



TRAJECT

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ – PHASE 1 DIAGNOSTIC

COMMUNE D'ELLEZELLES

Juin 2026 – Version approuvée par le Conseil communal



TABLE DES MATIÈRES

1. Un PCM, c'est quoi?
2. Profil du territoire et population
3. Territoire apaisé et sécurité routière
4. Diversité de l'offre de transport
5. Mobilité pour tou.te.s
6. Accompagnement, communication et sensibilisation
7. Evaluation et suivi de la thématique

TABLE DES ACRONYMES

- BCSS : Banque Carrefour de la Sécurité Sociale en Belgique
- CCATM : Commission communale de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité
- CCCA : Conseil Consultatif Communal des Aînés
- CLDR : Commission Locale de Développement Rural
- CPDT : Conférence Permanente du Développement Territorial
- DPC : Déclaration de Politique Communale
- FCD : Floating Car Data
- FMD : Floating Mobile Data
- IWEPS : Institut wallon Évaluation, Prospective et Statistique
- PACE : Plan Air Climat Énergie
- PAEDC : Plan d'Actions en faveur de l'Énergie Durable et du Climat
- PCDR : Programme Communal de Développement Rural
- PCM : Plan Communal de Mobilité
- PST : Programme Stratégique Transversal
- SDC : Schéma de Développement Communal
- SDT : Schéma de Développement du Territoire Wallon
- SOL : Schémas d'Orientation Locaux
- SRM : Stratégie Régionale de Mobilité

1. UN PCM, C'EST QUOI?

UN OUTIL STRATÉGIQUE DE PLANIFICATION.

Définition

« Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est un **outil stratégique** qui vise à faciliter la planification de la mobilité à l'échelle d'une commune. Il aide à améliorer l'**accessibilité** et la **mobilité**, la **sécurité routière** et le **cadre de vie** sur le territoire concerné ».

En matière d'accessibilité et mobilité, « l'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les **personnes** et les **marchandises** dans la commune ». ([SPW](#))

Le PCM vise également à s'inscrire dans la vision FAST 2030 de la Région wallonne qui ambitionne une mobilité davantage plurielle et multimodale.

L'élaboration de ce premier PCM répond à une ambition clairement exprimée dans le Programme Stratégique Transversal (PST 2019-2024) et portée par les engagements politiques récents traduits dans la nouvelle Déclaration de Politique Communale (DPC).

Un premier Plan Communal de Mobilité pour une mobilité plus multimodale, accessible et sécurisée.

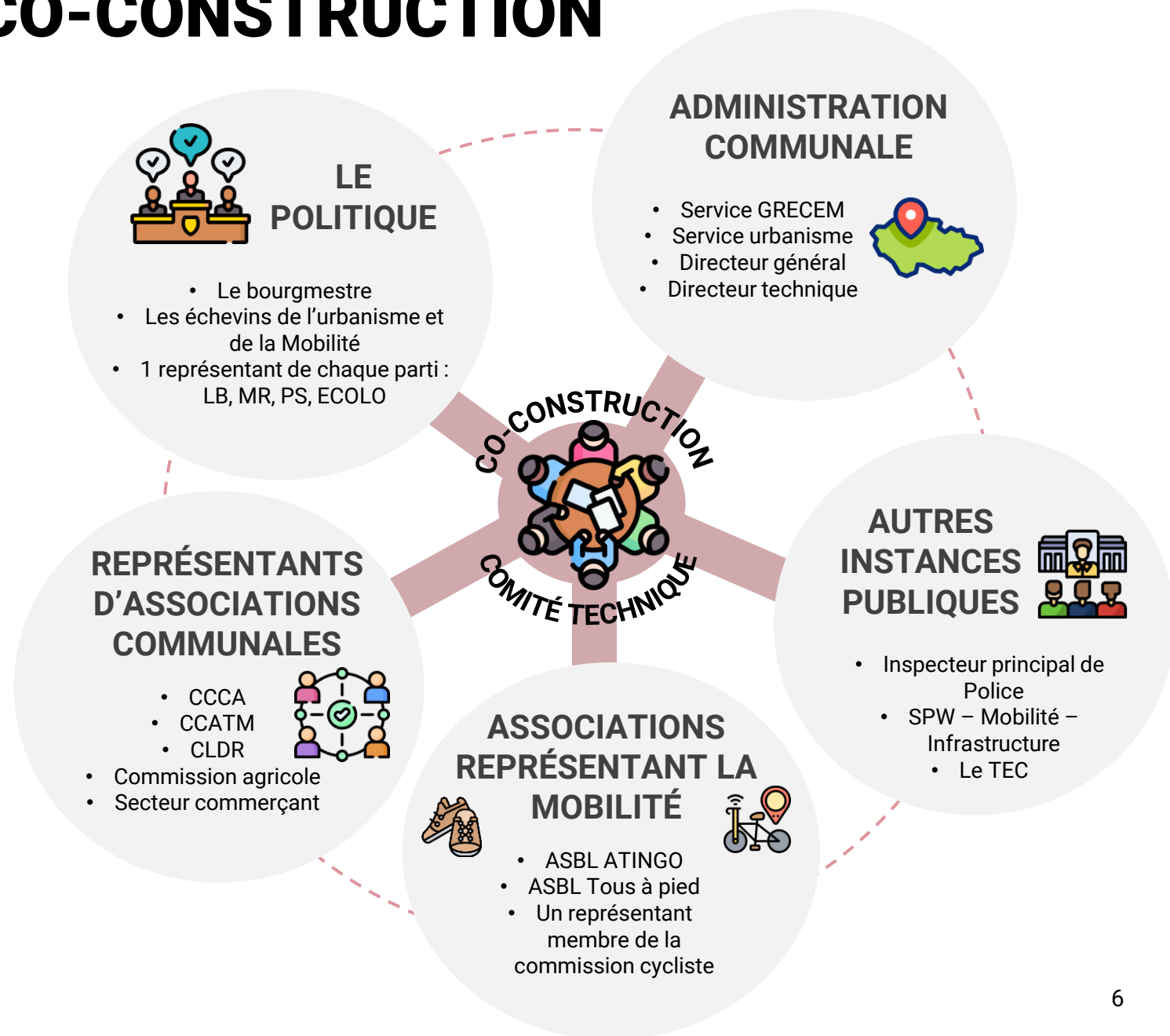
La commune d'Ellezelles se dote pour la première fois d'un Plan Communal de Mobilité (PCM) visant à planifier les actions nécessaires pour rendre le territoire plus attractif, agréable, sûr et durable par le biais d'une mobilité plus multimodale, sécurisée et accessible.

Si la voiture demeure essentielle pour de nombreux déplacements, notamment dans un territoire rural comme Ellezelles, le PCM a pour objet d'identifier à la fois le potentiel et les possibilités de développement d'autres solutions de mobilité en vue de rendre le territoire plus multimodal et d'offrir d'avantage de possibilités de se déplacer pour tout un chacun.

Le PCM définit également une vision en matière de sécurité routière, en cohérence avec l'un des principaux points d'attention de la nouvelle DPC.

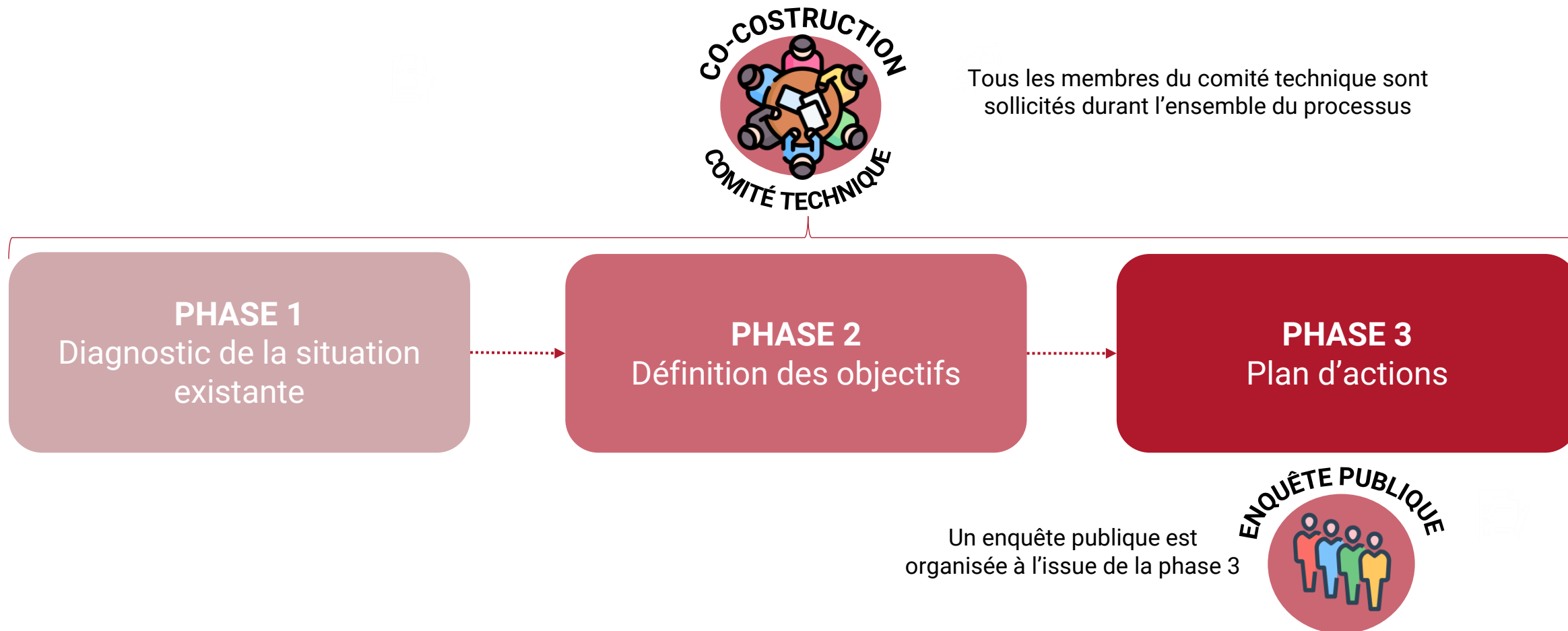
UN PROCESSUS DE CO-CONSTRUCTION

Le présent PCM repose sur un **processus de co-construction**, impliquant un ensemble d'**acteurs locaux** afin de mobiliser l'intelligence collective et d'élaborer des solutions de mobilité adaptées aux besoins de tous. Le PCM est suivi par un **comité technique** composé des personnes et/ou organismes suivants :



UN PROCESSUS EN TROIS ÉTAPES

Le PCM se découpe en 3 phases, synthétisées sur le schéma ci-dessous :



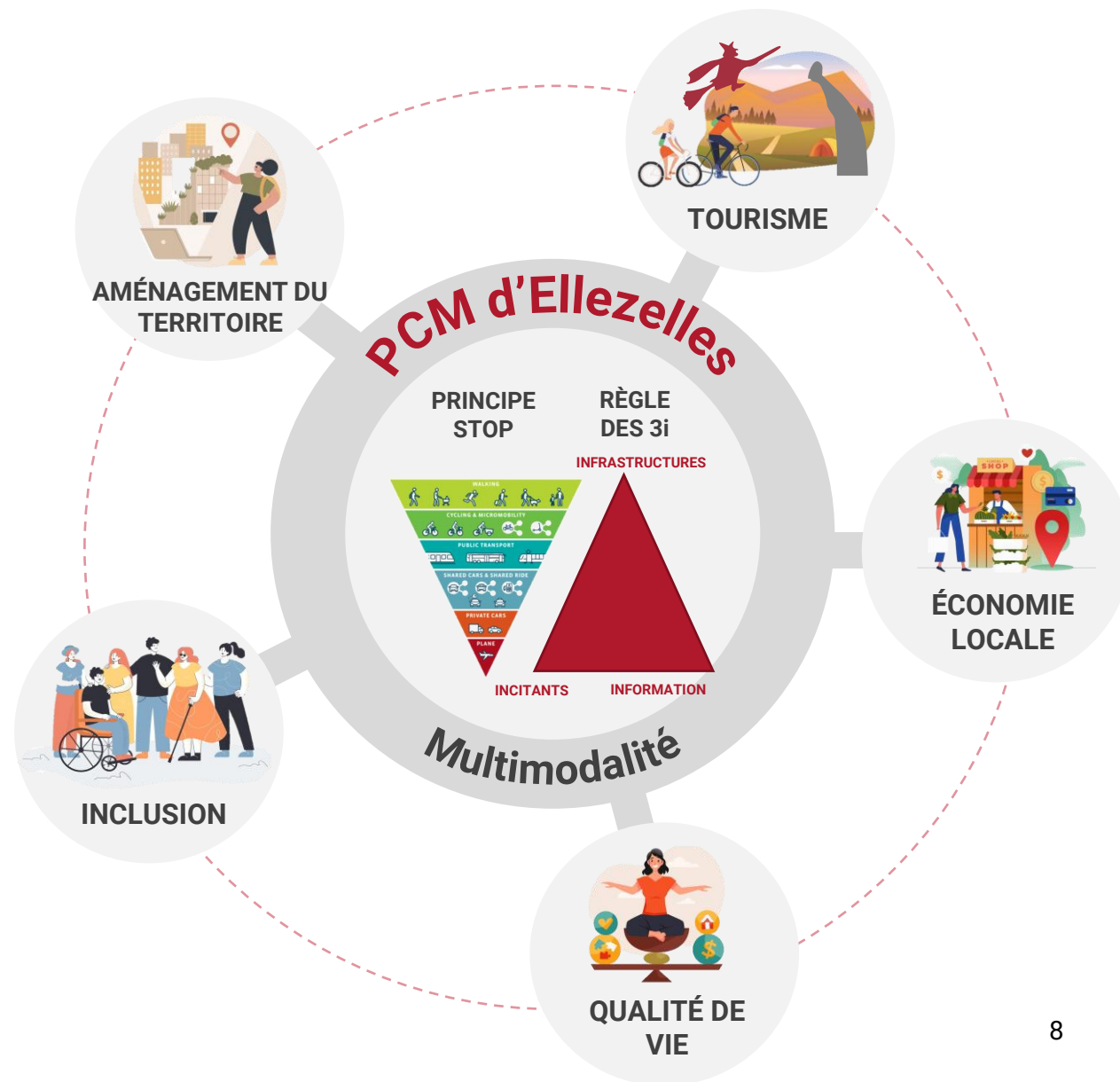
UNE APPROCHE TRANSVERSALE POUR UN PCM AU SERVICE DU TERRITOIRE

Une mobilité intégrée à d'autres enjeux...

- Au-delà des déplacements, le PCM doit s'inscrire dans une vision plus large, touchant à l'aménagement du territoire, l'économie locale, le tourisme, l'inclusion et la qualité de vie.
- Il doit répondre aux objectifs communaux (PST, PCDR) en soutenant le commerce local, en valorisant le patrimoine et en améliorant le cadre de vie.

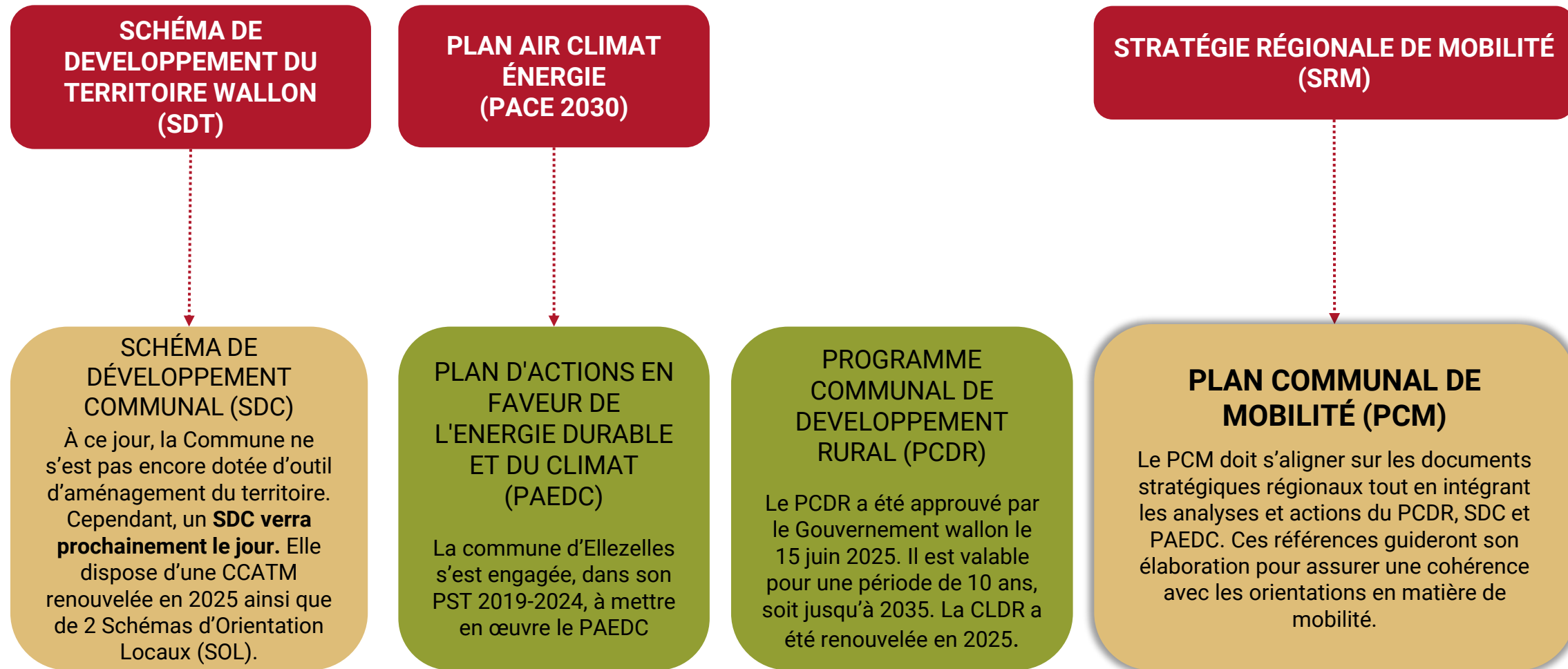
... et structurée autour de principes clés

- **Règle des 3I** : Infrastructures, Incitants, Information → Un équilibre entre offre, services et sensibilisation.
- **Principe STOP** : la mobilité doit être multi- et plurimodale, selon la priorité aux modes actifs, puis aux transports partagés et enfin aux voitures individuelles.



Un PCM pensé comme un levier de développement territorial durable et adapté aux réalités locales.

UN OUTIL S'INSCRIVANT ET ALIGNÉ AVEC D'AUTRES DOCUMENTS STRATÉGIQUES



- Documents stratégiques régionaux
- Documents approuvés
- Documents en cours ou en élaboration

2. PROFIL DU TERRITOIRE ET POPULATION

2. PROFIL DU TERRITOIRE ET POPULATION

MIEUX COMPRENDRE LE TERRITOIRE

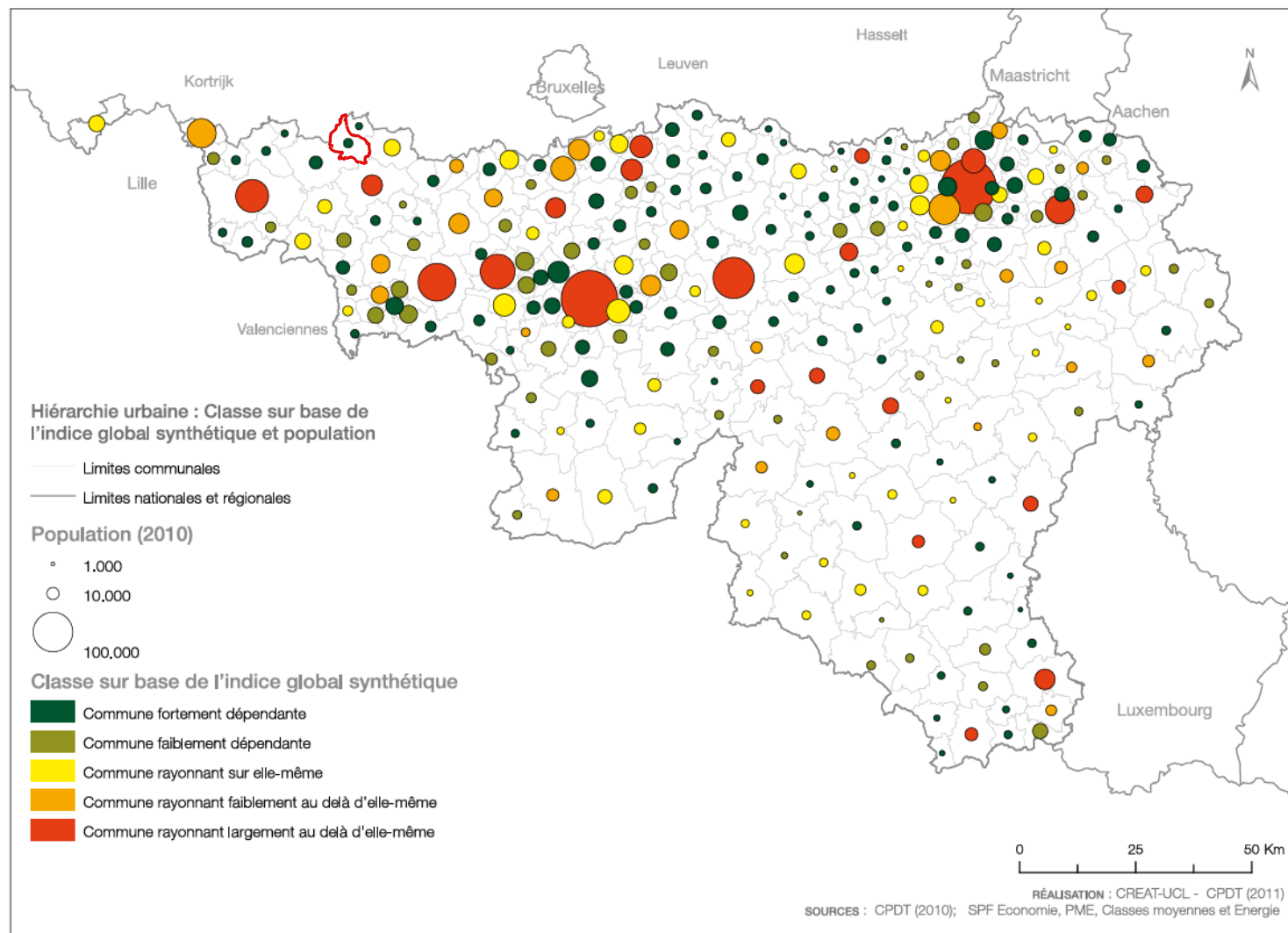
SITUATION GÉNÉRALE

HIÉRARCHIE URBAINE

Ellezelles, une commune fortement dépendante des pôles voisins...impliquant des besoins de déplacements vers l'extérieur

Située à l'extrémité nord-ouest du Hainaut, au cœur du **Pays des Collines**, Ellezelles est une commune rurale de près de **6.000** habitants. Frontalière de la Flandre, elle est bordée par les communes wallonnes de Flobecq, Lessines, Ath et Frasnes-lez-Anvaing.

La commune est classée par la CPDT comme étant « fortement dépendante » d'autres pôles. Cela signifie que la population doit se déplacer vers l'extérieur du territoire pour accéder à toute une série de services et équipements (établissements secondaires, gares, soins hospitaliers, etc.), ce qui implique un besoin de déplacements vers ceux-ci. Même si cette classification a été établie il y a plus d'une décennie, elle demeure globalement valable.



