

Plan Communal de Mobilité de Sambreville

Phase 1/A: Bilan du PCM de 2003

Projet de rapport final

Novembre 2022



Commune de Sambreville

Suivi de la mission		
Version du document	1	
Date du document	Novembre 2022	
Statut du document	~~Travail~~ , Temporaire ou Final	
Personnes de contact	Commune de Sambreville	Pierre Petit
	SPW Mobilité et Infrastructures	Damien Tobie
Auteur-e-s du rapport	Bureau d'études BRAT	Anne Cornet (Cheffe de projets) Clémence Francotte Marie Stotz  urbanisme & aménagement - mobilité – environnement 45 rue Dautzenberg B – 1050 Bruxelles Tel : 02/648.67.70 Fax : 02/640.47.23 www.bratprojects.be
	Bureau d'études IRCO Division de M-tech	Maxime Vandeputte (Chef de projets) Clémence Gourgue François Ghysselinckx  Bureau d'études IRCO srl Division de m-tech sa Route de Hannut, 55 à B-5004 BOUGE (Namur) T +32 (0)81 22 60 82 https://www.m-tech.be/ Belgique : Bruxelles, Gand, Hasselt et Namur Pays-Bas : Dordrecht et Roermond

Les Bureaux d'études BRAT srl et IRCO srl ont préparé ce document pour l'usage exclusif du client et en accord avec les objectifs du contrat en vertu duquel ce travail a été effectué. Les informations contenues reprennent les constatations des Bureaux d'études BRAT srl et IRCO srl au moment de son intervention.

Aucune responsabilité ne peut être endossée par les Bureaux d'études BRAT srl et IRCO srl pour des inexactitudes dans des données fournies par d'autres parties. Les conclusions et recommandations de ce rapport sont basées sur l'hypothèse que tous les renseignements pertinents ont été fournis par les organismes auprès desquels ils ont été demandés.

Aucune autre partie, même partielle, ne peut utiliser ce rapport sans l'accord exprès du client et des Bureaux d'études BRAT srl et IRCO srl. Aucune autre garantie, expresse ou implicite, n'est faite quant à l'avis professionnel inclus dans ce rapport.

TABLE DES MATIÈRES

I	INTRODUCTION	5
1.1.	CONTEXTE GÉNÉRAL DE LA MISSION	6
1.1.1.	CADRE DE LA MISSION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ	6
1.1.2.	OBJECTIF, STRUCTURE ET ÉLABORATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ	7
II	BILAN DE LA MISE EN OEUVRE DES MESURES DE L'ANCIEN PCM	8
2.1.	MÉTHODOLOGIE	9
2.2.	PRÉSENTATION DE L'ANCIEN PCM	10
2.3.	ANALYSE DE LA MISE EN OEUVRE DE L'ANCIEN PCM	11
2.3.1.	PLAN DE CIRCULATION DE TAMINES	11
2.3.2.	PLAN DE CIRCULATION D'AUVELAIS	14
2.3.3.	STATIONNEMENT	15
2.3.4.	TRANSPORTS EN COMMUN	16
2.3.5.	PIÉTONS/ 2 ROUES	17
2.3.6.	PROPOSITION DANS LES CENTRES DE VILLAGES	20
2.3.7.	SYNTHÈSE DE LA MISE EN OEUVRE PAR THÈMES	22

GLOSSAIRE ET ABRÉVIATIONS

Atingo	ASBL de consultance et de formation en accessibilité
AVIQ	Unité d'administration publique (UAP) décentralisée de la Région Wallonne gérant les compétences de la santé, du bien-être, de l'accompagnement des personnes âgées, du handicap et des allocations familiales
Igretec	Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques, est au service d'acteurs publics, d'entreprises, de citoyens
Infrabel	Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge
Mobilsem	Plateforme de coordination qui s'adresse aux citoyens de 13 communes pour trouver des solutions aux problèmes de mobilité qu'ils rencontrent
PCM	Plan Communal de Mobilité
P+R	Parking Relais
SPW	Service Public de Wallonie
SUL	Sens Unique Limité
TEC	Opérateur wallon de transport en bus
Tous à Pied	ASBL de défense des piétons
Vision FAST	Stratégie régionale de mobilité à l'horizon 2030—Fluidité—Accessibilité—Sécurité—Santé—Transfert modal



INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE GÉNÉRAL DE LA MISSION

1.1.1. OBJECTIF ET STRUCTURE DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

OBJECTIF

Le PCM est un outil stratégique de planification d'une mobilité durable à l'échelle communale. Il vise l'organisation et la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activité à l'échelle de la Commune, en adéquation avec les options et objectifs généraux du schéma de développement territorial.

Il vise à promouvoir une utilisation raisonnée de la voiture individuelle et la valorisation d'une mobilité multimodale, avec un recours accru aux modes alternatifs à l'autosolisme et à la multimodalité.

Le PCM définit des options et des actions au niveau stratégique pour les réseaux structurants des divers modes et leur articulation (infrastructures et gestion de l'offre) mais également en matière de gestion de la demande.

Le PCM s'élabore en co-construction entre la Commune et les partenaires, qui ont la responsabilité d'assurer la cohérence avec l'échelle supra communale, valident le PCM et s'engagent à sa prise en compte dans leur domaine de compétence.

Le PCM intègre un processus d'information à toutes les phases de son élaboration.

Le PCM s'inscrit dans la vision « FAST – Vision 2030 (Fluidité – Accessibilité – Sécurité - Santé – Transfert modal) » définie par le Gouvernement wallon en décembre 2017 et la stratégie régionale de mobilité validée par le gouvernement wallon le 9 mai 2019.

Dans ce cadre, le PCM a pour objectif de faire évoluer la modification des parts modales relatives des différents modes (cfr. tableau ci-dessous).

STRUCTURE

Le PCM est structuré en 3 phases:

- Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic
- Phase 2 : Définition des objectifs
- Phase 3 : Plan d'actions

Le présent document reprend la première phase de l'étude, distinguée en 2 phases: la phase 1A qui reprend le bilan de l'ancien PCM de Sambreville datant de 2003 et la phase 1B qui reprend le diagnostic : un diagnostic territorial, l'enquête auprès de la population et le diagnostic de la mobilité par volets.

