

MESURE 2. AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

DESCRIPTION DE LA MESURE

L'amélioration du cadre de vie passe par un rééquilibrage du partage de l'espace public, visant à offrir une meilleure cohabitation entre les différents modes de transport (piétons, cyclistes, véhicules motorisés), tout en mettant en valeur les venelles et sentiers pour encourager la mobilité douce et redonner de l'attractivité à ces espaces souvent sous-exploités. Parallèlement, l'accompagnement de l'électrification des mobilités soutiendra la transition vers des solutions de transport plus durables, en favorisant l'implantation d'infrastructures adaptées, comme des bornes de recharge pour véhicules électriques. Ces actions globales contribueront à un cadre de vie plus agréable, plus accessible et plus respectueux des enjeux environnementaux.

ACTIONS		ACTIONS LIÉES
2.1	RÉÉQUILIBRER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE MODES	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 3.1, 4.1, 4.2, 5.2, 7.1
2.2	VALORISER LES VENELLES ET SENTIERS	1.2, 3.3, 4.4,
2.3	ACCOMPAGNER L'ÉLECTRIFICATION DES MOBILITÉS	3.4, 3.7, 3.8

2.1. RÉÉQUILIBRER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE MODES

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Infrastructure	Poursuite	Court-terme à Moyen-terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville	
	PARTENAIRES	SPW, comités de citoyens	
LOCALISATION	Place Saint-Martin (Tamines) ; Place du Jumelage (Tamines) ; Place de Moignelée (Moignelée) ; Placette rue Reine Astrid (Keumiée) ; Placette rue des Volontaires de Guerre/rue Jules Destrée/Place du 11 Novembre (Velaine-sur-Sambre) ; Place rue du Tram/rue Dr Severin (Velaine-sur-Sambre) ; Place de la Sarthe (Auvelais) ; Place de la Jeunesse (Auvelais) ; Place Albert 1er (Falisolle).		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres de la Ville SPW Développement urbain (périmètre identifié sur Monsville), PIC, PIMACI et PIWaCy		
OBJECTIFS POURSUIVIS	Permettre la réappropriation des espaces par les habitant.es Apaiser la circulation dans les centres Adapter les aménagements aux différents usagers et au contexte		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
Taux de satisfaction des usagers des espaces publics réaménagés (via enquêtes)		Part de la voirie dédiée aux voitures (%)	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
Contribuer ensemble au renforcement des centralités, CPDT (Conférence Permanente du Développement Territorial), 2023. Aménager les espaces publics wallons, Eléments constitutifs d'un vade-mecum, CPDT (2020) Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs, Eventail de bonnes pratiques, CPDT (2019) Guide de l'espace public bruxellois,]pyblik[+ Artgineering			

2.1. RÉÉQUILIBRER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE MODES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Pour faire profiter les habitants d'un cadre de vie agréable et apaisé, certains espaces publics et l'équilibre entre les différents modes doivent être revus en accord avec le principe STOP (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Privé Vervoer). A Sambreville, on souligne un enjeu majeur de rééquilibrage du partage de l'espace public sur certaines places principales.

Dans ces espaces, la voiture, que ce soit en termes de stationnement et/ou de circulation, occupe la majorité de l'espace au détriment des autres modes et de la fonction de séjour. Rendre ces lieux plus agréables et équilibrés est un levier majeur pour améliorer le cadre de vie des habitants et valoriser l'identité des différentes centralités de Sambreville.

La CPDT identifie des enjeux de convivialité, de sécurité et de qualité liés aux espaces publics. En effet, il s'agit d'offrir des espaces agréables aux habitants de Sambreville, en permettant une appropriation des lieux et une flexibilité d'usages (se déplacer, desservir et séjourner).

Si de nombreux projets vont voir le jour dans les prochaines années (Place Saint-Martin, Place du Jumelage, Boulevard de l'Europe,...), la Ville 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 qualitatifs et conviviaux :

- ☐ Grand-Place d'Auvelais ;
- ☐ Parc d'Auvelais ;
- ☐ Square Jean Tousseul à Tamines ;
- ☐ Place du Louet à Arsimont.

D'autres espaces présentent quant à eux un fort potentiel :

- ☐ Place Saint-Martin (Tamines) ;
- ☐ Place du Jumelage (Tamines) ;
- ☐ Place de Moignelée (Moignelée) ;
- ☐ Placette rue Reine Astrid et rue Léopold Lebrun (Keumiée), dans la continuité du projet de réaménagement de voirie en cours rue Reine Astrid ;
- ☐ Placette rue des Volontaires de Guerre/rue Jules Destrée/Place du 11 Novembre (Velaine-sur-Sambre) ;
- ☐ Place rue du Tram/rue Dr Severin (Velaine-sur-Sambre) ;
- ☐ Place de la Sarthe (Auvelais) ;
- ☐ Place de la Jeunesse (Auvelais) ;
- ☐ Place Albert 1er (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 habitants et usagers, la faculté de générer du bien-être, l'intégration des enjeux climatiques (végétalisation et réduction des effets d'ilots de chaleur),...

Certains des lieux cités précédemment font déjà l'objet d'une étude en vue de leur réaménagement (place du Jumelage, place Saint-Martin par exemples). Dans les pages suivantes sont ainsi présentées des esquisses de réaménagement données à titre illustratif pour certains lieux cités ci-avant ne faisant pas l'objet d'un projet en cours. Il s'agit de schémas d'organisation spatiale reprenant les principaux enjeux et constats, avec une vue sur la situation existante et sur une ou deux propositions de réaménagement. Ces lieux devront faire l'objet d'une étude approfondie spécifique en vue de leur réaménagement.

