

MESURE 3. FAVORISER LE REPORT MODAL

DESCRIPTION DE LA MESURE

Dans une volonté de promouvoir une mobilité durable, fluide et accessible pour tous, plusieurs initiatives sont proposées afin de transformer et d'améliorer l'infrastructure de transport et de favoriser le report modal. Ces actions visent à sécuriser et développer les réseaux piétons et cyclables, à favoriser la pratique des modes de transport alternatifs et à faciliter les déplacements au quotidien. En mettant l'accent sur l'intermodalité, l'accessibilité et la sécurité, cette mesure vise à offrir aux usagers une mobilité plus agréable et responsable. Parmi les actions envisagées, on retrouve le développement de solutions de stationnement pour vélos, l'amélioration de la signalétique, l'optimisation des arrêts de transport en commun, ainsi que le renforcement des services de mobilité existants, tout en facilitant la pratique du covoiturage et en encourageant l'usage des transports partagés. Ces actions s'inscrivent dans une démarche globale visant à améliorer la qualité de vie urbaine et à répondre aux enjeux environnementaux actuels.

ACTIONS		ACTIONS LIÉES
3.1	METTRE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ADAPTÉES	1.1, 2.1
3.2	DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT VÉLO ET ASSIMILÉS	3.4, 3.8, 4.5, 5.1
3.3	DÉVELOPPER LA SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE ET CYCLABLE	1.2, 2.2, 3.1, 4.4
3.4	DÉVELOPPER DES MOBIPOLES ET MOBIPPOINTS	2.1, 3.1, 3.2, 3.5, 3.6, 3.7, 4.4
3.5	FACILITER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE	4.5, 6.1, 6.7, 7.1
3.6	AMÉLIORER LES ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN	3.4, 4.5
3.7	DÉVELOPPER LA MOBILITÉ PARTAGÉE	3.5, 6.1, 6.7
3.8	DÉVELOPPER UNE OFFRE DE SERVICES DE SUPPORT AU VÉLO	3.2, 3.3, 3.4, 4.5, 4.6, 6.1

3.1. METTRE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ADAPTÉES

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Infrastructure	Poursuite	Court/moyen-terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville, SPW MI	
	PARTENAIRES	GRACQ ou autres associations de cyclistes locales	
LOCALISATION	Territoire communal (en continuité et cohérence avec les territoires voisins)		
FINANCEMENT	Fonds propres de la Ville, SPW MI		
& SUBSIDES DISPONIBLES	PIWaCy		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Définir et aménager un réseau cyclable structurant ☐ Garantir des aménagements cyclables de qualité		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Nombre de cyclistes sur les axes du réseau structurant ☐ Nombre de cyclistes aux heures de pointes du matin et du soir ☐ Nombre de cyclistes sur l'axe A/jour ☐ Nombre de vélos stationnés aux abords du pôle X		☐ Nombre de SUL ☐ Nombre de SUL/Nombre de sens uniques ☐ Longueur des chemins réservés type «F99a,b,c» ☐ Longueur des pistes cyclables séparées/sens ☐ Longueur des pistes cyclables marquées/sens ☐ Longueur des bandes cyclables suggérées/sens ☐ Nombre de Sas vélos ☐ Nombre de Sas vélos/nombre de carrefours à feux	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ Dossier thématique « Les cyclistes », Sécurothèque SPW ☐ Améliorer la cyclabilité : par où commencer, Sécurothèque Fiche pratique n°39, 2025 ☐ Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables, Sécurothèque SPW ☐ Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, SPW Mobilité (2009) ☐ Fiches aménagements cyclables, GRACQ ☐ CéMathèque n°22: Mobilité douce et déplacements quotidiens, SPW Mobilité (2007) ☐ CéMathèque n°37: Élaborer un Plan Commune, Cyclable : comment?, SPW Mobilité (2013) ☐ Cahier Cyclostrades, Vademecum Vélo en Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité (2022) ☐ Vademecum Bon Aménagement au Bon Endroit, Bruxelles Mobilité (2021) ☐ Vademecum sur les infrastructures cyclables, Bruxelles Mobilité			

3.1. METTRE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ADAPTÉES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Au-delà de la réflexion déjà proposée sur les réseaux et les itinéraires, l'efficacité du réseau cyclable sera tributaire d'infrastructures de qualité, adaptées aux différents contextes du territoire communal. Celles-ci doivent assurer, pour tous les usages actifs : sécurité, efficacité et lisibilité du déplacement ainsi que confort d'usage.

Afin d'obtenir un réseau d'infrastructures sécurisées et adaptées pour tous, différents types d'aménagements sont possibles. Ils sont distingués par deux grands principes :

- ❑ La **mixité** entre les types de circulation sur la chaussée, privilégiée dans un réseau local et garantie par des vitesses pratiquées réduites et une faible densité de trafic motorisé. D'où l'importance de la mise en place des autres actions du PCM, à la fois la réduction des vitesses ainsi que l'apaisement du trafic automobile. Il s'agit d'aménagement de type « bande cyclable suggérée » ou « zone cyclable ». La systématisation des Sens Uniques Limités (SUL) dans l'ensemble des rues à sens uniques est recommandée—en accompagnant cela par des mesures de communication et de sensibilisation pour garantir la sécurité et la bonne information de tous.
- ❑ La **séparation** entre les types de circulation, soit la séparation visuelle (pistes cyclable marquée, chaussée à voie centrale) soit la séparation physique (piste cyclable séparée soit chemin réservé)

Certaines variables complémentaires sont également à considérer :

- ❑ **La composition du trafic** : si de nombreux poids lourds circulent à cet endroit, s'il y a des rails de tram ou encore un trafic de transit automobile très important, la séparation est conseillée.
- ❑ **La hiérarchie du réseau routier** : la fonction de la voirie est déterminante (voiries de transit, de collecte ou de desserte locale), ce point étant directement lié à la densité du trafic et le type de trafic. *“Des pistes cyclables séparées seront plus couramment aménagées le long des voiries où le trafic de transit est important (vitesse/flux important) tandis que la mixité sera encouragée dans le cas d'une voirie de desserte. Le cas des voiries collectrices est un peu différent. L'aménagement optimal dépendra du contexte général dans lequel on se trouve”* (Sécurothèque fiche n°39).
- ❑ **Le nombre et le type de carrefours** : en présence de nombreux carrefours et accès carrossables, un aménagement séparé ou bidirectionnel n'est pas forcément le choix le plus optimal ou le plus sûr.
- ❑ Les **largeurs disponibles** selon le profil de la voirie (et donc la **largeur de l'espace allouée** à chaque usage). Dans certaines zones urbaines denses, ceci peut parfois impliquer de passer certaines voiries en sens unique ou de supprimer des bandes de stationnement automobile.
- ❑ Les **pentés** : dans les montées, une séparation est privilégiée car le cycliste occupe plus d'espace et le différentiel de vitesse avec le trafic motorisé est plus important.
- ❑ L'**intensité** du trafic cycliste.
- ❑ La **cohérence du réseau cyclable** : en termes de sécurité, de confort et lisibilité, il est préférable d'assurer la continuité du même type d'aménagement sur un itinéraire au minimum sur des tronçons homogènes d'une certaine longueur.
- ❑ L'**organisation du stationnement automobile** : contrainte de la double file ou du stationnement sauvage pour l'aménagement cyclable (d'où l'importance d'une zone tampon, sécurisant les cyclistes).

Il est impératif que les itinéraires qui auront été aménagés soient entretenus de manière régulière par les gestionnaires de voiries afin de garantir la sécurité, le confort des cyclistes et de faire perdurer les aménagements.

Pour guider les cyclistes et assimilés sur le territoire, la signalisation cyclable communale existante du réseau devra également être mise à jour au fur et à mesure de l'aménagement des itinéraires. Un balisage adéquat reprend les directions (pôles de déplacements, noms des villages communaux et voisins) et les distances (voire le temps de parcours) pour les atteindre.

3.1. METTRE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ADAPTÉES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Centralité villageoise ou autre lieu avec mixité de fonctions

Comment lire ce tableau ? En se posant les bonnes questions :

- 1. Quel est le contexte routier ? Est-ce celui que je souhaite maintenir ou puis-je le modifier ?
- 2. Est-il possible et opportun de réduire le trafic motorisé de transit sur l'axe cyclable ?
- 3. Les vitesses effectives sont-elles inférieures à 30 km/h ? Sinon, est-il possible et opportun d'apporter un changement ?
- 4. Dans le réseau cyclable, quelle est la place du tronçon à aménager ?

Voie publique sans trafic motorisé			Catégorie du réseau cyclable **		
			Réseau cyclable local	Liaison fonctionnelle supra-locale	Cyclostrade
			F99a	F99a	Piste cyclable D7 + trottoir adjacent ou F99b éventuellement : F99a ou zone piétonne F103, mais suivant trafic piéton vs vélo
Voie publique avec trafic motorisé			Catégorie du réseau cyclable **		
Trafic motorisé journalier (trafic attendu après révision du plan de circulation) *	Trafic motorisé à l'heure de pointe (trafic attendu après révision du plan de circulation)	Vitesse effective attendue (après révision éventuelle du régime de vitesse)	Réseau cyclable local	Liaison fonctionnelle supra-locale	Cyclostrade
< 3000 véh/j et bus/h < 10	< 150 e.v.p. par sens	≤ 20 km/h	Zone de rencontre ou mixité avec les véhicules	Zone de rencontre ou mixité avec les véhicules	Aménagement cyclable séparé ou zone de rencontre
		environ 30 km/h	Mixité avec les véhicules	Mixité avec les véhicules (avec BCS ou zone cyclable) et PCM dans la montée s'il y a une pente	Zone cyclable ou aménagement cyclable séparé
		environ 50 km/h	Mixité avec les véhicules	Mixité avec les véhicules (avec BCS ou zone cyclable) et PCM dans la montée s'il y a une pente	Aménagement cyclable séparé
entre 3000 et 7500 véh/j	entre 150 et 375 e.v.p. par sens	environ 30 km/h	Mixité avec les véhicules (éventuellement avec BCS) et PCM dans la montée s'il y a une pente	Mixité avec les véhicules (avec BCS) et PCM dans la montée s'il y a une pente	Aménagement cyclable séparé
		environ 50 km/h	Aménagement cyclable séparé ou piste cyclable marquée	Aménagement cyclable séparé ou piste cyclable marquée	Aménagement cyclable séparé
≥ 7500 véh/j	≥ 375 e.v.p. par sens	environ 30 km/h	Aménagement cyclable séparé ou piste cyclable marquée	Aménagement cyclable séparé ou piste cyclable marquée	Aménagement cyclable séparé
		environ 50 km/h	Aménagement cyclable séparé	Aménagement cyclable séparé	Aménagement cyclable séparé

* Nombre total d'e.v.p. en totalisant

les 2 sens (valeur à diviser par 2 s'il s'agit d'une voirie à sens unique)

** Concept lié au volume de trafic vélo attendu

A changer en zone 30 généralisée dès que possible

Tableaux d’aide à la décision, suivant le contexte (Fiche Sécurothèque n°39 « Améliorer la cyclabilité : par où commencer », SPW, 2025)

3.1. METTRE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ADAPTÉES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Lieu fortement urbanisé

Comment lire ce tableau ? En se posant les bonnes questions :

- 1. Quel est le contexte routier ? Est-ce celui que je souhaite maintenir ou puis-je le modifier ?
- 2. Est-il possible et opportun de réduire le trafic motorisé de transit sur l'axe cyclable ?
- 3. Les vitesses effectives sont-elles inférieures à 30 km/h ? Sinon, est-il possible et opportun d'apporter un changement ?
- 4. Dans le réseau cyclable, quelle est la place du tronçon à aménager ?

