de la réouverture légitime des voies de promenade. Ses inquiétudes se portent sur le comment vont réagir les promeneurs face aux nuisances causées par l'épandage de fumier, le passage d'un pulvérisateur... Il craint que certaines pratiques culturelles deviennent interdites.	1								Pas de modification envisagée		Demande sortant du cadre du PCM, mais qui a ainsi pu être soulevée auprès de la Commune Lorsque la Commune décide de remettre en service des sentiers publics et si celle-ci impacte les pratiques agricoles (p.ex. division d'une terre), une discussion est établie avec l'agriculteur et un nouveau tracé peut-être établi. En ce qui concerne la pulvérisation, si celle-ci respecte les règles en vigueur, il ne devrait y avoir aucun problème. De plus, des haies borderont ces nouveaux chemin, protégeant ainsi les promeneurs.
Aucun plan conséquent n'est prévu pour la rue Basses-Trixhes. C'est une voie de liaison vers le centre de Couthuin et elle ne dispose pas de ralentisseur de vitesse. Cette liaison même à l'école, au marché, à l'administration et aux commerces. Elle pourrait être fréquentée par les piétons. Les vitesses de circulation des véhicules sont fort élevées. Il y a par ailleurs un virage dangereux rendant les piétons invisibles aux automobilistes qui montent en venant de Lamalle.				1					Proposition de changement		Des analyses de trafic réalisées dans le courant du mois d'avril 2021 permettent d'objectiver la situation. La V85, la vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules est de 63km/h. Cette donnée nous confirme l'importance d'envisager un aménagement qui viserait à ralentir la vitesse de circulation des véhicules. La Commune se charge donc de formuler cette demande au bureau d'étude afin de compléter les mesures à prendre pour favoriser la sécurité routière sur cette voirie. Il est également prévu l'aménagement de l'abribus et des éclairages.
Rue d'Envoz, des aménagements sont prévus à court terme. Serait-il possible de préciser à nouveau le délai pour les projets planifiés à court terme?				1					Déjà pris en compte dans le PCM		Le PCM reste un outil stratégique. Les délais qu'il mentionne (court/moyen/long termes) sont destinés à donner l'information du degré d'importance, mais ne fixent aucunement un délai de réalisation pour les acteurs concernés. Les aménagements à réaliser rue d'Envoz ont été identifiés par le Collège communal comme étant prioritaires
Qu'est-il exactement prévu au niveau de l'aménagement cyclo-piéton au niveau de la rue Sur les Trixhes? L'espace prévu pour l'aménagement va-t-il rogner sur le côté des riverains et donc défaire la pavage de son habitation n°15?			1						Déjà pris en compte dans le PCM		Il s'agit d'une piste cyclable marquée, non séparée de la chaussée. Cela s'explique de par la contrainte d'emprise mais également la volonté d'un partage de l'espace public entre les modes motorisés et doux, selon une volonté d'apaisement des vitesses et d'une meilleure visibilité / prise en compte des usagers les plus exposés. Les travaux seront réalisés exclusivement en domaine public et la première phase ne sera pas effectuée devant votre habitation.
Une sécuriation des usagers faibles doit être la priorité des aménagements en prévoyant des zones réservées sur la voirie.			1						Déjà pris en compte dans le PCM		Ce n'est pas toujours possible par manque de place (ces aménagements, pour être réglementaires, doivent respecter certaines dimensions), de budget (une piste cyclable séparée compte en effet environ 175€ /m²) mais la volonté est également d'amener un partage équilibré de l'espace public. Avoir des cyclistes et des voitures sur le même espace est à ce titre intéressant, et tout à fait réalisable en agglomération (vitesse réglementée à 50 km/h ou moins).
Il paraît illusoire d'imposer aux parents ou aux écoles d'assurer le respect du code de la route.								1	Pas de modification envisagée		Le PCM constitue un élément, parmi d'autres, qui permet justement de rappeler cette importance du respect. Il ne révolutionnera pas à lui seul la situation relative au respect, mais entend participer à la conscientisation.
Le PCM prévoit que les élèves de primaire peuvent se rendre seuls à l'entrée des écoles. Cela peut être vrai pour les 5 et 6 èmes mais pour les autres une sécurisation totale des abords devrait être prévue.								1	Pas de modification envisagée		Effectivement, les zones kiss & go ne fonctionnent pas pour tous les âges et doivent nécessairement s'accompagner d'autres mesures (encadrement notamment).
Une interdiction "voitures" aux rues donnant accès aux écoles ne peut s'envisager sur la Commune.								1	Pas de modification envisagée		Il s'agit ici d'une appréciation personnelle qui semble ne suggérer aucune demande de modification du PCM.
Les vélobus ne peuvent être envisagés pour les enfants des maternelles jusqu'à la 3 ème primaire.								1	Pas de modification envisagée		Le PCM constitue une boîte à outil, et fait notamment mention de pratiques qui sont faites sur des territoires comparables. Si la Commune/des parents se mettent à réfléchir sur ce genre de projet, il est possible de trouver des solutions intéressantes
Le cheminement cyclo-piéton le long de la rue Pravée va provoquer une concurrence entre les cyclos et les piétons. Un choix doit être fait.	1	1							Déjà pris en compte dans le PCM		Cet aménagement a fait l'objet d'un projet particulier, qui a été repris dans le PCM car il constitue un élément constitutif du réseau cyclable général. Il est prévu la réalisation d'une bande cyclo-piétonne de 2m50 avec la signalisation F99a.
