



Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports

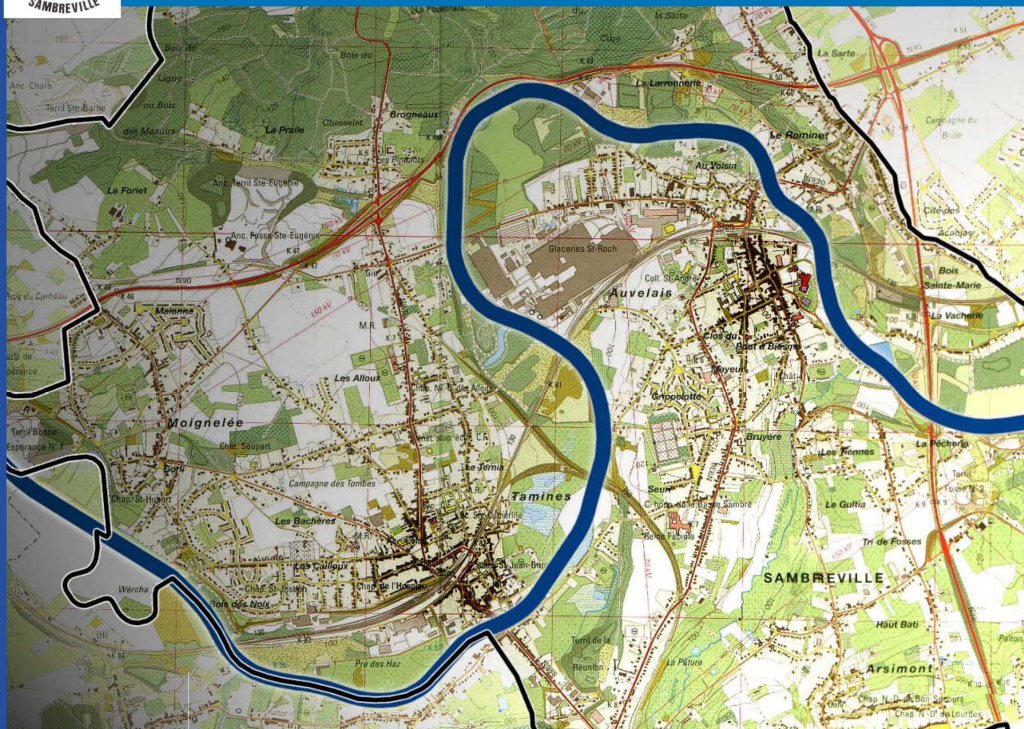
Direction générale des Transports DG3

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

Cahier du MET

Septembre 2004



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

PCM Sambreville: synthèse

Table des matières

1.	<i>Introduction</i>	1
2.	<i>Diagnostic - Etat des lieux</i>	2
3.	<i>Les objectifs à atteindre</i>	17
4.	<i>Les pistes poursuivies</i>	18
5.	<i>Les propositions concertées</i>	24
6.	<i>Stationnement</i>	32
7.	<i>Transports en commun</i>	34
8.	<i>Piétons / deux-roues</i>	36
9.	<i>Propositions dans les centres des villages</i>	39
10.	<i>Mise en œuvre du plan communal de mobilité</i>	42
11.	<i>Conclusion: synthèse et recommandations</i>	44

1. Introduction

Sambreville connaît des problèmes d'engorgement ponctuels sur certains axes en traversée des centres et peu d'investissements ont été entrepris ces dernières années afin d'améliorer les conditions générales de mobilité. Face à l'accroissement de la circulation automobile constatée, il devient nécessaire de repenser de façon globale la mobilité, en cherchant à satisfaire l'ensemble des besoins et des usagers dans une optique de développement durable.

Le PCM constitue également un cadre et une dynamique de l'information, de sensibilisation, de concertation et de coordination des acteurs locaux. Des rapports réciproques entre les trois niveaux d'action Politiques – Techniciens – Citoyens ont été organisés durant l'élaboration du PCM, notamment par l'intermédiaire des médias. Ces rapports ont permis de mettre en œuvre des interactions, qui ont contribué à alimenter les travaux des auteurs de projet. Cette interactivité a été présentée lors des trois phases de l'élaboration du PCM, dont voici le processus :

- Phase I – Etat des lieux et diagnostic de la situation
- Phase II – Définition des objectifs du PCM
- Phase III – Les propositions du PCM (schéma directeur des déplacements et plan d'organisation des déplacements et du stationnement)

Avec le plan communal de mobilité (PCM), Sambreville se dote d'un outil indispensable pour améliorer l'ensemble des déplacements de la commune. En plus de son rôle d'outil de planification, le PCM vise à sensibiliser la population et à intégrer ses attentes. Ainsi, il met l'accent sur les objectifs choisis par les citoyens, à savoir :

- la sécurité,
- l'amélioration de la qualité de vie et
- le développement des modes de proximité (piétons-vélos).



Les objectifs d'un PCM: retrouver un équilibre entre tous les modes de déplacements en matière de mobilité et d'accessibilité, de sécurité routière et de qualité de vie.

Ce document se veut une synthèse des principaux résultats auxquels l'étude, menée entre 2001 et 2003, a abouti. Il les présente sous une forme résumée du rapport final du PCM : tout d'abord une présentation du contexte général de la mobilité à Sambreville avec des éléments de diagnostic et les objectifs poursuivis, puis les pistes de développement, qui donnent un cadre aux interventions étudiées, et enfin le plan multimodal de la commune.

2. Diagnostic - Etat des lieux

a. Une commune multipôlaire

Localisation et accessibilité

A la frontière des provinces du Hainaut et de Namur, sur un axe important Est-Ouest reliant Charleroi-Namur, Sambreville bénéficie d'une position majeure, tant en basse Sambre qu'en Wallonie, notamment par sa bonne accessibilité : desserte autoroutière (E42), ferrovière (dorsale wallonne) et fluviale (Sambre) la reliant aux principales agglomérations. De plus, deux routes importantes à quatre bandes de circulation desservent la commune et permettent l'accès rapide aux pôles principaux : il s'agit de la N98 (pour les flux nord-sud en liaison avec l'autoroute) et de la N90 (pour les flux est-ouest en direction de Charleroi-Namur).

A moins de 30 minutes de deux villes d'importance régionale, Namur et Charleroi, la commune est dans une situation attractive par rapport à ces deux agglomérations, favorisant les échanges entre lieux d'habitat et d'emploi.



figure 1 : périmètre d'étude

Occupation du sol

La commune de Sambreville (3 489 hectares, 27 200 habitants et 7 400 emplois – source : INS au 1^{er} janvier 2000) est constituée d'un ensemble de pôles d'habitat et d'emplois avec notamment deux localités principales centrales : Tamines et Auvelais, cinq villages périphériques (Arsimont, Falisolle, Keumiée, Moignelée et Velaine) et un grand pôle industriel situé à la rue des Glaces Nationales.

La commune est très largement urbanisée. Elle est essentiellement résidentielle au centre, et comporte d'importantes zones industrielles réparties le long de la Sambre. Les zones agricoles sont situées surtout au nord et pour une petite partie également au sud de la commune. 60% des habitants se répartissent entre les communes centrales de Tamines et Auvelais. Ces communes concentrent également 30% des emplois, les autres grandes zones d'activité étant le pôle industriel situé à la rue des Glaces Nationales et les centres commerciaux d'Auvelais et de Tamines.

Il existe cependant encore un potentiel de développement: des zones d'habitat pas encore comblées, des réserves foncières dans les zones industrielles le long de la Sambre, ainsi que des zones d'aménagement différé.

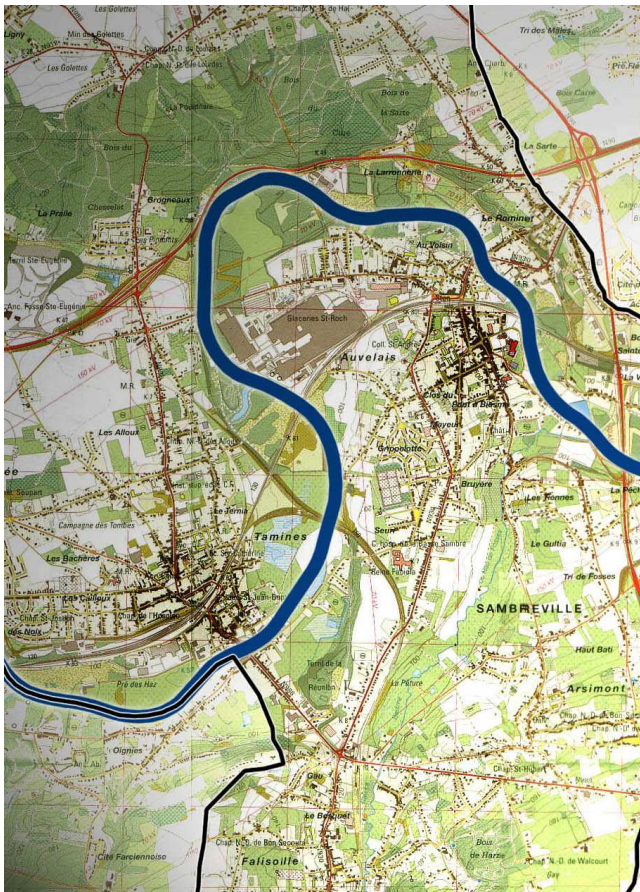


figure 2 : carte de la commune de Sambreville centrée sur les villes d'Auvelais et de Taminés

Relief et coupures

Le relief de la commune de Sambreville est très marqué par la vallée de la Sambre. Celle-ci traverse les secteurs de Moignelée, Taminés et Auvelais d'Ouest en Est, alors que le Nord et le Sud de la commune sont des plateaux.

Pour l'implantation du chemin de fer et de la route N90, c'est le fond de la vallée de la Sambre qui a été choisi. L'autoroute E42/A15 a été construite sur le plateau au nord de la commune. La route N98 est la seule coupure nord-sud.

Contexte socio-économique

Le nombre d'habitants à Sambreville est resté relativement stable depuis 10 ans. La tendance est à un vieillissement de la population.

Avec un taux de 0,28 emploi par habitant, la commune peut assurer seulement une partie des emplois. Une partie des actifs reste tournée vers les grands pôles d'emplois de Charleroi et de Namur, ce qui en matière de mobilité se traduit par des mouvements d'échanges importants entre la commune et l'extérieur.

Avec plus de 10 000 élèves sur la commune, toutes écoles confondues, Sambreville concentre, principalement dans ses deux centres, une population scolaire très importante (supérieure au nombre cumulé d'emplois et habitants dans les centres). Les écoles maternelles et primaires sont réparties entre les principaux villages de la commune, ainsi chaque village possède au moins une école. Les autres établissements sont concentrés dans les centres de Taminés et Auvelais. Cette forte présence scolaire, avec une attraction essentiellement locale, influe fortement sur les données de mobilité.

Le taux de motorisation moyen de la commune (données : INS, 1999) est de 41 véhicules par 100 habitants, soit légèrement inférieur à la moyenne belge (46 véhicules par 100 habitants). Les taux de motorisation les plus élevés se situent en périphérie au sud dans les environs de Bois de Harzée et Arsimont, et au nord de la commune aux environs de Velaine, Beupire. Les taux de motorisation les moins élevés se situent en zone réellement habitée dans les centres d'Auvelais et de Taminés avec un taux de 32 à 34 véhicules pour 100 habitants.

b. Trafic et réseau routier

La commune de Sambreville bénéficie d'un accès direct à l'autoroute E42/A15 qui constitue un axe est-ouest important tant pour la Wallonie que pour les échanges internationaux entre l'Allemagne, la Belgique et la France, et d'un réseau d'axes à grand gabarit constitué par les deux nationales : la N90 et la N98 (2 x 2 bandes) qui forment un réseau d'axes primaires en croix permettant respectivement les liaisons Est-Ouest et Nord-Sud. La circulation sur ces axes à grand gabarit ne pose pas de problèmes de nuisances, mis à part quelques problèmes de sécurité ponctuels, essentiellement au niveau des carrefours.

Les deux principaux axes de liaison et d'accessibilité assurant actuellement l'essentiel des échanges dans la commune et permettant la liaison avec le réseau principal sont la N930 et la N988, traversant respectivement Auvélais et Taminés.

Utilisation actuelle du réseau routier et nuisances

- L'**axe autoroutier** est très chargé avec plus de 68'000 véhicules par jour et avec une forte proportion de poids lourds (25% du trafic). L'autoroute intervient donc dans les mouvements pendulaires vers les grands centres d'emplois et d'habitat.
- Les **axes N90 et N98 à grand gabarit** connaissent une utilisation faible par rapport à leur capacité. Les pointes sont fortement marquées aux heures de pointe, indiquant que ces axes sont en grande partie utilisés par les pendulaires.
- Les **traversées des centres** (par la N930 et surtout la N988) connaissent une très forte utilisation, et constituent les deux axes les plus chargés de la commune (en terme de charge par voie de circulation). Ainsi, chaque jour 18'000 véhicules traversent le centre de Taminés et 13'000 le centre d'Auvélais. Ce trafic est relativement stable durant la journée, ce qui confirme l'utilisation constante de ces voiries pour le trafic d'échange dans la commune et en liaison avec le réseau principal.

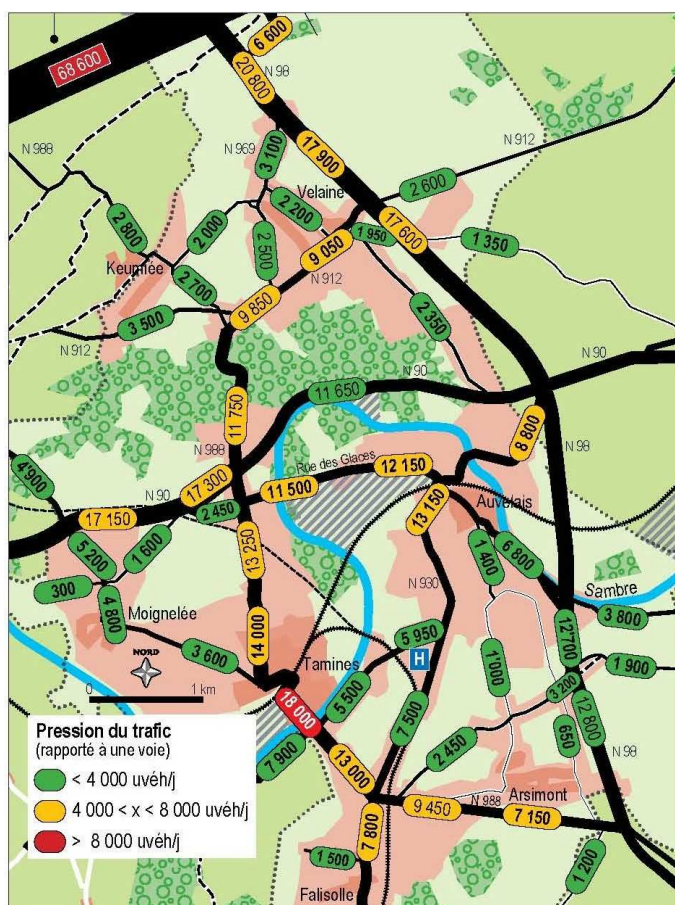


figure 3 : plan de charges journalier (TJOM 2001)

Les conséquences de ces charges de trafic élevées sont des nuisances importantes: encombrement de la voirie, gêne des transports en commun et des usagers vulnérables, dégradation des conditions de sécurité des déplacements doux et de la qualité de vie en général.

Les points problématiques énoncés par la population ou constatés sur le terrain concernent essentiellement les traversées des centres, la proximité des écoles, les carrefours d'intersection sur des axes importants. Il est à noter que l'insécurité perçue concerne avant tout les usagers non motorisés (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes).

La forte utilisation du réseau routier, particulièrement dans les centres, est due à deux causes:

Cause no 1: Utilisation importante des véhicules individuels

L'étude de la mobilité des habitants et employés de la commune montre une forte prépondérance des déplacements en véhicules individuels au détriment des autres modes de transport : 87% des déplacements se font en véhicule individuel (source: étude de la mobilité des habitants et des employés de la commune).

Que ce soit pour se rendre à son lieu d'étude ou à son travail, la voiture reste le mode de déplacement principal.

Cause no 2: Trafic de transit

Le trafic de transit regroupe tous les véhicules qui traversent le centre sans s'arrêter, ni pour les commerces, ni pour les écoles, les gares ou les bureaux. Pour une localité, il représente donc essentiellement des nuisances et de l'encombrement.

A Sambreville, le nombre de véhicule en transit par rapport à la commune est relativement faible: 10% de tous les déplacements liés à la commune (c'est-à-dire traversant ses limites ou circulant à l'intérieur) et est localisé sur les axes principaux.

En revanche, le trafic de transit est très important au niveau des centres. Ainsi, le transit sur la N988 et la N930 représente 45-50% des trajets par rapport au cordon «centres» et génère des nuisances (bruit, pollution, encombrement du centre) pénalisant les activités et la qualité de vie. Il est par ailleurs tout à fait possible de limiter ces nuisances en canalisant ce trafic sur des voiries à grand gabarit telles que la N90 et la N98 qui sont sous-utilisées.

