Marie-Laurence 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 STEPHAN
René LUGRIN
Avenue Adolphe Lacomblé, 69-71
bte 8, B-1030 Bruxelles
+32 (0)2 738 78 77
j.simon@stratec.be

Plan Communal de Mobilité De Héron

Phase n°1 - Diagnostic

Rapport final

SOMMAIRE

I. Introduction

1.1 Contexte de l'étude ..... p. 3

1.2 Objectifs ..... p. 3

1.3 Méthode ..... p. 3

II. Aspects géographiques et socio-économiques

2.1 Contexte général

2.1.1 Contexte géographique ..... p. 4

2.1.2 Contexte de transport ..... p. 5

2.1.3 Contexte socio-économique ..... p. 5

2.1.4 Planologie ..... p. 6

2.2 Pôles générateurs de déplacements existants ..... p. 7

III. Mobilité actuelle et tendancielle

3.1 Piétons / Personnes à Mobilité Réduite ..... p. 8

3.2 Cyclistes ..... p. 11

3.3 Transports en commun ..... p. 13

3.4 Trafic routier et sécurité ..... p. 15

3.5 Stationnement ..... p. 17

3.6 Co-voiturage ..... p. 18

3.7 Mobilité scolaire ..... p. 19

3.8 Transport de marchandises ..... p. 20

3.9 Charroi agricole ..... p. 21

IV. Synthèse :

4.1 Cartographie des opportunités et faiblesses identifiées ..... p. 22

4.2 Tableau Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces (AFOM) ..... p. 23

I. INTRODUCTION

1.1 Contexte de l'étude

Le Conseil communal a voté en septembre 2018, après convention avec le Service Public Wallon (SPW), l'approbation du cahier spécial des charges relatif à la désignation d'un auteur de projet en vue de l'élaboration d'un Plan Communal de Mobilité (PCM) pour Héron. La Région wallonne et la Commune de Héron ont confié son élaboration au bureau Stratec. Le présent rapport constitue la phase de diagnostic du PCM.

Un Plan Communal de Mobilité (PCM) est un outil de planification de la mobilité. Il s'adresse à la commune, la province, les sociétés de transport, etc. Un tel document sert de guide à destination des pouvoirs et instances publiques en matière de mobilité.

La commune de Héron, active au niveau de son développement, dispose de documents planologiques et réglementaires représentant le cadre dans lequel doit se mettre en place le PCM. Parmi ces éléments il y a lieu de citer ici :

- Le programme communal de développement rural (PCDR) qui réuni l'ensemble des projets que ce soient des actions ou des aménagements prévus dans la commune.
- Le projet de schéma de structure communal qui synthétise la situation socio-économique et propose des stratégies cohérentes pensées sur le long-terme concernant le développement territorial.

1.2 Objectifs

Le PCM de Héron permettra d'orienter les décisions en faveur d'améliorations relatives à la mobilité, l'accessibilité, la sécurité routière, et donc plus généralement dans le sens d'une valorisation de la qualité de vie des habitants. Il se base sur le pré-diagnostic établi par la commune et le SPW entre autres, en le complétant, tout en s'attachant à respecter les grands principes et la philosophie préétablis par la commune.

→ Le PCM permettra de désigner une liste d'actions en faveur d'un développement harmonieux et d'une mobilité respectueuse des différents usagers.

1.3 Méthode

Ce PCM est élaboré par Stratec en collaboration avec la commune de Héron et le service public de Wallonie (SPW) mais également en consultation avec les principaux acteurs de la mobilité. Ce sont les TEC, la SNCB, taxistop, la Police, les communes voisines, des représentants de la population, les associations cyclo-piétonnes et de personnes à mobilité réduite (GRACQ, Atingo, Tous à Pied, tourisme wallon, etc.).

La mission se déroule en **3 phases** :

- La première phase consiste en un **diagnostic** complet de la situation actuelle ainsi que de l'évolution récente et tendancielle de la mobilité sur le territoire communal. Il a pour finalité d'aboutir à une connaissance exhaustive sur les besoins et acquis du territoire communal en termes d'accessibilité et de sécurité. Il s'agit tout d'abord, pour aboutir à ces résultats, d'appréhender la structure spatiale du réseau de transports et l'offre actuelle. Ensuite, l'objectif est d'identifier les besoins et les pratiques des déplacements actuels et les tendances futures. In fine, cette analyse synthétise les informations récoltées en un tableau illustrant des atouts, faiblesses, opportunités et menaces propres à l'accessibilité selon les besoins propres à chaque usager et mode de transport. Cette première phase est synthétisée dans le présent document. Elle permettra d'aboutir à une analyse complète qui permette d'engager une réflexion pertinente sur les objectifs (phase II) et mesures (phase III).
- Dans une deuxième phase, ce diagnostic permettra de dégager des **objectifs** qui tiennent compte des évolutions prévisibles en termes de mobilité et de développement urbain. Cette phase de hiérarchisation des objectifs permettra l'élaboration d'un scénario de mobilité.
- La dernière phase du PCM consistera en la définition de recommandations concrètes et réalistes répondant aux problématiques et objectifs listés. Cela aboutira à un plan d'action composé de **mesures** avec des indicateurs de suivi.

II. ASPECTS GÉOGRAPHIQUES ET SOCIO-ÉCONOMIQUES

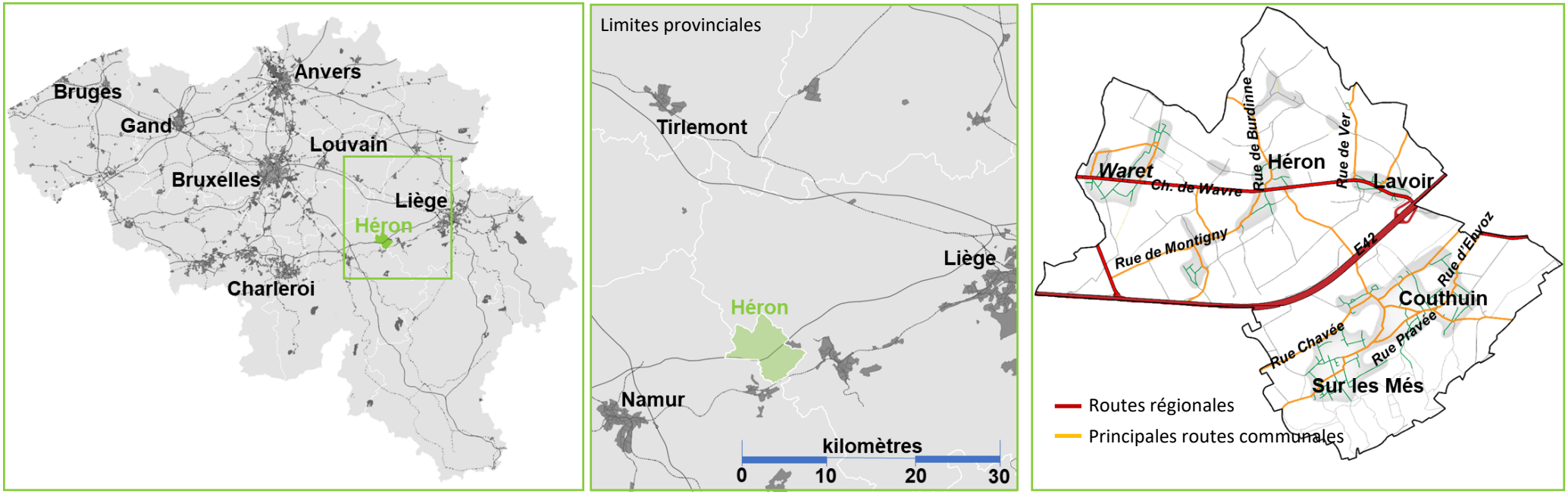
2.1 Contexte général

2.1.1 Contexte géographique

La commune de Héron se situe en marge ouest de la province de Liège, et jouxte la province de Namur. La commune se trouve sur un point haut surplombant la Meuse. La partie sud de la commune présente quelques pentes assez prononcées en direction du fleuve ; tandis que la partie nord est beaucoup plus plane.

Historiquement, l'utilisation du territoire principalement agricole a conduit à un habitat dispersé, polarisé en plusieurs petites entités. Au cours du siècle passé et encore actuellement, la volonté de disposer d'un cadre paysager attractif tout en profitant d'un niveau d'accessibilité élevé est devenu possible grâce à l'avènement de la voiture. La conséquence est une forte tendance à l'étalement urbain.

La commune est traversée par l'autoroute E42, qui divise la commune en deux parties. Les centralités des zones résidentielles sont également regroupées en deux zones, l'une dans la moitié nord de la commune (villages de Waret-L'Evêque, Héron et Lavoir) et l'autre dans la moitié sud (Sur-les-Més et Couthuin). Dans la moitié sud de la Commune, l'augmentation de la population a modifié l'habitat dispersé pour devenir une série de hameaux étirés plus ou moins contigus dont le pôle principal est le village de Couthuin. Dans la moitié nord, l'habitat est resté hétérogène et peu dense. L'habitat s'y est développé principalement autour de Héron, Waret-l'Evêque et dans une moindre mesure autour de Lavoir.

