

MESURE 7. SOUTENIR UNE LOGISTIQUE PLUS DURABLE

DESCRIPTION DE LA MESURE

Soutenir une logistique plus durable repose sur plusieurs actions visant à optimiser la circulation et le stationnement des poids lourds tout en réduisant l'impact environnemental lié au transport de marchandises. La définition d'itinéraires dédiés pour les poids lourds et l'identification de zones de stationnement longue durée pour ces véhicules permettront de fluidifier le trafic, de mieux gérer leur présence sur le territoire et de limiter les nuisances dans les zones sensibles. Le transfert modal des marchandises, favorisant le passage du transport routier vers les voies fluviales et ferrées et le développement de la cyclo-logistique, ainsi que la promotion de livraisons durables, telles que la mutualisation des livraisons ou la mise en place de Plan de Livraisons en Entreprise (PLE), contribueront à rendre la logistique plus efficace et respectueuse de l'environnement à l'échelle du territoire. Ces actions combinées permettront de répondre aux besoins logistiques tout en réduisant l'empreinte carbone du secteur.

ACTIONS		ACTIONS LIÉES
7.1	DÉFINIR DES ITINÉRAIRES POUR LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS	1.1, 2.1, 5.2, 7.2, 7.3, 7.4
7.2	IDENTIFIER DES ZONES DE STATIONNEMENT LONGUE DURÉE POUR LES POIDS LOURDS	5.1, 7.1
7.3	TRANSFERT MODAL DES MARCHANDISES	6.3, 7.1, 7.4
7.4	ACCOMPAGNEMENT VERS UNE RÉORGANISATION DES LIVRAISONS	6.3, 7.3

7.1. DÉFINIR DES ITINÉRAIRES POUR LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Planification / Infrastructure	Poursuite	Moyen-terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville	
	PARTENAIRES	Direction des routes (SPW), communes voisines. Inter-communales, entreprises, commerçants, gestionnaires des ports fluviaux, chauffeurs	
LOCALISATION	A l'échelle du territoire communal		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres de la Ville		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Encadrer la circulation des poids-lourds		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Nombre de poids lourds sur chaque tronçon/jour		☐ Nombre de voiries limitées au transit de poids lourds	
☐ Nombre de plaintes liées aux nuisances des poids lourds de la part des résidents par an		☐ Kilomètres de voiries limitées au transit de poids lourds	
☐ Nombre d'accidents impliquant un poids-lourds			
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ Guide de bonnes pratiques en matière de logistique locale des communes wallonnes , CeMathèque n°57, SPW (2024)			
☐ Le Cerema propose une méthode de prise en compte des axes structurants dans les zones à faibles émissions mobilité , Cerema (2023)			
☐ L'écologisation du transport de marchandises - Fiches d'information , PIARC (2024)			
☐ Mesures de contrôle et d'application pour réduire la surcharge des camions et les dommages associés aux infrastructures sur les réseaux routiers - Collection d'études de cas, PIARC (2023)			

7.1. DÉFINIR DES ITINÉRAIRES POUR LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

La présente fiche action définit les itinéraires de transit et de desserte pour les véhicules lourds sur le territoire communal. L'identification des axes autorisés à la circulation pour les poids lourds a pour objectif de réduire les nuisances (sonores, dégradation des infrastructures routières) et d'assurer un convoi unique des poids lourds sur les voiries les plus capacitaires.

A Sambreville, les axes de transit conseillés (en rouge sur la carte ci-après) sont l'autoroute E42, la rue de la Basse Sambre (N98) et la route de la Basse Sambre (N90). Ce sont les seuls axes qui peuvent être empruntés par des véhicules lourds pour traverser le territoire communal, sans destination visée à Sambreville.

Les itinéraires de desserte conseillés viennent se greffer par ramification à l'itinéraire de transit, permettant l'accès aux différents zones d'activités économiques et commerciales du territoire. Ils sont distingués en 2 niveaux :

- L'itinéraire de desserte principal (orange) permet d'accéder aux zones économiques du Pré des Haz, de Solvay et Boulevard de l'Europe (Bruco Containers).
- L'itinéraire de desserte secondaire (vert) concerne les axes où sont concentrés des établissements nécessitant des livraisons à Auvelais qui ne sont pas les itinéraires préférentiels vers les zones économiques, notamment par la N930 et le Boulevard de l'Europe.

