



Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports

Direction générale des Transports DG3

Division de la Programmation et de la Coordination des Transports IG 31

Direction des études et de la Programmation des Transports D311

Commune de Sambreville



Plan Communal de Mobilité de Sambreville

Rapport - Phase 2 Objectifs

Novembre 2001



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts

En collaboration avec



Cooparch-R.U. srl

Société d'Architecture, de Rénovation et d'Urbanisme



Citec Ingénieurs Conseils

8, rue des Vieux-Grenadiers
CH-1205 Genève
Tél 00 41/22 809 60 00
Fax 00 41/22 809 60 01
E-Mail citec@citec.ch

Cooparch-R. U. srl

Chaussée de Waterloo, 426
B-1050 Bruxelles
Tél 00 32/2 534 50 35
Fax 00 32/2 534 50 95
E-Mail cooparch@brutele.be

Table des matières

1	INTRODUCTION	1
2	NOTE MÉTHODOLOGIQUE	2
3	PRESENTATION DES OBJECTIFS GENERAUX	3
4	ENUMÉRATION DES OBJECTIFS	5
4.1	Objectifs multimodaux	5
A	Transports des personnes	5
B	Transports des marchandises	6
4.2	Objectifs par modes de déplacement	7
C	Les piétons	7
D	Les cyclistes (voir plan de mobilité des deux-roues à Sambreville)	10
E	Les transports collectifs (TEC & SNCB)	12
F	Les transports individuels motorisés	14
G	Les transports professionnels	16
4.3	Objectifs de sécurité routière	17
H	Sécurité routière	17
4.4	Objectifs de qualité de vie	18
I	Protection contre le bruit	18
J	Protection contre la pollution atmosphérique	18
K	Convivialité de l'espace public	19
4.5	Objectifs d'urbanisme et d'aménagement du territoire	20
L	Urbanisme et d'aménagement du territoire	20
5	RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS	22
6	HIERARCHISATION DES OBJECTIFS SELON LEUR DEGRE DE PRIORITE	24
7	RÉPARTITION SPATIALE DES OBJECTIFS	25
8	CONFORMITÉ AVEC LE DÉVELOPPEMENT DURABLE	25

1 INTRODUCTION

Le **plan de mobilité de la commune de Sambreville** a été initié en 2000, sur l'initiative du Ministère Wallon d'Equipeement et des Transports et la Commune de Sambreville. L'étude de ce PCM a été confiée aux bureaux Citec SA et Cooparch RU.

Le PCM a pour objectif de :

- doter la commune d'un outil prospectif de planification permettant d'envisager la mobilité des personnes et des marchandises dans une perspective de développement durable
- sensibiliser la population et l'intégrer dans la concertation

et se décompose en plusieurs phases, ponctuées par des validations d'étapes:

Phase 1 : Etat des lieux – diagnostic

Phase 2 : Définition des objectifs

Phase 3 : Propositions et mise en œuvre du PCM

Phase intermédiaire de la démarche pour l'élaboration d'un Plan Communal de Mobilité (PCM), la définition des objectifs poursuivis suit la phase de diagnostic, qui a mis en évidence les potentialités de développement et les maillons faibles de la mobilité à Sambreville. Les objectifs décrits dans ce documents sont définis d'une part en collaboration avec les acteurs du PCM (Commune, MET, TEC, SNCB, IBSR) et la population, et d'autre part au travers du regard critique du groupement d'étude sur les éléments révélés par le diagnostic.

Ces objectifs ont comme fonction de rendre opérationnels les objectifs de principe de la démarche PCM, repris ci-après.

En matière de mobilité et d'accessibilité :

- Organiser un système de déplacements cohérent des personnes et des marchandises pour la commune, qui soit multimodal, hiérarchisé et correctement signalé.
- Offrir une réponse en termes d'accessibilité aux lieux fortement fréquentés, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et à revenu modeste.
- Favoriser la marche à pied et le vélo (mobilité douce et de proximité) ainsi que les transports collectifs

Encourager un usage rationnel de l'automobile et de l'intermodalité.

En matière de sécurité routière :

Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

En matière de qualité de vie :

- Améliorer la convivialité des espaces piétons et favoriser le développement des activités dites "de séjour" (vie locale) sur l'espace public dans les noyaux urbains.
- Diminuer les nuisances (bruit, pollution atmosphérique, ...).

Si le diagnostic représente une photographie actuelle des multiples thèmes en rapport aux déplacements de personnes et de marchandises à Sambreville, les objectifs doivent permettre de préciser l'image souhaitée à terme et qui pourra être conférée par la mise en œuvre d'une politique communale de mobilité.

2 NOTE METHODOLOGIQUE

Une classification des objectifs a été établie sur la base des thèmes suivants touchant aux déplacements, qui se déclinent ensuite en sous-catégories :

- L'utilisation future des moyens permettant les déplacements est décrite par des objectifs dits multimodaux pour les personnes et les marchandises.
- Les conditions spécifiques du déroulement futur des déplacements sont décrites par des objectifs spécifiques pour chaque mode de déplacements (piétons, cyclistes, transports collectifs, transports individuels motorisés)
- Les incidences futures des déplacements et leur maîtrise sont décrites par des objectifs concrets de sécurité routière d'une part et de qualité de vie (protection contre le bruit et la pollution atmosphérique, convivialité de l'espace public) d'autre part.
- Le cadre et le contexte futurs des déplacements sont décrits par des objectifs d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Un rappel des points forts du diagnostic est fait en introduction à chaque sous-catégorie d'objectif, débouchant sur un ou plusieurs objectif(s) concrets qui vise(nt) une amélioration qualitative ou quantitative d'un élément précis issu du diagnostic.

