Marie-Laurenne JACQUERYE
Conseillère en Mobilité et Environnement
Place Communale, 1 – 4218 Couthuin

Sophie LAMBERT
Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord, 8 – 5000 Namur
Tél. : +32 (0)81 77 29 70

Julie SIMON
Thibaud STÉPHAN
Avenue Adolphe Lacomblé, 69-71 bte 8, B-Bruxelles
+32 (0)2 738 78 77
j.simon@stratec.be

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE HÉRON

PHASE N°2 -OBJECTIFS

Rapport final

I. TABLE DES MATIERES

II. Introduction ... 3
Rappel du contexte ... 3
Enjeux et objectifs ... 3
Une approche transversale ... 3
Des objectifs s'inscrivant dans un contexte d'ambitions fortes ... 3
III. Contraintes et potentialités ... 4
Contraintes ... 4
Contraintes physiques ... 4
Contraintes financières ... 4
Contraintes de gouvernance ... 4
Contraintes d'accessibilité ... 4
Contraintes urbanistiques ... 5
Contraintes agro-naturelles ... 5
Contraintes d'emprise publique ... 5
Potentialités ... 5
Développement démographique et urbanistique ... 5
Report modal des écoliers ... 6
Carte de synthèse ... 7
IV. Objectifs généraux et particuliers de mobilité ... 8
Objectifs généraux de mobilité ... 8
Objectifs particuliers de mobilité ... 9
Objectifs de convivialité et d'échanges ... 9
Objectifs de sécurité ... 9
Objectifs de transition modale et urbaine ... 9
V. synthèse ... 10
VI. Ouverture vers la phase III – Mesures ... 12
Description de la phase III ... 12
Priorités propres à chaque mode ... 12
Thématique « marche / déplacement des PMR » ... 12
Thématique « vélo » ... 12
Thématique « transports en commun » ... 12
Thématique « déplacement automobile et stationnement » ... 12
Thématique « transport de marchandises – charroi agricole » ... 12
Thématique « sécurité routière » ... 12

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 dans un premier temps un diagnostic de la mobilité. Ce document, qui matérialise la phase I du PCM, a pu être élaboré sur base notamment de données d'entrée émanant de la commune (qui avait réalisé un pré-diagnostic), 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 ou encore de la CCATM). Ce diagnostic représente la base du PCM, en ce compris qu'il reprend tous les éléments posant aujourd'hui problème, les opportunités existantes et qu'il fait état des besoins et attentes en matière de mobilité à l'échelle du territoire communal.

Enjeux et objectifs

Sur base de ce diagnostic, la phase II du PCM porte à présent sur la définition et la hiérarchisation d'objectifs multimodaux, en ce compris l'élaboration 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. Elle constitue l'articulation entre les éléments relatifs à la situation actuelle (inventaire, analyse et diagnostic) et les propositions à formuler pour le court, moyen et long termes (qui seront faites en phase III). Il s'agit par conséquent d'une phase essentielle, certes plus courte que les deux autres, mais qui doit donc permettre de :

- définir la "philosophie" et la vision de résolution des problèmes ainsi que la prise en compte des enjeux.
- servir de base à la traduction de cette philosophie en propositions et mesures concrètes dans le plan d'actions ultérieur.

Le choix des objectifs représente une étape clef dans le processus de développement du PCM, car relevant d'un choix politique. Il s'agit ici de prendre les grandes décisions, c'est-à-dire les cibles à atteindre à l'horizon 2035, ambitieuses mais réalistes, qui conditionneront la trajectoire à suivre pour l'outil PCM. Cette phase intermédiaire est souvent difficile puisqu'elle doit permettre d'intégrer au mieux les préoccupations des acteurs consultés dans le cadre de son élaboration dont les attentes sont parfois contradictoires et relever de solutions consensuelles . Ainsi, cette phase nécessite un temps de réflexion suffisant pour faire l'objet de débats et de discussions.

Une approche transversale

La mobilité est l'une des composantes qui caractérisent un territoire, répondant de l'action de chaque citoyen dans ses habitudes et ses choix quotidiens. Elle dépend de facteurs externes (liaisons existantes, modes de déplacements utilisés, etc.) et est générée et/ou conduite par la localisation des pôles d'attraction et de génération (zones d'emplois, de services, de résidence).

Son organisation, sa planification ou encore sa gestion doivent tenir compte du contexte, c'est-à-dire du passé mais aussi des dynamiques spatiales actuelles et prospectives.

De ce fait, la phase II va s'attacher à ne pas seulement énoncer de manière péremptoire la façon dont les gens doivent se comporter mais va surtout permettre d'adopter des mesures induisant certains changements de comportement de mobilité, en faveur notamment d'une moindre dépendance à l'automobile et d'une sécurité et qualité de vie plus adaptées.

