

Plan Communal de Mobilité de Sambreville

Phase 1/B: Diagnostic

Projet de rapport final

Mars 2023



Commune de Sambreville

Suivi de la mission		
Version du document	1	
Date du document	Novembre 2022	
Statut du document	Final	
Personnes de contact	Commune de Sambreville	Pierre Petit
	SPW Mobilité et Infrastructures	Damien Tobie
Auteurs du rapport	Bureau d'études BRAT	Thibaut Philippe (Chef de projets) Anne Cornet - 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 M-Tech	Maxime Vandeputte (Chef de projets) Clémence Gourgue  Route de Hannut, 55 à B-5004 BOUGE (Namur) T +32 (0)81 22 60 82 https://www.m-tech.be/

TABLE DES MATIERES

I CONTEXTE TERRITORIAL ET DEMOGRAPHIQUE

1. Contexte territorial.....	13
1.1 Situation générale	13
Sambreville, une localisation préférentielle entre Namur et Charleroi	13
Sambreville, un territoire bien connecté et structuré par des axes de transport	13
1.2 Typologie territoriale.....	14
Sambreville, l'industrie dans le Val de Sambre	14
Un relief marqué par la vallée de la Sambre.....	14
1.3 Pôles générateurs de déplacement	15
Les pôles économiques	17
Les centres, des pôles mixtes	18
Les pôles scolaires	19
Les pôles de santé	19
Les lieux culturels et tourisme	19
Les pôles sportifs	20
Les pôles de transport	20
2. Contexte démographique	22
2.1 Caractéristiques socio-démographiques	22
Une population vieillissante qui suit la tendance régionale	22
Une évolution démographique relativement faible	22
Niveau socio-économique.....	22
Types de ménages	23
2.1 Profil de mobilité	24
Un taux de motorisation en augmentation	24
Mobilité professionnelle	25
3. Projets et perspectives sur le territoire	26
3.1 Vision	26
3.2 Projets de développement urbain	27
3.3 Principaux projets d'infrastructures.....	28

II PRODUCTION DE DONNEES ORIGINALES

1. Rencontres bilatérales.....	31
2. Comptages.....	32
2.1 Préambule	32
2.2 Méthodologie	33
2.3 Résultats généraux	33
2.4 Résultats interpellant	34
Des vitesses excessives.....	34
Des indications sur les pratiques.....	34
3. Enquête en ligne auprès de la population.....	36
3.1 Méthodologie	36
3.2 Résultats	37

III DIAGNOSTIC DE MOBILITÉ PAR VOLETS

1. VOLET PIETONS & PMR	47
1.1 Préambule	47
1.2 Réseau structurant	49
Les polarités principales de Sambreville	49
Le reste du réseau structurant.....	56
1.3 Réseau piéton de loisir	62
1.4 Signalétique piétonne	64
1.5 Valorisation des espaces publics	65
1.6 Pratique de la marche	66
2. VOLET CYCLABLE	68
2.1 Préambule	68
2.2 Réseau structurant	70
L'avantage du RAVeL et des distances courtes entre les pôles.....	70
Pas encore de réseau continu mais une prise en compte des cyclistes.....	70
Des hypercentres apaisés.....	73
Les autres centralités au profil mixte.....	75
2.3 Réseau cyclable de loisirs	76
2.4 Signalétique cyclable	77
2.5 Pratique du vélo	78

2.6	Promotion du vélo	79
3.	VOLET TRANSPORTS EN COMMUN- BUS	80
3.1	Préambule	80
3.2	Réseau TEC	82
	Le redéploiement du réseau	82
	L'étendue et les pôles desservis	84
	Les fréquences de passage.....	85
3.3	Infrastructures d'accueil.....	86
	Les arrêts les plus fréquentés	86
	Les autres arrêts	86
	Les autres infrastructures	87
3.4	Navetteurs et leur utilisation du réseau des bus.....	88
4.	VOLET TRANSPORTS EN COMMUN- TRAIN	89
4.1	Réseau ferroviaire	89
4.2	Infrastructures d'accueil.....	90
	Tamines	90
	Auvelais.....	90
4.3	Navetteurs et leur utilisation du réseau viaire	92
5.	MOBILITE SCOLAIRE	93
5.1	Population scolaire	93
5.2	Aménagement aux abords des écoles	95
5.3	Accessibilité des écoles	97
	Accessibilité piétonne et PMR.....	97
	Accessibilité cyclable	97
	Accessibilité en transport en commun	98
	Accessibilité automobile et stationnement	98
6.	VOLET INTERMODALITE ET SERVICES DE MOBILITE.....	100
6.1	Préambule	100
6.2	Intermodalité.....	101
6.3	Services de mobilité	102
	Mise à disposition de vélos	102
	Navette sociale	102

Autopartage.....	103
Covoiturage	103
Taxis	103
Station de recharge de voiture électrique	103
7. VOLET ROUTIER.....	104
7.1 Préambule	104
7.2 Réseau routier	106
Structure et hiérarchie du réseau	106
Charges de trafic.....	108
Congestion.....	111
Trafic de transit	113
Entretien du réseau.....	114
Lieux problématiques et dysfonctionnements	114
7.3 Régimes de vitesse	116
7.4 Automobilistes et utilisation du réseau viaire	117
8. VOLET TRANSPORT DES MARCHANDISES - INTERMODALITE DES MARCHANDISES.....	118
8.1 Préambule	118
8.2 Offre.....	120
L'intermodalité du transport de marchandises	120
Réseau	120
Les poids-lourds dans les centres	121
Des restrictions pour les véhicules lourds	122
Une signalétique pour guider les chauffeurs.....	122
8.3 Demande	123
Les pôles générateurs de transport de marchandises.....	123
Les nuisances pour les riverains.....	123
9. STATIONNEMENT.....	124
9.1 Préambule	124
9.2 Stationnement vélo	126
9.3 Offre et gestion du stationnement automobile.....	127
Auvelais.....	127

Tamines	128
Emplacements réservés	129
Signalétique relative au stationnement.....	130
9.4 Demande en stationnement automobile.....	132
Principaux constats	132
Constats détaillés et localisés.....	134
9.5 Stationnement poids lourd	141
10. SECURITE ROUTIERE	142
10.1 Sécurité et accidents	142
Nombre et typologies d'accidents	142
Lieux et situations accidentogènes	144
10.2 Vitesse de circulation	147
10.3 Actions de sécurisation	150
IV ELABORATION D'INDICATEURS	
1. Indicateurs.....	152

GLOSSAIRE ET ABREVIATIONS

2R	Deux roues
ADL	Agence de Développement Local
Alphaville	Agence dans les domaines de la programmation, du projet et de la prospective pour le compte de maîtres d'ouvrages publics et privés (urbanisme)
AMCV	Gestion Centre-ville
AMO	Projet de Ville Tamines
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
BEP	Bureau Économique de la Province de Namur
CeM	Conseiller en Mobilité
CHR	Centre Hospitalier Régional
CPAS	Centre Public d'Action Sociale
Crac's	Centre Culturel Régional de Sambreville
DPC	Déclaration de Politique Communale
EICA	Ecole Industrielle et Commerciale d'Auvélais
EXP	Ligne Structurante Express du réseau TEC
FAST	Fluidité, Accessibilité, Sécurité, Santé et Transfert modal
GRACQ	Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens
HORECA	Secteur d'activité de l'hôtellerie, de la restauration et des cafés
IC (train)	Ligne InterCity du réseau SNCB
INFRABEL	Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge
IWEPS	Institut Wallon de la Prospective et de la Statistique
OBU	Données sur le flux des poids-lourds

P	Ligne de Pointe du réseau SNCB
PAE	Parc d'Activités Économiques
PAN	Passage à Niveau
PCM	Plan Communal de Mobilité
PIR	Personne Interrogée ayant Répondu
PIWACI	Plan d'investissement Wallonie Cyclable
PL	Poids Lourd
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PST	Plan Stratégique Transversal
RAVeL	Réseau Autonome des Voies Lentes
S	Ligne Suburbaine du réseau SNCB
SAMERA	Site industriel à Taminés
SCO	Ligne Scolaire du réseau TEC
SEC	Ligne Secondaire du réseau TEC
SNCB	Société Nationale des Chemins de fer Belges
SPAQuE	
SPW	Service Public de Wallonie
ST	Ligne Structurante du réseau TEC
Statbel	Office belge de statistique
STOP	Stappers (piéton), Trappers (cycliste), Openbaar vervoer (transports en commun), Privé-vervoer (transports privés)
SU	Sens Unique
SUL	Sens Unique Limité
TC	Transport Public

TEC	Opérateur wallon de transport bus
Tous à pied	ASBL de défense des piétons
UE	Union Européenne
UV	Unité véhicule
VAE	Vélo à Assistance Électrique
VIAS	Institut de connaissance indépendant sur la sécurité routière, la mobilité, la sécurité et la santé
VL	Véhicule léger
VTT	Vélo Tout Terrain
ZAE	Zone d'Activités Économiques
ZP SAMSOM	Zone de Police de Sambreville et Sombreffe

I

CONTEXTE TERRITORIAL ET DEMOGRAPHIQUE

1 . Contexte territorial

1.1 Situation générale

1. Contexte territorial

1.1 Situation générale

Sambreville, une localisation préférentielle entre Namur et Charleroi

Située dans la Province et l'arrondissement de Namur, Sambreville est localisée dans le sillon Haine-Sambre entre les pôles régionaux de Charleroi et Namur.

L'entité est composée des anciennes communes d'Arsimont, Auvélais, Falisolle, Keumiée, Moignelée, Tamines et Velaine-sur-Sambre.

Elle est frontalière avec les communes de Sombreffe au Nord, Jemeppe-sur-Sambre à l'Est, Fosses-la-Ville au Sud et Aiseau-Presles, Farciennes et Fleurus à l'Ouest.

Sambreville, un territoire bien connecté et structuré par des axes de transport

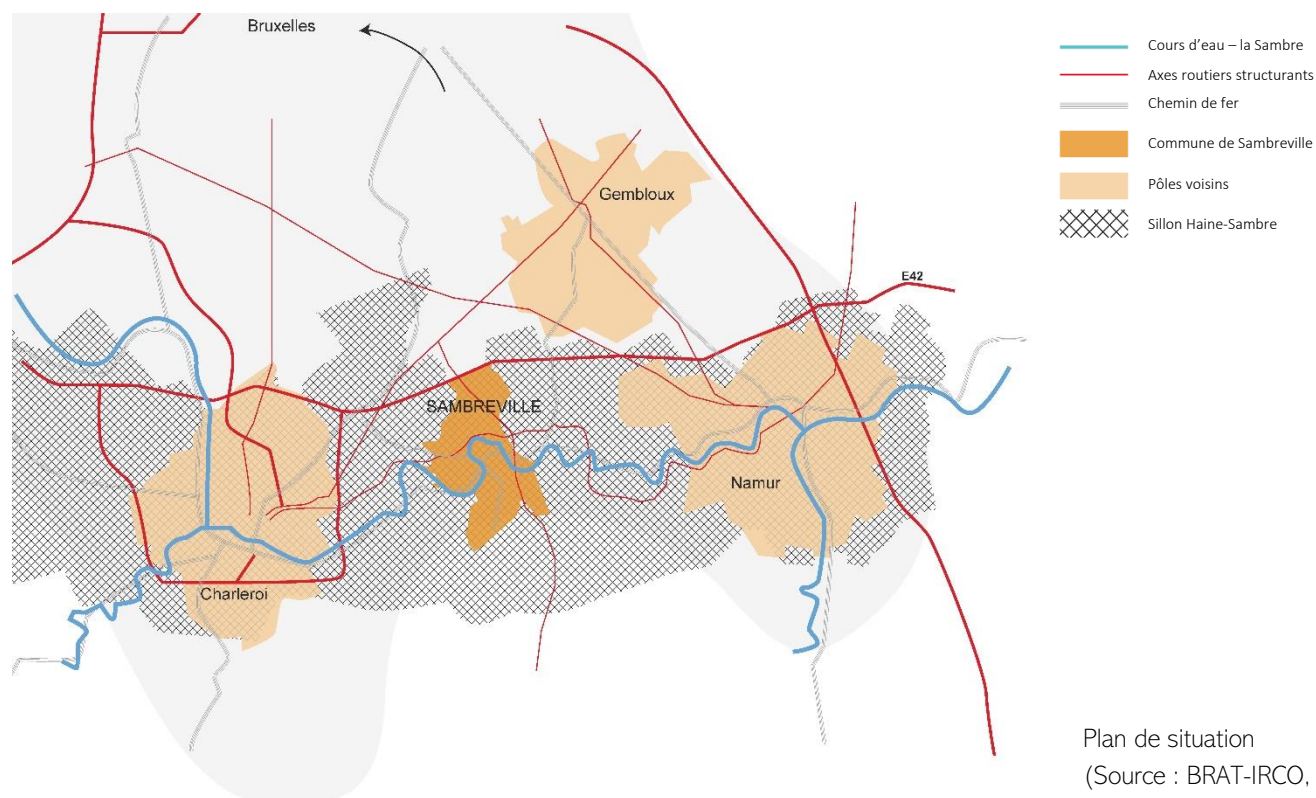
L'entité est traversée par plusieurs axes routiers importants qui lui confèrent une bonne accessibilité (auto)routière tel que l'établissait déjà le précédent PCM: au Nord la A15, avec un accès direct par la

route N98, route de grande circulation Nord-Sud, ainsi que par la route N90 dans le sens Est-Ouest. La route N98 sert également de voie de contournement pour les flux de circulation Nord-Sud.

Située sur la dorsale wallonne (Tournai-Mons-Charleroi-Namur-Liège), la commune comporte une bonne accessibilité ferroviaire des personnes et des marchandises grâce sa desserte par trains IC (InterCity) et S (Suburbaine) et l'axe logistique Anvers-Athus-Meuse.

Enfin, la Sambre est un cours d'eau navigable au gabarit européen de 1 350 tonnes.

Comme l'énonçait déjà l'ancien PCM, « A la frontière des provinces du Hainaut et de Namur, sur un axe important Est-Ouest reliant Charleroi-Namur, la commune bénéficie d'une position majeure tant en basse Sambre qu'en Wallonie, notamment par sa desserte autoroutière, ferroviaire et fluviale la reliant aux principales agglomérations » (Phase 1: Diagnostic PCM Sambreville 2001, p2).



1 . Contexte territorial

1.2 Typologie territoriale

1.2 Typologie territoriale

Avec une population de 28 318 habitants pour une superficie de 34 km², Sambreville est la commune la plus densément peuplée de la province de Namur avec 826,3 habitants/km² (135,3 habitants/km² en Province de Namur et 215,9 habitants/km² en Région wallonne).

La commune montre une typologie territoriale caractérisée par une concentration de la fonction résidentielle au centre de son territoire, d'importantes zones industrielles situées le long de la Sambre et des zones agricoles situées principalement au Nord et au Sud de la commune.

L'occupation du sol est répartie entre des terres artificialisées (30,4%) avec principalement des terrains résidentiels (74%), à usage industriel ou artisanal (8,3%) et des terres agricoles (43,8%).

Sambreville, l'industrie dans le Val de Sambre

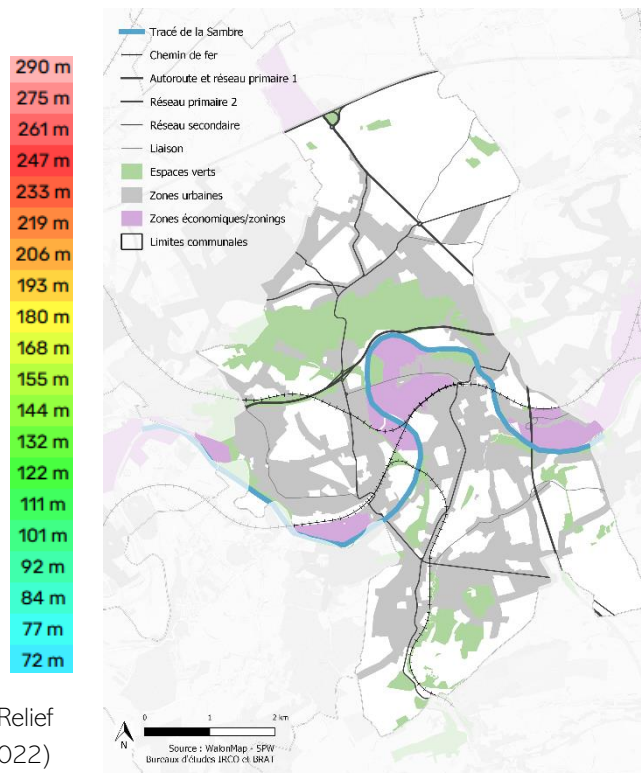
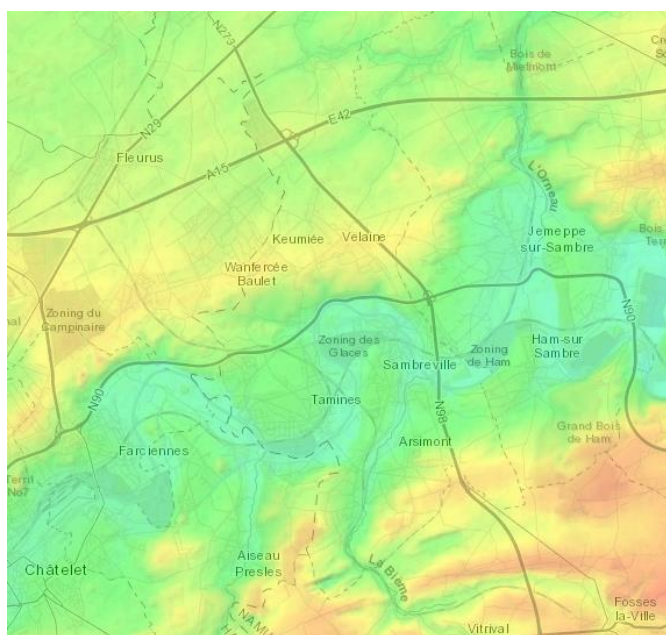
Le territoire est marqué par son passé industriel actif dans les domaines de la verrerie et des charbonnages notamment. Aujourd'hui, l'industrie dans le Val de Sambre a laissé de nombreux sites en

friche et souvent pollués ainsi qu'un patrimoine historique et culturel qui font l'objet de nouvelles réflexions et de revalorisation (étude « Val de Sambre » réalisée par Paola Vigano, Perspective de Développement Urbain avec l'expertise d'Alphaville et du BEP).

Un relief marqué par la vallée de la Sambre

En coupant le territoire en deux, la Sambre structure le paysage et la topographie de Sambreville. La vallée de la Sambre et le ruisseau de Fosses, son affluent, rendent la commune relativement vallonnée. Du nord au sud, on distingue trois entités séparées par des versants qui s'avèrent, localement, assez raides.

L'altitude varie d'environ 90 mètres à 200 mètres, soit un dénivelé d'une centaine de mètres entre les parties hautes au sud et au nord du territoire, et les parties basses centrales. Le relief est une donnée géographique importante à prendre en compte en matière de pratiques de mobilité, particulièrement pour l'utilisation des modes actifs comme la marche et le vélo.



Relief
(Source : topographic-map.com, 2022)

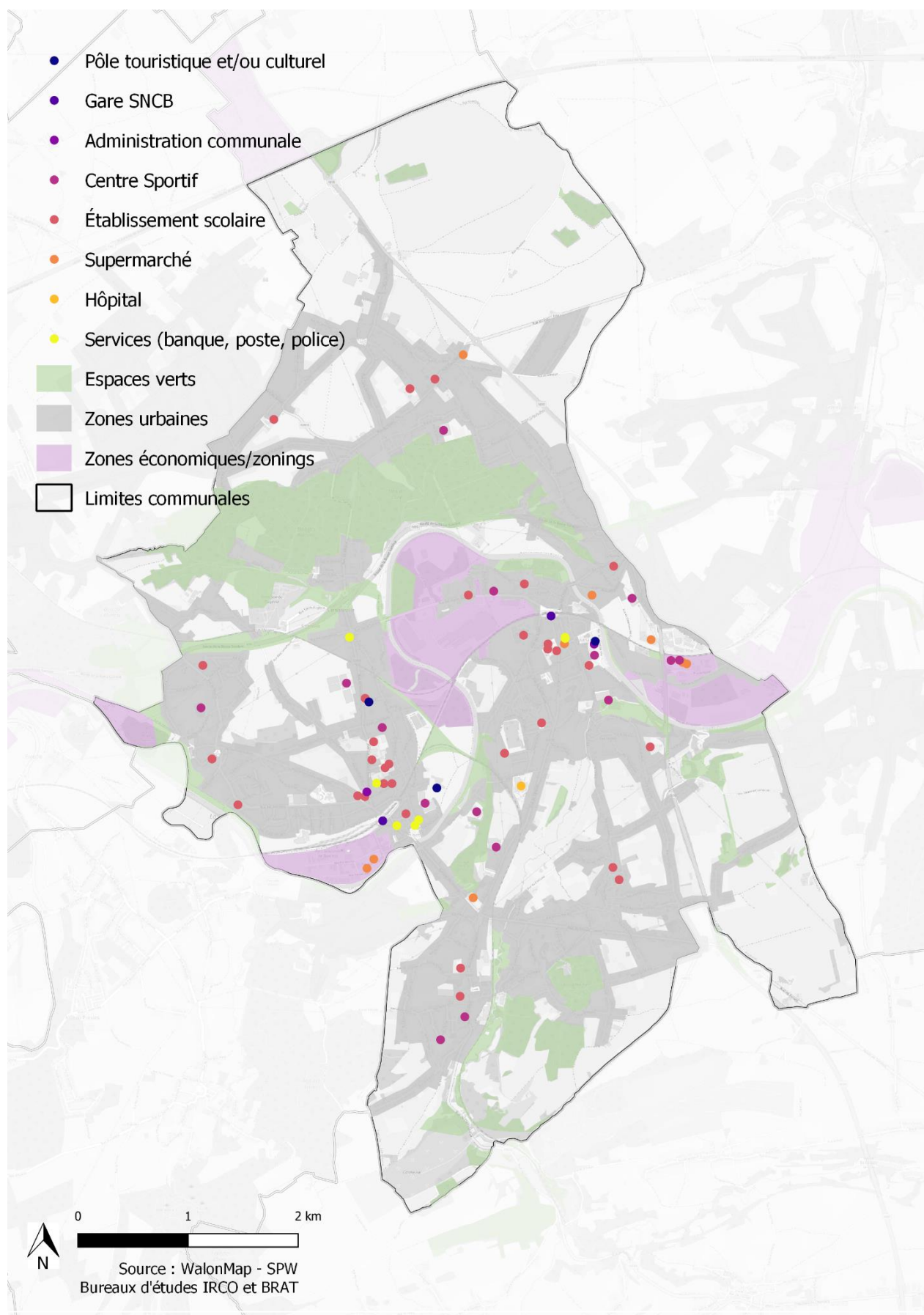
Typologie territoriale

1.3 Pôles générateurs de déplacement

Sambreville comporte plusieurs pôles d'intérêt, au rayonnement variable, qui génèrent des déplacements vers et au sein de son territoire.

À Taminés et Auvelais, les deux centralités du territoire, se concentrent les pôles d'importance économique, commerciale, scolaire, récréative et de vie plus largement. Des commerces de proximité ainsi que des pôles scolaires et sportifs marquent également les entités de Velaine, Falisolles ou Arsimont.

L'autre particularité est la présence de la Sambre au bord de laquelle les industries se sont implantées au fil du temps pour des raisons de transport et d'accès à l'eau.



Les pôles générateurs de déplacements

1 . Contexte territorial

1.3 Pôles générateurs de déplacement

Les pôles économiques

Les zones d'activités économiques et industrielles

Les parcs d'activités économiques et industrielles constituent d'importants pôles générateurs de déplacements sur le territoire à la fois de travailleurs (notamment venus de France) et de charrois lourds.

Il existe 3 parcs d'activités économiques gérés par le BEP à Sambreville :

- Le parc « Pré des Haz » à Tamines, un zoning « mixte » dans lequel sont implantés aussi bien des entreprises que des commerces, qui génèrent tant des passages de poids lourds qu'un charroi plus léger (camionnettes,...). Cette ZAE est également liée au port fluvial de Tamines offrant une potentielle intermodalité dans cette zone ;
- Le parc d'activités économiques d'Auvelais qui abrite des industries, des PME et entreprises artisanales. Il est accessible via la N98 ;
- Le parc de Sainte-Eugénie (à l'Ouest de l'échangeur N90/N988) a été investi par

l'Université de Liège qui y a implanté un incubateur pour accueillir des spin-offs et des start-ups actives dans le secteur agro-alimentaire. L'objectif pour Sambreville est de se tourner vers les technologies d'avenir et d'assurer son redéploiement économique et sa diversification sectorielle.

Deux autres zones sont génératrices de transport de marchandises :

- Le site d'activités industrielles de Saint-Gobain situé le long de la rue des Glaces Nationales comprenant entre autres les entreprises Bruco Containers Auvelais et les Glaceries Saint-Gobain, cette dernière est en reconversion avec notamment un projet photovoltaïque ;
- Le site « Bonne Espérance » à Moignelée, ancien charbonnage, assaini par la SPAQuE pour permettre le développement de nouvelles activités économiques. Il a depuis été aménagé en zone portuaire (quai et dalle de chargement).



Panneautique d'entrée du parc d'activité économique de Sainte-Eugénie (BEP)

1 . Contexte territorial

1.3 Pôles générateurs de déplacement

Les entreprises et commerces

Sambreville compte aux alentours de 1200 entrepreneurs, en ce compris les commerçants et les indépendants à titre complémentaire. Les secteurs d'activités sont variés (toiture, montage métallique, nanotechnologie, etc.).

Le secteur de l'HORECA est particulièrement bien représenté parmi ces entrepreneurs. Ceci génère donc des déplacements en journée et en soirée, principalement les weekends.

Le centre commercial FrunShopping Belle Sambre (situé rue Bois Sainte-Marie à Auvelais) est composé de grandes enseignes de mode, de décoration, d'électroménagers, d'automobile, d'alimentation ainsi que d'espaces de restauration. Son accessibilité est principalement assurée par la N98, les nombreux déplacements générés depuis l'extérieur du territoire sont donc en grande partie concentrés sur cet axe et évitent le réseau de voiries locales.

Le zoning du Pré des Haz mentionné ci-dessus comporte lui aussi des grandes enseignes commerciales, principalement des grandes surfaces

alimentaires et de bricolage.

Deux marchés hebdomadaires attirent des visiteurs : le mercredi à Auvelais (Grand-Place) et le vendredi à Tamines (place Saint-Martin).

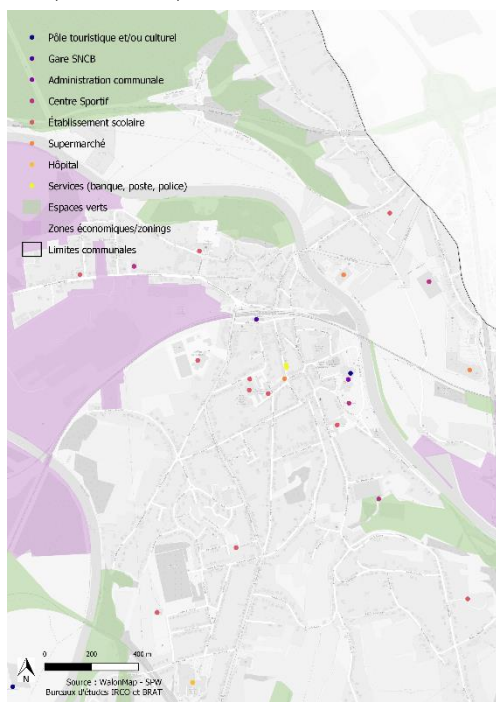
Les centres, des pôles mixtes

Les centres d'Auvelais et de Tamines sont de taille moyenne et attirent en conséquence les personnes vivant dans l'entité communale uniquement. Ils présentent une spécialisation importante dans les secteurs de la proximité (et aussi de l'amusement à Tamines). Ils ne génèrent pas que très peu de déplacements externes aux habitants de Sambreville.

Les cellules commerciales à Auvelais sont situées principalement sur les axes suivants : avenue de la Libération, rue du Centre et autour de la place Communale. Des données partagées par la ZP SAMSOM, Auvelais présente un taux élevé de cellules commerciales vides (28% en 2019).

À Tamines, l'axe N988 composé par l'avenue du Président Roosevelt, la rue du Roi Albert et la rue de la Station jusqu'au pont accueille une concentration

Les pôles de déplacements à Auvelais



Le Frunshopping
à Auvelais



1 . Contexte territorial

1.3 Pôles générateurs de déplacement

de cellules commerciales.

Au-delà de ces pôles commerciaux, chaque entité abrite certains commerces de proximité ou de restauration.

Les pôles scolaires

Le territoire compte 29 établissements d'enseignement et de formation, dont 22 établissements d'enseignement maternel et primaire. A cela s'ajoutent les 5 bibliothèques de l'entité parmi lesquelles 4 se trouvent à proximité directe d'une école voire d'un espace public central (générateur d'autres déplacements). La plupart de ces établissements se concentrent dans les centres de Tamines et Auvelais. On observe toutefois des écoles fondamentales également dans les autres villages (Falisolles, Arsimont, Velaine...).

Les pôles de santé

Anciennement appelé « l'hôpital d'Auvelais », le centre hospitalier a fusionné avec le CHR de Namur pour s'appeler le CHR Val de Sambre. Il s'insère dans un quartier résidentiel présentant une légère mixité de fonctions sur la rue de Chère Voie et de Falisolles

(N930). Aucun problème majeur d'accès et de circulation autour de l'hôpital n'a été relevé au cours de cette étude. Les cheminements piétons et PMR sont néanmoins à sécuriser.

À moins d'un kilomètre au Nord sur la N930 se situe la polyclinique « Les Aliziers » propose des services médicaux et de soins complémentaires.

Les lieux culturels et tourisme

Le bâtiment de l'administration communale situé à proximité de la place communale d'Auvelais accueille divers pôles : l'office du tourisme (syndicat d'initiative), la maison de la culture (complexe Emile Lacroix) et la bibliothèque.

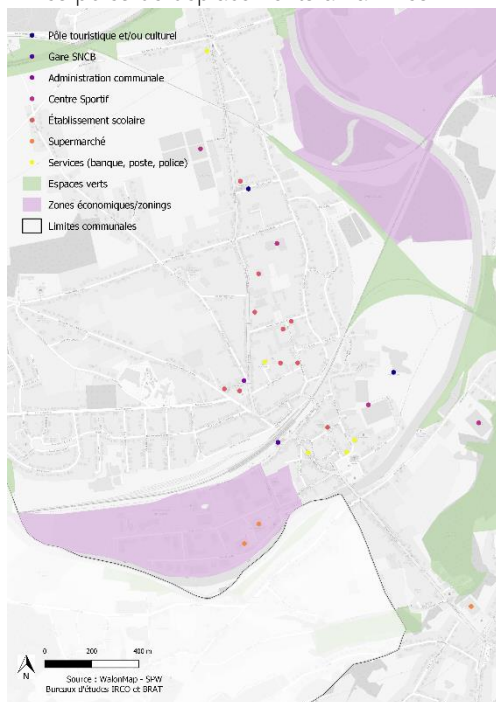
4 bibliothèques communales (Auvelais, Tamines, Falisolles, Moignelée) et une ludothèque (Velaine) sont à compter à Sambreville.

La plupart des bibliothèques sont situées à proximité directe d'une école.

Les sambrevillois peuvent aussi profiter des séances diffusées au cinéma Caméo situé à Tamines.

L'étang du Pachy, repris en zone Natura2000,

Les pôles de déplacements à Tamines



Des cellules commerciales vides à Tamines



Le CHR Val de Sambre

1 . Contexte territorial

1.3 Pôles générateurs de déplacement

constitue un pôle touristique à Sambreville puisqu'un observatoire y est aménagé pour observer l'étang, sa faune et sa flore.

Différents autres monuments qui composent le patrimoine de Sambreville sont repris sur le site internet « sambrevilletourisme.be ».

Les pôles sportifs

Les infrastructures communales

La commune dispose d'un hall omnisport et d'une piscine tous deux implantés dans le centre d'Auvelais. La piscine a fait l'objet d'une rénovation complète en 2022.

Les infrastructures privées

Des clubs sportifs de différentes disciplines sont actifs à Sambreville : arts martiaux, badminton, bowling, cyclisme, danse, équitation, fitness, football, gymnastique, hockey, etc.

Ils sont implantés de manière éparse sur le territoire.

Les pôles de transport

Les gares de Tamines et d'Auvelais sont les deux pôles de transport ferroviaire qui desservent la

commune. Les infrastructures et les services disponibles dans celles-ci sont décrits au chapitre « 4. VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - TRAIN ».

Cinq quais fluviaux sont localisés le long de la Sambre et permettent un accès direct au fleuve depuis la plupart des zonings. Ils sont listés en suivant le cours d'eau et localisés sur la carte du « VOLET TRANSPORT DES MARCHANDISES - INTERMODALITE DES MARCHANDISES » :

- Le port de Moignelée : situé en rive gauche de la Sambre, il est équipé d'un quai, d'une dalle de chargement et d'un contournement local du RAVeL.
- Le port de Tamines Centre : ce port est situé au cœur de Tamines, en rive gauche de la Sambre. Il est desservi par un réseau de rues et est équipée d'un quai. Cette zone est principalement utilisée par le transport routier.
- Le port d'Auvelais : il est concerné principalement par le transport de déchets recyclables et de résidus de démolition.



Le hall omnisport d'Auvelais



Les quais fluviaux à Auvelais

1.3 Pôles générateurs de déplacement

Cette zone portuaire se situe en amont de l'écluse d'Auvelais, en rive droite de la Sambre. Elle est équipée d'un quai bétonné et d'un contournement du quai par le RAVeL.

- Le port de Tamines Grogneaux : situé entre Tamines et Auvelais, en rive gauche de la Sambre, il est desservi par une rue principale (rue des Glaces Nationales/Rue Val de Sambre) et est équipé d'un grand bâtiment ainsi que d'un quai au niveau de la rue des Vignes.
- Le port d'Auvelais Solvay : située en aval de l'écluse d'Auvelais et en rive gauche de la Sambre, elle est équipée d'un point de chargement par passerelle.

Situé sur le territoire communal voisin, le port de Jemeppe-sur-Sambre est très important dans la région en termes de chargement et déchargement de tonnages.

2 . Contexte démographique

2.1 Caractéristiques socio-démographiques

2. Contexte démographique

2.1 Caractéristiques socio-démographiques

Une population vieillissante qui suit la tendance régionale

L'âge moyen est de 41,7 ans, soit un âge équivalent aux moyennes provinciales et régionales : Les moins de 20 ans représentent 22,7% de la population totale (22,9% en Wallonie et 22,5% en Province de Namur) et les 65 ans et plus représentent 19,1% de la population totale (similaire aux parts wallonne et provinciale).

L'évolution des parts de moins de 20 ans et des plus de 65 ans est similaire à Sambreville et en Région wallonne et dans la Province de Namur : la part des jeunes continue de diminuer et celle des personnes âgées d'augmenter particulièrement depuis les 10 dernières années. La combinaison de ces deux tendances accentue le vieillissement de la population à Sambreville.

La part des femmes au sein de la population est

légèrement plus importante avec 51,8%.

Une évolution démographique relativement faible

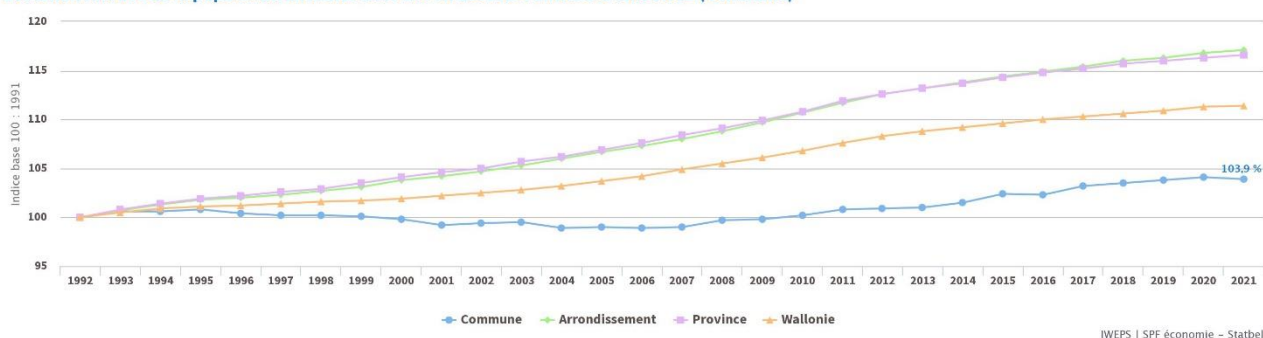
Au cours des 10 dernières années (2011-2021), la croissance de la population de Sambreville était de 3,06%, soit une évolution plus faible que celle observée dans la Province (4,24%) et en Région wallonne (3,48%).

L'évolution démographique est contrastée avec ses communes voisines : Sombreffe et Fosses-la-Ville enregistrent une augmentation presque deux fois plus importante de leur population (respectivement 6,1% et 7,1%) comparé à Sambreville. Fleurus et Jemeppe-sur-Sambre enregistrent elles une croissance relativement similaire entre 2011 et 2021 (respectivement 3,1% et 3,7%).

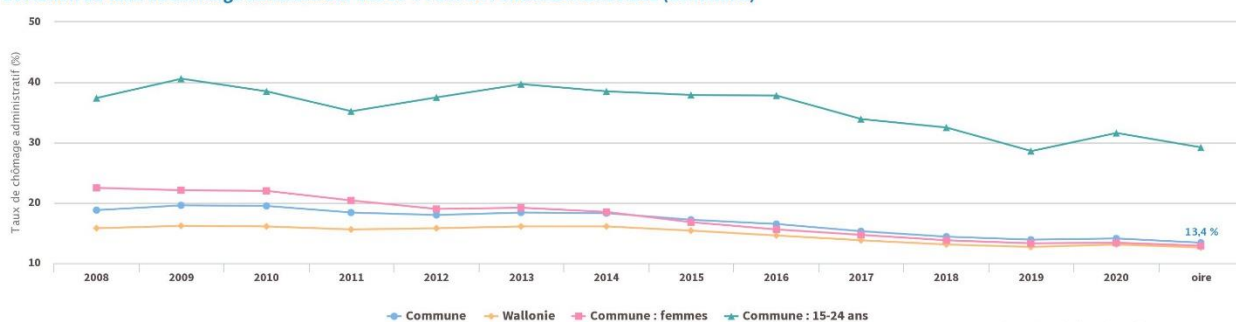
Niveau socio-économique

Le chômage administratif est supérieur à celui observé à l'échelle de la Province et de la Wallonie : 13,4 % chez les 15-64 ans (11,1% dans la Province et 12,6% en Wallonie), 29,2% chez les jeunes de 15-24 ans (27,2% dans la Province et 27,7% en Wallonie).

Évolution relative de la population en indice base 100 en 1991 de l'entité SAMBREVILLE (Commune)



Évolution du taux de chômage administratif des 15-64 ans de l'entité SAMBREVILLE (Commune)



IWEPS | Comptes de l'emploi wallon, Steunpunt Werk

Evolution de la population et du taux de chômage
(Source : IWEPS, données Statbel)

2 . Contexte démographique

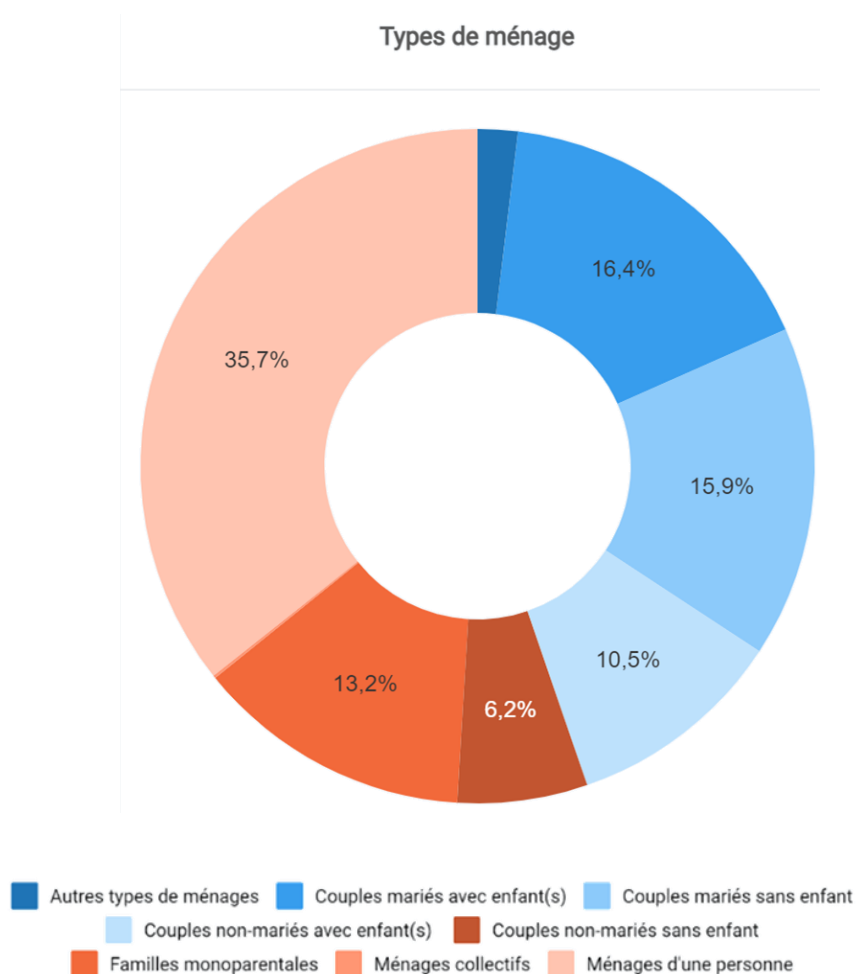
2.1 Caractéristiques socio-démographiques

On constate une diminution faible mais constante du taux de chômage depuis 2008 et ce pour toutes les catégories d'âges.

Le revenu moyen par habitant de la commune (année 2019) est de 23 005 € contre 23 942€ en Wallonie.

Types de ménages

On compte **12 408 ménages** à Sambreville d'une taille moyenne de **2,26 personnes/ménage** soit équivalent aux moyennes régionales et provinciales. Il s'agit en grande partie de ménages isolés (35,7%), de couples mariés avec enfant(s) (16,4%) ou de couples mariés sans enfant (15,9%).



Type de ménages
(Source : IWEPS, données Statbel, 01/01/2021)

2 . Contexte démographique

2.1 Profil de mobilité

2.1 Profil de mobilité

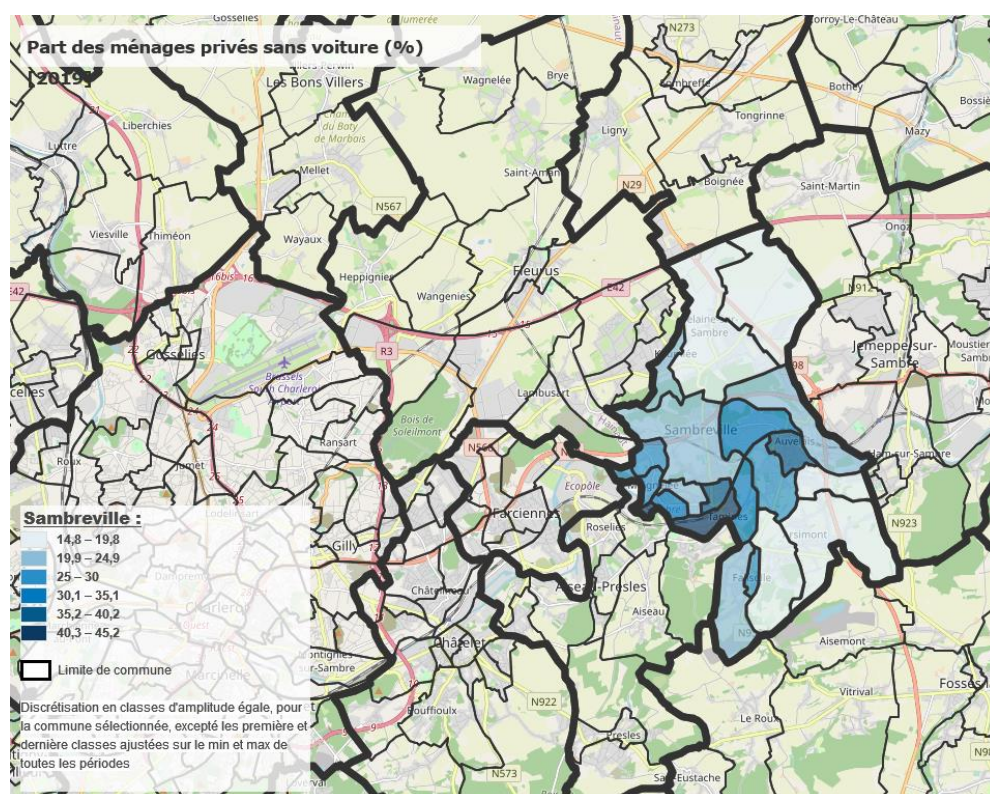
Un taux de motorisation en augmentation

En 2002, le PCM précédent indiquait un taux de motorisation moyen à l'échelle de la commune de 41 véhicules par 100 habitants, soit un taux inférieur à la moyenne belge (46 véhicules/100 habitants). Ce taux était plus élevé dans les zones périphériques au Sud (Bois d'Harzée et Arsimont) et au Nord (Velaine, Beaupire) et moins élevé dans les zones plus denses du centre d'Auvelais et de Taminés.

Au cours des 20 dernières années, le taux de motorisation a eu tendance à augmenter à Sambreville en raison de la constante augmentation du nombre de véhicules privés couplée à la plus faible évolution démographique : en 2010 on relevait 44 véhicules/100 habitants et en 2021 48 véhicules/100 habitants.

Reporté aux ménages, ceci représente 1,1 véhicule privé/ménage en 2021.