Voie publique sans trafic motorisé			Catégorie du réseau cyclable **		
			Réseau cyclable local	Liaison fonctionnelle supra-locale	Cyclostrade
			F99a ou F99b ou zone piétonne F103	F99a ou F99b ou zone piétonne F103	Piste cyclable D7 + trottoir adjacent ou F99b éventuellement : F99a ou zone piétonne F103, mais suivant trafic piéton vs vélo
Voie publique avec trafic motorisé			Catégorie du réseau cyclable **		
Trafic motorisé journalier (trafic attendu après révision du plan de circulation) *	Trafic motorisé à l'heure de pointe (trafic attendu après révision du plan de circulation)	Vitesse effective attendue (après révision éventuelle du régime de vitesse)	Réseau cyclable local	Liaison fonctionnelle supra-locale	Cyclostrade
< 3000 véh/j et bus/h < 10	< 150 e.v.p. par sens	≤ 20 km/h	Zone de rencontre ou mixité avec les véhicules	Zone de rencontre ou mixité avec les véhicules	Aménagement cyclable séparé ou zone de rencontre
		environ 30 km/h	Mixité avec les véhicules	Mixité avec les véhicules (avec BCS ou zone cyclable) et PCM dans la montée s'il y a une pente	Zone cyclable ou aménagement cyclable séparé
		environ 50 km/h	Mixité avec les véhicules	Mixité avec les véhicules (avec BCS ou zone cyclable) et PCM dans la montée s'il y a une pente	Aménagement cyclable séparé
entre 3000 et 7500 véh/j	entre 150 et 375 e.v.p. par sens	environ 30 km/h	Mixité avec les véhicules (éventuellement avec BCS) et PCM dans la montée s'il y a une pente	Mixité avec les véhicules (avec BCS) et PCM dans la montée s'il y a une pente	Aménagement cyclable séparé
		environ 50 km/h	Aménagement cyclable séparé ou piste cyclable marquée	Aménagement cyclable séparé ou piste cyclable marquée	Aménagement cyclable séparé
≥ 7500 véh/j	≥ 375 e.v.p. par sens	environ 30 km/h	Aménagement cyclable séparé	Aménagement cyclable séparé	Aménagement cyclable séparé
		environ 50 km/h	Aménagement cyclable séparé	Aménagement cyclable séparé	Aménagement cyclable séparé

* Nombre total d'e.v.p. en totalisant

les 2 sens (valeur à diviser par 2 s'il s'agit d'une voirie à sens unique)

** Concept lié au volume de trafic vélo attendu

A changer en zone 30 généralisée dès que possible

Tableaux d’aide à la décision, suivant le contexte (Fiche Sécurothèque n°39 « Améliorer la cyclabilité : par où commencer », SPW, 2025)

3.1. METTRE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ADAPTÉES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Voies de liaison entre centralités

Trafic motorisé journalier (trafic attendu après révision du plan de circulation) *	Trafic motorisé à l'heure de pointe (trafic attendu après révision du plan de circulation)	Avec trafic motorisé et suivant vitesse effective attendue (après révision éventuelle du régime de vitesse)	Catégorie du réseau cyclable **		
			Réseau cyclable local	Liaison fonctionnelle supra-locale	Cyclostrade
< 4000 véh/j	< 200 e.v.p. par sens	environ 50 km/h	Piste cyclable marquée ou piste cyclable surélevée	Aménagement cyclable séparé ou piste cyclable marquée	Aménagement cyclable séparé
≥ 4000 véh/j	≥ 200 e.v.p. par sens		Aménagement cyclable séparé	Aménagement cyclable séparé	Aménagement cyclable séparé
< 3000 véh/j	< 150 e.v.p. par sens	environ 70 km/h	Chaussée à voie centrale ou piste cyclable marquée	Chaussée à voie centrale ou piste cyclable marquée	Aménagement cyclable séparé (ou CVC dans une phase transitoire, dans l'attente d'un aménagement)
≥ 3000 véh/j	≥ 150 e.v.p. par sens		Aménagement cyclable séparé (ou piste cyclable marquée dans une phase transitoire, dans l'attente d'un aménagement)	Aménagement cyclable séparé	Aménagement cyclable séparé
peu importe	peu importe	90 km/h ou plus	Aménagement cyclable séparé	Aménagement cyclable séparé	Aménagement cyclable séparé
Cas particulier du chemin de remembrement	peu importe	30 km/h	F99c	F99c	

* Nombre total d'e.v.p. en totalisant

les 2 sens (valeur à diviser par 2 s'il

s'agit d'une voirie à sens unique)

** Concept lié au volume de trafic vélo attendu

Tableaux d'aide à la décision, suivant le contexte (Fiche Sécurithèque n°39
« Améliorer la cyclabilité : par où commencer », SPW, 2025)

Les tableaux suivants caractérisent les différents types d'aménagements (en mixité ou en séparation –physique et visuelle) et donnent un aperçu de leurs avantages et points d'attention :

Principe	Type d'aménagement	Principe	Domaine de validité	Avantages	Points d'attention
SÉPARATION PHYSIQUE	Aménagements cyclables séparés (D7/D9)	Les cyclistes disposent d'un aménagement cyclable séparé physiquement de la chaussée	Voiries où la fonction de « circulation » est prépondérante (vitesse et densité de circulation importantes) : – Voiries de transit – Voiries avec peu ou pas d'intersections	- Bonne sécurité entre les carrefours - Pas de gêne mutuelle entre cyclistes et automobilistes - Pas de stress - Reconnaissable par tous - Aménagement pouvant être uni ou bidirectionnel	- Sécurité en carrefour à assurer - Nécessite une bonne réinsertion en voirie - Problématique en présence d'entrée carrossable (double sens) - Assez coûteux - Nécessite de l'espace - Entretien difficile - Conflit possible avec piétons
	Chemin réservé F99 D10 (à éviter autant que possible)		- RAVeL et chemins assimilés (Voies vertes) - Aménagement situé en bordure de chaussée	- Sécurité - Confort - Agrément - Convivialité - Aménagement non obligatoire dans le cas du F99 - Aménagement pouvant être uni ou bidirectionnel, à l'exception du D10 d'office unidirectionnel	- Conflits possibles entre les usagers - Gestion des carrefours - Gestion des accès (quads, motos, ...) - Coûteux - Nécessite de l'espace - Éclairage parfois nécessaire

3.1. METTRE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ADAPTÉES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Principe	Type d'aménagement	Principe	Domaine de validité	Avantages	Points d'attention
SÉPARATION VISUELLE	Piste cyclable marquée avec ou sans zone tampon et/ou bord fictif de voirie	Les cyclistes disposent de leur propre bande de circulation contigüe à la chaussée	Routes à orientation trafic : Voirie locale si volume de trafic important Voiries de collecte Voirie de transit si : → vitesse inférieure ou égale à 70km/h → volume de trafic peu important → zone tampon / bord fictif de la chaussée → marquage ou aménagement ponctuel au niveau des lieux de conflits	· Peu coûteux · Peu consommateur d'espace · Facilité d'entretien · Bonne visibilité du cycliste · Liberté de mouvement du cycliste	· Susceptible d'envahissement (stationnement sauvage) · Encrassement (cailloux, végétation...) · Risque d'ouverture des portières · Stress continu dû au côtoïement avec le trafic motorisé Aménagement uniquement unidirectionnel
	Chaussée à voie centrale	Les cyclistes disposent d'un espace qui leur est dédié. Les véhicules peuvent cependant l'utiliser en cas de croisement tout en laissant la priorité aux cyclistes	Routes à volume de trafic inférieur à 3000 véh/jour. Dans des zones peu ou pas bâties. Généralement des voiries de liaison inter-villages hors agglomération. Également en agglomération dans des zones présentant les mêmes caractéristiques qu'énumérées ci-dessus		
MIXITÉ	Bande cyclable suggérée	Les cyclistes partagent la voirie avec les usagers motorisés.	Voiries où la fonction de « séjour » prédomine : - Centres urbains - Voiries locales - Zones apaisées (30km/h, 20km/h)	· Convivialité · Liberté de mouvement · Réduction des nuisances (bruit, pollution, ...) · Bonne visibilité des cyclistes · Sécurité · Coût réduit · Qualité de l'espace public · Pas d'exclusion des véhicules motorisés (sauf F99c)	· Implique un changement de mentalité · Importance de l'information pour faire accepter le partage de l'espace public
	F99c (cas particulier)		Chemins ruraux et chemins de remembrement		

3.1. METTRE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ADAPTÉES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Pour renforcer la continuité du réseau cyclable structurant, il est essentiel de traiter les points de rupture entre les aménagements existants. Le maillage cyclable doit être consolidé en reliant les segments isolés afin de permettre des trajets cohérents, sûrs et directs.

Sur les voiries communales : les futurs aménagements sur les voiries identifiées dans le réseau cyclable structurant doivent systématiquement intégrer les besoins des cyclistes. Cela passe par l'amélioration et l'entretien régulier des itinéraires cyclables en place, ainsi que par l'ajout d'éléments facilitant leur usage. Des dispositifs adaptés – comme des chicanes franchissables pour les deux-roues ou des passages sécurisés – doivent être privilégiés pour garantir confort et sécurité.

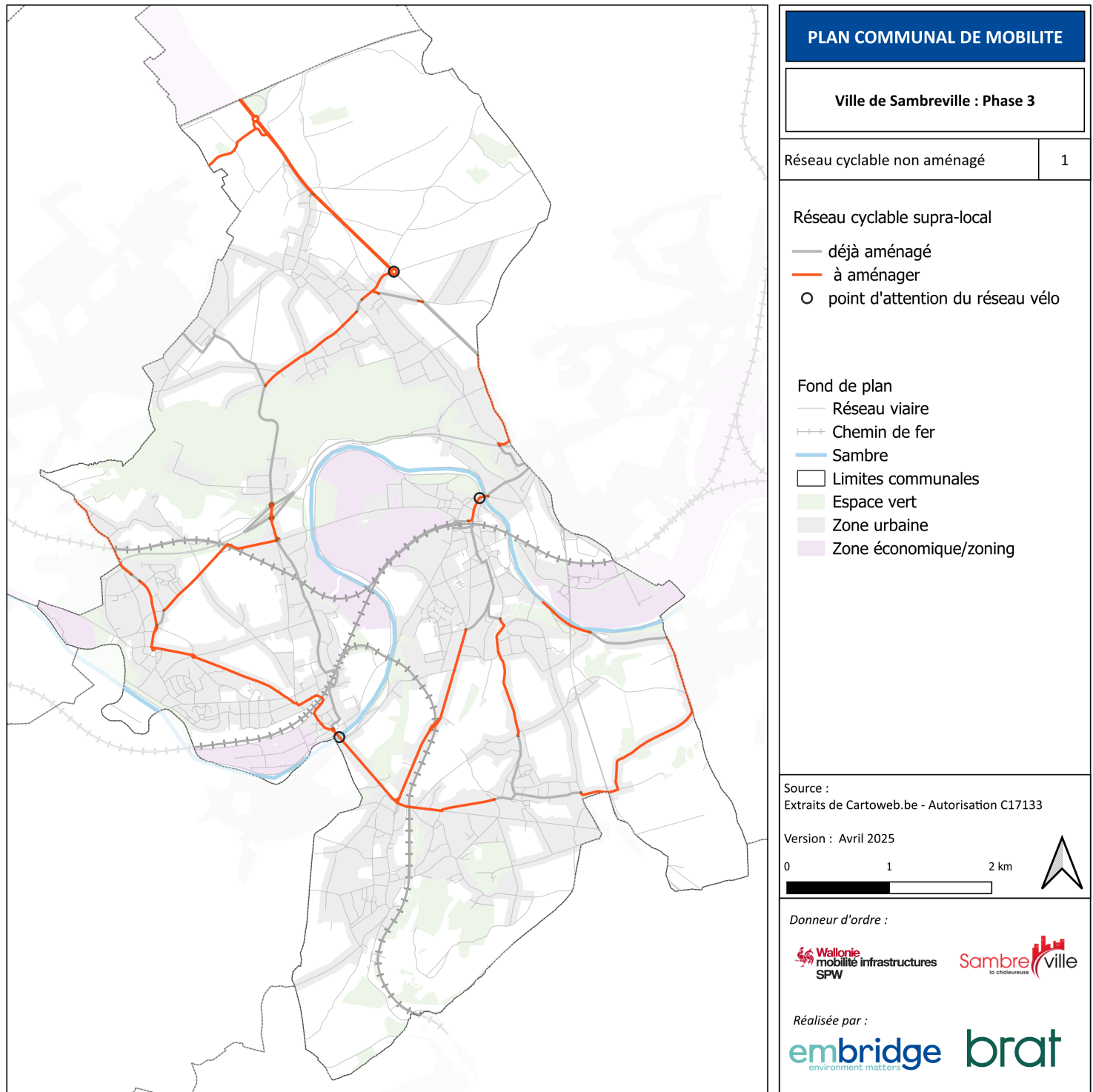
Sur les infrastructures supra-communales : la Ville poursuivra le dialogue avec les autorités compétentes afin de promouvoir une meilleure intégration des cyclistes sur les voiries et infrastructures supra-communales. En s'appuyant sur les orientations du PCM et sur l'identification d'un réseau cyclable structurant, Sambreville pourra formuler des demandes argumentées, notamment pour :

- l'aménagement de bandes ou pistes cyclables sur les voiries régionales qui traversent les différents noyaux villageois ;
- la résolution des discontinuités sur le RAVeL (chaînon manquants, sécurité, éclairage...);
- l'adaptation des ouvrages d'art (ponts, passerelles) afin d'y intégrer des cheminements cyclables conformes.

Plusieurs points du territoire identifiés en phase 2 du présent PCM font l'objet d'un besoin de sécurisation ou de réaménagement. En page suivante, une carte identifie les tronçons à traiter en priorité (continuités cyclables et sécurité des cyclistes) en lien avec le réseau cyclable structurant défini. Enfin, cette fiche action traite plus précisément de trois de ces lieux à aménager en priorité dans les pages suivantes.