Des objectifs s'inscrivant dans un contexte d'ambitions fortes

L'élaboration des objectifs figurant dans cette phase II repose, outre les éléments de contexte identifiés dans la phase précédente de l'étude, sur les avis et commentaires formulés lors de l'atelier avec les citoyens qui a permis d'alimenter significativement le processus de réflexion conduit par le Collège et les membres du Comité Technique (acteurs de la mobilité).

III. CONTRAINTES ET POTENTIALITÉS

Contraintes

Contraintes physiques

Si le territoire de Héron se caractérise, de façon globale, par un vaste plateau limoneux, il présente toutefois des zones où le relief peut être relativement, voire très, marqué. Ainsi, à l'approche de la Meuse, le plateau descend très rapidement en direction du sud-est, avec près de 150 m de dénivelé négatif. Ce coteau représente une contrainte pour les déplacements cyclo-piétons en lien avec Andenne notamment, où pourtant se trouvent la gare la plus proche ainsi qu'une école secondaire, et vers laquelle convergent écoliers, étudiants et travailleurs. Sans sortir des limites de la commune, le centre de celle-ci présente également une déclivité de 75 m qu'il faut nécessairement franchir pour relier les entités du nord (Héron, Waret-l'Evèque) et celles du sud (Surlemez, Couthuin).

Paysage vallonné, à dominance agricole

Ces caractéristiques physiques du territoire sont des éléments qui vont avoir tendance, additionnés aux distances à parcourir en elles-mêmes, à freiner les possibilités de développement du vélo. Mais des solutions existent néanmoins afin de pallier cela, et la commune commence d'ailleurs déjà à mettre en place des actions visant à encourager le report modal (prime à l'achat de vélo électrique).

Contraintes financières

Les acteurs de la mobilité, et notamment la Commune et la Région, sont tenus de respecter un équilibre entre dépenses et recettes publiques. Il n'est ainsi pas réaliste d'envisager le financement de kilomètres de pistes cyclables, de réfections de trottoirs, d'entretien des routes, d'aménagements de dispositifs de sécurité, etc., sans être amené faire un arbitrage dans les décisions relatives aux investissements à réaliser. Car en effet, les actions propres à la mobilité coutent en général beaucoup, sans que des recettes ne puissent en découler directement. La réalisation d'une piste cyclable ne rapporte par exemple rien, même si indirectement elle pourra améliorer le cadre de vie, permettre d'encourager les habitants à adopter des modes de déplacement plus sains, réduire le nombre de personnes en voiture, etc.

Linéaire bâti très étiré

Ces contraintes amèneront nécessairement à devoir faire des choix dans l'ordre des priorités du PCM, mais également à revoir certaines propositions à la baisse car devant s'inscrire raisonnablement dans les limites budgétaires disponibles. Cela ne signifiera pas pour autant que toutes les actions proposées devront être minimalistes, et les multiples acteurs de la mobilité autour de la table auront leur rôle à jouer dans la recherche de solutions efficientes ainsi que de subsides éventuels.

Contraintes de gouvernance

L'élaboration du PCM permet de mettre autour de la table toute une série d'acteurs susceptibles d'avoir un rôle à jouer dans les réflexions propres aux actions à définir mais également dans la mise en œuvre de celles-ci. L'exercice consenti au travers de ce PCM doit permettre d'accorder les demandes et contraintes que peuvent avoir les multiples intervenants et à désigner dans quelles proportions et à quels degrés (de temps, financiers, etc.) chacun peut et/ou doit intervenir. Il est essentiel d'arriver ici à désigner des objectifs mais aussi et surtout des mesures consensuelles, synonymes de possibilités réelles de mise en œuvre.

Contraintes d'accessibilité

La commune bénéficie d'une accessibilité automobile difficilement concurrentielle, qui fait d'ailleurs partie de la longue liste d'attraits dont dispose la commune (les néo-habitants étant généralement attirés par la conjugaison du cadre agro-naturel et de la proximité avec les grandes agglomérations wallonnes). Mais il apparait que certaines zones pâtissent d'un niveau d'accessibilité trop faible et sont par conséquent contraintes dans leur développement compte tenu des

difficultés d'améliorer raisonnablement d'autres modes de déplacement que la voiture.

Contraintes urbanistiques

Plusieurs entités, pour ne pas dire pratiquement toutes, sont concernées par une problématique généralisée sur le territoire belge, à savoir l'étirement du bâti le long des routes (étalement urbain). L'attrait pour une maison unifamiliale disposant d'un jardin avec vue sur la campagne a conduit, du fait de la possibilité de disposer de voiture(s), à avoir des entités villageoises très étirées et au sein desquelles il est devenu difficile notamment :

- de proposer une offre en transport en commun intéressante ;
- de développer un réseau de cheminements et pistes cyclo-piétons de qualité, cohérent, et acceptable financièrement ;
- d'envisager de réduire l'accès à la voiture et au stationnement, ce mode demeurant indispensable pour nombre de déplacements du quotidien.

