

# Plan Communal de Mobilité Héron

Présentation publique

12 février 2021

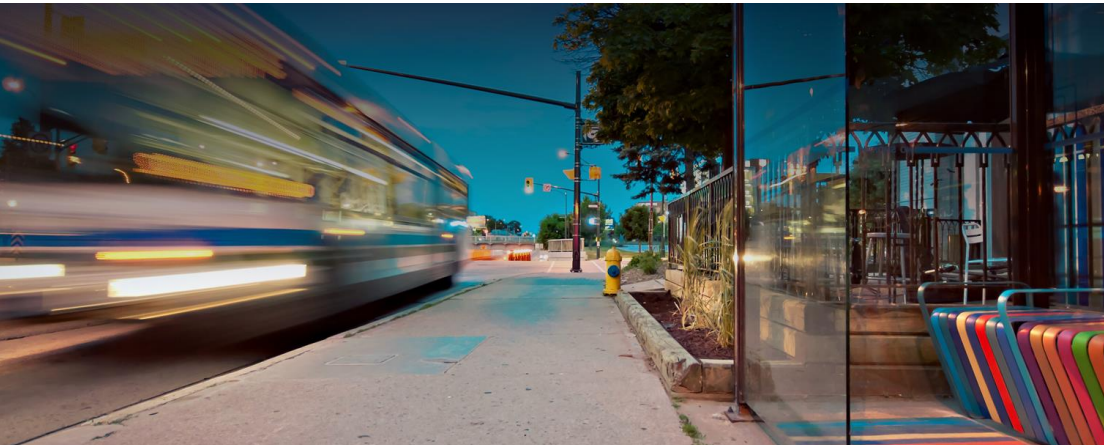
# SOMMAIRE

**Intro** - Contexte de l'étude

**Phase I** - Eléments clés du diagnostic

**Phase II** - Principaux objectifs du plan

**Phase III** - Plan d'action



## Contexte de l'étude

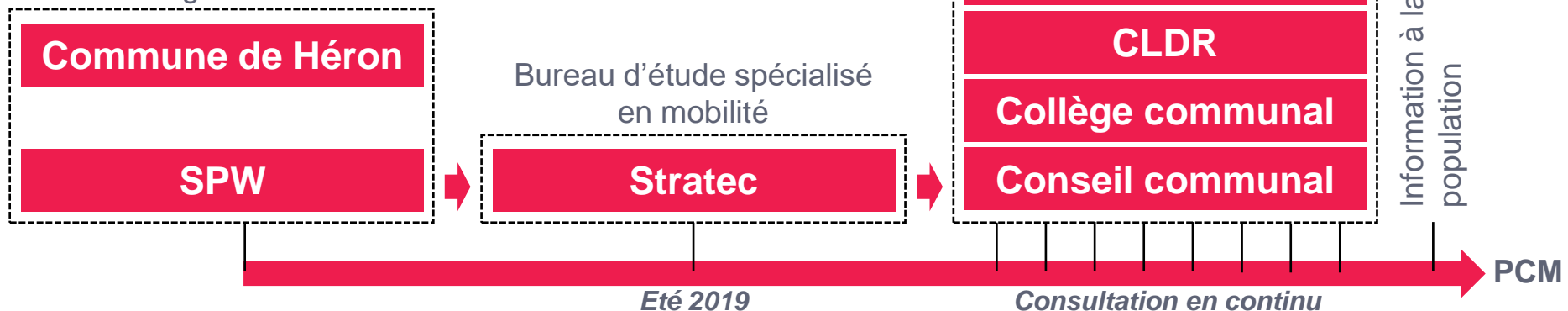
# QU'EST-CE QU'UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ ?

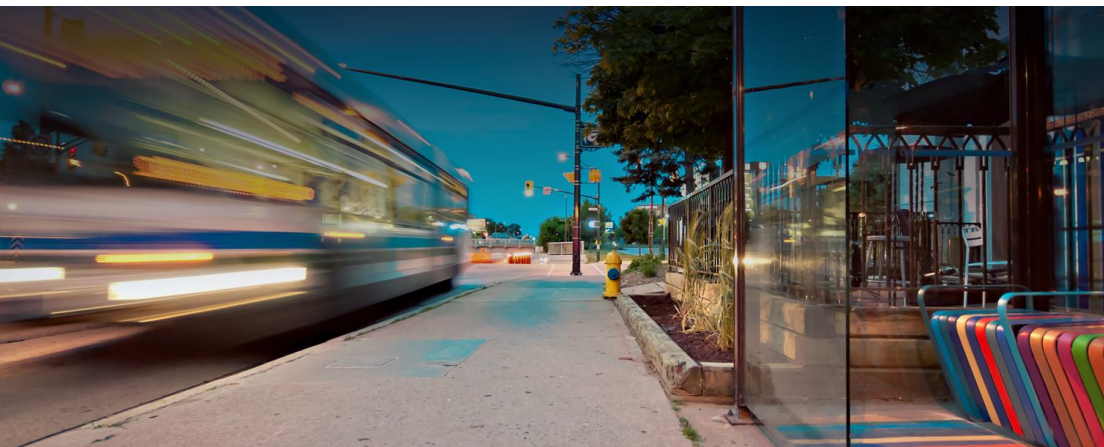
## Objectifs

- Plan stratégique, non contraignant et non figé
- Outil d'aide à la planification de la mobilité à l'échelle de la Commune
- Propositions faites pour chaque mode de déplacement (piétons, PMR, cyclistes, automobiliste, transport de marchandises) et dans le but d'améliorer les conditions de sécurité

## Processus

Décident de lancer le PCM  
et désignent un BE





## Eléments clés du diagnostic

# ATOUTS ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE

## Modes doux - Piétons | PMR | Cyclistes



Aménagements piétons/PMR récents de qualité au centre de Couthuin

Relief plane pour des déplacements ouest <> est

Volonté communale d'agir prioritairement sur ces modes, avec notamment des projets de pistes cyclables (chaussée de Wavre, rue Pravée) et de cheminements intra-îlots



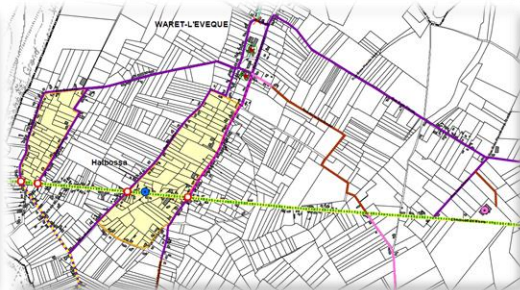
Absence quasi généralisée des trottoirs et d'aménagements cyclables

Relief marqué pour les déplacements nord <> sud

Occupation des trottoirs / accotements par les voitures en stationnement

Manque de sécurité sur certains centres de villages

Urbanisation en ruban, accentuant les distances (perte d'attractivité de la marche & dépendance à l'auto)



# ATOUTS ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE

## Transports en commun



Connexions SNCB intéressantes vers Liège et Namur à partir des gares d'Andenne et de Huy

Bus scolaires permettant d'aller vers les écoles secondaires de Huy et Andenne

Service « Portabus » mis en place et initiatives personnelles de transport groupé depuis Waret-l'Évêque

7 trains au départ d'Andenne à l'heure de pointe du matin, permettant d'aller vers :

- Huy - Liège : 3 trains
- Namur : 4 trains, dont 2 qui continuent
- Ottignies – Bruxelles : 1 train
- Charleroi – Mons : 1 train



Manque de sécurité et d'intermodalité vers et sur de nombreux arrêts TEC

Offre TEC destinée aux besoins des scolaires (peu intéressants en-dehors de ces horaires), bien que certains passages ne sont pas pertinents pour ces derniers

Manque de coordination entre les horaires du TEC et de la SNCB (correspondances peu pertinentes)

Difficulté pour le TEC de renforcer son offre sur un territoire si peu dense



# ATOUTS ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE

## Transport motorisé particulier



Présence de la E42 rendant la commune très accessible (et donc attractive) depuis / vers les agglomérations majeures de Wallonie

Mode de déplacement le plus pratique compte tenu des distances et de la topographie

Présence d'une aire de covoiturage et projet d'une seconde au niveau de l'échangeur 8



Congestion ponctuelle et saturation du stationnement autour des écoles et des activités de Héron (samedi)

Habitude de stationner au plus près de la destination (cela entrave le déplacement des autres modes)

Aménagement routier peu pertinent au regard de la hiérarchisation de certains axes

Type d'urbanisation encourageant cette dépendance





# ATOUTS ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE

## Transport de marchandises et charroi agricole



Interdiction de transit Poids Lourds (hors engins agricoles) sur les voiries communales (mais respect aléatoire)

Importance du secteur agricole dans l'économie de la commune

Présence d'axes structurants dans l'accessibilité PL, avec la E42 et la chaussée de Wavre qui sont destinées à accueillir le trafic de transit des véhicules de grands gabarits



Axes empruntés pas toujours capables d'accueillir ce type de véhicules (altérations importantes de la chaussée)

Contraintes d'emprises pour d'éventuels aménagements du fait de l'importance de conserver la bonne accessibilité par des engins agricoles



# ATOUTS ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE

## Sécurité de circulation et dans les noyaux villageois



Aménagements physiques dissuasifs mis en place, en concertation parfois avec les riverains : chicanes, radars préventifs, etc.

