Plan Communal de Mobilité de Sambreville

Phase 2 : Objectifs stratégiques

Projet de rapport final

Mars 2024

Sambreville
la chaleureuse

Wallonie
mobilité infrastructures
SPW

brat
explorer la ville.

m-tech
Group

Suivi de la mission		
Version du document	1	
Date du document	Mars 2024	
Statut du document	~~Travail,~~ Temporaire ~~ou Final~~	
Personnes de contact	Ville de Sambreville	Pierre Petit
	SPW Mobilité et Infrastructures	Damien Tobie
Auteurs du rapport	BRAT	Anne Cornet (Chef de projets) Clémence Francotte - Marie Stotz 45 rue Dautzenberg B – 1050 Bruxelles Tel : 02/648.67.70 Fax : 02/640.47.23 www.bratprojects.be
	M-tech Wallonie	Clémence Gourgue (Chef de projets) Marion Dufour Route de Hannut, 55 à 5004 BOUGE (Namur) T +32 (0)81 22 60 82 https://www.m-tech.be/

TABLE DES MATIERES

1. Introduction et méthodologie 8

1.1. Evolution et étapes préalables 8

1.2. Méthode 9

2. Enjeux du territoire 11

2.1. Cadre en vigueur 11

Cadre international et européen 11

Cadre régional 11

Cadre supra-communal 13

Cadre communal 15

Territoires voisins 16

2.2. Projets de développement et d'infrastructures 17

… Sur le territoire communal 17

… Sur les territoires voisins 18

2.3. Rappel des aspects territoriaux 19

Préambule 19

Sambreville, une localisation préférentielle entre Namur et Charleroi 19

Des axes structurants régionaux, nationaux et internationaux 19

Le relief 19

La Sambre 19

Le RAVeL 19

Les chemins de fer 19

Les zones forestières et agricoles 20

Les ZAE 20

Les zones urbaines 20

3. Objectifs stratégiques du PCM 22

3.1. Introduction et principes 22

3.2. Objectifs stratégiques par modes 23

RESEAU PIETONS & PMR 23

RÉSEAU CYCLABLE 25

RÉSEAU TRANSPORTS EN COMMUN 28

RÉSEAU ROUTIER 30

3.3. Objectifs stratégiques par thématiques de mobilité 32
GOUVERNANCE 32
MOBILITÉ SCOLAIRE 33
CADRE DE VIE 36
INTERMODALITÉ ET SERVICES DE MOBILITÉ 37
STATIONNEMENT 40
SÉCURITE ROUTIÈRE 43
TRANSPORT ET INTERMODALITÉ DES MARCHANDISES 47
3.4. Tableaux de synthèse des objectifs stratégiques 49
Objectifs stratégiques par modes 49
Objectifs stratégiques par thématiques de mobilité 50

GLOSSAIRE ET ABREVIATIONS

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)
ADL	Agence de Développement Local
AVIQ	Agence pour une Vie de Qualité (SPW)
BEP	Bureau Économique de la Province de Namur
CCATM	Commission Consultative de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité
CeM	Conseiller en Mobilité
CHRSM	Centre Hospitalier Régional Sambre et Meuse
CPAS	Centre Public d'Action Sociale
Crac's	Centre Culturel Régional de Sambreville
DPC	Déclaration de Politique Communale
EICA	Ecole Industrielle et Commerciale d'Auvelais
FAST	Fluidité, Accessibilité, Sécurité, Santé et Transfert modal
GRACQ	Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens
IC (train)	Ligne InterCity du réseau SNCB
INFRABEL	Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge
Mobilesem	Agence de Mobilité de Charleroi Métropole
PAE	Parc d'Activités Économiques
PCM	Plan Communal de Mobilité
PIC	Plan d'Investissement Communal
PIMACI	Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité
PL	Poids Lourd
PMCM	Plan de Mobilité de Charleroi Métropole

PMR	Personne à Mobilité Réduite
PST	Plan Stratégique Transversal
RAVeL	Réseau Autonome des Voies Lentes
SAMERA	Site industriel à Tamines
SNCB	Société Nationale des Chemins de fer Belges
SPAQuE	Opérateur spécialisé dans l'assainissement des sols pollués au service de la Wallonie
SPW	Service Public de Wallonie
STOP	Stappers (piéton), Trappers (cyliste), Openbaar vervoer (transports en commun), Privé-vervoer (transports privés)
SUL	Sens Unique Limité
TC	Transports en Commun
TEC	Opérateur wallon de transport bus
Tous à pied	ASBL de défense des piétons
VAE	Vélo à Assistance Électrique
VL	Véhicule léger
ZAE	Zone d'Activités Économiques
ZP SAMSOM	Zone de Police de Sambreville et Sombreffe

1. Introduction et méthodologie

1.1. Evolution et étapes préalables

Le présent document reprend les résultats de la deuxième phase du Plan Communal de Mobilité de Sambreville, à savoir la définition des objectifs. Ces objectifs visent à énoncer la vision souhaitée pour la commune en matière de mobilité.

Cette étape suit la première phase du PCM composé des documents 1/A Bilan de l'ancien PCM et 1/B Diagnostic de la situation actuelle du territoire.

La troisième phase qui succèdera à celle-ci, consistera en un plan d'actions à mettre en œuvre pour atteindre les ambitions souhaitées et définies dans le PCM.

Le diagnostic a mis en évidence, entre autres :

› Des hypercentres apaisés et l'opportunité du RAVeL et des sentiers pour les déplacements actifs ;

› une prise en compte grandissante des besoins des piétons et des cyclistes ;

› les points noirs des ponts et des nationales pour les déplacements à pied et à vélo ;

› un réseau de transport en commun par bus qui vient d'être redéployé ;

› un réseau ferroviaire qui dessert 2 gares, qui lie Namur et Charleroi (sans liaison directe vers la capitale) et des navetteurs (train) qui vont vers l'école et le travail (diminution drastique le week-end) ;

› des abords des écoles encore trop peu de visibilité et de sécurité ;

› peu d'alternatives à la voiture individuelle pour se rendre à l'école ;

› les gares comme lieux d'intermodalité (MobiPôle en projet à Tamines, correspondances bus-train assurées en heure de pointe, etc.) et des services de mobilité à développer ;

› une bonne évolution de la hiérarchie du réseau routier depuis l'ancien PCM dans un territoire traversé par les axes primaires ;

› des centres traversés par des axes structurants (réseau régional secondaire) ;

› un entretien variable du réseau viaire, tant sur voiries communales que régionales ;

› de la congestion aux heures de pointe et surtout aux croisements des nationales ;

› un transport de marchandises multimodal (route, eau, fer) sur la dorsale wallonne avec de nombreux pôles générateurs (ZAE, quais, supermarchés, zones agricoles) à gérer sur un territoire dense ;

› du stationnement vélo peu utilisé, à développer et à sécuriser, une offre de stationnement automobile globalement importante, qui constitue un enjeu stratégique dans les centres (zones bleues/payantes). Des pratiques à supprimer : stationnement en alternance et à cheval sur le trottoir. Deux zones de livraison à Auvelais et pas de stationnement longue durée pour les PL ;

› des situations accidentogènes : les nationales, les traversées des centres des carrefours clés dans les centres ;

› des régimes de vitesse cohérents mais peu respectés et peu d'aménagements de type « entrée/effets de porte » aux abords des zones urbanisées.

1.2. Méthode

La deuxième phase du PCM est structurée en deux catégories d'objectifs stratégiques : ceux définit par mode de déplacements et d'autres par thématiques de mobilité.

Les objectifs ont été définis :

› dans le respect du cadre stratégique et règlementaire en vigueur sur le territoire communal (documents communaux et supra-communaux de mobilité et d'aménagement du territoire) ;
› en cohérence avec les objectifs définis dans la vision « Fast 2030 » (cf. 2. Enjeux du territoire) et avec le principe « STOP » qui prône une hiérarchisation des différents modes de transports selon l'ordre suivant : piétons, cyclistes et micro-mobilité (trottinettes, skateboards, rollers, monoroues,…), transports publics et transports privés collectifs (taxis, voitures partagées, covoiturage) et véhicules privés ;
› à partir des objectifs spécifiques à la Commune, tels que définis dans le pré-diagnostic, évalués et adaptés à la suite des conclusions de la phase diagnostic et alimentés par le résultat d'ateliers de cocréation (cf. ci-dessous).

Un ordre de priorité a été fixé pour chaque objectif sur base des constats du diagnostic et en étroite collaboration avec la commune et les acteurs de mobilité, avec l'échelle suivante :

Priorité 1 Priorité 2 Priorité 3

Après avoir été co-construits avec les acteurs stratégiques, les objectifs et ordres de priorité attribués ont ensuite été validés par le comité d'accompagnement (Ville et SPW) et formalisés dans le présent document. Ils relèvent ainsi d'un travail de co-construction transversal.

Les ateliers participatifs ont eu lieu le 12 octobre 2023 à l'administration communale de Sambreville avec différents acteurs concernés par la mobilité (représentants du SPW, Tous à Pied, GRACQ, écoles, zone de secours, CCATM, ADL, AVIQ, CPAS, Mobilesem, CHRSM, TEC, ainsi que des représentants politiques et des acteurs de l'administration).

Les participant.es ont été réparti.es en 4 sous-groupes de travail organisés par thématiques de travail :

› les Modes Actifs,

› les Transports en Commun,

› le Trafic Motorisé

› Le Cadre de vie et la Sécurité

La première partie de l'atelier, tenue en sous-groupes, a consisté à formuler des objectifs, les hiérarchiser par ordre d'importance et les contextualiser au moyen de cartes. Lors de la seconde partie, chaque groupe a restitué aux autres le travail réalisé, récoltant remarques et questions, et a abouti à la formulation d'objectifs prioritaires.







Ateliers de co-création des objectifs, 12/10/2023
(Source : BRAT-M-tech)

2. Enjeux du territoire

Ce chapitre vise à contextualiser les objectifs du PCM de Sambreville dans leur cadre stratégique communal et supracommunal. Il s'agit en effet de les intégrer au cadre législatif en vigueur, de prendre en compte les projets de développement et d'infrastructures ainsi que de se rappeler des aspects territoriaux qui avaient été présentés en phase de diagnostic.

2.1. Cadre en vigueur

Cadre international et européen

Les Objectifs de Développement Durables de l'ONU

Les PCM s'inscrivent dans certains objectifs spécifiques de Développement Durable de l'Organisation des Nations Unies : ce sont l'objectif 11 « privilégier le vélo, la marche ou les transports en commun », et le 13 intitulé « agir maintenant pour arrêter le réchauffement climatique ».

Les objectifs à l'échelle européenne

Ces objectifs de transition écologique ont été pris en compte à l'échelle européenne : l'Accord de Paris (2016) engage l'UE à réduire de 55% ses émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2030, pour ensuite rendre le climat neutre d'ici 2050.

La Stratégie de Mobilité Durable et Intelligente (Commission Européenne, 2020) souligne l'importance de garantir un système de transport « réellement résilient face aux crises futures » et de s'appuyer entre autres sur une numérisation progressive des services pour augmenter l'attractivité des transports en commun et faciliter les reports modaux attendus.

Par ailleurs, la Ville de Sambreville est signataire de la Convention des Maires depuis 2012. Dans ce cadre, les objectifs territoriaux de réduction des GES par rapport à 1990 sont de 55% d'ici 2030, et 80% d'ici 2050. Le Plan d'Action en faveur de l'Énergie Durable et du Climat (PAEDC) formalise cet engagement au niveau communal.

Cadre régional

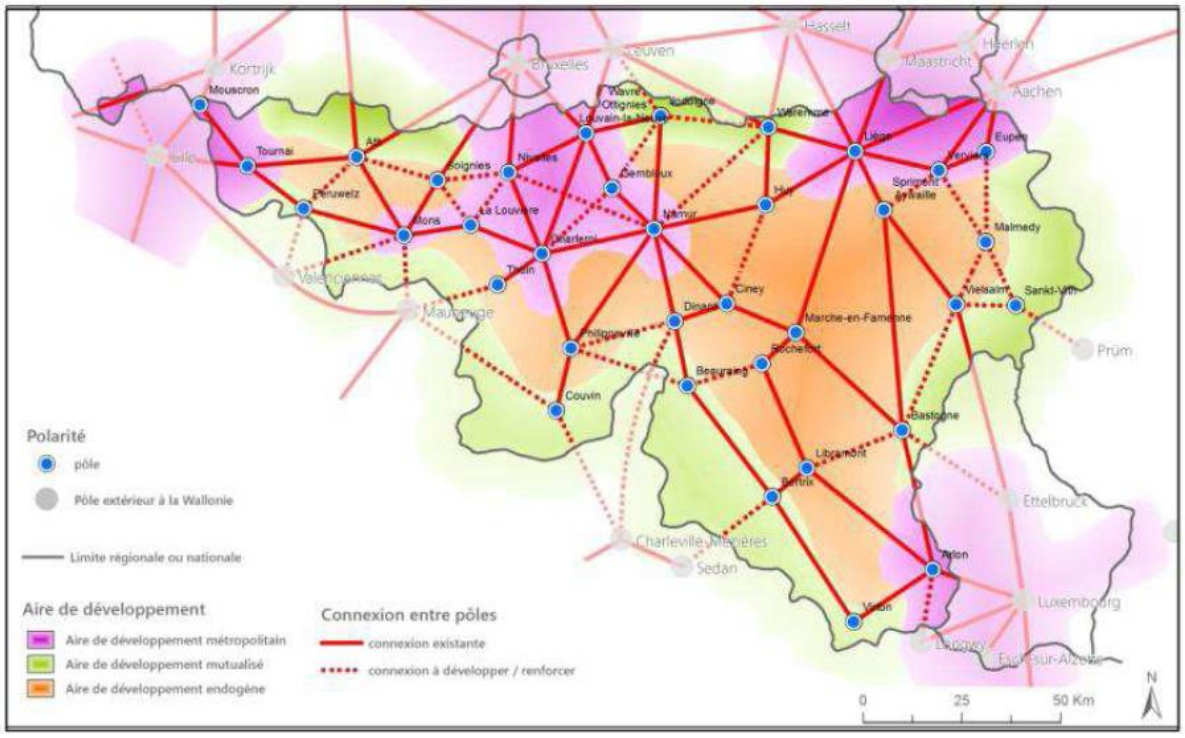
Le Schéma de développement du territoire (SDT)

Le SDT (anciennement schéma de développement de l'espace régional—SDER) propose un ensemble de mesures à moyen et long terme permettant à la Wallonie d'anticiper et de répondre aux besoins futurs de sa population. Tant au niveau local que régional, il doit servir de fil conducteur dans les choix et les priorités fixés pour atteindre ensemble cet objectif commun. Même si un nouveau SDT est en cours d'adoption, les objectifs de l'actuel SDT (ex-SDER) sont toujours d'application.

Sambreville se situe entre deux aires métropolitaines vouées à se renforcer selon le SDT (Charleroi et Namur), afin « d'accroitre le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen » (renforcement des noyaux de mobilité et des liaisons transrégionales et transfrontalières). Le document mentionne également le besoin de s'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités », où le sud de l'axe Sambro-Mosan est cité plus particulièrement dans le cadre de la lutte contre les disparités régionales.

En outre, la cartographie du SDT reprend Sambreville dans un tronçon de « réseau ferroviaire suburbain à développer » dominé par la centralité de Charleroi ; la commune est également concernée par un « réseau

hydrographique majeur » et par un « réseau de TEC ou partagés à développer sur infrastructure routière existante ».



Carte de l'objectif SS.3 « S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités » (Source : SDT wallon, 2019)

La Stratégie Régionale de Mobilité (SRM)

La SRM est une stratégie élaborée en 2 volets pour mettre en œuvre la vision FAST 30 : mobilité des personnes et mobilité des marchandises. Pour chaque volet, des orientations stratégiques et des mesures liées sont définies concernant le transfert modal, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et le rééquilibrage modal des transports notamment.

Les objectifs du SRM Personnes incluent le développement de la voiture partagée pour des communes de plus de 20 000 habitant.e.s, l'organisation d'un réseau structurant sous la forme de « MobiPôles » (gares, espaces publics structurants, parkings P+R…) et de « MobiPoints », et la promotion du travail à distance et du coworking. Des critères de qualité des infrastructures piétonnes et de développement du MaaS (Mobility as a Service) tels qu'une tarification holistique de la mobilité sont également mentionnés.

La SRM Marchandises s'appuie sur trois leviers d'action afin de mettre en place une « mobilité durable » :

- distances et temps des échanges ;
- mode de transport employé ;
- efficacité énergétique et environnementale.

Déclaration de Politique Wallonne 2019-2024

La Déclaration de Politique Wallonne vise, en matière de sécurité routière, la diminution du nombre de décès annuels à 100 décès en 2030, et une « vision zéro » en 2050.

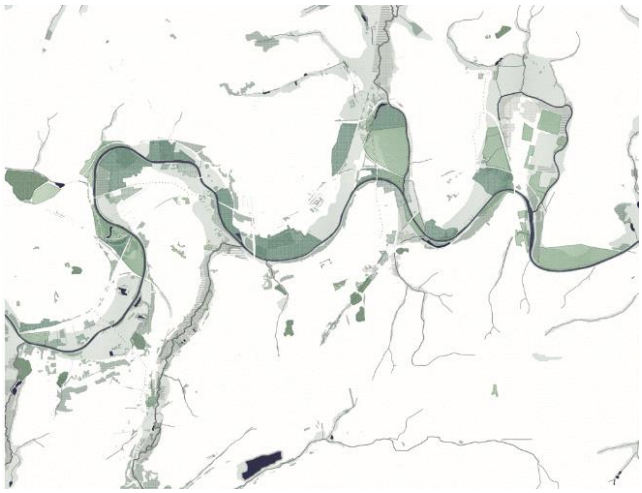
Plans d'actions en matière de mobilité active

La Région wallonne s'est récemment dotée d'un Plan d'Actions Wallonie Piétonne ainsi que d'un Plan d'Actions Wallonie Cyclable. Les objectifs, bien que similaires dans la forme, sont adaptés à l'un et l'autre modes de déplacement. On note ainsi dans les deux cas les objectifs stratégiques suivants :

- Transformation de la gouvernance à plusieurs échelles pour organiser, mettre en place et suivre l'évolution des politiques piétonne et cyclable en Wallonie ;
- Définition de réseaux structurants pour les déplacements utilitaires et récréatifs ;
- Amélioration de la qualité des réseaux piéton et cyclable ;
- Développement d'infrastructures et de services supplémentaires ;
- Développement de la formation et de la sensibilisation ;
- Développement de la communication générique et ciblée.

Cadre supra-communal

Etude du Val de Sambre (Studio Paola Vigano)



Vision du Parc de la Sambre (Source : Studio Paola Vigano)

Cette étude formule trois composantes essentielles du territoire comprenant Sambreville et Jemeppe-sur-Sambre : la « Machine Lucide » (valorisation de l'héritage industriel et de l'économie locale), les « 50 000 habitant.es » (renforcement de la fonction d'habitat, des centralités, de la mobilité douce) et le « Parc de la Sambre » (dépollution des sols, requalification des sites industriels).

Plus spécifiquement, l'étude a mis 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 Tamines, où la végétalisation devra être mise à l'honneur. Ces centralités-clés se concentrent dans la partie sud de Tamines, et sont reprises dans le Projet de Ville de Tamines réalisé par le BEP et Alphaville (détaillé ci-après).

Plan Stratégique du BEP Namur 2023-2025

Les orientations stratégiques du BEP Namur, qui couvre les communes de Cerfontaine, Couvin, Philippeville, Sambreville, Viroinval et Walcourt, comprennent également des liens avec les objectifs de mobilité à Sambreville. La volonté du BEP de « développer l'attractivité résidentielle et économique du territoire (…) tout en préservant le cadre de vie de qualité » met en avant l'importance d'un développement urbain qui prend en

compte la qualité de vie, et fait écho à un objectif complémentaire : aider les communes à développer des « solutions de mobilité alternatives à la voiture ».

Plan de Mobilité de Charleroi Métropole (PMCM) (en cours d'élaboration)

Le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole, qui couvre un total de 30 communes, définit des orientations stratégiques pour 2035 : un report modal cohérent avec les objectifs régionaux (réduction de l'emprise automobile, développement de la mobilité active…), des aménagements au service d'une mobilité vertueuse, l'amélioration de la qualité de vie des habitant.es, un système de transport multimodal sécuritaire, crédible et attractif, l'accompagnement d'une transition dans les pratiques de mobilité, et un report modal du transport de marchandises.

Sambreville fait partie des communes de la première couronne de la métropole de Charleroi. A ce titre, le nouveau projet de plan de mobilité de cette dernière lui associe des parts modales attendues à l'horizon 2035 :

- voiture 67%
- train 15%
- bus 10%
- vélo 6%
- marche 2%

Des changements plus localisés sont aussi à prévoir à Sambreville ou à proximité selon l'avant-projet :

- L'axe de la E42 devrait être renforcé dans l'itinéraire des poids lourds de sorte à réduire les nuisances liées au trafic de transit ;
- Des connexions cyclables sont à développer avec les communes alentours (Farciennes, Aiseau, Jemeppe) ;
- L'offre SNCB devrait être renforcée en termes de fréquence et d'amplitude ;
- L'offre TEC devrait aussi être développée en termes de fréquence et d'amplitude entre Gembloux et Tamines ;
- La création d'un parking de covoiturage supplémentaire sur la E42 est envisagée, s'ajoutant ainsi à un autre parking de covoiturage déjà présent à proximité, ce qui concentrera ainsi ce type de parking au nord du territoire ;
- Sambreville est concernée à court terme (2024-2027) par l'objectif d'élargissement de l'offre de véhicules partagés (installation de minimum 1 station, en tenant compte que minimum 15% de la population sambrevilloise doit se trouver à moins de 500m d'une station) ;
- La reconfiguration du profil de certaines voiries telles que la N90 pour spécialiser l'usage de certaines bandes (bande réservée au covoiturage, aux bus, taxis ou encore au profit des modes actifs) ;
- Les fonctions de « MobiPôles » seront à développer à Auvelais et Tamines ;
- La capacité de stationnement vélo devra en conséquence être augmentée ;
- Sambreville est reprise parmi les communes prioritaires pour la formation et l'élaboration de plans de mobilité scolaires dans les écoles secondaires (entité de Tamines).