2.1. RÉÉQUILIBRER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE MODES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Les esquisses présentées sont des schémas d'intention de réflexions menées pour répondre aux enjeux identifiés, et non des plans d'exécution ou d'avant-projet, en vue d'une éventuelle future étude spécifique visant le réaménagement du lieu.

Lieu	Illustration
PLACE DU 11 NOVEMBRE (VELAINE-SUR-SAMBRE)	Place du 11 novembre A. Existant Espace dédié à la voiture Espace piéton Espaces verts Stationnement en voirie non délimité Passage bus TEC ligne 155 Carrefour à 5 branches non délimité (dangereux) Passage bus TEC ligne 156 Stationnement en trottoir non délimité Enjeux • Sécuriser : Dominance de la voiture, larges étendues d'asphalte, traversées dangereuses sans passages piétons, aucun accès sécurisé à l'îlot central • Convivialité et cadre de vie : valoriser l'espace vert central et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres.
	Place du 11 novembre B. Proposition 1 Zone de rencontre Espace piéton Espaces verts Place de stationnement Stationnement vélo Passage piéton Réorganisation du grand carrefour en plusieurs (angle droit) pour sécuriser. Aménager espace de convivialité et de séjour (banc, jeu....) végétalisé Stationnement en voirie délimité aménagé en chicane pour réduire les vitesses (alternance du stationnement) Marquage au sol et signalétique d'entrée en zone de rencontre, réduction de l'espace carrossable Extension du parc (plaine de jeux par exemple) et des cheminements modes actifs Enjeux • Sécuriser : Dominance de la voiture, larges étendues d'asphalte, traversées dangereuses sans passages piétons, aucun accès sécurisé à l'îlot central • Convivialité et cadre de vie : valoriser l'espace vert central et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres.

2.1. RÉÉQUILIBRER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE MODES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Lieu	Illustration
PLACE DU 11 NOVEMBRE (VELAINE-SUR-SAMBRE)	Place du 11 novembre C. Proposition 2 Zone de rencontre Espace piéton Espaces verts Place de stationnement Stationnement vélo Passage piéton Enjeux • Sécuriser : Dominance de la voiture, larges étendues d'asphalte, traversées dangereuses sans passages piétons, aucun accès sécurisé à l'îlot central • Convivialité et cadre de vie : valoriser l'espace vert central et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres. Réorganisation du grand carrefour en plusieurs (angle droit) pour sécuriser. Aménager espace de convivialité et de séjour (banc, jeu,...) végétalisé Stationnement en voirie délimité aménagé en chicane pour réduire les vitesses (alternance du stationnement) Installation d'un plateau sécurisant les trois carrefours de la N969 avec de nouvelles traversées piétonnes et des trottoirs élargis (min. 1,5m), apaisement de la N969 Marquage au sol et signalétique d'entrée en zone de rencontre, réduction de l'espace carrossable Extension du parc (plaine de jeux par exemple) et des cheminements modes actifs

