

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE SAMBREVILLE

PROJET DE PHASE 3: PLAN D' ACTIONS

VERSION AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE

SEPTEMBRE 2025

brat

Bureau d'études BRAT
45 Rue Dautzenberg, 1050 Bruxelles
02/648.67.70
info@bratprojects.be

embridge
environment matters

Embridge (anciennement bureau d'études IRCO, division du M-tech Group)
Route de Hannut, 55, 5004 Namur
081/22.60.82
info@embridge.be



TABLE DES MATIÈRES

I. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE -3

1. PRÉAMBULE
2. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES
3. STRUCTURE

II. SCHÉMA INTERMODAL DES DÉPLACEMENTS : RÉSEAUX STRUCTURANTS -6

1. RÉSEAU PIÉTON ET PMR
2. RÉSEAU CYCLABLE
3. RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS
4. RÉSEAU MOTORISÉ

III. MESURES À HAUT IMPACT -12

IV. INDICATEURS -15

1. INDICATEURS DE RÉALISATION
2. INDICATEURS D'IMPACT

I. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

1. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

1. PRÉAMBULE

Le présent document reprend les résultats de la troisième phase du Plan Communal de Mobilité de la ville de Sambreville, à savoir le **plan d'actions** à mettre en œuvre pour atteindre les ambitions souhaitées et définies dans le PCM.

Ce plan d'actions reprend les actions et propositions concrètes à court et moyen terme pour le territoire communal et vise à être utilisé en appui des autres politiques et stratégies communales en matière de développement territorial.

Cette étape suit les deux premières phases de diagnostic et de définition d'objectifs stratégiques.

Le PCM est un outil stratégique de planification d'une mobilité durable à l'échelle communale. Il vise l'organisation et la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activité à l'échelle de la Ville. Il vise également à promouvoir une utilisation raisonnée de la voiture individuelle et la valorisation d'une mobilité active et multimodale. Le PCM définit des options et des actions au niveau stratégique pour les réseaux structurants des divers modes de déplacement (piéton, cyclable, de transports en commun, routier,...) et leur articulation.

Le PCM intègre un processus d'information et de co-construction à toutes les phases de son élaboration. Il est le fruit d'une concertation et d'une coordination avec des représentants des acteurs régionaux, communaux et locaux de la mobilité.

2. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES

PHASE 1

Le diagnostic a mis en évidence, entre autres, une prise en compte grandissante des besoins des piétons et des cyclistes, les points noirs des ponts et des nationales pour les déplacements à pied et à vélo, un réseau de transport en commun par bus redéployé, un réseau ferroviaire desservant 2 gares, reliant Namur et

Charleroi, des abords d'écoles manquant de visibilité et sécurité, peu d'alternatives à la voiture individuelle pour se rendre à l'école, les gares comme lieux d'intermodalité mais des services de mobilité à développer, des situations accidentogènes sur les nationales et les traversées dans les centres, de la congestion aux heures de pointe et surtout aux croisements des nationales, des régimes de vitesse cohérents mais peu respectés et peu d'aménagements de type « entrée/effets de porte » aux abords des zones urbanisées, une bonne évolution de la hiérarchie du réseau routier depuis l'ancien PCM dans un territoire traversé par les axes primaires, du stationnement vélo à développer et à sécuriser, une offre de stationnement automobile importante constituant un enjeu stratégique dans les centres, un transport de marchandises multimodal sur la dorsale wallonne avec de nombreux pôles générateurs à gérer sur un territoire dense...

PHASE 2

Les objectifs stratégiques visent à encourager en priorité les modes actifs (encourager la marche, la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite et l'utilisation du vélo) et le cadre de vie, améliorer la mobilité scolaire, encourager les déplacements en transports en commun, l'intermodalité et les services de mobilité, encourager un usage rationnel de la voiture, sécuriser les déplacements et enfin organiser le stationnement et le transport de marchandises.

Cette deuxième phase est ainsi structurée par modes de déplacements et grandes thématiques transversales.

PHASE 3

Ce rapport présente la phase finale du PCM de Sambreville. Le rapport est accompagné d'un programme de fiches-actions.

Une série de mesures phares ont été retenues pour leur caractère pertinent, réaliste, atteignable et stratégique. Elles font partie de la colonne vertébrale de la mise en œuvre concrète de ce PCM et pourront ensuite être complétées par d'autres mesures de mobilité répondant aux objectifs fixés par la suite.

1. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

3. STRUCTURE

La phase 3 est structurée comme suit :

- ∴ **Schémas directeurs des déplacements** : Ce chapitre présente le schéma intermodal des déplacements et les réseaux structurants proposés pour les grandes catégories de mode de déplacement (piéton, cyclable, transport public et automobile).
- ∴ **Mesures à haut-impact** : 7 mesures à haut impact, réparties entre les différentes thématiques de mobilité, ont été retenues et font la base de ce plan d'actions. Chaque mesure est déclinée en plusieurs actions concrètes et spécifiques à court (1-5ans) et moyen terme (5-10ans). Chaque action fait l'objet d'une fiche-action précisant : la description de l'action, les objectifs poursuivis, la nature des actions, le type d'opération, le caractère, le délai de mise en œuvre, les ressources identifiées, les acteurs impliqués, la localisation de l'action le cas échéant ainsi que des indicateurs et des outils et références.
- ∴ **Indicateurs** (d'impacts et de réalisation) : enfin, la phase 3 définit une liste d'indicateurs qui permettront à la Ville d'assurer un suivi de l'évolution de la situation de mobilité sur son territoire et des progrès réalisés au fil du temps.
- ∴ **Tableau de bord** : il synthétise l'ensemble des fiches-actions du PCM en un tableau global. Cet outil à destination des services communaux vise l'opérationnalisation et la mise en action du plan.

II. SCHÉMA INTERMODAL DES DÉPLACEMENTS : RÉSEAUX STRUCTURANTS

2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

Les politiques en matière de mobilité ont longtemps été axées sur la fluidité du trafic motorisé. Aujourd'hui, une nouvelle vision s'impose en prenant en compte tous les usagers. C'est dans cette optique que les réseaux structurants ont été définis dans ce PCM : afin que chaque mode de déplacement bénéficie d'un réseau performant pour atteindre des mobilités équilibrées et maîtriser la demande de trafic automobile.

Les réseaux structurants ont été définis afin de promouvoir une utilisation raisonnée de la voiture individuelle et une valorisation d'une mobilité multimodale, avec un recours accru aux modes alternatifs à l'autosolisme et à la multimodalité en accord avec la vision FAST 2030 et le respect du principe STOP, qui opère une hiérarchisation entre les différents modes de déplacement en accordant la priorité aux piétons (Stappen), puis aux cyclistes (Trappen), ensuite aux transports publics (Openbaar vervoer) et enfin, aux véhicules privés (Privévervoer). Ils visent à assurer des connexions tant entre les centralités du territoire qu'avec les réseaux supra-communaux. Les pôles de déplacement tels que les écoles, les arrêts de transport structurants, les centres sportifs, les lieux culturels ou administratifs constituent des points de desserte clés des différents réseaux.