A l'échelle communale, 26,4% des ménages ne possèdent pas de voiture (comparé à 24 % en Wallonie picarde, 27 % dans le Hainaut et 25% en Wallonie), 47,3% des ménages en possèdent une, 20,9% en possèdent deux et 5,5% en possèdent trois ou plus. Dans les quartiers plus urbanisés du centre de Taminés et Auvelais, la part des ménages sans voiture est plus importante et atteint plus de 45% des ménages dans le centre de Taminés (38% dans le centre d'Auvelais). Dans les entités au nord et au sud du territoire (Velaine et Arsimont), moins de 20% des ménages ne possèdent pas de voiture. Ceci est à mettre en lien avec l'accessibilité en transports en commun et la proximité des pôles qui génèrent des déplacements.



Part des ménages sans voiture à l'échelle des quartiers statistiques à Sambreville (Source : IWEPS, Stabel 2019)

2 . Contexte démographique

2.1 Profil de mobilité

Mobilité professionnelle

En 2019, Sambreville comptait **1 624 entreprises** assujetties à la TVA (Statbel), un nombre qui augmente depuis 2008. Ces entreprises sont actives principalement dans les secteurs du commerce, de la construction et des activités spécialisées, scientifiques et techniques.

En 2020, l'entité comptait près de **9 400 travailleurs salariés** en majorité actifs dans le secteur de l'administration, la défense, l'enseignement, la santé et le social (54,6%) ou dans les secteurs du commerce/HORECA/transport (18,7%) et des services spécialisés et administratifs (12%). La part des salariés dans l'industrie est en nette baisse par rapport à la décennie précédente (moins de 5% en 2020) en raison de la fermeture du site Saint-Gobain.

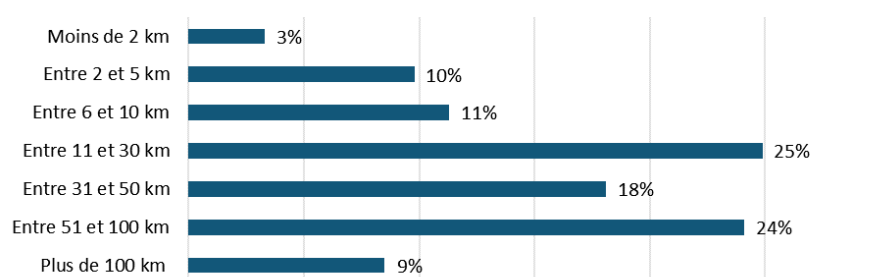
L'entité comptait également un peu plus de **2 100 indépendants** (y compris aidants) actifs dans le commerce et les services (39,8%), les professions libérales (28,6%), l'industrie et l'artisanat (25%). Le nombre d'indépendants est en augmentation ces

dernières années.

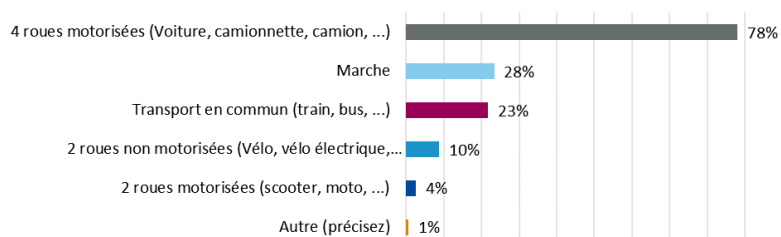
Cette augmentation couplée à l'effet de la crise sanitaire et aux évolutions des pratiques de travail (temps partiel,...) ont plusieurs implications en termes de mobilité : on télétravaille plus, et la qualité des espaces publics et du cadre de vie revêt une importance croissante.

Il ressort de l'enquête réalisée auprès de la population dans le cadre de ce PCM (voir ci-dessous) que les distances parcourues par les répondants pour se rendre à leur travail sont, pour un quart, inférieures à 10 km et, pour les trois quarts restants, supérieures à 10 km. Les déplacements motorisés individuels restent majoritaires dans le mode de transport utilisé (78% des répondants) pour se rendre au travail. Lorsque le déplacement fait moins de 10 km, cette part modale diminue mais reste à 70%. C'est essentiellement la marche qui voit sa part augmenter pour les petits trajets (40% d'utilisateurs contre 28% en moyenne). L'usage des deux roues pour se rendre au travail reste, dans tous les cas, anecdotique.

Quel est le nombre moyen de kilomètres que vous parcourez par jour pour vous rendre au travail/à l'école ? (aller et retour) (PIR = 398)



Quel mode de transport utilisez-vous pour vous rendre au travail/à l'école ? (plusieurs réponses possibles si combinaison de modes) (PIR = 423)



3 . Projets et perspectives sur le territoire

3.1 Vision

3. Projets et perspectives sur le territoire

Les projets actuels et à venir sur la commune de Sambreville constituent déjà une réponse partielle à certains problèmes identifiés dans le PCM. Ils représentent également des opportunités de repenser les modes de transport et de développer l'offre de mobilité mais également des points d'attention qui posent des enjeux d'accessibilité et de desserte à l'échelle du territoire.

3.1 Vision

La Commune de Sambreville, via sa Déclaration de Politique Communale (DPC, 2018-2024) ainsi qu'à travers son Programme Stratégique Transversal (PST, 2019-2024) a défini une vision à long terme pour le développement de son territoire dans différents domaines. En matière de mobilité, Sambreville ambitionne de devenir « une commune où la mobilité se veut respectueuse de tous les usagers » en la rendant « plus fluide, plus douce et plus propre ». A cet effet, la vision intègre les objectifs suivants :

- Améliorer le réseau de voiries communales ;
- Améliorer la qualité et la continuité du réseau de sentiers ;
- Maintenir et renforcer les bonnes relations avec les acteurs régionaux pour poursuivre les améliorations sur le réseau régional ;
- Maintenir et renforcer la desserte en transports en commun (tant bus que train) et encourager l'intermodalité.

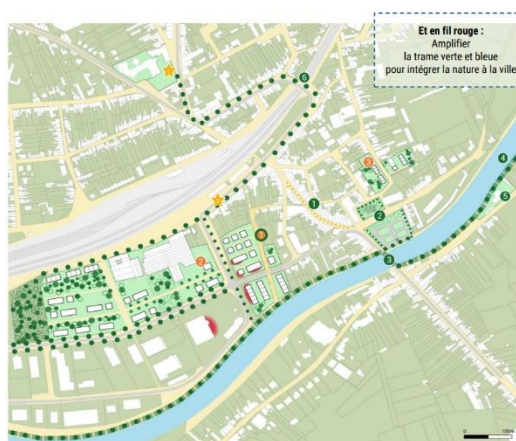
Plus globalement, la Commune a signé la Convention des Maires lancée par l'UE ayant pour but la mise en place de politiques énergétiques durables, y compris en matière de mobilité et de développement territorial.

Le développement territorial s'inscrit également dans le Plan Guide « Val de Sambre » réalisé par l'urbaniste Paola Vigano en 2019.

Plan Guide « Val de Sambre »

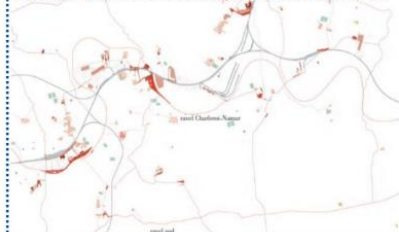
Vue d'ensemble potentielle à long terme
pour Taminés (à droite)
(Source : AMO, Projet de Ville 2022)

3 Figures du Plan Guide (en bas)
(Source : Studio Paola Vigano, 2019)



PLAN GUIDE : 3 FIGURES

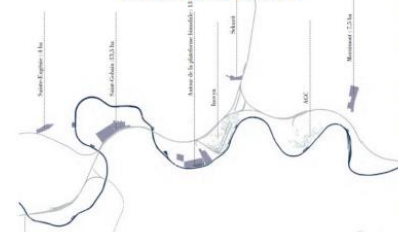
Les 50 000 habitants du Val de Sambre



Le parc



La Machine Lucide



3 . Projets et perspectives sur le territoire

3.2 Projets de développement urbain

3.2 Projets de développement urbain

Un projet stratégique en matière de développement urbain ces dernières années à Sambreville est l'étude de Projet de Ville de Taminés (BEP et Alphaville, 2022) qui découle de l'Etude Val de Sambre de Paola Vigano réalisée en 2017-2018. L'objectif premier était de maîtriser l'étalement urbain tout en redynamisant le centre-ville et en accompagnant les évolutions démographiques à venir. L'étude de Paola Vigano mettait en avant la nécessité de renforcer la trame verte et bleue du territoire et ainsi de végétaliser davantage les espaces publics. Elle identifie ainsi des pôles « à renforcer ou créer » : la place Saint-Martin, le site industriel SAMERA et le site de la gare de Taminés, où la végétalisation devra être mise à l'honneur. Ces centralités-clés se concentrent dans la partie sud de Taminés. Dans cette perspective, le Projet de Ville de Taminés s'appuie sur 3 objectifs : privilégier la fonction d'habitat dans le centre-ville, faire place aux modes actifs pour renforcer la qualité de vie, et repenser le tissu commercial et actif. Parmi les actions proposées, on peut retenir la transformation

de la gare de Taminés en mobipôle suivant les orientations régionales : ce projet permettra de libérer le centre de l'emprise de la voiture et d'en faire un pôle multimodal attractif à l'échelle régionale. Un parking en silo devrait voir le jour sur le site de la gare dans les prochaines années.

Outre cette étude, on note aussi les projets suivants :

- Création d'un pôle culturel sur la Place du Jumelage à Taminés intégrant la rénovation de l'espace public ;
- Projet "Ville+Sambre+Ville" à Auvélais qui vise le développement de la rive Est à Auvélais en un nouveau quartier résidentiel (280 logements) et un parc fluvial. Ce projet intègre la construction d'une passerelle cyclo-piétonne au-dessus de la Sambre pour garantir l'accessibilité aux commerces et services du centre ;
- Parc des Générations : restauration et réaménagement de l'ancien parc Ores, au cœur du quartier du Voisin en un véritable parc public.



Ville+Sambre+Ville
(Source : BEP, 2023)

3.3 Principaux projets d'infrastructures

3.3 Principaux projets d'infrastructures

- Boulevard Urbain du Val de Sambre : réaménagement de la rue des Glaces Nationales et ses abords (y compris devant la gare), axe de liaison avec le centre-ville, en un Boulevard Urbain, arboré ;
- Aménagement d'une passerelle cyclo-piétonne au niveau du pont de Sambre à Tamines (SPW) : le projet d'élargissement du pont existant ou de création d'une nouvelle passerelle derrière la place St-Martin est à l'étude ;
- Réaménagement de la place Saint-Martin à Tamines ;
- Autres projets :
 - o Réaménagement de la place de Moignelée
 - o Réaménagement en zone 20 de la partie la plus urbanisée et la plus centrale de la rue d'Auvelais à Arsimont (entre la rue des Ecoles et la rue Bourgmestre Evrard)
 - o Réaménagement de la place de Seuris
 - o Réaménagement de la place du 11 novembre
 - o Réaménagement de l'avant de l'Hôtel de Ville
 - o Réaménagement des abords de l'Ecole Industrielle et Commerciale d'Auvelais
 - o Aménagement d'un abri-bus, d'un trottoir traversant ainsi que la mise en place d'une zone 20 rue du 22 Aout.
- Au travers du plan d'investissement du projet régional « Commune Pilote Wallonie Cyclable » (PIWACY), plusieurs aménagements cyclables seront réalisés (projets de rues cyclables, de chemins cyclo-piétons et de dispositifs ralentisseurs sur un itinéraire cyclable) ;
- Des travaux de sécurisation de carrefours et d'aménagements cyclo-piétons sont également prévus sur certaines nationales (N90, N988 entre Combattants et Grandes Fontaines) dans le cadre du plan régional « Mobilité et infrastructures pour tous » ;

3 . Projets et perspectives sur le territoire

3.3 Principaux projets d'infrastructures

- Des bornes de recharge pour vélos électriques (11) devraient bientôt être à disposition des citoyens un peu partout dans la commune (sans stationnement sécurisé) ;
- Des projets de voitures et trottinettes partagées sont actuellement à l'étude ;
- Un projet de bornes de recharge pour voitures électriques piloté par le BEP.

II

PRODUCTION DE DONNÉES ORIGINALES

1. Rencontres bilatérales

Afin de préparer le diagnostic, les bureaux d'études ont rencontré les acteurs suivants, lors de visioconférences entre les mois d'avril et de juillet 2022 :

- Tous à pied (Charlotte Angerand, Florian Vanhamme) ;
- Aviq (Eric Sornin) ;
- GRACQ (Pierre Petit, CeM) ;
- TEC (Emilie Espalard et Anne-Françoise Lathuy) ;
- SNCB (Cédric Blanckaert) ;
- Agence de Développement Local - ADL (Isabelle Hondekyn) ;
- Zone de Police du SAMSOM (Jean-Paul Bourgeois) ;
- BEP – Intercommunale (Claire Van Kerrebroeck).

Il est à noter que la centrale de mobilité Mobilesem n'a malheureusement pas répondu à nos sollicitations.

Ces rencontres ont permis de comprendre au mieux les objectifs et actions de chacun mais également les interactions entre les différents acteurs. Elles ont été l'occasion de récolter les avis sur les réalisations

des autres acteurs et d'obtenir des informations sur les objectifs futurs et souhaits pour la mobilité de Sambreville.

Les informations obtenues lors de ces entretiens spécifiques ont permis de compléter les diagnostics par volet repris ci-après.

2 . Comptages

2.1 Préambule

2. Comptages

2.1 Préambule

Afin d'obtenir des données de fréquentation des routes, une campagne de comptages a été réalisée sur certains axes stratégiques.

Les localisations, au nombre de 16, ont été choisies et validées en collaboration avec l'administration communale et le Service Public de Wallonie qui encadre la présente mission.

2 types de matériel pour analyser le trafic ont été utilisés. Le premier dispositif est un radar TMS-SA de la société Icoms utilisé sur la majeure partie des postes de comptage. L'utilisation de ce dernier permet de compter le nombre de véhicules qui transitent via la route, sur certains postes de comptage de manière supplémentaire d'évaluer la vitesse des véhicules et de classer les véhicules en fonction de leurs longueurs.

Le deuxième dispositif est un comptage par tubes via la société AME sur l'avenue de la Libération. Cette dernière ne permettait pas techniquement

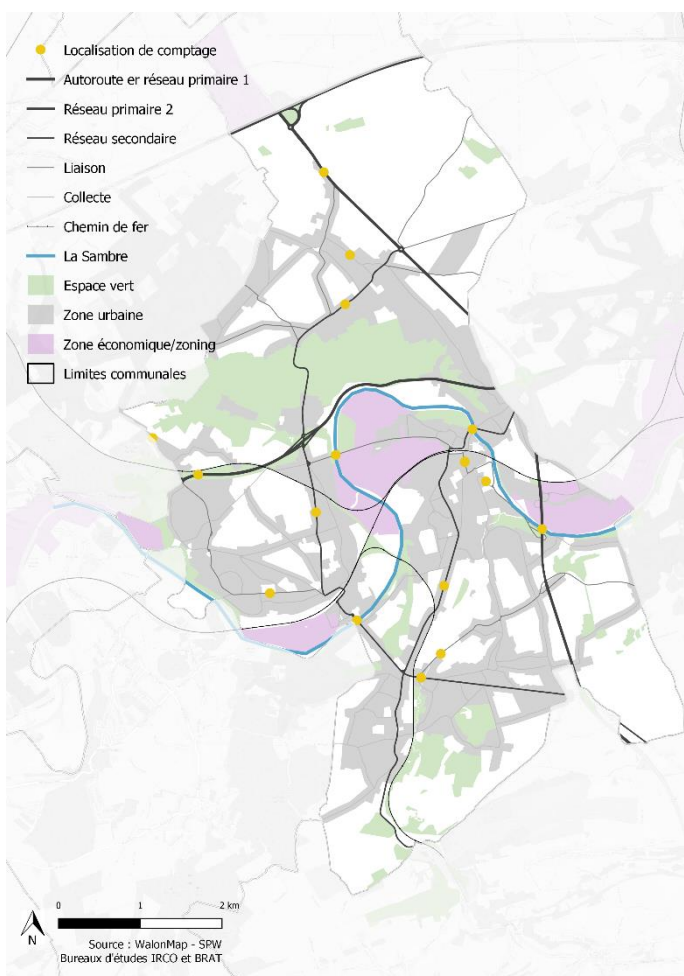


Radar installé sur la N98 en direction de la E42

l'installation d'un radar. Cette utilisation de comptage tube, placé au travers de la route, permet de compter les véhicules passant sur ce dispositif.

Tandis que tous les postes de comptage ont permis d'identifier le nombre de véhicules ayant fréquenté l'axe pendant la campagne, certains ont été visés en plus par une classification des modes de déplacement et des vitesses.

Les radars et tubes ont été installés entre le 06/05/2022 et le 24/06/22. Les données traitées ont été ramenées à une semaine complète avec des jours complets. Les semaines de comptages ne se situent pas pendant une période de congés ou de restriction importante du contexte sanitaire du Covid-19. Il a donc été évalué que ces données sont représentatives d'une semaine dite « normale et représentative »



Localisation des comptages

2.2 Méthodologie

Les radars de la société Icoms ont été paramétrés en bidirectionnel (flux sortant et entrant) pour les lieux de comptage situés sur les axes secondaire et de liaison. Ce paramétrage permet de compter les véhicules circulant dans les deux sens de circulation. Les axes primaires comme la N90 et la N98 ont été paramétrés en unidirectionnel (flux sortant) car une berne centrale sépare les deux voies de circulation.

Les radars ont été positionnés avec une hauteur comprise entre 2,50 m et de 2,80 m au-dessus du niveau de la route, hauteur optimale pour le dispositif par rapport à la distance à la rue.

En ce qui concerne le comptage tube de la société AME, ce dispositif a été positionné sur la largeur de l'avenue de la libération représentant une voie à sens unique.

Les classes de longueurs qui permettent de différencier les différents types de véhicule sont les suivantes :

- $< 2 \text{ m}$ → « deux roues » (vélos, motos,

scooters,...) = 2R

- $2 \geq$ et $\leq 9 \text{ m}$ → « véhicules légers » (voitures, camionnettes,...) = VL
- $> 9 \text{ m}$ → « poids lourds » (camions, bus,...) = PL

Cette catégorisation a été déterminée sur base des relevés effectués par ce radar et est par conséquent propre à cette étude.

2.3 Résultats généraux

Les principaux résultats tirés des données récoltées sont les suivantes :

- Les données ont été jugées cohérentes avec le contexte et prises en semaine dite « normale et représentative » telle que définie ci-avant ;
- Le trafic est équivalent du lundi au vendredi ;
- La vitesse est principalement respectée avec très peu de dépassement des limitations en vigueur excepté certains cas analysés dans le point suivant ;
- La classification est cohérente avec une part plus élevée de véhicules légers ;
- L'utilisation des Nationales 98 et 90 est importante.

2 . Comptages

2.4 Résultats interpellant

Les données récoltées dans le cadre de cette campagne de comptages sont en cohérence avec celles réalisées par la ZP SAMSOM ente 2018 et 2021. Ces vérifications ont pu être réalisées pour les rues du Villez, du Tram et des Bachères qui ont été des lieux stratégiques visés à la fois par cette étude et par les forces de l'ordre.

2.4 Résultats interpellant

Des vitesses excessives

Les comptages ont permis de mettre en évidence des rues dans lesquelles les limitations de vitesse (50 km/h) ne sont pas respectées :

- Rue de Fosses, limitée à 50 km/h depuis février 2020, 70% des véhicules comptés étaient en excès de vitesse, avec certaines vitesses enregistrées à plus de 100 km/h ;
- Rue des Glaces Nationales : excès de vitesse enregistré pour 30 % des passages ;
- Rue du Pont Saint-Maxence : la vitesse maximale autorisée est dépassée par 30 % de véhicules ayant emprunté cette route durant la période de comptage ;
- Rue des Bachères : excès de vitesse enregistré

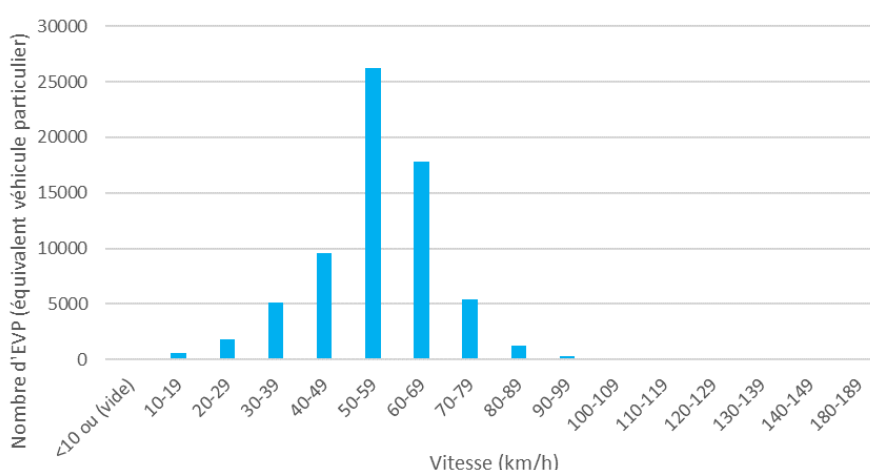
pour 25 % des passages, surtout durant la nuit.

Des indications sur les pratiques

Dans certaines rues, des différences de flux ont été constatées en fonction du sens emprunté. En effet, certaines voiries sont beaucoup plus utilisées dans un sens que dans l'autre, ce qui peut parfois donner des indications sur les pratiques des automobilistes, tels que des raccourcis qu'ils empruntent pour éviter des itinéraires trop chargés par exemple :

- Rue du Chef-Lieu : utilisée pour se diriger vers le centre-ville de Taminés pour éviter la N988 ou N930 ;
- Rue du Villez : empruntée pour se rendre vers Velaine (N969) afin d'éviter les encombrements du rond-point de la N98 ;
- N912 à Velaine – rue du Tram : moins empruntée en venant du rond-point cité juste avant, les utilisateurs choisissent un autre itinéraire (N969) pour éviter les encombrements ;
- Rue des Bachères : à hauteur du cimetière de Taminés, les automobilistes venant de Moignelée ont une plus grande tendance à prendre la rue

Répartition des vitesses rue de Fosses

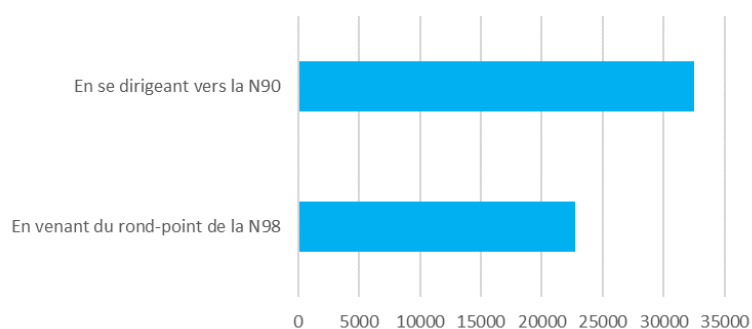


des Bachères pour se rendre dans le centre-ville de Taminés, tandis qu'à contrario, pour sortir du centre-ville et se rendre à Moignelée, la population va plutôt se diriger vers la rue du Frère A.M Gochet ;

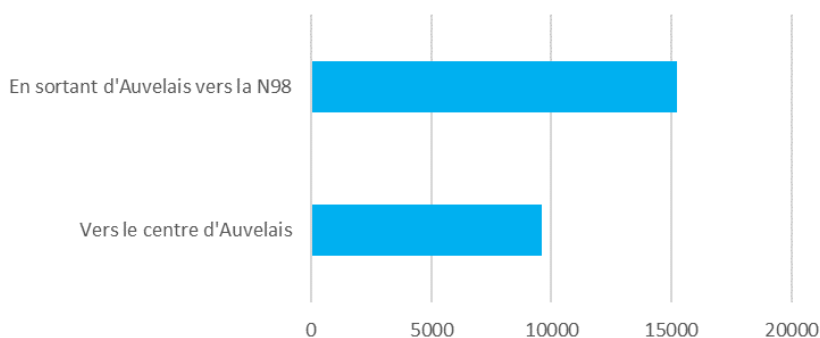
- Rue du Pont Saint-Maxence : plus utilisée pour sortir d'Auvelais et se diriger vers le N98 que pour se rendre dans le centre-ville.

Plus de résultats sont analysés au sein du chapitre « 7.2. Réseau routier » et l'ensemble des données récoltées a été remis au Donneur d'ordre.

Nombre de véhicules par direction rue du Tram



Nombre de véhicules par direction rue du Pont Saint-Maxence



3 . Enquête en ligne auprès de la population

3.1 Méthodologie

3. Enquête en ligne auprès de la population

3.1 Méthodologie

Dans une volonté d'inclure la population à l'actualisation du PCM de la Ville de Sambreville dès la phase de diagnostic, une enquête en ligne a été diffusée auprès des sambrevillois.

Les répondants ont été interrogés à propos de leurs habitudes de mobilité et ont été invités à partager leur avis sur le confort des déplacements, la qualité des infrastructures et sur les lieux stratégiques à prendre en compte pour le PCM.

La construction du questionnaire a été réalisée en collaboration avec les services communaux et le Service Public de Wallonie qui encadre la présente mission.

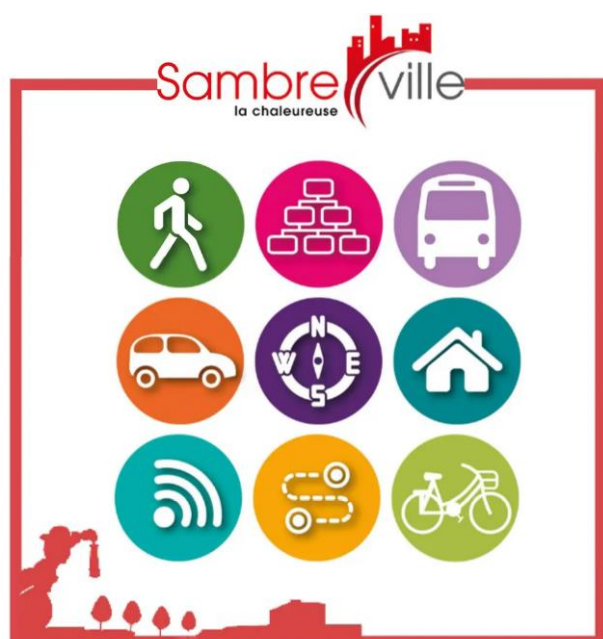
L'enquête a été diffusée par un lien web et un QR code via les réseaux sociaux de la Ville en date du 9 juin 2022, puis relancée via ce même canal à 3 reprises en juin, juillet et septembre. L'enquête a également fait l'objet d'un article dans l'édition de

juin du bulletin communal, « Sambreville, la chaleureuse ».

À la date de clôture (30/09/2022), 549 participations avaient été récoltées.

Il est à noter que plus d'un tiers des participations a été enregistré à l'occasion des derniers jours de la campagne (223 réponses entre le 27/09 et la clôture) sans pour autant pouvoir identifier l'origine de cet afflux. Les réponses ont fait l'objet d'un contrôle et toutes les participations ont été considérées authentiques.

L'enquête a été réalisée en conditions normales de mobilité qui assurent une représentativité correcte.



GRANDE ENQUÊTE EN LIGNE POUR L'ACTUALISATION DU PLAN DE MOBILITÉ !



Mobilité : votre avis compte !
En 2022, Sambreville actualise son Plan Communal de Mobilité (PCM).

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. Il vise également à promouvoir une utilisation raisonnée de la voiture individuelle et la valorisation d'une mobilité active et multimodale.

Le PCM définit des options et des actions au niveau stratégique pour les réseaux structurants des divers modes de déplacement (piéton, cyclable, de transports en commun, routier,...) et leur articulation.

Nous souhaitons que les citoyen.ne.s puissent participer à cette actualisation ! C'est pourquoi un questionnaire en ligne est à votre disposition afin de recueillir vos propositions pour l'améliorer.

Intéressé.e ?

Rendez-vous sur notre **plateforme de participation citoyenne** « je participe » pour répondre au questionnaire : <https://jeparticipe.sambreville.be/actu/grande-enquete-en-ligne-pour-actualisation-du-plan-de-mobilite>

Déjà merci pour votre participation à cette enquête ! Elle ne vous prendra que quelques minutes.

Cette enquête est **individuelle**. Chaque membre de votre ménage peut y répondre.

Partagez-là auprès de vos voisin.e.s et vos ami.e.s !

3 . Enquête en ligne auprès de la population

3.2 Résultats

3.2 Résultats

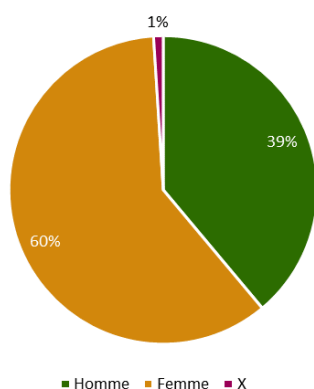
Il est tout d'abord à noter que l'ensemble des participants n'a pas répondu à l'ensemble des questions. En effet, toutes n'étaient pas obligatoires en fonction des situations individuelles. Pour chaque question, le nombre de Personnes Interrogées ayant Répondu (PIR) est donc précisé.

Dans ce chapitre, les résultats sont présentés de manière partielle. Les informations propres à chaque mode de déplacement viennent compléter les volets du diagnostic de mobilité dans la partie suivante du rapport.

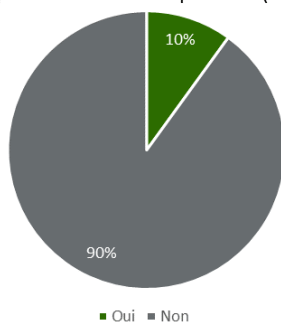
Profil

Sur les 549 répondants, il est à constater qu'il y a une proportion plus importante de femmes. La pyramide d'âge indique une sous-représentation de la tranche 18-25 ans. Les mineurs n'étaient pas visés par cette enquête, il est donc normal que la proportion de la tranche – de 18 ans soit très faible.

Genre (PIR = 549)

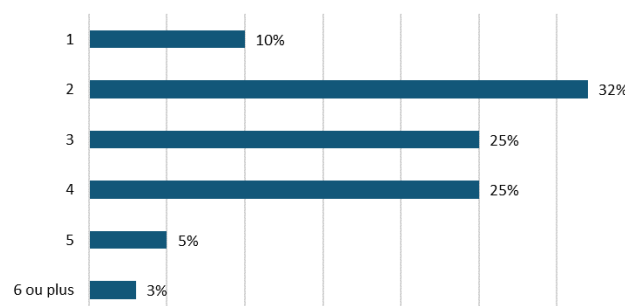


Vous trouvez-vous en situation de mobilité réduite, permanente ou temporaire? (PIR = 549)

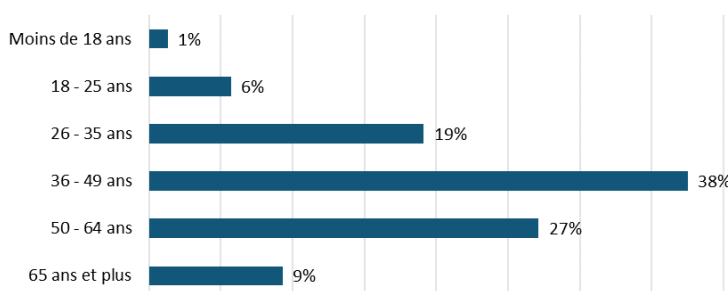


Les ménages de Sambreville classiques sont composés de 2 à 4 personnes, principalement deux adultes ou avec un à deux enfants ou famille monoparentale. 10% des répondants signalent être limités dans leur mobilité quotidienne de manière réduite, permanente ou temporaire.

Nombre de personnes dans le ménage (PIR = 549)



Âge au 1er janvier 2022 (PIR = 549)

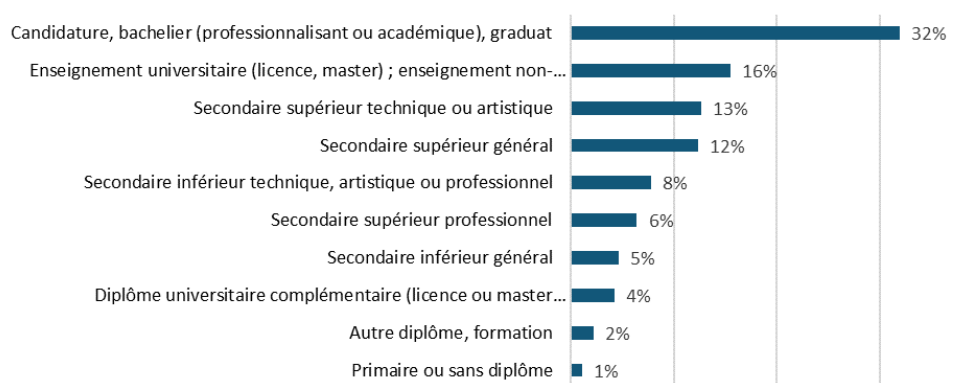


3 . Enquête en ligne auprès de la population

3.2 Résultats

Les répondants à cette enquête sont principalement des personnes actives sur le marché de l'emploi et ayant un diplôme de l'enseignement supérieur (bachelier ou master).

Quel est le diplôme le plus élevé avez-vous obtenu jusqu'à aujourd'hui ? (PIR = 549)

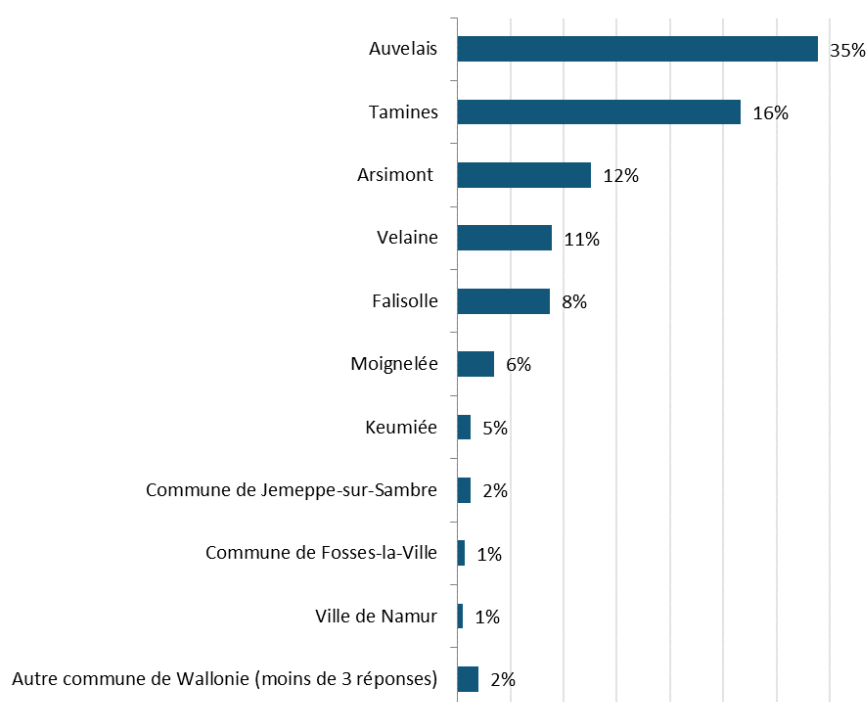


3 . Enquête en ligne auprès de la population

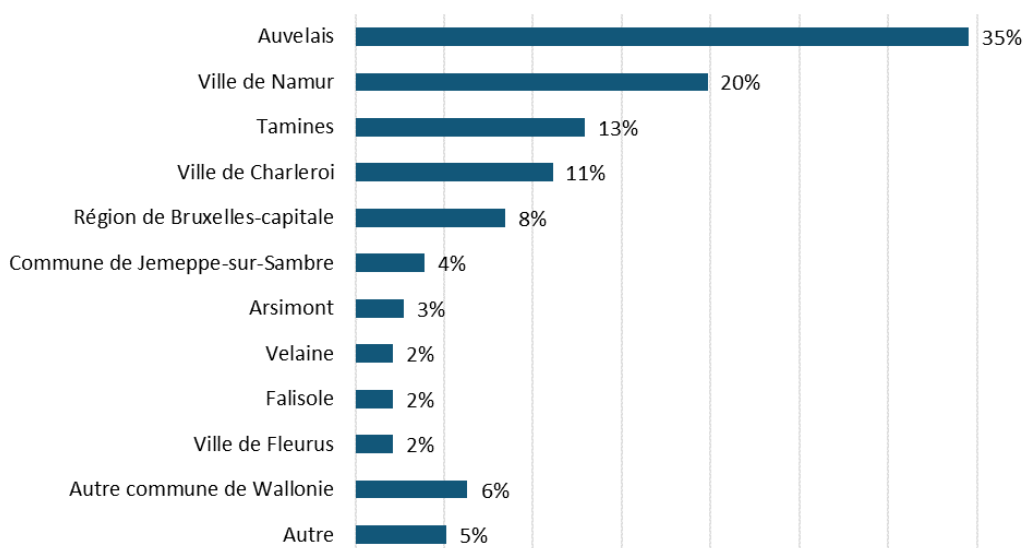
3.2 Résultats

La répartition géographique des répondants semble correspondre à la population effective de la commune. Il est à noter que plus d'un tiers des personnes actives professionnellement ayant répondu à l'enquête travaillent à Auvélais. La moitié répondent travailler au sein de l'entité. Les autres transferts se font principalement vers les Ville de Namur (20%) et de Charleroi (11%) et vers Bruxelles et sa région (8%).

Dans quel quartier/village, habitez-vous ? (PIR = 549)



Dans quel quartier/village/commune travaillez/étudiez-vous ? (PIR = 333)

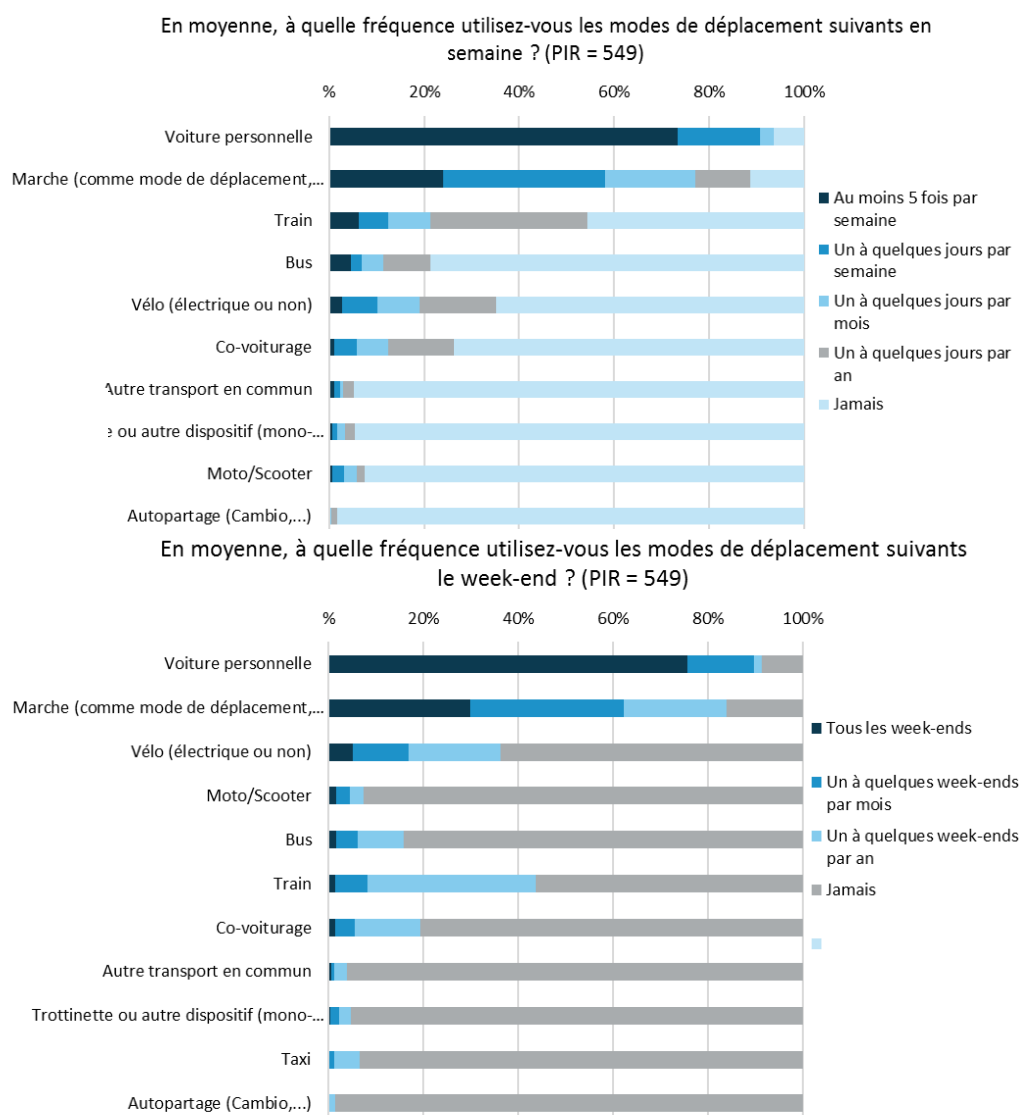


3 . Enquête en ligne auprès de la population

3.2 Résultats

Habitudes

Les habitudes concernant les modes de transport présentent des profils similaires en fonction de la période de déplacement (semaine ou week-end). Les modes les plus utilisés sont assez nettement la voiture (usage quotidien pour 73% des répondants), suivi par la marche. Durant le week-end, le vélo et les motos/scooters gagnent en popularité, tandis que le bus est beaucoup moins utilisé qu'en semaine (fréquence réduite le week-end). L'usage du train est plus fréquent en semaine, ce qui en fait un mode de déplacement utilitaire pour les sambrevillois.



3 . Enquête en ligne auprès de la population

3.2 Résultats

Plus de 20% des travailleurs ayant répondu à l'enquête parcourent moins de 10km pour se rendre sur leur lieu de travail (13% parcourent moins de 5km).

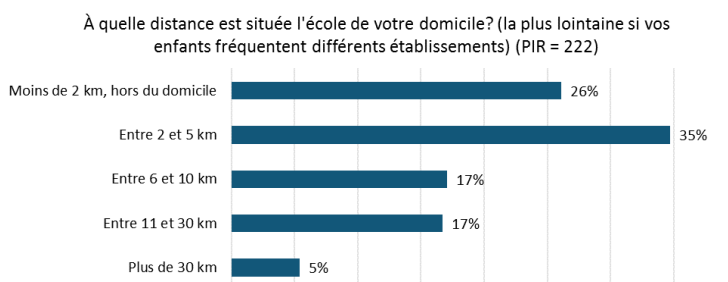
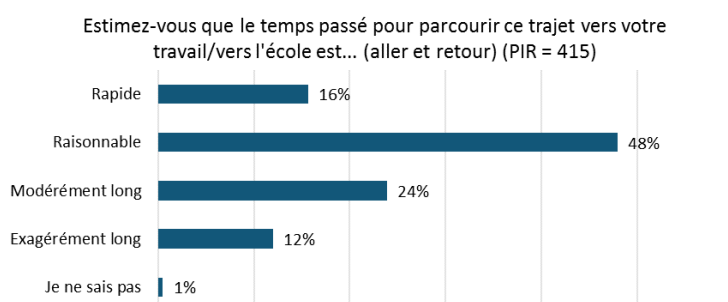
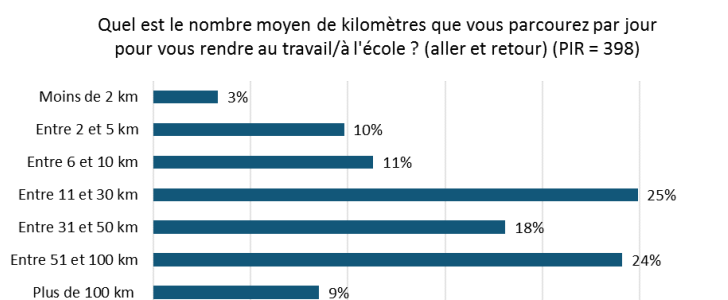
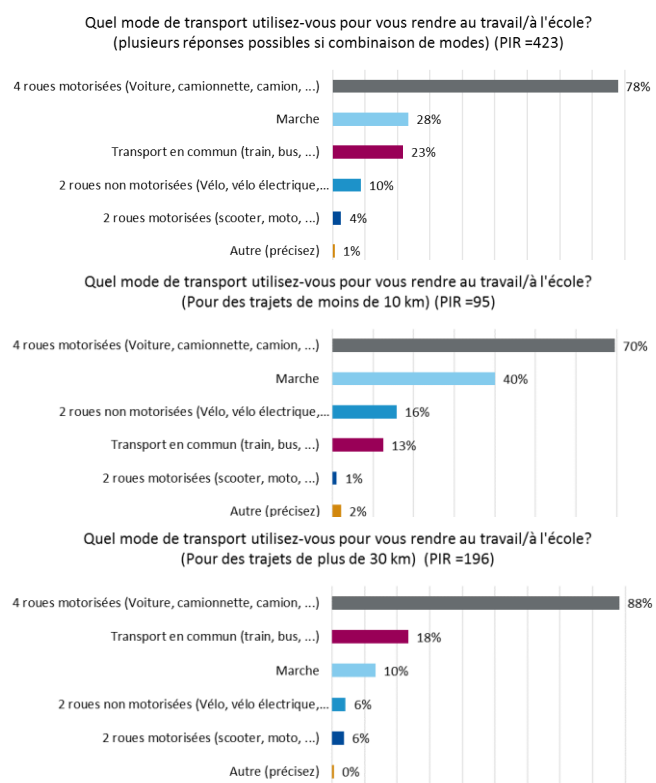
Même lorsque les trajets sont relativement courts (moins de 10km aller-retour), les trajets pour se rendre sur le lieu de travail sont principalement effectués en voiture. L'utilisation des transports en commun augmente proportionnellement avec la distance (train). La marche est quant à elle relativement bien utilisée sur des courtes distances. Le vélo ne rencontre pas le même succès. Pour les trajets de plus de 6 km, la marche est renseignée par les répondants exclusivement en complémentarité avec un autre mode de transport.

