

FICHE-MOBILITE DE BEAUMONT



VILLE DE
BEAUMONT



Sommaire

CADRE MÉTHODOLOGIQUE	3
1. FICHE DESCRIPTIVE DE LA COMMUNE	3
1.1. CARTE.....	4
1.2. PLANS ET PROGRAMMES D’ACTION	5
1.3. ORGANES CONSULTATIFS	5
1.4. PERSONNES RESSOURCES INTERNES À L’ADMINISTRATION	5
2. ÉTAT DES LIEUX AU NIVEAU DE L’OFFRE DE TRANSPORT.....	6
2.1. MODES ACTIFS.....	6
2.2. OFFRE SNCB.....	6
2.3. OFFRE TEC - OTW.....	7
2.4. OFFRE TRANSPORTS À LA DEMANDE (TAD).....	7
2.5. OFFRE AU NIVEAU AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE	8
2.6. SITE POTENTIEL POUR UN MOBIPÔLE (PÔLE D’ÉCHANGE MULTIMODAL).....	8
3. ANALYSE DES ENJEUX ET RECOMMANDATIONS EN TERMES DE MOBILITÉ	9
3.1. ANALYSE DES ENJEUX.....	9
3.2. RECOMMANDATIONS	10
4. CARTE GÉNÉRALE DE CHARLEROI MÉTROPOLE	11

Cadre méthodologique

Pourquoi cette fiche-mobilité ?

Cette fiche-mobilité est un outil d'aide à la décision pour les élus, agents et opérateurs communaux actifs, directement ou indirectement, dans le transport de personnes au niveau local. Elle rassemble les informations internes de vos services et les données mobilité relatives à votre commune. Ces informations constituent une base pour construire tout dossier, alimenter toute réflexion ou tout débat sur les besoins en déplacements de votre territoire et les enjeux qui en découlent.

Cette fiche-mobilité est le complément naturel des démarches déjà lancées ou réalisées par les communes (PCM, PCS, PCDR) ou du Plan Urbain de Mobilité (PUM) à venir au niveau du territoire de Charleroi Métropole. Elle est le fruit des consultations et analyses de terrain avec les élus, les agents communaux et les opérateurs de transport, tels le TEC. Elle se veut un outil simple, accessible et compréhensible du plus grand nombre afin que tout un chacun puisse appréhender au mieux les nombreux enjeux liés à la mobilité des personnes sur chacune des communes de Charleroi Métropole.

Quels sont les objectifs de cette fiche-mobilité ?

Concrètement, cette fiche-mobilité poursuit trois objectifs :

- **1° répondre aux besoins des citoyens en matière de transports**, en rassemblant toutes les informations et données disponibles pour aider la commune à répondre à des appels à projets à venir en matière de mobilité ;
- **2° trouver une solution sur mesure pour les publics les plus isolés et précarisés** (enjeu de mobilité inclusive) afin de renforcer l'égal accès aux services de base essentiels à l'existence du quotidien ;
- **3° mobiliser les ressources de la commune pour atteindre**, à son niveau, **les objectifs de parts modales que la Wallonie s'est assignée dans la Note FAST 2030** (décrits dans la Stratégie Régionale de Mobilité¹).

Les objectifs de parts modales sont repris dans le tableau ci-dessous. Chaque niveau de pouvoir est amené à s'impliquer au niveau de son territoire d'action pour atteindre ces objectifs et réduire la place prédominante de la voiture.

	2017	2030
Marche	3	5
Vélo	1	5
Bus	4	10
Train	9	15
voiture	83	60
TOTAL	100	95

Réduire les besoins en déplacement de 5%
→ COWORKING

1. Fiche descriptive de la commune

Qu'il s'agisse d'animer un débat au sein d'une commission consultative, de répondre à un appel à projets ou de préparer une Note au Collège afin de prendre position sur un sujet, il est essentiel de disposer des données les plus adéquates et les plus récentes. Cette partie de la Fiche-Mobilité reprend les caractéristiques qui définissent le territoire communal. Les rassembler permettra de gagner un temps important dans les appels à projets à venir auxquels votre commune participera.