Il est important d'insister que l'ambition du report modal de la voiture aux autres modes ne portent pas sur l'espoir que tous les automobilistes changent de moyen de déplacement principal. Il s'agit surtout d'inviter à combiner les modes en fonction du type de déplacements à réaliser (vers le travail, pour faire les courses, pour accompagner les enfants à l'école, pour les loisirs, etc.). Le rôle de la Commune et des différents gestionnaires des réseaux est d'offrir des infrastructures et des services permettant aux utilisateurs-trices de faire des choix raisonnés quand ils et elles doivent se déplacer (voiture individuelle ou possibilité d'alternative).

Ce PCM vise à pointer l'importance de disposer de plans structurants globaux pour tous les modes à court/moyen terme afin de guider les prises de décisions lors de travaux de voirie ou d'obtention de financements. Les réseaux structurants présentés juste après sont des hypothèses à affiner à l'occasion d'études locales plus approfondies.



Source : principe STOP

(netwerk duurzame mobiliteit)

Base légale : Décret du 24/11/2022 modifiant le décret du 01/04/2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales

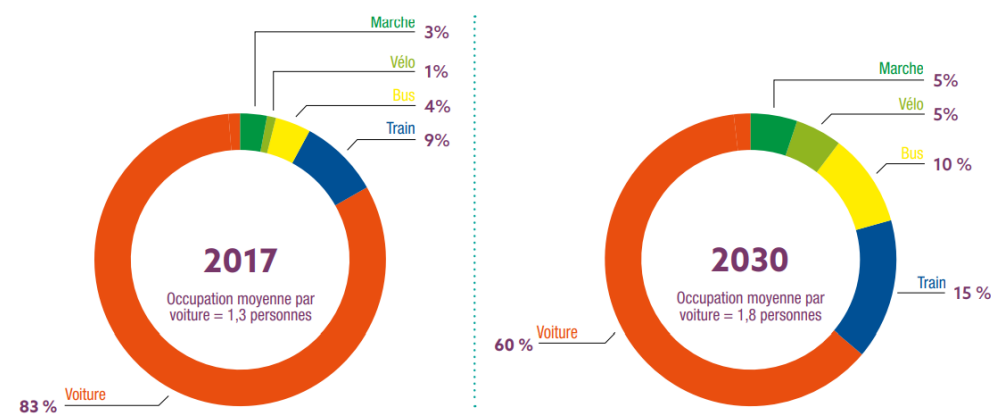
Maîtriser la demande de trafic



Mobilités équilibrées et performantes pour tous

Capacité d'accueil de l'espace public + équilibre des usages urbains

Source : Plan Régional de Mobilité Good Move de la Région Bruxelles-Capitale (2020)



Sources : Vision FAST 2030 de la région wallonne (2019)

2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

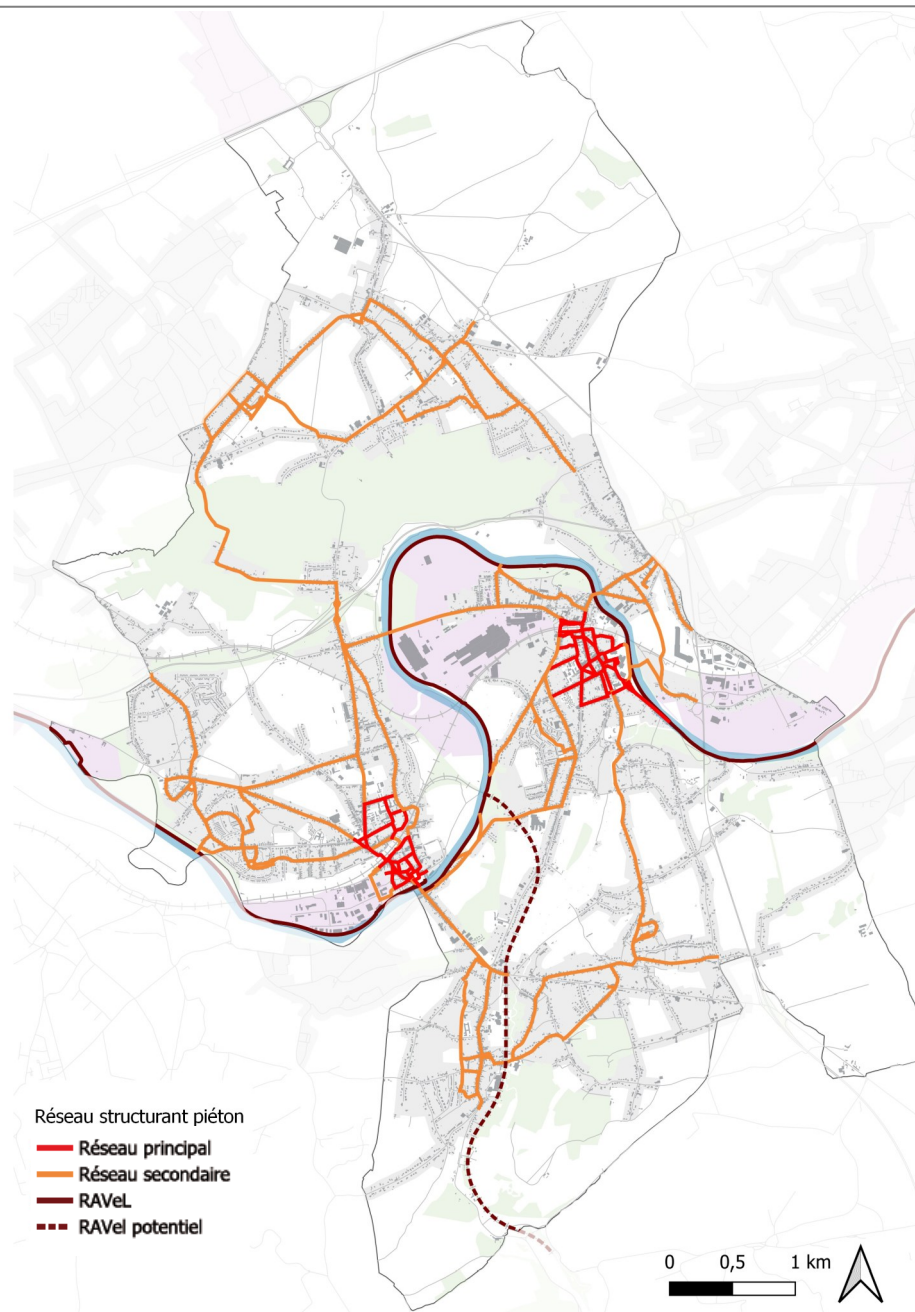
1. RÉSEAU PIÉTON ET PMR

Le réseau piéton structurant identifie les axes privilégiés pour la pratique de la marche à Sambreville. Il reprend les axes principaux à proximité des pôles générateurs de déplacements et identifie également des itinéraires privilégiés pour connecter ces pôles ainsi que les différents quartiers de la commune.