Finalement, les sambrevillois jugent majoritairement raisonnable, voire rapide, le temps passé à parcourir le trajet vers leur lieu de travail. Près d'un quart jugent tout de même leur temps de déplacement « modérément long ».

Les résultats les plus marquants sont les suivants :

- la voiture reste le moyen de déplacement largement privilégié ;
- le vélos est encore peu utilisé par les sambrevillois ;
- plus de 20% des répondants parcourent moins de 10 km pour se rendre à l'école ou sur leur lieu de travail ;
- Pour 61 % des répondants ayant des enfants, les écoles se trouvent à moins de 5 km du domicile.

Plus d'informations sont à découvrir au sein du chapitre suivant.



3 . Enquête en ligne auprès de la population

3.2 Résultats

Avis

De manière générale, les répondants ont donné une note moyenne de 4.5/10 à la mobilité de Sambreville (où : 0 = très mauvais, 10 = très bon). Les résultats ne sont pas très tranchés vu que la majorité des notes données se situent entre 4 et 7/10.

Les répondants ont été interrogés sur leur degré de satisfaction sur différents sujets de mobilité : aménagements piétons et PMR, aménagements cyclables, desserte des transports publics, signalisation, vitesse, mobilité scolaire, problèmes liés au trafic automobile et des poids-lourds, etc. Les éléments amenant le plus de réactions (positives ou négatives) sont les suivants :

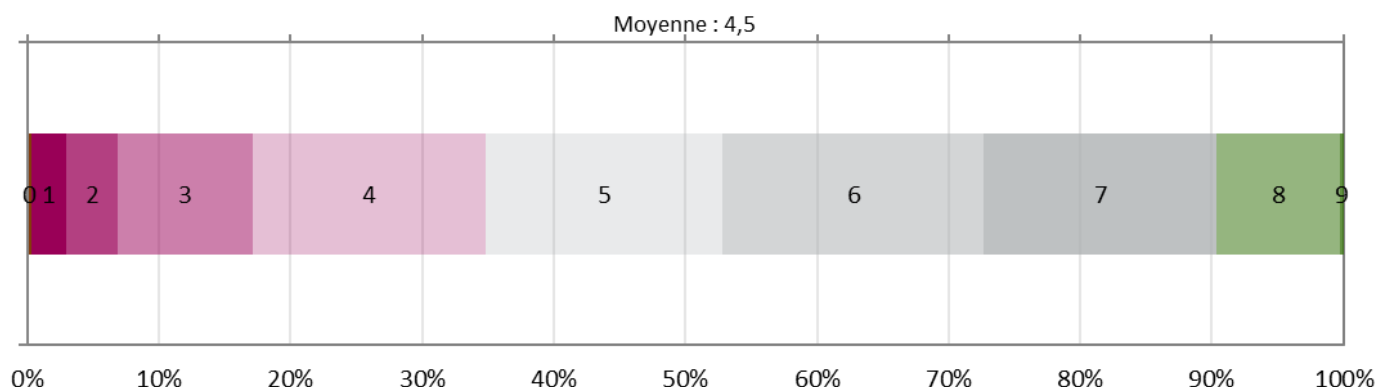
- Les infrastructures de transport public récoltent plus de satisfaction que les autres domaines, avec tout de même plus d'insatisfaction pour la fréquence et les correspondances des TP ;
- les répondants sont très insatisfaits des réseau piéton et surtout cyclable ;
- Il existe un grand problème vis-à-vis du respect des vitesses et de la congestion des voiries en

agglomération ;

- Le stationnement aux abords des écoles, le stationnement cyclable sont aussi des points noirs relevés dans l'enquête ;
- Il existe un problème lié au transit des poids-lourds.

Ces résultats sont analysés dans les différents volets du chapitre suivant qui y sont liés.

De manière générale, comment jugez-vous la mobilité (infrastructures, services,...) à Sambreville ? (PIR = 549)



3 . Enquête en ligne auprès de la population

3.2 Résultats

Les aménagements de mobilité considérés comme les plus réussis, clairs, confortables ou sécurisants par les sambrevillois ayant répondu à l'enquête sont les suivants :

- La Grand Place d'Auvelais ;
- Les quartiers : Le Voisin, Saint-Martin, Seuris Gripelotte, Les Bachères, Les Alloux, Le Comté ;
- La place du Louet ;
- Le rond-point « Au Petit Farceur » ;
- La place Saint-Martin
- L'avenue de la Libération ;
- L'avenue du Frère A.M. Gochet.

Ces endroits ont été énoncés par les personnes interrogées dans des questions ouvertes à au moins 5 reprises.

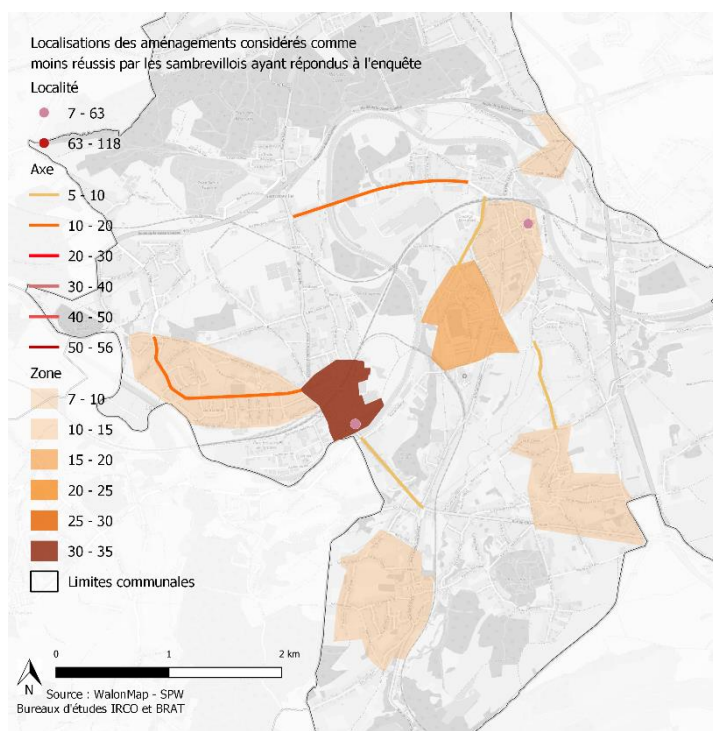
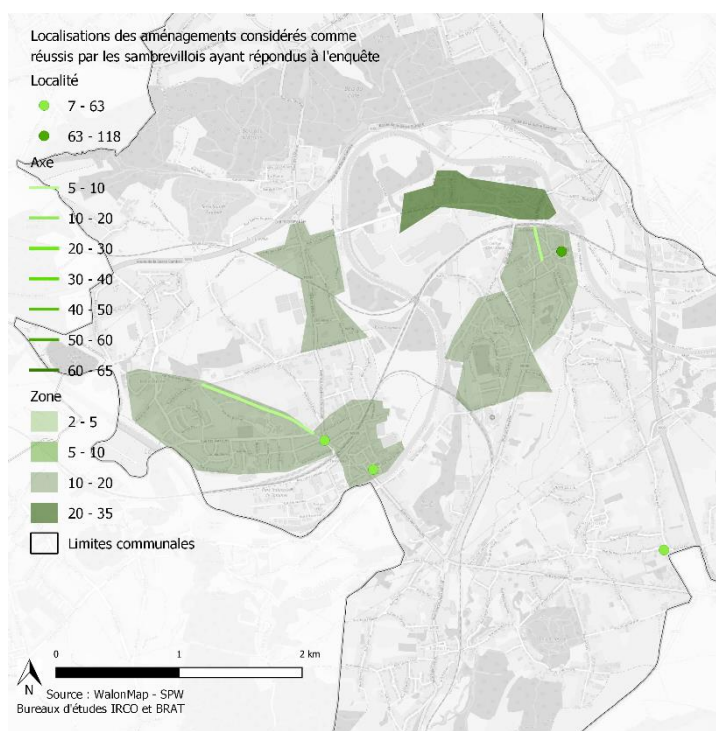
Les caractéristiques positives associées à ces lieux sont : l'agréabilité de l'espace public, le respect des limitations de vitesses et la réussite des aménagements piétons. De manière générale, le RAVeL est souligné positivement par les répondants à l'enquête.

Les aménagements de mobilité considérés comme

les moins réussis, confus, inconfortables ou dangereux et énoncés à 5 reprises par les sambrevillois ayant répondu à l'enquête sont les suivants :

- Les quartiers : Saint-Martin, Seuris Gripelotte, Les Bachères, Arsimont centre, Falisolle centre, le Comté, la Sarthe ;
- Les rues des glaces Nationales et Val de Sambre ;
- La rue des Bachères ;
- La place Saint-Martin ;
- L'avenue des Français ;
- La Grand-Place
- Les rue d'Arsimont et d'Auvelais ;
- Le rond-point « Au Petit Farceur » ;
- Le carrefour N988/N930 ;
- Les rue des Auges.

De manière générale, les grands axes et les carrefours avec ces voiries nationales sont jugés dangereux par les répondants. Les principales critiques concernent le non-respect des limites de vitesse, l'insécurité routière, le manque d'aménagements piétons, PMR et cyclables.



3 . Enquête en ligne auprès de la population

3.2 Résultats

Il est important de constater un caractère mitigé dans les avis des répondants. En effet, certaines localités ont été reprises à la fois dans les aménagements considérés comme réussis et moins réussis.

À la fin de l'enquête, les répondants ont pu faire part de leurs remarques et suggestions sur la mobilité à Sambreville. Les suggestions ayant été mentionnées plus de 15 fois ont été répertoriées par catégories :

Améliorer le domaine piéton : offrir plus de sécurité, de passages piétons, rénover les trottoirs qui sont très peu adaptés en accordant une attention particulière à l'accessibilité PMR (99 demandes).

- Améliorer le domaine cyclable : développer le réseau sur plus de sites propres, assurer sa sécurité, sa continuité et son entretien et installer du stationnement sécurisé (56).
- Améliorer le domaine des transports publics : augmenter la fréquence de passage, créer de nouvelles liaisons, assurer des correspondances et améliorer la communication (38).
- Gérer les abords d'écoles : sécuriser les abords

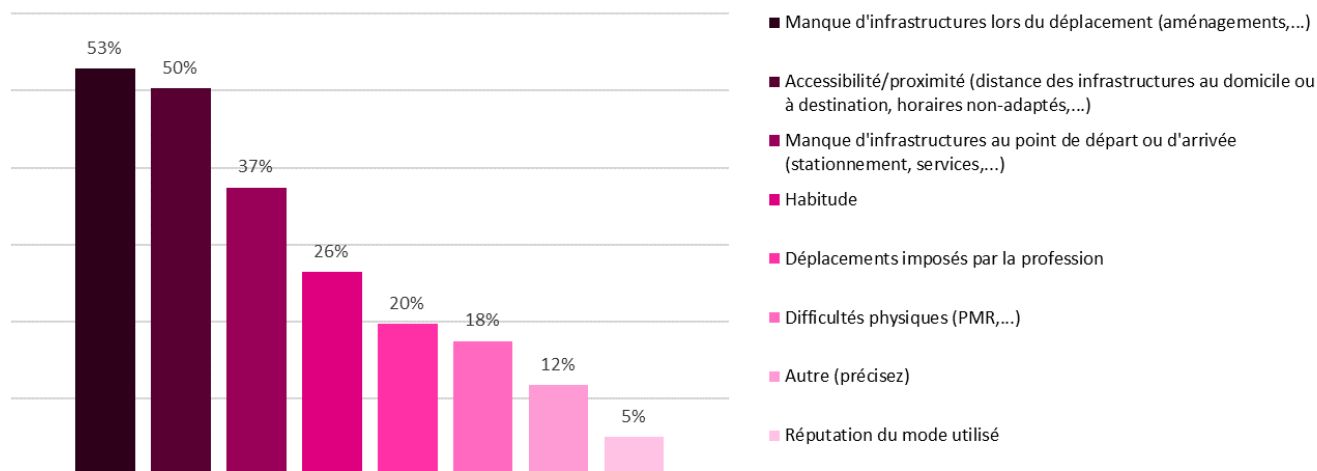
au regard du stationnement et de la vitesse de circulation ainsi que diminuer les embouteillages aux heures scolaires (35).

- Améliorer le domaine de la sécurité routière : contrôler les vitesses excessives et installer des aménagements plus adaptés (casse-vitesses trop hauts) (65).
- Gérer le stationnement : manque de stationnement impliquant du stationnement gênant sur les trottoirs, aux arrêts de bus, en double-file, dans les tournants, etc. (53).
- Améliorer l'état des routes (74).
- Assurer une gestion plus efficace des travaux : avertir les riverains, indiquer les déviations, pas à l'occasion de la rentrée scolaire, etc. (15).

L'enquête visait également l'identification des éléments qui pouvaient freiner le transfert modal vers des déplacements plus doux. Le graphe ci-dessous présente les identifiés par les personnes ayant répondu à l'enquête.

Pour près de 50% des répondants, les principaux freins sont le manque d'infrastructures lors du

Selon vous, quels sont les principaux freins au changement vers un autre mode de déplacement ? (PIR = 537)



3 . Enquête en ligne auprès de la population

3.2 Résultats

déplacement, la proximité de la destination par rapport au domicile et l'habitude.

Un des objectifs de l'enquête était de découvrir si la crise sanitaire liée au Covid-19 avait induit des changements dans les habitudes de déplacement des personnes interrogées.

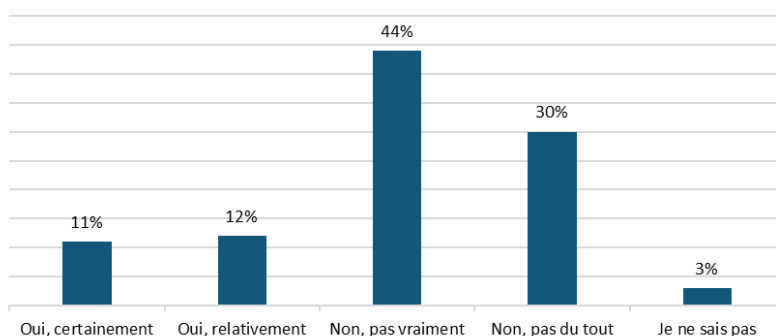
Lorsque les personnes interrogées ont répondu avoir changé certainement ou relativement leurs habitudes, elles ont été questionnées sur la nature du changement (réduction des déplacements ou transfert vers d'autres modes). Dans le cas d'un transfert modal, il leur a été demandé vers quel mode le transfert s'est opéré (plusieurs choix possibles en cas de combinaison de modes).

Près d'un quart des répondants ont informé avoir changé certainement ou relativement leurs habitudes de déplacement. 40% d'entre eux ont réduit le nombre de trajet qu'ils opèrent en faisant par exemple, plus de télétravail. Les autres (60%) utilisent d'autres moyens de déplacement.

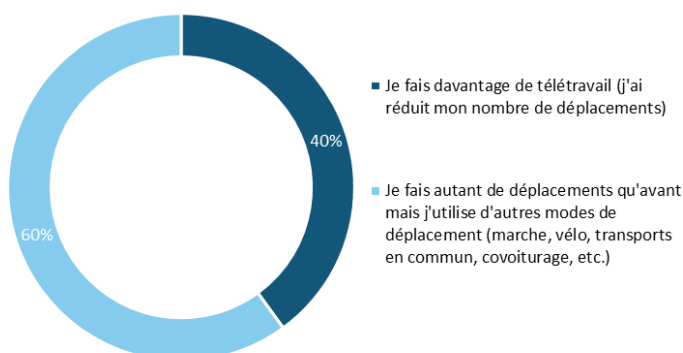
Pour les personnes utilisant d'autres modes, les changements ont principalement été adoptés en

faveur du vélo (74%).

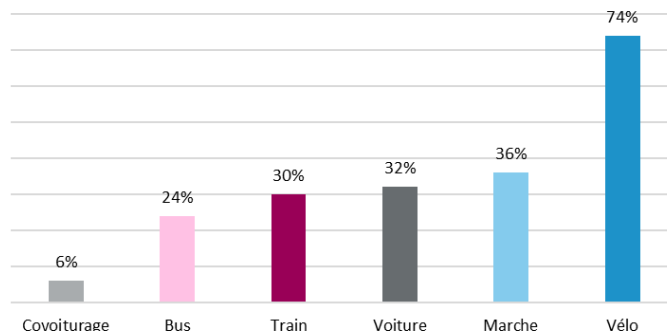
Estimez-vous que depuis le COVID-19, vos habitudes de déplacement ont évolué? (PIR = 549)



De quelle façon? (PIR = 123) (COVID 19)



Au profit de quel mode? (PIR = 50) (COVID-19)
(Plusieurs réponses possibles)



III

DIAGNOSTIC DE MOBILITÉ PAR VOLETS

Les photographies utilisées dans les chapitres de cette section ont été ornées de symboles selon la typologie suivante :



Exemple à suivre



Point d'attention

Les photos portant un point d'attention peuvent représenter un mauvais exemple d'aménagement, une situation de danger ou un aménagement qui n'est plus recommandable par rapport aux guides et retour d'expériences actuels. Une explication du facteur d'attention est donnée en légende ou dans le texte.

Les photos ne portant pas de symbole servent de simple illustration au propos.

1. VOLET PIETONS & PMR

1.1 Préambule

La marche, comme moyen de déplacement, peut servir à deux usages : la marche utilitaire et la marche de loisir. L'usage de la marche pour les déplacements utilitaires correspond à celle des déplacements quotidiens et/ou contraints : se rendre au travail ou à l'école, déposer ses enfants (à l'école, à des activités,...), se rendre à des lieux de loisir (activités sportifs, culturelles,...), faire des achats, rendre visite à de la famille/des amis,...

La distance parcourue attendue pour ce type de déplacements à pied est d'environ 1 km (soit 10-15 minutes).

Le réseau piéton structurant doit servir de support à ces déplacements du quotidien. Il reprend les axes principaux qui permettent de relier les villages et les quartiers du territoire entre eux mais aussi les différents pôles générant des déplacements (l'administration communale, les écoles, gare et arrêts de transports publics, zones commerciales, pôles culturels, touristiques et d'emplois,...).

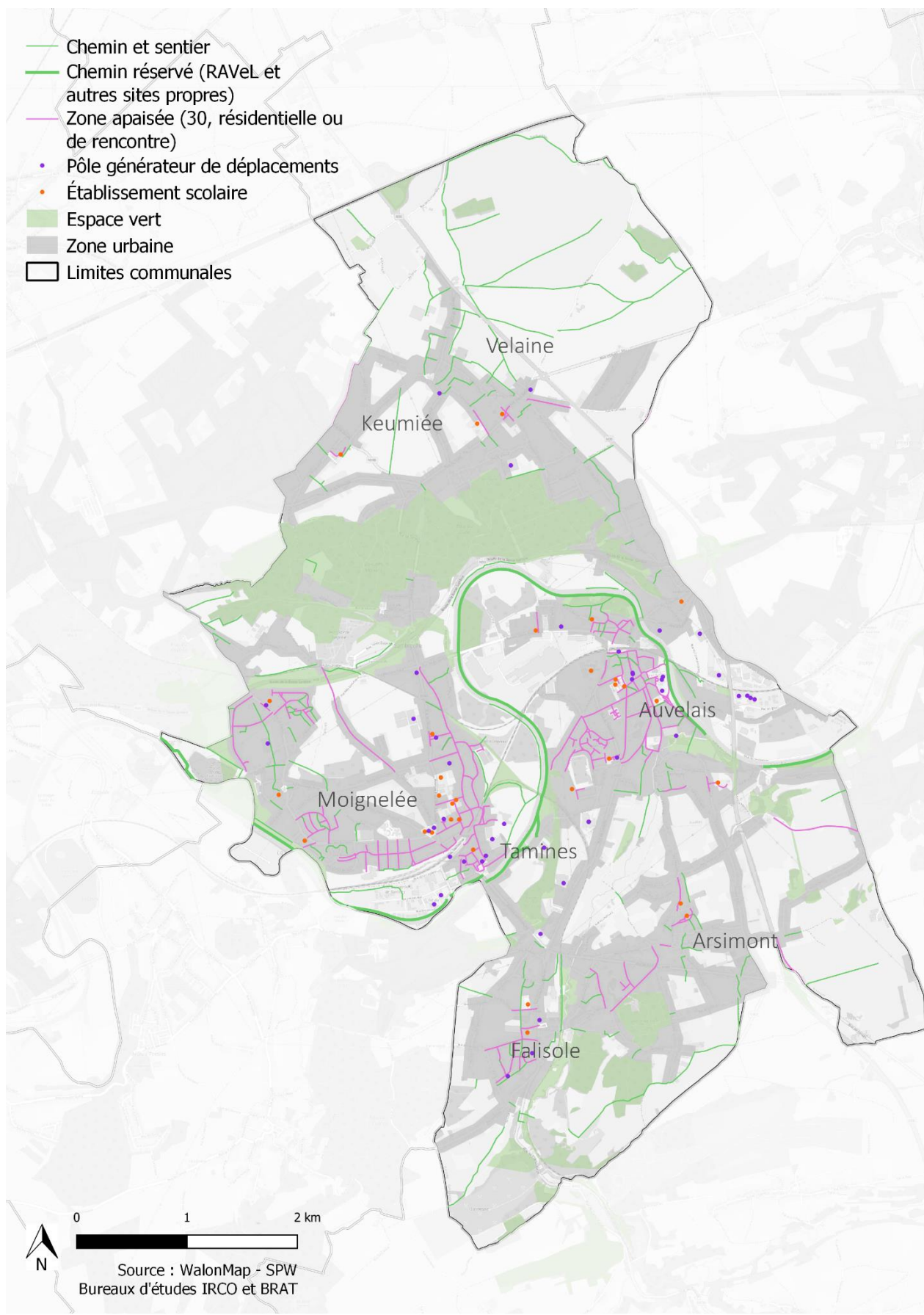
Le réseau structurant vise à relier le plus directement possible un point à un autre du territoire de façon la plus sûre possible.

La marche de loisir correspond à celle des déplacements plus occasionnels pour la promenade ou la randonnée, le jogging,... Il prend généralement place sur des itinéraires alternatifs aux axes structurants. Ce réseau secondaire qui repose sur les sentiers, les venelles, les chemins,... peut toutefois compléter le réseau structurant comme alternative aux cheminements piétons principaux ou comme raccourci.

Les infrastructures piétonnes aux abords des écoles sont abordées spécifiquement dans le chapitre dédié à la mobilité scolaire.

1 . VOLET PIETONS & PMR

1.1 Préambule



Le réseau piéton

1 . VOLET PIETONS & PMR

1.2 Réseau structurant

1.2 Réseau structurant

Le réseau piéton structurant, défini ci-avant, reprend les axes qui relient les centralités et les pôles générant des déplacements où les flux piétons sont les plus importants. A Sambreville, il s'agit principalement des centralités d'Auvélais et de Taminés, mais aussi des centres de Falisolle, Keumiée, Moignelée, Velaine-sur-Sambre et d'Arsimont, et des axes qui relient ces centralités entre elles.

Il apparaît globalement à Sambreville que lors des différents travaux de réaménagement de l'espace public réalisés ces dernières années, la question des PMR et des piétons a été prise en compte dans l'entité, ce qui est gage d'une évolution positive pour l'avenir.

Les polarités principales de Sambreville

Taminés et Auvélais sont les deux principales centralités urbaines de Sambreville et concentrent un grand nombre de services et d'équipements (scolaires, administratifs, commerces,...). Ce sont par conséquent les lieux où des aménagements piétons et PMR de qualité et de confort sont

particulièrement attendus.

L'ancien Plan Communal de Mobilité relevait un cadre peu incitatif pour les modes doux et le manque d'une véritable structure cohérente dans la gestion des réseaux de mobilité, y compris active.

La Commune a depuis entrepris le réaménagement de certains espaces publics parmi les plus stratégiques afin de les revaloriser et de redonner leur place aux piétons et PMR. On notera toutefois encore certains points d'attention détaillés ci-après.

Auvélais, centre dynamique adapté aux modes actifs

Le centre d'Auvélais est structuré autour de plusieurs pôles : la Grand-Place et le pôle administratif et sportif (Hôtel de Ville, piscine, hall omnisports...), la gare d'Auvélais, l'Avenue de la Libération et ses commerces, ainsi que plusieurs établissements d'enseignement. Ces pôles et les voiries qui les relient font partie du réseau piéton structurant du centre d'Auvélais.



Auvélais - Rue de l'Hôtel de Ville : traversée sécurisée et accessible aux PMR

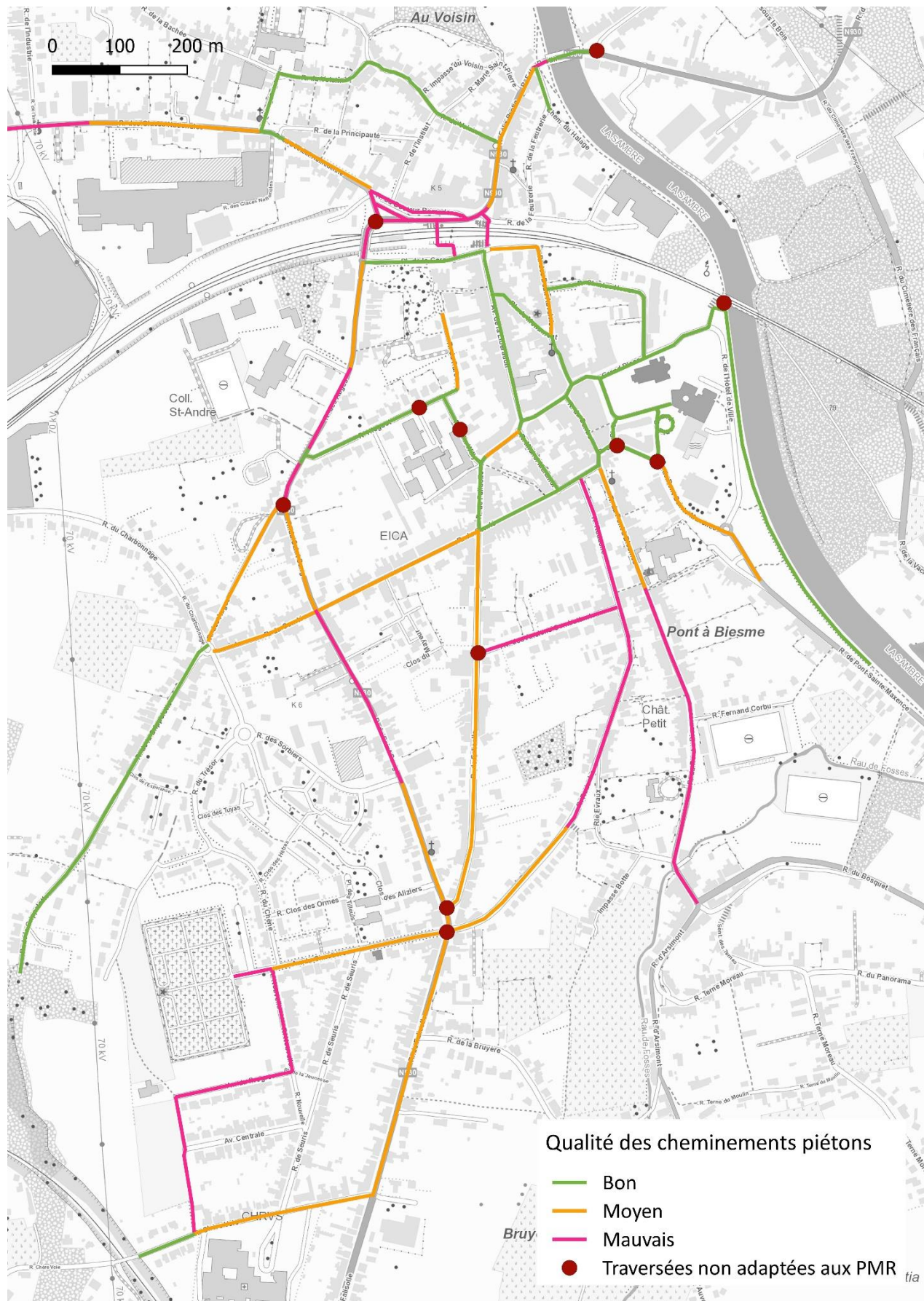


Auvélais - Grand'Place : espace large dédié aux piétons

Auvélais - Avenue de la Libération : trottoirs traversants



1.2 Réseau structurant



Evaluation des cheminements piétons d'Auvélais

1 . VOLET PIETONS & PMR

1.2 Réseau structurant

Les différents réaménagements de voirie dont a bénéficiés le centre d'Auvélais ces dernières années (abords de la gare, Grand'Place et abords de la maison communale, avenue de la Libération,...) ont permis d'y améliorer la manière significative la qualité des cheminements piétons et PMR : augmentation de l'espace disponible, renforcement des fonctions de séjour et de la convivialité, accessibilité des aménagements aux PMR, sécurité des traversées, confort de marche... Les trottoirs et les traversées sont globalement en bon état et d'une largeur suffisante, et l'aménagement des voiries est propice au ralentissement de la circulation.

L'identité du maillage piéton est marquée par la nature des revêtements et le choix du mobilier urbain ainsi que par la présence de trottoirs traversants, qui sont avantageux pour les piétons et PMR étant donné qu'ils offrent une continuité et une sécurité de l'aménagement piéton et PMR dans tout le centre. On notera toutefois que ce type d'aménagement n'est pas toujours compris (et ainsi respecté) par les automobilistes, malgré la présence de panneaux à certains endroits.

Malgré ce constat positif, quelques points d'attention méritent encore d'être soulignés dans le centre d'Auvélais :

- Le caractère encore peu confortable et sécurisant des aménagements de l'autre côté du chemin de fer sur la N930 : le trottoir longeant les quais est d'état moyen et la présence de lampadaires coupe le cheminement ; les arrêts de bus dans les deux sens sont dangereux et inadaptés pour les PMR, et la longueur et la localisation de la seule traversée piétonne depuis les voies de chemin de fer sont particulièrement dangereuses. Un projet de réaménagement de toute la zone est toutefois en cours et devrait permettre d'améliorer la situation (projet du Boulevard Urbain du Val de Sambre) ;
- L'étéroitesse de certains tronçons de trottoirs ;
- Quelques traversées qui ne sont pas encore optimales pour les PMR, dont certaines proches d'écoles ;
- Les connexions piétonnes avec les parkings de la rue du Pont-Sainte-Maxence le long de la Sambre qui n'offrent pas encore la sécurité et le confort

Auvélais – à côté de la gare : identité visuelle et équipements de séjour



Auvélais - Rue du Parc : trottoirs étroits

1 . VOLET PIETONS & PMR

1.2 Réseau structurant

nécessaires. Cette liaison constitue toutefois un enjeu pour encourager l'usage de ces parkings et offrir une connexion stratégique vers le sud et le RAVeL ;

- L'entrée dans Auvelais depuis les ponts au-dessus de la Sambre : la qualité des cheminements piétons en entrée de ville n'est pas optimale, en particulier pour les PMR ;
- Le cheminement piéton au sein du parc n'est pas toujours optimal pour les PMR.



Auvelais - Nord de la gare et pont : traversées dangereuses, trottoirs étroits



Auvelais – rue Pont-Ste-Maxence : revêtements hétérogènes, traversée en mauvais état, manque d'aménagements PMR

1 . VOLET PIETONS & PMR

1.2 Réseau structurant

Tamines, en attente de plusieurs projets de réaménagement

Le centre de Tamines est structuré autour de la rue de la Station (rue commerçante) entre la gare et la place St-Martin. Les pôles d'intérêt comprennent également des établissements d'enseignement (tels que l'Ecole Fondamentale et l'Athénée Royal) et s'étendent jusqu'à la Zone d'Activité Economique du Pré des Haz avec ses nombreux grands commerces et entreprises. Le centre se prolonge au nord jusqu'à la Place du Jumelage où se trouvent plusieurs équipements (Académie des Beaux-Arts, bibliothèque, conservatoire) et commerces.

On observe également des évolutions positives à Tamines depuis le dernier PCM (réaménagement de trottoirs, de traversées, etc.), mais dans de façon déséquilibrée par rapport à Auvélais. Ainsi, certains axes ou parties d'axes ont bénéficié de réaménagements et/ou offrent un confort piétons et PMR bon à satisfaisant : les abords immédiats de la gare et les voiries au nord de la gare, la rue de la Station, la rue St-Martin et la rue du Collège, les voiries menant au Pré des Haz.

Les réaménagements en faveur des piétons et PMR restent malgré tout encore insuffisamment structurés et le bilan global pour le centre de Tamines reste mitigé. En effet :

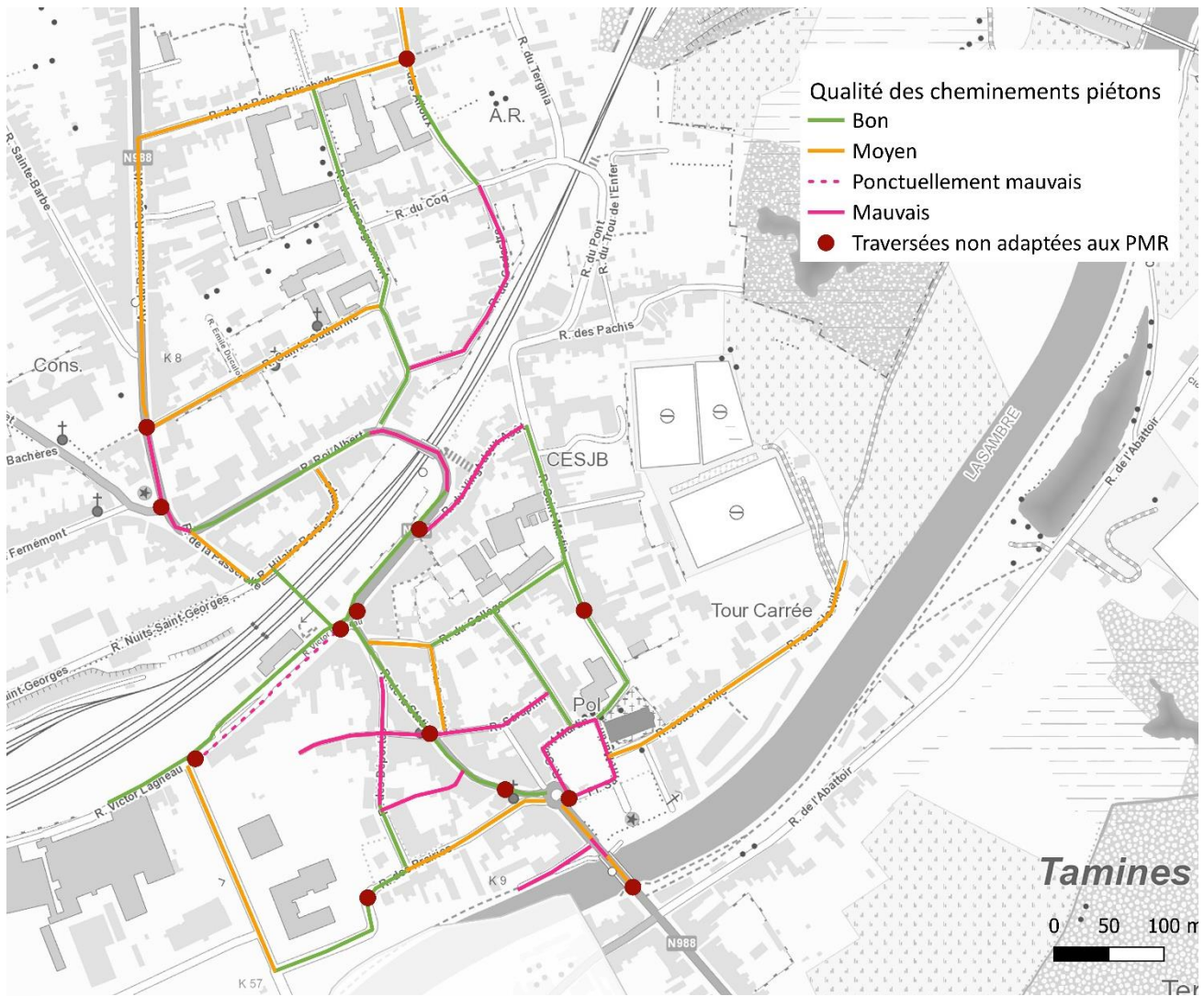
- Certains tronçons de voiries ne disposent toujours pas d'un confort piétons et PMR optimal (largeur insuffisante, revêtement dont l'état est moyen à mauvais, obstacles, voitures garées à cheval entre la chaussée et le trottoir...). Parmi ces tronçons, on soulignera la place Saint-Martin, le trottoir en face de la gare et la place du Jumelage et ses abords, des lieux pourtant stratégiques en termes de déplacements piétons ;
- La plupart des traversées ne sont pas encore accessibles aux PMR (absence dalles podotactiles, trottoirs non abaissés, insuffisance des passages piétons). Dans plusieurs cas, même en cas d'abaissement du trottoir et de présence de dalle podotactiles, la traversée n'est pas accessible à cause du caniveau (c'est par exemple le cas du trottoir qui mène à l'arrêt de bus du site SAMERA).

Tamines – croisement Lagneau – Station :
réaménagement en faveur des piétons et PMR



Tamines – croisement Collège – St-Jean-Baptiste :
réaménagement en faveur des piétons et PMR

1.2 Réseau structurant



Evaluation des cheminements piétons de Tamines

1 . VOLET PIETONS & PMR

1.2 Réseau structurant

- Certains carrefours sont dangereux pour les piétons et PMR : le croisement entre l'avenue du Président Roosevelt (N988) et la rue des Bachères, qui fait actuellement l'objet d'un test avec l'installation d'un rond-point provisoire, ne bénéficie d'aucun aménagement en faveur des piétons et PMR ; ceci rend la traversée de ce carrefour stratégique très dangereuse. De même, le croisement Bachères-Gochet est défavorable en termes d'aménagements piétons : il n'y a qu'un seul passage piétons et le manque de continuité du cheminement y est problématique.
- La Place Saint-Martin reste très minérale, dominée par du stationnement automobile et n'est pas un espace de convivialité. Les aménagements et dispositifs en faveur des piétons et PMR y sont quasi inexistants, compromettant ainsi leur qualité de séjour, leur confort et leur sécurité de cheminement.
- La qualité de la connexion au RAVeL et au reste de Taminés par le pont au-dessus de la Sambre n'est pas garantie (obligation de traverser le pont et d'emprunter des trottoirs étroits, proche

d'une circulation rapide, et descendre (ou monter) de chaque côté une pente relativement raide et sur laquelle le chemin n'est pas en bon état) ;

- La Rue Victor Lagneau offre un nombre insuffisant de traversées piétonnes devant la gare ce qui favorise les traversées hors passages piétons. Elle mérite ainsi une attention particulière, étant donné la vision à long terme de ce Mobipôle et la présence de l'arrêt de bus.

Passage du Ravel
sur le Pont à Taminés : absence de continuité



Taminés – Pré des Haz (en bas à gauche): traversée non accessible aux PMR (rigole) malgré la dalle podotactile et l'abaissement

Place St-Martin (en bas à droite) : peu d'espace, inconfort et insécurité des piétons



1 . VOLET PIETONS & PMR

1.2 Réseau structurant

Le reste du réseau structurant

Outre les deux pôles majeurs de Sambreville, le territoire comporte d'autres centralités propices aux déplacements piétons que sont les centres des villages de Falisolle, Arsimont, Moignelée, Keumiée et Velaine-sur-Sambre mais également les quartiers moins centraux d'Auvelais et Tamines. Certaines voiries ou espaces publics de ces centralités ont également bénéficié de réaménagements favorables aux piétons et PMR et montrent les évolutions positives en cours en la matière à Sambreville, qui se traduisent par la prise en compte systématique des piétons et PMR dans le réaménagement des espaces publics. Néanmoins, tous les espaces publics n'ont pu être refaits et, globalement, plus on s'éloigne des centralités, plus la qualité des cheminements piétons décroît (problèmes de largeur, d'obstacle, d'état, de revêtement, de traversée pas adaptés).

Les quartiers non-centraux d'Auvelais

A mesure que l'on s'éloigne du pôle central, la largeur et l'état des trottoirs et de la voirie sont plus aléatoires ; les traversées piétonnes, bien que

généralement équipées d'un passage pour piétons, ne sont pas systématiquement accompagnées de dalles podotactiles ni abaissées. L'accessibilité des cheminements peut être davantage fragilisée en présence de mobilier urbain et d'objets ou véhicules encombrants.

Le **quartier du Voisin** à Auvelais a pour sa part fait l'objet d'un réaménagement de type « zone résidentielle » favorable à la circulation des piétons et PMR. Il a d'ailleurs été plébiscité lors de l'enquête auprès des habitants.

La **N930, axe routier principal d'Auvelais**, présente des trottoirs d'état moyen et plutôt étroits au regard du trafic transitant par la nationale, et le passage y est rendu encore plus difficile par le stationnement des véhicules qui gardent souvent deux roues sur le trottoir (pour éviter que leur rétroviseur ne soit arraché). Celle-ci comporte des passages piétons, qui ne sont pas toujours sécurisés (passage entre voitures garées) ni suffisants (espacement entre les traversées). On peut ainsi s'attendre à des traversées hors passages piétons fréquentes, ce qui représente un danger non négligeable surtout aux



N930 : trottoirs étroits, voitures empiétant sur le trottoir, traversée peu visible...



Quartier du Voisin aménagé en zone résidentielle

1 . VOLET PIETONS & PMR

1.2 Réseau structurant

abords des arrêts de bus. Toutefois, quelques trottoirs traversants assurent la continuité des cheminements piétons le long de cet axe en particulier près du centre.

Dans le périmètre de l'hôpital, des aménagements ont été réalisés parallèlement aux travaux d'agrandissement de celui-ci. Un nouveau parking a été créé et la chaussée et les trottoirs devant l'hôpital ont été refaits. Néanmoins la liaison entre l'hôpital et le nouveau parking situé avenue du Progrès n'est pas encore suffisamment aménagée pour les piétons et PMR, notamment les traversées (contrairement aux accès au parking qui sont adaptés aux PMR).

Les quartiers non-centraux de Tamines

Dans la rue des Bachères, qui relie le centre de Tamines à ses quartiers résidentiels à l'ouest, la qualité des trottoirs est globalement satisfaisante, malgré des rétrécissements ponctuels, et quelques trottoirs traversants permettent une continuité sur les premiers croisements. Certaines rues adjacentes ont été refaites, offrant des trottoirs continus et de bonne qualité. Des dispositifs ponctuels ont été mis

en place pour ralentir les véhicules (sens unique, zone 30). On note également le récent aménagement du Square Jean Tousseul dont le revêtement distinctif, les équipements ludiques et sportifs de l'îlot central et l'état du cheminement sont autant d'aménagements favorables au ralentissement et à l'appropriation de l'espace public par les piétons. On notera également le quartier bordant la rue des Alloux qui a lui aussi fait l'objet d'un réaménagement de voirie, mais dont les travaux sont plus anciens.

Pour le reste, dans les rues n'ayant pas encore fait l'objet de réaménagements, le confort et l'accessibilité des piétons et PMR restent moins optimaux.

Du haut vers le bas (rue des Bachères, Tamines) :
Inconfort et impraticabilité PMR /
Voirie refaite dans le quartier et cheminement
confortable

Voirie non aménagée en
faveur des piétons et
PMR à Tamines
(étroitesse, état,
revêtement)



1 . VOLET PIETONS & PMR

1.2 Réseau structurant

Falisolle

Depuis l'ancien PCM, plusieurs aménagements ont été réalisés : les trottoirs de l'artère centrale de Falisolle (rue Joseph-Jean Merlot) ont été localement élargis et des trottoirs traversants ont été ajoutés. A proximité de l'école Saint-Rémy, la rue Gaston Hérali, dans le prolongement de la place Albert 1^{er}, a été transformée en zone de rencontre et une zone 30 a été aménagée dans la rue Sainte-Anne, accompagnée d'une réfection de la voirie et des trottoirs. Les traversées le long de celle-ci et au carrefour avec la Rue de Falisolle ont été sécurisées.

On note malgré tout :

- L'absence globale d'une continuité pour les PMR (bandes podotactiles ou abaissements de trottoirs non systématiques par exemple).
- La place Albert 1^{er} qui reste majoritairement réservée à l'automobile et dont les trottoirs ne sont pas suffisamment larges ni confortables.



Réaménagement en faveur des piétons dans le centre de Falisolle : revêtement distinctif, trottoir large, potelets, zone 20 et dalles podotactiles



Réaménagement de la place du Louet à Arsiment : une accessibilité satisfaisante et des traversées en bon état et bien visibles

Arsiment

A Arsiment, la Place du Louet et ses abords ont été réaménagés, améliorant de manière significative la qualité et la sécurité du cheminement piétons et PMR (trottoirs en bon état, traversées sécurisées et accessibles aux PMR...). On notera que cet aménagement reste très largement à destination de l'automobile et manque d'aménagements favorisant la convivialité.

Dans la rue d'Auvelais, autre pôle important à l'échelle d'Arsiment (église, écoles...), les aménagements piétons et PMR ont également été refaits et offrent des conditions de cheminement satisfaisantes. On notera toutefois l'absence de trottoirs et de traversées dans la rue Haut Baty, et le mauvais état des passages piétons au niveau du carrefour avec la Rue Lemerrier. En dehors de ces lieux stratégiques, Arsiment compte peu de trottoirs, et ceux-ci sont souvent soit discontinus, soit étroits, soit en mauvais état.

1 . VOLET PIETONS & PMR

1.2 Réseau structurant

Velaine-sur-Sambre et Keumiée

Comme dans le reste du territoire, certains espaces publics ont fait l'objet de réaménagements : c'est le cas de la rue du Moulin des Golettes, qui assure la transition de la N988 entre Taminés et Keumiée, et bénéficie de trottoirs récemment refaits assurant une bonne liaison piétonne entre ces pôles.

Keumiée ne dispose pas d'une place centrale à proprement parler et sa signalétique se concentre essentiellement sur les directions vers Velaine-sur-Sambre et Taminés. Néanmoins, la placette située rue Reine Astrid devant l'école, qui bénéficie déjà de trottoirs et de traversées globalement satisfaisants, représente un enjeu intéressant d'appropriation de l'espace public et de convivialité pour les habitants.