Volonté communale d'agir prioritairement sur les effets de portes et un partage de la voirie entre les différents modes



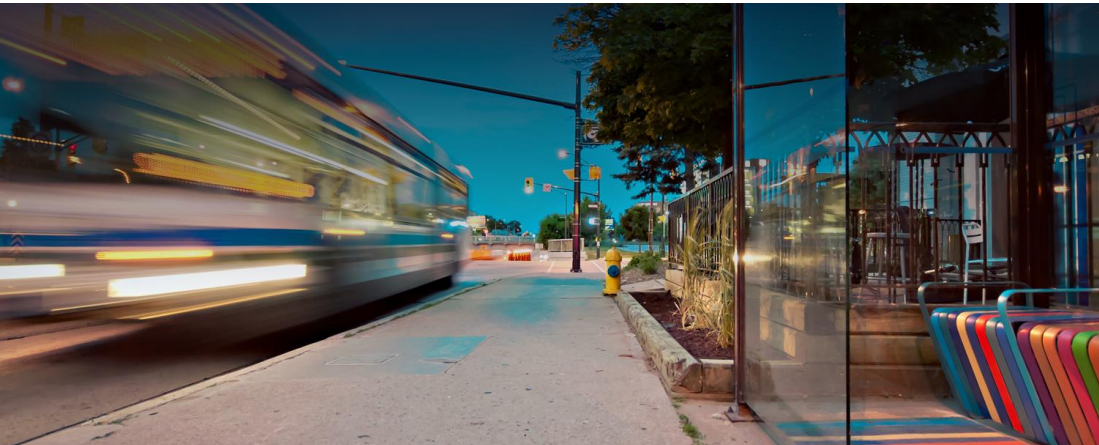
Longueurs des axes, localement peu denses, en zone d'agglomération qui n'incitent pas toujours au respect du 50 km/h

Signalétiques verticales et horizontales généralement trop discrètes

Aménagements de voirie monomodaux (voiture) renforçant le sentiment de priorité pour les automobilistes

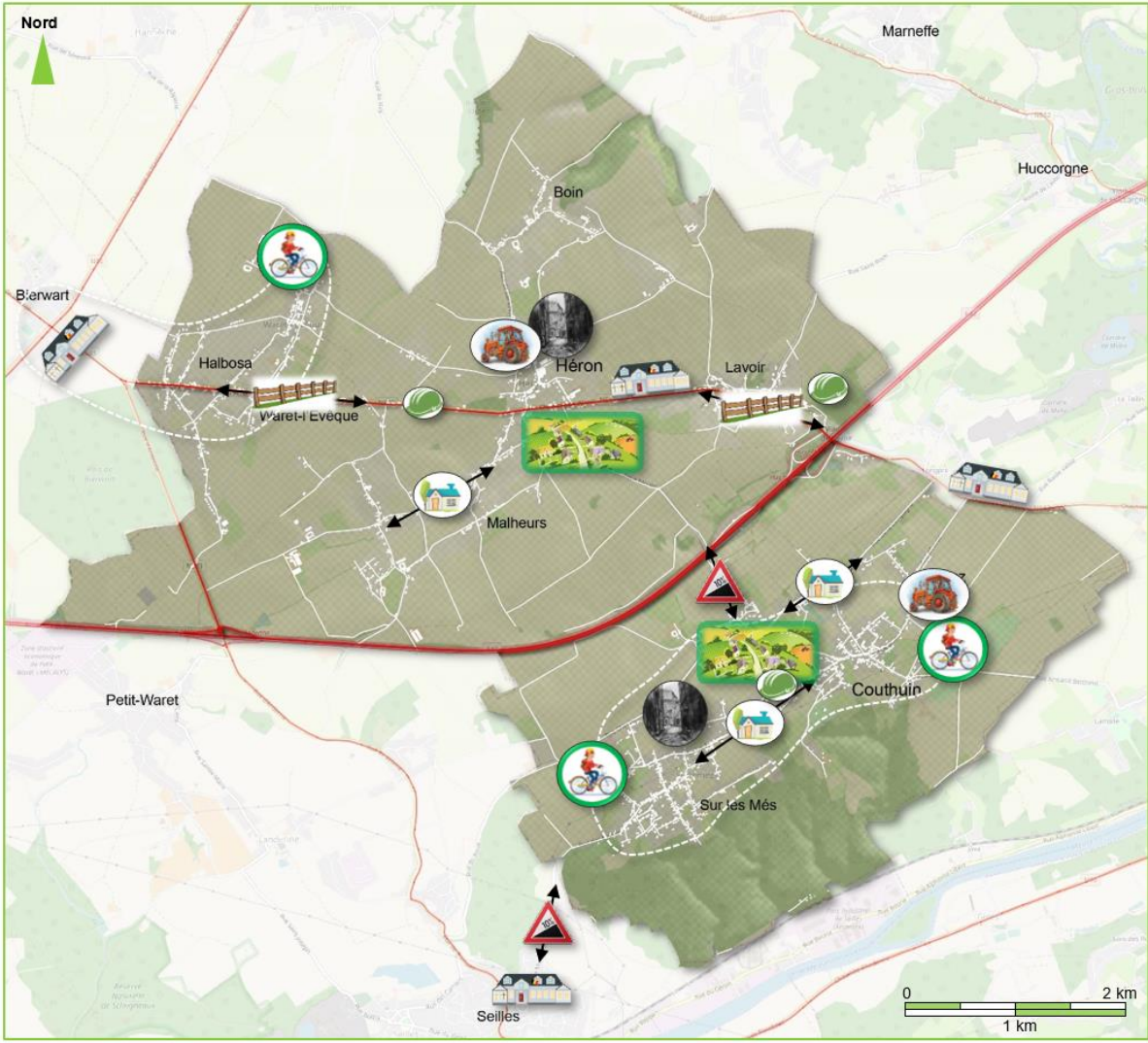
Difficulté de faire évoluer les comportements via la sensibilisation





## Principaux objectifs du plan




# CONTRAINTES ET POTENTIALITÉS



### 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

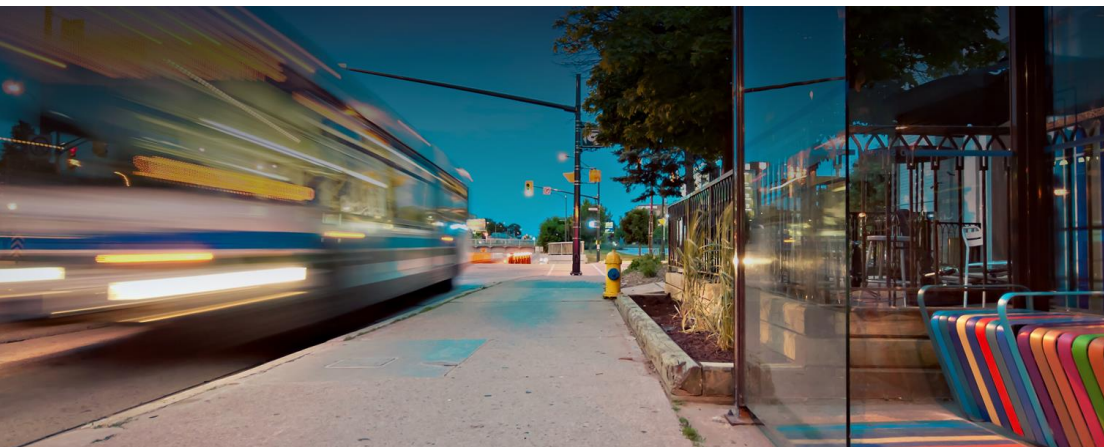
- Zone de pertinence au développement des modes doux (domicile – école, domicile – centre) 
- Cadre attractif pour des développements résidentiels, profitant des paysages ruraux et du niveau d'accessibilité 
- Projets en cours au travers des différents plans et schémas communaux : piste cyclable chaussée de Wavre et projet « Moulin » 

# OBJECTIFS GÉNÉRAUX ET PARTICULIERS

Objectifs Généraux	Objectifs Particuliers de mobilité	Thématiques						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 Héron
		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 inadapés 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, atténuer 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

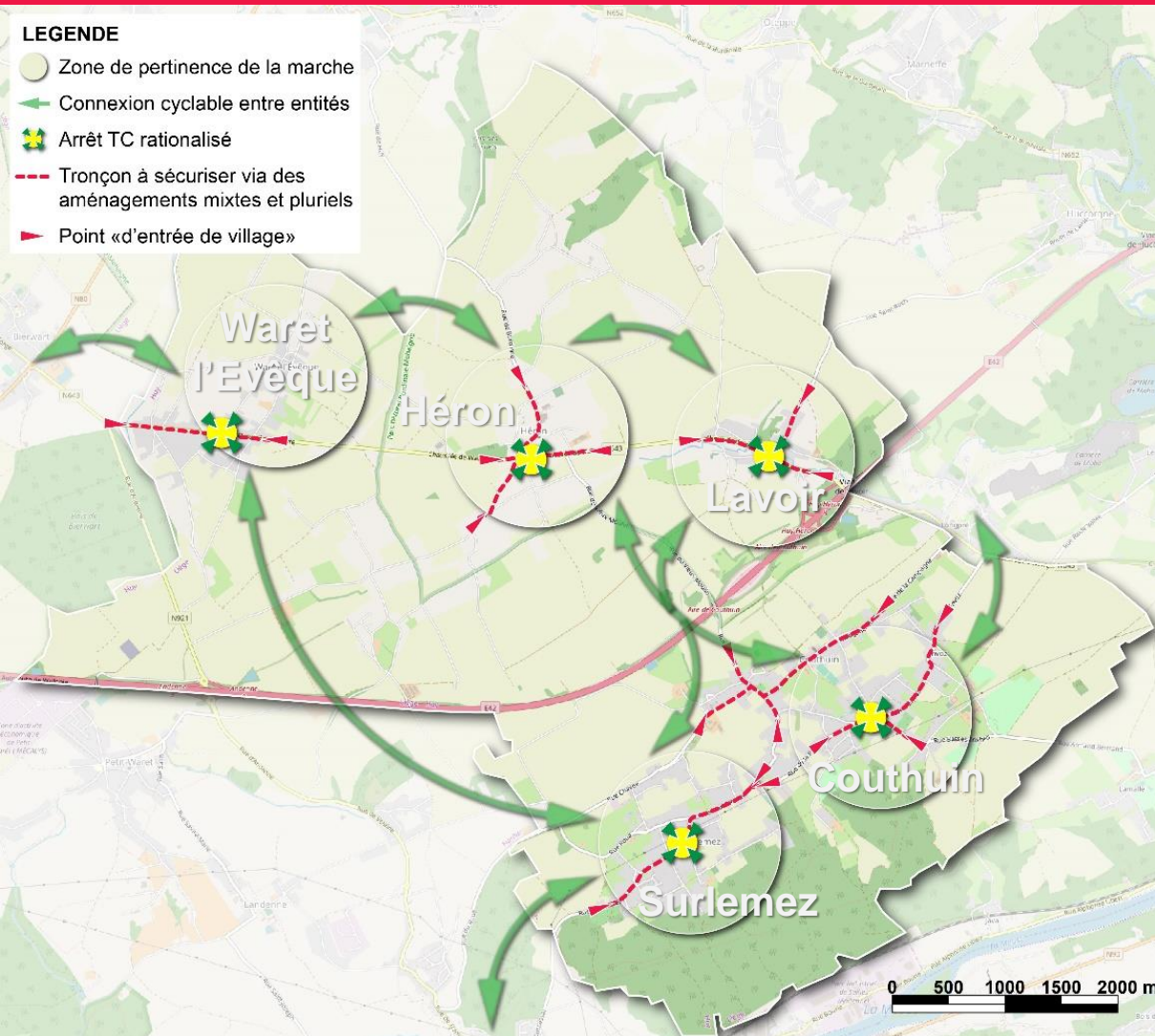
# OBJECTIFS GÉNÉRAUX ET PARTICULIERS

Objectifs Généraux	Objectifs Particuliers de mobilité	Thématiques						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				Héron	
		2	Réduire les possibilités de stationnement 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