Le réseau proposé par le PCM comporte 2 niveaux, complété par le RAVeL :

- **le réseau principal** : niveau supérieur, le plus important qui comprend les axes principaux situés dans les centres denses, à savoir les centres de Tamines et Auvélais. Ces lieux concentrent les pôles générateurs de déplacements (écoles, commerces, aménagements sportifs et culturels, administration,...) et accueille une part importante des déplacements piétons.
- **le réseau secondaire** : niveau qui concerne les axes situés dans des centres moins denses (Velaine-sur-Sambre, Keumiée, Moignelée, Falisolle, Arsimont) qui concentrent tout de même un certain nombre de pôles générateurs de déplacements, mais aussi les voiries qui permettent de connecter ces centres et de faire le lien entre les pôles générateurs de déplacements lorsque la distance est adaptée aux déplacements piétons.
- **RAVeL** : ce troisième niveau vient compléter les réseaux précédents. Le RAVeL est un parcours privilégié pour les déplacements piétons, que ce soit pour le loisir ou pour le déplacement fonctionnel. Les tracés en pointillés concernent le tracé d'un RAVeL potentiel, tel qu'identifié par le SPW

A l'exception du RAVeL, qui présente à la fois un intérêt récréatif et permet aussi de connecter des pôles, en particulier les centres de Tamines et Auvélais, le réseau récréatif n'a pas été intégré à ce réseau piéton qui concerne essentiellement les connexions entre les pôles de Sambreville. On précisera également que les voiries reprises dans le réseau structurant piéton proposé ici constituent des axes privilégiés pour le déplacement des piétons et est ainsi à aménager en conséquence (trottoirs larges, traversées sécurisées...). Cependant toute voirie est susceptible d'accueillir des déplacements piétons et une attention doit tout de même être portée sur les voiries hors du réseau pour qu'elles restent praticables pour les piétons et disposent en particulier de trottoirs adéquats.



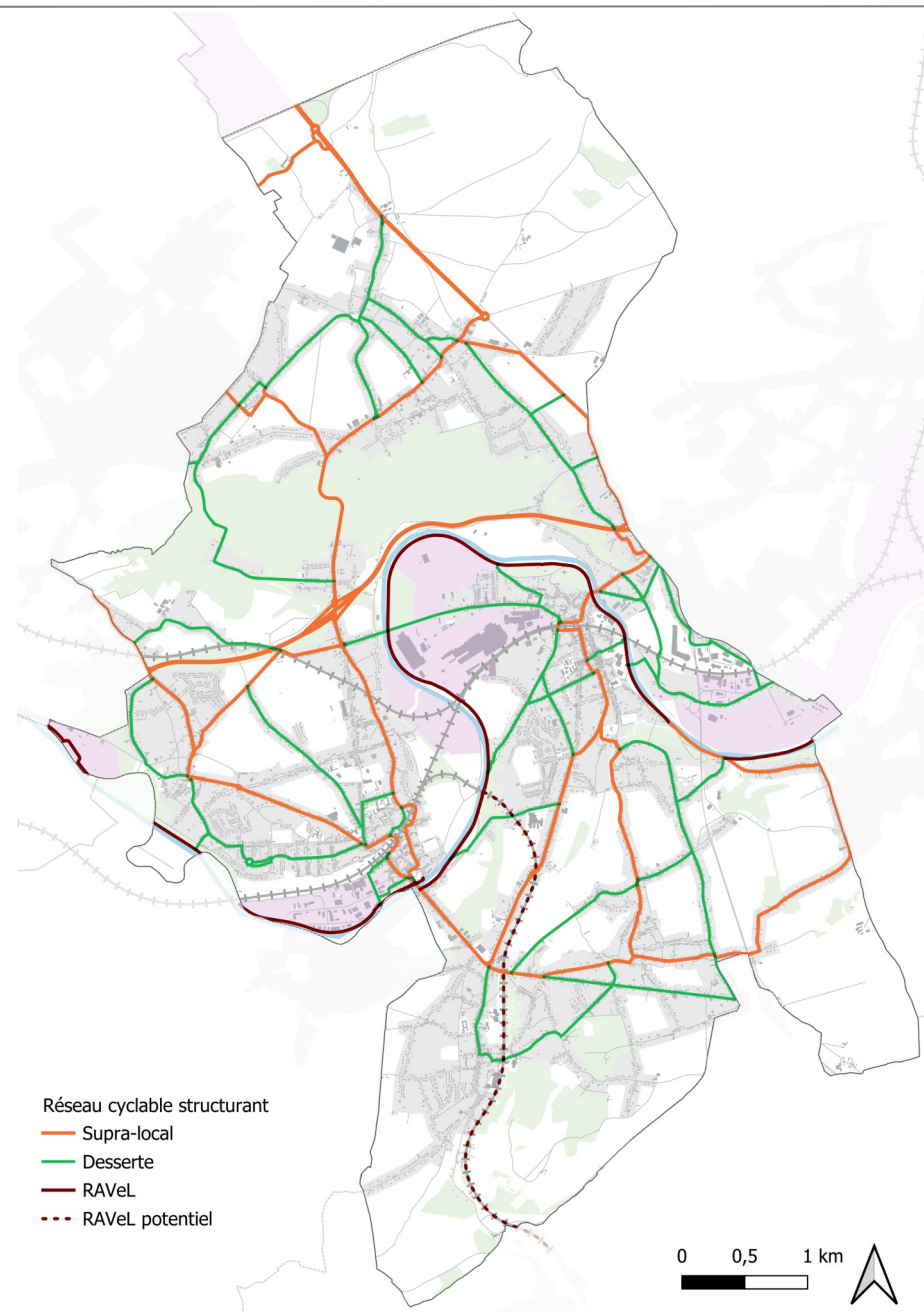
2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

2. RÉSEAU CYCLABLE

Le réseau cyclable a été établi pour assurer un réseau fonctionnel qui se caractérise par des aménagements cyclables qualitatifs. Il emprunte les voiries ou les emprises les plus adaptées au regard des critères de cohérence, rapidité, caractère direct des liaisons entre deux pôles, sécurité, confort, pentes et agréments. Il est établi selon les niveaux définis par le SPW dans le [décret relatif à la politique cyclable](#):

- **Le réseau supra-local** : « Les liaisons cyclables fonctionnelles supra-locales constituent un réseau cyclable maillé d'itinéraires reliant des polarités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalité. » (Article 13 du Décret).
- **le réseau de desserte local**: « Le réseau cyclable structurant est complété localement par des liaisons cyclables de desserte locale offrant une desserte cyclable fine du territoire ». (Article 13 du Décret).