Les voiries de Keumiée disposent pour la plupart de trottoirs, mais tous ne sont pas suffisamment larges ni toujours en bon état.

A Velaine-sur-Sambre, on relève une discontinuité générale de l'état des trottoirs, de leur largeur et des revêtements. Un réaménagement est prévu sur la Place du 11 novembre, très utilisée comme lieu de convivialité par les habitants et actuellement peu

accessible.

La place située devant l'école communale de Velaine reste dédiée au stationnement de véhicules et n'offre pas de cheminement piéton de qualité : bien qu'un accès qualitatif et sécurisé soit présent au niveau de l'entrée côté route nationale, la place et la rue Hurlevent souffrent d'un revêtement et de traversées discontinus en moyen voire mauvais état, d'un cheminement partiellement étroit et d'un manque d'aménagements PMR.

Les mesures préconisées dans le dernier PCM concernant la sécurisation et l'apaisement des rues du Tram et de la Vallée n'ont pas été toutes mises en œuvre. Le carrefour Rue du Villez – Rue du Tram présente le potentiel d'une centralité locale agréable qui n'est sans doute pas suffisamment exploité à l'heure actuelle.

Etroitesse et inconfort des trottoirs menant à la place du 11 novembre (Velaine)



Etroitesse et discontinuité du cheminement piéton à Keumiée

1 . VOLET PIETONS & PMR

1.2 Réseau structurant

Moignelée

La centralité de Moignelée se définit surtout par son axe principal (rue de Fleurus). La rue de Fleurus et la rue E. Vandervelde ont été réaménagées. La situation à Moignelée est donc globalement satisfaisante : les trottoirs sont en bon état voire neufs, et globalement adaptés aux PMR (largeur, état du revêtement, abaissements, dalles podotactiles).

La place à côté de l'école communale (au sud de la rue de Fleurus) présente un potentiel de centralité attractive pour les modes doux, mais elle est disproportionnellement dédiée au stationnement automobile et manque de structure (marquages au sol, aménagements, verdure) et de définition dans le rôle qu'elle remplit. Un projet de réaménagement de cette place est en cours d'étude. On note un manque de continuité des cheminements piétons entre cette même place et les rues avoisinantes.



Absence ou insuffisance des aménagements piétons et PMR le long des nationales – Rue de Fosses (Falisolle) / Avenue des Français (Tamines)

Réseau structurant hors des centres

Les connexions entre les centralités sont globalement peu aménagées pour la pratique de la marche. Les axes qui relient les centres entre eux sont des grands axes routiers où la vitesse est élevée et les trottoirs souvent étroits et/ou encombrés de véhicules.

C'est notamment le cas dans la N988 (Rue de Fosses) à Falisolle où les traversées piétonnes sont rares, l'état de la chaussée et des trottoirs est moyen voire mauvais, et les trottoirs sont à la fois étroits et régulièrement encombrés par du mobilier urbain et par l'empiètement du stationnement des voitures.

L'avenue des Français, reliant Tamines à Falisolle, Arsimont et Auvélais est un autre exemple d'axe routier peu adapté aux piétons (absence ou largeur insuffisante des trottoirs le long d'un axe fort emprunté). Pour certains axes, tels la N930, des trottoirs sont bien présents mais fréquemment encombrés par des véhicules garés à cheval sur le trottoir.

Le RAVeL offre une alternative intéressante pour les piétons, à la fois rapide et agréable, à l'écart du trafic

Amélioration de la circulation et sécurité piétonne le long d'une nationale – Rue de Fosses (Falisolle)



1 . VOLET PIETONS & PMR

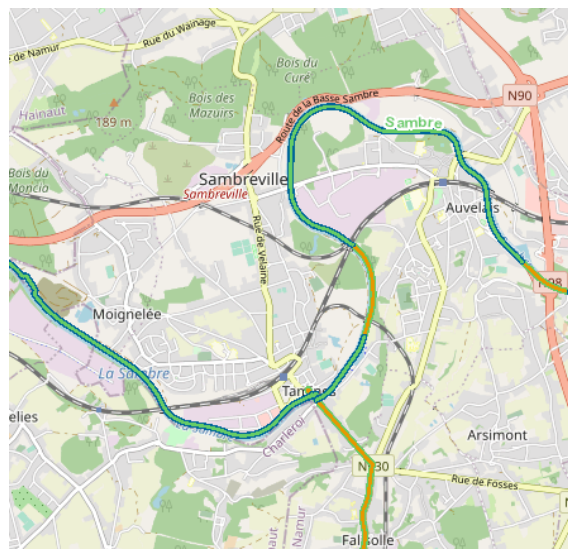
1.2 Réseau structurant

routier et permet de relier Auvelais, Taminés et Moignelee.

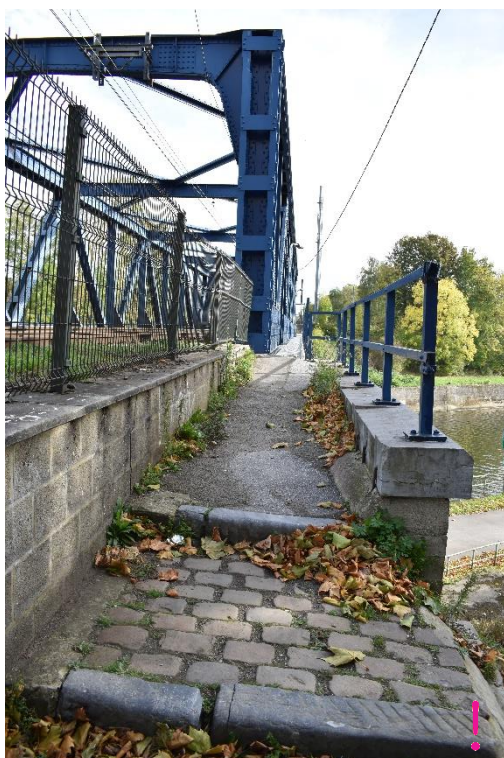
Globalement, le principal point noir en termes d'accès au Ravel se trouve à Taminés au niveau du pont. Un projet de passerelle cyclo-piétonne est toutefois à l'étude.

On notera également le cas du pont au-dessus de la Sambre, à l'arrière de la Grand'Place d'Auvelais, qui constitue un axe de liaison stratégique entre les deux rives et qui n'est actuellement pas adapté aux PMR et permet difficilement de se croiser.

De bas en haut : Ravel, bon exemple d'accès piéton-PMR (Pré des Haz à Taminés et Auvelais) avec chemin séparé, dalles podotactiles et signalétique / Plan du Ravel



Pont du chemin de fer à Auvelais inaccessible aux PMR



1.3 Réseau piéton de loisir

1.3 Réseau piéton de loisir

La marche est aussi utilisée comme mode de déplacement pour les loisirs, grâce notamment aux nombreux chemins, sentiers, venelles et au RAVeL qui sillonnent le territoire communal. Ces réseaux alternatifs au réseau structurant permettent de se déplacer à l'abri de la circulation. Ils offrent aussi parfois des connexions plus rapides et des raccourcis importants à valoriser et entretenir.

Le réseau piétons de loisir de Sambreville prend des formes différentes :

- Sentiers et venelles dans les centres ou quartiers résidentiels, qui constituent de précieux raccourcis pour les usagers de la marche et sont présents dans presque toutes les entités ;
- Sentiers et chemins hors des centres offrant des opportunités pour relier les différents centres entre eux (liaison Auvelais – Falisolle le long du ruisseau de Fosses, liaison Auvelais – Arsimont – Bois d'Harzée – Fosses-la-Ville, liaison Velaine – Bois des Mazuirs...) ;
- Sentiers de promenade dans les bois et zones agricoles (bois du Curé, bois des Mazuirs, bois

d'Harzée, zone agricole au nord de la commune...)

- Réseau structurant RAVeL (voir ci-dessus).

Ces chemins ne sont pas toujours entretenus ni accessibles aux PMR. Outre les questions d'entretien et d'aménagement, le réseau de chemins et sentiers à Sambreville présente deux enjeux majeurs à développer : la signalétique liée à ces chemins (directionnelle mais aussi temps de parcours / km) ainsi que leur continuité (créer un vrai réseau de cheminements continus sur le territoire), d'autant que Sambreville en a le potentiel et que certains de ces cheminements constituent des alternatives intéressantes aux grands axes pour relier les entités entre elles.

Des balades sont renseignées sur le site de Sambreville Tourisme et permettent notamment de relier des points-clés de l'entité ou d'en traverser une partie.



Venelle en bon état et accessible aux PMR
à Auvelais



Venelle peu entretenue à Tamines

1 . VOLET PIETONS & PMR

1.3 Réseau piéton de loisir

Association fortement impliquée sur le territoire wallon et à Bruxelles, Tous à Pied sensibilise la population et les élus à la pratique de la marche et identifie les besoins en aménagements piétons. Sa « Semaine des Sentiers » soutient la société civile dans la mise en place d'initiatives qui mettent en valeur les petites voiries. En 2019, l'école communale de Velaine-sur-Sambre a participé au projet « Chemin au Naturel » en partenariat avec l'association afin de créer un « sentier des Petits Aventuriers de la nature » et de s'investir dans la biodiversité locale.



Balade reliant Tamines à Moignelée via les sentiers piétons (source : sambrevilletourisme.be)



Réseau de sentiers à valoriser

1 . VOLET PIETONS & PMR

1.4 Signalétique piétonne

1.4 Signalétique piétonne

En dehors du RAVeL, il n'existe pas à Sambreville de signalétique dédiée spécifiquement aux piétons. Il s'agit toutefois d'un moyen de promotion et d'incitation à la marche qu'il conviendrait de développer à Sambreville, en particulier :

- Dans les centres de Tamines et Auvelais ;
- Aux abords des accès du RAVeL (et pas uniquement sur le RAVeL lui-même comme c'est le cas actuellement) ;
- Aux abords des principaux sentiers de promenade, dont certains peuvent constituer des alternatives en termes de connexion de moyenne distance.

Exemple de
signalétique
piétonne (Source :
Tous à pied)



1 . VOLET PIETONS & PMR

1.5 Valorisation des espaces publics

1.5 Valorisation des espaces publics

Les différentes places centrales des différentes entités de la commune, outre leur fonction stricte de mobilité (stationnement, cheminement piéton...), représentent un fort potentiel d'appropriation de l'espace public par les habitants et de convivialité :

- A Auvelais, les mesures de réaménagement autour de la Grand'Place ont été conçues dans cet état d'esprit ;
- A Tamines, les aménagements prévus progressivement en faveur de la réduction de l'espace réservé aux véhicules devraient permettre de valoriser la Place Saint-Martin et d'y introduire les fonctions de séjour et de convivialité ;
- A Velaine-sur-Sambre, la Place du 11 Novembre présente un fort potentiel d'espace de séjour : des habitants viennent déjà s'y asseoir et discuter. Il en est de même pour le croisement Tram / Villez ;
- A Moignelée, une transformation de la grande place située devant l'école communale (pour l'instant essentiellement dédiée au

stationnement) serait bénéfique afin de développer l'identité de la centralité, de créer une fonction de séjour et de sécuriser la sortie d'école ;

- A Falisolle, la place Albert 1^{er}, également entièrement dédiée au stationnement, représente un fort enjeu de fonction de séjour ;
- Il en est de même pour le parking rue Reine Astrid à Keumiée ;
- A Arsimont, la Place du Louet a déjà été transformée mais la fonction de séjour pourrait encore y être développée.



Place Reine Astrid à Keumiée (haut) et place Albert 1^{er} à Falisolle (bas) : des espaces à haut potentiel de valorisation



1 . VOLET PIETONS & PMR

1.6 Pratique de la marche

1.6 Pratique de la marche

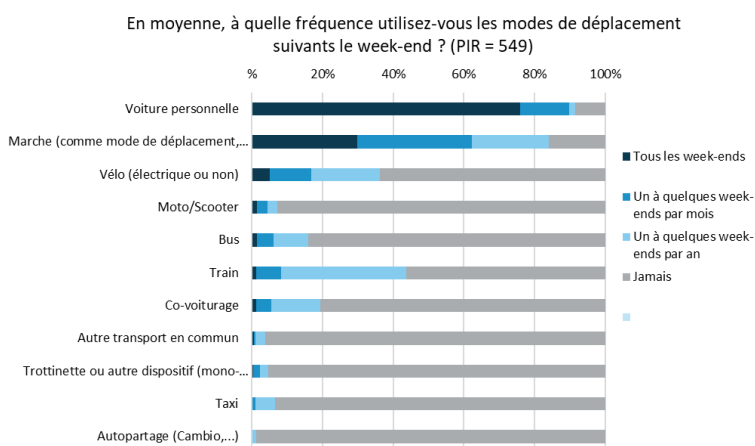
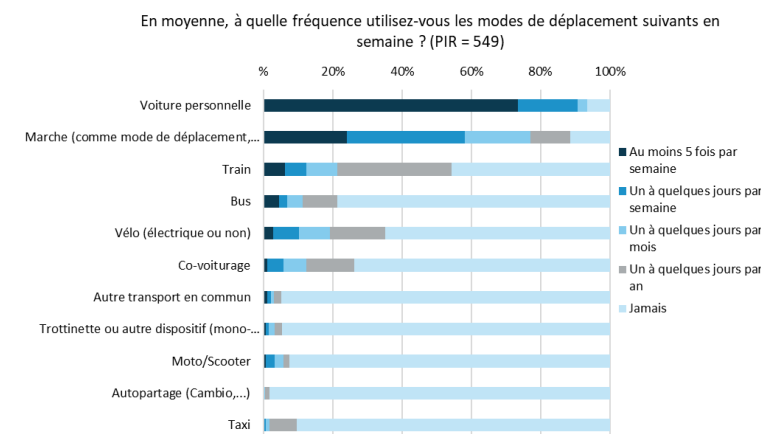
Il importe de diagnostiquer l'offre mais aussi la demande piétons et PMR, dans le cadre d'une valorisation des modes doux et d'une mobilité plus inclusive à long terme sur l'ensemble de la Wallonie. La Région wallonne a fixé un objectif de part modale de la marche à pied (en kilomètres parcourus) à 5% en 2030 (contre 3% en 2017). La marche est non seulement un levier stratégique incontestable de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui devraient diminuer de 40% selon les orientations régionales, mais également un enjeu de santé publique à travers les effets bénéfiques d'une activité physique régulière sur la santé physique et mentale (Vision FAST 2030).

L'enquête en ligne auprès de la population indique que la marche (quotidienne ou de loisir) n'est pas à négliger dans les pratiques. C'est le second moyen de déplacement le plus utilisé après la voiture individuelle.

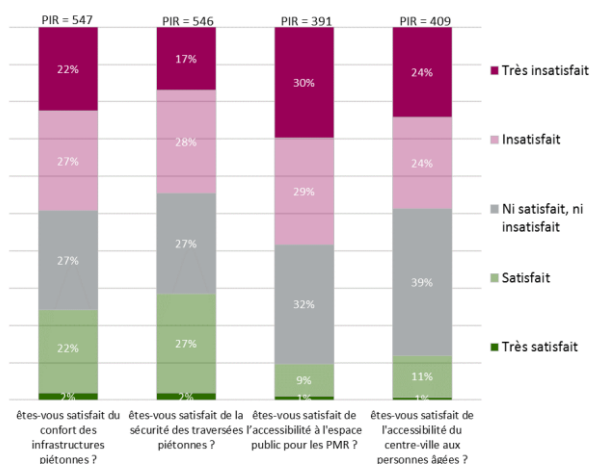
24 % des personnes interrogées utilisent la marche de façon quotidienne la semaine et près de 30% le weekend. Ce mode est également utilisé dans 28% des déplacements domicile-travail ou domicile-école en général et dans 40% de ces déplacements dans le cas où ils font moins de 10 km.

L'évaluation des aménagements piétons et PMR reflète globalement une insatisfaction des personnes interrogées (43% en moyenne de personnes insatisfaites contre 17% en moyenne de personnes satisfaites). On distingue toutefois deux tendances :

- d'une part, une majorité de personnes satisfaites de la sécurité et du confort des aménagements piétons (respectivement 24% et 28% de satisfaits) ;
- d'autre part, l'accessibilité pour les PMR et les personnes âgées dans les espaces publics et le centre-ville est davantage considérée comme insatisfaisante voire très insatisfaisante. Les personnes en situation de mobilité réduite qui ont répondu à l'enquête ne sont donc pas les seules à avoir relevé des problèmes



En ce qui concerne les aménagements piétons, dans quelle mesure...



1.6 Pratique de la marche

d'accessibilité dans l'espace public et ce malgré les efforts consentis par la Commune lors de réaménagement de voirie, en particulier dans le centre d'Auvelais.

On constate ainsi que ces efforts doivent être poursuivis et étendus au reste du territoire.

La police de Sambreville note la demande croissante des places de stationnement PMR, ce qui témoigne de l'importance à donner à l'accessibilité des cheminements et traversées pour les PMR.

2 . VOLET CYCLABLE

2.1 Préambule

2. VOLET CYCLABLE

2.1 Préambule

Dans ce chapitre sont traités les déplacements cyclables et assimilés, c'est-à-dire tout autre moyen de déplacement qui se doit d'appliquer les mêmes règles qu'une personne roulant à vélo. Par « et assimilés » sont donc entendus les trottinettes et les « onewheel » par exemple.

Comme la marche, le vélo et assimilés comme moyen de déplacement, peuvent servir à deux usages : la pratique utilitaire et de loisir.

La distance parcourue attendue pour les déplacements utilitaires à vélo en ville est d'environ 5 à 10 km (soit +/- 15 à 40 minutes). L'usage de plus en plus fréquent du vélo électrique permet toutefois aux cyclistes d'envisager des distances plus longues.

Le réseau cyclable structurant doit servir de support à ces déplacements du quotidien. Il reprend les axes principaux qui permettent de relier les villages et les quartiers du territoire entre eux mais aussi les différents pôles générant des déplacements (l'administration communale, les écoles, gare et arrêts de transports publics, zones commerciales,

pôles d'emploi, culturels et touristiques,...). Le réseau structurant vise à relier le plus directement possible un point à un autre du territoire de façon la plus sûre possible.

La pratique de loisir correspond à celle des déplacements plus occasionnels pour la promenade ou le sport. Il peut prendre place sur les axes structurants ou sur des itinéraires alternatifs. Ce réseau secondaire qui repose en partie sur les sentiers, les venelles et les chemins peut compléter le réseau structurant comme alternative aux cheminements principaux ou comme raccourci.

L'accessibilité à vélo des écoles est abordée spécifiquement dans le chapitre dédié à la mobilité scolaire. Le stationnement des vélos est analysé dans le chapitre 9.2.

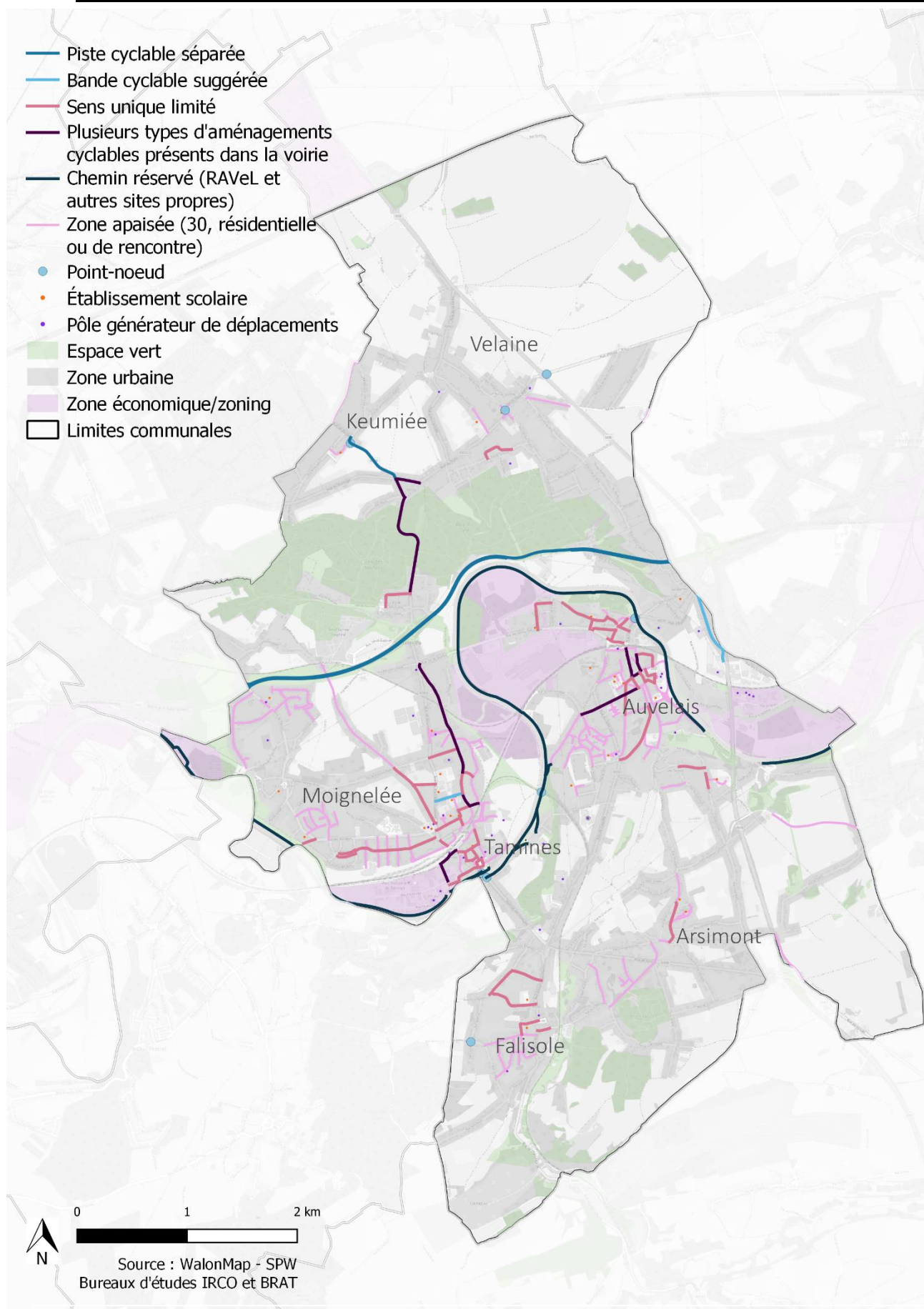


Les cyclistes et
usagers
assimilés



2 . VOLET CYCLABLE

2.1 Préambule



Le réseau cyclable

2 . VOLET CYCLABLE

2.2 Réseau structurant

2.2 Réseau structurant

L'avantage du RAVeL et des distances courtes entre les pôles

Tandis que le relief vallonné peut constituer un frein à la pratique du vélo (limité par les VAE), les distances courtes entre les différents pôles d'intérêt, surtout en bordure de Sambre (Moignelée-Tamines-Auvelais) comptent parmi les atouts pour l'augmentation de la part modale des cyclistes. Le RAVeL apporte l'avantage d'être une liaison sans relief en bord de Sambre. Le vélo est aussi un moyen de déplacement économique à promouvoir auprès de la population sambrevilloise ayant un profil socio-économique propre.

Quelques limites territoriales constituent des barrières à prendre en considération dans la conception d'un réseau : les lignes de chemin de fer, la N90 et la N98 et les cours d'eau (la Sambre et le ruisseau de Fosses).

Pas encore de réseau continu mais une prise en compte des cyclistes

En circulant à vélo à Sambreville, l'utilisateur peut sentir que l'autorité communale prend en compte ce mode de déplacement grâce à des infrastructures qui se retrouvent à plusieurs endroits sur le territoire.

Principalement, c'est la présence des sens uniques limités (SUL) qui est la plus flagrante. En effet, ils sont mis en place sur 77% des sens uniques (des voiries communales) et consistent à autoriser les cyclistes à circuler dans les deux sens de circulation, permettent des raccourcis aux vélos et rappellent à tout conducteur que le cycliste a sa place dans la voirie grâce à la panneautique ainsi que les marquages au sol quand ils sont présents.

Toutefois, peu de pistes en site propre (c'est-à-dire sur lesquels les véhicules motorisés n'ont pas le droit de circuler) sont aménagées pour les cyclistes. Les principales sont :

- Le RAVeL en bord de Sambre : site propre, à la fois utilitaire et de loisir, où la continuité est

Connection entre le RAVeL et la rue de la Grippelotte à Auvelais



Connection entre le RAVeL et la place Saint-Martin à Tamines



2 . VOLET CYCLABLE

2.2 Réseau structurant

interrompue par deux fois (pont de Taminés et le long de la rue du Pont Saint-Maxence à Auvelais) et a fait l'objet de connexions (rue de la Grippelotte et place Saint-Martin) ;

- La piste cyclable le long de la N988 entre Taminés et Velaine-s/S (entre la jonction avec la N90 et la rue du Wainage, récemment prolongée en piste cyclo-piétonne à la rue du Moulins de Golettes) : piste dans les deux directions, séparée de la route dans un des sens, mais sur une route à la pente marquée et sinueuse dont l'entretien n'est pas assez régulier pour en faire une infrastructure confortable à pratiquer ;
- La piste cyclable le long de la N90 entre Moignelée et Auvelais : piste cyclable dans les deux directions avec des discontinuités et des interruptions ponctuelles, trop étroites à cause de la végétation présente par manque d'entretien présence d'obstacles tels que des panneaux d'indication ;
- Les 2 pistes cyclables dans le quartier de la gare à Taminés (voir point suivant).

Il est à noter que Sambreville fait l'usage des bandes cyclables suggérées (chevrons et bandes de couleurs destinées à la circulation des cyclistes mais sur lesquelles les voitures sont autorisées à rouler, souvent aménagées par manque de largeur dans la voirie), ces aménagements sont majoritairement visibles dans le centre d'Auvelais, dans les SUL qui accèdent au quartier de la Grand'Place (voir point suivant). À l'occasion de travaux réalisés en 2005-2006 pour l'accessibilité des écoles sur voiries communales, des chevrons ont été peints au sol en vert dans plus de 50 rues. Vu la date de réalisation, certains marquages se sont effacés (rues Dr Séverin, de Fleurus, Nuit Saint-Georges, etc.). De plus, la couleur verte est trop sombre pour être visible pour les usagers, ce qui annule l'effet escompté par l'aménagement. Sur base de ce constat, les rues équipées de ces chevrons verts n'ont pas été localisées sur la carte du réseau cyclable. Depuis lors, cette pratique n'est plus appliquée par les services communaux et les chevrons sont peints en blanc lorsque le revêtement est rénové (ex : rue Bois Sainte-Marie).



Chevrons verts manquant de visibilité rue du Pont Saint-Maxence



Piste cyclable séparée en mauvais état et mal entretenue
N90



Piste cyclable marquée bien entretenue Pré des Haz
(quartier de la gare à Taminés)

Piste cyclo-piétonne séparée rue
du Moulin des Golettes (N988)

2 . VOLET CYCLABLE

2.2 Réseau structurant

La sécurité et la facilité de déplacement des cyclistes est aussi prise en compte à hauteur de la majorité des coussins berlinois (casse-vitesses) où est dédié un couloir de passage protégé des voitures par des poteaux (notamment dans les liaisons Taminés-Moignelée et Keumiée-Velaine-s/S). Au-delà de ces dispositifs adaptés pour le cycliste, les ralentisseurs sinusoïdaux (bosses), ralentissent le cycliste quelque peu mais n'entravent pas le confort de son déplacement puisque l'angle du dispositif est adapté à son passage. Il est toutefois à noter que les bordures de quelques plateaux (Grand'Place de Sambreville) et trottoirs traversants sont abruptes et rendent en conséquence leur franchissement moins confortable, bien que l'objectif soit d'assurer la sécurité des piétons en ralentissant tout type d'usager croisant ces traversées.

Les routes en bon état et les nombreuses zones apaisées où la vitesse de circulation des véhicules motorisés est limitée à 20 ou 30 km/h (cfr. chapitre 7.3. Régimes de vitesse) rendent les déplacements cyclables plus aisés, sécurisés et confortables même en l'absence de place dédiée dans la voirie par un aménagement au sol.

Les aménagements cyclables sécurisés (autres que chevrons) sont tout de même rares et ne présentent pas la continuité attendue pour des déplacements sécurisés à vélo.

En ce sens, l'offre cyclable sambrevilloise comprend trop peu de chaînons sécurisés et liés les uns aux autres pour être considérée comme un véritable réseau cyclable. L'accessibilité et la continuité du RAVeL doivent être améliorées pour constituer la dorsale du futur réseau.

Le très mauvais état de certaines routes, les vitesses excessives pratiquées par les automobilistes et la densité du trafic constituent aussi de grandes sources d'insécurité vis-à-vis des cyclistes.

Mais les projets en cours témoignent d'une prise en compte des modes actifs de plus en plus importante. Le développement du réseau cyclable devra se faire en prenant en considération les barrières du territoire : la Sambre, les grands axes et le relief. Et en prenant en compte les nouveaux projets d'envergure présentés au point 3. *Projets et perspectives sur le territoire* : passerelle cyclo-piétonne au-dessus de la Sambre dans le cadre du



Différents types de dispositifs ralentisseurs (rues de Fleurus, du Frère A.M. Gochet, du Pont St-Maxence et Grand'Place)



2 . VOLET CYCLABLE

2.2 Réseau structurant

projet « Ville+Sambre+Ville » à Auvelais, passerelle cyclo-piétonne au niveau du Pont de Sambre à Taminés, rues cyclables (rues des Auges, de la Bachée, Capitaine Fernémont et du Foyer prévues au printemps 2023), chemins cyclo-piétons, pacification de voiries avec l'installation de dispositifs ralentisseurs, aménagement en Boulevard Urbain et avec la sécurisation de carrefours sur itinéraire cyclable, bornes de recharge pour vélos électriques, étude d'un projet de trottinettes partagées, liaison entre le RAVeL de la Sambre et le RAVeL 516 (Wanfercée-Baulet-Keumiée), etc.

Des hypercentres apaisés

Auvelais

Auvelais est le centre le plus équipé pour les vélos. En effet, des pistes cyclables marquées et de bandes cyclables suggérées arborent certaines rues du centre, ce qui rappelle à et sensibilise tous les usagers que le cycliste a sa place dans la circulation. Elles ont été aménagées pour l'accueil des vélos à l'occasion de la rénovation des voiries du centre.

La grande majorité des sens uniques sont accessibles dans les deux sens pour les cyclistes et personnes en

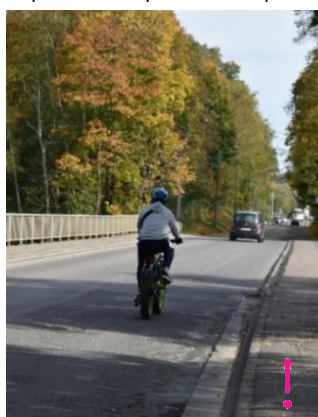
trottinette. Certains de ces SUL sont équipés de chevrons ou de piste cyclable en sens inverse, ce qui donne encore plus de légitimité à la présence du cycliste ou assimilé (lorsque la rue est en SUL et possède un marquage au sol, elle est représentée sur la carte du réseau cyclable comme étant équipée de « plusieurs types d'aménagements cyclables »).

Dans les rues qui ne sont pas équipées, le cycliste trouve néanmoins sa place puisque le centre a été rénové et offre donc un revêtement confortable et des limitations de vitesse autorisée en-dessous des 30 km/h.

Les axes d'entrée et de sortie d'Auvelais présentent un confort variable d'accès au centre :

- La rue des Glaces Nationales (arrivée depuis le Nord d'Auvelais) fait en effet partie des voiries les moins sécurisantes du territoire en termes de vitesses pratiquées et au vu de l'état de la route. Il est à noter que le Boulevard Urbain en projet n'intègre pas d'infrastructures cyclables au vu du manque de largeur (une déviation des cyclistes sera encouragée vers le RAVeL) mais que la rénovation permettra d'apaiser cet axe et de

Accès insécurisants
vers Auvelais (rue
des Glaces
Nationales et
N930)



Bandes cyclables
marquées
(chevrons) dans les
SUL du centre
d'Auvelais



Centre rénové
d'Auvelais

2 . VOLET CYCLABLE

2.2 Réseau structurant

rendre la circulation tout de même plus sécurisante ;

- La N930 qui permet une arrivée par le Nord et le Sud puisqu'elle contourne la localité, n'offre pas non plus un cadre confortable aux cyclistes : pas d'aménagement, beaucoup de vie (commerces, etc.), voirie rectiligne et large incitant à la vitesse.

La meilleure liaison cyclable pour accéder à Auvelais et Taminés (décrite juste après) reste le RAVeL.

Dans le cadre du Plan d'investissement wallon PIWACY, 8 rues cyclables seront aménagées à Auvelais.

Taminés

À Taminés, deux pistes cyclables marquées sont aménagées dans un seul sens de circulation (sens inverse à la circulation des véhicules motorisés dans des SULS) devant la gare et depuis la zone d'activités économiques Pré des Haz vers la gare. Elles ont été financées dans le cadre de subsides reçus pour augmenter l'attractivité du centre de Taminés.

Dans la rue de la gare (rue Victor Lagneau), les vélos sont autorisés à circuler sur la bande destinée aux

bus et aux taxis (bien que celle-ci oblige l'utilisateur à se réengager dans la circulation un peu plus loin).

Ailleurs, les voiries ne présentent pas de marquage au sol mais elles sont en bon état et en majorité réglementées en zone 30 ce qui permet aux cyclistes de se déplacer sans embuche. Quelques rues en SUL sont marquées au sol par des chevrons mais ce n'est pas aussi régulier qu'à Auvelais (rues du Pont, des Alloux, Haute). Plusieurs amorces cyclables découlent vers les rues perpendiculaires en sens unique depuis la rue des Alloux pour attirer l'attention des automobilistes sur le double sens cyclable.

Les axes d'entrée en venant du Nord (rue de Velaine, avenue Roosevelt) et du Sud (rue de la Station, avenue des Français) de la commune n'offrent pas un environnement sécurisant pour les cyclistes : pas d'aménagement, beaucoup de vie (commerces, etc.), voirie rectiligne et large incitant à la vitesse. Les liaisons vers Falisolle et Velaines/S ne sont pas accueillantes pour les vélos.

En direction de Moignelée (rue du Frère A.M. Gochet et Barthélémy Molet), bien qu'il n'y ait pas



Piste cyclable marquée et SUL devant la gare de Taminés



Amorce cyclable au carrefour entre la rue des Alloux et la rue Haute à Taminés

2.2 Réseau structurant

de piste cyclable, les vélos sont pris en compte puisqu'à hauteur de tous les dispositifs ralentisseurs (coussins berlinois) présents sur l'itinéraire est aménagé un passage cycliste, protégé des voitures par des poteaux.

Comme précédemment énoncé, Taminés sera équipé de rues cyclables dans le cadre du PIWACY.

Les autres centralités au profil mixte

De manière générale, la place du cycliste n'est pas encore pensée au sein des autres centralités (à l'exception des SUL intégrés sur l'ensemble de l'entité). Cela ne veut pas dire que le cycliste est en danger dans ces centralités, à Moignelée par exemple, le bon état général des voiries et les zones apaisées permettent aux cyclistes de se déplacer plutôt sereinement.

Les profils des différents centres sont très variables, pour certains, les voiries en bon état général compensent l'absence d'infrastructures cyclables (Moignelée) tandis que dans d'autres, le relief et le revêtement en très mauvais état ne facilitent pas ces déplacements (Arsimont). Certains quartiers

présentent un profil plus mixte, traversés aussi par des axes régionaux (Velaine-s/S, Falisolle, Keumiée).

Certaines liaisons entre les villages, même en l'absence de pistes, permettent aux cyclistes de se déplacer aisément : liaison Taminés-Moignelée via l'avenue du Frère A.M. Gochet par exemple et liaison Arsimont-Auvelais via la rue d'Auvelais (rénovation à étendre sur l'itinéraire afin d'assurer une réelle connexion jusqu'à Auvelais). Il en est autrement pour la liaison entre Arsimont et Falisolle (rues Grande Perrière et de fer) dont le revêtement est en très mauvais état et qui présente une pente. Le quartier de la Roche-qui-Tourne et du Prahé est très isolé du reste du territoire par la route N98 (et le fait que le rond-point à hauteur de ce quartier n'est pas aménagé pour la circulation des modes doux).

2 . VOLET CYCLABLE

2.3 Réseau cyclable de loisirs

2.3 Réseau cyclable de loisirs

Sambreville jouit de la présence du RAVeL et du réseau de points-nœuds de la Province de Namur (8 nœuds répartis sur le territoire) qui favorisent à la fois la pratique sportive (vélo de route) et satisfont les adeptes de promenades.

Le cyclotourisme est une pratique sportive caractéristique de la région où de nombreux clubs et organisations de cyclotourisme sont actifs (organisation d'évènements). La pratique du VTT (vélo tout terrain) est courante et favorisée par le relief et le caractère forestier de certaines zones du territoire.

Des services sont proposés par l'Office du tourisme pour favoriser les déplacements de loisir à vélo (location de VAE, balade,...).



Groupe de cyclistes jeunes
durant les vacances scolaires
d'automne au pont de Tamines

2 . VOLET CYCLABLE

2.4 Signalétique cyclable

2.4 Signalétique cyclable

La signalétique du RAVeL s'adresse aux usagers deux roues et aux piétons. Au-delà de ces indications et comme pour la marche, il n'existe pas de signalétique communale spécifiquement dédiée aux déplacements des cyclistes.

Il conviendrait aussi de développer une signalétique cyclable dans le but de faciliter les déplacements et de promouvoir l'utilisation de ce mode :

- Vers les pôles d'intérêt (entités, gares, etc.) pour indiquer les itinéraires les plus adaptés pour les rejoindre ;
- Aux abords des accès du RAVeL (et pas uniquement sur le RAVeL lui-même comme c'est le cas actuellement) ;
- Pour signaler les dispositifs de stationnement.

Signalétique du RAVeL



2 . VOLET CYCLABLE

2.5 Pratique du vélo

2.5 Pratique du vélo

L'enquête réalisée dans le cadre de ce Plan Communal de Mobilité révèle certaines informations sur l'utilisation du vélo et la vision de ce mode de déplacement sur le territoire de Sambreville :

- 88% des ménages possèdent un vélo ou plus, sans compter les vélos électriques qui sont présents dans 13% des ménages ;
- 10% des répondants travailleurs se déplacent en 2 roues non-motorisés pour les trajets domicile-travail ou vers l'école.

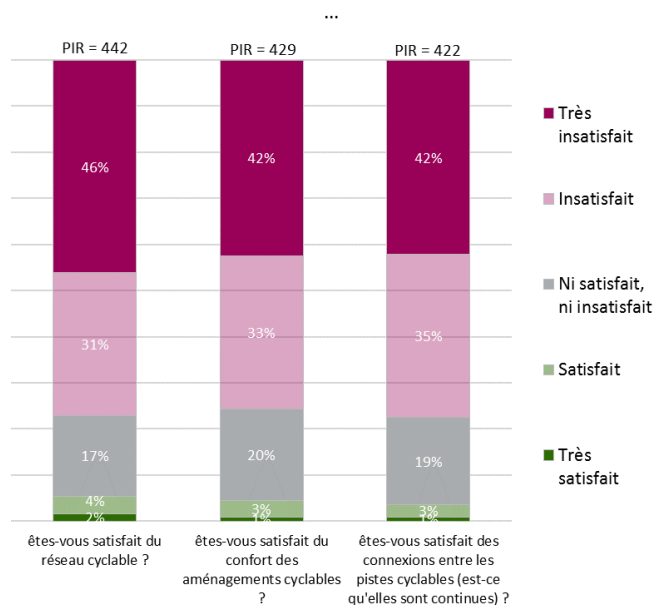
Au-delà des chiffres, les sambrevillois interrogés quant à la mobilité de la Ville reviennent souvent sur la thématique cyclable. Pour rappel, ce sont ces éléments que les répondants veulent voir s'améliorer : le développement du réseau cyclable, son état, sa sécurité, son entretien et les emplacements de stationnement sécurisés.

Dans le cadre de l'enquête, les sambrevillois ont été invités à partager leur degré de satisfaction concernant le réseau, le confort des aménagements,

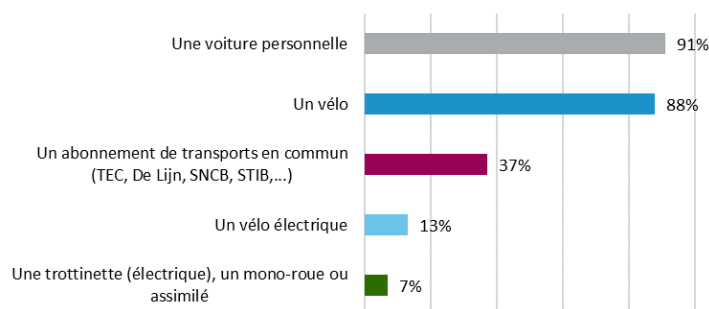
la continuité des pistes cyclables et les dispositifs de stationnement. Pour toutes ces composantes du domaine cyclable, le degré d'insatisfaction forte est aux alentours de 45% tandis que la proportion de personnes ayant répondu être très satisfaites est de moins de 2%.

De manière générale, un intérêt est à apporter de l'attention à la mobilité cyclable à Sambreville pour deux raisons : d'abord pour améliorer les conditions de déplacement des cyclistes actuels, ensuite pour inciter les citoyens à le devenir en prenant en compte leurs demandes.

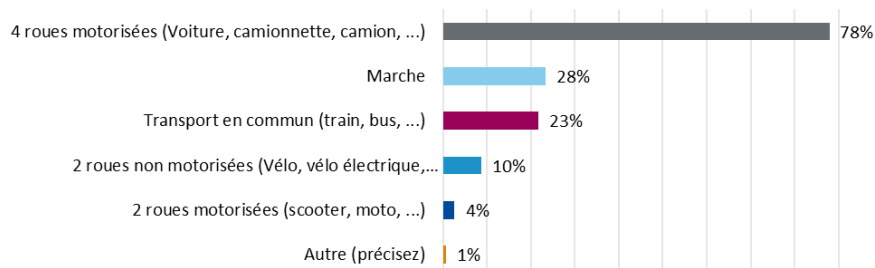
En ce qui concerne les aménagements cyclables, dans quelle mesure



Au sein de votre ménage, possédez-vous au moins...? (PIR = 549)



Quel mode de transport utilisez-vous pour vous rendre au travail/à l'école? (plusieurs réponses possibles si combinaison de modes) (PIR = 423)



2 . VOLET CYCLABLE

2.6 Promotion du vélo

2.6 Promotion du vélo

Au sein de la commune de Sambreville, plusieurs actions sont mises en place pour promouvoir et sensibiliser l'utilisation.

Des actions sont organisées dans les écoles :

- Activité sécurité et agilité à vélo organisée tous les 2 ans dans les écoles communales par la ZP SAMSOM ;
- Journée VTT organisée par l'institut Saint Jean-Baptiste de Tamines.

Des services sont proposés par l'office du tourisme qui est labellisé « Bienvenue Vélo ». Ce label wallon attribué aux établissements qui fournissent des équipements et services adaptés à l'accueil des cyclistes (kit de réparation trousse de premiers soins, matériel pour nettoyer son vélo et cartes de promenades) :

- location de 3 vélos électriques ainsi que de casques et de gilets fluos (service peu utilisé)
- mise à disposition d'un itinéraire de balade d'environ 23,5 km ;
- organisation de balades (étés 2021 et 2022)

(engouement attendu pas atteint par les organisateurs).

Des mesures sont en place pour les employés de l'administration :

- Mise à disposition de vélos électriques pour les déplacements professionnels ;
- Intervention dans les frais de déplacements pour les trajets domicile-travail ;
- Réflexion en cours autour de la participation au financement du vélo personnel.

D'autres services :

- Un circuit d'éducation à la sécurité routière situé dans le quartier des Bachères (square Jean Tousseul, Tamines) ;
- Marquage de vélo proposés par la ZP SAMSOM ;
- Journée vélo organisée par le CPAS ;
- Cellule « Youth for Climate » créée par la Maison des Jeunes qui prévoit d'organiser des balades à vélo.