Les objectifs sont numérotés, hiérarchisés selon leur degré de priorité, localisés géographiquement et accompagnés des précisions suivantes :

- Le bref rappel de l'élément du diagnostic correspondant.
- Les moyens envisageables : indication sommaire du type de moyens qui pourront ou devront être mis en œuvre pour atteindre l'objectif, mais sans en préciser l'ampleur, ce qui fera partie de la phase opérationnelle du PCM.
- Les acteurs : énumération des cercles concernés et dont l'implication est nécessaire pour la mise en œuvre des moyens.
- Le délai d'intervention : indication du terme (court : échéance 2002-2003, moyen : échéance 2003-2005, long : au-delà de 2005) pour lequel les mesures doivent être prises de manière à obtenir les résultats escomptés.
- Indicateur(s) : description des variables quantifiables (le cas échéant) choisies pour définir l'état de l'élément qui est concerné par l'objectif. La valeur de l'indicateur connue au moment de l'élaboration du PCM est indiquée sous "valeur actuelle" ; la valeur visée représente le résultat escompté pour un délai défini.
- Méthode d'évaluation : description de la méthode utilisée ou indication des sources des données obtenues par le groupement d'étude pour définir la valeur actuelle de l'indicateur, le but étant de mener les évaluations futures de manière identique afin d'assurer le suivi de l'application des mesures devant mener à l'objectif. Cette évaluation, à mener périodiquement, sera effectuée par le service technique communal (bureau d'étude), ou par un bureau privé mandaté dans ce but.
- Le degré de priorité de la mesure qui sera défini en trois termes : majeur, moyen et mineur.

3 PRESENTATION DES OBJECTIFS GENERAUX

La figure 1 correspondante liste les objectifs généraux de l'étude, tels qu'ils ont été présentés à l'issue du diagnostic.

	 Objectifs	 Indicateurs de suivi
En Général 	• Diminution de la pollution • Diminution du bruit • Diminution du nombre de déplacements TI liés aux motifs domicile - travail et domicile - école	• Taux de NOx et de CO2 • Niveau de bruit en db(A) • Taux d'occupation moyen des véhicules
Bus TEC 	• Augmenter la fréquentation • Améliorer l'offre	• Variation des recettes par type de titre vendu • Nombre de passagers • Nombre d'emplois et d'habitants dans un rayon de 600 m. • Nombre d'abri-bus et de voies bus réservées • Nombre de places P+R deux roues - TI • Offre en vhc.km, passagers.km, parc de véhicules
Trains SNCB 	• Améliorer l'interface avec les TEC, les piétons et les deux-roues dans le secteur de la gare	• Variation des montées - descentes • Nombre de passagers • Nombre de trains / jour
Voitures TI 	• Augmenter la sécurité • Augmenter l'accessibilité	• Respect des vitesses • Taux de rotation par place de parc • Vitesse commerciale TI • Indice d'insécurité • Nombre de places Handicapés, TI (payantes, résidents...) • Nombre de blessés TI impliqués dans un accident
Deux-Roues 	• Augmenter les parts modales • Améliorer la sécurité des deux-roues	• Nombre de kilomètres de voie cyclable • Nombre de sens uniques ouverts aux deux-roues • Nombre de places deux-roues • Nombre de deux roues sur les ponts • Part modale • Nombre de blessés deux-roues impliqués dans un accident
Piétons 	• Augmenter la sécurité • Augmenter l'embellissement et la convivialité • Augmenter l'accessibilité aux PMR	• Nombre de carrefours régulés équipés • Nombre de traversées piétonnes • Surface piétonnisée • Pourcentage de lieux accessible aux PMR • Nombre de kits école • Nombre de blessés piétons impliqués dans un accident
Transports professionnels 	• Faciliter les "trajets" • Organiser leur fonctionnement • Assurer les trafics pompiers et ambulances	• Nombre de places taxis • Nombre de places livraison


Fig. 1 Objectifs généraux

4 ENUMERATION DES OBJECTIFS

4.1 Objectifs multimodaux

A Transports des personnes

→ Diagnostic :

Part modale élevée des véhicules privés motorisés dans les déplacements de personnes
--

→ Objectif :

A	Augmentation des parts modales des modes de transport qui offrent une alternative à la voiture, notamment sur les trajets domicile – travail et domicile – école
Moyens envisageables : amélioration de l'offre concernant les modes alternatifs au véhicule privé : fréquence TEC, aménagements piétons et cyclistes en nombre et qualité (voir les objectifs par modes de déplacements), en parallèle sensibilisation et dissuasion.	
Acteurs: Commune de Sambreville, TEC, associations, population, MET	
Délais d'intervention : court terme – moyen terme	
Indicateur : répartition modale des déplacements. Valeur actuelle : selon une enquête sur les ponts de la Sambre et durant l'heure de pointe du soir en juin 2001, 8% des personnes utilisent des modes de transports non-motorisés (marche ou vélo) et 3 % utilisent les bus TEC pour leurs déplacements. Valeur visée : cinq ans après la mise en œuvre, atteindre la valeur de 30% pour la part des déplacements à pied, deux-roues et TEC.	
Méthode d'évaluation : le relevé des valeurs par comptages aux heures de pointe sur des sections représentatives permet une évaluation rapide et bon marché réalisable à une fréquence élevée et soutenable.	

