

Plan Communal de Mobilité de Sambreville

Synthèse non-technique



Rapport temporaire (version avant enquête publique)

Septembre 2025

Suivi de la mission		
Version du document	1	
Date du document	Septembre 2025	
Statut du document	Temporaire (version avant enquête publique)	
Personnes de contact	Ville de Sambreville	François Habets et Xavier Gobbo
	SPW Mobilité et Infrastructures	Damien Tobie
Auteur·e·s du rapport	Bureau d'études BRAT	Anne Cornet Thibaut Philippe Joshua Le Bourhis  45 rue Dautzenberg B – 1050 Bruxelles Tel : 02/648.67.70 Fax : 02/640.47.23 www.bratprojects.be
	M-tech Wallonie, Division de M-tech Group	Clémence Gourgue  Embridge (anciennement bureau d'études IRCO, division du M-tech Group) Route de Hannut, 55, 5004 Namur 081/22.60.82 info@embridge.be

Les Bureaux d'études BRAT srl et M-tech Wallonie srl ont préparé ce document pour l'usage exclusif du client et en accord avec les objectifs du contrat en vertu duquel ce travail a été effectué. Les informations contenues reprennent les constatations des Bureaux d'études BRAT srl et M-tech Wallonie srl au moment de son intervention.

Aucune responsabilité ne peut être endossée par les Bureaux d'études BRAT srl et M-tech Wallonie srl pour des inexactitudes dans des données fournies par d'autres parties. Les conclusions et recommandations de ce rapport sont basées sur l'hypothèse que tous les renseignements pertinents ont été fournis par les organismes auprès desquels ils ont été demandés.

Aucune autre partie ne peut utiliser ce rapport, même partielle, sans l'accord exprès du client et des Bureaux d'études BRAT srl et M-tech Wallonie srl. Aucune autre garantie, expresse ou implicite, n'est faite quant à l'avis professionnel inclus dans ce rapport.

TABLE DES MATIÈRES

I	CONTEXTE GÉNÉRAL	4
II	SYNTHÈSE DE LA PHASE 1 DU PCM : DIAGNOSTIC	6
	2.1. PHASE 1/B : BILAN DE L'ANCIEN PCM	7
	2.2. PHASE 1/B : DIAGNOSTIC DE MOBILITÉ	8
III	SYNTHÈSE DE LA PHASE 2 DU PCM : OBJECTIFS STRATÉGIQUES	10
IV	SYNTHÈSE DE LA PHASE 3 DU PCM : PLAN D'ACTIONS	12
	4.1. STRUCTURE DE LA PHASE 3	13
	4.2. MÉTHODOLOGIE	14
	4.2. MESURES À HAUT IMPACT	15
	GLOSSAIRE & ABRÉVIATIONS	20



CONTEXTE GÉNÉRAL

Le présent document reprend la synthèse non-technique de l'ensemble du projet de Plan Communal de Mobilité de Sambreville.

PRÉAMBULE: QU'EST CE QU'UN PCM?

A l'instar de nombreuses autres communes wallonnes, la Ville Sambreville actualise son Plan Communal de Mobilité (PCM) afin de répondre aux enjeux territoriaux et de mobilité actuels. La Ville de Sambreville et la Région Wallonne (SPW Mobilité et Infrastructures), partenaires dans ce processus, ont désigné des bureaux d'études (le BRAT et Embridge, anciennement M-tech) pour les accompagner dans cette étude qui a débuté en 2022. Ce plan est une actualisation de l'ancien Plan Communal de Mobilité (PCM) adopté en 2003.

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 commune. 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.

SUIVI DU PCM

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.