Logo du label « Bienvenue Vélo »
attribué au syndicat d'initiative



BIENVENUE VÉLO
FIETS WELKOM
BIKES WELCOME
RADFAHRER WILLKOMMEN



Circuit d'éducation à la sécurité
routière à Tamines

3 . VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - BUS

3.1 Préambule

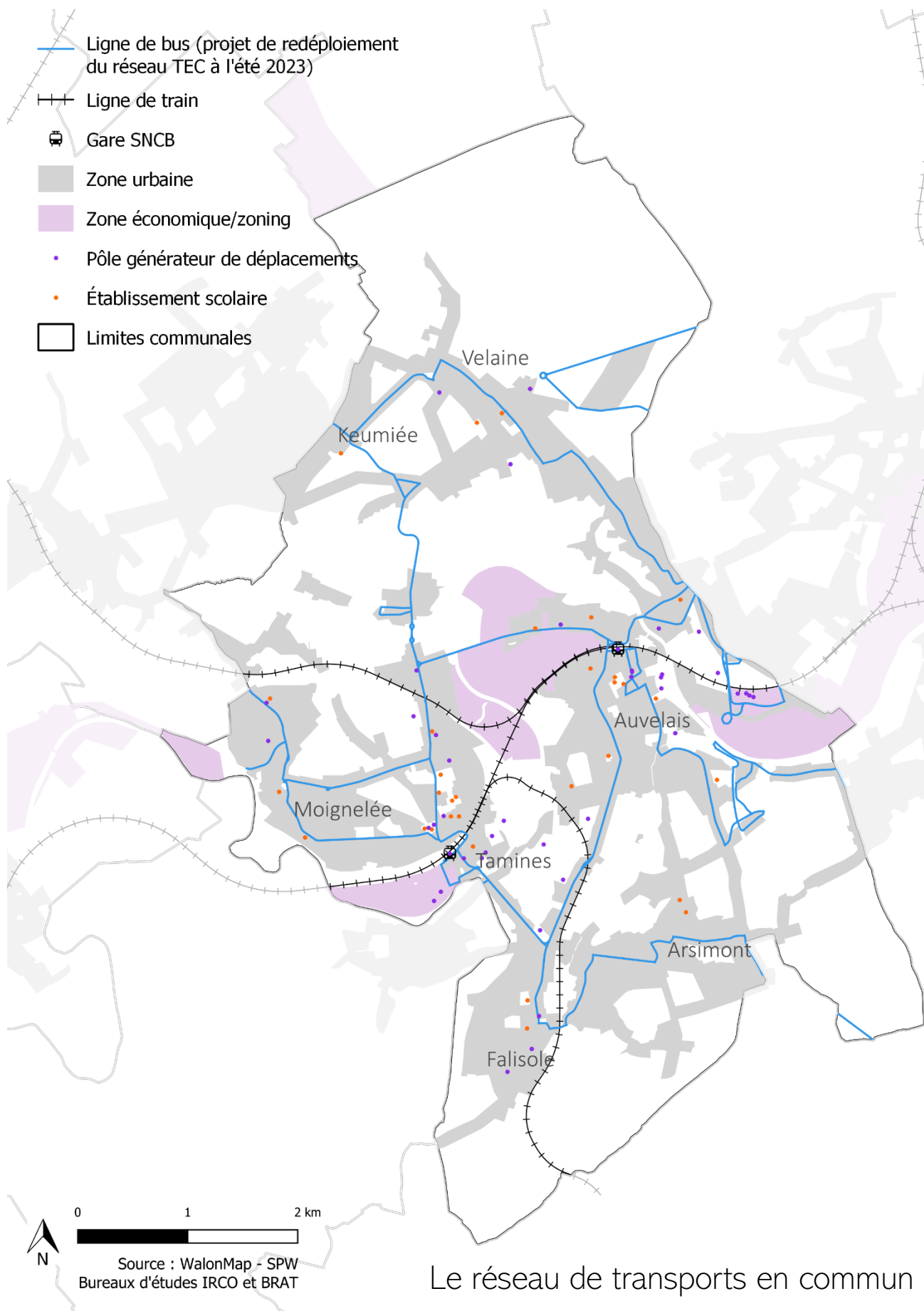
3. VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - BUS

3.1 Préambule

Le réseau de bus (TEC) décrit ci-dessous sera bientôt redéployé dans Sambreville ainsi que 4 autres communes du Nord et de l'Ouest de Namur (Gembloux, Sombreffe, Jemeppe-sur-Sambre et La Bruyère). Il est question de renforcer et de modifier certaines lignes afin de mieux correspondre à la demande des utilisateurs. L'offre nécessite d'être adaptée pour rendre les transports en commun attractifs à tous les publics (scolaire, de l'emploi,...). L'objectif est de voir ce nouveau réseau se déployer de manière progressive à partir du 1er août 2023. Les données présentées dans ce chapitre concernant le redéploiement du réseau ont été fournies en partie par le service « Projets et développements, cartographie » de la Direction Namur-Luxembourg du TEC et par l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT).

3 . VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - BUS

3.1 Préambule



3 . VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - BUS

3.2 Réseau TEC

3.2 Réseau TEC

Le redéploiement du réseau

Selon le projet de réseau à jour en mars 2023, le parcours de 8 lignes de bus transitera par le territoire communal, dont une ligne Express de Tamines à Gembloux et une ligne scolaire de Tamines à Presles (déploiement postposé à 2024).

L'AOT hiérarchise l'offre de transport en commun selon différents types (cfr tableau ci-dessous).

Dans le cadre du projet de redéploiement de l'offre, les types concernés sont :

- Réseau intercommunal : structurant Express
- Réseau intercommunal : structurant principal
- Mobilité locale : liaisons secondaires
- Réseau scolaire : lignes régulières
- Réseaux urbains

Type de réseau	Niveau	Caractéristiques principales
Réseau intercommunal	Structurant ferroviaire	Sur réseau ferroviaire ; Capacitaire ; Cadencé InterCity (IC) / heures de pointe (P) / desserte fine (L) / Suburbain (S)
	Structurant Express	Sur voiries régionales ; Rapide (min 35 km/h) ; Confortable ; Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ; Cadencé
	Structurant principal	Sur voiries régionales ; Nombre d'arrêts plus élevés (1 par localité) ; Cadencé
	Tram - BHNS	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Capacitaire ; Fréquent et fiable
Réseaux urbains	Structurant principal	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Fréquent
	Secondaire	Réseau de desserte complémentaire de proximité
Mobilité locale	Liaisons secondaires	Sur voiries communales ; Desserte fine
	Services de mobilité locale flexibles	En rabattement/complémentaire au réseaux intercommunal et urbain
Réseau scolaire	Lignes régulières	De 1 à 2 A/R en heures de pointe par jour scolaire
	Transport scolaire	Circuits de carence ¹

Hiérarchisation de l'offre de transport en commun (AOT)

3 . VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - BUS

3.2 Réseau TEC

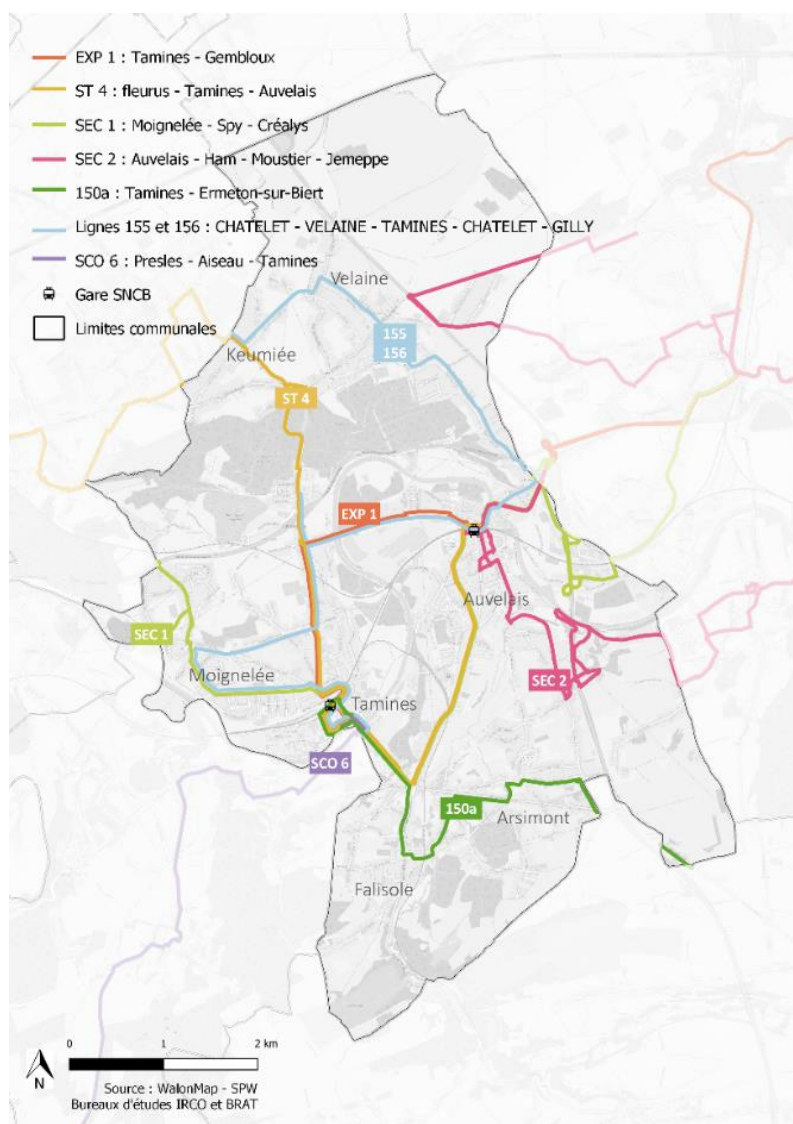
Les itinéraires de ces lignes sont repris sur la carte ci-contre. La liste ci-dessous reprend le type de ligne, sa nomination et les terminus qu'elle dessert :

- EXP 1 : Tamines – Gembloux
- ST 4 : Fleurus – Tamines – Auvelais
- SEC 1 : Moignelée - Spy - Créalys
- SEC 2 : Auvelais - Ham - Moustier - Jemeppe
- 155 : Gilly - Châtelet - Tamines - Velaine – Châtelet (SEC)
- 156 : Châtelet - Velaine - Tamines - Châtelet – Gilly (SEC)
- 150a : Tamines - Ermeton-sur-Biert (SEC)
- SCO 6 : Presles – Aiseau – Tamines.

En comparaison avec l'ancien réseau, les changements principaux sont :

- La création d'une ligne scolaire (SCO 6), postposée à la rentrée de 2024
- La création d'une ligne express (EXP 1)
- La conservation des lignes 150a, 155 et 156
- Le remplacement des lignes 58 et 36 par les lignes SEC 1 et SEC 2 (itinéraires sensiblement identiques sur le territoire de Sambreville comptant une prolongation à Velaine-s/S)
- Le remplacement de la ligne 147a par la ligne ST4
- La suppression de la ligne 23 (celle-ci est remplacée par la ligne ST1 qui est limitée à Spy) ;

Quelques légers aménagements seront demandés à la commune pour insérer ce nouveau réseau TEC sur son territoire (poteaux, marquages...).



Le projet de réseau TEC en redéploiement à partir de l'été 2023

3.2 Réseau TEC

L'étendue et les pôles desservis

Toutes les zones urbanisées de la commune de Sambreville sont desservies par au minimum une ligne de bus. Les liaisons avec la commune adjacente de Jemeppe-s/S sont les plus prononcées avec 3 lignes communes. Les polarités de Fleurus et Gembloux sont aussi visées par une connexion, avec la commune d'Aiseau-Presles connectée pour sa dimension scolaire. Les gares SNCB de Tamines et d'Auvelais constituent des boucles de passage de plusieurs itinéraires.

La conception des nouveaux itinéraires a été réalisée dans l'objectif de connecter les pôles d'intérêt entre eux en gardant les connexions qui était fonctionnelles dans l'ancien déploiement.

Les pôles desservis par le nouveau réseau TEC sont notamment : les gares communales et la gare de Gembloux (correspondances trains assurées pour accéder à la capitale), les pôles d'emploi et d'activités économiques (Pré des Haz, zoning d'Auvelais, Créalys), les écoles (tous les établissements sont situés à moins de 500m d'un arrêt).

Les rues qui ne seront plus desservies par des lignes sont les rues du Tram et Jules Destrée (ancienne boucle du bus 23) ainsi que les rues d'Auvelais et d'Arsimont (ancienne ligne 36). Les nouveaux itinéraires ne sont néanmoins pas très éloignés de ces anciens parcours.

3 . VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - BUS

3.2 Réseau TEC

Les fréquences de passage

Avec l'ancien déploiement, les fréquences étaient à améliorer pour que le bus devienne un mode de déplacement concurrentiel à la voiture en se concordant mieux avec les horaires avec les activités de la vie de tous les jours (heures de bureau par exemple). En heures de pointe scolaire, certains bus étaient remplis à capacité maximale avant d'atteindre les destinations, ce qui empêchait certains utilisateurs de monter dans le bus.

Des études opérationnelles fines ont permis de définir de nouvelles fréquences de passage et horaires en fonction de leur type. Les fréquences de passage des lignes sont détaillées dans le tableau ci-dessous.

De manière générale, l'offre de l'ensemble des lignes sera toujours réduite le weekend et les jours fériés puisque la demande est moins élevée pendant ces périodes. Mais les lignes ST4, SEC1 et SEC 2 roulent les samedis et les lignes ST4 et SEC1 roulent le dimanches alors qu'aucune offre n'existe actuellement pour ce jour de la semaine.

La fréquence durant les vacances scolaires sera quant à elle identique à celle des périodes scolaires (à l'exception des lignes scolaires dédiées). Le but de l'AOT est d'assurer une certaine continuité de service permettant à tous les publics, notamment les travailleurs, de continuer à emprunter les transports en commun.

Ligne	Jour de semaine	Jour de vacances	Samedi	Dimanche	Correspondance
EXP 1 : Tamines – Gembloux	8 bus/sens entre 5h et 19h ➔ 8A/R	9 bus/sens entre 5h et 19h 8A/R	/	/	Gare de Gembloux Trains de et vers BXL
ST 4 : Fleurus – Tamines – Auvelais	1 bus/h/sens de 6h à 20h 14A/R	1 bus/h/sens de 6h à 20h 14A/R	1 bus/h/sens de 9h à 19h 11A/R	1 bus/2h/sens de 9h à 19h 5A/R	Gare de Fleurus Trains L de et vers Ottignies
SEC 1 : Moignelée - Spy - Créalys	2 bus/h/sens de 6h à 20h 30A/R	2 bus/h/sens de 6h à 20h 30A/R	1 bus/h/sens de 9h à 19h 10A/R	1 bus/2h/sens de 9h à 19h 5A/R	Spy : Vieille place bus 23 de et vers Namur
SEC 2 : Auvelais - Ham - Moustier - Jemeppe	1 bus/2h/sens de 6h à 20h (1 bus/h/sens en HP) 9A/R	1 bus/2h/sens de 6h à 20h (1 bus/h/sens en HP) 9A/R	1 bus/2h/sens de 9h à 19h 6A/R	/	Gare de Moustier Trains L de et vers Namur
155/156 : Gilly - Châtelet - Tamines - Velaine – Châtelet (SEC)	1 bus/h/sens de 5h à 22h (2 bus/h/sens en HP) 22A/R (Inchangée)	1 bus/h/sens de 6h à 21h 17 A/R (Inchangée)	1 bus/h/sens de 7h à 21h 15 A/R (Inchangée)	1 bus/h/sens de 7h à 21h 15 A/R (Inchangée)	(Inchangée)
150a : Tamines - Ermeton-sur-Biert (SEC)	6 A/R de 6h à 18h (Inchangée)	4 A/R de 7h à 18h (Inchangée)	/ (Inchangée)	/ (Inchangée)	(Inchangée)
SCO 6 : Presles – Aiseau – Tamines.	Déploiement postposé en 2024	Déploiement postposé en 2024	Déploiement postposé en 2024	Déploiement postposé en 2024	Déploiement postposé en 2024

Fréquences de passage des lignes TEC en déploiement à partir de l'été 2023

3 . VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - BUS

3.3 Infrastructures d'accueil

3.3 Infrastructures d'accueil

La commune compte 142 arrêts de bus sur son territoire. Certains d'entre eux disposent de bancs et d'aubettes. Ces arrêts aménagés se retrouvent plus généralement dans les centres-villes. Aucun arrêt de la commune de Sambreville n'est équipé d'un afficheur de temps d'attente.

L'asbl Atingo, qui réalise des audits des niveaux d'accessibilité des arrêts et des lignes du TEC aux PMR, n'en a jusqu'à présent pas réalisé sur l'entité. Cet audit se réalise par ligne et sur demande du TEC. La Ville pourrait envisager de solliciter cette demande du TEC sur les lignes pertinentes afin d'évaluer l'accessibilité à ce mode de transport.

Les arrêts les plus fréquentés

Il n'existe pas de gare des bus à Sambreville mais un quai est aménagé à la gare de Tamines. Celui-ci permet l'accueil simultané de 3 bus et offre deux abris équipés de bancs pour les voyageurs. Les horaires sont affichés sur les poteaux jaunes. Bien qu'il n'y ait pas de poubelle aux arrêts, une poubelle de la gare des trains est localisée à deux pas sur le même quai.

À la gare d'Auvelais, le niveau d'équipement des arrêts est similaire, à l'exception du quai : horaires, aubettes, bancs et poubelles, trottoirs larges. En l'absence d'espace dédié, le bus stationnement provisoirement dans la voirie et bloque ainsi la circulation pendant quelques instants.

L'automate « self TEC » est localisé côté « Le Voisin » du chemin de fer, accessible depuis l'autre côté de la gare par un passage sous-terrain.

Pour se procurer des tickets et renouveler ses abonnements, deux automates de vente sont présents respectivement aux gares de Tamines et d'Auvelais.

Les autres arrêts

Certains des arrêts les plus fréquentés situés à distance de la voirie et offrent assez d'espace pour que les navetteurs soient en sécurité pendant l'attente. Le bus s'extraît de la circulation pour l'embarquement afin de ne pas l'obstruer. Une aubette, un banc, une poubelle et les horaires sont les équipements que les arrêts les plus équipés offrent (à proximité du Collège Saint-André



Arrêts de bus qualitatifs à la gare de Tamines et à Falisolle

3 . VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - BUS

3.3 Infrastructures d'accueil

d'Auvelais, au carrefour du Delhaize de Falisolle N930/N988, etc).

Le taux d'équipements des arrêts diminue en s'écartant des pôles de vie les plus fréquentés. La présence d'abris de bus est tout de même constatée sur le territoire, et les trottoirs sont parfois bien élargis à hauteur des arrêts, mais il ne s'agit pas d'une généralité. Beaucoup d'arrêts sont simplement constitués d'un poteau jaune affichant les horaires. À hauteur de plusieurs poteaux, le bus s'arrête dans la circulation et bloque celle-ci le temps d'embarquer les voyageurs.

trop exiguë, etc.) peuvent rendre la circulation et la manœuvre difficile.

Les autres infrastructures

Dans le quartier rénové de la gare de Taminés, une bande est réservée à la circulation des bus, taxi et vélos. Elle donne accès au quai situé à devant la gare qui implique une réinsertion dans la voirie en fin de bande (cédez-le-passage). Il n'existe pas d'autre bande réservée à la circulation des bus sur le territoire.

Pour les chauffeurs de bus et autres véhicules longs, certains aménagements (ex : potelets mal placés, rond-point de Taminés trop petit, place Albert 1^{er}



Bande de circulation réservée aux bus



Arrêt de bus standard
rue de Velaine

3 . VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - BUS

3.4 Navetteurs et leur utilisation du réseau des bus

3.4 Navetteurs et leur utilisation du réseau des bus

Les lignes 58, 23 et 147a comptabilisent une moyenne comprise entre 1000 et 1500 montées par jour ouvrable durant la période scolaire et une moyenne de 500 à 1000 montées par jour durant un congé scolaire. Le weekend, la moyenne est un peu plus faible avec maximum 500 montées par jour.

Les autres lignes comptabilisent une fréquentation moins importante que les lignes précédentes mais possède une moyenne estimée à maximum 1000 montées durant un jour ouvrable en période scolaire.

Les lignes moins fréquentées sont la lignes 150a qui relie Tamines à Ermeton-Sur-Biert et la ligne 36 reliant Tamines, Ham-Sur-Sambre et Jemeppe-Sur-Sambre avec une fréquentation de moins de 500 montées par jour ouvrable en période scolaire (moins de 100 montées le week-end).

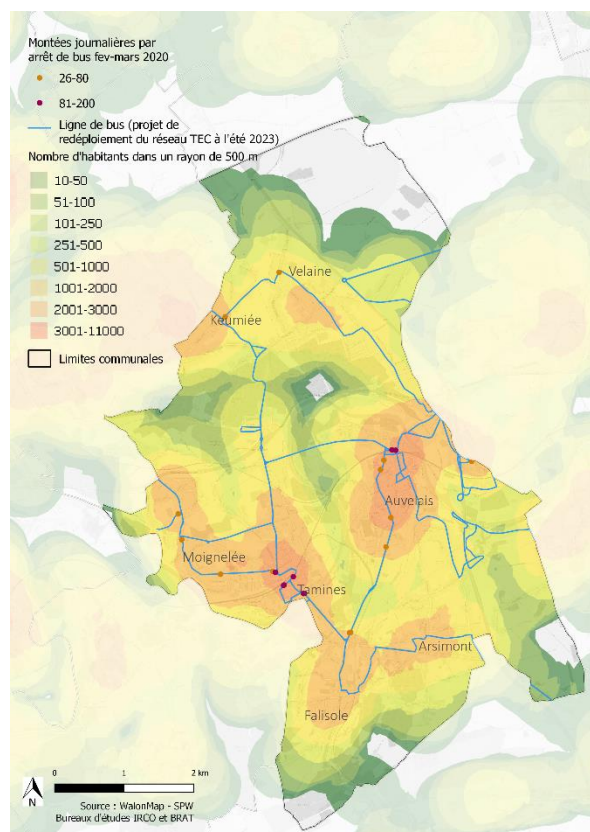
Sur la carte ci-dessous sont identifiés, à partir des données récoltées par le TEC, les arrêts qui ont comptabilisé en moyenne plus de 26 montées par

jour scolaire sur une période de deux mois (février-mars 2020, avant la crise sanitaire) pour toutes les lignes qui les desservent confondues.

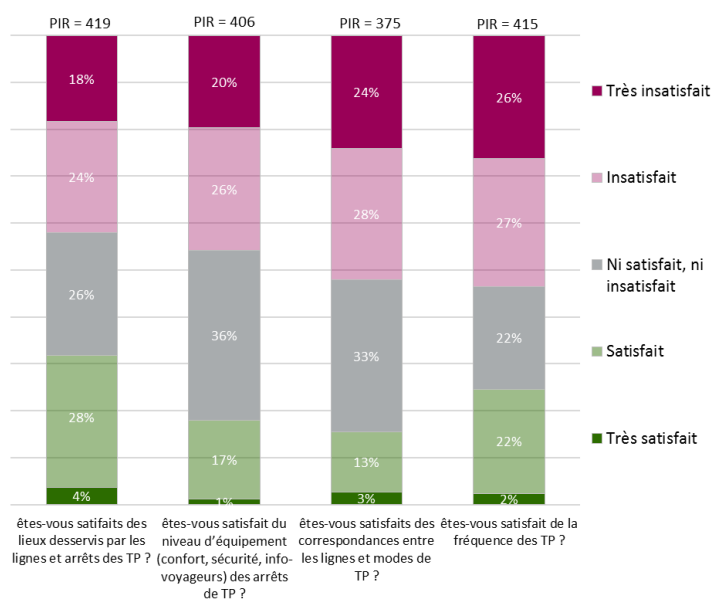
Les arrêts situés à proximité des gares comptabilisent un nombre important de passagers vu les différentes lignes qui y circulent permettant de les relier à plusieurs entités du territoire. Les autres arrêts les plus fréquentés sont situés rue de la station et rue des Bachères (Tamines).

Les données récoltées via l'enquête révèlent que seuls 4,5% des répondants se déplacent en bus au moins 5 fois par semaine.

La majorité des répondants à l'enquête ont fait part de leur insatisfaction concernant la fréquence des transports en commun : ils désirent des passages de bus (et de train) plus réguliers, ainsi que des correspondances entre les bus et le chemin de fer. Le niveau d'équipement des arrêts est quant à lui l'élément qui indiffère le plus les usagers. Les lieux de desserte amènent le plus haut taux de satisfaction (plus de 20%), mais il est tout de même à noter que 14% des personnes interrogées en sont très insatisfaites.



En ce qui concerne les transports publics, dans quelle mesure ...



Montées journalières par arrêt de bus (Fév-mars 2020)

4 . VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - TRAIN

4.1 Réseau ferroviaire

4. VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - TRAIN

4.1 Réseau ferroviaire

Bien que l'offre ait été depuis développée (plus de passages/heure), la situation ferroviaire de l'entité communale est similaire au contexte décrit il y a 20 ans dans le diagnostic de mobilité du PCM de l'époque (2001). En ce sens, plusieurs passages de cette étude sont cités dans ce chapitre.

« Deux gares sont en fonction dans la commune de Sambreville : Tamines et Auvélais. Elles sont situées sur l'axe ferroviaire structurant dit "dorsale wallonne" et sont desservies par plusieurs lignes avec des bonnes fréquences, tant en direction de Namur qu'en direction de Charleroi. » (p.86).

La ligne ferroviaire transitant par ces gares est la ligne 130 « Charleroi-Namur ». Plusieurs types de trains desservent les deux gares :

- La ligne InterCity IC (entre 35 et 40 trains/jours/sens en semaine)
- La ligne Suburbaine S (environ 30 trains/jours/sens en semaine)
- La ligne heure de pointe P (3 trains/jours/sens)

qui relie Tamines à la gare de Jemeppe-sur-Sambre (ou jusqu'à Charleroi-Sud le matin dans cette direction) en passant par Auvélais.

Cette offre permet d'assurer une liaison vers l'Est (Namur-Liège) et une liaison vers l'Ouest (Mons-Charleroi) toutes les demi-heures. Pour se rendre dans la capitale, les navetteurs doivent transiter par les gares de Namur ou de Charleroi-Sud. Il n'existe pas de liaison directe.

« Les temps de déplacements entre les gares de Tamines et d'Auvélais et les principales destinations sont attractifs et fortement concurrentiels avec le transport individuel. » (p. 86).

« Les trains sont bien cadencés à l'heure ce qui permet une bonne connaissance de l'offre pour l'usager. » (p.87).

En dehors du territoire communal, la gare proche de Fleurus devrait être réaménagée prochainement car elle devient une « gare passerelle » pour accéder à l'aéroport de Charleroi via des navettes bus (boost de la gare S en IC).

Devantures des gares de Tamines et d'Auvélais



Chemin de fer (gare d'Auvélais)



4 . VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - TRAIN

4.2 Infrastructures d'accueil

4.2 Infrastructures d'accueil

Tamines

La gare de Tamines est le point d'arrêt principal du territoire vu qu'elle est la seule à être desservie par les trains IC : ses abords offrent aussi plus de services d'accueil (local d'attente, WC, guichet, etc.) et permettant de combiner les modes de déplacement (lignes de bus plus nombreuses, grand parking automobile et stationnement vélo). C'est aussi depuis cette gare que sont assurées de liaisons directes vers la capitale.

Les infrastructures routières, piétonnes et cyclistes ont été rénovées en profondeur aux abords et permettent à l'ensemble des modes d'accéder facilement et de manière sécurisée à la gare. La gare est située à proximité de la zone résidentielle dense de Tamines qui permet un bon drainage de clients potentiels tant à pied qu'à vélo. Des lignes de bus permettent également de relier les villages en étant complémentaires au train dans une fonction de desserte plus locale.

En ce qui concerne l'accessibilité des PMR, la gare de Tamines propose plusieurs services tels que des

places pour handicapés dans le parking de la gare, des quais surélevés, une rampe mobile, une boucle d'induction, une toilette adaptée et enfin, un service d'assistance. Il est à noter que l'ascenseur permettant d'accéder aux quais est parfois en panne.

Une réflexion est en cours pour conserver sa gratuité du parking automobile ou le rendre payant afin de s'assurer qu'il n'est affecté qu'exclusivement à l'usage des navetteurs.

Auvelais

Le bâtiment de la gare d'Auvelais n'est plus affecté aux activités de la SNCB. Un projet de rénovation du bâtiment de la gare est en cours de réalisation. En effet, l'ancienne gare va être réhabilitée pour le Centre Culturel Régional de Sambreville (Crac's) pour le début de l'année 2023.

En ce sens, ce point d'arrêt offre moins de services d'accueil que la gare de Tamines (pas de guichet ni de local d'attente). Seul un automate de vente à l'extérieur permet d'acheter son ticket ou de renouveler son abonnement. Il existe un parking automobile de moins grande capacité et des

Accès PMR par ascenseur aux voies et passage pour les piétons vers l'autre côté de la gare



Automate de vente de tickets de train à la gare d'Auvelais

4 . VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - TRAIN

4.2 Infrastructures d'accueil

infrastructures de stationnement pour les vélos couverts mais non-sécurisés sont présents. 3 lignes de bus desservent cette gare (36, 58, 155).

Les quais sont accessibles via une passerelle au-dessus des voies et un passage souterrain permet de traverser les rails de chemin de fer.

L'accueil des PMR n'est pas organisé dans cette gare. Il est à noter qu'un des objectifs du réseau de fer belge est de rendre accessible les infrastructures de manière générale et autonome pour les PMR.



Arrêt de bus à la gare d'Auvelais



Passages sur- et sous-voies à la gare d'Auvelais



4 . VOLET TRANSPORTS EN COMMUN - TRAIN

4.3 Navetteurs et leur utilisation du réseau viaire

4.3 Navetteurs et leur utilisation du réseau viaire

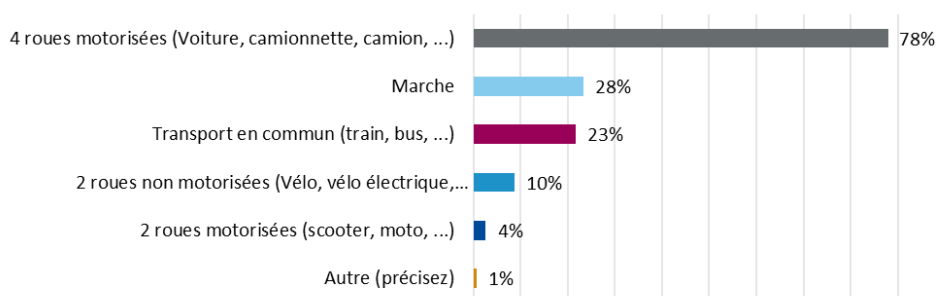
Les clients de la SNCB qui se déplacent depuis Sambreville sont principalement issus des populations scolaires et de l'emploi puisque la fréquentation des trains diminue fortement le week-end et lors des vacances scolaires. En gare de Taminés, une moyenne de 1606 montées par jour de semaine avait été comptabilisée en 2019 contre 365 le week-end. En gare d'Auvelais, moins fréquentée, ce sont 492 montées journalière en moyenne en semaine contre 230 le week-end.

Ce phénomène est confirmé par les résultats de l'enquête où 23 % des répondants disent utiliser les transports en commun (trains et bus confondus) pour les déplacements « domicile-travail/école » contre 10 % qui disent les utiliser pour les déplacements « autres » (courses, loisirs, visites, etc.).

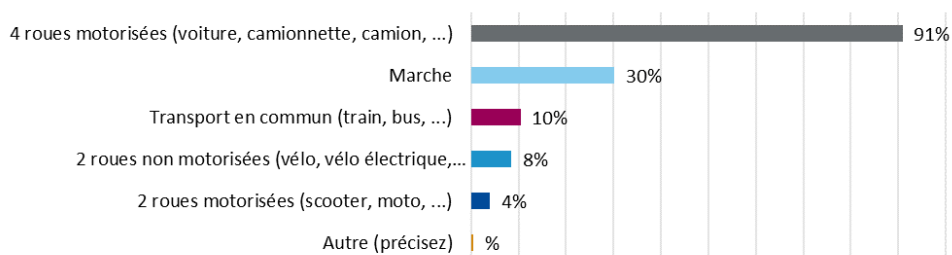
Les données récoltées via l'enquête réalisée dans le cadre de ce PCM révèlent que les répondants se déplaçant en transport en commun pour se rendre sur leur lieu de travail se dirigent principalement

vers Bruxelles (29%). Les Villes de Charleroi et Namur sont également des pôles rejoints quotidiennement par les navetteurs sambrevillois.

Quel mode de transport utilisez-vous pour vous rendre au travail/à l'école?
(plusieurs réponses possibles si combinaison de modes) (PIR =423)



Quel mode utilisez-vous principalement pour vos autres déplacements
(courses, loisirs, visites, ...) ? (plusieurs réponses possibles si combinaison de modes) (PIR = 536)



5 . MOBILITE SCOLAIRE

5.1 Population scolaire

5. MOBILITE SCOLAIRE

5.1 Population scolaire

Le territoire compte 29 établissements d'enseignement et de formation, dont 22 établissements d'enseignement maternel et primaire. A cela s'ajoutent les 5 bibliothèques de l'entité parmi lesquelles 4 se trouvent à proximité directe d'une école voire d'un espace public central (générateur d'autres déplacements).

Ces établissements créent ainsi des pôles générateurs de déplacements et représentent des enjeux majeurs de sécurité routière ainsi que de parts modales.

Ces établissements se concentrent essentiellement dans les deux grandes centralités du territoire, Auvelais et Tamines, et de manière plus générale dans les centres des villages, à quelques exceptions près.

Pour l'année scolaire 2020-21, il y avait près de 6400 élèves inscrits dans un établissement à Sambreville, générant de nombreux déplacements en semaine auxquels il faut ajouter ceux du corps enseignant. Le

tableau ci-dessous présente les caractéristiques des élèves pour l'année scolaire 2020-21.

Les déplacements scolaires intra-communaux sont importants (près de 80% des élèves du fondamental et 60% des élèves du secondaire fréquentent une école à Sambreville). Les 3445 élèves de primaire et maternelle impliquent une forte dépendance envers les parents (et donc aux moyens de déplacements de ceux-ci) dans les déplacements quotidiens. Vu l'importance des déplacements scolaires intra-communaux, l'accessibilité des écoles via les réseaux de modes doux et de transport en commun qualitatif et sécurisés constitue un enjeu majeur afin de les rendre plus accessibles et attractifs aux parents et moins dangereux pour les enfants comme les adolescents.

L'enquête du PCM auprès de la population indique que le moyen de déplacement le plus utilisé pour se rendre à l'école est la voiture individuelle (65%), suivi de la marche (près de 20%), des transports en commun (9%) et du vélo (qui ne concerne que 3% des répondants). Pour plus de la moitié des répondants, la distance domicile-école est pourtant

Année scolaire 2020-21	
Nombre d'inscrits par niveau	Elèves
Maternel	1180
Primaire	2265
Secondaire	2944
Part des élèves fréquentant une école de leur commune	%
Maternel	79%
Primaire	76%
Secondaire	62%

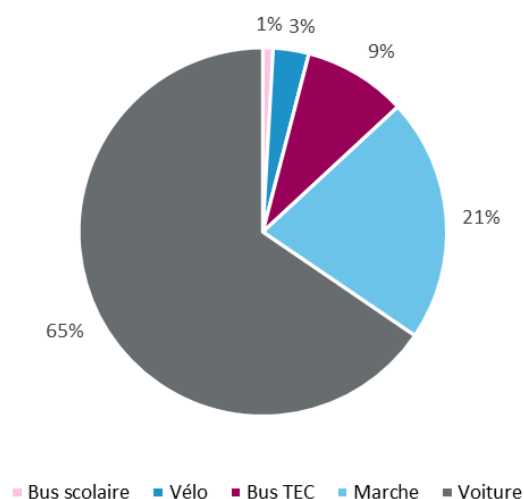
Nombre d'inscrit par niveau (source : IWEPS, 2022)

5 . MOBILITE SCOLAIRE

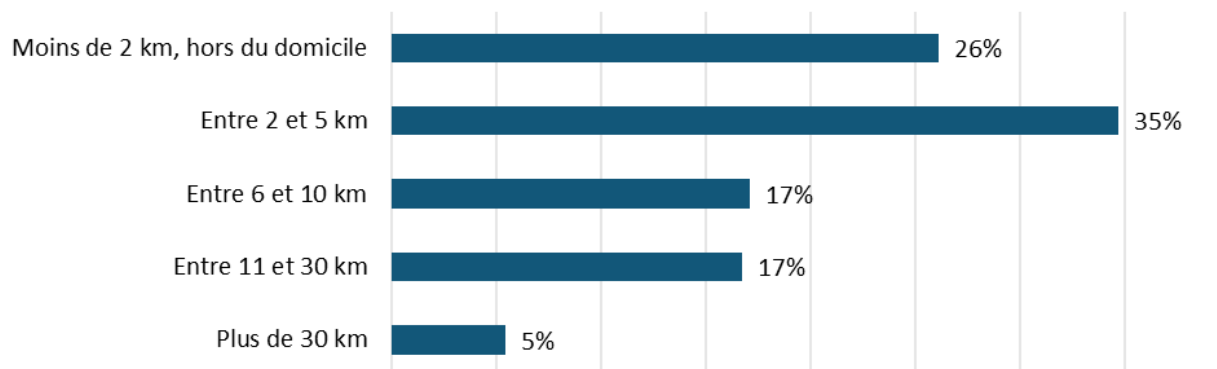
5.1 Population scolaire

courte : près de 60% des répondants parcourent maximum 5 kilomètres pour se rendre à l'école et un quart parcourent moins de 2 km. Il s'agit d'une distance tout à fait propice à des modes de déplacement doux : la marche ou le vélo. Ceci souligne le potentiel important de report modal pour ce type de déplacement. L'enquête met également en avant que la large majorité des accompagnant qui déposent un enfant à l'école poursuivent ensuite leur trajet vers leur lieu de travail. 15% d'entre eux rentrent par contre chez eux ensuite.

Quel mode utilisent principalement vos enfants pour se rendre à l'école? (PIR = 222)



À quelle distance est située l'école de votre domicile? (la plus lointaine si vos enfants fréquentent différents établissements) (PIR = 222)



5.2 Aménagement aux abords des écoles

5.2 Aménagement aux abords des écoles

Différents aménagements permettent de renforcer la sécurité aux abords des écoles. Ils visent à réduire la vitesse, rendent l'école visible avec des couleurs, symbolique spécifique, mobilier urbain,... et facilitent et canalisent les déplacements piétons et cyclistes.

Tous les abords immédiats des écoles sont situés en zone 30 km/h.

La sécurité aux abords des écoles varie largement d'un établissement à un autre.

Un effort dans les aménagements aux abords de certaines écoles du territoire sont à souligner :

- Les écoles le long des nationales sont en général plus clairement annoncées et également mieux équipées (poteaux d'éclairage peints en rouge et orange, passages piétons et barrières de sécurité, panneaux réglementaires en bon état, voire ralentisseurs).
- Les écoles des centralités de Taminés et Auvélais bénéficient dans l'ensemble de traversées

sécurisées et en bon état et de dispositifs ralentisseurs.

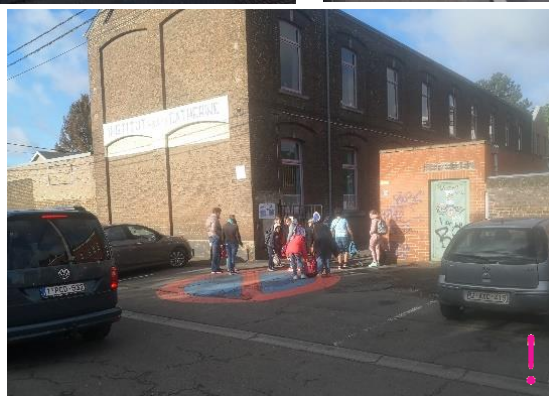
- Des panneaux totems (de différentes formes) signalant la présence d'une école en incitant à réduire sa vitesse sont ponctuellement présents dans l'entité : devant le Collège Saint-André d'Auvélais par exemple.
- Certains établissements bénéficient également de zones « kiss and ride ».

Lors de réaménagement de voirie à Sambreville, on constate également qu'une attention est systématiquement portée à l'accessibilité piétonne et PMR.

En dehors de ces cas et de manière générale, les abords d'écoles à Sambreville souffrent d'un manque de signalement et de visibilité y compris aux abords directs : peu de marquages, de signalétique et/ou totems additionnels, peu d'homogénéité dans les aménagements (à l'exception de la présence fréquente de barrières bordeaux), stationnement cachant les sorties d'écoles...

En termes de sécurité, on observe également des passages piétons en mauvais état ou manquants et

Bons exemples
d'aménagement
d'abords d'écoles
(Taminés – rue du
Collège / Falisolle –
N930)



Problèmes de visibilité et
inconfort des
cheminements aux
sorties d'école à Keumiée
(à gauche) et à l'Institut
Ste Catherine à Taminés
(à droite)

5 . MOBILITE SCOLAIRE

5.2 Aménagement aux abords des écoles

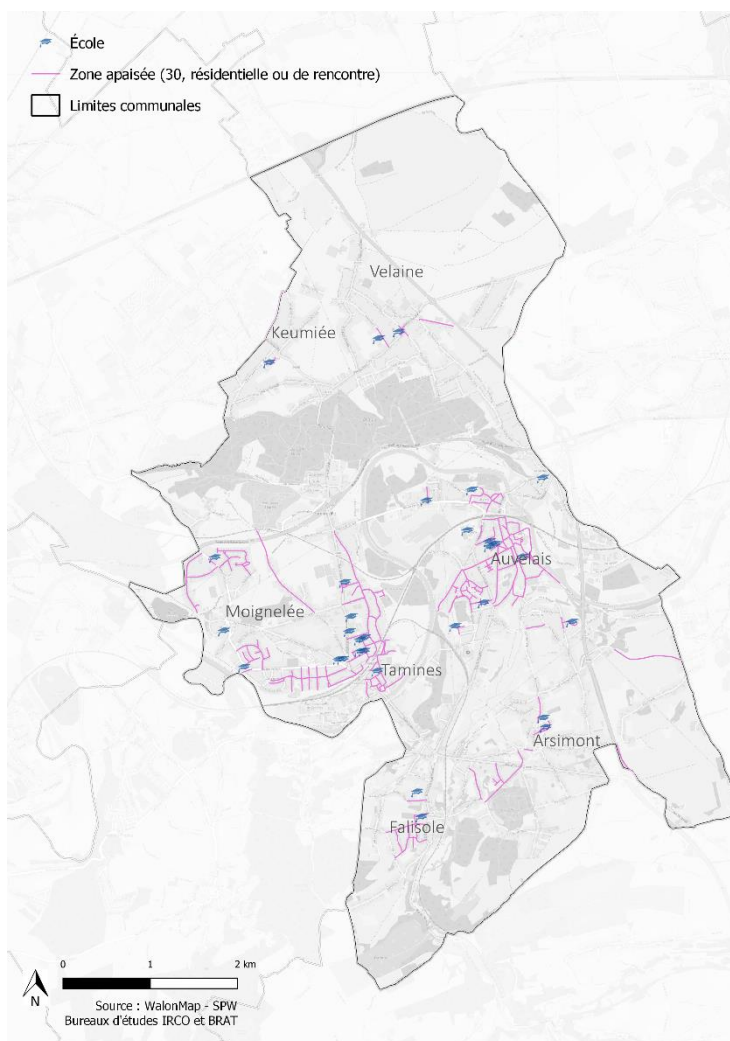
des trottoirs parfois trop étroits au regard du volume d'enfants. Enfin, les dispositifs de ralentissement à l'approche d'école ne sont pas systématiques dans l'entité, or le respect d'une limitation de vitesse à 30km/h en Wallonie est très souvent compromis en l'absence de ceux-ci : 90% des automobilistes roulent au-dessus de la limitation de vitesse dans des zones 30 non-aménagées (Institut VIAS, 2016).

Durant nos entretiens, la police de Sambreville a mentionné le souhait de développer les dépose-minute et l'initiative des « pédibus » pour renforcer la sécurité près des établissements scolaires.

Mettre les abords d'écoles aux normes réglementaires mais également maximiser la sécurisation de ces espaces à travers des dispositifs et une signalétique efficaces et homogènes sur le territoire constituent donc un enjeu pour Sambreville.

Développer une identité visuelle commune à l'ensemble des écoles de Sambreville (via du mobilier, des couleurs...) permettrait également d'améliorer la sécurité et la cohérence sur le territoire. Un autre type d'aménagement spécifique

aux abords d'école qui pourrait être développé à Sambreville est la rue scolaire. Il s'agit d'une rue située à proximité d'une école, réservée temporairement aux modes actifs (piétons et vélos) et fermée à la circulation des véhicules motorisés à certaines heures.



Les établissements scolaires et les zones apaisées

5 . MOBILITE SCOLAIRE

5.3 Accessibilité des écoles

5.3 Accessibilité des écoles

Garantir la bonne accessibilité des écoles aux modes alternatifs à la voiture individuelle est important afin de promouvoir un usage plus rationnel de la voiture.

Accessibilité piétonne et PMR

L'accessibilité piétonne et PMR (jeunes enfants, poussettes) est indispensables à proximité immédiate des établissements scolaires mais également à une échelle plus large depuis les aménagements cyclables structurants et les arrêts de transports en commun (TEC et SNCB),...

Comme décrit, dans l'ensemble, les écoles de Tamines et Auvélais ainsi que les écoles le long des nationales disposent de conditions d'accès plus satisfaisantes et de traversées plus sécurisées à proximité immédiate (à quelques exceptions près), mais dans l'ensemble, cette accessibilité peut encore être améliorée et sécurisée, notamment depuis les arrêts de transport en commun.

Accessibilité cyclable

Dans l'ensemble, il n'existe pas d'infrastructures cyclables continues et favorisant des itinéraires sécurisés et directs menant aux établissements scolaires. Comme décrit dans le volet cyclable, les hypercentres permettent toutefois des déplacements plutôt sécurisés grâce aux rénovations de voiries et à la présence de nombreuses zones régulées à moins de 30 km/h. Dans l'ensemble et comme pour l'accessibilité piétonne et PMR, l'accessibilité cyclable peut encore être améliorée et sécurisée, notamment depuis les infrastructures existantes comme le RAVeL.

Concernant le stationnement, la majeure partie des écoles disposent des dispositifs de stationnement dans leur enceinte ou à leurs abords. Les dispositifs présents à l'extérieur, comme l'école Saint-François d'Arsimont, ne sont pas à favoriser puisqu'ils offrent moins de sécurité.

Insécurité aux abords d'école : traversée non sécurisée, visibilité réduite et trottoirs étroits à Arsimont, rue d'Auvélais (haut) et à Auvélais, rue du Travail (bas)



Hétérogénéité des totems utilisés à Auvélais sur la N930 (haut) et rue F. Willy (bas)



5 . MOBILITE SCOLAIRE

5.3 Accessibilité des écoles

Accessibilité en transport en commun

Toutes les écoles bénéficient de la proximité d'un arrêt de bus (moins accessible pour les écoles à Arsimont et la cité scolaire le Bosquet qui appartiennent à l'enseignement spécialisé). Les horaires de service ne sont pas spécifiquement aménagés pour correspondre aux horaires d'entrée et de sortie des classes.

Pour rappel, l'offre et le public du réseau de bus TEC sont majoritairement scolaires.

Les arrêts de bus localisés à proximité des écoles secondaires font partie des arrêts les plus fréquentés à Sambreville. L'arrêt « Tamines Monument » est par exemple emprunté par les étudiants se rendant à l'Athénée Royal de Tamines et est sécurisé pour l'accueil d'un nombre important d'utilisateurs. Il en est de même pour les arrêts de la Rue des Auges à proximité du Collège Saint-André (site d'Auvélais). À l'inverse, les arrêts de bus situés à proximité du Collège Saint-André (site du Voisin) ne sont aménagés pour l'accueil sécurisé des élèves.

Les sites scolaires d'importance étant majoritairement situés à Tamines et à Auvélais, les

déplacements en train peuvent être favorisés par la proximité des gares (en relation avec des cheminements piétons de qualité jusqu'aux écoles).