Un point d'attention particulier en matière de sécurité routière doit être porté sur le Boulevard de l'Europe. Ce tronçon présente actuellement plusieurs problématiques liées aux flux de circulation, notamment en raison des accès multiples liés à l'ancien site industriel de Saint-Gobain. Il est essentiel que la Ville veille à une rationalisation des entrées et sorties sur cet axe afin de renforcer la sécurité de tous les usagers.

Par ailleurs, bien que le pont situé sur cet axe ait été temporairement démoli, il constitue un élément clé du maillage routier pour les poids lourds. Son maintien en tant qu'axe de desserte pour les véhicules de transport de marchandises, est jugé stratégique afin de limiter le transit par le centre d'Auvelais, déjà fortement sollicité.

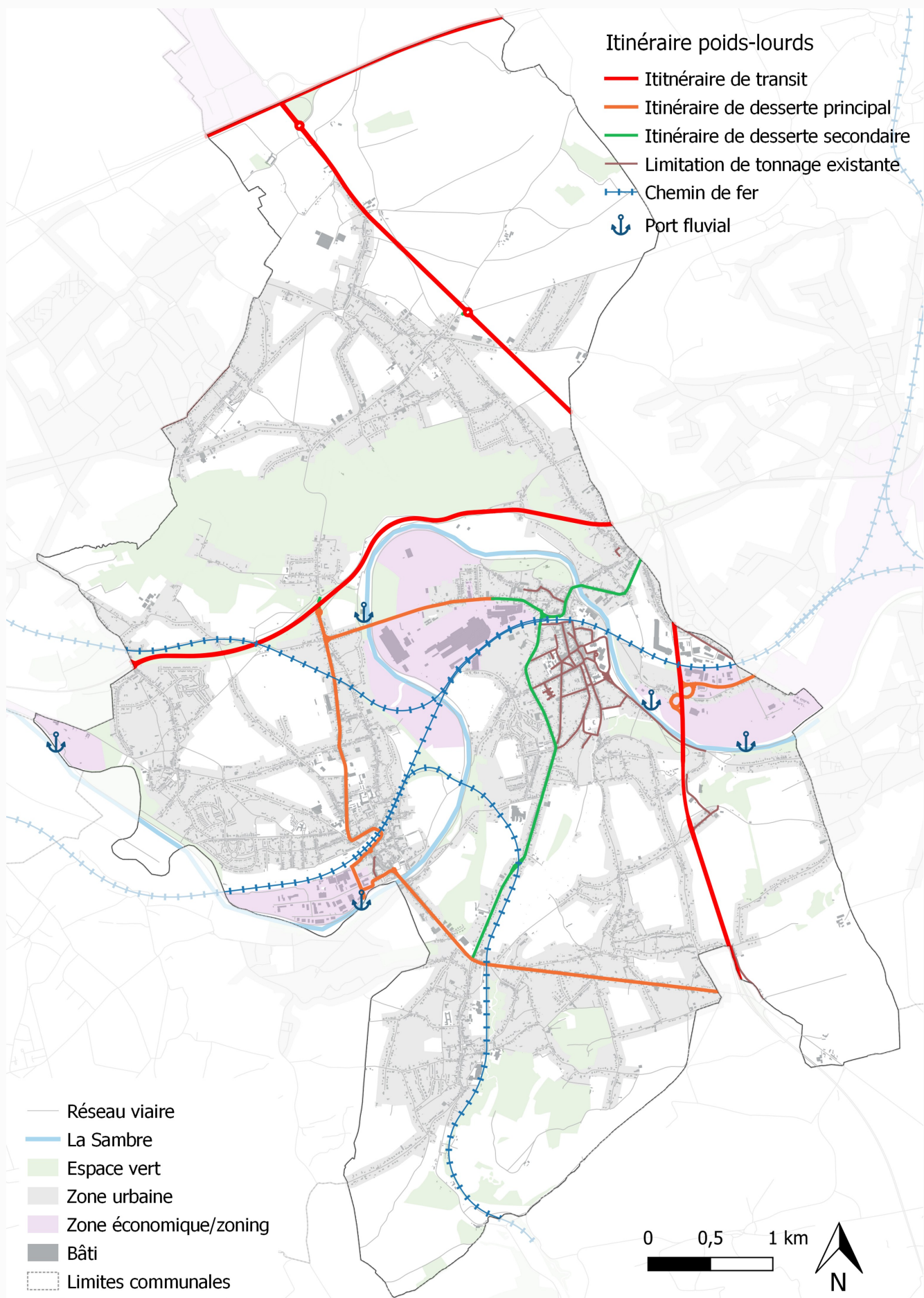
POUR ALLER PLUS LOIN

L'administration communale joue un rôle central dans l'organisation et la sécurisation du trafic poids lourds. Elle est tout d'abord responsable de la mise en place d'une signalisation claire, cohérente et bien visible, spécifiquement conçue pour orienter les conducteurs de poids lourds. Celle-ci devra notamment indiquer les limitations de tonnage, les itinéraires à privilégier ainsi que les déviations en vigueur. En parallèle, la Ville devra assurer une communication proactive à destination des usagers concernés, notamment les entreprises de transport. Cette communication pourra s'appuyer sur divers canaux tels que les fédérations professionnelles, le site internet communal, la diffusion de cartes d'itinéraires, ou encore l'utilisation de panneaux.

Au-delà de l'information, un dispositif de suivi peut être mis en place afin de mesurer les impacts concrets du trafic poids lourds sur la qualité de vie et l'état des infrastructures. Il s'agira par exemple de suivre les nuisances sonores, les vibrations, la pollution de l'air, ainsi que l'usure de la voirie. Sur base de ces observations, la Ville pourra adapter régulièrement les mesures en vigueur en fonction des retours d'expérience des usagers et des riverains. Enfin, pour garantir l'effectivité des restrictions, l'administration peut étudier la possibilité d'installer des caméras de surveillance et de mettre en place des dispositifs de verbalisation ciblant les infractions liées au non-respect des limitations de tonnage.

7.1. DÉFINIR DES ITINÉRAIRES POUR LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS



7.2. IDENTIFIER DES ZONES DE STATIONNEMENT LONGUE DURÉE POUR LES POIDS LOURDS

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Infrastructures	Nouveauté	Moyen-terme	2
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville	