Il est suivi par un Comité technique qui assure le bon déroulement de l'ensemble de l'étude composé des membres suivants :

- Des représentants de la Ville de Sambreville :
 - Le bourgmestre;
 - Les échevins aux compétences portant sur la mobilité, le développement territorial, l'urbanisme et les travaux publics;
 - Les chefs de différents services;

- Des agents techniques et administratifs;
- Le président et des membres de la CCATM;
- Les conseillers communaux;
- Le président du CPAS;
- Des représentants du Service Public de Wallonie (Mobilité et Infrastructures, Direction des Routes) ;
- Des représentants d'Infrabel, du TEC et de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW), de la SNCB ;
- Des représentants de la Zone de Police locale et zone de secours de Sambreville, l'agence de mobilité de Charleroi Métropole Mobilesem, de l'Agence de Développement Local, de l'AVIQ, de l'Intercommunale et des représentants politiques des communes limitrophes;
- Des représentants d'associations locales et supra-locales ;
 - Asbl Atingo
 - Asbl Tous à Pied
 - Asbl Avello (anciennement GRACQ).

ÉTAPES DU PCM

Le PCM est structuré en 3 phases de travail :

Phase 1 : État des lieux et diagnostic ;

Phase 2 : Définition des objectifs;

Phase 3 : Plan d'actions concrètes pour améliorer la mobilité .

Cette version du PCM et les rapports des 3 phases qui le composent correspond au projet de PCM avant enquête publique.



SYNTHÈSE DE LA PHASE 1 DU PCM: DIAGNOSTIC

2. SYNTHÈSE DE LA PHASE 1 DU PCM: DIAGNOSTIC

La première phase du PCM est composée de 2 volets. Étant donné l'existence d'un plan préalable (PCM de 2003), il a d'abord été question d'évaluation le degré de mise en œuvre de ce plan. Cela a ensuite permis d'établir le diagnostic de la situation existante.

PHASE 1/A : BILAN DE L'ANCIEN PCM DE 2003

La mobilité à Sambreville était jusqu'alors guidée par un Plan Communal de Mobilité (PCM) approuvé il y a plus de 20 ans (2003).

L'étude de l'ancien PCM s'est déroulée en 3 phases. Comme pour la majorité des PCM wallons, ces phases sont : l'établissement d'un diagnostic, la détermination des objectifs généraux et spécifiques et l'élaboration du plan proprement dit sous forme de fiches actions.

Pour chaque action, le degré de mise en œuvre a été évalué selon une certaine échelle (action mise en œuvre ou entamée de manière significative, étudiée mais pas ou peu mise en œuvre, pas encore étudiée ni initiée, abandonnée...). La majorité des actions visées par ce plan a été mise en œuvre ou entamée de manière significative. La synthèse de l'évaluation met en évidence que chaque thème de l'ancien PCM dispose d'un bilan positif en termes de mise en œuvre (plan de déplacement de Tamines, plan de déplacement d'Auvelais, stationnement, transport en commun, piétons/2 roues, propositions dans les centres des villages).

Synthèse du bilan de la mise en œuvre des actions du PCM de 2003 par volets du plan:

Intitulé du thème du PCM	Bilan de la mise en œuvre (2003 à 2022)
PLAN DE DÉPLACEMENT DE TAMINES	
PLAN DE DÉPLACEMENTS D'AUVELAIS	
STATIONNEMENT	
TRANSPORTS EN COMMUN	
PIÉTONS/2 ROUES	
PROPOSITION DANS LES CENTRES DES VILLAGES	

Légende:

	Action mise en œuvre ou entamée de manière significative depuis le PCM
	Action étudiée mais pas encore ou peu mise en œuvre depuis le PCM
	Action pas encore étudiée ni initiée de manière significative depuis le PCM mais toujours d'actualité
	Action toujours d'actualité mais changement dans sa mise en œuvre par rapport aux prescriptions du PCM
	Action abandonnée depuis le PCM
	Aucune information n'a pu être obtenue au sujet de cette mesure

PHASE 1/B : DIAGNOSTIC DE LA MOBILITÉ PAR THÉMATIQUE

Le diagnostic se structure en 3 grandes parties :