Au-delà de l'offre du TEC, des bus scolaires se déplacent sur le territoire. Il ne s'agit pas d'une offre communale de ramassage mais plutôt d'un service propre et encadré par certains établissements. Par exemple, des bus assurent la connexion entre les internats de Tamines et les établissements scolaires où se rendent les étudiants, d'autres écoles comme l'école fondamentale de la Communauté Française à Auvélais possèdent un car pour conduire les élèves aux activités extra-scolaires (piscine, théâtre, etc.).

Accessibilité automobile et stationnement

Les établissements scolaires à Sambreville génèrent souvent plus de déplacements automobiles qu'ils ne peuvent en accueillir. Des problèmes de stationnement et la formation de files se produisent ainsi aux abords de certaines écoles.

Dans les centres de Tamines et Auvélais, la concentration d'établissements scolaires génèrent des files et encombrements au moment de la sortie des classes.



Bus transportant des élèves à Tamines

5 . MOBILITE SCOLAIRE

5.3 Accessibilité des écoles

Dans le centre d'Auvelais, on trouve généralement des parkings ou des poches de stationnement public à proximité des établissements, ce qui limite les nuisances en termes de stationnement. Dans le centre de Tamines, l'offre en voirie ne permet pas toujours de répondre à la demande. Une partie du parking de la place Saint-Martin est ainsi utilisé par les écoles voisines (parents ou personnel).

Dans le reste du territoire, les problèmes d'encombrement sont moins importants et on observe fréquemment des poches de stationnement à proximité des établissements scolaires (à Falisolle, Moignelée et Velaine), qui ne sont cependant pas systématiques (Arsimont, Keumiée, rue des Sartinets). Dans le cas d'absence de poches de stationnement, une attention particulière doit être portée à l'organisation du stationnement afin d'éviter la formation de file, mais également d'assurer la visibilité des écoliers, le stationnement ayant tendance à cacher la sortie ou la traversée des usagers. Certaines poches de stationnement posent par ailleurs des problèmes de visibilité des écoliers à la sortie des classes, qui sont masqués par les

véhicules stationnés.

L'enquête en ligne révèle qu'environ près de la moitié des répondants (48%) sont insatisfaits des voiries aux abords des écoles et que plus de la moitié (55%) ne sont pas satisfaits du stationnement aux abords des écoles.



Arrêt de bus « Monument » à Tamines, en recul de la voirie et équipé d'infrastructures d'attente

Stationnement masquant la sortie des élèves (Auvelais – rue des Sartinets)



6.1 Préambule

6. VOLET INTERMODALITE ET SERVICES DE MOBILITE

6.1 Préambule

L'intermodalité consiste à utiliser au moins deux modes de transport différents pour réaliser un déplacement. Pour inciter les citoyens à pratiquer l'intermodalité, il est nécessaire de leur offrir des lieux qui proposent différents services de mobilité permettant de combiner les modes. Un des objectifs du développement de ces possibilités consiste à réduire les déplacements automobiles dans les centres-villes.

6 . VOLET INTERMODALITE ET SERVICES DE MOBILITE

6.2 Intermodalité

6.2 Intermodalité

Les deux principaux l'échange intermodal à Sambreville sont les zones des gares d'Auvélais et de Taminés.

À la gare de Taminés, une collaboration entre le TEC, la SNCB et le BEP a conçu un projet de mobipôle. L'objectif est de renforcer la centralité de la gare en assumant son rôle de parking-relais et de services de mobilité : offre de stationnement de grande capacité, bornes électriques, covoiturage, free-floating et regroupement de l'offre de transports en commun.

En termes de stationnement, les automobilistes et les cyclistes peuvent s'y stationner gratuitement avant de prendre le train ou le bus (5 lignes desservent la gare de Taminés tandis que 3 passent par la gare d'Auvélais). L'offre en stationnement des vélos n'est néanmoins pas sécurisée.

Aux heures de pointe, des correspondances sont assurées entre les lignes de bus et le départ des trains. Les opérateurs SNCB et TEC travaillent ensemble pour éviter de longs temps d'attente aux navetteurs qui combinent ces modes de transport. Les temps d'attente peuvent être un peu plus longs

en dehors des heures de pointe, moment auxquels les fréquences de passage des bus sont réduites. Les horaires de la ligne de bus express est calée sur les trains circulant vers Bruxelles depuis Gembloux, ce qui implique que les correspondances ne sont pas assurées à Taminés et Auvélais.

Un parking dédié au covoiturage à proximité de l'autoroute E42 dispose de près de 90 places de stationnement auto et d'un dispositif de stationnement vélo couvert (5pl.). Au vu du manque de contrôle social en cet endroit (peu d'usagers et de passants en dehors des extrémités de journée) et du manque de pistes cyclables pour s'y rendre, l'intermodalité vélo-covoiturage n'est pas rendue aisée. Aucune ligne de bus ne dessert ce parking.



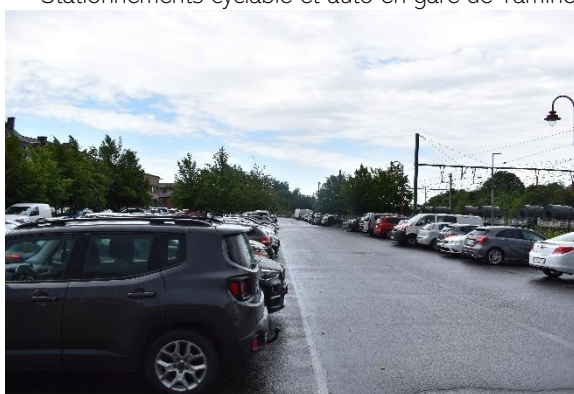
Parking de covoiturage à la bretelle de sortie de l'autoroute



Stationnement cyclable en gare d'Auvélais



Stationnements cyclable et auto en gare de Taminés



6.3 Services de mobilité

6.3 Services de mobilité

La commune de Sambreville dispose d'une série de services (communaux, privés ou en partenariat) permettant aux usagers sur le territoire d'utiliser d'autres moyens de déplacement que la voiture en « solo » (autosolisme).

Il existe aussi un numéro vert à disposition des citoyens qui souhaitent s'informer sur ces services ou qui éprouvent le besoin d'être conseillés pour la réalisation d'itinéraires (transports en commun, transport de personnes à la demande, modes actifs,...). Ce service a été mis en place en partenariat avec l'asbl Mobilesem.

Comme décrit au point « 3.3 Principaux projets d'infrastructures », des services de mobilité supplémentaires à ceux présentés ci-après sont à l'étude (bornes de recharges pour vélos électriques, trottinettes partagées et voitures partagées)

Mise à disposition de vélos

Le Syndicat d'Initiative de Sambreville situé le long du chemin de halage de la Sambre met à disposition trois vélos électriques en location accompagnés de casques et de gilets jaunes. Lors de forte demande de vélo électriques, la commune de Sambreville

dispose de 10 vélos supplémentaires pour répondre au service du Syndicat d'Initiative. Ce service de location est peu demandé (3 locations toutes les deux semaines) mais dispose de projet d'itinéraires vélos touristiques afin d'augmenter ce taux de fréquentation.

L'atelier vélo d'Auvelais (Brillo) loue également des vélos traditionnels et des vélos à assistances électrique pour visiter Sambreville et ses alentours. L'atelier propose également des réparations et des entretiens ainsi qu'une vente de vélo d'occasion.

Navette sociale

Le CPAS a mis en place un service de taxi social grâce au soutien d'entreprises locales. Il permet le transport de personne à mobilité réduite mais également la livraison de vivres pour les personnes ne sachant pas se déplacer. Des conditions doivent être remplies pour demander ce service de transport. Le CPAS dispose de deux véhicules dont un adapté pour les personnes à mobilité réduite.

Trois personnes à temps plein s'occupent de ce service avec une personne pour le côté administratif (appels, planning, rendez-vous, ...) et deux personnes pour les transports avec en moyenne 25

Taxi social de Sambreville



6.3 Services de mobilité

courses par jour pour les deux véhicules. 380 bénéficiaires actifs utilisent ces taxis sociaux au sein de la Commune de Sambreville.

Autopartage

Aucune station de voitures partagées (type Cambio) n'est actuellement présente sur le territoire de Sambreville. Il existe néanmoins plusieurs voitures partagées « actives » référencées par la coopérative Wibee sur le territoire, qui propose des services de partage de voitures entre voisins. Il est à noter que la SNCB est un actionnaire de la société Cambio, par conséquent, des places dédiées au partage de voitures pourraient être aménagés dans les parkings.

Covoiturage

Un parking de covoiturage situé rue de la Ferme à proximité de l'autoroute E42 (sortie 14 « Gembloux - Sambreville - Ligny), compte actuellement 88 places de parking. Il a été constaté à l'occasion de plusieurs visites de terrain en semaine que le parking de covoiturage était rempli à saturation.

Taxis

Deux sociétés offrent le service de taxi sur le territoire d'après le moteur de recherche Google.

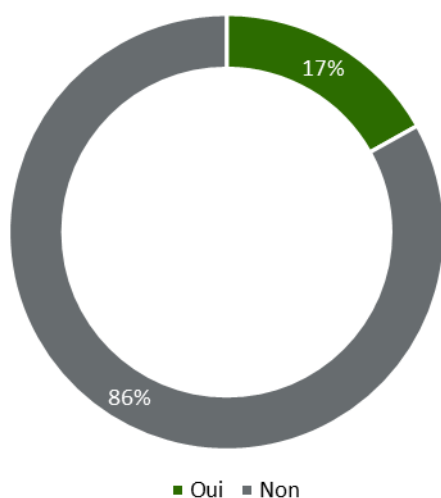
Station de recharge de voiture électrique

Plusieurs stations de bornes de recharge pour les véhicules électriques se trouvent sur le territoire de la commune de Sambreville :

- Sur la Grand Place d'Auvélais ;
- Dans les zones commerciales d'Auvélais (Lidl, McDonald's) ;
- Au CHR du Val de Sambre (pour le personnel).

Au vu des ambitions gouvernementales d'électrifier le parc automobile, il sera nécessaire d'accompagner ce développement par la mise en place de solutions de recharge pour les citoyens qui n'ont, pour la majeure partie, pas de possibilité de charger leur véhicule (86% des répondants à l'enquête) en l'absence de garage et du stationnement en voirie. Un projet piloté par le BEP est en cours d'étude.

Avez-vous la possibilité de recharger un véhicule électrique? (PIR = 549)



Borne de recharge pour véhicule électrique au parking derrière la Place Communale

7 . VOLET ROUTIER

7.1 Préambule

7. VOLET ROUTIER

7.1 Préambule

Dans ce chapitre sont traités les déplacements de véhicules motorisés, c'est-à-dire les véhicules légers (voitures, camionnettes, etc.) et les deux roues motorisés (scooter, motos, etc.).

Le réseau routier de Sambreville jouit de connexions et d'axes structurants vu sa situation en bord de Sambre et entre les villes d'importance de Namur et Charleroi, qui en fait une des épingles de la wallonne dorsale Tournai-Mons-Charleroi-Namur-Liège.

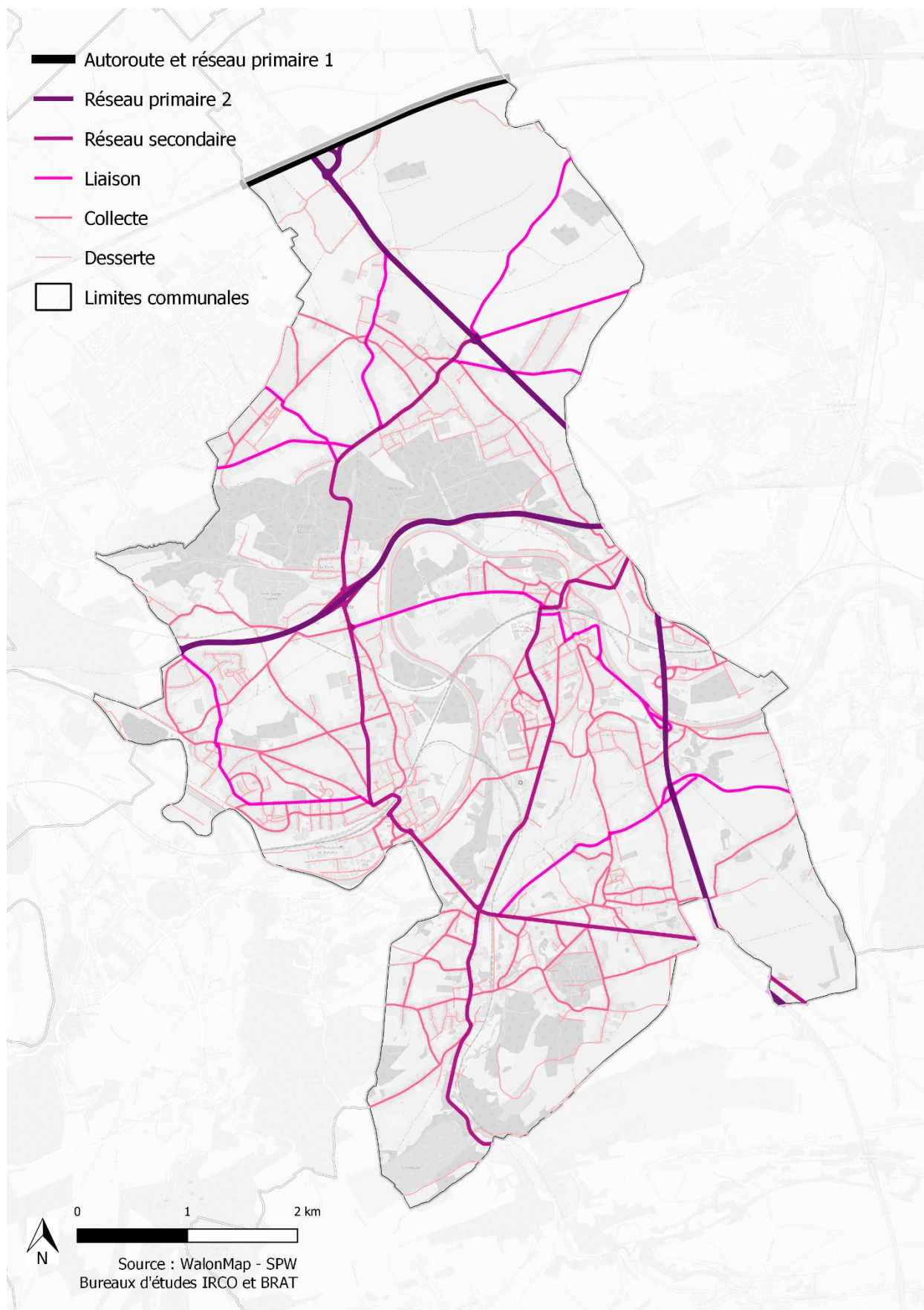
La sécurité routière, le stationnement et l'accessibilité des écoles sont abordés spécifiquement dans les chapitres dédiés à ces thèmes.



Les deux-roues motorisés pris en compte dans le chapitre dédié aux véhicules motorisés

7 . VOLET ROUTIER

7.1 Préambule



La hiérarchie du réseau routier

7 . VOLET ROUTIER

7.2 Réseau routier

7.2 Réseau routier

Structure et hiérarchie du réseau

Sambreville jouit donc d'une position qui lui permet de se connecter à des réseaux routiers régionaux, nationaux et internationaux.

L'autoroute A15 (E42) qui borde le territoire au Nord assure la liaison avec les pôles de la dorsale et est un axe est-ouest d'importance pour les transports internationaux vers la France et l'Allemagne. Elle fait la liaison avec l'autoroute A54-A7 (E19) pour se rendre notamment dans la capitale et en Flandre via Charleroi ainsi que l'autoroute A4 (E411) vers le Luxembourg via Namur. Un échangeur autoroutier permet la desserte du territoire en connexion avec la N98.

Les axes de transit régional (réseau primaire 2 sur la carte ci-dessus) sont les nationales 98 et 90. Le premier, qui traverse la commune de Nord en Sud et se connecte à l'autoroute, se prolonge jusqu'à Philippeville. La N90 aussi appelée « la route de la Basse-Sambre » permet de relier Charleroi à Namur en longeant la Sambre (axes Ouest-Est). Ces routes présentent un gabarit d'axe rapide, en 2x2 bandes

de circulation séparées par une berne centrale et limitées à 90 km/h.

D'autres voiries principales permettent la connexion avec les communes voisines et entre les agglomérations de la commune. Il s'agit du réseau secondaire identifié sur la carte ci-dessous : N912, N930 et N988. Leur vitesse est majoritairement limitée à 50 km/h puisqu'elles évoluent dans un milieu densément urbanisé.

Les connexions entre ces axes principaux et les pôles (d'habitation et d'activité économique) ainsi qu'entre les pôles eux-mêmes sont assurées par des voiries telles que par exemple la rue des Bachères entre Moignelée et Taminés ou la rue des Glaces Nationales entre la N988 et Auvelais.

Le reste de la commune est desservi en interne par un réseau communal composant le réseau de collecte et de desserte entre les lieux de vie et vers les axes de liaison.

Depuis l'ancien PCM, des changements ont été opérés pour modifier certaines habitudes de déplacement, principalement pour dévier la



E42 en 2x3 bandes de circulation



N90 (réduite en 2x1 bande au vu de l'état du revêtement)



N98 en 2x2 bandes de circulation

7.2 Réseau routier

circulation des axes qui étaient utilisés comme « réseau primaire » afin que les charges de trafic induites soient diminuées sur ceux-ci. Le changement majeur concerne l'entrée et la traversée du centre d'Auvelais via la rue des Glaces Nationales et la rue du Pont Saint-Maxence : tandis que ces rues étaient répertoriées comme des axes du réseau primaire au début des années 2000, la diminution des charges de trafic induite (objectivée au point suivant), les qualifie aujourd'hui d'axe de liaison.

7 . VOLET ROUTIER

7.2 Réseau routier

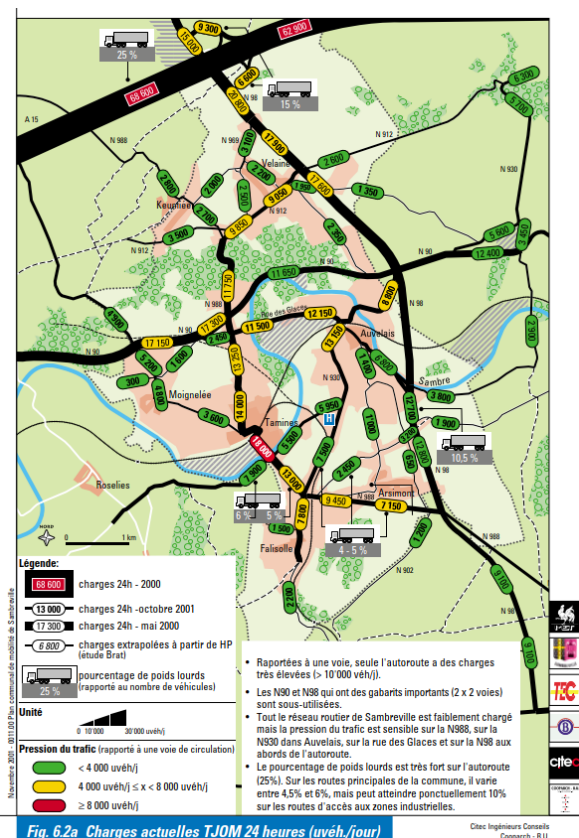
Charges de trafic

Des comptages ont été réalisés dans le cadre de cette étude et ont permis de récolter des informations sur les charges de trafic opérées sur différents axes de la commune (voir point « 2. Comptages » pour plus d'informations).

L'écoulement du trafic sur les tronçons sélectionnés est exprimé en équivalent véhicules particulier/jour (EVP : les différentes catégories de véhicules sont prises en compte par rapport à la perturbation créée dans la circulation : 1 voiture = 1 EVP, 1 camion = 2 EVP, 1 deux roues = 1/2 EVP) sur 24 heures. D'une manière générale, cette donnée de base met en évidence le rôle des artères structurantes d'un réseau.

Les axes les plus fréquentés sont les suivants :

- L'autoroute ;
- Les axes à grand gabarits : N98 (environ 25 000 EVP/j) et N90 (environ 13 500 EVP/j) qui est réduite sur une bande de circulation par sens ;
- Les axes du réseau secondaire : N988 (environ 11 000) et N930 (environ 9 500).

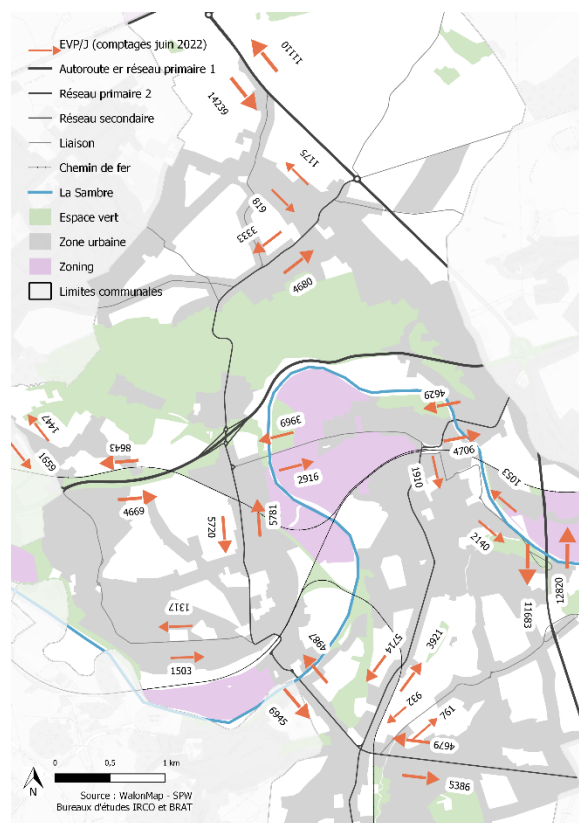


Certains changements significatifs de l'utilisation du réseau viaire sont à signaler en comparaison aux données récoltées dans le cadre de l'ancien PCM. Il s'agit de changements dans l'utilisation du réseau qui ont notamment été provoqués par des aménagements mis en place dans cette optique. En effet l'utilisation des axes qui permettent de rejoindre le centre-ville d'Auvélais qui étaient à l'époque chargés d'un trafic important s'est vu diminuer fortement :

- rue des Glaces Nationales qui comptait plus de 12 000 EVP/j en 2000 contre 6 900 EVP/j en 2022
- Une proportion similaire s'observe dans la continuité de cet itinéraire puisque la rue du Pont Saint-Maxence voit la charge de trafic subie diminuer de moitié également (passage de 6 800 EVP/j à 3 200 EVP/j en 2022)

Une augmentation significative de la charge de trafic est constatée sur l'axe N98, surtout au Sud de la N90 où l'augmentation est de près du double (passage de 12 800 EVP/j à 24 500 EVP/j en 2022).

D'autres changements de moindre ampleur sont observés :



7 . VOLET ROUTIER

7.2 Réseau routier

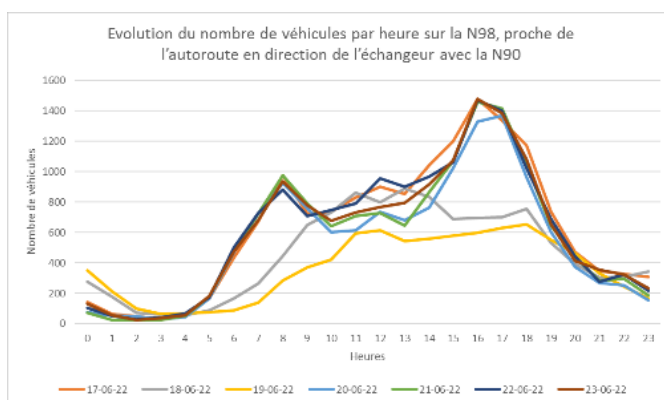
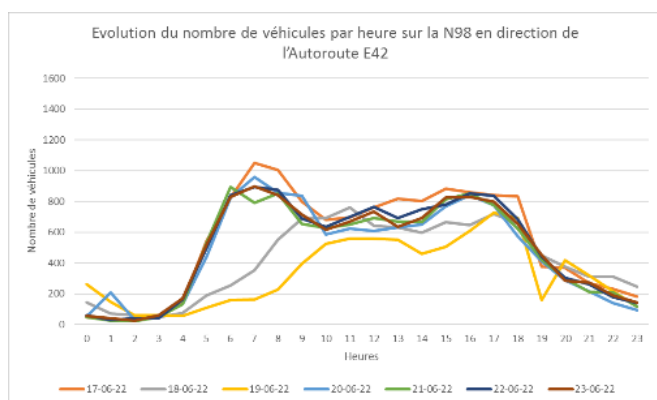
- Une diminution de l'utilisation de la route de la Basse-Sambre (-4 000) et sur la rue de Velaine (N988 -2000) ;
- À Velaine, la rue du Villez est autant utilisée par les automobilistes qu'il y a 20 ans, la rue du Tram quant à elle subit le passage d'un peu moins de véhicules par jour (9 050 à 8 000 EVP/j) ;
- D'autres petites diminutions sont à souligner qui ne sont pas majeures mais qui permettent d'observer que malgré l'agrandissement du parc automobile, les charges de trafic ont été gérées par ces endroits : rue de Moignelée/de Fleurus, rue des Bachères, avenue des Français, rue du Chef-Lieu, rue François Dive (N930) ;
- Une augmentation légère est constatée rue d'Eghezée (pont au Nord d'Auvelais) et rue de Fosses qui sont des axes du réseau primaire qui peut absorber cette différence sans impacts significatifs.

Il est à noter que le comptage de l'avenue de la Libération a été réalisé avec un dispositif de comptage par tube, puisque l'installation d'un radar n'y était techniquement pas permise. Les véhicules

ont donc été comptabilisés de manière indifférenciée et ne peuvent pas être représentés sous forme d'équivalent véhicule particulier/jour.

Les charges de trafic varient en fonction de la période de la journée de différentes façons suivant les axes empruntés :

- La N98 apparaît comme une route drainant la circulation de la commune vers l'autoroute le matin et inversement le soir. L'heure de pointe du matin (HPM) est plus prononcée que celle du soir (HPS) en direction de l'autoroute (figures ci-dessous). Les heures de pointes sont plus marquées en direction de l'échangeur (N90). Vers l'autoroute, la répartition journalière du trafic est au peu plus stable avec des pointes moins marquées ;
- Sur la N90, l'HPM en direction du rond-point de Moignelée est la période la plus marquée. L'utilisation de cette voirie est assez constante dans son rôle de réseau structurant vers les autres axes à grands gabarits qui l'entourent ;
- La N988 présente des profil d'utilisation différents en fonction de la section ayant fait



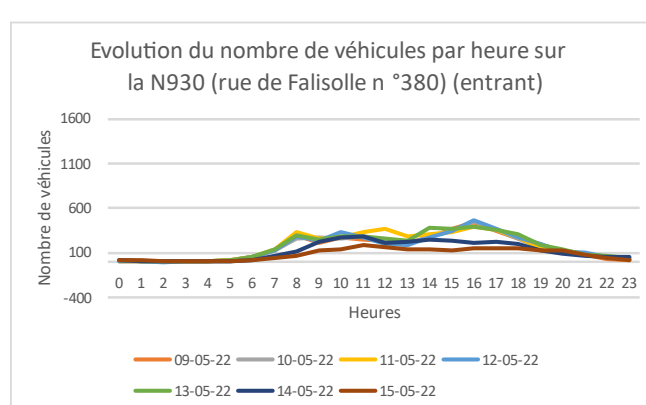
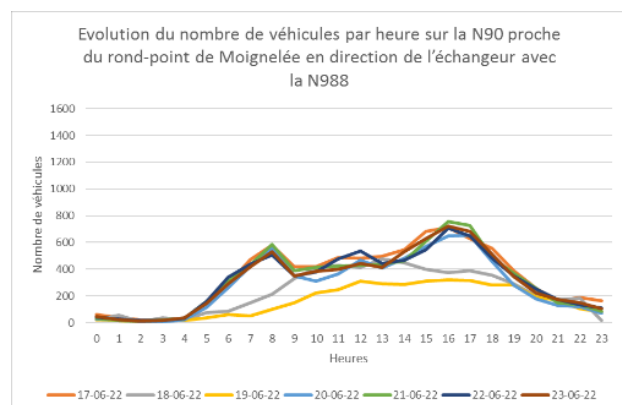
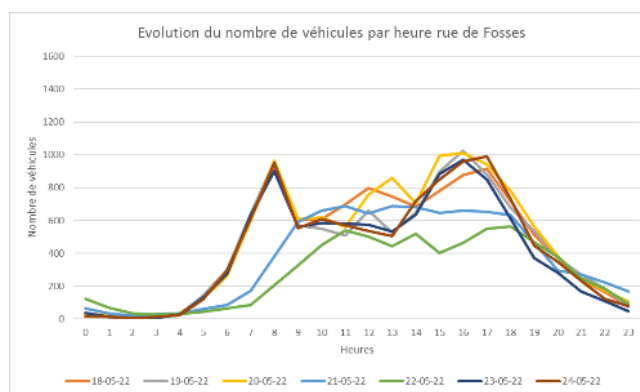
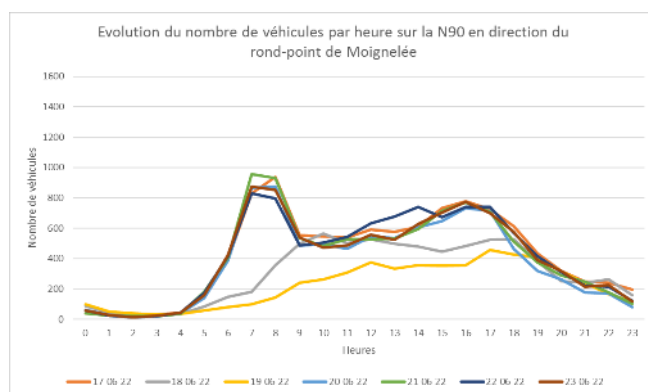
Données issues des comptages réalisés dans le cadre de ce PCM en mai-juin 2022

7 . VOLET ROUTIER

7.2 Réseau routier

l'objet de comptages : les HPM et HPS sont très marquées à hauteur de la rue de Fosses, tandis que la circulation est plus constante sur toute la durée de la journée rue de Velaine ;

- L'utilisation de la N930 se fait aussi de manière plus indifférenciée tout au long de la journée.



Données issues des comptages réalisés dans le cadre de ce PCM en mai-juin 2022

7 . VOLET ROUTIER

7.2 Réseau routier

Congestion

Dans le cadre du marché public « Voitures connectées – FCD », la Région wallonne a communiqué des données concernant la congestion présente sur le territoire. Il s'agit de Floating Car Data fournies par Be-Mobile via sa plateforme « Flowcheck ».

Ces données FCD « sont issues de capteurs intégrés à certains véhicules connectés. Il s'agit des véhicules équipés de la technologie « Probe Vehicle Monitoring », qui génère des données de position, de freinage, de déclenchement d'airbag, etc ». Un des outils disponibles dans le cadre du marché FCD « permet des comparaisons historiques et anonymisées remontant à 3 ans ». Dans ce chapitre, il s'agit de comparaisons historiques des congestions à Sambreville.

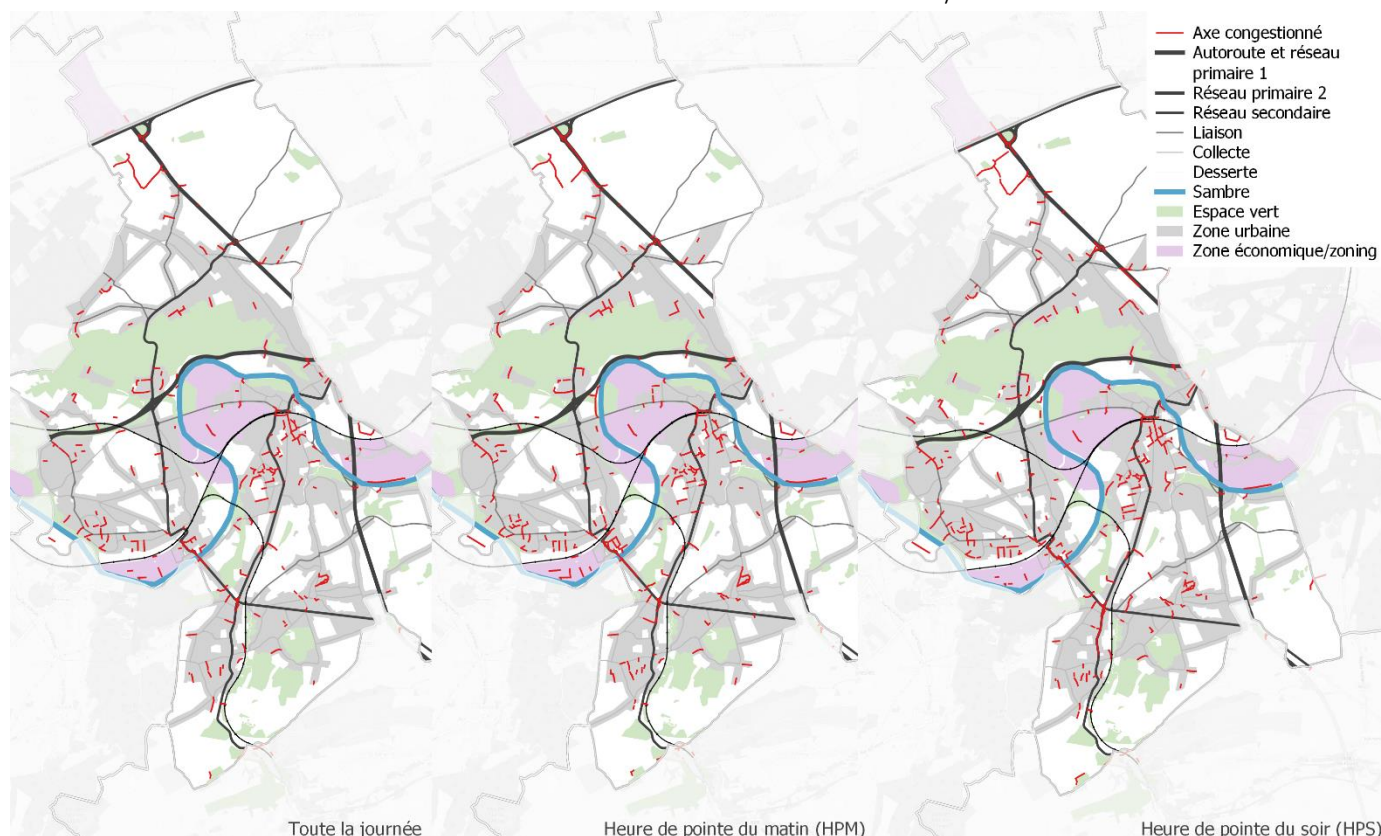
Les cartes illustrées ci-dessous mettent en évidence les tronçons de voirie congestionnés selon 3 périodes : toute la journée, en heure de pointe du matin (HPM) et en heure de pointe du soir (HPS). Les données sont celles récoltées au cours du 2^e

quadrimestre de l'année 2022 (mai-juin-juillet-août).

Be-Mobile (fournisseur des données) identifie selon un résultat binaire si la circulation sur un tronçon de voirie est ralentie (oui ou non). Si la moyenne relative (c'est-à-dire vitesse moyenne/vitesse optimale) est inférieure à 0,6 (ce qui implique que la vitesse moyenne est inférieure à 60 % de la vitesse optimale), il estime qu'il s'agit d'une situation de congestion et le tronçon apparaît alors en rouge sur les cartes.

Les résultats appuient des constats énoncés juste avant tels qu'une congestion de la N98 vers l'autoroute plus prononcée en HPM qu'en HPS et qu'une congestion toute la journée à hauteur du pont de Taminés (N988) encore plus prononcée aux heures de pointe (matin et soir).

De manière générale, les nationales du territoire ne sont encombrées qu'aux lieux de croisement avec d'autres voiries et aux heures de pointe principalement : les ponts d'Auvelais et de Taminés, l'entrée d'autoroute, le rond-point N98/N912 et le carrefour N988/N930 au Delhaize de Falisolle.



7.2 Réseau routier

Il est à noter l'échangeur de la route de la Basse-Sambre ne fait pas du tout l'objet d'encombrement, même en heure de pointe.

Le centre d'Auvelais est encombré en heures de pointe, mais la congestion est encore plus marquée en HPS (avenue de la Libération notamment). À hauteur du pont et de la gare (N930), les encombrements sont plus marqués le matin.

La congestion est marquée toute la journée dans le centre de Tamines, encore plus en HPM. Il s'agit principalement des voiries à proximité de l'Institut St-Jean-Baptiste et du pont avec un prolongement de la congestion sur l'avenue des Français.

Plus localement, la congestion se démarquent :

- Dans le centre d'Arsimont avec la présence de l'école St-François d'Arsimont (toute la journée mais encore plus marqué en HPM) ;
- L'entrée vers Moignelée (rue de Fleurus) depuis la route de la Basse-Sambre ralentie en HP ;
- Dans le quartier des Bachères, le rond-point avec la N988 un peu encombré aux HP et quelques

difficultés présentes pour s'engager rue des Bachères depuis les rues de desserte locale le matin.

Les tronçons plus isolés qui présentent la caractéristique « congestion » selon Be-Mobile peuvent être des voiries de desserte dans lesquelles la vitesse des véhicules est relativement lente en raison de leurs caractéristiques (étroitesse, état du revêtement, sans issue, etc.) ou dans lesquelles le nombre de passages est trop peu élevé pour fournir une information représentative.

En effet, l'outil présente certaines limites. D'abord, l'échantillon n'atteint que 4 à 6% du trafic mais il grandit d'année en année et se diversifie. L'échantillon peut donc s'avérer trop faible dans certaines voiries de desserte locale. Mais il est suffisant pour identifier les voiries sur lesquelles le nombre de véhicules excède ses capacités d'écoulement à vitesse normale induisant des ralentissements de circulation.

Trafic de transit

Les données de comptages récoltées dans le cadre de ce diagnostic sont trop ponctuelles pour pouvoir en extrapoler des données de transit. De plus, la quantification du trafic de transit n'est plus, contrairement aux études réalisées au début des années 2000, un objectif principal de la Région wallonne dans le cadre des PCM.

Les données FCD de Be-Mobile à disposition seront mobilisées par les bureaux d'études à l'occasion de la phase 3 du PCM, qui est plus opérationnelle. Elles fourniront des informations sur les pratiques de transit des automobilistes (raccourcis empruntés par exemple) et permettront ainsi d'identifier des aménagements adéquats aux situations locales et ponctuelles qui présentent des enjeux.

7 . VOLET ROUTIER

7.2 Réseau routier

Entretien du réseau

L'état des voiries communales et régionales présente un caractère variable. Les hypercentres d'Auvelais et de Taminés ont majoritairement des rues en bon état tandis que les autres centralités sont plus mitigées avec des voiries en très bon état (ex : rue d'Auvelais rénovée aux abords de l'école Saint-François d'Arsimont) contre certaines comprenant de nombreux nids de poule (rue Grand Perrière dans le même village). La qualité des connections entre ces lieux est aussi changeante d'une rue à l'autre. Le phénomène n'est pas plus marqué sur routes communales ou régionales.

Le mauvais état du revêtement de certaines voiries régionales et communales est un réel point noir de sécurité routière pour tous les modes de déplacement confondus. Les services de voirie les réparent comme ils le peuvent au « cas par cas », ce qui ne présente pas de solution viable sur le long terme (s'abîment rapidement aussi).

Lieux problématiques et dysfonctionnements

Les données de comptages analysées au point 2 *Comptages* mettent en lumière certains raccourcis

utilisés par les conducteurs : rue du Chef-Lieu vers le centre de Taminés pour éviter la N98, par exemple. Ces pratiques sont à considérer et leur impact est à étudier afin d'évaluer si des aménagements sont à prévoir pour les empêcher.

Des ralentissements sont ressentis aux abords des ronds-points faisant la jonction entre les axes routiers et autoroutiers structurants en heure de pointe.

En heure de pointe de dépose scolaire, des embarras de circulation sont observés dans les villes de Taminés et d'Auvelais. La concentration de ces établissements de grande capacité en centre-ville engendre le déplacement de plusieurs milliers d'élèves et de leurs parents dans un court laps de temps. Cette problématique est traitée plus en profondeur aux chapitres relatifs à la sécurité routière et à la mobilité scolaire.

Pour rappel, les lieux problématiques les plus énoncés par les répondants à l'enquête (au-delà des axes des réseaux primaires 1 et 2) sont : les rues Val de Sambre, des Glaces Nationales ; des Bachères, d'Arsimont, d'Auvelais, des Auges, l'avenue des



Revêtement en mauvais état rue
Haut Baty



Revêtement en mauvais état rue
du Dr Romedenne

Français et le carrefour N988/N930. L'insécurité routière et le non-respect des limites de vitesse sont les types de problèmes principaux liés à ces localisations.

Le rond-point récemment aménagé à proximité du Petit Farceur (Avenue Roosevelt/rue des Bachères/rue du Roi Albert) apporte quant à lui des avis mitigés des mentions positives et négatives par les répondants.

L'enquête a relevé que les avenues de la Libération et du Frère A.M. Gochet étaient particulièrement réussies en terme d'aménagements piétons et de respect des limites de vitesse.

Les participants à l'enquête ont également remonté que les dispositifs ralentisseurs étaient parfois peu adaptés (trop haut, pas au bon endroit, trop nombreux, en mauvais état ou n'ayant pas d'effet sur les vitesses excessives). Ces vitesses excessives pratiquées, ou même de courses automobiles sont signalées la nuit, sont traitées au chapitre «10.2. Vitesse de circulation ».

7 . VOLET ROUTIER

7.3 Régimes de vitesse

7.3 Régimes de vitesse

À la lecture de la carte des régimes de vitesse, le constat est tiré qu'il existe une politique de gestion des vitesses de circulation à Sambreville. En effet, seuls les grands axes et quelques axes d'entrée dans le territoire (en zone non-urbanisée) sont autorisés à 90 km/h (120km/h pour l'E42).

Toutes les zones urbaines ainsi que les voiries de liaison entre les différentes entités sont aménagées à 50 km/h maximum.

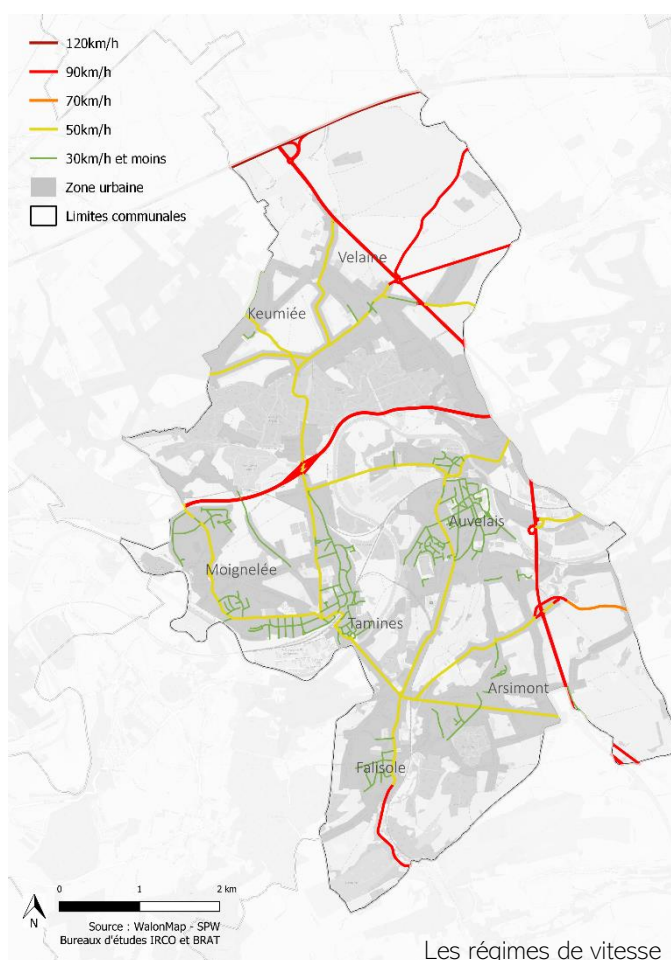
Les rues réglementées à 30 km/h ou moins forment des quartiers, des « zones apaisées » très propices à la sécurité routière et aux déplacements actifs lorsqu'elles sont respectées. Sur un total de 300 voiries communales, 1/3 d'entre elles sont limitées à 30 km/h avec encore de nombreuses possibilités de conversion pour les rues qui sont limitées à 50 à l'heure actuelle.

Suite aux actions du dernier PCM, de nombreuses rues sont réglementées en zones résidentielles et de rencontre et sont par conséquent limitées à 20 km/h. Les quartiers qui forment de réelles « zones

apaisées » sont en zone 30 le centre d'Auvelais, les quartiers Seuris, des Bachères, des Alloux et Saint-Martin. Le quartier du Voisin est quant à lui totalement en zone résidentielle. Velaine constitue l'exception à la règle puisque peu de rues apaisées sont aménagées dans ce village.

Le problème des vitesses excessives pratiquées sur le territoire est par conséquent lié aux incivilités plus qu'aux régimes de vitesse imposés. Ce point est traité aux chapitres 2. Comptages et 10.2. Vitesse de circulation.

Zone résidentielle à Auvelais (rue du Monument)



Les régimes de vitesse

7.4 Automobilistes et utilisation du réseau viaire

7.4 Automobilistes et utilisation du réseau viaire

L'utilisation de la voiture reste primordiale pour les personnes circulant sur le territoire communal. D'une part, pour les habitants de Sambreville qui se déplacent principalement en dehors de la commune pour se rendre sur leur lieu de travail et pour leurs autres activités. D'autre part, pour les communes avoisinantes se rendant à Sambreville pour le travail, les loisirs ou pour accéder aux grands axes routiers et autoroutier.

Par exemple, la fermeture de la rue de la Ferme, anciennement utilisée comme axe de liaison entre Fleurus et l'autoroute et la N98, a pu engendrer une charge de trafic plus élevée sur certaines voiries du Nord de la commune (Keumiée, Velaine-sur-Sambre).