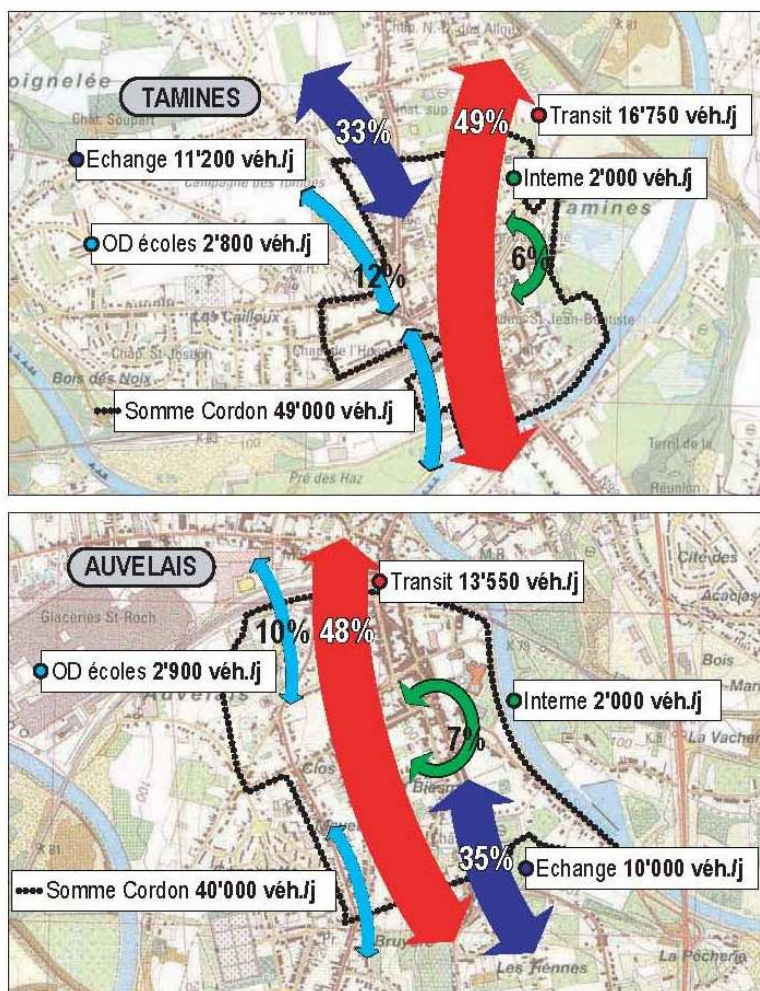


figure 4 : structure du trafic dans les centres de Tamines et d'Auvélais

c. Stationnement : une gestion inexistante

Dans les centres de Tamines et d'Auvélais, l'offre de stationnement à disposition est abondante : 1'250 places pour Tamines et 1'400 places pour Auvélais, soit une offre respective de 37 places pour 100 habitants et emplois et de 48 places pour 100 habitants et emplois.

A part quelques zones bleues très restreintes, le stationnement existant est essentiellement gratuit et sans limitation de durée (plus de 90% des places). Aucune gestion du stationnement n'est donc envisageable et il n'est pas possible de mettre en place une politique d'utilisation rationnelle des places à disposition (par exemple, favoriser les clients des commerces, stationnant durant une courte période au centre, et limiter le stationnement de longue durée, qui consomme une grande partie de l'offre¹).

On remarque également que les places réservées pour handicapés et pour les livraisons sont pratiquement inexistantes.

Tamines

1'250 places de stationnement existent, et ne sont jamais entièrement utilisées (réserve permanente de l'ordre de 200-250 places). Les pointes d'occupation sont relevées le matin entre 9h30 et 12h, à 15h30 (sortie des écoles) et à 18h (achats). Les résidents occupent environ 30% des places (occupation nocturne).

Le stationnement de longue durée (plus de 4h), même s'il ne concerne que 10% des usagers, représente plus du tiers de la consommation de l'offre. A l'inverse 60% des usagers stationnent moins de 1h30 et n'en consomment que 20%.

¹ Par offre, on entend "nombre d'heures x places de stationnement". Par exemple, un parking de 100 places représente sur un jour entier une offre de $100 \times 24 = 2'400$ heures de stationnement par jour

Chaque place accueille en moyenne 4.8 véhicules par jour (= taux de rotation), ce qui représente environ 12'000 mouvements de véhicules par jour générés.

On constate quelques différences entre les zones, avec des pressions plus fortes à certains endroits:

- Les zones bleues proches de la gare et en général tout le secteur des écoles (rue St-Martin, rue du Collège,...) connaissent une pression du stationnement importante (zones saturées entre 9h et 18h). Cette pression est due à la présence cumulée des habitants, des pendulaires et des clients des commerces. Elle est accentuée par une proportion importante d'usagers moyenne et longue durée.
- Le parking de la place Saint-Martin, situé à proximité immédiate, n'est lui jamais saturé (occupation maximale à 15h30 avec 81% et occupation moyenne de 44%). La pointe d'occupation est en partie due aux parents venant rechercher leurs enfants. Les 80% d'usagers restant moins de 1h30 consomment moins de la moitié de l'offre.

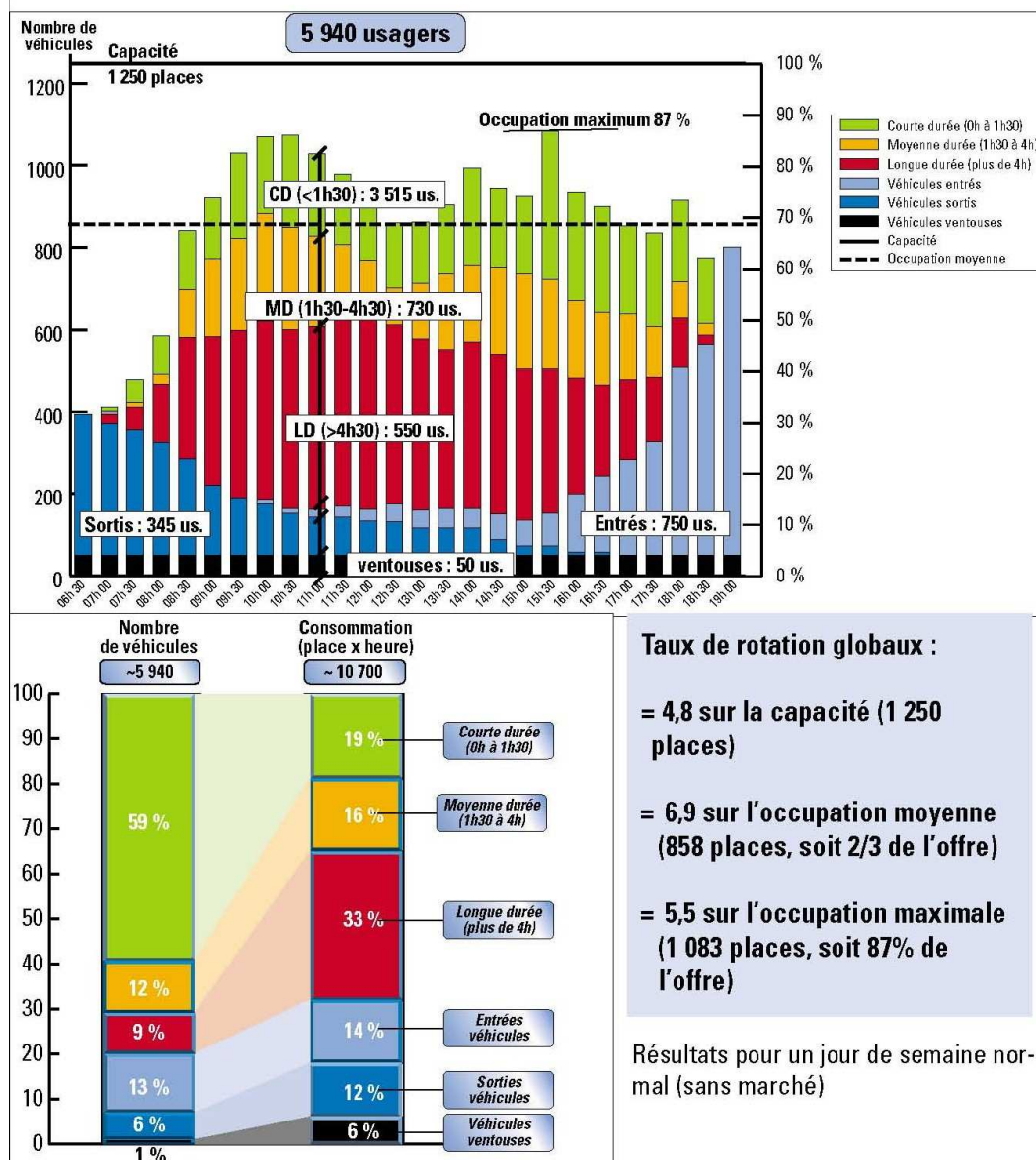


figure 5 : répartition des usagers du stationnement à Tamines

Auvelais

À Auvelais non plus, l'offre totale n'est jamais entièrement utilisée (il existe une réserve importante, de l'ordre de 500 places). La pointe d'occupation la plus forte est située en milieu de matinée (occupation maximale de 70%).

Les relevés font apparaître quelques différences entre les zones:

- le stationnement dans les zones bleues du centre est bien utilisé, avec des pointes liées aux commerces; plus de 80% des usagers stationnent pour une courte durée; 15% des usagers ne respectent pas la durée, et ils consomment plus de 40% de l'offre.
- les zones d'habitat (zone rue de Falisolle) sont sous-utilisées.
- le parking de la place communale d'Auvelais, bien que situé à proximité immédiate des commerces, n'est jamais saturé (quel que soit le moment de la journée, on y trouve au minimum 20% de places libres). 77% des usagers restent moins de 1h30 et consomment 35% de l'offre, soit autant que les 6% d'usagers stationnant plus de 4h.

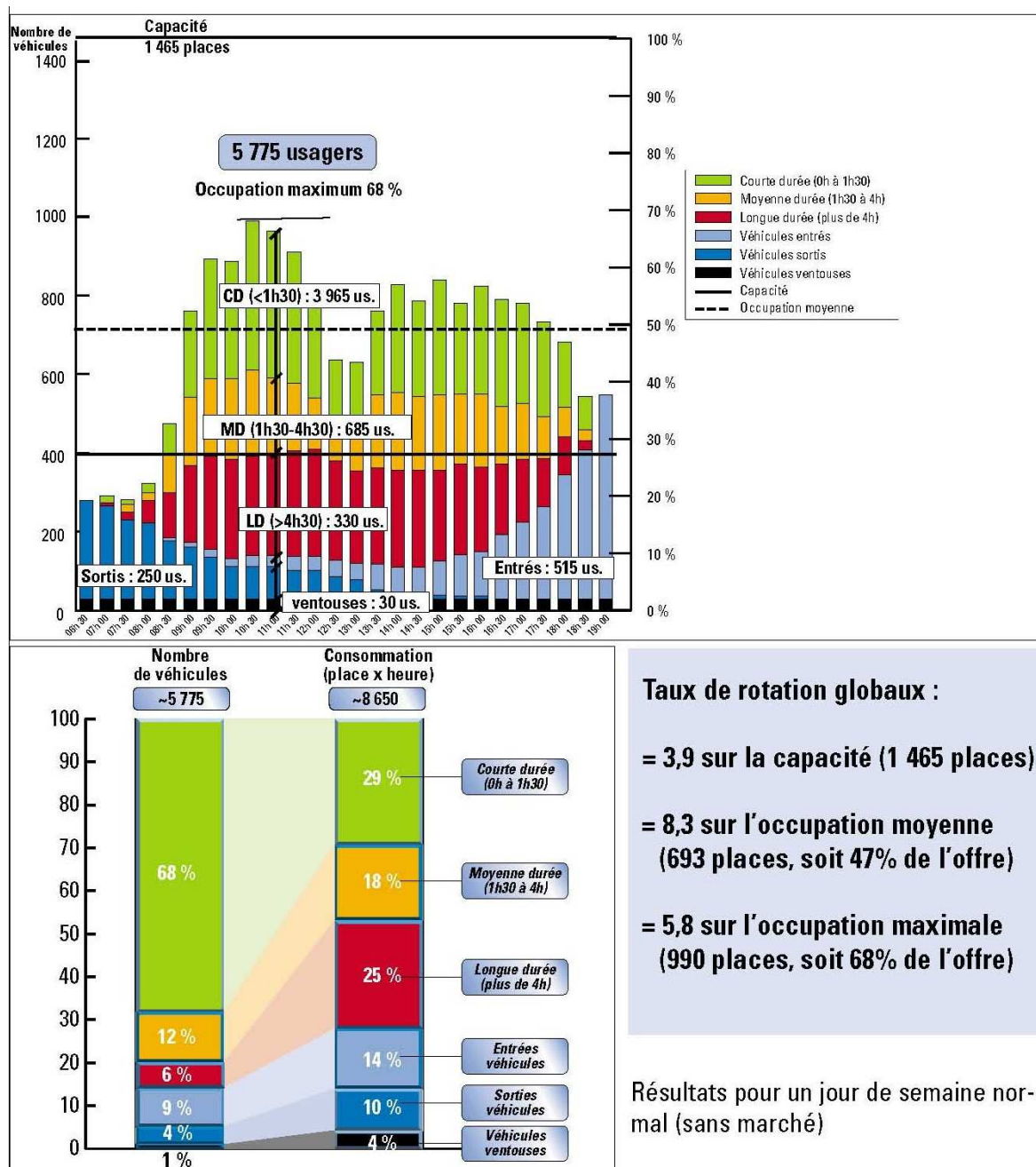


figure 6 : répartition des usagers du stationnement à Auvelais

Conclusions concernant le stationnement

- L'offre en stationnement est importante, et globalement sous-utilisée sur l'ensemble du périmètre du centre (il existe toujours des réserves).
- Le stationnement est inégalement réparti, certaines zones sont souvent saturées alors que d'autres ne le sont jamais.
- Conséquence de la répartition inégale des véhicules, le stationnement illicite est fréquent. Le respect de la réglementation dans les quelques zones bleues est très peu contrôlé.
- Il n'y a pas de places pour les livraisons et trop peu de places pour les deux-roues et les personnes à mobilité réduite.
- L'absence de politique de stationnement aboutit à une mauvaise utilisation des places disponibles: en général le potentiel de l'offre en stationnement est utilisé principalement dans les zones commerçantes et à proximité des écoles, ce qui provoque des situations de congestion de certaines rues faisant croire à une pénurie de places.

Une meilleure répartition du stationnement, même si elle rallonge les distances à pied entre le parking et le lieu de destination, pourrait dissiper cette image et éviter la pression importante des véhicules sur certaines rues. Ceci permettrait d'en améliorer l'aménagement (moins de places de stationnement seraient envisageables, et l'espace ainsi libéré permettrait de réaliser des aménagements pour les piétons ou les deux-roues, par exemple).

La réussite d'une nouvelle répartition du stationnement nécessite une modification des comportements des usagers, habitués à se garer au plus près de leur lieu de destination et une mise en valeur des cheminements piétons, ainsi qu'un traitement des aspects de sécurité et de confort (éclairage, indications,...).

d. Les TEC : une offre mal connue

Desserte et fréquences

La commune est assez bien desservie par les transports en commun : 6 lignes de bus du Tec Namur (lignes 23, 36, 58, 147a, 150, 70) et une ligne du Tec Charleroi (ligne 155/156).

- Le réseau suburbain est constitué principalement par les lignes 155,156, 147a et 58, circulant une fois par heure et permettant les liaisons entre Charleroi et les deux centres principaux de Sambreville et Namur.
- Les autres lignes permettant la desserte des autres villages de la commune ont des cadences plus faibles. A l'intérieur de la commune, la liaison entre ces villages et les deux centres est donc insuffisante.
- Outre les lignes régulières du TEC, il existe plusieurs circuits scolaires desservant la commune avec un bus le matin et un bus le soir, sauf en général le mercredi où il y a un bus à midi.

Cependant, le réseau des bus de la commune souffre d'une mauvaise lisibilité: les itinéraires et horaires ne sont pas clairs pour les personnes n'utilisant pas fréquemment les transports en commun. Les raisons principales sont la complexité des circuits, les diverses variantes d'itinéraires avec un nombre élevé de terminus secondaires et l'absence d'informations aux arrêts (horaires et plans).