De façon générale, l'élargissement de l'offre scolaire (mise en place du premier bassin scolaire de la Fédération Wallonie-Bruxelles à Charleroi Métropole et développement d'un Campus multi-opérateurs) projetée sur le territoire métropolitain est également susceptible d'impacter les mobilités de Sambreville.

Cadre communal

Programme Stratégique Transversal (PST) 2019-2024

Le volet « Etre une commune dont le territoire est aménagé de manière durable » du PST de Sambreville comprend notamment des objectifs quant à la sécurisation des voiries et espaces publics, y compris les rues scolaires, avec des solutions systématiques pour les cyclistes et piétons. Les espaces publics occupent aussi une place majeure dans ce volet ; ils sont associés à une volonté de renforcer leur « caractère convivial et inclusif ». Parmi les actions proposées, on relève ainsi une attention à l'esthétique du paysage urbain (rénovation des façades, mise en lumière des berges de la Sambre) mais également à la qualité de l'aménagement des places et placettes du territoire.

Un autre volet pertinent s'intitule « Etre une Commune où la mobilité se veut respectueuse de tous les usagers » : des actions sont prévues pour améliorer le réseau de voiries et trottoirs (actualisation du cadastre concerné, élaboration de plans annuels, amélioration des liaisons piétonnes…), mais également pour encourager la mobilité douce (amélioration du réseau cyclo-piéton, développement du mobilier urbain pour les vélos, recours au transport scolaire alternatif…) et favoriser les transports publics en réalisant dans un premier temps un inventaire de l'offre de TEC.

Projet de Ville de Tamines (BEP et Alphaville, 2022)

Dans la continuité de l'étude Val de Sambre, le Projet de Ville de Tamines cristallise les objectifs localisés sur la Ville de Sambreville. L'objectif général est ainsi de maîtriser l'étalement urbain tout en redynamisant le centre-ville et en accompagnant les évolutions démographiques à venir. Les sous-objectifs sont les suivants :

- « Faire du centre-ville un quartier habité » : mobiliser les parcs fonciers public et privé, notamment pour y installer de l'habitat en privilégiant Tamines et Auvelais ;
- « Faire place aux modes actifs pour renforcer la qualité de vie » : organisation du stationnement, apaisement de la circulation, privilégier les modes actifs, améliorer la lisibilité du réseau piéton ;
- « Structurer le tissu commercial et actif » : priorité aux commerces de proximité en centre-ville, requalification du PAE « Pré des Haz », redynamisation de la rue de la Station en « repensant le tissu commercial ».

Plan d'Action en faveur de l'Énergie Durable et du Climat (2014)

Comme évoqué dans la section sur les objectifs européens, la Ville de Sambreville s'est engagée, en tant que signataire de la Convention des Maires en 2012, à réduire ses émissions de GES de 55% d'ici 2030, et 80% d'ici 2050 (par rapport aux niveaux de 1990). Le Plan d'Action en faveur de l'Énergie Durable et du Climat formalise les objectifs communaux et propose des leviers d'action notamment dans le domaine de la mobilité : sensibilisation des citoyens et entreprises, mise en place d'un système de véhicules partagés, développer des antennes de télétravail, transfert modal, réduction des vitesses de circulation…

Plan de Cohésion Sociale (2009)

L'axe 4 du PCS s'intitule « retissage des liens sociaux, intergénérationnels et interculturels » et consiste à réduire l'isolement et à stimuler le rassemblement des habitants. Cet objectif s'articule notamment avec les enjeux de vieillissement de la population sur le territoire, et, par extension, à la mobilité des populations plus vulnérables (seniors, bénéficiaires CPAS…).

Déclaration de Politique Communale (législature 2018-2024)

La Déclaration marquait la volonté de la Commune de rendre la mobilité « plus fluide, plus douce et plus propre », au travers d'objectifs-clés : amélioration du réseau de voiries communales, améliorer la qualité du

réseau piéton, favoriser les transports publics, coopérer avec la Région afin d'assurer notamment la sécurité des usagers sur les axes routiers.

Territoires voisins

Le Plan Communal de Mobilité de Namur (2018)

Le PCM de Namur contient entre autres 10 mesures dites « à haut impact », desquelles ressortent une stratégie pour les piétons et cyclistes à l'échelle du grand Namur (extension du plan vélo, sécurisation de lieux stratégiques...), des actions en faveur du développement des axes structurants de transports en commun, une stratégie de gestion de la congestion, des mesures plus localisées concernant l'aménagement des espaces publics, ainsi que des enjeux mis en lumière plus récemment (développement d'une flotte de véhicules partagés, du covoiturage, du stationnement P+R…).

PCM de Gembloux (en cours d'actualisation)

Dotée précédemment d'un PCM depuis 2004, la Commune de Gembloux a récemment initié l'actualisation de celui-ci : les deux premières phases ont été approuvées. Le rapport de phase 2 fait état de 4 intentions transversales (« accessibilité », « convivialité », « sécurité », « effectivité ») et 4 objectifs stratégiques : « choisir la ville et les villages du « quart d'heure » », « soutenir la multimodalité », « améliorer la mobilité scolaire » et « encourager un usage raisonné de la voiture ».

On relève également un point d'attention concernant l'extension du parc scientifique du BEP « Créalys », et en général sur les réaménagements routiers à prévoir pour permettre l'accessibilité multimodale aux parcs d'activité économique alentour (la N912 notamment, qui passe par Velaine-sur-Sambre).

La dernière phase du PCM de Sambreville tiendra compte de l'évolution de l'élaboration de ce PCM.

PCM de Farciennes (en cours d'actualisation)

Le PCM de Farciennes est également en cours d'actualisation. Le projet de rapport final est en phase d'approbation par le Collège communal mais le contenu ne nous a pas été communiqué pour le moment. La dernière phase du PCM de Sambreville tiendra compte de l'évolution de la situation.

Autres PCM

D'autres communes environnantes sont également dotées de PCM réalisés il y a plus de dix ans, et sont ainsi susceptibles de les actualiser prochainement : Fleurus (2002), Aiseau-Presles (2002) et Floreffe (2011).

2.2. Projets de développement et d'infrastructures

… Sur le territoire communal

Projets de développement urbain

- Le **projet de Ville de Tamines** (BEP et Alphaville, 2022), comme présenté dans le cadre en vigueur, découle de **l'Etude Val de Sambre du Studio Paola Vigano** réalisée en 2017-2018. Il vise à maîtriser l'étalement urbain en redynamisant le centre-ville. Ce projet de Ville intègre la transformation de la gare de Tamines en MobiPôle, la rénovation et végétalisation de l'espace public via la transformation des places du Jumelage et de Saint-Martin, ainsi que la construction d'un parking silo sur le site industriel de SAMERA. Par ailleurs, la dépollution de ce site va démarrer en 2025 afin de le réaménager par la suite en logement et commerce.
- Le **projet "Ville+Sambre+Ville"** à Auvelais vise le développement de la rive Est en un nouveau quartier résidentiel (280 logements) et un parc fluvial. Il 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** à Auvelais : restauration et réaménagement de l'ancien parc Ores, au cœur du quartier du Voisin en un véritable parc public. L'inauguration aura lieu au cours de l'année 2024.

Projets d'infrastructures liées à la mobilité

- **Boulevard Urbain du Val de Sambre :** réaménagement rue des Glaces et ses abords (y compris devant la gare), axe de liaison avec le centre-ville, en un Boulevard Urbain, arboré. Ce projet intègre l'aménagement d'un nouveau parking urbain en entrée de ville avec utilisation mixte (parking scolaire en journée et parking public en soirée et week-ends). La fin des travaux est prévue pour Mai 2024.
- Aménagement d'une **passerelle cyclo-piétonne au niveau du pont de Sambre à Tamines** (SPW) : le projet comprend l'élargissement du pont existant ainsi qu'une amélioration des liaisons menant au pont pour les piétons et cyclistes.
- Dans le cadre des PIC-PIMACI 2022-2024, PIC 2019-2021 et projets sur fonds propres, différents projets d'infrastructures ont été mis en place tels que **l'aménagement de zones 20, zones 30 et zones cyclables** sur certaines voiries :
    - À Tamines : rue du Coq, rue du 22 Août, rue du Cadastre en zones 20 et rue Notre-Dame, rue Reine Elisabeth en zone 30.
    - A Auvelais : rues François Sarteel, du Travail et de l'Industrie en zone cyclable, avenues des Anciens Combattants et du cimetière, ainsi que les rues du Rominet, de la Bruyère, de la Pêcherie et d'Arsimont (entre les rues du Pont-à-Biesmes et de la Bruyère) en zone 30.
    - A Arsimont : partie la plus urbanisée de la rue d'Auvelais entre la rue Bourgmestre Evrard et la rue des Ecoles en zone 20, puis entre cette même rue des Écoles jusqu'à la rue Try Joly en zone 30, les rues Lieutenant Lemercier et Bourgmestre Evrard en zone 30 et toujours sur la rue d'Auvelais (entre la rue Lieutenant Lemercier et la rue d'Arsimont à Auvelais) en zone cyclable.
    - A Moignelée : Chaussée de Namur en zone cyclable.
    - A Falisolle : rue de Gau en zone 20 et rues de la Grande Pierrère et d'Hamion en zone 30.
    - A Velaine : rue Hurlevent en zone 30.
    - A Keumiée : rues Reine Astrid et Marcel Auguste Pietquin en zone 30.

- **Réaménagements des places** Saint-Martin à Tamines, de Moignelée, Seuris et du 11 novembre ainsi que des abords de l'Ecole Industrielle et Commerciale d'Auvelais.
- Aménagements rue du 22 Aout : d'un arrêt et abri-bus (par le SRWT), d'un trottoir traversant ainsi qu'une zone 20 (dans le cadre du PIC-PIMACI 2022-2024).
- Le plan d'investissement du projet régional « Commune Pilote Wallonie Cyclable » (PIWACY) intègre plusieurs **aménagements cyclables** : projets de rues cyclables, de chemins cyclo-piétons et de dispositifs ralentisseurs sur un itinéraire cyclable. Pour le moment, sont en cours les aménagements de zones cyclables rue des Auges à Auvelais (avec mise en sens unique limité de la rue, travaux presque terminés), rues Capitaine Fernémont et du Foyer à Tamines (en cours) et rue de la Bachée à Auvelais (travaux prévus fin mars 2024).
- Dans le cadre du projet **« Namur, Province au fil de l'eau »** porté par la Province de Namur, deux sites seront aménagés (fin 2024) sur Sambreville, premièrement à Auvelais, en bord de Sambre vers Jemeppe-sur-Sambre, avec l'aménagement d'un espace multi-fonctionnel, réorganisation du stationnement et sécurisation de la liaison cycle-piétonne, et à Tamines avec l'aménagement de l'ancienne noue de Tamines.
- Des travaux de sécurisation de carrefours et d'aménagements cyclo-piétons sont prévus sur certaines nationales (N90, N988 entre Combattants et Grandes Fontaines) dans le cadre du plan régional « Mobilité et infrastructures pour tous ». Pour l'instant sont en cours, une reconfiguration de l'avenue des Français avec aménagements cyclo-piétons de part et d'autre de la voirie, une liaison cyclo-piétonne boulevard de l'Europe vers le Ravel de bord de Sambre avec marquage de bandes cyclables suggérées et rue Joseph-Jean Merlot (N930) un marquage de bandes cyclables suggérées.
- Aire de camping-car et relais fluvial : A Auvelais une transformation de la halte fluviale en relais fluvial et le développement d'une aire de camping-car sont en cours sur le site des anciens produits chimiques.
- Réalisation du nouveau bâtiment de la police locale à la rue de la Vacherie à Auvelais.
- Un projet FEDER en cours de développement avec le FOREM prévoit la transformation de l'ancienne piscine en centre de formation sur le site ISP (Insertion SocioProfessionnelle) du CPAS à Tamines.
- Un projet de voitures partagées est actuellement à l'étude en partenariat avec Mobilesem.
- Des bornes de recharge pour vélos électriques (11) sont à disposition des citoyens un peu partout dans la commune (sans stationnement sécurisé).
- Un projet de bornes de recharge pour voitures électriques est piloté par le BEP en partenariat avec les autres intercommunales du développement territorial. Ce projet dépend des décisions prises par le cabinet du Ministre Wallon et le SPW.

… Sur les territoires voisins

Sambreville est interconnectée avec les communes limitrophes. Deux projets sur ces territoires voisins sont à prendre en considération dans l'élaboration du PCM de Sambreville. Premièrement, l'Ecopôle de Farciennes situé en bordure de la route de la Basse Sambre va accueillir à termes, sur 150 hectares, plus de 3000 employés d'entreprises du secteur du Développement Durable. Ce nouveau site industriel aura une influence sur les déplacements des sambrevillois. Ensuite, des itinéraires cyclables sont en développement sur le territoire de Jemeppe-sur-Sambre. Ils seront pris en compte dans la conception du réseau structurant.

2.3. Rappel des aspects territoriaux

Préambule

La typologie territoriale de Sambreville peut être décrite comme suit. Une barrière assez marquée d'est en ouest découpe le territoire entre une partie centrale structurée autour de deux centres majeurs et des entités au nord et au sud séparées du centre par des barrières physiques (Sambre, zones forestières, voies ferrées). On retrouve une concentration de la fonction résidentielle et d'importantes zones industrielles situées le long de la Sambre, au centre de son territoire, et des zones agricoles situées principalement au Nord et au Sud de la commune.

Sambreville, une localisation préférentielle entre Namur et Charleroi

Comme le montre le plan de situation ci-après, Sambreville est localisée dans le sillon Haine-Sambre entre les pôles régionaux de Charleroi et Namur.

La commune est composée des entités d'Arsimont, Auvelais, 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.

Des axes structurants régionaux, nationaux et internationaux

Le réseau routier est structuré par des axes primaires (E42, N98, N90) et secondaires (N988, N930), ainsi que par un réseau local de plus petites voiries, ce qui fait de Sambreville un territoire bien connecté et cohérent dans sa hiérarchisation des voiries.

Ces axes structurants représentent néanmoins des barrières territoriales physiques pour les modes actifs à considérer dans l'aménagement des itinéraires piétons et cyclables.

Le relief

En coupant le territoire en deux, la Sambre structure le paysage et la topographie de Sambreville rendant le territoire relativement vallonné. Le relief est identifiable au nord de la Sambre ainsi qu'au sud de la commune par une concentration de pointillés marrons sur la carte ci-après. Ces itinéraires avec des montées abruptes peuvent représenter un frein pour les cyclistes, notamment entre Falisolle et Arsimont ainsi qu'entre le Nord et le reste de la commune.

La Sambre

La Sambre est également, une barrière physique à franchir pour les déplacements.

Par ailleurs, ce cours d'eau navigable au gabarit européen de 1 350 tonnes, est une opportunité pour le transport de fret par voie fluvial. Elle représente aussi une opportunité pour la qualité du cadre de vie (espace avec fonction de séjour en bord de cours d'eau).

Le RAVeL

Situé en bord de Sambre, le RAVeL offre un itinéraire sécurisé, agréable et sans relief pour les modes actifs à valoriser et mettre au centre des réseaux piétons et cyclables structurant.

Les chemins de fer

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.

Le chemin de fer représente une réelle barrière physique non praticable et nécessitant des détours pour le traverser.

Les zones forestières et agricoles

La zone forestière au nord de la Sambre représente à la fois une opportunité pour la qualité du cadre de vie (espace de promenade) et une contrainte pour la mobilité en tant que barrière physique. Visuellement, les zones forestières correspondent aux espaces verts sur la carte « Typologie territoriale » suivante.

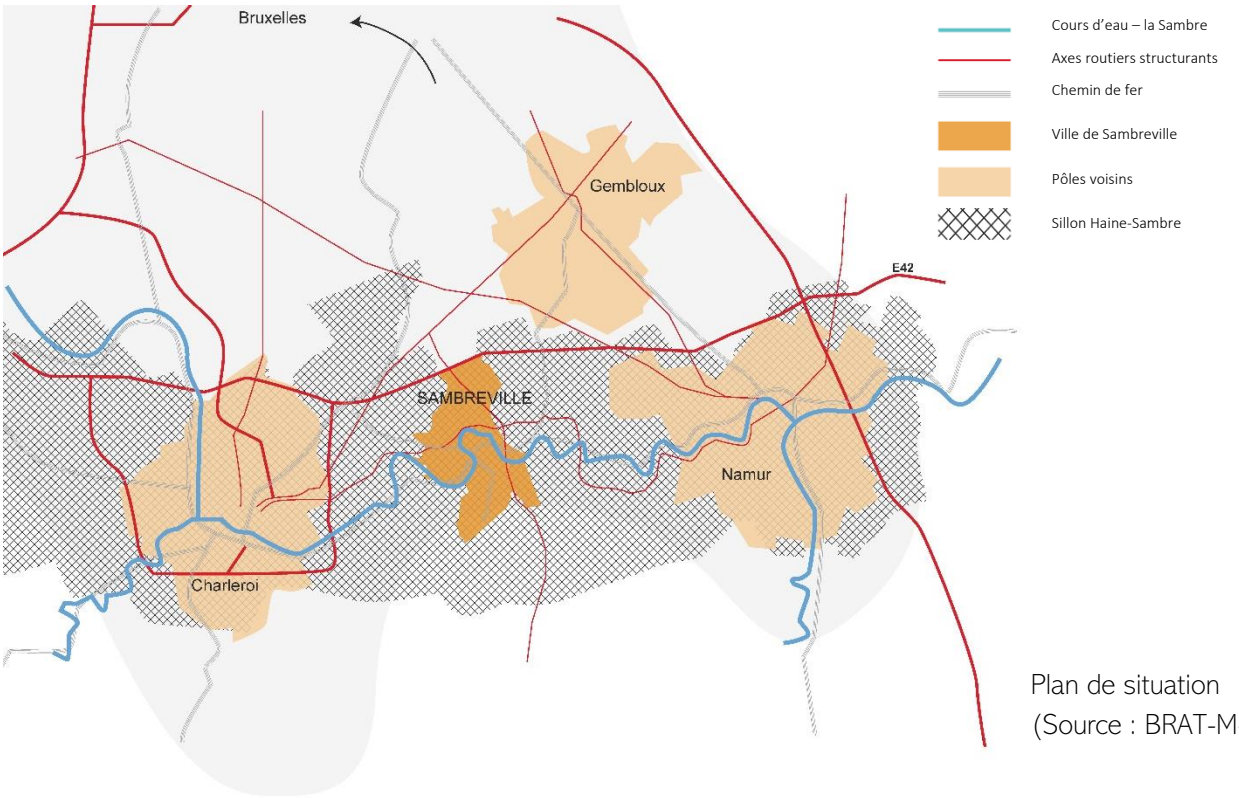
Les zones agricoles sont situées principalement au Nord et au Sud de la commune.

Les ZAE

D'importantes zones industrielles situées le long de la Sambre, visibles en mauve sur la carte, représentent des opportunités socio-économiques pour la commune.

Les zones urbaines

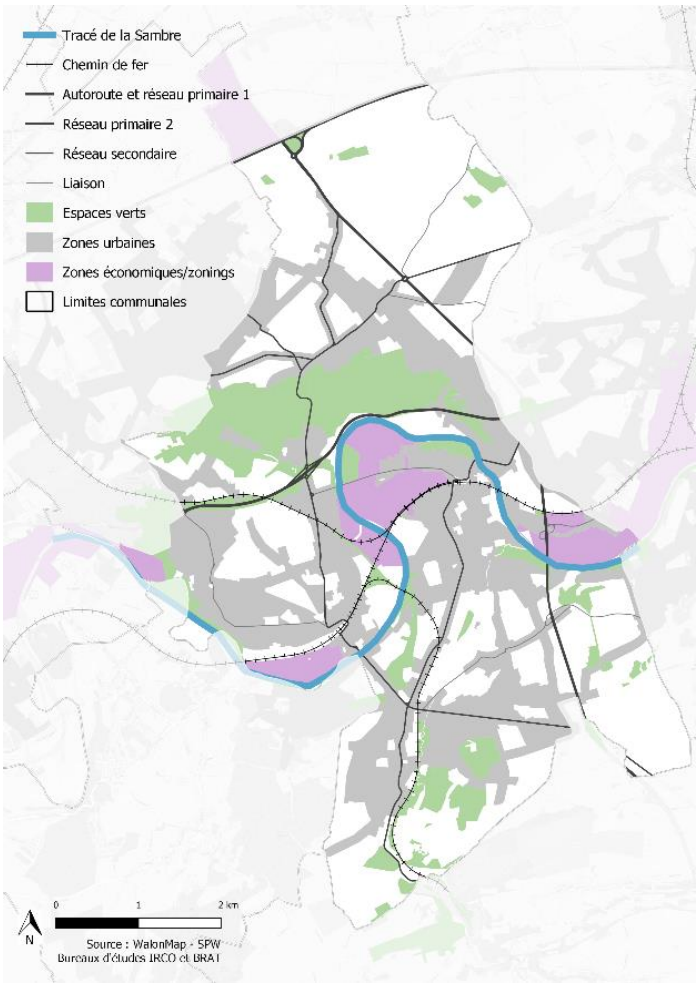
La structure des bâtiments est agencée selon quatre zones urbaines distinctes sur le territoire. La commune compte deux centres urbains que sont Tamines (à l'ouest) et Auvelais (à l'est), scindées par la Sambre au centre. Les entités urbaines au nord (Keumiée et Velaine) sont séparées du reste de la commune par la zone forestière et celles du sud (Falisolle et Arsimont) sont détachées du centre par des zones agricoles, pour Auvelais, et par la Sambre, pour Tamines.