- le contexte territorial et démographique de la Commune : sa situation générale, les principaux pôles générant des déplacements dans le territoire, les caractéristiques socio-économiques de la population et les projets en cours qui auraient un impact sur la mobilité ;
- La présentation des données récoltées dans le cadre de l'étude : les résultats de l'enquête en ligne réalisée auprès de la population durant l'été 2022 et rencontres effectuées avec les acteurs de la mobilité ;
- L'analyse par volets : cette analyse s'est faite par modes de déplacement (piétons & PMR, cyclable, transports publics et transports motorisés) et par thématiques de mobilité (gouvernance, mobilité scolaire, cadre de vie, intermodalité, stationnement, sécurité routière et transport de marchandises). Elle a été largement illustrée de bons et mauvais exemples ainsi que de cartes.

Sambreville a de nombreux atouts :

- Concentration de la population et des activités dans la partie centrale du territoire où les dénivelés sont moins importants ;
- Distances parcourables à pied (centres) ou à vélo ;
- Le RAVeL comme colonne vertébrale ;
- Réaménagements récents et qualitatifs, surtout à Auvélais ;
- Présence de deux gares ;
- Bonne desserte en transports en commun ;
- Une hiérarchie des voiries en place depuis le dernier PCM qui fonctionne bien, malgré quelques points noirs (traversée des centres) ;
- ...et qui a des effets sur la sécurité routière ;
- Potentiel offert par les nombreux sentiers et venelles ;

- Présence de nombreux parking hors voirie ;
- Voie routière, fluviale, ferrée qui représentent un potentiel pour le transport de marchandises.



2. SYNTHÈSE DE LA PHASE 1 DU PCM: DIAGNOSTIC

Mais certains points méritent encore d'être améliorés/développés :

- Un usage encore prédominant de la voiture ;
- La qualité des cheminements pour les piétons et PMR en général ;
- La qualité, sécurité et continuité des cheminements cyclistes ;
- Le manque de stationnement pour vélo (dont sécurisés, dont vélo cargo...) ;
- La mobilité dans le centre de Tamines et en traversée des autres centres (Velaine) ;
- Certains points de congestion (Tamines, écoles, ponts), surtout en heures de pointe ;
- La qualité des aménagements des abords d'école ;
- Le manque de convivialité de certains espaces publics centraux ;
- Des services de mobilité à développer (covoiturage, recharge électrique...) ;
- Des voiries à l'entretien variable ;
- Des nuisances en lien avec le trafic de poids lourd et son stationnement.





SYNTHÈSE DE LA PHASE 2 DU PCM: OBJECTIFS STRATÉGIQUES

La deuxième phase du PCM permet d'établir la vision de mobilité souhaitée pour Sambreville au travers de la définition d'objectifs stratégiques. Ceux-ci s'inscrivent dans la stratégie de mobilité du Gouvernement Wallon « FAST – Vision 2030 : Fluidité - Accessibilité – Sécurité/ Santé – Transfert modal ». Ils visent à valoriser une mobilité durable avec un recours accru à la multimodalité et aux modes alternatifs à la voiture individuelle.

Le PCM comporte 11 volets d'objectifs, priorisés, structurés par modes de déplacements et grandes thématiques transversales :

RÉSEAU PIÉTON ET PMR : l'objectif de la Ville est de rendre les déplacements à pied plus agréables et sûrs. Cela passe par des trottoirs bien entretenus, des traversées faciles, un bon éclairage et des espaces publics confortables. Le but est d'encourager les habitants à marcher davantage, surtout dans les centres et autour des écoles.

RÉSEAU CYCLABLE : l'objectif général de la Ville est de développer un réseau cyclable continu, sécurisé et accessible à tous. Les itinéraires seront mieux connectés aux gares, écoles et commerces. Des parkings vélos adaptés seront installés, y compris pour les vélos électriques ou cargo. L'objectif est de faire du vélo un vrai moyen de transport quotidien.

RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC : les marges de manœuvre de la Ville étant limitées sur le réseau des transports publics et sa gestion, l'objectif est surtout d'améliorer l'accès aux bus et aux trains en créant des points de connexion pratiques (MobiPôles), de poursuivre l'équipement des arrêts, de faciliter les trajets vers les gares à pied ou à vélo, et développer une meilleure information pour faciliter son utilisation.