Contraintes agro-naturelles

Le territoire de Héron est riche de zones agricoles, porteuses de l'économie locale, mais compte également plusieurs zones naturelles (forêts, zones humides). Si ces milieux sont des éléments porteurs du développement d'une mobilité récréative, leur préservation à de multiples égards (environnemental, économique) doit demeurer une priorité. Ainsi, les développements bâtis futurs mais aussi certains réseaux de mobilité doivent pouvoir tenir compte de ces éléments à préserver, de manière à éviter (ou limiter fortement) tout mitage de ces espaces.

Contraintes d'emprise publique

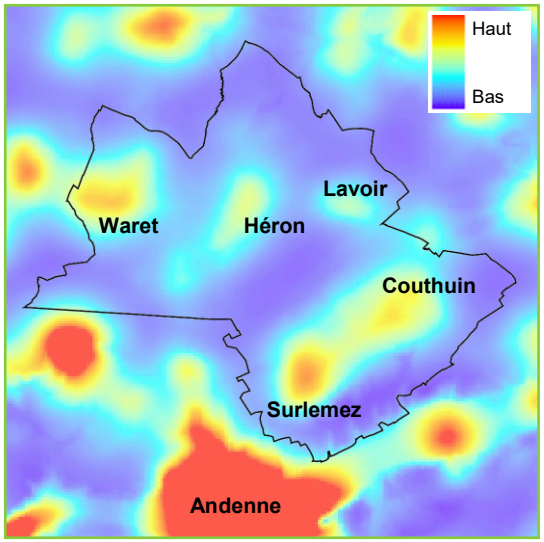
Si les développements urbanistiques futurs peuvent être réfléchis dans une logique moins consommatrice d'espace ou tenant systématiquement compte des besoins en mobilité propres à chaque mode, les configurations en place sont plus difficiles à faire évoluer. Il n'est en effet pas envisageable d'élargir des voiries existantes bordées d'habitations (afin de créer de façon systématique des chaussées suffisamment larges, des espaces dédiés aux cyclistes, des bandes de stationnement ainsi que des trottoirs) et il faudra par conséquent tenir compte des contraintes d'emprise propres aux voiries et des besoins en espace relatifs aux différents modes.

Potentialités

Développement démographique et urbanistique

Comme cela a été soulevé dans le cadre du diagnostic, la commune de Héron voit sa population croître, et quelques 700 habitants supplémentaires pourraient arriver d'ici 2030. Cela représenterait près de 300 nouveaux logements, qui devraient alors être mis à disposition, et cela principalement sous la forme de nouvelles constructions. Cette évolution positive de la population peut être associée à une évolution dans le mode d'urbanisation, avec comme objectif une densification des noyaux bâtis existants plutôt qu'une poursuite de l'étalement constaté depuis longtemps. La densification permettrait alors de développer des modes de déplacements alternatifs à la voiture, les transports en commun devenant en effet plus pertinents (davantage d'usagers potentiels sur un même point d'arrêt → intérêt du TEC à renforcer alors son offre → mode devenant plus intéressant qu'aujourd'hui) et les aménagements cyclo-piétons à réaliser/entretenir ne s'étirant pas davantage (avec des coûts associés devenant bien souvent plus acceptables pour la commune).

Il conviendra d'établir une priorité concernant les zones à développer sur base, notamment, du niveau d'accessibilité (actuel ou envisagé) et/ou de la volonté de conforter certains secteurs afin de profiter de leur propension à permettre de rationaliser les déplacements. Les secteurs apparaissant aujourd'hui moins opportuns à développer en matière d'urbanisation ne seront pas mis de côté par le PCM mais feront l'objet de propositions alternatives destinées à répondre aux problématiques actuelles sans que celles-ci ne se renforcent.