B Transports des marchandises

→ Diagnostic :

- Sous-utilisation des possibilités de transport des marchandises offertes par les voies fluviale et ferrée
- Forte utilisation de la route pour le transport marchandise
- Utilisation d'itinéraires non adaptés au trafic des poids lourds

→ Objectif :

B	Développement des potentialités de transport de marchandises par les voies fluviale et ferrée
Moyens envisageables : mesures incitatives de la part de SNCB et Ports Autonomes ; mise en place d'une plate-forme trimodale route-rail-eau ; taxe poids lourds.	
Acteurs: MET – SNCB – Ports Autonomes – les industriels (St-Gobain,...)	
Délais d'intervention : moyen terme	
Indicateur : parts de transport des marchandises par eau et rail sur les tonnages totaux de marchandises traitées à Sambreville (estimation 2000 : environ tonnes/an). Valeurs actuelles : • 592.000 t/an de marchandises traitées sur les ports fluviaux et 2 Mio de tonnes/an en circulation sur la Sambre (3%) • 8 Mio t/an (12 %) de marchandises transportées par rail Valeurs visées : cinq ans après la mise en œuvre, augmenter de 50 % (soit passer de 15 à 22 %) la part cumulée des marchandises traitées par le transport fluvial et par le rail.	
Méthode d'évaluation : statistiques des chargements et déchargements des ports fluviaux, chiffres d'exploitation des grandes entreprises (St-Gobain), estimation du charroi lié aux autres activités industrielles et commerciales.	

4.2 Objectifs par modes de déplacement

C Les piétons

→ Diagnostic :

- Insécurité et manque de confort le long des grands axes et notamment en traversée des centres (N988, N930)
- Manque de perméabilité des grands axes qui dissuade les traversées
- Manque de continuité des cheminements notamment aux carrefours

→ Objectif :

C1	Adapter la régulation des carrefours à des traversées aisées
Moyens envisageables : stratégie de régulation	
Acteurs: Commune de Sambreville – MET	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateur : nombre de carrefours régulés équipés (détection des piétons par bouton poussoir).	
Valeur actuelle : x carrefours (à relever)	
Méthode d'évaluation : décompte du nombre de traversées piétonnes favorisées.	

→ Objectif :

C2	Augmenter les possibilités de traversées piétonnes sur les axes N988 et N930 traversant les centres de Tamines et d'Auvelais
Moyens envisageables : marquage et signalisation, entretien des marquages existants, traversées régulées, infrastructures (îlots, ...)	
Acteurs: Commune de Sambreville – MET	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateur : nombre de traversées piétonnes	
Valeur actuelle : 10 traversées (Tamines) et 5 traversées (Auvelais)	
Valeur visée : 15 et 12 traversées, ce qui correspond à une moyenne d'une traversée tous les 100 m (donc au maximum 50 m de marche jusqu'à la traversée la plus proche)	
Méthode d'évaluation : décompte des traversées piétonnes	

→ Objectif :

C3	Sécuriser des traversées piétonnes existantes dangereuses (en raison des longueurs, des charges de trafic, du manque de visibilité, des vitesses,...)
Moyens envisageables : infrastructures (aménagement d'îlots, élargissements de trottoirs, ralentisseurs,...)	
Acteurs: Commune de Sambreville – MET	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateur : nombre de traversées piétonnes concernées	
Valeur actuelle : à relever	
Valeur visée : 100% des passages piétons posant problèmes doivent être traités.	
Méthode d'évaluation : décompte des traversées piétonnes	

→ Objectif :

C4	Sécuriser les abords des écoles
Moyens envisageables : infrastructures de modération du trafic motorisé, marquages préventifs, entretien des marquages existants, sensibilisation des enfants	
Acteurs: Commune de Sambreville – MET - écoles	
Délais d'intervention : court terme – moyen terme	
Indicateur : pourcentage des établissements scolaires bénéficiant d'aménagements spéciaux et nombre de kits de marquage "école" – nombre d'accidents impliquant les scolaires	
Valeur actuelle : à relever	
Valeur visée : équipement de tous les établissements confrontés aux problèmes de proximité avec le trafic motorisé – zéro accidents	
Méthode d'évaluation : relevé des équipements	

→ Objectif :

C5	Améliorer les conditions de mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR)	
Moyens envisageables : infrastructures (abaissement et élargissement de trottoirs, ...)		
Acteurs: Commune de Sambreville – MET – AWIPH – I.D.E.F. (Institut Dév. Enfant et Famille)		
Délais d'intervention : court terme		
Indicateur : pourcentage d'établissements avec facilités pour PMR		
Valeurs actuelles : appréciation de l'accessibilité pour les différents types de PMR pour l'Hôtel de Ville		Valeurs visées à terme :
x% des établissements avec accès possible des PMR sans assistance		50 %
x % des établissements avec accès possible des PMR avec assistance		100 %
x % des établissements avec parking disponible pour les PMR		65 %
Méthode d'évaluation : fiches d'accessibilité avec suivi		

→ Objectif :

C6	Valoriser la place du piéton dans les zones à caractère de séjour
Moyens envisageables : infrastructures de modération du trafic motorisé, régime de circulation (gestion modulée de la vitesse, mise en zone piétonne)	
Acteurs: Commune de Sambreville – MET	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateurs : surfaces piétonnisées (en m²), étendue des zones 30 (longueur cumulée des tronçons mis en zone 30)	
Valeurs actuelles : à relever	
Valeurs visées : augmentation de 100 % des surfaces piétonnisées, augmentation progressive des rues en zone 30	
Méthode d'évaluation : relevé des espaces réservés aux piétons (hormis les trottoirs habituels en bord de chaussée) et des zones 30	

→ Objectif :

C7	Améliorer les conditions de déplacements des piétons et l'agrément des itinéraires
Moyens envisageables : aménagement attractif des itinéraires piétons (largeur et revêtement des trottoirs, mobilier urbain, plantation, etc.) et des points névralgiques de ces itinéraires comme par exemple les passerelles piétonnes, les places, les carrefours, etc.	
Acteurs: Commune de Sambreville – MET	
Délais d'intervention : court et moyen terme	
Indicateurs : largeur libre de trottoir, nombre d'allées plantées, nombre de piétonniers...	
Valeur actuelle : absence d'aménagements dans les centres (villages +Tamines et Auvelais), le long des routes de liaison	
Valeur visée : prioritairement réaménagement des noyaux, secondairement liaisons les plus urbanisées.	