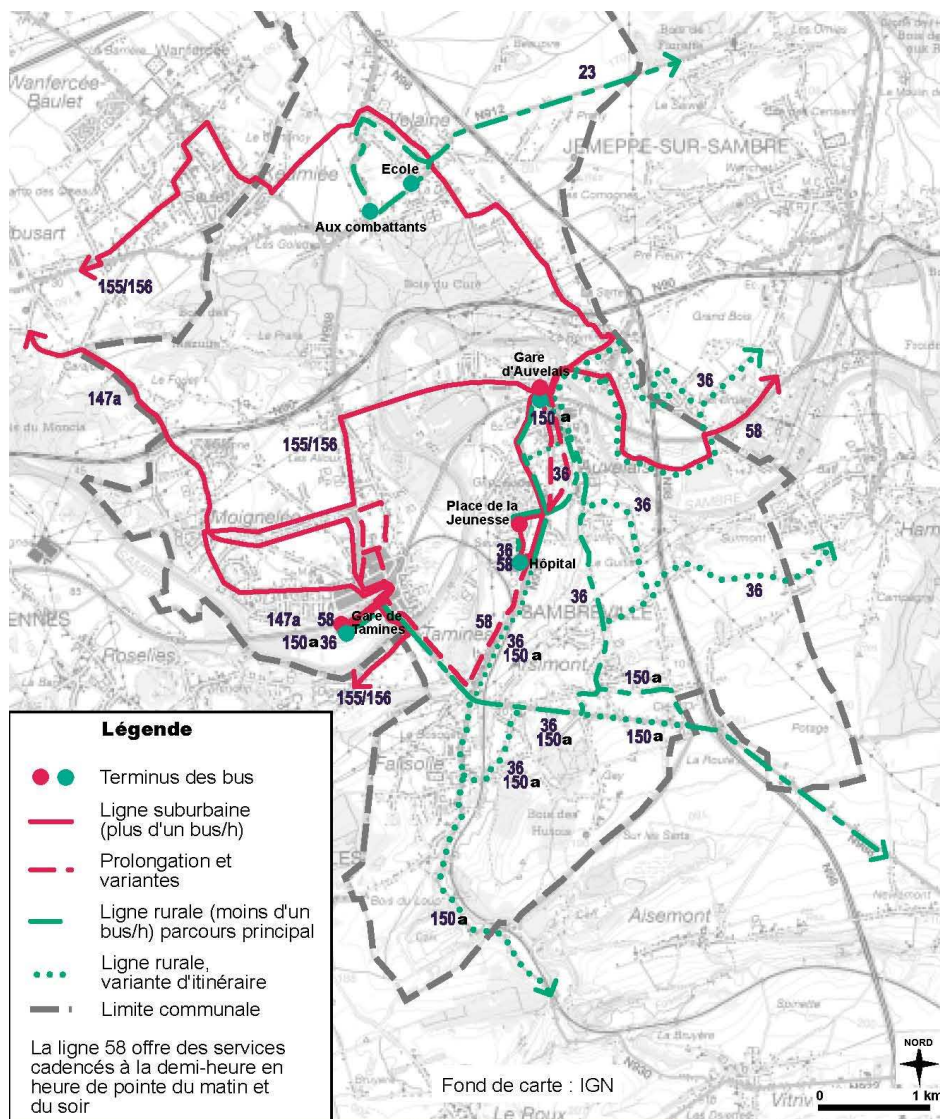


figure 7 : offre de transports publics

Demande

Il y a une très faible utilisation des transports en commun excepté sur certains trajets correspondant aux heures des écoles : part modale de moins de 5% sur l'ensemble des déplacements, avec des taux d'occupation des bus très faibles, entre 5 et 10 personnes par bus.

Les plus grandes fréquentations par jour se situent sur la ligne 147a (ligne la plus utilisée sur Tamines) et sur la ligne 58 (ligne la plus utilisée sur Auvelais). Ces deux lignes font partie de TEC Namur.

Sur la ligne 155/156 (TEC Charleroi), les données sont issues des statistiques d'exploitation concernant le nombre d'abonnements et de tickets. On estime à environ 300 trajets effectués un jour de semaine par sens sur cette ligne en liaison avec Sambreville.

Variation journalière et hebdomadaire des montées-descentes

La plupart des montées et descentes de la journée s'effectuent aux heures de pointe du matin (entre 7h et 8h30) et de l'après-midi (entre 15h30 et 16h30) :

Globalement, entre 40-50% de la demande se situe pendant les 3 heures de pointe de la journée. Les trajets effectués en dehors de ces heures ont une demande très faible (sauf cas particuliers du mercredi ou vendredi ou des motifs de loisirs et d'achats sont plus présents).

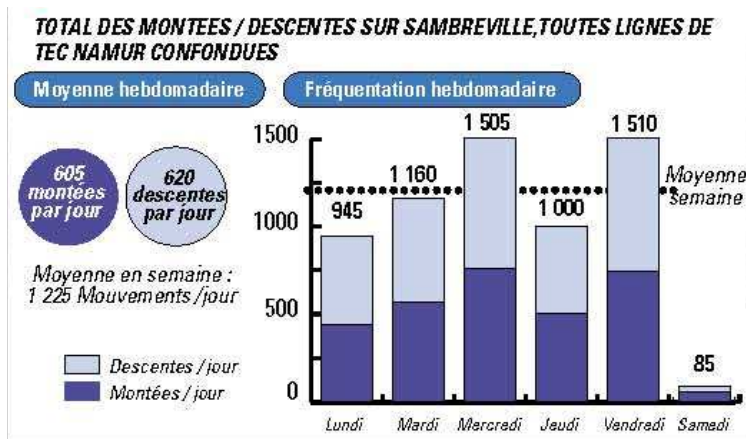


figure 8 : demande de transports publics (montées/descentes sur les lignes du TEC Namur)

Qualité des aménagements pour les TEC

La qualité des aménagements pour les transports collectifs est moyenne.

- L'exploitation des carrefours existante et l'aménagement des voiries n'accordent pas de priorité aux bus, et ne contribuent donc pas à accélérer le service.
- La zone d'attente des bus manque souvent de convivialité. Les bus partent principalement des gares d'Auvelais et de Tamines, où la station de bus est extérieure et ne comprend ni bancs ni abris.
- Comme il n'existe pas d'emplacement dépose-minute devant les gares, la circulation peut être perturbée.
- La signalétique est également insuffisante : la plupart des arrêts sont matérialisés par des poteaux où figurent parfois les horaires, mais aucune indication de l'itinéraire complet des bus.

e. Le train : un mode de déplacement rapide et efficace

Deux gares sont en fonction dans la commune de Sambreville : Tamines et Auvelais. Elles sont situées sur l'axe ferroviaire structurant dit "dorsale wallonne" et sont desservies par plusieurs lignes SNCB avec des fréquences élevées, tant en direction de Namur qu'en direction de Charleroi: la ligne interrégionale IR (18 trains/jours par sens), la ligne intercity IC (18 trains/jours par sens pour Tamines uniquement), les lignes omnibus (18 trains/jours par sens) et les lignes de pointe P (4-5 trains/jours par sens). Tous les jours, respectivement 117 et 83 trains quittent les gares de Tamines et d'Auvelais.

Le train permet de relier rapidement (quelques minutes) et fréquemment (plusieurs fois par heure) ces deux localités, et assure également des liaisons performances avec Namur, Charleroi, Bruxelles, Liège, Anvers et Lille.

Les gares de Tamines et d'Auvelais ont une relativement forte fréquentation (respectivement 2'800 et 1'600 montées + descentes par jour). L'analyse des destinations montre que les destinations principales sont les agglomérations de Namur (47%), de Bruxelles (23%) et de Charleroi (15%).

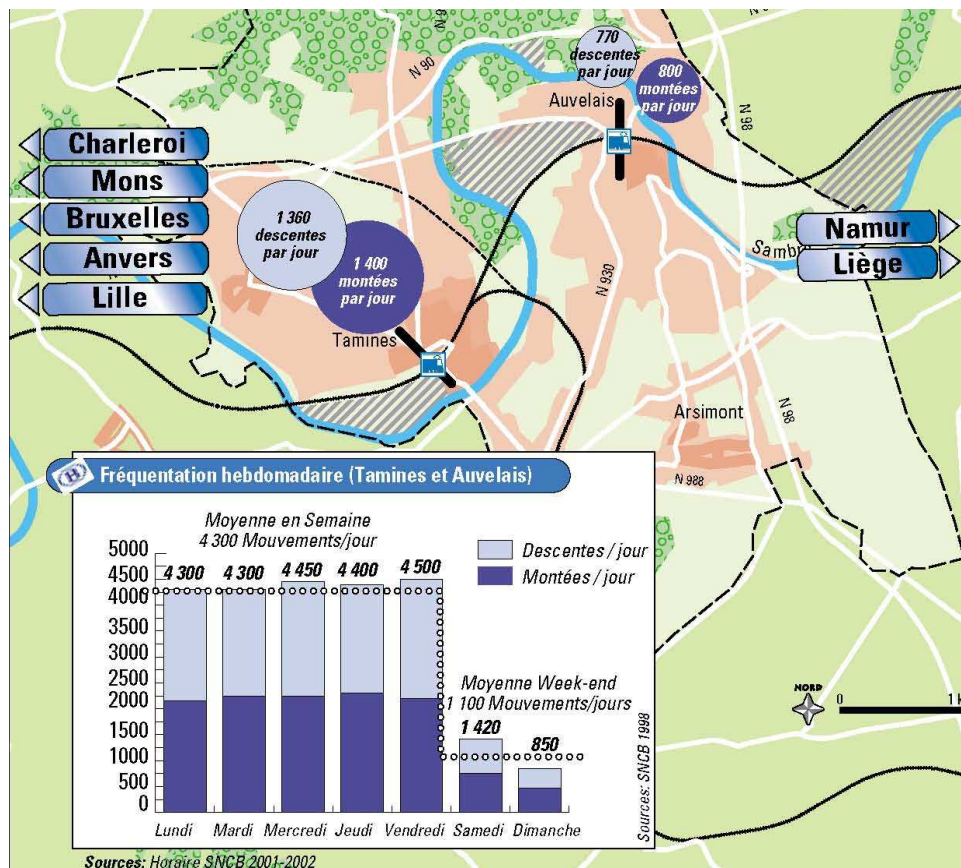


figure 9 : fréquentation passagers sur les gares d'Auvelais et de Tamines (montées/descentes par jour)

f. Le vélo : une mobilité oubliée

Ce mode de transport attractif sur les courtes distances (< 3 km) est tout à fait adapté à la commune pour des déplacements vers les écoles, vers les lieux de travail et de loisirs, notamment en relation avec les centres de Tamines et d'Auvelais.

Cependant, la forte carence actuelle d'aménagements ne permet pas d'assurer la sécurité des cyclistes et de développer ce mode de déplacement.

- Des pistes cyclables existent (notamment sur la N988 et la N90), mais elles sont pénalisées par un mauvais état et des interruptions. Elles ne forment pas un réseau, qui serait pourtant nécessaire pour les liaisons scolaires, entre autres; Il n'existe pas de circuit touristique
- Les parkings à vélos sont également en nombre très faible et de plus sont peu accueillants et peu aménagés (par exemple à la gare d'Auvelais).

En ce qui concerne les projets à court terme, la Ville de Sambreville projette de développer cette mobilité douce, essentiellement pour les déplacements vers les écoles.

Les projets en cours devront permettre de créer un maillage d'itinéraires cyclistes, à l'échelle de la commune, dans des conditions de sécurité et de confort. Etant donné le relief, les distances, la morphologie urbaine et la localisation des pôles d'activités, la commune possède des potentialités très intéressantes pour le développement d'un réseau cyclable utilitaire et de loisirs, malgré quelques contraintes topographiques localisées. Actuellement, la part modale des déplacements à vélo ne représente que 1% du total des déplacements (observation des déplacements sur les ponts de la Sambre).

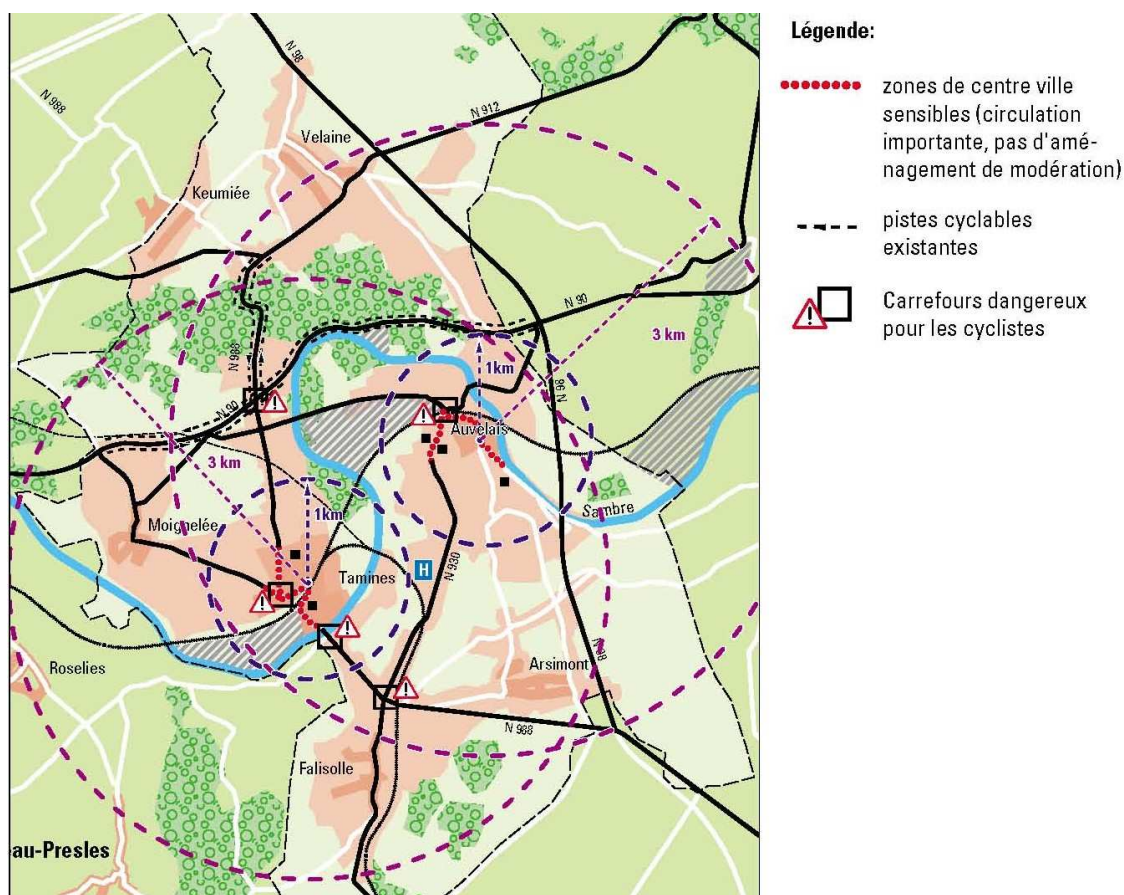


figure 10 : diagnostic deux roues sur la commune

g. Le piéton : le laissé pour compte

Toute personne effectuant un déplacement est à un moment ou un autre un piéton, un usager fragile par rapport aux autres usagers de la route, dont il faut garantir indiscutablement la sécurité.

A Sambreville, les déplacements piétons sont plus nombreux dans les centres-villes de Taminés et d'Auvellais que dans n'importe quelle autre partie en raison de la concentration des activités. Les principaux pôles générateurs de trafic piéton sont les zones commerçantes, les écoles, les marchés (places communale et Saint-Martin), les deux gares, et d'autres équipements publics (sport, culture, ...). Toutefois, les déplacements piétons ne représentent qu'une faible part modale (moins de 5% de tous les déplacements).

Cet état de fait est peut-être influencé par les aménagements piétons existants à Sambreville, dont la qualité est peu satisfaisante:

- Trottoirs sur des artères commerciales trop étroits (inférieurs au minimum de 1,5 m de dégagement)
- Trottoirs et cheminements souvent discontinus et encombrés (par des véhicules en stationnement, du mobilier urbain, des étals et des panneaux publicitaires, etc.), mauvais état général, (revêtement)
- Traversées piétonnes souvent inexistantes ou pénibles à franchir (sans abaissement de trottoirs ou passerelles)
- Manque de passages piétons pour assurer la continuité des itinéraires,
- Nuisances liées à la circulation comme les embouteillages, la pollution atmosphérique, le bruit, etc.

Les personnes à mobilité réduite (PMR), présentant des difficultés de mobilité passagère ou permanente, sont particulièrement gênées par les défauts d'aménagement. La plupart des trottoirs n'ont pas la largeur suffisante pour l'accès à un fauteuil roulant, il existe très peu d'abaissements des trottoirs aux carrefours et traversées, peu de places de parking réservées aux PMR et plusieurs obstacles infranchissables à partir des gares comme les passerelles au-dessus de la voie de Taminés.

C'est notamment aux abords de ces centres que la sécurité et le confort des cheminements devront être traités avec attention et qu'il faudra s'assurer des liaisons entre eux : continuité du cheminement, passages piétons aux carrefours ou sur les tronçons adéquats. A certains points critiques, on doit également envisager des mesures de sécurisation ou de régulation (feux pour piétons).



figure 11 : diagnostic piétons : quelques exemples de cheminements difficiles

h. Trafic lourd

Les principaux pôles générateurs de trafic lourd sont les zones industrielles (Glaces, Tamines, Ham). Elles génèrent également un trafic de personnes, principalement de type "navetteur" (c'est-à-dire les employés des zones), ainsi qu'un trafic de visiteurs pour la zone de Tamines, abritant également des centres commerciaux.

Les itinéraires actuels utilisés par les poids lourds pour se rendre aux zonings industriels de Sambreville ne sont pas toujours adaptés aux conditions de vie locales et créent des nuisances. Pour le zoning de Ham, le MET prévoit de créer un échangeur qui reliera directement la N98 à la rue d'accès et sécurisera la rue de la Vacherie (qui sert de desserte pour la vie locale). L'utilisation principale des voies à 4 bandes (N98 et N90) et l'achalandage par les voies fluviale et ferroviaire sont les deux pistes à développer.