## Plan d'action

# SCHÉMA INTERMODAL DE DÉPLACEMENT



**Marche** : Développement du réseau piéton / PMR selon des rayons de 800 m autour des centralités

**Vélo** : Proposer des connexions systématiques (sécurisées et réalisables) entre entités

**TC** : Aménagement multimodaux préférentiels autour des arrêts principaux

**Véhicule particulier / Sécurité** : Atténuer les nuisances dues au trafic sur les traversées de villages

**Poids lourds** : Permettre un report plus efficace sur les axes les plus capacitaires



# PROPOSITIONS DE MESURES

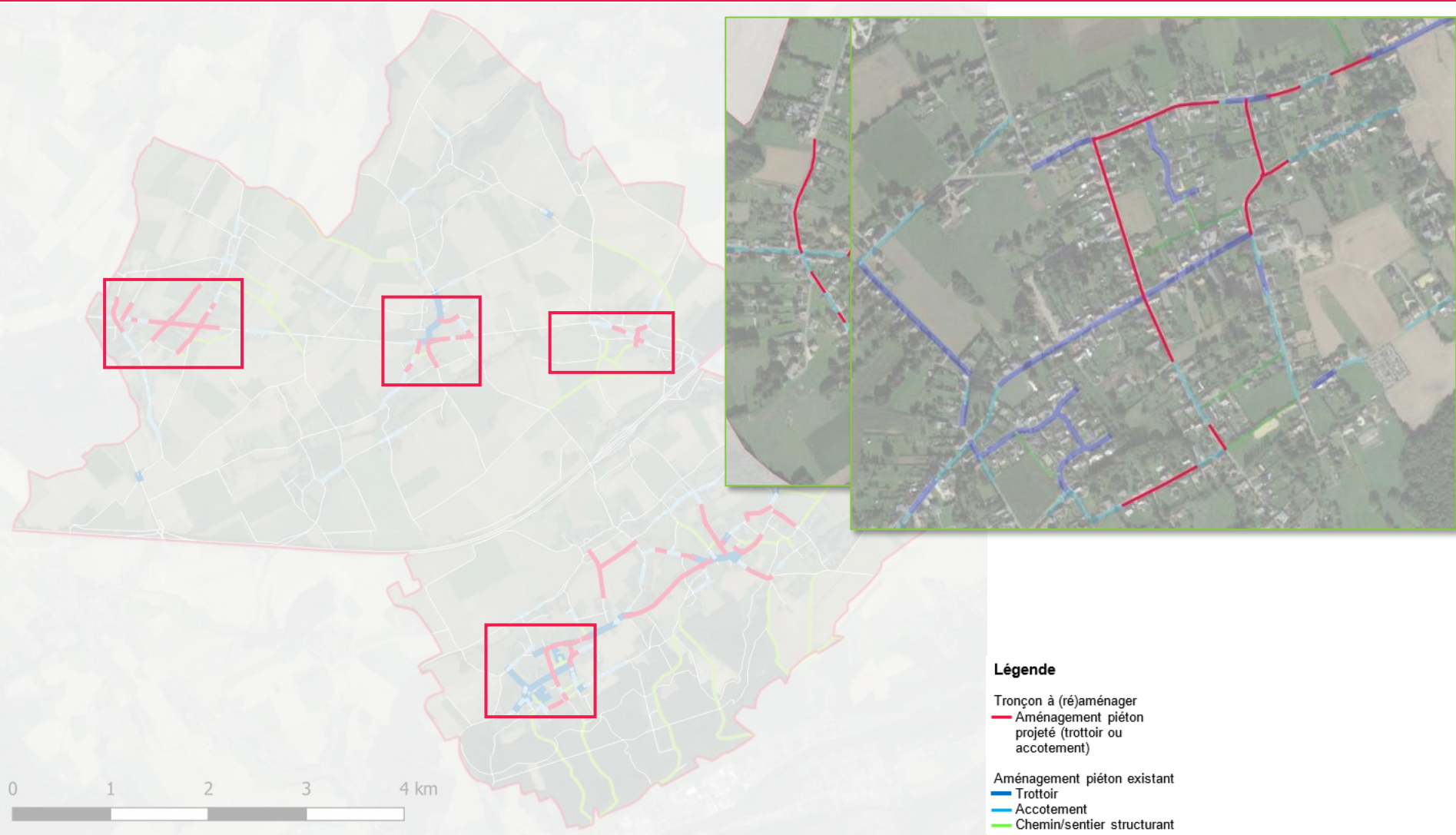
Proposition de **22 mesures** dans le plan d'action

Phasage selon **trois temporalités** : exercice en cours de discussion, de manière à équilibrer les interventions et les budgets dans le temps

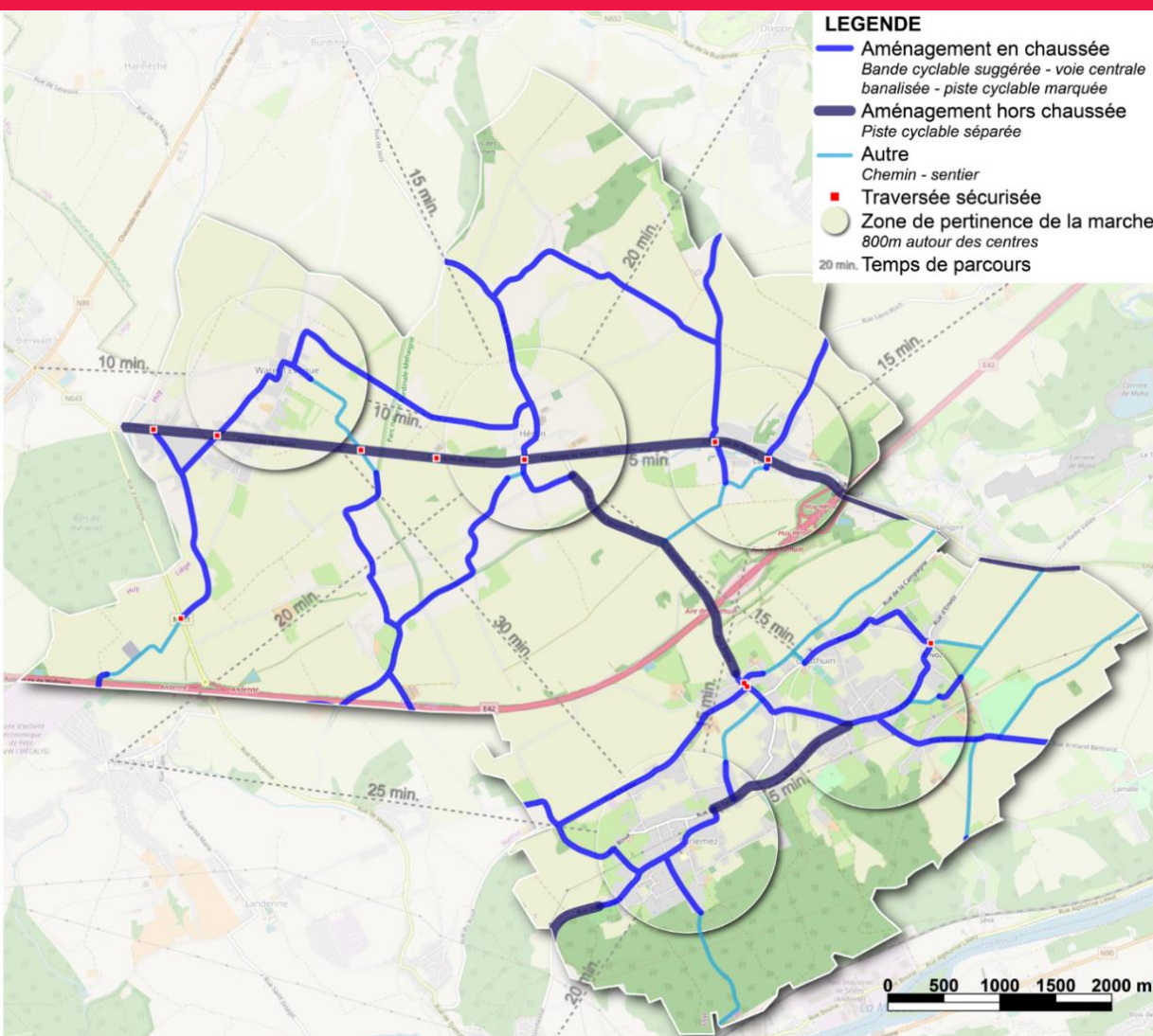
- Court terme : pallier rapidement les problèmes de sécurité et prise en compte des projets déjà lancés
- Moyen terme : développer les réseaux de mobilité alternative à la voiture
- Long terme : mise en place des interventions plus ambitieuses et coûteuses

Thématique	Court Terme	Moyen terme	Long terme		
Piéton / PMR	1/3	1/3	1/3	<b>1</b>	5%
Cyclable	1 + 1/3	1 + 1/3	1/3	<b>3</b>	14%
Transport en commun		1		<b>1</b>	5%
Circulation et sécurité	4	3		<b>7</b>	32%
Stationnement		1		<b>1</b>	5%
Mobilité scolaire	1			<b>1</b>	5%
Transport de marchandises		1		<b>1</b>	5%
Esquisses (aménagement multimodaux)	2	4	1	<b>7</b>	32%
	<b>9</b> 39%	<b>12</b> 53%	<b>2</b> 8%	<b>22</b>	

# VOLET PIÉTONS / PMR



# VOLET CYCLABLE – RÉSEAU GLOBAL



Connecter le plus **directement possible** les centralités

Réserver les **aménagements hors chaussée** aux axes concernés par un trafic important, de forts dénivelés

Maximiser le **partage de voirie** lorsque c'est possible

# VOLET CYCLABLE – STATIONNEMENT VÉLO

Listing des règles d'opportunité de mise en œuvre :

- Visibilité des places : assurer le contrôle social, encourager l'utilisation
- Supports d'attache adaptés



- Localisation au plus près du point de destination : éviter que du mobilier, plus accessible, ne soit préféré aux supports d'attache
- Proposer des offres adaptées aux fonctions : courte et longue durées, ratio selon l'affectation desservie, etc.