D Les cyclistes (voir plan de mobilité des deux-roues à Sambreville)

→ Diagnostic :

• Absence de maillage des tronçons cyclables existants (pas de réseau, pas de contresens cyclable)
• Aménagements cyclables existants peu entretenus
• Priorité naturelle donnée à la circulation motorisée dans les rues étroites du centre
• Réputation d'insécurité subjective à la pratique du vélo
• Manque de lieux de dépose sécurisée des vélos

→ Objectif :

D1	Sécuriser les déplacements à vélo sur les itinéraires de déplacement principaux (grands axes et voiries reliant les entités d'habitat)
Moyens envisageables : infrastructures cyclables et infrastructures de modération du trafic	
Acteurs: MET – Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateur : kilomètres de pistes ou bandes cyclables	
Valeur actuelle : non connue	
Méthode d'évaluation : décompte	

→ Objectif :

D2	Augmenter les possibilités d'itinéraires du cycliste dans la circulation en ville
Moyens envisageables : sens uniques limités (SUL), marquage spécifique (chevrons)	
Acteurs: Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateur : nombre de sens uniques limités (contre sens cycliste autorisé)	
Valeur actuelle : aucun	
Méthode d'évaluation : décompte	

→ Objectif :

D3	Augmenter les possibilités de dépôt sécurisé des vélos au centre et autour des principaux sites générateurs de déplacements
Moyens envisageables : parcs à vélos équipés	
Acteurs: Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateur : nombre de dispositifs permettant d'accrocher les vélos	
Valeur actuelle : à relever	
Méthode d'évaluation : décompte	

→ Objectif :

D4	Développer un maillage d'itinéraires cyclables superposé à la trame des déplacements motorisés
Moyens envisageables : traversées favorisées des grands axes de circulation, ouverture de liaisons cyclables en site propre (à l'écart du trafic motorisé)	
Acteurs: MET – Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : court terme - moyen terme	
Indicateur : kilomètres de chemins cyclables en site propre en dehors du réseau routier.	
Méthode d'évaluation : décompte	

E Les transports collectifs (TEC & SNCB)

→ Diagnostic :

• l'offre TEC couvre correctement les liaisons vers l'extérieur mais insuffisamment les liaisons internes à la commune (fréquence moins bonne) • Manque de lisibilité du réseau TEC pour les usagers occasionnels • Manque d'informations (horaires et plan) • Aménagement minimum des arrêts TEC

→ Objectif :

E1	Augmenter l'offre TEC de manière à séduire les usagers non-captifs
Moyens envisageables : améliorer la couverture du territoire en agglomération, augmenter les fréquences et l'accès aux deux gares (notamment celle d'Auvelais) et augmenter les fréquences entre les deux gares, éventuellement restructuration du réseau	
Acteurs: TEC – Commune de Sambreville – autres acteurs publics	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateur : nombre de bus par heure par tronçon, carte de couverture des principaux générateurs de déplacements en zone dense du territoire	
Valeur actuelle : 1 à 2 passages par heure en agglomération et dans les parties suburbaines, Entre Tamines et Auvelais : un passage par heure avec détour et moins d'un passage par heure en liaison directe	
Valeur visée : au minimum 1 bus par heure en suburbain, 2-3 passages par heure en liaison interne et entre Tamines et Auvelais (liaison des centres et des gares)	
Méthode d'évaluation : horaire TEC	

→ Objectif :

E2	Aménager l'accueil et l'information des usagers
Moyens envisageables : réaménager les arrêts de bus, réaménager les abords des deux gares (accès à faciliter pour les PMR et cyclistes, aménagements de zones de dépose-reprise et de zones de stations des bus et des taxis pour attente-chargement et rebroussement), faciliter la lecture des horaires, et l'acquisition des titres de transports (points de vente, délais de vente), publier et afficher le plan du réseau.	
Acteurs: SRWT – TEC – Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : court et moyen terme	
Indicateurs : nombre d'arrêts disposant de bancs, d'abri et d'information	
Valeur actuelle : peu d'horaires et pas de plan affichés, peu d'abris	
Valeur visée : tous les arrêts du réseau équipés de l'information ; notoriété dans le public général quant aux services.	