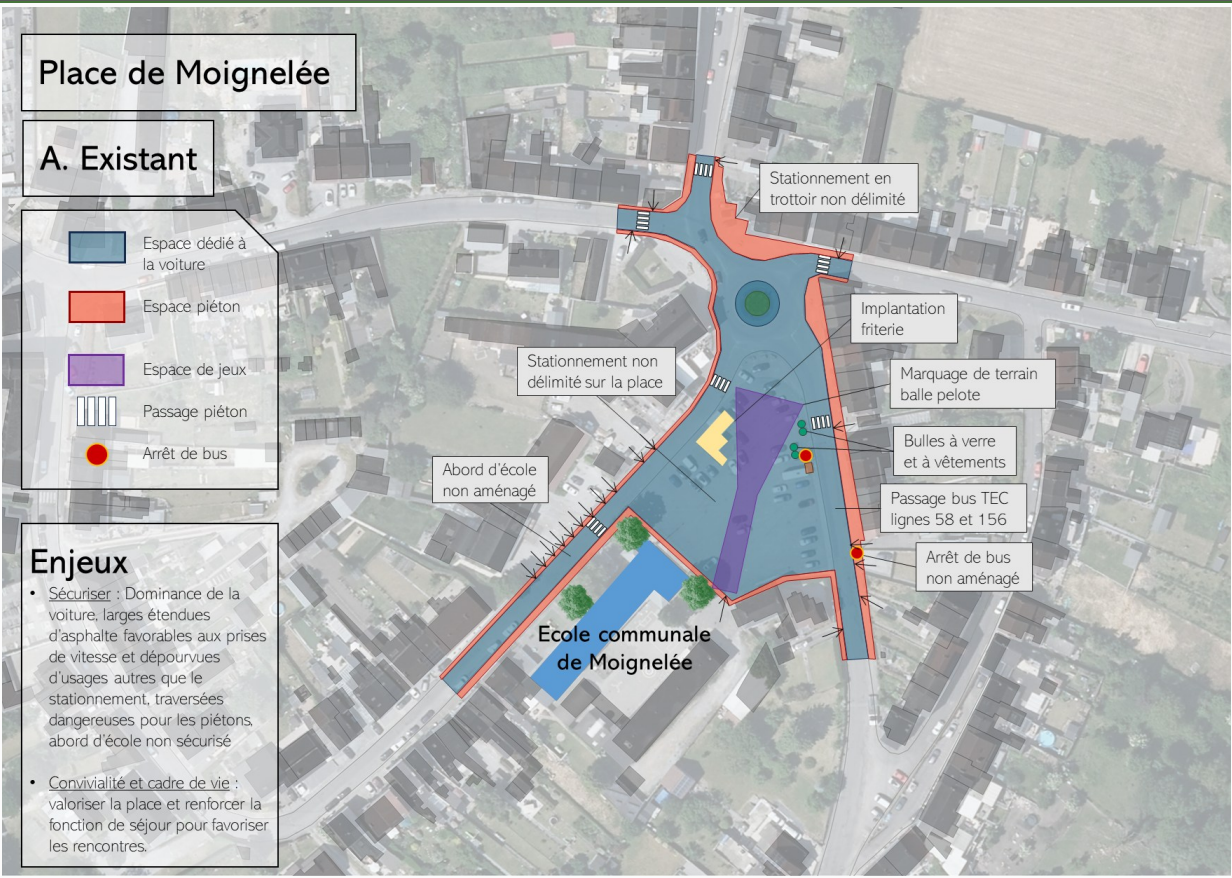
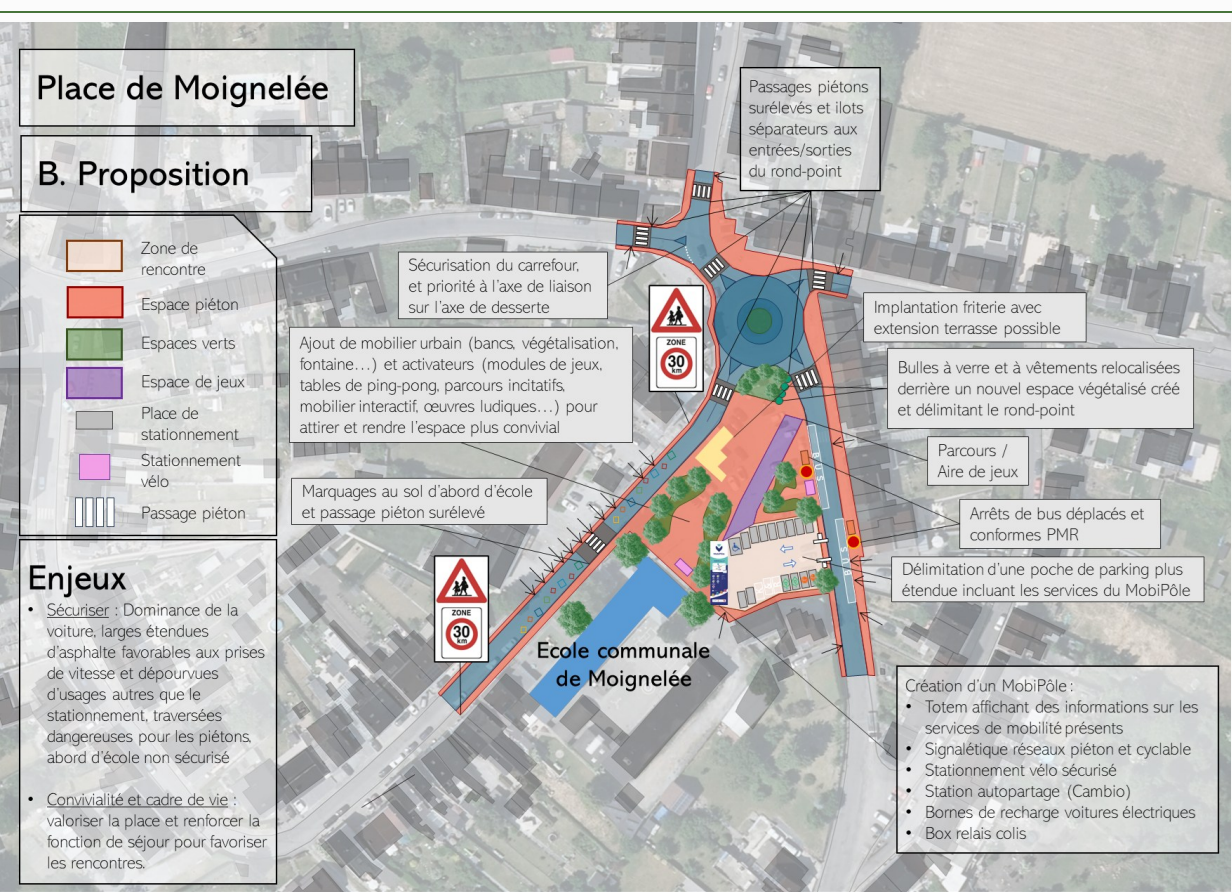
2.1. RÉÉQUILIBRER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE MODES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Lieu	Illustration
PLACETTE RUE REINE ASTRID (KEUMIÉE)	Placette rue Reine Astrid A. Existant - Espace dédié à la voiture - Espace piéton - Espaces verts - Aire de jeux - Place de stationnement - Passage piéton Enjeux Sécuriser : Dominance de la voiture en voirie et sur la place, abord d'école communale rue L. Lebrun non aménagé Convivialité et cadre de vie : valoriser le patrimoine local et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres.
PLACETTE RUE REINE ASTRID (KEUMIÉE)	Placette rue Reine Astrid B. Proposition - Zone de rencontre - Espace piéton - Espaces verts - Aire de jeux - Place de stationnement - Stationnement vélo - Passage piéton Enjeux Sécuriser : Dominance de la voiture en voirie et sur la place, abord d'école communale rue L. Lebrun non aménagé Convivialité et cadre de vie : valoriser le patrimoine local et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres.