Plan de situation
(Source : BRAT-M-tech,



Pentes de terrain



Typologie territoriale

3. Objectifs stratégiques du PCM

3.1. Introduction et principes

Le présent rapport d'objectifs décline les objectifs par mode ainsi que par une série de thématiques plus transversales, en lien avec la mobilité. Chacun des objectifs définit ci-dessous s'inscrit dans 4 principes fondateurs qui servent de socle à toutes les politiques menées :

1. Garantir la convivialité et l'accessibilité de l'espace
2. Encourager le report modal
3. Assurer la lisibilité, la cohérence et la continuité des réseaux et des aménagements
4. Garantir la sécurité de tous les usagers
5. Viser une bonne gouvernance

Bien que les objectifs soient présentés par mode et par thématique, l'approche proposée se veut multimodale et intermodale, des liens ayant été réalisées entre les différents chapitres.

Par ailleurs, les différents axes de travail complémentaires suivants ont été retenus pour organiser les objectifs présentés :

- L'axe « Réseaux » qui détermine pour chaque mode et chaque politique un réseau cohérent, continu et structuré à l'échelle du territoire.
- L'axe « Infrastructure » qui définit notamment la manière d'aménager les réseaux définis afin de les rendre lisibilité, sécurisant et confortable et de garantir ainsi leur utilisation ;
- L'axe « services » qui vise à proposer des services complémentaires pour favoriser l'usage effectif des réseaux et ainsi encourager au report modal ;
- L'axe des « comportements » qui vise à inciter, sensibiliser, communiquer afin de faire évoluer les comportements de mobilité.

3.2. Objectifs stratégiques par modes

RESEAU PIETONS & PMR

1	Réseau piéton et PMR	Priorité
1.1	Développer un réseau structurant lisible et hiérarchisé	1

…Dans les 2 centres principaux d'Auvelais et Tamines comme zones prioritaires de développement

Ces deux centres concentrent une grande partie des habitant·e·s, équipements, services et commerces de l'entité. Ils concentrent ainsi une grande partie des cheminements piétons. Ils comportent également chacune une gare et de nombreux arrêts de transport en commun, leur conférant un rôle majeur de pôle multi et intermodaux. Ils constituent dès lors les zones les plus stratégiques du réseau piétons et PMR. Au sein de ces centres, les piétons et PMR doivent être considérés comme prioritaires dans tous les aménagements de l'espace public. Par ailleurs, il conviendra de soigner les effets de porte à l'entrée de ces centres afin d'informer les automobilistes de la priorité donnée à ces usagers.
A Auvelais, les nombreux efforts déjà entrepris devront être poursuivis, notamment au niveau du plateau de la gare, de la partie sud du centre et de certaines traversées. A Tamines, une réflexion plus globale devra être menée intégrant la résolution de certains points noirs majeurs tels la place St-Martin, les ponts ou encore la place du Jumelage et ses abords. Des études et projets en ce sens sont en cours (voir chapitre ci-dessus).

…Depuis ces centres vers leurs quartiers périphériques

Afin d'encourager la pratique de la marche pour les déplacements courte distance, il convient également que les cheminements piétons et PMR soient qualitatifs dans un rayon praticable à pied depuis ces centres principaux vers les quartiers voisins. Une zone de 15 minutes à pied a été définies autour des centres comme stratégique dans le réseau piéton à définir. Au sein de cette zone, des itinéraires piétons privilégiés devront être aménagés.

…Dans les centres et pôles secondaires

Outre Auvelais et Tamines, Sambreville a la spécificité de comporter de nombreux centres secondaires comportant encore de nombreux équipements et services (dont des écoles) ainsi que des arrêts de transport en commun. Bien que l'intensité des déplacements piétons y soient moindre que dans les centres principaux, ces zones n'en demeurent pas moins stratégiques à l'échelle du territoire. Au sein de ces zones, les piétons et PRM devront être considérés comme prioritaires dans l'aménagement des places centrales (place Albert 1er à Falisolle, placette de la rue Reine Astrid à Keumiée, place du 11 Novembre à Velaine-sur-Sambre...) et de leurs abords ainsi que des abords des transports en commun et équipements et services (en particulier des écoles).

…Pour relier certains centres et autres pôles d'intérêt

Les distances entre les différents centres de Sambreville sont importantes à pied (souvent près de 45 minutes à une heure). Il n'est donc pas réaliste d'intégrer toutes les liaisons entre centres au réseau piéton structurant utilitaire. Néanmoins, certaines liaisons restent stratégiques au regard de leur urbanisation continue, de la présence de pôles majeurs à l'échelle communale (comme l'hôpital) ou parce qu'elles sont plus courtes et parcourues de lignes de transports en commun. A ce titre, ces liaisons méritent également d'être intégrées dans le réseau structurant piéton-PMR.

…En s'appuyant sur les réseaux structurants existants (RAVeL) et les projets/stratégies établies à l'échelle supra-communal

Le réseau piéton reposera sur les réseaux existants (dont le RAVeL), stratégies régionales (Plan Piéton du SPW) ou supra-communales (Plan de Mobilité de Charleroi-Métropole...).
Le RAVeL offre un itinéraire séparé et ainsi sécurisé, direct et agréable pour les modes actifs et mérite d'être intégré au réseau piéton et PMR structurant pour certains déplacements utilitaires, mais aussi et surtout pour les promenades. Il permet de relier facilement Tamines et Moignelée, mais également Auvelais et Tamines. Il s'agira également d'améliorer les connexions piétonnes depuis/vers le RAVeL (trottoirs et traversées y menant, signalisation…) notamment au niveau du pont vers Tamines, mais également depuis Auvelais (côté ouest ou pont du chemin de fer à l'est). La question de l'éclairage et de l'agrément (mobilier urbain : bancs, poubelles...) du RAVeL sera également considérée afin de favoriser la visibilité, l'esthétique et le confort du cheminement.

1.2 Assurer des aménagements confortables, continus et inclusifs 1

Garantir des déplacements qualitatifs, sécurisés et continus

Cette priorité concerne le bon état, la planéité et la largeur disponible du cheminement piéton, la praticabilité et la visibilité des traversées, l'absence d'obstacle, etc. Elle est cruciale à la pratique piétonne et donc au report modal. Ainsi chaque aménagement devra intégrer les normes et bonnes pratiques en vigueur en la matière. Dans les centres principaux, si de tels aménagements ne sont pas possibles (trottoirs trop étroits par exemple), des alternatives tels zones résidentielles ou zones piétonnes pourront être privilégiées (par exemple rue du Parc à Auvelais).
Hors des centres principaux, en plus de la qualité et sécurité de l'aménagement, la continuité des cheminements doit également être assurée, via la création d'itinéraires ou de boucles piétonnes-PMR.

Garantir l'accessibilité des PMR

Les aménagements récents à proximité du pôle de l'administration communale à Auvelais représentent une avancée considérable. Il s'agira d'étendre cet effort à la gare d'Auvelais et aux parkings de la rue du Pont-Sainte-Maxence en particulier, ainsi qu'en priorité aux autres zones du réseau piéton-PMR structurant de la commune. Des associations comme Tous à Pied ou Atingo peuvent être consultées sur les bons réflexes à prendre en compte.

Tirer parti des venelles, chemins et sentiers

Les venelles et sentiers sont nombreux à Sambreville. Ces cheminements constituent des atouts à valoriser en ce qu'ils sont hors voirie, sécurisés et représentent souvent des opportunités de raccourcis. Il conviendra de veiller à l'entretien de ces sentiers et venelles, à leur confort, à l'accessibilité des PMR etc… afin de proposer des déplacements piétons-PMR séparés et agréables, et de valoriser cet atout du réseau de voiries communales existant. L'éclairage urbain doit également être pris en compte ainsi que les traversées depuis et entre le réseau de venelles.

Résoudre les principaux points noirs

L'objectif de qualité des aménagements piétons et PMR à Sambreville est conditionnée par la résolution de certains points noirs stratégiques à l'échelle du territoire en ce qu'il se trouvent dans les centres d'Auvelais et Tamines à des lieux particulièrement stratégiques. Il s'agit notamment du plateau de la gare d'Auvelais, du franchissement via le pont du chemin de fer à Auvelais, des places St-Martin et du Jumelage à Tamines ou encore du pont au-dessus de la Sambre à Tamines. Ces points font pour certains déjà l'objet d'un projet.

1.3 Promouvoir la marche comme moyen de déplacement et de (re)découverte des sentiers locaux 2

…au moyen d'actions et d'événements

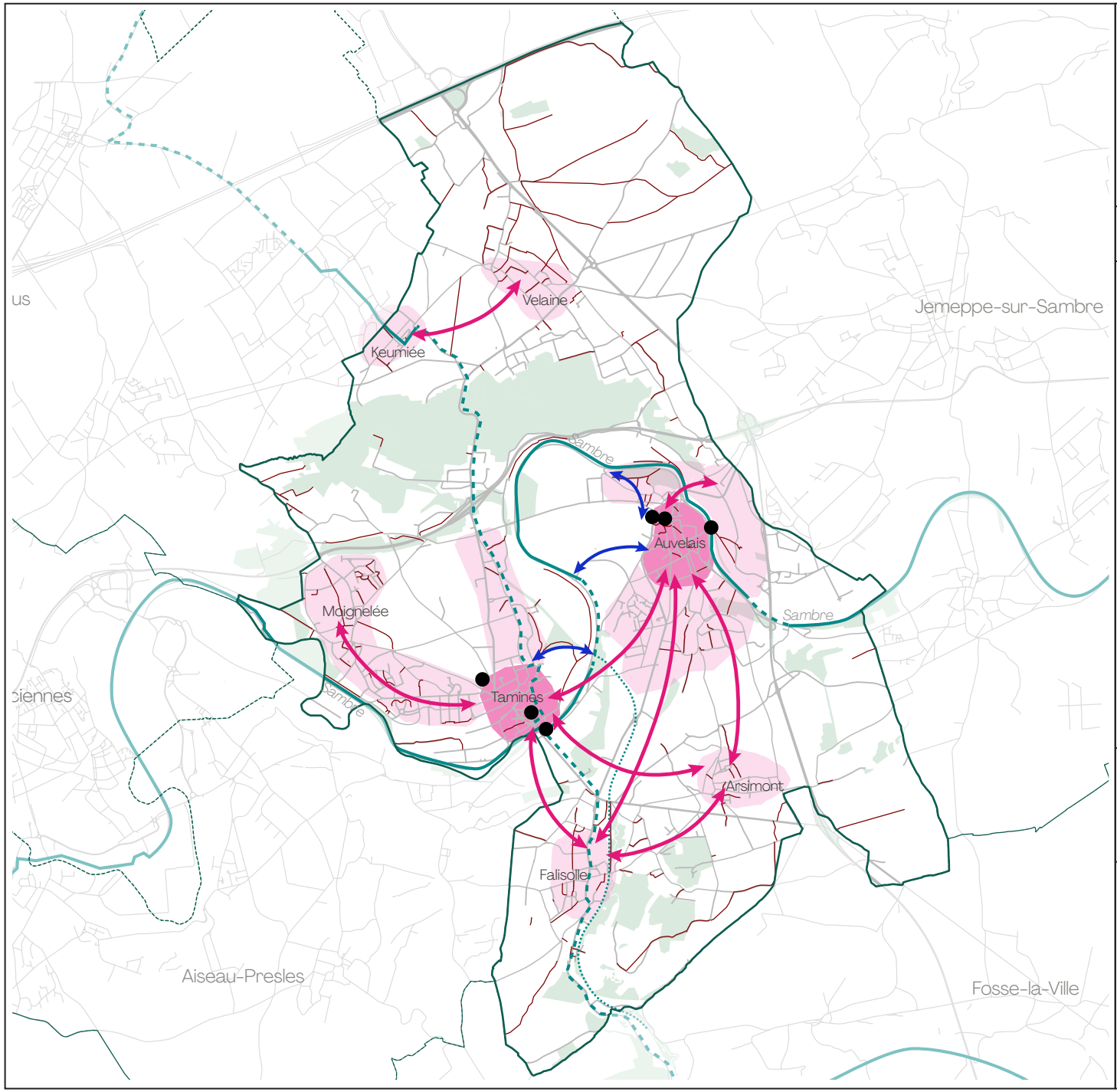
Journées sans voiture, journées découverte des sentiers et venelles, incitants touristiques ludiques, actions auprès du public scolaire (challenges inter-écoles) et professionnel (mise en place de plans déplacements d'entreprises)...
Partenariats à envisager avec les associations de la mobilité active (Tous à Pied, Atingo).

…au travers de campagnes de communication et d'information

Sur les canaux numériques (site internet, page Facebook et autres réseaux sociaux…) et analogiques (journal Communal, toutes-boîtes, affichage dans l'espace public…). Les piétons et PMR étant des usagers vulnérables, la sensibilisation doit viser ces usagers mais également les autres usagers afin de les sensibiliser à l'importance du partage de l'espace public (en particulier dans les centres) et de la sécurité des piétons.

…grâce à la signalétique

Via des panneaux, des marquages, des totems… indiquant le temps de parcours et la distance à pied vers les pôles d'intérêt et signalant les itinéraires piétons privilégiés, notamment à travers venelles et sentiers. Cette signalétique peut être un bon moyen de sensibilisation dans les quartiers périphériques aux centres (à moins de 15 minutes à pied) afin d'indiquer le temps de parcours à pied vers une série d'équipements et d'encourager ainsi l'usage de la marche.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville: Phase 2

Réseau piéton et PMR

- Zones prioritaires pour développer le réseau piéton-PMR
- Zones secondaires pour développer le réseau piéton-PMR
- Connexions piétonnes dans les zones stratégiques à renforcer, développer ou créer
- Connexions piétonnes au RAVeL à renforcer, développer ou créer
- Points noirs principaux dans le réseau piéton-PMR
- Chemins et sentiers piétons
- Itinéraire aménagé du RAVeL
- Chainon manquant du RAVeL (sans aménagement)
- Itinéraire potentiel du RAVeL (identifié par le SPW)
- Espaces verts

Fond de plan

- Chemin de fer
- Routes
- Limites de l'entité
- Limites des communes voisines
- Points d'eau

Source: réalisé au moyen de WalOnMap
Autorisation C17133
Mars 2024
Echelle: 1/100 000e

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Sambreville la chaleureuse

Réalisé par:

brat

m-tech Group

2	Réseau cyclable	Priorité
2.1	Définir et aménager un réseau cyclable structurant…	1

…pour relier les centres principaux, secondaires, les pôles d'intérêt et les communes voisines

L'ambition FAST est de quintupler la part modale du vélo. Le principal frein à cette pratique étant le sentiment d'insécurité, le report modal en faveur du vélo est intimement lié au déploiement d'infrastructures sécurisées. Le PCM de la Ville de Sambreville vise à concevoir un réseau cyclable structurant reliant les zones urbaines, les différents pôles d'intérêt et les communes voisines. Pour concevoir ce réseau, tant les grands axes routiers pour leur caractère direct seront considérés que les petites voiries (sentiers, venelles, chemins) représentant parfois des raccourcis plus sécurisés pour relier les pôles.

Les pôles d'intérêts :

Le réseau cyclable structurant doit comprendre des aménagements de qualité pour assurer des déplacements sécurisés, confortables et agréables pour les cyclistes vers les différents pôles d'intérêt (gares, arrêts de bus, espaces publics, pôles scolaires, sportifs, récréatifs, culturels, touristiques, administratifs, d'emploi, commerciaux...).
Ceux-ci sont représentés de manière indifférenciée par des points de petite taille sur la carte du réseau cyclable.

Les centres secondaires :

Il est également important de veiller à ce que les zones d'habitat plus excentrées telles que l'Ouest de Velaine ou encore le Nord de Moignelée soient intégrées à ce réseau cyclable. La carte ci-dessous illustre les liaisons à assurer entre les centres secondaires.

Les communes voisines :

Les usagers ne limitant pas leurs activités et déplacements au territoire communal, le réseau cyclable structurant doit prendre en compte les pôles d'intérêt des communes limitrophes (notamment le Hall Omnisport de Fleurus, l'Ecopôle de Farciennes, la gare d'Aiseau-Presles, les zones d'activités économiques le long de la Sambre, au Nord de la E42 et à Lambusart, les villages et quartiers qui se situent en continuité du tissu d'habitat de Sambreville comme Oignies, Ham-sur-Sambre ou encore la cité des Acacias, etc.).
Ces liaisons supracommunales sont représentées sur la carte du réseau cyclable.

…en s'appuyant sur et en reliant les aménagements existants dont le RAVeL

Le réseau cyclable se construit en se basant sur les aménagements cyclables existants, en ciblant les chainons manquants entre ceux-ci pour les aménager et en les complétant avec des connexions plus directes.
Situé en bord de Sambre, le RAVeL offre une liaison agréable et sans relief aux cyclistes. C'est un avantage considérable permettant d'augmenter la part modale des cyclistes dans la Ville de Sambreville. Mais son tracé sinueux n'en fait pas un itinéraire direct. Il offre pourtant un itinéraire sécurisé pour les cyclistes à valoriser et à mettre au centre du réseau cyclable structurant. Afin d'en faire un itinéraire de déplacement utilitaire (domicile-travail, domicile-école), il est nécessaire de créer des connexions plus directes avec les centres, d'assurer sa continuité (chaînons manquants) et d'améliorer les connexions cyclables depuis et vers le RAVeL en améliorant : les itinéraires et traversées y menant, la signalisation, l'éclairage, la sécurité...
Des projets d'aménagements cyclo-piétons sur certaines voiries du SPW sont en cours notamment sur la rue Joseph-Jean Merlot, sur l'avenue des Français et sur le boulevard de l'Europe avec une liaison vers le RAVeL (plus d'informations au point "2.2 Projets de développement et d'infrastructure").

…en s'appuyant sur les stratégies et visions supra-communales

Le schéma directeur cyclable de la région wallonne donne des directions dans les aménagements à réaliser en priorité pour consolider le réseau cyclable structurant à Sambreville. Il met en exergue des voiries régionales à haut potentiel ainsi que le RAVeL comme liaisons entre les différents pôles d'intérêts. De plus, les Véloroutes identifiées par la région Wallonne mettent en lumière les itinéraires cyclables structurants existants et projetés du réseau. Premièrement, sont identifiés le RAVeL le long de la Sambre et traversant la commune du nord vers le sud par Falisolle (N988 et N930) et deuxièment, d'autres voies vertes potentielles prioritaires sont projetées notamment le long de la voie ferrée qui partirait du RAVeL au croisement avec la Sambre (proche du CHRSM) vers le sud de la Commune en longeant Falisolle.
De la même manière, le PMCM est une étude supra-communale intéressante de laquelle s'inspirer précisément pour s'assurer de la cohérence dans la continuité avec le réseau cyclable structurant de Sambreville. Les principaux aménagements préconisés concernent la voie cyclable le long de la N90 comme priorité ainsi qu'une amélioration du RAVeL le long de la Sambre. Il est vrai que la voie existante le long de la N90 n'est pas entretenue et mériterait une remise à neuf au vu de sa trajectoire directe entre Jemeppe-sur-Sambre et l'Ecopôle de Farciennes.
Les itinéraires identifiés dans les stratégies supracommunales sont visibles sur la carte du réseau cyclable en pointillés bleus.

…en prenant en compte les barrières territoriales physiques

Pour organiser les déplacements des cyclistes, il faut prendre en considération les obstacles que ceux-ci ont à franchir. C'est ce qui est appelé ici des "barrières territoriales physiques". Les principales à Sambreville sont les suivantes :
- La Sambre : La carte identifie par des petites flèches bleues les traversées de la Sambre existantes (pont de Tamines, rue des Glaces Nationales et passerelle cyclo-piétonne sur le pont ferré à Auvelais). Les flèches bleues pointillées indiquent quant à elles le potentiel de connexion des ponts du chemin de fer qui ne permettent pas la traversée des cyclistes à l'heure actuelle.
- Les grands axes (N90, N988, N930, N98), représentent des barrières difficilement traversables pour les cyclistes.
- Le chemin de fer représente une réelle barrière physique non praticable pour les cyclistes et nécessitant de grands détours pour le traverser. Cette barrière physique est contraignante sur le pont rue Chère Voie (ouest de Tamines) et sur la Sambre entre la ZAE Saint-Gobain et la gare de Tamines. Par ailleurs, le passage de la voie ferrée au cœur de Tamines (pont rue du roi Albert) s'effectue pour tous les usagers (piétons, vélos, voitures) par ce pont, qui est le seul passage reliant le nord et le sud de Tamines. Actuellement très circulé, son réaménagement pour agrandir l'espace dédié pour les modes actifs est conseillé, afin de sécuriser cette traversée et de la rendre plus agréable. D'autre part comme le préconise le projet de ville de Tamines, dans la perspective de la réhabilitation du Pré des Haz et de son insertion dans le tissu urbain, une passerelle pour les modes actifs pourrait être imaginée à l'ouest du Pré des Haz, à l'endroit où l'emprise des voies ferrée s'amoindrit. Elle permettrait une connexion plus directe entre nord et sud et participerait à la requalification de la voie est-ouest qui longe le sud de la voie ferrée.
- Le relief est identifiable au nord de la Sambre ainsi qu'au sud de la commune (concentration de pointillés marrons sur la carte relief présentée dans la partie rappel des aspects territoriaux). Ces itinéraires avec des montées abruptes représentent un frein pour les cyclistes, notamment entre Falisolle et Arsimont.
- La zone forestière au nord de la Sambre

2.2 Garantir des aménagements cyclables de qualité 2

...en comblant les chainons manquants

Le gestionnaire de voirie s'assure d'éviter la rupture des itinéraires cyclables existants. Trois chainons manquants principaux ont été identifiés dans le diagnostic :
- le RAVeL : le long de la Sambre au sud-est d'Auvelais (au croisement avec la N98), le RAVeL s'arrête brutalement sur la rue de Pont-Sainte-Maxence et les chevrons verts présents ne sont pas visibles.
- La rue de Velaine (N988) au croisement avec la N90.
- Le pont de Tamines rue de la Station (N988). Un projet d'élargissement du pont et d'amélioration des liaisons menant au pont pour les piétons et cyclistes est en cours et géré par le SPW.
Connecter entre elles les voies cyclables déjà présentes sur le territoire aux points de disjonctions permet de solidifier le réseau structurant cyclable.