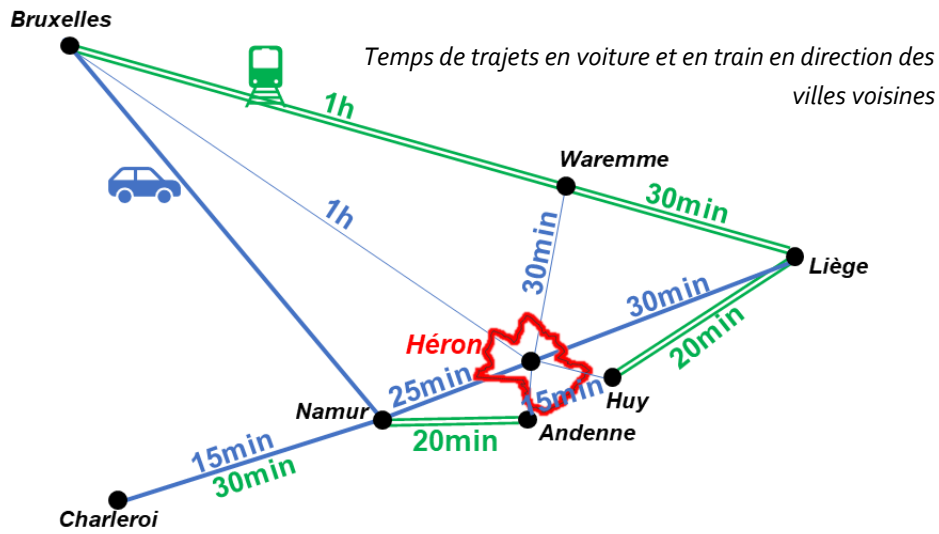


Situation de la commune de Héron aux échelles nationale, provinciale et communale

II. ASPECTS GÉOGRAPHIQUES ET SOCIO-ÉCONOMIQUES

2.1.2 Contexte de transport

Héron se situe à mi-chemin des deux grandes agglomérations de Namur et Liège, qu'il est possible de rejoindre en 30 minutes ou moins en voiture. Au regard de la durée moyenne les déplacements domicile-travail en Wallonie (22 min. selon l'enquête BELDAM éditée en 2012), la commune bénéficie donc d'une localisation intéressante par rapport à ces deux zones d'emplois majeurs de la Région. Cette accessibilité automobile intéressante sert d'ailleurs le développement résidentiel de la commune car elle permet à des ménages de venir s'installer dans un cadre agricole intéressant tout en profitant de temps de déplacements qui reste acceptables. Le contexte rural du territoire communal et la distance vis-à-vis des pôles d'emplois, commerciaux et de loisir, induisent néanmoins parallèlement une dépendance importante vis-à-vis de la voiture. Ceci est accentué par la faible densité, qui implique en effet une dispersion de la demande potentielle en transport en commun et qui permet difficilement à l'opérateur de transport (TEC) de proposer un réseau et une desserte aussi performante que ce qui peut être proposer sur des territoires plus urbains. La moindre qualité d'offre en transport en commun accentue la nécessité, pour les habitants de Héron, de dépendre de la voiture pour la majorité de leurs déplacements.



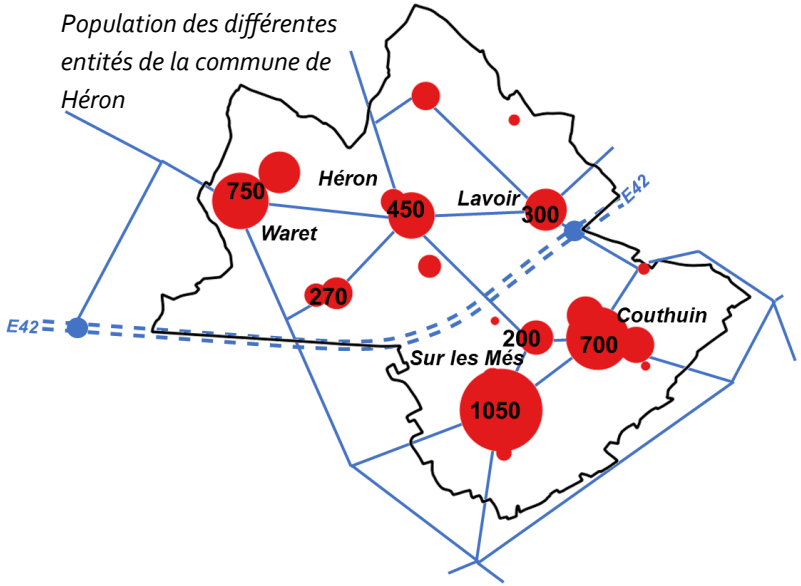
Temps de trajets en voiture et en train en direction des villes voisines

2.1.3 Contexte socio-économique

La commune accueille près de 5.300 personnes, soit un chiffre en constante progression (taux de croissance annuel de 1,2%). Cette croissance démographique, qui si elle se poursuit pourrait amener la commune à dépasser les 6.000 habitants pour l'horizon 2030, va de paire avec une accentuation des déplacements (en moyenne un·e belge se déplace 2,5 fois par jour), ce qui met en évidence l'intérêt de promouvoir et de permettre le développement de modes de déplacements alternatifs à la voiture.

S'il apparaît que 17% des 254 postes salariés occupés sur la commune le sont par des héronnais (source : ODR-Héron), il est intéressant de noter que les salariés vivants sur la commune occupent très majoritairement des postes situés hors de celle-ci (pour 97,4% des cas). Cela se traduit par un trafic pendulaire se faisant à une échelle supra-communale, donc plutôt des trajets moyens-longs effectués dans la plupart des cas en voiture. A ces déplacements Domicile-Travail s'ajoutent par ailleurs ceux motivés par les loisirs et ou l'accès aux établissement scolaires, qui sont également très largement effectués via ce même mode. A ce titre, le parc automobile de Héron croit de +2,14% en moyenne par an depuis 2010 (source : IWEPS), soit une valeur double par rapport au taux de croissance démographique observé. Les flux automobiles devraient par conséquent s'intensifier, même si une diminution de l'autosolisme (pour des raisons budgétaires notamment) et des reports modaux pourraient permettre de ralentir (voir inverser) cette tendance.

Population des différentes entités de la commune de Héron



2.1.4 Planologie

L'évolution du territoire Wallon se base sur un certain nombres de plans, règlements, schémas ou projets qui se superposent et constituent le contexte planologique et réglementaire de la commune de Héron.

Ces différents éléments portent sur des échelles diverses et tendant à garantir un développement cohérent du territoire tout en répondant aux problématiques ou ambitions propres à chaque territoire. Le PCM le considère dans leur ensemble, de façon à les préciser localement et participer aux efforts provinciaux/régionaux désignés dans certains plans.

Documents régionaux :

- Un projet de Schéma de Développement du Territoire (SDT) définit les enjeux et les stratégies à mettre en œuvre au niveau de la région. Il ne désigne pas spécifiquement d'intervention à conduire sur la commune, mais il confirmation bien l'importance de l'axe autoroutier E42 pour des raisons d'accessibilité et d'économie.
- Le Plan de Secteur (PdS) définit les différentes affectations de façon générale et laisse une grande liberté quant à l'urbanisation.
- La stratégie Fluidité, Accessibilité, Sécurité, Santé, Transfert modal (FAST – Vision 2030) définie par le Gouvernement wallon en décembre 2017. Les buts visés sont notamment une augmentation de la part de mobilité douce et des Transports en Commun, une diminution des déplacements en voiture.
- La vision FAST 2030 est retranscrite en 10 orientations stratégiques appelé Stratégie de la mobilité et adoptée en mai 2019. Elle permettra d'orienter les objectifs et mesures dans les phases 2 et 3 du PCM.
- Le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie présente les pôles et liaisons cyclables, mais aucune des liaisons existantes ou prévues ne passe par Héron.

Documents communaux :

- Des recommandations sont décrites dans le projet de Schéma de Structure Communal (SSC). Ce dernier prévoit notamment une hiérarchisation des différentes polarités et un renforcement des équipements au sein de celles-ci. La réflexion sur la mobilité durable pourra intégrer ces éléments.
- Parmi les 22 projets prévus dans le Plan Communal de Développement Rural, figurent la réalisation du PCM et des mesures du PCM, la promotion de la mobilité alternative, l'aménagement d'une piste cyclo-piétonne à la rue Pravée (entre la salle Plein Vent et la Place Communale), l'étude de faisabilité et la réalisation d'un cheminement doux le long de la chaussée de Wavre et la sécurisation de celle-ci.

Documents intercommunaux :

- Parmi les PCM des communes avoisinantes, il existe pour l'instant essentiellement le Plan Intercommunal de Mobilité des Communes d'Engis, Huy, Marchin, Modave, Villers-le-Bouillet et Wanze. Il prévoit notamment de renforcer les modes de déplacements durables pour répondre à l'augmentation des déplacements.

2.2 Pôles générateurs de déplacements existants

Les principaux pôles attracteurs sont les zones d'activités, les établissements scolaires ainsi que les commerces et services.

Héron compte trois écoles communales (à Couthuin-centre, Couthuin-Surlemez et Waret-l'Evêque) ainsi qu'une école libre (Saint-François de Sales, située à Couthuin-Surlemez). Une crèche est par ailleurs présente à Héron.