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

# VOLET CYCLABLE – SENSIBILISATION

Aide à l'acquisition d'un VAE : prime communale de 200 € par vélo neuf

Plan de jalonnement cyclable : Informations concernant les temps de trajet pour les modes vélo et VAE

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

Temps de parcours pour relier les différentes entités (en min.)	Waret			Heron			Lavoir			Couthin			Surlomez		
	Temps voiture	Temps vélo électrique	Temps vélo	Temps voiture	Temps vélo électrique	Temps vélo	Temps voiture	Temps vélo électrique	Temps vélo	Temps voiture	Temps vélo électrique	Temps vélo	Temps voiture	Temps vélo électrique	Temps vélo
Heron	5	7	10												
Lavoir	5	12	17	2	5	7									
Couthin	9	17	24	6	11	15	5	10	14						
Surlomez	10	18	25	7	13	18	7	12	17	4	6	8			
Andenne	11	20	29	10	18	26	11	19	27	9	13	19	5	8	11
Bierwart	4	6	9	5	11	16	6	16	23	10	21	30	10	20	29
Burdinne	7	10	14	5	10	15	7	16	22	11	21	30	12	22	32
Wanze	11	27	38	8	20	29	6	15	21	7	13	19	10	19	27

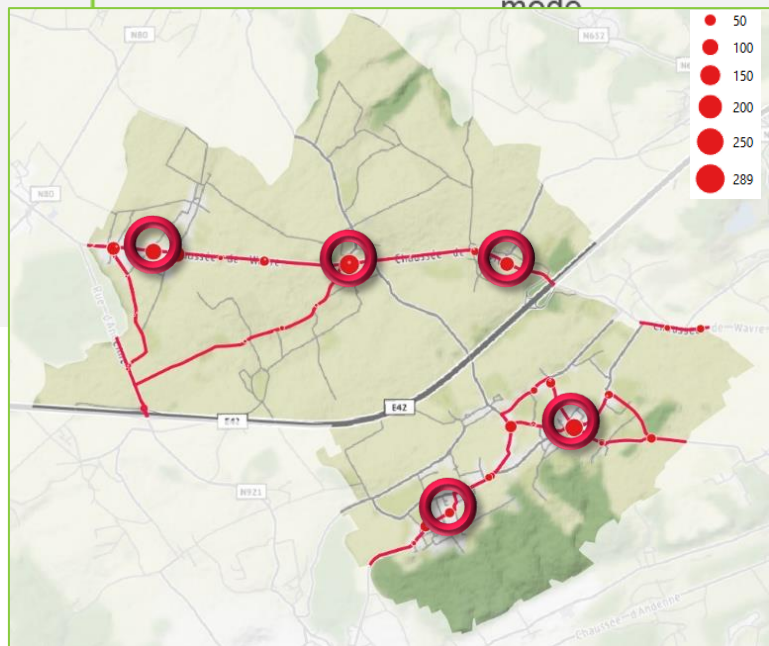
  moins du double de temps de parcours par rapport à la voiture  
  plus du double de temps de parcours par rapport à la voiture

# VOLET TRANSPORT EN COMMUN

Contraintes de développement de ce mode sur un territoire tel que celui de Héron (peu dense, distant des grandes agglomérations, éloigné des grands axes de connexion TC, etc.)

Propositions faites afin d'améliorer l'attractivité des arrêts principaux :

- Cibler une série d'arrêts « plus intéressants », car centraux, plus accessibles (ou susceptibles de l'être) via les réseaux cyclo-piéton-PMR, présents le long d'un axe structurant du territoire, etc.
- Améliorer le confort, la sécurité et la multimodalité à ces arrêts : abris, parking vélos, etc.
- ? : Renforcer les fréquences via la mise en place de lignes plus rapides car faisant moins d'arrêts ou des circuits plus directs



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

# VOLET TRAFIC ROUTIER & SÉCURITÉ

## Sécuriser les entrées de village

Plusieurs axes actuellement concernés par des problématiques de vitesse

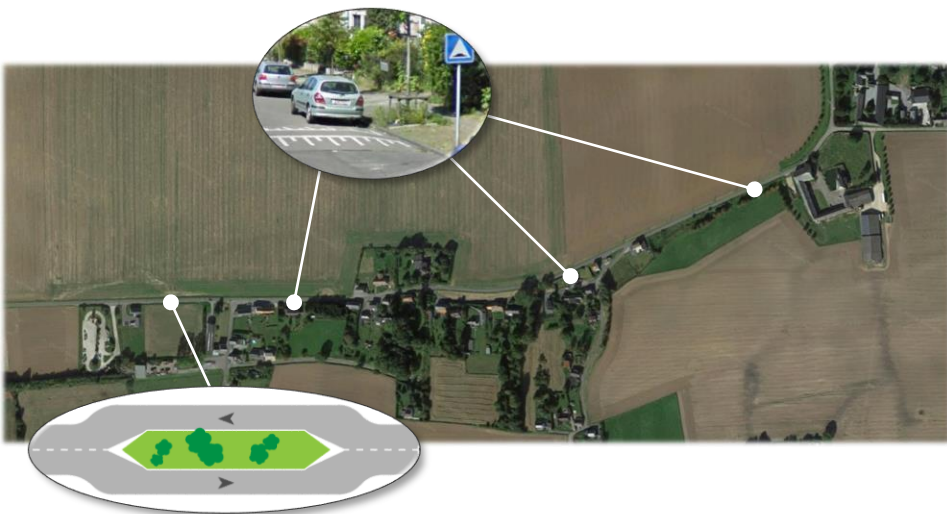
Propositions d'aménagements faites afin d'induire des ralentissements et améliorer le confort de déplacement des modes dits « doux » :

- Opérations de requalification des espaces publics : le ralentissement est induit par la prise de conscience d'évoluer en zone d'agglomération (avec un partage de l'espace public avec d'autres usagers)
- Aménagements ponctuels de ralentissement

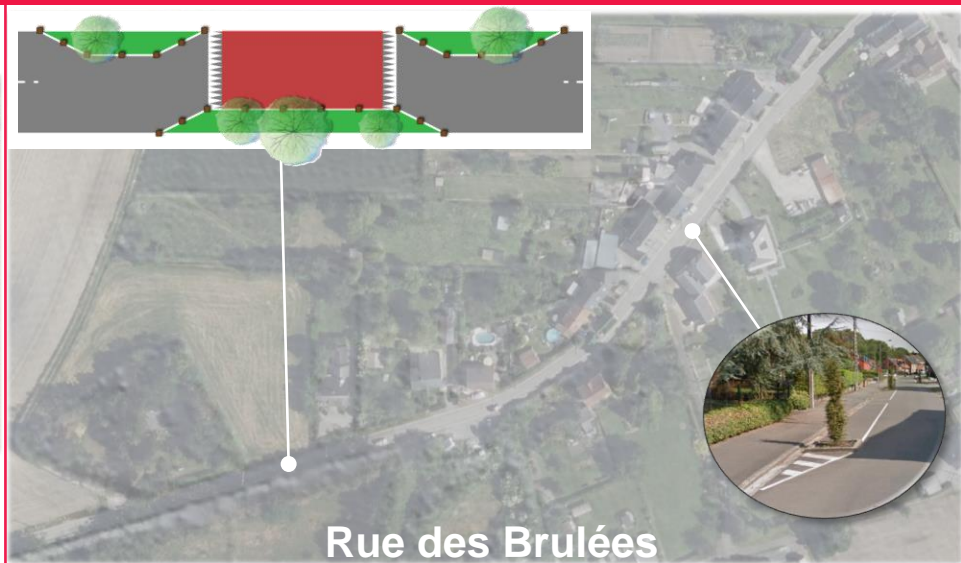
	Type de voirie			Transport en commun, PL et charroi agricole	Contrainte(s) spécifique(s)	Coût	Efficacité par rapport au ralentissement	Association
	Vitesse	Charge de trafic max. (sur 24h - 2 sens)	Hiérarchisation					
Coussin	<= 50 km/h	10.000	Liaison locale et inf.	Compatible	Pas dans un virage Pas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

# VOLET TRAFIC ROUTIER & SÉCURITÉ

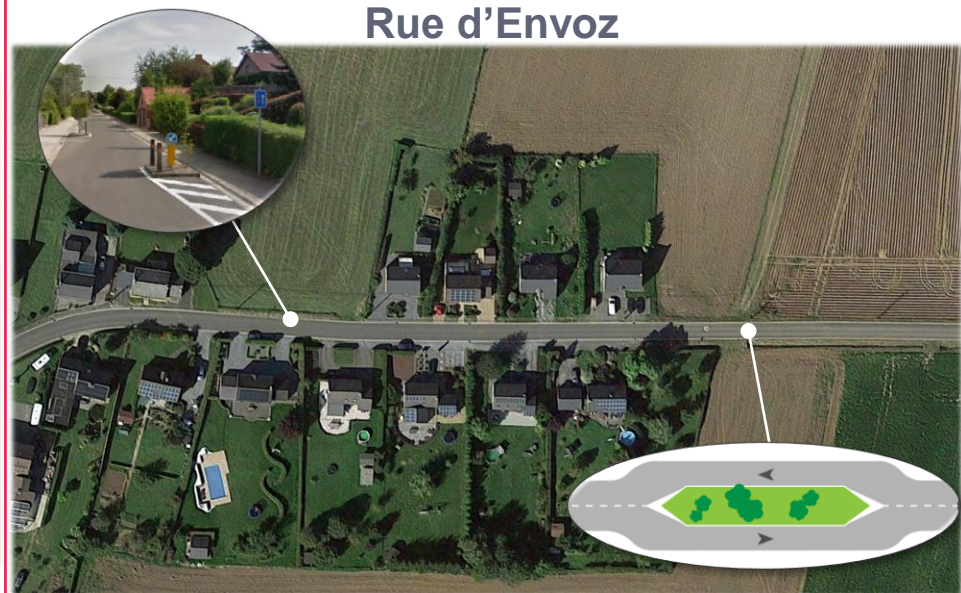
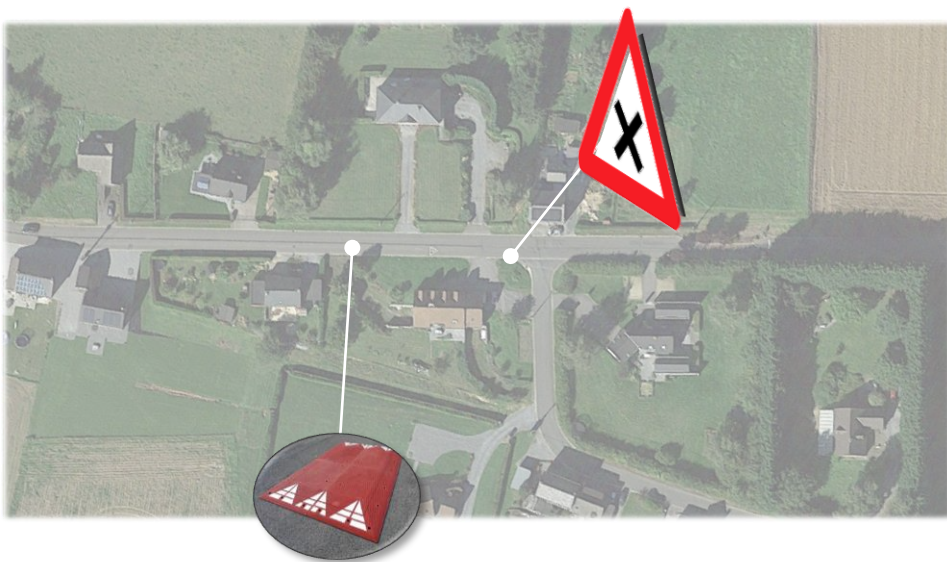
## Sécuriser les entrées de village