Déplacement des personnes (km parcourus)			Transport de marchandises		
	2017	2030		2017	2030
Diminution km parcourus	-	5%			
Marche	3%	5%			
Vélo	1%	5%			
Bus/Tram	4%	10%	Eau	4%	7%
Train	9%	15%	Rail	14%	18%
Voiture	83%	60%	Route	82%	75%

Evolution des parts modales
(Source: Cahier Spécial des Charges du PCM, p 41)

1.1. CONTEXTE GÉNÉRAL DE LA MISSION

1.1.2. PROCESSUS D'ÉLABORATION ET DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Ce PCM est le fruit de la collaboration entre les bureaux d'études, la Commune de Sambreville et le SPW Mobilité Infrastructures.

Le suivi et le bon déroulement de la mission est assuré par un comité d'accompagnement composé de représentants de divers services communaux et régionaux qui se réunit au moins une fois à l'issue de chaque phase du PCM.

Le Comité technique assure le bon suivi et déroulement de la mission. Il se compose des membres suivants :

- Des représentants de la Commune de Sambreville:
 - Le Directeur des Travaux et Conseiller en Mobilité, en la personne de Mr Petit;
 - 1er échevin, en la personne de Mr Bordon,
 - Les conseillers communaux
 - Différents services de l'administration
- Des représentants du Service Public de Wallonie
- Des représentants de la SNCB et d'Infrabel
- Des représentants du TEC
- Des représentant de l'AVIQ
- Des représentants d'Atingo
- Des représentants d'Igretec
- Des représentants de « Tous à Pied »
- Des représentants d'acteurs locaux:
 - Police communale
 - Écoles
 - Mobilsem
 - Agence de Développement Local

Des rencontres bilatérales avec les acteurs de la mobilité du territoire ont été réalisées en phase de diagnostic afin d'appréhender les enjeux et contraintes spécifiques des acteurs identifiés par le comité de suivi du PCM. Celles-ci sont décrites dans la phase 1B.

Il est également informé et nourri par plusieurs moments de participation citoyenne.

En phase de diagnostic, une enquête en ligne a été diffusée pour comprendre les pratiques de mobilité des citoyens et citoyennes et leur avis. Celle-ci est décrite dans la phase 1B.

Des ateliers de coconstruits des objectifs du PCM seront réalisés dans la deuxième phase de l'étude.

Ce PCM sera également soumis à la consultation du public lors de l'enquête publique en fin de processus.

II

BILAN DE LA MISE EN OEUVRE DES MESURES DE L'ANCIEN PCM

Cette section vise à faire le bilan des actions du PCM de 2003. Elle s'appuie sur :

- D'une part, les informations fournies par les services communaux et régionaux quant objectifs poursuivis et aux mesures du programme du PCM ;
- D'autre part, les visites de terrain réalisés par les bureaux d'études pour comprendre les aménagements et actions réellement mis en place et évaluer leur pertinence.

Une première partie décrit les principes et les axes sur lesquels a été construit le PCM et les objectifs énoncés en matière de mobilité.

Ensuite, plusieurs fiches par thème du PCM explicitent pour chaque action sa mise en œuvre selon un code couleur attestant de l'évaluation de sa mise en œuvre, ainsi qu'un commentaire de description.

Enfin, un tableau synthétique fait le bilan de la mise en œuvre des thématiques et formule une conclusion qui servira de base à l'élaboration du diagnostic ainsi que des nouvelles mesures du PCM actualisé.

Stades du bilan de la mise en œuvre des actions:

	Action mise en œuvre ou entamée de manière significative depuis le PCM
	Action étudiée mais pas encore ou peu mise en œuvre depuis le PCM
	Action pas encore étudiée ni initiée de manière significative depuis le PCM mais toujours d'actualité
	Action toujours d'actualité mais changement dans sa mise en œuvre par rapport aux prescriptions du PCM
	Action abandonnée depuis le PCM
	Aucune information n'a pu être obtenue au sujet de cette mesure

La commune de Sambreville dispose d'un Plan Communal de Mobilité (PCM) en vigueur depuis 2003.

Ce document, approuvé il y a presque 20 ans, a permis de mettre en œuvre de nombreuses actions permettant d'améliorer les conditions de circulation, la sécurité de l'ensemble des déplacements et le rééquilibrage des différents modes pour une meilleure qualité de vie et un meilleur environnement.

Des mesures ont dès lors été prises comme des modifications dans les schémas de circulation, des mesures de réglementation modifiant les statuts de vitesse ainsi que des mesures d'aménagement et de modération.

Comme la majorité des PCM wallons actuels, il comportait trois phases:

L'établissement d'un diagnostic;

La détermination des objectifs

L'élaboration du plan sous forme de fiches actions

Le Plan Commune de Mobilité est doté d'une série de recommandations et d'interventions. Il est principalement un guide apportant des lignes directrices favorisant le bon développement de la mobilité à Sambreville.

Ce document a été établi avec une grande participation du public. En effet, la population de Sambreville, les travailleurs, les commerçants, les écoliers et les habitants des communes avoisinantes ont été concertés pour obtenir des informations précieuses pour l'élaboration des recommandations présentes au sein du Plan Commune de Mobilité de 2003.