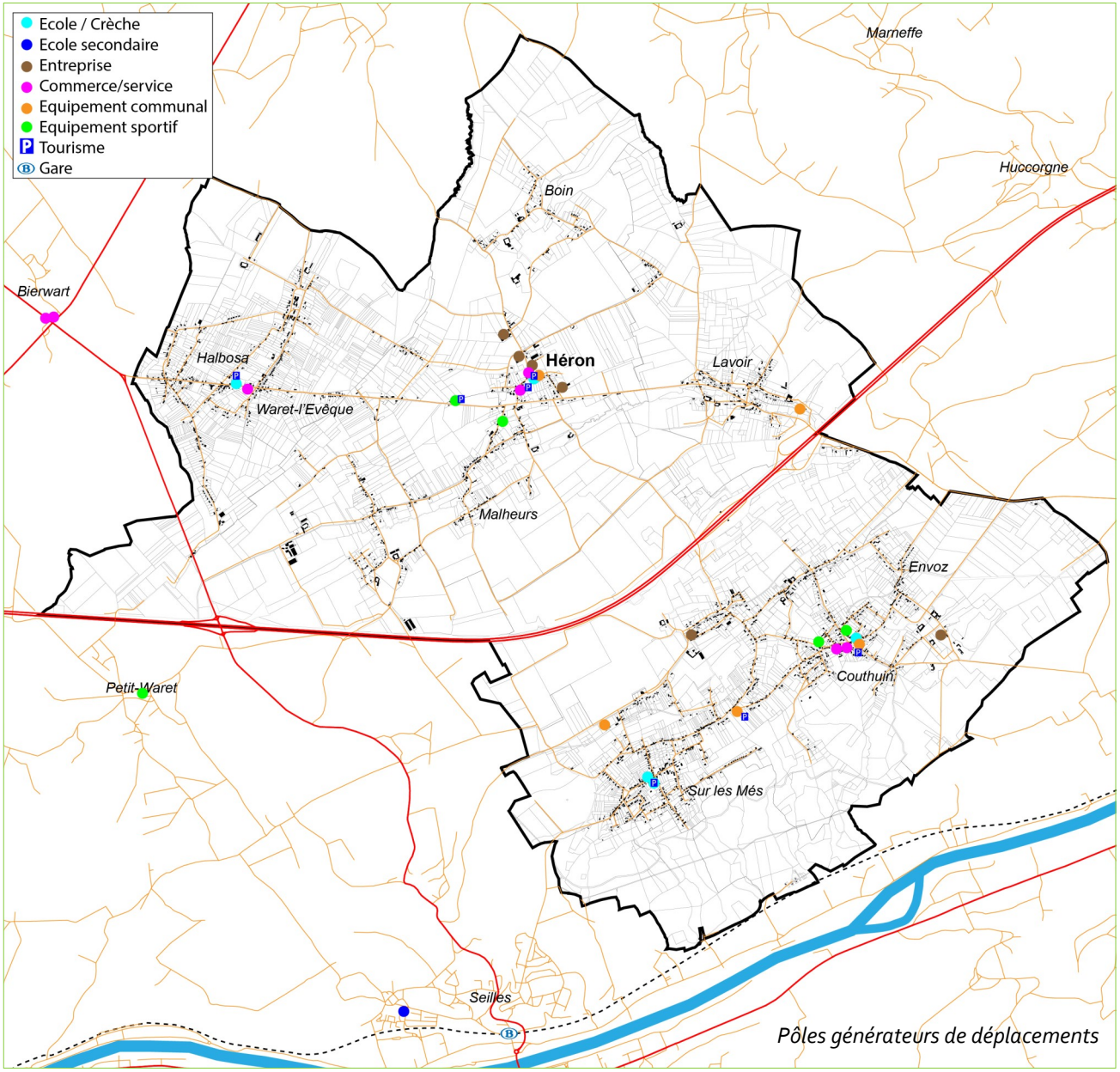
Les zones d'habitations, et en particulier les centres de chaque entité, génèrent quotidiennement de nombreux déplacements, motorisés ou non, du fait de la présence de services et commerces. Les salles polyvalentes et centres sportifs sont également générateurs de déplacements.

Certaines zones d'emplois génèrent également des déplacements domicile-travail et de livraison : la SCAM, la brasserie Leopold 7, etc.

Plusieurs zones limitrophes de la commune sont également génératrices de déplacements :

- Dans les communes voisines se trouvent deux écoles secondaires, celle d'Andenne et celle de Huy-Wanze, et Namur représente également un pôle scolaire important (avec des déplacements transitant par Bierwart) ;
- Il n'y a pas de gare sur le territoire communale, les gares les plus proches sont celles d'Andenne, de Statte et de Bas-Oha.
- La centralité de Bierwart attire également des déplacements, notamment depuis Waret-L'Evêque, du fait de la présence de quelques commerces.

La figure ci-contre présente les principaux pôles attracteurs.



Pôles générateurs de déplacements

III. MOBILITÉ ACTUELLE ET TENDANCIELLE

3.1 Piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)

Contexte piétonnier et PMR

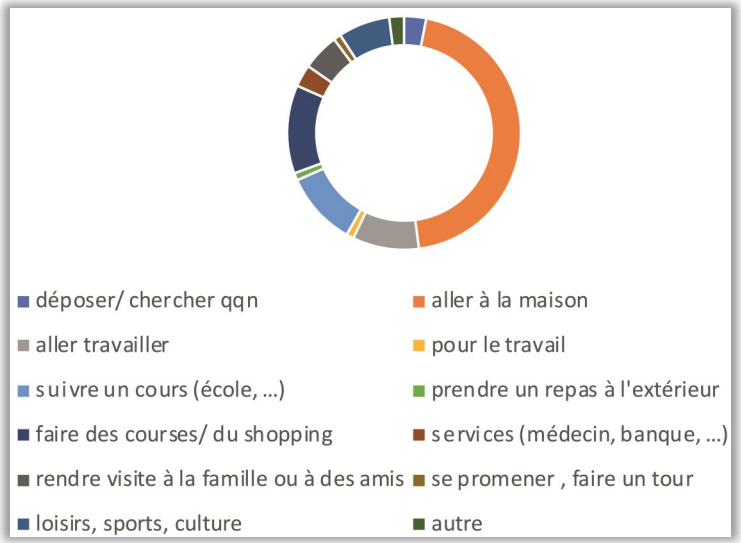
Ce mode est associé à pratiquement tous les déplacements puisqu'il est pratiqué sur la totalité de certains trajets ou s'associe à d'autres modes (voiture, transports en commun, etc.) afin de débuter et/ou terminer l'itinéraire. Il est donc logique qu'il introduise ce diagnostic multimodal de la commune de Héron, même si, comme cela apparaît dans la suite, il n'est réellement pertinent que pour certains déplacements, et n'apparaît pas aujourd'hui comme le principal mode utilisé pour se déplacer sur le territoire.

Étant donné les limites d'accessibilité de ce mode (500 mètres, soit environ 10 minutes), la marche s'adresse avant tout aux itinéraires de courte distance c'est-à-dire réalisés au sein des centralités bâties (noyaux d'habitats, de commerces et d'équipements) ou dans le cadre de connexions à d'autres modes comme les transports en commun.

Le contexte agro-paysager particulièrement intéressant de Héron est également porteur d'une autre fonction propre à ce mode, celui de la promenade.

Des réalisations exemplaires

Dans le cadre du PCDR précédant, des aménagements d'espaces publics ont été réalisés au centre de Couthuin autour de l'école et de la maison communale. Si ceux-ci sont globalement de qualité, des problématiques de stationnement sur les trottoirs sont néanmoins apparues par la suite et ont conduit la commune intervenir de nouveau en placant des potelets fixes en limite de certains trottoirs.



Répartition des motifs de déplacements à pied à l'échelle de la Wallonie (Rapport Beldam 2012)

Réalisation d'aménagements récents dans le centre de Couthuin

III. MOBILITÉ ACTUELLE ET TENDANCIELLE

Des réalisations à venir

Un aménagement cyclo-piéton le long de la rue Pravée est envisagé de façon à connecter le secteur de la place communale à la salle Plein Vent, où sont notamment organisées des activités à destination des scolaires. Compte tenu de l'emprise de la voirie et des aménagements réalisés par certains riverains, cette connexion implique de reprendre la part patrimoniale de la commune qui parfois a été accaparée.

Il est aussi prévu de réhabiliter d'anciens sentiers vicinaux, au gré des opportunités notamment. Il est ainsi envisagé de rouvrir petit à petit des chemins en intérieur d'îlot, de façon à proposer des raccourcis sécurisés à travers certaines parcelles agricoles. Plusieurs exemple de réouverture en cours ou prévus :

- deux chemins entre la rue Magritte et la rue Marsine mais aussi la rue Houmevent (Couthuin). Des géomètres ont déjà été mandatés pour reprendre le tracé, avec l'objectif de proposer un raccourci intra îlot.
- Deux autres sont envisagés au niveau de la drève d'Envoz (vers Moha) et en reprise du chemin du tram connectant les rues d'Envoz et Tomballes.

La création d'un aménagement cyclo-piéton entre Waret, Héron et la salle omnisport est en cours, le long de la chaussée de Wavre, avec en premier lieu la canalisation des fossés existants. Dans un second temps, suite à une étude de faisabilité spécifique, il est prévu de réaliser un aménagement en surface comprenant une piste cyclable séparée bidirectionnelle.

Exemple d'accotement gravillonné par un riverain, qui est utilisé comme espace de stationnement privatif

Des lacunes dans les aménagements existants

La continuité et la sécurité des aménagements constituent des éléments décisifs pour les piétons, les aménagements se devant d'être accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées, poussettes, etc.), ce qui implique de respecter des critères de dimensionnement, de pente, de balisage, etc. A cet égard, les aménagements piétonniers existants sont relativement éparses et ne constituent pas un réseau connecté à l'échelle de chaque village. Une difficulté par rapport à l'évolution des réseau piéton est celle de l'aménagement des zones avant des maisons en espace dédié au stationnement, faute de n'avoir parfois pu trouver de la place en/hors voirie.

Afin d'éviter que la situation ne perdure, une décision communale a été prise afin d'astreindre les aménageurs de lotissement à réaliser les aménagements de trottoir à la fin du chantier, de façon à éviter qu'ils soient en bon état à la réception.