Des voiries sont répertoriées comme disposant d'un trottoir ou d'un accotement alors que ce n'est pas le cas. Le budget estimé pour l'aménagement des ces voiries est donc insuffisant.	1								Pas de modification envisagée		Le budget est donné à titre estimatif, sur base du linéaire de voirie et de l'application du cout unitaire de 175€ / m². Il ne tient pas compte des études spécifiques à mener ensuite (pouvant amener à des travaux sur les impétrants, le terrassement, etc.) ni éventuels rachats. L'objectif est ici de pouvoir réfléchir aux questions d'équilibre budgétaire entre les différentes thématiques et temporalités. Concernant le relevé des aménagements existants, il a été réalisé par le bureau d'étude puis soumis à l'avis des différents acteurs de l'étude. Il n'a pas la prétention d'être tout à fait exhaustif mais a été fait de la façon la plus précise possible dans le respect des moyens prévus à cet effet dans la mission de PCM.
Les mesures C1 et P1 sont peu détaillées et les aménagements ne sont pas décrits. Les budgets sont identiques que ce soit un aménagement cyclo ou piéton.			1						Pas de modification envisagée		Le prix unitaire considéré pour un trottoir ou une piste cyclable séparée est effectivement le même (175€ / m²). Une piste cyclable marquée est en revanche moins cher (simple marquage au sol).
Des simples panneaux de jalonnement cyclable paraissent dérisoires pour inciter à l'utilisation de la mobilité douce.			1						Pas de modification envisagée		Les mesures cyclables concernent la constitution d'un balisage et d'un réseau complet à l'échelle communal ainsi qu'une proposition d'offre en stationnement.
Les phases 1 et 2 identifient un potentiel intéressant de développement des axes cyclistes surtout E-O. La mesure C3 précise que le contexte géographique (distances et dénivélés) représente une contrainte à l'usage qui ne peut être que partiellement pallié par des aménagements cyclables. Ceci est en contradiction avec les premières phases et le problème est éludé.			1						Déjà pris en compte dans le PCM		Face aux contraintes de dénivelé et de distance, il y a notamment deux mesures proposées : la constitution d'un réseau cyclable sécurisé et l'aide à l'acquisition de VAE

Il serait intéressant de prévoir la sécurisation à la croisée des sentiers pédestres/cyclables et des voiries. Un recensement exhaustif et un repérage seraient nécessaires. La réhabilitation des sentiers participera au bon développement du concept.	1						Déjà pris en compte dans le PCM		La mesure relative au réseau cyclable identifie ces croisements et pointe effectivement la sécurisation des croisements (qui pourra se faire au moyen d'une signalétique, d'un revêtement, d'un marquage au sol).
Des aménagements de type ralentisseurs... devraient être prévus fréquemment et pas uniquement aux entrées des villages.			1				Pas de modification envisagée		Sur les traversées de village, les mesures désignent en effet des aménagements de ralentissement importants en entrée de village PUIS des aménagements plus modestes permettant de maintenir une vitesse réduite.
Serait-il possible d'envisager un accès à la rue de Surlomez en sens unique de 8h à 9h et de 15h à 16h afin de fluidifier le trafic et réduire les encombrements.			1				Pas de modification envisagée		La zone des écoles de Surlomez doit faire l'objet d'une réflexion globale en effet, ce que l'esquisse entend initier. Les mises en sens unique génèrent toutefois de nouvelles contraintes (vitesses plus importantes) et soulèvent des questions pour la circulation des bus et des cyclistes.
Serait-il possible de prévoir une sécurisation efficace entre les villages, dont une liaison entre Héron et Couthuin permettant un accès au centre sportif notamment.		1					Déjà pris en compte dans le PCM		Le réseau cyclable (s'il s'agit bien de cela qui est pointé ici) permet de proposer une connexion sécurisée. Ce réseau tient compte des contraintes d'emprises également, qui limitent certaines possibilités d'intervention, mais également budgétaires (qui implique de faire des choix dans les propositions d'aménagement). La Commune a un projet dans ce sens. Vu l'impact budgétaire, celui-ci devra probablement être réalisé en plusieurs phases.
Un volet sentier ne devrait-il pas figurer dans le PCM vu leur importance?	1						Déjà pris en compte dans le PCM		Le PCM doit contenir un volet relatif à la mobilité piétonne. Cela peut de ce fait contenir des aménagements de trottoir et de sentier, et d'ailleurs certains sentiers sont pointés dans les mesures (car permettant de participer au maillage piéton au niveau des centre de village). Un PCM vise a planifier la mobilité dans le cadre de déplacements plus que dans le cadre sportif/de loisir.
Prévoir un emplacement parking PMR devant la pharmacie de Couthuin				1			Déjà pris en compte dans le PCM		Le plan le figure déjà (emplacement plus large devant la pharmacie, avec un sigle PMR qui n'apparait pas car sous une voiture en stationnement
Il y a des gros problèmes de stationnement dans le centre de Héron, aucune place disponible un soir de semaine (18h30).				1			Proposition de changement		Le bureau d'étude va réétudier l'esquisse relative aux aménagements prévus au centre de Héron.