RÉSEAU ROUTIER : l'objectif de la Ville est de réduire les nuisances liées à la voiture, notamment en centre-ville. Elle privilégie les grands axes pour le transit et souhaite limiter le trafic de camions dans les quartiers. Le but est d'avoir un réseau routier plus fluide, plus sûr et mieux partagé entre tous les usagers.

GOUVERNANCE : la Ville souhaite renforcer le pilotage de sa politique de mobilité via un suivi rigoureux des données, une concertation avec les usagers et une

meilleure coordination interne et externe. Elle entend également montrer l'exemple en matière de mobilité durable au sein de l'administration communale.

MOBILITÉ SCOLAIRE : c'est un des enjeux prioritaires du PCM. Les ambitions de la Ville consistent à améliorer la sécurité et l'accessibilité des élèves en intégrant les écoles aux réseaux piétons, cyclables et de transports publics. La collecte de données, la sécurisation des abords, et la sensibilisation des élèves et parents visent à promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

CADRE DE VIE : l'objectif principal en matière de cadre de vie est de rééquilibrer l'espace public au profit des modes actifs, d'améliorer la qualité des lieux de vie et d'apaiser la circulation dans les centres. Cela passe par des aménagements conviviaux, sûrs, inclusifs et attractifs, favorisant le bien-être et la cohésion sociale.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : l'objectif de la Ville est de sécuriser l'ensemble du réseau routier en adaptant les aménagements au contexte et aux usagers, notamment les plus vulnérables. Elle entend aussi identifier et traiter les points noirs, notamment sur les grands axes, afin de réduire les accidents et apaiser les déplacements.

INTERMODALITÉ (DES PERSONNES) ET SERVICES DE MOBILITÉ : l'objectif est de permettre aux usagers de combiner différents modes de déplacement de la manière la plus fluide et confortable possible. Ces objectifs passeront par la création de MobiPôles et de Mobi-Points où cette multimodalité sera organisée et promue.

ORGANISER LE STATIONNEMENT : l'objectif en matière de stationnement est de développer des infrastructures cyclables sécurisées et adaptées, tout en organisant le stationnement automobile selon une logique différenciée (courte durée en centre-ville, longue durée hors voirie) et en améliorant la signalisation et le contrôle.

TRANSPORT ET INTERMODALITÉ DES MARCHANDISES : l'objectif de la Ville est d'encadrer la circulation des poids lourds via des itinéraires spécifiques, de limiter le transit en zones locales, et de développer un système de livraison plus durable.

IV

INDICATEURS

STRUCTURE DE LA PHASE 3

L'ultime phase du PCM comporte le plan d'actions qui reprend 7 volets déclinés en fiches-actions, constituant des « mesures à haut impact » en matière de mobilité. Ces volets ont été retenus pour leur caractère pertinent, réaliste, atteignable et stratégique. Ils font partie de la colonne vertébrale de la mise en œuvre concrète de ce PCM et pourront ensuite être complétés par d'autres mesures de mobilité répondant aux objectifs fixés dans la vision (phase 2).

Ce plan d'actions reprend les actions 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.

La phase 3 est structurée comme suit :

- **Schéma intermodal des déplacements:**

il reprend les réseaux structurants proposés pour les 4 catégories de modes de déplacements: piéton & PMR, cyclable, transports publics et routier.

- **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 identifiés, les acteurs impliqués, la localisation de l'action le cas échéant ainsi que des indicateurs et des outils et références. Ces mesures sont illustrées par des cartes et des schémas d'intention d'aménagement ou d'organisation spatiale pour différents lieux clés du territoire.

- **Indicateurs (d'impacts et de réalisation) :**

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.

3. SYNTHÈSE DE LA PHASE 3 DU PCM: PLAN D' ACTIONS

MÉTHODOLOGIE

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

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 liés à l'action) ;
13. Indicateurs de résultat (sous-actions concrètes mises en place) ;
14. Outils et références à disposition (documentation, cas d'études,...).