3.1. METTRE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ADAPTÉES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS



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
RUES REINE ELISABETH ET PRÉSIDENT ROOSEVELT (TAMINES)	
RUE DE VELAINÉ (TAMINES)	

3.1. METTRE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ADAPTÉES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Lieu	Illustration											
RUE DE VELAINE (TAMINES)	Rue de Velaine, sous le pont de la route de la Basse Sambre Profil de voirie – projeté 1 Fait avec Streetmix <table><tr><td>Trottoir 2m</td><td>Piste cyclable séparée 1,75m</td><td>Tampon 0,75m</td><td>Stationnement PL 3,5m</td><td>Circulation motorisée 3,5m</td><td>Circulation motorisée 3,5m</td><td>Stationnement covoiturage 3m</td><td>Tampon 0,75m</td><td>Piste cyclable séparée 1,75m</td><td>Trottoir 2m</td></tr></table>	Trottoir 2m	Piste cyclable séparée 1,75m	Tampon 0,75m	Stationnement PL 3,5m	Circulation motorisée 3,5m	Circulation motorisée 3,5m	Stationnement covoiturage 3m	Tampon 0,75m	Piste cyclable séparée 1,75m	Trottoir 2m	
	Trottoir 2m	Piste cyclable séparée 1,75m	Tampon 0,75m	Stationnement PL 3,5m	Circulation motorisée 3,5m	Circulation motorisée 3,5m	Stationnement covoiturage 3m	Tampon 0,75m	Piste cyclable séparée 1,75m	Trottoir 2m		
RUE DE VELAINE (TAMINES)	Rue de Velaine, sous le pont de la route de la Basse Sambre Profil de voirie – projeté 2 Fait avec Streetmix <table><tr><td>Trottoir 2m</td><td>Piste cyclable séparée 1,75m</td><td>0,8m</td><td>Stationnement covoiturage 3m</td><td>Circulation mototisée 3,5m</td><td>0,4m</td><td>Circulation mototisée 3,5m</td><td>Stationnement covoiturage 3m</td><td>0,8m</td><td>Piste cyclable séparée 1,75m</td><td>Trottoir 2m</td></tr></table>	Trottoir 2m	Piste cyclable séparée 1,75m	0,8m	Stationnement covoiturage 3m	Circulation mototisée 3,5m	0,4m	Circulation mototisée 3,5m	Stationnement covoiturage 3m	0,8m	Piste cyclable séparée 1,75m	Trottoir 2m
	Trottoir 2m	Piste cyclable séparée 1,75m	0,8m	Stationnement covoiturage 3m	Circulation mototisée 3,5m	0,4m	Circulation mototisée 3,5m	Stationnement covoiturage 3m	0,8m	Piste cyclable séparée 1,75m	Trottoir 2m	

3.1. METTRE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ADAPTÉES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Lieu	Illustration
RUE DE FOSSES, TRAVERSÉE RUE TRY JOLI (ARSIMONT)	Rue des Fosses (N988) Enjeux • Sécurité : sécuriser les traversées de la rue des Fosses pour les réseaux structurants piétons et cyclables
RUE DE FOSSES, TRAVERSÉE RUE TRY JOLI (ARSIMONT)	Rue de Fosses (N988), Try Joli, du Gay et des Combattants Enjeux • Sécurité : sécuriser la traversée de la rue des Fosses pour les réseaux structurants piétons et cyclables et les arrêts de bus • Vitesses : passage de la rue du Gay en zone 30 correspond à la phase 2 du projet de zones apaisées (cf. FA apaiser et sécuriser les centres)

3.2. DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT VÉLO ET ASSIMILÉS

NATURE DE L’ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Planification Infrastructures	Renforcement	Court-terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville	
	PARTENAIRES	SPW, BEP, Ecoles, TEC, SNCB, pôles sportifs/récréatifs, associations de commerçants,...	
LOCALISATION	Proximité des principaux pôles générateurs de déplacement (écoles, zones commerciales et de services, mobipoints et mobipôles, etc.)		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres de la Ville SPW (subside WACY), subventions TEC, subventions SNCB		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Organiser et renforcer le stationnement cyclable ☐ Promouvoir l'utilisation du vélo auprès des citoyens ☐ Renforcer l'offre des modes alternatifs à la voiture individuelle ☐ Promouvoir la multimodalité dans les écoles		
INDICATEURS D’IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Nombre de vélos stationnés aux abords du pôle X		☐ Nombre de sites de stationnement vélo ☐ Nombre d'emplacements de stationnement vélo ☐ Nombre d'emplacements de stationnement vélo (par type : arceaux, sécurisé—boxes,...) ☐ Nombre d'emplacements de stationnement vélo cargo	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ Le stationnement des vélos en et hors voirie. Sécurothèque, 2016. ☐ Stationnement vélo aux arrêts de bus - Formulaire de demande de subvention. Note explicative, TEC, 2017. ☐ Stationnement vélo : recommandations relatives aux différents équipements de stationnement vélo, Bruxelles Mobilité, 2013. ☐ Stratégie de stationnement - vélos cargo en Région de Bruxelles-Capitale, parking.brussels, 2021.			

3.2. DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT VÉLO ET ASSIMILÉS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Pour favoriser le report modal, il est également important de développer des dispositifs de stationnement vélo sur le territoire de Sambreville. Pour offrir un stationnement bien localisé et des dispositifs sécurisés, faciles d'accès et confortables pour encourager la pratique du vélo, il s'agira de :

- ❑ Renforcer l'offre de stationnement aux abords des pôles d'attractivité mais également à proximité des domiciles (pour les personnes n'ayant pas la possibilité de stationner leur vélo à la maison) ;
- ❑ Proposer des dispositifs adaptés à la localisation (box collectifs, arceaux couverts ou non, abris collectifs,...), sécurisés et protégés ;
- ❑ Adapter l'offre aux vélos et assimilés (cargos, VAE,...).

Pour favoriser l'usage de ces aménagements, il s'agira de :

- ❑ Recenser les dispositifs existants (type et localisation) et les cartographier ;
- ❑ Diffuser une carte des dispositifs existants (localisation et type) sur la page mobilité du site internet communal afin d'en informer la population ;
- ❑ Établir un plan de stationnement global projeté à long terme afin de pouvoir opérer en ce sens dès que des financements sont disponibles.

Le stationnement vélo adapté varie en fonction du contexte, entre des dispositifs longue et courte durée et des niveaux de sécurisations variables.

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 installés dans les zones urbaines denses ;
- ❑ 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, le système d'abri collectif avec contrôle d'accès garanti 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 Ville peut prétendre à des subventions du TEC pour l'installation d'équipements de stationnement (80% du prix).

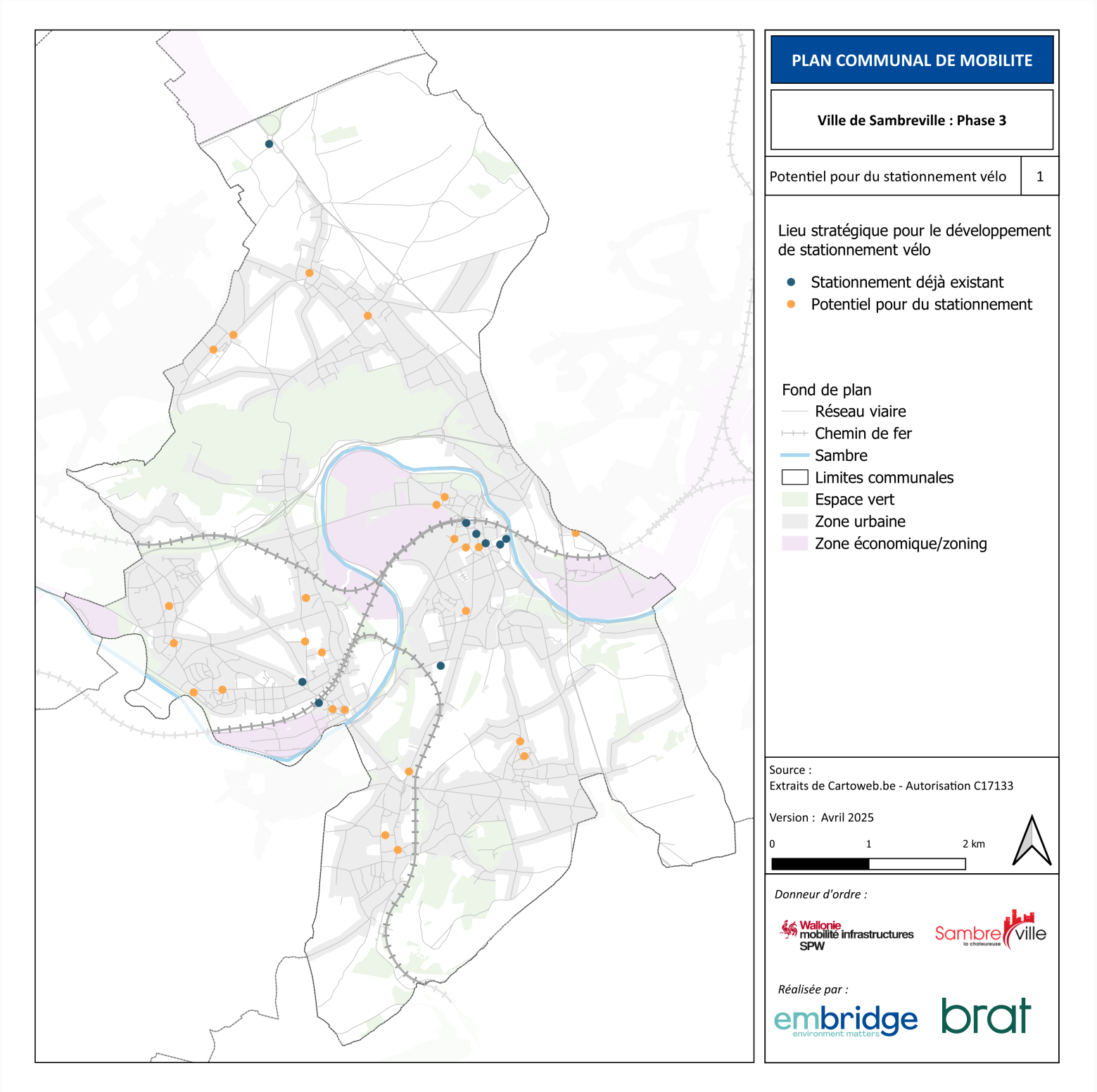
Les types de stationnement cyclable doivent réunir certaines conditions de manière à être plus sécurisés et éviter la détérioration du vélo, telles que :

- ❑ 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).

3.2. DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT VÉLO ET ASSIMILÉS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

La carte ci-dessous identifie les principaux lieux stratégiques où développer du stationnement vélo sur le territoire communal :



3.2. DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT VÉLO ET ASSIMILÉS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

De manière générale, le parking vélo doit répondre aux critères : contrôle social, proximité des lieux de destination, couvert, éclairé, signalé et visible. Pour des équipements adaptés et sécurisés, se référer aux outils présentés ci-dessous.



1 : Abris avec contrôle d'accès au CHR à Sambreville

2 : Arceaux couverts à Jemeppe-sur-Sambre

3 : Arceaux en « U » inversé à Molenbeek

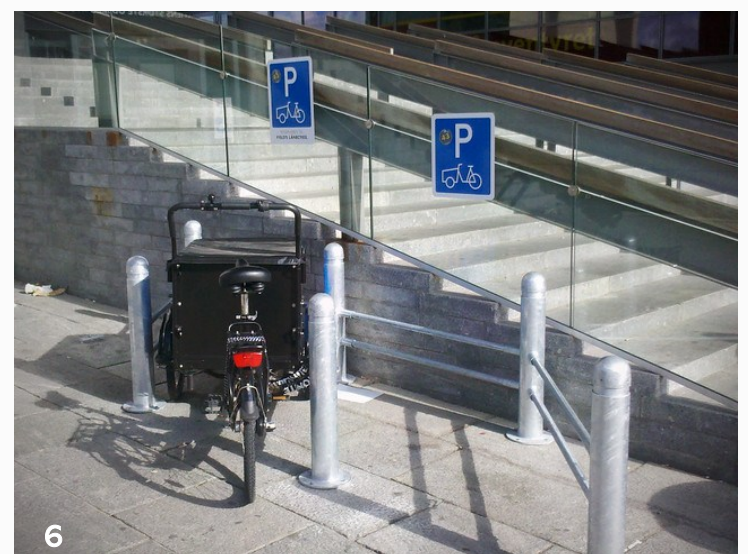
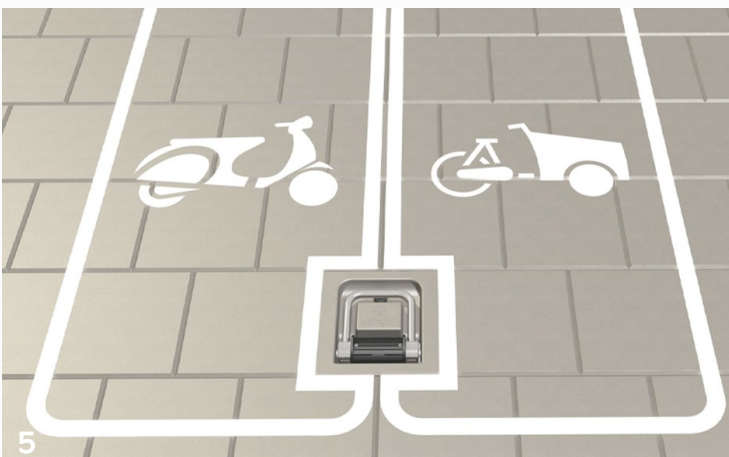
4 : Arceaux à Comines

5 : Tambours collectifs 5 places à Namur

Modèles permettant plusieurs points de fixation encouragés, modèle en « pince roue » totalement déconseillé. L'équipement couvert de Jemeppe-sur-Sambre est le type d'aménagement de moyenne durée attendu sur les sites de type scolaire.