Les problèmes de mobilité aux abords des écoles de Surlomez sont importants vu la fréquentation de ces écoles. Le terrain entre la rue des communes et la rue de Surlomez ne pourrait-il pas être acquis par la commune?					1		Déjà pris en compte dans le PCM		L'acquisition du terrain où était situé l'ancien presbytère de Surlomez vise justement à régler ce problème
Le montant de l'intervention communale pour l'achat d'un VAE dépend de la catégorie de revenus, cela devrait figurer dans le PCM.		1					Proposition de changement		La modification est faite dans le rapport
Il y a des gros problèmes de vitesse de circulation des véhicules rue du Dr Beaujean. Les aménagements de bandes cyclables suggérés ne servent à rien.				1			Déjà pris en compte dans le PCM		Les aménagements proposés sur cet axe ne se résument pas à cela, puisqu'il y a également des dispositifs de ralentissement qui sont pointés (devant être compatibles avec la circulation des bus)
Les ralentisseurs prévus ne vont servir à rien. Le comportement des gens ne changera pas.				1			Pas de modification envisagée		Il s'agit ici d'une appréciation personnelle qui semble ne suggérer aucune demande de modification du PCM
Il faut travailler sur l'humain en parallèle des infrastructures: communiquer, impliquer les citoyens..... Le PCM ne prévoit pas cela.							1	Déjà pris en compte dans le PCM	Le PCM constitue un élément, parmi d'autres, qui permet justement d'engager un processus participatif et d'information auprès de la population. La preuve en est avec cette enquête publique, qui permet de récolter les avis des citoyens.
Limitation du trafic de poids lourds: pourquoi ne pas simplement faire respecter l'interdiction aux poids lourds en instaurant des contrôles réguliers par la police?						1		Pas de modification envisagée	Le PCM a permis de soulever la problématique de non-respect qui se pose aujourd'hui. Il propose de mettre en place un plan de jalonnement destiné à limiter davantage le transit. Mais le respect de ce jalonnement incombera effectivement à la police, car il n'est pas possible de contraindre physiquement le passage de véhicule de grands gabarits (l'accès des véhicules d'intervention, de ramassage des déchets, du charroi agricole, etc. est en effet nécessaire).
La rue de la Campagne comporte une ligne droite d'1 km comportant peu d'habitations. Pourquoi ne pas casser cette longue ligne droite dès le début plutôt que d'attendre les habitations et la chicane.				1				Pas de modification envisagée	L'aménagement doit être proposé au sein ou en limite avec la zone d'agglomération. Il ne peut dès lors être proposé plus en amont, à mon de reculer les panneaux d'entrée de ville, ce qui ne se justifie que s'il y a des bâtiments
La vitesse des véhicules est excessive rue de la campagne. Il serait envisageable de placer une chicane en amont de l'entrée du village.				1				Déjà pris en compte dans le PCM	Le PCM prévoit effectivement un tel aménagement à l'entrée de la rue de la Campagne
Pourquoi ne pas avoir prolongé la piste cyclable suggérée de la rue du Dr Beaujean sur la rue Jonckeu? Par ailleurs, la qualité de la peinture est exécrable.			1					Pas de modification envisagée	Il a été privilégié le fait d'encourager un report ver le nord (chaussée de Wavre) car le chemin offre une meilleure sécurité pour les cyclistes ainsi qu'un cadre plus agréable. La rue Jonkeu reste toutefois empruntable par les cyclistes. Commune : Effectivement la peinture appliquée la première fois n'a pas bien tenu. Cela a été communiqué à la société qui s'est chargé des marquages. Les bandes vont être retracées.
Il n'y a pas d'accès sécurisé pour les piétons et les cyclos vers le moulin de Ferrières ni vers le hall omnisport.	1	1						Déjà pris en compte dans le PCM	Le PCM reprend justement un aménagement cyclo-piéton tout le long de la chaussée de Wavre, qui est physiquement séparé de la chaussée (et donc sécurisé)
Le stationnement des poids lourds dans le village pose problème. Cela provoque des nuisances tôt le matin et leur stationnement sur la voie publique met souvent les autres usagers en danger. Serait-il possible de prévoir un parking de délestage obligatoire en dessous du pont de l'autoroute sortie 8?					1			Pas de modification envisagée	Cette problématique de stationnement PL n'a pas été identifiée dans le cadre du diagnostic, pourtant réalisé avec la commune et différents acteurs publics et associations. Il aurait fallu pouvoir l'identifier de façon précise et voir s'il s'agit effectivement d'une problématique générale à l'échelle des différents villages ou singulière. Ici, l'avis ne permet pas d'avoir davantage de précision sur la localisation du problème. Le problème a pu être portée à connaissance auprès de la Commune via cette intervention
Pourquoi ne pas mettre toutes les rues concernées par le 30km/h pendant les congés scolaires en zone 30 toute l'année?				1				Pas de modification envisagée	Certaines portions sont reprises en zone 30 (chaussée de Wavre devant l'école, centre de Couthuin). Pour les autres secteurs en agglomération, la vitesse à 50km/h semble adaptée compte tenu des distances et de la faible densité (résidentielle, commerciale). La mise en zone 30km/h ne saurait être efficace que dans un contexte de centre urbain, avec une importance des flux piétons traversant, etc.
Les sentiers piétons sont remplis de boue.		1						Pas de modification envisagée	Demande sortant du cadre du PCM, mais qui a ainsi pu être soulevée auprès de la Commune. Commune : il conviendrait de préciser le ou les sentiers auxquels il est fait référence. Conformément à sa déclaration de politique communale, la Commune procède effectivement à la remise en service de chemins qui avaient "disparus" avec le temps. Cette remise en service nécessite parfois un nouveau bornage pour redéfinir les limites de la propriété communale par rapport aux riverains ainsi qu'un empiérement. Ces procédures sont en cours et la Commune communiquera officiellement lorsque ces sentiers seront accessibles. Ceci étant dit, un sentier restera toujours un sentier...