¹ <http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/politique-de-mobilite-regionale-wallonne/strategie-regionale-de-mobilite.html>

1.1. Carte

La Commune de Beaumont compte 7 121 habitants pour un territoire de 92,97 km². Elle est parcourue par les réseaux suivants : [lister les différents réseaux routiers, autoroutiers, cyclables/Ravel/Points Nœuds/....] :

- Réseaux routiers et autoroutiers : N53, N40, N597
- Réseau TEC – OTW : Ligne Express E109
- Réseaux modes actifs : RAVEL (L109/2) et Points Nœuds (en cours FP Eucyclo – MT Pays Lacs)



1.2. Plans et programmes d'actions

Afin de mieux connaître les besoins en mobilité de ses habitants, la Commune de Beaumont s'est impliquée dans les plans et programmes suivants :

- Programme Communal de Développement Rural (PCDR) : non
- Plan Communal de Mobilité (date :) : non
- Politique Locale Energie Climat (POLLEC) – Convention des Maires : à préciser
- PCS 2020-2025 : oui [axe 7 atelier vélo et taxi social]
- Stratégie de Développement Communale :
- Programme LEADER : non
- Autre(s) programme(s) : non

Au niveau de son Plan Stratégique Transversal (PST), l'enjeu de la mobilité se retrouve via les objectifs opérationnels suivants :

- ⇒ 00.2.2 : améliorer le cadre de vie des citoyens
 - Fiche-action 1 : travaux de réfections et d'améliorations des voiries communales
 - Fiche-action 3 : mettre en place des actions de développement durable
- ⇒ 00.2.3 : renforcer la sécurité et la prévention
 - Fiche-action 1 : mise en place de ralentisseurs de trafic
 - Fiche-action 3 : mise en place de radars préventifs et répressifs

1.3. Organes consultatifs

La Commune de Beaumont a institué les conseils consultatifs suivants :

- Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM) : oui
- Conseil consultatif communal des aînés (CCCA) : oui
- Conseil consultatif des jeunes (CCJ) : oui (en cours de création) + Conseil communal des enfants
- Commission Locale de Développement Rural (CLDR) : non
- Commission communale du vélo (CCV) : non
- Autre(s) conseil(s) : potentiellement une prochaine fiche dans le cadre du programme PCDN

Impliquer le citoyen pour répondre aux besoins de terrain via une gouvernance participative est le moyen le plus efficace pour les faire ensuite adhérer aux services de transports qui seront mis en œuvre par la suite.

1.4. Personnes ressources internes à l'administration

Afin de mener à bien ces plans/programmes, la Commune de Beaumont peut compter sur les personnes suivantes :

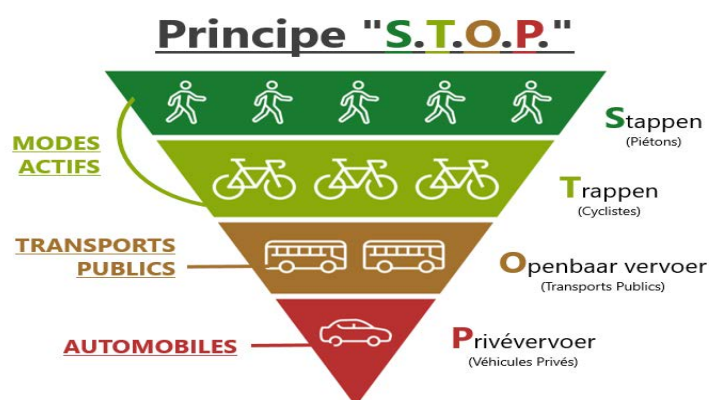
- Conseiller en Mobilité (Cem) : non
- Conseiller en Aménagement territoire Urbanisme : Delphine Lonnoy
- Référent EMSR (Corps enseignant) : aucun
- Conseiller en Energie : non
- Coordinateur POLLEC : à préciser
- Autre(s) personne(s) – conseiller(s) : non

L'objectif est ici de constituer une équipe-projet qui travaillera de manière décloisonnée, transversale, afin de mettre en commun leurs expériences respectives et constituer les dossiers les plus crédibles dans les appels à projets à venir.

2. État des lieux au niveau de l'offre de transport

Répondre aux besoins en transport de ses citoyens suppose d'abord de bien connaître l'ensemble de l'offre de transport qui existe sur votre territoire communal. A défaut, elle permet aussi de voir quels opérateurs sont absents dans cette offre de services et voir ainsi comment la compléter au niveau local. Cet état des lieux est complémentaire à toute autre démarche qui serait déjà en cours (ou aurait été réalisée) sur votre commune, notamment au niveau des PCM ou des PCDR.