2.1. RÉÉQUILIBRER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE MODES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Lieu	Illustration
PLACE RUE DES BACHÈRES (MOIGNELÉE)	Place de Moignelée A. Existant  Espace dédié à la voiture Espace piéton Espace de jeux Passage piéton Arrêt de bus Enjeux • Sécuriser : Dominance de la voiture, larges étendues d'asphalte favorables aux prises de vitesse et dépourvues d'usages autres que le stationnement, traversées dangereuses pour les piétons, abord d'école non sécurisé • Convivialité et cadre de vie : valoriser la place et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres.
PLACE RUE DES BACHÈRES (MOIGNELÉE)	Place de Moignelée B. Proposition  Zone de rencontre Espace piéton Espaces verts Espace de jeux Place de stationnement Stationnement vélo Passage piéton Enjeux • Sécuriser : Dominance de la voiture, larges étendues d'asphalte favorables aux prises de vitesse et dépourvues d'usages autres que le stationnement, traversées dangereuses pour les piétons, abord d'école non sécurisé • Convivialité et cadre de vie : valoriser la place et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres.

2.1. RÉÉQUILIBRER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE MODES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Lieu	Illustration
PLACE ALBERT 1ER (FALISOLLE)	Place Albert 1er A. Existant Espace dédié à la voiture Espace piéton Place de stationnement Passage piéton Arrêt de bus 20 places de stationnement délimitées (dont 1 PMR et 1 corbillard) Passage bus TEC ligne 150a Enjeux • Sécuriser : Dominance de la voiture, larges étendues d'asphalte, traversées dangereuses sans passages piétons, aucun accès sécurisé à l'église • Convivialité et cadre de vie : valoriser les fonctions urbaines présentes et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres.
PLACE ALBERT 1ER (FALISOLLE)	Place Albert 1er B. Proposition 1 Zone de rencontre Espace piéton Place de stationnement Stationnement vélo Passage piéton Arrêt de bus Marquage au sol et signalétique d'entrée en zone de rencontre Création d'une zone réservée corbillard 12 places de stationnement délimitées (dont 1 PMR et hors zone corbillard) Création d'un parvis d'église et végétalisation pour délimiter la place Création d'une zone modes actifs derrière l'église et végétalisation Nouvelle traversée piétonne en plateau / trottoir traversant Passage bus TEC ligne 150a Enjeux • Sécuriser : Dominance de la voiture, larges étendues d'asphalte, traversées dangereuses sans passages piétons, aucun accès sécurisé à l'église • Convivialité et cadre de vie : valoriser les fonctions urbaines présentes et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres.

2.1. RÉÉQUILIBRER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE MODES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Lieu	Illustration
PLACE ALBERT 1ER (FALISOLLE)	Place Albert 1er C. Proposition 2 Zone de rencontre Espace piéton Espaces verts Place de stationnement Stationnement vélo Passage piéton Arrêt de bus Enjeux • Sécuriser : Dominance de la voiture, larges étendues d'asphalte, traversées dangereuses sans passages piétons, aucun accès sécurisé à l'église • Convivialité et cadre de vie : valoriser les fonctions urbaines présentes et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres.

2.2. VALORISER LES VENELLES ET SENTIERS

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Infrastructure	Renforcement	Court-terme à Moyen-terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville	
	PARTENAIRES	SPW, Tous à Pied, Province de Namur, milieu associatif, citoyens.nes, écoles,...	
LOCALISATION	/		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres de la Ville Subsides SPW PIMACI		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Assurer des aménagements confortables, continus et inclusifs ☐ Promouvoir la marche comme moyen de déplacement et de (re)découverte des sentiers locaux		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Nombre de piétons sur le sentier/la venelle X / jour		☐ Longueur des itinéraires de loisir ☐ Longueur des cheminements accessibles / longueur des cheminements du réseau piéton	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ CéMathèque n°39: La marche, au coeur de la mobilité, SPW Mobilité (2016). ☐ Diagnostic APié, Tous à Pied. ☐ Guide des bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous, éléments théoriques, SPW (2006). ☐ Chemins réservés en milieu agricole, Fiche n°278 Sécurothèque SPW. ☐ Chemins réservés en milieu urbain et périurbain, Fiche n°260 Sécurothèque SPW. ☐ Dossier Piétons, Sécurothèque SPW. ☐ Les principes de conception des cheminements piétons, Atingo. ☐ Fiche sur l'éclairage raisonné, Bruxelles Environnement.			

2.2. VALORISER LES VENELLES ET SENTIERS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Sambreville dispose d'un large réseau de venelles et de sentiers qui doivent être valorisés (cf. carte page suivante). Ce sont des cheminements qui renforcent le réseau de voirie en offrant des accès piéton sécurisés et des opportunités de raccourcis. Il convient donc de veiller à leur entretien, leur confort ainsi qu'à leur accessibilité PMR. L'éclairage urbain est également à prendre en compte, ainsi que les traversées depuis et entre le réseau de venelles et sentiers.

On distingue :

- Le **maillage piéton urbain**, présent dans les centres d'entités de Sambreville et composé de venelles et de sentiers, qui occupe principalement une fonction utilitaire de connexions intra-ilot plus rapide pour les piétons.
- Le **maillage piéton péri-urbain**, présent dans le reste du territoire et composé de sentiers et chemins de campagne ainsi que du RAVeL. Il permet des déplacements piétons au sein des zones moins denses du territoire et à l'abri de la circulation. Si ces cheminements peuvent remplir une fonction utilitaire de connexions, ils remplissent surtout une fonction de loisir et de promenade.