Serait-il possible de sécuriser la circulation des piétons dans le S de la rue d'Envoz?		1						Déjà pris en compte dans le PCM	L'emprise de la voirie limite les possibilités d'intervention tout en maintenant une circulation à double sens. Le PCM propose d'exploiter l'ancien chemin du tram pour permettre une connexion vers le centre de Couthuin justement. L'aménagement de ce chemin, qui reliera la rue d'Envoz à la rue Tomballes, est en cours.
Faire appliquer l'interdiction des plus de 7,5 T dans le village de Couthuin.						1		Déjà pris en compte dans le PCM	Le PCM prévoit effectivement un schéma de circulation pour les PL, qui ne doit plus permettre aux PL de transiter par les centres de village. Seule la Police peut procéder à ce contrôle et le cas échéant verbaliser. Une demande leur a été adressée par la commune afin d'opérer des contrôles plus fréquents.
Concernant le stationnement sur les trottoirs, une action visant à poser un petit mot d'information sur les voitures mal garées peut avoir un impact positif.					1			Pas de modification envisagée	Initiative intéressante, suggérée dans le PCM, notamment, dans le paragraphe relatif à la mobilité scolaire. Des post-it sont d'ailleurs produits par le GRACQ à cet effet et peuvent être commandés : https://www.gracq.org/post-it-contre-le-parking-sauvage#:~:text=Vous%20%C3%AAtes%20%C3%A9guil%C3%A8rement%20confront%C3%A9s%20%C3%A0,ou%20sur%20la%20piste%20cyclable%20%3F&text=L'outil%20n'est%20pas,qu'il%20modifie%20son%20comportement
La Commune devrait faire un inventaire des sentiers et chemins. Il serait utile d'identifier les sentiers et chemins sur lesquels le passage est autorisé.		1						Déjà pris en compte dans le PCM	Plusieurs sites reprennent ce type d'inventaires. C'est notamment le cas de celui-ci (https://www.balnam.be/), qui a été utilisé dans le cadre du PCM.
Nous ne sommes pas d'accord d'avoir un ralentisseur à une quinzaine de mètres de notre maison située rue Jonckeu comme il est prévu dans le PCM. Nous ne voulons pas de nouvelles nuisances dans notre cadre de vie. Serait-il possible de prendre en compte l'avis des habitants?				1				Pas de modification envisagée	Le PCM reste un document tout à fait stratégique, destiné à illustrer ce qu'il pourrait être intéressant de mettre en place (ici, le but est d'illustrer la mise en place de dispositifs de ralentissement). La désignation exacte de ces aménagements fera bien entendu l'objet d'une étude spécifique de la part du gestionnaire de voirie.
Le PO de l'école Saint François souhaite que le PCM prévoit un espace sécurisé et verdurisé de 17 ares correspondant à la superficie qui avait été accordé en location par la Fabrique d'Eglise de Couthuin afin de permettre aux élèves de l'école d'accéder durant les récréations.						1		Pas de modification envisagée	Demande sortant du cadre du PCM, mais qui a ainsi pu être soulevée auprès de la Commune
Très gros problème de stationnement dans le centre de Héron.				1				Déjà pris en compte dans le PCM	L'esquisse réalisée sur le centre de Héron vise justement à proposer des pistes de solutions par rapport à cette problématique.
Les gens ne stationnent pas à l'arrière de la bibliothèque				1				Pas de modification envisagée	L'idée est justement que cet espace gagne en visibilité et donc en utilisation, de manière à pouvoir encourager le report d'une partie du stationnement vers ce parking public.
Serait-il possible de supprimer les photos illustrants le stationnement sauvage dans le centre de Héron car on peut identifier les propriétaires des véhicules.				1				Proposition de changement	Les plaques d'immatriculations ont été floutées de manière à empêcher cette identification. Les images sont pertinentes afin de montrer le type de comportement qu'il convient d'empêcher.
Une solution pour créer du stationnement ne serait pas de reculer le muret de l'église côté rue?				1				Pas de modification envisagée	Ce n'est pas la solution qui a été retenue dans le cadre de l'esquisse, du fait de la présence d'une limite cadastrale de parcelle à ce niveau.
Où les visiteurs des résidents des 14 appartements Parc Rigo et Grange Rigo vont-ils stationner?				1				Pas de modification envisagée	Les projets doivent comprendre, au sein du périmètre d'intervention, une offre en stationnement hors voirie correspondant aux besoins en stationnement. L'adéquation offre/demande en stationnement est à ce titre l'un des points vérifiés par l'administration lors du traitement de la demande de permis.
Le terrain derrière l'église n'est pas à vendre actuellement, le projet le laisse penser.							1	Pas de modification envisagée	La commune pourrait être intéressée d'en faire un aménagement à long terme, qui s'inscrirait dans le fonctionnement général du centre de Héron. Commune : si le propriétaire n'est pas vendeur, ce qui n'est pas certain, la commune dispose du droit d'exproprier.
Plutôt que de réaménager le centre de Héron, ne serait-ce pas plus pertinent de réaménager les pelouses autour de l'église Saint-Martin et d'y réaliser un sentier?		1						Pas de modification envisagée	L'esquisse proposée sur Héron a été demandée par la commune afin de lancer une réflexion pourtant sur les réponses aux problématiques de stationnement et de stationnement sur les trottoirs. La proposition de remettre en état l'ancien chemin est une opportunité découlant de cette réflexion, mais n'en est pas l'élément moteur.