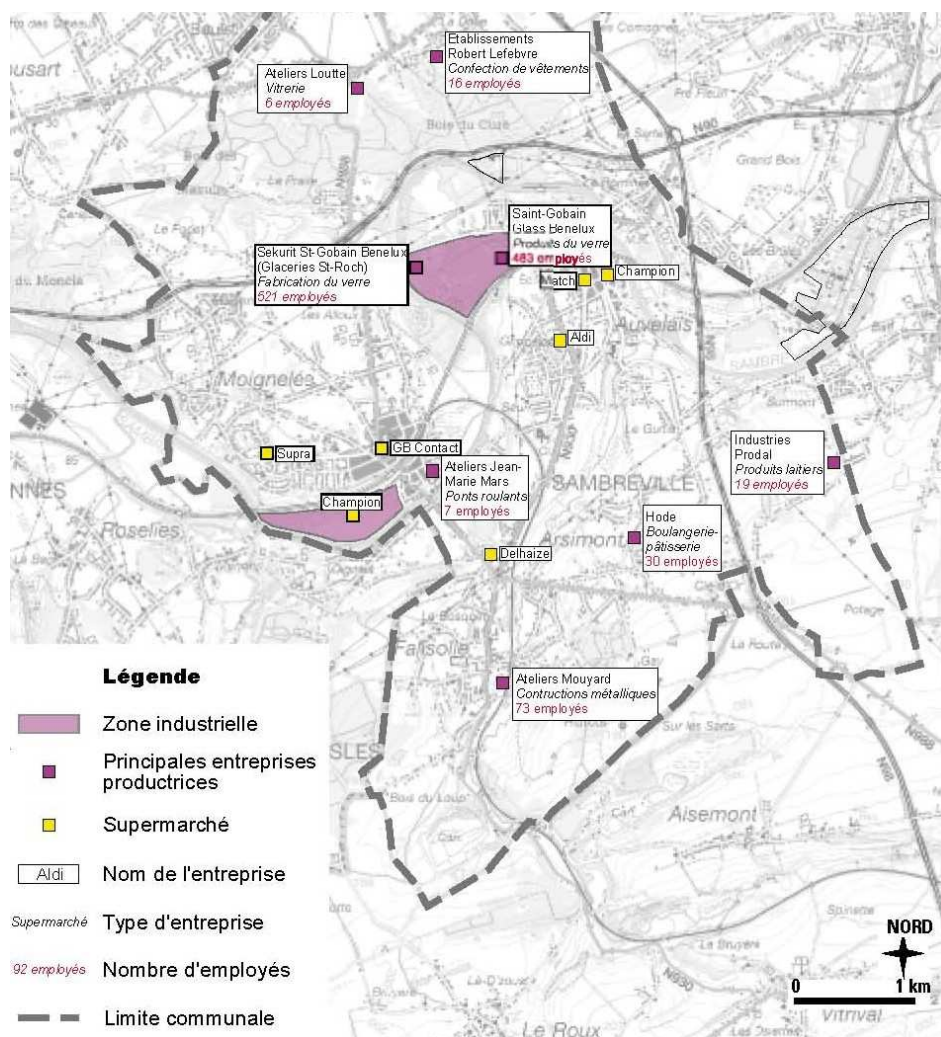


figure 12 : localisation des pôles industriels

Potentialité de développement

Le plan prioritaire concernant les zones d'activités économiques de la commune de Sambreville définit des potentialités de développement sur la commune de Moignelée (lieu du "Terril Bonne Esperance") entre la Sambre et la rue de Farciennes. Une accessibilité directe par la N90 est un atout pour cette zone, moyennant la sécurisation du carrefour avec la route de Farciennes. Les principaux projets sont:

- L'implantation d'une nouvelle surface commerciale de 4 000 m² dans le zoning de Tamines, qui est en cours.
- Un complexe commercial à Auvélais sur la rue Bois-Ste-Marie de 5 ha, faisant l'objet d'une demande de permis d'urbanisme.

Réseaux de transport

- **le réseau routier** : Le moyen de transport utilisé pour la plupart du charroi est le poids lourd (camion de plus de 3,5 tonnes). L'autoroute A15 bordant la commune est un axe principal de passage des poids lourds (17% de la charge de trafic totale).
- **le réseau du chemin de fer** : Le transport par rail dispose d'un potentiel de développement important (en quantité et en qualité) à l'échelle européenne. La dorsale wallonne est aussi un axe majeur de transports de marchandises auquel vient s'ajouter depuis juin 2001 la ligne 147. Ce nouvel axe, prévu uniquement pour le trafic marchandise, verra son exploitation accroître dès fin 2002 avec la terminaison de la ligne Athus-Meuse.
- **le réseau fluvial**: La commune est évidemment tournée sur la Sambre pour le transport par voie fluviale, avec trois ports : celui de Tamines, celui d'Auvelais et celui de Jemeppe le plus important en chargement-déchargement de tonnages. Sambreville voit passer une partie d'un charroi qui pourrait être encore augmenté par le développement des possibilités offertes par ce mode. De plus, la plupart des zonings industriels ont un accès direct au fleuve qui pourrait être aménagé et développé.

3. Les objectifs à atteindre

Pour rappel, les objectifs choisis et hiérarchisés par la population sont les suivants :

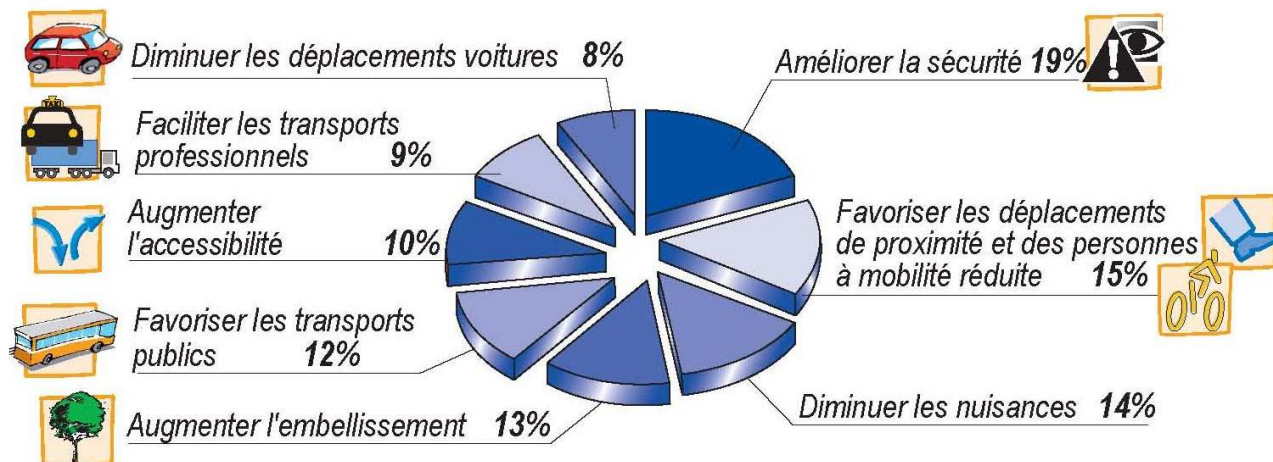


figure 13 : définition des objectifs et classification selon la population

Leurs fonctions s'intègrent à la démarche du plan communal de mobilité (PCM):

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).
- 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

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, ...).

Les objectifs définis précédemment sont localisés principalement dans les centres villes de Taminés et d'Auvellais, ainsi que dans les centres de villages. Certains objectifs s'appliquent à l'ensemble de l'entité communale. Considérer les objectifs thématiques par rapport au lieu d'intervention permet d'adapter l'intervention au type du territoire concerné (urbain, suburbain, villageois, industriel, agricole...).

Les objectifs définis précédemment correspondent aux trois principes de base du développement durable : économique, écologique et social.

4. Les pistes poursuivies

a. Concept pour les transports individuels et le transports marchandises : réorganiser les déplacements en concentrant sur les grands axes

Comme on l'a vu, le trafic de transit cause de nombreuses nuisances par le fait qu'il emprunte en partie les traversées des centres. Une réorganisation de la hiérarchie du réseau est nécessaire afin de favoriser l'utilisation des grands axes (N90 et N98) pour ce trafic.

Cette mesure et les moyens qu'elle nécessite (signalisation, aménagements) répond à la volonté de désengorger les centres d'un trafic non utile et d'y améliorer les conditions de sécurité et la qualité de vie.

Trois scénarios possibles de développement du réseau et de son utilisation ont été étudiés:

1. **Le scénario "au fil de l'eau"** : sans actions envisagées et avec l'accroissement annuel des déplacements motorisés, l'engorgement des centres dans dix ans sera inévitable et les fonctions locales liées à la vie urbaine seront très fortement pénalisées (nuisances, surexploitation du réseau secondaire).
2. **Le scénario "hiérarchisation"** : ce scénario, basé sur la gestion de l'infrastructure existante, consiste à hiérarchiser les voiries, afin de favoriser l'utilisation des axes à grand gabarit (la N90 et la N98) pour la plupart des déplacements (report du trafic de transit et canalisation du trafic d'échange, voire du trafic interne à la commune). Les routes N930 et N988 n'auraient plus qu'un rôle de routes collectrices pour assurer les accès des centres. Parallèlement, des mesures de modération à l'intérieur des centres sont engagées.
3. **Le scénario "nouvelles infrastructures"** : en plus de la hiérarchisation des grands axes, ce scénario mise sur une nouvelle infrastructure contournant Taminés. Cette variante permet de réaliser un réseau concentrique d'axes primaires et une accessibilité adéquate aux centres. Cette nouvelle infrastructure permet d'envisager le report sur les grands axes de la plupart des flux de transit et l'accès direct des centres par un réseau de voies collectrices. Une nouvelle infrastructure nécessite cependant de gros moyens et des contraintes foncières, environnementales et financières importantes. Cette variante peut être une solution de deuxième étape ultérieure pour du long terme selon le développement futur de la commune. De plus, cet axe devrait également s'inscrire comme une possibilité de délestage des voiries sur la commune d'Aiseau-Presles.

Sambreville a l'avantage de bénéficier de la N98 permettant d'assurer les déplacements Nord-Sud et la liaison avec l'autoroute et la N90 pour les déplacements Est-Ouest. Ces deux axes structurants sont tout à fait adaptés pour accueillir l'ensemble des déplacements de transit et de destination de la commune dans des conditions de sécurité et de disponibilité optimale. Seule la liaison entre le Sud de la commune (Falisolle) et l'Ouest (Moignelée et N90 en direction de l'Ouest) est pénalisée par une longueur de trajet augmentée.

Suite à diverses analyses et après validation du comité de pilotage, il a été recommandé en première étape de retenir le scénario "hiérarchisation" qui a l'avantage d'utiliser au mieux le réseau existant et notamment le réseau des routes à grand gabarit, actuellement sous exploité.

Ce scénario permet d'exploiter de façon efficace les axes structurants N90 et N98 et nécessite pour cela d'améliorer leur attractivité. Ces axes devront être aménagés pour assurer de bonnes conditions de sécurité et leur accessibilité devra être performante (sécurisation des carrefours et des intersections, échangeurs).

Le jalonnement, un contrôle des flux aux carrefours stratégiques et des interventions de modération sur les voiries traversant les centres (N988 et N930) seront des mesures annexes pour favoriser l'utilisation des axes principaux.

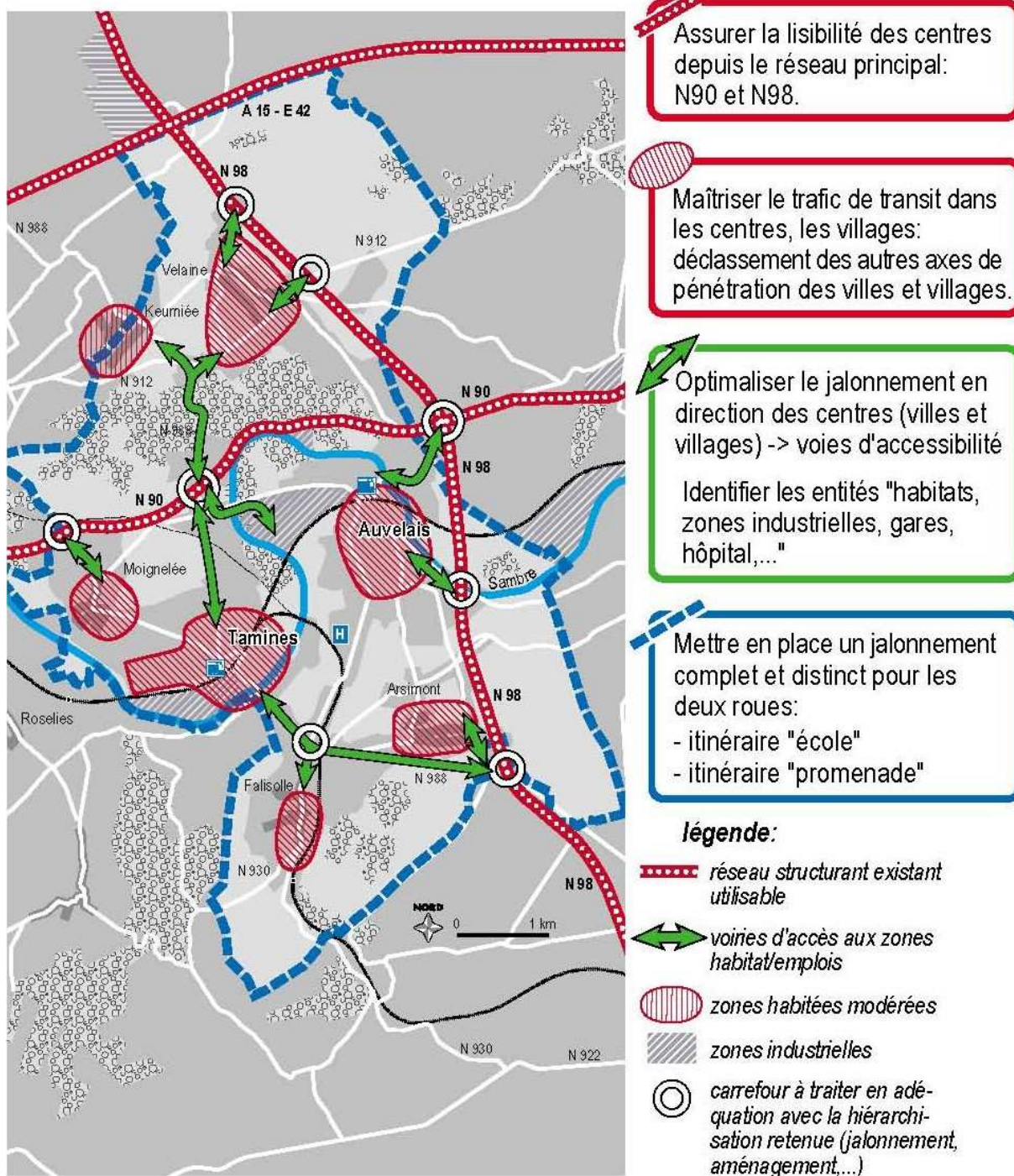


figure 14 : concept d'utilisation des voiries

Concept pour le transport de marchandises

La volonté est identique à celle du concept des transports individuels, à savoir utiliser le réseau structurant formé par les axes N90 et N98 et éviter les traversées des centres. Ce concept doit être encore plus rigoureux pour les poids lourds, d'une part pour protéger les centres d'un trafic souvent source de nuisances et d'insécurité, et d'autre part pour faciliter les conditions de circulation des camions sur des axes adaptés.

Le scénario recommandé est le scénario "**hiérarchisation et protection des centres**": le trafic lourd accède aux zones industrielles par l'utilisation exclusive des axes N98 (directement relié l'autoroute) et N90. L'utilisation de la N988 traversant Velaine et de la N930 traversant Auvélais doit être fortement découragée par la mise en place de mesures de modération, un jalonnement adapté et par une information relayée aux industriels.

L'accès à la zone industrielle de Taminés depuis la sortie de la N90 n'est malheureusement pas amélioré en raison de la nécessité d'utiliser la N988 et de traverser le centre pour y accéder.

Ce concept encourage aussi un développement du transport par rail et par fleuve par la mise en place de plates-formes ferroviaires et fluviales (quai de chargement/déchargement), reliées directement aux axes principaux et aux zones industrielles.