3.2. DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT VÉLO ET ASSIMILÉS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS



Exemples d'emplacements de stationnement pour les vélos de plus grand gabarit (longtail, cargo, etc.) :

1 : Emplacement vélo cargo au parking sous-terrain « Bourse » à Bruxelles (Photo credit : [GRACQ](#))

2 : Solution de stationnement vélo cargo, Ville de Strasbourg (Photo credit: [Strasbourg](#))

3 : Les stationnements TBM, Bordeaux Métropole (Photo credit : [JB Menges](#))

4 : Emplacement vélo cargo dans l'espace public, Bordeaux Métropole (photo credit: [Bordeaux](#))

5 : Étrier pour parking 2 roues, VelopA (Source: [VelopA](#))

6 : Cargo Bike specific parking, Copenhagen (photo credit: [Copenhagenize.com](#))

3.3. DÉVELOPPER LA SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE ET CYCLABLE

NATURE DE L’ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Service	Nouveauté	Court-terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville	
	PARTENAIRES	SPW, Tous à Pied, Province de Namur	
LOCALISATION	/		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres de la Ville Subsides SPW PIMACI et PIWaCy		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Développer un réseau structurant lisible et hiérarchisé		
	☐ Promouvoir la marche comme moyen de déplacement et de (re)découverte des sentiers locaux		
	☐ Définir et aménager un réseau cyclable structurant		
	☐ Promouvoir l'usage du vélo et sensibiliser la population		
INDICATEURS D’IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Nombre de piétons sur l'axe X / jour ☐ Nombre de cyclistes sur l'axe X / jour		☐ Longueur des itinéraires de loisir ☐ Longueur des cheminements accessibles / longueur des cheminements du réseau piéton ☐ Longueur des itinéraires cyclables balisés	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ Comment mettre en place une signalisation piétonne pour favoriser la marche ?, INPES, AMF, Ministère Santé de République Française.			
☐ Mise en place d'une signalétique piétonne : guide méthodologique, Ville de Grenoble & INPES.			
☐ Les principes de conception des cheminements piétons, Atingo.			
☐ L'orientation dans les espaces publics avec le Gouvernail ? Question de bon sens !, inseetu.io.			
☐ Carte des Villes et Communes à Pied, Tous à pied.			
☐ Mobilité douce et déplacements quotidiens, la Cémathèque n°22, SPW (2007).			
☐ Panneaux de signalisation directionnelle cyclable, Sécurothèque Fiche pratique n°138, SPW, 2021.			
☐ Cohabitation sur un même support de la signalisation directionnelle cyclable avec la signalisation de police, Sécurothèque Fiche pratique n°297, SPW, 2021.			

3.3. DÉVELOPPER LA SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE ET CYCLABLE

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Afin de favoriser le report modal vers une mobilité active, il s'agit de mettre en valeur les parcours piéton et cyclable via une signalétique adaptée.

L'un des critères déterminant du choix modal étant le temps de parcours, les collectivités doivent tout faire pour faire prendre conscience aux usagers que leur destination est accessible à pied ou en vélo. Un des leviers pour ce faire est de mettre en place une signalétique lisible et attrayante indiquant le temps de trajet moyen et un itinéraire privilégié à pied/à vélo vers les pôles principaux (signalétique toponymique et/ou directionnelle). Une bonne signalétique permet également aux usagers de mieux se repérer dans l'espace et incite à une pratique locale de leur quartier ou de leur commune.

Il existe plusieurs types de signalétique/jalonnement: au moyen de panneaux, de totems, de marquages au sol, de mobilier urbain,... (voir exemples illustrés en page suivante)

Dans le cas de la signalétique piétonne, le jalonnement doit répondre à trois besoins prioritaires :

- la valorisation de cheminements piétons existants ;
- la complémentarité avec l'offre de déplacements en transports collectifs ;
- le repérage de centres d'intérêt majeurs drainant les flux piétons.

Il s'agira ainsi de repérer les pôles générateurs (équipements sportifs, culturels, récréatifs, administratifs, scolaires, commerciaux, les pôles d'échange-multimodaux, les centralités du territoire, les espaces publics, parkings hors voirie, le RAVEL,...) ainsi que l'accessibilité piétonne réelle entre ceux-ci et les flux piétons que cela représente. Ensuite, il s'agira de repérer et formaliser les liaisons entre ces pôles en favorisant les itinéraires courts (moins de 2km à pied) et en misant avec la complémentarité des transports publics. Enfin, il s'agira d'élaborer le plan de jalonnement (identité visuelle, design graphique, continuité de l'information pour les usagers, communication sur l'initiative,...).

Il s'agira également de prendre en compte les besoins spécifiques des PMR dans cette signalétique (e.a. en rajoutant de l'information sur la pente des tronçons, sur des itinéraires préférentiels lorsqu'ils sont identifiés—selon la qualité des cheminements,...) mais aussi dans la conception de la signalétique (panneaux avec couleurs adaptés,...).

Concernant la signalétique cyclable, elle permet de mettre en valeur les itinéraires cyclables et de rendre visible une alternative à la voiture sur des trajets de distance moyenne.

La signalisation directionnelle des itinéraires vise à rendre le réseau cyclable lisible pour les usagers occasionnels et réguliers au travers d'un plan de jalonnement destiné à informer le cycliste de sa position et de son itinéraire vers les localités ou lieux d'intérêts. Ce jalonnement peut être complémentaire à un balisage à vocation touristique, tel que les points-nœuds. La Ville développe actuellement son réseau de points-nœuds pédestres (voir carte en page suivante) pour les déplacements piétons à destination de balade et non pour le quotidien.

Un balisage adéquat reprend les directions (pôles de déplacements, noms des villages communaux et voisins) et les distances à parcourir. Les panneaux utilisés pour les itinéraires cyclables en Wallonie sont le signal F34b2 sur fond vert.

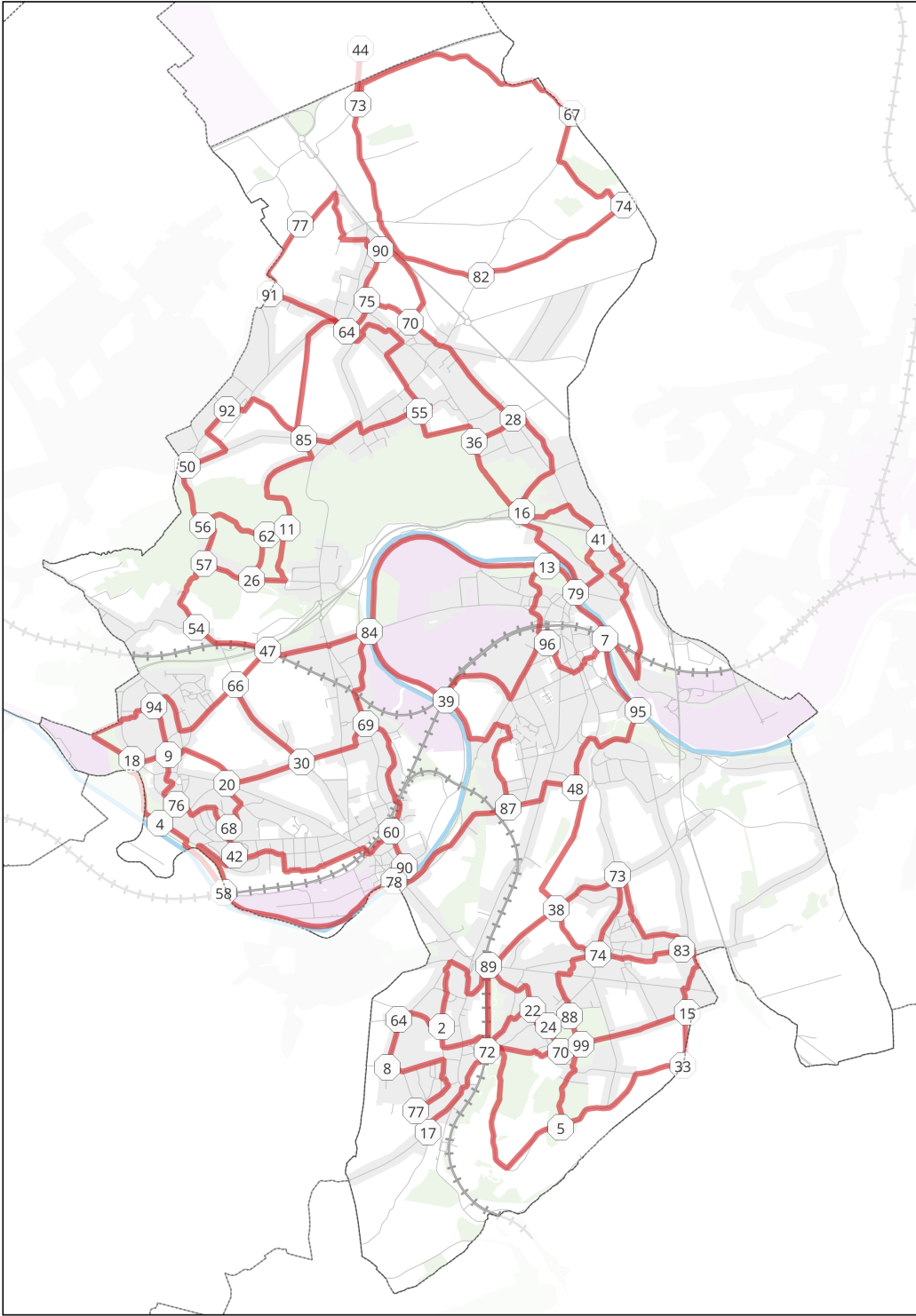


Signalisation directionnelle F34b2 (à gauche) et signalisation point-nœud (à droite)

(sources : SPW)

3.3. DÉVELOPPER LA SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE ET CYCLABLE

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville : Phase 3

Points noeuds pédestres

○ Point noeud
— Jonction

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 :

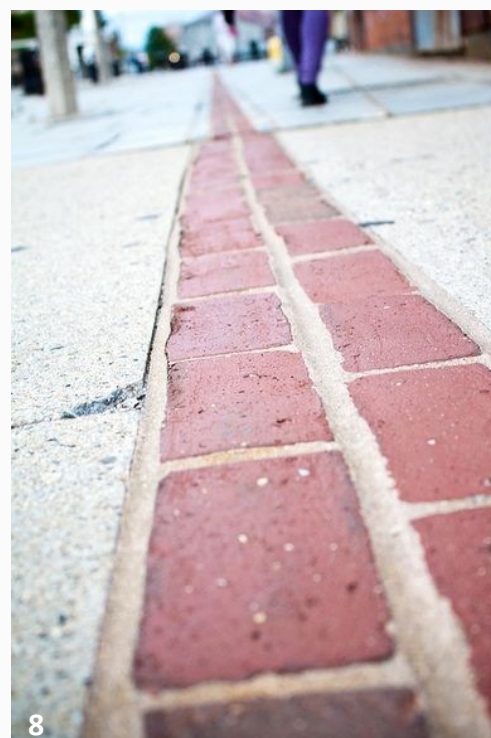
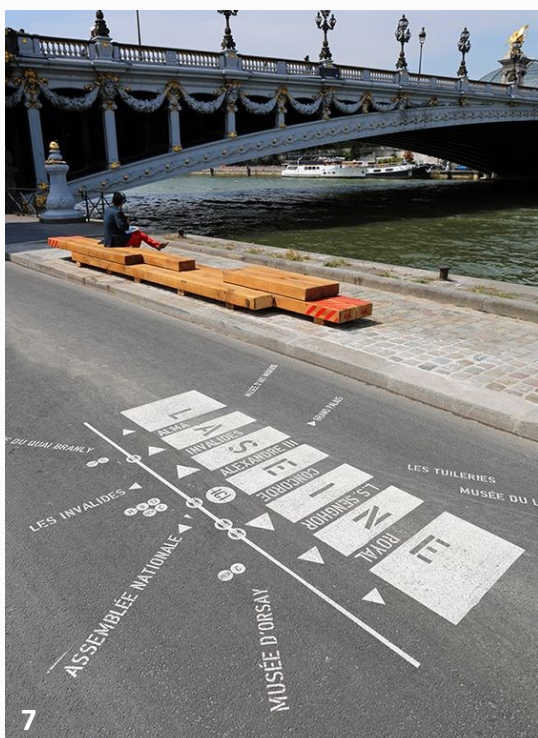


Réalisée par :



3.3. DÉVELOPPER LA SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE ET CYCLABLE

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS



1. Signalétique sur potelets
photo credit: Pinterest)
- 2-3. Signalétique sur mobilier urbain à
Adélaïde, Australie
(photo credit: Studio Binocular)
4. Signalétique piétonne à Chaudfon-
taine (photo credit: Tousàpied)
5. Panneau signalétique piétonne à
Grenoble
(photo credit: Jean-François Bresse)
6. Signalétique piétonne de Gembloux
(photo credit: Ville de Gembloux)
7. Marquage au sol sur les berges de
la Seine à Paris
(photo credit: Azzi Architecture)
8. Freedom Trail de Boston
(photo credit: Pinterest)

3.4. DÉVELOPPER DES MOBIPOLES ET MOBIPPOINTS

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Planification/Infrastructures	Nouveauté	Court-terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville	
	PARTENAIRES	SPW, AOT, SNCB, GRACQ	
LOCALISATION	Lieux d'intermodalité		
FINANCEMENT	Fonds propres de la Ville, SPW		
& SUBSIDES DISPONIBLES	PIC-PIMACI		
OBJECTIFS POURSUIVIS	❑ Créer des lieux d'intermodalité : MobiPôles et MobiPoints		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
❑ Pourcentage d'usagers passant de la voiture individuelle à des modes de transports durables grâce aux MobiPôles et MobiPoints		❑ Nombre de MobiPôles et MobiPoints créés	
❑ Nombre d'usagers utilisant les MobiPôles et MobiPoints pour leurs déplacements quotidiens		❑ Pourcentage de la population ayant accès à un MobiPôle ou MobiPoint dans un rayon défini (par exemple, 500 mètres)	
❑ Niveau de satisfaction des utilisateurs concernant les services offerts par les MobiPôles et MobiPoints, mesuré via des enquêtes			
OUTILS & RÉFÉRENCES			
❑ Signalétique des MobiPôles et MobiPoints , Sécurothèque fiche pratique n°163, SPW Mobilité&Infrastructures (2023)			
❑ CeMaphore n°161 , SPW MI (2023)			
❑ CeMaphore n°163 , SPW MI (2024)			
❑ Développer les points de connexion sur le réseau structurant , Stratégie Régionale de Mobilité page 40, SPW (2019)			

3.4. DÉVELOPPER DES MOBIPOLES ET MOBIPOINTS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Cette fiche action vise à développer des lieux d'intermodalité (MobiPôles et MobiPoints) pour organiser le regroupement des différentes offres de services (vélos partagés, vente de titres de transport, voitures partagées,...) et infrastructures de mobilité (parkings vélos, bornes de réparation vélo, bornes de recharge, parking de covoiturage...). Ses infrastructures et services doivent permettre 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.