1		O. « »	
O.O. « »		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			

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.

Sept mesures à haut impact, réparties entre 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 ont été élaborées définissant ainsi les étapes de mise en œuvre de chaque mesure.

Chaque mesure, déclinée en actions, fait l'objet d'une fiche-action spécifique (jointes au rapport).

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

1. Apaiser et sécuriser les centres

Un des objectifs prioritaires du PCM consiste à poursuivre les efforts menés en matière de sécurité routière afin de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route via l'apaisement de la circulation, notamment dans les centres et pour les usagers vulnérables, grâce à divers aménagements, limitations de vitesse et réorganisations du trafic.

Les actions phares identifiées dans l'optique d'atteindre cet objectif sont les suivantes :

1. **Aménager des effets de porte, des traversées (nationales) et limiter les vitesses** : il est nécessaire de rendre perceptible les entrées d'agglomérations pour permettre aux automobilistes d'adapter leur vitesse et leur conduite à la configuration des lieux via des aménagements qui marquent des « effets de porte ».
2. **Aménager des infrastructures piétonnes et PMR de qualité** : des infrastructures piétonnes et PMR de qualité, en veillant à leur sécurité, leur continuité et leur accessibilité. Des aménagements conçus en cohérence avec le réseau structurant projeté.
3. **Réorganiser la circulation automobile à Tamines** : La transformation de la rue de la Station en zone piétonne viserait à redynamiser cette rue commerçante en déclin en favorisant les modes actifs et en repensant le tissu commercial.
4. **Poursuivre l'aménagement des Z30-Z20** : La généralisation progressive du 30 km/h à Sambreville vise à renforcer la sécurité, améliorer la qualité de vie et favoriser les modes actifs, en adaptant les voiries selon leur hiérarchie et les enjeux d'apaisement, avec une mise en œuvre en deux phases sur l'ensemble du territoire communal.

2. Améliorer le cadre de vie

Les centres-villes et cœurs de village jouent un rôle essentiel dans la dynamique d'un territoire communal. Ils doivent être pensés comme des lieux de rencontre et de convivialité, où habitants, visiteurs et commerçants peuvent se retrouver dans un cadre agréable et sécurisé. En favorisant des espaces de partage, la Ville contri-

bue non seulement à renforcer le lien social, mais aussi à améliorer la qualité de vie au quotidien. Cette ambition passe par :

1. **Rééquilibrer le partage de l'espace public entre modes** : un réaménagement des espaces publics selon le principe STOP est envisagé afin de rééquilibrer la place accordée à la voiture et de redonner aux places principales leur rôle de lieux de vie conviviaux et accessibles à tous ;
2. **Valoriser les venelles et sentiers** : action qui vise à renforcer les déplacements piétons en assurant leur entretien, leur accessibilité PMR, leur confort et leur sécurité, notamment par un éclairage adapté et des traversées sécurisées.
3. **Accompagner l'électrification des mobilités** : en facilitant l'installation de bornes de recharge avec les acteurs privés, tout en veillant à l'intégration harmonieuse dans l'espace public et en sensibilisant les citoyens à des pratiques responsables.

3. Favoriser le report modal

Pour promouvoir une mobilité durable et accessible à tous, Sambreville prévoit de renforcer les infrastructures piétonnes, cyclables et intermodales, tout en encourageant les modes de transport alternatifs comme le vélo, le covoiturage et les transports partagés, dans une logique de fluidité, sécurité et respect de l'environnement. Cela se traduit par :