Rue Chavée  
Rue de la Campagne



Rue des Brulées  
Rue d'Envoz





# VOLET TRAFIC ROUTIER & SÉCURITÉ

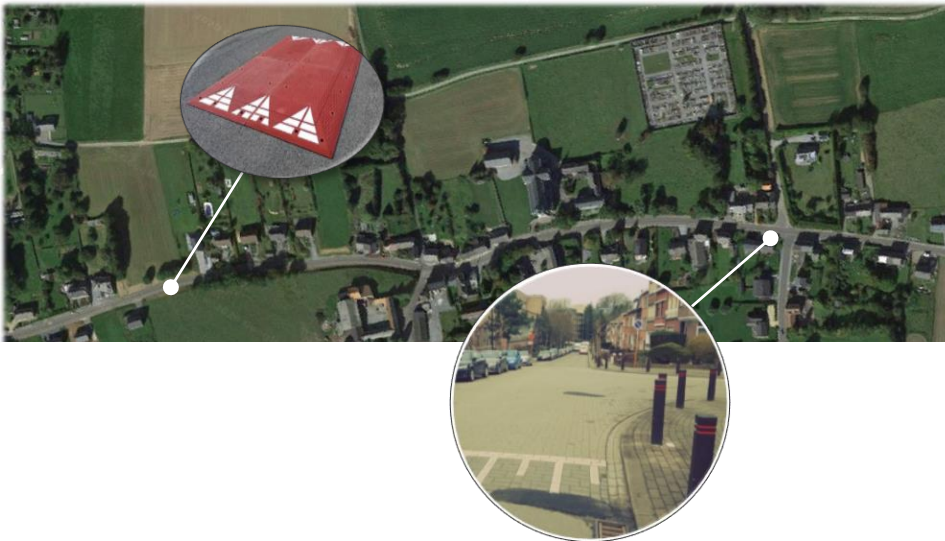
## Sécuriser les traversées de village



Traversée de Warêt-L'Evêque  
Traversée de Couthuïn



Traversée de Lavoïr



# VOLET STATIONNEMENT

Plusieurs axes actuellement concernés par des **problématiques de stationnement** :

- Stationnement sur les zones de trottoir : habitude, impunité, absence de zone spécifiquement destinée au stationnement, crainte de dommage sur le véhicule, etc.
- Faible utilisation de certains parkings : Manque de visibilité, habitude de se garer au plus près de la destination, etc.
- Pic de demande : autour des entrées/sorties d'école, au niveau du centre de Héron (commerces, etc.), lors du marché de Couthuin, lors des cours de sport, etc.
- Absence de zone de stationnement spécifique : emprise de voirie réduite, voiries quasi toutes à double-sens

**Pistes de solution** globales :

- Délimitation des places de stationnement sur la voirie
- Empêcher physiquement de monter sur les trottoirs (bordures surélevées, potelets, etc.)
- Améliorer la visibilité des parkings existants et des connexions piétonnes entre ceux-ci et les pôles attracteurs
- Sensibiliser aux bons comportements, puis sanctionner

# VOLET MOBILITÉ SCOLAIRE

Travail selon deux axes, afin d'aboutir à des résultats concrets d'amélioration et de mise en sécurité des enfants → viser une addition d'effets plutôt que d'attendre un changement sur base d'une unique action

## Actions de sensibilisation

- **Encourager** le report vers la marche ou le vélo (vélobus, REVe, Bike2School) → créer des émulations auprès des scolaires et de leurs parents.
- **Conscientiser** par rapport aux problématiques induites par un stationnement double-file, sur trottoir (faux PV, affiches d'enfants, etc.).
- **Mettre en relation** les parents afin d'aménager une organisation des déplacements groupés (Pedibus, Cyclobus, navettes groupées en voiture).

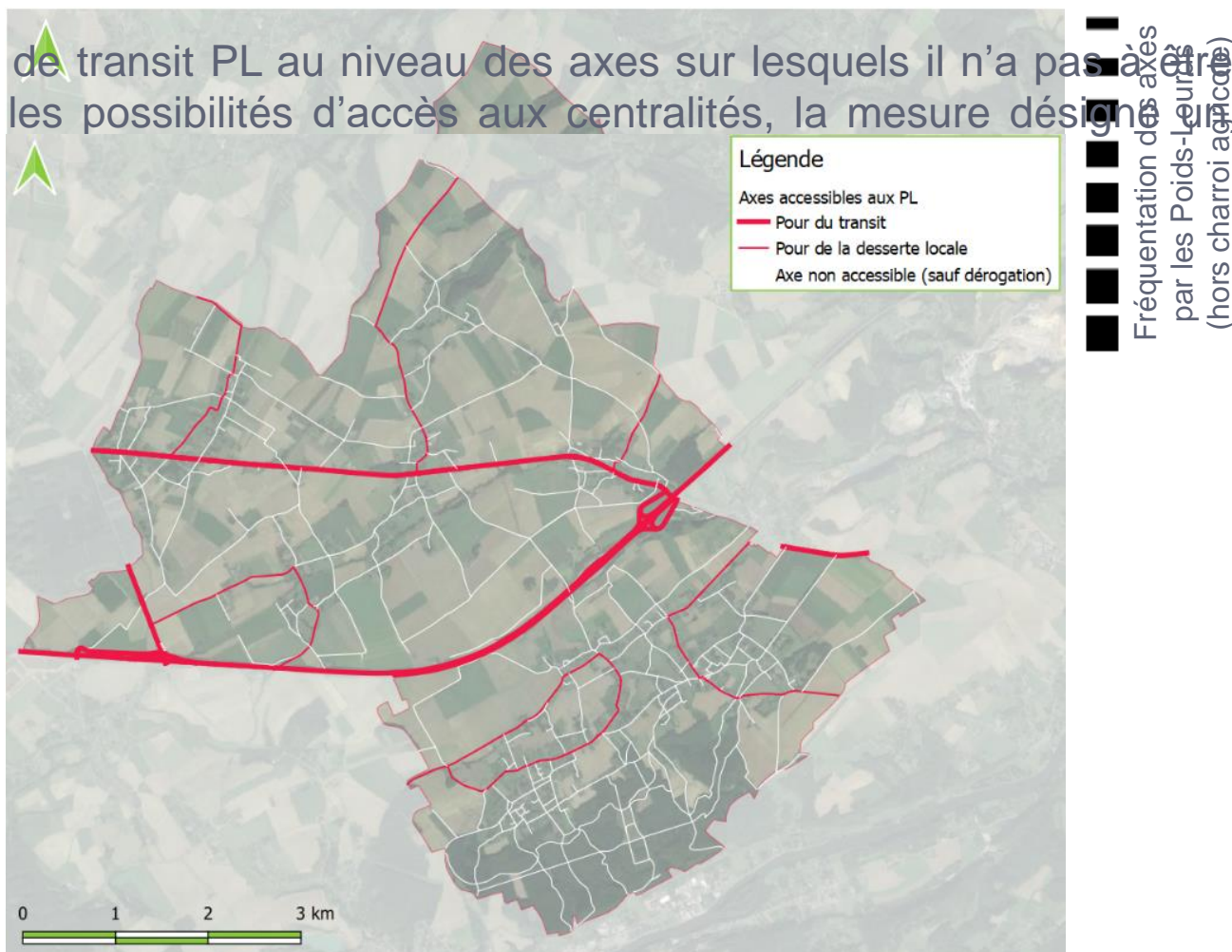
## Actions contraignantes

- **Engager des aménagements** de sécurisation des déplacements et abords des écoles :
  - Mise en valeur et sécurisation des traversées et zone de trottoir.
  - Désigner strictement les zones dédiées au stationnement.
  - Proposer des rues scolaires.
- **Sanctionner** les comportements non adaptés (via des avertissements de la part du personnel communal et/ou la Police).

# VOLET TRANSPORT DE MARCHANDISES

Plusieurs axes actuellement concernés par des **problématiques de trafic de transit PL**

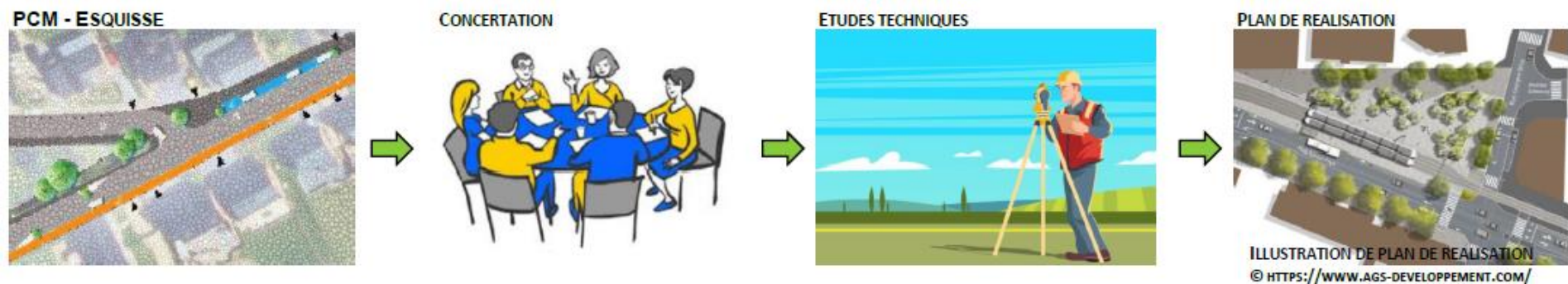
Pour limiter le trafic de transit PL au niveau des axes sur lesquels il n'a pas à être présent, tout en maintenant les possibilités d'accès aux centralités, la mesure désignée sur le **plan de jalonnement**



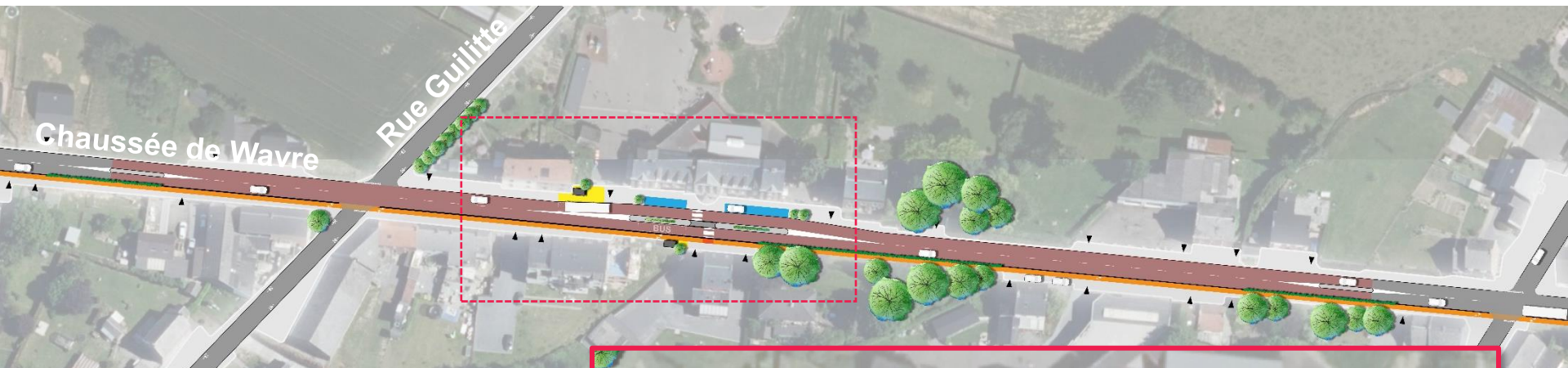
# VOLET ESQUISSES

## Esquisses :

- proposition/vision d'aménagement multimodal pour une zone précise
- visent à initier une réflexion en vue d'études projet plus poussée si il est décidé de mettre en œuvre la proposition d'aménagement
- Permettent une concertation ultérieure et des modifications si nécessaires