SITUATION GÉNÉRALE

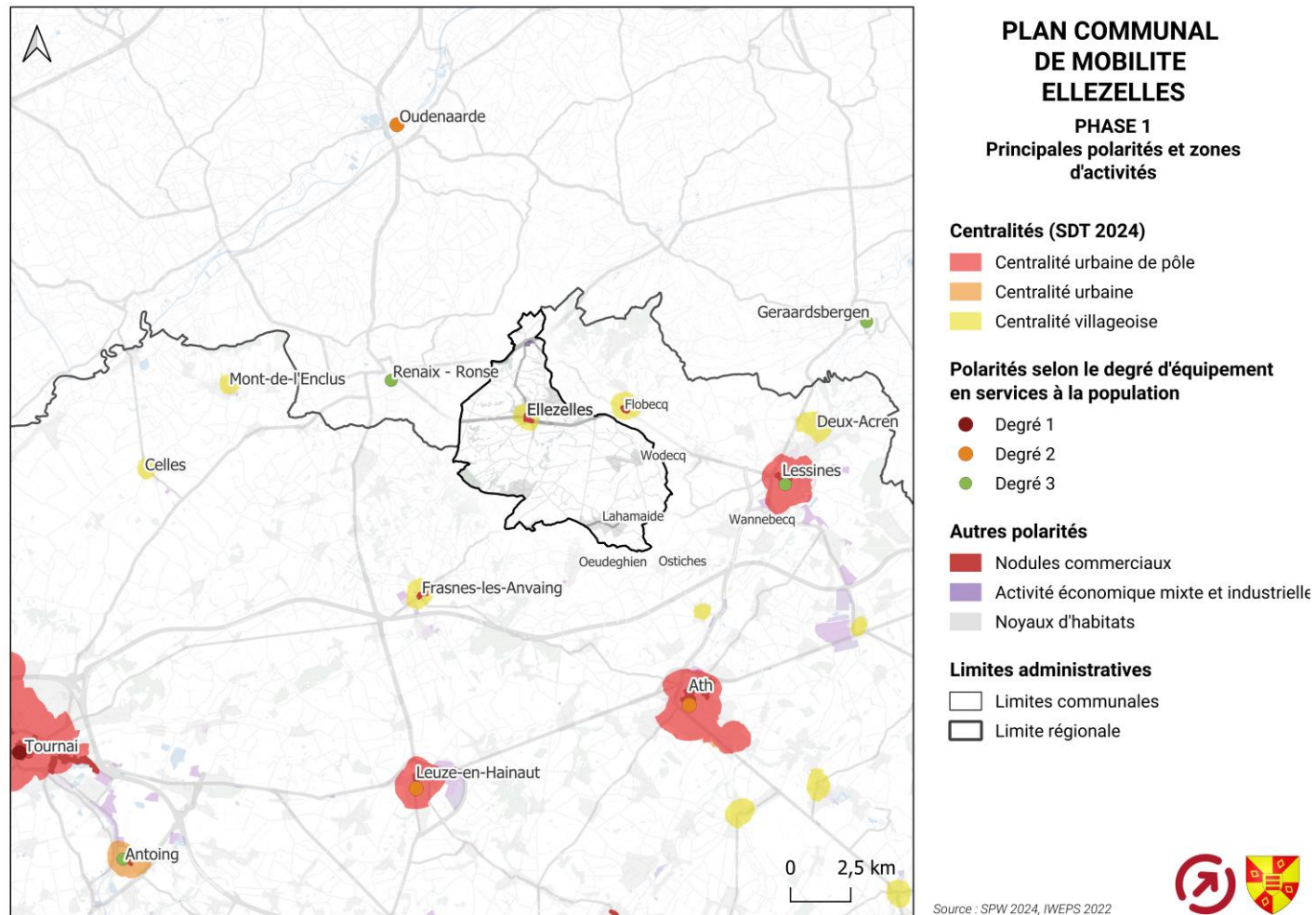
CENTRALITÉS

Le village d'Ellezelles, une centralité villageoise offrant quelques services et équipements

Au sein du territoire, le village d'Ellezelles est identifié comme **centralité villageoise** dans le Schéma de Développement Territorial (SDT) 2024, ce qui signifie qu'il dispose d'une certaine offre de services et équipements, toutefois moindre que les centralités urbaines ou urbaines de pôle*. Il constitue la seule centralité du territoire communal.

Les principales autres centralités situées proximité sont celles de Flobecq, Frasnes-lez-Anvaing (villageoises), Lessines ou encore Ath (urbaines de pôles). De plus, en Flandre, les villes de Renaix et Audenarde, classées respectivement polarités de degré 3 et 2 (IWEPS, 2022 - Typologie des polarités résidentielles selon leur degré d'équipement en services et leur accessibilité), jouent un rôle complémentaire dans l'offre de services transfrontaliers.

La section suivante illustre l'importance des déplacements effectués avec ces différents territoires.



*Le Schéma de Développement du Territoire wallon distingue trois types de centralités : centralités villageoises, centralités urbaines et centralités urbaines de pôle. Les centralités urbaines correspondent aux polarités résidentielles les mieux équipées en services à la population. Les centralités urbaines de pôles correspondent aux centralités urbaines situées dans une commune pôle identifiée par le SDT. Les centralités villageoises correspondent quant à elles aux polarités résidentielles disposant de moins de services à la population (polarités de degré IV définies par l'IWEPS). Source : [Schéma de Développement Territorial](#)

SITUATION GÉNÉRALE

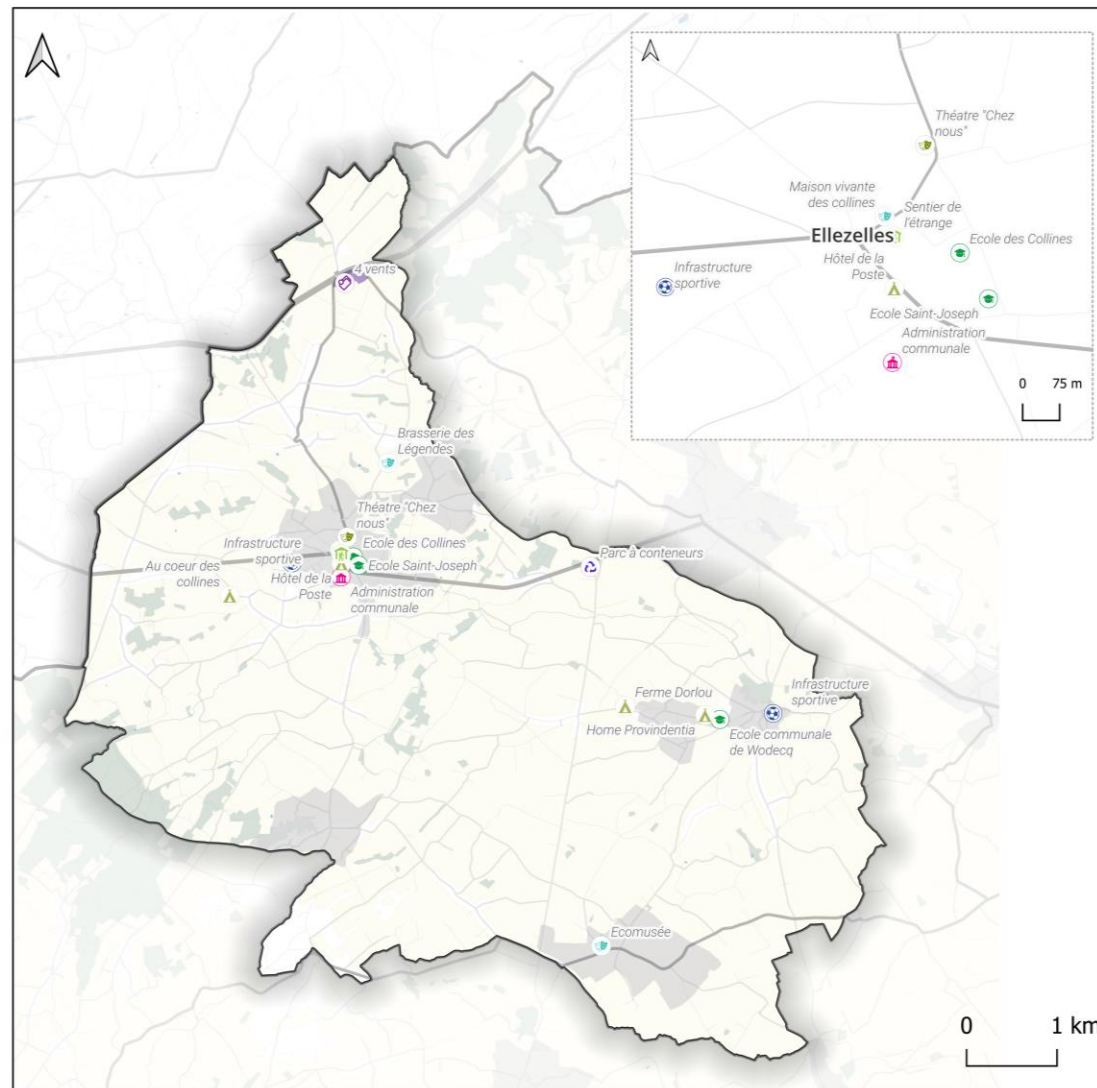
OFFRE DE SERVICES ET ÉQUIPEMENTS

Une offre de services et équipements limitée dans les autres parties du territoire

Au sein du territoire, la majorité des services de base se concentrent donc dans le centre d'Ellezelles. On y trouve notamment l'administration communale et le Centre Public d'Action Sociale, deux écoles fondamentales, un complexe sportif, et quelques services et commerces de proximité. L'offre est plus limitée dans les deux autres villages de l'entité que sont Wodecq et Lahamaide.

Un besoin en déplacements potentiellement plus conséquent dans le village-centre

L'offre concentrée et plus importante de services et équipements au sein du village d'Ellezelles – par ailleurs le plus peuplé (cf. ci-après) – induit potentiellement des besoins de déplacements plus nombreux à la fois au sein, mais aussi depuis et vers celui-ci.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ELLEZELLES

PHASE 1 Pôles générateurs de déplacements

-  Administration communale
-  Infrastructures scolaires
-  Espaces culturels
-  Parc à conteneurs
-  Parc d'activités économiques
-  Hébergements touristiques
-  Infrastructure sportive
-  Départ de sentier de l'Etrange

Autres polarités

-  Activité économique mixte et industrielle
-  Noyaux d'habitats

Limites administratives

-  Limites communales
-  Limite régionale

Source : OSM, 2025



DISTRIBUTION DE LA POPULATION

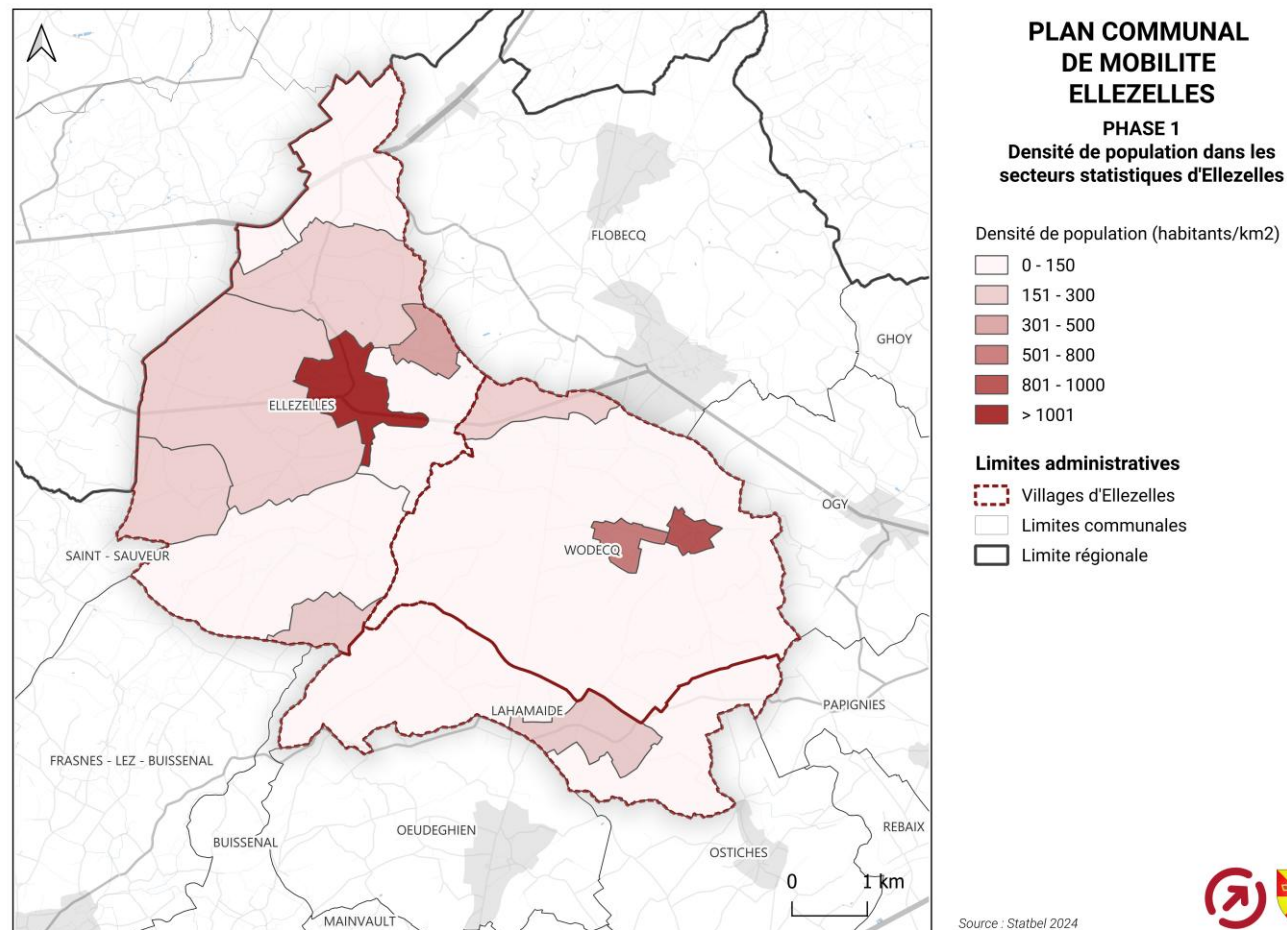
Une commune de faible densité mais aux défis de mobilité accrus

Avec une superficie de 45 km² et une population de 5.970 habitants au 1er janvier 2024, Ellezelles affiche une densité de **132 hab./km²**, bien en dessous de la moyenne wallonne (218 hab./km²) et de celle de son arrondissement, Ath (194 hab./km²). Cette faible densité, combinée à un âge moyen de 43,9 ans souligne un **caractère rural** et une population vieillissante.

La population se concentre principalement dans le village d'Ellezelles (4 264 habitants), tandis que les villages de Lahamaide (456 habitants) et Wodecq (1 250 habitants) présentent une population moindre. Si les centres d'Ellezelles et de Wodecq ont une certaine densité de population, le reste du territoire est nettement moins densément peuplé.

La **croissance** de la population d'Ellezelles entre 2014 et 2024 est **extrêmement faible** (+0,02 %), bien en dessous de celle de la province de Hainaut (+2,1 %) et de la Belgique (+5,5 %).

La faible densité de population et le vieillissement relatif de celle-ci accentuent la nécessité de réfléchir à des solutions de transport flexibles et accessibles, adaptées particulièrement aux personnes âgées et à celles vivant dans les zones périphériques, éloignées des services.



UTILISATION DU SOL

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ELLEZELLES

PHASE 1 Utilisation du sol

Utilisation du sol

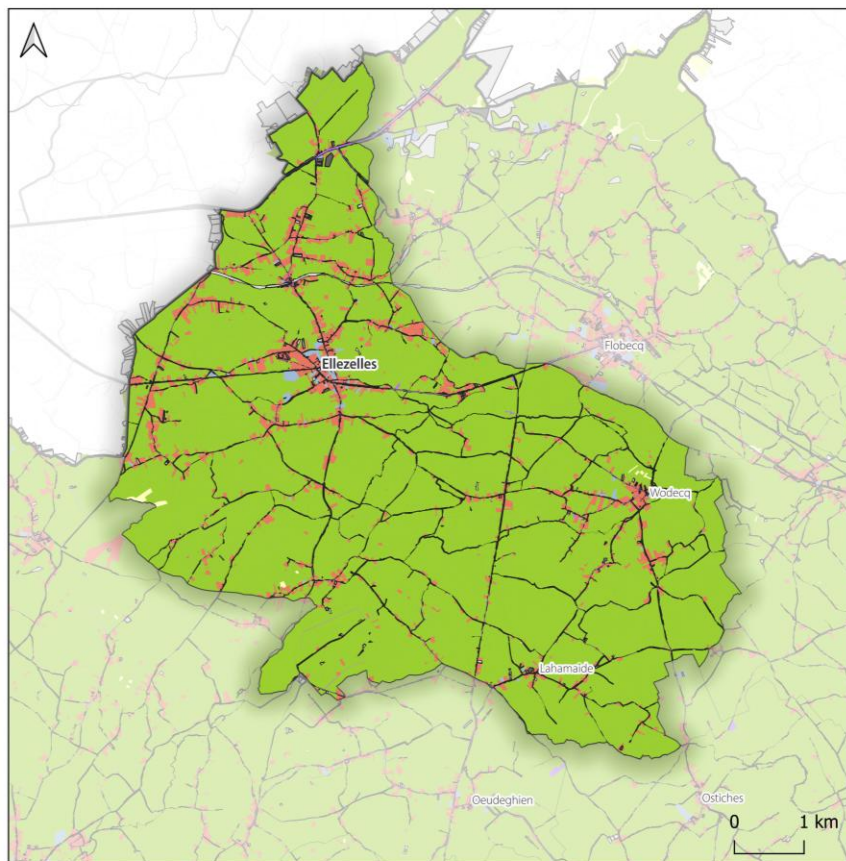
- Production primaire (90%)
- Production secondaire (0,2%)
- Production tertiaire (0,4%)
- Usage Résidentiel (2%)
- Réseaux de transport, logistique et réseaux d'utilité publique (2%)
- Zones Naturelles (7%)
- Autres Usages (0,1%)

Limites administratives

- Limites communales
- Limite régionale



Source : WALOUS 2018



Ellezelles, un territoire rural façonné par l'agriculture, avec des enjeux de mobilité spécifiques

Avec près de 90 % du territoire dédié à l'agriculture et 85 exploitations en activité, l'agriculture joue un rôle structurant dans le paysage et l'économie locale d'Ellezelles (PCDR Ellezelles, 2023). Cette réalité engendre des enjeux importants au niveau de la mobilité, notamment en ce qui concerne les déplacements d'engins agricoles. Les engins lourds, tels que les tracteurs et semoirs, doivent circuler sur les routes, ce qui peut engendrer des enjeux en termes de sécurité routière, en particulier pendant les périodes de récolte (cf 3.5 Charroi lourd).

Un habitat dispersé au défi d'une planification territoriale plus cohérente et accessible

L'urbanisation diffuse et l'étalement résidentiel modifient progressivement le paysage d'Ellezelles, grignotant les terres agricoles et fragilisant son identité paysagère. Pour préserver l'équilibre du territoire, la densification des noyaux villageois devient un enjeu essentiel (PCDR Ellezelles, 2023). Cette urbanisation complexe rend l'accès aux services plus difficile, renforçant la dépendance à la voiture. La diversification des solutions de transport pose des défis majeurs, notamment en termes de coûts et d'efficacité. Pourtant, la commune ne dispose pas encore d'une vision d'aménagement globale et à long terme. Une approche plus structurée reste nécessaire pour intégrer les enjeux environnementaux, patrimoniaux et de mobilité durable. La mise en place prochaine du SDC viendra compléter le présent PCM.

TOURISME

Profiter de l'attractivité touristique d'Ellezelles pour repenser la mobilité locale

Chaque année, Ellezelles attire entre 15 000 et 20 000 visiteurs, séduits par ses paysages vallonnés, son patrimoine naturel et son folklore. Entre le Sentier de l'Étrange, l'Écomusée du Pays des Collines ou encore le Chaudron des Légendes, l'offre touristique s'adresse autant aux promeneurs qu'aux gastronomes ou amateurs de légendes locales. Le territoire est également prisé des cyclotouristes.

Selon la Maison du Pays des Collines, la fréquentation se concentre surtout les week-ends et vacances scolaires. Les visiteurs viennent principalement de Wallonie, de Flandre, ainsi que du Royaume-Uni et des Pays-Bas.

Au-delà de son intérêt économique, le tourisme constitue un levier pour encourager des formes de mobilité plus durables. Les pratiques de loisirs liées à la marche ou au vélo peuvent en effet ouvrir la voie à des usages plus quotidiens et utilitaires (cf. 4.1 et 4.2 Déplacements à pied et à vélo). L'attractivité du territoire peut contribuer à renforcer et diversifier l'offre de transport, notamment lors des pics de fréquentation.

Néanmoins, cette affluence touristique peut engendrer des tensions ponctuelles en matière d'accessibilité et de stationnement, notamment lors de grands événements où les parkings disponibles ne suffisent plus, obligeant les visiteurs à se garer en dehors du centre du village. Même si cette situation est jugée globalement acceptable par les acteurs locaux, elle appelle à une vigilance accrue pour préserver la qualité de vie des habitants et garantir une cohabitation harmonieuse entre habitants et visiteurs (cf. 8. Circulation automobile et stationnement).



Intégré dans une réflexion globale, le tourisme peut ainsi devenir un catalyseur de transformation positive pour le territoire, en soutenant des pratiques de déplacement plus durables et en valorisant les atouts locaux au service de tous.

2. PROFIL DU TERRITOIRE ET POPULATION

DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

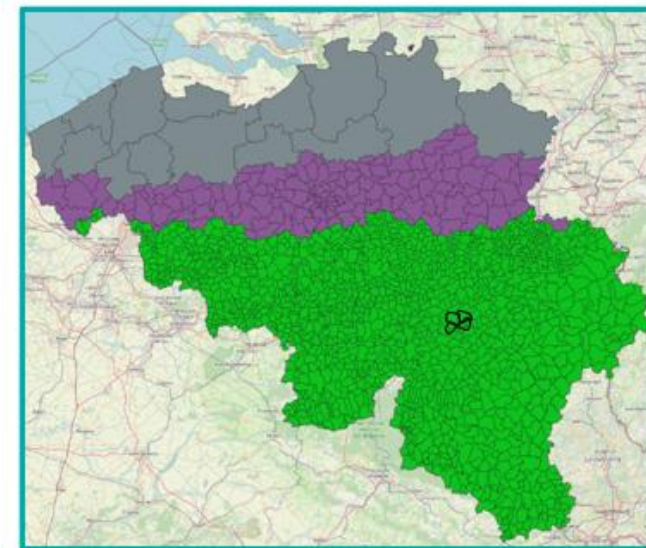
DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

Une structure de déplacements évaluée sur base de données de Floating Mobile Data

Les données reprises ci-après sont issues de l'analyse des Floating Mobile Data (FMD), un ensemble de données anonymisées et agrégées issues des réseaux d'opérateurs de téléphonie mobile. Ces données permettent de retracer les flux de déplacements, indépendamment du mode transport ou du motif du trajet, ainsi que d'estimer le nombre de présences dans certaines zones à différents moments de la journée. Concrètement, elles indiquent à quelle antenne mobile était connecté chaque utilisateur tout au long de la journée. Une agrégation des connexions a été réalisée afin d'identifier les présences continues.

L'objectif de cette analyse est de mettre en évidence les **principaux corridors de déplacements depuis et vers Ellezelles**, ainsi qu'au sein même de son territoire.

Les données analysées, issues du réseau Proximus, ont été collectées quotidiennement entre mars et juin 2022, hors périodes de congés scolaires. Étant donné la part de marché de Proximus (environ 40 %), un redressement a été appliqué pour représenter l'ensemble des déplacements. Les déplacements ont été transmis à l'échelle des anciennes communes pour ce qui concerne la Wallonie, des communes pour la Région de Bruxelles-Capitale et les communes flamandes limitrophes, et à l'échelle des arrondissements pour le reste de la Flandre. Du fait de sa situation limitrophe avec la Flandre, Ellezelles se trouve à la croisée de flux transrégionaux. Les données disponibles n'ayant pas la même granularité selon les territoires, cela limite la précision des analyses pour les déplacements avec la Flandre.



- Anciennes communes
- Communes
- Provinces

L'interprétation de ces données doit se faire avec beaucoup de précautions, sachant également qu'afin d'être repris en tant que déplacement, le seuil d'arrêt est de minimum 1h, ce qui signifie que les déplacements tels qu'aller chercher ou conduire quelqu'un (à l'école par exemple) ne sont pas repris dans les statistiques.

DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

APERÇU GÉNÉRAL

Une dynamique de mobilité stable et légèrement accrue le week-end entre Ellezelles et ses communes voisines

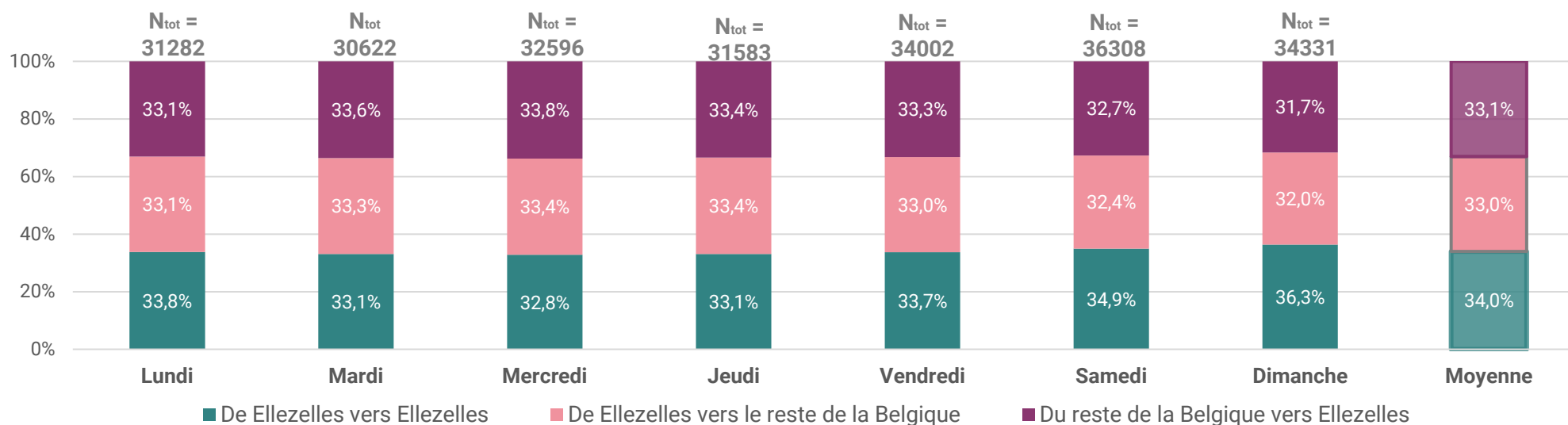
L'analyse des déplacements depuis et vers Ellezelles montre une répartition relativement stable tout au long de la semaine, avec :

- Environ 1/3 des déplacements qui sont internes à la Commune, témoignant d'une certaine autonomie locale ;
- Pour environ 2/3 qui se font avec les pôles extérieurs au territoire, soulignant et confirmant en quelque sorte la « dépendance » et les besoins de déplacements externes au territoire – bien qu'une partie de ces déplacements sont effectués avec pour destination la Commune (émanant des touristes notamment).