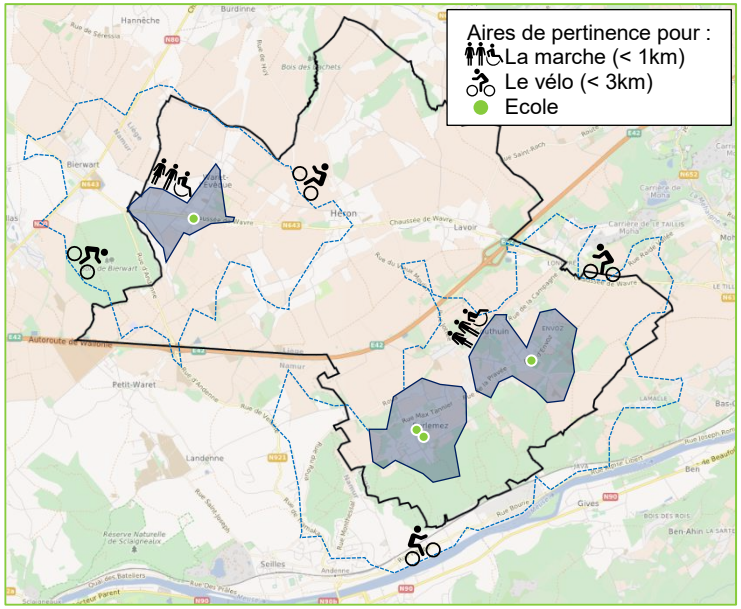


Carte d'accessibilité en modes lents, bus et trains (CPDT - 2005)

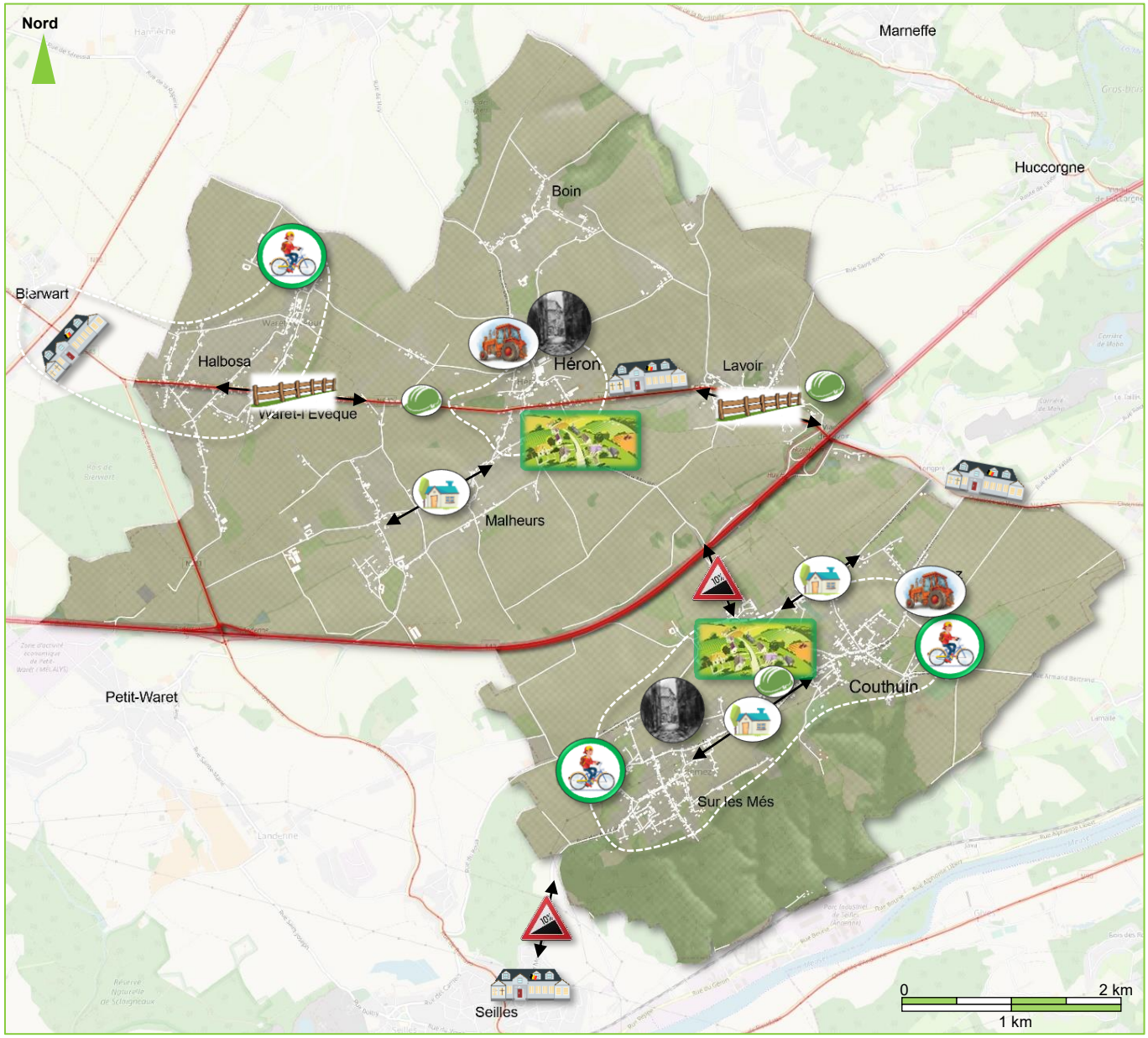
Report modal des écoliers

Une grande partie des écoliers vit actuellement à moins de 3 km de son école. Cependant, le mode de transport le plus utilisé reste principalement la voiture. Le potentiel de report modal est donc important puisque l'on considère qu'à partir du primaire, un enfant à la capacité de parcourir cette distance à vélo, et que bien sûr les parents ont la possibilité de faire du vélo avec leur enfant (vélo-cargo notamment). Néanmoins, aujourd'hui, les aménagements cyclo-piétons sont insuffisants et ne permettent pas de garantir la sécurité des cyclistes (enfants et parents) sur ce type de trajet. Les objectifs à définir doivent par conséquent aider à développer et à sécuriser les accès aux écoles afin d'encourager les déplacements alternatifs à la voiture individuelle sur de courtes distances.