Valoriser ce réseau piéton suppose de :

- Réaliser un inventaire complet de ces cheminements et d'en évaluer l'état et le confort;
- Communiquer davantage sur leur existence et leur utilité (cf. Mesure 3.1) ;
- Encourager leur utilisation au moyen de signalétique piétonne (cf. Mesure 3.3) ;
- Assurer leur bonne accessibilité et leur confort, en portant une attention particulière aux PMR (ajuster la largeur, réduire les obstacles...) ;
- Renforcer leur convivialité et les végétaliser ;
- Prêter attention à leur éclairage. Un éclairage adapté permet de renforcer leur accessibilité et le sentiment de sécurité. Cela concerne principalement le maillage urbain et il faudra prévoir un éclairage intelligent et respectueux de la faune ;
- Garantir la maintenance et l'entretien et ainsi la qualité de ces venelles et sentiers sur le long terme.



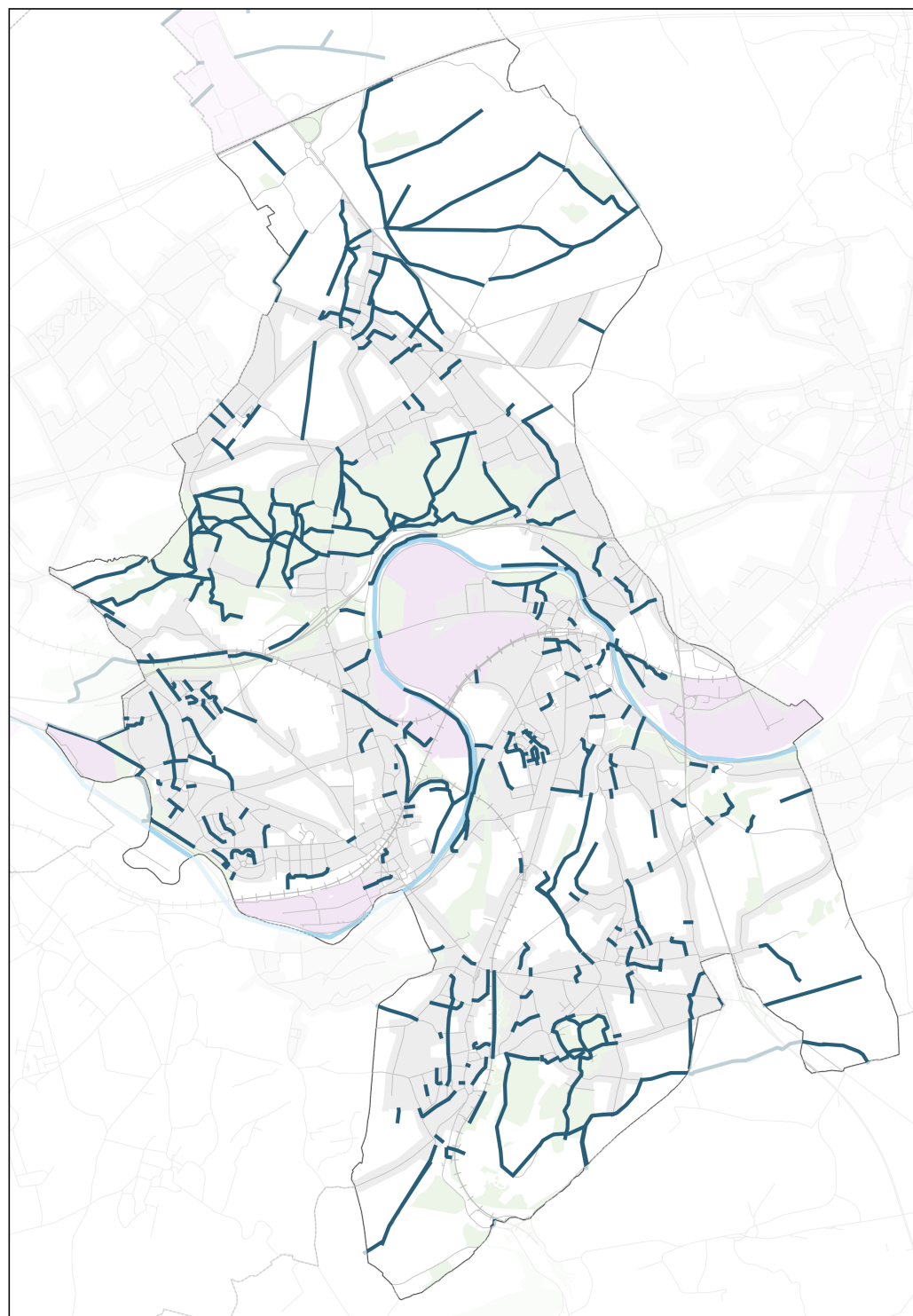
Venelle en bon état et accessible aux PMR



Venelle peu entretenue à Tamines

2.2. VALORISER LES VENELLES ET SENTIERS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville : Phase 3

Réseau de sentiers et venelles

1

— Chemin, sentier et venelle

Fond de plan

- Réseau viaire
- Chemin de fer
- Sambre
- Limites communales
- Espace vert
- Zone urbaine
- Zone économique/zoning

Source :

Extraits de Cartoweb.be - Autorisation C17133

Version : Avril 2025

0 1 2 km

Donneur d'ordre :




Réalisée par :