On souligne qu'il existe un niveau supérieur au réseau supra-local : le réseau de cyclostrades, soit des liaisons cyclables à haut niveau de service reliant une ville et sa périphérie, les grands pôles de services, d'activités ou d'intermodalité. A Sambreville, aucun site ne se trouve à ce jour au niveau cyclostrade. La N90, reprise ici dans le réseau supra-local, serait à l'avenir le lieu le plus propice à l'aménagement d'une cyclostrade, une proposition qui suivrait également l'ambition du PMCM qui vise à développer des connexions cyclables avec les communes alentours (Farciennes, Aiseau, Jemeppe). Des aménagements sont aujourd'hui prévus sur la N90 pour sécuriser la liaison cyclable mais ils ne répondront pas aux exigences du niveau cyclostrade et seront bien des aménagements sécurisants pour une liaison appartenant au réseau supra-local.



2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

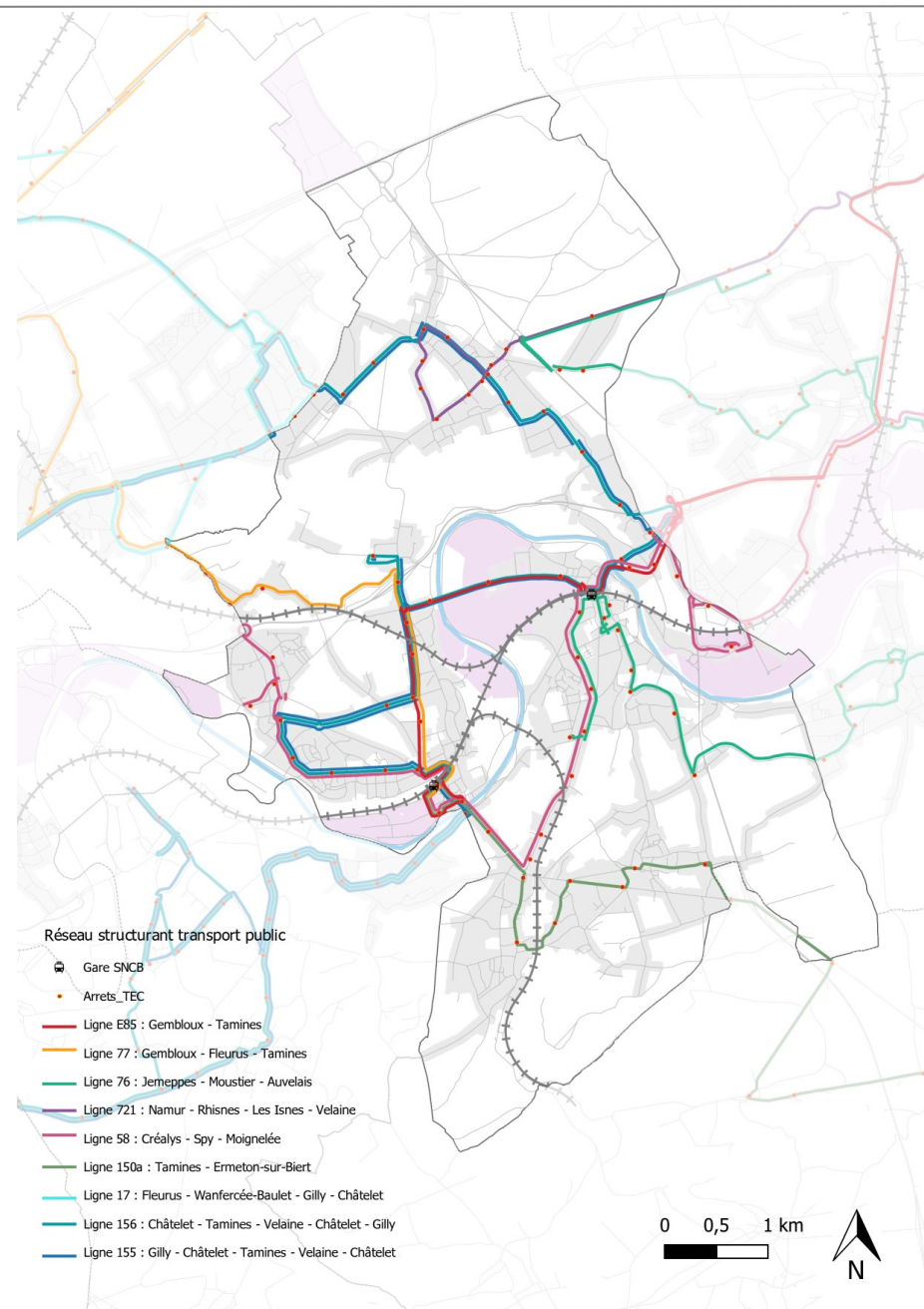
3. RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS

Le PCM n'a pas proposé d'adaptation du réseau de transports publics à Sambre-ville par rapport à l'existant, notamment en raison du redéploiement récent du réseau du TEC Namur-Luxembourg. Le réseau comporte également des lignes du réseau TEC Charleroi (155 et 156).

Les constats suivants sont tirés des analyses du réseau existant. Actuellement, les zones d'activité économique (ZAE) sont bien desservies, ce qui favorise le report modal. Toutefois, une desserte plus fine à l'intérieur des ZAE permettrait d'optimiser l'accessibilité pour les travailleurs. Des ajustements sont également demandés pour les lignes ST4 et SEC1 afin de mieux répondre aux horaires du personnel du CHR, notamment en début et fin de journée. La desserte scolaire est globalement satisfaisante sur l'ensemble du territoire, bien que le cas d'Arsimont mérite une attention spécifique, compte tenu de la faible autonomie des élèves concernés.

Le maintien des lignes 155 et 156, très fréquentées et bien cadencées, est recommandé. En revanche, la ligne 150a (TEC Namur/Luxembourg), avec moins de sept passages par jour, ne connecte pas efficacement Falisolle et Arsimont à Auvélais. Une augmentation de la fréquence et une meilleure connexion à Auvélais et Tamines sont à envisager pour densifier le maillage territorial. Enfin, une desserte vers le parking de covoiturage est souhaitée afin de réduire la pression sur le stationnement et d'en faire un véritable lieu d'intermodalité (MobiPôle).