Pour le bureau d'études « Citec Ingénieurs Conseils », auteur du Plan Communal de Mobilité de 2003, il était important de respecter certaines mesures pour remplir les objectifs de sécurisation des déplacements et d'aménagements :

- La hiérarchie du réseau
- Les mesures de modération et de sécurisation à l'intérieur des centres
- Le schéma d'accessibilité pour les poids lourds
- Les mesures de réglementation
- L'aménagement de places
- L'aménagement des carrefours pour marquer les entrées de village
- Les fermetures locales devant les écoles
- Les propositions d'amélioration des plans de déplacements TEC
- La politique de stationnement

Une hiérarchie du réseau était primordiale au sein de la Commune de Sambreville qui dispose de deux grands axes importants (N98 et N90) permettant d'assurer une majeure partie des déplacements. Il était important d'inciter les déplacements des transports individuels et des poids lourds par ces axes principaux

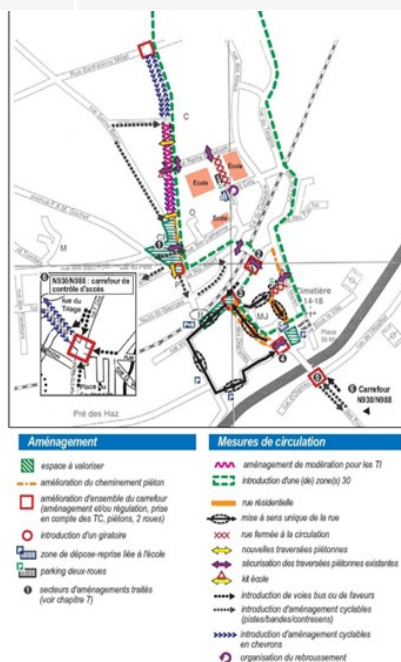
Une modération des centres et leur traversées étaient également importante pour favoriser la sécurité des déplacements et améliorer le cadre de vie.

La mise en œuvre également de mesures pour les transports en commun et les modes doux étaient indispensables pour permettre la diminution des déplacements en voiture.

2.3. ANALYSE DE LA MISE EN OEUVRE DE L'ANCIEN PCM

2.3.1. PLAN DE DÉPLACEMENT DE TAMINES

N°	Intitulé de l'action	Bilan	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
1.1.	Mesures de circulation		Une boucle de mise à sens unique comprenant la rue de la Station (sens Sud --> Nord), la rue Victor Lagneau, la rue Pré-des-Haz et la rue des Prairies a été mise en place. Deux giratoires ont également vu le jour remplaçant les carrefours entre la rue de la Station et la rue Victor Lagneau et entre la rue de la Station et la rue des Prairies.
			La mise en place de zones bleues dans le centre de Taminés a été réalisée afin de favoriser le stationnement de courte durée tel que prévu dans l'ancien PCM.
			La rue du Collège et la rue de l'Enseignement n'ont pas été fermées à la circulation comme mentionné dans le PCM de 2003. Cependant, une mise en sens unique ainsi qu'un plateau ralentisseur ont été mis en œuvre. La mise en place de rues scolaires permettant leur fermeture aux heures d'entrée et de sortie des écoles est toujours en projet.
			La modification du sens de circulation de la rue du Collège et de la rue Saint-Jean Baptiste n'a été réalisée.
			L'introduction de voies de bus aux carrefours à feux n'a pas été mise en place. En revanche, une voie de bus est bien présente au niveau de la rue Victor Lagneau en direction de la gare de Taminés.
			Comme mentionné dans l'ancien PCM, l'aménagement des carrefours a été mis en place en les remplaçant par des ronds-points avec des traversées piétonnes à l'exception du carrefour entre la N988 et la N930.



Plan de déplacements proposé Taminés
(Source: PCM de Sambreville de 2002)

2.3. ANALYSE DE LA MISE EN OEUVRE DE L'ANCIEN PCM

2.3.1. PLAN DE DÉPLACEMENT DE TAMINES

N°	Intitulé de l'action	Bilan	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
1.2.	Mesures de modération et sécurisation		L'introduction de zone 30 dans les quartiers résidentiels et d'école ainsi que des zones 20 où la mixité est dominante ont bien été mis en œuvre tel que mentionné dans le PCM de 2003. Le quartier de la rue du Pont, la rue du Coq et rue des Alloux, rue des pachis et la rue Trou de l'Enfer ont été mises en zone résidentielle.
			La rue Roosevelt n'a pas été réaménagée. Seul le mini giratoire a été réalisé sous forme de test.
			Aucune amorce de pistes et bandes cyclables n'a été réalisée tel que prévu dans l'ancien PCM. En revanche, il y a la présence de "Sens Unique Limité" permettant aux cyclistes de rouler sur une voie à sens unique. Des nouvelles traversées piétonnes ont vu le jour.
			Il n'y a eu jusqu'à ce jour, aucun réaménagement de sécurisation du carrefour Roi Albert / rue du 22 août. Cependant, l'aménagement d'un abri bus, d'un trottoir traversant ainsi que la mise en place d'une zone 20 sur la rue du 22 août est en projet.

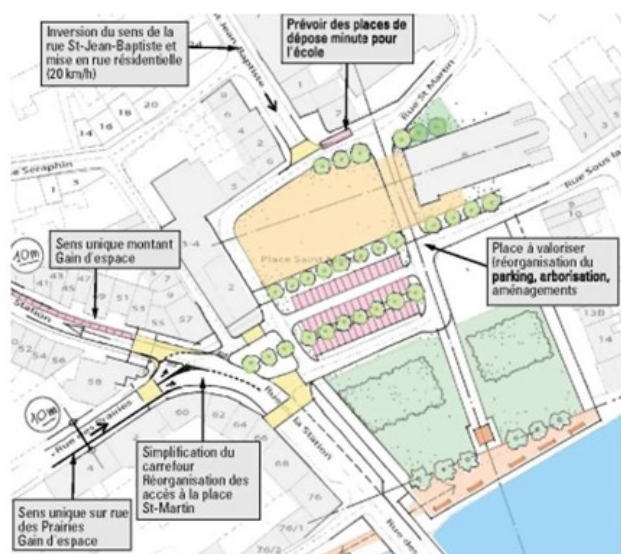
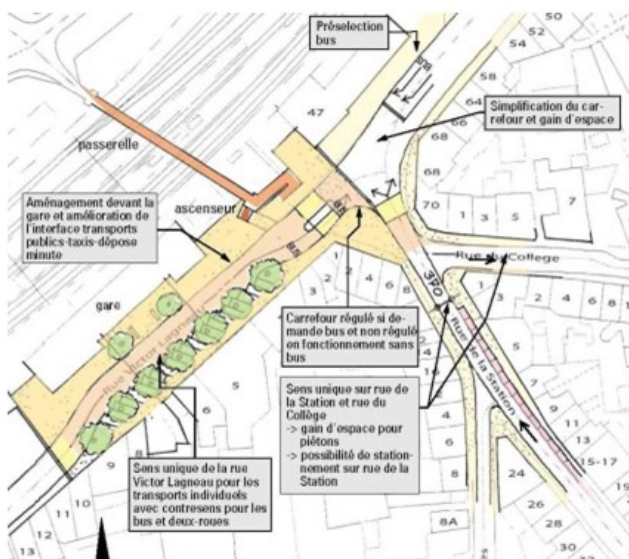