La signalisation permettant de rappeler la présence de piétons dans les centres de village est déficiente. De même, un manque de mobilier urbain (bancs, etc.) se fait sentir dans toute la commune. Ils permettraient pourtant d'augmenter l'attrait de la marche, en garantissant notamment aux personnes âgées de pouvoir disposer de zones de repos.

Le manque d'entretien de certains aménagements et l'impossibilité de se déplacer pour tous de manière sécurisée dans les villages va à l'encontre d'une augmentation de la part modale de piétons.

Manque d'entretien et accumulation de feuilles sur le trottoirs le rende peu praticable pour les piétons

Des opportunités de développement

Dans les aménagements futurs, une prise en compte des « lignes de désir » (cheminements naturels) est nécessaire.

Les pôles d'activités des centralités de village sont propices au développement de ce mode de déplacement.

Un caractère rural

Le cadre rural est particulièrement propice aux déplacements récréatifs avec notamment de nombreuses petites routes, chemins agricoles et vicinaux. La zone boisée au sud de la commune et le vaste plateau agricole constituent des zones indiquée à la balade.

Des promenades balisées existent sur plusieurs villages et mettent notamment en valeur les patrimoines naturel, historique, culturel et architectural. Six promenades sont ainsi proposées par la maison du tourisme.

Risque de diminution de l'attractivité de la marche

La disparition progressive de certains sentiers figurant à l'atlas des chemins et sentiers est due à l'abandon ou l'intégration dans les terres cultivées. La conséquence est une réduction des possibilités de déplacements cyclo-piétons et, par conséquent, une diminution de l'attrait porté sur ce mode de déplacement.

L'augmentation constaté du taux de motorisation pourrait contrevenir au développement des déplacements dits « doux ».

Chemin campagnard reliant la rue d'Envoz et la rue de la Chapelle à Couthuin.

3.2 Cyclistes

Contexte cyclable

Dans le contexte de la commune de Héron, les petits déplacements internes à la commune ou aux zones limitrophes des communes voisines représentent un potentiel de progression de la part modale vélo. La plupart des habitants travaillant en dehors de la commune, les gares les plus proches étant relativement éloignées et compte tenu du dénivelé, les potentialités se trouvent donc majoritairement sur les autres pôles d'attraction plus proches des zones résidentielles. Les déplacements pouvant objectivement être réalisés en vélo sont surtout les trajets domicile-école et à destination des commerces et équipements (loisirs, sport) situés majoritairement dans les centralités, ainsi que vers certains arrêts de transports en commun.

Le vélo présente de nombreux avantages par rapport à la voiture. En effet, il prend peu de place de stationnement, est économique, a un impact positif sur la qualité de l'air, est silencieux et n'occasionne pas d'usure sur les routes.

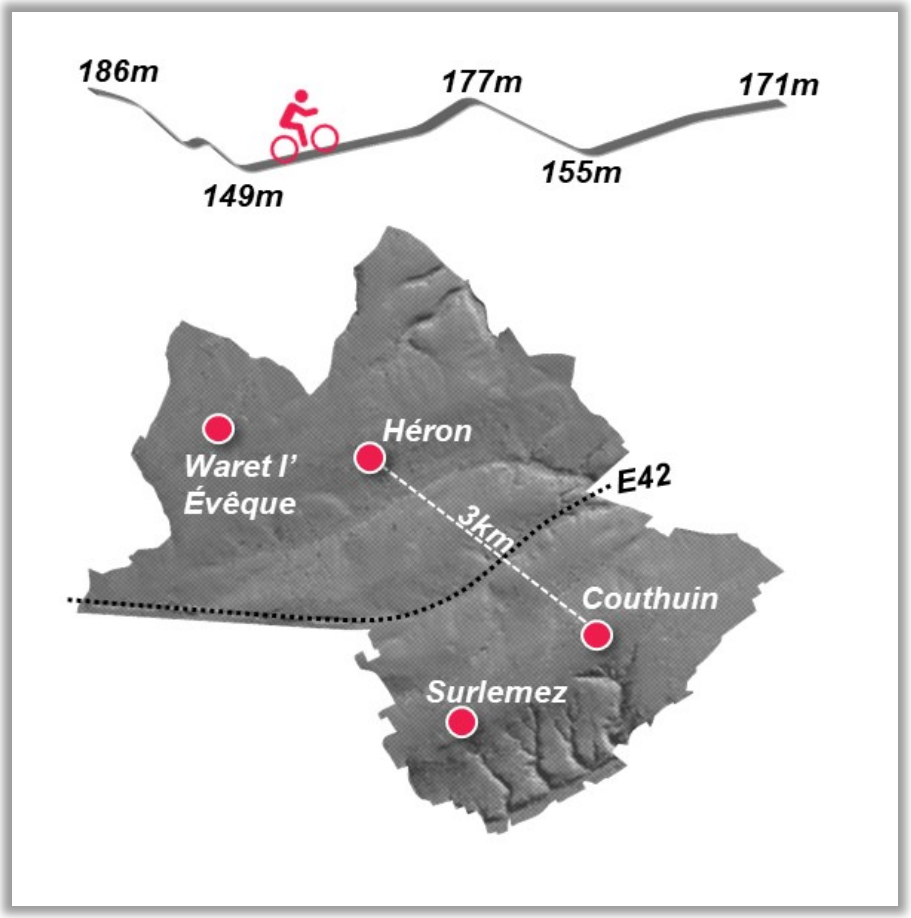
La distance accessible à vélo est considérée de l'ordre de 5 kilomètres (soit environ 20 minutes de trajet). Cette distance correspond à celles constatées entre les différents villages dans la commune. Au-delà, le vélo perd en attractivité face aux autres modes de transport plus rapides. Le potentiel pour le vélo se situe donc principalement sur les petits déplacements.

Un relief plutôt favorable et des liaisons intéressantes pourtant sans aménagement

Le relief est relativement plane sur beaucoup d'axes, hormis en direction d'Andenne, dans une moindre mesure vers Huy et entre Héron et Couthuin. Le dénivelé est plus contraignant dans le sud de la commune et concerne les connexions nord-sud de part et d'autre de l'autoroute.

Le réseau routier permet d'atteindre les villages de part et d'autre de l'autoroute de façon relativement directe, les ponts ou sous-voies étant bien positionnés (n'occasionnant pas de détour). Les distances entre les points d'activités (écoles, salle de sport, crèche, petits commerces, maison communale, etc.) peuvent être couvertes en vélo.

Cependant, le Schéma Directeur Cyclable ne reprend pas de connexion cyclable à réaliser traversant la commune. Le réseau RAVel ne traverse pas la commune bien qu'il passe dans toutes les communes adjacentes à Héron.



Représentation du relief de la commune, avec exemple de coupe représentant le dénivelé d'un trajet entre Héron et Couthuin. Les trajets entre Waret l'Évêque et Héron ou entre Surlemez et Couthuin sont plats.

Un potentiel de développement pour les aménagements en faveur des cyclistes

Malgré un potentiel au niveau des liaisons, les routes sont globalement peu praticables à vélo comme, par exemple, la rue de Couthuin. Les liaisons entre les différents pôles sont absentes, notamment pour rejoindre le hall sportif ou les arrêts de transports en commun. En outre, le vélo ne bénéficie pas de raccourci par rapport à la voiture (à l'exception d'une impasse pour les voitures au niveau de la rue des Châtaigniers).

Les routes sont aménagées principalement pour les véhicules motorisés. La signalétique et les aménagements cyclables sont inexistants et les vélos sont donc particulièrement vulnérables. Les potentiels cyclistes sont ainsi facilement découragés en raison d'un manque de sécurité ainsi que d'une offre en stationnement vélo à destination. Il est interessant toutefois de noter que la commune a prévu de mettre en place 5 abris près des pôles attracteurs les plus pertinents : écoles de Surlemez et de Waret, centre sportif, CPAS et salle Plein Vent.

Les stationnements proposés doivent permettre d'accrocher le cadre des vélos (afin de décourager le vol) et, dans la mesure du possible, les abriter des intempéries.

Le vélo présente un potentiel de développement en collaboration avec les communes voisines sur des tracés relativement plats en direction de Petit-Waret et Pontillas.

Un développement qui nécessite une volonté et des actions

Le réseau de points nœuds pour les vélos est bien implanté sur la commune. Il constitue uniquement un jalonnement sans aménagement spécifique. Il est surtout à vocation touristique et de balade. Ce jalonnement peut servir de fil conducteur à la réalisation d'aménagements dédiés à la mobilité douce, de même que certains chemins agricoles.

Certaines mesures identifiées dans le cadre du PCDR représentent des opportunités intéressantes. Il s'agit de l'aménagement d'une piste cyclo-piétonne rue Pravée et de l'étude de faisabilité d'un cheminement doux le long de la chaussée de Wavre.

Un transfert modal partiel vers le vélo est une opportunité à saisir notamment pour rejoindre les arrêts des transport public ou pour du covoiturage. La sécurité et les aménagements sont à considérer comme promoteurs des déplacements à vélo.

Pour encourager l'acquisition et la pratique du vélo électrique, la commune projette de mettre en place une allocation portée à 10% du prix d'un vélo lors de son achat (avec un plafond à 200 €).

Les traversées de villages sont souvent peu sûres en raison des vitesses élevées des voitures

Un panneau du réseau de points nœuds, ici au carrefour des rues Montigny et Lonu

3.3 Transports en commun

Un contexte peu propice aux transports en commun

La particularité du tissu urbain organisé en petits pôles dispersés se reflète dans la demande en transports, qui est elle-même dispersée dans le temps et l'espace. Les coûts inhérents à la desserte d'un habitat dispersé et de faible densité sont importants, et sont accompagnés d'une faible utilisation qui ne permet pas aux TEC de justifier une augmentation du niveau de service. Ainsi, seule une faible évolution du réseau et de la desserte est envisageable.