…sur les voiries communales

Dans les nouveaux aménagements, il s'agit de poursuivre la prise en compte des cyclistes sur les voiries communales notamment via l'entretien et la sécurisation des aménagements cyclables existants et via l'installation d'équipements adaptés à leur usage (ex : accès unique aux cyclistes dans les dispositifs ralentisseurs...).

…sur les infrastructures supra-communales

L'autorité communale négocie et demande des interventions et aménagements en faveur des cyclistes aux gestionnaires de voiries supra-communales. En identifiant une stratégie pour le vélo et un réseau cyclable structurant, le PCM permet en partie de légitimer et d'appuyer les demandes de la commune. Ces négociations et discussions sont nécessaires pour les infrastructures suivantes : les grands axes routiers (la majorité des villages est traversée par des voiries régionales), le RAVeL (chaînons manquants, éclairage, etc.), les ponts et les passerelles.

2.3 Promouvoir l'usage du vélo et sensibiliser la population 2

…en organisant des formations et évènements de mobilité

De manière générale, la promotion du vélo se concrétise au contact des citoyens et se crée au travers d'occasions, telles que des événements de mobilité. L'objectif de l'administration communale est d'informer sur les pratiques du vélo et de perpétuer les formations adaptées à chaque public-cible (parents, enfants, travailleur.euse.s...). Dans un premier temps, l'idée est de développer et renforcer le brevet cyclable dans les écoles (ce point est développé dans la partie mobilité scolaire) ou encore d'organiser des ateliers réparation vélo pour les citoyens.

…au travers de campagnes de communication et d'information

Les canaux numériques (site internet, page Facebook et autres réseaux sociaux…) et analogiques (journal Communal, toutes-boîtes, affichage dans l'espace public…) de la Commune sont de bons moyens de communication pour sensibiliser la population à l'usage du vélo. L'intérêt des campagnes de communication est de changer les mentalités en donnant envie de faire du vélo (environnement agréable, sécurisé...) et en promouvant ses avantages (santé, maintien en forme,...) pour intégrer de nouvelles habitudes de déplacement.

…en améliorant la signalétique vélo

Rendre la pratique cyclable plus aisée passe aussi par une signalétique propre. Pour encourager à l'usage du vélo, des panneaux indiquant les temps de parcours pour atteindre le lieu de destination permettent aux autres utilisateurs (notamment automobilistes), de se rendre compte de l'avantage de circuler à vélo. En outre, cette signalétique se doit explicative. Elle informera les cyclistes mais aussi et surtout les autres utilisateurs sur les différences d'autorisations de circulation qu'ont les cyclistes par rapport aux automobilistes (par exemple : l'autorisation de passage au feu rouge lorsque le cycliste tourne à droite, la conduite en sens inverse dans les sens uniques limités...). Ces informations de sensibilisation et cette signalétique donnent davantage envie de prendre son vélo puisqu'elles proposent un itinéraire sécurisé, visible et confortable aux cyclistes.

…au moyen d'incitants

Les incitants permettent de motiver les usagers à passer le pas en choisissant un mode actif tel que le vélo, peut-être dans un premier temps pour leurs déplacements de loisirs (tourisme, sport, promenade), et ensuite pour leurs trajets utilitaires (courses, domicile-travail, etc.). Ces incitants peuvent être financiers via des primes communales par exemple, ou en proposant des services : location vélo, stationnement adapté, douches à destination, etc…

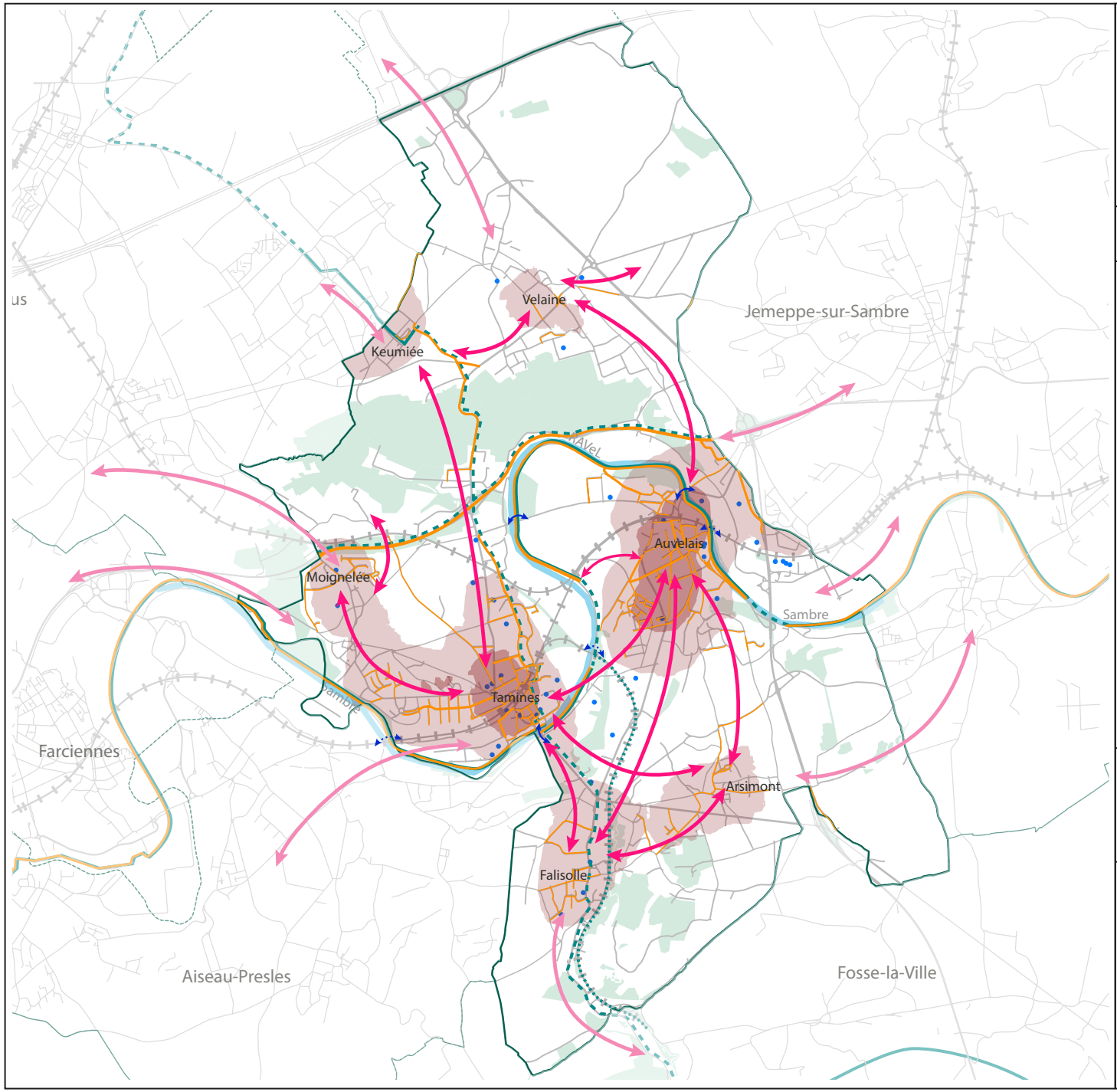
2.4 Tenir compte des besoins des nouveaux vélos et assimilés 2

…en adaptant les dimensions des aménagements cyclables

Les aménagements cyclables doivent s'adapter aux spécificités des nouveaux vélos et assimilés (vélos-cargo, VAE, trottinettes électriques...) dans leurs dimensions, leur fonctionnement, les atouts et contraintes qu'ils représentent. Ces caractéristiques sont à prendre en compte dans la politique cyclable de la Commune au travers de régulations de stationnement, en dédiant des emplacements de stationnement adaptés, en installant des bornes de recharge aux points d'intérêt, en les intégrant dans la sensibilisation... Cet objectif est étroitement lié à ceux développés dans les volets "Stationnement" (Organiser et renforcer le stationnement cyclable) et "Sécurité routière" (Adapter les aménagements aux différents usagers et au contexte).

…en valorisant l'arrivée d'engins de micro-mobilité électrique

La micro-mobilité comprend essentiellement les engins de déplacement électriques qui répondent à des appellations diverses (trottinettes électriques, monoroues, vélos pliants électriques, etc.). Compte tenu de leur portabilité, ils se situent à mi-chemin entre la marche et le vélo et peuvent être des solutions à promouvoir dans les zones urbaines de Sambreville. Les actions à mettre en œuvre, préconisées par la Stratégie Régionale de Mobilité, sont de communiquer sur la qualité des engins de micro-mobilité, développer des formations à la sécurité routière, faciliter l'expérimentation des engins de micro-mobilité par le grand public et les entreprises, rendre les services de transports publics compatibles (véhicules, règlement d'utilisation, consignes à bagages…) avec la micro-mobilité.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville: Phase 2

Réseau cyclable

- Connexions cyclables dans les zones stratégiques à créer
- Connexions cyclables avec les communes voisines à créer
- Ponts existants
- Traversées potentielles de la Sambre
- Aménagements cyclables existants
- Zones en mixité et SUL
- Pôles générateurs de déplacements
- Itinéraire aménagé du RAVeL
- Vision cyclable supra-communale (PMCM, RAVeL)
- Itinéraire potentiel du RAVeL (identifié par le SPW)
- Zones à très forte densité démographique
- Zones à forte densité démographique
- Espaces verts

Fond de plan

- Chemin de fer
- Routes
- Limites de l'entité
- Limites des communes voisines
- Points d'eau

Source: réalisé au moyen de WalOnMap
Autorisation C17133
Mars 2024
Echelle: 1/100 000e

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Sambreville la chaleureuse

Réalisé par:

brat

m-tech Group

RÉSEAU TRANSPORTS EN COMMUN

3	Transports en commun	Priorité
3.1	Développer l'offre et le réseau de transport en commun	1

… en améliorant la performance du réseau existant

Pour assurer un réseau de transport en commun performant, il est important d'assurer sa performance par la fréquence, la vitesse commerciale, la fiabilité et la qualité du service existant.

Fréquence :

Concernant le réseau ferroviaire, il est nécessaire d'identifier les besoins et de dialoguer avec la SNCB pour renforcer la fréquence des trains notamment sur la gare d'Auvelais. Pour porter cette demande auprès du gestionnaire du réseau ferroviaire, la commune peut s'appuyer sur l'outil stratégique du PMCM qui vise justement le renforcement des fréquences et l'amplitudes de l'offre SNCB.
Concernant le réseau structurant des bus, récemment redéployé pour le réseau Namur-Luxembourg et bientôt en redéploiement pour le réseau Charleroi, il faut s'assurer que les itinéraires et horaires des parcours dédiés au transport des différents publics (scolaire, emploi, etc.) soient pensés en fonction, avec une fréquence adaptée, et revus régulièrement selon l'évolution des besoins.
La carte du réseau des transports en commun ci-après permet de distinguer l'importance des lignes de bus par leur fréquence de passage. On identifie les arrêts structurants, c'est-à-dire les plus fréquentés par les passagers et ceux à proximité des écoles secondaires.

Vitesse commerciale :

La vitesse des autobus doit être accrue grâce des systèmes de priorités généralisés aux endroits qui présentent de la congestion. Il est nécessaire d'étudier la possibilité de redresser progressivement les itinéraires des lignes structurantes de manière à les rendre plus directs, ce qui est également nécessaire pour capter davantage de personnes et augmenter la capacité du système de transport.

Fiabilité :

En parallèle de la fréquence, il y a lieu d'accroître la fiabilité du service de transport en commun. En effet, si le service de TP ne respecte pas ses horaires, cela comporte un risque que ne prendront pas les sambrevillois pour leurs trajets utilitaires. La ponctualité accompagnée d'une information en temps réel (fiable elle aussi) sont l'essence même de la qualité de service dont l'administration communale doit s'assurer en dialoguant avec les opérateurs (TEC et SNCB). Cet aspect rejoint la nécessité de dialogue entre toutes les parties prenantes développé dans la partie Gouvernance.

Qualité des correspondances :

L'optimisation des correspondances entre les différents transports publics est un atout permettant de gagner un temps considérable dans le trajet de l'usager. Il est recommandé de prévoir un cadre de référence commun à tous les niveaux de pouvoirs et pour tous les opérateurs de transports publics, permettant de maximiser les possibilités de correspondances entre les services et les réseaux sans impliquer de surcoûts supplémentaires. Une étude terrain des itinéraires et combinaisons de transport les plus fréquentés sur Sambreville peut mener à cette optimisation. Les correspondances entre modes actifs et transport en commun est également un levier important qui se traduira par l'augmentation des services d'intermodalité en gare (stationnement vélo sécurisé, parking...) de manière à faciliter leur accessibilité (ce point est détaillé dans le volet intermodalité et services de mobilité).

3.2	Améliorer l'accessibilité des arrêts	1

… dans un rayon de 5 minutes autour des arrêts les plus fréquentés

L'accessibilité aux arrêts représente un frein à l'usage des transports en commun lorsqu'elle n'est ni confortable ni sécurisée. Cette notion de veiller à l'accessibilité à pied réfère au concept du "premier et dernier kilomètre". Sur la carte du réseau de transports en commun, une zone tampon bleue (isochrone) illustre un rayon de 5 minutes à pied autour des arrêts de bus. L'accessibilité piétonne, développée par le réseau structurant piéton (cf. Réseau Piéton et PMR), est à garantir avec une priorité portée aux arrêts les plus fréquentés (identifiés sur la carte).

…en veillant à assurer des connexions depuis toutes les entités du territoire

L'accessibilité aux gares et aux arrêts de bus structurants est à assurer depuis toutes les entités de la commune, y compris celles situées en dehors de la desserte actuelle des bus. Pour cela, il est judicieux d'identifier les entités n'ayant actuellement pas d'accès facile aux gares (par des modes de déplacement autre que la voiture individuelle : marche, vélo, bus, navette, voiture partagée, etc.) et d'étendre les itinéraires sécurisés y menant. De nouveau cet objectif fait partie des données permettant de définir le réseau piéton structurant (cf. Réseau piéton et PMR).

3.3	Assurer le confort des infrastructures de transports publics	1

…en aménageant des dispositifs adaptés à tous les publics

Une priorité pour la commune est de se mettre en conformité concernant les infrastructures assurant l'accessibilité des dispositifs pour les PMR (distributeurs, guichets, quais en gare, arrêts de bus, abaissement des bordures de trottoirs, ascenseurs d'accès aux quais…).

…en veillant à la qualité des équipements des arrêts et de leurs abords directs

Un audit peut être réalisé sur la qualité des équipements aux arrêts les plus fréquentés (près des écoles secondaires), identifiant entre autres la présence d'abris-bus, de bancs, de poubelles, d'un affichage des horaires et de traversées sécurisées… Le confort doit être amélioré en priorité aux arrêts les plus structurants et les plus fréquentés, proches des MobiPôles et MobiPoint. Il convient également d'aménager un stationnement vélo sécurisé autour de ces arrêts de manière à favoriser l'intermodalité (cf. volets Stationnement et Intermodalité/Services de mobilité). La carte ci-après permet d'identifier certains des arrêts à équiper en priorité (les plus fréquentés par les passagers et ceux à proximité des écoles secondaires).

3.4	Promouvoir l'utilisation des transports publics	2

…en communiquant sur le service existant

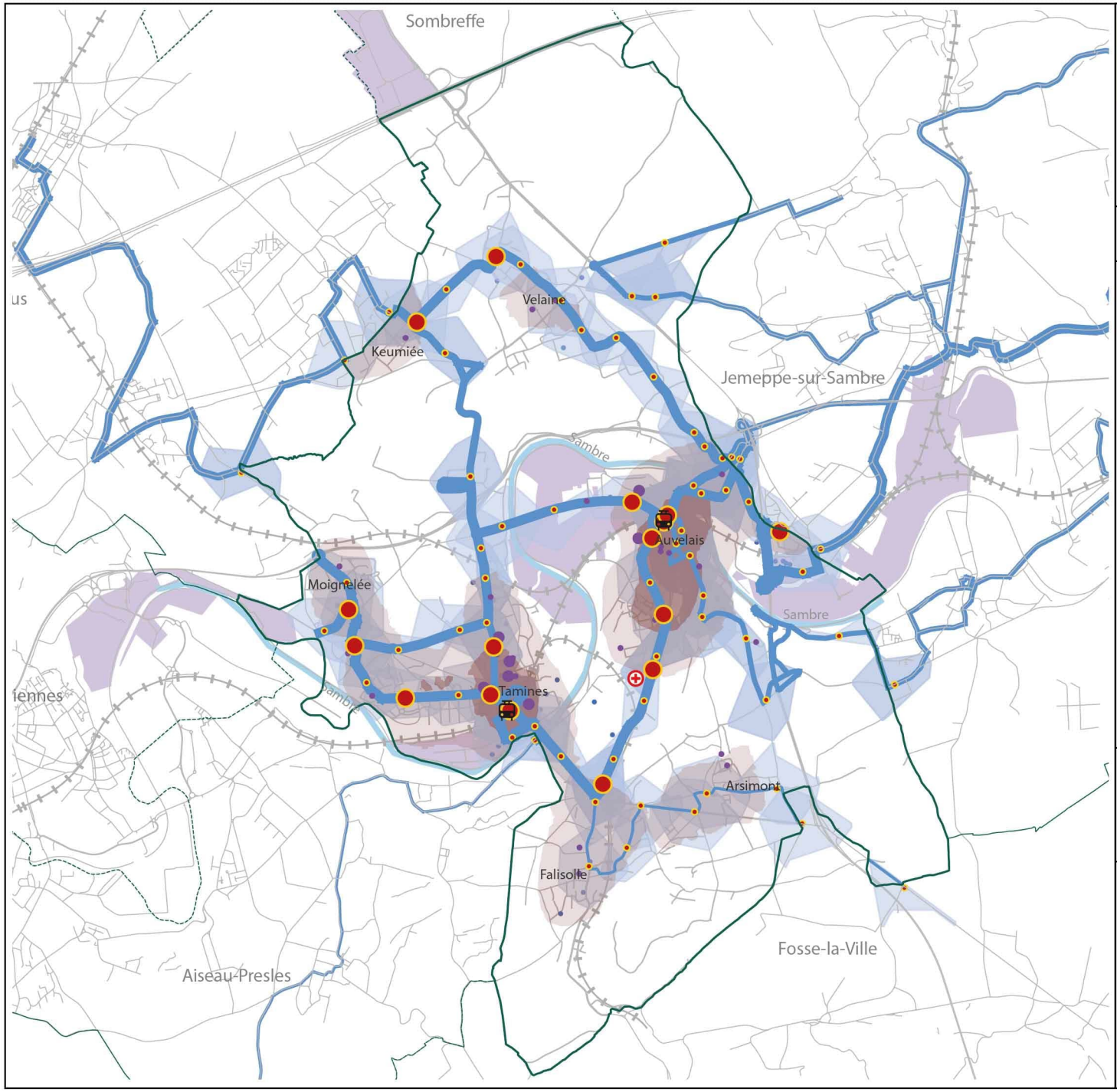
L'objectif est de promouvoir l'utilisation des TP en passant par l'amélioration de la communication de l'offre, précisément en informant les habitants sur le réseau existant. Cela se traduit par une augmentation de l'information : horaires, lignes, temps d'attente (affichage en temps réel) aux arrêts de bus et en gares, permettant de fluidifier les trajets et les correspondances.

…au moyen d'incitants financiers

Un autre levier potentiel est d'offrir des primes (pour les demandeurs d'emploi, personnes précaires…) à l'usage des transports en commun.

…via des campagnes de sensibilisation

L'objectif est de sensibiliser aux avantages des transports en commun.
Il peut être également pertinent de mettre en place une campagne de sensibilisation aux incivilités pour rendre les transports en commun plus propres et agréables.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville: Phase 2

Réseau de transports publics

- Lignes de bus TEC (selon la fréquence de passage par jour allant de moins de 7 à plus de 20 passages)
- Arrêts de bus structurants
- Arrêts de bus TEC
- Gares
- Rayon de 5 minutes à pied autour des arrêts
- Écoles secondaires
- Écoles maternelles et primaires
- Hôpital CHRSM
- Pôles générateurs de déplacements
- Zones à très forte densité démographique
- Zones à forte densité démographique
- Zones d'activités économiques

Fond de plan

- Chemin de fer
- Routes
- Limites de l'entité
- Limites des communes voisines
- Points d'eau

Source: réalisé au moyen de WalOnMap
Autorisation C17133
Mars 2024
Echelle: 1/100 000e

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Sambre ville la chaleureuse

Réalisé par:

brat

m-tech Group

4	Réseau routier	Priorité
4.1	Garantir un réseau routier structurant cohérent	1

…en poursuivant le processus de hiérarchisation des voiries

Le diagnostic a mis en évidence une cohérence dans la hiérarchie des voiries actuellement mise en œuvre à Sambreville depuis le précédent PCM. Le réseau routier est structuré par des axes primaires (E42, N98, N90) et secondaires (N988, N930, N912), ainsi que par un réseau local de plus petites voiries. Le PCM préconise de poursuivre ce processus de hiérarchisation en maintenant des aménagements adaptés aux différents types de voiries. Il faut fluidifier la circulation dans les grands axes routiers pour laisser place à d'autres modes (piétons et cyclistes) dans les petites voiries.