2.2. VALORISER LES VENELLES ET SENTIERS

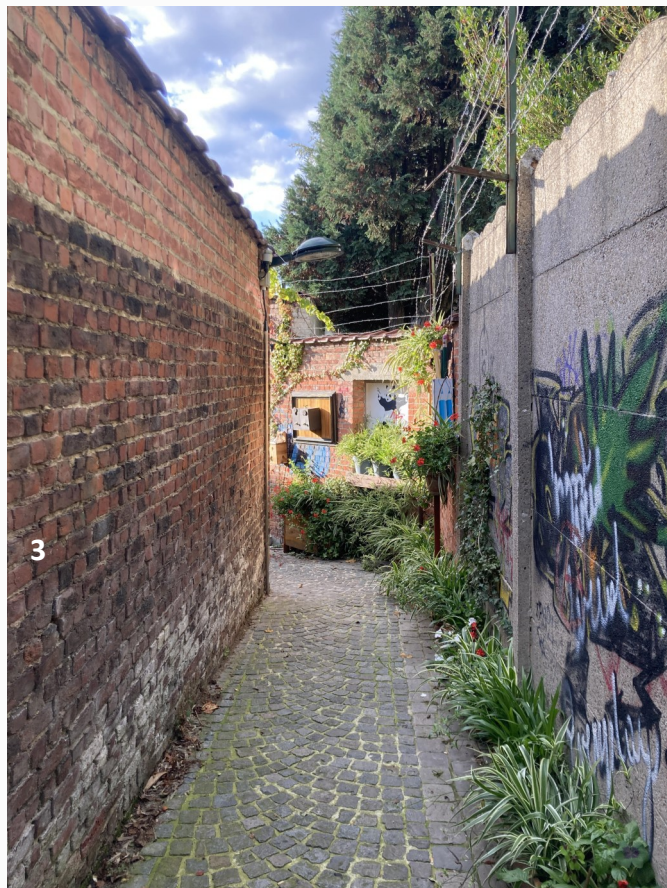
PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS



1



2



3



4

1 Ruelle avec aménagement ludique (photo credit: Pinterest)

2 Ruelle ludique et végétalisée à Montréal (photo credit: Pinterest)

3 Chemin des Roses à Uccle, Bruxelles (photo credit: Clémence Francotte)

4 ruelle végétalisée et intégrant éléments d'eaux (photo credit: Pinterest)

2.3. ACCOMPAGNER L'ÉLECTRIFICATION DES MOBILITÉS

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Soutien/Accompagnement/ Infrastructure	Poursuite/Nouveauté	Court et moyen-terme	3
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Installateurs privés, Ville de Sambreville	
	PARTENAIRES	Direction des routes (SPW), intercommunales	
LOCALISATION	☐	Vélos et autres engins de micro-mobilité : A proximité des MobiPôles et Mobi-Points, prioriser les installations de stationnement sécurisé avant les bornes de recharge.	
	☐	Voitures :	
	☐	A proximité des MobiPôles et MobiPoints	
	☐	Zones résidentielles sans garage, parking (maisons mitoyennes, immeubles) ;	
	☐	Dans les centres présentant une densité de services ;	
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	☐	En collaboration avec des acteurs privés : zones commerciales et d'emploi	
		Fonds propres de la Ville, charges d'urbanisme (projets immobiliers), installateurs privés	
OBJECTIFS POURSUIVIS	Accompagner le développement des mobilités électriques		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Nombre de recharge auto		☐	Nombre de bornes de recharge vélo publiques
☐ Nombre de recharge vélo		☐	Nombre de bornes de recharge auto publiques
		☐	Nombre total de bornes de recharge vélo
		☐	Nombre total de bornes de recharge auto
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ Recharge de véhicules électriques sur l'espace public : quelle politique communale adopter ? UVCW (2024)			
☐ Bornes de recharge dans l'espace public : la sanctuarisation d'un espace commun pour l'automobile , le GRACQ (2024)			
☐ Bornes de recharge de vélo électrique dans l'espace public : fausse bonne idée ? , le GRACQ (2024)			
☐ Une gestion inspirante de la recharge de véhicules électriques en domaine public à Ath , CeMaphore n°164 (2025)			
☐ "Une première wallonne": dans cette commune, des câbles de recharges de véhicules électriques passent sous le trottoir , RTBF actus (2023)			
☐ Des dalles de trottoir pour protéger vos câbles de recharge , Villers-la-Ville			
☐ Voitures électriques et bornes de recharge , Jodoigne (2023)			

2.3. ACCOMPAGNER L'ÉLECTRIFICATION DES MOBILITÉS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Les communes ont un rôle clé à jouer dans l'accompagnement de l'électrification des mobilités. Les pouvoirs publics locaux doivent se positionner comme des facilitateurs, en collaborant avec les acteurs privés pour installer des bornes de recharge, tout en veillant à la sécurité routière, au respect de l'espace public et à l'harmonisation de ces équipements avec le paysage local. La Ville doit aussi sensibiliser les citoyens sur les pratiques de recharge respectueuses de l'espace public et promouvoir des solutions de stationnement adaptées.

Le PMCM mentionne "En vue d'atteindre les objectifs climatiques, l'Europe a établi des jalons en termes de décarbonation du transport. Dans ce cadre, le déploiement raisonnable d'une infrastructure de recharge électrique devient une nécessité, qu'il s'agisse de bornes semi-rapides ou rapides, qu'elles se situent sur le domaine privé ou public. Afin de répondre à cette nécessité, la Région wallonne a développé un plan qui prévoit l'opérationnalisation du déploiement de bornes de chargement accessibles au public à l'horizon 2026. Une stratégie qui se base sur les besoins devra être élaborée sur laquelle les politiques de stationnement devront s'appuyer. La stratégie de déploiement devra ensuite limiter l'emprise en voirie, notamment en identifiant des partenariats privés et/ou semi-publics possibles. Les parkings relais apparaissent également comme des réceptacles pertinents pour le développement de bornes de recharge."