L'enjeu à Sambreville est de développer une offre qualitative et performante sur les MobiPôles des gares de Taminés et d'Auvellais et de créer d'autres MobiPôles et Mobipoints sur des lieux stratégiques du territoire.

La région wallonne a répartis les MobiPôles et MobiPoints selon une typologie basée sur les fonctionnalités du lieu allant de XS à XL selon leur niveau de services.

Les fonctionnalités reprennent à la fois la qualité des infrastructures (trottoirs et passages piétons larges et sécurisés, « 100% PMR proof », itinéraires cyclables larges et sécurisés,...) et les services présents offerts. Il est à noter que l'aménagement des MobiPôles et MobiPoints doit se concevoir dans la philosophie du principe STOP.

Gares régionales (+ de 8.000 montées / jour de semaine)	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) de destination ou mixte (destination et origine)	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) d'origine Gares locales Gares Bus (hors gare train)	Arrêts de Bus sur lignes structurantes (Express, Tram, BHNS, ...)	Points non urbains de multimodalité sans Transport Public structurant	Points urbains de multimodalité sans Transport Public structurant
 MobiPôle XL	 MobiPôle L	 MobiPôle M	 MobiPôle S	 MobiPoint XS	 MobiPoint XS

Quelques services que l'on peut retrouver en ces endroits (liste non-exhaustive) : signalétique de balisage piétonne ou vélo, espaces de séjour, vélos partagés (électriques ou non, cargo), parking vélo sécurisé, drop-off zone pour vélos ou trottinettes en freefloating, station de réparation vélo, arrêts de transport confortables et équipés, information réseau transport public, voitures partagées, stations de recharge (tout type de véhicule motorisé), parking de covoiturage, etc. D'autres services peuvent y être instaurés :



3.4. DÉVELOPPER DES MOBIPÔLES ET MOBIPPOINTS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Le processus de conception des MobiPoints devra se faire en concertation avec les opérateurs de transport, les associations de promotion des modes actifs et les autorités provinciales et régionales. Il est également suggéré à la Ville de sonder ses citoyens dans ce processus afin de privilégier la prise en compte de leur perspective et de leurs besoins. La co-construction avec les utilisateurs peut se réaliser sous forme d'interviews dans la rue, d'une enquête en ligne ou de réunions de concertation.

Le site d'intermodalité doit être signalé par un totem (point d'ancrage) qui reprend un plan du quartier et un QR code infos (cf. photo). Le MobiPôle peut aussi disposer d'un écran d'information et d'un point d'ancrage digital. Les éléments graphiques et de marquage sont dictés par la fiche pratique n°163 « Signalétique des MobiPôles et MobiPoints » présentée en « Références ».



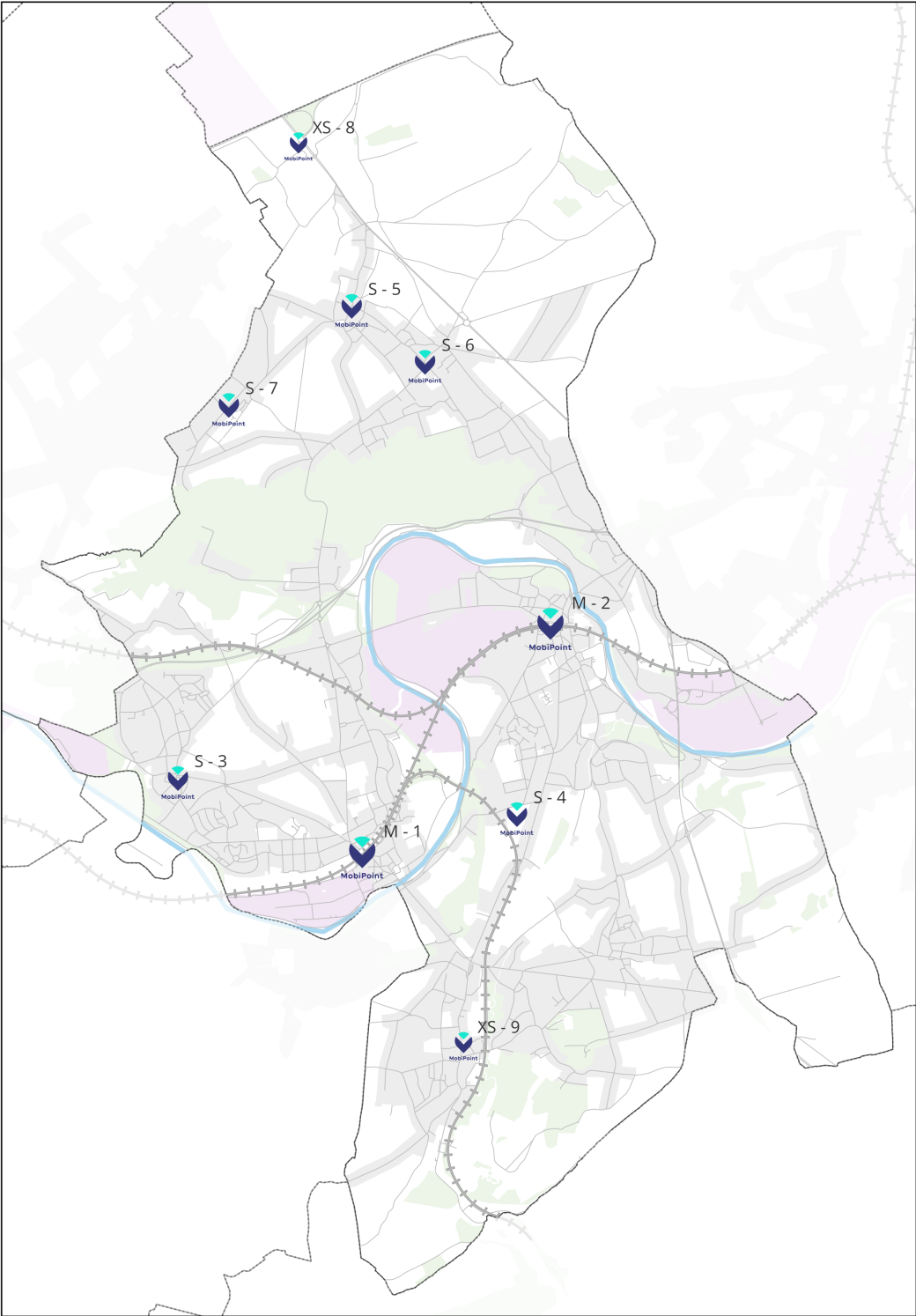
À Sambreville, les lieux d'intermodalité proposés sont numérotés par taille sur la carte suivante. Le rôle de la Ville sera d'y proposer différents services de mobilité (par exemple : des bornes de recharge électriques, une station de réparation de vélo, des stationnements de vélos longue durée sécurisés, 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...). Il conviendra également de développer d'autres services, en complément de ceux-ci, qui favorisent le passage et rendent ces lieux attractifs (boîtes à colis, espace de coworking, crèche, tiers-lieux, espace de séjour...).

Les MobiPôles et MobiPoints :

1. Tamines—Gare—MobiPôle M
2. Auvélais—Gare—MobiPôle M
3. Moignelée—Place de Moignelée—MobiPôle S
4. Auvélais—CHR—MobiPôle S
5. Velaine—Place du 11 Novembre—MobiPôle S
6. Velaine—Rue du Tram—MobiPôle S
7. Keumiée—Rue Reine Astrid—MobiPôle S
8. Sambreville—Parking de covoiturage—MobiPoint XS
9. Falisolle—Place Albert 1er—MobiPoint XS

3.4. DÉVELOPPER DES MOBIPOLES ET MOBIPPOINTS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville : Phase 3

MobiPôles et MobiPoints	1
-------------------------	---

MobiPôle M

MobiPôle S

MobiPoint XS

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

012 km

Donneur d'ordre :

Réalisée par :

3.5. FACILITER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Planification/Soutien/ Accompagnement/ Infrastructure	Poursuite/Renforcement	Court terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	SPW MI, Ville de Sambreville	
	PARTENAIRES	Communes voisines	
LOCALISATION	MobiPôles et MobiPoints		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	SPW MI, fonds propres de la Ville		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Inciter à un usage rationnel de la voiture individuelle		
	☐ Créer de nouveaux parkings de covoiturage		
	☐ Organiser le stationnement automobile		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Taux d'occupation des parkings de covoiturage		☐ Nombre de places de parking de covoiturage	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ Les parkings de covoiturage , Portail de la Mobilité en Wallonie			
☐ Covoiturage spontané , Synchro, Grand Chambéry			
☐ Covoiturage spontané , France Mobilités			
☐ Le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole , Portail de la Mobilité en Wallonie			

3.5. FACILITER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Le covoiturage, défini comme l'utilisation d'un véhicule par plusieurs usagers au même moment, se caractérise également par le partage de trajets entre deux ou plusieurs personnes voyageant dans la même direction ou vers une destination commune ("mécanisme par lequel deux ou plusieurs personnes voyageant dans la même direction ou se rendant au même endroit partagent leurs trajets dans un même véhicule particulier" – CeMathèque n°44).

Comme souligné dans d'autres fiches actions, la mobilité partagée présente de nombreux avantages. Elle contribue à des gains économiques, réduit l'impact environnemental, optimise l'usage de l'espace public et améliore la santé publique.

Afin de renforcer ces bénéfices et de réduire l'usage de la voiture individuelle, la Ville de Sambreville peut jouer un rôle moteur dans la promotion du covoiturage selon ses ressources financières et matérielles. Ses actions pourraient inclure :

- Fixer et monitorer des objectifs à court et moyen terme (2025-2030) (cf. FA 6.7) ;
- Promouvoir le covoiturage via une communication ciblée sur la mobilité durable (cf. FA 6.1) ;
- Développer les parkings en fonction de critères tels que densité, proximité de pôles d'activités ou espace disponible ;
- Soutenir financièrement la pratique (primes communales) et aménager des infrastructures adaptées (bandes dédiées) ;
- Encourager la pratique dans les pôles d'emploi locaux, y compris l'administration communale.

Concernant le développement de parkings (cf. carte ci-après) :

1. Agrandir et valoriser le parking de covoiturage existant

Le parking actuel, situé au croisement de l'E42 et de la N98, arrive à saturation avec ses 88 places. Il est donc essentiel pour la Ville de Sambreville et les communes voisines d'augmenter sa capacité. Cette extension répondrait aux objectifs identifiés dans le PMCM (action C.3.8) tout en complétant le réseau de parkings prévus par la Région wallonne et Charleroi Métropole selon les besoins spécifiques locaux.

2. Créer de nouveaux parkings de covoiturage

Actuellement, le parking de l'E42/N98 est le seul de Sambreville, bien qu'il soit déjà saturé. Pour répondre à la demande croissante :

- Localisation stratégique : Il est pertinent d'installer de nouveaux parkings aux abords des axes structurants primaires menant à l'autoroute ou à proximité de pôles générateurs de déplacements voisins. Ces zones potentielles, identifiées sur la carte, nécessitent des études de faisabilité en collaboration avec le SPW, les communes voisines et éventuellement le BEP pour évaluer les terrains disponibles, les financements et la pertinence des lieux.
- Proposition pour le sud de la ville : Les échanges lors des ateliers de co-création ont mis en avant la nécessité d'un parking au sud de Sambreville, notamment à proximité du carrefour N98/N988. Cet emplacement permettrait aux automobilistes de Fosses-la-Ville, Mettet ou Florennes de se regrouper avant d'atteindre Sambreville, allégeant ainsi la charge sur la N98 jusqu'à l'E42. Toutefois, étant sur le territoire de Fosses-la-Ville, des discussions avec cette commune et le SPW seraient nécessaires pour concrétiser ce projet.
- Avis technique : Comme indiqué par le SPW, un tel projet au sud n'est pas encore planifié au niveau régional. Cependant, une initiative communale pourrait être guidée par leurs experts.

3.5. FACILITER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

3. Mutualiser les usages sur des parkings existants

Pour optimiser l'utilisation de l'espace sans multiplier les infrastructures, plusieurs stratégies peuvent être envisagées :

- Collaboration avec grandes enseignes : Utiliser les parkings des grandes enseignes commerciales souvent sous-occupés en semaine.



Parking de covoiturage dans la zone commerciale « Equilis Spy ». Source : Google Street View

- Nouveaux parkings communaux : En cas de besoin accru, la construction de nouveaux parkings sur des terrains communaux pourrait être envisagée, avec une possibilité d'expropriation si nécessaire.
- Coordination supra-communale : Les communes voisines devraient être associées pour garantir une vision globale des besoins et des solutions.

Par ailleurs, il est crucial d'assurer l'accessibilité de ces parkings par d'autres modes de déplacement que la voiture. Cela permettrait aux usagers ne disposant pas de véhicule de rejoindre un conducteur. La Ville devra veiller à ce que ces sites soient bien desservis par des services de mobilité, tels que les transports en commun ou des pistes cyclables (cf. FA 7.1.)