…en fluidifiant les axes primaires

Le réseau routier étant développé sur la Ville de Sambreville avec des axes régionaux, nationaux et internationaux, le territoire brasse un grand nombre d'automobilistes de Sambreville et d'ailleurs. Cette charge de trafic induit des situations accidentogènes ainsi que des stratégies pour contourner les axes les plus congestionnés (voir point suivant concernant la circulation dans le centre de Tamines). De manière à éviter le transfert du trafic des axes primaires vers les plus petites voiries, il est nécessaire d'assurer la fluidité de la circulation sur les axes primaires 1 et 2 (E42, N90, N98, en bleu sur la carte) en les entretenant régulièrement, en sécurisant leurs traversées et en réduisant le nombre de véhicules via le covoiturage. Dans cette optique, le PCM invite à étudier la possibilité d'augmenter la capacité d'accueil de la Route de la Basse-Sambre - N90 (revenir à 2 bandes de circulation dans les deux directions). Le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole vise à moyen terme à reconfigurer le profil de certaines voiries telles que la N90 pour spécialiser l'usage de certaines bandes (bande réservée au covoiturage, aux bus, taxis ou encore au profit des modes actifs). Il est important de distinguer l'usage de cette route qui en sa portion sambrevilloise doit arborer un caractère de fluidité contre sa portion plus proche de Charleroi qui porte le rôle d'entrée de ville.

…de manière à apaiser le réseau local

Réduire l'espace dédié aux voitures au profit d'autres modes de déplacements :
Cet objectif vise à apaiser le réseau urbain (en orange sur la carte) en réduisant l'espace dédié aux voitures dans les petites voiries, au profit des piétons et cyclistes. En outre, il est important de réduire les vitesses en centre-ville pour sécuriser et permettre le développement d'autres modes de déplacements. Le diagnostic a aussi mis en exergue différents lieux considérés comme des points noirs de sécurité routière, principalement aux croisements des grands axes avec le réseau local (cf. Sécurité Routière).
Repenser le schéma de circulation à Tamines :
L'élaboration d'un nouveau plan de circulation à Tamines est un objectif du PCM pour dissuader les conducteurs d'utiliser des raccourcis pour éviter les embouteillages. En effet, la congestion à Tamines est constatée tout au long de la journée. Les zones de congestion sont principalement les voiries à proximité de la gare, le long de la N988 et sur le pont avec un prolongement sur l'avenue des Français. Le diagnostic a notamment permis d'identifier que certains automobilistes passaient par la rue du Chef-lieu (N930) et l'avenue des Français (N988) vers le centre de Tamines pour éviter la N98. Ce comportement accentue la congestion au niveau de la rue de la station (N988) et de la place Saint-Martin.
Repenser un schéma de circulation pour rendre les itinéraires de transit moins attractifs peut se faire de plusieurs manières : par la mise en sens unique de certains tronçons de manière à insérer des boucles de circulation et fluidifier le trafic, par une limitation des vitesses, par une limitation du tonnage sur le pont de Tamines obligeant les poids-lourds à contourner ce point noir de congestion. Il s'agit d'une réflexion globale dans laquelle il est nécessaire de prendre en compte tous les paramètres et modes de déplacement.

4.2	Inciter à un usage rationnel de la voiture individuelle	1

…en s'adaptant au public, à la distance et au motif de déplacement

L'administration communale peut jouer un rôle majeur dans les changements d'habitudes de ses citoyens, notamment en encourageant le transfert modal vers les modes actifs, le covoiturage, le coworking, le télétravail... Pour que ces nouvelles habitudes de mobilité soient pratiquées, il est fondamental de proposer des services alternatifs aux déplacements automobiles (transfert modal vers les modes actifs et TP présentés ci-après) avec des équipements adéquats proches des Mobipôles (cf. Intermodalité et services de mobilité). Pour assurer un transfert modal efficace, il est essentiel de l'adapter aux différentes contraintes de mobilité liées au public, à la distance et au motif de déplacement.

Public : *Il est important de prendre en considération que les profils autonomes (adolescents, adultes, etc.) ne vont pas pouvoir pratiquer les mêmes modes de déplacements que des profils plus dépendants (enfants, personnes agées, PMR, etc.).*

Distance : *La commune doit se concentrer surtout sur le transfert modal pour les déplacements courts sur son territoire communal, soit par un autre moyen (modes actifs et TP) soit en optimisant l'utilisation de la voiture (autopartage, covoiturage, intermodalité en utilisant la voiture pour une partie du trajet).*

Motif : *Le PCM vise en priorité les trajets fréquents (école, travail) et d'autre part, une réflexion peut se tourner vers les déplacements moins contraints par le temps et plus exceptionnels (loisirs, visites, courses).*

…en aménageant des alternatives favorisant la mobilité active et les transports en commun

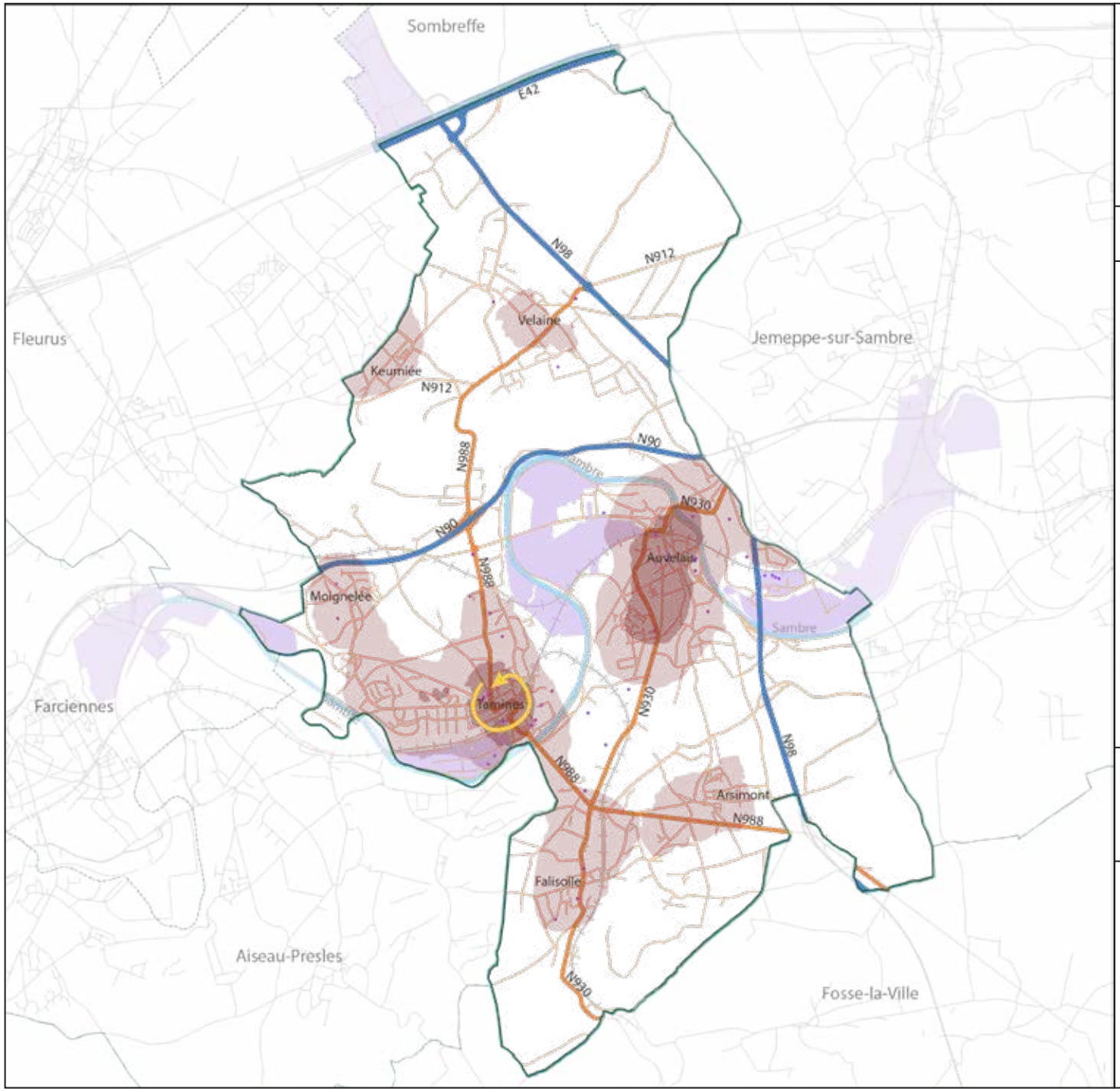
Afin d'amener les citoyens à diminuer l'usage de leur voiture et pour qu'un transfert modal se réalise, il convient d'aménager des alternatives les motivant à changer leurs habitudes. Comme suggéré dans les parties des réseaux piétons et cyclables, encourager la mobilité active passe par l'entretien des aménagements piétons et cyclables de manière à ce qu'ils soient sécurisés, confortables et accessibles. De même pour les transports en commun, il est préconisé de les rendre plus agréables et attractifs (cf. Réseau Transport en Commun) pour espérer un changement d'habitudes de la part des automobilistes.

…en augmentant le taux de remplissage des voitures par le covoiturage

Compte tenu de l'importance de la part modale de la voiture, une augmentation du taux de remplissage des voitures est la mesure qui présente l'effet levier le plus intéressant. La création de nouveaux parkings de covoiturage est un objectif visé dans le volet intermodalité.

4.3	Accompagner les écoles et les entreprises dans la réalisation de PDS, PDE et PMZA	2

Un autre levier de réduction de l'usage de la voiture est de communiquer auprès de la population sambrevilloise de manière à promouvoir les modes actifs, l'usage des transports en commun, l'autopartage et le covoiturage, en particulier dans le cadre des déplacements scolaires et des déplacements domicile-travail (lorsque le télétravail n'est pas possible). Pour ces types de déplacements, accompagner les écoles et les entreprises dans la réalisation de plans de déplacements (PDS et PDE) permettra d'une part de mieux comprendre les usages/besoins et d'autre part de favoriser des alternatives de mobilité plus durables à la voiture individuelle. Il existe aussi des plans de mobilité à l'échelle des zones d'activités économiques, dénommés les PMZA.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville: Phase 2

Réseau routier

- Axes primaires 1 et 2, à fluidifier
- Réseau local, à apaiser
- Repenser le schéma de circulation à Tamines
- Pôles générateurs de déplacements
- Zones à très forte densité démographique
- Zones à forte densité démographique
- Zones d'activités économiques

Fond de plan

- Chemin de fer
- Routes
- Limites de l'entité
- Limites des communes voisines
- Points d'eau

Source: réalisé au moyen de WalOnMap
Autorisation C17133
Mars 2024
Echelle: 1/100 000e

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Sambreville la chaleureuse

Réalisé par:

brat

m-tech Group

3.3. Objectifs stratégiques par thématiques de mobilité

GOUVERNANCE

1	Gouvernance	Priorité
1.1	Assurer un monitoring de la politique de mobilité	1

Collecter des données sur les pratiques de mobilité sur le territoire et les confronter aux objectifs fixés permet de développer une stratégie communale plus efficace et de pouvoir adapter les mesures mises en place.
Il s'agit aussi d'un outil important de communication et de sensibilisation incitative pour faciliter les reports modaux...
Ce monitoring peut s'appuyer sur différents outils :
- sur les indicateurs de suivi qui sont définis dans le PCM ;
- sur des outils de collecte de données collaboratifs et citoyens, de type Smart City, en plein développement actuellement. Des outils de type "Fix My Street" (état des voiries) ou Telraam (outil de comptages) permettent de récolter et exploiter des informations en temps réel ;
- sur des enquêtes, sondages e.a questionnaire sur les pratiques de mobilité du public scolaire des établissements secondaires ;
- sur base de campagnes de comptages ou encore via la mise à disposition de données de type "big data" ;
- sur base d'évaluations avant/après des aménagements et transformations de l'espace public temporaires ou permanents réalisés (comptages, enquêtes usagers…).
Il importe par ailleurs que ce baromètre soit alimenté de données à caractère plus qualitatif notamment via la concertation des usagers à travers la mise en place de commissions locales (modes actifs, mobilité, aînés...).
Enfin, le monitoring devra assurer l'inclusion de tous les publics et en particulier des publics fragilisés (genre, revenus, âge, handicap...).

1.2	Décloisonner la gouvernance en matière de mobilité	1

… à la fois en interne (au sein de la Commune)

Il importe de faciliter la communication entre services et en les sensibilisant sur la transversalité des enjeux de mobilité (aménagement du territoire, énergie, services sociaux, etc.).
Au sein de la commune, la mise en place de commissions spécifiques relatives à la mobilité (commission modes actifs ou de mobilité) permet par ailleurs d'assurer la concertation des usagers dans l'analyse des décisions en la matière.

… et en externe (avec les commune voisines, supra-communal…)

Le dialogue et la collaboration sur l'ensemble des questions de mobilités s'avère prioritaire (communes voisines, Infrabel, SNCB et opérateurs de transport, associations…) afin de favoriser la cohérence des réseaux de déplacement, faciliter les reports modaux et développer les bonnes pratiques du quotidien, d'autant que Sambreville fait partie de Charleroi Métropole (dont le PMCM est en cours).

1.3	Faire de Sambreville une commune exemplaire en matière de mobilité durable	2

Sambreville met déjà en place une série d'actions visant à la rendre exemplaire en mobilité durable (déplacements en VTT électriques, primes à l'achat d'un vélo doublée...). La mise en place d'un PDE ambitieux pour l'administration communale lui permettra d'inscrire ces différentes démarches dans un plan cohérent visant non seulement à diversifier la mobilité de son personnel, en travaillant des alternatives afin de réduire l'impact carbone, mais également de montrer l'exemple aux forces vives de son territoire.

L'exemplarité passe également par la formation continue du personnel en charge de la mobilité, notamment du CEMA, à la mobilité durable.

MOBILITÉ SCOLAIRE

2	Mobilité Scolaire	Priorité
2.1	Améliorer la gestion et la planification des déplacements scolaires	2

…en intégrant les écoles dans les réseaux structurants des modes actifs

Intégrer les écoles dans les réflexions sur les réseaux structurants (en particulier des modes actifs) vise à améliorer l'accessibilité des écoles du territoire de Sambreville. Des "liaisons scolaires" pourraient ainsi être identifiées en connexion avec les réseaux piéton-PMR et cyclable (CF. Thème Réseaux piéton-PMR et Réseau Vélo), avec les arrêts de transports publics (gares de Tamines et Auvelais et arrêts de bus TEC) et les points de dépose des enfants à proximité des écoles (parkings). Notons que les élèves du secondaire sont plus autonomes dans leurs déplacements et plus susceptibles d'utiliser les transports publics et de marcher seuls pour des distances plus longues.
Sur ces "liaisons scolaires", la qualité des aménagements doit être assurée. En effet, afin d'encourager un usage rationnel de la voiture pour les déplacements scolaire, il est indispensable que les itinéraires depuis/vers les écoles à pied et à vélo soient de qualité, confortables et adaptés aux publics scolaires.
Attention également à ne pas oublier la question des traversées piétonnes et cyclables qui constituent des points noirs particulièrement sensibles aux abords des écoles.

… en récoltant des données sur les pratiques de mobilité du public scolaire

A Sambreville, ce sont 6400 élèves (tous niveaux confondus) qui se déplacent quotidiennement pour se rendre à l'école sur le territoire (nombre d'inscrits en 2020-21). Cependant peu d'informations sont actuellement disponibles sur les parts modales de ces déplacements, distances domicile-école…
Pour que les déplacements scolaires s'inscrivent dans un contexte de mobilité durable et de sécurité routière, il s'agit dans un premier temps de connaitre les pratiques de mobilité des élèves, des parents et du personnel scolaire pour orienter au mieux les actions à entreprendre.
Cela peut s'obtenir entre autres dans le cadre de la réalisation d'un Plan de Déplacements Scolaires (PDS). Un PDS consiste à l'étude, la mise en œuvre et l'évaluation au sein d'une école de mesures visant une gestion durable des déplacements. L'école s'engage à mettre en place une série d'actions concrètes en matière d'information, de sensibilisation et d'organisation des déplacements afin :
- de sensibiliser les élèves à la mobilité, à la sécurité routière et à l'environnement;
- d'améliorer la sécurité et la qualité de vie sur le chemin de l'école et ses abords;
- de changer les habitudes en vue de rationaliser l'usage de la voiture individuelle et diminuer le nombre de voitures à proximité des écoles en favorisant d'autres modes de déplacements.

2.2.	Poursuivre la sécurisation et l'apaisement des abords des écoles	1

Aux abords de la trentaine d'établissements scolaires de Sambreville, sécuriser et apaiser les déplacements doit être prioritaire. Les abords d'écoles sont au cœur de la vie quotidienne des enfants et adolescent.e.s, du personnel de l'école, des parents et accompagnant.e.s,… qui se déplacent quotidiennement pour se rendre à l'école. A ce titre, ils constituent un environnement important. La notion d'« abords d'école » est à appréhender à plusieurs échelles: il est important de tenir compte des abords directs de l'école mais aussi du contexte plus large de la rue et du quartier dans lequel se situe l'école. Il est ainsi important de prendre en compte non seulement l'entrée de l'école (le « parvis » de l'école) et la configuration de la rue mais aussi les itinéraires suivis par les élèves pour rejoindre l'école (cf. objectif précédent).
Pour ce faire, il s'agira à Sambreville de mettre en place des mesures qui :
– Comprennent des aménagements pour réduire les vitesses ;
– Diminuent la pression automobile (limitation sur la circulation - ex rue scolaire - ou le stationnement - ex zone kiss & ride) ;
– Renforcent la convivialité ;
– Rendent l'école perceptible et visible pour tous les usagers (avec des couleurs, une symbolique et signalétique spécifique, du mobilier urbain,…) et de manière homogène et cohérente sur le territoire pour développer une identité commune ;
– Facilitent et canalisent les déplacements des piétons et des cyclistes.
Il s'agira, selon le contexte spécifique de chaque école, de déterminer l'aménagement le plus approprié.
Si les écoles sont réparties dans tout le territoire de Sambreville, on relève toutefois une concentration à Tamines et Auvelais, où la pression automobile (à la fois en matière de circulation et de stationnement) est par ailleurs la plus importante. Considérant un rayon d'une centaine de mètres autour de chaque école (définissant son "abord"), on peut considérer que les centres d'Auvelais et Tamines font partie d'un périmètre élargi d'abord d'écoles (voir carte).
Parmi les écoles qui nécessitent une attention particulière en matière de sécurisation et d'apaisement, on relève : les écoles de Moignelée, les écoles fondamentale autonome et Saint-Rémy à Falisolle, l'école communale de Keumiée, certaines écoles d'Auvelais (école fondamentale autonome d'Auvelais, école Saint-François sur le site des Glaceries), de Tamines (Haute Ecole Albert Jacquard, Institut Saint-Jean-Baptiste...), les écoles Saint-François et d'Arsimont-Seuris à Arsimont, et l'école communale de Velaine-sur-Sambre.

2.3	Sensibiliser, former et inciter le public scolaire à l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements scolaires	2

Cet objectif vise à instaurer un changement durable des habitudes de déplacements en lien avec les écoles vers davantage d'écomobilité et ce auprès des élèves, de leurs parents et accompagnant.es, mais également les équipes enseignantes et éducatives, personnel de l'école... Il va également de soi que cet objectif sera poursuivi en tenant compte du niveau scolaire : pour les élèves de maternel, de primaire et de secondaire, l'autonomie dans les déplacements est différente.