Une faible desserte par les bus

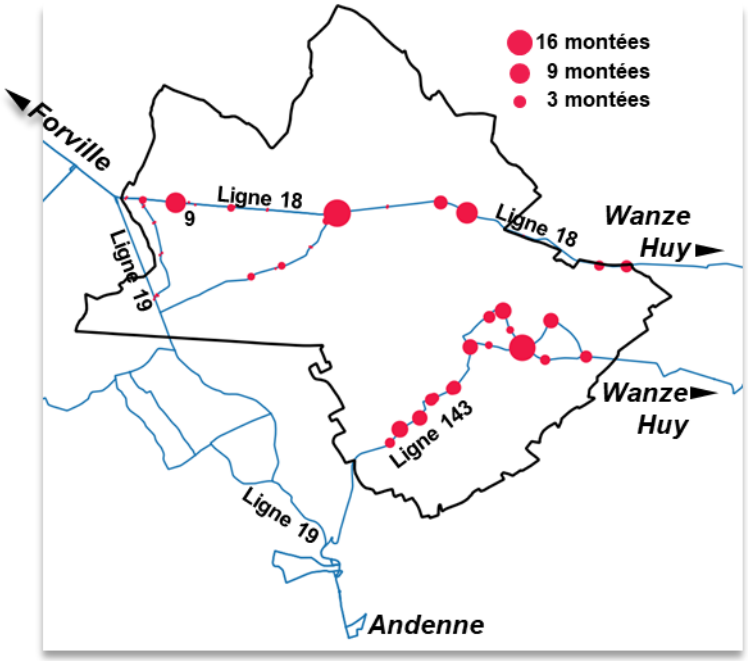
Au niveau des services de bus, 3 lignes desservent la commune avec des fréquences faibles non adaptées pour les déplacements professionnels ou les trajets de courte durée. Ce sont :

- ligne 143 : Huy-Couthuin-Andenne (TEC Liège-Verviers)
- ligne 18 : Huy-Forville (TEC Namur-Luxembourg)
- ligne 19 : Andenne-Forville (TEC Namur-Luxembourg)

Une ligne de bus supplémentaire possède un arrêt proche de Waret-l'Evêque. Cette ligne permet de rejoindre Namur depuis Bierwart et est, de ce fait, selon les riverains, utilisée par un certain nombre d'étudiants résidants dans la partie nord de la Commune :

- la ligne 826 : Eghezee-Marchovelette (TEC Namur-Luxembourg)

Pour les élèves, en sus des bus TEC, des bus scolaires desservent les écoles secondaires de Huy et Andenne en début de journée et en fin d'après-midi.



Les lignes de bus et leurs arrêts avec le nombre de montées pour les jours ouvrables

Certaines évolutions possibles

Une augmentation de la population pourrait représenter un contexte favorable à une augmentation de l'offre.

Un service de taxi à domicile est en place sur la commune (PortABus). Il s'adresse à tous les habitants de la commune souhaitant se déplacer pour des raisons médicales, des démarches de recherche d'emploi ou faire les courses.

Une augmentation du rayon de chalandise des arrêts via un accès amélioré pour les vélos (proposition de stationnement) augmenterait l'attrait des TEC.

Les gares sont facilement accessibles en voiture depuis le territoire communale. Il y a donc un potentiel de développement de l'intermodalité, dépendant notamment de l'offre en stationnement près des gare. Le parking disponible à la gare de Huy est payant, ce qui représente un frein à son utilisation. Il est rapidement saturé, au même titre que celui d'Andenne.

Une enquête en ligne a été lancée par la commune afin d'évaluer au mieux les besoins relatifs à une offre potentielle supplémentaire de transports en commun lors des périodes d'examens, en complément de l'offre existante. La publicité de cette enquête doit être encore adaptée afin de pouvoir en tirer des conclusions.

Des bus mal-coordonnés avec les trains des gares voisines

Les gares les plus proches se trouvent à Andenne, Huy, Statte et Bas-Oha, toutes situées dans la vallée de la Meuse sur la ligne ferroviaire Liège-Namur.

La gare d'Andenne est particulièrement intéressante pour les habitants de la commune, elle est la mieux desservie et représente un atout pour les connexions vers Namur. Elle permet aussi des meilleures connexions pour rejoindre Bruxelles. Les gares de Statte et de Bas-Oha qui n'est desservie que par des lignes locales) sont plus proches de Couthuin que ne l'est la gare de Huy. De plus, elles présentent un niveau de desserte équivalent à celui proposé en gare de Huy.

Ces gares sont suffisamment desservies pour intéresser les navetteurs, cependant la coordination des horaires de desserte entre le TEC et les trains ne permet pas des correspondances intéressantes. Et aucune liaison cyclable ne permet de sécuriser ces trajets. En conséquence, un report et une dépendance vers la voiture est généré.

Un manque de sécurité pour la clientèle des transports en commun

Certains arrêts TEC ne sont pas aménagés de manière sécurisante, comme par exemple l'arrêt au niveau du hall des sports (Héromnisports) situé entre Waret-L'Evêque et Héron. Il arrive bien souvent qu'il n'y ai pas de zone d'attente et que les usagers doivent attendre sur la chaussée (où circulent donc les voitures). Des abris ou au minimum la mise en place d'un revêtement en dur et rehaussé par rapport au niveau de la voirie, permettrait de sécuriser certaines emplacements.

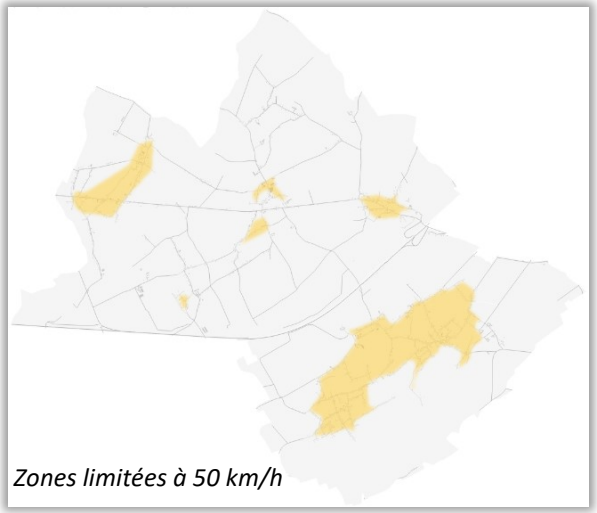
Il n'y a pas de stationnement vélo aux abords des arrêts.

Arrêt « Héromnisports » (source : Street View)

Arrêt Bierwart jonction—route d'Andenne (source : Street View)

Exemple d'arrêt de bus protégé et abrité mais avec un accès pour les piéton dangereux et non-sécurisé (absence de traversée)

3.4 Trafic routier et sécurité



Zones limitées à 50 km/h

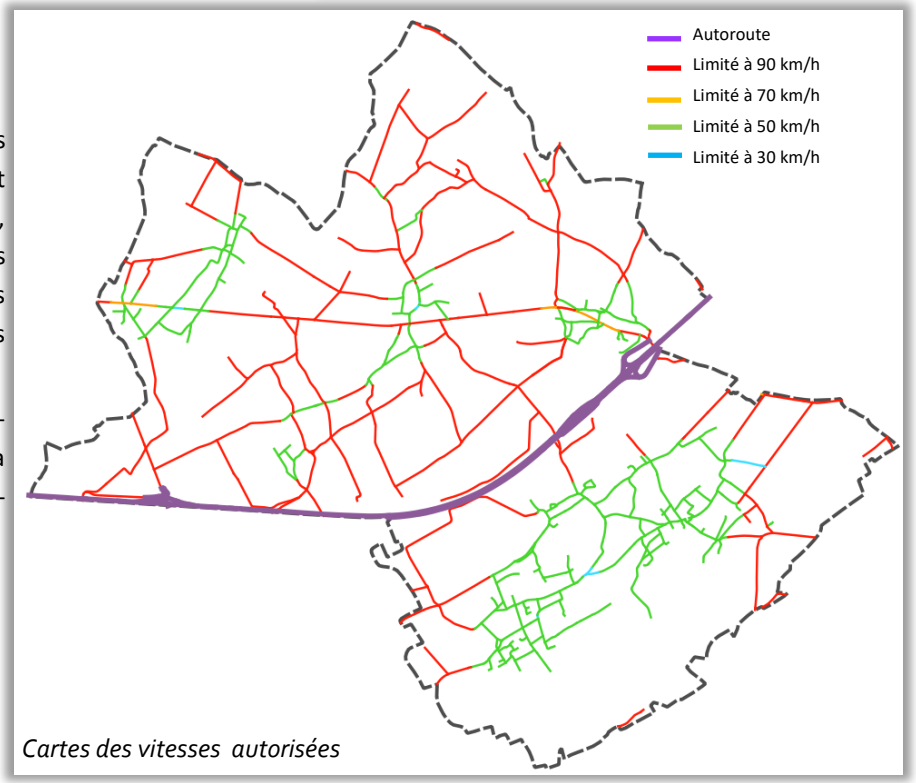
Une forte dépendance à la voiture

La voiture est ancrée dans les comportements de déplacement en raison d'un contexte favorable à ce mode de transport et aux habitudes développées au cours du temps. Les autres modes de transports se sont adaptés à cette logique et les véhicules motorisés sont inconsciemment identifiés comme « mode prioritaire ». L'habitat dispersé favorise les déplacements individuels et est l'une des causes de la faible desserte en transports publics. La localisation des pôles d'emplois principalement hors de la commune implique des distances importantes pour la plupart des trajets domicile-travail. Ces caractéristiques vont de paire avec un usage et une dépendance forte à la voiture. Le développement d'infrastructures spécifiques aux voitures parallèlement à un faible développement des autres alternatives de transport rend la voiture d'autant plus avantageuse. Elle se positionne ainsi comme le moyen de déplacement le plus largement utilisé. Cette importance de l'utilisation de la voiture est logique sur un territoire tel que celui de Héron, mais ce mode génère également un certain nombre de nuisances (de sécurité, du fait des vitesses parfois pratiquées, de bruit, compte tenu de certains itinéraires de transit, etc.).