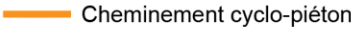

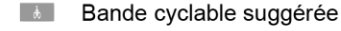

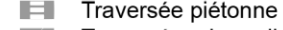



# VOLET ESQUISSES – WARET-L'EVÊQUE


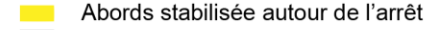
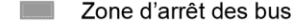


## Légende

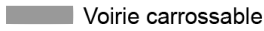

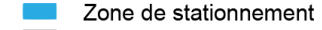
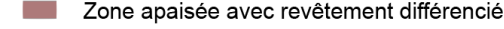
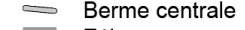

### Volet piétons/PMR/cyclistes

-  Cheminement cyclo-piéton  F99a
-  Bande cyclable suggérée
-  Accotement / trottoir
-  Traversée piétonne
-  Traversées de cyclistes




### Volet Transport en Commun

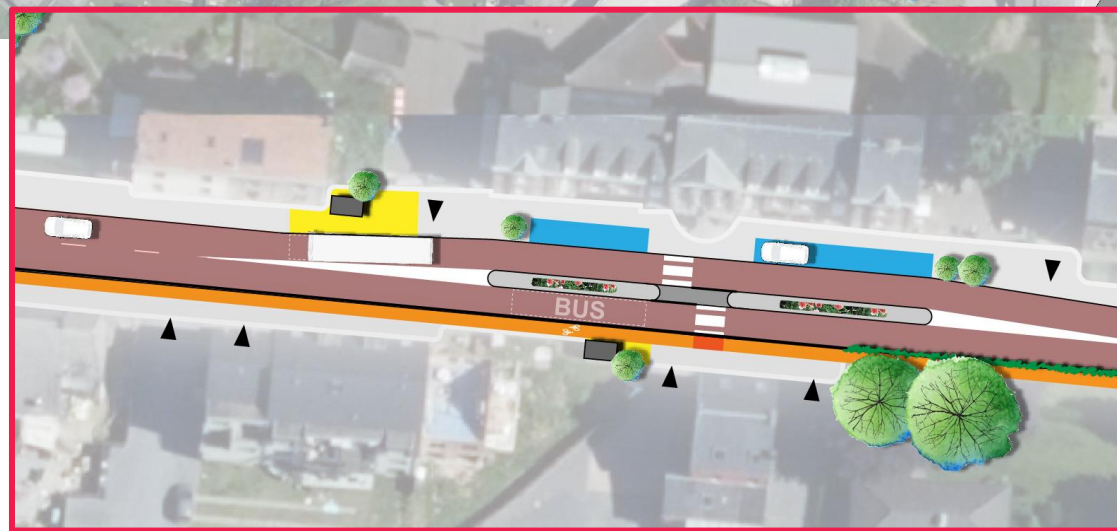
-  Abris bus
-  Abords stabilisée autour de l'arrêt
-  Zone d'arrêt des bus

### Volet Circulation routière

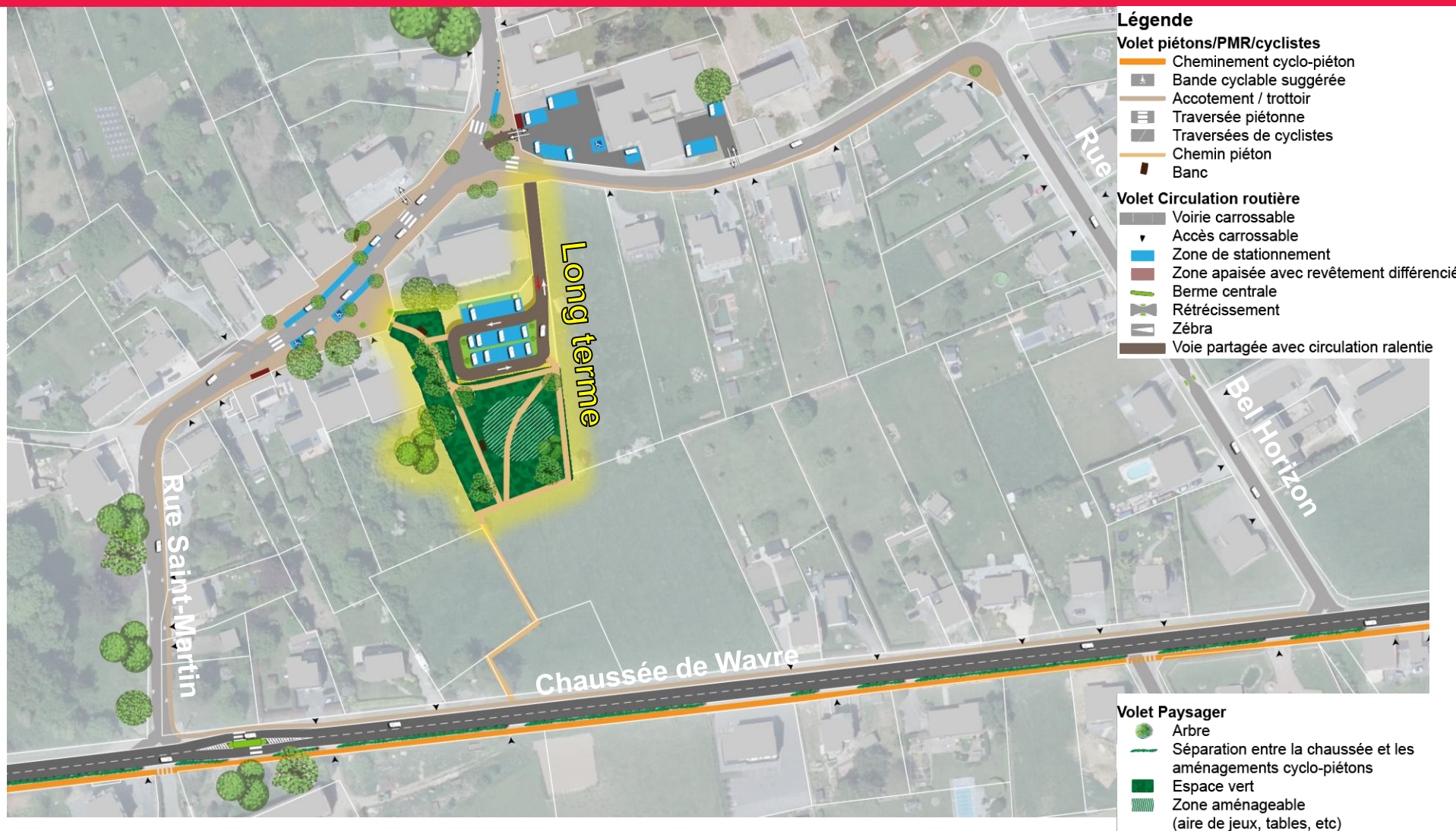
-  Voirie carrossable
-  Accès carrossable
-  Zone de stationnement
-  Zone apaisée avec revêtement différencié
-  Berme centrale
-  Zébra

### Volet Paysager

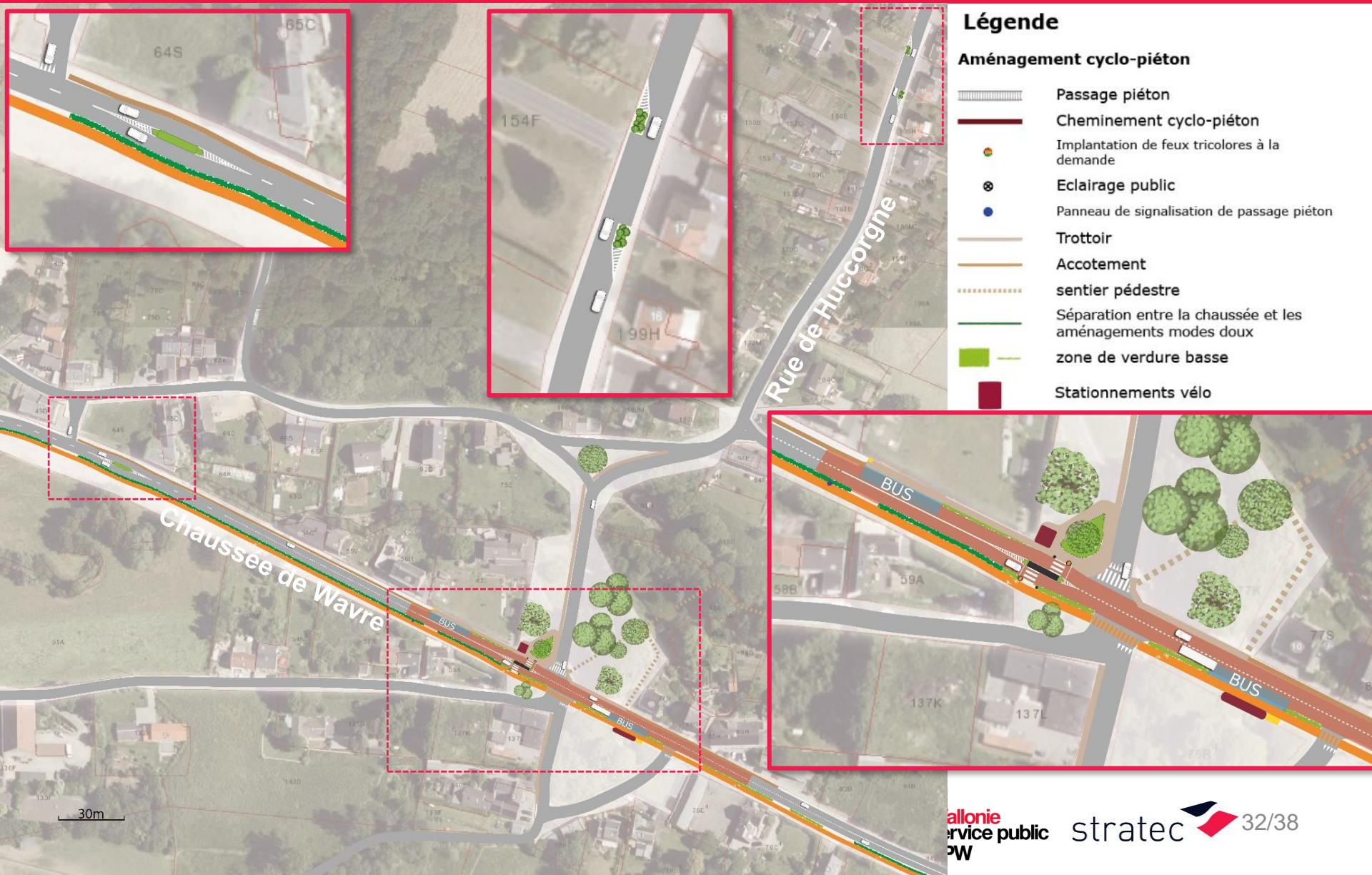
-  Arbre
-  Haie
-  Plantations basses - Fleurs