→ Objectif :

E3	Favoriser les TEC dans la circulation
Moyens envisageables : sites propres, feux intelligents, politique de priorité systématique des autobus.	
Acteurs: TEC – Commune de Sambreville – MET – Province	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateurs : kilomètres de sites propres, nombre de carrefours favorisant les bus etc. Valeur actuelle : pas d'équipements, pas de sites propres Valeur visée : prioritairement les traversées des centres de Tamines et d'Auvelais et les zones des gares	

→ Objectif :

E4	Augmenter la visibilité des TEC dans la conscience publique
Moyens envisageables : publicité et communication simultanément aux améliorations réelles, diffusion des horaires et des plans, qualité (design) des infrastructures (concours?)	
Acteurs: SRWT – TEC – Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : court terme	

F Les transports individuels motorisés

→ Diagnostic :

- Trafic de transit excessif dans les centres d'Auvelais et de Tamines
- Forte utilisation de la voiture pour tout déplacement, d'où une circulation dense en ville
- Absence d'une réelle stratégie de gestion des mouvements dans la régulation
- Vitesses excessives sur les axes N988 et N930 et dans les traversées de zones habitées
- Peu de hiérarchie des voiries (notamment sous-utilisation de la N90 et N98)
- Signalisation directionnelle contradictoire et pas entretenue
- Taux de rotation peu élevés sur certains parkings du centre ville
- Potentiel de stationnement peu utilisé et pression inégale du stationnement
- Comportement des automobilistes désirant se parquer au plus près (même de façon illicite)
- Stationnement illicite ou sauvage banalisé

→ Objectif :

F1	Hiérarchiser le réseau
Moyens envisageables : stratégie de régulation, schéma de circulation, concept de signalisation	
Acteurs: MET – Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : moyen terme – long terme	
Indicateur : pourcentage de transit	
Valeur actuelle : 10 % des véhicules au niveau de la commune et 35% des véhicules en traversée des centres de Tamines et d'Auvelais entrent dans les périmètres correspondant sans s'y arrêter (transit)	
Valeur visée : diminution progressive de la part de transit dans les centres : valeur de 30% de trafic de transit	
Méthode d'évaluation : structure du trafic, enquête Origine / Destination	

→ Objectif :

F2	Assurer le stationnement des habitants
Moyens envisageables : multiplication des cases de stationnement "riverains" avec macaron d'autorisation	
Acteurs: Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateurs : nombre de places "riverains" par habitants	
Valeur actuelle :	
Méthode d'évaluation : décompte du nombre de places	

→ Objectif :

F3	Assurer le stationnement des clients et visiteurs du centre ville
Moyens envisageables : information sur la disponibilité et la répartition des places, introduire des zones à durée limitée dans les centres commerçants, contrôle du respect des durées de stationnement limitées et du paiement.	
Acteurs: Commune de Sambreville – Gendarmerie	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateurs : taux de rotation des parkings payants ; taux d'occupation des parkings Valeurs actuelles : taux de rotation entre 4 et 5 pour les zones à stationnement libre dans les centres; sous occupation des parkings Valeurs visées : augmenter les taux de rotation dans les zones à durée limitée ; utilisation plus forte des réserves de capacité en faveur d'une diminution sensible du stationnement illicite (hors case, non-paiement, durée dépassée) dans les centres	
Méthode d'évaluation : enquêtes du stationnement, recettes des horodateurs...	

G Les transports professionnels

→ Diagnostic :

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Conditions de circulation pour taxis et service d'urgence pas favorisées par rapport au reste du trafic• Pas de cases de stationnement réservées aux véhicules de livraison pour l'approvisionnement des commerces |
|---|

→ Objectif :

G1	Améliorer les conditions d'accessibilité pour les interventions des véhicules d'urgence
Moyens envisageables : voies d'accès réservées, signalisation lumineuse de prévention sur les itinéraires de sortie de caserne et d'hôpitaux	
Acteurs: Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : court terme	
Méthode d'évaluation : consultation des responsables du service.	

→ Objectif :

G2	Améliorer les conditions de desserte aux véhicules de livraison pour l'approvisionnement des commerces et aux taxis pour la prise et la dépose de passagers.
Moyens envisageables : cases de stationnement réservées aux taxis et livraisons	
Acteurs: Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateur : nombre de cases réservées.	
Valeur actuelle : deux places taxis sur la Place St-Martin et six devant la gare de Tamines ; deux places taxis à Auvélais - aucune place spécifique pour les livraisons.	
Méthode d'évaluation : décompte des cases réservées.	

4.3 Objectifs de sécurité routière

H Sécurité routière

→ Diagnostic :

- Intersections dangereuses notamment en raison des mouvements de tourne-à-gauche en conflit
- Vitesses excessives ou non-respect des règles
- Mise en danger des piétons et cyclistes par le stationnement sauvage ou le trafic lourd

→ Objectif :

H1	Diminution générale du nombre de victimes d'accident
Moyens envisageables : interventions sur le comportement des usagers (contrôles de vitesse et du taux d'alcoolémie, formation continue ciblée sur les principales victimes pour les rendre conscientes du danger) ; cellule "vision zéro" au MET	
Acteurs: MET – Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateurs : statistiques d'accidents et part des différents usagers, mesures de vitesses (V85) Valeurs actuelles (1998) : Env. 200 accidents répertoriés avec en % du total des victimes pour la province de Namur (3% tués, 20% blessés graves, 78% blessés légers) V85 sur certains points sensibles : ? Valeurs visés : diminution de 20% du nombre des accidents V85 : -5% par rapport à la valeur actuelle	
Méthode d'évaluation : décompte des statistiques d'accidents	

→ Objectif :

H2	Diminution ciblée et localisée du nombre de victimes d'accident
Moyens envisageables : interventions sur l'environnement routier (aménagement sécuritaire prioritaire des zones à haut risque)	
Acteurs: MET – Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : court terme	
Indicateur : indice d'insécurité Valeur actuelle : 1,5 km de tronçons sont classés zone à haut risque (ZHR) d'après l'indice quinquennal 1994-1998 Valeur visée : disparition des ZHR, résorption des zones rouges sur les graphiques d'analyse spatio-temporelle de l'insécurité	
Méthode d'évaluation :	

4.4 Objectifs de qualité de vie

I Protection contre le bruit

→ Diagnostic :