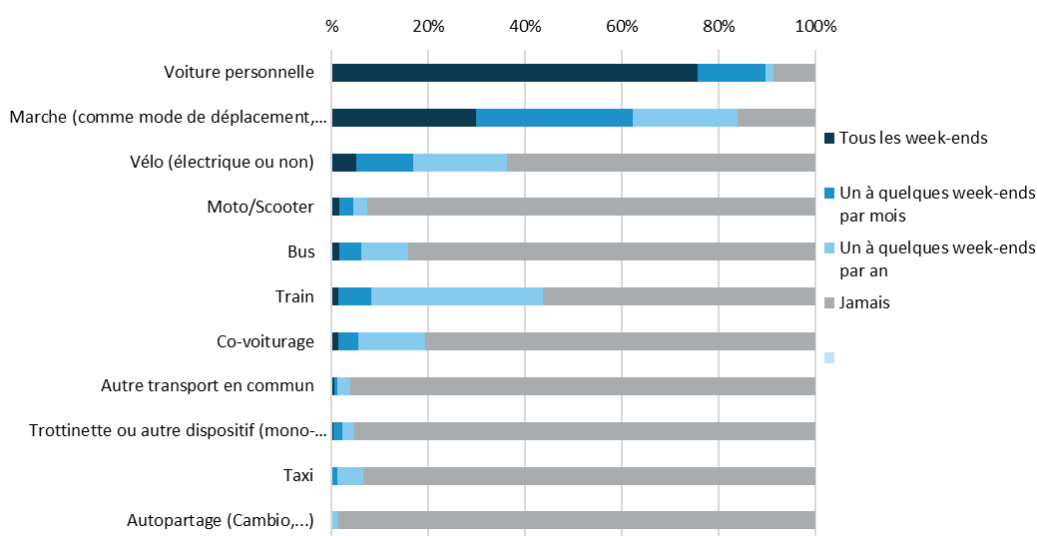
Dans ce contexte, une vision intercommunale est considérée pour la conception de cet outil de planification de la mobilité communale.

Les motos et scooters sont des modes de déplacements concurrentiels à la voiture par plusieurs aspects pour les utilisateurs : gain financier

(à l'achat, en assurance et en carburant), gain d'espace (stationnement) et gain de temps (embouteillage). Les sambrevillois l'ont bien compris et c'est un mode de déplacement que l'on observe beaucoup sur le territoire. Son utilisation augmente un peu plus le week-end pour les activités de loisirs.

Des données récoltées à l'occasion des rencontres avec la Police et de l'enquête en ligne, des nuisances liées au comportement des conducteurs de voitures, de motos ou de quads sont signalées telles que des nuisances sonores ou qui peuvent générer des dégâts (circulation en dehors des routes ou drift dans les rond-point) qui viennent s'ajouter aux excès de vitesse déjà énoncés.

En moyenne, à quelle fréquence utilisez-vous les modes de déplacement suivants le week-end ? (PIR = 549)



8 . VOLET TRANSPORT DES MARCHANDISES - INTERMODALITE DES MARCHANDISES

8.1 Préambule

8. VOLET TRANSPORT DES MARCHANDISES - INTERMODALITE DES MARCHANDISES

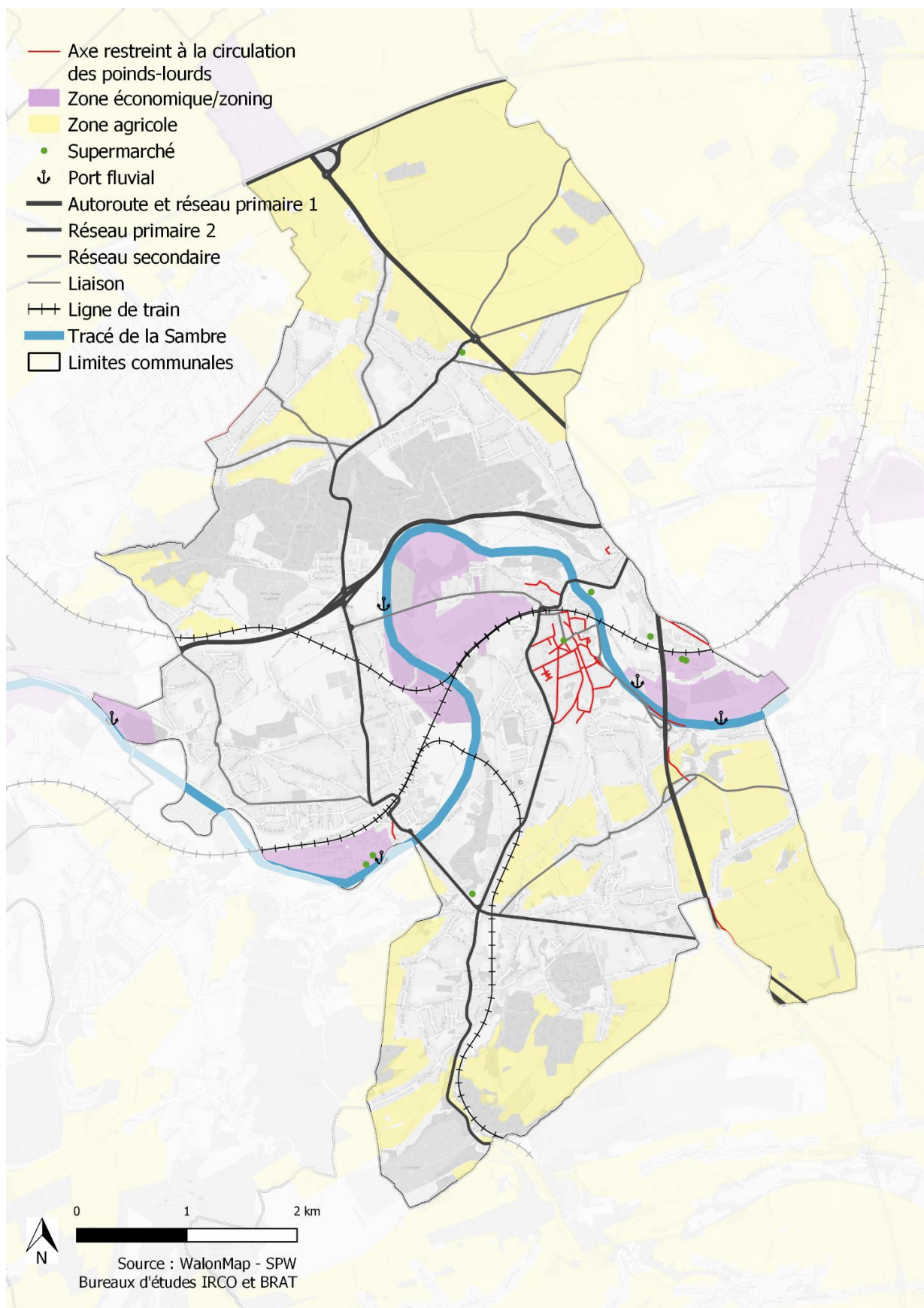
8.1 Préambule

Le territoire sambrevillois, marqué par son passé industriel dans les domaines de la verrerie et des charbonnages notamment, garde de nombreuses activités génératrices de transport de marchandises lourd dans un réseau routier dense.

Le réseau du transport de marchandises s'articule autour de trois vecteurs : la voie routière, la voie fluviale et la voie ferrée.

8 . VOLET TRANSPORT DES MARCHANDISES - INTERMODALITE DES MARCHANDISES

8.1 Préambule



Le transport et l'intermodalité des marchandises

8 . VOLET TRANSPORT DES MARCHANDISES - INTERMODALITE DES MARCHANDISES

8.2 Offre

8.2 Offre

L'intermodalité du transport de marchandises

La majeure partie des marchandises circulant sur le territoire sont transportées par des poids-lourds (camions de plus de 3,5T). L'autoroute et le réseau primaire sont les axes de passage principaux.

La commune est un tronçon de la dorsale wallonne (Tournai-Mons-Charleroi-Namur-Liège) qui accueille l'axe ferroviaire logistique se dirigeant vers Athus-Meuse, sur lequel circule une cinquantaine de convois par jour (SPW, *Projet de Plan de développement 2013-2025 de la desserte ferroviaire en Wallonie*, 19/03/2012, https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/politique%20ferroviaire/Plan_desserte_definitif.pdf, p. 102.).

Le transport de marchandises par voie fluviale est important à Sambreville. En effet, 5 infrastructures sont présentes au sein même de la commune (localisations et fonctions décrites au point 1.3. Pôles générateurs de déplacement).

Ces quais et infrastructures permettent la combinaison des transports routiers, ferroviaires et fluviaux et cela entraîne des avantages mais peut aussi engendrer des désagréments. En effet, les transports ferroviaire et fluvial désengorgent les routes pour les trajets à grande et moyenne échelle (inter-régionaux et -nationaux) et pour les chargements et déchargements destinés dans les zonings (dans lesquels se situent les ports). Mais sur la mobilité locale, cela peut entraîner des impacts négatifs puisque les marchandises arrivées par ces voies peuvent être réceptionnées par des chauffeurs de camions à Sambreville avant de les distribuer dans leur point d'arrivée proche (communes voisines, province, etc.).

Réseau

Les données OBU qui renseignent des informations sur le flux des poids-lourds illustrent une circulation plutôt bien organisée sur le territoire. Les axes les plus empruntés sont dans l'ordre l'autoroute, la N98 et la N90. Les autres axes empruntés sont des voiries régionales que les camions utilisent pour de la



L'intermodalité
du transport de
marchandises à
Sambreville

8 . VOLET TRANSPORT DES MARCHANDISES - INTERMODALITE DES MARCHANDISES

8.2 Offre

desserte locale vers les 3 principales zones d'activité économiques du territoire, comme l'illustre la carte des flux de PL.

Les poids-lourds dans les centres

Malheureusement, ces voiries qui permettent de rejoindre ces zonings transitent à proximité et par les centres-villes d'Auvelais et de Taminés. Ces passages s'additionnent aux camions circulant pour les livraisons des commerces situés dans ces centres de vie. Des nuisances sont liées à ces passages puisque l'état des routes et l'étroitesse des voiries rendent la circulation locale des poids-lourds, même si elle est bien organisée, plus remarquables en termes de bruit et de congestion des voiries.

Comme mentionné dans le volet du transport en commun par bus, certains lieux comme la place Albert 1er à Falisolle ou le rond-point de Taminés ne sont pas adaptés pour la circulation des véhicules longs.

Deux zones de livraison sont réservées dans l'avenue de la Libération à Auvelais afin d'éviter des

Stationnement poids-lourd provisoire en voirie (N930)



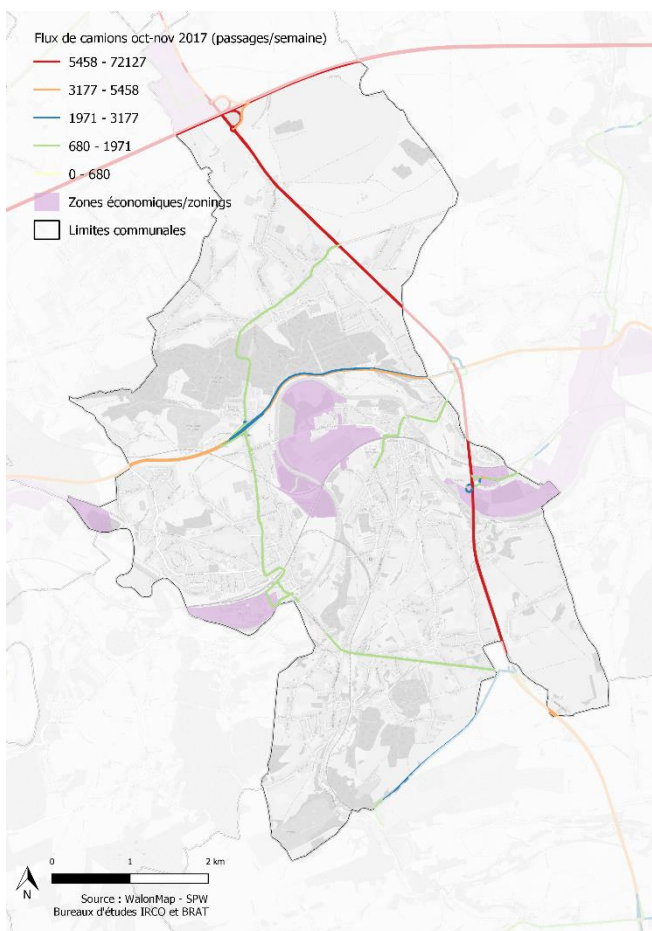
Zone de livraison av. de la Libération à Auvelais



Poids-lourd circulant dans le centre de Taminés

engorgements lors des chargements et déchargements des camions. Ailleurs, les livreurs se stationnent provisoirement dans des endroits qui ne sont pas prévus pour les accueillir, comme c'est le cas dans le centre-ville de Taminés : en double-file sur la voirie, sur des places de parking dédiées aux automobilistes, sur les trottoirs, etc. Cette absence d'infrastructure provoque des engorgements pour le reste de la circulation, surtout en heure d'affluence.

Le stationnement des véhicules lourds (livraison et longue durée) est traité au chapitre 9. STATIONNEMENT.



Flux de camions

Source : données OBU

8 . VOLET TRANSPORT DES MARCHANDISES - INTERMODALITE DES MARCHANDISES

8.2 Offre

Des restrictions pour les véhicules lourds

De nombreuses voiries font l'objet d'interdiction de circulation des poids-lourds, allant de limitation pour les véhicules de 2 à 10 tonnes. L'objectif de ces restrictions de tonnage est de sécuriser l'espace public ainsi que d'améliorer le cadre de vie des usagers. Elles visent la protection des quartiers résidentiels ainsi que les voies d'accès aux différents centres de l'entité.

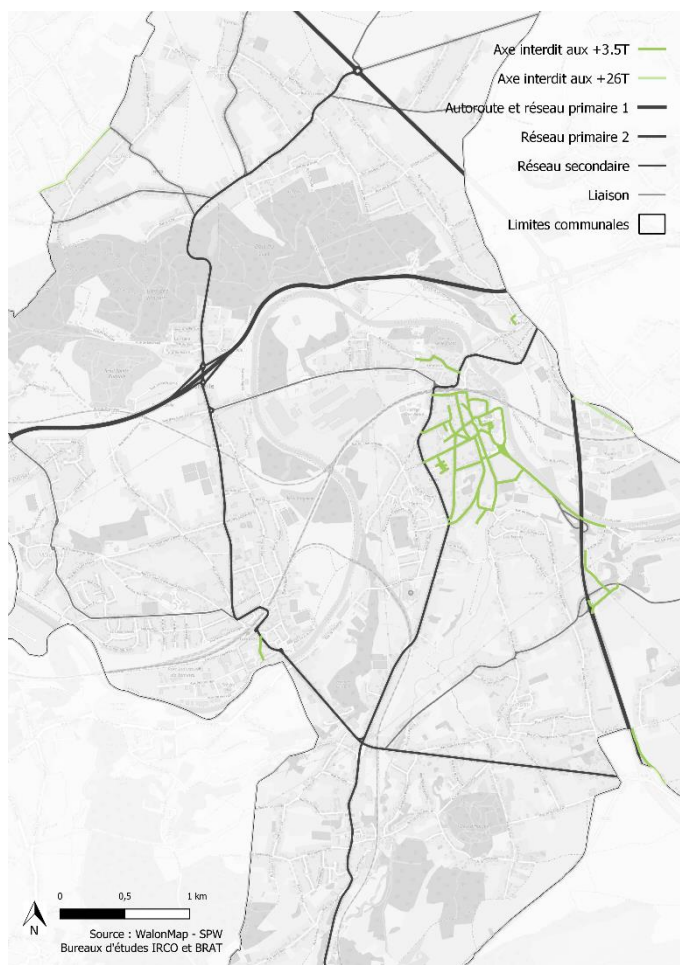
Le transport exceptionnel (max 120T) est supporté uniquement sur les grands axes (autoroute, N98, N912 et N988 jusqu'à l'intersection avec la N930) et sur les voiries menant au port d'Auvelais.

Une signalétique pour guider les chauffeurs

À hauteur des bretelles de sortie de l'autoroute et des nationales N90 et N98, une signalisation directionnelle indique les différents zonings du territoire. Ces indications « Zoning » sont reconduites dans le reste du territoire pour guider les chauffeurs jusqu'à ceux-ci.

Les restrictions de tonnage sont matérialisées par le

♣ placement des signaux adaptés (ex : C21) avec la mention additionnelle « Sauf desserte locale ».



Les axes en restriction de tonnage

Signalétique directionnelle vers les zonings et de restriction de tonnage

8 . VOLET TRANSPORT DES MARCHANDISES - INTERMODALITE DES MARCHANDISES

8.3 Demande

8.3 Demande

Les pôles générateurs de transport de marchandises

Les pôles générateurs de transport de marchandises se sont organisés au fil du temps autour de la Sambre : tandis que les ports et les zones d'activités économiques sont agencées de part et d'autre du fleuve et du chemin de fer, les zones agricoles sont présentes aux extrémités Nord et Sud du territoire. Sambreville compte aussi 300 commerces qui se font approvisionner pour la plupart par des camions (sans compter les indépendants).

Les zones d'activités économiques principales à Sambreville sont la zone du Pré des Haz à Tamines, le site d'activité industriel situé le long de la rue des Glaces Nationales et le parc d'activité économique d'Auvelais (pour plus d'informations, se référer au point ci-dessus 1.3 Pôles générateurs de déplacement). Les quais fluviaux (port de Moignelée, de Tamines Centre, de Tamines Grogneaux, d'Auvelais et d'Auvelais Solvay) sont aussi décrits dans ce chapitre.

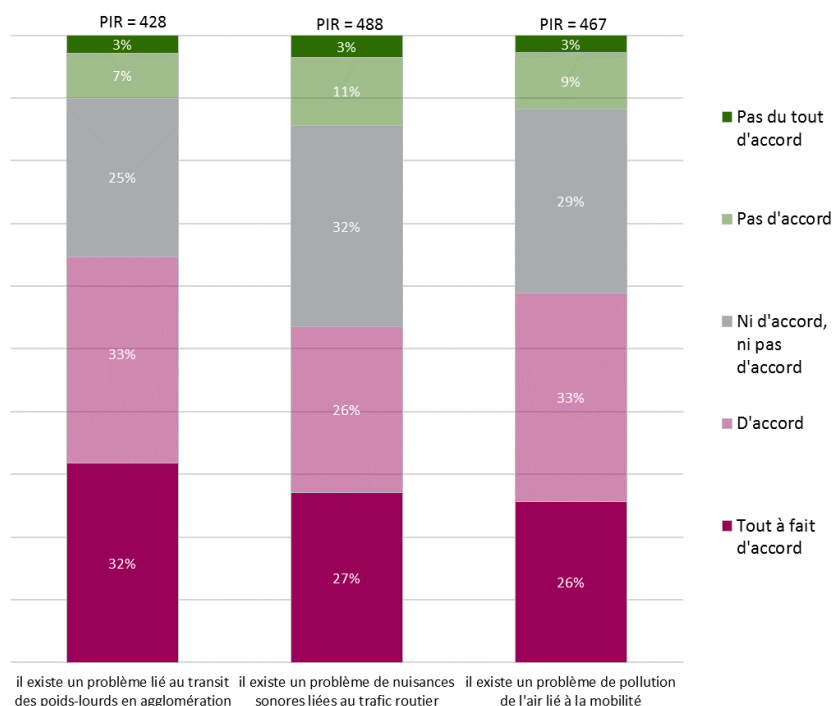
Les nuisances pour les riverains

Au vu du territoire densément peuplé de Sambreville, les zones d'activité économiques mixtes et industrielles sont situées à proximité des zones urbanisées (cfr. carte typologie territoriale), ce qui induit des impacts sur la qualité du réseau viaire des centres et du cadre de vie des habitants.

Malgré un réseau qui semble fonctionnel et des restrictions de tonnages nombreuses, plus de 50% des répondants estiment qu'il existe un problème lié au transit des poids-lourds en agglomération. Il persiste des nuisances signalées par des citoyens via l'enquête : sonores, impacts sur les maisons... Le mauvais état du revêtement de certaines voiries peut expliquer en partie l'origine de ces nuisances.

Le trafic généré sur les voies fluviales et ferrées n'implique que d'éventuelles nuisances sonores et des désagréments aux passages à niveau qui n'ont pas fait l'objet de signalement au travers de l'enquête et des rencontres bilatérales réalisées dans le cadre de cette étude.

En ce qui concerne le trafic routier,...



9 . STATIONNEMENT

9.1 Préambule

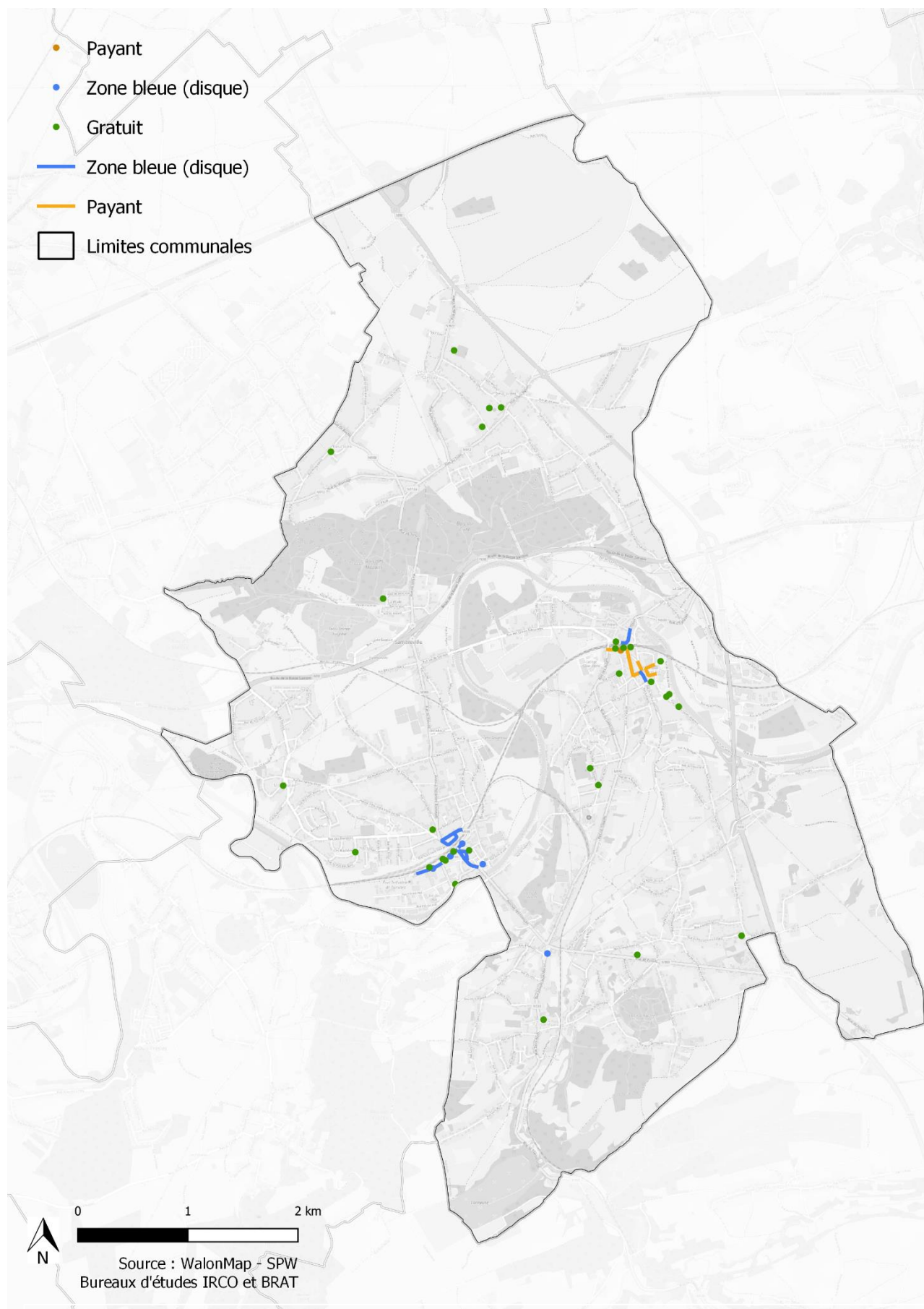
9. STATIONNEMENT

9.1 Préambule

Les principaux enjeux en matière de stationnement se jouent dans les centres du territoire, zones plus stratégiques au regard de leur densité de fonctions, qui font dès lors l'objet d'une attention plus particulière. Le stationnement aux abords des écoles est abordé dans le volet Mobilité scolaire. Le stationnement est abordé ici de façon multimodale avec une attention aux vélos, voitures et poids-lourds qui présentent des enjeux différents en la matière.

9 . STATIONNEMENT

9.1 Préambule



Le stationnement

9 . STATIONNEMENT

9.2 Stationnement vélo

9.2 Stationnement vélo

Des dispositifs de stationnement pour les vélos sont implantés aux gares, dans ou à proximité de la quasi-totalité des écoles (aussi à l'académie de musique, à l'école industrielle), aux infrastructures sportives communales (hall omnisport d'Auvelais, hall de sport de Velaine), à proximité de services (CPAS, hôpital, certains supermarchés) et à plusieurs endroits du centre d'Auvelais (contour de la Grand'Place, rues de la Libération, du Centre et derrière l'administration communale). Les dispositifs présentent des caractéristiques variées : arceaux, pinces-roues, couverts ou non-couverts, etc.

D'après les informations récoltées au cours des rencontres bilatérales et des observations sur le terrain, le stationnement qui existe est sous-utilisé.

Un des facteurs pouvant expliquer ce phénomène est le manque de sécurité de ces dispositifs contre le vol et les dégradations qui dissuadent les cyclistes d'y laisser leur vélo. En effet, aucun emplacement sécurisé (c'est-à-dire avec une gestion sécurisée de l'accès, comme des boxes individuels ou collectifs)

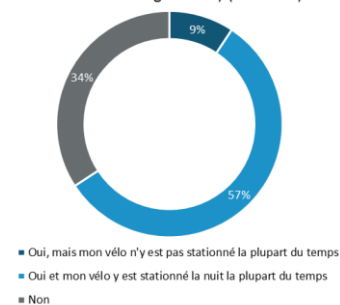
n'est offert aux cyclistes dans l'espace public à Sambreville. Il est à noter qu'une cage collective est présente sur le parking du CHR pour les employés, accessible à l'aide d'un badge.

Du stationnement supplémentaire et sécurisé est à planter en priorité aux abords des lieux d'attractivités où les personnes se stationnent pour de longues durées comme les gares. Ils seraient également intéressant d'étudier les besoins de stationnement à proximité des domiciles puisque 34 % des personnes ayant répondu à l'enquête ne disposent pas de la possibilité de stationner leur vélo dans un garage privé. Il est à noter que 65 % des PIR ne sont pas satisfaits des dispositifs de stationnement cyclables existants. L'installation de 8 bornes de recharges pour vélos électriques est à venir sur la commune. Elles seront disposées au parking HDV (2), à l'EICA, à l'ancien site du bon grain (2), au hall sportif de Velaine et au Quai des Scènes (2). Chaque borne pourra charger 2 vélos simultanément. Il n'y pas à l'heure actuelle de projet concernant le stationnement sécurisé.

Dispositifs de stationnement cyclable devant l'école Saint-François d'Arsimont et à la Grand'Place d'Auvelais



Avez-vous la possibilité de stationner un ou plusieurs vélos dans un garage privé? (garage, box, abri fermé, au sein de votre logement...) (PIR = 549)



Stationnement sécurisé avec gestion d'accès au CHR



9 . STATIONNEMENT

9.3 Offre et gestion du stationnement automobile

9.3 Offre et gestion du stationnement automobile

L'offre de stationnement à Sambreville est importante. La Commune compte ainsi, en plus du stationnement classique en voirie, une trentaine de parkings publics ou poches de stationnement répartis sur l'entité et offrant quelques 1500 places.

La plupart de cette offre de stationnement est non réglementée.

Les centres d'Auvelais et Taminés comptent les seules zones de stationnement réglementées (zones bleues ou payantes) de la commune. Les zones payantes et soumises au disque bleu concernent tous les usagers, sauf les prestataires de soins à domicile qui peuvent bénéficier d'une carte spécifique (à 150€/an). Sambreville n'offre actuellement pas de carte réservée aux riverains pour le stationnement en zone bleue ou payante.

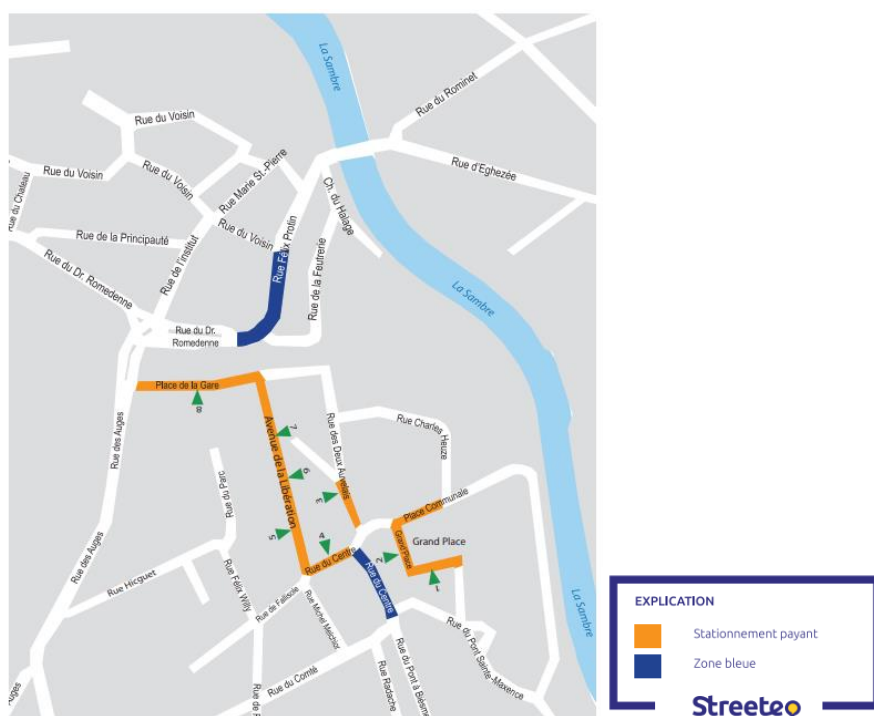
Les zones payantes le sont à raison de 15€/ jour ou 10 cents pour 6 minutes. Un quart d'heure est offert par demi-journée et il n'y a pas de contrôle de 12h à 14h.

Auvelais

On observe 3 types de gestion du stationnement dans le centre d'Auvelais :

- Le stationnement libre d'accès et non-payant, qui concerne la majorité de l'offre ;
- Le stationnement payant qui concerne plusieurs rues de l'hypercentre, autour de la Grand'Place, de la gare et l'avenue de la Libération. Une petite centaine de places sont visées par ce régime ;
- Le régime de la zone bleue (stationnement limité à 2 heures avec un disque) qui ne concerne que deux tronçons de la rue Félix Protin (en entrée de ville) et la rue du Centre (à proximité de la Grand'Place), soit une quinzaine de places.

Le centre d'Auvelais se caractérise également par la présence de nombreux parkings publics ou poches de stationnement offrant quelque 500 places à proximité directe du centre. La plupart des poches de stationnement et parkings publics sont gratuits et libre d'accès (sauf près de la gare).



Régime de stationnement dans le centre d'Auvelais (source : streeteo)

9 . STATIONNEMENT

9.3 Offre et gestion du stationnement automobile

Tamines

A Tamines-centre, une partie du stationnement en voirie est soumise au régime de la zone bleue (proximité de la rue de la Station, de la place du Jumelage, des écoles et de la gare). Le reste du stationnement est gratuit et libre d'accès.

Tamines compte également plusieurs parkings publics ou poches de stationnement offrant quelque 500 places supplémentaires. Une partie de ces emplacements est située en zone bleue (près de la gare et sur une partie de la place Saint-Martin), la majorité étant gratuite et libre d'accès.

Globalement l'offre de stationnement s'organise en plusieurs « pôles » :

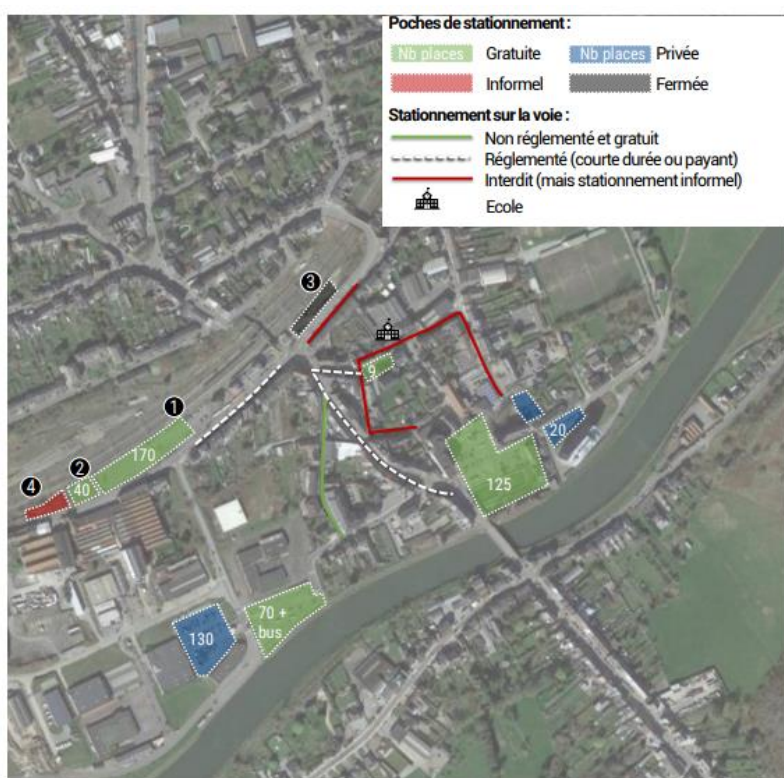
- Les rues du centre qui accueillent la plupart des écoles et commerces, et sont pour la plupart en zone bleue ;
- La place Saint-Martin qui offre, à proximité immédiate, des commerces, écoles et logements et offre 125 places, dont une partie est en zone bleue ;
- Les abords de la gare qui offrent des parkings gratuits et libres d'accès et des poches de

stationnement en voirie dont une partie est en zone bleue ;

- Le parking gratuit de la place du Jumelage ;
- Une offre en bord de Sambre à côté du Pré des Haz (parking public gratuit de 70 places), non loin du centre.

Plusieurs projets concernant le centre de Tamines y impacteront l'offre et la gestion du stationnement à l'avenir :

- La volonté de réaménager la place St-Martin pour y libérer de l'espace ce qui impliquera une diminution du nombre de places offertes ;
- Le projet de centre-ville de Tamines qui intègre notamment une stratégie pour la réorganisation du stationnement et prévoit le développement de nouveaux pôles (site SAMERA) ;
- Le projet régional de parking en silo à la gare, en tant que Mobipôle. Il est également possible que la SNCB décide de rendre payantes les places du parking existant, ce qui pousse à réfléchir au report de stationnement à long terme et aux possibilités de mutualisation du parking (source : Projet de Ville de Tamines, BEP-Alphaville, 2022).



Offre de stationnement à Tamines (sources : Projet du centre-ville de Tamines ALPHAVILLE, 2022 (à gauche) / streeteo (au-dessus))

9 . STATIONNEMENT

9.3 Offre et gestion du stationnement automobile

Emplacements réservés

Certains emplacements de stationnement sont réservés (en ou hors voirie) pour certaines catégories d'usagers et d'usages. Réglementer davantage le stationnement en réservant du stationnement pour ces usages peut s'avérer nécessaires particulièrement dans les zones où le stationnement est saturé ou où la demande est très importante.

Stationnement PMR

Plusieurs emplacements de stationnement pour PMR sont disponibles à Sambreville, en particulier dans les centres (les deux rues commerçantes d'Auvelais et Tamines disposent d'emplacements PMR, de même que les abords des deux gares) et dans les parkings publics. Des places sont également réservées en voirie en fonction des demandes faites par les habitants. Au total, Sambreville compte quelque 150 places réservées aux PMR réparties dans environ 80 rues ou parkings publics.

Le stationnement de PMR est gratuit sur tout le territoire (y compris dans les zones bleues et payantes) pour autant que l'utilisateur dispose d'une

carte d'invalidité.

Stationnement réservé pour la recharge électrique

Sambreville ne compte actuellement qu'une borne publique de rechargement de véhicule électrique permettant la recharge de deux véhicules. Elle est située dans le parking public derrière la Grand'Place.

Certains parkings commerciaux (Lidl – Mc Donald's) ou nouveaux projets immobiliers intègrent une borne de rechargement (exemple rue de Fosses), mais ce type de dispositifs ne pourra être pris en charge uniquement par le secteur privé (impossibilité pour les nombreuses maisons mitoyennes sans garage d'intégrer une borne de recharge). La multiplication des bornes publiques constitue donc un enjeu à l'échelle de tout le territoire.

Un plan de redéploiement est en cours de réalisation dans le cadre du plan de déploiement wallon (une dizaine de bornes sont prévues pour Sambreville – projet BEP).



Stationnement réservé pour bus (Parking derrière la Grand'Place d'Auvelais)



Stationnement réservé pour recharge électrique (Parking derrière la Grand'Place d'Auvelais)

9 . STATIONNEMENT

9.3 Offre et gestion du stationnement automobile

Aires de livraisons

Ce type d'emplacement réservé est traité au point 9.5 Stationnement poids lourd.

Autres types d'emplacements réservés

On retrouve également quelques emplacements réservés pour certains types de véhicules dont notamment :

- pour les bus : certains parkings disposent d'emplacements réservés aux bus (parking derrière la Grand'Place, parking de l'académie à Auvelais...);
- pour les motos : les places réservées aux deux roues motorisées sont présentes aux abords de la Grand-Place et de la gare de Taminés ;
- pour les véhicules funéraires : une place réservée aux véhicules funéraires est présente devant l'église de la place Albert 1er ;
- pour les taxis : des places réservées aux taxis sont notamment présentes dans les centres d'Auvelais et Taminés et près des deux gares.

Sambreville compte également quelques places à rotation rapide :

- soit de type « max 15 min » dans le parking place du Centenaire à Falisolle par exemple ainsi qu'un projet rue Roi Albert à côté de la gare de Taminés ;
- soit de type « kiss&ride » aux abords de quelques écoles.

On ne relève pas d'emplacements réservés aux voitures partagées.

Signalétique relative au stationnement

La signalétique relative aux zones bleues et payantes repose principalement sur de la panneautique installée en début et fin de zone. Bien que cette signalétique soit jugée claire et lisible dans la plupart des cas, certaines délimitations de zones réglementées ne sont pas toujours claires, c'est notamment le cas aux abords de la gare de Taminés où le statut du tronçon en face du parking de 40 places semble ne pas être à jour (panneau en mauvais état).

Globalement, la panneautique pourrait utilement être complétée par des marquages au sol rappelant le statut spécifique du régime de stationnement.



Stationnement réservé pour les motos (Grand'Place d'Auvelais) et pour les véhicules funéraires (place Albert 1^{er} à Falisolle)

9 . STATIONNEMENT

9.3 Offre et gestion du stationnement automobile

Les emplacements réservés à un usage particulier sont généralement clairement indiqués tant par de la panneautique que par des marquages au sol rendant leur identification claire.

Une attention particulière pourrait par contre être portée sur la signalétique des parkings hors voirie. Ceux-ci pourraient être davantage valorisés grâce à des panneaux plus visibles et homogènes indiquant le nombre de places disponibles,... Une signalisation existe sous forme de panneaux rouge qui indiquent notamment certains parkings et leur nombre de places, mais cette signalétique est peu mise en valeur (et peu visible) et pourrait être généralisée. De même, une indication du nombre de places disponibles pourrait être utile pour favoriser l'usage de certains parkings plus éloignés des centres et actuellement sous-occupés.

L'usage des parkings au sein desquels il n'existe pas encore de marquage au sol pourrait être maximisé avec de tels marquages.



Type de signalétique utilisée à Tamines et Auvélais, notamment pour les parkings

9 . STATIONNEMENT

9.4 Demande en stationnement automobile

9.4 Demande en stationnement automobile

Principaux constats

La plupart des parkings les plus fortement occupés se trouvent logiquement dans les deux principales centralités de Sambreville, Tamines et Auvelais.

Plus spécifiquement à Tamines, les études récentes montrent que :

- Les taux d'occupation dans le centre de Tamines (autour de la rue de la Station et place Saint-Martin) sont élevés et il est complexe d'y trouver de la place, en témoignent un nombre non négligeable de voitures stationnées de manière illicite. Ces taux élevés sont essentiellement le fait d'usage longue durée (travailleurs dans les écoles ou commerces...), ne permettant pas une bonne rotation du stationnement pourtant nécessaire en centre-ville ;
- L'offre à la gare est importante mais saturée au niveau du parking, entraînant parfois un stationnement sauvage aux abords de la gare ;
- La rotation observée dans la zone bleue reste

plus élevée témoignant de l'efficacité de ce type de gestion.

À Auvelais, selon les relevés réalisés par l'AMCV et les observations de terrain réalisées en semaine, la situation est moins problématique : la proximité d'une poche de stationnement importante (plus de 200 places) permet de répondre à la demande à l'échelle du centre, malgré la suroccupation de certains parkings (comme le parking St-François rue Pont Sainte Maxence ou l'avenue de la Libération).

Certains parkings publics à proximité des centres-villes sont par ailleurs sous-occupés et offrent un potentiel non négligeable de désengorgement des centres :

- Le parking public du Pré des Haz à proximité du centre de Tamines ;
- Les parkings proches de l'école fondamentale libre Saint-François rue de Pont-Sainte-Maxence à Auvelais.

De même, certains sites potentiels non exploités (ou plus exploités) existent à proximité des centres et pourraient être mobilisés pour y développer du

Parking derrière la place communale d'Auvelais - rarement sur-occupé



Poches de stationnement sous-occupées à Tamines (Pré des Haz (haut) et poche complémentaire à la gare (bas))



9 . STATIONNEMENT

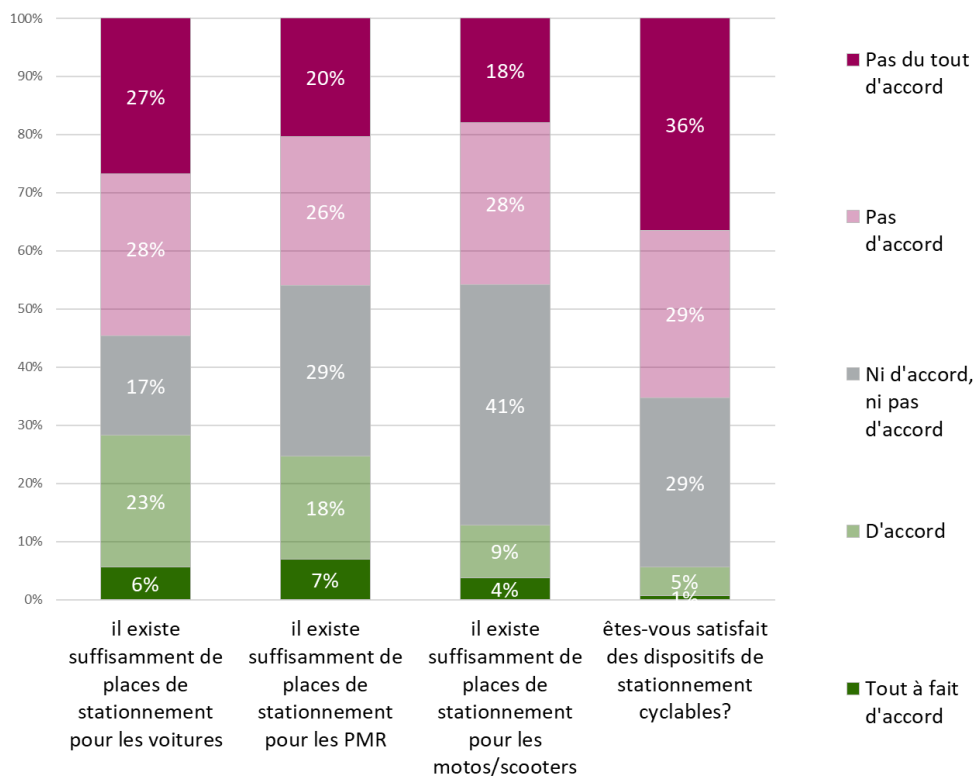
9.4 Demande en stationnement automobile

stationnement (rue Sous la ville, SAMERA, parkings fermés près de la gare de Taminés...).

La diminution de l'espace réservé au stationnement sur certains espaces publics centraux est un levier incontestable de l'amélioration du cadre de vie et de l'identité urbaine des centralités : les places de Falisolle et d'Arsimont sont ainsi sous-occupées en journée et présentent un fort potentiel d'espaces publics qualitatifs. Bien que le réaménagement de la Place du Louet favorise une amélioration de la sécurité routière (sens unique, délimitations nettes de stationnement et de circulation), elle continue de ne proposer qu'une fonction de passage et de stationnement des véhicules individuels plutôt que de séjour.

L'enquête du PCM relève que plus de 60% des répondants disposent d'un garage privé et près de 40% y garent la plupart du temps leur véhicule. 21% des répondants en possèdent un mais n'y garent pas leur voiture. En ce qui concerne la satisfaction relative au stationnement, les répondants sont dans l'ensemble peu satisfaits : plus de la moitié ont jugé qu'il n'y avait pas assez de stationnement automobile, ils sont également près de la moitié à estimer qu'il n'y a pas assez de stationnement PMR ni de stationnement pour les motos. Il convient de noter 29% des répondants estiment néanmoins le stationnement automobile suffisant.

Satisfaction concernant le stationnement à Sambreville (PIR = 549)



9 . STATIONNEMENT

9.4 Demande en stationnement automobile

Constats détaillés et localisés

Plusieurs relevés de stationnement (taux d'occupation et rotation) ont été réalisés ces dernières années à Sambreville. Les principaux constats de ces études sont synthétisés ci-dessous.