… en renforçant ou réinstaurant la formation dans les écoles

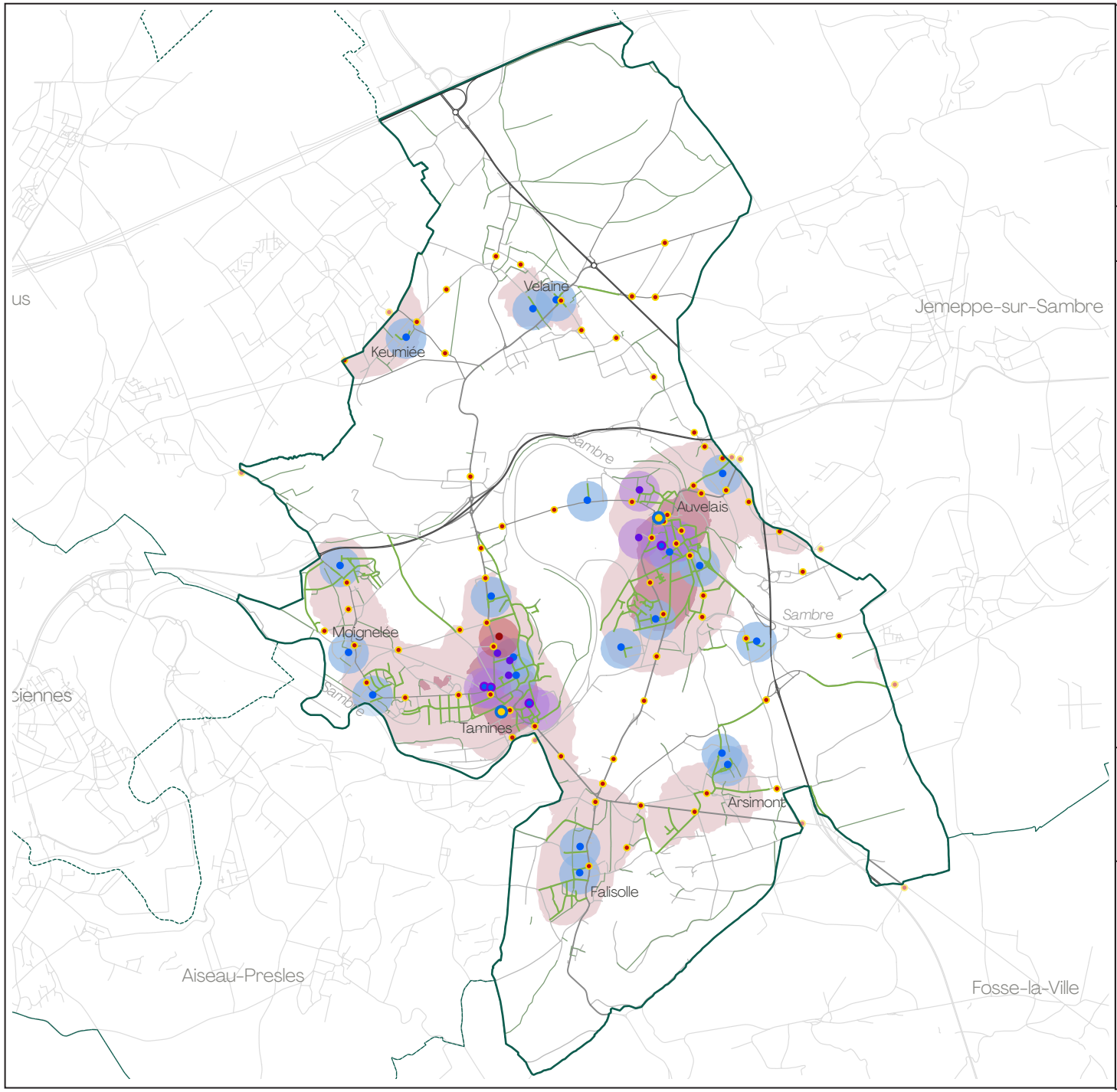
Former les élèves dès la primaire à la mobilité active comporte des avantages évidents en matière de santé et d'environnement, mais permet aussi de développer l'indépendance et les compétences psychomotrices des enfants.
Il pourrait ainsi s'agir de former les élèves au travers de brevets de manière structurelle et tout le long de leur parcours scolaire: En introduisant le Brevet Piéton dès la 1ère primaire, en réinstaurant le Brevet Vélo dans toutes les écoles du territoire en fin de primaire (et en le poursuivant en secondaire). La Commune vise alors à soutenir les écoles en leur apportant un soutien logistique et administratif et en les mettant en contact avec les structures adaptées : la Police SamSom, Pro-Vélo, Gracq, Tous à Pied...

… en encourageant les modes alternatifs pour les déplacements scolaires

Dans l'enquête auprès de la population du PCM, 26% des personnes interrogées ont déclaré que l'école de leurs enfants est située à moins de 2km de leur domicile et pour 60% à maximum 5km. Ceci représente un potentiel énorme pour le report modal. Les alternatives à la voiture individuelle pour se rendre à l'école sont nombreuses et peuvent parfois remplir différents objectifs :
Les Modes Actifs:
Inciter les enfants et leurs parents à se rendre à l'école à pied pour bavarder, à vélo pour le sport ou à trottinette pour s'amuser. De plus, les initiatives de ramassage scolaire ou de rang scolaires (pédi- et vélobus) voient de plus en plus le jour en Wallonie. Elles pourraient ainsi également être incitées à Sambreville. Les équipes enseignantes et éducatives ainsi que les parents peuvent ici avoir leur rôle à jouer dans l'encadrement des enfants.
Le covoiturage :
Encore fortement laissé à l'initiative des parents, le covoiturage scolaire pourrait être centralisé et organisé.
En train ou en bus :
Les transports publics sont fortement utilisés par le public scolaire et surtout pertinent et attractif pou les élèves du secondaire. Des mesures pourraient être prises en matière de tarification, d'adaptation des horaires,... pour renforcer leur attractivité.

…en soutenant les initiatives et actions menées par les écoles

Challenges sportifs durant la semaine de la mobilité (inter-classes et inter-écoles),…



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville: Phase 2

Mobilité scolaire

- Ecoles primaires et leurs abords (rayon 200m)
- Ecoles secondaires et leurs abords (rayon 200m)
- Ecoles supérieures et leurs abords (rayon 200m)
- Voiries en zone 30km/h
- Arrêts de bus
- Gares
- Zones à très forte densité démographique
- Zones à forte densité démographique

Fond de plan

- Chemin de fer
- Routes
- Limites de l'entité
- Limites des communes voisines
- Points d'eau

Source: réalisé au moyen de WalOnMap
Autorisation C17133
Mars 2024
Echelle: 1/100 000e

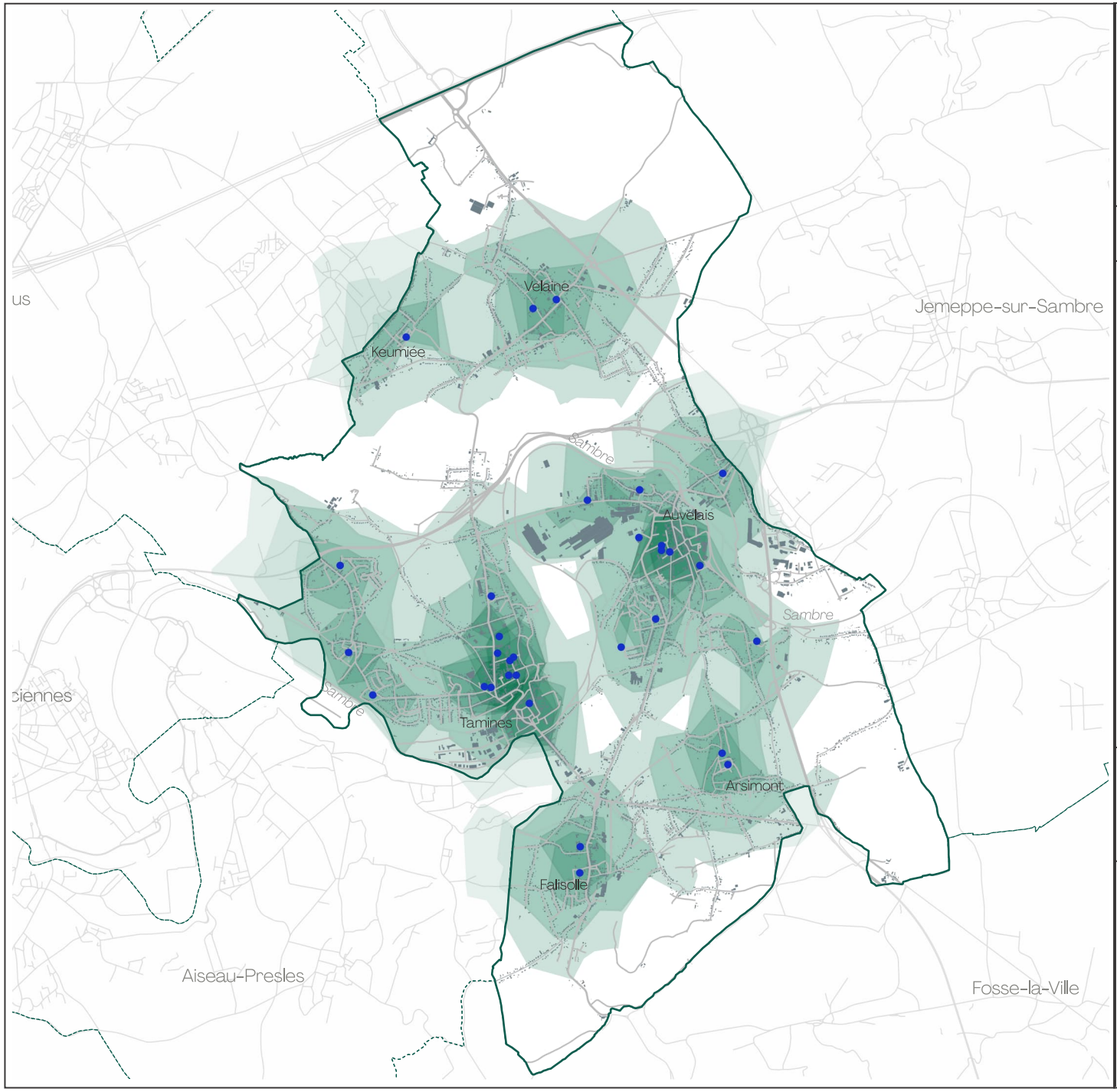
Wallonie mobilité infrastructures SPW

Sambreville la chaleureuse

Réalisé par:

brat

m-tech Group



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville: Phase 2

Accessibilité piétonne des écoles

Périmètres d'accessibilité des des écoles

- Rayon de 5 minutes à pied de l'école
- Rayon de 10 minutes à pied de l'école
- Rayon de 15 minutes à pied de l'école
- Ecoles

Fond de plan

- Chemin de fer
- Routes
- Limites de l'entité
- Limites des communes voisines
- Points d'eau

Source: réalisé au moyen de WalOnMap
Autorisation C17133
Mars 2024
Echelle: 1/100 000e

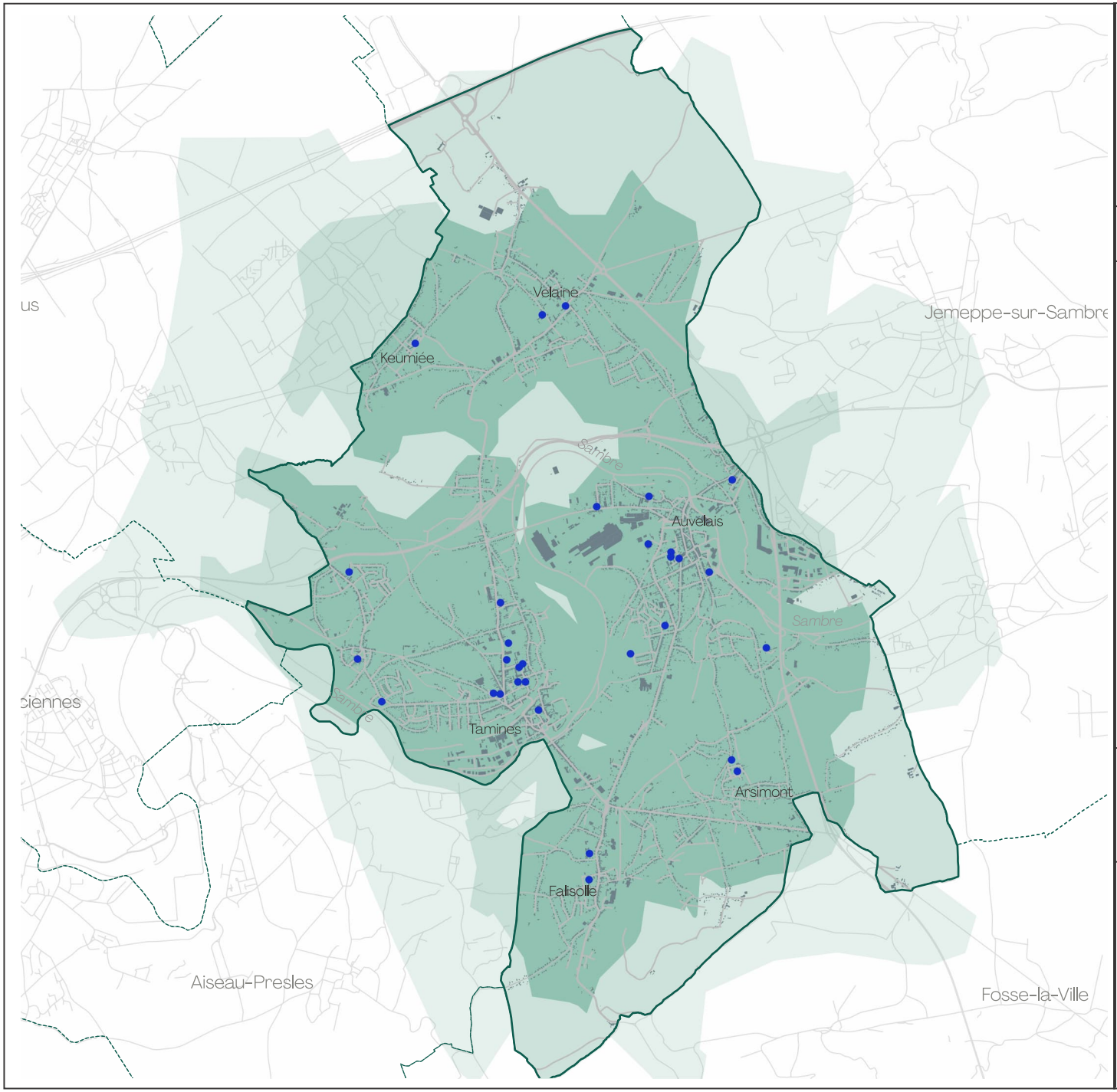
Wallonie mobilité infrastructures SPW

Sambreville la chaleureuse

Réalisé par:

brat

m-tech Group



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville: Phase 2

Accessibilité cyclable des écoles

Périmètres d'accessibilité des des écoles

- Rayon de 5 minutes à vélo de l'école
- Rayon de 10 minutes à vélo de l'école
- Rayon de 15 minutes à vélo de l'école
- Ecoles

Fond de plan

- Chemin de fer
- Routes
- Limites de l'entité
- Limites des communes voisines
- Points d'eau

Source: réalisé au moyen de WalOnMap
Autorisation C17133
Mars 2024
Echelle: 1/100 000e

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Sambreville la chaleureuse

Réalisé par:

brat

m-tech Group

3	Cadre de vie	Priorité
3.1	Permettre la réappropriation des espaces par les habitant.es	1

…en ré-équilibrant le partage de l'espace entre les modes

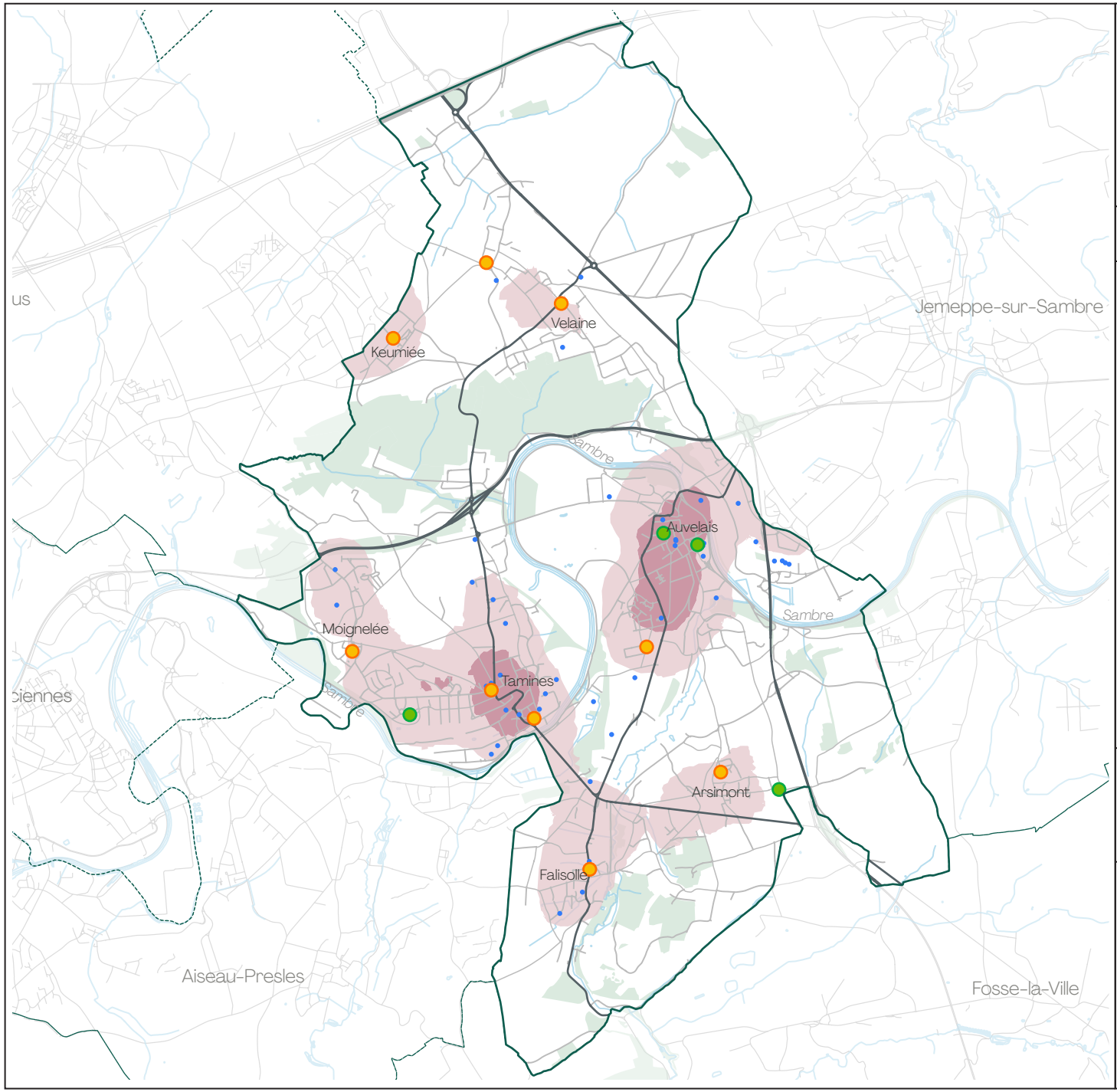
Permettre la réappropriation des espaces publics et faire profiter les habitant.e.s d'un cadre de vie agréable impliquent de revoir le partage de l'espace entre les modes en respectant le principe STOP.
S'engager à respecter le principe STOP (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Privé Vervoer) dans la planification de la mobilité et dans les aménagements souligne un changement majeur dans la priorisation des besoins au profit des modes actifs. Cela se traduit par un rééquilibrage du partage de l'espace à la fois sur les voiries et les espaces publics.
A Sambreville, on souligne un enjeu majeur de rééquilibrage du partage de l'espace sur certaines places principales (cf. cartes). Dans ces espaces, la voiture (à la fois au niveau du stationnement ou de la circulation) occupe la majorité de l'espace au détriment des modes actifs et de la fonction de séjour.
Diminuer de l'espace réservé au stationnement sur certains espaces publics centraux est un levier majeur de l'amélioration du cadre de vie et de l'identité urbaine des centres-villes. C'est pourquoi, il est pertinent d'étendre les zones de dépose-minute (kiss and ride) notamment aux abords des écoles et des lieux de séjour.
Pour chaque espace, selon son contexte, il s'agira de questionner l'intérêt de la fragmentation/séparation ou du partage de l'espace entre les modes.

…en offrant des espaces publics conviviaux, qui garantissent la sécurité et de qualité

Des enjeux principaux liés aux espaces publics identifiés par la CPDT touchent à leur ***convivialité, leur sécurité et leur qualité****.*
En effet, il s'agira d'offrir des espaces permettant, accompagnant, facilitant le vivre ensemble (faculté de s'y rassembler, confort et lisibilité de l'espace, appropriation physique et symbolique, polyvalence et flexibilité d'usages : se déplacer, desservir et séjourner).
De nombreux espaces publics du territoire sont encore largement destinés ou conditionnés par l'automobile. Si de nombreux projets vont voir le jour dans les prochaines années (Place Saint-Martin, Place du Jumelage, Boulevard de l'Europe,...), la Commune se fixe comme objectif d'aménager des lieux de vie qui favorisent la fonction de séjour dans d'autres espaces de son territoire.
Certains espaces publics bénéficient déjà d'aménagements : Grand-Place d'Auvelais, Parc d'Auvelais, Square Jean Tousseul à Tamines et la Place du Louet à Arsimont. D'autres espaces présentent quant à eux un fort potentiel : Place Saint-Martin et Place du Jumelage à Tamines, Place de la Jeunesse à Auvelais, Place du Onze Novembre et croisement des rues du Tram et Dr Severin à Velaine-Sur-Sambre, Square de l'Aisance à Keumiée, Place de Moignelée à Moignelée, Parvis Saint-Jean-Baptiste à Arsimont et Place Albert 1er à Falisolle.
Ces espaces publics doivent aussi pouvoir garantir la sécurité objective et le sentiment de sécurité grâce à des aménagements qualitatifs, une gestion adaptée et une animation de l'espace.
Les critères de qualité des espaces publics couvrent également la durabilité, la capacité de répondre aux besoins des habitant.es et usager.eres, la faculté de générer du bien-être, l'intégration des enjeux climatiques (végétalisation et réduction des effets d'ilots de chaleur),...