La circulation des poids lourds dans le centre de Héron est très importante. En plus des données relatives aux poids lourds, il y a aussi les tracteurs.						1		Déjà pris en compte dans le PCM	Effectivement, et le PCM a justement précisé que les flux présentés n'incluaient pas le charroi agricole. Dans la mesure "transport de marchandises", il est mis ceci : <i>trafic PL uniquement, un charroi agricole pouvant s'additionner à ce flux.</i>
Les données relatives aux poids lourds tiennent-elles compte aussi des allers et retour d'un même camion vers la SCAM?						1		Déjà pris en compte dans le PCM	Oui, les données OBU sont disponibles sous format agrégé pour chacun des sens de circulation, et par tronçon de voirie. Un PL allant à la SCAM puis en repartant est bien comptabilisé deux fois, même s'il n'est donc pas possible de "suivre" un véhicule en particulier au travers de la lecture des données OBU (pour des raisons de confidentialité).
Comment le croisement de 2 poids lourds va-t-il pouvoir se faire avec les aménagements prévus?						1		Pas de modification envisagée	L'esquisse propose une largeur de voirie équivalente à celle d'aujourd'hui, mais son tracé varie quelque peu afin de dégager suffisamment d'espace pour proposer un trottoir de 1,5 m. et des places de stationnement (2m de large)
Serait-il possible de reconsidérer l'option: dévier la circulation vers Waret-l'Evêque, Andenne, sortie 9 via la rue des Mésanges et Bois Planté, et autre panneau dévierait vers Huy via Lavoir, Héron sortie 8 via la rue Chêna puis la rue de Ver.						1		Pas de modification envisagée	L'ambition est de permettre au trafic PL de circuler sur les axes structurants de la Commune (chaussée de Wavre, rue d'Andenne, E42) qui sont adaptés pouvoir supporter ce trafic. Depuis ce réseau "de transit", des axes destinés à la desserte locale ont été désignés en considérant un rattachement le plus direct possible au réseau structurant. Ce réseau de desserte n'est pas destiné à accueillir un trafic de transit, et la rue Saint-Martin n'est pas désignée comme une possibilité de relier Héron à Burdinne mais de permettre d'accéder à la SCAM depuis le nord ou le sud. Supprimer cette possibilité remettrait en question le fonctionnement de la SCAM. L'itinéraire qui est suggéré ici propose de mettre un trafic PL sur des axes qui ne sont pas adaptés (croisements impossibles, chaussée non adaptée pour supporter le passage régulier de Poids-Lourds).
Le sentier devrait déboucher du Parc Rigot directement sur la rue Saint-Martin. Un aménagement est-il prévu?		1						Déjà pris en compte dans le PCM	A moins ne n'avoir pas compris la remarque, l'esquisse de Héron (long terme) propose une possibilité d'aménagement.

Aménager le coin du Parc Rigot si les logements ne se font pas en aire de stationnement pourrait régler la situation.					1				Pas de modification envisagée		L'esquisse n'est qu'une proposition, faite sur base des informations à disposition lors de la réflexion. Elle ne représente pas un projet strict, mais a permis d'initier une réflexion par rapport aux besoins en stationnement et à l'importance de trouver une solution. Si une opportunité se présente, les réflexions évolueront certainement.
Demande d'une concertation sur place avec les riverains, les acteurs professionnels.								1	Déjà pris en compte dans le PCM		Comme précisé en introduction du volet des esquisses : "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"
Les marquages au sol rue Pied du Thier et rue du Dr Beaujean ont un revêtement jaune catastrophique. Il s'use anormalement vite et il n'incite pas à rouler dessus. Les simples marquages blancs me paraissent plus efficaces et pérennes.		1							Pas de modification envisagée		Commune : effectivement la peinture appliquée la première fois n'a pas bien tenu. Cela a été communiqué à la société qui s'est chargée des marquages. Les bandes vont être retracées. Ces aménagements sont des tests qui seront évalués par la suite.
Pourquoi ne pas placer des panneaux relatifs à la priorité dans les rétrécissements, chicanes... ?				1					Pas de modification envisagée		Ce sera effectivement le cas. Les mesures fixent ici les intentions d'aménagement, et ne reprennent pas les détails "techniques" des aménagements (qui d'ailleurs pourraient varier dans leur concrétisation).
Il n'est pas évident après la lecture du projet que les objectifs de sécurité clairement énoncés dans le document « objectifs » (en bleu ci-dessous) soient rencontrés grâce au plan proposé. « Les vitesses sur les traversées de villages ainsi que certaines césures représentent, pour les riverains autant que la Commune, l'un des points principaux sur lequel le PCM doit pouvoir apporter des solutions. » « Le trafic de transit génère des nuisances, en particulier si celui-ci concerne des voiries nonadaptées. En effet, si certains axes sont de nature à accepter un trafic de transit (voitures, engins agricoles et/ou poids-lourds), il apparaît que d'autres soient sollicités pour des trajets dont ils devraient normalement être exclus, car réservés à la desserte locale. Il est important, de ce fait, de fixer comme objectif de réorienter les flux problématiques vers les axes adaptés, via notamment une signalétique pertinente et/ou la mise en place d'aménagements particuliers. »					1				Déjà pris en compte dans le PCM		En haut de chaque mesure, il est repris les objectifs auxquels elle répond. Les principaux objectifs sont de répondre aux problématiques de vitesse dans les centres de village, et de nombreuses mesures concourent à cela (volet routier et esquisses notamment). Afin de rester réalistiquement faisable, le PCM a par ailleurs dû faire des choix parmi les propositions, et chaque axe ne dispose donc pas d'une mesure associée. Ceux considérés comme les plus problématiques ont fait l'objet d'une réflexion ayant aboutie à des mesures, qui doivent pouvoir être mises en place d'ici 10-15 ans.