La figure suivante présente les aires d'accessibilité pertinentes à vélo ou à pied autour des quatre écoles que compte la commune.



Carte de synthèse



Contraintes

Dénivelé marqué sur une connexion pourtant importante

Linéaire bâti important générant des problématiques de :

- Vitesses (respect du 50 km/h en agglomération) ;
- Coût d'entretien des infrastructures dédiées aux modes doux ;
- Niveau de desserte TC

Infrastructure routière faisant « barrière » pour les échanges et la mobilité transversale

Contraintes de gouvernance (communes, SPW, TEC, SNCB) limitant les actions possibles en termes de continuité d'aménagement, correspondances entre opérateurs de transport, priorité d'intervention, etc.

Faibles emprises, limitant les possibilités de mutualiser de dédier des espaces propres à chaque mode.

Contraintes de cohabitation entre fonctions différentes, avec des besoins spécifiques en termes d'accessibilité, de possibilité d'aménagement de voiries, de maintien d'accès, etc.

Opportunités

Zone de pertinence au développement des modes doux (domicile – école, domicile – centre)

Cadre attractif pour des développements résidentiels, profitant des paysages ruraux et du niveau d'accessibilité

Projets en cours au travers des différents plans et schémas communaux : piste cyclo-piétonne le long de la chaussée de Wavre ou de la rue Pravée, projet « Moulin »

IV. OBJECTIFS GÉNÉRAUX ET PARTICULIERS DE MOBILITÉ

Objectifs généraux de mobilité

Sur la base des contraintes qui pèsent sur le territoire de Héron et/ou de la sélection et mise en œuvre de certaines actions relatives à un PCM, mais tenant bien entendu également compte des potentialités de développement urbain et d'évolution modale, des objectifs réalistes peuvent être définis par ordre de priorité en matière de déplacement des personnes, des marchandises et d'accessibilité pour chacun. Tenant compte à la fois des réalités humaines et territoriales de Héron, ces objectifs se déclinent de façon générale puis particulière.

Les objectifs généraux et de mobilité permettent d'établir les grandes lignes directrices propres aux déplacements, à la sécurité ainsi qu'à l'aménagement du territoire. Les objectifs particuliers de mobilité viennent quant à eux les préciser, via une définition plus fine des actions ainsi qu'une spatialisation éventuelle de celles-ci. Cette phase II, relative aux objectifs, reste toutefois globalisante, et les détails propres aux principes, procédures et échéances de mise en œuvre, seront précisés via les mesures préconisées dans le cadre de la phase III.

Objectifs Généraux	PERMETTRE A LA COMMUNE DE MAINTENIR UN NIVEAU DE CONVIVIALITE OPTIMUM TOUT EN FAVORISANT LES ECHANGES INTER-VILLAGES	OFFRIR AU HABITANTS UN CADRE SECURISE POUR L'ENSEMBLE DES BESOINS RELATIFS AUX DEPLACEMENTS	FAVORISER DES COMPORTEMENTS ET HABITUDES DE VIE CONTRIBUANT A L'EFFORT COLLECTIF DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
	Promouvoir l'équité maximale en matière de déplacement et de desserte répondant aux souhaits de la commune et de ses habitants. Améliorer la cohésion territoriale à l'échelle communale, d'une part en atténuant les coupures du territoire dues aux distances et relief, d'autre part en renforçant les centralités via la densification. Par principe d'équité, il s'agira de proposer des interventions cohérentes et proportionnées sur chaque entité, ainsi que d'améliorer l'attractivité des fonctions en place sur le territoire. Poursuivre les mesures sociales mises en place à la faveur de l'accès à certains modes de transport. Donner la possibilité à chacun de pouvoir se déplacer selon ses moyens physiques et financiers, avec le mode de transport de son choix, pour accéder facilement et en temps à sa destination.	Réduire la présence automobile en voirie en désignant au mieux les espaces, notamment de stationnement, qui lui sont destinés et en affectant les zones dégagées aux autres modes. Proposer une mise en réseau d'aménagements cyclo-piétons qui soit cohérente, continue, et in fine satisfaisante du point de vue de la sécurité de tou·te·s. Réduire les nuisances liées au trafic de transit par la cohabitation harmonieuse entre les différents modes de déplacement et l'apaisement des traversées de village. Empêcher, via notamment des aménagements de voirie, des vitesses de circulation excessives en particulier dans les centralités. Mettre en place des mesures incitant à des comportements plus respectueux de la part et vis-à-vis de tous, de manière à garantir des espaces de circulations sécuritaires et égalitaires.	Permettre aux usagers de recourir à des modes de déplacements alternatifs à la voiture, plus respectueux de l'environnement. Cela passe notamment par la mise en place de mesures incitant à l'utilisation des transports en commun, renforçant la pertinence de ceux-ci (via le principe de densification, les services à la demande). Mais cela passe aussi par la promotion des modes doux au travers du développement des réseaux (maillage piéton plus fin, itinéraires cyclables préférentiels sécurisés, parkings vélos, etc.) ainsi que de la mise en accessibilité de secteurs déjà aménagés, mais de façon non adaptée à tous. Améliorer les conditions d'approche des écoles, tout en assurant une conscientisation collective relative à la prudence et au partage de l'espace. Permettre de meilleures solutions d'intermodalité en renforçant l'intermodalité entre TEC-SNCB et TEC TEC-piétons/PMR.