Le week-end, une légère hausse des déplacements internes à Ellezelles est observée, probablement liée aux activités de loisirs et aux rencontres sociales. Toutefois, les principaux pôles d'échange restent identiques à ceux de la semaine, témoignant d'une interdépendance forte et stable entre Ellezelles et ses communes voisines (cf. ci-après).

Nombre moyen de déplacements par jour à Ellezelles

(FMD, Proximus 2022)



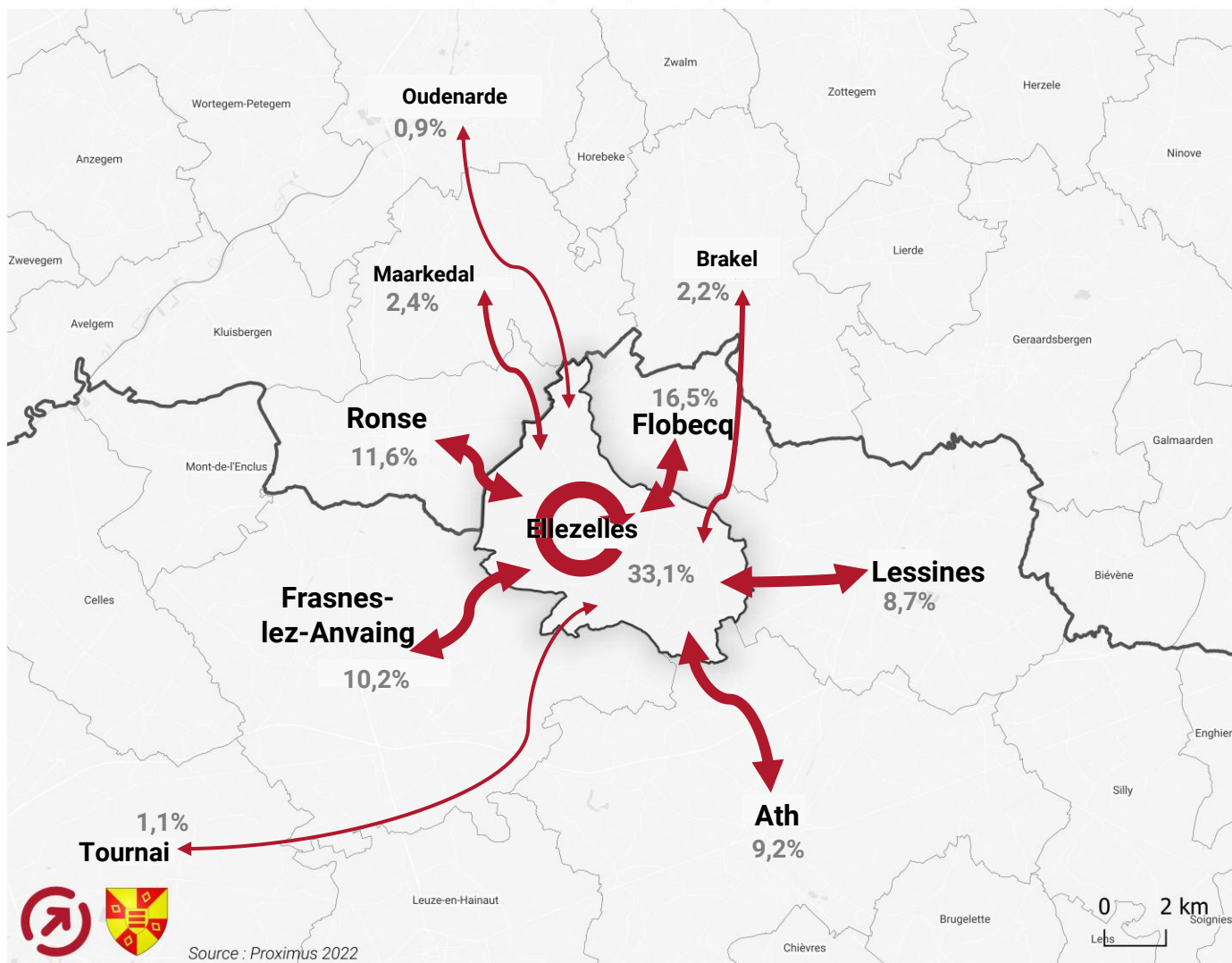
DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

DÉPLACEMENTS EXTERNES – ÉCHELLE COMMUNALE

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ELLEZELLES

PHASE 1 : Flux au sein du territoire d'Ellezelles, vers l'extérieur et l'intérieur de la commune

En pourcentage d'échanges totaux, pour un jeudi



Des déplacements externes majoritairement en lien avec 5 autres territoires

L'analyse des flux de déplacements via les Floating Mobile Data montre qu'en ce qui concerne les déplacements depuis et vers d'autres territoires, ceux-ci se font majoritairement en lien avec **Flobecq** (16,5 %), **Renaix** (11,6 %), **Frasnes-lez-Anvaing** (10,2 %), **Ath** (9,2 %) et **Lessines** (8,7 %) et se font donc essentiellement vers les territoires voisins. Ils représentent à eux seuls 85% des déplacements externes. A souligner l'absence de relations (très) fortes vers des pôles d'importance régionale, telle que Tournai.

Les déplacements en lien avec Ellezelles en semaine sont donc fortement ancrés dans une **logique locale** et **intercommunale**, avec une prédominance des échanges avec Flobecq, Renaix et Frasnes-lez-Anvaing. Les liaisons vers Ath et Lessines montrent un attrait pour des pôles plus dynamiques.

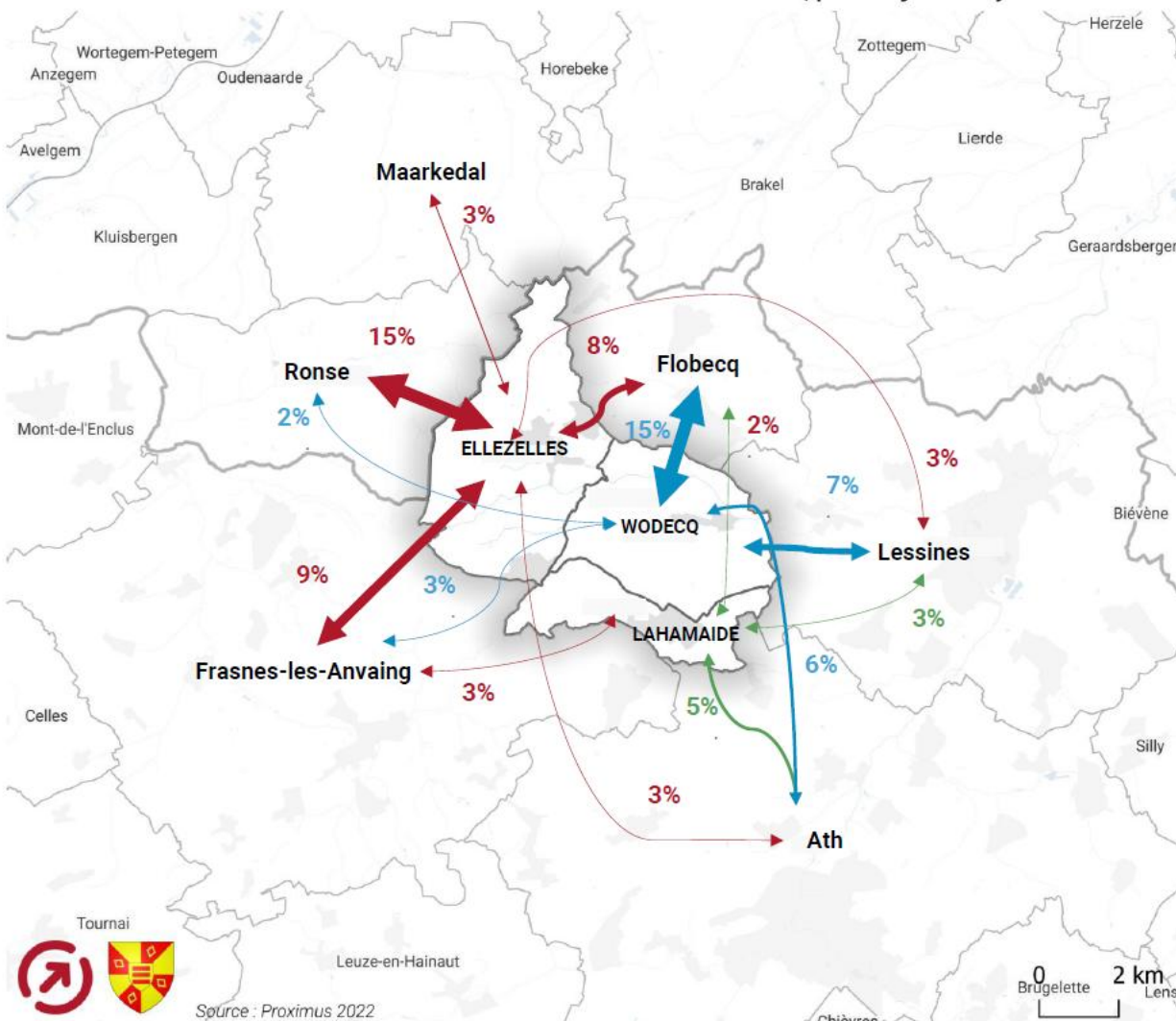
Le week-end, les données ne montrent pas de variations significatives.

DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

DÉPLACEMENTS EXTERNES – ÉCHELLE DES ANCIENNES COMMUNES

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ ELLEZELLES

PHASE 1 : Flux au sein du territoire d'Ellezelles et vers l'extérieur, pour un jeudi moyen



Une logique spatiale qui se dégage

L'analyse des flux de déplacements entre les villages du territoire et l'extérieur met en évidence une logique spatiale.

- Le **village d'Ellezelles** entretient ainsi davantage de relation avec Renaix (15%), Frasnes-les-Anvaing (9%) et Flobecq (8%) ;
- **Wodecq** concentre des flux significatifs avec Flobecq (15%) et dans une moindre mesure avec Lessines (7%) et Ath (6%) ;
- Les flux entre **Lahamaide** et les communes extérieures restent plus limités, et liés à une densité de population plus faible dans le village, avec des échanges plus marqués vers Ath (5%) et Frasnes-les-Anvaing (3%).

DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

DÉPLACEMENTS INTERNES

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ELLEZELLES

PHASE 1 : Flux au sein du territoire d'Ellezelles, pour un jeudi moyen

De nombreux déplacements au sein mêmes des villages, mais aussi entre les villages

L'analyse des flux de déplacements entre les villages d'Ellezelles révèle une forte prévalence des mobilités internes au village. Les déplacements intra-villageois représentent une part significative des flux, avec 40,3% des trajets exclusivement réalisés au sein d'Ellezelles, 21,3% à Wodecq, et 4,1% à Lahamaide. Cette répartition est à mettre en relation avec la concentration des activités quotidiennes et des services à l'échelle de chaque entité.

Les échanges inter-villageois sont dominés par la liaison Wodecq-Ellezelles (17,5%). La relation Wodecq-Lahamaide (12,6%) reste significative, tandis que les flux entre Ellezelles et Lahamaide (4,2%) sont plus limités.

Ces tendances confirment un besoin de mobilité de proximité, où Wodecq joue un rôle quelque peu central dans les échanges intra-communaux.



PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOIS

Renaix, la Région de Bruxelles-Capitale et Ath comme principaux pôles d'emplois des Ellezellois

Les données précédentes ont mis en lumière les principaux échanges effectués depuis/vers, et au sein du territoire d'Ellezelles. En ne s'intéressant qu'aux déplacements domicile-travail, la structure des déplacements apparaît comme quelque peu différente.

Les communes voisines de Renaix (1), Ath (3), Lessines (6), Flobecq (8) ou encore Frasnes-lez-Anvaing (9) constituent des lieux d'emplois privilégiés pour les ellezellois, mais leur prépondérance est moindre. D'autres territoires plus éloignés le sont également : la Région de Bruxelles-Capitale (2), Tournai (4) ou encore Audenarde (7) et Gand (10).

Ellezelles, un petit pôle d'emplois à l'échelle locale

Une partie de la population travaille également au sein même du territoire, qui arrive à la 5^{ème} marche en terme de pôles d'emplois pour les habitants de la commune. A l'inverse, elle attire également des personnes venant de l'extérieur, environ 250. Ceux-ci viennent en grande majorité des communes voisines et proches, reflétant le pôle d'emplois local que représente Ellezelles.

Principaux pôles d'emplois des habitants d'Ellezelles
source : BCSS (2020)

	Commune	# Perso.		Commune	# Perso.
1	Renaix	245	6	Lessines	163
2	Région Bruxelles-C.	232	7	Audenarde	88
3	Ath	212	8	Flobecq	79
4	Tournai	173	9	Frasnes-lez-A.	66
5	Ellezelles	164	10	Gand	53

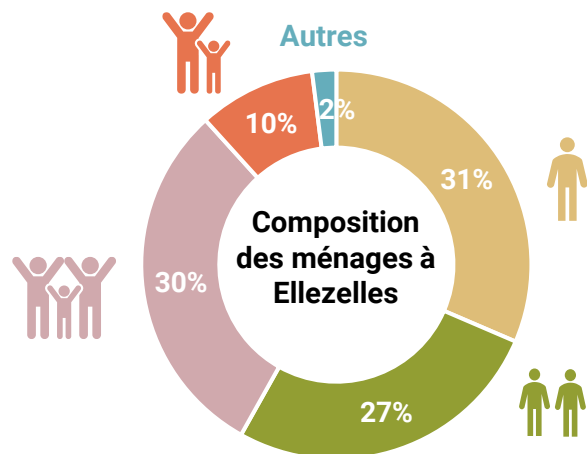
Les déplacements domicile-travail : un point d'attention, pas le cœur d'une stratégie de mobilité

S'il est important de prendre en considération ce motif de déplacement dans toute stratégie de mobilité, il ne doit pas non plus constituer la colonne vertébrale de celle-ci. A titre indicatif, les déplacements domicile-travail représente moins de 15% des trajets effectués par la population.

2. PROFIL DU TERRITOIRE ET POPULATION

QUI SONT LES HABITANTS D'ELLEZELLES ?

PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA POPULATION



Une sur-représentation de couples avec enfants

La répartition des ménages est similaire à celle de la province et de la région, avec cependant une très légère sous-représentation des ménages d'une personne (31%) par rapport à la moyenne régionale (37%) et provinciale (38 %) compensée par un nombre plus élevé de couple avec enfants (*Statbel, 2024*).

Les besoins de mobilité s'en trouvent donc légèrement différents, avec des besoins qui sont généralement plus importants pour les couples avec enfants. A souligner également la part des ménages monoparentaux (10 %) qui, comme les couples avec enfants, ont un recours à l'utilisation de la voiture globalement plus important.

Un niveau de revenu supérieur à la moyenne régionale et provinciale

Avec un revenu moyen de 20 837 € par habitant en 2021, la population d'Ellezelles apparaît comme plus aisée au regard des communes wallonnes limitrophes. La commune dépasse ainsi la moyenne wallonne (19 192 €) et surtout celle du Hainaut (17 713 €), témoignant d'une situation socio-économique plus favorable. Toutefois, ce niveau de revenu reste inférieur à celui des communes flamandes voisines, soulignant un écart économique entre les deux régions.

En outre, le taux d'emploi à Ellezelles s'élève à 76,9 % en 2021, bien au-dessus de la moyenne wallonne (70,7 %) et provinciale (68,4 %), ce qui témoigne d'une dynamique positive sur le marché du travail (*Statbel, 2023*).

Globalement, les citoyens ellezellois disposent d'une situation économique favorable, ce qui ne doit pas occulter des besoins plus limités pour une partie de la population dont il est important de tenir compte en matière de mobilité.

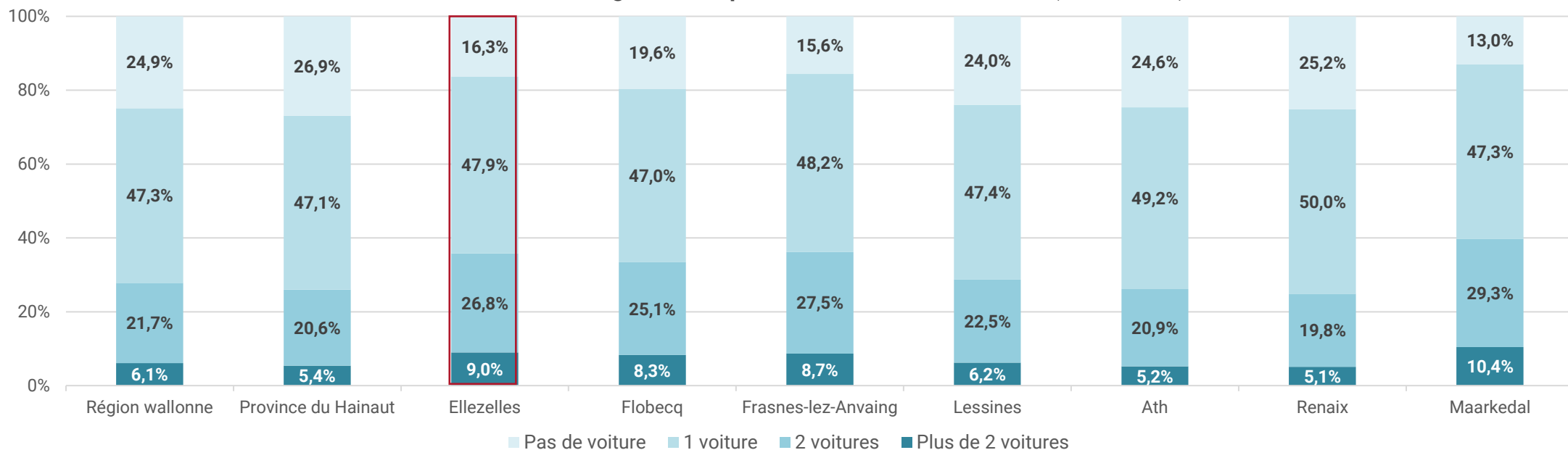
PROFIL DE MOBILITÉ DE LA POPULATION

Un taux de motorisation supérieur à la moyenne wallonne et provinciale...mais 1/6 des ménages qui ne possèdent pas de voiture

En 2023, Ellezelles se distingue par un faible taux de ménages sans voiture (16,3 %), bien inférieur à la moyenne régionale (24,9 %) et provinciale (26,9 %), ce qui peut être attribué à un niveau de vie permettant à une plus grande proportion de ménages de posséder au moins une voiture, ou à une plus grande dépendance à la voiture pour se déplacer. La majorité des foyers (47,9 %) possède une voiture, tandis qu'une part significative (35,8 %) possède deux voitures ou plus, ce qui dépasse largement la moyenne de la région (27,8%) et de la province (26%).

Un ménage sur six ne dispose toutefois pas de voiture. Dans un contexte rural comme celui d'Ellezelles, marqué par une offre de transport limitée, un accès aux services souvent éloigné et un vieillissement progressif de la population, cette réalité appelle une attention particulière. Elle souligne l'importance de mettre en place des solutions de mobilité souples et accessibles, pour garantir à chacun – notamment les personnes âgées ou isolées – un accès équitable aux déplacements du quotidien.

Part de ménage selon la possession de voiture en 2023 (Statbel, 2023)



SYNTHÈSE

ELLEZELLES...

Une commune...

- Rurale, avec une faible densité de population ;
- Qui dépend fortement des pôles voisins pour l'accès aux services et équipements ;
- Où le village d'Ellezelles constitue la principale centralité, avec des services limités dans les autres villages.

...dont la population...

- Est légèrement plus âgée que la moyenne régionale et provinciale ;
- Possède des revenus supérieurs à la moyenne provinciale et régionale ;
- Présente un taux de chômage assez bas ;
- Et une possession de véhicules supérieure à la moyenne régionale.

...et dont les déplacements...

- Sont principalement effectués en voiture, tant pour les trajets domicile-travail que pour les déplacements vers des pôles voisins ;
- Sont fortement influencés par les besoins externes liés aux services et équipements voisins, notamment à Flobecq, Frasnes-lez-Anvaing, Renaix, Ath et Lessines ;
- Internes sont fréquents, particulièrement au sein du village d'Ellezelles, mais aussi entre les villages d'Ellezelles et Wodecq ;
- Ont également pour destination Ellezelles, notamment pour des motifs touristiques et de loisirs

3. TERRITOIRE APAISÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

3. TERRITOIRE APAISÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

3.1. *ZONES APAISÉES*

ZONES APAISÉES

DÉFINITION

Des outils favorable aux modes actifs, contribuant à davantage de sécurité routière et à une meilleure qualité de vie...

Les zones apaisées peuvent prendre différentes formes (cf. encart ci-contre). La vitesse y est toujours limitée, ce qui réduit à la fois les risques d'accidents mais aussi la gravité des accidents de la circulation, raison pour laquelle elles constituent des outils précieux. Celles-ci ne peuvent toutefois pas être implantées n'importe où et nécessitent des mesures d'accompagnement ou aménagements afin que les vitesses de circulation soient respectées et la zone bien utilisée.

La probabilité qu'un piéton soit grièvement blessé (ou tué) en zone 30 ou au sein d'une zone de rencontre est ainsi réduite.

Qu'est ce qu'une zone apaisée ?

Il s'agit de zones dans lesquelles la vitesse de circulation est réduite (≤ 30 km/h). On distingue les principales zones suivantes :

Zone piétonne



L'accès aux zones piétonnes est réservé aux piétons. Certains véhicules peuvent toutefois y accéder, de même que les cyclistes si la réglementation le prévoit

Zone de rencontre et zone résidentielle



Dans les zones de rencontre et zones résidentielles, la vitesse est limitée à 20 km/h. Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique, les jeux y sont également autorisés. [Pour en savoir plus](#)

Zone 30



Zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h.

[Pour en savoir plus](#)

ZONES APAISÉES

QU'EN EST-IL SUR LE TERRITOIRE ?

...mais un développement (très) limité des zones apaisées à Ellezelles

À Ellezelles, la mise en place de zones de circulation apaisée reste pour l'instant limitée. Les zones 30 sont cantonnées aux abords des trois écoles de la commune, tandis qu'une seule zone de rencontre est actuellement en place, dans la Cité des Collines. Dans ces espaces où la vitesse est réduite à 20 km/h, la priorité est donnée aux piétons et cyclistes, contribuant à une meilleure cohabitation des usagers.

Aucun des trois cœurs de villages n'est repris en zone 30 par exemple. L'absence de telles zones dans le centre du village d'Ellezelles notamment contribue à un sentiment diffus de traversée plutôt que de véritable cœur de village, d'autant que celui-ci se situe au croisement de deux axes régionaux de circulation. Hormis la Cité des Collines, aucun autre quartier résidentiel n'est non plus couvert par une zone apaisée.



*Ecole Libre Saint-Joseph
Rue du Pont*



*Ecole communale de Wodecq
Vieux Moulin*



Cité des Collines

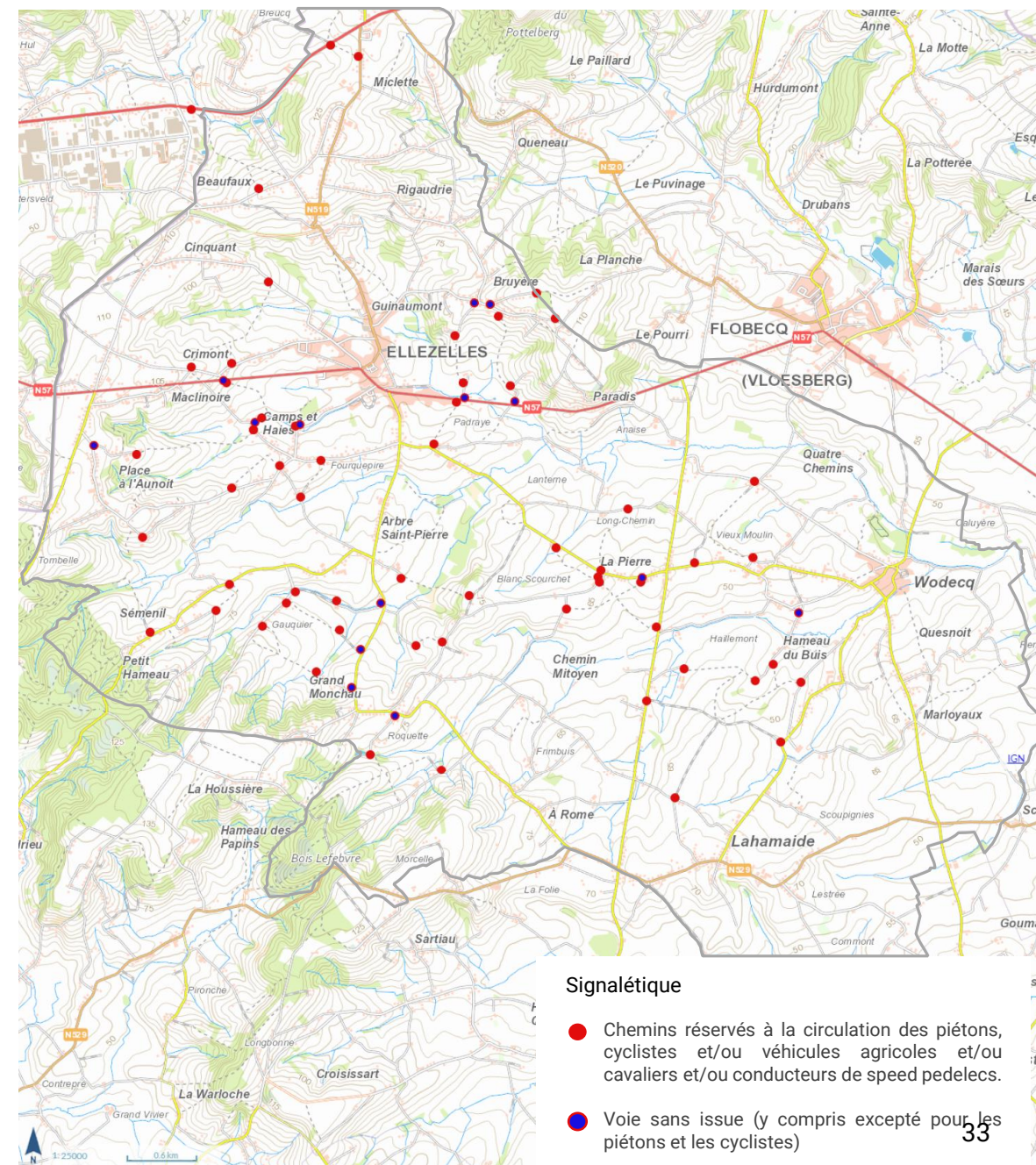
CHEMINS RÉSERVÉS

QU'EN EST-IL SUR LE TERRITOIRE ?