Croisement rue des Bachères / Avenue du Président Roosevelt
(Source: BRAT-IRCO, 2022)

2.3. ANALYSE DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ANCIEN PCM

2.3.1. PLAN DE DÉPLACEMENT DE TAMINES

N°	Intitulé de l'action	Bilan	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
1.3.	Mesures d'aménagement et embellissement		Il n'y a actuellement aucune revalorisation de l'espace public ni arbo-risation sur la Place St- Martin tel que prévu dans l'ancien PCM. Un dépose-minute et des trottoirs traversants ont été mis en œuvre sur la place. Des passages pour piétons sur la rue Saint Jean-Baptiste permettent une meilleure sécurisation entre les écoles et la place Saint-Martin.
			Un rond point a également été créé favorisant l'accès au parking de la place.
			L'aménagement devant la gare de Taminés et de la rue Victor Lagneau avec amélioration de l'interface transports publics et taxis a été réalisé. Cependant, aucun dépose minute est à disposition. La rue Victor Lagneau a bien été mise en sens unique sauf pour les vélos pouvant circuler dans les deux sens.
			Aucun réaménagement du secteur de la place du Jumelage devant l'ancien hôtel de ville n'a été réalisé. La commune a pour projet de transformer les bâtiments de cette place, amenant donc à une transformation future de cette dernière.



Proposition de réaménagement du parvis de la gare de Taminés
(Source: PCM de Sambreville de 2002)

2.3. ANALYSE DE LA MISE EN OEUVRE DE L'ANCIEN PCM

2.3.2. PLAN DE DÉPLACEMENT D'AUVELAIS

N°	Intitulé de l'action	Bilan	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
2.1.	Mesures de circulation		Une mise en place de la rue du Centre en rue semi-piétonne et en zone de rencontre a été réalisée. L'aménagement devant la gare a également été mis en place avec une sécurisation des traversées piétonnes et un élargissement des trottoirs. En revanche, aucun itinéraire cyclable n'y est présent. L'élargissement des trottoirs et une traversée piétonne ont vu le jour sur l'avenue de la Libération. L'introduction d'aménagements cyclables ont également été mis en place avec des "Sens Uniques Limités".
2.2.	Mesures de modération et sécurisation		Le carrefour à feux de la rue du Docteur Romedenne sera transformé en giratoire lors de l'aménagement du boulevard urbain par le L'élargissement des trottoirs ont été mis en place avenue de la Libération et la rue des Deux Auvelais. Des zones 30 dans le centre d'Auvelais et à proximité des écoles ont également vu le jour ainsi qu'un réaménagement du carrefour de la rue du Pont Ste-Maxence en rond-point. De nouvelles traversées piétonnes ont été mis en œuvre. La modération du trafic par des aménagements, des dispositifs ralentisseurs et des rétrécissements latéraux a été largement mise en œuvre. La zone 30 qui devait initialement s'arrêter vers le Sud à l'avenue des Anciens Combattants a été élargie de manière à englober la totalité de la rue Radache, le tronçon le plus urbanisé de la rue Pont-à-Biesmes ainsi que la ruelle Evraux et la rue Fernand Corbu. Tout le quartier du Voisin situé au Nord de la rue du Docteur Romedenne a été réaménagé de manière cohérente sous forme de zone
2.3.	Mesures d'aménagement et d'embellissement		Le secteur de la rue du Docteur Romedenne, de l'autre côté de la gare d'Auvelais, sera réaménagé dans le cadre des travaux du boulevard urbain par le SPW : 2022-2023

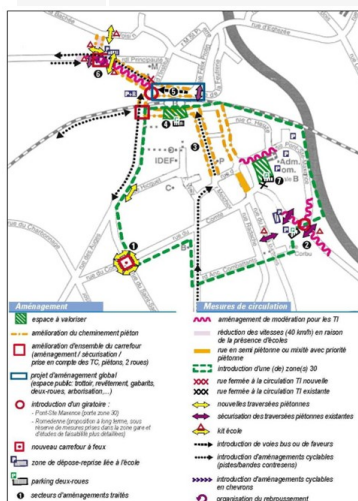


figure 22 : Auvelais : esquisses d'aménagement de la rue Romedenne et de la zone devant la gare



A gauche: Plan de déplacements proposé à Auvelais et croquis (Source: PCM de Sambre-ville de 2002)

À droite: Photo des aménagements réalisés Avenue de la Libération (Source: BRAT-IRCO, 2022)

2.3. ANALYSE DE LA MISE EN OEUVRE DE L'ANCIEN PCM

2.3.3. STATIONNEMENT

N°	Intitulé de l'action	Bilan	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
3.1.	Politique de stationnement à Tamines		A Tamines, le choix en matière de politique de stationnement s'est porté sur la mise en place d'une zone bleue plutôt qu'une zone payante à durée limitée et à tarif progressif tel que prévu dans l'ancien PCM. La rue de la Station a été mise en sens unique et du stationnement supplémentaire a été créé en voirie. Le nombre de places de stationnement n'a dans l'ensemble pas été réduit comme prévu par le PCM. Le réaménagement de la place Saint-Martin n'a pas encore été initié mais reste une priorité.
3.2.	Politique de stationnement à Auvélais		A Auvélais un stationnement payant à durée limitée a été instauré dans la zone commerciale afin de favoriser le stationnement des clients et d'éviter l'occupation de ces places pour des longues durées. Ailleurs c'est plutôt du stationnement en zone bleue qui a été privilégié. Le réaménagement de la Grand'Place d'Auvélais et de ses alentours a réduit fortement le nombre de places de stationnement afin d'effectuer des aménagements de sécurisation et d'amélioration de l'espace public. La création d'un P+R dans la rue de du Docteur Romedenne n'a été réalisé tel que prévu par le PCM. Le réaménagement du Boulevard Urbain pourrait engendrer des modifications en matière de stationnement.