Le point relatif au poids lourds devrait être revu.								1	Pas de modification envisagée		Il faudrait plus d'éléments concrets afin de pouvoir évaluer ce qui ne convient pas ici. Ce volet, tout comme les autres, a fait l'objet d'une réflexion importante et d'échanges avec les acteurs de mobilité (SPW, Police, représentant d'association de riverains, CCATM, conseil communal, etc.) de manière à aboutir à une réponse qui apparaisse adaptée et raisonnable dans ses incidences.
L'esquisse présentant la vision d'aménagement à court terme avec aménagement du stationnement le long de la rue Saint-Martin ne semble pas du tout réaliste. En effet, cette esquisse prévoit des emplacements de stationnement en chaussée de part et d'autre de cette chaussée. Cependant, bien que n'empruntant pas très fréquemment cette route, il me semble que la largeur de cette chaussée ne permet pas ce genre de dispositif, sachant par ailleurs que des convois agricoles sont susceptibles d'emprunter cet itinéraire.					1				Déjà pris en compte dans le PCM		L'esquisse propose une largeur de voirie équivalente à celle d'aujourd'hui, mais son tracé varie quelque peu afin de dégager suffisamment d'espace pour proposer un trottoir de 1,5 m. et des places de stationnement (2m de large)
Il semble que le PCM soit extrêmement axé sur l'utilisation du vélo comme moyen de transport autre que récréatif, ce qui paraît difficilement conciliable avec la géographie locale. Les zones commerciales ne sont pas accessibles de façon réaliste par ce biais (distance, dénivelé, (in)sécurité). De plus, il ne faut pas oublier que les habitants doivent se déplacer sur de plus longues distances à des fins professionnelles notamment. Le « tout au vélo » n'est vraiment pas une option.		1							Déjà pris en compte dans le PCM		Le volet cyclable constitue l'un des 8 étudiés dans le PCM mais il y a aujourd'hui tout à faire (la commune ne compte aucun aménagement cyclable, si ce n'est les marquages récents). L'objectif soutenu par la commune est de permettre aux usagers d'utiliser ce mode de façon plus régulière et dans le cadre de certains déplacements. Mais aucune des interventions préconisées ne porte atteinte aux autres modes ni n'implique de dépendre uniquement du vélo pour se déplacer.
Limiter les privilèges accordés ou laissés jusqu'à présent aux automobilistes ». C'est très bien mais est-il aussi prévu de prendre action pour les haies mal ou peu entretenues et qui à certains endroits débordent sur la routes (ea Rue Marsine) ? Ou encore pour les branches d'arbres qui pendent tellement bas au-dessus de la route qu'on peut difficilement se croiser (ea Rue Fonet)								1	Pas de modification envisagée		Demande sortant du cadre du PCM, mais qui a ainsi pu être soulevée auprès de la Commune
Plan page 9 : on considère qu'environ 60-70 % des Rue Jonckeu et Dr Beaujean disposent d'accotement déjà existant. Quelle que soit la situation existante dans ces deux rues, il n'y a absolument rien de sécurisant pour les usagers faibles. On ne peut pas ne rien faire sur cet axe très fortement emprunté et très rapide. Le casse vitesse à l'entrée du village à la Rue Jonckeu et très mal fait et en mauvais état. Il faut repenser la sécurité de cette voirie sur toute sa longueur, à savoir les deux rues complètes pré-citées. Si rien n'est actuellement prévu, est-il possible de faire une proposition concrète et concertée avec les citoyens concernés à la commune ? Aurait-on le support de la commune		1							Déjà pris en compte dans le PCM		L'axe Dr Beaujean a fait l'objet d'une esquisse demandée par la commune, afin de ralentir les vitesses. Comme dit précédemment, les esquisses sont destinées à ouvrir la discussion, et les riverains seront impliqués dans le processus de concertation qui doit se développer à la suite du PCM. Ce dernier ne représente pas la finalité de l'évolution de la mobilité, et vise au contraire à initier les discussions/réflexions autour d'un support.
Page 10 : aménagement d'une piste cyclo piétonne Rue Pravée. Il s'agit d'un besoin très urgent car cette zone est très dangereuse. A-t-on déjà une idée du délais de l'aménagement de cette zone ? Y aura-t-il un « appel aux idées citoyennes » concernant cet aménagement particuliers					1				Déjà pris en compte dans le PCM		Les aménagements relatifs à la rue Pravée sont déjà bien avancés dans leur réflexion puisque la commune dispose d'un plan d'aménagement. Le projet de bande cyclo-piétonne devrait être finalisé pour fin 2022. Vu les conditions sanitaires et les délais, il n'y aura pas d'appel aux citoyens. Un bureau spécialisé dans ce type d'aménagements a été sélectionné par la Commune.