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Nuisances dues au trafic routier• Nuisances dues aux poids lourds traversant des zones non adaptées et en stationnement nocturne dans les zones résidentielles |
|---|

→ Objectif :

I	Réduire les nuisances sonores liées au trafic
Moyens envisageables : revêtements phono-absorbants, itinéraires, horaires, interdiction du trafic lourd dans les zones d'habitat	
Acteurs: MET – Commune de Sambreville – Transporteurs	
Délais d'intervention : court et moyen terme	
Indicateur : décibels dB(A) sur les points sensibles du réseau routier	
Valeur actuelle : inconnue	
Valeur visée : réduction	
Méthode d'évaluation : mesures dB(A)	

J Protection contre la pollution atmosphérique

→ Diagnostic :

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Centre ville subissant des immissions polluantes |
|--|

→ Objectif :

J	Réduire la détérioration de la qualité de l'air liée au trafic
Moyens envisageables : report modal (cf. objectifs A et B) ; organisation des déplacements motorisés (cf. objectif F1)	
Acteurs: MET – Commune de Sambreville – SNCB – TEC – Port Autonome	
Délais d'intervention : court et moyen terme	
Indicateur : taux des polluants dans l'air (NO _x , CO, SO ₂ , poussières)	
Valeur actuelle : inconnue	
Valeur visée : réduction	
Méthode d'évaluation : mesures de la qualité de l'air	

K Convivialité de l'espace public

→ Diagnostic :

- Des espaces publics souvent peu conviviaux : peu animés, peu esthétiques, dévalorisées par les parkings ou les nuisances de la circulation
- Places souvent très minérales, avec peu de végétation et de mobilier urbain

→ Objectif :

K1	Rendre les espaces publics de l'agglomération à la population
Moyens envisageables : réduction de la circulation, aménagements conviviaux, animations ponctuelles	
Acteurs: MET – Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : court et moyen terme	
Indicateurs : fréquentation par la population, nombre d'espaces réaménagés	

→ Objectif :

K2	Valoriser les centres des villages, favoriser leur autonomie commerciale et de services
Moyens envisageables : rénover les places et la rue principale, modérer le trafic, réduire le stationnement sur les places, aménagements conviviaux, encourager les services et commerces de proximité, animations ponctuelles.	
Acteurs: Commune de Sambreville – acteurs privés – services publics	
Délais d'intervention : court, moyen terme et long terme	
Indicateurs : nombre d'implantations scolaires, d'équipements commerciaux, d'équipements collectifs (poste, sports...), fréquentation par la population Valeur actuelle : nuisances de circulation, problèmes de sécurité, équipement moyen Valeur visée : maintien ou augmentation de l'équipement, convivialité et sécurité des espaces	

→ Objectif :

K3	Réaménagement des grands axes dans les traversées d'habitat
Moyens envisageables : aménagements pour réduire la vitesse des véhicules	
Acteurs: MET – Commune de Sambreville	
Délais d'intervention : court et moyen terme	
Indicateurs : nombre d'accidents, fréquentation par la population	

4.5 Objectifs d'urbanisme et d'aménagement du territoire

L Urbanisme et d'aménagement du territoire

→ Diagnostic :

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Répartition de l'habitat en noyaux urbains et villages qui se rejoignent par l'urbanisation en ruban, avec population stabilisée.• Insertion dans le couloir urbanisé de la Sambre.• Forte présence des zones d'activités industrielles• Distances propices aux modes doux (1 à 2 km) dans les déplacements quotidiens.• Réserves de zones urbanisables (d'habitat) au plan de secteur, potentiellement poursuite de l'étalement.• Villages peu aménagés, avec traversées automobiles facilitées et places-parkings• Une répartition de l'emploi entre les centre-villes et les installations industrielles.• Inadéquation entre les gabarits de voiries et les flux de circulation observés dans une grande partie des cas• Potentiel d'utilisation des quais de la Sambre et de la voie d'eau comme mode de transport |
|---|

→ Objectif :

L1	Mise en valeur des centres, renforcement du bipôle Auvélais-Tamines comme ville de 16.000 habitants (complémentarité des services et offres commerciales ou d'équipements)
Moyens envisageables : projet de ville (démarche participative de dynamisation et de création d'une identité commune), augmentation des aménagements d'espace public valorisant les espaces d'animation commerciale et de patrimoine , renforcement des liaisons entre les deux pôles (bus, RAVeL, train), mise en valeur de l'espace d'entre-deux comme zone de parc et de liaison interne.	
Acteurs: MET – Commune de Sambreville – Province	
Délais d'intervention :court et moyen terme	
Indicateur(s) : nombre et régime des aménagements spécifiques : animation commerciale, fréquentation des équipements, sentiment d'appartenance	
Valeur actuelle : deux centres relativement jaloux nécessitant arbitrage	
Valeur visée : spécialisation relative de chaque centre, complémentarité en vue d'une offre augmentée	

→ Objectif :

L2	Mise en valeur du cadre paysager
Moyens envisageables : aménagement du maillage vert récréatif au départ du RAVeL et des promenades existantes, en collaboration avec les communes voisines.	
Acteurs: MET – Commune de Sambreville –communes voisines - Province	
Délais d'intervention :court et moyen terme	
Indicateur(s) : longueur des itinéraires créés ou aménagés Valeur actuelle : promenades du S.I., RAVeL le long de la Sambre, à compléter Valeur visée : quadrillage de toute la commune, intégrant aussi les sites et monuments classés	

→ Objectif :