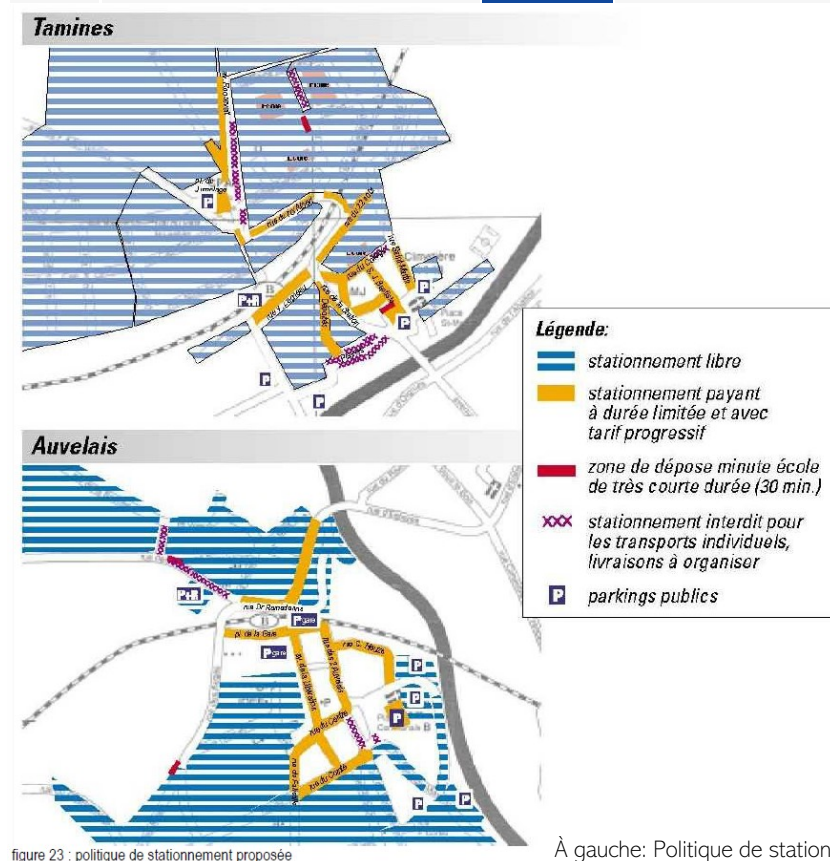


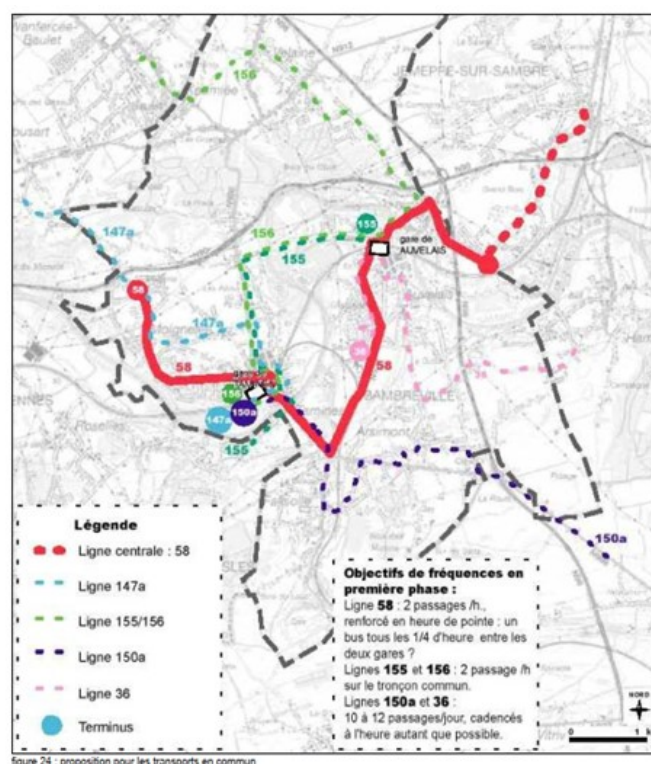
figure 23 : politique de stationnement proposée

À gauche: Politique de stationnement proposée (Source: PCM de Sambreville de 2002)
À droite: Photos de zone bleue à Tamines et payante à Auvélais (Source: BRAT-IRCO, 2022)

2.3. ANALYSE DE LA MISE EN OEUVRE DE L'ANCIEN PCM

2.3.4. TRANSPORTS EN COMMUN

N°	Intitulé de l'action	Bilan	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
4.1.	Actions sur le réseau		Le réseau TEC a bien été mis en place avec l'augmentation de l'offre et l'extension de la ligne 58 jusqu'à Moignelée via la gare de Taminés (Moignelée - Saint-Martin/Spy). La ligne 36 (Taminés - Ham-sur-Sambre - Spy) a été adaptée en ne passant plus par Moignelée, car cette localité est desservie par la ligne 58.
4.2.	Actions sur les conditions de circulation		Aucun aménagement permettant de faciliter les déplacements des transports en commun et d'améliorer leurs conditions de circulation n'a été mis en place. Par exemple, il n'y a eu aucune mise en place de voies de bus à l'approche des carrefours ni d'une régulation adaptée permettant de leur accorder la priorité.
4.3.	Amélioration des prestations et de la satisfaction des usagers		L'augmentation des fréquences et de la qualité des services pour les usagers (abribus, horaires,...) a été réalisé comme mentionné dans le PCM de 2003.