Des vitesses élevées

La commune bénéficie d'un bon réseau de desserte routière permettant de rejoindre rapidement les grands centres comme Liège et Namur. Les villages sont traversés par des voies de transit relativement rapides et les entrées de villages sont parfois peu lisibles (ex.: rue Chavée, Rue Pravée, Rue des brûlées, Rue Vanal). Les aménagement des voiries n'incitent pas au ralentissement. Ainsi, les vitesses importantes rencontrées dans les villages constituent une mise en danger, notamment pour la mobilité douce. Des effets de portes en entrée de village pourraient être induits par des aménagements avec stationnements pour ralentir les flux.

La chaussée de Wavre est particulièrement dangereuse. Cette axe rectiligne invite à rouler vite. Des relevés de vitesse indique que 15% des véhicules circulent à des vitesses supérieures à 74km/h alors que la vitesse autorisée est de 50 km/h dans la localité de Waret. La répression par radar ne semble pas suffisante au niveau à ce niveau pour ralentir les véhicules.



Cartes des vitesses autorisées

Des piétons mis en danger par des véhicules circulant rapidement

La sécurité piétonne n'est pas toujours assurée à l'intérieur des villages, principalement du fait de la vitesse des véhicules, souvent excessive.

Outre les effets de porte à améliorer (cf. ci-dessus), les traversées proposées autour des points d'attraction ne sont pas toujours aménagements de façon ou à l'emplacement adéquat : problèmes de manque de visibilité des piétons, passage n'étant proposé dans l'axe du trottoir, manque d'éclairage, etc. Un exemple (parmi d'autres), le passage piéton situé sur la chaussée de Wavre au niveau de Lavoir. Le fait d'avoir un axe rectiligne (permettant des vitesses importantes), qu'il n'y ait aucune signalétique annonçant cette traversée en amont, ni changement de revêtement au sol ou tout autre élément permettant d'éveiller à la vigilance, ou encore que l'éclairage ne soit pas renforcé, concourent à faire de ce passage une zone dangereuse pour les piétons. Il est pourtant dans une centralité bâtie, et permet de rejoindre un arrêt TEC.

Si actuellement cette traversée est la seule de la chaussée de Wavre, une seconde est projetée au niveau de l'école communale de Waret. Elle sera associée à des aménagements physiques (îlot central, revêtement particuliers, signalétique particulière, etc.) de façon à protéger autant les piétons qu'à avertir les automobilistes. La mise en place, seule, d'une traversée, n'est en effet pas nécessairement gage de sécurité. En effet les piétons, qui ont légitimement priorité, peuvent être moins attentifs alors que les automobilistes ont, à tord, bien souvent tendance à adopter un comportement de toute priorité. Il est donc important de signaler et d'amener un ralentissement.

Traversé de la chaussée de Wavre à Lavoir (source : Street View)

Passage piéton (peu visible) à Lavoir

Une forte pression automobile

L'aménagement de certaines portions de routes n'incite pas les voitures à avoir des vitesses adaptées dans les villages.

Un phénomène de congestion s'observe le week-end autour des pôles attracteurs les plus importants comme à Couthuin et Héron centre le samedi.

3.5 Stationnement

Le stationnement dans la commune est gratuit et libre. Ainsi certaines habitudes de stationnements se sont développées, comme celle de se garer « au plus proche ». Cela implique que, même dans les centralités où de l'offre en stationnement encadrée et non-gênante pour les piétons est disponible et suffisante, les automobilistes se stationnent sur les trottoirs en toute impunité, ce qui empêche les piétons de circuler confortablement obligeant ceux-ci à circuler sur la chaussée et rendant particulièrement compliquée la circulation des PMR. Ce parcage sauvage est favorisé notamment par un aménagement uniforme entre trottoir et chaussée, l'absence de marquage de zone de stationnement sur la voirie ainsi que l'absence de bordures de trottoirs.

Ces aménagement des trottoirs et bords de routes laisse à penser que le stationnement y est autorisé (trottoirs rabaissés notamment), il n'est en tous les cas pas sanctionné. Ces stationnements sauvages sont une source de problèmes de sécurité et de praticabilité notamment pour la mobilité douce. Des campagnes de sensibilisation ont été organisées par les écoles afin d'inciter un changement des habitudes.

Aménagement privé pour éviter le stationnement

Stationnement près des commerces du centre de Héron

Occupation des bords de route par des voitures, réduisant la largeur disponible

Stationnement près des commerces du centre de Héron, au droit d'une zone de stationnement hors voirie

3.6 Covoiturage

Des alternatives peu développées pour diminuer le trafic automobile

Le trafic automobile est source de nuisances en terme de place, de bruit, de pollution, de sécurité, etc. Ainsi, des alternatives aux véhicules personnels et à l'autosolisme sont encouragées par la commune mais peu développées à l'heure actuelle. Le concept CozyCar vient toutefois d'être mis en place depuis début de l'année 2020.

Un réseau de covoiturage est présent sur la commune avec l'initiative covoit'stop qui permet aux personnes ne possédant pas de voiture ou n'étant pas en âge de conduire d'être covoiturées. Le système « covoit'stop » propose treize arrêts du la commune. Malgré une localisation des points de collectes étudiée spécifiquement, il n'a, jusqu'à présent, pas réussi à convaincre les utilisateurs, pour de multiples raisons de publicité, etc. Le souhait de la commune est de rendre ce système plus attractif, sous une forme nouvelle à définir.

Point covoit'stop

Notons que quelques rares emplacements de covoit'stop ne semblent pas pertinents, comme ceux de l'église de Waret et du Hall des sports.

D'autres systèmes comme Bonvibus, Flexitec, les centrales de bus pour personnes âgées, les voitures partagées ou les services de taxi juniors sont à envisager.

Deux sorties de l'autoroute E42 sont présentes sur le territoire communale :

- Sortie 8 « Héron »
- Sortie 9 « Andenne »

La sortie 9 propose un parking de délestage adéquat. A l'inverse, la sortie 9 ne propose pas le même type d'aménagement et du stationnement non-autorisé sous la bretelle d'autoroute est constaté. Un projet de parking de délestage à ce niveau est en cours, afin de proposer une infrastructure sécurisée aux personnes souhaitant faire du covoiturage.

Stationnement non-autorisé sous la sortie 8 E42 (source : Street View)

Parking de délestage, sortie 9 E42 (source : WalOnMap)

Quelques leviers pour inverser la tendance au tout voiture

3.7 Mobilité scolaire

Abord d'école

Des congestions localement autour des centres attracteurs

Du fait de la faible densité de l'habitat, augmentant les distances domicile-école, de la faible desserte en transport en commun, de la nécessité des enfants en bas-âges d'être accompagnés d'un parent qui doit ensuite généralement effectuer un trajet école-travail ainsi que du manque d'infrastructures cyclistes, la voiture reste le mode de déplacement le plus sûr et rapide pour faire les déplacements domicile-école.

Cela conduit à une forte concentration de voitures autour des 4 écoles situées sur le territoire communal aux heures d'entrées et sorties de classes avec une problématique de congestion ponctuelle sur les axes desservant les écoles.

Ces pics de fréquentation autour des écoles génèrent également des problématiques de stationnement : les automobilistes ne respectant pas toujours les zones de parcages pourtant présentes (comme à l'école de Couthuin), soit du fait d'une offre insuffisante en stationnement comme au niveau des deux écoles de Surlemez.

L'école de Waret, quant à elle, pose des problèmes de sécurité du fait de sa localisation en bordure de la chaussée de Wavre, axe très fréquenté. Un projet de traversée sécurisée est en cours à ce niveau et il est de toute façon possible (et plus aisés) d'accéder à l'école depuis la rue Guilitte et son parking de 14 emplacements.

Un manque de sécurité pour les modes doux

Les piétons et vélos sont mis en danger par les manœuvres des voitures. Les piétons et cyclistes ont des difficultés à occuper leur juste place, incitant à utiliser de ce fait la voiture, plus sûre.

Il y a également un manque d'offre en stationnement vélo au niveau des écoles, même si un abri est déjà présent à l'école de Couthuin et que d'autres sont prévus sur Waret et Surlemez.

Opportunités

Les déplacements scolaires représentent 30% des déplacements aux heures de pointe (source : mobilite.wallonie) et représentent donc un enjeu majeur de mobilité. De ce fait, la Région Wallonne a mis sur pied un outil de diagnostic mobilité spécifique proposé gratuitement aux établissements scolaires situés en région wallonne. Ce diagnostic peut concerné le personnel et/ou les élèves/étudiants.

Le diagnostic est un premier pas vers des actions d'amélioration des parts modales des trajets domicile-école. La Région propose également des outils pédagogiques afin de sensibiliser les élèves et, via ceux-ci, leurs parents. Elle met également à la disposition des écoles une cellule Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière (EMSR) qui propose information, conseil et formation en la matière.