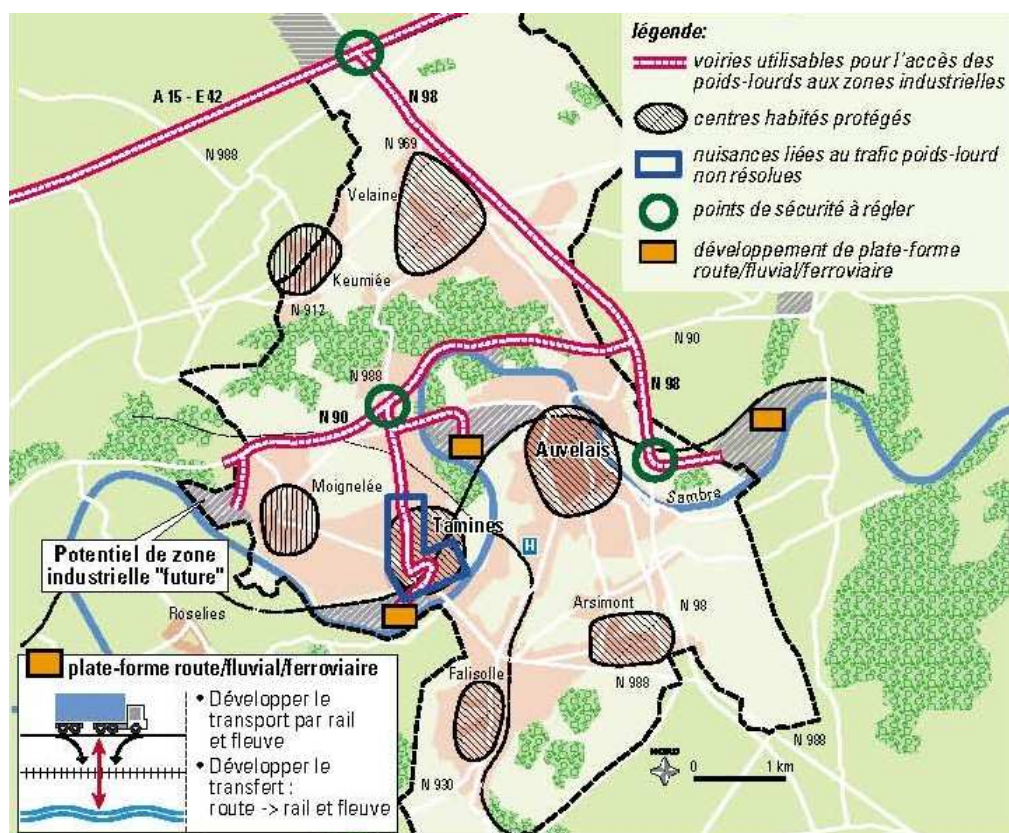


figure 15 : concept pour les poids lourds

b. Développer les alternatives modales

Renforcer le réseau TEC

Plusieurs variantes de concept général de circulation pour les transports en commun ont été étudiées. Elles représentent différents scénarios possibles de restructuration du réseau et de son utilisation :

- **le scénario "statu quo"** avec maintien de l'offre actuelle, qui ne modifie pas les habitudes mais reste peu valorisé et illisible pour les non initiés
- **le scénario "multipôles"** : part d'une restructuration du réseau à partir des deux centres principaux de Tamines et d'Auvellais, qui seraient reliés de façon concentrique aux autres pôles d'habitat et d'emploi. Ce scénario demande de très fortes modifications.
- **le scénario "double boucle"** : ce scénario consiste à relier les différentes zones d'habitat en boucle : une boucle interne sur la zone la plus urbanisée et une boucle externe reliant les villages extérieurs. Ce scénario multiplie les transbordements pour tout usager en liaison avec Tamines et Auvellais ne provenant pas du centre urbanisé.
- **le scénario "boucle urbaine"** propose d'organiser une desserte et fréquence améliorées sur la boucle centrale la plus urbanisée, permettant de desservir ainsi la plupart des pôles d'habitat et d'emploi. Ce scénario est retenu car il a l'avantage de pouvoir s'adapter au réseau existant sans nécessiter de grosses interventions. Il répond bien à la demande en desservant la zone la plus fortement urbanisée. De plus, l'embellissement et la revalorisation d'un certain nombre de places et de rues sont prévus dans les centres villes et villages.

Parallèlement à la restructuration des lignes proposée, des efforts devront être fournis pour renforcer le réseau TEC, favoriser les conditions de circulation des bus et rendre ce mode plus concurrentiel par rapport à la voiture : sites propres, régulation des carrefours afin de leur donner la priorité, interface avec gares et coordination des horaires avec les trains.

Une première phase de restructuration est proposée pour améliorer la lisibilité du réseau par des mesures simples sur les lignes existantes. Le résultat est l'apparition d'une ligne centrale de la commune.

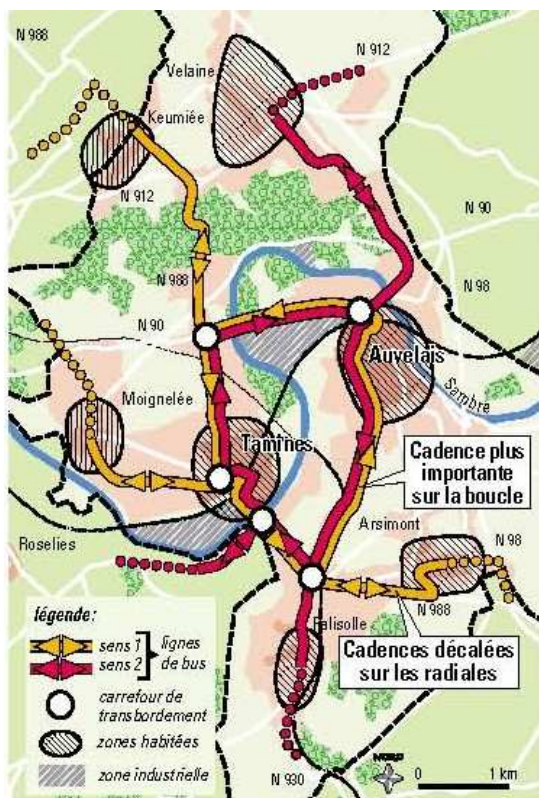


figure 16 : concept pour les déplacements des transports en commun

Favoriser les déplacements à vélo

Pour inciter à l'utilisation du vélo, notamment pour les déplacements vers les écoles, vers les lieux de travail et de loisirs, internes à la commune, le PCM prévoit d'établir un plan directeur deux-roues. Ce document fixe les besoins et les priorités, et s'accompagne de toute une série d'aménagements sécurisés et d'itinéraires cyclables, ainsi que de places de stationnement pour les deux-roues. Trois concepts seront développés: le réseau de proximité, le réseau de loisirs et l'accessibilité des écoles.

Concept du réseau de proximité

Les pôles d'habitat et d'écoles et les zones industrielles doivent être reliés par un maillage direct et continu.

Pour Sambreville, les voiries telles que la N988, la N930, la rue des Glaces et le Ravel le long de la Sambre apparaissent comme les itinéraires les plus directs et évidents (en dehors des contraintes telles que la topographie ou le gabarit). Ces voiries sont aussi celles traversant les centres et celles sur lesquelles se concentrent tous les autres flux : trafic non négligeable, fort flux piétons dans les centres, etc.

Les voiries à grand gabarit telles que la N90 et N98 ne constituent pas les itinéraires principaux deux-roues les plus directs pour relier les pôles de la commune. Même si leur gabarit et configuration permettraient assez facilement d'aménager des pistes cyclables dans chaque sens, de créer des itinéraires continus sur une grande longueur offrant ainsi des possibilités de liaison intercommunale, ces itinéraires ne sont pas attractifs pour les deux-roues. Ils sont en effet non valorisés, insécurisants, avec de fortes nuisances dues au trafic. Si ces itinéraires sont retenus, les conditions de sécurité doivent être impérativement mises en place: séparation physiques des pistes, largeur suffisante et sécurisation des accès aux carrefours.

Concept du réseau de loisirs

Ce concept repose principalement sur l'identification des pôles d'intérêt touristique de la commune, puis par un jalonnement d'itinéraires de loisirs sur des voiries à très faible trafic du type Ravel, chemins de desserte et de campagne. L'élaboration du concept de ce réseau ne constitue pas une priorité dans le cadre de cette étude.

Concept d'accessibilité des écoles

Aux abords des écoles, ce concept vise à sécuriser les déplacements et favoriser une accessibilité par les modes doux, notamment par des mesures de modération du trafic.

Des mesures doivent également être prises pour éviter les nuisances liées à la dépose-reprise des enfants devant l'école. De plus, les écoles doivent être équipées de parcs de stationnement deux-roues sécurisés.

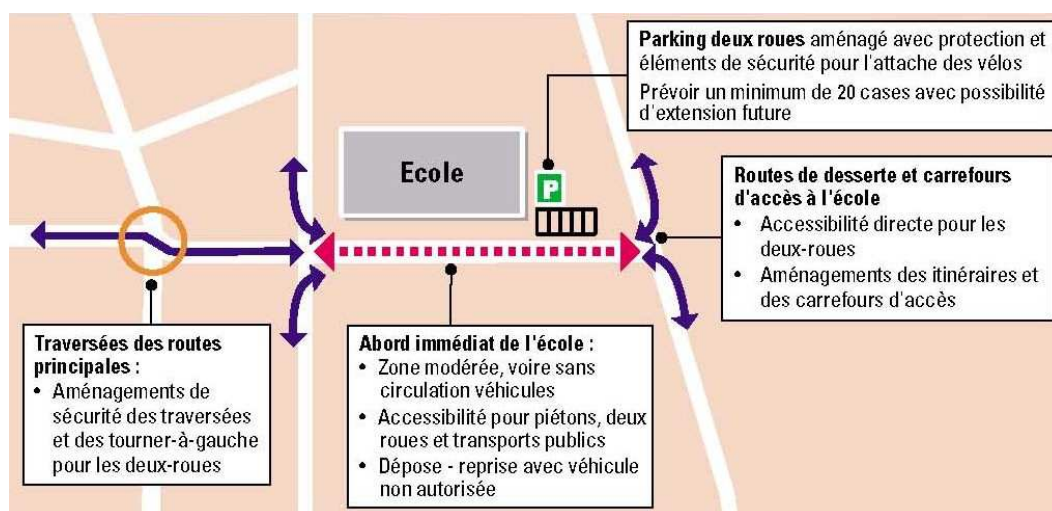


figure 17 : concept d'accessibilité pour les deux roues

Sécurité des piétons et embellissement

Une des priorités du PCM est de sécuriser les déplacements des usagers les plus faibles, à savoir les piétons et les PMR, surtout dans les centres villes et les traversées de village, en agissant tant sur la modération des vitesses que sur des améliorations des traversées et cheminements.

De plus, l'embellissement et la revalorisation d'un certain nombre de places publiques et de rues sont prévus dans les centres villes et villages. Ils améliorent le cadre de vie et encouragent la mobilité piétonne.

Le concept de déplacement pour les piétons prévoit :

- Le renforcement de l'unité des centres et l'amélioration de l'accessibilité en diminuant les effets de coupure que peuvent représenter certains axes routiers, voies ferrées, ponts
- Une meilleure prise en compte du piéton dans les villes et centres secondaires par une amélioration de la continuité des itinéraires (sécurité et confort) et par l'amélioration de l'aménagement de l'environnement urbain (embellissement d'espaces urbains)
- La valorisation de la marche auprès du public

Conclusions: concept multimodal

La synthèse de l'ensemble des propositions retenues constitue un concept global intégrant les différents modes de déplacement. Il est basé sur la cohérence des différentes interventions et des différents domaines: gestion des circulations, politique territoriale, politique de stationnement, aménagement du territoire, développement durable,...

Ce concept multimodal s'appuie sur:

- **La valorisation de l'offre routière constituée par les grands axes** : l'autoroute et les deux RGG (routes à grand gabarit) : la N98 et la N90
Le jalonnement, la sécurité apportée à ces axes ainsi qu'aux carrefours d'accès doivent permettre leur utilisation maximale pour l'essentiel des déplacements de la commune.
- **Un réseau de bus fort**, desservant de façon plus efficace et plus lisible les zones urbaines denses de la commune.
Une restructuration relativement légère du réseau et des aménagements permettant une meilleure prise en compte des bus (sites propres et régulation) sont envisagés.
- **Les mesures d'accompagnement, de modération et de sécurisation** sur les routes secondaires et notamment dans les centres villes et les centres de localités.
Ces mesures permettront de redonner sa place à la sécurité, à la réappropriation des centres par les habitants, à l'embellissement des centres, à la valorisation de l'usage des modes doux.
- **La mise en place d'une politique de stationnement** dans les deux centres de Tamines et d'Auvelais
Une gestion adaptée du stationnement associée à un contrôle efficace permettront une utilisation plus rationnelle de l'offre existante en répartissant mieux les utilisateurs entre les stationnements et en favorisant la clientèle dans les zones commerçantes et les habitants.
- le développement de **points d'échange intermodaux** (parking d'échange : P+R)
Pour le moment, au vu de la taille de la commune, ces parkings seront localisés à proximité des gares SNCB de Tamines et d'Auvelais pour les navetteurs usagers du train. Dans le futur, avec le développement des TEC et de l'offre cyclable, d'autres points d'échange intermodaux de capacité modeste pourraient être localisés sur des carrefours stratégiques tels que le carrefour N988/N930 (F.-Dive/ av. des Français) ou le carrefour giratoire rue des Glaces/ rue de Velaine.

5. Les propositions concertées

Le PCM de Sambreville, représente un ensemble de mesures coordonnées s'inscrivant dans une démarche globale et évolutive. Les propositions ont en effet été présentées à la population, discutées en comité technique et avec les échevins afin de trouver une solution consensuelle.

a. Outils et mesures utilisés

Les mesures sont de deux types et ont des impacts différents pour atteindre les objectifs de limitation de transit et de modération :

- **Mesures de modification de schéma de circulation**

Les modifications dans le schéma de circulation constituent des mesures permettant souvent efficacement de maîtriser, voire de supprimer un transit non désiré. Cependant, ces mesures sont souvent contraignantes et impopulaires puisqu'elles ont aussi des incidences sur les déplacements des habitants. Des campagnes d'information mettant en avant les avantages de telles mesures devraient être envisagées.

- **Mesures de modération de la circulation**

Ces mesures sont souvent ponctuelles et d'un caractère modérateur et incitatif: les actions portent essentiellement sur les vitesses mais ne modifient pas les itinéraires. Ces actions peuvent être des mesures d'aménagement (éléments physiques), des mesures de signalisation ou des mesures de réglementation (changement de statut de rues).

b. Hiérarchie future du réseau routier

La **hiérarchie voulue du réseau routier**, conformément au concept multimodal recherché, prévoit :

- L'**axe autoroutier** au nord de la commune avec des carrefours d'accès sécurisés, facilitant les échanges entre les bretelles d'autoroutes et la N98.
- Le **réseau principal**, formé par les axes à grand gabarit : la N98 et la N90, qui, en forme de croix, permettent d'assurer l'ensemble des déplacements sur la commune (transit et échange) :
- Le **réseau secondaire**, formé par la N988, la N930 et la rue des Glaces, chargées de reprendre le trafic d'échange et de relier le réseau primaire aux centres.
- Le **réseau de collecte**, formé de quelques axes intermédiaires (comme la rue d'Oignies, la rue J. J. Merlot, la rue des Bachères,...), assurant aussi un rôle d'accès aux zones urbanisées
- Le **réseau de desserte** comprenant la totalité des petites rues desservant les quartiers d'habitation

Les **avantages** apportés par cette hiérarchisation sont les suivants :

- Les centres-villes et centres de villages sont protégés d'un trafic inutile (transit essentiellement).
- Le déclassement de la N969 traversant Velaine et de la N930 traversant Falisolle (c'est-à-dire la réduction de leur rôle dans la hiérarchie du réseau) et leur modération permettent de diminuer les nuisances et l'insécurité provoquées par les charges de trafic et les vitesses liées au passage des véhicules et des poids lourds.
- L'allègement des charges à l'intérieur des centres permet d'envisager des aménagements en faveur des bus, des piétons et des deux-roues.

c. Plan de déplacement de Tamines

Une génération de variantes a été effectuée pour le centre de Tamines. Les différentes variantes suggéraient des moyens d'interventions donnant une priorité croissante à la fonction piétonisation et aménagement. Parallèlement l'impact en terme d'accessibilité et de modifications sur les circulations est croissant également.

Le choix de la variante finale retenue est l'aboutissement d'un processus d'évaluation évolutif faisant suite au travail du comité technique, à la démarche de concertation auprès du public (séances d'informations publiques de février 2003) et aux volontés communales. Les échevins se sont alors prononcés en faveur de la variante préconisant une boucle à sens unique sur les rues de la Station, Victor Lagneau, Pré des Haz.

Les principales mesures prévues concernent la circulation, l'aménagement et la sécurité.