3.2	Apaiser la circulation dans les centres	1

Dans les centres, l'apaisement de la circulation est un objectif prioritaire. Apaiser les centres vise à promouvoir une meilleure sécurité routière pour tous, rendre les déplacements à pied et à vélo agréable, améliorer l'espace public pour davantage de convivialité et de qualité de vie mais aussi réduire les nuisances liées au trafic (en matière de pollution de l'air et de bruit).
A Sambreville, c'est particulièrement le cas dans le centre de Tamines où la densité du trafic et l'espace dédié à la voiture (Place Saint-Martin) nuisent à la qualité du cadre de vie.
Dans les autres localités, les traversées des centres doivent également être apaisées, comme sur la Place du Onze Novembre ou aux abords de la Place de l'Aisance à Keumiée.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville: Phase 2

Cadre de vie

- Espaces publics avec potentiel
- Espaces publics aménagés
- Zones à très forte densité démographique
- Zones à forte densité démographique
- Pôles générateurs de déplacements

Fond de plan

- Chemin de fer
- Routes
- Limites de l'entité
- Limites des communes voisines
- Points d'eau

Source: réalisé au moyen de WalOnMap
Autorisation C17133
Mars 2024
Echelle: 1/100 000e

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Sambreville la chaleureuse

Réalisé par:

brat

m-tech Group

4	Intermodalité et services de mobilité	Priorité
4.1	Développer des lieux d'intermodalité attractifs	1

...en créant des MobiPôles et MobiPoints

Les MobiPôles et MobiPoints sont des lieux physiques propices à l'intermodalité où convergent différents services de mobilité. Les infrastructures qui y mènent (pistes cyclables, lignes de transport en commun, etc.) et les services disponibles permettent de combiner différents modes de transport publics, privés ou partagés. Un ***MobiPôle*** *offre une connexion directe avec les transports publics, tandis qu'un* ***MobiPoint*** *est un point de transfert entre des modes privés (piéton, cycliste, automobiliste...) ou partagés (covoiturage, autopartage...) sans connexion au transport public structurant. La région wallonne les a répartis selon une typologie basée sur les fonctionnalités du lieu allant de XS à XL selon leur niveau de services. Les lieux propices identifiés comme MobiPôles de taille M (c'est-à-dire comprenant une gare supra-locale d'origine, une gare locale et/ou une gare des bus) pour Sambreville sont les gares de Tamines et Auvelais (visibles sur la carte suivante). Un projet pour la concrétisation du MobiPôle de Tamines est déjà en cours de création en collaboration avec le TEC, la SNCB et le BEP.*
Pour ce qui est des MobiPoints, le PCM préconise de les placer au centre des entités, sur le RAVel et aux croisements avec des axes routiers structurants notamment aux parkings de covoiturage (E42, N90 > Jemeppe, N98 > Fosses...).

...en améliorant leur accès

Pour que ces lieux d'intermodalité soient jugés attractifs par les citoyens, il est nécessaire de développer les connexions des modes actifs vers ces MobiPôles et MobiPoints en veillant à leur qualité, leur confort et leur continuité. La conception d'un réseau structurant pour chaque mode de déplacement est visée en phase 3 du PCM et accompagnera la réflexion des localisations de ces lieux.

...et en y développant des services

Différents services de mobilité peuvent être proposés dans ces lieux : des bornes de recharge électriques, une station de réparation de vélo, des stationnements de vélos longue durée sécurisés, de la signalétique (piéton/vélo), des informations sur le réseau de transport en commun, des arrêts de transport confortables et équipés, des trottinettes et voitures partagées, un parking d'autopartage Cambio ou de covoiturage...
D'autres services, en complément des services liés directement à la mobilité, favorisant le passage des sambrevillois peuvent être proposés en ces lieux d'intermodalité : boites à colis BPost, espace de coworking, crèche, tiers-lieux, espace de séjour...

4.2	Développer une stratégie de communication communale sur la mobilité durable	2

...en promouvant les services existants sur le territoire

Plusieurs offres intermodales, alternatives à la voiture individuelle et aux transports en commun, sont proposées sur le territoire et restent pourtant méconnues des citoyens, tels que la location de vélos électriques, le Transport à la Demande (permettant l'accessibilité aux centres et zones commerciales), la Centrale Locale de Mobilité (service de conseil en mobilité en partenariat avec l'asbl Mobilesem) ou encore des initiatives citoyennes telles que des plateformes de covoiturage en ligne. La Ville de Sambreville peut communiquer davantage sur ces différents services de mobilité disponibles sur le territoire afin d'informer et encourager les citoyens à les utiliser.

...en organisant des évènements et actions en lien avec la mobilité durable

La Ville de Sambreville peut organiser des évènements spécialement dédiés à la mobilité durable à des moments clés (ouverture d'un MobiPôle, déploiement d'un nouveau parc de vélo en libre-service, réaménagement d'une voirie, journée de la mobilité, journée sans voiture,...). Le but est d'informer les sambrevillois sur les services de mobilité existants sur le territoire, de communiquer sur les nouveaux services en déploiement et également de les sensibiliser sur les enjeux de mobilité actuels. Des ateliers et jeux challengeant les citoyens sur leurs habitudes de mobilité en les conseillant sur les options qui s'offrent à eux sont des exemples d'animations.

…en sensibilisant les commerçants et les organisateurs d'évènements aux enjeux de mobilité

Sensibiliser les commerçants aux enjeux de mobilité de manière à ce qu'ils informent leur public des moyens d'accessibilité alternatifs à la voiture individuelle pour se rendre dans leurs commerces. Une proposition du PCM est de réaliser un partenariat avec les acteurs évènementiels du territoire pour intégrer un article spécifique à la mobilité dans leurs communications (newsletters, confirmation d'achat, de réservation...). Lorsqu'une personne s'inscrit à un évènement proposé sur le territoire, une communication spécifique à la mobilité est intégrée dans le mail de confirmation de réservation. Cette communication indique les différents moyens de déplacements existants permettant de se rendre au lieu de l'évènement.

4.3	Créer de nouveaux parkings de covoiturage	2

Le covoiturage consiste à voyager à plusieurs un trajet occasionnel (voyage) ou régulier (domicile-travail) dans un même véhicule. En plus d'augmenter le taux d'occupation des véhicules, ce type de déplacement permet la résorption de la congestion, la réduction des stationnements utilisés, la réduction des coûts et une diminution de la pollution atmosphérique. À Sambreville, le parking de covoiturage déjà existant au croisement entre la E42 et la N98 au nord de la commune (point vert sur la carte ci-après) est fortement occupé voire saturé. Afin de répondre au besoin identifié, il est pertinent d'installer d'autres parkings de covoiturage aux abords des axes structurants primaires en direction de l'autoroute ou vers des pôles générateurs de déplacements voisins (couloirs d'étude pour l'installation d'un parking de covoiturage identifiés sur la carte). Pour identifier les possibilités d'aménagement de nouveaux parkings de covoiturage (pertinence de lieux, disponibilité de terrain, financements), il est nécessaire de collaborer avec le SPW et les communes voisines.

4.4	Développer les mobilités partagées	2

...en partageant des vélos

La mise en place d'une offre de service de vélos partagés doit se faire prioritairement sur les Mobipôles et MobiPoints, et proche de lieux stratégiques en termes de connexions avec les principaux pôles d'intérêt (centres-villes). Dans un second temps, l'offre peut s'élargir progressivement à d'autres entités du territoire. Afin de garantir son utilisation par le plus grand nombre, le vélo doit être pensé comme un service public, au même titre que les transports en commun. L'accès à un vélo à tous et pour tous, cela signifie des vélos adaptés aux différents types de publics et de leurs besoins spécifiques, mais aussi une offre adaptée, tant dans sa répartition géographique, que son fonctionnement.

…en partageant des voitures

Quelle que soit la qualité de l'offre, il existera toujours des trajets trop complexes pour être effectués sans le recours à la voiture. Certains déplacements de longue distance ou nécessitant de transporter des enfants ou du matériel rendent parfois la voiture indispensable. La météo, la variabilité et la complexité des trajets représentent des freins à l'usage d'autres modes, alternatifs à la voiture individuelle. Dans ce cadre, l'autopartage est une solution alternative à la voiture individuelle. Il s'agit de partager l'usage d'une voiture entre plusieurs personnes (en alternance, chacun son tour) et représente une étape cruciale vers l'adoption d'un nouveau modèle de mobilité. Il permet, au même titre que le covoiturage, de réduire : le nombre de voitures en ville, l'occupation de places de parking et les frais individuels. Développer un système d'autopartage, tel que le carsharing Cambio, nécessite une organisation et des infrastructures qui doivent être pris en main par la commune. Afin de bénéficier d'une expertise à ce sujet, la Ville de Sambreville envisage de se faire accompagner par MobileSem pour déployer le projet de voitures partagés.

4.5	Accompagner l'électrification des mobilités	3

Le diagnostic a mis en évidence l'existence de quelques stations de recharge pour les véhicules électriques sur le territoire :
- Sur la Grand Place d'Auvelais ;
- Dans les zones commerciales d'Auvelais (Lidl, McDonald's) ;
- Au CHRSM (pour le personnel).
Au vu des ambitions gouvernementales d'électrifier le parc automobile, il est 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 en l'absence de garage et du stationnement en voirie (86% des répondants à l'enquête). Des solutions doivent être considérées pour le chargement à proximité des domiciles. L'installation de bornes de recharge rapide doit à la fois prendre en compte la disponibilité sur le réseau électrique ainsi que les infrastructures existantes (ne pas obstruer les trottoirs ou les pistes cyclables pour l'installation de tels dispositifs par exemple). Dans le cadre de la mise en place de box de stationnements vélo, il sera judicieux d'étudier systématiquement l'intégration des points de recharge pour les vélos électriques (cf. volet Stationnement). Sur la commune, onze bornes de recharges pour vélos électriques sont à disposition des citoyens depuis le 14 mars 2024. Pour ce qui est des bornes de recharge pour voitures électriques, un projet piloté par le BEP, qui travaille avec les autres intercommunales de développement territorial, est en cours d'étude. Ce projet dépend des décisions prises et à prendre au niveau du Cabinet du Ministre Wallon et du SPW.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville: Phase 2

Intermodalité et services de mobilité

- Potentiels mobipôles
- Gares
- Arrêts de bus structurants
- Parking de covoiturage existant
- Zone d'étude pour l'implantation d'un parking de covoiturage
- Zone où promouvoir les services existants
- Hôpital CHRSM
- Zones à très forte densité démographique
- Zones à forte densité démographique
- Zones d'activités économiques

Fond de plan

- Chemin de fer
- Routes
- Limites de l'entité
- Limites des communes voisines
- Points d'eau

Source: réalisé au moyen de WalOnMap
Autorisation C17133
Mars 2024
Echelle: 1/100 000e

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Sambreville la chaleureuse

Réalisé par:

brat

m-tech Group

STATIONNEMENT

5	Stationnement	Priorité
5.1	Organiser et renforcer le stationnement cyclable	1

…aux abords des lieux d'attractivités

Le renforcement du stationnement vélo doit se faire en priorité aux pôles d'attractivité. En outre, il est important d'installer des dispositifs à proximité des domiciles (pour les personnes n'ayant pas la possibilité de stationner leur vélo à la maison). En fonction de la localisation, le dispositif de stationnement attendu sera différent. Voici quelques lignes de conduite pour sélectionner le dispositif adéquat :
- Pour proposer des infrastructures de stationnement à domicile de longue durée, des box collectifs de 5 places (« tambours à vélos ») sur l'espace public installées dans les centres des villages,
- À l'école et au travail, des arceaux couverts et dont la forme permet d'attacher son vélo en sécurité et adapté à tous les types de jantes et de pneus,
- Dans les lieux de passage (commerces, services, loisirs, sportifs,…), des arceaux sécurisés et couverts lorsque l'espace le permet,
- Aux gares et MobiPôles, le système d'abri collectif avec contrôle d'accès garantissent à l'utilisateur que son vélo reste en sécurité peu importe la durée de son absence, payant ou gratuit, l'accès peut-être géré via une application ou un badge. Les boxes vélos individuels sont moins conseillés,
- Aux arrêts de bus les plus fréquentés par des cyclistes, la commune peut prétendre à des subventions du TEC pour l'installation d'équipements de stationnement (80% du prix).

…de manière sécurisée et protégée

Les types de stationnement cyclable doivent réunir certaines conditions de manière à être plus sécurisés et éviter la détérioration du vélo, telles que :
- être couverts par un abri ou être à l'intérieur d'un bâtiment afin de protéger le vélo des intempéries ou autres perturbations météorologiques,
- être sécurisés (fermé avec une clé) pour prévenir des vols,
- être d'accès aisé depuis la voie publique et depuis le logement ou l'espace de l'activité,
- être équipés de manière adéquate tant pour le dispositif d'accrochage (par exemple racks avec support pour éviter le voilage des roues contrairement aux arceaux) que pour le rechargement des batteries des VAE (installation de bornes). La mise en place de nouvelles infrastructures de stationnement devra se faire de manière adaptée aux besoins des cyclistes en fonction des lieux propices identifiés précédemment.

…adapté aux vélos et assimilés

Les nouveaux types de vélos (cargo, VAE,...) ont besoin de plus d'espace et de nouvelles fonctionnalités (tel que les bornes de recharge électriques) que les vélos classiques. Ainsi, les nouvelles infrastructures de stationnement devront prendre en considération ces spécificités. Il n'est pas à exclure la nécessité par endroit de rationnaliser le stationnement automobile pour favoriser celui de ces nouveaux types de vélos.

5.2	Organiser le stationnement automobile	2

…en mettant en place une gestion différenciée

La gestion différenciée du stationnement concerne l'instauration de zones de stationnement courte durée en centre-ville (Tamines et Auvelais) avec réglementation permettant une rotation rapide des voitures, et par ailleurs, développe des zones de stationnement longue durée en périphérie des villes (parkings hors-voirie, P+R, de covoiturage, cf. point suivant). Cette gestion différenciée est un objectif à mettre en priorité afin de libérer de l'espace en centre-ville au profit de projets tel que celui du Val de Sambre. Ce dernier, porté par Paola Vigano, vise à faire de Tamines un Parc habité au bord de l'eau. L'objectif est d'accorder une place majeure à la végétalisation en réaménageant trois zones à proximité des berges : la place Saint-Martin, le site SAMERA et le pôle de la gare. La volonté est de donner une priorité aux modes actifs dans le cœur de Tamines autour de la rue de la Station et de la gare, ce qui par la même occasion, peut encourager à dédier le commerce à des besoins de proximité, et non au grand commerce qui demande une accessibilité par la route. En ce qui concerne le stationnement, l'étude a mis en évidence une offre de stationnement dispersée et peu réglementée. Les abords de la gare offrent des parkings gratuits et libres d'accès que la SNCB souhaite rendre payants et réservé aux navetteurs. L'objectif serait de le transformer en parking-relais accompagné de services de mobilités (rôle de Mobipôle). La volonté de réaménager la place St-Martin pour y libérer de l'espace implique également une diminution du nombre de places offertes en centre-ville. La construction d'un parking silo sur le site industriel de SAMERA avec le développement de nouveaux pôles, permet de reporter le stationnement de la place Saint-Martin et va inévitablement impacter les habitudes des sambrevillois. Ces changements sont des opportunités pour instaurer une gestion différenciée avec des stationnements uniquement courte durée en centre-ville. De plus, la volonté est de localiser le stationnement longue durée hors de la voirie au profit de stationnement réglementés (zone bleue courte durée ou payant).

…pour encourager l'usage des parkings hors-voirie, P+R et de covoiturage

Le développement du stationnement hors-voirie vise à :
- reporter le stationnement depuis la voirie vers des parkings externes (notamment le stationnement de longue durée),
- favoriser le stationnement résidentiel hors voirie (de manière à libérer l'espace de la voirie pour développer d'autres aménagements),
- à encourager l'usage du vélo grâce à des facilités et une sécurisation du stationnement,
- à maximiser la distance parcourue en transports en commun par rapport à la voiture personnelle, dans le cas des parkings P+R (ou parking relais, de dissuasion, de délestage). Ceux-ci sont situés en dehors de la ville et facilitent l'intermodalité des usagers pour lesquels l'offre en transports en commun à proximité de leur domicile n'est pas satisfaisante. Ils permettent aux automobilistes d'y laisser leur voiture pour ensuite rejoindre la ville à pied, vélo ou en transports en commun. Réorganiser le stationnement de manière à dissuader les citoyens de se garer en voirie (particulièrement pour le parking de longue durée) permet de désengorger et apaiser les centres-villes.
Pour maximiser l'usage des parkings hors-voirie, il est aussi possible d'exploiter les possibilités de mutualisation avec les poches de stationnement "privées" (supermarchés, écoles, etc.). Dans la pratique, ces parkings sont par exemple attribués à l'usage scolaire ou commercial en journée et rendu accessibles aux riverains en soirée et de nuit. C'est déjà le cas d'un parking porté par le projet de boulevard urbain du Val de Sambre (parking scolaire en journée et parking public en soirée et week-ends) cité plus haut dans les projets de développement et d'infrastructures. Par ailleurs, un parking silo est prévu sur le site de Samera permettant aux commerçants, aux habitants et aux visiteurs de s'y stationner (cf. Projet de ville de Tamines, étude Val de Sambre du Studio Paola Vigano).
Un autre type de parking à développer est le covoiturage. Le PCM préconise plusieurs lieux propices à la création de nouveaux parkings de covoiturage (précisés dans la thématique intermodalité) permettant de répondre au besoin identifié, lié à la surcharge du parking déjà existant au nord du territoire (E42/N98).

…en développant la signalétique et simplifiant la procédure de contrôle

La signalétique est un axe primordial de mise en marche d'une nouvelle organisation du stationnement dans les centres et se décline en plusieurs recommandations :
- Installer un affichage indiquant le nombre de places de parking encore disponibles, leur capacité d'accueil ainsi que la distance à laquelle ils se trouvent (notamment les parkings hors voirie et de délestage expliqués précédemment) ;
- Ajouter des marquages au sol permettant de maximiser leur usage ;
- Restaurer la panneautique relative aux zones bleues et payantes (aux abords de la gare de Tamines) et la compléter de marquages au sol rappelant le statut spécifique du régime de stationnement.
Cette signalétique vise à une meilleure compréhension de l'organisation du stationnement. L'un des enjeux à Sambreville réside particulièrement dans le respect de ces règles de stationnement. Le diagnostic a effectivement mis en évidence le non respect des stationnements en zone bleue, payantes ou réservées (PMR, livraisons, riverains, etc.). Ainsi, cette nouvelle signalétique doit s'accompagner d'un contrôle répressif (sanction) permettant de la faire respecter. Le système de contrôle actuel étant très complexe avec trois procédures de contrôle par différents acteurs (police, gardiens de la paix, City Parking pour les zones réglementées), il doit essentiellement être simplifié pour faciliter la compréhension et le respect des règles de stationnement. Ce peut être contrôlé par vidéo-verbalisation.

5.3 Développer et organiser le stationnement des poids-lourds — 3

…en étudiant les besoins pour des zones de livraisons

Cet objectif vise à assurer le respect et le contrôle des zones de stationnement courte durée afin d'éviter des encombrements des voiries en centre-ville lors des chargements et déchargements des camions. Il existe déjà deux zones de livraison réservées à Auvelais néanmoins, il est pertinent d'en étudier la nécessité dans le centre-ville de Tamines ou en d'autres lieux. La Commune est encouragée à réévaluer régulièrement ces besoins sur le territoire.

…en créant une zone de stationnement longue durée

Le diagnostic a mis en évidence l'absence d'aire de repos pour les routiers qui se garent actuellement la nuit ou le week-end sous les ponts, sur des parkings publics ou le long des voiries. Créer une zone de stationnement longue durée permet aux chauffeurs de se reposer dans des aires de repos équipées de sanitaires et pourrait être installée près des zones d'activité économique ou le long des axes structurants. Les camionneurs résidant à Sambreville sont aussi à considérer puisque certains se garent à proximité de leur domicile, ce qui peut occasionner des nuisances sonores tôt le matin dans les zones résidentielles. La carte suivante met en évidence en vert, les zones sur lesquelles étudier l'aménagement de ce type de stationnement longue durée (le long des axes structurants et sur les ZAE).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville: Phase 2

Stationnement

- Stationnement payant en voirie
- Stationnement payant
- Zones bleues en voirie
- Zones bleues
- Stationnement gratuit
- Poche de stationnement privé (potentielle mutualisation)
- Parking de covoiturage existant
- Zone d'étude pour l'implantation d'un parking de covoiturage
- Zones à très forte densité démographique
- Zones à forte densité démographique
- Zone d'étude pour l'implantation d'un stationnement longue durée pour les poids-lourds

Fond de plan

- Chemin de fer
- Routes
- Limites de l'entité
- Limites des communes voisines
- Points d'eau

Source: réalisé au moyen de WalOnMap
Autorisation C17133
Mars 2024
Echelle: 1/100 000e

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Sambreville la chaleureuse

Réalisé par:

brat

m-tech Group

SÉCURITE ROUTIÈRE

6	Sécurité Routière	Priorité
6.1	Adapter les aménagements aux différents usagers et au contexte	1

…en appliquant le principe STOP

Les victimes des accidents répertoriés sur la Ville de Sambreville, selon les statistiques présentées dans le diagnostic, sont principalement des automobilistes. Malgré la baisse du nombre d'accidents, dont la grande majorité sont des blessés légers, cette analyse montre l'importance de repenser la place de la voiture en appliquant le principe STOP. Cela passe par une réorganisation du partage des voiries et espaces publics au profit des modes actifs, notamment en combinant le mobilier urbain, les revêtements et la signalisation pour maximiser la visibilité et le droit de passage des usagers les plus faibles (piétons, PMR, trottinettes, cyclistes).

…en fonction du type de voirie et du contexte environnant

Afin d'accorder une cohérence dans le type d'aménagements à réaliser en fonction des types de voiries et du contexte environnant, il s'agira, dans les centres urbains, d'apaiser la circulation en donnant la priorité aux modes actifs et, en dehors des centres, de privilégier des aménagements séparés. A ce titre, les nouveaux aménagements intègreront des zones pacifiées, des zones cyclables et des places piétonnes, ce qui impliquera de rationnaliser le stationnement et de réduire les vitesses de circulation.