L3	Contenir l'étalement urbain, dans l'esprit du développement durable
Moyens envisageables : aménagement du territoire recourant à l'utilisation parcimonieuse du sol, gel des zones d'aménagement différé, normes plus restrictives pour les parcelles d'habitat.	
Acteurs: Commune de Sambreville	
Délais d'intervention :court, moyen terme et long terme	
Indicateur(s) : taille moyenne des parcelles utilisées pour l'habitat (à la baisse) dans les demandes de permis d'urbanisme ou de lotir, nombre de km ² imperméabilisés par an en dehors des zones d'habitat et des zones industrielles existantes (indicateurs à minimiser) Valeur actuelle : à préciser	

→ Objectif :

L4	Traiter les entrées de ville, protéger les zones résidentielles des flux de transit
Moyens envisageables : redistribution et rénovation de l'espace public	
Acteurs: MET – Commune de Sambreville	
Délais d'intervention :court, moyen terme et long terme	
Indicateur(s) : budgets publics consacrés, rénovation privée des constructions riveraines Valeur actuelle : à Tamines, pas de contournement du centre, tout l'axe central est un grand couloir de circulation ; Velaine : route de traversée à déclasser, Auvelais : quartier du Rominet à protéger (notamment) Valeur visée : niveau de nuisances compatible avec agrément de centre commerçant et qualité de zone résidentielle	

5 RECAPITULATION DES OBJECTIFS

A	Augmentation des parts modales des modes de transport qui offrent une alternative à la voiture, notamment sur les trajets domicile – travail et domicile – école
B	Développement des potentialités de transport de marchandises par les voies fluviale et ferrée
C1	Adapter la régulation des carrefours à des traversées aisées
C2	Augmenter les possibilités de traversées piétonnes sur les axes N988 et N930 traversant les centres de Tamines et d'Auvelais
C3	Sécuriser des traversées piétonnes existantes dangereuses (en raison des longueurs, des charges de trafic, du manque de visibilité, des vitesses,...)
C4	Sécuriser les abords des écoles
C5	Améliorer les conditions de mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR)
C6	Valoriser la place du piéton dans les zones à caractère de séjour
C7	Améliorer les conditions de déplacements des piétons et l'agrément des itinéraires
D1	Sécuriser les déplacements à vélo sur les itinéraires de déplacement principaux (grands axes et voiries reliant les entités d'habitat)
D2	Augmenter les possibilités d'itinéraires du cycliste dans la circulation en ville
D3	Augmenter les possibilités de dépôt sécurisé des vélos au centre et autour des principaux sites générateurs de déplacements
D4	Développer un maillage d'itinéraires cyclables superposé à la trame des déplacements motorisés
E1	Augmenter l'offre TEC de manière à séduire les usagers non-captifs
E2	Aménager l'accueil et l'information des usagers
E3	Favoriser les TEC dans la circulation
E4	Augmenter la visibilité des TEC dans la conscience publique
F1	Hiérarchiser le réseau
F2	Assurer le stationnement des habitants
F3	Assurer le stationnement des clients et visiteurs du centre ville
G1	Améliorer les conditions d'accessibilité pour les interventions des véhicules d'urgence
G2	Améliorer les conditions de desserte aux véhicules de livraison pour l'approvisionnement des commerces et aux taxis pour la prise et la dépose de passagers
H1	Diminution générale du nombre de victimes d'accident
H2	Diminution ciblée et localisée du nombre de victimes d'accident
I	Réduire les nuisances sonores liées au trafic

J	Réduire la détérioration de la qualité de l'air liée au trafic
K1	Rendre les espaces publics de l'agglomération à la population
K2	Valoriser les centres des villages, favoriser leur autonomie commerciale et de services
K3	Réaménagement des grands axes dans les traversées d'habitat
L1	Mise en valeur des centres, renforcement du bipôle Auvélais-Tamines comme ville de 16.000 habitants (complémentarité des services et offres commerciales ou d'équipements)
L2	Mise en valeur du cadre paysager
L3	Contenir l'étalement urbain, dans l'esprit du développement durable
L4	Traiter les entrées de ville, protéger les zones résidentielles des flux de transit

6 HIERARCHISATION DES OBJECTIFS SELON LEUR DEGRE DE PRIORITE

L'ordre de priorité dans le traitement des objectifs est défini en trois catégories : un degré de priorité « majeur » pour les objectifs dont la commune veut se charger au plus vite, un degré de priorité « moyen » et enfin un degré de priorité « mineur » pour des objectifs à traiter ultérieurement.

Ces catégories sont différentes des termes d'interventions, qui en fonction des moyens utilisés, nécessitent une mise en place plus ou moins longues, indépendantes des priorités.

Obj.	Concerne	Degré priorité	Court terme	Moyen terme	Long terme
A	Multimodal	Majeur			
B	Trafic marchandises	Mineur			
C1	Piétons	Majeur			
C2	Piétons	Majeur			
C3	Piétons	Majeur			
C4	Piétons	Majeur			
C5	Piétons	Majeur			
C6	Piétons	Mineur			
C7	Piétons	Mineur			
D1	Deux-roues	Majeur			
D2	Deux-roues	Majeur			
D3	Deux-roues	Majeur			
D4	Deux-roues	Majeur			
E1	Transports collectifs	Moyen			
E2	Transports collectifs	Moyen			
E3	Transports collectifs	Moyen			
E4	Transports collectifs	Moyen			
F1	Transports individuels	Majeur			
F2	Transports individuels	Majeur			
F3	Transports individuels	Moyen			
G1	Transports professionnels	Mineur			
G2	Transports professionnels	Mineur			
H1	Sécurité routière	Majeur			
H2	Sécurité routière	Majeur			
I	Bruit	Mineur			
J	Pollution air	Mineur			
K1	Convivialité espace public	Mineur			
K2	Convivialité espace public	Mineur			
K3	Convivialité espace public	Mineur			
L1	Urbanisme	Mineur			
L2	Urbanisme	Mineur			
L3	Urbanisme	Mineur			
L4	Urbanisme	Mineur			

7 REPARTITION SPATIALE DES OBJECTIFS

La figure 2 reprend les objectifs définis précédemment en les localisant dans l'espace communal selon la répartition suivante : centres villes de Tamines et d'Auvelais, centres de villages et entité communale. Certains points particuliers situés sur des axes précis sont identifiés séparément.