Mesures de circulation

Des actions de **modification de schéma de circulation** ont été proposées afin d'agir plus directement sur le transit et de revaloriser l'axe central commerçant de la rue de la Station :

- **Boucle de circulation à sens unique** sur les rues suivantes : la rue de la Station (sens unique sud->nord), la rue Victor Lagneau, la rue Pré-des-Haz et la rue des Prairies. Cela permet un gain d'espace pour les piétons ou éventuellement du stationnement. Le choix est de maintenir le sens montant sur la rue de la Station celui-ci pouvant être contrôlé par les carrefours à feux en amont (carrefour N930/N988 et carrefour au pont de Tamines). Le sens descendant en revanche sera détourné par la rue Pré-des Haz au travers de la zone industrielle. Les deux carrefours : V. Lagneau/Station et Prairies/Station sont simplifiés. En revanche l'ensemble des flux d'accès à la gare s'effectue par le carrefour Station/V. Lagneau
- **Fermetures locales devant les écoles** : un petit tronçon de la rue du Collège devant l'école St-Jean Baptiste et la rue de l'Enseignement devant les deux écoles sont fermés aux véhicules. Le gain piétons pour les écoliers est très important. Des zones de dépose-minute à proximité sont prévues pour les parents avec des cheminements piétons directs sécurisés. Ces mesures, liées aux écoles et ponctuelles, devront être analysées et évaluées en concertation avec les écoles concernées et dans le cadre d'un plan de déplacements des écoles.
- **Modification de sens de circulation** : la rue du Collège mise à sens unique est inversée, de même que la rue St-Jean Baptiste afin d'assurer la desserte du quartier et la liaison avec la place St-Martin.
- Mise en place des **propositions d'amélioration des TEC** : introduction de voies bus aux carrefours à feux et système de régulation de ceux-ci permettant d'accorder la priorité aux bus.
- **Aménagement de carrefours** pour marquer les portes d'entrée, améliorer les traversées piétonnes et renforcer la sécurité : des ronds points sont envisagés.
- **Politique de stationnement** des centres favorisant le stationnement de courte durée sur les rues commerçantes avec un contrôle pour le respect des durées et éviter le stationnement illicite souvent dangereux pour les piétons

La mise en place de ce schéma de circulation nécessite quelques adaptations pour satisfaire les conditions de sécurité et de faisabilité satisfaisant pour l'ensemble des flux :

- la rue V. Lagneau devant la gare et le carrefour avec la rue de la Station qui deviendra le carrefour d'accès principal à la gare. La zone devant la gare devra notamment permettre la mixité des flux dans de bonnes conditions de sécurité et d'organisation, sans gêner l'accès au parking. Une possibilité de contre sens bus sur Victor Lagneau devra être envisagée
- la mise à sens unique sur Pré des Haz et Prairies permet d'envisager un gain d'espace pour l'aménagement de trottoirs et de stationnement. Afin d'éviter des vitesses importantes souvent constatées dans les rues à sens uniques à gabarit confortables et rectilignes, des aménagements de modération devront être envisagés.

Mesures de modération et de sécurisation

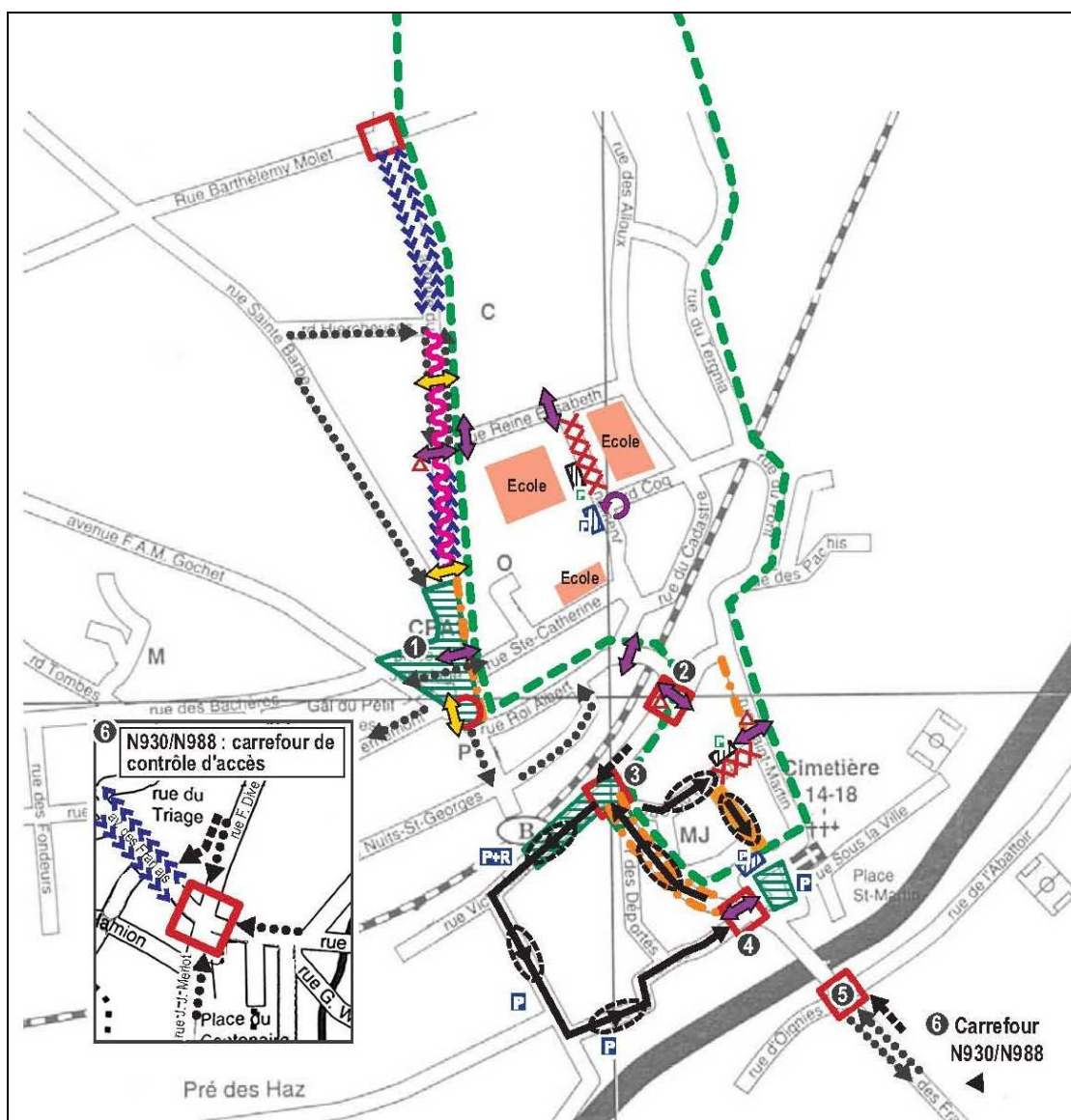
Des mesures de modération sont proposées à l'intérieur du centre et sur l'axe traversant (rue Roosevelt - Albert 1^{er} – de la Station) avec des mesures ponctuelles d'aménagement et de marquage permettant déjà un gain de sécurité:

- **Mesures de réglementation** : l'introduction de zones 30 km/h dans les quartiers résidentiels et d'école, l'introduction de rues 20 km/h où la priorité piétonne est renforcée et la mixité des flux acceptée : cas de la rue St-Jean Baptiste en liaison avec l'école, possibilité de réduction ponctuelle des vitesses au droit des écoles pour y sécuriser les traversées piétonnes (kit école).
- Introduction de pistes et de bandes cyclables et de nouveaux passages piétons sécurisés,
- Réaménagement du carrefour Albert 1^{er}/ rue 22 août avec sécurisation de la traversée piétonne
- Réaménagement de la rue Roosevelt avec des passages piétons sécurisés (îlots) et un mini giratoire au carrefour Roosevelt/Gochet

Mesures d'aménagement et d'embellissement

Dans le but de revaloriser certains espaces publics et de leur redonner un caractère de lieu de vie et de rencontre

- Réaménagement de la place St-Martin : revaloriser l'espace public, accueil du marché, arborisation, réorganisation du parking et de la circulation et organisation d'une dépose-minute pour l'école St-Jean Baptiste directement relié au cheminement sur la rue St-Jean Baptiste mise en rue résidentielle.
- Traitement devant la gare de Taminés et de la rue Victor Lagneau
- Réaménagement du secteur de la place du Jumelage devant l'ancien hôtel de ville: revalorisation, récupération d'espace piéton au carrefour devant l'ancien hôtel de ville et le long de la rue, liaison cyclable et introduction d'un rond-point sur Roosevelt.



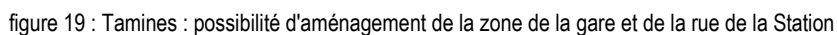
Aménagement

- espace à valoriser
- amélioration du cheminement piéton
- amélioration d'ensemble du carrefour (aménagement et/ou régulation, prise en compte des TC, piétons, 2 roues)
- introduction d'un giratoire
- zone de dépose-reprise liée à l'école
- parking deux-roues
- secteurs d'aménagements traités (voir chapitre 7)

Mesures de circulation

- aménagement de modération pour les TI
- introduction d'une (de) zone(s) 30
- rue résidentielle
- mise à sens unique de la rue
- rue fermée à la circulation
- nouvelles traversées piétonnes
- sécurisation des traversées piétonnes existantes
- kit école
- introduction de voies bus ou de faveurs
- introduction d'aménagement cyclables (pistes/bandes/contresens)
- introduction d'aménagement cyclables en chevrons
- organisation du rebroussement

figure 18 : plan des déplacements de Tamines : propositions



d. Plan de déplacements d'Auvelais

Comme pour le plan de déplacement de Tamines, celui d'Auvelais a fait l'objet d'une génération de variantes, d'une évaluation et d'une enquête publique. Le plan retenu est basé sur les volontés des différents acteurs (comité technique, population, commune). Les échevins se sont prononcés en faveur de la variante qui préconise des aménagements de modérations, d'amélioration des modes doux et d'embellissement avec le maintien du schéma de circulation dans Auvelais mais avec quelques modifications ponctuelles de statut.

Les principales mesures en résultant concernent essentiellement l'aménagement et la sécurité :

Mesures de circulation

- Maintien du schéma de circulation actuel avec renforcement de la sécurité piétonne et des déplacements deux-roues dans le centre : par l'introduction de semi-piétonnier sur la rue du Centre, d'un aménagement devant la gare, d'élargissement de trottoirs dans l'av. de la Libération et par l'introduction de contre sens cyclables.
- Modification du carrefour à feux sur Romedenne en rond point : aménagement envisageable à plus long terme mais nécessitant une étude de détail et un projet d'aménagement d'ensemble de la rue Romedenne.

Mesures de modération et de sécurisation

Des mesures ponctuelles d'aménagement et de marquage permettant déjà un gain de sécurité et de modération sont proposées.

- Elargissement des trottoirs sur l'av. de la Libération et la rue des Deux Auvelais avec des gabarits de circulation réduits
- Mise en place d'une zone 30 km/h dans le quartier du centre
- Réaménagement du carrefour de la fourche Pont Ste-Maxence en mini giratoire comme porte d'entrée de la zone 30
- Elargissement des trottoirs de la rue du Dr Romedenne entre le carrefour à feux et la rue des Glaces
- Mise en place d'un carrefour à feux à la rue du Comté/ rue Saint-Sang (N930)
- Modération du trafic par des rétrécissements latéraux et des aménagements (revêtements,...)
- Introduction de pistes et de bandes cyclables et de nouveaux passages piétons sécurisés
- Sécurisation de passages piétons existants : sécurisation des traversées piétonnes devant les écoles et organisation de la dépose-minute dans de bonnes conditions de sécurité
- Sécurisation des carrefours

Mesures d'aménagement et d'embellissement

Dans le but de revaloriser certains espaces publics et de leur redonner un caractère de lieu de vie et de rencontre

- Réaménagement de la place communale
- Réaménagement devant la gare favorisant les mouvements piétons
- Réaménagement du secteur de la rue Romedenne

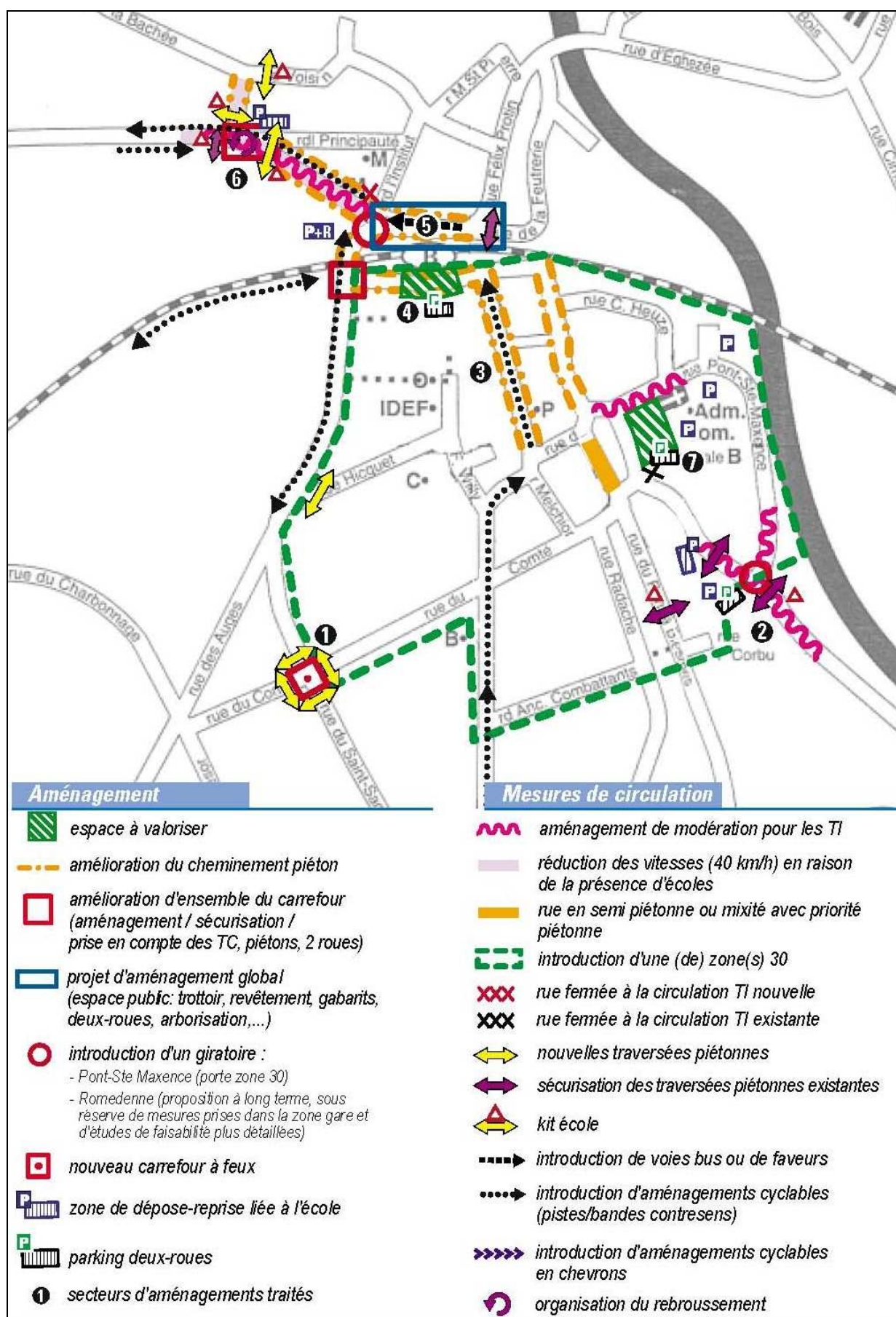


figure 21 : plan des déplacements d'Auvélais : propositions



figure 22 : Auvelais : esquisses d'aménagement de la rue Romedenne et de la zone devant la gare

6. Stationnement

La mise en place d'une politique de stationnement doit tenir compte des deux moyens d'action à disposition :

- **Action sur la quantité** : la variable est l'offre en terme de nombre de places de stationnement physiques à disposition.
- **Action sur la gestion** : la variable est l'offre en terme d'occupation et de consommation des places par les usagers, cette variable peut se définir par le taux de rotation des places.

La politique de stationnement recommandée cherche à satisfaire les différents usagers et à améliorer leur répartition dans les centres. En effet, le diagnostic avait mis en évidence une offre abondante mais avec une absence de gestion et une de grandes différences d'occupation selon les zones, avec une forte pression notamment sur les zones commerçantes, à proximité des lieux d'activités, dans les zones d'école et d'habitat.

Il s'agira donc de réserver le centre commerçant aux usagers de courte durée (les clients) et de permettre aux usagers de longue durée soit de se stationner dans les parkings prévus à leur intention (aux abords du centre ou P+R près des gares), soit encore mieux de les inciter à utiliser d'autres modes de déplacement. Pour le moment, il n'est pas envisagé de paiement dissuasif pour les longues durées puisque l'offre permet de les accueillir, mais dans le futur l'incitation à l'alternative modale pourrait s'accompagner de mesures de tarification dissuasive.

Une réflexion sur l'offre, les durées de stationnement et la tarification a été menée en concertation afin de répondre aux besoins de répartition de la demande dans l'espace et le temps. Les mesures proposées sont présentées dans ordre de priorité.

- Dans les hypercentres de Tamines et d'Auvélais, suppression respective de l'ordre de 100 et 150 places de stationnement afin d'effectuer des aménagements de sécurisation et d'amélioration de l'espace public.
- Introduction de places à durée limitée payantes dans les zones commerçantes afin de favoriser le stationnement des clients et d'éviter l'occupation de ces places par des navetteurs.
- Zone libre longue durée en dehors de ces zones, permettant un stationnement moyenne et longue durée un peu à l'écart des secteurs commerçants.
- Introduction d'une carte de stationnement pour habitants qui pourront parquer sans limitation de durée à proximité de leur domicile, afin de les inciter à sédentariser leur véhicule et à l'utiliser d'autres modes de déplacements (notamment pour des trajets de courte distance ou ceux bien desservis par les TEC).
- Mise en place de mesures d'accompagnement à la politique de stationnement : un contrôle efficace, pas de grandes différences tarifaires, l'incitation à l'alternative modale.

Le contrôle sur les zones de stationnement à durée limitée est indispensable pour assurer un respect des durées. Ainsi, on rend possible l'utilisation successive d'une place par plusieurs usagers dans la journée. La verbalisation du stationnement illicite est également importante, car celui-ci est souvent gênant et insécurisant pour les piétons.