1. **Mettre en place des infrastructures cyclables adaptées** : L'efficacité du réseau cyclable à Sambreville dépendra de la mise en place d'infrastructures de qualité, assurant sécurité, confort, efficacité et lisibilité des déplacements pour l'ensemble des usagers actifs.
2. **Développer le stationnement vélo et assimilés** : développement d'un stationnement adapté, sécurisé et bien localisé, avec des dispositifs variés selon les besoins, une cartographie des équipements existants et un plan global à long terme.
3. **Développer la signalétique piétonne et cyclable** : il s'agit d'installer une signalétique claire et attrayante indiquant les temps de parcours et itinéraires privilégiés à pied et à vélo, afin de mieux

informer les usagers et faciliter leurs déplacements locaux

4. **Développer des mobipôles et mobipoints** : dans l'objectif de créer des lieux d'intermodalité qui regroupent services et infrastructures pour faciliter la combinaison des différents modes de transport publics, privés et partagés
5. **Faciliter la pratique du covoiturage** : La Ville de Sambreville entend promouvoir activement le covoiturage en développant des infrastructures adaptées et en facilitant l'accès aux parkings existants ou futurs, afin de réduire l'usage de la voiture individuelle et encourager une mobilité partagée.
6. **Améliorer les arrêts de transports en commun** : Pour encourager l'usage des transports en commun et renforcer la sécurité, Sambreville prévoit d'améliorer continuellement les arrêts de bus TEC en garantissant leur accessibilité PMR, leur confort et la qualité des équipements.
7. **Développer la mobilité partagée** : en promouvant la pratique (vélos électriques, vélos-cargos, voitures adaptées, etc.), en fixant des objectifs, en soutenant financièrement la pratique et en développant l'offre en véhicules et en stations.
8. **Développer une offre de services de support au vélo** : en proposant location, réparation, formations, aides financières et diffusion d'itinéraires, tout en développant un réseau cyclable adapté et des services variés pour assurer confort, sécurité et facilité d'accès à ce mode de déplacement.

4. Développer la politique en matière de mobilité scolaire

La mise en place d'une stratégie globale et transversale liée à la mobilité scolaire est prioritaire à Sambreville pour répondre aux enjeux de mobilité, qui comme démontré dans le diagnostic du PCM, sont particulièrement accentués et problématiques aux abords des écoles. La mise en place d'une « Stratégie Mobilité Scolaire » repose sur plusieurs actions :

1. **Améliorer la visibilité et la sécurité aux abords d'écoles** : pour renforcer la sécurité et la qualité de vie autour des écoles, Sambreville souhaite unifor-

miser et améliorer les abords scolaires en les rendant plus visibles, conviviaux, verts, accessibles et sûrs, grâce à des aménagements réduisant la vitesse, élargissant les trottoirs, sécurisant les traversées, limitant le stationnement, et en créant une identité visuelle cohérente sur l'ensemble du territoire ;

2. **Mettre en place des rues scolaires** : sur des sites identifiés comme adaptés, dans l'optique de sécuriser les abords des écoles, réduire la pression automobile et encourager les modes actifs, à condition d'une mise en œuvre progressive, concertée et intégrée à une réflexion plus large sur le quartier.
3. **Développer le stationnement et les dépose-minutes** : aux abords des écoles pour limiter les comportements dangereux, favoriser la sécurité des déplacements piétons et fluidifier les entrées/sorties via des aménagements visant le stationnement de courte durée.
4. **Définir des itinéraires d'accès à pied, à vélo et en transports en commun** : pour favoriser les modes actifs et les transports publics pour les trajets scolaires, il est essentiel d'assurer des liaisons sûres, continues et confortables entre les écoles et les réseaux piéton, cyclable et de transport en commun, en tenant compte des itinéraires réellement empruntés et des besoins spécifiques des élèves.
5. **Encourager le report modal scolaire** : la Ville peut soutenir des alternatives à la voiture telles que le pédibus, le vélobus ou le covoiturage, qui offrent des solutions conviviales, économiques et durables, adaptées aux besoins et à l'autonomie des élèves, tout en réduisant les nuisances autour des écoles.
6. **Sensibiliser et former le public scolaire** : pour favoriser un changement durable des habitudes de mobilité scolaire, la Ville peut accompagner les écoles dans la sensibilisation et la formation progressive des élèves, familles et personnels à la mobilité active via des outils comme les brevets piéton et vélo, l'Éducation à la Mobilité et à la Sécurité Routière (EMSR) ou encore des projets subsidiés

comme « Chemins des écoliers ».