Il est évidemment important de considérer les objectifs thématiques par rapport au lieu d'intervention, ceci afin d'adapter l'intervention au type du territoire (urbain, suburbain, villageois, industriel, agricole...) concerné.

Objectifs applicables à toute la commune	Objectifs applicables aux centres (Tamines-Auvelais-Velaine-Moignelée-Keumiée-Falisolle-Arsimont)	Objectifs applicables aux deux centres Tamines et Auvelais	Particularité
A, B, C1, C3, C4, C6, C7, D1, D3, D4, E2, E3, F1, H2, J, L2, L3	I, K1, K2, K3, L4	C2, C5, D2, F2, F3, G2, L1	G1

8 CONFORMITE AVEC LE DEVELOPPEMENT DURABLE

La figure 3 reprend les objectifs définis précédemment en les positionnant selon les trois principes de base du développement durable : économique, écologique et social. Cette démarche permet de vérifier si les objectifs couvrent bien tous les domaines du développement en favorisant d'une manière équilibrée l'économie, l'environnement et la société.

Citec Ingénieurs Conseils
Cooparch - R.U.

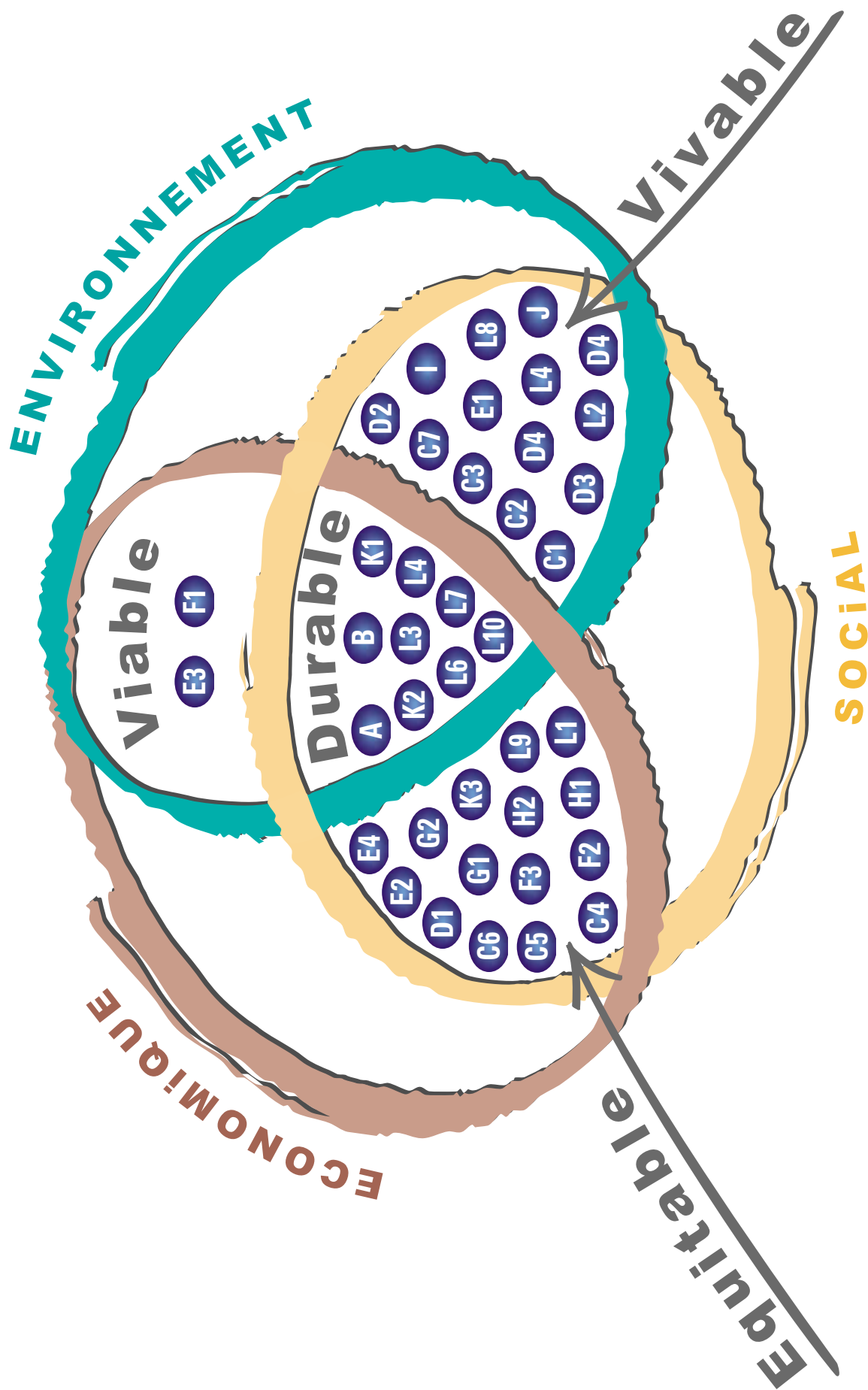


Fig. 3 Les objectifs par rapport au développement durable