Localisation des bornes de recharge

- Pour les vélos et engins de micro-mobilité électrique : Pour les vélos et engins de micro-mobilité électrique : Des bornes ont été installées en 2024 place communale à Auvelais. Avant de prioriser l'installation de bornes de recharge supplémentaires, il est primordial de favoriser un stationnement sécurisé. Cela implique la mise en place de parkings vélos couverts et des box sécurisés, particulièrement aux abords des pôles d'intermodalité (gares, arrêts de bus), des MobiPôles et MobiPoints communaux (cf. Mesure 3.4), et des lieux publics stratégiques (bâtiments administratifs, écoles, centres sportifs).
- En ce qui concerne l'installation de bornes de recharge pour vélos et micro-engins de mobilité, Avello (anciennement GRACQ) informe qu'elle est rarement justifiée en zones urbaines. Les cyclistes préfèrent recharger leurs vélos chez eux ou sur leur lieu de travail, où ils peuvent contrôler la sécurité et les conditions de recharge. Ce constat souligne l'importance de renforcer le stationnement sécurisé en priorité, avant l'installation de bornes pour les vélos. Elles peuvent toutefois être pertinentes dans les zones touristiques ou sur des itinéraires cyclotouristiques importants, où les cyclistes s'arrêtent pour de plus longues périodes.
- Pour les voitures électriques : Les bornes de recharge doivent être situées prioritairement dans les zones à fort passage et à proximité de points d'intérêt tels que les MobiPôles et MobiPoints communaux (cf. Mesure 3.4), les 8 lieux identifiés par le SPW dans le Plan de déploiement des bornes de chargement en Wallonie (cf. Outils & références et carte extraite de WalOnMap ci-après), les centres commerciaux (comme il en existe aujourd'hui dans certaines surfaces commerciales à Sambreville), les pôles d'emploi, et les centres urbains. Il est aussi pertinent d'équiper certaines zones résidentielles pour répondre aux besoins des habitants sans possibilité de recharge à domicile.

Respect de l'espace public

- Les infrastructures de recharge (bornes ou câbles privés) ne doivent en aucun cas empiéter sur l'espace réservé aux piétons et cyclistes, notamment sur les trottoirs ou les pistes cyclables. Toute installation doit être pensée pour préserver la sécurité et l'accessibilité des usagers.
- La Ville doit veiller à ce que les dispositifs de recharge soient intégrés harmonieusement dans le paysage urbain, en accord avec les outils de planification territoriale locaux. Les places de stationnement avec bornes de recharge doivent aussi être réglementées pour éviter des usages inappropriés (stationnement prolongé sans recharge active).

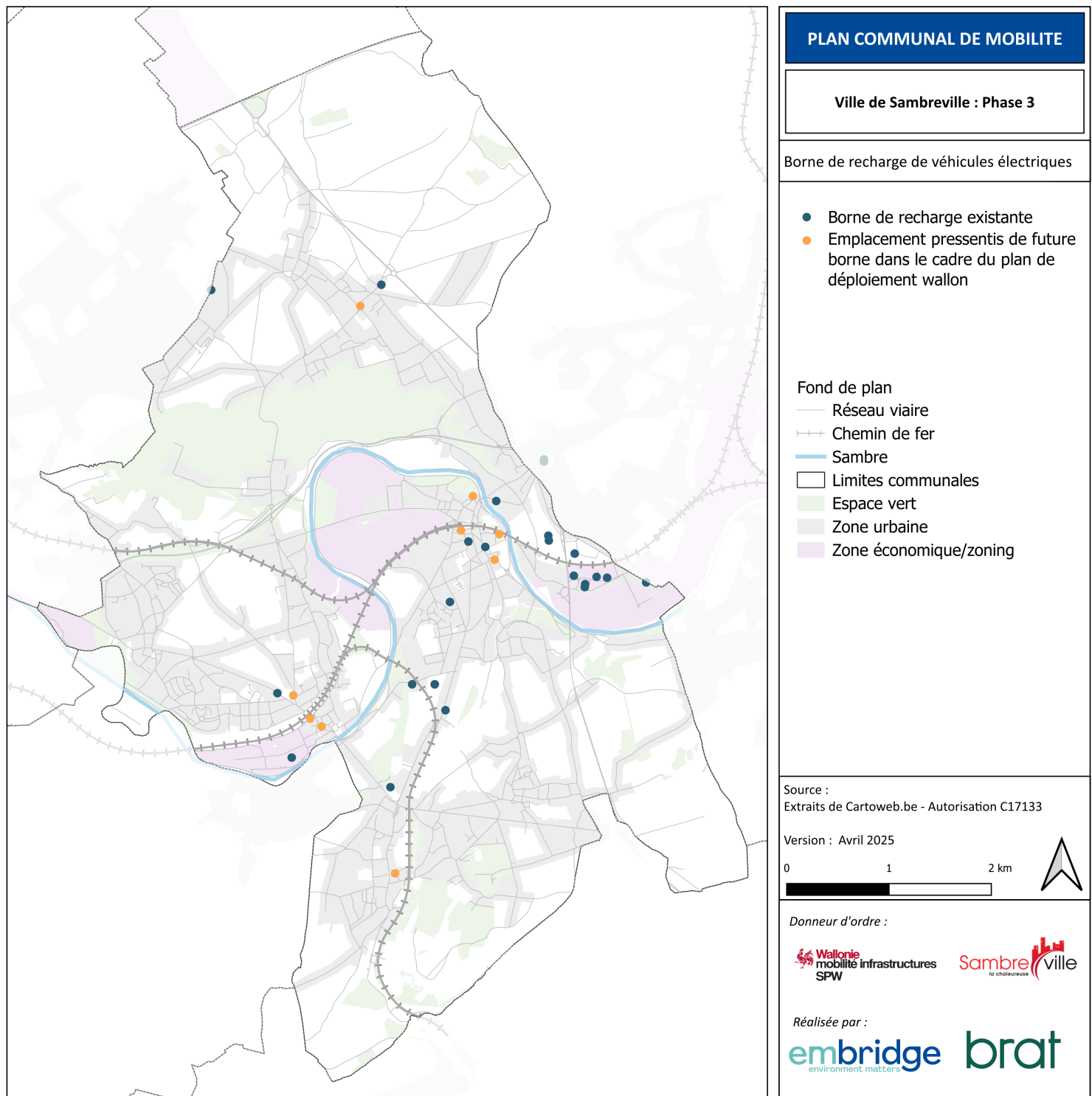
Sensibilisation sur les pratiques de borne de recharge à domicile