5. Optimiser le réseau routier et le stationnement

La mise en œuvre d'une politique de stationnement optimisée et l'entretien rigoureux d'un réseau routier cohérent visent à réduire les nuisances, sécuriser les déplacements et favoriser une circulation fluide intégrant les besoins de tous les usagers. Cela repose sur :

1. **Développer la politique de stationnement** : en visant une politique de stationnement claire, adaptée et contrôlée permettant à Sambreville de mieux gérer la pression automobile, de favoriser les modes alternatifs et de libérer l'espace public, notamment en instaurant une gestion différenciée (zones bleues, parkings hors voirie, mutualisation, dérogations, signalétique et contrôle renforcé via scan-car) .
2. **Assurer un réseau routier cohérent et sécuritaire** : qui implique de poursuivre la hiérarchisation des voiries, fluidifier les axes principaux, et sécuriser les points noirs grâce à des aménagements ciblés favorisant la sécurité et la cohabitation des usagers.

6. Renforcer la gouvernance en mobilité

Une politique de mobilité durable efficace nécessite une gouvernance claire et intégrée, coordonnant acteurs et niveaux de pouvoir, soutenue par des plans de déplacements adaptés, un suivi régulier et une cohérence entre transports publics et urbanisation pour optimiser la mobilité sur tout le territoire. Cela passe par :

1. **Mettre en place une stratégie de communication communale sur la mobilité durable** : centralisée notamment via une page dédiée sur son site internet regroupant toutes les informations utiles par mode de déplacement, afin d'informer, sensibiliser et encourager les citoyens à adopter des solutions de mobilité actives, partagées et respectueuses de l'environnement, tout en assurant une mise à jour régulière des projets, services et événements liés à la mobilité.
2. **Encourager à la réalisation de Plans de Déplacements Scolaires (PDS)** : outil à l'échelle de l'école permettant de diagnostiquer la mobilité scolaire, sensibiliser élèves, parents et personnel, et mettre

en œuvre des actions concrètes pour améliorer la sécurité, la qualité de vie aux abords de l'école, et encourager des modes de déplacement durables, avec le soutien de la Ville pour inciter les écoles à la démarche.

3. **Encourager à la réalisation de Plans de Déplacements Entreprises (PDE) et Plans de Mobilité des Zones d'Activités (PMZA)** : outils stratégiques qui, à l'échelle d'une entreprise ou d'une zone économique, visent à analyser les besoins, définir des actions, et favoriser des alternatives à la voiture individuelle pour optimiser les déplacements domicile-travail et professionnels, tout en améliorant la collaboration entre acteurs et la qualité de vie.
4. **L'administration communale, un acteur exemplaire** : en développant PDE pour optimiser les déplacements des agents, favoriser la multimodalité et réduire les émissions, tout en renforçant la formation continue du personnel communal et en facilitant la gouvernance transversale par une meilleure communication entre services.
5. **Se référer à la stratégie supra-communale (Plan de Mobilité de Charleroi Métropole—PMCM)** : Sambreville, ville périphérique de Charleroi, s'inscrit dans le PMCM qui vise à réduire l'usage de la voiture et favoriser marche et vélo, avec une gouvernance coordonnant 30 communes, et doit gérer sa double appartenance aux bassins de mobilité de Charleroi et Namur pour assurer une action cohérente.
6. **Mettre en place un monitoring de la mobilité** : permettant de suivre l'évolution des pratiques, d'évaluer la politique de mobilité, d'adapter la stratégie communale, de sensibiliser la population, et de comparer les données dans le temps grâce à divers outils (indicateurs, enquêtes, comptages, technologies collaboratives), tout en assurant une mise à jour régulière et une inclusion de tous les publics.
7. **Créer une cohérence entre les transports en commun et l'urbanisation** : vise à limiter l'étalement urbain en densifiant les centralités bien desservies par les transports en commun, Sambreville devant veiller à aligner son urbanisation avec une offre de

mobilité publique efficace, notamment pour les zones à venir.

plus efficace et respectueuse de l'environnement.