Concernant le rail, Sambre-ville est desservi par les deux gares d'Auvélais et de Tamines, situées sur la ligne 130 Namur-Charleroi, offrant une bonne fréquence de trains et un accès rapide aux pôles régionaux. La gare de Tamines constitue également un nœud ferroviaire stratégique grâce à la ligne 140 vers Jemeppe et Louvain-la-Neuve, renforçant son attractivité pour les déplacements interrégionaux. Il s'agit de hauts lieux de potentiel de report modal.



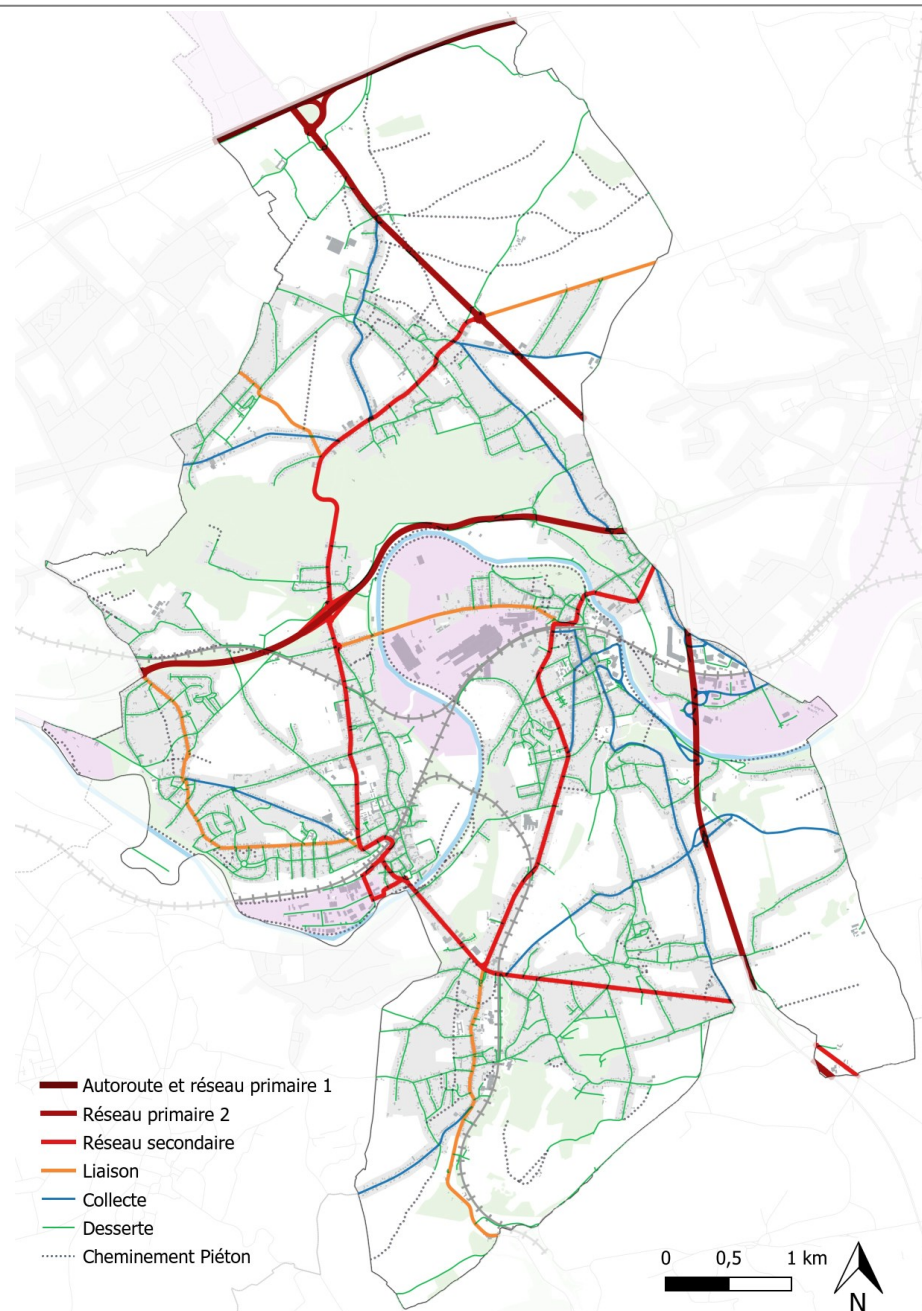
2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

4. RÉSEAU MOTORISÉ

Le réseau motorisé est hiérarchisé selon 6 niveaux:

- **Deux réseaux primaires** (autoroute, réseaux primaires 1 et 2) : vise à relier les pôles secondaires aux pôles principaux régionaux et aux réseaux autoroutiers ou assimilés. À Sambreville on retrouve l'autoroute (E42) au Nord du territoire et les nationales (N90, N98) du niveau primaire 2 marquant un premier maillage de territoire du Nord au Sud et de l'Ouest à l'Est ;
- **Réseau secondaire** : vise à relier les communes aux pôles secondaires régionaux (N930, N988 et N912) ;
- **Réseau de liaison** : vise à relier les centres, les noyaux et pôles entre eux à l'échelle communale et intercommunale : *la connexion avec Moignelée (rues de Fleurus et des Bachères), Falisolles (N930), la liaison par la ZAE Saint-Gobin (Boulevard de l'Europe), vers Fleurus (N912) et vers Jemeppe-sur-Sambre (rue d'Onoz, N912) ;*
- **Réseau de collecte** : vise à collecter et distribuer la circulation locale—en principe les voiries d'accès vers les centres, noyaux et pôles ;
- **Réseau de desserte** : vise à donner accès aux habitations et autres fonctions locales—en principe toute rue locale comme des clos, des cités résidentielles, etc.

Sambreville occupe une position stratégique en raison de sa connexion aux réseaux routiers régionaux, nationaux et internationaux, notamment via l'autoroute E42 et les nationales N90 et N98. Depuis l'ancien Plan Communal de Mobilité (PCM), une requalification du réseau routier a été menée afin de réduire le trafic de transit dans les zones résidentielles. Le réseau projeté conserve cette hiérarchisation fonctionnelle en proposant des aménagements adaptés aux différentes voiries.