	PARTENAIRES	Direction des routes (SPW)	
LOCALISATION	Voir carte		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres de la Ville		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Développer et organiser le stationnement des poids-lourds		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Nombre de nuisances liées au stationnement poids lourds remontées par les sambrevillois.es ☐ Satisfaction des usagers (enquêtes ou retours via QR code, formulaire en ligne...)		☐ Nombre de places de stationnement poids lourds longue durée sur le territoire ☐ Disponibilité des services de base (sanitaires, douches, points d'eau, alimentation) ☐ Présence d'aménagements spécifiques (éclairage, revêtement adapté, accès poids lourds, signalisation directionnelle)	

7.2. IDENTIFIER DES ZONES DE STATIONNEMENT LONGUE DURÉE POUR LES POIDS LOURDS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

La présence de grands axes routiers et de zones d'activités économiques sur le territoire communal engendre des besoins en stationnement longue durée pour les chauffeurs de poids lourds qui transitent sur le territoire de Sambreville.

Le stationnement longue durée pour les poids lourds désigne des zones ou aires de stationnement spécialement aménagées pour permettre aux camions et autres véhicules lourds de stationner pendant une période prolongée, souvent au-delà des quelques heures habituelles pour des pauses ou des déchargements. Ces aires de stationnement longue durée sont à installer principalement près des axes routiers principaux et des zones industrielles pour réduire les détours.

Par ailleurs, ce type de stationnement est particulièrement utile pour réguler la circulation locale, car il permet de limiter la présence des poids lourds dans les zones urbaines ou résidentielles, réduisant ainsi les nuisances sonores, les risques de congestion, et les dégradations de voiries locales.

Localisation

Actuellement, le stationnement poids-lourds de longue durée se fait sans encadrement sous le pont de la N90 au Nord de Taminés. La volonté de la Ville est d'aménager ce stationnement de manière sécurisé. À terme, la Ville a pour ambition d'identifier un site pouvant accueillir le stationnement de longue durée dans un parking spécifique aménagé pour ce type d'usages.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Sambreville : Phase 3

Stationnement poids-lourds

- Stationnement longue durée proposé
- Itinéraire de transit
- Itinéraire de desserte principal
- Quai de chargement

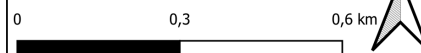
Fond de plan

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

Source :