# VOLET ESQUISSES – HÉRON

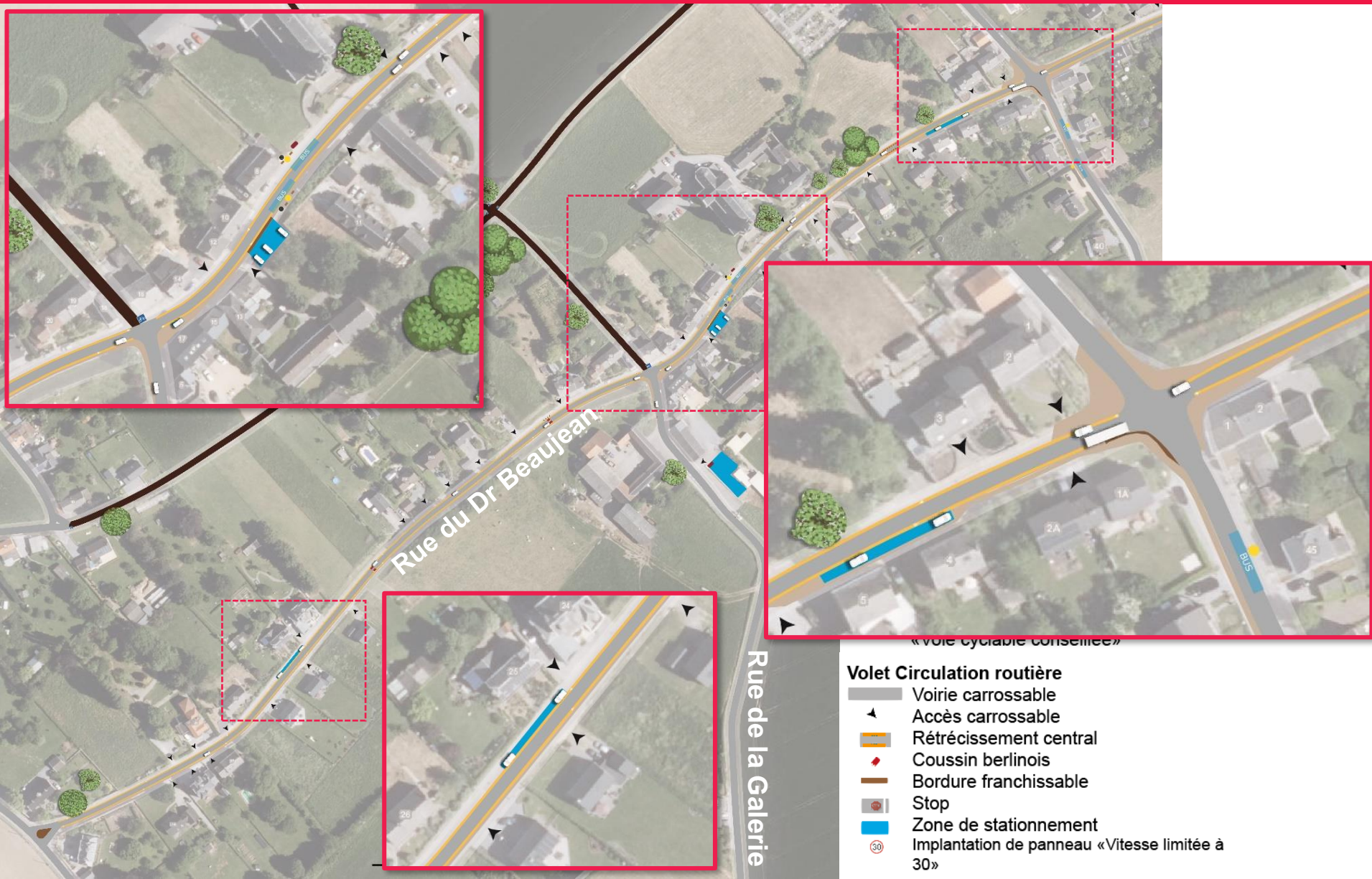


# VOLET ESQUISSES – LAVOIR





# VOLET ESQUISSES – RUE DR BEAUJEAN



# VOLET ESQUISSES – COUTHUIN-CENTRE



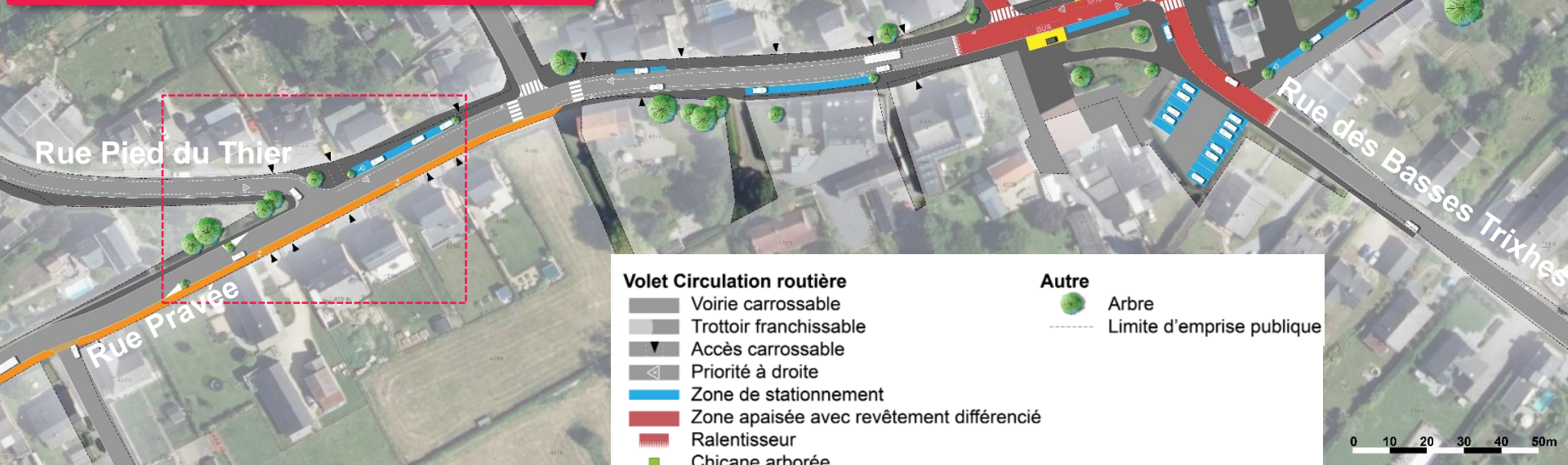
## Légende

### Volet piétons/PMR/cyclistes

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

### Volet Transport en Commun

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

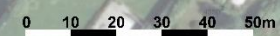


### Volet Circulation routière

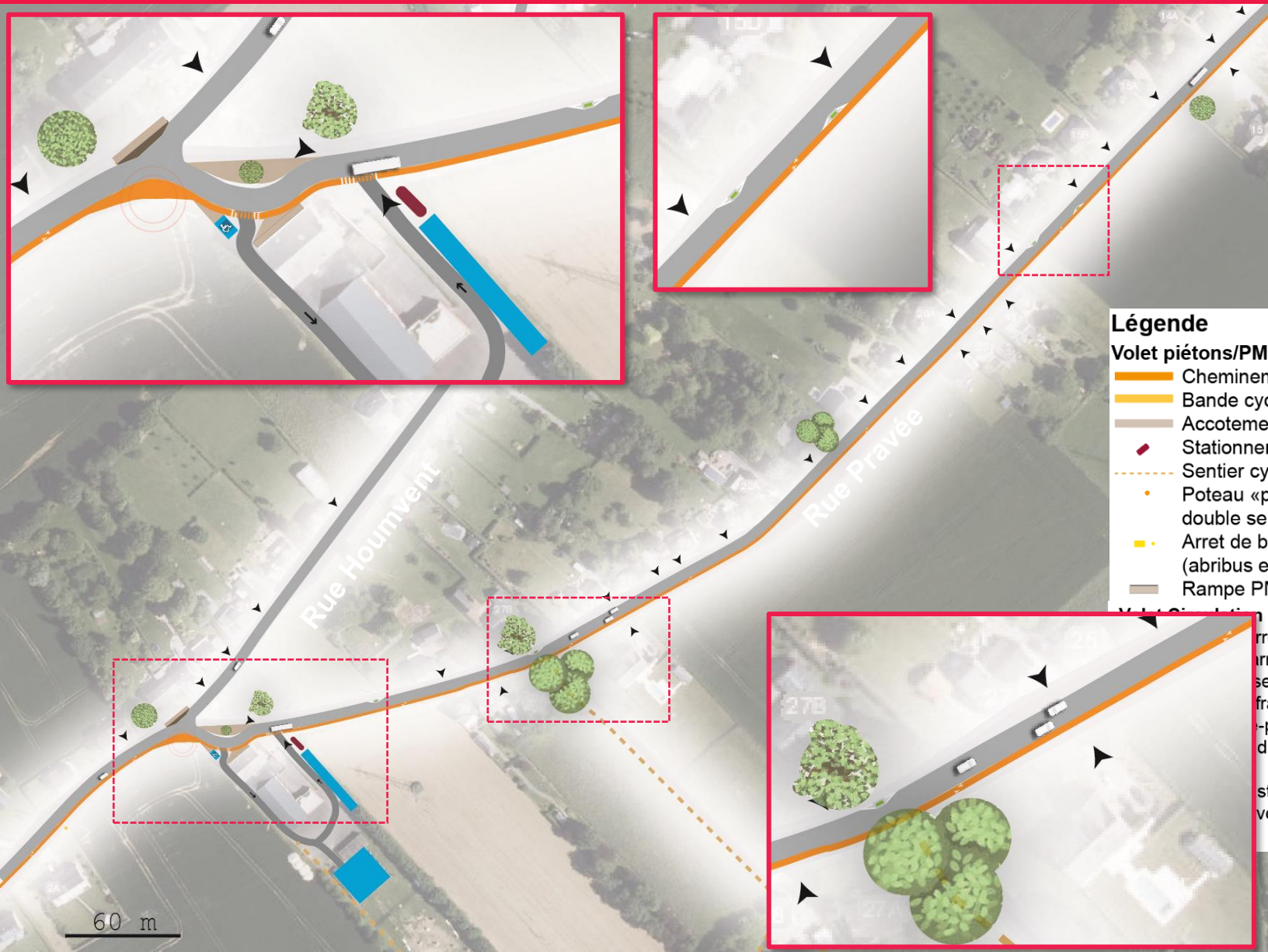
- Voirie carrossable
- Trottoir franchissable
- Accès carrossable
- Priorité à droite
- Zone de stationnement
- Zone apaisée avec revêtement différencié
- Ralentisseur
- Chicane arborée