III. MESURES À HAUT IMPACT

3. MESURES À HAUT IMPACT

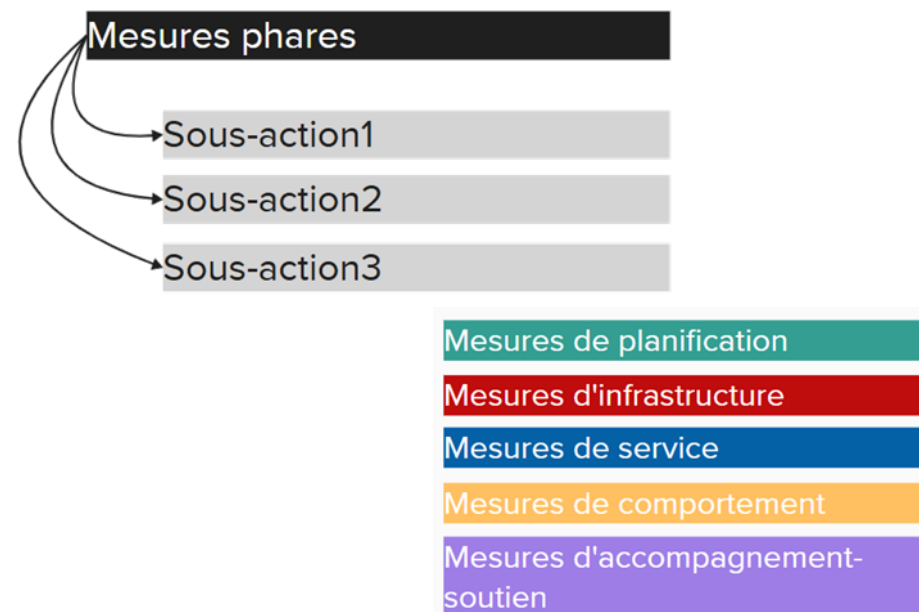
Pour concrétiser la vision de la mobilité envisagée à Sambreville à court et moyen terme, un programme d'actions a été établi dans le cadre de l'étude du PCM.

7 mesures à haut impact, réparties entre les différents modes et thématiques de mobilité, ont été retenues. Il s'agit d'exemples d'actions proposées pour mettre en œuvre la vision de mobilité sur le territoire communal.

Par mesure, un nombre d'actions spécifiques, de différentes natures (planification, infrastructure, service, comportement, soutien-accompagnement) ont été élaborées définissant ainsi les étapes de mise en œuvre de chaque mesure.

Les 7 mesures à haut-impact :

N°	MESURES À HAUT IMPACT DÉCLINÉES EN FICHES ACTIONS
1	APAISER ET SÉCURISER LES CENTRES
2	AMÉLIORER LE CADRE DE VIE
3	FAVORISER LE REPORT MODAL
4	DÉVELOPPER LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SCOLAIRE
5	OPTIMISER LE RÉSEAU ROUTIER ET LE STATIONNEMENT
6	RENFORCER LA GOUVERNANCE EN MOBILITÉ
7	SOUTENIR UNE LOGISTIQUE PLUS DURABLE



3. MESURES À HAUT IMPACT

Chaque action fait l'objet d'une fiche spécifique reprenant :

1. L'intitulé de la mesure;
2. L'intitulé des sous-actions;
3. La nature des actions (planification, infrastructure, soutien/ accompagnement);
4. Le caractère de l'action, au regard de la politique communale de mobilité (nouveau, poursuite, renforcement);
5. La temporalité de mise en œuvre (à court terme ou moyen terme);
6. L'ordre de priorité (selon 3 classes);
7. L'acteur pilote de la mesure au sein des acteurs impliqués;
8. Les acteurs partenaires;
9. La localisation de l'action (au sein du territoire, le cas échéant moyennant une carte);
10. Les ressources financières nécessaires et/ou à disposition pour la mise en œuvre, et les subsides potentiellement disponibles pour aider à financer l'action;
11. Objectifs formulés dans la phase 2 auxquels l'action répond spécifiquement;
12. Indicateurs d'impact (conséquences de termes de comportements liées à l'action) ;
13. Indicateurs de résultat (sous-actions concrètes mises en place) ;
14. Outils et références à disposition (documentation, cas d'études,...).

		1	0. « »
0. « »		2	
NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
3	4	5	6
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	7	
	PARTENAIRES	8	
LOCALISATION		9	
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES		10	
OBJECTIFS POURSUIVIS		11	
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
12		13	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
		14	

IV. INDICATEURS

4. INDICATEURS

PRÉAMBULE

Une liste d'indicateurs a été conçue dans l'objectif de constituer un « Observatoire de la mobilité communale » et de permettre ainsi à la Commune d'évaluer régulièrement la politique menée et ses effets, notamment à l'occasion des réunions de suivis du Plan Communal de Mobilité.

La liste est basée sur les objectifs de répartition modale préconisés dans la vision FAST et sur les recommandations de la Cémathèque n°38 « Evaluation des politiques de mobilité : indicateurs » et a été adaptée à la réalité de la commune concernée.

QU'EST-CE QU'UN INDICATEUR ?

Il s'agit d'un « élément de référence, d'ordre quantitatif et qualitatif, nécessaire afin de disposer d'un suivi, d'une part de l'évolution des tendances en termes de comportements de déplacement, et d'autre part de la politique menée, afin d'améliorer l'offre de transport à travers ses différentes composantes : sécurité routière, qualité de vie, efficience des déplacements et alternatives offerts » (Cémathèque n°38, SPW, 2014).

La liste d'indicateurs devient alors un véritable observatoire de la mobilité communale.

DES INDICATEURS DE RÉALISATION ET DES INDICATEURS D'IMPACT

Il existe deux types d'indicateurs :

- Les indicateurs de réalisation : informations relatives aux infrastructures, équipements et mesures de gestion : quelles actions sont mises en œuvre ? Il peut aussi s'agir d'informations relatives aux mesures de sensibilisation.
- Les indicateurs d'impact : informations relatives aux comportements : Com-

ment les usagers se déplacent-ils ?

Les tableaux repris ci-après présentent la liste des indicateurs qui ont été identifiés pertinents pour le suivi de la mobilité à Quaregnon. Il est à noter que le choix des indicateurs proposés tente de tenir compte de l'accessibilité des données, de la simplicité de leur récolte et de la pertinence des informations qu'elles fournissent.

Les indicateurs pertinents ont également été incrémentés directement dans chaque fiche-action.