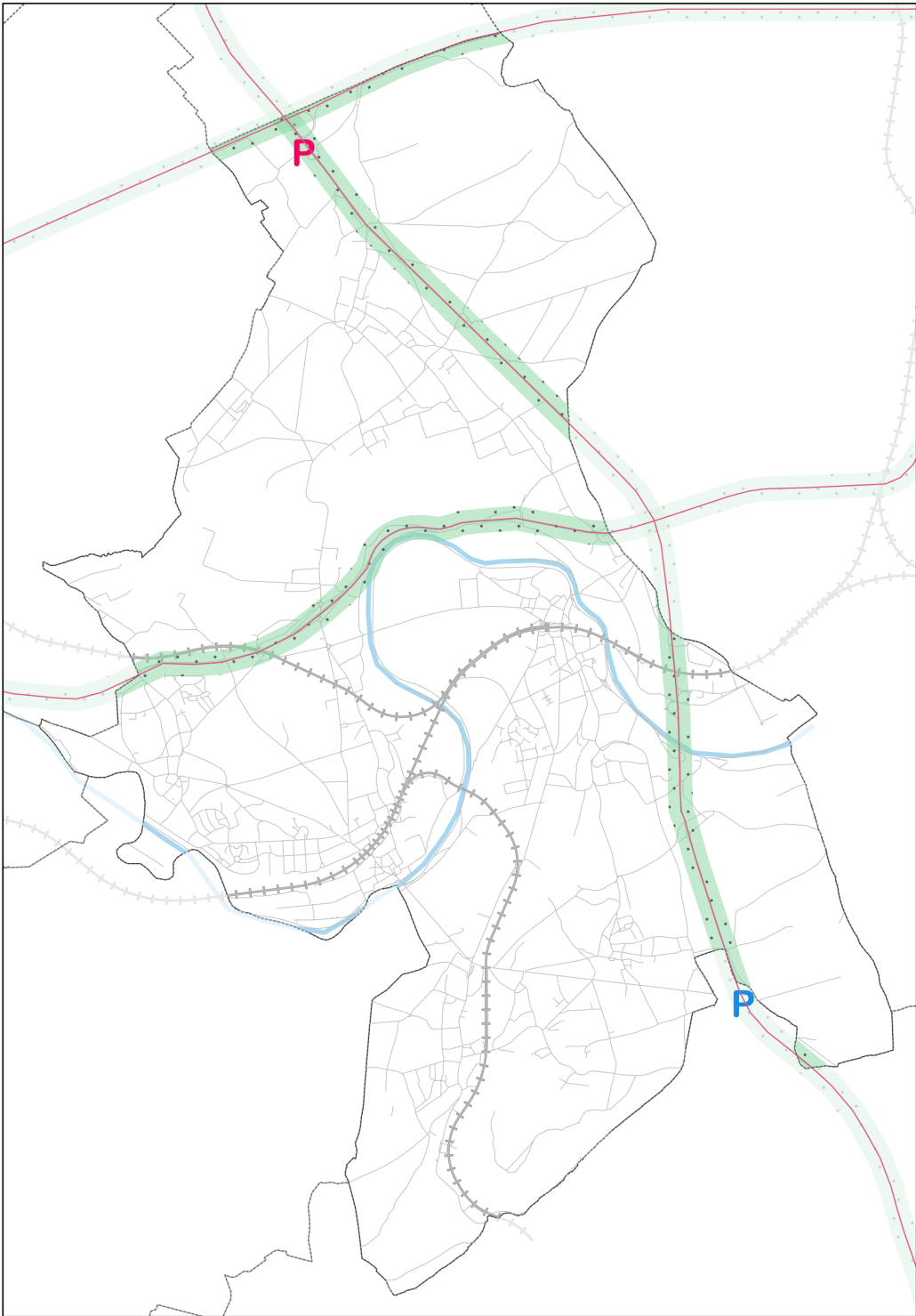
Des plateformes telles que Carpool.be, BlaBlaCar, Schoolpool.be ou Eventpool.be facilitent déjà la mise en relation des usagers pour divers types de trajets. À l'échelle régionale, des initiatives comme le covoiturage dynamique via applications, des bandes dédiées ou des lignes spécifiques (cf. "Pour aller plus loin") sont en cours de développement.

POUR ALLER PLUS LOIN

Outre ces actions, le développement de solutions innovantes comme le covoiturage "spontané" pourrait enrichir l'offre existante. Ce système repose sur un réseau de lignes de covoiturage équipées d'arrêts spécifiques. Ces arrêts sont dotés de panneaux lumineux affichant les destinations et le nombre de passagers en attente. Un panneau situé quelques centaines de mètres en amont informe les conducteurs des options disponibles, leur permettant de s'arrêter en toute sécurité au prochain arrêt. Ce modèle, déjà mis en place dans certaines municipalités françaises, pourrait être étudié pour son éventuelle adaptation en Wallonie (cf. Outils et Références).

3.5. FACILITER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville : Phase 3

Développement de parkings de covoiturage

P Parking existant

P Proposition de nouveau parking

Zone privilégiée pour le développement de nouveaux parkings de covoiturage

Fond de plan

- Réseau viaire
- Chemin de fer
- Sambre
- Limites communales

Source :
Extraits de Cartoweb.be - Autorisation C17133

Version : Avril 2025

0 1 2 km

Donneur d'ordre :

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Sambre ville la chaudière

Réalisée par :

embridge environment matters

brat

3.6. AMÉLIORER LES ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Infrastructure	Poursuite/Renforcement	Moyen-terme	2
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville, TEC, AOT, SPW	
	PARTENAIRES	Province, Atingo, Tous à Pied	
LOCALISATION	Arrêts de bus		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres de la Ville, TEC, OTW		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Améliorer l'accessibilité des arrêts		
	☐ Assurer le confort des infrastructures de transports publics		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Nombre de passagers utilisant chaque arrêt quotidiennement		☐ Nombre d'arrêts PMR conforme, PMR praticable et PMR impraticable	
☐ Évolution de la fréquentation sur une période donnée		☐ Nombre d'arrêts qualitatifs/nombre d'arrêts	
		☐ Nombre d'arrêts équipés d'abris, de bancs, d'éclairage et de poubelles	
		☐ Nombre d'affichage en temps réel (information sur les horaires des bus)	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ Guide de bonnes pratiques : Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transport en commun , TEC (2022)			
☐ Principes d'aménagements des arrêts de bus , Sécurothèque (2022)			
☐ Mise à disposition de box-vélos pour les usagers du transport public , Créalys (2022)			

3.6. AMÉLIORER LES ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Pour donner envie aux habitants de prendre les transports en commun et pour des raisons de sécurité routière, il est essentiel d'améliorer continuellement la qualité des arrêts de transports publics présents sur le territoire communal. Cette fiche action donne des pistes d'amélioration de la qualité des arrêts de bus TEC en assurant leur accessibilité sécurisée aux PMR, leur confort ainsi que des équipements qualitatifs (affichage des horaires, distributeurs de tickets...).

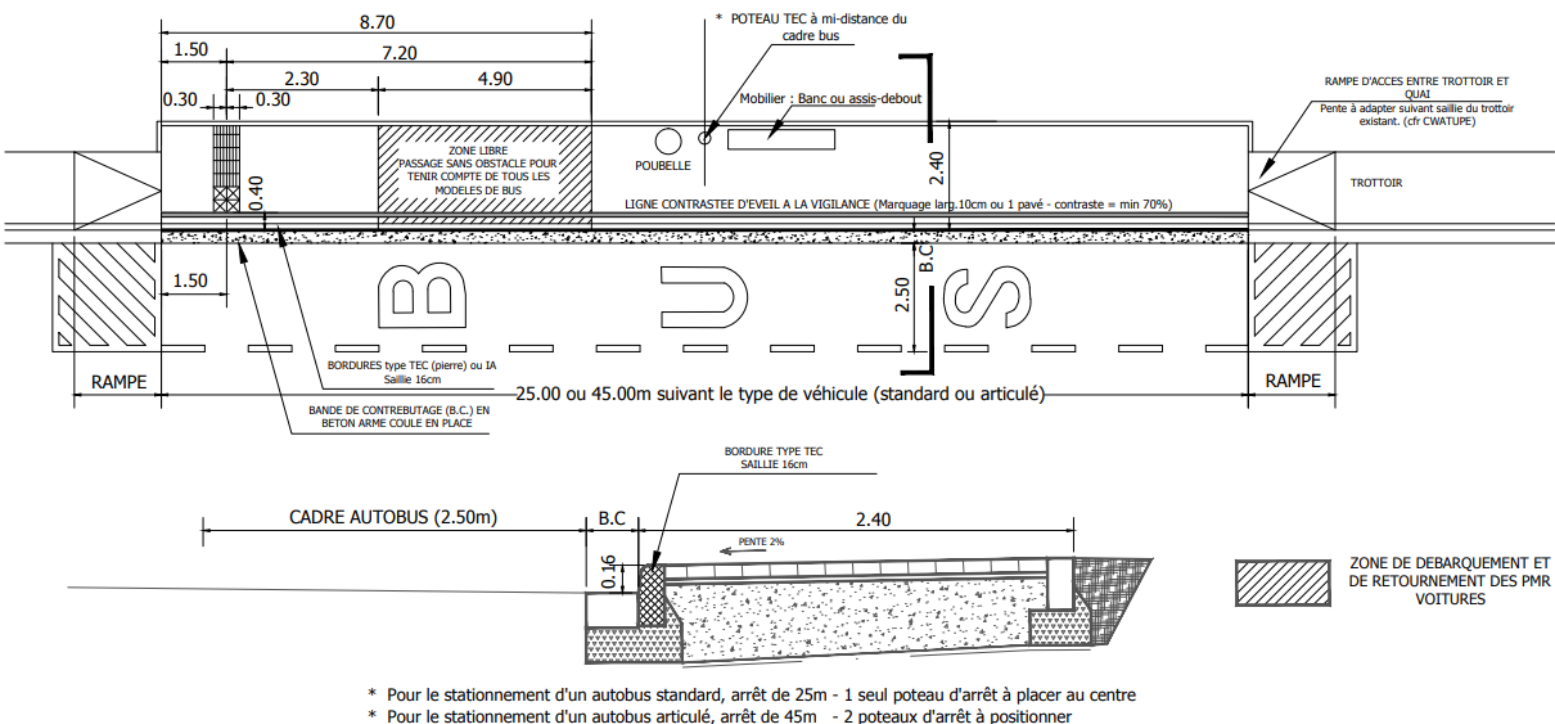
Qu'est-ce qu'un arrêt de bus de qualité ?

De manière générale, il est nécessaire de veiller à ce que tous les arrêts soient accessibles à pied, dotés d'un trottoir d'accès et un passage piéton. Plusieurs autres critères sont à prendre en considération pour déterminer la qualité d'un arrêt de bus :

- **L'accessibilité PMR selon 3 types d'arrêts** : l'arrêt PMR conforme (autonomie), le PMR praticable (accompagné pour l'embarquement) et le PMR impraticable (pas d'embarquement possible même accompagné). Des conditions spécifiques de revêtement, rampe, zone de débarquement avec des distances minimum sont indiqués dans le guide des bonnes pratiques TEC présenté en référence.
- **Le choix de sa localisation** : largeur du trottoir, passage d'autres véhicules, en voirie, au-delà des passages piétons pour garder de la visibilité, marquage cyclable permettant une déviation derrière l'arrêt...
- **Sa configuration** : en voirie, en encoche (en dehors de la chaussée), intégré ou non au trottoir...
- **L'équipement** : au minimum un poteau d'arrêt et une poubelle, également des bancs, de l'éclairage, barrière de protection, un abri pour les voyageurs, un équipement pour les vélos, des bornes d'information aux voyageurs (affichage du temps d'attente en temps réel), des automates pour recharger les titres de transport.
- **Le marquage des zones d'arrêts** (longueur réglementaire de 30m).
- **Les matériaux utilisés** : quais, abords et zone d'attente en dur (sans joints et non glissants), zone de stationnement (revêtement hydrocarboné ou béton discontinu coulé).

Chacun de ses critères est défini selon des mesures et des conditions bien précises permettant de hiérarchiser la qualité des arrêts.

Voici la configuration d'un arrêt PMR conforme (Guide de bonnes pratiques, TEC, 2022) :



3.6. AMÉLIORER LES ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Financement et subventions pour les équipements :

Les communes peuvent faire appel à la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) pour l'acquisition d'équipements aux arrêts que sont les abris voyageurs non publicitaires et les équipements pour vélos. Ces équipements peuvent faire l'objet de subventions sous certaines conditions détaillées dans le guide des bonnes pratiques TEC. En contrepartie, les communes en deviennent propriétaires et en sont responsables, notamment en matière d'entretien et de maintien en bon état.

Certaines communes et villes confient la gestion des abribus à des sociétés privées en échange de supports publicitaires. Des appels d'offres sont alors rédigés dans le cadre de marchés publics.

Amélioration des arrêts de bus à Sambreville :

L'amélioration doit d'abord s'opérer aux arrêts les plus fréquentés ou ceux nécessitant une sécurisation des usagers de manière urgente. Chaque critère de qualité cité précédemment doit être évalué par la ville pour assurer une analyse exhaustive et mettre en place des aménagements de manière progressive. La Ville est invitée à réaliser un audit des équipements des arrêts de bus et le renouveler après quelques années pour en assurer un suivi.

De façon générale, le réaménagement des arrêts de bus se fait par opportunité, en fonction des projets de réaménagements de voirie par exemple et/ou de subsides mobilisables. Néanmoins, l'audit permettra d'établir un ordre de priorité permettant d'aiguiller le choix des arrêts à aménager.