-  *stationnement libre*
-  *stationnement payant
à durée limitée et avec
tarif progressif*
-  *zone de dépose minute école
de très courte durée (30 min.)*
-  *stationnement interdit pour
les transports individuels,
livraisons à organiser*
-  *parkings publics*

Citec Ingénieurs Conseils
Cooparch-R.U.

7. Transports en commun

L'amélioration apportée aux transports en commun s'inscrit sur plusieurs actions coordonnées:

- une amélioration de l'offre et de la lisibilité par une restructuration légère de certaines lignes
- une amélioration des conditions de circulation avec l'aménagement de voies bus et la mise en place de priorités aux carrefours à feux
- une amélioration des prestations, du confort et de la satisfaction des usagers

Actions sur le réseau

S'inscrivant dans le concept "boucle urbaine", une première phase d'amélioration de la lisibilité du réseau et de l'offre consisterait à étoffer les services dans le sillon le plus urbanisé du territoire de Sambreville. Cette amélioration pourrait être étendue aux quartiers de Jemeppe-sur-Sambre qui prolongent ce sillon.

De manière à ne pas bouleverser le réseau, l'augmentation de l'offre résulterait de l'extension de la ligne 58 jusqu'à Moignelée via Tamines-gare. Ce service deviendrait une ligne centrale de Sambreville. Elle pourrait au besoin être renforcée entre Moignelée et Rominet.

Le parcours des lignes 155 et 156 peut être adapté et ne plus passer par Moignelée, car cette localité serait desservie par la ligne centrale (58) et pourrait également profiter d'une extension de la ligne 147. La transformation des lignes 155 et 156 en lignes bidirectionnelles offre un doublement de la fréquence entre les deux gares.

Pour une meilleure lisibilité, les lignes 36 et 150a suivraient chacune le parcours permettant de desservir le plus grand nombre d'usagers et resteraient limitées à la gare de Tamines.

Cette phase, dont la mise en place peut être effectuée à court terme, nécessite des moyens d'intervention limités et se base essentiellement sur l'offre actuelle. Elle permet un gain de qualité substantiel avec des moyens légers.

Actions sur les conditions de circulation

Les aménagements proposés permettent de faciliter les déplacements des transports en commun et d'améliorer leurs conditions de circulation notamment dans les centres. Les mesures proposées consistent en :

- une meilleure maîtrise du trafic individuel,
- des aménagements en site propre, par exemple des voies bus à l'approche des carrefours
- une régulation adaptée permettant de prendre en compte de la demande bus aux carrefours et de leur accorder la priorité.

Améliorations de prestations et de la satisfaction des usagers

Ces améliorations comprennent notamment l'augmentation des fréquences sur l'axe le plus urbanisé et à plus forte demande et le respect des horaires.

Parallèlement il est nécessaire d'offrir une qualité de service aux usagers notamment en mettant en place des documents d'informations sur le réseau les horaires, la tarification et en améliorant les conditions d'attente aux arrêts (abribus, affichage des horaires,...)

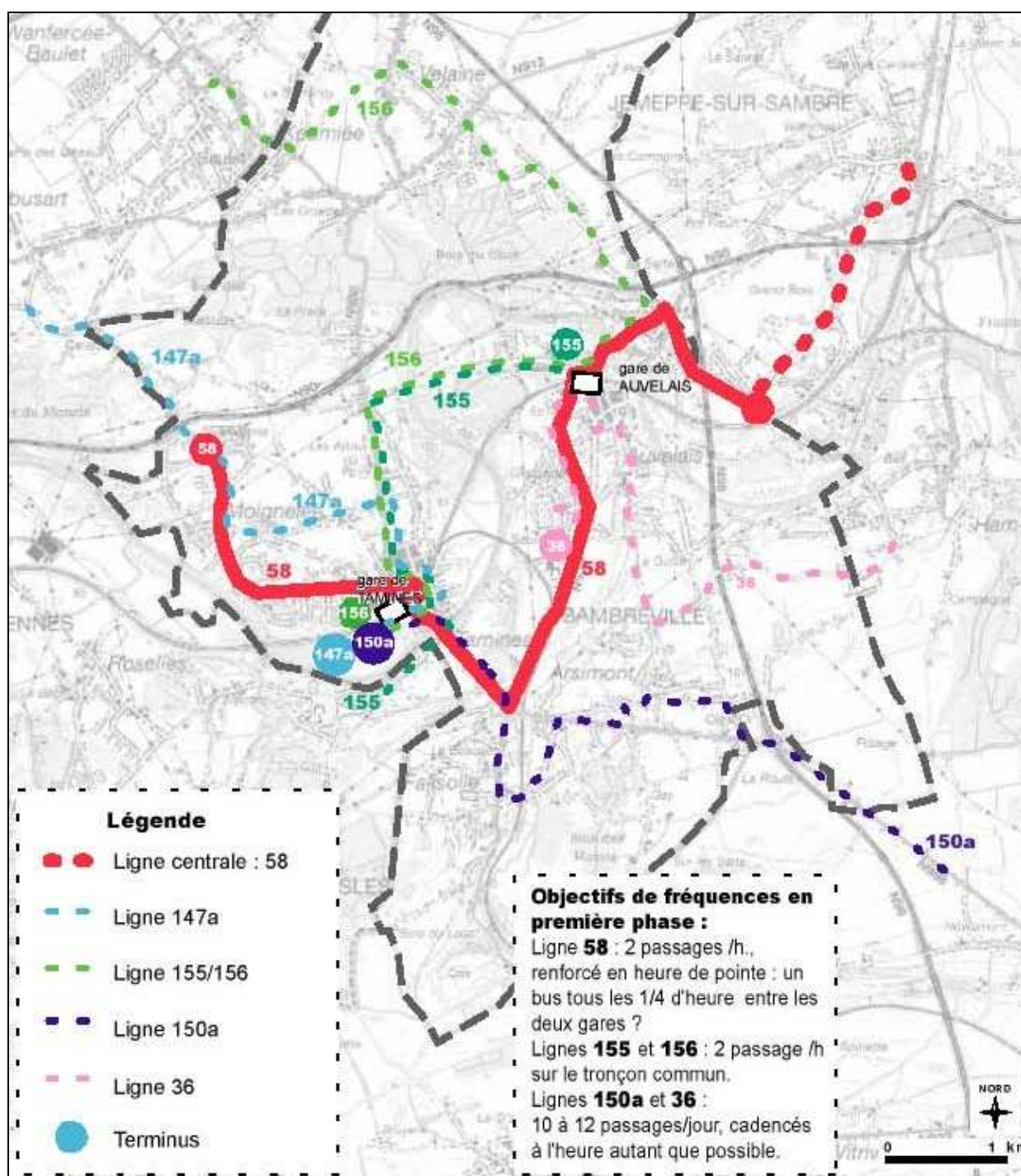


figure 24 : proposition pour les transports en commun

8. Piétons / deux-roues

a. Le plan directeur des itinéraires deux roues

Un plan directeur deux roues propose un réseau d'itinéraires adapté aux les déplacements de proximité et de liaison pour les écoles.

Le réseau définit différents types d'itinéraires :

- les **itinéraires sur lesquels des aménagements sont nécessaires**. Il s'agit d'itinéraires ne fournissant pas une sécurité suffisant aux cyclistes (flux et vitesses des véhicules) ou sur lesquels des flux deux-roues scolaires sont attendus. Il peut s'agir de création de pistes ou bandes cyclables, ou d'autres mesures de protection.
- Les **itinéraires sur lesquels un trafic mixte deux roues est admis** en raison des gabarits de voirie ne permettant pas d'aménagement cyclable et/ou une circulation TI suffisamment lente pour permettre aux cyclistes de rouler sans danger. Cette situation se rencontre notamment dans les centres villes et sur certains tronçons de voiries principales. On veillera toutefois à dessiner si possible un élément distinctif pour les deux-roues – une identification physique du cheminement des deux-roues, même légère, permet de sécuriser les cyclistes, d'avertir les voitures de leur présence et de les inciter ainsi à la modération et à l'adaptation de leur comportement (partage de la voirie).
- Les **itinéraires en trafic mixte admis dans des rues de desserte** de quartier à faible trafic. Ces rues de quartier peu fréquentées permettent une circulation deux roues sécurisées avec seulement quelques aménagements ponctuels, notamment aux carrefours.
- Les **itinéraires en site propre** pour les deux-roues, soit avec interdiction du trafic individuel, soit sur des voies lentes du type Ravel.

Schéma directeur au niveau de la commune

Au niveau de la commune, le schéma directeur complet a été défini. Ses points forts sont les suivants :

- une meilleure liaison entre Tamines et Auvelais par l'aménagement de plusieurs itinéraires
- une liaison en étoile depuis Tamines vers les autres pôles générateurs; La N988 est l'itinéraire principal pour relier les autres centres depuis Tamines, elle sera aménagée avec une attention particulière
- une liaison en étoile depuis Auvelais vers les autres pôles générateurs : La N930 est l'itinéraire principal pour relier les autres centres depuis Auvelais; comme pour la N988, des mesures de modération devront être mises en place.

Schéma directeur au niveau des centres

Le schéma directeur au niveau des centres étudie plus en détail les itinéraires et les mesures nécessaires, en élaborant par exemple une desserte des écoles.

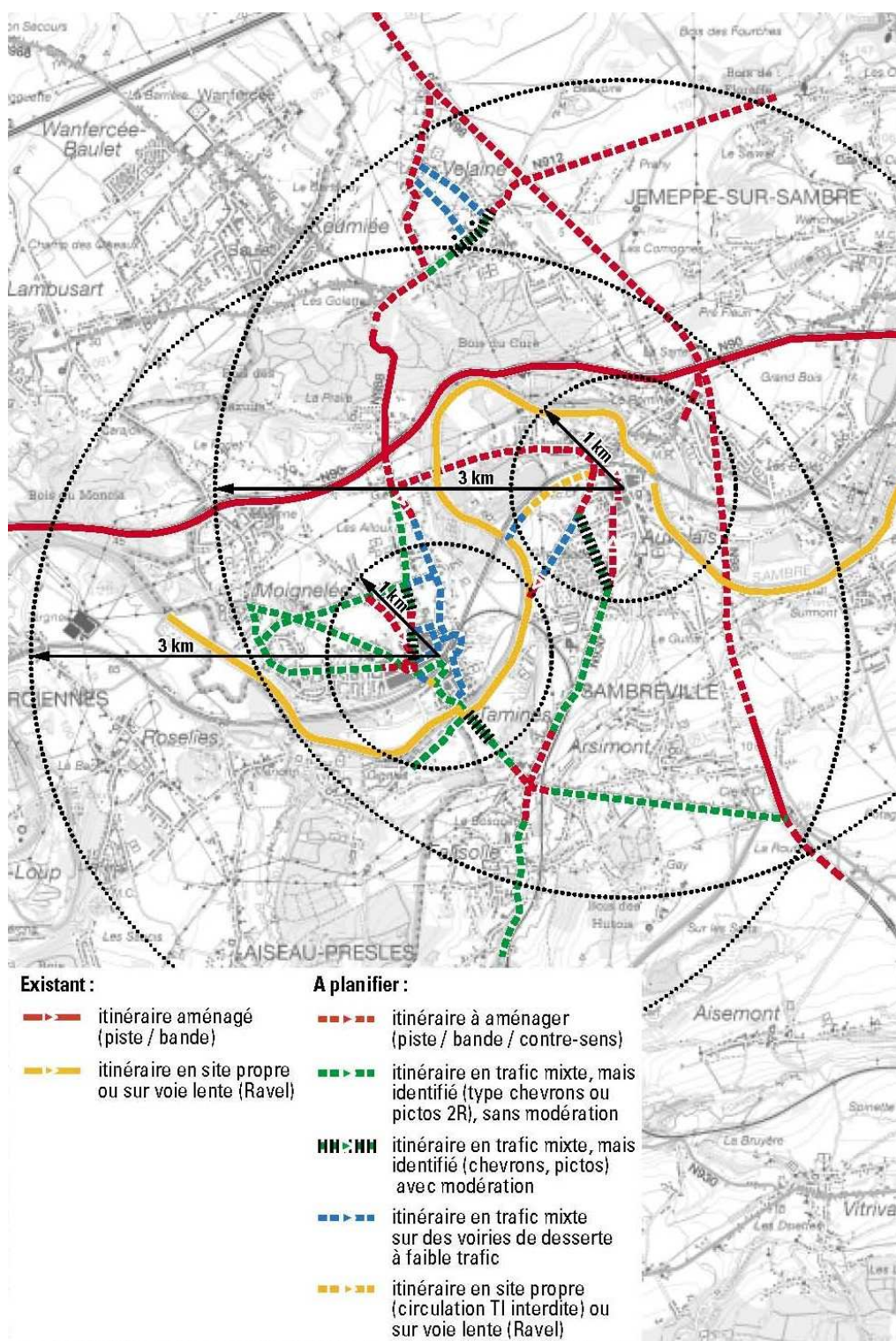


figure 25 : proposition de plan des itinéraires deux roues

b. Plan des cheminements piétons

Les interventions pour les piétons permettront l'amélioration des cheminements et consistent en:

- **l'aménagement et la revalorisation des lieux en espaces publics**, concernant la place communale à Auvelais, les places de la gare, St-Martin, Jumelage (Tamines), Albert 1^{er} (Falisolle), Louet (Arsimont), 11 novembre (Velaine), ainsi que le carrefour rue du Vez/rue du Tram
- **la sécurisation des axes principaux**, passant par la modération des rues Pont Ste Maxence, Romedenne et Auges à Auvelais, de la rue Roosevelt à Tamines et J. J Merlot à Falisolle, de la rue du Tram et de la rue de la Vallée à Velaine.
- **l'amélioration des cheminements** (élargissements des trottoirs): rue de la Libération, rue des 2 Auvelais à Auvelais, rue Roosevelt, rue de la Station à Tamines, rue J. J Merlot à Falisolle, rue de la Vallée et rue du Tram à Velaine.
- **la création d'espaces piétons améliorés** : tronçon de la rue du Centre, tronçon devant la gare, petit tronçon de la contre allée de la rue du Dr Romedenne (vers rue de l'Institut) à Auvelais, tronçon de la rue de la Station, tronçon de la rue du Collège et rue de l'Enseignement à Tamines.
- **la sécurisation des traversées piétonnes** : augmentation des traversées sur la rue Roosevelt (avec îlot séparateur), sécurisation de traversées existantes sur la plupart des centres, sécurisation d'ensemble à des carrefours jugés dangereux.

9. Propositions dans les centres des villages

Les objectifs de sécurisation des déplacements, de maîtrise du transit et d'aménagements de valorisation s'appliquent également aux traversées des villages.

a. Velaine

L'objectif est de diminuer le trafic de transit et le trafic poids lourds à l'intérieur du village sur la rue de la Vallée et sur la traversée de la rue du Tram sur laquelle se situent les écoles. Ces trafics de transit perturbant les fonctions locales d'habitat sont reportés sur les voiries à 4 bandes (N98 et N90).

Les mesures de modération et d'aménagement retenues sont :

- aménagement du secteur au carrefour rue du Tram/rue du Villez,
- sécurisation des traversées piétonnes,
- réaménagement du carrefour Destrée/rue du Tram en giratoire,
- déclassement de la rue de la Vallée en route d'accès et de desserte pour le village et revalorisation de cet axe.