Un réseau dense de chemins réservés, surtout destinés à la pratique cyclable de loisir

L'usage des chemins réservés est encadré par une limitation de vitesse à 30 km/h, et, sauf exceptions, les véhicules motorisés y sont interdits. Ils sont réservés principalement aux piétons, cyclistes, cavaliers et engins agricoles ce qui en fait potentiellement de véritables atouts pour encourager la mobilité active.

À Ellezelles, les chemins réservés forment un maillage dense, offrant des connexions entre les villages et hameaux de l'entité à l'écart du trafic motorisé. Ils offrent donc un potentiel intéressant pour les déplacements à vélo à l'échelle du territoire. Toutefois, n'étant pas revêtu d'un matériau en dur, ces chemins en terre ou en gravier sont plus adaptés à la pratique du VTT qu'à celle du vélo de « ville ». Cette configuration freine leur usage dans une perspective de déplacements utilitaires au quotidien (cf. 2.2 Déplacements à vélo). Pour les déplacements utilitaires à pied, ils offrent dans ce cas-ci un attrait moindre étant donné les distances à parcourir entre les différentes zones urbanisées (cf. 2.2 Déplacements à pied).



CHEMINS RÉSERVÉS

ALAIN PASSE ? TU PASSES !

Une information utile des voies en impasse perméables aux modes actifs

En complément des chemins réservés, la Commune a utilement informé l'ensemble des usagers de la route de la présence de ces chemins et de la possibilité pour les modes actifs de poursuivre leur chemin au bout des voiries en « impasse ». Les panneaux ad hoc ont été placés (comme l'illustre la photo de droite ci-dessous).



...

3. TERRITOIRE APAISÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

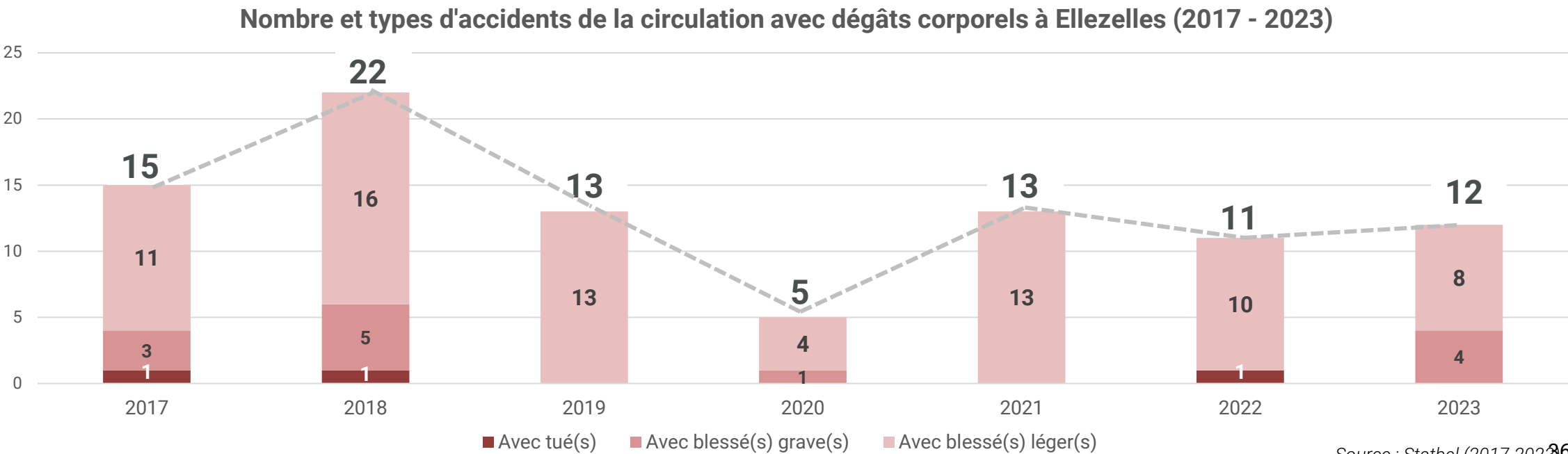
3.2. *ACCIDENTOLOGIE*

NOMBRE ET TYPOLOGIE DES ACCIDENTS

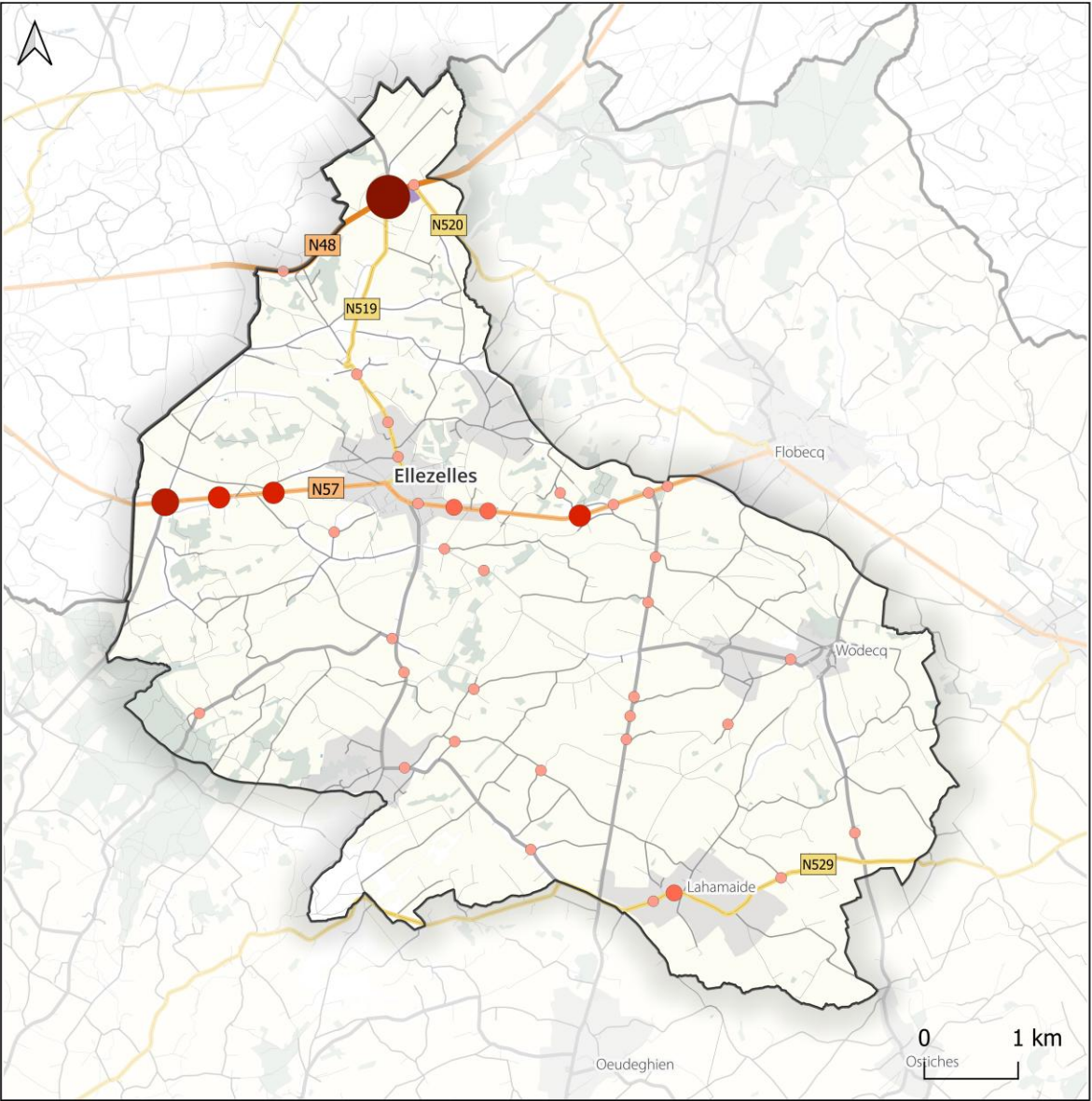
Un nombre d'accidents avec dégâts corporels relativement faible, mais parfois avec des conséquences lourdes à Ellezelles

Depuis 2017, le nombre d'accidents avec dégâts corporels à Ellezelles reste globalement stable, oscillant entre 11 et 15 par an (hors 2020, année du confinement), à l'exception de 2018 qui marque un pic avec 22 accidents. Cependant, bien que le nombre total d'accidents demeure limité, certains ont des conséquences particulièrement graves. En 2023, 21 accidents de la circulation ont été recensés, dont 11 – soit plus de la moitié – ont entraîné des dommages corporels. Parmi eux, 3 ont impliqué des blessés graves.

Ces chiffres rappellent l'importance de poursuivre les efforts en matière de sécurité routière. Dans le cadre de sa Déclaration de Politique Communale (2024-2030), la Commune d'Ellezelles réaffirme son engagement en faveur de la protection de ses citoyens et sa volonté de contribuer à davantage de sécurité routière sur le territoire.



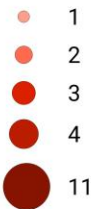
LIEUX ACCIDENTOGÈNES



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ELLEZELLES

PHASE 1
Accidents de la circulation
impliquant des dégâts corporels
sur le territoire d'Ellezelles

Accidents de circulation avec dégâts
corporels de 2017 à 2022



Réseau routier

- Autoroute
- Réseau primaire
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de desserte locale

Limites administratives

- Limites communales
- Limite régionale

Les lieux accidentogènes les plus importants se situent principalement sur les voiries régionales.

La carte ci-après présente les lieux où des accidents de circulation avec dégâts corporels ont eu lieu entre 2017 et 2022.

Une grande majorité de ces accidents s'est produite sur les voiries régionales. En particulier, 11 accidents ont été enregistrés au **croisement de la N48 et de la N519**, dont un accident mortel impliquant un cycliste, et 21 accidents ont eu lieu sur la **N57**, dont 2 mortels.

D'autres axes, et notamment des voiries communales enregistrent également des accidents de circulation, dont la chaussée de Brunehaut.



(IN)SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière, un enjeu majeur pointé par le Schéma de Développement Communal

Le thématique de la sécurité routière est apparue comme un enjeu majeur dans le SDC. Une fiche action spécifique a notamment été établie visant à « Améliorer la sécurité routière ». Celle-ci concerne globalement l'ensemble du territoire communal.

L'un des principaux constats est celui du sentiment général d'insécurité ressentie par les piétons et les cyclistes. Différents lieux ont été pointés du doigt dont :

- Les abords d'école ;
- La traversée du village de Lahamaide, même si selon les habitants c'est l'ensemble du village qui doit faire l'objet d'une réflexion. A noter qu'un projet est en cours en vue de requalifier cette traversée de village ;
- La chaussée de Brunehaut ;
- D'autres voiries du territoire, dont la rue Gaston Muylle à Wodecq.

Les vitesses autorisées (et pratiquées), couplées à l'absence d'infrastructures adaptées, rendent les déplacements à pied peu sûrs, renforçant le sentiment d'insécurité.



En traversée de Lahamaide, l'aménagement actuel de la voirie, sans cheminements piétons continus et confortables, accentue encore cette impression de danger pour les usagers vulnérables.

3. TERRITOIRE APAISÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

3.3. VITESSES DE CIRCULATION

RESPECT DES LIMITES DE VITESSE

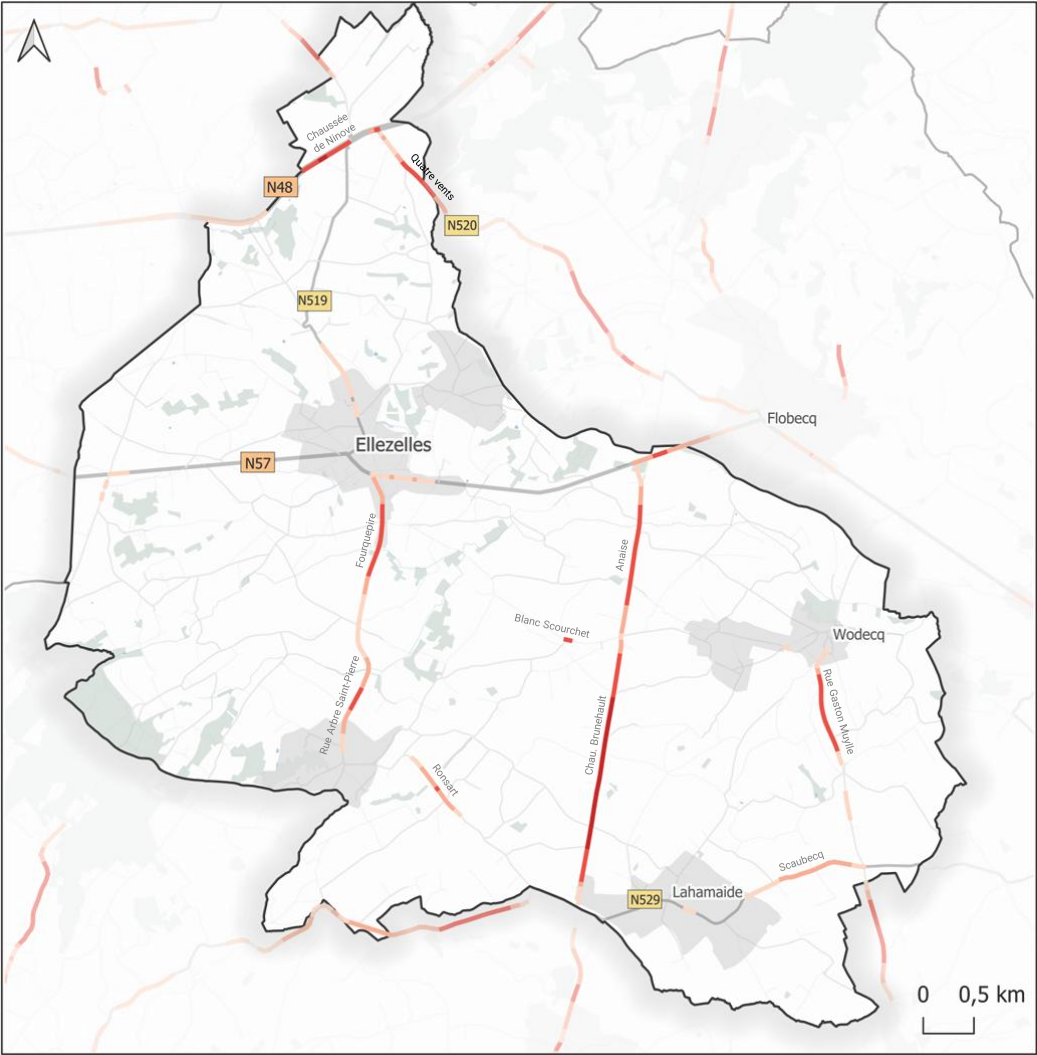
Des excès de vitesse fréquents sur les grands axes... mais aussi au coeur du village d'Ellezelles

La carte ci-contre présente les tronçons où la vitesse mesurée (V85 - vitesse en-dessous de laquelle 85% des véhicules enregistrés circulent – pour les tronçons comptant plus de 300 véhicules enregistrés) dépasse la limite autorisée, sur base des données de novembre 2024.

De nombreux dépassements sont enregistrés sur le territoire d'Ellezelles, avec une V85 atteignant plus de 20 km/h au-dessus de la limite autorisée.

Ces excès de vitesse concernent principalement les grands axes – tels que la chaussée de Ninove (N48), les Quatre Vents (N520), Scaubecq (N529) ou la chaussée Brunehaut – qui figurent aussi parmi les secteurs les plus accidentogènes du territoire (cf 3.2 Accidentologie).

Ce phénomène touche également les zones résidentielles où des dépassements significatifs sont observés, notamment à Blanc Souchet ou Ronsart.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ELLEZELLES

PHASE 1 Dépassement des vitesses autorisées Novembre 2024

Analyse basée sur les tronçons comptant plus de 300 véhicules enregistrés

Dépassement de la vitesse maximale (km/h) (Calculé : V85 – Vitesse limite autorisée)

- 1 à 5 km/h : léger dépassement
- 6 à 10 km/h : dépassement modéré
- 11 à 20 km/h : dépassement important
- > 20 km/h : dépassement très important

Limites administratives

- Limites communales
- Limite régionale

Source : SPW, Novembre 2024



RESPECT DES LIMITES DE VITESSE

Des dépassements dans des zones où les vitesses sont limitées à 70, voire 50 km/h...

Afin d’avoir un aperçu du respect des limitations de vitesse, une analyse a été menée sur les tronçons présentant les dépassements les plus importants. Sont notamment concernés : la chaussée Brunehault, la chaussée de Ninove, Anaise, Fourquepire, la rue Gaston Muylle, les Quatre Vents, Blanc Scourchet, la rue Arbre Saint-Pierre, Ronsart et Scaubecq.

Ces tronçons couvrent presque l’ensemble des voiries régionales traversant Ellezelles, à l’exception de la N57, qui semble relativement épargnée par les excès - sauf sur le tronçon limité à 50 km/h dans le centre du village. La chaussée de Brunehault et N48 (cette dernière étant également identifiée comme le secteur le plus accidentogène du territoire) sont toutes deux limitées à 70 km/h, elles enregistrent parmi les dépassements moyens les plus élevés, avec des V85 dépassant parfois les 17 km/h.

	Chaussée de Brunehault	Chaussée de Ninove (N48)	Anaise	Fourquepire	Rue Gaston Muylle	Quatre vents (N520)	Blanc Scourchet	Rue Arbre Saint-Pierre	Ronsart	Scaubecq
V85 (km/h)*	89,7	87,3	85,3	64,7	63,6	80,3	80,2	79,4	77,7	76,7
Vitesse réglementaire maximale	70	70	70	50	50	70	70	70	70	70
Nombre moyen de véhicules relevés	908	2404	935	522	512	735	206	402	464	316
Dépassement moyen (km/h) de la vitesse autorisée	19,7	17,3	15,3	14,7	13,6	10,3	10,2	9,4	7,7	6,7

(*) : vitesse en-dessous de laquelle 85% des véhicules enregistrés circulaient.

ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION ET EFFETS DE PORTE

Des signaux d'entrée d'agglomération judicieusement positionnés ...

En règle générale, les panneaux signalant l'entrée d'agglomération (F1) sont placés judicieusement à l'approche de zones d'habitat. Ils contribuent à améliorer la lisibilité des entrées d'agglomération et incitent les automobilistes à ralentir à leur approche.

Se pose néanmoins la question de la localisation de l'entrée/sortie d'agglomération le long de la N57 (côté ouest), et plus spécifiquement de la vitesse de circulation autorisée à hauteur du complexe sportif (70 km/h).



Entrée d'agglomération à Wodecq (Trieu)
Source : Traject – 2025

... mais des effets de porte peu marqués voire inexistants

Peu d'effets de porte ont été mis en œuvre jusqu'à présent. Une réflexion est toutefois systématiquement menée lors de projets de réaménagements de voiries à Ellezelles. Un exemple concret est visible rue Gaston Muylle à Wodecq, où un aménagement contribue à améliorer la lisibilité de l'entrée d'agglomération et incite les automobilistes à ralentir.



Entrée d'agglomération et effet de porte à Wodecq – Rue Gaston Muylle
Source : Traject – 2025



AUTRES MESURES VISANT AU RESPECT DES LIMITES DE VITESSE

Des aménagements (très) ponctuels

Malgré les vitesses élevées constatées sur plusieurs axes du territoire, aucune mesure de contrôle automatisé n'est actuellement en place (radars répressifs), ni incitant au respect des limites de vitesse (radars préventifs).

Quelques aménagements ont été réalisés, comme les doubles rétrécissements latéraux mis en place à Marloyau (voir photo ci-contre).

Cependant, au vu des dépassements de vitesse significatifs relevés sur certains tronçons (voir page précédente), ces mesures restent clairement insuffisantes. D'autant plus, qu'à certains endroits, ces excès de vitesse sont combinées à l'absence d'aménagements ou d'infrastructures pour les déplacements à pied (ou à vélo).



Retrécissement de voirie à Marloyau
Source : Traject – 2025

Le territoire d'Ellezelles est marqué par de nombreux excès de vitesse, surtout sur les grands axes mais également dans certaines zones habitées, alors que les aménagements actuels restent insuffisants pour assurer le respect des limitations.

3. TERRITOIRE APAISÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

3.4. *TRAFIC DE TRANSIT*

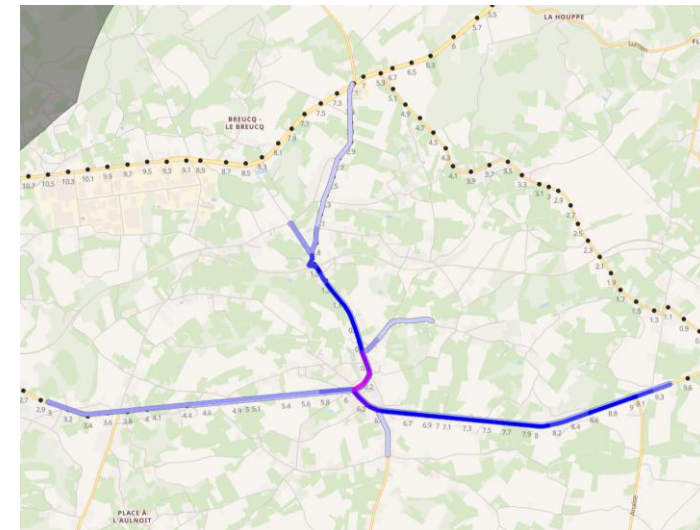
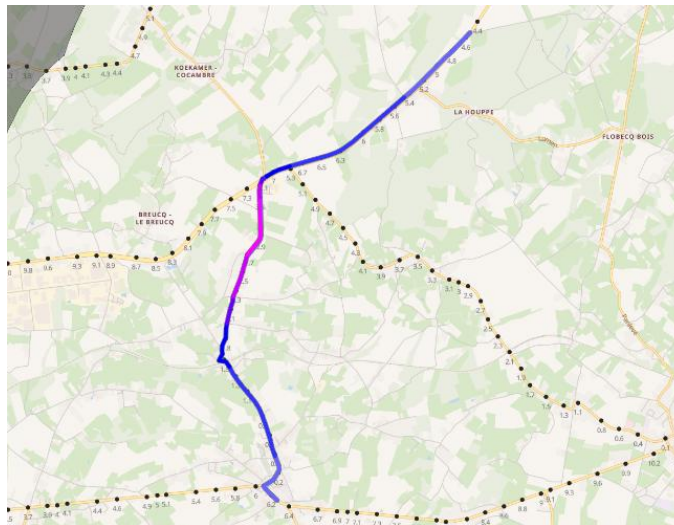
TRANSIT DANS LE CŒUR D'ELLEZELLES ?

Un petit trafic de transit automobile identifié sur la N519

L'analyse des données de circulation issues des Floating Car Data (FCD) met en évidence la présence d'un trafic de transit sur la N519, notamment dans le cœur du village d'Ellezelles. Il en ressort globalement que :

- Une large partie du trafic circulant sur la **portion nord** de la N519 (côté N48) est en transit dans le village d'Ellezelles ;
- En revanche, une majeure partie du flux de circulation automobile enregistré sur la **portion sud** de la N519 est un trafic d'origine ou de destination, ce qui signifie qu'il provient ou doit se rendre dans le village.

Ces tendances se vérifient aussi bien aux heures de pointe du matin (7h–10h) qu'en fin d'après-midi (15h–18h), et ce, dans les deux sens de circulation.