4. INDICATEURS

1. INDICATEURS DE RÉALISATION

INDICATEURS	UNITÉ	TYPE D'ACTION
MESURE 1. APAISER ET SÉCURISER LES CENTRES		
Nombre d'effets de porte aménagés	Nombre	Planification
Nombre de traversées piétonnes éclairées	Nombre	Infrastructures
Nombre de traversées piétonnes accessibles	Nombre	Infrastructures
Nombre de traversées piétonnes accessibles/Nombre de traversées piétonnes à aménager	Nombre	Infrastructures
Nombre de places de stationnement réservées aux personnes handicapées, hors demandes privées	Nombre	Infrastructures
Nombre d'arrêts de transport public accessibles aux PMR	Nombre	Infrastructures
Nombre de traversées équipées de dispositifs sonores	Nombre	Infrastructures
Nombre de km aménagés en zone 30	Nombre	Infrastructures
Nombre de km aménagés en zone 20	Nombre	Infrastructures
Part de rues apaisées/total voiries communales	%	Infrastructures
MESURE 2. AMÉLIORER LE CADRE DE VIE		
Part de la voirie dédiée aux voitures (%)	%	Infrastructures
Longueur des itinéraires de loisir	Km	Infrastructures
Longueur des cheminements accessibles / longueur des cheminements du réseau piéton	Km	Infrastructures
Borne de recharge électrique auto - nombre de bornes publiques	Nombre	Soutien
Borne de recharge électrique vélo - nombre de bornes publiques	Nombre	Soutien
Nombre total de bornes de recharge auto	Nombre	Soutien
Nombre total de bornes de recharge vélo	Nombre	Soutien
MESURE 3. FAVORISER LE REPORT MODAL		
Nombre de SUL	Nombre	Infrastructures
Nombre de SUL/Nombre de sens uniques	%	Infrastructures
Longueur des chemins réservés type «F99a,b,c»	Km	Infrastructures
Longueur des pistes cyclables séparées/sens	Km	Infrastructures
Longueur des pistes cyclables marquées/sens	Km	Infrastructures
Longueur des bandes cyclables suggérées/sens	Km	Infrastructures
Nombre de Sas vélos	Nombre	Infrastructures
Nombre de Sas vélos/nombre de carrefours à feux	%	Infrastructures
Nombre de sites de stationnement vélo	Nombre	Infrastructures

4. INDICATEURS

1. INDICATEURS DE RÉALISATION

INDICATEURS	UNITÉ	TYPE D'ACTION
Nombre d'emplacements de stationnement vélo	Nombre	Infrastructures
Nombre d'emplacements de stationnement vélo (par type : arceaux, sécurisé—boxes,...)	Nombre	Infrastructures
Nombre d'emplacements de stationnement vélo cargo	Nombre	Infrastructures
Longueur des itinéraires de loisir	Km	Infrastructures
Longueur des cheminements accessibles / longueur des cheminements du réseau piéton	%	Infrastructures
Longueur des itinéraires cyclables balisés	Km	Infrastructures
Nombre de MobiPôles et MobiPoints créés	Nombre	Infrastructures
Pourcentage de la population ayant accès à un MobiPôle ou MobiPoint dans un rayon défini (500 mètres)	%	Planification
Nombre de places de parking de covoiturage	Nombre	Infrastructures
Nombre d'arrêts PMR conforme, PMR praticable et PMR impraticable	Nombre	Infrastructures
Nombre d'arrêts qualitatifs/nombre d'arrêts	%	Infrastructures
Nombre d'arrêts équipés d'abris, de bancs, d'éclairage et de poubelles	Nombre	Infrastructures
Nombre d'affichage en temps réel (information sur les horaires des bus)	Nombre	Infrastructures
Nombre de stations d'autopartage	Nombre	Accompagnement
Nombre de véhicules d'autopartage	Nombre	Accompagnement
Nombre d'emplacements réservés	Nombre	Infrastructures
Nombre de séances de formation à la conduite cycliste urbaine	Nombre	Service
Nombre de bornes de recharge électrique pour VAE	Nombre	Service
Nombre de vélocistes dans la commune	Nombre	Service
Nombre de stations-services vélos dans la commune	Nombre	Service
Montant des primes à l'achat de vélo	€	Service
Nombre d'évènements de promotions du vélo	Nombre	Service
MESURE 4. DÉVELOPPER LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE MOBILITE SCOLAIRE		
Nombre d'abords d'écoles sécurisés	Nombre	Infrastructures
Nombre de rues scolaires	Nombre	Infrastructures
Nombre d'emplacements kiss & ride	Nombre	Infrastructures
Nombre d'écoles équipées de kiss & ride	Nombre	Infrastructures
Nombre d'écoles organisant un pédibus	Nombre	Accompagnement
Nombre d'écoles organisant un vélobus	Nombre	Accompagnement

4. INDICATEURS

1. INDICATEURS DE RÉALISATION

INDICATEURS	UNITÉ	TYPE D'ACTION
MESURE 5. OPTIMISER LE RÉSEAU ROUTIER ET LE STATIONNEMENT		
Nombre d'emplacements payants	Nombre	Infrastructures
Nombre d'emplacements en zone bleue	Nombre	Infrastructures
Part des emplacements réglementés sur l'offre totale	%	Infrastructures
MESURE 6. RENFORCER LA GOUVERNANCE EN MOBILITÉ		
Bulletin communal – nombre d'articles mobilité publiés	Nombre	Information
Nombre de campagnes de communication réalisées	Nombre	Accompagnement
Nombre de concours, challenges et sondages organisés	Nombre	Accompagnement
Nombre de lieux physiques où peut être communiquée une information (signalétique de sensibilisation, distribu-	Nombre	Accompagnement
Nombre d'établissements scolaires inscrits dans une démarche PDS	Nombre	Accompagnement
Nombre d'acteurs économiques inscrits dans une démarche PDE	Nombre	Accompagnement
Nombre d'acteurs économiques inscrits dans une démarche PMZA	Nombre	Accompagnement
Publication d'une brochure de l'Observatoire de la mobilité	Nombre	Accompagnement
MESURE 7. SOUTENIR UNE LOGISTIQUE PLUS DURABLE		
Nombre de voiries limitées au transit de poids lourds	Nombre	Planification
Kilomètres de voiries limitées au transit de poids lourds	Km	Planification
Nombre de places de stationnement poids lourds longue durée sur le territoire	Nombre	Infrastructures
Disponibilité des services de base (sanitaires, douches, points d'eau, alimentation)	Nombre	Infrastructures
Présence d'aménagements spécifiques (éclairage, revêtement adapté, accès poids lourds, signalisation directionnelle)	Nombre	Infrastructures
Pourcentage du volume total de marchandises transporté par chaque mode (route, rail, voie navigable) et évolu-	%	Soutien
Nombre et capacité des terminaux multimodaux (ports, gares de fret...) facilitant le transfert entre les modes de transport	Nombre	Infrastructures
Qualité de l'air et niveau sonore en centre-ville	IQA	Soutien
Nombre de réunions de coordination réalisées avec les acteurs de la logistique	Nombre	Soutien
Nombre de centres de distribution aménagés	Nombre	Soutien