Priorité 1 (court terme) :

Les arrêts de bus à (ré-)aménager (et équiper) en priorité sont :

- ☐ Les arrêts desservant les gares (Mobipôles L et M) ;
- ☐ Les arrêts situés à proximité des MobiPôles S et les MobiPoints XS urbains ;
- ☐ Les 10 arrêts les plus fréquentés ;
- ☐ Les arrêts actuellement considérés comme "Impraticable PMR" selon le TEC.

Priorité 2 (moyen terme) :

Ensuite, il s'agira d'assurer un aménagement adéquat :

- ☐ Des arrêts situés à proximité des MobiPoints XS non-urbains ;
- ☐ D'autres arrêts situés à proximité d'une école fondamentale.

Priorité 3 (long terme) : peu stratégique

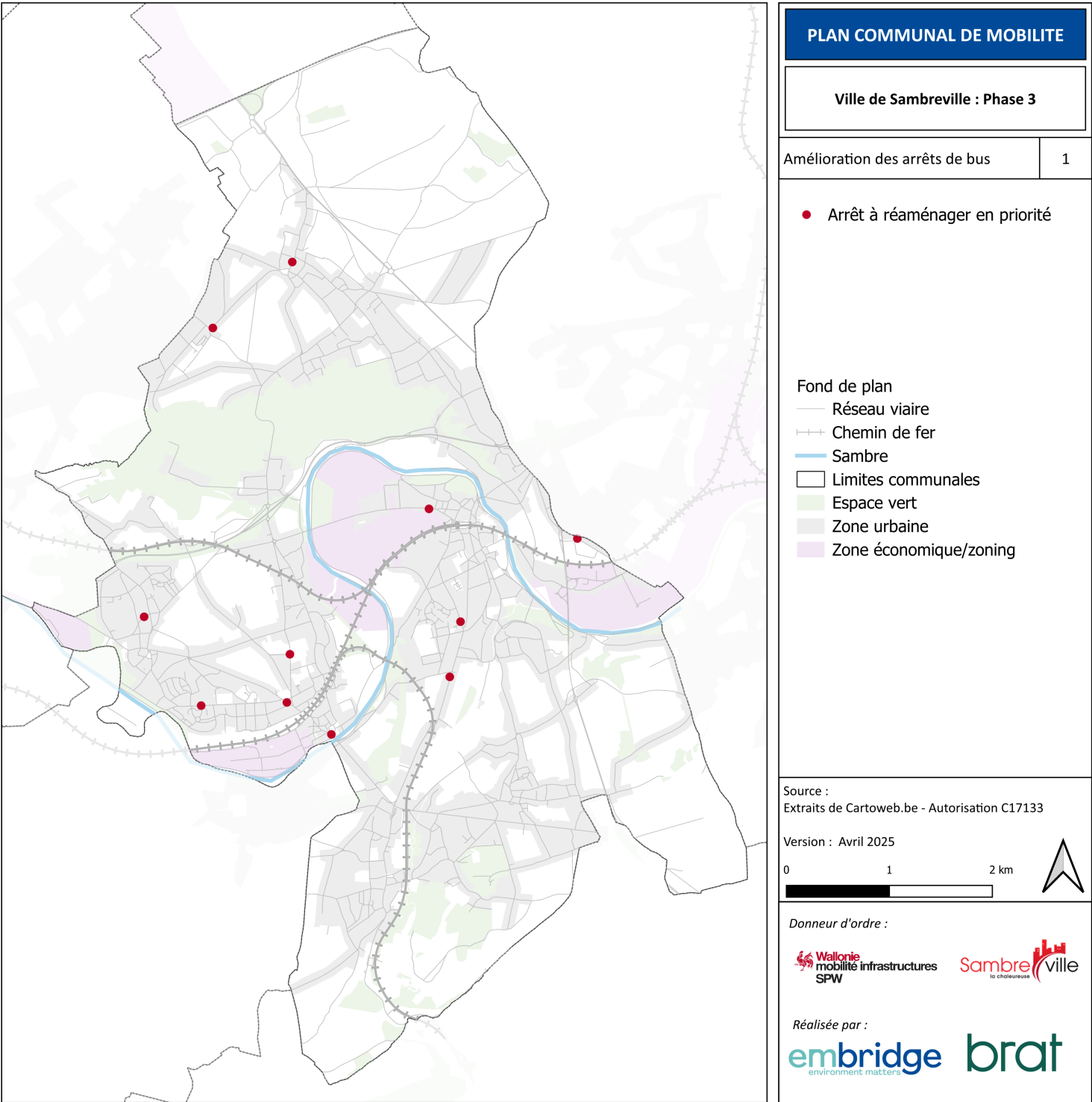
- ☐ Enfin, il conviendra d'améliorer progressivement les arrêts les moins fréquentés (situés le long des axes de desserte locale) ainsi que leurs conditions d'attente.

En plus de la qualité de l'arrêt en lui-même, l'objectif de la Ville est d'améliorer l'accessibilité piétonne vers ces arrêts de bus. Pour cela elle doit veiller à ce que les abords et les cheminements piétons permettant d'y accéder soient qualitatifs et prévoir de les réaménager si ce n'est pas le cas. Si certains arrêts sont difficilement accessibles, il faut pouvoir envisager le déplacements de ces derniers vers des lieux plus stratégiques.

3.6. AMÉLIORER LES ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

La carte ci-dessous identifie ainsi les principaux arrêts stratégiques à réaménager en priorité sur le territoire communal :



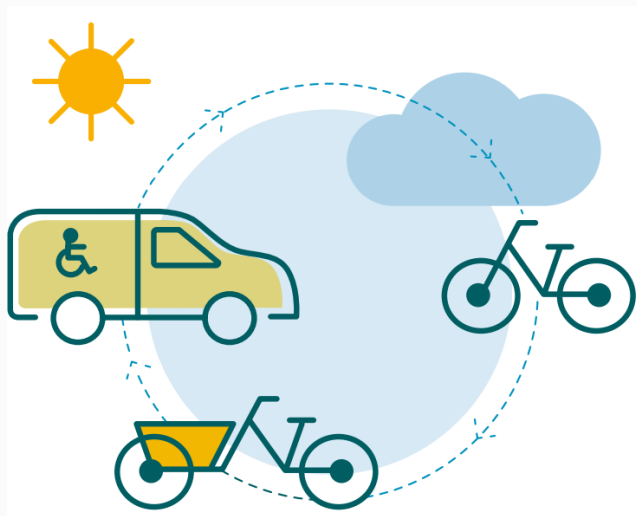
3.7. DÉVELOPPER LA MOBILITÉ PARTAGÉE

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Planification/Soutien/ Accompagnement/ Infrastructure	Nouveauté	Court terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	SPW MI, Ville de Sambreville, Mobilesem	
	PARTENAIRES	Communes voisines, opérateurs de transports en commun, sociétés de location de voitures, SPW, Intercommunales	
LOCALISATION	MobiPôles et MobiPoints		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres de la commune, charges d'urbanisme (projets immobiliers), convention avec opérateurs d'autopartage		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Promouvoir l'usage du vélo et sensibiliser la population ☐ Inciter à un usage rationnel de la voiture individuelle ☐ Développer les mobilités partagées		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Nombre d'adhérents à une plateforme d'autopartage ☐ Taux d'occupation des emplacements réservés		☐ Nombre de stations d'autopartage ☐ Nombre de véhicules d'autopartage ☐ Nombre d'emplacements réservés	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ La voiture en partage, CeMathèquen°44, SPW Editions (2017) ☐ AUTOPARTAGE. Une alternative aussi pour les territoires peu denses, CeMathèquen°53, SPW Editions (2022) ☐ Les parkings de covoiturage, Portail de la Mobilité en Wallonie ☐ Campagne de Communication sur l'autopartage de la Ville de Gand,Cambio ☐ Guide d'inspiration: Mobilité partagée intégrée aux projets de logements à Bruxelles, Bruxelles Mobilité ☐ Autopartage et territoires, Cerema ☐ CeMaphore, n°163, SPW MI (2024) ☐ Trottinettes électriques et vélos à assistances électriques, MEL (2024)			

3.7. DÉVELOPPER LA MOBILITÉ PARTAGÉE

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

En plus du partage de voiture qui se pratique dans nos villes wallonnes depuis près de 20 ans avec des acteurs tels que Cambio, "il est aujourd'hui possible de partager son vélo électrique, son vélo-cargo, son véhicule adapté PMR, son véhicule utilitaire... L'achat d'un vélo-cargo ou l'adaptation d'un véhicule pour le transport de personnes à mobilité réduite est une démarche qui coûte cher par rapport à un vélo ou à un véhicule classique. Mettre son véhicule en partage ou emprunter celui de son voisin permet de disposer du véhicule adapté à ses besoins ponctuels tout en diminuant les coûts, autant pour le propriétaire que pour l'utilisateur. En Wallonie, deux opérateurs proposent déjà ce type de service : Cozywheels permet le partage de vélo électrique, de vélo-cargo (utilitaire et/ou familial), de véhicule adapté aux PMR et de véhicule utilitaire ; Wibee propose également le partage de vélo électrique entre voisins ou l'acquisition d'un vélo-cargo en colocation via la coopérative Wishare" (*CeMathèque n°53 p. 31*).



1. Les véhicules partagés

(Source : CeMathèque n°53, p. 31)



2. Les avantages du partage de véhicule

(Source : CeMathèque n°53, p. 13)

L'autopartage (ou "carsharing") est le partage d'un véhicule entre plusieurs conducteurs, à des moments différents (ou encore "l'utilisation systématique et à tour de rôle par des personnes préalablement déterminées d'une ou de plusieurs voitures contre paiement par le biais d'une association de voitures partagées, à l'exception de l'utilisation de véhicules destinés à la simple location ou la location-vente" CeMathèque n°53). Cette définition s'applique à tout type d'engin de mobilité selon les usages : un vélo, un vélo cargo, une trottinette, une voiture, une voiture adaptée PMR, un véhicule utilitaire, etc.

Les avantages sont :

- ❑ Economique et financier : couts d'acquisition et d'entretien des véhicules, avantage fiscal ;
- ❑ Environnemental : moins de congestion, moins de pollution, moins de bruit, moins de véhicules construits, levier pour inciter à la multimodalité ;
- ❑ Spatial : diminution des besoins en stationnement ;
- ❑ Santé et bien-être : réduction des accidents, réduction du stress, contacts sociaux.

3.7. DÉVELOPPER LA MOBILITÉ PARTAGÉE

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Il existe différents systèmes pour organiser le partage de véhicules. Pour les décrire, la CeMathèque les classe selon le propriétaire principal du véhicule :

- ❑ véhicules de flotte : le système le plus connu, une flotte de véhicules mise à disposition par une **société**, comme la société Cambio le propose ;
- ❑ véhicules de particuliers : partage entre **particuliers**, avec plus ou moins d'interactions sociales et de proximité selon la méthode, qui peut être facilité par des plateformes telles que Cosywheels et Getaround ;
- ❑ véhicules de **collectivités** : flotte de véhicules publiques ou privés, à disposition de travailleurs et partagée avec les habitants, ou encore plusieurs entreprises d'une même ZAE qui mutualisent des véhicules ;
- ❑ économie collaborative ou coopératives citoyennes : le véhicule appartient à une **coopérative** et est financé grâce aux contributions des différents coopérateurs (Wibee, Courant d'air...).

La Ville de Sambreville peut être un moteur du développement de la mobilité partagée sur son territoire à différents degrés, en fonction des ressources et des moyens financiers dont elle dispose : cela peut aller de la simple promotion jusqu'à la contribution financière pour la mise en place d'un système d'autopartage.