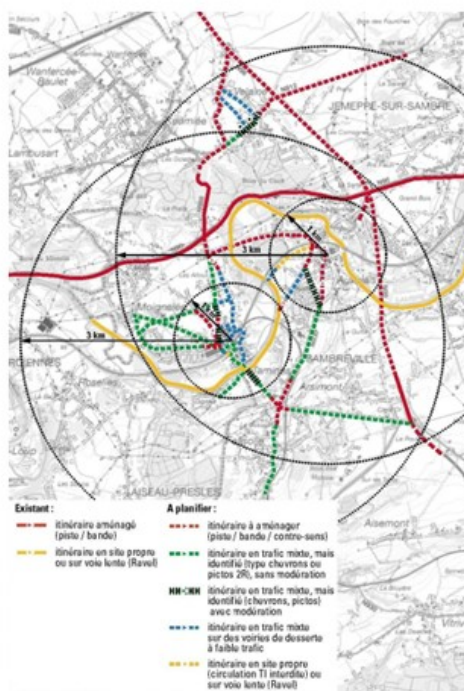
À gauche: Itinéraires transports en commun proposés (Source: PCM de Sambreville de 2002)

À droite: Photo d'un arrêt de bus aménagé N930 (Source: BRAT-IRCO, 2022)

2.3. ANALYSE DE LA MISE EN OEUVRE DE L'ANCIEN PCM

2.3.5. PIÉTONS ET 2-ROUES

N°	Intitulé de l'action	Bilan	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
5.1.	Plan directeur itinéraire 2 roues		Les itinéraires planifiés dans le plan communal de mobilité de 2003 n'ont pas été mis en place excepté certaines rues d'Auvélais et de Tamines en contre sens pour les deux roues (rue de Nuits-Saint-Georges, rue du Collège, rue de la Feutrierie,...) et la N988 à hauteur d'Arsimont disposant d'une bande cyclable. 77% des sens uniques de la commune ont été modifiés vers des SUL. À Auvélais, la liaison directe (plan incliné) entre l'extrémité de la rue de la Grippelotte et le Ravel de bord de Sambre a été réalisée; ce qui permet d'avoir une liaison très directe entre le centre de Tamines et le centre d'Auvélais. À Tamines, l'itinéraire cyclable sécurisé sur les voiries communales entre le rond-point « de la Gendarmerie » (N988) et la place Saint-Martin a été réalisé sur les rue Haute, des Alloux, du Pont et Saint-Martin, ce qui améliore nettement l'accessibilité des écoles de Tamines pour les modes actifs.



Itinéraire deux-roues proposé (Source: PCM de Sambreville de 2002)

2.3. ANALYSE DE LA MISE EN OEUVRE DE L'ANCIEN PCM

2.3.5. PIÉTONS ET 2-ROUES

N°	Intitulé de l'action	Bilan	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
5.2.	Plan des cheminements piétons <i>Les interventions en faveur des piétons prévues par le PCM étaient de plusieurs types: aménagement et revalorisation des lieux en espaces publics, sécurisation des axes principaux, amélioration des cheminements (élargissements trottoirs), création d'espaces piétons améliorés et sécurisation des traversées piétonnes. Des interventions étaient prévues sur l'ensemble du territoire et sont ici évaluées par entité/village:</i>		
a	À Auvelais		Dans l'ensemble, les interventions en faveur des piétons ont été mises en œuvre ou entamées de façon significative à Auvelais: La place communale a été complètement réaménagée en espace public en 2019-2020 ainsi que les rues du Centre, de la Libération et les abords de la place. Les abords de la gare ont aussi été réaménagés en améliorant le confort et la sécurité des piétons (élargissement de trottoirs, traversées sécurisées, trottoirs traversant,...). La rue du Docteur Romedenne est projetée d'être réaménagée dans le cadre du projet de Boulevard Urbain.
b	À Tamines		A Tamines, peu des interventions prévues par le PCM (réaménagement de la place Saint-Martin, de la place du Jumelage, de la rue de l'Enseignement et de la rue Roosevelt) ont été réalisées/ Cela reste toutefois un objectif d'actualité. Les rues de la Station et du Collège ont par contre fait l'objet d'amélioration pour les piétons et les cyclistes : sécurisation des traversées, trottoirs traversants, élargissement de trottoirs, piste cyclable...
c	À Falisolle		A Falisolle, le confort des piétons sur l'axe principal (la rue J.J. Merlot) ont a été amélioré: sécurisation du carrefour avec la rue de la Logette qui donne accès à l'école (signalisation d'abord d'école, éclairage, rehaussement du carrefour,...) et réaménagement des abords de la place Albert 1er (oreilles de trottoirs élargies,...). Les aménagements piétons (trottoirs et traversées) sont en cours de réaménagement dans le quartier autour de la rue Sainte-Anne. La place Albert 1er n'a par contre pas été revalorisée en espace public et reste destinée au stationnement automobile.
d	À Arismont		La place Louet a été complètement réaménagée et offre un meilleur confort pour les piétons. Dans le reste du village, certaines mesures prévues devraient apporter une amélioration des cheminements piétons (rue des Ecoles, rue d'Auvelais). Dans le reste du village, les traversées ne sont pas encore toutes sécurisées et les cheminements piétons pourraient être améliorés.
e	À Velaine		Dans l'ensemble, peu d'interventions en faveur des piétons ont été réalisées à Velaine. Le carrefour rue du Villez/rue du Tram n'a pas été réaménagé comme prévu par le PCM et l'axe conserve sa fonction de transit fort. On note toutefois la présence d'un passage piéton éclairé et signalé devant l'école Saint-François ce qui constitue une amélioration. La place du 11 novembre fait l'objet d'une volonté de réaménagement par la Commune (procédure de cession de la gestion par la Région en cours d'élaboration).