Objectifs particuliers de mobilité

Objectifs de convivialité et d'échanges

A. Améliorer les **connexions intermodales** entre villages ainsi qu'avec les communes voisines : Les analyses et avis reçus dans le courant de la première phase de l'étude ont permis de faire état de lacunes plus ou moins importantes en termes de continuités intermodales, notamment entre le nord et le sud de la commune ainsi que du côté de Waret – Bierwart.
B. Les entités du nord du territoire sont moins importantes en termes de population, plus éloignées des pôles socio-économiques de la vallée de la Meuse, et sont concernées par des difficultés de desserte multimodale plus prononcées qu'au sud. Ceci peut déforcer cette partie du territoire, d'autant que la chaussée de Wavre qui vient couper ces entités marque une barrière assez nette. Une plus grande **cohérence à l'échelle du territoire communal** pourrait induire un nouveau dynamisme dans ces entités.
C. Le développement des possibilités d'échanges doit en passer par un **déploiement du réseau de mobilité douce**, réalisé de façon globale, continu et sur des itinéraires pertinents, à l'échelle du territoire.
D. A l'échelle des centralités en elles-mêmes, certains usagers et/ou choix dans les modes de transport sont actuellement freinés par l'absence d'espaces confortables qui leur soient réservés. Des interventions concrètes doivent pouvoir être désignées afin d'inciter un retour à des **déplacements plus conviviaux et locaux**, au travers notamment de la réfection d'espaces et la concentration des zones de stationnement.

Objectifs de sécurité

A. 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. Ces problématiques récurrentes participent d'ailleurs fortement à la dynamique en place qui consiste à utiliser la voiture pour tous les déplacements, car plus sécurisante sur bien des itinéraires.
B. Le **trafic de transit génère des nuisances**, en particulier si celui-ci concerne des voiries non-adaptées. En effet, si certains axes sont de nature à accepter un trafic de transit (voitures, engins agricoles et/ou poids-lourds), il apparait 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. En association avec cela, il convient de sécuriser les carrefours destinés à accueillir les croisements concernés par les charges les plus importantes ;
C. A plusieurs reprises dans le diagnostic, le **comportement** de certains usagers a été pointé du doigt : vitesses excessives, stationnement sur les trottoirs, etc. Il s'agira donc d'élaborer des mesures d'information et de communication visant à conscientiser les usagers de l'espace public pour amener à la fois à un meilleur respect des réglementations et à la fois à une volonté de se déplacer plus durablement. Le cas échant, cette sensibilisation devra être associée à des interventions d'aménagement voire des répressions.

Objectifs de transition modale et urbaine

A. La promotion des **modes de déplacement alternatifs à la voiture et à l'autosolisme** découle en grande partie de la qualité du maillage proposé, ainsi que du niveau de sécurité sur le trajet et à l'arrivée. Il convient donc de développer le réseau cyclo-piéton communal et inter-communal afin d'encourager à la fois ces modes de déplacement lors de trajets « ordinaires » (proposant par exemple des raccourcis en intérieur d'îlot) mais également de proposer des itinéraires récréatifs améliorant le cadre de vie des usagers ainsi que des dispositifs d'attache sécurisés près des pôles attracteurs. Les problématiques inhérentes au relief et aux distances tendent d'ailleurs à diminuer, à mesure de l'accès au vélo électrique pour les ménages.
B. Les **freins à l'usage des transports en commun** sont multiples (longueur de certains itinéraires, difficultés de correspondances, niveau de desserte, insécurité, absence d'aménagements aux arrêts) mais il reste possible d'agir dessus en rationnalisant le mode de fonctionnement et en développant parallèlement un tissu urbain plus dense.