Répartition du flux de trafic empruntant la N519 (direction nord – sud) en semaine durant le mois de novembre 2024 (7h-10h) / Flux empruntant la portion nord de la N519 (à gauche) et la portion sud (à droite)

Source : SPW, Données issues des voitures connectées, Novembre 2024

3. TERRITOIRE APAISÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

3.5. *CHARROI LOURD*

PÔLES ET FLUX DE TRAFIC DE MARCHANDISES

Pas de grandes zones d'activité économique, mais un centre générateurs d'un petit flux de poids lourds

Le charroi lourd constitue un enjeu important en matière de sécurité routière. Bien que le territoire d'Ellezelles ne comporte pas de grandes zones d'activités économiques, le centre du village — avec plusieurs entités commerciales, dont des supermarchés — génère un flux régulier de poids lourds.

Un flux de poids lourds concentré sur 2 axes principaux (N48, N57)

Une forte fréquentation de poids lourds sur le réseau routier d'Ellezelles est observée sur la **N48**, qui absorbe environ 400 poids lourds quotidiennement (cf. carte en page suivante). Cette voirie est toutefois adaptée et conçue pour accueillir un tel flux.

La **N57** constitue l'autre voie la plus fréquentée par les poids lourds, en particulier sur son tronçon compris entre Ellezelles et Flobecq. Ici aussi, la voirie a pour vocation d'accueillir un tel flux. La circulation au sein du centre-ville (~ 225 poids lourds/jour) constitue toutefois un enjeu, compte tenu du gabarit plus étroit de la chaussée, combinée à la densité d'activités et piétons retrouvée. À noter qu'aucune mesure spécifique de modération de la vitesse n'y est actuellement en place.

Un flux plus limité ailleurs, mais pas sans enjeu pour autant

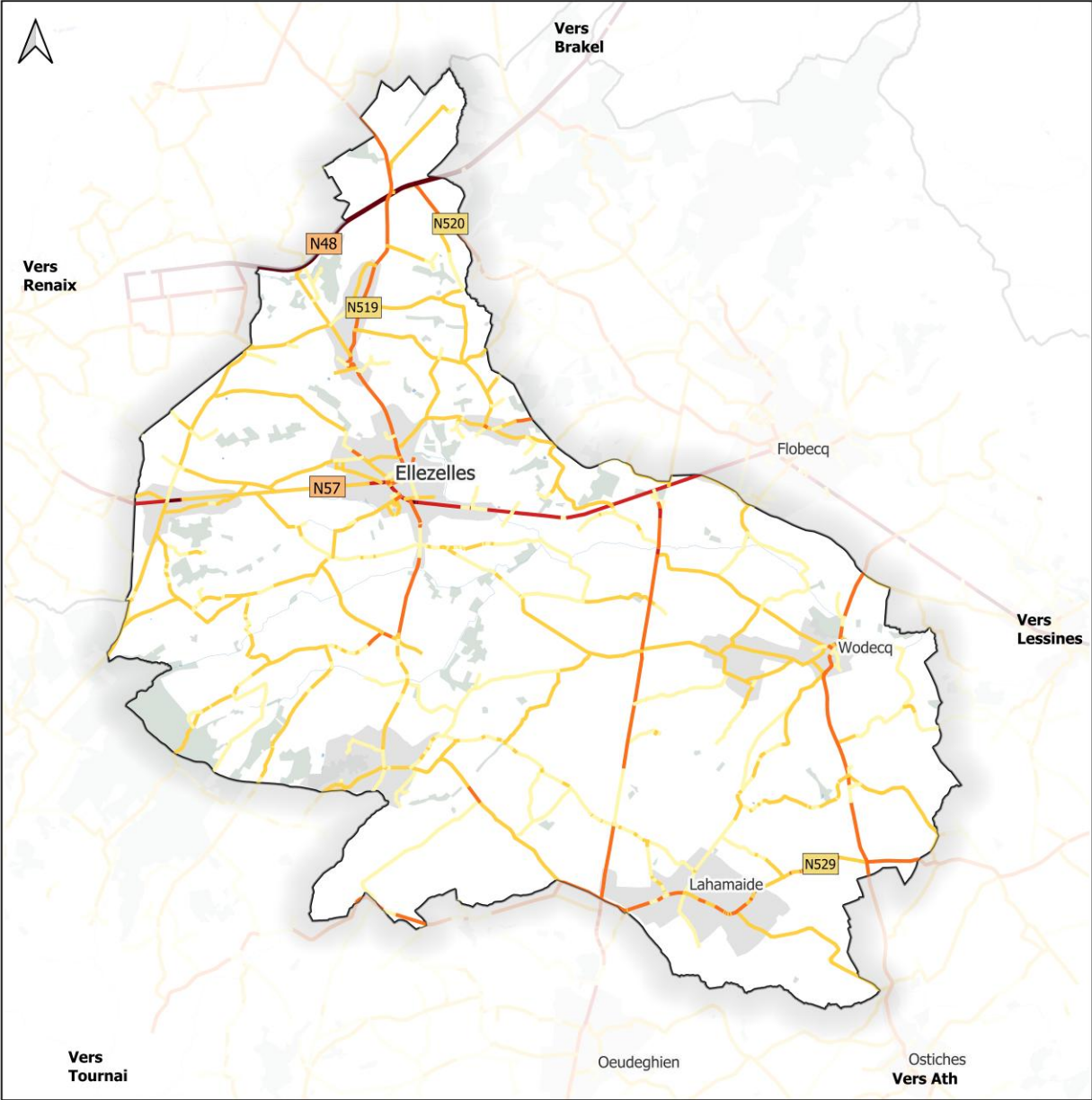
Sur le reste du territoire, le trafic de poids lourds est plus limité, et d'au maximum quelques dizaines de véhicules par jour. C'est le cas notamment sur la N519 qui traverse le centre d'Ellezelles (~50/j), mais aussi de la chaussée de Brunehaut (~80/j) ou encore de l'axe Trieu – Gaston Muylle – Marloyaux (~40/j). Sur ces deux derniers axes, ce trafic semble davantage constituer un trafic de fuite.

Des mesures prises en vue d'interdire les poids lourds sur certaines voiries communales...mais pas uniformes

L'objectif est avant tout celui de protéger les riverains de toutes nuisances liées au passage d'un trafic lourd, et plus spécifiquement en transit sur une voirie non prévue à cet effet. Il en est nécessaire de pouvoir garantir l'accès aux différentes zones de destination.

C'est le cas par exemple de la rue Maclinoire (3,5T) ou même de la chaussée de Brunehaut (7,5T). La limitation de tonnage n'est toutefois pas uniforme sur le territoire. Sur la chaussée de Brunehaut, cette limitation à 7,5T explique notamment le flux observé sur cette voirie.

FLUX DE TRAFIC DE MARCHANDISES



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ELLEZELLES

PHASE 1
OBU - Flux de poids lourds (jeudi)

Limites administratives

- Limites communales
- Limite régionale

Flux de poids lourds (véhicules/jour)

- 0
- 1 - 27
- 28 - 118
- 119 - 291
- 292 - 630



Source : Données OBU oct-nov 2017 - Perex

CHARROI AGRICOLE

Un territoire rural générateur d'un flux de charrois agricoles...

Largement recouvert de surfaces agricoles, le territoire d'Ellezelles est naturellement parcouru par un flux d'engins agricoles. Ce trafic, bien que diffus, est présent sur l'ensemble du réseau routier communal.

...avec des campagnes en vue d'un plus grand respect et d'une valorisation du secteur

La circulation d'engins agricoles peut représenter un enjeu de sécurité routière, en raison de leur gabarit imposant et de leur vitesse réduite. Toutefois, leur présence est indispensable au bon fonctionnement de l'activité agricole locale.

Dans cette optique, la commune a lancé une campagne de sensibilisation par le biais de panneaux de communication installés le long des routes. Ceux-ci visent à favoriser la cohabitation entre usagers et à valoriser le rôle du secteur agricole dans le territoire rural (cf. photos ci-contre).



Traject 2025



Traject 2025

SYNTHÈSE

ELLEZELLES...

Un territoire encore peu apaisé...

- Avec un développement très limité des zones apaisées, cantonné aux abords des écoles et à une seule zone de rencontre ;
- Mais avec un maillage de chemins réservés dense, propice aux déplacements à vélo et aux loisirs, toutefois actuellement peu pertinent pour les trajets utilitaires du quotidien.

Des accidents et des vitesses...

- Globalement peu nombreux, mais parfois graves ;
- Majoritairement concentrés sur les voiries régionales (N57, N48, N519) ;
- Avec des vitesses souvent excessives, dépassant parfois de plus de 20 km/h les limitations, en particulier sur les voiries régionales ;
- Des signaux d'entrée d'agglomération généralement bien positionnés, mais rarement renforcés par des aménagements physiques.
- Et peu d'autres mesures en vue de faire respecter les vitesses maximales autorisées

Un trafic...

- De poids lourds globalement faible à l'échelle communale, mais bien présent dans le centre pour les besoins de livraison ;
- De transit identifié sur la N519, qui traverse le centre d'Ellezelles et dessert le sud du village ;

4. DIVERSITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT

4. DIVERSITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT

4.1. *DÉPLACEMENTS À PIED*

POTENTIEL PIÉTON

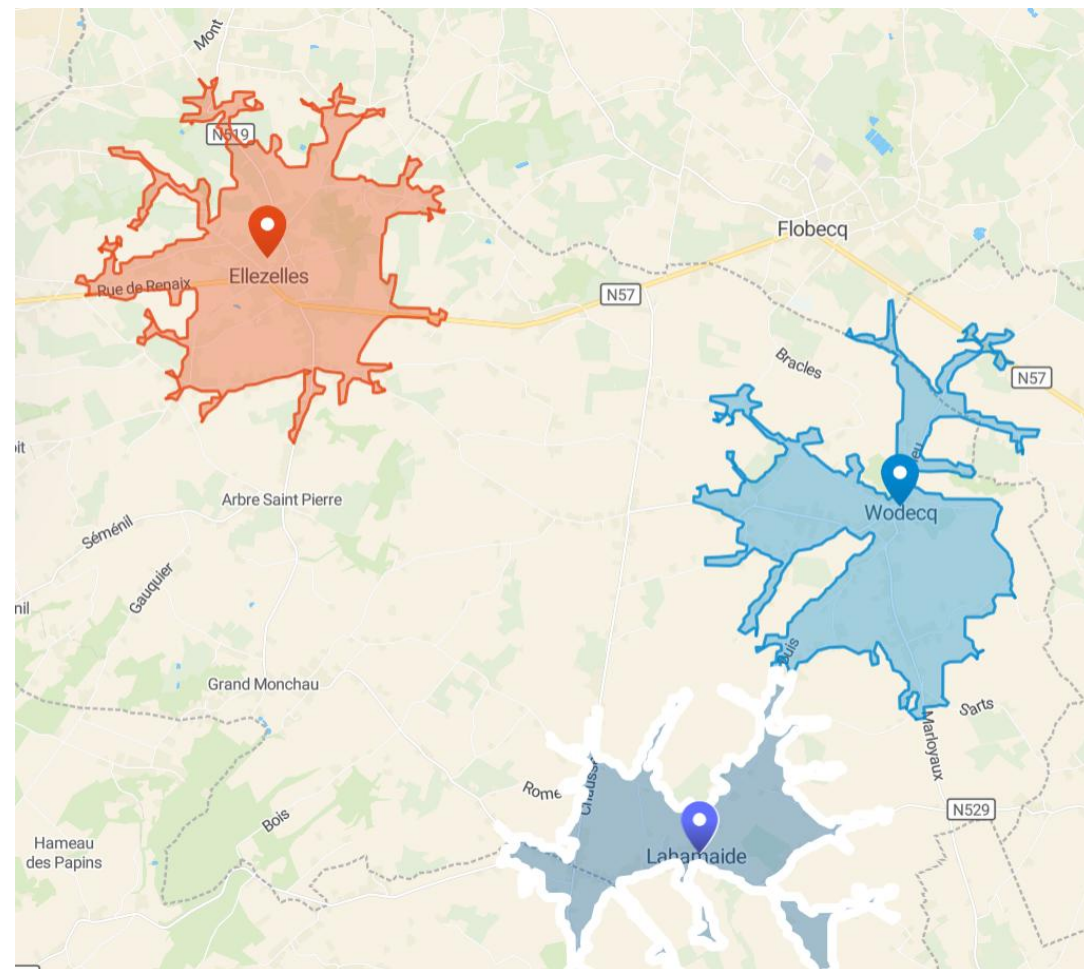
DISTANCE PIÉTONNE

La marche comme mode de déplacement pour les déplacements internes aux villages

La marche représente un mode de déplacement clé pour les trajets au sein des villages d'Ellezelles, Wodecq et Lahamaide, permettant un accès direct aux commerces, écoles, services et autres équipements de proximité. Les isochrones ci-contre mettent en évidence une bonne couverture des zones urbanisées au sein des noyaux villageois, confirmant ainsi la marche comme un mode de déplacement à faciliter et sécuriser.

Un potentiel limité pour les déplacements inter-villages à pied

En dehors des centres, les distances entre villages limitent fortement la pratique de la marche. Le potentiel piéton pour les connexions inter-village reste donc marginal, sauf exception très locale.



Isochrones de 20' à pied à partir des cœurs de village
Source : Smappen

INFRASTRUCTURES PIÉTONNES AU SEIN DES VILLAGES

Des infrastructures piétonnes lacunaires et concentrées dans les centres de village

Les infrastructures dédiées aux piétons sont globalement peu développées sur l'ensemble du territoire communal. Même dans les centres-villages, elles restent limitées, discontinues et parfois peu qualitatives. Le cœur du village d'Ellezelles est logiquement davantage équipé.

Cette absence d'infrastructure combinée à une vitesse pratiquée élevée (cf 3.3 Vitesse de circulation) engendre des enjeux de sécurité routière, ce qui ne contribue par ailleurs pas à inciter à la pratique de la marche à pied. Le constat est encore plus marqué à Wodecq et Lahamaide, où les infrastructures piétonnes sont quasi inexistantes, limitant fortement les déplacements à pied en sécurité. En périphérie des villages, trottoirs et accotements se raréfient rapidement, obligeant les piétons à emprunter la voirie, souvent partagée avec d'autres usagers.



Dans les quartiers résidentiels, l'absence de trottoirs est fréquente. Elle peut refléter un besoin plus limité (moindre fréquence de piétons et de circulation automobile, vitesse pratiquée potentiellement moindre), ce qui ne signifie pas pour autant l'inutilité d'infrastructures sécurisées pour les piétons.

A noter que s'il existe quelques dispositifs destinés à faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite (dalles podotactiles, abaissements de trottoirs), globalement le territoire est peu accessible aux personnes à mobilité réduite se déplaçant à pied.

SENTIERS ET VENELLES : UN RÉSEAU À VALORISER

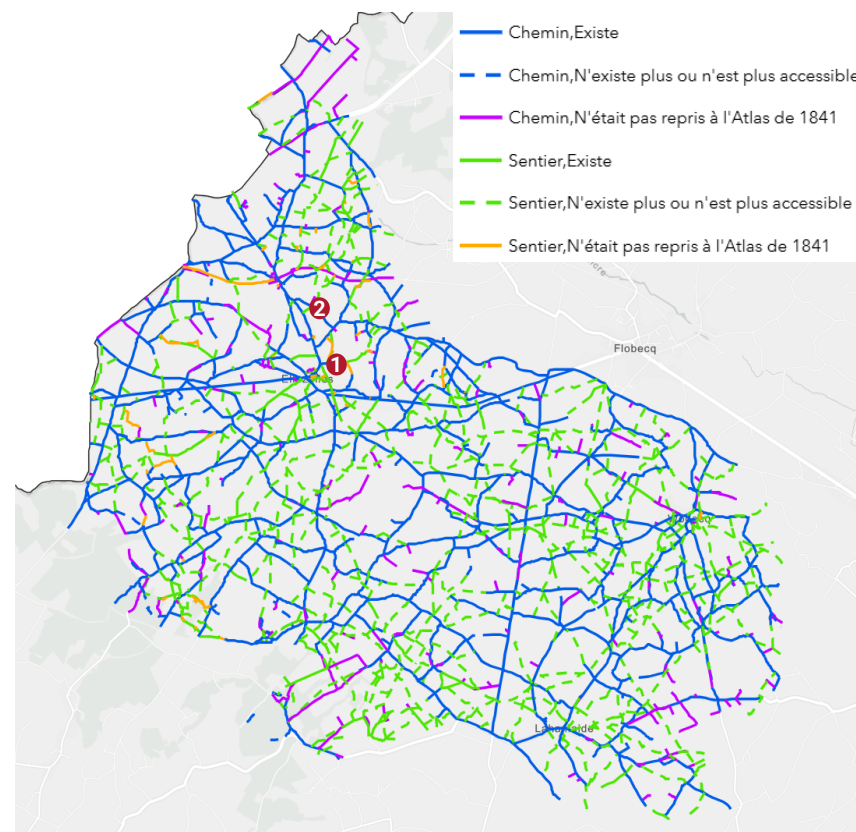
UN MAILLAGE DENSE MAIS PEU INTÉGRÉ À LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE UTILITAIRE

Ellezelles dispose d'un **réseau de sentiers et venelles particulièrement dense**, qui pourrait constituer un levier pour structurer un maillage piéton utilitaire, en particulier au sein des différentes zones urbanisées.

Pourtant, ces cheminements restent aujourd'hui **sous-valorisés pour les déplacements utilitaires**, alors qu'ils pourraient offrir des itinéraires sécurisés et plus directs aux équipements et services. Ils ne font pas l'objet d'une valorisation, que ce soit en termes de communication, de référencement, ou d'aménagement. Leur potentiel est davantage activé à des fins de déplacements récréatifs et de loisirs, ou en vue de faciliter les déplacements sur des distances plus importantes.

Un des projets du PCDR 2025-2035 consiste notamment à "Développer et mettre en vie le réseau des sentiers".

Un inventaire exhaustif avait déjà été réalisé par la Province du Hainaut il y a une dizaine d'années (voir photo ci-contre), complété plus récemment par un travail de la CCATM, qui a permis d'identifier plusieurs tronçons à réhabiliter en priorité.



Source :
<https://carto.hainaut.be/portal/apps/webappviewer/index.html?id=cb0eaae4026d423296850848ead592c1>

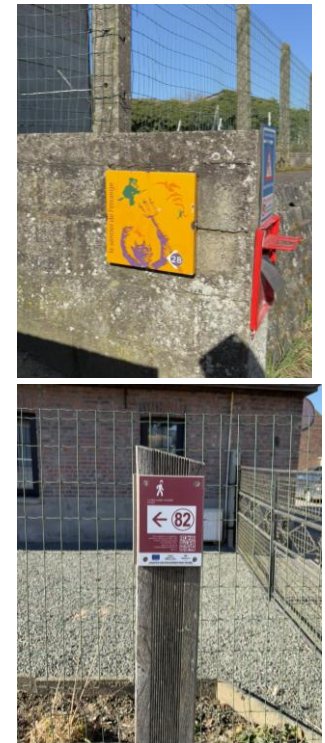
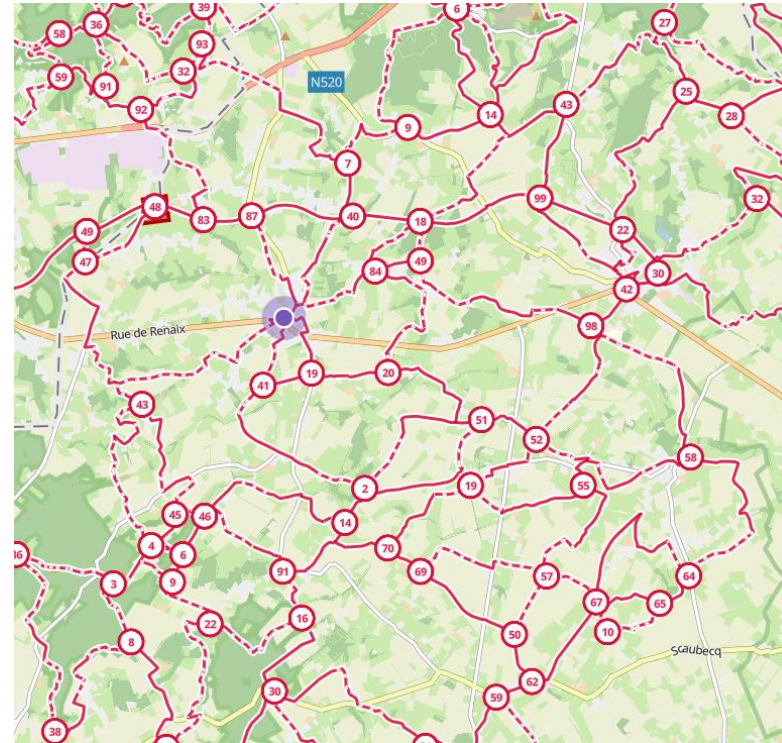


VALORISER LA MARCHÉ TOURISTIQUE POUR LE QUOTIDIEN

UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR UN FORT POTENTIEL DE RANDONNÉE MAIS UN RÉSEAU ENCORE ORIENTÉ VERS LE TOURISME

La qualité des paysages et l'environnement naturel font d'Ellezelles un territoire privilégié pour la randonnée. Son réseau de sentiers balisés s'intègre dans un maillage régional de plus de 700 km, relié aux itinéraires des Ardennes flamandes et de Leiestree. Avec 350 km de sentiers points-noeud pédestres, qui traversent le pays des Collines, et 50 boucles balisées, l'offre de randonnée pédestre est particulièrement bien développée. Des circuits emblématiques tels que le Sentier de l'Étrange (6 km) et les balades des chapelles de Wodecq (7,6 km et 9,3 km) contribuent au dynamisme du tourisme pédestre.

Toutefois, cette infrastructure est principalement orientée vers des pratiques récréatives et non vers des déplacements utilitaires. La création d'un réseau piéton adapté aux besoins quotidiens, intégrant des infrastructures urbaines et des itinéraires dédiés, offrirait une solution efficace aux défis de mobilité locale.



Si la marche constitue un mode de déplacement pertinent et à renforcer dans les centres-villages, son usage reste marginal entre villages faute d'aménagements adaptés, tandis que le réseau dense de sentiers, aujourd'hui sous-valorisé, offre un levier à activer pour structurer une mobilité piétonne plus sécurisée et utilitaire.

4. DIVERSITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT

4.2. *DÉPLACEMENTS À VÉLO*

POTENTIEL CYCLABLE

DISTANCE CYCLABLE

Le vélo, un mode de transport potentiel pour les déplacements internes à la commune...

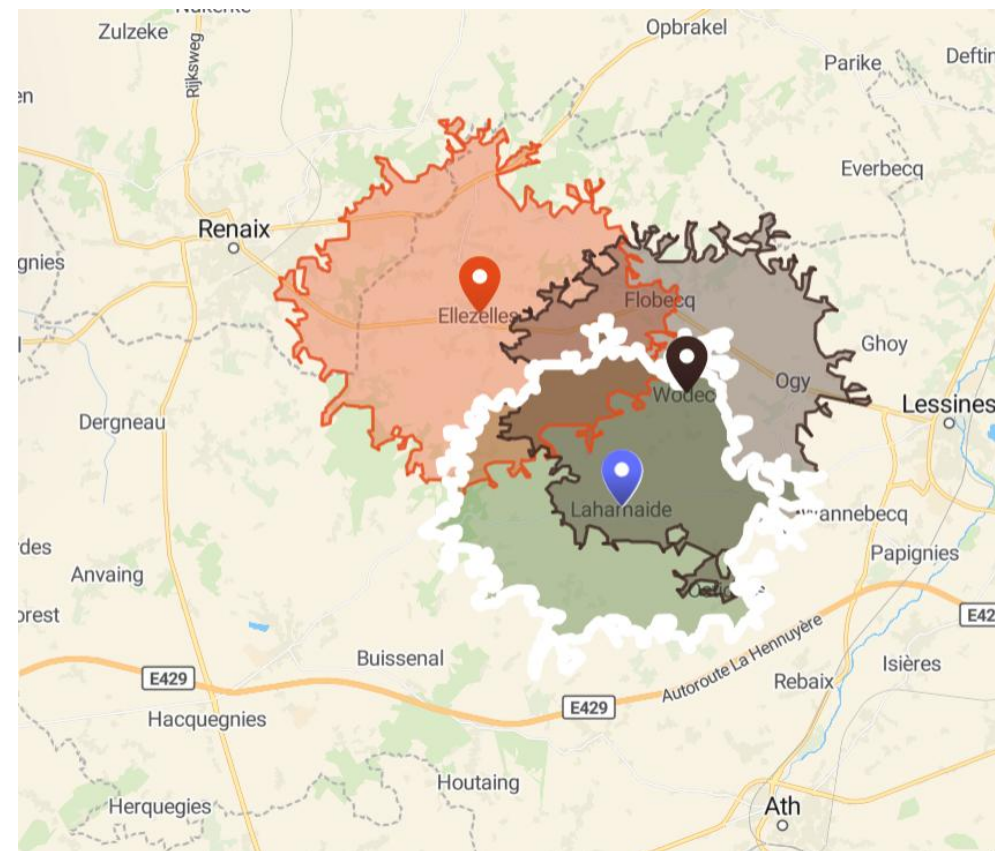
Le vélo représente un mode qu'il est **pertinent de faciliter pour les déplacements internes à la commune**, que ce soit au cœur des villages, mais également entre les villages – en particulier entre Ellezelles et Wodecq, et entre Wodecq et Lahamaide compte tenu de leur proximité. Bien que plus éloignés, et présentant donc un potentiel moindre pour les déplacements utilitaires à vélo, il n'en demeure pas moins que les villages de Lahamaide et Ellezelles se doivent toutefois d'être connectés.