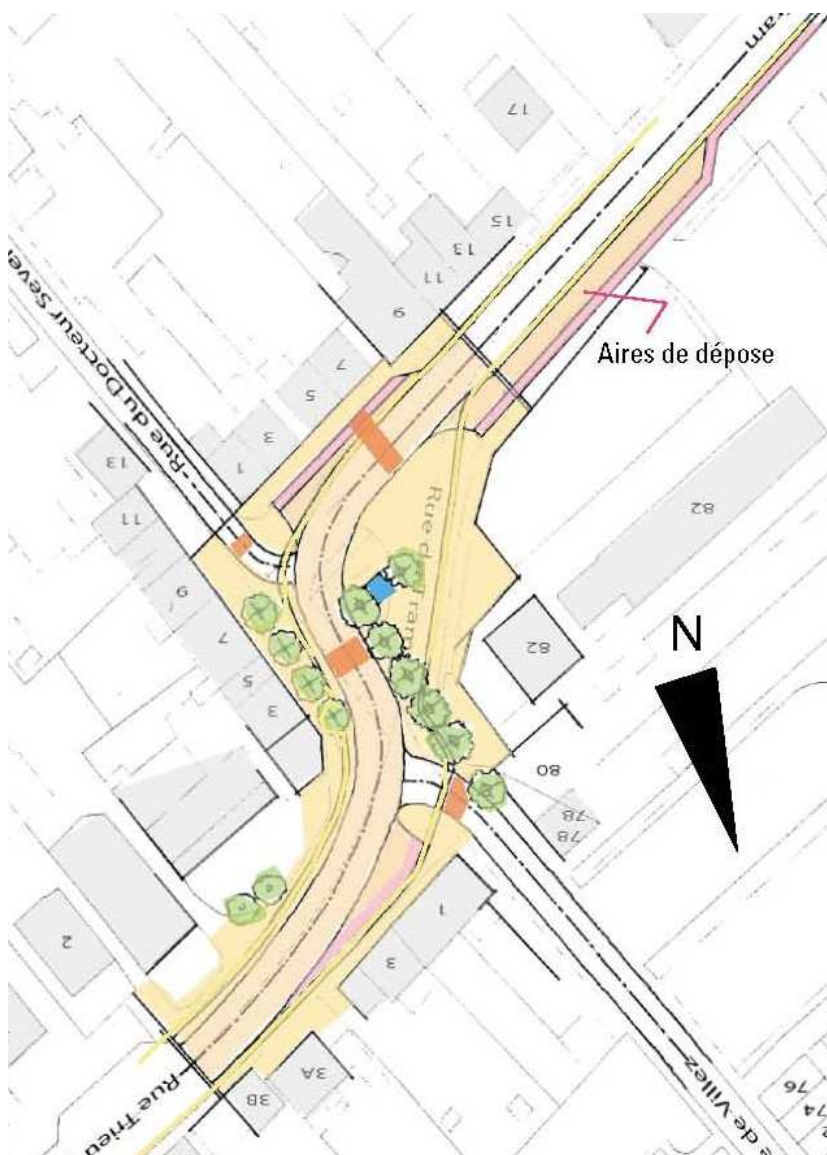


figure 26 : Velaine : esquisse d'aménagement de la rue du Tram



figure 27 : Velaine : esquisse d'aménagement de la rue de la Vallée

b. Falisolle

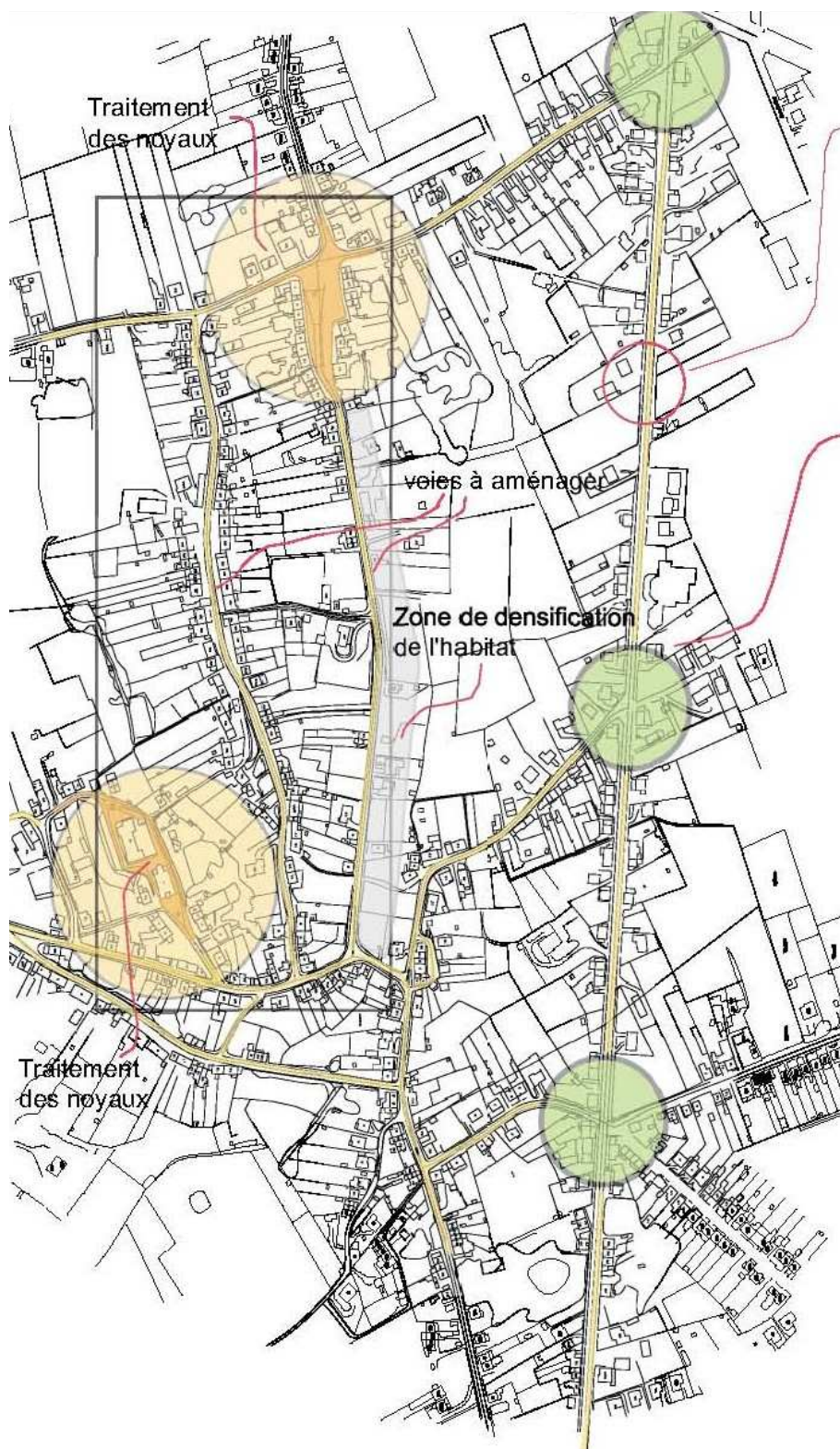
L'objectif est de modérer le trafic traversant le village sur la rue J. J. Merlot, insécurisant pour les fonctions locales d'habitat et notamment au droit des accès à l'école (rues Heraly et Logette)

Les mesures de modération et d'aménagement retenues sont :

- introduction d'éléments de modération tels que réhaussement de carrefour, réduction des gabarits de circulation
- aménagement et valorisation de la place Albert 1^{er}

c. Arsimont

L'intérieur du village ne connaissant pas de problèmes de charges de trafic ou de transit, les mesures retenues sont des mesures ponctuelles de sécurisation et d'aménagement et une amélioration des liaisons et des traversées au niveau des carrefours de la rue des Fosses. L'objectif est de renforcer l'homogénéité du village et ses liaisons à la route des Fosses.



A - LA ROUTE

Aménagement de la
Chaussée :

- pistes cyclables
- traitement du sol
- plantations latérales
- traversées de voie protégées.

Mise en place de jalons
par traitement des accès
à Arsimont :

- traitement spécifique du sol : matériaux différents
- élargissement des trottoirs
- plantations d'arbres
- passages protégés

B - LE VILLAGE

Développement du village
par densification sur ses
axes traditionnels entre ses
deux noyaux par :

- densification de l'habitat
- aménagement convivial des voiries
- traitement des noyaux :
Place du Louet
Rue des Ecoles

figure 28 : Arsimont : propositions

10. Mise en œuvre du plan communal de mobilité

Les mesures proposées seront mises en œuvre par ordre d'importance. L'échéancier qui sera établi tiendra donc compte de la hiérarchie définie.

Pour les échéances de réalisation, on distingue:

- le **court terme** (< 3 ans): interventions dont la mise en place ne nécessite pas de gros moyens -applications par des mesures légères de type marquage, mobilier et signalisation légère. La plupart des nouveaux passages piétons et des marquages deux-roues s'inscrivent à court terme.
- le **moyen terme** (3 à 10 ans): interventions nécessitant des aménagements en dur tels que des avancées de trottoirs, des îlots séparateurs, des mesures de modération avec des éléments fixes et permanents. Les modifications de régulation entrent aussi dans ce terme.
- le **long terme** (> 10 ans): Les interventions à long terme touchent essentiellement de nouvelles infrastructures ou une vision de planification plus étalée : ce sont par exemple les passerelles, le développement du réseau bus et sa restructuration globale,...

Les intervenants principaux sont :

- le **MET** : sur les voiries du MET : les axes à grand gabarit (N90 et N98), les routes N988 et N930 et prochainement la rue des Glaces et concernant les aspects de réglementation comme l'utilisation des voiries par les poids lourds, le statut des rues mises en zone 30 ou rue résidentielle
- la **commune** : sur l'essentiel des voiries d'accès et de desserte

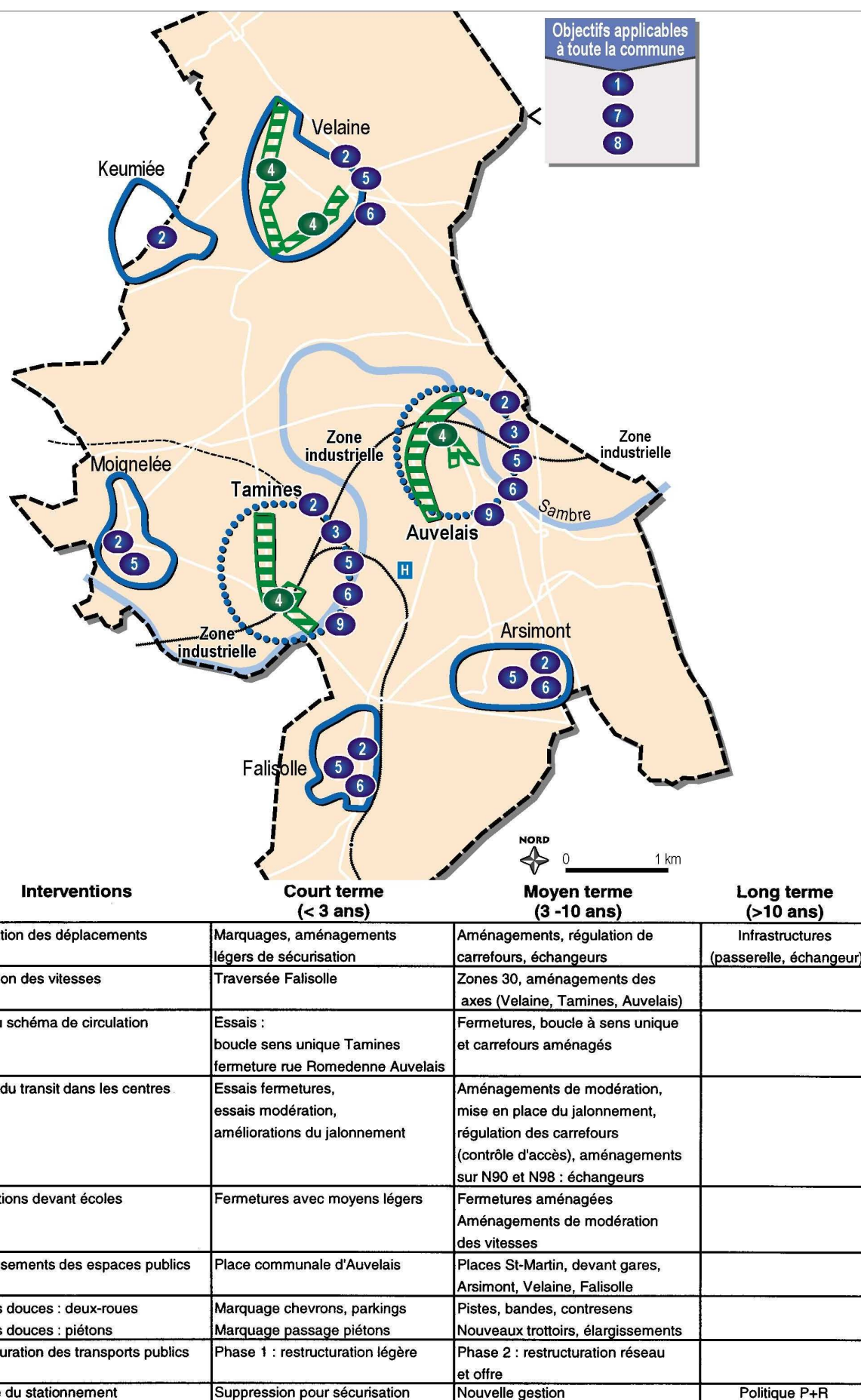


figure 29 : Mise en œuvre du PCM : étapisation des interventions

11. Conclusion: synthèse et recommandations

a. Synthèse de l'étude : aboutissement au concept de circulation

Le plan communal de mobilité de Sambreville s'était fixé pour objectif d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité de l'ensemble des déplacements et de rééquilibrer les différents modes en vue d'une amélioration de la qualité de vie et de l'environnement en général. Pour ce faire, un certain nombre d'outils ont été proposés: des modifications dans les schémas de circulation, des mesures de réglementation modifiant les statuts de vitesse, ainsi que des mesures d'aménagement et de modération.

Sambreville bénéficie de deux axes à grand gabarit (la N98 et la N90), permettant d'assurer la majeure partie des déplacements de la commune dans des conditions de sécurité et de fluidité optimales. Il était donc essentiel de proposer en premier lieu une hiérarchisation du réseau tenant compte au mieux des possibilités offertes par ces deux axes actuellement sous utilisés.

Le concept de circulation proposé tient donc dans ces mesures principales :

- Inciter les déplacements des transports individuels et des poids lourds par les axes principaux : N98 et N90,
- Parallèlement, modérer les centres et leur traversées afin d'y favoriser la sécurité de l'ensemble des déplacements et l'amélioration du cadre de vie,
- Mettre en œuvre les mesures favorisant les transports en commun et les modes doux, permettant de diminuer le nombre de déplacements effectués en voiture.

Des mesures locales et ponctuelles ont, de plus été, élaborées en tenant compte les avis de la population, des commerçants et des associations.

b. Recommandations du bureau d'études

Pour le bureau d'études, les objectifs de sécurisation des déplacements et d'aménagements de valorisation sont essentiels et il paraît indispensable de maintenir un certain nombre de mesures permettant d'atteindre ces objectifs :

- la **hiérarchie du réseau** favorisant l'utilisation des axes à grand gabarit N90 et N98 et libérant les centres du transit, par des mesures incitatives : aménagement des carrefours afin d'y assurer la fluidité et la sécurité, jalonnement adéquat
- les **mesures de modération et de sécurisation à l'intérieur des centres** (traversées de Tamines, Auvelais, Velaine et Falisolle) afin de renforcer les déplacements de proximité dans les centres : les sécurisations des traversées piétonnes par des îlots, l'introduction d'aménagements cyclables pour favoriser l'usage du vélo en liaison avec les centres, l'aménagement et l'élargissement de trottoirs.
- Un **schéma d'accessibilité pour les poids lourds** utilisant les routes à grand gabarit pour l'accès à la zone des Glaces et le développement du transport de marchandises par voies fluviale et ferroviaire
- les **mesures de réglementation** : l'introduction de zones 30 km/h dans les quartiers résidentiels et d'école, l'introduction de rues 20 km/h où la priorité piétonne est renforcée et la mixité des flux acceptée
- l'**aménagement de places** et la valorisation de certains lieux emblématiques: place St-Martin, place du Jumelage devant l'ancien hôtel de ville, devant la gare de Tamines, la place communale d'Auvelais, devant la gare d'Auvelais, places de villages
- l'**aménagement de carrefours pour marquer les entrées des villages** et améliorer les traversées piétonnes : mise en place de ronds-points
- les **fermetures locales devant les écoles** : petit tronçon de la rue du Collège et rue de l'Enseignement, représentant un gain très important pour les piétons et les écoliers
- la mise en œuvre des **propositions d'amélioration des TEC**
- la **politique de stationnement** des centres favorisant le stationnement de courte durée sur les rues commerçantes avec un contrôle pour le respect des durées et éviter le stationnement illicite souvent dangereux pour les piétons

Les mesures retenues sont essentiellement incitatives. Sans mesures fortes sur le schéma de circulation, la maîtrise du transit à l'intérieur des centres reste difficile. Des moyens de communication et d'information sont indispensables, afin d'inciter à l'utilisation des grands axes principaux et au report modal.

c. Le PCM, un enjeu pour l'avenir

L'adoption d'un Plan Communal de Mobilité représente, pour la commune qui s'y engage, un premier pas vers une mobilité durable. La commune de Sambreville s'est ainsi dotée d'un outil qui permet une vision d'ensemble et directrice. La mise en œuvre du PCM doit faire avancer la commune peu à peu vers l'image qu'elle veut montrer en matière de mobilité. Une image moderne, qui offre à tous les usagers la possibilité de se déplacer en sécurité et en favorisant le moyen ou la combinaison de moyens de transports le ou la plus adapté(e) pour le trajet à effectuer, pour la personne qui se déplace, pour la collectivité et pour l'environnement.

Le PCM propose toute une série d'interventions et de recommandations. Mais il est surtout un guide donnant des lignes directrices, une manière de considérer le développement de la mobilité à Sambreville. La mise en œuvre est un processus adaptatif intégrant différentes priorités et termes d'intervention. L'important est d'agir de manière adaptée et coordonnée au bon moment.

Le PCM a aussi été élaboré dans une grande dynamique de concertation. La population a été constamment tenue au courant de l'avancement de l'étude, et son avis a été sollicité à plusieurs reprises. Il en ressort une légitimité qui est un gage de succès pour l'avenir. Des réactions de toutes sortes ont été provoquées sur certains points à haute valeur symbolique. Ainsi, comme dans toute ville, les questions de circulation et de stationnement sont des sujets sensibles, populaires. Le consensus trouvé pour faire converger les intérêts de tous: habitants, travailleurs, commerçants, écoliers et touristes est une des forces de ce PCM.

De plus le souhait d'aller de l'avant par l'application du schéma de circulation de Tamines sous forme de test permet une mise en place efficace et adaptative des propositions.