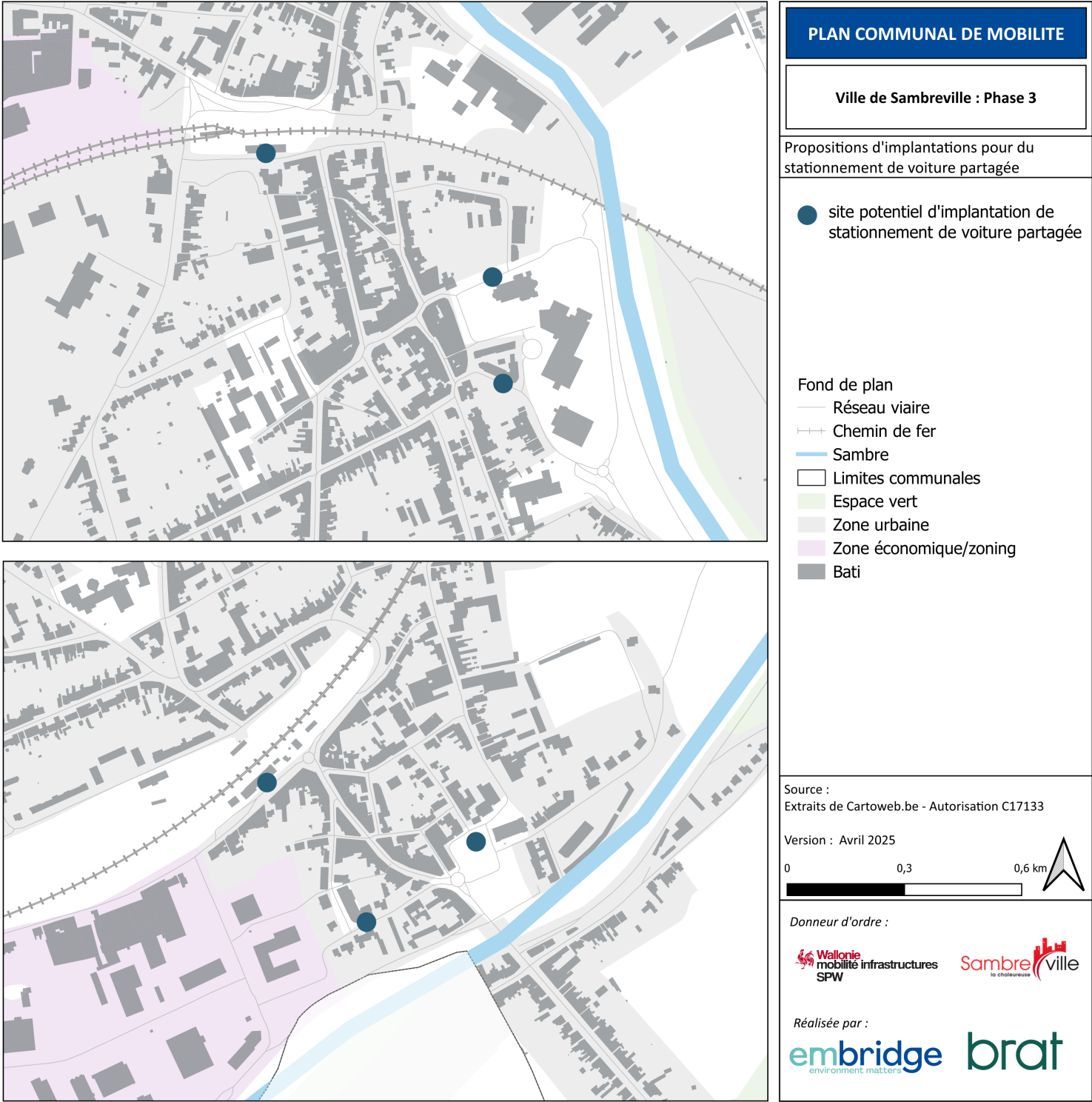
Encourager la mobilité partagée à Sambreville suppose de :

- ❑ Fixer des objectifs de progression de mobilité partagée à court et moyen terme (2025-2030) et de les monitorer (rencontrer les opérateurs et obtenir des statistiques) (cf. FA - 6.7.) ;
- ❑ Promouvoir la voiture partagée dans la stratégie de communication communale sur la mobilité durable : via campagnes ciblées, sur site internet, organisation d'événements spécifiques/salons (cf. FA - 6.1.). La Ville devra valoriser les avantages de la pratique et promouvoir les services existants et à venir sur le territoire. Il n'est pas nécessaire d'avoir déjà mis en place un système d'autopartage pour faire la promotion de services qui ne nécessitent pas d'infrastructure ou de partenariat avec une société, tel que l'autopartage entre voisins. Une promotion efficace est menée avec une connaissance des freins et des éléments de motivation pour l'autopartage ;
- ❑ Développer l'offre en véhicules et en stations de véhicules partagés en fonction de : proximité avec transport en commun, densité de population, proximité de fonctions/administrations/bureaux, projets, espace disponible... ;
- ❑ Soutenir financièrement la pratique entre particuliers (primes communales) et faciliter le stationnement des véhicules partagés (emplacements réservés, bandes de circulation dédiées, cartes de stationnement) ;
- ❑ Inciter à l'autopartage dans les pôles d'emploi (e.a. administration communale) et les zonings.
- ❑ Faciliter l'implantation d'un opérateur d'autopartage : participation financière de la commune au lancement du système ou intégration dans les projets immobiliers.

3.7. DÉVELOPPER LA MOBILITÉ PARTAGÉE

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

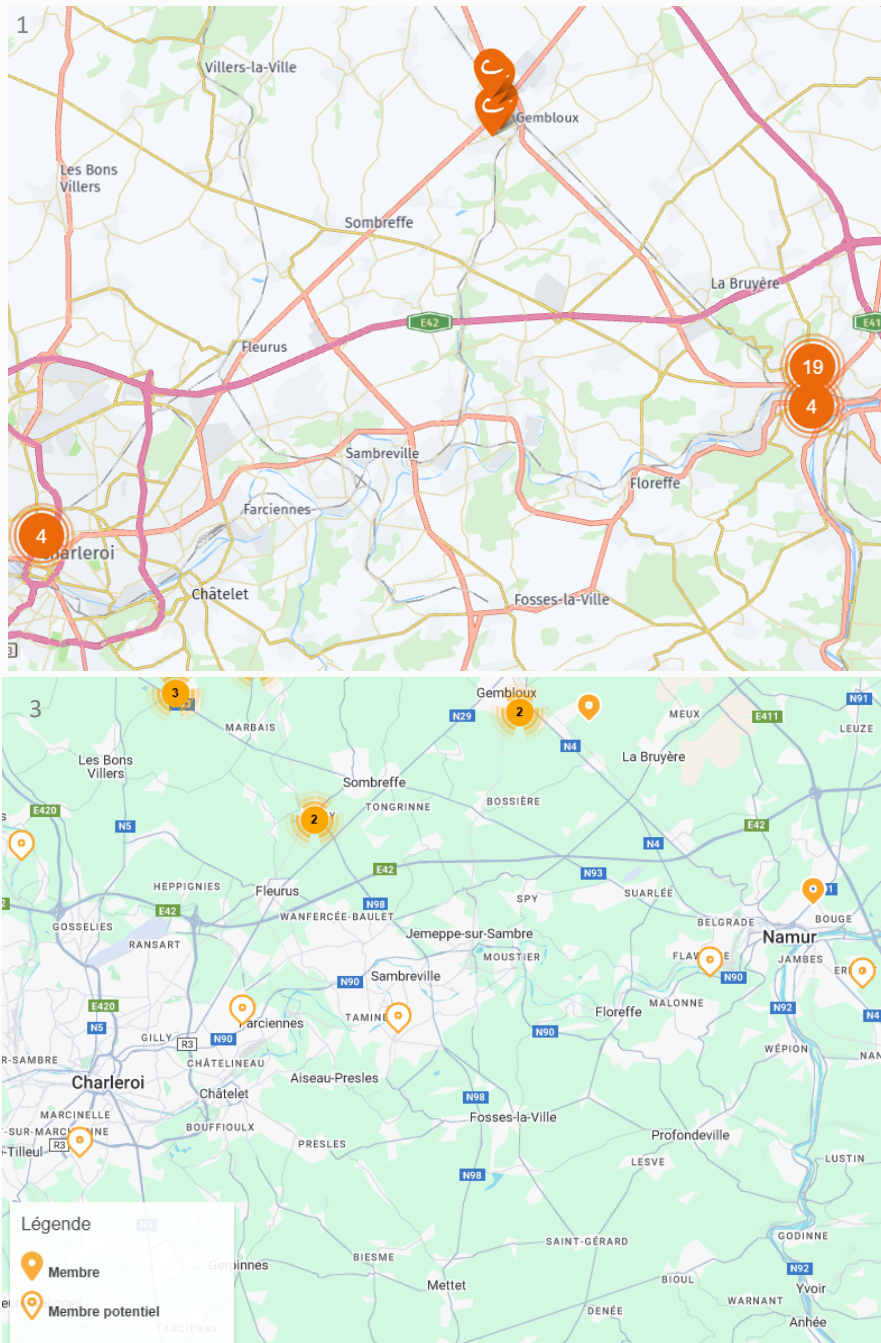
La carte ci-dessous identifie ainsi des localisations potentielles pour implanter les premières stations de voitures partagées sur le territoire communal dans les principales centralités (près des gares et à proximité des zones d’habitat dense).



3.7. DÉVELOPPER LA MOBILITÉ PARTAGÉE

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

A Sambreville, s'il n'existe pas encore aucune offre de station de véhicules partagés. Cambio est présente dans les centralités de Charleroi, Namur et Gembloux mais dans aucune autre entité entre ces 3 lieux. Tandis que Cozywheels semble très peu utilisée dans la région (quelques voitures à Charleroi, Namur et Gembloux et aucun vélo dans la région), il semble que la plateforme de partage Wibee soit connue des Sambrevillois vu la dizaine d'utilisateurs répertoriée sur le site web.



1. Stations Cambio
2. Membres Wibee
3. Membres Cozywheels

POUR ALLER PLUS LOIN

La CeMathèque n°53 donne aussi aux communes de nombreux exemples et des clés de réussite : gestion des clés, identification des besoins des utilisateurs potentiels (cf. FA - 1.4.), contrainte de la gestion de l'espace public, nécessité d'engagement à long terme, type de motorisation des véhicules, complémentarité avec les réseaux de transports publics, etc.

Le CeMaphore n°163 présente le système de leasing de vélo mis en place par la commune de Léglise.

3.8. DÉVELOPPER UNE OFFRE DE SERVICES DE SUPPORT AU VÉLO

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Services	Poursuite	Court-terme/Moyen-terme	2
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville	
	PARTENAIRES	SPW, associations de défense de cyclistes	
LOCALISATION	Ensemble du territoire communal		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres Ville, Convention avec opérateurs d'autopartage, Charges d'urbanisme (projets immobiliers)		
	SPW via ProVélo, appels à projet ESMR		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Entretenir et valoriser les infrastructures cyclables ☐ Promouvoir l'usage du vélo		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Nombre de personnes formées à la conduite cycliste urbaine ☐ Nombre de cyclistes sur l'axe X par jour ☐ Nombre de vélos volés par an		☐ Nombre de séances de formation à la conduite cycliste urbaine ☐ Nombre de bornes de recharge électrique pour VAE ☐ Nombre de vélocistes dans la commune ☐ Nombre de stations-services vélos dans la commune ☐ Montant des primes à l'achat de vélo ☐ Nombre d'évènements de promotions du vélo	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ « The Bike Project » par Bruxelles Environnement, 2023 ☐ « Be Cyclist », Plan d'Action fédéral 2021-2024 pour la promotion du vélo ☐ « Plan d'actions Wallonie cyclable 2030 », 2022			

3.8. DÉVELOPPER UNE OFFRE DE SERVICES DE SUPPORT AU VÉLO

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

La Ville de Sambreville dispose d'une série de services (communaux, privés ou en partenariat) permettant aux usagers sur le territoire d'utiliser d'autres moyens de déplacement que la voiture en « solo » (autosolisme). L'atelier vélo d'Auvellais (Brillo) par exemple, loue des vélos traditionnels et des vélos à assistances électrique pour visiter Sambreville et ses alentours. L'atelier propose également des réparations et des entretiens ainsi qu'une vente de vélo d'occasion.

Au-delà d'un réseau cyclable cohérent et continu, d'infrastructures qualitatives et de dispositifs de stationnement nombreux, adaptés aux différents usages, le développement de services de support au vélo permettra une accélération du report vers ce mode de déplacement tout en pérennisant la pratique.

Quelques exemples de services de support sont présentés succinctement ci-dessous :

Développer des services de réparation et d'entretien des vélos : afin d'assurer sécurité et confort pour l'usage quotidien du vélo, l'entretien (voire la réparation) du vélo est indispensable. Il est indispensable que les cyclistes puissent bénéficier d'une offre très rapide et accessible pour leur entretien. Cette offre peut revêtir plusieurs formes (non mutuellement exclusives) :

- Des **bornes de réparation fixes (« stations-services »)** pour les toutes petites actions rapides à exécuter (gonfler un pneu, resserrer un câble de frein, etc.).
- Des **ateliers de réparation vélo**, pouvant être publics ou appartenant à des vélocistes privés ou associatifs pour l'entretien ou les actions plus complexes requérant une expertise. Il est particulièrement pertinent de développer ces lieux dans ou à proximité directe des MobiPôles (cf. mesure 3.4).
- Un **service de réparation mobile** pouvant se déplacer dans certains lieux de manière tournante et cyclique, lors d'évènements ou autres et offrant des services expérimentés.
- Organiser des **formations de base à la réparation du vélo** pour permettre aux citoyens d'acquérir les connaissances de base pour effectuer seuls l'entretien basique de leur moyen de transport.

Faciliter l'accès à la propriété et ou la mise à disposition de vélos : disposer d'un vélo (y avoir accès aisément, rapidement et être en capacité de le stationner après l'avoir utilisé) est le premier prérequis conditionnant tout usage de ce mode de transport.

Cet accès peut être facilité de différentes manières:

- Par le **soutien à la (re)vente et location** : bourse aux vélos, développement de flotte en location/leasing ou en free-floating. Cette action peut être organisée tant par des acteurs publics que privés (comme des acteurs touristiques et culturels).
- Par le soutien **d'expérience et d'évènement** où la **circulation à vélo pourrait être testée** (pour aider à surpasser le frein financier que pourrait représenter l'achat direct d'un vélo pour certains publics).
- Par la mise en place **d'aides financières communales** pour l'achat d'un vélo (prime à l'achat) : la Ville doublait le montant de la prime à l'achat régionale jusqu'en fin 2024 (arrêt de la subvention).

Encourager les **initiatives de formation de « mise en selle » et les actions de déplacements à vélo**. Être à l'aise en vélo dans des espaces multimodaux est une compétence qui s'acquiert et qui peut être entraînée. Par le biais de la Régie Communale Autonome (RCA) Sambr'Athlétic, la Ville organise à ce titre l'initiative "Je pédale à Sambreville" en été, un programme de remise en selle convivial et progressif pour adultes, visant à promouvoir l'usage du vélo comme activité physique douce et bénéfique pour la santé.

Diffuser les itinéraires cyclables communaux existants et conseillés sur différents supports physiques (pancartes, signalisation, livrets) et virtuels (Open Street Maps, Strava, VisoRando, ...).