Il n'y a pas de distinction entre les « bandes cyclables suggérées » et les « pistes cyclables marquées » selon le plan en page 12. J' ai depuis décembre 2020 régulièrement utilisé les bandes cyclables suggérées en « phase de test » dans les rues Dr Beaujean et Pied du Thier. Je n'y suis absolument pas favorable. Il ne peut s'agir selon moi que d'une solution intermédiaire « en attente » d'une réelle piste cyclable ». Le stationnement y étant autorisé, il est donc très dangereux pour un cycliste de contourner les véhicules en stationnement car ces rues sont trop rapides et qu'il n'y existe aucun système ralentisseur. De plus les bandes s'utilisent et doivent, semble-t-il, régulièrement être repeintes. Fait en décembre 2020 et refait fin mars 2021. Je n'ose pas imaginer le coût d'entretien de ces bandes cyclables suggérées si celles-ci sont généralisées dans la commune. Et ce, sans augmenter substantiellement la sécurité des cyclistes. Etant papa de 2 enfants en bas âges, le seul intérêt que j'y vois est, pour les enfants, de les utiliser comme trottoir » au lieu des rigoles.				1					Pas de modification envisagée		Le stationnement n'y est pas autorisé puisque les pistes cyclables marquées doivent être désignées sur la chaussée (espace destiné à la circulation et non au stationnement). Ce qui est décrit ici soulève une méconnaissance de la part des automobilistes qui n'ont pas à rester stationner sur ces espaces. La commune tiendra compte de ces constats lors de la réalisation des aménagements pérennes en : - prévoyant l'espace nécessaire au stationnement de véhicules motorisés ET aux pistes cyclables marquées (qui doivent faire 1,30 m de large, marquage compris + zone tampon offrant une distance de 0,6-0,8 m vis-à-vis des espaces de stationnement) ; - rappelant aux riverains les règles relatives au code de la route ; - alertant la police afin que des contrôles soient réalisés. Concernant l'entretien, les marquages réalisés en phase test n'ont pas été réalisés correctement par la société mandatée à cet effet par la commune. Les aménagements pérennes sont proposés selon les dimensionnements et peintures réglementaires.
Pour la chaussée de Wavre, j'imagine que les coûts sont énormes, mais ne faire que des petites portions ne va pas inciter les gens à utiliser le vélo structurellement. Il faudrait donc se concerter avec les communes voisines pour « allonger » ces aménagements et profiter de la mise en place de travaux pour les faire sur de plus longues distances. Pourquoi ne pas envisager une pistes cyclables du rond-point de Bierwart jusqu'à celui à « l'entrée du pont Père Pire » . La mobilité ne doit pas, selon moi, s'analyser et se planifier uniquement au niveau communal mais de manière plus large afin de relier des pôles plus larges entre eux. Si toute cette partie de la Chaussée de Wavre disposait d'un aménagement sécurisé pour les cyclistes, les habitants de Héron pourraient imaginer se rendre sur Huy et Wanze en vélo, tant pour des sorties récréatives que pour faire des courses. On pourrait également envisager des pistes cyclables rue Du Roua et rue des Brulées pour relier Couthuin à Andenne. J'y suis déjà allé quelques fois en vélo et ce n'est pas sécurisant du tout. Pour la chaussée de Wavre, il est essentiel que la piste cyclable soit séparée.					1				Déjà pris en compte dans le PCM		Les coûts sont estimés à 175€ /m². Compte tenu de la longueur à aménager sur cet axe (Régional), l'estimation faite dans le cadre du PCM est portée à 1 916 145 €. Ce coût est dû au fait que l'aménagement considéré est bien une piste cyclable séparée (physiquement) de la chaussée où circulent les véhicules motorisés. Les charges de trafic et vitesses autorisées ne permettent en effet pas d'imaginer une chaussée partagée entre les modes motorisés et les modes doux. L'objectif de cet aménagement est bien de proposer une connexion ouest - est aux habitants de Héron mais également d'impulser (auprès des autres communes et du SPW) le développement d'infrastructures cyclables intéressantes pour relier comme vous le dites des centralités plus importantes (telle que celle de Huy et de Wanze).
Prévoir avec les stationnements pour vélos des stationnements pour les remorques à vélo.		1							Pas de modification envisagée		Le PCM reste stratégique et ne peut strictement désigner le type de parking qui doit être réalisé, ni les emplacements exacts. Mais effectivement il sera important que cet élément soit pris en compte lors de la mise en œuvre de ces installations à proximité des commerces et équipements. Les esquisses désignent des zones prévues pour le stationnement vélo.
Penser à une prime pour l'achat de remorque à vélo.					1				Pas de modification envisagée		Demande sortant du cadre du PCM, mais qui a ainsi pu être soulevée auprès de la Commune
Fiche d'action référence TR1 :Page 19 : « 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 ».Je ne suis pas du tout d'accord avec cette affirmation. J'habite 13 Rue Jonckeu, et le « plateau ralentisseur » à 15m de ma maison ne sert à presque rien, si ce n'est occasionner des nuisances sonores et vibratoires certaines et non potentielles comme mentionné dans le tableau en page 19. Si on veut réduire la vitesse sur toute la traversée d'un village, un casse-vitesse tous les 500 mètres ne sert à rien. Cela va fruster les gens qui auront dû ralentir un peu et ils vont accélérer encore plus vite jusqu'au dispositif ralentisseur suivant. Il faut que les rues dangereuses (à Couthuin : Jonckeu, Dr Beaujean, Pravée, Chavée, Max Tanier, D'Envoz, des fermes, des Basses-Trihexes, Ied du Tier, Houmvent) soient équipées d'un ensemble de dispositifs qui ne permettent pas l'accélération entre chacun d'eux. Une combinaison de chicanes (dévoilements) et de parking sur la chaussée me semble être la solution idéale. Il existe de nombreux beaux exemples très efficaces (ea Route Provinciale P415 rue De Dalles à Glons). Parfois même combinés avec des pistes cyclables très sécurisantes (ea N234 Waversesteenweg à Neervelp).					1				Pas de modification envisagée		Le PCM reste stratégique et ne peut strictement désigner le type d'aménagement qui sera finalement mis en place ni l'implantation exacte. Il permet toutefois de souligner les problématiques et de proposer des pistes de solutions, qui devront être étudiées plus finement par les gestionnaires de voiries, en collaboration notamment avec la Police, selon les cas les riverains, etc. Ces aménagements sont généralement mis en place sous forme de phase "test" (aménagement légers) puis une étude des résultats est effectuée avant de mettre finalement en œuvre le ou les aménagements pérennes. La nature des aménagements qui peuvent être proposés dépend de multiples éléments tels que la circulation de bus, du charroi agricole, la pente, le type de fonctions présentes le long de la rue, les entrées carrossables, l'enneigement, la présence régulière de modes lents, etc. Les plateaux ralentisseurs ont de bons résultats sur la limitation de la vitesse, lorsque leur aménagement est bien réalisé. Il est vrai que certains, trop bas, n'ont pratiquement aucun effet. Mais les gestionnaires de voirie tirent des enseignements de ces aménagements insuffisamment efficaces. Le fait de "frustrer" les gens sur les voiries locales peut être une bonne chose pour les inciter à utiliser les axes destinés au transit, et les riverains peuvent alors profiter d'un trafic plus faible roulant plus lentement. Les distances entre aménagements sont de 75m min. entre deux coussins berlinois par exemple, et ne peuvent donc être mis trop proches non plus.