3.8 Transport de marchandises

Trafic de transit de poids lourds

Depuis l'arrivée de la redevance kilométrique pour les transporteurs de + de 3,5 tonnes, un report de trafic est constaté sur certaines voiries secondaires. Ainsi, certains transporteurs sont plus intéressés par le fait de circuler sur la chaussée de Wavre ou de traverser Couthuin plutôt que de rester sur l'autoroute. Le conseil communal a néanmoins adopté récemment un règlement complémentaire, qui interdit l'accès aux véhicules de + de 7,5 T (à l'exception des circulations locales) et des panneaux le signalent au niveau de toutes les entrées de village importantes.

Des nuisances dans les secteurs résidentiels

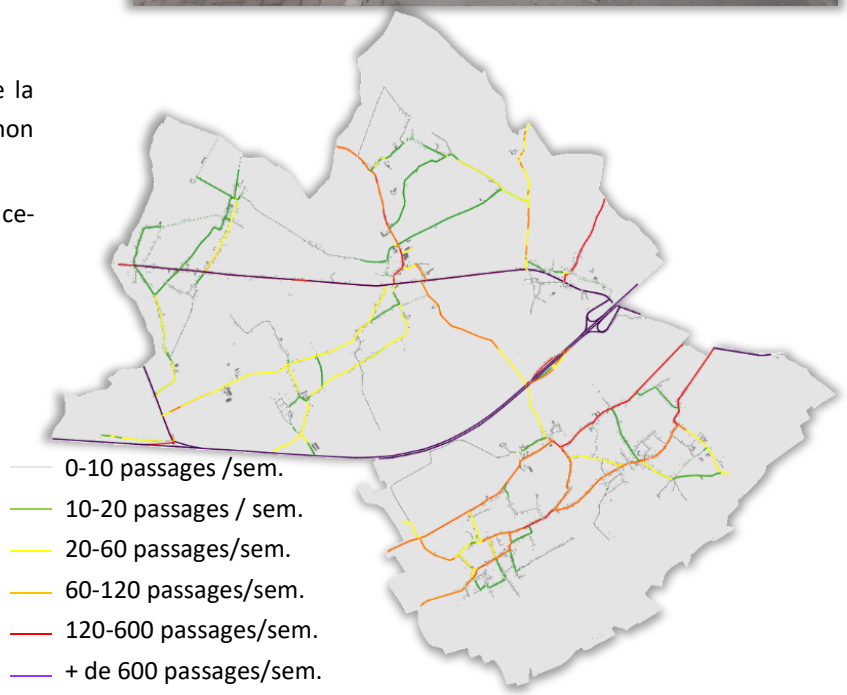
Du trafic de transit de poids-lourds traverse les secteurs résidentiels. Parmi les causes, une insuffisance de signalétique contraignante est à relever ainsi qu'un non-respect des interdictions.

Les routes ne sont pas toutes dimensionnées pour le trafic de poids-lourds et leur utilisation engendre des altérations prématurées de la chaussée, du bruit et des vibrations importantes dans les bâtiments adjacents.

Certaines zones particulièrement concernées

Le centre de Héron est particulièrement concerné par cette problématique, compte tenu de la présence de la SCAM. La rue Bel Horizon est un exemple de rue particulièrement étroite avec des forts contours et donc non adaptées pour les gros véhicules.

Notons également la Rue de Huccorgne à Lavoir, également particulièrement étroite. Cette route agricole voit cependant passer entre 10 et 30 poids lourds durant les heures les plus chargées (source : données OBU).



3.9 Charroi agricole

Le charroi agricole

Héron en tant que commune rurale accueille de nombreuses exploitations agricoles. Le charroi agricole fait donc partie intégrante de l'économie locale.

Les engins agricoles ont augmenté en gabarit avec le temps. Les routes n'ont pas suivi cette évolution. Elle ne sont pas toujours adaptées à ces véhicules, ce qui peut amener, par exemple, certains riverains à devoir se garer sur les trottoirs et non la chaussée.

Des voiries à usages multiples

La présence du charroi agricole est à prendre en compte dans le choix des aménagements de voirie (par exemple limitateurs de vitesse) à mettre en place. Ces aménagements doivent être choisis pour remplir leur objectif tout en permettant la circulation du charroi agricole.

Les véhicules agricoles sont aussi présents sur les grands axes. Leur vitesse réduite perturbe le flux des autres véhicules.

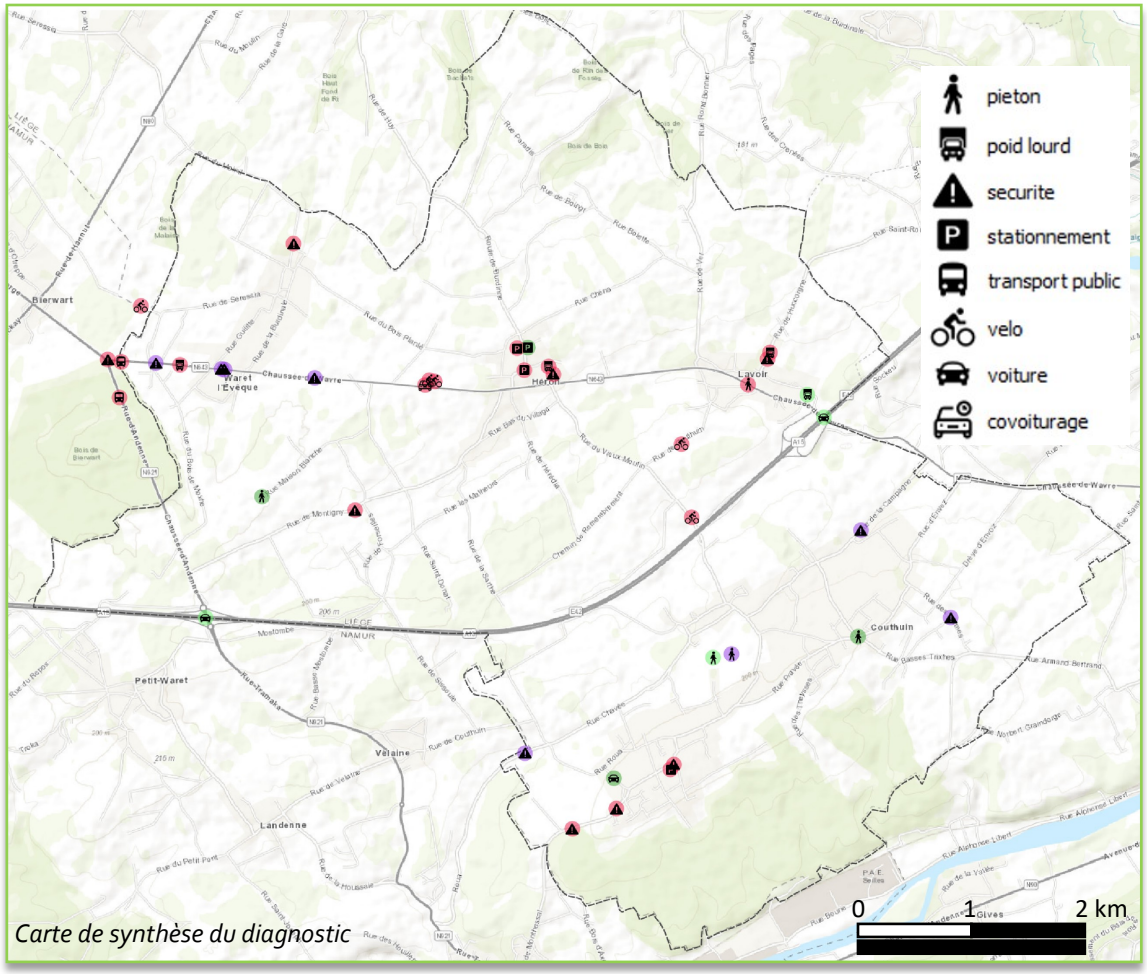
Charroi agricole près de la Place Communale de Couthuin

Charroi agricole au niveau de la Place Communale de Couthuin

IV. SYNTHÈSE

4.1 Cartographie des opportunités et faiblesses identifiées

La cartographie suivante synthétise et localise, de manière non-exhaustive, les points à améliorer et opportunités identifiées sur le territoire. Il s'agit principalement d'éléments qui peuvent être regroupés dans les catégories suivantes :



Carte de synthèse du diagnostic

- Piétons :
  - Certaines traversées à sécuriser, notamment : entre le parking et la maison communale à Couthuin, passage piéton de la chaussée de Wavre à Lavoir.
  - Opportunités de raccourci piétons, notamment à l'intérieur des îlots.
- Cyclistes :
  - Volonté des riverains de se voir proposer des liaisons cyclistes fortes, notamment entre les centralités du nord et du sud de la commune, vers le hall omnisport, ainsi que vers Bierwart.
  - Nécessité d'implanter une offre de stationnement vélo dans les centralités, au niveau du hall omnisport, au niveau de certains arrêts TEC, etc.
- Transport en commun :
  - Travailler l'intermodalité TEC-SNCB (coordination des horaires) et TEC-vélo (offre en stationnement vélo).
  - Amélioration de la sécurité de certains arrêts TEC (notamment Bierwart Jonction—Route d'Andenne).
- Trafic routier et sécurité routière :
  - Problématiques d'effet de porte au niveau de plusieurs entrées de villages : rue des Brûlées, rue Chavée, rue de la Campagne, rue Vanal, rue de Montigny, etc.
  - Problématique généralisée de vitesse sur la chaussée de Wavre et de nuisances pour les riverains.
  - Sécurisation des carrefours sur la chaussée de Wavre : les riverains ont du mal à s'insérer dans la circulation du fait des vitesses pratiquées sur cette chaussée.
- Stationnement :
  - Problématique de stationnement sur les trottoirs dans les centralités.
  - Problématique de stationnement lié au écoles.
- Trafic de poids lourds :
- Trafic de poids lourds :
  - Le trafic de marchandises lié au fonctionnement de la SCAM dans le centre de Héron génère des nuisances pour certains riverains. Si une réflexion relative à l'opportunité de mise à sens unique a été étudier rue Bel Horizon (sans toutefois aboutir sur une mesure réaliste), il convient de poursuivre et de trouver comme apaiser certaines rues.
  - Cette circulation PL génère également des nuisances sur d'autres axes pourtant destinés à l'accueillir (chaussée de Wavre).