6.2	Sécuriser et prévenir les points noirs	1

…sur les nationales et grands axes de liaisons

Sans surprise, le plus grand nombre d'accidents a lieu sur les nationales qui traversent le territoire (en particulier la N930 et la N988). D'autres axes de liaisons ont été identifiés comme dangereux 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 (dont un projet de réaménagement en boulevard urbain est en cours). Des aménagements de réduction des vitesses permettent d'apaiser ces axes dangereux et de diminuer les risques d'accident. Comme énoncé dans la partie projets d'infrastructures (cf. 2. Enjeux du territoire), des travaux de sécurisation de carrefours et d'aménagements cyclo-piétons sont prévus sur certaines nationales (N90, N988 entre Combattants et Grandes Fontaines) dans le cadre du plan régional « Mobilité et infrastructures pour tous ».

…aux carrefours dangereux

Le diagnostic a mis en évidence la dangerosité de certains carrefours liée à l'importance des flux, au manque de visibilité, au non-respect des priorités ou encore à l'absence de cédez-le-passage... Revoir l'organisation de ces carrefours identifiés comme accidentogènes représente un levier important pour sécuriser les déplacements des modes actifs et pour apaiser la circulation en général.

À Tamines :

- Le carrefour entre la rue des Bachères et la N988 au sud de la place du Jumelage, mériterait, en plus du nouveau giratoire, des dispositifs pour sécuriser les déplacements des piétons, PMR et cyclistes (traversées, trottoirs, pistes cyclables...).
- Le rond-point au niveau de la rue de la Station et de la place Saint-Martin est très fréquenté par différents types d'usagers et assez complexe dans sa configuration.

Au sud de la commune :

- Le croisement entre les deux principales nationales de Sambreville, la N988 (rue de Fosses - avenue des Français) et la N930 (rues François Dive et Joseph-Jean Merlot) est un carrefour à circulation importante. Une reconfiguration de l'avenue des Français avec aménagements cyclo-piétons de part et d'autre de la voirie est en cours et dont il est pertinent de l'étendre sur la rue de Fosses.
- Le carrefour avec les rue Grande Pierrère et Try Joly, toujours le long de la N988 (rue de Fosses).

Au nord de la commune :

- Le carrefour à Velaine entre la N912 et la N98, connexion avec le quartier Prahy, a déjà été sécurisé par son réaménagement en rond-point, néanmoins, il ne présente pas d'aménagements pour les modes actifs. Il conviendra d'analyser au regard des futures statistiques d'accidentologie si le nombre d'accident a effectivement diminué et d'y sécuriser les accès aux modes actifs.

Au nord d'Auvelais :

- Le carrefour de la Sarthe entre la rue François Sarteel et la N90 où malgré le feu, l'insertion depuis et vers la nationale reste dangereuse.

À Auvelais :

- Le croisement entre la N930 et la rue de la Feutrerie,
- Le carrefour entre la N930, l'avenue du Cimetière et la rue Radache reste un point noir pour les piétons malgré l'aménagement d'un trottoir traversant rue Radache,
- L'échangeur entre la N98 et la rue de Pont Sainte-Maxence, donne directement sur le chainons manquant du RAVeL identifié dans les chapitres piétons et cyclables. Il constitue un point noir à sécuriser de manière prioritaire.
- L'échangeur entre la N98 et la rue Bois Sainte-Marie.

Les projets de développement urbain présentés dans les enjeux du territoire doivent prendre en considération ces analyses et intégrer des types d'aménagements permettant de prévenir et sécuriser ces carrefours dangereux, tels que :
- la mise en place de dispositifs ralentisseurs, d'un rond-point,
- une intervention sur le régime de vitesse,
- un passage à sens unique,
- un changement de priorité ou de fonction d'une voirie,
- une transformation des fonctions du carrefour (le rendre plus vivant par de la végétalisation, aménager une zone de rencontre, un marquage inhabituel, en priorité où il y a déjà de la vie) ;
- une réduction de bande de circulation,
- l'installation de feux de signalisation ou d'une signalétique directionnelle...

…en réparant les routes dégradées et en prévenant les dégradations

Le diagnostic a mis en évidence la mauvaise qualité de certaines voiries régionales et communales structurantes du territoire représentant une insécurité pour tous les modes de déplacements confondus (notamment rue Haut Baty, rue du Dr Romedenne et rue Grand Pierrère à Arsimont contenant de nombreux nids de poule). Celles-ci sont réparées localement au cas par cas, néanmoins s'abiment rapidement et mériteraient d'être entretenues avec une vision long terme. Afin de prévenir des futures dégradations, il serait judicieux d'envisager des limitations de tonnage (cf. Transport de marchandises). En outre, être plus vigilent dès l'apparition de dégradation permettra de réagir au plus vite.

6.3	Adapter et faire respecter les régimes de vitesse	1

…en confortant le réseau de zones apaisées cohérent

Comme le montre la carte "Sécurité routière", le réseau routier est déjà bien structuré sur Sambreville avec des limitations de vitesses cohérentes. Ainsi l'objectif est de continuer les aménagements de manière à apaiser les lieux qui restent, malgré tout, problématiques en termes d'insécurité vis-à-vis des vitesses de conduite. L'enquête auprès des citoyens a permis d'identifier les grands axes et routes régionales, les liaisons inter-centres représentant une insécurité et un non respect des limites de vitesses selon les sambrevillois, telles que : la N930, la rue des Fosses (N988) et le carrefour les reliant, l'avenue des Français, les rues Val de Sambre, des Glaces Nationales, des Bachères, des Auges, les carrefours de la Sarthe, la connexion du quartier Prahy à Velaine-sur-Sambre... Même si le projet du Boulevard Urbain du Val de Sambre permettra de répondre à certains impératifs de sécurité routière cités ici, il serait pertinent d'envisager l'extension des zones 30 km/h avec comme point de départ les établissements scolaires et même envisager de les étendre à l'échelle de toutes les zones urbaines pour gagner en lisibilité, sécurité et cohérence. Cela induirait une réduction de la vitesse à l'approche des agglomérations.

…en rendant l'environnement crédible

Le plus important pour faire respecter une limitation de vitesse est que celle-ci soit crédible. Pour cela, il faut que l'environnement de la voirie soit en adéquation avec la limite autorisée. Cet environnement dépend de 5 paramètres principaux : la densité d'habitat, la largeur de bande, le dégagement visuel latéral, la distance de visibilité et la présence de vie locale. Si ces paramètres sont rencontrés, l'usager respectera instinctivement la limite de vitesse imposée. Afin d'améliorer la perception des zones dans lesquelles la vitesse est limitée, certains aménagements ponctuels ou provisoires sont donc nécessaires. Il s'agira de prévoir des aménagements spécifiques aux zones apaisées (zones 30km/h, de rencontre/résidentielles, zones piétonnes) ainsi qu'aux entrées d'agglomération et de villages, tel que des « effets de porte » pour inciter à réduire sa vitesse en approche d'agglomération, des dispositifs ralentisseurs, des chicanes, une sécurisation des traversées piétonnes...

…en renforçant le contrôle

Pour assurer la pérennité et le respect des régimes de vitesses, la mise en place de dispositifs pour rappeler la vitesse de circulation est à privilégier. A titre préventif, des radars pédagogiques peuvent être disposés à des endroits stratégiques de l'entité (affichage de la vitesse pratiquées sans sanction). A titre répressif, la zone de police peut également pratiquer divers contrôles de vitesse que ce soit de manière sporadique ou plus systématique. Une étroite collaboration avec la Zone de Police est ainsi attendue pour assurer le succès de cet objectif. Outre le contrôle des vitesses, de manière préventive ou répressive à destination de la population, la mise en place de radars permettra également à la Ville de produire des données et ainsi de monitorer la mise en place de cette action et d'assurer son évaluation dans le temps.

6.4	Mener des campagnes de sensibilisation afin d'encourager les bonnes pratiques	2

…pour favoriser une meilleure cohabitation entre les modes de déplacement

Les campagnes de communications auprès des citoyens visent à sensibiliser au partage de la voirie entre les usagers (SUL, marquages, sites cyclo-piétons...), aux incivilités sur la route, au respect du code de la route (notamment le respect des passages piétons) en actualisant les connaissances sur les nouveaux types de signalisation et d'aménagement. Cela permet de prévenir et anticiper les risques d'accidents en rendant les automobilistes plus attentifs aux usagers les plus faibles. Des formations peuvent être proposées en partenariat avec des associations spécifiques telles que Tous à pied pour les piétons, Atingo pour les PMR, le GRACQ pour le vélo ou encore la FEDEMOT pour les scooters et trottinettes...

…pour prendre en compte les nouvelles mobilités actives

Les trottinettes, vélos électriques, vélos-cargo, over-boards, sont des nouveaux types de mobilités actives de plus en plus courantes. Il sera nécessaire de les prendre en compte dans les nouveaux aménagements, d'en adapter la signalisation et de sensibiliser la population sur ces nouveaux modes de transport.

6.5	Tenir compte des deux-roues motorisés dans les aménagements et la prévention routière	3

La commune compte davantage de deux-roues motorisés que dans d'autres communes wallonnes : leurs usagers sont vulnérables face aux autres véhicules motorisés et sont susceptibles d'avoir des comportements dangereux envers les modes actifs (utilisation illicite de l'infrastructure des modes actifs, conflits de déplacement). Pour cela, il sera nécessaire de tenir compte des deux-roues motorisés dans les aménagements du réseau et la prévention routière.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville: Phase 2

Sécurité routière

- Voirie limitée à 120km/h
- Voirie limitée à 90km/h
- Voirie limitée à 50km/h
- Voirie limitée à 30km/h et moins
- Carrefours dangereux
- Accidents répertoriés entre 2016 et 2020 (police fédérale DDDSAV)
- Zones à très forte densité démographique
- Zones à forte densité démographique

Fond de plan

- Chemin de fer
- Routes
- Limites de l'entité
- Limites des communes voisines
- Points d'eau

Source: réalisé au moyen de WalOnMap
Autorisation C17133
Mars 2024
Echelle: 1/100 000e

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Sambre ville la chaleureuse

Réalisé par:

brat

m-tech Group

TRANSPORT ET INTERMODALITÉ DES MARCHANDISES

7	Transport de marchandises	Priorité
7.1	Encadrer la circulation des poids-lourds	1

…en organisant un itinéraire spécifique pour le transport de marchandises

De manière cohérente avec les territoires voisins et tel qu'il est recommandé dans le PMCM, il est judicieux, dans la mesure du possible, de canaliser le trafic de poids lourds sur les voiries les plus capacitaires. À Sambreville, surtout pour le trafic de transit traversant la commune sans s'y arrêter, il s'agit d'emprunter prioritairement les axes du réseau primaire (E42, N90, N98). Le PMCM insiste notamment sur le fait que la Région doit définir la manière dont elle compte gérer le flux de trafic de poids lourds et automobiles à l'échelle de l'ensemble du territoire régional. Concrètement à Sambreville, la création d'un itinéraire spécifique au transport de marchandises est à définir, en cohérence avec les orientations du réseau au niveau supra-communal, régional, national et même européen, de manière à limiter le transit sur les petites voiries. L'organisation du transport de marchandises doit prendre en considération les spécificités du territoire, notamment le fait que certaines ZAE sont très proches de centres urbains (Pré des Haz à Tamines et Saint-Gobain à Auvelais). L'objectif vise à définir des itinéraires spécifiques de circulation des PL pour minimiser les nuisances dans les centres.

…en poursuivant la limitation du transit dans les voiries locales et en agglomération

La phase de diagnostic a mis en évidence, au travers de l'enquête publique, des nuisances pour les habitants (bruit, état des routes, pollution, dangerosité...) liées au transit de poids-lourds. Afin de prévenir des futures dégradations (cf. Sécurité routière) et réduire ces nuisances, un objectif du PCM est d'étendre les limitations de tonnage dans les agglomérations et voiries locales où cela s'avère pertinent (et autres mesures telles que des barrières de dégel par exemple).

…en améliorant la signalétique et le contrôle

Une signalétique adaptée et une campagne de contrôle en collaboration avec la zone de Police au moment des adaptations peuvent accompagner une réussite de ces mesures de limitation du trafic de transit. Une option à envisager est de la compléter par un contrôle via caméras dans les zones les plus sensibles, notamment où le trafic de poids lourds est le plus problématique.

7.2	Développer un système de livraison plus durable	3

…en communiquant auprès des entreprises et commerçants sambrevillois

L'objectif est d'inciter les entreprises et les commerçants à réfléchir à l'organisation de leurs livraisons (de manière temporelle, spatiale et modale). Pour réorganiser leur système de livraisons de manière plus durable, il faut entrer en communication avec eux et les accompagner dans cette démarche. Ces adaptations peuvent concerner les livraisons à horaires décalés, les limitations de circulation des PL dans les centres (Tamines, Auvelais...) et permettront de promouvoir les alternatives au transport routier (cyclo-logistique, transports fluvial et ferré).

…en mutualisant les livraisons

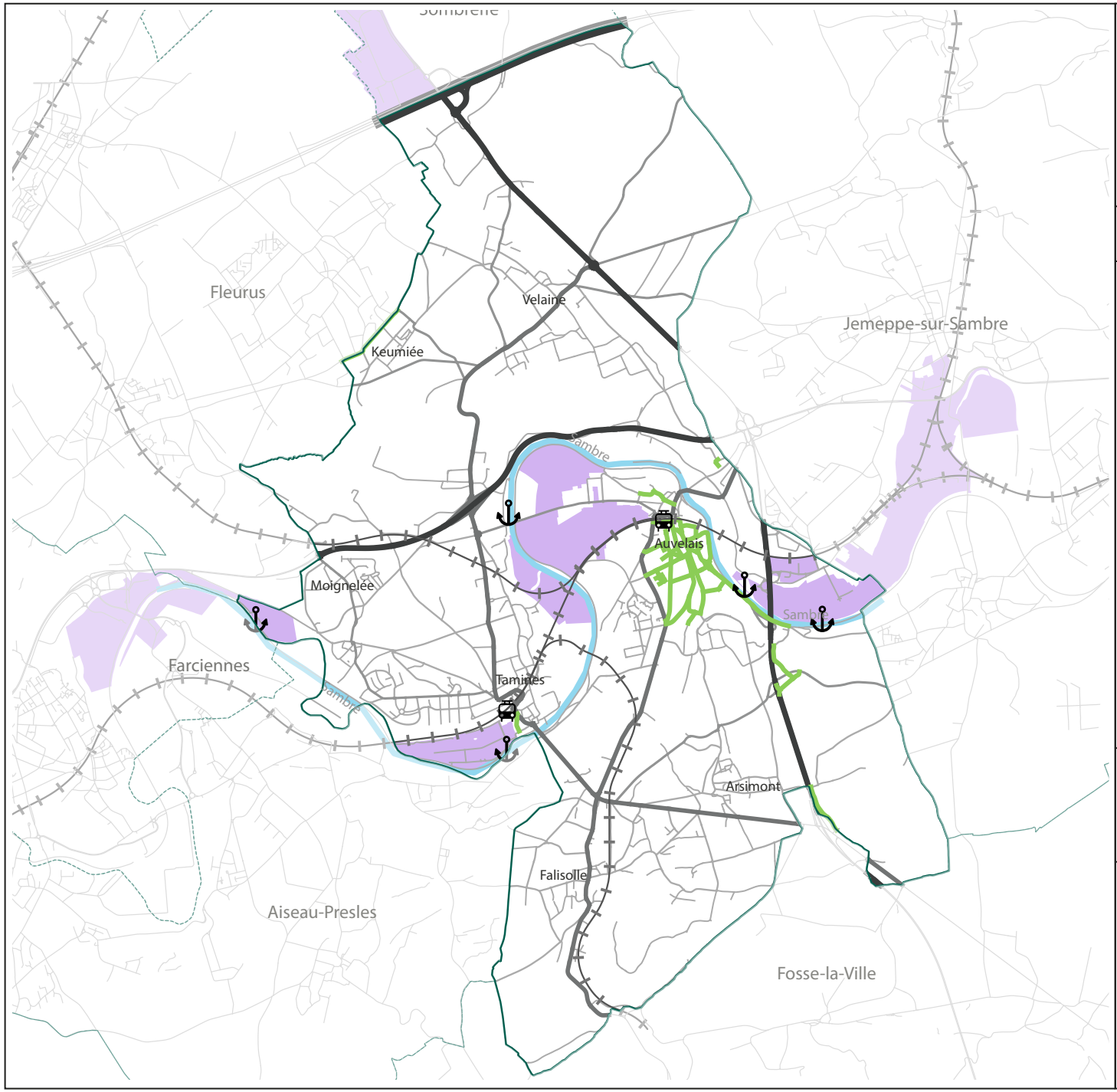
La mutualisation des livraisons vise à mettre en commun les moyens de livraison pour le dernier kilomètre (locaux, véhicules, matériels…) avant l'arrivée des commandes en centre-ville et dans les ZAE. Via l'organisation de rencontres entres les différents acteurs du secteur, il est possible de réfléchir à une stratégie communale de livraison. De manière plus globale, la Ville de Sambreville peut inviter les acteurs économiques locaux et supra-locaux à étudier le concept d'Economie Industrielle et Territoriale (mise en commun des ressources en vue de les économiser ou d'en améliorer la productivité : partage d'infrastructures, d'équipements, de services, de matières…). Cette proposition est à appréhender en lien avec la thématique gouvernance qui implique plusieurs acteurs à différentes échelles.

…en favorisant le report modal des marchandises

Afin de réduire l'utilisation du réseau routier et favoriser le transfert modal vers les voies fluviales et ferrées, il est essentiel de profiter des infrastructures permettant l'intermodalité des marchandises déjà présentes sur le territoire grâce à la Sambre et au chemin de fer. En effet, Sambreville dispose de plusieurs plateformes et points de chargement le long de la Sambre qui sont facilement accessibles via le réseau routier primaire (à l'exception du Pré des Haz à Tamines qui est moins adapté et pour lequel on pourrait trouver d'autres fonctions tels un hub cyclo-logistique).

…en développant la cyclo-logistique

La cyclo-logistique vise à développer l'utilisation du vélo comme mode de transport pour le dernier kilomètre de livraison dans les centres urbains et auprès des commerces et entreprises (pour les commandes qui s'y prêtent). Elle se fait avec des vélos-cargos équipés d'espaces de rangement tels que des bacs ou des remorques. Ces derniers peuvent être utilisés efficacement pour les livraisons locales, souvent en acheminant les marchandises d'un centre de redistribution en périphérie des centres jusqu'à leur destination finale.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville: Phase 2

Transport et Intermodalité des marchandises

- Axe restreint aux +3,5T
- Zones d'activités économiques
- Port
- Gare
- Chemin de fer

Fond de plan

- Routes
- Limites de l'entité
- Limites des communes voisines
- Points d'eau

Source: réalisé au moyen de WalOnMap
Autorisation C17133
Mars 2024
Echelle: 1/100 000e

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Sambreville la chaleureuse

Réalisé par:

brat

m-tech Group

3.4. Tableaux de synthèse des objectifs stratégiques

Objectifs stratégiques par modes

1	Réseau piéton et PMR	Priorité
1.1	Développer un réseau structurant lisible et hiérarchisé	1
1.2	Assurer des aménagements confortables, continus et inclusifs	1
1.3	Promouvoir la marche comme moyen de déplacement et de (re)découverte des sentiers locaux	2
2	Réseau cyclable	
2.1	Définir et aménager un réseau cyclable structurant	1
2.2	Garantir des aménagements cyclables de qualité	2
2.3	Promouvoir l'usage du vélo et sensibiliser la population	2
2.4	Tenir compte des besoins des nouveaux vélos et assimilés	2
3	Réseau de transports publics	
3.1	Développer l'offre et le réseau de transport en commun	1
3.2	Améliorer l'accessibilité des arrêts	1
3.3	Assurer le confort des infrastructures de transports publics	1
3.4	Promouvoir l'utilisation des transports publics	2
4	Réseau routier	
4.1	Garantir un réseau routier structurant cohérent	1
4.2	Inciter à un usage rationnel de la voiture individuelle	1
4.3	Accompagner les écoles et les entreprises dans la réalisation de PDS et PDE	2

Objectifs stratégiques par thématiques de mobilité

1	Gouvernance	Priorité
1.1	Assurer un monitoring de la politique de mobilité	1
1.2	Décloisonner la gouvernance en matière de mobilité	1
1.3	Faire de Sambreville une commune exemplaire en matière de mobilité durable	2
2	Mobilité Scolaire	
2.1	Améliorer la gestion et la planification des déplacements scolaires	2
2.2	Poursuivre la sécurisation et l'apaisement des abords des écoles	1
3.3	Sensibiliser, former et inciter le public scolaire à l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements scolaires	2
3	Cadre de vie	
3.1	Permettre la réappropriation des espaces par les habitant.es	1
3.2	Apaiser la circulation dans les centres	1
4	Intermodalité et services de mobilité	
4.1	Développer des lieux d'intermodalité attractifs	1
4.2	Développer une stratégie de communication communale sur la mobilité durable	2
4.3	Créer de nouveaux parkings de covoiturage	2
4.4	Développer les mobilités partagées	2
4.5	Accompagner l'électrification des mobilités	3
5	Stationnement	
5.1	Organiser et renforcer le stationnement cyclable	1
5.2	Organiser le stationnement automobile	2
5.3	Développer et organiser le stationnement des poids-lourds	3
6	Sécurité Routière	
6.1	Adapter les aménagements aux différents usagers et au contexte	1
6.2	Sécuriser et prévenir les points noirs	1
6.3	Adapter et faire respecter les régimes de vitesse	2
6.4	Mener des campagnes de sensibilisation afin d'encourager les bonnes pratiques	2
6.5	Tenir compte des deux-roues motorisés dans les aménagements et la prévention routière	3
7	Transport et intermodalité des marchandises	
7.1	Encadrer la circulation des poids-lourds	1
7.2	Développer un système de livraison plus durable	2