Les isochrones ci-contre montrent également qu'une grande partie des zones urbanisées situées en dehors des villages (telle que Grand Monchau) se trouve également à distance cyclable du centre d'Ellezelles.

...et vers certains pôles voisins

Les pôles et centralités voisines de Renaix, Lessines et Flobecq se trouvent également à **distance cyclable** d'une partie du territoire, notamment des villages d'Ellezelles et/ou Wodecq.

A noter que les pôles et centralités d'Ath, de Leuze-en-Hainaut et de Frasnes-lez-Anvaing dans une moindre mesure, sont plus éloignés et présentent un potentiel de connexion cyclable moindre.



Isochrones de 20' à vélo à partir des cœurs de villages
Source : Smappen

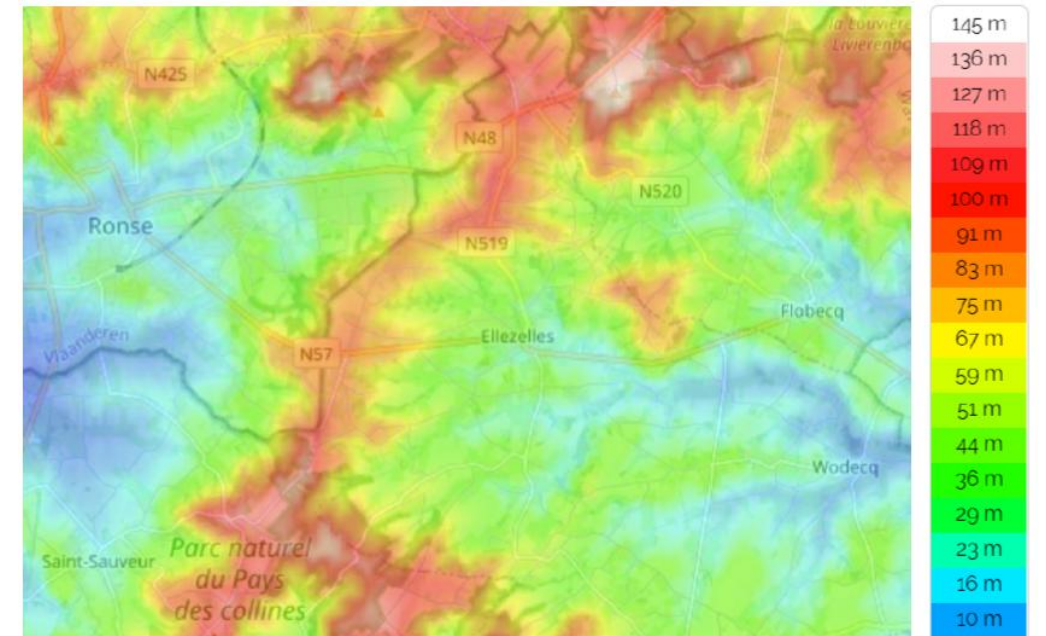
POTENTIEL CYCLABLE

TOPOGRAPHIE

Un relief accidenté, pouvant représenter un frein à la pratique cyclable utilitaire

Le territoire communal présente un **relief** parfois important, avec des pentes pouvant avoisiner les 10%. Bien que ces particularités constituent un attrait pour la pratique cyclable sportive, elle peut également représenter un frein pour tout un pan de la population moins aguerrie à vélo.

Toutefois, le développement et le fort engouement pour le vélo à **assistance électrique**, particulièrement avéré depuis 2020, offrent des possibilités pour le développement d'une pratique du vélo plus utilitaire.



Relevé altimétrique d'Ellezelles

Source : topographic-map.com

Le vélo, un mode de déplacements à activer pour les déplacements internes à la Commune et vers les pôles voisins, mais qui nécessite pour une partie de la population le recours à des vélos à assistance électrique au vue de la topographie de la région.

POLITIQUE CYCLABLE COMMUNAL

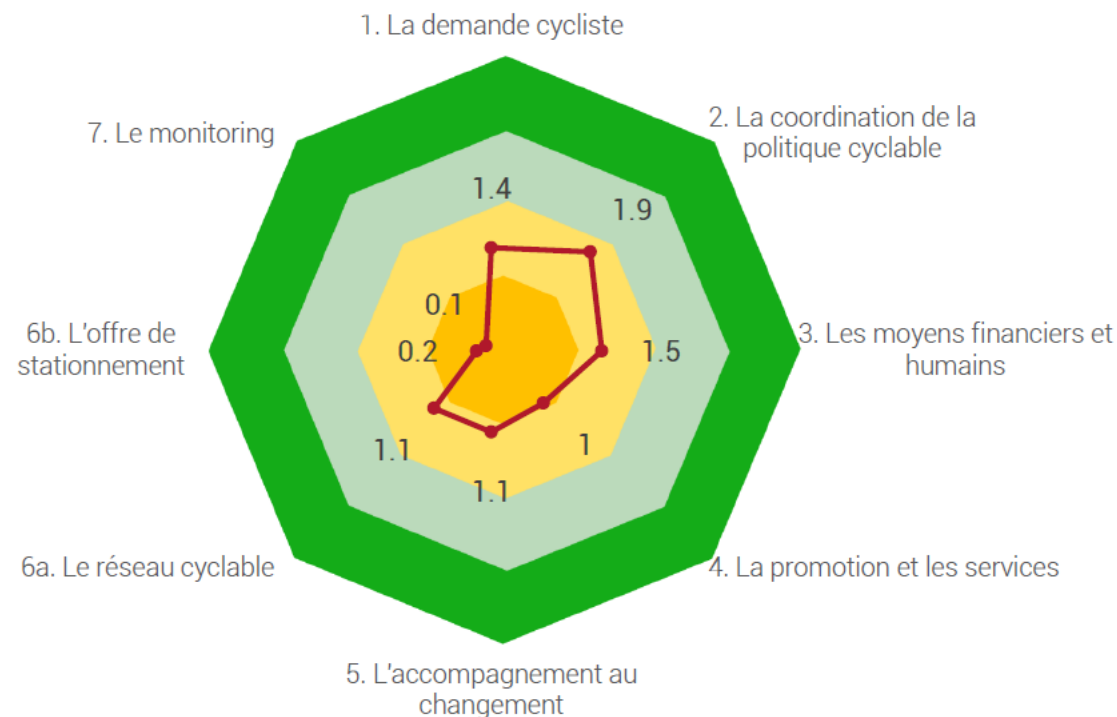
Une volonté de développer et faciliter la pratique cyclable, pas encore traduite sur le terrain

En 2021, un audit de la politique cyclable communal a été réalisé dans le cadre du Plan Wallonie Cyclable 2020. Le diagramme araignée ci-contre synthétise les principaux résultats issu de cet audit – qui est le fruit d'une analyse par un ensemble de partenaires (échevine de la Mobilité Douce de l'époque, un représentant du service urbanisme, de la CCATM, de la CLDR, du TEC et de la Zone de Police) :

- Une volonté de développer et faciliter la pratique cyclable dans les documents stratégiques communaux. La dernière Déclaration de Politique Communale (2024-2030) confirme également cela ;
- De nombreuses actions à encore entreprendre en ce sens, que ce soit en matière d'aménagements et d'infrastructures, d'accompagnement, de promotion ou encore de services.

Les pages suivantes présentent les grands constats effectués et qui sont globalement toujours d'actualité.

A noter qu'une enquête à destination des habitants d'Ellezelles a été réalisée fin 2023. Elle rapporte que le manque d'infrastructures (34%) et les craintes par rapport au comportement des autres usagers de la route (21%) constituent les plus grands freins à l'utilisation du vélo sur le territoire. La topographie du territoire n'a été mentionnée que rarement.



RÉSEAU CYCLABLE

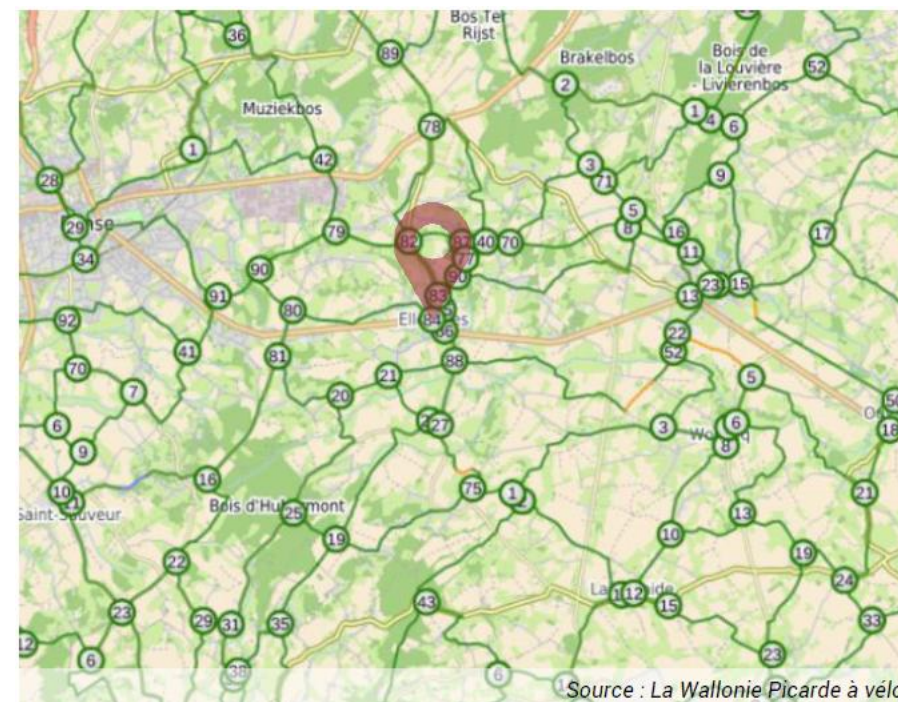
Un réseau cyclable à vocation touristique d'intérêt utilitaire...

La commune est parcourue par le Réseau Points-Nœuds. Si son objectif premier est de permettre la découverte du territoire, de son patrimoine et nombreux attraits touristiques, il permet des connexions utilitaires intéressantes tant à l'échelle communale que vers certains pôles voisins (Flobecq, Renaix, Frasnes-Lez-Anvaing). Certaines liaisons mériteraient toutefois d'être complétées et/ou ajustées.

... qui se traduit essentiellement par un balisage

Sur le terrain, ce réseau se traduit essentiellement par un balisage des itinéraires mais pas réellement par des mesures ou aménagements en faveur de la pratique cyclable (zones cyclables, bandes cyclables suggérées, pistes cyclables, ...). Seuls quelques lieux disposent de bandes cyclables suggérées matérialisées par des chevrons.

Le RAVeL constitue la principale infrastructure cyclable existante sur le terrain, mais sa localisation à l'extrémité nord de la Commune limite quelque peu son intérêt pour une majeure partie de la population et des déplacements, ce qui ne signifie pas qu'elle est dénuée de tout intérêt pour les déplacements cyclables utilitaires (notamment pour les échanges avec Renaix et Flobecq).



RÉSEAU CYCLABLE

Des pistes cyclables le long des voies régionales aux intérêts et avec des degrés de sécurité différents

La N57, qui traverse le territoire d'est en ouest connecte les pôles voisins de Renaix et Flobecq. Elle dispose d'une piste cyclable marquée de part et d'autre de sa chaussée. Un espace de circulation est ainsi dédié aux cyclistes le long de cette voirie, mais du fait de l'absence de zones tampon (et plus idéalement d'une séparation physique), cet aménagement n'offre pas une grande sécurité aux cyclistes qui jouxtent un espace sur lequel les véhicules automobiles peuvent circuler jusqu'à 90 km/h. En cas de collision, le risque de décès est quasiment maximum !

La N48 est quant à elle équipée de pistes cyclables séparées de part et d'autre de la voirie permettant une circulation à vélo isolée du trafic automobile. Pour les déplacements à vélo en lien avec l'entité, cette voirie présentant toutefois un intérêt plus limité.

Les N519 (traversée d'Ellezelles), et la N529 (traversée de Lahamaide) sont pour leur part dépourvues de tout aménagement cyclable. A souligner toutefois qu'en approche de la traversée du RAVeL un marquage au sol rouge, complété par une signalisation) attire l'attention des automobilistes sur la traversée.



ÉQUIPEMENTS ET SERVICES



Stationnement vélo au Tennis Club Ellezelles
Google Earth



Au chaudron des légendes



Une offre en stationnement très limitée et des dispositifs pas adéquats

L'offre en stationnement vélo est assez anecdotique sur le territoire. Seuls quelques lieux sont équipés de dispositifs de stationnement (administration communale, Tennis Club, site touristique du « Chaudron des Légendes »). Par ailleurs, les types de dispositifs ne sont pas toujours adaptés (pinces-roues).

À noter toutefois deux exceptions offrant un aménagement de qualité : au **complexe sportif** d'Ellezelles et à la **Maison Vivante du Pays des Collines**, un carport équipé de panneaux solaires permet de recharger son vélo. Ces installations offrent environ 6 places pour vélos classiques et 2 pour vélos électriques, constituant ainsi un exemple de stationnement vélo fonctionnel et moderne.

Quelques services à vocation « touristique »

La Commune n'offre actuellement pas ou peu d'équipements d'appoints spécifiques, telles que des bornes de recharge pour vélo à assistance électrique ou des bornes de réparation vélo.

Une location de vélos à assistances électriques (5) est toutefois possible « Au Chaudron des Légendes », un service donc davantage destiné à la pratique cyclable de loisir. Par ailleurs, plusieurs lieux sont labellisés « Bienvenue vélo ».

L'office du Tourisme propose par ailleurs des parcours vélos aux visiteurs.

ACCOMPAGNEMENT

Quelques actions entreprises en vue d'accompagner les citoyens à la pratique du vélo (utilitaire)

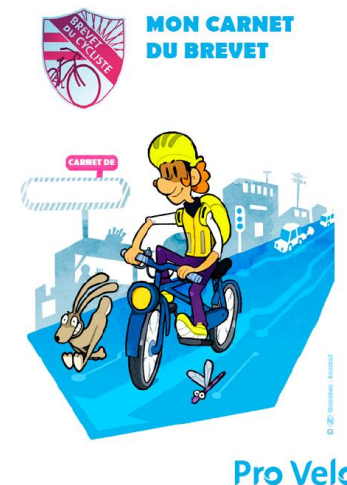
Depuis plusieurs années, le Brevet du cycliste – une formation destinée aux enfants de 5^{ème} et 6^{ème} primaire – est dispensé par l'asbl Provélo dans les écoles de l'entité. Par ailleurs, les services Provinciaux du Hainaut initie les plus petits à rouler à vélo.

En 2024, la commune a également proposé, en collaboration avec Pro Velo, plusieurs actions ouvertes à l'ensemble de la population :

- une après-midi de test de vélos électriques,
- un atelier d'apprentissage du vélo pour les enfants,
- une session « parents-enfants » sur les bonnes pratiques pour se déplacer à vélo avec des enfants sur la voirie,
- ainsi qu'un atelier « apprendre à vérifier/réviser son vélo ».

Ces actions ont malheureusement suscité peu d'engouement de la part des citoyens.

Par ailleurs, une prime à l'achat d'un vélo est octroyée par la commune depuis 2018.



Commune d'Ellezelles

UTILISATION ACTUELLE DU VÉLO



Une pratique essentiellement touristique et de loisir

La pratique du vélo à Ellezelles est principalement d'ordre touristique et de loisir. Le réseau Points-Nœuds permet notamment une découverte du territoire et de ses atouts, que ce soit pour les touristes externes ou les citoyens d'Ellezelles. Par ailleurs, de nombreux cyclistes sportifs s'adonnent à leur passion profitant de la topographie de la Région. Des enjeux de cohabitation sont d'ailleurs soulevés, certains groupes de cyclistes ne respectant pas toujours les règles de bonne conduite.

La pratique du vélo utilitaire est plus marginale, mais néanmoins présente, en témoigne notamment les vélos stationnés au droit de certains arrêts de bus, à proximité de commerce, etc.

4. DIVERSITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT

4.3. *TRANSPORTS PUBLICS ET INTERMODALITÉ*

OFFRE FERROVIAIRE

SITUATION AU REGARD DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Pas de gare sur le territoire, mais dans certains pôles à proximité

Le territoire n'est pas desservi par le réseau ferroviaire. Plusieurs gares se situent toutefois dans les pôles voisins.

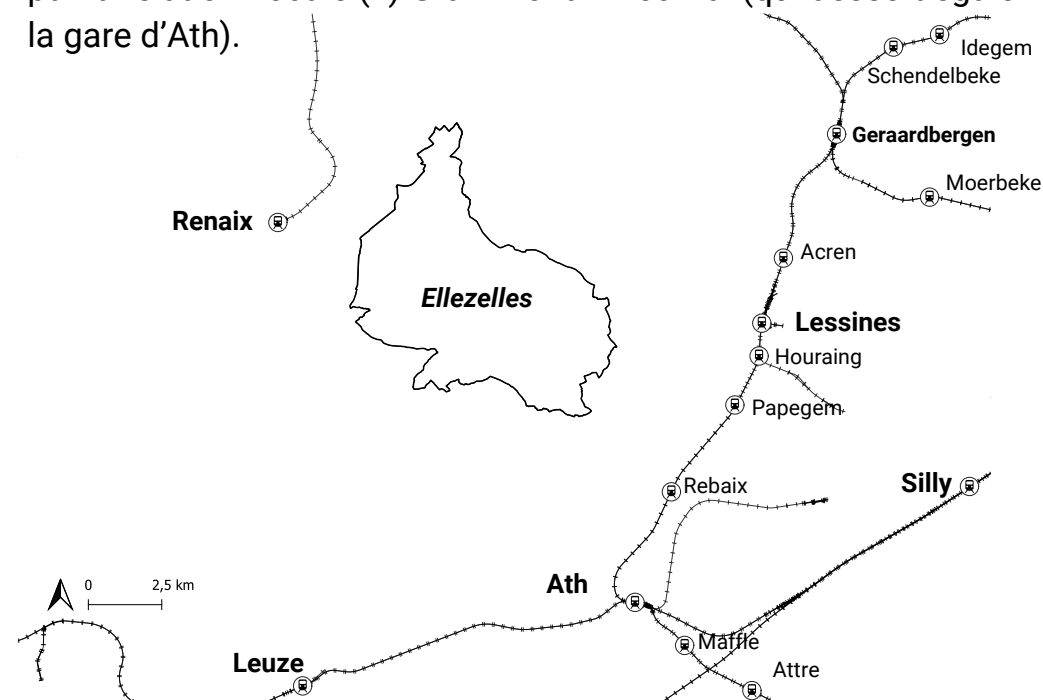
La **gare d'Ath**, qui constitue le principal nœud ferroviaire à proximité d'Ellezelles. Elle permet de rejoindre directement de nombreuses villes wallonnes, mais aussi la Région de Bruxelles-Capitale et le territoire flamand. Cette gare est desservie par deux relations IC et une relation L :

- **IC 06** : Tournai – Ath – Enghien – Bruxelles
- **IC 26** : Courtrai – Tournai – Ath – Enghien – Bruxelles – Termonde
- **Locale (L)** : Grammont – Ath – Jurbise – Mons – Tournai

La **gare de Renaix**, desservie par la relation suburbaine de Gand. Elle permet donc une connexion directe avec cette ville et le réseau ferroviaire flamand. Au vu des lieux desservis, l'intérêt de cette ligne est donc plus limité pour les déplacements « quotidiens », mais peut s'avérer intéressante pour des déplacements davantage orientés « tourisme ».

- **S51** : Gand-Saint-Pierre – Renaix

D'autres gares se trouvent aussi à proximité, parfois plus proches que les deux autres gares mentionnées (cf. ci-après). C'est le cas des **gares de Lessines** et **Houaing**, toutes deux desservies uniquement par la relation Locale (L) Grammont – Tournai (qui dessert également la gare d'Ath).



L'ensemble de ces gares sont **desservies les samedis, les dimanches et les jours fériés**, ce qui offre la possibilité de recourir à ces modes de transport ces jours là, que ce soient par les locaux ou les touristes.

OFFRE FERROVIAIRE

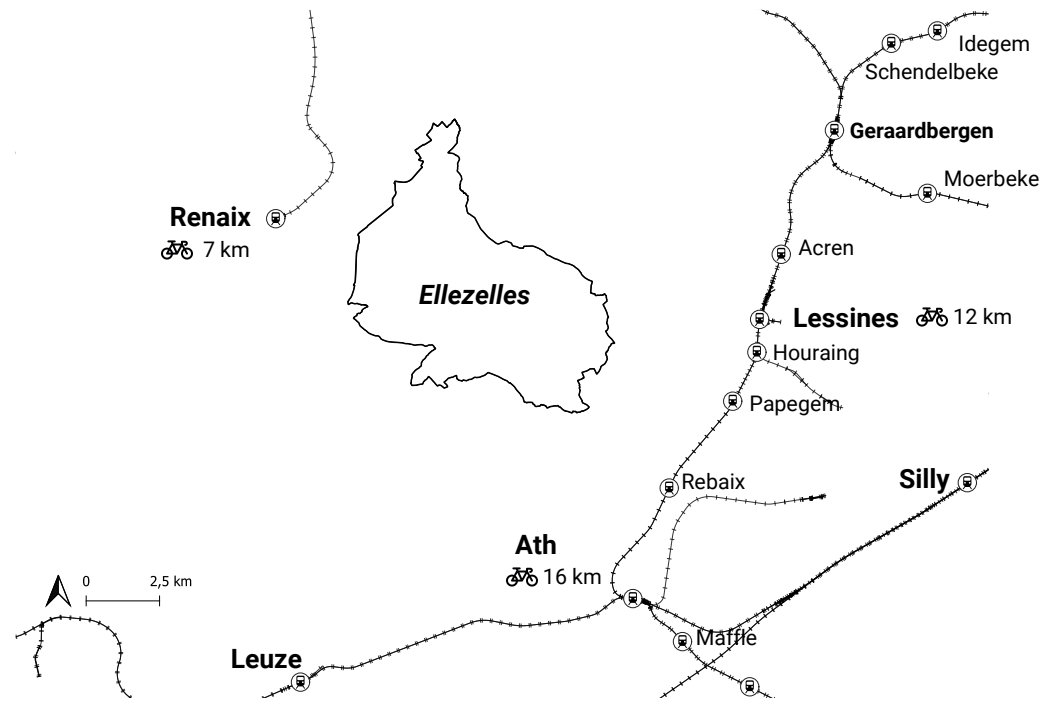
INTERMODALITÉ

Des gares qui ne sont pas à distance piétonne, et avec un potentiel d'accès à vélo limité

Aucune des gares mentionnées ne se situent en effet à proximité immédiate des principaux villages de l'entité. La gare de Lessines se situe à plus de 5 kilomètres à vélo des villages de Wodecq et Lahamaide, et la gare de Renaix à plus de 5 km à vélo du village d'Ellezelles. Pour accéder à la gare d'Ath, il faut parcourir plus de 10 kilomètres depuis les trois principaux villages de l'entité.

Distance (vélo, km) entre les gares de Ath, Lessines, Renaix et les trois principaux villages de l'entité

	Ath	Lessines	Renaix
Ellezelles	16	12	7
Wodecq	13	7	13
Lahamaide	10	9	13



Le potentiel d'accès à pied est donc (quasi) nul, et celui à vélo réduit en particulier dans le cadre de déplacements utilitaires. Un intérêt demeure pour les déplacements associés au tourisme. Par ailleurs, les gares étant situées dans les cœurs des villes concernés, établir une liaison cyclable vers ces gares et pôles s'avèreraient opportun.