Extraits de Cartoweb.be - Autorisation C17133

Version : Avril 2025



Donneur d'ordre :



Réalisée par :



7.2. IDENTIFIER DES ZONES DE STATIONNEMENT LONGUE DURÉE POUR LES POIDS LOURDS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Aménagement

Plusieurs installations peuvent être mises en place lors de l'aménagement d'un stationnement longue durée notamment pour assurer :

- la sécurité (surface stabilisée, marquages au sol, éclairage, clôture, éclairage, voire vidéos surveillance pour prévenir des vols de marchandises) ;
- le confort (sanitaires, restauration, zone de repos) ;
- l'entretien (services de réparations, de carburant, de lavage.

Finalement, il peut être envisagé d'évaluer la faisabilité d'un contrôle d'accès automatisé pour réserver les places et gérer les flux ou encore d'installer d'autres services tels que des bornes de recharge électrique pour les poids lourds électriques.

Communication, encadrement et suivi

Une fois le stationnement longue durée aménagé, la Ville de Sambreville pourra communiquer auprès des transporteurs, entreprises locales et chauffeurs de poids lourds et ajouter de la signalétique permettant aux chauffeurs de transit d'en connaître l'existence. Pour encadrer son utilisation, la Ville établira un règlement communal définissant les conditions d'utilisation, les horaires d'accès, les tarifs éventuels, et les pénalités pour les stationnements abusifs ou non conformes. Il s'agira d'assurer un suivi et des ajustements afin de garantir son efficacité sur le long terme (comité de suivi, opportunités d'évolution de la capacité et des services selon les besoins).

7.3. TRANSFERT MODAL DES MARCHANDISES

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Planification/Infrastructures	Nouveauté	Court-terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville, associations de commerçants Directions des routes et des voies hydrauliques (SPW), INFRABEL, intercommunales, entreprises, associations des commerçants, gestionnaires des ports fluviaux, communes voisines	
	PARTENAIRES		
LOCALISATION	/		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres de la Ville		
OBJECTIFS POURSUIVIS	□ Développer un système de livraison plus durable en favorisant le report modal des marchandises		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
□ Nombre d'entreprises locales ayant adopté le rail ou la voie navigable pour le transport de leurs marchandises ; □ Quantité totale de marchandises (en tonnes ou tonnes-kilomètres) transportée par le rail et la voie navigable chaque année.		□ Pourcentage du volume total de marchandises transporté par chaque mode (route, rail, voie navigable) et évolution de ces parts modales chaque année ; □ Nombre et capacité des terminaux multimodaux (ports, gares de fret...) facilitant le transfert entre les modes de transport.	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
□ Guide de bonnes pratiques en matière de logistique locale des communes wallonnes , CeMathèque n°57, SPW (2024) □ Des vélos-cargos pour le dernier kilomètre de livraison , Urbike (2024) □ Le vélo-cargo devient le véhicule de demain à Bruxelles. Particuliers et pros, tous en selle pour la qualité de l'air ! Cairgobike (2023) □ 6 avantages de la cyclologistique pour les entreprises , SPW Mobilité (2022)			

7.3. TRANSFERT MODAL DES MARCHANDISES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Pour réduire les pressions et nuisances liées au transport routier lourd, cette fiche action vise à promouvoir des solutions de transport de marchandises plus durables et moins invasives, en encourageant le transfert des marchandises vers des modes alternatifs tels que le rail, les voies navigables ou encore la cyclologistique, ainsi qu'en favorisant la combinaison de plusieurs de ces modes de transport (intermodalité). Il est question dans cette fiche du transport des marchandises qui démarrent du territoire ou qui y sont livrées. N'est donc pas concerné le transport de marchandises qui transite sur le territoire sans s'y arrêter.

Le transfert modal des marchandises

L'objectif principal est de favoriser un transfert des marchandises depuis le transport routier vers des modes plus durables, tels que les voies ferrées, les voies fluviales et les modes cyclables. Cette transition s'effectue selon deux logiques principales : les longs trajets hors de la ville et les livraisons du dernier kilomètre.