2.3. ANALYSE DE LA MISE EN OEUVRE DE L'ANCIEN PCM

2.3.5. PIÉTONS ET 2-ROUES



De gauche à droite et de haut en bas : Grand'Place, Grand'Place, rue du Centre, avenue de la Libération, gare d'Auvelais, gare de Taminés, rue J.J. Merlot, place Louet
(Source: BRAT-IRCO, 2022)

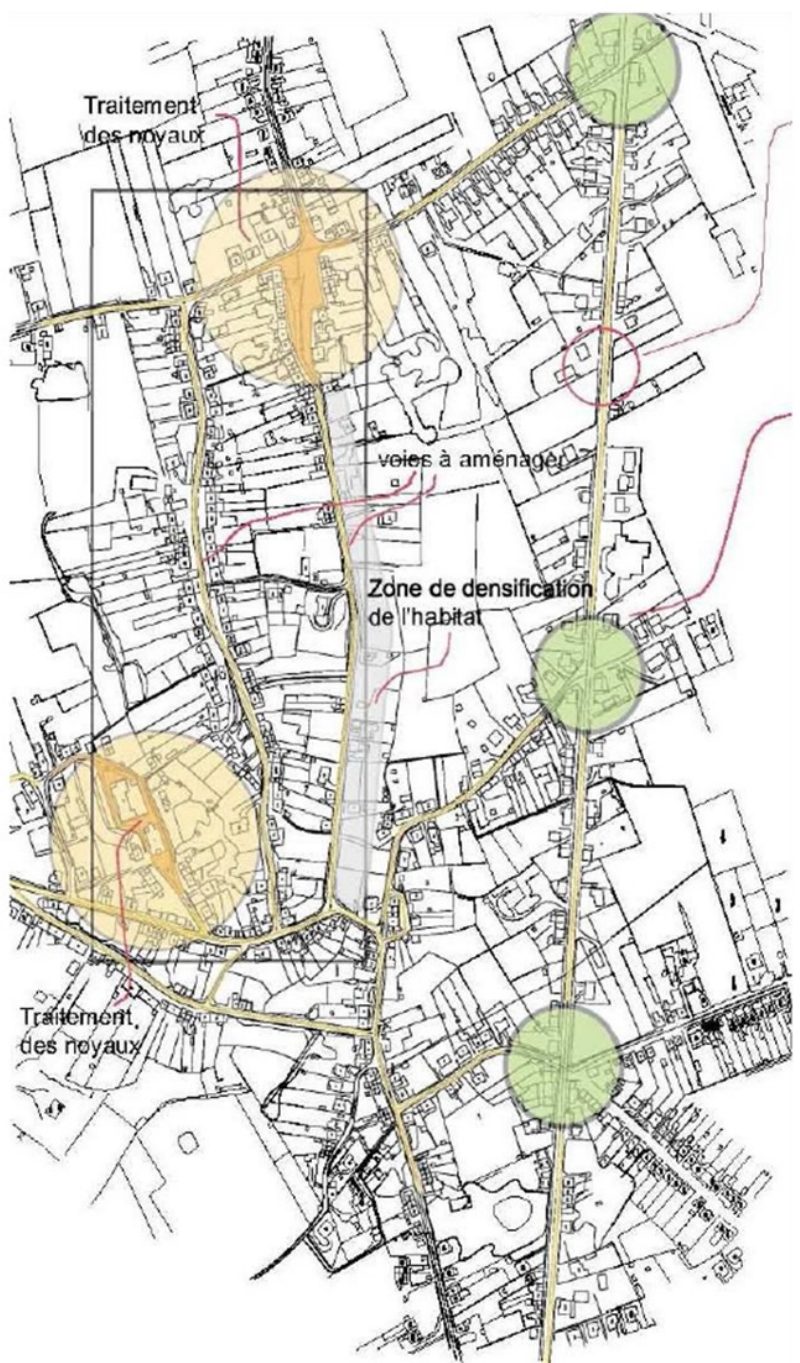
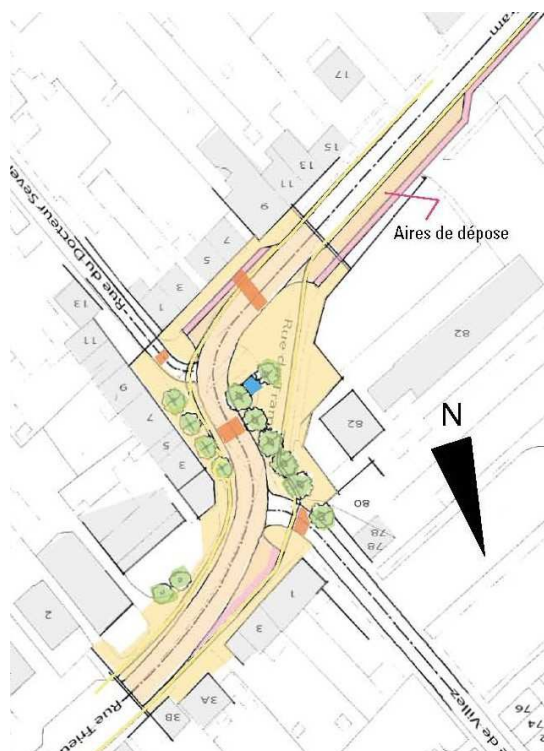
2.3. ANALYSE DE LA MISE EN OEUVRE DE L'ANCIEN PCM