OFFRE FERROVIAIRE

INTERMODALITÉ

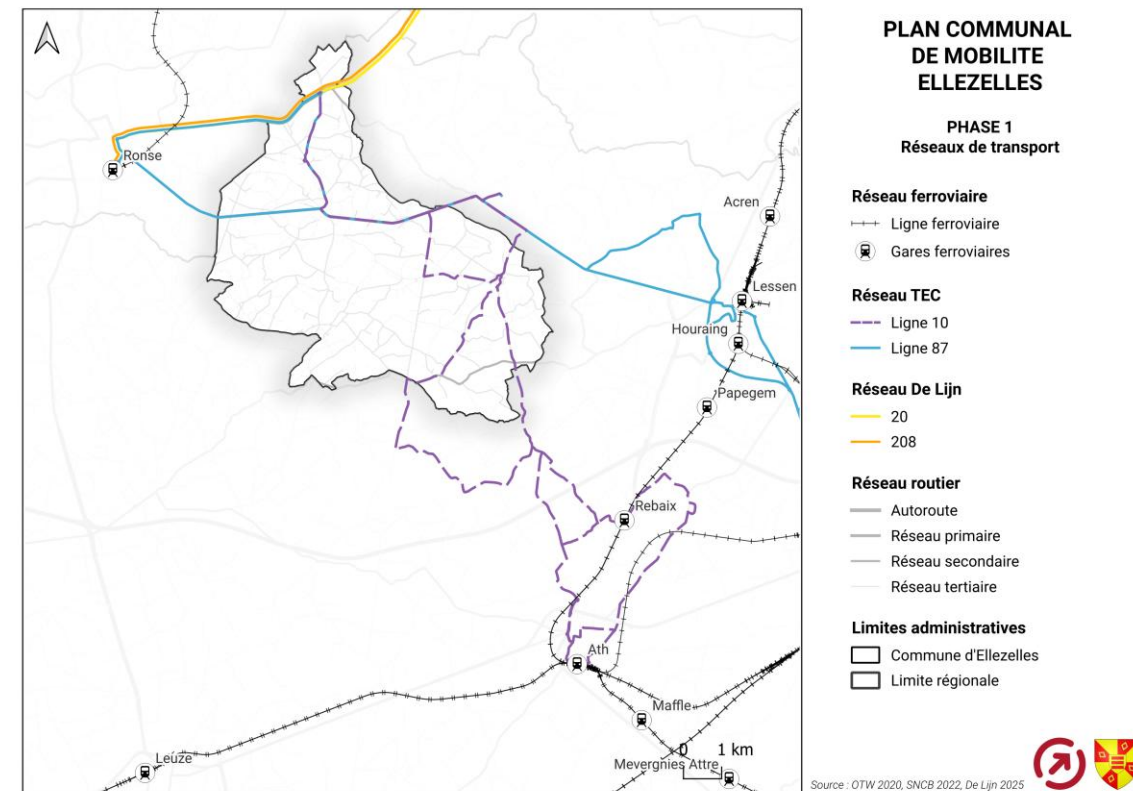
Des gares accessibles en bus, mais une intermodalité train-bus limitée et quasiment inexistante le week-end

Depuis Ellezelles, la gare d'Ath est accessible en bus via la ligne TEC n°10 (Ath – Ellezelles). Si les trois principaux villages de l'entité sont desservis, il s'agit d'une ligne secondaire à très faible fréquence de passage orientée surtout sur les déplacements pendulaires (1 à 2 bus en direction d'Ath le matin) ou pour accéder au marché hebdomadaire (renforcement de la ligne le jeudi). Elle ne circule par ailleurs par le week-end, ce qui empêche aussi toute connexion train/bus pour les touristes durant ces moments.

Les gares de Renaix et de Lessines sont accessibles en bus depuis le village d'Ellezelles via la ligne TEC n°87 (Renaix – Enghien). Bien qu'il s'agisse également d'une ligne de bus secondaire, elle présente une plus grande fréquence de passage, et circule également le samedi. Elle ne circule toutefois pas le dimanche n'offrant pas non plus de connexion pour les touristes venus sillonner le territoire. Ceci réduit en grande partie l'intérêt de ces gares.

Les lignes De Lijn 20 et 208 permettent également un accès à la gare de Renaix depuis les 4 Vents. La ligne 20, également le week-end.

A noter que le taxi social disponible pour une partie de la population (cf. 5.1 PMR et personnes en situation de handicap), n'est pas mis à disposition le week-end et les jours fériés.



S'il est possible de rejoindre les gares les plus proches en bus la semaine – parfois avec une fréquence limitée – les possibilités sont donc nettement réduites, voire inexistantes, le week-end. Seule les gares de Renaix (samedis, dimanches) et de Lessines (samedis) sont accessibles le week-end.

RÉSEAU BUS

OFFRE ET FRÉQUENCES DE PASSAGE

Deux lignes de bus du TEC permettant une connexion avec pratiquement l'ensemble des pôles voisins...

Les lignes de bus du TEC n°10 (Ath – Ellezelles) et n°87 (Renaix – Ellezelles – Enghien) assurent une connexion avec 4 des 5 principaux pôles d'échange de l'entité : Renaix, Ath, Lessines, Flobecq. Seul le territoire de Frasnes-lez-Anvaing n'est pas connecté.

... mais des fréquences de passage parfois faibles (ou inexistantes le week-end) et une desserte spatiale variable

La ligne n°87 offre une fréquence de passage régulière avec 17 bus/j/sens, et dessert le village d'Ellezelles, principale centralité de l'entité. Elle offre des connexions directes avec les centralités et gares de Lessines et Renaix. Sa fréquence est en revanche réduite le samedi et la ligne ne circule pas le dimanche.

La ligne n°10 offre une connexion avec le centralité et gare de Ath, et dessert les trois principaux villages de l'entité. Sa fréquence de passage est toutefois relativement limitée en semaine, avec uniquement des bus en direction de Ath le matin, et pour revenir de Ath (et se diriger vers Flobecq) le soir. Cette ligne ne circule par ailleurs pas le week-end.

Deux lignes de Lijn desservant les 4 Vents

Les lignes 20 et 208 de De Lijn desservent l'arrêt Ellezelles 4 Vents. Cette première présente des fréquence de passage similaires à la ligne TEC 87 en semaine, et circule également avec une fréquence de plus de 10 bus/j/sens les week-end. La ligne 208 présente en revanche des fréquences très limitées et ne dessert pas les 4 Vents le week-end.

RÔLE	LIGNE	ITINÉRAIRE	FRÉQUENCE (SCOLAIRE)	CONGE SCOLAIRE	SAMEDI	DIMANCHE
Lignes secondaires	87	Renaix - Ellezelles - Lessines	17/j/sens	17/j/sens	6/j/sens	-
Lignes scolaires/pendulaires	10	Ath – Wodecq – Ellezelles	2/j/sens	0 à 2/j/sens	-	-
		Ath – Lahamaide – Wodecq - Flobecq	3 à 5/j/sens	2/j/sens	-	-

RÉSEAU BUS

FRÉQUENCE D'UTILISATION - ARRÊTS

*Des arrêts pratiquement tous utilisés, mais de manière limitée**

Près d'une trentaine de paires d'arrêts de bus sont présents sur le territoire. Si très peu d'entre eux ne sont pas du tout utilisés pour emprunter une ligne régulière de bus, la fréquentation des arrêts est globalement limitée avec de l'ordre de 1 à 10 montées quotidiennes par unité un jour de semaine (hors période de vacances scolaires). Seul l'arrêt « **Ellezelles-Pont** » présente une fréquentation plus importante, de l'ordre de 30 à 50 montées quotidiennes. Il constitue aussi l'un des quelques arrêts à être desservis par les deux lignes de bus (10 et 87).

Cette fréquentation globalement relativement réduite est à mettre en grande partie en relation avec le profil du territoire, peu (densément) peuplé. S'il est probable qu'un petit potentiel d'accroissement existe, il n'est pas non plus conséquent.

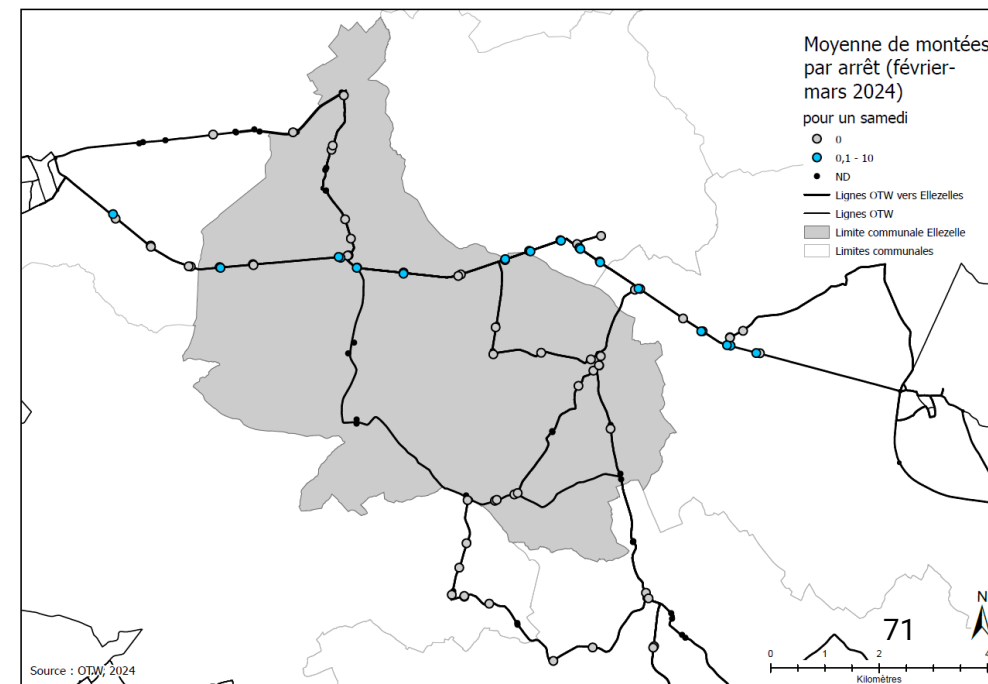
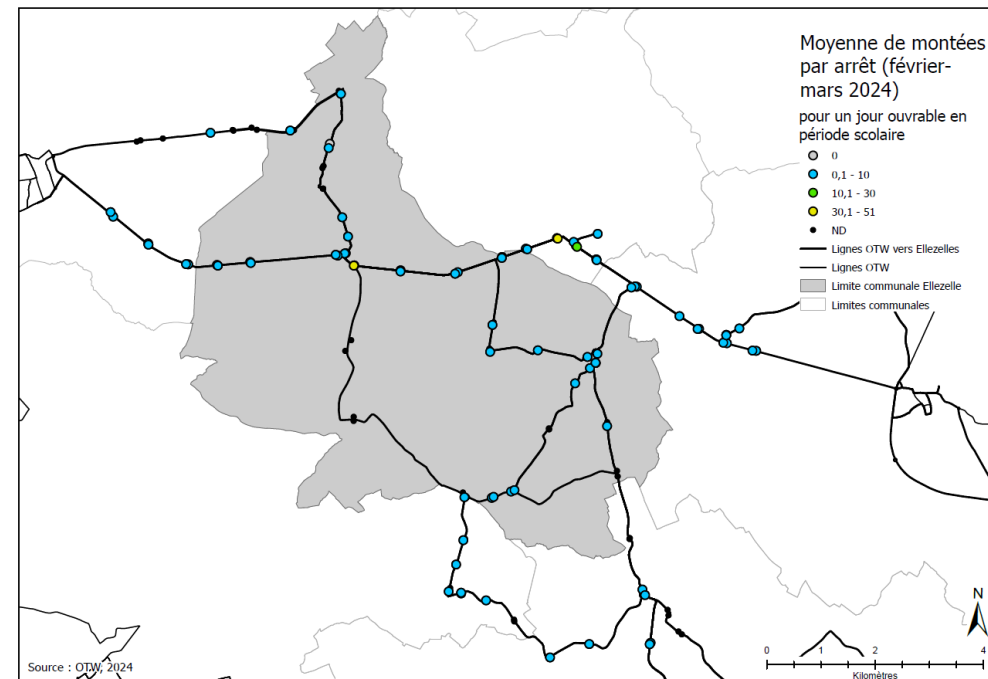
Durant les périodes de vacances scolaires, l'utilisation des lignes de bus sur le territoire est moindre. Ceci s'explique par le fait que de nombreux adolescents les empruntent en périodes scolaires, et de façon nettement plus réduite en dehors de ces périodes.

*Une utilisation quasi-inexistante le week-end du fait d'une offre très réduite**

Sans surprise, le week-end, la fréquentation des lignes et arrêts est pratiquement inexistante. Pour rappel, le samedi seule la ligne de bus 87 dessert le territoire avec une offre de 6 bus/j/sens, et le dimanche aucun bus ne circule.

Peut se poser la question d'un renforcement de l'offre le week-end, notamment eu égard au caractère touristique de la commune.

* Données TEC-OTW 2024



RÉSEAU BUS

FRÉQUENCE D'UTILISATION - LIGNES

La ligne 10 davantage utilisée que la ligne 87...

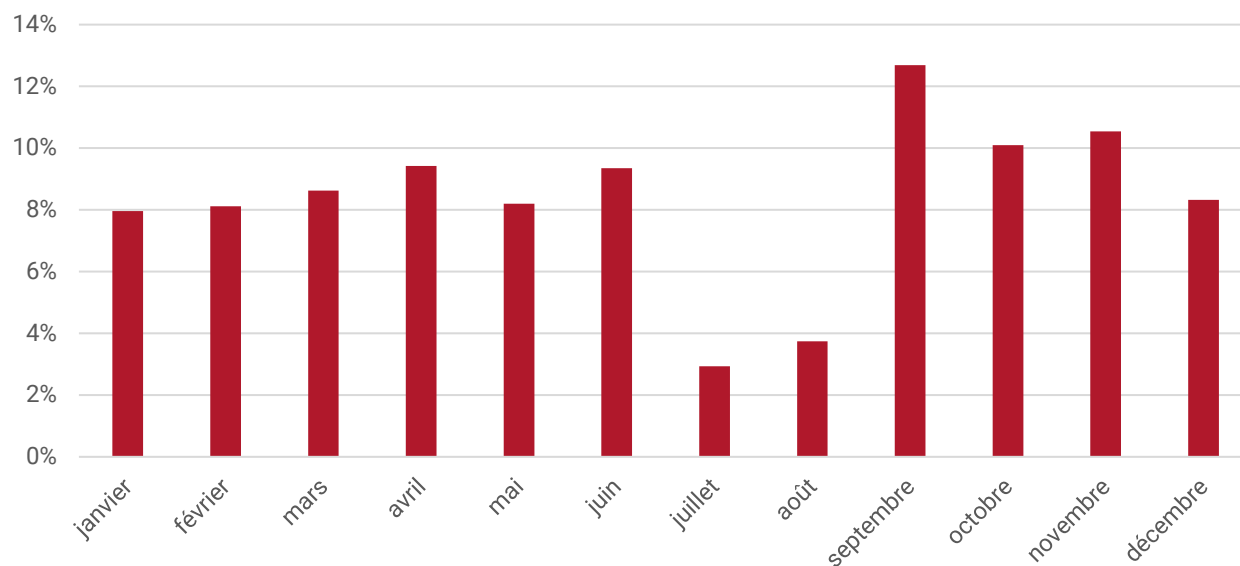
Bien que présentant une fréquence de passage nettement moindre, la ligne 10 est la plus utilisée par les Ellezellois. Plus de 60% des montées enregistrées sur le territoire sont à destination de cette ligne contre un peu moins de 40% pour la ligne 87.

...des montées principalement enregistrées dans le village d'Ellezelles en période scolaire

Plus de 70% des montées s'effectuent dans le village d'Ellezelles, pour environ 20% à Wodecq et un peu moins de 10% à Lahamaide. Sans surprise, ce sont durant les périodes scolaires que le réseau TEC est le plus utilisé. La figure ci-contre illustre la fréquence nettement moindre en période de grandes vacances scolaires.

Cette fréquentation est relativement semblable sur l'ensemble des jours de la semaine (du lundi au vendredi).

Evolution de la fréquentation du réseau TEC à Ellezelles



Source : TEC-OTW, 2024

ARRÊTS DE BUS

ÉQUIPEMENT

Près de ¼ des arrêts de bus équipés d'abribus

C'est le cas de l'arrêt « Ellezelles – Pont » – qui pour rappel est le plus fréquenté du territoire – mais aussi de nombreux autres arrêts. Ailleurs, les arrêts sont surtout matérialisés par le poteau informant du nom de l'arrêt et les lignes s'y arrêtant, et sont ponctuellement agrémentés d'une corbeille. Si le degré d'équipements est relativement limité, il est aussi à mettre en lien avec la fréquentation réduite des arrêts - ce qui ne signifie pas pour autant qu'aucune attention ni aucun effort ne doit être fourni en la matière.

Des arrêts progressivement aménagés mais certains non revêtus d'une zone d'attente en dur

Si une bonne partie des arrêts disposent d'une zone d'attente couverte d'un matériau dur, celui-ci n'est pas toujours de qualité et/ou entretenu. Par ailleurs, certaines zones d'attente ne sont pas couvertes d'un tel matériau, voire il n'existe pas de zone d'attente.

Une quasi-absence de dispositifs en vue de rendre les arrêts de bus accessibles

Pour être accessibles, les arrêts doivent :

- Avoir un revêtement dur et stable (ce qui est le cas généralement dans le centre historique, mais pas systématiquement dans les villages) ;
- La bordure de quai doit avoir une hauteur permettant le déploiement de la lame d'accès (Atingo recommande ainsi une bordure de quai de 16 cm) ;
- Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour pouvoir manœuvrer un fauteuil roulant ;
- Être aménagés de dalles podotactiles en tête de quai.

Seul les arrêts « Ellezelles – Place » sont équipées par exemple de dalles podotactiles.



ARRÊTS DE BUS

INTERMODALITÉ

Une intermodalité à renforcer

Les arrêts de bus sont pour la grande majorité situés au cœur des villages, qui comme vu préalablement constitue l'échelle du piéton par excellence. Il est donc important de pouvoir garantir une accessibilité à pied de ces arrêts via des cheminements confortables, ce qui n'est pas encore le cas partout. Pour exemple, le confort et l'accessibilité à pied des arrêts situés au cœur du village de Lahamaide. Et ce constat vaut également pour les arrêts situés en dehors des agglomérations si ceux-ci situés à proximité de zones urbanisées.

L'intermodalité bus-vélo doit être facilitée à certains endroits. Il est important de pouvoir permettre l'accès à certains arrêts de bus clés, mais aussi la possibilité d'y stationner son vélo pour une longue durée, en particulier pour les personnes n'habitant pas à proximité d'un arrêt de bus. Or, actuellement, ces possibilités sont très limitée. Seul l'arrêt « Ellezelles 4-vents » est équipé de dispositifs de stationnement pour vélo, mais en outre pas opportun pour un stationnement longue durée.

DYSFONCTIONNEMENT ET PROJETS

Pas de redéploiement prévu prochainement, mais des réflexions et ajustements en termes de régularité et de capacité des bus à accueillir les voyageurs

Autrefois, durant la pointe du matin en semaine, à son arrivée dans le centre d'Ellezelles, le bus n°10 présentait déjà un fort taux d'occupation. Ceci incitait certains usagers à prendre le bus en amont à « Ellezelles-4 Vents », un lieu peu conviviale et qui présente des enjeux de sécurité routière. En outre, ces usagers – des adolescents – se faisaient généralement déposer en voiture, ce qui est quelque peu en contradiction avec les objectifs recherchés. Depuis lors, des bus articulés ont été mis à disposition.

Par ailleurs, suite à l'arrêt du projet de redéploiement du réseau TEC, un travail de fond est effectué par le TEC sur les deux lignes desservant le territoire. Une analyse est ainsi effectuée en termes de capacité des lignes à accueillir le nombre de voyageurs empruntant la ligne tout au long de la journée et de la semaine en vue d'identifier si un ajustement du matériel roulant est nécessaire.

En outre, des réflexions sont menées sur la ligne 87 en vue d'améliorer son temps de parcours. Si le territoire ne présente pas d'enjeu significatif en matière de régularité des lignes de bus – c'est-à-dire de lieu où les lignes de bus perdent du temps eu égard à

l'horaire théorique défini – le TEC a identifié un besoin d'améliorer celle-ci sur l'ensemble de son parcours.

En revanche, aucune évolution de la fréquence de passage des bus n'est prévue actuellement.

4. DIVERSITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT
4.4. *ACCESSIBILITÉ AUTOMOBILE ET*
STATIONNEMENT

ACCESSIBILITÉ ET STRUCTURE DU RÉSEAU ROUTIER

ECHELLE SUPRA-LOCALE

Une desserte du territoire par quelques voies régionales de circulation

La commune d'Ellezelles bénéficie d'une desserte routière régionale de portée essentiellement « locale » :

- La **N48** (axe ouest-est) traverse le nord de la commune et relie Tournai à Brakel, en passant par Renaix. Elle offre un accès direct à la N60 (vers Gand) ;
- La **N57** (axe ouest-est) traverse le centre du village d'Ellezelles. Elle relie Lessines à Renaix via Flobecq, et constitue un axe majeur pour les déplacements intercommunaux ;
- La **N529** (axe ouest-est) traverse le sud de la commune, passant par Lahamaide et relie Lessines à Frasnes-lez-Anvaing ;
- La **N519** (axe nord-sud) traverse le centre du village d'Ellezelles, notamment la Place d'Ellezelles, et relie la N57 à la N48 ;
- La **N520** (axe nord-ouest – sud-est) relie Flobecq à la N48 et aux Quatre-Vents. Son incursion est toutefois très limitée sur le territoire.

Une accessibilité indirecte au réseau autoroutier

Bien qu'Ellezelles ne dispose pas d'un accès direct au réseau autoroutier, il est possible de rejoindre l'A8/E429 (Tournai-Bruxelles) en 15 à 20 minutes depuis le centre du village d'Ellezelles. La E17

(Courtrai – Anvers), située un peu plus loin, est accessible en une trentaine de minutes environ



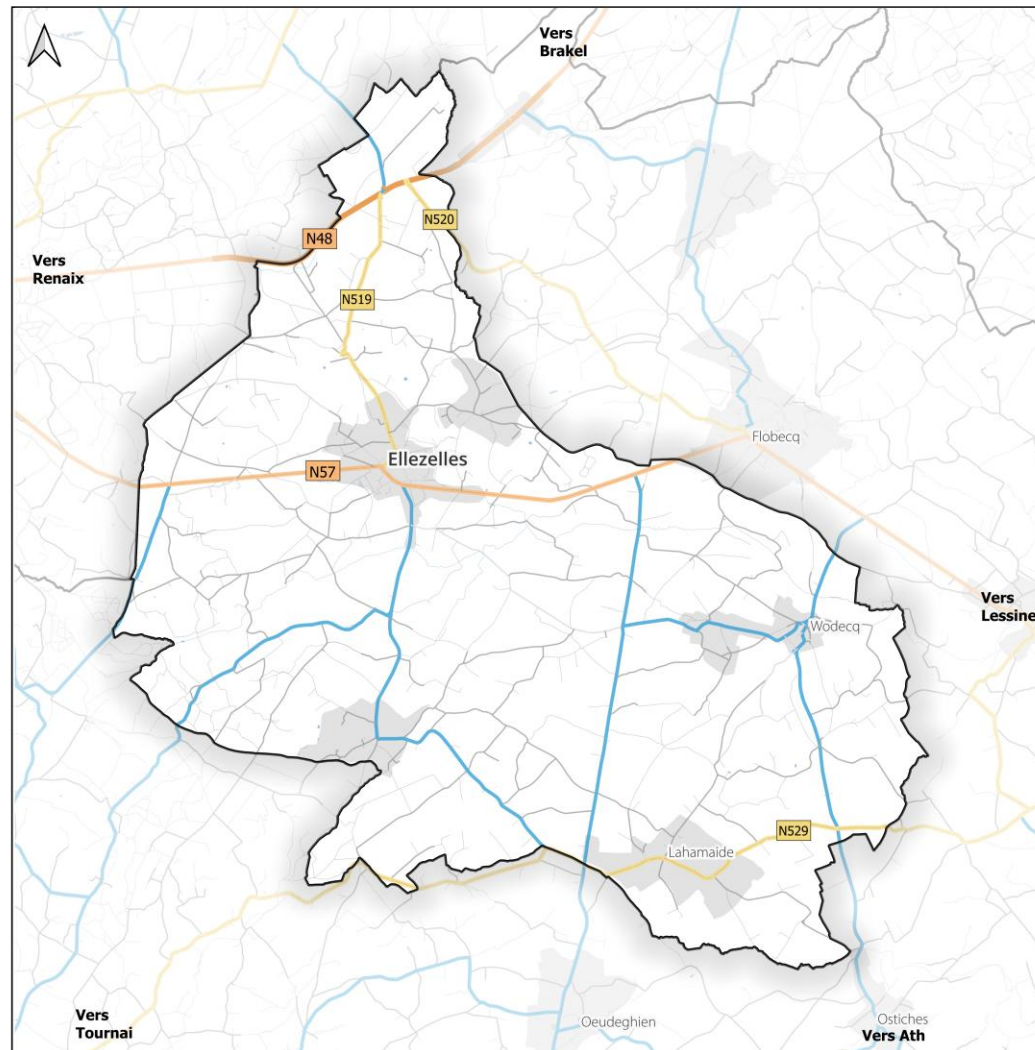
ACCESSIBILITÉ ET STRUCTURE DU RÉSEAU ROUTIER

ECHELLE LOCALE

Un réseau de collecte et de voies de desserte locale pour compléter le maillage

Quelques voies de collecte permettent une connexion entre les zones urbanisées, et notamment Wodecq, avec le réseau routier régional. On y trouve notamment la rue Gaston Muylle, Marloyaux, Trieux, la chaussée de Brunehaut, la rue de Frasnes, Fourquepire, Arbre Saint-Pierre, etc.