Relevé parking de l'AMCV à Sambreville (avril 2018)

L'Association du Management de Centre-Ville a réalisé en avril 2018 une étude de l'occupation des parkings d'Auvelais et Taminés du lundi au samedi. Cette étude reprend le nombre d'emplacements publics offerts, le nombre de places réservées ainsi que la nature du stationnement (en voirie ou hors-voirie) et détaille le taux d'occupation. Les relevés ont été effectués avant 9h, à 10h30, à 13h et à 16h.

Parkings de la Grand'Place

Les taux d'occupation de la Grand'Place en voirie (28 places) varient d'une période à l'autre sans jamais atteindre la capacité maximale du parking. Le pic d'occupation a lieu le mercredi matin (jour de marché) à 10h30.

Quant aux parkings libres (respectivement 140 et 102 places) à côté de l'administration communale, les taux d'occupation y sont beaucoup plus faibles

de manière générale à l'exception du lundi matin (80%) et du vendredi matin (82%) dans la poche de 140 places.

Avenue de la Libération

Les 24 places de stationnement en voirie (payant) y affichent des pics de fréquentation à la fois en semaine et le samedi pouvant aller jusqu'à 100%, et un taux de congestion culminant à 1,25 le mardi matin. Des infractions de stationnement sont relevées tout au long de la journée du lundi au samedi.

Parkings Gare d'Auvelais

Le constat est similaire pour les parkings en zones libre et payante aux abords directs de la gare d'Auvelais (respectivement 14 et 19 places). On note toutefois une demande excédant la capacité maximale (et donc en infraction) dans le parking gratuit le mardi matin avec un taux de congestion de 1,14, ainsi que des pics d'occupation pendant le marché du mercredi matin à la fois en zone payante et en zone gratuite (plus de 85 %). Dans le prolongement de la gare, rue des Deux Auvelais, le parking en face de la friterie (11 places) enregistre

Nom	Type	Capacité	Taux d'occupation maximum	Occurrence taux d'occupation maximum
Auvelais				
Administration Communale 1	Poche, stationnement libre	140	82%	vendredi matin
Administration Communale 2	Poche, stationnement libre	102	41%	jeudi matin
Avenue des Français	Voirie, stationnement libre	80	69%	mercredi après-midi
Avenue de la Libération	Voirie, stationnement payant	24	100%	mardi, mercredi et samedi
Docteur Romedenne	Poche, stationnement libre	32	59%	mardi et mercredi après-midi
Grand' Place	Voirie, stationnement payant	28	96%	mercredi matin (marché)
Pont-Ste-Maxence	Poche, stationnement libre	150	85%	mercredi matin (marché)
Saint-François	Poche, stationnement libre	30	100%	journée en semaine
SAMERA	Poche, stationnement libre	46	46%	vendredi matin
Taminés				
Avenue du Président Roosevelt	Voirie, stationnement libre	70	91%	samedi
Parking de la Gare de Taminés	Poche, stationnement libre	174	98%	journée en semaine
Parking de l'Académie (Place du Jumelage)	Poche, stationnement libre	61	98%	jeudi après-midi
Place Saint-Martin 1	Poche, stationnement libre	69	100%	lundi
Place Saint-Martin 2	Poche, stationnement libre	30	100%	journée en semaine
Rue de Velaine	Voirie, stationnement libre	35	83%	samedi

Synthèse des relevés de parking faits par l'AMCV à Sambreville (avril 2018), pour les parkings/poches de plus de 20 places

9 . STATIONNEMENT

9.4 Demande en stationnement automobile

des hausses de fréquentation tous les jours de semaine une partie de la journée et toute la journée du samedi (entre 82 et 91%).

Parkings rue Pont Sainte Maxence

Les poches de stationnement répertoriées dans la rue Pont Sainte Maxence connaissent une fréquentation inégale : les parkings Saint François et Omnisports (respectivement 30 et 19 places) sont occupés entre 83% et 100% les jours de semaine (à l'exception du lundi). Le parking Pont Sainte Maxence (150 places), plus loin dans la rue du même nom, est très faiblement occupé tout au long de la journée, le weekend comme en semaine. Le marché hebdomadaire se tenant à Auvelais tous les mercredis sur la Grand'Place, les parkings Saint François et Omnisports sont saturés ces jours-là à 10h30 et à 13h00 : les taux de congestion à ces heures-ci sont respectivement de 1,32 et 1,53 au parking Omnisports, tandis que le parking Saint François atteint la capacité maximale sans enregistrer d'infractions.

Rue Michel Melchior

Le stationnement en voirie de la rue Michel Melchior (18 places), dans le prolongement de la rue commerçante, est celui avec le taux d'occupation le plus élevé des parkings étudiés à Auvelais : les taux d'occupation atteignent 100% à presque toutes les périodes étudiées à la fois en semaine et le samedi.

Parking SAMERA

A Tamines, les emplacements de stationnement du site SAMERA en voirie et hors-voirie (respectivement 22 et 46 places) sont fortement sous-utilisés. Le stationnement y est jugé « facile » avec une occupation presque nulle en semaine et le samedi.

Parking avenue des Français

C'est également le cas sur l'avenue des Français (80 places en voirie), qui fait la jonction entre Falisolle et Tamines.

Parking Place Saint-Martin

La Place Saint Martin comprend au moment de l'étude deux poches de stationnement libres de 69 et 30 places ; celles-ci affichent des taux d'occupation très élevés (80 à 100%) voire une



Tamines – Place Saint-Martin : forte occupation du parking en journée

9 . STATIONNEMENT

9.4 Demande en stationnement automobile

saturation tous les jours de semaine sauf le vendredi (jour de marché). On observe également un pic d'occupation le samedi à 13h sur le premier parking (84%), et quelques infractions qui restent minimales en semaine ; le taux de congestion le plus fort est ainsi enregistré le lundi à 10h30 (taux de 1,06).

Parking de la Gare de Tamines

Sur la poche de stationnement principale de la gare de Tamines (174 places), le taux d'occupation est particulièrement élevé en début de journée du lundi au vendredi, mais également à 13h le jeudi. Le stationnement est ainsi qualifié de « difficile », avec des infractions quotidiennes en semaine (entre 4 et 8 à chaque heure de relevés sauf le lundi à 16h et la journée du samedi). Par contre, il est très faiblement occupé le samedi.

Le stationnement en voirie dans la rue de la Station (20 places), qui était alors déjà en zone bleue, reste « facile » ou « satisfaisant ». Le taux d'occupation le plus élevé est observé le jeudi et le vendredi à 10h30 (95%), et atteint un maximum de 80% le samedi.

Place du Jumelage

La poche de parking de 61 places sur la Place du Jumelage n'est jamais saturée mais est surtout occupée notamment en milieu de journée les mardi et mercredi à 13h, et le jeudi à 10h30 et 13h (plus de 90%). Elle est également fortement utilisée le samedi en journée (plus de 90%).

Etude de Mobilité : Problématique du Stationnement, Administration Communale de Sambreville et IGRETEC (mai 2019)

En 2019, la Commune de Sambreville a réalisé une étude de stationnement dans le cadre du réaménagement de la Place Saint Martin à Tamines. Des relevés de rotation (relevé de plaques d'immatriculation) ont ainsi été effectués sur et autour de la place : ces relevés ont eu lieu un mardi, toutes les 30 minutes de 9h00 à 17h00.

Les taux de rotation des parkings étudiés sont relativement faibles partout sauf sur la Place Saint-Martin. Les véhicules privilégient les emplacements non-règlementés et y stationnent assez longtemps.

Zones de Stationnement		Gestion	Offre (places)	Nombres de véhicules stationnés	Taux d'occupation		Taux de rotation (véh/place)
					Moyenne	Maximum	
1	Place Saint Martin 1	Libre, non-payant	71	188	85-95	100	2,64
		Zone bleue	24	138	65-80	95	5,75
2	Place Saint Martin 2	Libre, non-payant	29	69	95-100	100	2,37
3	Rue Sous la Ville	Libre, non-payant	28	42	65-75	85	1,5
4	Monument	Libre, non-payant	6	5	80	100	1
5	Rue Saint Martin	Libre, non-payant	8	14	90-100	100	1,47
6	Rue du Collège 1	Libre, non-payant	4	13	75-80	100	3,25
7	Rue Saint Jean-Baptiste	Libre, non-payant	4	13	50-75	100	3,25
8	Rue de la Station	Zone bleue	20	85	65-70	80	4,25
9	Rues Séraphin et Presbytère	Libre, non-payant	6	10	85-95	100	1,6
		Zone bleue	12	30	65-75	92	2,5
10	Rue du Collège 2	Libre, non-payant	22	40	70-80	100	1,8
11	Rue du Collège 3	Zone bleue	4	14	70-75	100	3,5
12	Rue des Déportés	Libre-non-payant	22	48	80-85	95	2,18
13	Rue des Prairies 1	Libre, non-payant	22	67	65-70	90	3
14	Rue des Prairies 2	Libre, non-payant	22	33	<40	<60	1,5
15	Rue des Prairies 3	Libre, non-payant	46	21	<25	<30	0,46
		TOTAUX :	350	830			2,36

Tableau de synthèse offre-demande-rotation en stationnement dans le centre de Tamines (source : Problématique du Stationnement, Administration Communale de Sambreville et IGRETEC (mai 2019))

9 . STATIONNEMENT

9.4 Demande en stationnement automobile

Sur la Place Saint Martin, les emplacements gratuits non-règlementés sont plus fortement occupés en moyenne (entre 85 et 100%) que la zone bleue (65-80%). Le taux de rotation est plus de deux fois supérieur en zone bleue qu'en zone non-règlementée (5,75, contre 2,64 et 2,37 de rotation en zone non-règlementée), montrant ainsi l'effet d'une telle réglementation. Le rapport conclut cependant : « *un tiers des usagers journaliers du [parking non-règlementé en zone 1] consomment à eux seuls près de 2/3 de l'offre en stationnement à cet endroit ! C'est encore plus flagrant [sur le stationnement non-règlementé en zone 2], où 35% des usagers occupent 70% de l'espace disponible entre 9h et 17h.* »

La bande de stationnement en zone bleue dans la rue de la Station n'atteint jamais sa capacité maximale. On y constate une moyenne d'occupation comprise entre 65 et 70%. Parmi les parkings-clés étudiés, elle affiche le deuxième taux de rotation le plus élevé après la zone bleue de la Place Saint Martin (4,25) : ici encore, la zone bleue a un effet sur les pratiques.

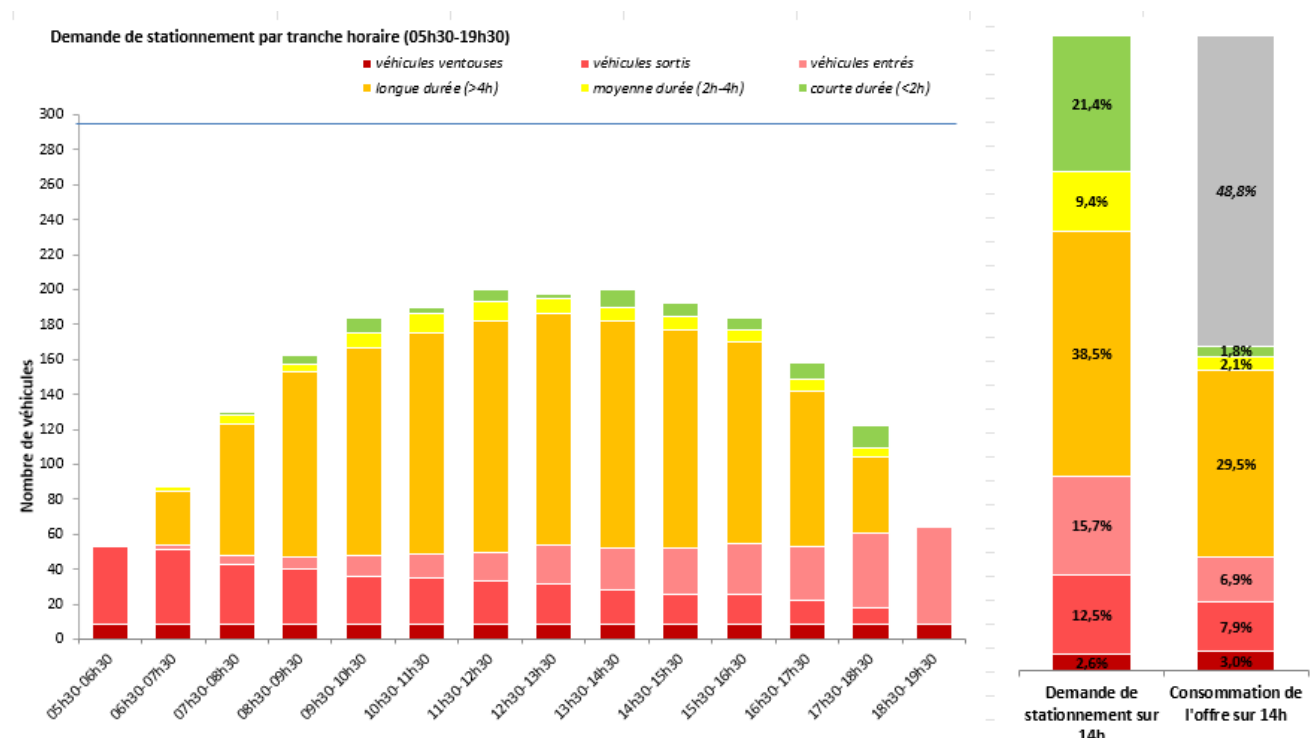
Le stationnement en voirie rue des Prairies connaît un taux d'occupation relativement faible, à l'exception d'une partie plus utilisée (65-70% de fréquentation en moyenne) mais qui n'atteint jamais sa capacité maximale.

Relevé stationnement à la gare de Taminés, BEP (2022)

Une étude de stationnement a été réalisée par le BEP à la gare de Taminés et sur l'Avenue des Français un mardi et un samedi en novembre 2021 (Avenue des Français) et en mai 2022 (gare de Taminés). Cette étude a fait l'objet d'un rapport qui a permis de confirmer certains éléments relevés par les études mentionnées par ailleurs.

Le périmètre de la gare de Taminés inclut les poches de stationnement suivantes :

- La poche de parking principale de la gare d'une capacité d'environ 173 places (mentionnée dans les études précédentes)
- La poche de parking complémentaire d'une capacité de 41 places
- La poche de parking de stationnement informel évoquée dans l'étude du Projet de Ville. Elle n'a



9 . STATIONNEMENT

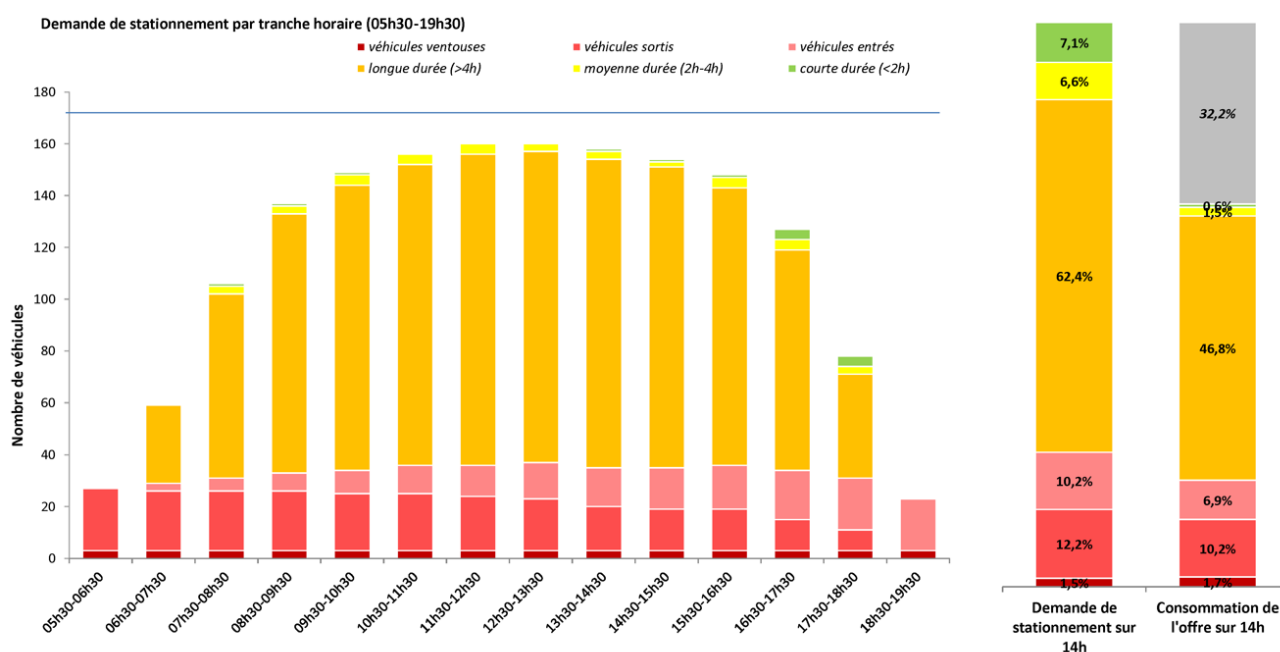
9.4 Demande en stationnement automobile

dans les faits pas été utilisée lors des deux jours de relevés et ne fait donc pas l'objet d'une analyse spécifique.

Des relevés ont aussi été réalisés dans les rues Victor Lagneau et Roi Albert (en partie en stationnement règlementé et non-règlementé).

Dans la poche principale de la gare, on observe un taux de rotation sur 14h extrêmement faible (1,1), montrant ainsi que le parking accueille essentiellement du stationnement de très longue durée. Rappelons la volonté d'encouragement le stationnement de ce type à cet endroit afin de désengorger le centre-ville et valoriser un mobipôle à la Gare moyennant des tarifs préférentiels pour les navetteurs (cf. Projet de Ville, BEP et Alphaville, 2022). Les taux d'occupation les plus élevés ont lieu en journée surtout entre 10h30 et 14h30 (maxima d'environ 90 %). La poche de parking complémentaire est quant à elle restée totalement vide lors des deux jours de relevés.

Sur l'avenue des Français, les relevés ont été réalisés sur deux tronçons en voirie et les emplacements sur la Place du Centenaire, soit un total de 122 places légales. Les bandes de stationnement en voirie comptent 83 emplacements au total. Le taux de rotation sur 14h y est également très faible le mardi (2,7), et encore davantage le samedi (1,7). L'occupation est en moyenne de 63% et n'atteint jamais sa capacité maximale entre 10h et 18h.



Résultats pour le principal parking de la gare (173 places) du type de demande et d'occupation (Relevé stationnement à la gare de Tamines, BEP (2022))

9 . STATIONNEMENT

9.4 Demande en stationnement automobile

Respect de la réglementation

Un des enjeux à Sambreville réside dans le respect des règles de stationnement et dans le contrôle de celui-ci. Le stationnement en zone bleue ou payant est en effet parfois peu respecté et donc peu efficace. Il en va de même pour le respect des parkings réservés aux habitants qui ne sont pas toujours respectés (exemple de la rue Sous la ville).

On constate à Auvelais (en particulier avenue de la Libération) un problème de respect des zones de livraison, les gens se garant sur ces zones et empêchant les livraisons.

Le respect de la réglementation en matière de stationnement est assuré par différents acteurs (police, gardiens de la paix, City Parking pour les zones réglementées), impliquant des intensités de contrôle et donc efficacités variables, ainsi qu'une gestion globale sans doute complexe.

La gestion complexe du parking en alternance

La police fait également le constat que le régime du stationnement en alternance (du 1 au 15 et du 16 au 31), encore présent à Sambreville, est délicat à faire

appliquer, surtout dans le cas des rues à double sens. Ce type de stationnement est effectivement présent ponctuellement à plusieurs endroits dans l'entité, mais il est de fait potentiellement mal compris ou oublié.

Stationnement « sauvage »

Sambreville est également concernée par le phénomène de stationnement dit « sauvage » qui concerne principalement :

- des automobilistes qui monopolisent régulièrement des emplacements réservés aux livraisons avenue de la Libération ;
- des zones où la pression sur le stationnement est importante comme le centre de Taminés, les abords de la gare de Taminés ou certains abords d'école aux sorties des classes.

Ceci démontre soit le manque de respect des réglementations en place, soit une offre insuffisante localement, soit une signalétique qui fait défaut.

La police mène à ce propos des actions en matière de sensibilisation au respect des règles de stationnement (distribution de flyers aux véhicules



Véhicule stationnant sur l'espace de livraisons – Avenue de la Libération à Auvelais

9 . STATIONNEMENT

9.4 Demande en stationnement automobile

mal garés).

Stationnement à cheval sur le trottoir

De nombreux automobilistes stationnement avec deux roues sur le trottoir, en particulier le long des nationales afin d'éviter l'arrachage de leur rétroviseur. Cette pratique, qui doit être mise en lien avec l'augmentation de la largeur des véhicules et les vitesses pratiquées le long des nationales, portent toutefois atteinte à la qualité du cheminement des piétons et PMR sur les trottoirs d'une largeur souvent déjà réduite.

Stationnement aux abords d'écoles

Certains établissements scolaires ne disposent pas d'assez de stationnement à leurs abords, entraînant aux heures d'entrée/sortie des classes un stationnement illicite sur les trottoirs, près de passages piétons, etc., source d'insécurité pour l'ensemble des usagers.

Véhicule garé à
cheval sur un
trottoir



9 . STATIONNEMENT

9.5 Stationnement poids lourd

9.5 Stationnement poids lourd

rue François Dive).

On distingue ici deux types de stationnement poids-lourds : celui de courte-durée (pour les chargements-déchargements,...) et celui de longue durée (pour permettre aux chauffeurs de se reposer dans des aires de repos/délestage).

Dans le quartier commercial d'Auvelais qui nécessitent des livraisons régulières, il existe deux zones dédiées aux chargements et déchargements des marchandises (Avenue de la Libération).

Un point d'attention pourrait être porté à la nécessité d'aménager des zones de livraison dans d'autres endroits sensibles aux encombrements, tout en prenant en considération les gabarits étroits de certaines voiries.

Concernant le stationnement longue durée, une demande, actuellement non rencontrée, est exprimée par les chauffeurs de poids-lourds qui ne bénéficient d'aucun emplacement réservé sur le territoire. En l'absence d'aire de repos, ils se garent actuellement la nuit et le week-end sous les ponts, sur des parkings publics ou le long des voiries (ex :



Emplacement de stationnement
sous le pont de la N90

10 . SECURITE ROUTIERE

10.1 Sécurité et accidents

10. SECURITE ROUTIERE

La question de la sécurité routière à Sambreville est inévitablement liée à d'autres défis auxquels l'entité fait face : sa croissance démographique, la présence de beaucoup d'écoles et d'une population scolaire importante, une part importante des plus de 65 ans et une forte emprise de la voiture.

10.1 Sécurité et accidents

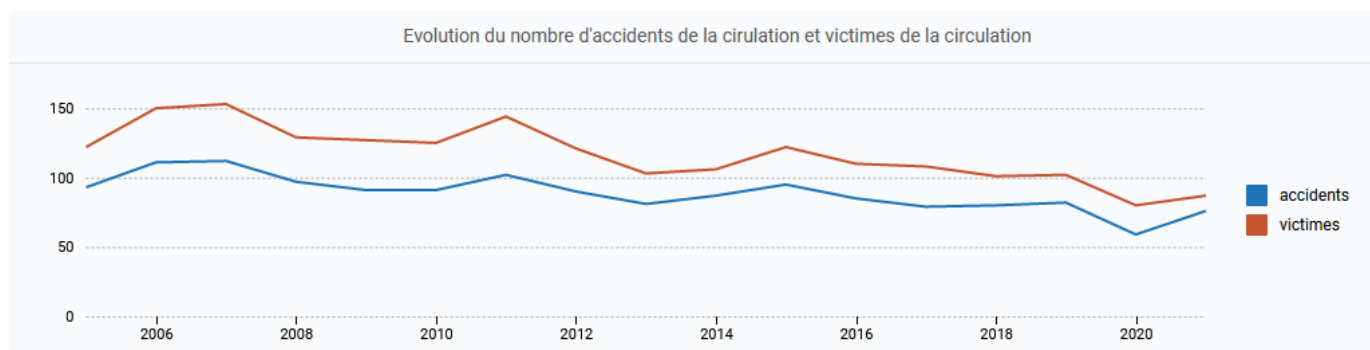
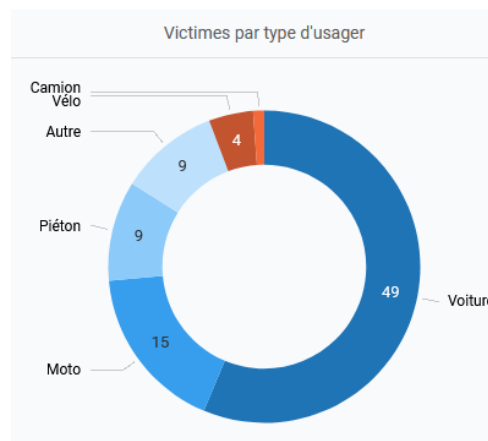
Nombre et typologies d'accidents

Selon Statbel (données 2022), à l'exception d'une baisse significative en 2020 au moment de la crise sanitaire, le nombre total d'accidents à Sambreville est en légère baisse (82 accidents en 2019 contre 76 en 2021). La tendance est similaire concernant le nombre de victimes d'accidents (87 en 2021 contre 102 en 2019). Ce nombre comprend une très nette majorité de blessés légers et très peu de blessés graves ; les victimes les plus représentées sont les automobilistes.

En 2018, les plus de 65 ans représentaient 10,3% des blessés légers, les mineurs 14,7% et les 35-64 ans 46,5% (Aperçu Annuel des Accidents avec Lésions

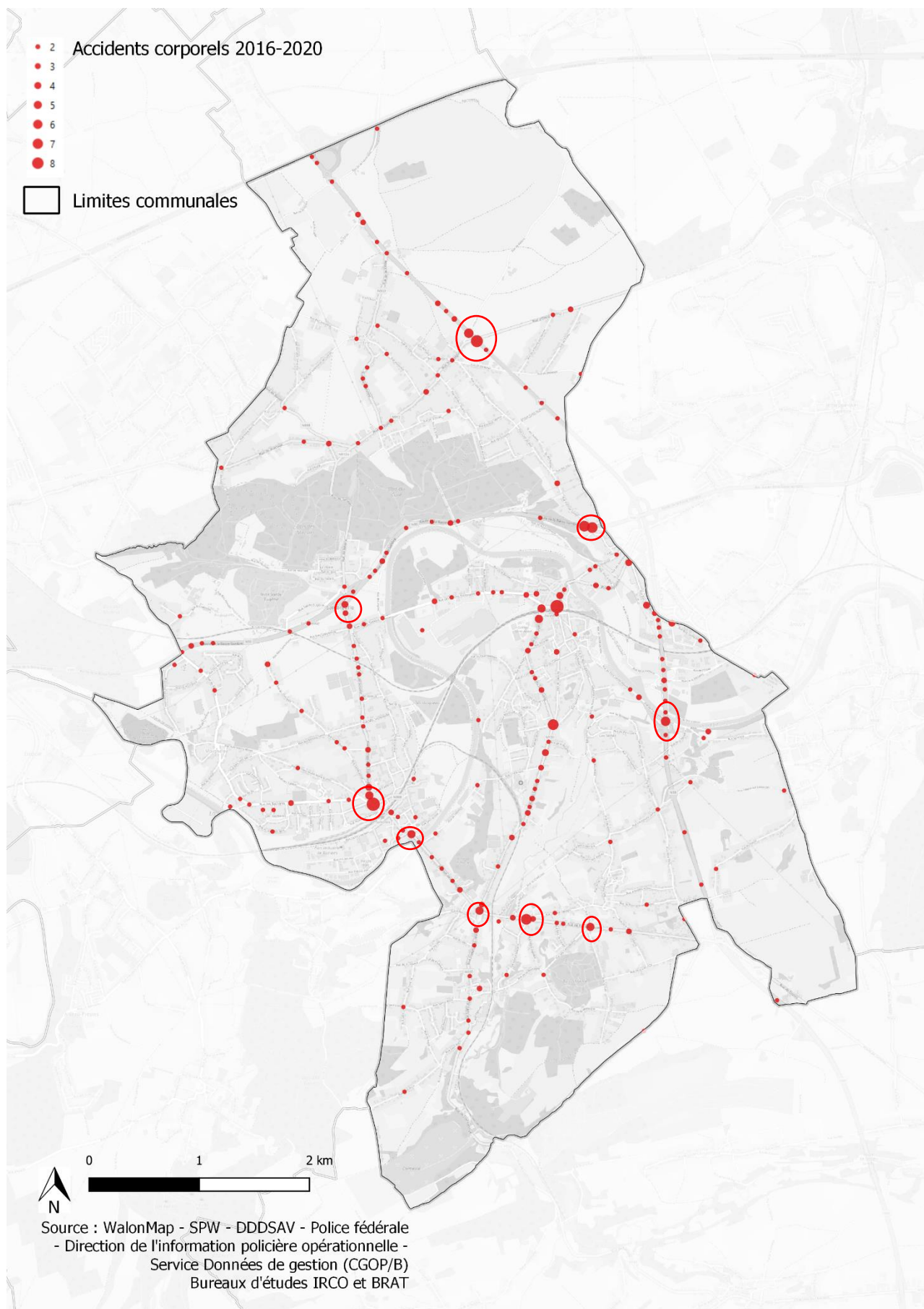
Corporelles, ZP SAMSOM, 2019). Les usagers dits vulnérables (jeunes, seniors) ne sont donc pas à négliger, et les projets de mobilité doivent repenser la place de la voiture sur la chaussée ainsi que la vitesse et le trafic.

Statistiques d'accidentologie
(source : Statbel, 2022)



10 . SECURITE ROUTIERE

10.1 Sécurité et accidents



Accidents corporels 2016-2020

10 . SECURITE ROUTIERE

10.1 Sécurité et accidents

Lieux et situations accidentogènes

Les nationales et principaux axes, lieux de la plupart des accidents

Assez logiquement, les lieux les plus accidentogènes sont ceux où le trafic est le plus important et ceux les plus propices à la prise de vitesse (axes rectilignes), soit les nationales et autres grands axes de liaison. Les statistiques (voir carte) ainsi que la police de Sambreville témoignent de la dangerosité particulière des nationales qui traversent le territoire (en particulier la N930 et la N988) où ont lieu le plus grand nombre d'accidents. D'autres axes de liaison sont également concernés tels que la rue des Bachères et la rue du Chesselet à Tamines ou encore la rue des Glaces Nationales et sa prolongation jusqu'à la gare d'Auvelais. Cet axe est toutefois visé par un projet de réaménagement de Boulevard Urbain dont un des objectifs est la sécurisation routière.

Des carrefours dangereux, des points noirs

Certains carrefours représentent également un enjeu d'insécurité à la fois pour les usagers vulnérables et les automobilistes à Sambreville.

L'importance des flux, le manque de visibilité, le non-respect des priorités ou l'absence de cédez-le-passage, etc. en sont la cause. Les carrefours les plus accidentogènes à Sambreville sont les suivants :

- Le carrefour à Velaine entre la N912 et la N98 : ce carrefour a été récemment réaménagé en rond-point ce qui contribue à sa sécurisation. Il conviendra d'analyser au regard des futures statistiques d'accidentologie si l'effet sur le nombre d'accident est visible (les statistiques présentées ici incluant une période antérieure au réaménagement) ;
- Le carrefour entre la rue F. Sarteel et la N90 où malgré le feu, l'insertion depuis et vers la nationale reste dangereuse ;
- Le carrefour entre la rue des Bachères et la N988 au sud de la place du Jumelage : un mini-giratoire y a été installé sous forme de test et semble porter ses fruits selon les autorités. Cependant, il ne comporte, en l'état, pas de dispositifs pour les piétons, PMR et cyclistes ;
- Le rond-point au niveau de la rue de la Station et de la place Saint-Martin : malgré l'aménagement



Réaménagement du carrefour entre la N912 et N98 à Velaine en rond-point

Test de giratoire en cours entre Bachères et N988 à Tamines



10 . SECURITE ROUTIERE

10.1 Sécurité et accidents

de ce carrefour en rond-point il y a quelques années, le lieu reste très fréquenté et par différents types d'usagers et assez complexe dans sa configuration ;

- Le croisement entre la N988 et la N930, les deux principales nationales de Sambreville : ce carrefour draine une circulation importante et n'a pas fait l'objet de réaménagement depuis le dernier PCM ;
- Le carrefour entre la N930, l'avenue du Cimetière et la rue Radache qui reste un point noir malgré l'aménagement d'un trottoir traversant rue Radache ;
- Les carrefours le long de la rue de Fosses, en particulier le carrefour avec la rue Grande Pierrère et celui avec le Try Joli qui a, pour sa part, bénéficié d'un réaménagement récent en vue de le sécuriser (les futurs chiffres d'accidentologie permettront d'évaluer l'efficacité de cet aménagement) ;
- L'échangeur entre la N98 et la rue de Pont-Sainte-Maxence ainsi que celui entre la N98 et la rue Bois Sainte-Marie.



Carrefour entre la N988 et N90 à Falisolles – important point noir en matière de sécurité routière

Les ponts, lieux de rupture dans le cheminement des modes doux

Bien que les ponts permettent de connecter les différentes parties d'Auvellais et Tamines, ils représentent à Sambreville une rupture dans le cheminement piétons et cyclistes et un enjeu de sécurité pour les usagers les plus vulnérables.

Les passages à niveaux

Une majorité des croisements avec le rail se fait de manière sécurisée en-dessous ou au-dessus des voies. La commune compte tout de même 4 passages à niveau (PAN) sur son territoire : rue Haute, rue de Velaine, rue de Fleurus et sur la N988 (route de Fosses). Ces carrefours constituent des points d'attention en matière de sécurité routière.

Les PAN sont équipés dans dispositifs de sécurité conforme aux prescriptions légales : système de fermeture partielle, signal sonore (dispensé de fonctionnement de 21 à 7h, un signal routier et lumineux de chaque côté du PAN).

Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires (INFRABEL) a pour objectif de supprimer un maximum les croisements physiques entre les voies



Passage à niveau à Tamines (N988)

10 . SECURITE ROUTIERE

10.1 Sécurité et accidents

et la route car les comportements aux abords des PAN restent dangereux. Des informations récoltées dans le cadre de cette étude, les PAN de Sambreville ne font pas actuellement partie des chantiers planifiés pour fermeture.

D'autres configurations localement dangereuses

Les observations de terrain et résultats d'enquêtes ont également permis d'identifier d'autres lieux dont la configuration peut être considérée comme dangereuse, notamment pour les usagers faibles, et ce malgré l'absence de statistiques réelles d'accidents. Les lieux suivants peuvent ainsi être ciblés :

- Le croisement rue du Roi Albert / rue du 22 Aout : malgré l'élargissement du trottoir, la configuration de ce carrefour et de la traversée reste dangereuse, surtout vu la proximité de l'école ;
- Le croisement rue des Bachères / av. Gochet en raison de la mauvaise visibilité (courbe) et de la configuration du carrefour ainsi que l'absence de traversée piétonne ;
- Les rue Hicguet et Félix Willy dont les dispositifs

de sécurisation et de marquage sont peu nombreux et/ou visibles, d'autant qu'elles accueillent plusieurs infrastructures scolaires ;

- On peut également noter la dangerosité de l'entrée dans Arsimont à proximité directe des habitations à partir de l'autoroute (au niveau de la Rue Lieutenant Lemerrier) : aucune transition n'est prévue entre l'axe à grande vitesse et l'entrée dans la commune.



Croisement Bachères
– Gochet à Taminés

10 . SECURITE ROUTIERE

10.2 Vitesse de circulation

10.2 Vitesse de circulation

Des voiries rectilignes, favorisant les prises de vitesse

L'Aperçu des Infractions Routières de la Zone de Police SamSom (1^{er} semestre 2021) fournit quelques données sur les infractions liées à la vitesse qui sont de loin les plus nombreuses dans l'entité par rapport aux autres types d'infractions routières (stationnement, alcool, drogues ou GSM au volant,...). Parmi les infractions de vitesse relevées y compris sur les voies rapides, il s'agit très largement du non-respect de la limite de 50 km/h (plus de 40 % des infractions), puis de la limitation à 90 km/h (près de 30 %) et enfin de la limitation à 30km/h (17 %), pour laquelle les aménagements sont d'autant plus cruciaux afin de la faire respecter. La majorité des excès de vitesse sont observés en journée, pendant la semaine dans plus de 75 % des cas et le weekend dans 18,5 % des cas.

Dans la série d'endroits stratégiques contrôlés par la police dans le cadre des données collectées par la ZP SamSom en 2021, les axes les plus concernés par les infractions de vitesse sont la N90 à Auvelais

direction Namur (893 infractions sur un total de 2260), ainsi que la N98 à Velaine-sur-Sambre et à Arsimont direction Ligny (respectivement 625 et 432 infractions).

Selon les statistiques de circulation de la Police Fédérale (verkeersstatistiek.federalepolitie.be), on note cependant une division par 4 du nombre d'infractions liées à la vitesse entre 2018 et 2022, passant de 12 249 à 3 736. Les plus fréquentes sont celles qui dépassent de 10 à 20km/h la vitesse autorisée (plus de 63% du nombre total d'infractions de vitesse).



Radar fixe situé rue du Tram à Velaine



N930 à Auvelais : vitesse autorisée réduite à 50km/h mais voirie rectiligne favorisant la prise de vitesse

10 . SECURITE ROUTIERE

10.2 Vitesse de circulation

Dans le cadre du marché public « Voitures connectées – FCD », la Région wallonne a communiqué des données concernant les vitesses pratiquées sur le territoire. Il s'agit de Floating Car Data fournies par Be-Mobile via sa plateforme « Flowcheck ».

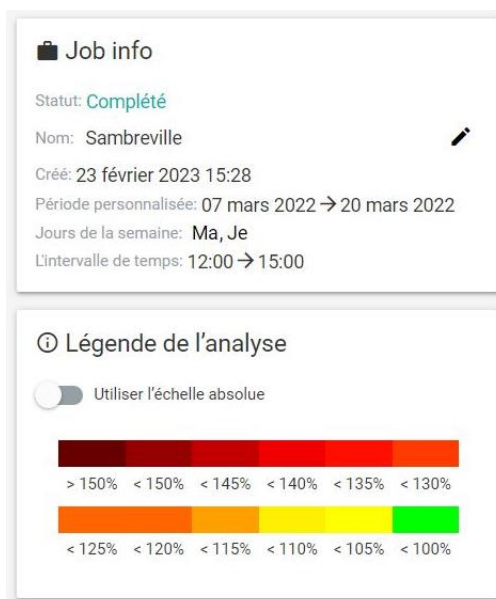
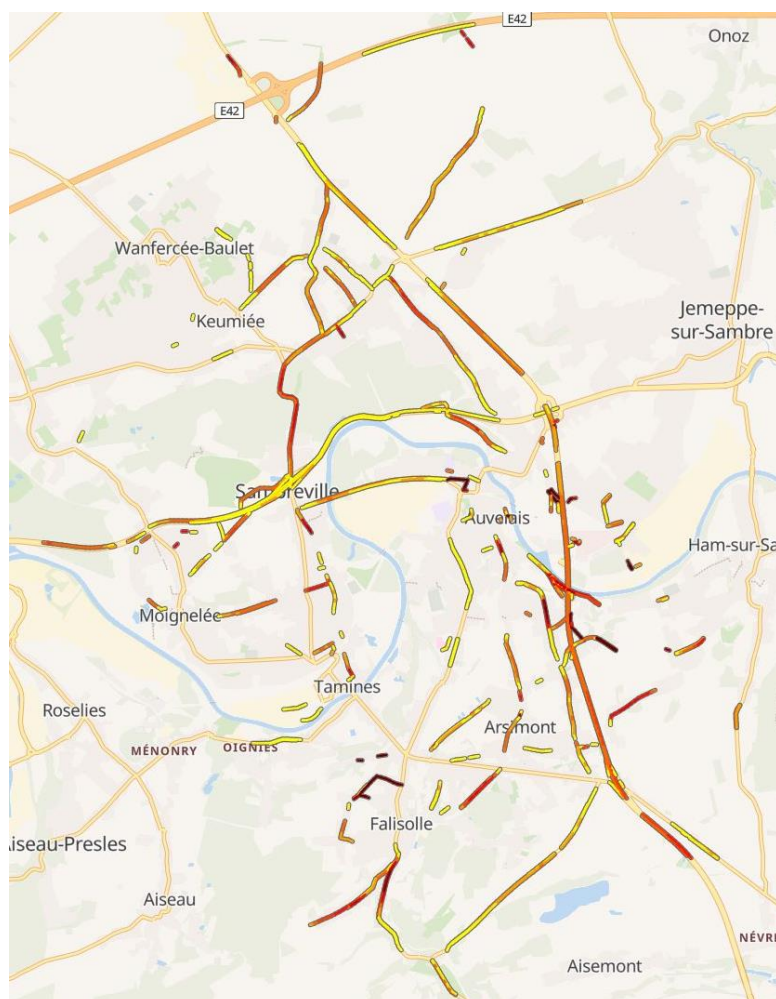
Ces données FCD « sont issues de capteurs intégrés à certains véhicules connectés. Il s'agit des véhicules équipés de la technologie « Probe Vehicle Monitoring », qui génère des données de position, de freinage, de déclenchement d'airbag, etc ». Un des outils disponibles dans le cadre du marché FCD « permet des comparaisons historiques et anonymisées remontant à 3 ans ». Dans ce chapitre, il s'agit de comparaisons historiques des vitesses pratiquées à Sambreville.

L'outil présente certaines limites. D'abord, l'échantillon n'atteint que 4 à 6% du trafic mais il grandit d'année en année et se diversifie.

L'échantillon peut donc s'avérer trop faible dans sur certaines voiries de desserte locale. Ensuite, les données sont extraites en sélectionnant une zone d'analyse de 10kmx10km ou 25kmx25km, ce qui limite la connaissance des destinations des véhicules à ces zones sélectionnées.

La carte illustrée ci-dessous met en évidence les tronçons de voirie sur lesquels des excès de vitesse ont été pratiqués pour une période jugée représentative par les bureaux d'études et la cellule cartographie de la Direction de la Planification de la Mobilité (SPW) : les mardis et jeudis entre le 7 et le 20 mars 2022 entre 12 et 16h (en journée et en dehors des heures de congestion).

Les résultats appuient les constats énoncés juste avant : excès de vitesse pratiqués à Sambreville et voiries rectilignes favorisant les prises de vitesse.



FCD : analyse des vitesses pratiquées à Sambreville. Source : flowcheck.be-mobile.biz

Entrées d'agglomération et effets de porte

Différents types d'aménagements servent à marquer les entrées dans des zones plus apaisées et faire « effet de porte » et permettent d'assurer la sécurité routière, notamment en modérant les vitesses. Ces aménagements ou dispositifs ralentissant la vitesse peuvent être soit surélevés (coussin, plateau, ralentisseur de trafic) soit modifier le tracé de la route (dévoisement, rétrécissement, ilot).

Un bon exemple de ce type d'aménagement à Sambreville est le récent aménagement de la N930 à Falisolles qui marque l'effet de porte (alternance du stationnement), ralentissant le trafic et annonçant le centre. Ce type d'aménagement reste toutefois encore trop peu présent à Sambreville.

Or, le passage de grands axes dans les centres ou à proximité de pôles générateurs de déplacements est générateur d'insécurité. Les entrées d'agglomération suivantes mériteraient ainsi d'être mieux marquées : la place du Jumelage (Tamines), les abords au nord de la gare à Auvellais et le passage dans Velaine de la N912.

Ressenti des usagers

Globalement les usagers ne sont pas satisfaits des dispositions prises pour limiter les vitesses (55% d'insatisfaits contre 23% de personnes satisfaites). Les plaintes portent notamment sur l'absence de dispositifs ou sur les dispositifs existants (trop haut, mal placés, sans effet...). Les personnes interrogées sont près de 70% à estimer qu'il existe un problème de respect des vitesses à Sambreville.

Réaménagement de la
N930 à Falisolles marquant
l'effet de porte



10.3 Actions de sécurisation

10.3 Actions de sécurisation

Des nouveaux aménagements en faveur de la sécurité routière

La commune de Sambreville a investi dans les endroits les plus stratégiques en déployant bon nombre de trottoirs traversants dans les centres-villes, en réaménageant les carrefours (ex. giratoire à côté de place du Jumelage en test, ronds-points aménagés de part et d'autre de la rue de la Station à Tamines et au croisement entre la rue du Tram et la N98), en réaménageant certains tronçons de voirie comme la rue J.J. Merlot à Falisolle, en mettant en place des sens uniques limités (SUL), etc.

Face à la dangerosité de certains axes-clés, des dispositions ont été prises pour contrôler les dangers de la circulation. La rue de Fosses, qui lie Falisolle à Arsimont, est limitée à 50 km/h au lieu de 70 km/h depuis 2020 suite à de nombreux accidents.

Des activités de prévention

La police est un acteur important de la sécurité routière à Sambreville. Elle mène des actions à la fois de sensibilisation auprès de différents publics et de

prévention : contrôle des infractions de vitesse par radars fixes, campagne Bob, MSR, activités pédagogiques avec les écoles.

La sécurité routière aux abords des écoles est détaillée dans le chapitre sur la mobilité scolaire.

IV

ELABORATION D'INDICATEURS

1. Indicateurs

Dans le but d'évaluer régulièrement la politique de mobilité communale, une liste d'indicateurs a été élaborée. Ils se basent sur les objectifs de répartition modale préconisés par la vision FAST et sur les recommandations de la Cémathèque n°38 du SPW.

Ces indicateurs permettront également à la Commune d'évaluer la mise en œuvre de son PCM lors des comités de suivi du PCM.

Dans la phase 2, des objectifs stratégiques seront définis et accompagnés de valeurs cibles à atteindre à l'horizon de 10 ans en distinguant :

- des indicateurs de réalisation (par ex : km d'infrastructures cyclables à réaliser, nombre de points noirs à résoudre, nombre d'élèves à toucher par des actions de sensibilisation...);
- des indicateurs d'impact (par ex : effets sur le choix modal, flux de piétons dans une rue commerçante, fréquentation d'un itinéraire cyclable, évolution de la charge de trafic ...).