- Pour les longs trajets hors de la ville :

- Voie ferrée : Le transport ferroviaire des marchandises offre une solution efficace pour les trajets de longue distance. Il s'appuie sur des infrastructures telles que les gares de fret et les terminaux intermodaux, qui permettent de charger et décharger des conteneurs de manière optimisée.
- Voie fluviale : Les canaux et ports fluviaux constituent une alternative pour le transport de marchandises lourdes ou volumineuses. Ces infrastructures incluent des quais adaptés, des écluses pour réguler la navigation et des connexions intermodales facilitant le transfert des cargaisons vers d'autres modes.

- Pour les livraisons du dernier kilomètre et internes à la ville :

- Cyclologistique : Ce mode de transport permet une logistique urbaine plus propre et fluide grâce à des vélos cargos. Des infrastructures adaptées, telles que des pistes cyclables sécurisées, des centres de regroupement logistique et des zones de stationnement pour vélos cargos, sont nécessaires pour soutenir cette transition. Des partenariats avec des opérateurs spécialisés, tels qu'Urbike ou BPost, pourraient inspirer des actions concrètes.

Les infrastructures nécessaires au transfert modal à Sambreville

Pour que le transfert modal devienne compétitif par rapport au transport routier classique, il est impératif de développer et d'aménager des infrastructures spécifiques.

- Infrastructures ferroviaires (si opportunité) :

- Gares de fret et terminaux intermodaux : Installer des équipements spécialisés pour le transfert entre trains et camions.
- Rails d'accès et zones de triage : Faciliter l'organisation des wagons pour des trajets optimisés.

- Infrastructures fluviales :

- Ports fluviaux et connexions intermodales : Améliorer l'accessibilité des plateformes portuaires bi-modales pour assurer le transfert fluide des marchandises entre les péniches et les camions.
- Ecluses et canaux : Continuer d'entretenir et moderniser les infrastructures pour une navigation efficace.

- Infrastructures cyclables :

- Pistes cyclables sécurisées : Développer des voies cyclables au dimensionnement assez large.
- Zones de regroupement logistique : Créer des hubs pour transférer les marchandises des véhicules lourds vers les vélos cargos.
- Bornes de recharge électrique : Installer des équipements adaptés pour les vélos cargos électriques.

7.3. TRANSFERT MODAL DES MARCHANDISES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

- Infrastructures intermodales :
 - Hubs multimodaux : Centraliser les échanges entre les différents modes de transport.
 - Technologies de gestion des flux : Mettre en place des outils numériques pour un suivi et une coordination optimisés.

Organisation et logistique

Un accompagnement spécifique est nécessaire pour sensibiliser les entreprises et les commerçants à ces nouvelles pratiques logistiques. Lors des entretiens avec les acteurs locaux (*cf. FA - 7.4. Accompagnement vers une réorganisation des livraisons*), la Ville de Sambreville pourra identifier les commerces cibles pour des phases tests et organiser des projets pilotes afin de tester et ajuster les solutions proposées (transfert modal vers les voies ferrées, fluviales et cyclables).

Communication et incitations

Le succès de cette transition repose également sur une communication efficace et des mesures incitatives pour encourager les acteurs locaux à adopter ces solutions :

- Promouvoir l'intermodalité à travers des campagnes de sensibilisation.
- Soutenir la cyclologistique en accordant des primes à l'achat de vélos cargos ou en proposant des services de location pour les commerçants.
- Mettre en avant des projets pionniers pour démontrer les bénéfices concrets.

Montrer l'exemplarité en continuant d'utiliser des vélos cargos à l'administration communale.

7.4. ACCOMPAGNEMENT VERS UNE RÉORGANISATION DES LIVRAISONS

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Accompagnement / Soutien	Nouveauté	Court-terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville, associations des commerçants	
	PARTENAIRES	Intercommunales, entreprises, commerçants, communes voisines	
LOCALISATION	En périphérie des centres, dans les zones d'activité économique		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres de la Ville		
OBJECTIFS POURSUIVIS	❑ Développer un système de livraison plus durable en communiquant auprès des entreprises et commerçants sambrevillois.es.		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
❑ Nombre de véhicules de livraison en centre-ville (via un comptage périodique des véhicules de livraison entrant dans le centre-ville)			
❑ Nombre de livraisons effectuées en horaire décalé			
❑ Nombre d'entreprises adoptant la cyclo-logistique			
❑ Taux de mutualisation des livraisons entre commerçants		❑ Qualité de l'air et niveau sonore en centre-ville	
❑ Enquêtes régulières auprès des commerçants et entreprises pour évaluer leur satisfaction des nouvelles mesures		❑ Nombre de réunions de coordination réalisées avec les acteurs de la logistique	
❑ Estimation des émissions avant et après la mise en place des actions, en se basant sur les types de véhicules utilisés et les distances parcourues		❑ Nombre de centres de distribution aménagés	
❑ Nombre d'entreprises ayant adopté un Plan de Livraison en Entreprise (PLE)			
OUTILS & RÉFÉRENCES			
❑ Guide de bonnes pratiques en matière de logistique locale des communes wallonnes , CeMathèque n°57, SPW (2024)			