IV. SYNTHÈSE

4.2 Tableau AFOM

Mode	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Piétons/PMR	Nouveaux aménagements de qualité au niveau du centre de Couthuin. Entités villageoises de dimensions assez réduites, offrant une pertinence à la marche pour aller vers les équipements/ commerces présents dans les centres. Cadre paysager, perçu comme un atout pour le promotion de la marche de loisir à l'échelle du territoire communal.	Aménagements de trottoirs trop peu présents par endroit, assimilés bien souvent à des zones de stationnement (et non des espaces réservés à la circulation des piétons). Lacunes de sécurité observées sur certains aménagements existants : absence de passage piéton sur les "lignes de désir", passage piéton passant non-annoncé sur des axes passants, etc. Manque de continuité dans les aménagements existants : cheminements interrompus (trottoirs notamment), etc. Mobilier urbain et véhicules en stationnement pouvant faire entrave à la circulation des piétons. Réseau piéton souvent associé au réseau routier (sous la forme de trottoir ou d'accotement), qui n'est pas toujours pertinent pour ce mode compte tenu des distances à effectuer et des lacunes en termes de d'aménagements. Il manque souvent des itinéraires bis (par exemple au travers d'îlots bâtis sur leur limites), imposant un report vers les voiries qui n'est pas toujours souhaitable et intéressant.	Mesures identifiées dans le cadre du PCDR : aménagement d'une piste cyclo-piétonne rue Pravée (lien entre la Salle Plein Vent et la Maison Communale), étude de faisabilité et réalisation d'un cheminement doux le long de la chaussée de Wavre (lien Waret- Héron), etc. Pôles d'activités des centralités de village propices au développement de ce mode de déplacement. Promenades balisées existantes sur plusieurs villages, mais ne disposant pas d'aménagement particulier. Projet d'aménagements piétons en traversée de plusieurs îlots & projet de connecter Waret à la salle Omnisport via un sentier "à travers champ". Nouveaux développements : la commune impose depuis peu de réaliser les aménagements des trottoirs en en dernière phase des chantiers. La commune prévoit, en concertation avec la population, de réouvrir certains chemins vicinaux.	Sans vision stratégique volontariste et les aménagements adéquats, la part modale des piétons ne risque pas d'augmenter. L'augmentation de la population va alors aller de paire avec une présence plus forte de la voiture, au détriment des autres modes. La disparition progressive du vicinal et des sentiers figurant à l'atlas des chemins et sentiers est due à l'usurpation, l'abandon, l'intégration dans les terres cultivées. La conséquence est une réduction des possibilités de déplacements piétonniers et en parallèle la diminution de l'attrait de ce mode de déplacement.
Vélos	Sur la partie nord de la commune, le relief est assez plane est permet d'envisager pertinemment des déplacements cyclables au sein ou entre les différentes entités (Waret—Héron—Lavoir). Les distances, à l'échelle de l'ensemble du territoire, reste suffisamment courtes que pour permettre des connexions entre entités également. Réseau de points nœuds en cours de développement dans le secteur nord de la commune, offrant des itinéraires balisés).	Pas de liaison cyclable dans le Schéma Directeur Cyclable traversant la commune, absence de voies du réseau RAVel. Rares voiries réservées aux usagers doux et véhicules agricoles. Absence de liaisons sécurisée entre les pôles d'activités. Manque d'abris/parcs à vélo au niveau des centralités, des arrêts TEC et autres pôles attracteurs (écoles, hall omnisports). Partage de certains espaces avec les véhicules en stationnement cause d'insécurité. Manque de raccourcis au travers des îlots. Relief marqué sur les itinéraires nord-sud (et certains est-ouest, notamment vers Lavoir). L'intermodalité vélo/gare SNCB paraît compliquée à promouvoir du fait des longues distances et du relief.	Potentiel de déplacements entre les pôles d'activités et dans les centralités du fait des courtes distances. Mesures identifiées dans le cadre du PCDR : aménagement d'une piste cyclo-piétonne rue Pravée (lien entre la Salle Plein Vent et la Maison Communale), étude de faisabilité et réalisation d'un cheminement doux le long de la chaussée de Wavre (lien Waret- Héron), etc. Intermodalité vélo/TEC et vélo/covoiturage, au moyen de futurs aménagements de stationnement. Projet communal de soutien à l'achat de vélos électriques.	Habitudes de comportement tournées vers les autres modes, dont principalement la voiture. L'usage de la voiture, qui implique une présence plus forte de celle-ci et une place encore plus réduite pour les vélos.
Transports en commun	Présence de 4 lignes de bus TEC principalement à destination des élèves du secondaires résidant sur la commune et se rendant dans les écoles des communes limitrophes (notamment Andenne).	Tissus urbain dispersé engendrant une offre faible en termes de desserte et de fréquences. Mauvaises correspondances TEC/train, ne permettant pas l'intermodalité. Faible utilisation et coûts élevés Aménagements déficients : arrêts mal placés, non-abrités, peu sécuritaires, sans parking vélo, etc.	Service communal "Portabus" à disposition Augmentation du bassin de population représentant un potentiel contexte favorable à une augmentation de l'offre TEC Augmentation de la zone pouvant être attractée par les arrêts grâce au vélo, moyennant une offre en stationnement aux arrêts TEC et aux gares SNCB	Faible évolution de l'offre TEC à prévoir, du fait de la faible densité de population et du caractère diffus de l'habitat sur le territoire communale.

IV. SYNTHÈSE

Mode	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Trafic routier	Réseau routier bien développé avec accès rapide à l'autoroute (2 sorties sur le territoire communal). Il est possible de rejoindre Namur et Liège en voiture en une demi-heure et Bruxelles en une heure.	Forte dépendance à la voiture pour les déplacements au sein de la commune et pour les déplacements domicile-travail (les lieux d'emploi étant généralement situés à l'extérieure du territoire communal). La voiture est identifiée comme le "mode prioritaire". Certains villages sont traversés par des voies de transit où des vitesses élevées sont observées, au détriment des autres usagers et des riverains. Du trafic de transit est constaté sur des voiries de desserte locale. Problématiques de vitesse en entrée de village et dans les centralités.	Le trafic peut être apaisé via des aménagements adéquats en entrée de village par exemple. Une évolution de l'habitat plus concentré autour des pôles et une augmentation du nombre d'emplois au sein de la commune pourrait permettre de diminuer le trafic automobile.	Le type d'urbanisation existant actuellement sur la commune (diffus et "en ruban") génère de longues distances à parcourir et n'est pas favorable au report modal. Si les nouveaux projets de développement peuvent intégrer cette composante, l'habitat existant peut difficilement être modifié de manière majeure. Habitudes de comportement et dépendance à la voiture, "liberté" liée à l'autosolisme.
Stationnement	Gratuité et relative liberté de stationnement dans la commune.	Mauvaises habitudes de parcage dont du stationnement sur les trottoirs, sans sanction particulière tendant à décourager ces comportements. Absence d'aménagement encadrant le stationnement en voirie, et absence de bordure de trottoir, tendant à encourager le stationnement sur ceux-ci et à penser qu'il y est autorisé.	La désignation de zones de stationnement en voirie permet d'encadrer le stationnement. Une campagne de sensibilisation (déjà faite) puis de sanction doit faire évoluer les comportements.	Habitudes de comportement de se garer "au plus près" représentant un caractère "pratique" pour les usagers.
Covoiturage	Existence du réseau covoit'stop. Présence d'un parking de co-voiturage à la sortie 9.	Faible utilisation des alternatives aux véhicules particuliers et du réseau covoit'stop. Absence de parking de covoiturage à la sortie 8.	Développement du réseau covoit'stop existant. Projet de parking de covoiturage en collaboration en cours au niveau de la sortie 8.	Habitudes de comportement et "liberté" liée à l'autosolisme.
Mobilité scolaire	Les écoles maternelles et primaires sont situées dans les centralités, diminuant les distances domicile-école pour les habitants de celles-ci.	Saturation au niveau du stationnement et congestion localement autour des écoles aux heures d'entrées et sorties de classes. Insécurité des déplacements doux en direction et autour des écoles du fait de l'absence d'aménagement et de la forte pression liée à la voiture. Absence d'école secondaire sur les territoire communale, impliquant une longue distance à parcourir.	Potentiel pour des alternatives telles que covoiturage et pédibus, via notamment les aides régionales à destination des écoles.	Habitudes de comportement. Nécessité d'accompagner les enfants en bas-âge. Trajet domicile-école suivi par le trajet école-travail du parent accompagnant, le mode du déplacement école-travail déterminant le mode de déplacement domicile-école.
Poids lourds	-	Taxe kilométrique impliquant des reports de trafic de poids lourds sur les voiries secondaires. Non-respect des interdictions. Manque de signalisation et de hiérarchisation des voiries. Absence d'aménagement et/ou d'interdiction poids lourds sur certains axes.	Aménagements adéquats, signalisation, sens de circulation, etc.	Le trafic de desserte locale ne peut être écarté des voiries concernées.
Charroi agricole	Commune rurale.	Aménagements pas toujours adéquats. Usure des voiries non-adaptées au charroi agricole, vibrations.	Prise en compte de ce charroi dans les aménagements de voirie.	Habitudes de comportement.