V. SYNTHÈSE

Objectifs Généraux		Objectifs Particuliers de mobilité				Thématique(s)							Temporalité			Acteur(s)
						Piétons/PMR	Vélo	TC	Trafic	Stationnement	Sécurité	PL / Charroi agri.	Court terme	Moyen terme	Long terme	
I	Convivialité et échanges	A	Améliorer les connexions intermodales entre les villages	1	Aboutir à des possibilités de connexion douce entre villages à l'échelle de la commune de Héron, mais également vers / depuis les noyaux commerciaux ou d'habitation des communes voisines les plus proches.	X	X	X							X	Héron & voisins
				2	Proposer des solutions adaptées au territoire (rural) offrant des possibilités de connexion autres que celles proposées par l'offre TEC uniquement.		X	X	X					X		Héron & TEC
		B	Proposer une plus grande cohérence dans les niveaux de desserte propres à chaque mode	3	Mettre en place une signalétique homogène à l'échelle de la commune, porteuse d'identité (entre autres).				X					X		Héron
				4	Garantir le même niveau de service pour les aménagements propres à chaque entité.	X	X		X						X	Héron
		C	Déployer un réseau global de mobilité douce	5	Désigner les « grands » itinéraires, en privilégiant les cheminements existants, les opportunités de réfection, ou les voiries de faible statut.	X	X		X		X		X			Héron
				6	Compléter ce maillage par des interventions localisées ambitieuses.	X	X				X				X	SPW
				7	Viser le critère d'accessibilité universelle sur ces itinéraires.	X								X		Héron
		D	Inciter un retour à des déplacements plus conviviaux et locaux	8	Cibler les itinéraires locaux à renforcer dans l'optique de permettre un niveau de service, de sécurité et de confort intéressants afin de pour rejoindre les centres de villages.	X	X	X			X		X			Héron
				9	Inclure les différents modes et besoins propres à chacun dans la réflexion.	X	X	X	X	X				X		Héron
II	Sécurité	A	Sécuriser les traversées de villages et diminuer les vitesses de circulation	1	Désigner des aménagements d'effet de porte sur les points d'entrée de village problématiques.				X				X			Héron
				2	Amener les automobilistes à adopter un comportement adapté à la conduite en centralité : respectueux des autres, circulation apaisée, cession de priorité, etc.	X	X		X	X				X		Héron & Police
				3	Accorder une place à chaque mode, chaque besoin.	X	X	X	X	X		X			X	Héron
		B	Réduire les nuisances liées au trafic de transit	4	Parvenir à reporter les flux de inadaptés à certains axes/secteurs vers les itinéraires prévus à cette fonction de transit : aménagements physiques, signalétiques, etc.				X	X	X	X		X		Héron & SPW
				5	Sur les axes/portions dévolues à la fonction de transit, attenuer les nuisances au moyen de mesures spécifiques : réduction des vitesses, changement de priorité, aménagement de carrefour permettant des franchissements transversaux, etc.				X		X	X		X		Héron & SPW
		C	Induire des changements de comportement, plus respectueux dans le cadre de la mobilité	6	Mettre en place des actions de sensibilisation au respect des règles en matière de stationnement, de vitesse, etc.				X		X	X	X			Héron & Police
				7	Mettre en place des dispositifs visant à empêcher certains comportements (tel par exemple que le stationnement sur les trottoirs).						X		X			Héron

Objectifs Généraux		Objectifs Particuliers de mobilité				Thématique(s)							Temporalité			Acteur(s)
						Piétons/PMR	Vélo	TC	Trafic	Stationnement	Sécurité	PL / Charroi agri.	Court terme	Moyen terme	Long terme	
III	Transition modale	A	**Aboutir à des améliorations concrètes des parts modales à court terme : promotion des modes alternatifs à la voiture et à l'autosolisme**	1	Accorder de nouvelles priorités aux modes doux, les rendant plus attrayants, plus intéressants (en temps de parcours) et accessibles à tous : création de zones partagées / apaisées, rues cyclables et scolaires, parkings vélos, bancs, itinéraires récréatifs, etc.	X	X		X		X		X			**Héron**
				2	Réduire les possibilités de stationnement sur les trottoirs et mieux les désigner / sécuriser.	X	X			X	X			X		**Héron**
				3	Faire connaître et promouvoir les possibilités d'utiliser d'autres modes que la voiture pour réaliser certains déplacements. Engager un travail de sensibilisation au travers des écoliers, d'actions spéciales.	X	X	X	X	X			X			**Héron & écoles**
		B	**Diminuer les freins à l'usage des transports en commun**	4	Changement d'habitude dans le mode de développement du bâti : Privilégier le développement des secteurs les mieux connectés aujourd'hui, qui sont aussi les plus denses, via des opérations de revalorisation des espaces public notamment.	X	X	X			X				X	**Héron**
				5	Améliorer les conditions d'accès aux arrêts de transport principaux, ainsi que les possibilités d'y aller autrement qu'en voiture.			X			X		X			**Héron & SPW & TEC**
				6	Anticiper les besoins actuels et futurs dans les futurs aménagements, en matière de mobilité (stationnement hors-voirie, trottoirs bien dimensionnés et de qualité, etc.).	X				X		X		X		**Héron**