Cette analyse de l'offre de transports (et des réseaux d'infrastructures qui les accompagnent) s'inscrit dans le *Principe STOP* qui vise à renverser la priorité jusque-là accordée à la voiture, en mettant d'abord en avant les modes actifs (marche et vélo), les transports collectifs (transports à la demande, TEC, SNCB,...), les usages partagés de la voiture (covoiturage et autopartage), puis seulement, l'usage de la voiture à titre individuel (autosolisme). Ce principe est illustré dans le schéma ci-dessous.



2.1. Modes actifs

FAST 2030 vise 5 % de part modale pour la marche et 5 % pour le vélo. C'est un véritable défi pour chaque commune de Wallonie. Comment y parvenir ? En conjuguant les trois leviers suivants ensemble :

- Développer des infrastructures de qualité et sécurisées (cheminements piétons et pistes cyclables)
- Mener des campagnes de sensibilisation intensives pour mettre en avant les bienfaits du vélo et de la marche auprès du citoyen => et par là, faire évoluer les comportements de la population
- Développer les services qui en favorisent la pratique au quotidien.

Le chapitre consacré aux modes actifs sera complété prochainement avec la Ville de Beaumont, notamment dans le cadre de son programme d'investissement communal.

2.2. Offre SNCB

Toujours dans la logique du principe STOP, cette partie décrit l'offre de service disponible sur la commune, s'il en existe une. Outre le descriptif des infrastructures et de l'offre de desserte, sont aussi précisés les services disponibles en gare ou aux points d'arrêts (PANG).

Beaumont n'est plus desservie par une ligne ferroviaire en activité mais elle bénéficie de la mise en valeur de l'ancien réseau SNCB via le réseau RAVEL. Une partie du foncier proche de la halte RAVEL appartient encore à la SNCB.

2.3. Offre TEC - OTW

Cette partie décrit l'offre de service du TEC desservant la commune. La direction territoriale desservant Beaumont est celle du TEC Charleroi. Y sont listées les différentes catégories de lignes de bus (ou tram/métro) en fonction de la classification actuelle de l'Autorité organisatrice des transports et de l'Opérateur de transport wallon². Attention, avec la réorganisation des lignes en cours, cette classification est amenée à évoluer. Sont donc ici reprises les différentes catégories de lignes en date du mois d'août 2021 :

- Ligne Express :
 - o E109 MOMIGNIES – CHIMAY - CHARLEROI
- Ligne à forte fréquence (moins de 30 minutes) : aucune
- Ligne à fréquence moyenne (de 30 à 60 minutes)
 - o 109A CHARLEROI – BEAUMONT – CHIMAY
- Lignes à fréquence faible (plus de 60 minutes)
 - o 99 BIESME-SOUS-THUIN – BEAUMONT - ERQUELINNES
 - o 99B NALINNES – BEAUMONT
 - o 108 BEAUMONT – PHILIPPEVILLE
 - o 119 ANDERLUES – BIERCEE – RAGNIES – BEAUMONT
 - o RBUS WALCOURT – FROIDCHAPELLE
 - o 134/ MONS – BEAUMONT

2.4. Offre de Transports à la Demande (TAD)

De manière complémentaire aux réseaux TEC et SNCB, une offre de transport local s'est souvent développée au niveau des communes, soit sur base d'horaires fixes, soit sous forme de transports à la demande (TAD). Sur base de l'état des lieux réalisé par l'Agence Mobilité (dans le cadre notamment de la mission demandée par la Centrale Régionale de Mobilité [CRM]), voici ici les différents types d'opérateurs desservant votre territoire communal.

Nom du service	Catégorie / secteur d'activité	Territoire desservi
CPAS BEAUMONT	STIG	
PCS BEAUMONT	STIG	
RST TRAVEL	TC	

Explication des acronymes :

- LVC : Location de Véhicule avec Chauffeur ;
- STIG : Service de Transport d'Intérêt Général (incluant notamment le TPMR : Transport de Personnes à Mobilité Réduite) ; chaque CPAS peut automatiquement émarger à cet agrément auprès du SPW
- TC : Taxi Collectif ;
- VLS : véhicule sanitaire léger
- TPMR : transport de personnes à mobilité réduite
- TX : Taxi privé.