7.4. ACCOMPAGNEMENT VERS UNE RÉORGANISATION DES LIVRAISONS

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Cette fiche action vise à accompagner les acteurs économiques locaux dans une transition vers des pratiques de livraison plus durables et optimisées, tout en renforçant la coopération avec les partenaires régionaux. La Ville est invitée à mener les démarches suivantes.

1. Réflexion sur le temps, l'espace et le mode de livraison

Dans un premier temps, un état des lieux et un recensement des pratiques des entreprises et commerçants en matière de livraison (fréquences, volumes et horaires) peut être réalisé par la Ville ou commandé à un bureau spécialisé. Ensuite, une étude pilote peut être menée pour tester des solutions alternatives (par exemple, vélos cargos pour les livraisons locales) afin d'évaluer leur impact économique et écologique.

2. Mutualisation et optimisation des moyens

Encourager les commerçants à grouper leurs achats, mutualiser leurs commandes auprès de fournisseurs communs permettra de réduire le nombre de trajets. La Ville, en collaboration avec les associations de commerçants et les intercommunales, peut recenser différents outils numériques et les présenter aux entreprises pour optimiser les tournées, planifier les itinéraires et réduire les kilomètres parcourus. Le service communication pourrait également organiser des ateliers pour informer les entreprises des avantages économiques et environnementaux de la mutualisation.

3. Dialogue avec les communes voisines

Réaliser des réunions régulières de coordination avec les communes voisines permet d'aligner les politiques de logistique urbaine. L'enjeu de ses réunions sera de faciliter les échanges d'informations pour lever les barrières administratives à la collaboration logistique ainsi que de se partager les bonnes pratiques et de bénéficier d'exemples de réussite.

4. Mise en réseau des acteurs de la logistique

La Ville peut organiser des rencontres thématiques visant à partager des innovations et encourager la coopération. Elle peut également développer un espace collaboratif en ligne pour mettre en relation les commerçants, les entreprises de logistique, et les autorités locales au travers d'une plateforme locale. L'animation d'un réseau local par la Ville sera l'occasion d'encourager les partenariats stratégiques entre petites entreprises et accéder à des services logistiques plus efficaces.

5. Incitation aux livraisons à horaires décalés

Lors des réunions regroupant les acteurs locaux de la logistique, il s'agira de sensibiliser, communiquer pour promouvoir les avantages des horaires décalés en termes de fluidité et de pollution.

6. Mise en place de Plans de Livraison en Entreprise (PLE)

La Ville peut mettre les entreprises en relation avec des bureaux spécialisés et les encourager à réaliser un audit logistique pour évaluer leurs besoins et contraintes spécifiques, élaborer un PLE qui définit les créneaux horaires, les méthodes de livraison et les partenariats à mettre en place.

Cela les aidera également à mettre en place des indicateurs clés (réduction des émissions, satisfaction des clients) pour mesurer l'efficacité des PLE et assurer un suivi des actions mises en place.

La Ville peut également s'aider du "Guide de bonnes pratiques en matière de logistique locale à l'attention des communes wallonnes" (CeMathèque n°57) qui fournit des outils pratiques et des recommandations pour améliorer la logistique locale, contribuant ainsi à une mobilité plus efficace et durable sur le territoire communal.

POUR ALLER PLUS LOIN

Aménagement des centres de distribution en périphérie et organisation de livraison groupées

Si la pression des livraisons sur les noyaux urbains se faisant trop ressentir à l'avenir, l'implantation de centres logistiques (hubs logistiques) pourra s'envisager en périphérie des centres. Ces hubs faciliteront l'intégration de la cyclologistique dans les pratiques des entreprises pour assurer le dernier kilomètre des livraisons. Il s'agit de mesures plus spécifiques à des villes de grande taille.