VI. OUVERTURE VERS LA PHASE III – MESURES

Description de la phase III

Cette troisième (et dernière) phase dans laquelle doit à présent s'engager l'étude va s'attacher à traduire les objectifs sous la forme de **mesures concrètes**. Celles-ci auront pour but de décrire, traduire sous la forme d'esquisses, budgétiser ou encore donner une temporalité aux interventions qui s'imposent afin de pouvoir atteindre les objectifs fixés en phase II.

Afin de présenter la cohérence de celles-ci à l'échelle globale du territoire (et même au-delà), le travail de phase III sera entamé autour de la réalisation d'un **schéma multimodal de déplacement**, mettant en synergie les structures des réseaux pour chaque mode.

Ce schéma représentera donc la première étape de cette dernière ligne droite, et tiendra en tout ou partie compte des pistes de réflexion développées ci-après.

Priorités propres à chaque mode

Thématique « marche / déplacement des PMR »

La priorité sera ici de permettre à tous les usagers de pouvoir adopter la marche et/ou évoluer sur des espaces adaptés dans le cadre de déplacements « ordinaires », en ce compris qui peuvent être faits au quotidien : aller à l'école, se rendre dans les commerces, rejoindre les arrêts de transport principaux, etc. Mettre des trottoirs suffisamment dimensionnés et bien aménagés n'étant objectivement pas possible sur l'ensemble du territoire, les axes les plus utilisés ou susceptibles de l'être seront ciblés comme prioritaires au niveau des différentes centralités.

Ces mesures se déclineront sous l'aspect de réseaux de trottoirs/cheminements à mettre en conformité ou à créer, avec des focus concernant des sécurisations de traversées.

Thématique « vélo »

La volonté est ici de pouvoir relier les entités de la commune selon ce mode, plus adapté à ce type de connexion que la marche (compte tenu des distances). Profitant des interventions déjà envisagées ou programmées, ainsi que des réseaux existants, la priorité sera de désigner les itinéraires les plus pertinents en termes de distance, desserte, dénivelé et faisabilité, afin de constituer globalement un réseau susceptible d'être mis en œuvre à moyen terme.

Thématique « transports en commun »

Le contexte rural du territoire de Héron et les formes d'urbanisation en place actuellement ne permettent pas de viser le développement d'un réseau de transport en commun plus dense. Il y a par contre lieu de le rendre efficient via l'amélioration des conditions de rabattement vers les principaux arrêts (qui gagneraient ainsi en fréquentation avec comme résultante possible une fréquence de desserte plus importante) ainsi que de proposer des solutions alternatives pour les secteurs trop isolés pour envisager raisonnablement un renforcement de l'offre.

Thématique « déplacement automobile et stationnement »

Si la commune ne rencontre pas de problématique de congestion, la circulation pose problème au niveau de certaines traversées de village ainsi que du fait des nuisances qu'elle implique (bruit, vitesses, difficultés d'insertion) pour les habitations et activités bordant la chaussée de Wavre. C'est donc le long de cet axe, qui doit rester affecté à cette fonction de transit, que seront proposées des interventions ponctuelles destinées à atténuer les effets dus au trafic. Sur les traversées de village, des réflexions intégrant stationnement et apaisement des vitesses seront engagées à la faveur d'un cadre de vie plus agréable pour les riverains.

Thématique « transport de marchandises – charroi agricole »

L'importance du secteur agricole sur Héron, ainsi que la nécessité de pouvoir laisser circuler les poids-lourds sur certains axes, devraient pouvoir être mis en balance avec les possibilités de report et d'apaisement, selon l'objectif d'aboutir à une réponse faite pour l'ensemble des besoins (agriculteurs, chauffeurs poids-lourds en transit ou habitants).

Thématique « sécurité routière »

Bien souvent due à des problèmes d'incivilité (vitesses non respectées, stationnement sur des espaces de trottoirs, etc.), et en lien avec tous les modes de déplacement, la sécurité devrait représenter un enjeu récurrent dans de nombreuses mesures. Les réponses à proposer seront variables, adaptées selon différents champs d'action : changement des comportements, contraintes physiques et/ou répressives, etc., les moyens sont multiples afin d'aboutir à des résultats concrets, et rapides.