Ce tableau est complété par votre Agence Mobilité qui en assure la mise à jour permanente, via notamment la nouvelle plateforme informatique mise à sa disposition par la Centrale Régionale de Mobilité [CRM]. Outre le relevé des opérateurs actifs desservant votre commune, un tableau de bord reprenant les indicateurs permettra d'évaluer l'état de la demande :

- Nombre d'appels provenant d'un citoyen de votre commune
- Objet de la demande du transport (courses, médical, touristique,...)

² <http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/transport-public/lautorite-organisatrice-du-transport.html>

2.5. Offre au niveau Autopartage et covoiturage

Malgré le développement des modes actifs et le redéploiement des réseaux de transports publics, la voiture est et restera un mode de transport essentiel, et plus dans certaines communes que dans d'autres. Cependant, de nouveaux usages de la voiture apparaissent, en milieu urbain comme en milieu rural. Objectif : réduire l'impact de ce mode de transport au niveau de la congestion des infrastructures mais aussi inciter le citoyen à l'utiliser différemment. Deux types de services permettent de nouveaux usages et limiter ainsi l'autosolisme dans les déplacements quotidiens :

- L'autopartage, soit sur base d'une station où il est possible d'emprunter un véhicule pour un moment limité, soit par une mise en commun du véhicule [entre particuliers d'un même quartier/village ou par la mise à disposition d'un véhicule communal en dehors des heures d'ouverture des services]
- Le covoiturage afin d'augmenter le taux de remplissage par véhicule [et le faire progresser de 1,3 personne à 1,8 d'ici 2030]

Type de service [autopartage ou covoiturage]	Localisation du véhicule en autopartage / parking covoiturage	Site Internet
Covoiturage	À l'étude	
Autopartage	Pas actuellement	

La commune est accompagnée par l'Agence Mobilité pour étudier les pistes de développement d'un parking de covoiturage ou d'un système d'autopartage sur son territoire.

2.6. Site potentiel pour un Mobipôle [pôle d'échange multimodal]

Renforcer l'intermodalité sur votre territoire communal passe par le développement d'infrastructures qui faciliteront le passage d'un mode de transport à l'autre lors d'un même trajet [intermodalité]. Via la Stratégie Régionale de Mobilité [SRM], la Wallonie s'est donnée pour objectif d'équiper chacune des 262 communes wallonnes d'un Mobipôle [pôle d'échange multimodal] d'ici à 2030, dans la perspective notamment des Objectifs du Développement Durable fixés par l'ONU qui visent à réduire nos émissions de gaz à effet de serre [GES].

Dans cette optique, la Wallonie envisage de lancer chaque année un appel à projet pour cofinancer le développement de ces mobipôles. Chaque commune est invitée à analyser les enjeux mobilité de son territoire et à identifier l'emplacement qui permettra de concentrer les flux de mobilité et d'en organiser au mieux le transfert modal. Avec le TEC desservant votre territoire **et pour autant que le Collège communal en fasse expressément la demande**, l'Agence Mobilité et le TEC sont disponibles pour analyser le site qui pourrait se porter candidat lors des appels à projets à venir.

Au niveau de la Commune de Beaumont, le Plan d'Investissement Communal [PIC] reprend les investissements suivants en matière de cheminements piétons et de pistes cyclables. Concrètement, les communes doivent intégrer dans leur PIC minimum 1/3 de leur enveloppe, des projets comprenant par exemple :

- ⇒ Pour les voiries :
 - La création de trottoirs, de zones piétonnes, de trottoirs traversants, zones apaisées,....
 - La création et la réfection de pistes cyclables, bandes cyclables suggérées, sens uniques limités, sas vélo, chemins réservés,.... . De plus amples détails au sujet de l'intégration d'aménagements cyclables sont disponibles via le site de la sécurothèque³
 - La création d'espaces partagés qui favorisent les usagers actifs en limitant la place laissée aux véhicules automobiles
 - La création d'infrastructures qui permettent d'accéder facilement et de manière aisée aux transports en commun
 - Tout autre aménagement qui encourage une utilisation des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière.