TR1c page 22 :La chicane et le plateau existant ne fonctionnent pas du tout pour les véhicules type SUV dont le conducteur n'a pas envie de ralentir. J'ai souvent l'impression que certains vont s'envoler tellement ils roulent vite.Il n'y a pas de priorité renseignée sur ce dispositif (idem pour les deux chicanes rue Moray). Il faudrait placer un panneau donnant la priorité au véhicules qui sortent du village, pas à ceux qui y rentrent.					1				Pas de modification envisagée		Idem commentaire précédant, cette problématique relève de l'aménagement qui est proposé. Un plateau correctement surélevé, associé à une double chicane, aura des effets importants sur la limitation de la vitesse.
La proposition de placer des coussins deux par deux tous les 75 m ne me semble pas suffisamment efficace. Comme pour mentionné au point 1 ci-dessus pour le plateau, les véhicules type SUV passent « trop facilement » ce type de dispositif ralentisseur. Il faut donc quelque chose de plus contraignant. L'idéal selon moi serait la réalisation de rétrécissements central avec coussin, passage à une voie et priorité de passage, et ce tous les 120 à 150m sur toute la longueur des rues Jonckeu et Dr Beaujean. Le tout combiné avec des trottoir ou accotements revêtus ou stabilisé, mais pas enherbés.					1				Pas de modification envisagée		Les aménagements désignés dans le PCM ne sont pas fixes et leur concrétisation se fera à la suite d'études spécifiques et de phases tests.
TR2c page 27 :Rue Dr Beaujean : « la volonté d'inscrire l'axe comme maillon du réseau cyclable apparaît peu compatible avec des aménagements de chicane ».Un rétrécissement central est tout à fait compatible avec des pistes cyclables latérales. Je ne pense pas que ce type de dispositif puisse poser un problème ni pour les bus ou le charroi agricole.		1							Pas de modification envisagée		Les aménagements désignés dans le PCM ne sont pas fixes et leur concrétisation se fera à la suite d'études spécifiques et de phases tests. Effectivement, si des dépôts sont imposés aux véhicules motorisés, ils ne devront pas s'appliquer aux cyclistes qui doivent disposer d'aménagements sans obstacle ou dévoiement.
« Plateau surélevé (...) nuisances sonores faibles vis-à-vis des riverains ». Cette phrase est en contradiction avec les « contraintes » mentionnées au tableau en page 19. J'ai déjà indiqué un commentaire à ce propos à mon point 3.2. L'aménagement de tout le carrefour en espace surélevé devrait néanmoins occasionner moins de nuisances sonores qu'un « petit dispositif » tel que celui à l'entrée de la rue Jonckeu car ce dernier se franchit vite et en « double - boum » en deux secondes à peine. Un dispositif sur un carrefour complet ne devrait pas avoir cet inconvénient.					1				Pas de modification envisagée		Chaque aménagement sollicitant les suspensions peut générer effectivement un bruit lors du passage des véhicules, qui augmentera en fonction de la vitesse d'approche. Les coussins berlinois sont intéressants pour les bus qui ne sont pas affectés par ces aménagements (important pour le confort des voyageurs). Mais comme dit précédemment, ces dispositifs, quels qu'ils soient (coussins, plateaux, chicanes, etc.) feront l'objet de phases tests afin d'anticiper correctement les effets, tant bénéfiques (pour les vitesses) que négatifs (pour le bruit).

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.				1					Déjà pris en compte dans le PCM		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.
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 ça au carrefour entre la Rue Moray et la Place communale. Il serait judicieux d'interdire le stationnement sur au moins 15-20 mètres.					1				Déjà pris en compte dans le PCM		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.
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.		1							Pas de modification envisagée		Des bandes cyclables suggérées sont envisagées.
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 ?					1				Pas de modification envisagée		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.).
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.				1					Déjà pris en compte dans le PCM		Effectivement, le changement de revêtement vise à matérialiser davantage la réglementation de la vitesse sur ce tronçon. La réduction des vitesses autour de l'école est ici matérialisée par l'îlot central associé à la traversée piétonne et au dévoiemnt.