### Autre

- Arbre
- Limite d'emprise publique



# VOLET ESQUISSES – RUE PRAVÉE



## Légende

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

- Voie routière
- Voie traversable
- Voie traversable
- Voie à sens unique
- Voie franchissable
- Voie à passage
- Voie à passage
- Voie à passage du rayon de giration minimal
- Voie à stationnement
- Voie à stationnement (hors espace public)

60 m

# VOLET ESQUISSES – SURLEMEZ



## Légende

### Volet piétons/PMR/cyclistes

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

### Volet Transport en Commun

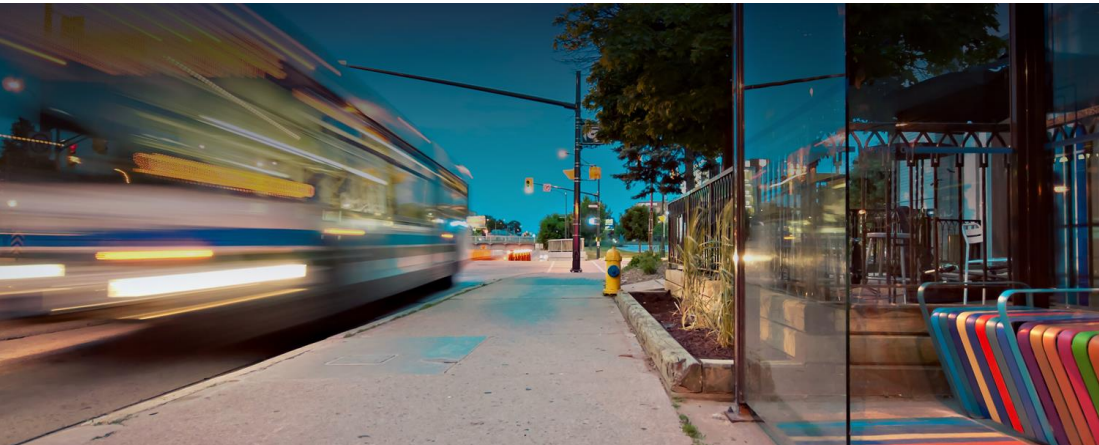
- Arrêt de bus
- BUS Zone d'arrêt des bus

### Volet Circulation routière

- Voirie carrossable
- ▼ Accès carrossable
- ◁ Priorité à droite
- Zone de stationnement
- ▨ Dépose minute
- Zone apaisée
- Rue scolaire

### Autre

- Arbre



## Tableau des mesures

# Synthèse des mesures

## Thématiques

### Court Terme Moyen terme Long terme

Thématiques	Court Terme	Moyen terme	Long terme	Total	Pourcentage
Piéton/PMR	750.000 €	750.000 €	750.000 €	2.250.000 €	32%
Cyclable	1.100.000 €	1.105.000 €	1.100.000 €	3.305.000 €	46%
Transport en commun	- €	- €	- €	- €	0%
Circulation et sécurité	100.000 €	420.000 €	- €	520.000 €	7%
Stationnement	- €	- €	- €	- €	0%
Mobilité scolaire	- €	- €	- €	- €	0%
Transport de marchandises	- €	- €	- €	- €	0%
Esquisses	240.000 €	360.000 €	450.000 €	1.050.000 €	15%
<b>Total</b>	<b>2.190.000 €</b>	<b>2.635.000 €</b>	<b>2.300.000 €</b>	<b>7.125.000 €</b>	
	31%	37%	32%		

PI  
C  
C  
C  
T  
C  
C

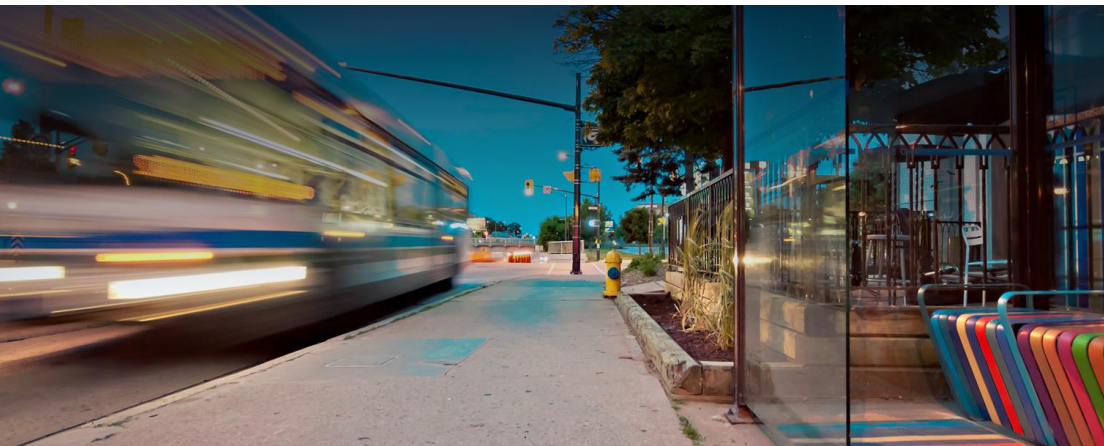
Thématique	Acteur(s) concerné(s)	Budget	Budget repris dans autre mesure
Circulation / long terme	Héron, Tous à pied	2.250.000 €	
Circulation / long terme	SPW, Héron	3.300.000 €	
Moyen terme	Héron	5.000 €	
Court Terme	Héron	- €	
Moyen terme	TEC, SPW, Héron, Tous à pied	- €	
Court Terme	Héron	35.000 €	
Court Terme	Héron	15.000 €	
Court Terme	Héron	25.000 €	
Moyen terme	SPW, Héron, Tous à Pied	300.000 €	

Circulation et sécurité	TR - 1b	Sécuriser l'entrée rue des Brulées	Surlemez	Court Terme	Héron	25.000 €
Circulation et sécurité	TR - 1c	Sécuriser l'entrée rue de la Campagne	Couthuin	Court Terme	Héron	15.000 €
Circulation et sécurité	TR - 1d	Sécuriser l'entrée rue d'Envoz	Couthuin	Court Terme	Héron	25.000 €
Circulation et sécurité	TR - 2a	Sécuriser la traversée de Warêt l'Evêque	Warêt l'Evêque	Moyen terme	SPW, Héron, Tous à Pied	300.000 €
Circulation et sécurité	TR - 2b	Sécuriser les traversées de Lavoir				
Circulation et sécurité	TR - 2c	Sécuriser la rue Dr Beaujean				
Stationnement	ST - 1	Optimiser le partage des espaces publics				
Mobilité scolaire	MS - 1	Améliorer la sécurité aux abords des écoles				
Transport de marchandises	TM - 1	Limiter le trafic PL au sein des entités				
Esquisses	Esq - 1	Traversée de Warêt l'Evêque				
Esquisses	Esq - 2	Centre de Héron				
Esquisses	Esq - 3	Traversée de Lavoir				
Esquisses	Esq - 4	Rue du Dr Beaujean				
Esquisses	Esq - 5	Centre de Couthuin				
Esquisses	Esq - 6	Rue Pravée				
Esquisses	Esq - 7	Ecoles de Surlemez				

## Thématique

### Court Terme Moyen terme Long terme

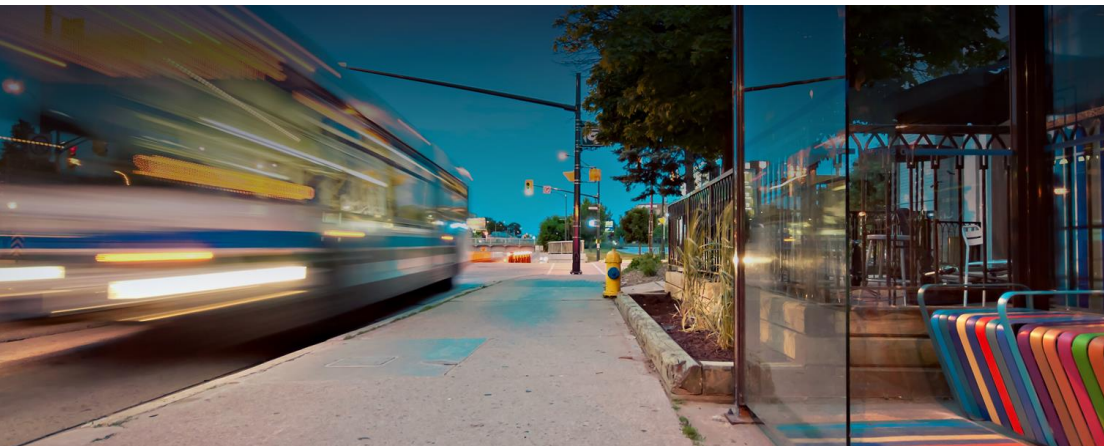
Thématique	Court Terme	Moyen terme	Long terme	Total	Pourcentage
Piéton/PMR	0,33	0,33	0,33	1	5%
Cyclable	1,33	1,33	0,33	3	14%
Transport en commun	-	1	-	1	5%
Circulation et sécurité	4	3	-	7	32%
Stationnement	-	1	-	1	5%
Mobilité scolaire	1	-	-	1	5%
Transport de marchandises	-	1	-	1	5%
Esquisses	2	4	1	7	32%
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>22</b>	
	39%	53%	8%		



Des questions?

Nous vous invitons à nous faire part de vos questions en complétant le formulaire en ligne accessible via ce lien <https://forms.gle/UbPWcTP9Ptay9ZHA8> ou le QR-code ci-contre pour le **04 mars 2021** au plus tard. Une séance de questions-réponses est organisée le **11 mars 2021 à 19h30**, en visio-conférence.





Merci de votre attention

## STRATEC

Julie SIMON  
[j.simon@stratec.be](mailto:j.simon@stratec.be)

Thibaud STEPHAN  
[t.stephan@stratec.be](mailto:t.stephan@stratec.be)

## SPW

Sophie LAMBERT  
[sophie.lambert@spw.wallonie.be](mailto:sophie.lambert@spw.wallonie.be)

## Commune de Héron

Marie-Laurence JACQUERYE  
Lidvine WEBER  
Luc VIATOUR