Ainsi, en vue de préparer le dossier de candidature de la commune, nous vous invitons déjà à relever, au départ du site pressenti pour accueillir ce mobipôle, les infrastructures suivantes :

³ www.securotheque.be

1. Création d'un parking vélo sécurisé et d'un cheminement vélo à partir des pôles d'habitat situés à 15 minutes à vélo du mobipôle
2. Création d'un cheminement piéton et traversée de chaussée dans les 100 mètres autour du mobipôle et proche de l'arrêt de bus
3. Création d'une zone d'attente sécurisée et confortable pour l'arrêt de bus
4. Amélioration de la mobilité partagée et du co-voiturage
5. Création de services supplémentaires sur le mobipôle (Exemples : un distributeur de colis BPOST, distributeur de produits locaux...) et participation de ces prestataires au financement et/ou à l'entretien des installations.

Après une première visite de l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) en août 2019 et une seconde analyse de terrain réalisée par le TEC Charleroi et l'Agence Mobilité Charleroi Métropole, le site de l'ancien LIDL avait été identifié comme site prioritaire pour devenir le mobipôle de Beaumont où se croise deux Lignes Express. Un courrier de demande de soutien a été envoyé à l'AOT en ce sens en vue d'envisager une acquisition pour une mise en œuvre rapide mais la Cellule AOT du SPW n'a jamais donné suite à ce courrier. Aujourd'hui, ce site a été acquis par un privé et n'est donc plus disponible.

Une alternative serait de valoriser l'endroit où s'arrêtent déjà actuellement les lignes de bus, en face de l'Athénée Royal de Beaumont, par exemple en y ajoutant des espaces sécurisés pour le stationnement vélo, pour les navetteurs du TEC ou pour les publics scolaires. Mais le manque d'espace ne permettra pas d'y déployer un parking de covoiturage (comme cela aurait pu être le cas avec l'ancien site du Lidl).



3. Analyse des enjeux et recommandations en termes de mobilité

3.1. Analyse des enjeux

Les rencontres avec les différents Collèges communaux nous ont permis de relever des enjeux mobilité spécifiques à chaque territoire communal. Parmi ces enjeux, outre la qualité de l'offre au niveau des transports publics, la question de la desserte et de l'accessibilité de différents sites a souvent été relevée par les élus. Nous listons ici quelques sites qui pourraient nécessiter une meilleure connexion aux réseaux de transports publics :

- Parc d'activité économique sur votre commune : oui, il existe une zone d'activité artisanale située Route de Mons
- Structure hospitalière sur votre commune : l'hôpital de Lobbes est la structure la plus proche
- Centres culturel ou sportif de votre commune : oui, le foyer culturel se situe en plein centre et le complexe sportif non loin de l'Athénée
- Établissements scolaires sur votre commune : réseau communal, réseau libre et réseau Fédération Wallonie-Bruxelles
- Centres de formation professionnelle : carrefour formation asbl
- Autre(s) type(s) d'implantation : à déterminer

3.2. Recommandations

Relever les problèmes d'accessibilité de ces sites permettra, ensuite, de formaliser des demandes sous forme de recommandations auprès des autorités de tutelle [Fédéral, Wallonie, TEC, SNCB,...].

- ⇒ Recommandations en termes de modes actifs [marche/vélo] :
 - Développer l'accessibilité pour les piétons et les cyclistes vers les écoles primaires et secondaires
 - Développer les zones de circulation apaisées (zone 30) et expérimenter (si possible) une Rue scolaire
 - Développer le réseau des enseignants ayant suivi la formation EMSR (éducation mobilité sécurité routière) pour en disposer d'un par implantation
 - Renforcer les animations EMSR dans les écoles primaires et secondaires, notamment avec Mobilactifs, l'atelier vélo mobile de l'Agence Mobilité (ASBL Mobilesem)
- ⇒ Recommandations en terme de transports publics [SNCB – TEC] :
 - Valoriser le foncier SNCB à proximité du RAVEL (discussion avec la SNCB)
 - Valoriser au mieux un pôle d'échange multimodal (pressenti Rue Germin Michiels) incluant espace d'attente, vélostation, aménagements cyclo-piéton vers le mobipôle et parking covoiturage
- ⇒ Recommandations en terme de transports à la demande [TAD] :
 - Avec le concours du CPAS, valoriser au maximum le transport social dans le cadre de l'Agence Mobilité et de son service 0800
- ⇒ Recommandations en terme de services partagés au niveau de la voiture [covoiturage/autopartage] :
 - Expérimentation d'une station d'autopartage
 - Développement d'un parking de covoiturage à proximité du futur pôle d'échange multimodal/mobipôle

4. Carte générale de Charleroi Métropole