7. Soutenir une logistique plus durable

Soutenir une logistique durable consiste à optimiser la circulation et le stationnement des poids lourds, favoriser le transfert vers des modes moins polluants comme le fluvial et le ferroviaire, développer la cyclologistique, et encourager des livraisons mutualisées pour réduire l'empreinte carbone tout en répondant aux besoins du territoire. Les actions suivantes sont ainsi proposées :

1. **Définir des itinéraires pour la circulation des poids lourds** : précise les itinéraires de transit et de desserte pour les poids lourds à Sambreville, en lien avec les zones d'activités, afin de limiter les nuisances et concentrer leur circulation sur les axes principaux.
2. **Identifier des zones de stationnement longue durée pour les poids lourds** : explique l'importance d'aménager des zones de stationnement longue durée sécurisées pour les poids lourds à Sambreville, notamment près des grands axes et zones industrielles, afin de réduire les nuisances en zones urbaines.
3. **Transfert modal des marchandises** : vise à promouvoir un transfert modal des marchandises de la route vers des modes plus durables (rail, voies fluviales, cyclologistique) en développant les infrastructures nécessaires, en sensibilisant les acteurs locaux, et en soutenant l'intermodalité pour réduire l'impact environnemental du transport de marchandises au départ ou à destination de Sambreville.
4. **Accompagnement vers une réorganisation des livraisons** : vise à accompagner les acteurs économiques locaux vers des livraisons plus durables en réalisant un état des lieux des pratiques, en encourageant la mutualisation des commandes, en coordonnant avec les communes voisines, en créant un réseau logistique local, en promouvant les horaires décalés et en aidant les entreprises à élaborer des Plans de Livraison en Entreprise (PLE), avec le soutien d'outils et guides régionaux pour une logistique

GLOSSAIRE ET ABRÉVIATIONS

ADL	Agence de Développement Local
ANPR	Système de reconnaissance des plaques d'immatriculation (Automatic Number Plate Recognition)
AOT	Autorité Organisatrice de Transport
BEP	Bureau Economique de la Province
CCATM	Commission Consultative communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité
CCCVélo	Commission Consultative Communale des Vélos
CPAS	Centre Public d'Action Sociale
DPC	Déclaration de Politique Communale
FAST 2030	Stratégie régionale de mobilité à l'horizon 2030 : Fluidité, Accessibilité, Santé et Sécurité via le Transfert modal
GRACQ	Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (devenu Avello en 2025)
IEG	Intercommunale d'Etude et de Gestion
INFRABEL	Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge
PCA	Plan Communal d'Aménagement
PCM	Plan Communal de Mobilité
PDE	Plan de Déplacement de l'Entreprise
PDS	Plan de Déplacements Scolaires
PIC-PIMACI	Plan d'Investissement Mobilité Active Communale et Intermodalité
PL	Poids Lourd
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PMZA	Plan de Mobilité de Zone d'Activités
PST	Programme Stratégique Transversal
RAVeL	Réseau Autonome des Voies Lentes
SDER	Schéma de Développement de l'Espace Régional

GLOSSAIRE ET ABRÉVIATIONS

SDT	Schéma de Développement du Territoire (anciennement SDER)
SNCB	Société Nationale des Chemins de fer Belges
SPW	Service Public de Wallonie
SRM	Stratégie Régionale de Mobilité
STOP	Principe de mobilité selon lequel la priorité est accordée aux usagers du plus au moins faible (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privé vervoer : Piétons, cyclistes, transports publics, transports privés)
TEC	Opérateur de transport en bus de Wallonie
TP	Transports Publics
UE	Union Européenne
WaCy	Projet régional « Communes pilotes Wallonie Cyclable »
ZAE	Zone d'Activités Économiques