4. INDICATEURS

2. INDICATEURS D'IMPACT

INDICATEURS	UNITÉ	SOURCE
MESURE 1. APAISER ET SÉCURISER LES CENTRES		
Nombre de piétons sur l'axe A/jour	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de piétons sur l'axe A à l'heure de pointe du matin	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de piétons traversant au passage piéton B/jour	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de piétons sur l'axe/jour (rue de la Station)	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de cellules commerciales vacantes (rue de la Station)	Nombre	Ville
Taux de vacance des espaces commerciaux (rue de la Station)	%	Ville
Nombre d'accidents avec dégâts corporels	Nombre	Police
Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses	%	Police
MESURE 2. AMÉLIORER LE CADRE DE VIE		
Taux de satisfaction des usagers des espaces publics réaménagés	%	Ville - enquêtes
Nombre de piétons sur le sentier/la venelle X / jour	Nombre	Ville - Comptage
Borne de recharge électrique auto - nombre de recharge	Nombre	Gestionnaire des bornes
Borne de recharge électrique vélo - nombre de recharge	Nombre	Gestionnaire des bornes
MESURE 3. FAVORISER LE REPORT MODAL		
Nombre de cyclistes sur les axes du réseau structurant	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de cyclistes aux heures de pointes du matin et du soir	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de cyclistes sur l'axe A/jour	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de vélos stationnés aux abords du pôle X	Nombre	Ville - Relevé
Nombre de piétons sur l'axe X / jour	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de cyclistes sur l'axe X / jour	Nombre	Ville - Comptage
Pourcentage d'usagers passant de la voiture individuelle à des modes de transports durables grâce aux MobiPôles	%	Ville - enquête
Nombre d'usagers utilisant les MobiPôles et MobiPoints pour leurs déplacements quotidiens	Nombre	Ville - Comptage
Niveau de satisfaction des utilisateurs concernant les services offerts par les MobiPôles et MobiPoints	%	Ville - enquête
Taux d'occupation des parkings de covoiturage	%	Gestion centre-ville - Relevé
Nombre de passagers utilisant chaque arrêt quotidiennement	Nombre	TEC
Évolution de la fréquentation sur une période donnée	%	TEC
Nombre d'adhérents à une plateforme d'autopartage	Nombre	Opérateur autopartage
Taux d'occupation des emplacements réservés	%	Gestion centre-ville/Police - Relevé

4. INDICATEURS

2. INDICATEURS D'IMPACT

INDICATEURS	UNITÉ	SOURCE
Nombre de personnes formées à la conduite cycliste urbaine	Nombre	Ville
Nombre de cyclistes sur l'axe X par jour	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de vélos volés par an	Nombre	Police
MESURE 4. DÉVELOPPER LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE MOBILITE SCOLAIRE		
Nombre d'accidents impliquant le public scolaire	Nombre	Police
Parts modales des déplacements domicile-école	%	Ecoles - PDS
Taux d'occupation et de rotation des emplacements kiss & ride	%	Gestion centre-ville/Police - Relevé
Nombre d'élèves qui se rendent à pied à l'école	Nombre	Écoles - PDS
Nombre d'élèves qui utilisent le vélo pour se rendre à l'école	Nombre	Écoles - PDS
Nombre de vélos stationnés à l'école	Nombre	Écoles/Ville - Relevé
Brevet du cycliste - nombre de classes concernées et nombre de participants	Nombre	Écoles - Inscriptions
Brevet du piéton - nombre de classes concernées et nombre de participants	Nombre	Écoles - Inscriptions
Brevet mécano - nombre de classes concernées et nombre de participants	Nombre	Écoles - Inscriptions
MESURE 5. OPTIMISER LE RÉSEAU ROUTIER ET LE STATIONNEMENT		
Nombre de contraventions	Nombre	Gestion centre-ville/Police - Relevé
Taux d'occupation des parkings	%	Gestion centre-ville/Police - Relevé
Taux d'occupation et/ou de rotation des emplacements réglementés et non réglementés en voirie	%	Gestion centre-ville/Police - Relevé
Nombre d'accidents avec dégâts corporels	Nombre	Police
Nombre de victimes	Nombre	Police
Nombre de victimes cyclistes	Nombre	Police
Nombre de victimes piétons	Nombre	Police
Nombre de tués	Nombre	Police
Nombre de tués cyclistes	Nombre	Police
Nombre de tués piétons	Nombre	Police
Nombre de blessés graves	Nombre	Police
Nombre de blessés graves cyclistes	Nombre	Police
Nombre de blessés graves piétons	Nombre	Police
Nombre de blessés légers	Nombre	Police
Nombre de blessés légers cyclistes	Nombre	Police
Nombre de blessés légers piétons	Nombre	Police

4. INDICATEURS

2. INDICATEURS D'IMPACT

INDICATEURS	UNITÉ	SOURCE
MESURE 6. RENFORCER LA GOUVERNANCE EN MOBILITÉ		
Site Internet (page mobilité) – nombre de visites	Nombre	Ville - Nombre de visites
Nombre de participants aux concours et notes obtenues	Nombre	Ville - Inscriptions
Nombre d'élèves qui se rendent à pied à l'école	Nombre	Ecoles - PDS
Nombre d'élèves qui utilisent le vélo pour se rendre à l'école	Nombre	Ecoles - PDS
Nombre de vélos stationnés à l'école	Nombre	Ecoles - PDS
Nombre de travailleurs qui se rendent sur leur lieu de travail en modes actifs	Nombre	Enquêtes PDE
Nombre de travailleurs qui se rendent sur leur lieu de travail en transports en commun	Nombre	Enquêtes PDE
Nombre d'employés qui se rendent sur leur lieu de travail en modes actifs	Nombre	Ville - Enquête
Nombre d'employés qui se rendent sur leur lieu de travail en transports en commun	Nombre	Ville - Enquête
Part modale de la voiture individuelle dans les déplacements des employés communaux	%	Ville - Enquête
MESURE 7. SOUTENIR UNE LOGISTIQUE PLUS DURABLE		
Nombre de poids lourds sur chaque tronçon/jour	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de plaintes liées aux nuisances des poids lourds de la part des résidents par an	Nombre	Ville
Nombre d'accidents impliquant un poids-lourds	Nombre	Police
Nombre de nuisances liées au stationnement poids lourds remontées par les sambrevillois.es	Nombre	Ville
Satisfaction des usagers (enquêtes ou retours via QR code, formulaire en ligne...)	%	Ville - Enquête
Nombre d'entreprises locales ayant adopté le rail ou la voie navigable pour le transport de leurs marchandises	Nombre	Ville - Enquête
Quantité totale de marchandises (en tonnes ou tonnes-kilomètres) transportée par le rail et la voie navigable chaque année	T	Gestion centre-ville
Nombre de véhicules de livraison en centre-ville (via un comptage périodique des véhicules de livraison entrant dans le centre-ville)	Nombre	Gestion centre-ville
Nombre de livraisons effectuées en horaire décalé	Nombre	Gestion centre-ville
Nombre d'entreprises adoptant la cyclo-logistique	Nombre	Gestion centre-ville
Taux de mutualisation des livraisons entre commerçants	%	Gestion centre-ville
Enquêtes régulières auprès des commerçants et entreprises pour évaluer leur satisfaction des nouvelles mesures	Nombre	Gestion centre-ville
Nombre d'entreprises ayant adopté un Plan de Livraison en Entreprise (PLE)	Nombre	Gestion centre-ville