- La Ville doit sensibiliser ses citoyens aux bonnes pratiques de recharge à domicile, en particulier pour éviter l'utilisation de câbles traversant les trottoirs ou les pistes cyclables, une pratique qui peut créer des dangers pour les PMR, les piétons et les cyclistes.
- Il est important de veiller à ce que les habitants respectent les réglementations en vigueur concernant les bornes de recharge résidentielles. A titre d'exemple, la Ville de Jodoigne précise sur le site de son administration dans quel cadre les citoyens peuvent installer des bornes de recharge : exonération de permis d'urbanisme, interdiction du passage de câble, position des bornes, etc. (cf. Outils & références).

2.3. ACCOMPAGNER L'ÉLECTRIFICATION DES MOBILITÉS

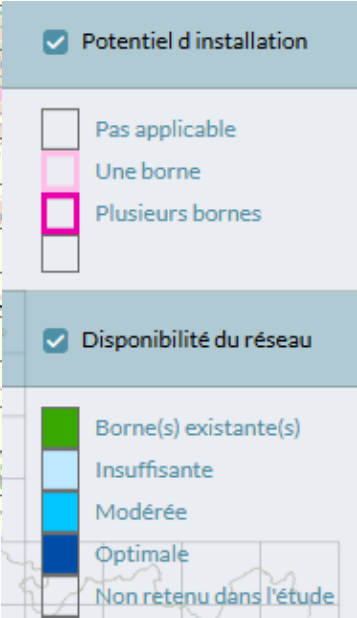
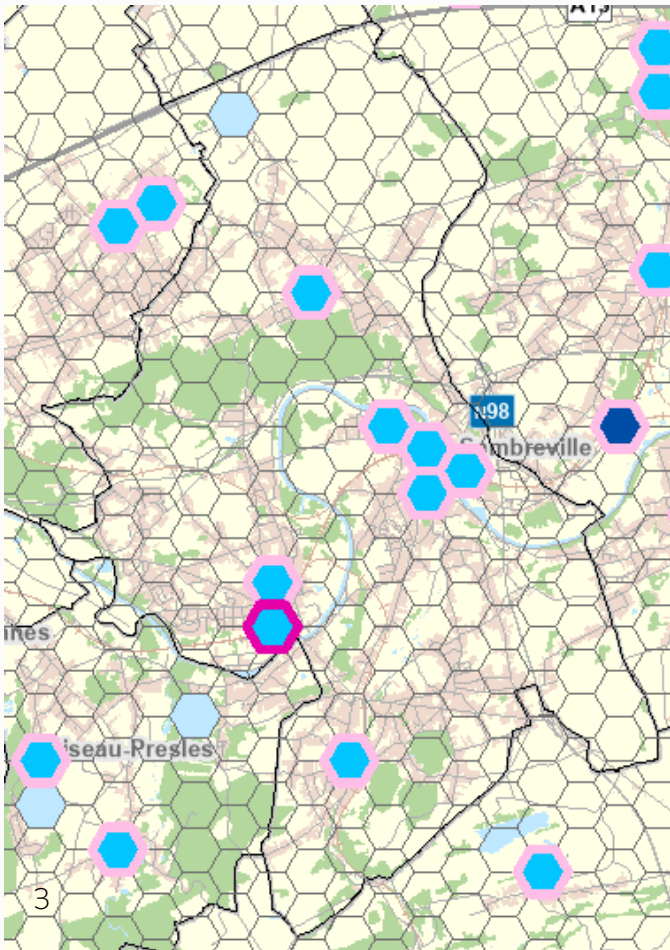
PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

La carte ci-dessous localise les bornes de recharge électrique existantes sur le territoire de Sambreville, ainsi que les emplacements pressentis pour l'implantation de nouvelles bornes de recharge électrique dans le cadre du plan de déploiement wallon sur le territoire communal (2 points par borne sur le domaine public) : à Auvelais (Grand Place, Rue de la Place et Place de la Gare, Rue Marie Saint-Pierre), à Falisolle (Place Albert 1er), à Tamines (Rue de la Station, Rue Victor Lagneau, Place du Jumelage), et à Velaine-sur-Sambre (Rue du Tram).



2.3. ACCOMPAGNER L'ÉLECTRIFICATION DES MOBILITÉS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS



1. Borne de recharge pour vélos électriques à Auvélais (2024)
2. Exemple de borne de recharge publique pour voitures électriques à Comines, place Sainte-Anne (2022)
3. Potentiel d'installation de bornes de rechargement identifié par le SPW sur le territoire de Sambreville (Plan de déploiement des bornes de chargement en Wallonie 2022, extrait WalOnMap)
- 4-5. Exemples de bornes de recharge en surfaces commerciales à Sambreville (ici, parkings du Lidl et du Delhaize)