2.3.6. PROPOSITIONS DANS LES CENTRES DES VILLAGES

N°	Intitulé de l'action	Bilan	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
6.1.	Velaine <i>L'objectif est de diminuer le trafic de transit et le trafic poids lourds à l'intérieur du village sur la rue de la Vallée et sur la traversée de la rue du Tram sur laquelle se situent les écoles. Ces trafics de transit perturbant les fonctions locales d'habitat sont reportés sur les voiries à 4 bandes (N98 et N90).</i>		Le PCM prévoyait plusieurs mesures de modération et d'aménagement à Velaine: — le carrefour des rues du Tram/Villel n'a pas été réaménagé tel que prévu (voir schéma ci-dessous). Toutefois une zone de dépôt/arrêt de bus a été installé au centre du carrefour; — La sécurisation des traversées de la rue du Tram n'a pas été améliorée de façon significative pour les piétons. On note toutefois la présence d'un passage piéton éclairé devant l'école Saint-François ce qui constitue une amélioration; — Le carrefour des rues du Tram/Destrée n'a pas été réaménagé en giratoire (la situation reste inchangée); — La rue de la Vallée n'a pas été déclassée en route d'accès et de desserte pour le village, ce qui ne permet pas de valoriser cet axe. L'objectif de déclassement des rues de la Vallée et Jules Destrée reste toutefois d'actualité pour la Commune.
6.2.	Falisolle <i>L'objectif est de modérer le trafic traversant le village sur la rue J. J. Merlot, insécurisant pour les fonctions locales d'habitat et notamment au droit des accès à l'école (rues Heraly et Logette)</i>		Le PCM prévoyait également plusieurs mesures de modération et d'aménagement à Falisolle: — plusieurs mesures ont été prises sur la rue J.J Merlot (N930): trottoirs continus des 2 côtés, stationnement alterné pour modérer les vitesses, sécurisation de la traversée (éclairage, potelets, ...) et rehaussement du carrefour avec la rue de la Logette (accès vers école), ... — La Place Albert 1er n'a pas été réaménagée ni valorisée. Cela reste toutefois un objectif d'actualité pour la Commune.
6.3.	Arsimont <i>L'objectif est de renforcer l'homogénéité du village et ses liaisons à la route des Fosses</i>		Les propositions du PCM pour Arsimont comportaient plusieurs types de mesures: — 2 noyaux à traiter étaient identifiés : la place Louet qui a été complètement réaménagée récemment et les abords des 2 écoles fondamentales. Dans ce cadre, la partie la plus urbanisée et la plus centrale de la rue d'Auvelais (entre la rue des Ecoles et la rue Bourgmeister Evrard) sera très prochainement réaménagée sous forme de zone 20 (travaux à démarrer au printemps 2023) — La route des Fosses a été équipée d'une piste cyclable marquée dans un sens et réasphaltée depuis l'ancien PCM. La vitesse maximale autorisée a été abaissée de 70 km/h à 50 km/h pour y augmenter la sécurité routière . Le l'entrée dans la rue Try Joli a été sécurisée (aménagement d'un trottoir traversant). Les autres jalons identifiés n'ont pas fait l'objet de traitement depuis le PCM mais restent des objectifs d'actualité.

2.3. ANALYSE DE LA MISE EN OEUVRE DE L'ANCIEN PCM

2.3.6. PROPOSITIONS DANS LES CENTRES DES VILLAGES



Propositions de l'ancien PCM pour Velaine et Arsimont

(Source: PCM de Sambreville, 2022)

2.3. ANALYSE DE LA MISE EN OEUVRE DE L'ANCIEN PCM

2.3.7. SYNTHÈSE DE LA MISE EN OEUVRE PAR THÈMES

N°	Intitulé du thème	Bilan	Conclusions
1.	PLAN DE DÉPLACEMENT DE TAMINES		Le bilan concernant le plan de déplacement de Taminés indique une mise en œuvre dans l'ensemble bien présente. Le schéma de circulation avec notamment la boucle en sens unique est mise en place. Certaines mesures de modération et de sécurisation sont appliquées avec les zones 30, les SUL et l'introduction de giratoire. En ce qui concerne les mesures d'aménagement et d'embellissement, peu d'aménagement ont été mis en place sur les places excepté devant la gare de Taminés.
2.	PLAN DE DÉPLACEMENTS D'AUELAIS		Le bilan pour le plan de déplacement d'Auvélais dresse une mise en œuvre partielle. En effet, les mesures de circulation avec l'aménagement de trottoir, de rue semi-piétonne et de SUL sont appliquées; excepté l'absence d'itinéraire cyclable en face de la gare d'Auvélais. Les mesures de modération et de sécurisation sont partiellement mises en œuvre avec l'élargissement de certains trottoirs et des traversées piétonnes. Les mesures d'aménagement et embellissement, quant à elles, sont respectées sur la place communale et devant la gare mais ne le sont pas dans le secteur de la rue du Docteur Romedenne.
3.	STATIONNEMENT		Le bilan met en avant une mise en œuvre variable selon les villages: à Auvélais, une politique de stationnement plus volontariste a été mise en œuvre avec l'introduction d'une zone payante dans l'hyper-centre. À Taminés, la politique mise en œuvre en matière de stationnement a visé le maintien de la situation actuelle ainsi que l'introduction d'une réglementation (zone bleue) dans certains tronçons du centre-ville, ce qui constitue déjà une première avancée.
4.	TRANSPORTS EN COMMUN		Le bilan met en avant une mise en œuvre importante pour les transports en commun avec l'augmentation de l'offre et l'extension de certaines lignes de bus TEC ainsi qu'une meilleure qualité de services pour les usagers. L'aménagement des voiries permettant de faciliter les déplacements des bus n'est en revanche pas appliqué.
5.	PIÉTONS/2 ROUES		Pour les piétons: le bilan met en avant des mises en œuvre contrastées selon les villages : le confort des piétons a été amélioré ou initié de manière significative à Auvélais, Arsimont et Falisolles. À Taminés, le confort des piétons a été étudié mais à ce stade peu mis en œuvre. À Velaine, les actions pour les piétons n'ont pas été entamées de manière significative mais reste d'actualité. Pour les vélos: le bilan met en avant une mise en œuvre partielle. De nombreux SUL et de chevrons ont vu le jour sur de nombreuses voiries à sens unique. En revanche, peu de bandes, de pistes ou de zones cyclables ne sont mises en place au sein de la Commune de Sambreville.
6.	PROPOSITION DANS LES CENTRES DES VILLAGES		Le bilan est ici aussi variable selon les villages avec un traitement significatif du centre d'Arsimont (réaménagement de la place Louet) et de Falisolles (modération du trafic rue J.J Merlot) et peu initié mais toujours d'actualité à Velaine.