Un réseau de voiries de desserte locale permet une desserte plus fine du territoire.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ELLEZELLES

PHASE 1 Réseau routier

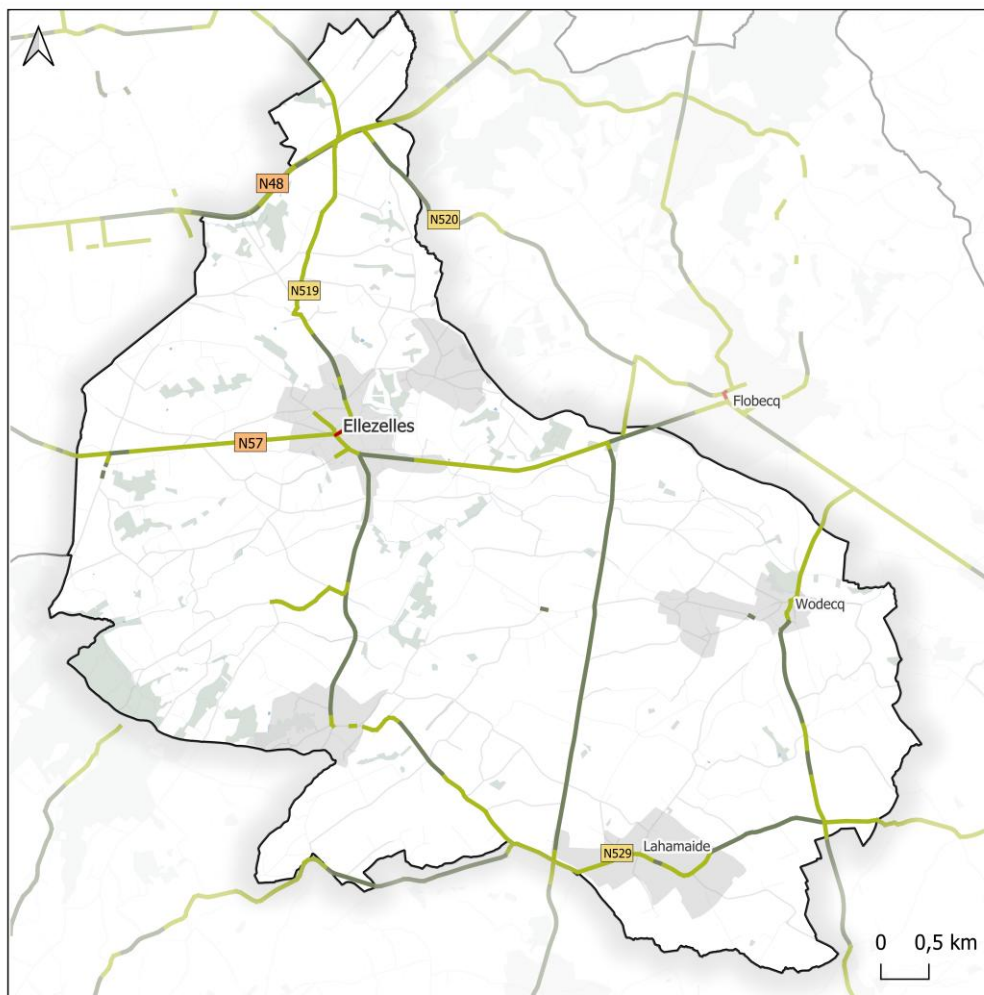
Limites administratives

- Limites communales
- Limite régionale

Réseau routier

- Autoroute
- Réseau primaire
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte
- Réseau de desserte locale

UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER ET DYSFONCTIONNEMENTS



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ELLEZELLES

PHASE 1 Etat de fluidité du trafic Novembre 2024

Analyse basée sur les tronçons comptant plus de 300 véhicules enregistrés

Fluidité du trafic

- Vitesse de trafic ralentie
- Trafic fluide, vitesse respectée
- Pas de congestion, mais vitesse maximale autorisée dépassée

Limites administratives

- Limites communales
- Limite régionale

Pas de congestion à Ellezelles

La carte ci-contre illustre la fluidité du trafic à Ellezelles pour les tronçons comptant plus de 300 véhicules enregistrés, sur base des données de novembre 2024. Aucun tronçon ne présente de situation de congestion sur le territoire d'Ellezelles. Certains points, notamment au niveau des carrefours avec STOP (dont la rue d'Audenarde - N519), se distinguent par une réduction ponctuelle de la vitesse moyenne, traduisant un ralentissement lié aux conditions de circulation, mais sans entraîner de bouchons.

En complément, comme détaillé dans la section 3.3 – Respect des vitesses, une part importante du réseau local présente des vitesses pratiquées supérieures aux limites autorisées, posant un enjeu distinct en matière de sécurité routière.



STATIONNEMENT AU CŒUR D'ELLEZELLES

L'OFFRE AU SEIN DE PARKINGS PUBLICS

Le stationnement constitue surtout un enjeu au cœur d'Ellezelles, raison pour laquelle le présent chapitre se focalise sur cette zone

Des parkings publics mis à disposition...

Au total, 6 parkings publics offrant un total de 280 places de stationnement pour véhicules automobiles sont mis à disposition dans le cœur d'Ellezelles. La présence de ces parkings est renseignée tant sur le site internet communal que sur le terrain – chaque parking disposant de son propre logo.



...globalement peu utilisés en semaine

Un relevé du taux d'occupation a été effectué en semaine (22/04/2025) à 4 moments différents de la journée :

- Aux environs de 6h15-6h30, afin d'avoir une idée de l'occupation nocturne de ces places (qui est alors le fait essentiellement des résidents) ;
- Entre 09h30 et 11h, au cœur de la matinée ;
- Entre 12h15 et 13h, durant l'heure du midi ;
- Entre 18h30 et 19h30, afin de tenir compte des activités en soirée (loisir, sport, commerces, etc.).

Il en ressort un faible utilisation, moins de 30% à l'échelle de l'ensemble des parking, et ce quelque soit la période considérée. La période nocturne présente le plus faible taux d'occupation (11%) et l'heure du midi la plus haute (27%).

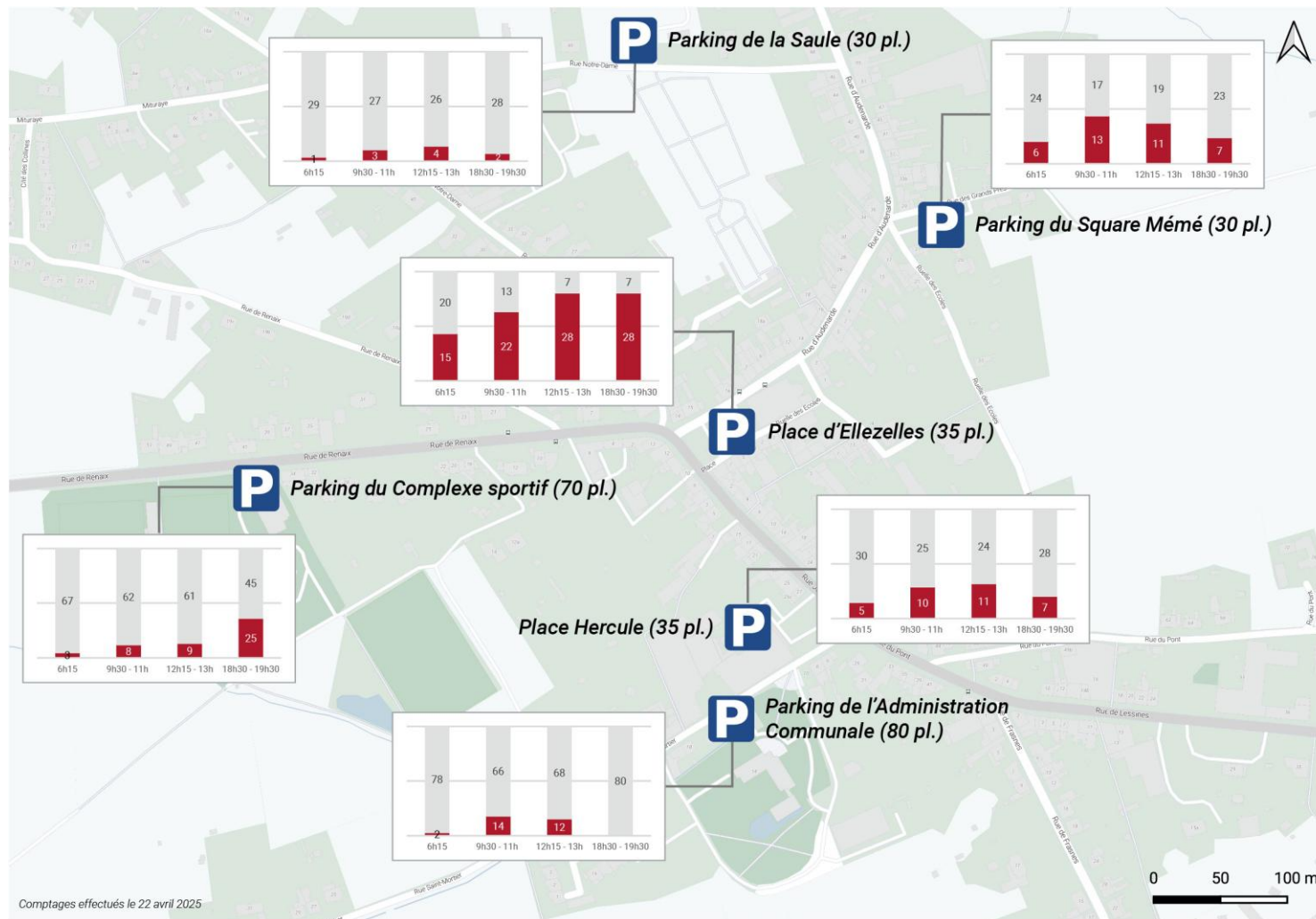
STATIONNEMENT AU CŒUR D'ELLEZELLES

TAUX D'UTILISATION DES PARKINGS PUBLICS EN SEMAINE

Des disparités entre parkings

Le taux d'occupation est différent d'un lieu à l'autre. Globalement le parking de la place d'Ellezelles est le seul à présenter un taux d'occupation moyennement à fortement important tout au long de la journée variant de 40 à 80%. Il n'est pas rare que celui-ci soit saturé, notamment le midi et en début de soirée.

Les autres parkings sont nettement moins utilisés, et parfois même pratiquement vides. Seul le parking du square Mémé peut présenter un plus haut taux d'occupation à quelques moments de la journée.



STATIONNEMENT AU CŒUR D'ELLEZELLES

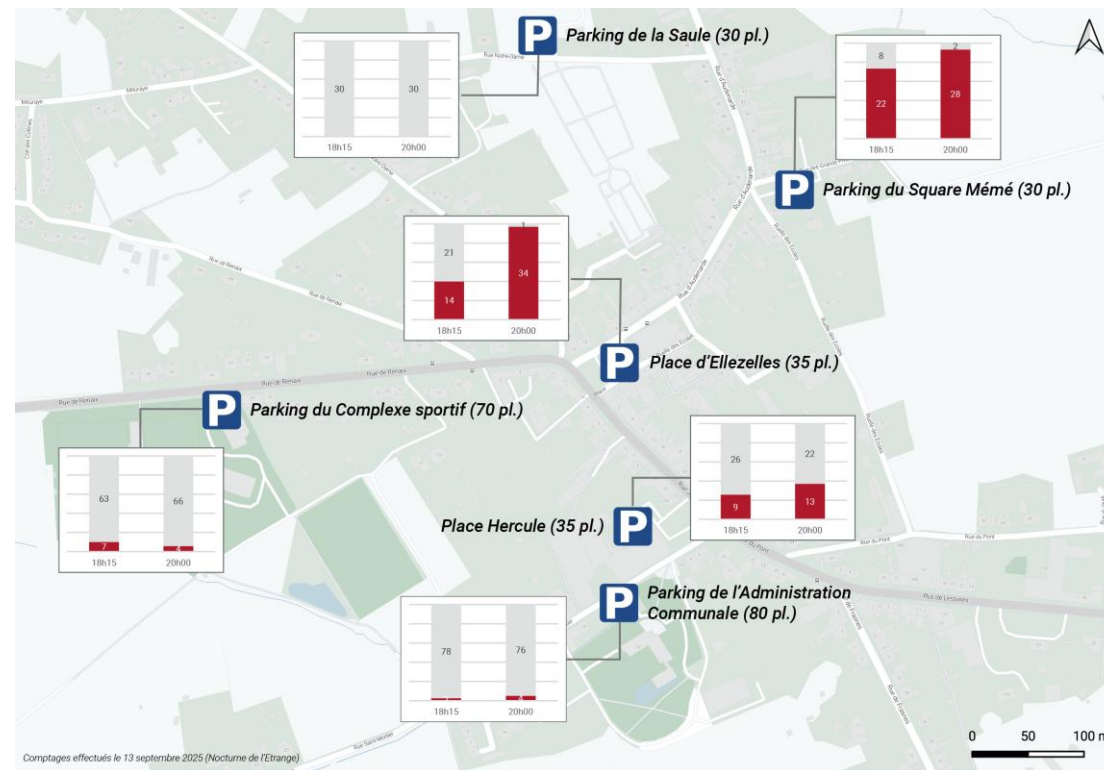
TAUX D'UTILISATION DES PARKINGS PUBLICS LORS D'ÉVÈNEMENTS

Une gestion du stationnement à repenser (lors d'évènements)

Ellezelles est une commune qui organise et accueille de nombreux évènements tout au long de l'année. Des relevés en stationnement ont donc été effectués lors de deux d'entre eux : « Les Nocturnes de l'Etrange » (13/09/25) et « Ellezelles en fêtes » (21/09/25). L'objectif, avoir une idée de la gestion du stationnement et du taux d'occupation des parkings lors d'évènements.

Lors des Nocturnes de l'Etrange – qui accueillait de l'ordre de 250 à 350 participants – ce sont essentiellement les parkings de la place d'Ellezelles et du Square Mémé qui ont été occupés en sus d'un stationnement en voirie le long de la rue de Lessines (N57) principalement. En revanche, le parking de l'Administration Communale était pratiquement vide (alors que le plus proche de l'activité). Ceci s'explique par l'information transmise aux participants qui étaient invités à stationner leur véhicule sur la place – qui par ailleurs ne dispose pas d'assez de places pour accueillir tous les visiteurs et qui est également convoitée par des personnes se rendant à d'autres activités (HoReCa).

Nocturnes de l'Etrange (13/09/2025)



STATIONNEMENT AU CŒUR D'ELLEZELLES

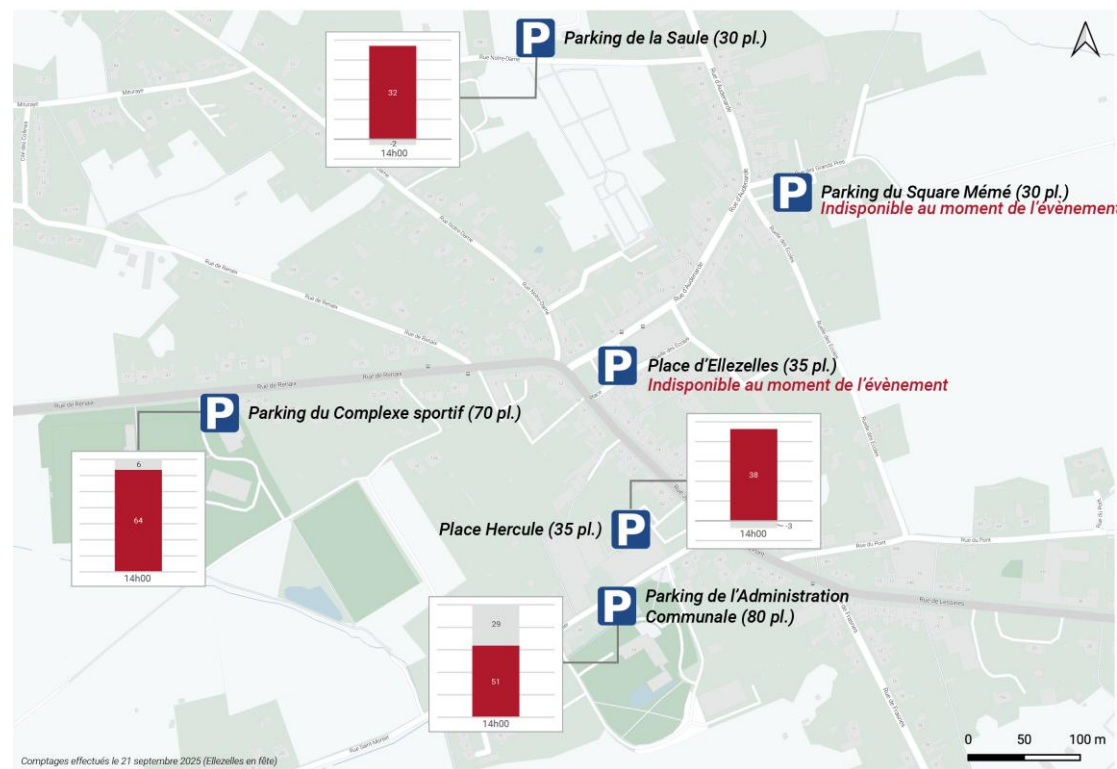
TAUX D'UTILISATION DES PARKINGS PUBLICS LORS D'ÉVÈNEMENTS

Peu de réserves de capacité lors d'Ellezelles en Fête...résultant notamment d'un ensemble d'évènements se déroulant conjointement

Même si la météo n'était pas au rendez-vous cette année et se traduit par une moindre présence à Ellezelles en Fête, cet évènement a attiré de nombreux visiteurs et permis de comprendre la manière dont la demande se structure pour ce type d'évènement. Il en ressort que l'ensemble des parkings publics disponibles (Saule, Hercule et Administration Communale) étaient globalement bien occupés. Il restait toutefois une petite réserve de capacité au niveau du parking de l'administration communale.

A souligner le fait que les parkings de la place et du Square Mémé n'étaient pas disponibles (puisqu'utilisés pour les festivités). Par ailleurs, un match de football et la finale de l'interclub de tennis avaient lieu le même jour et par conséquent le parking du Complexe sportif était utilisé par les participants à ces évènements.

Ellezelles en fête (21/09/2025)



STATIONNEMENT AU CŒUR D'ELLEZELLES

DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT DE COURTE DURÉE

Un stationnement limité à 1h à la rue d'Audernarde

Afin d'augmenter la rotation des véhicules en stationnement le long de la rue d'Audernarde et de garantir au maximum la disponibilité de l'offre à proximité des commerces et services locaux, la durée de stationnement est limitée à maximum 1h.

Selon les informations transmises par l'administration communale, le système mis en place porte ses fruits.



STATIONNEMENT AU CŒUR D'ELLEZELLES

L'ENJEU DU STATIONNEMENT DES MOTORHOMES

*Pas d'emplacement de stationnement
spécifiquement destiné aux motorhomes*

Le profil touristique du territoire occasionne un besoin en stationnement pour les véhicules de type motorhomes, qui n'est toutefois pas rencontré.

En effet, aucun emplacement ne leur est spécifiquement dédié, ce qui peut occasionner des conflits lors des périodes de plus fortes affluences (week-end et jours fériés, spécifiquement les jours de beau temps).

STATIONNEMENT AU CŒUR DE WODECQ

Le centre de Wodecq, un point d'attention

Si la gestion du stationnement dans le centre d'Ellezelles est un enjeu majeur, le centre du village de Wodecq constitue également un point d'attention particulier. Le PCDR ambitionne d'ailleurs de réaménager ce cœur de village via une meilleure maîtrise du stationnement. La place de Wodecq – à l'instar de celle d'Ellezelles constitue une vaste zone de stationnement.



4. DIVERSITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT
4.4. *SERVICES OFFERTS À LA POPULATION*

SERVICES OFFERTS À LA POPULATION

Des services de mobilité complémentaires à l'offre de transport peu développés

Ellezelles bénéficie de quelques solutions de mobilité alternative, souvent issues d'initiatives individuelles ou présentes dans les communes voisines. Cependant, l'absence de structuration communale limite encore leur accessibilité et leur usage à grande échelle.

Voitures partagées

Plusieurs plateformes entre particuliers (Getaround, Cozywheels, Wibee) sont actives à Ellezelles. Mais il n'existe **aucun service structuré** de type Cambio ou Share Mobility, avec une flotte accessible en libre-service ou en partenariat communal.

Covoiturage

Il n'existe pas de service communal de covoiturage à Ellezelles, mais les habitants peuvent avoir recours au parking de covoiturage situé à Frasnes-lez-Anvaing (95 places, abri pour deux-roues), situé à environ 18 minutes en voiture et 45 minutes à vélo du centre d'Ellezelles. Ce parking est régulièrement utilisé, notamment par des travailleurs effectuant des trajets vers des pôles plus urbains.



Parking de covoiturage de Frasnes-lez-Anvaing

Bornes de recharge

Le territoire d'Ellezelles compte actuellement 1 seule borne de recharge pour véhicules électriques.

L'offre reste (très) limitée comparée à celle des communes voisines comme Renaix, Flobecq ou Frasnes-lez-Anvaing, qui disposent d'un maillage plus dense.

SYNTHÈSE

DIVERSITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT À ELLEZELLES...

Les modes actifs comme modes de déplacement...

- Pour les trajets de (très) courtes distances...
- ...mais des conditions de déplacement encore globalement peu adéquates et confortables...
- ...avec des infrastructures piétonnes (logiquement) davantage développées dans les cœurs de village
- ...un réseau dense de venelles et sentiers, aujourd'hui sous-exploités pour les déplacements internes au village ;
- ...un réseau piéton et cyclable surtout à vocation de loisirs

Les transports publics et une intermodalité limités...

- Une absence de gare ferroviaire sur le territoire, hors de portée piétonnes, avec un accès à vélo limité, mais des gares accessibles en bus en semaine ;
- Deux lignes de bus reliant les pôles voisins, mais avec des fréquences parfois faibles et une offre quasi inexistante le week-end.

Une accessibilité automobile ...

- Garantie par le réseau régional ;
- Sans congestion notable ;
- Avec une offre en stationnement public développée dans le centre d'Ellezelles, très peu utilisée en semaine hormis au niveau de la place d'Ellezelles ; davantage utilisés lors des nombreux événements

Avec des services complémentaire encore peu développés...

- Quelques plateformes de voitures partagées entre particuliers, sans service structuré communal ;
- Pas de parking de covoiturage sur le territoire

5. MOBILITÉ POUR TOUS

5. MOBILITÉ POUR TOUS

5.1. PMR ET PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

PRISE EN COMPTE DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Des espaces publics peu adaptés aux personnes à mobilité réduite...

Bien que quelques aménagements récents (en particulier sur le réseau régional) témoignent d'une prise en compte des personnes à mobilité réduite dans l'espace public (dalles podotactiles, abaissement de trottoirs au droit de passages pour piétons, ...), celui-ci reste très globalement peu adapté à leurs déplacements.

La section relative aux déplacements piétons à montrer notamment que, outre l'absence régulièrement de cheminements piétons, ceux-ci n'étaient pas toujours qualitatifs ou continus. Pour exemple, les pavés qui équipent les places d'Ellezelles et de Lahamaide ne satisfont pas aux critères d'accessibilité. S'ils sont esthétiques et durables, ces surfaces sont aussi irrégulières et peuvent dès lors rendre le déplacement des personnes en fauteuil ou des parents avec poussette, relativement difficile. Certains cheminements sont par ailleurs étroits, lorsqu'ils ne sont pas inexistants.



PRISE EN COMPTE DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Des arrêts de bus également globalement peu adaptés

Comme vu au chapitre relatif aux transports publics, rares sont les arrêts de bus qui peuvent être qualifiés d'accessibles pour les personnes à mobilité réduite (présence de dalles podotactiles, ligne guide, etc.).

Quelques places de stationnement destinées aux personnes en situation de handicap...

Sur le territoire, on peut recenser quelques emplacements destinés aux personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personne en situation de handicap, notamment sur la place d'Ellezelles (2 places) . A souligner en revanche que l'ensemble des parkings publics n'en disposent pas, dont le parking du square Mémé, la place de Lahamaide, ...



SERVICES (ADAPTÉS) DE TRANSPORT A LA DEMANDE

Une offre de services (adaptés) complémentaire pour répondre aux besoins spécifiques de mobilité

Taxi social communal

Le CPAS met à disposition un service de taxi social destiné aux habitants d'Ellezelles ne disposant pas de véhicule personnel ou ne pouvant pas l'utiliser.

Le véhicule (3 places) permet de réaliser des trajets liés à des besoins essentiels : consultations médicales, visites à des proches hospitalisés, démarches administratives, courses alimentaires, etc. Le service est disponible uniquement les jours ouvrables, de 7h30 à 11h30 et de 12h30 à 17h00, et la réservation doit être effectuée au moins une semaine à l'avance.

Sollicité, ce service présente plusieurs contraintes, notamment l'indisponibilité en dehors des horaires mentionnés ainsi que l'inadaptation du véhicule aux personnes en fauteuil roulant.

TEC Hainaut et Handicap-Car

Un accord existe entre TEC Hainaut et Handicap-Car pour l'organisation d'un service de transport « porte-à-porte » de personnes

à mobilité réduite.

Ce service est destiné aux personnes dont la mobilité est réduite, en raison de leur état de santé, et qui ne peuvent pas utiliser (temporairement ou définitivement) les services du TEC.

Il est cependant nécessaire de réserver son transport à l'avance (min. 48h à l'avance).

Solidacar

Ce service, issu d'un partenariat entre acteurs publics et privés, s'adresse aux personnes en fauteuil roulant ne pouvant le quitter, domiciliées à Ellezelles ou Lessines. Il permet des déplacements à caractère social, culturel ou médical (hors soins lourds comme chimiothérapie).

Le service est disponible en semaine, le week-end et les jours fériés, sur réservation au moins une semaine à l'avance. Le coût dépend de la distance et peut être partiellement remboursé par certaines mutuelles.



5. MOBILITÉ POUR TOUS

5.2. MOBILITÉ DES ENFANTS

MOBILITÉ SCOLAIRE

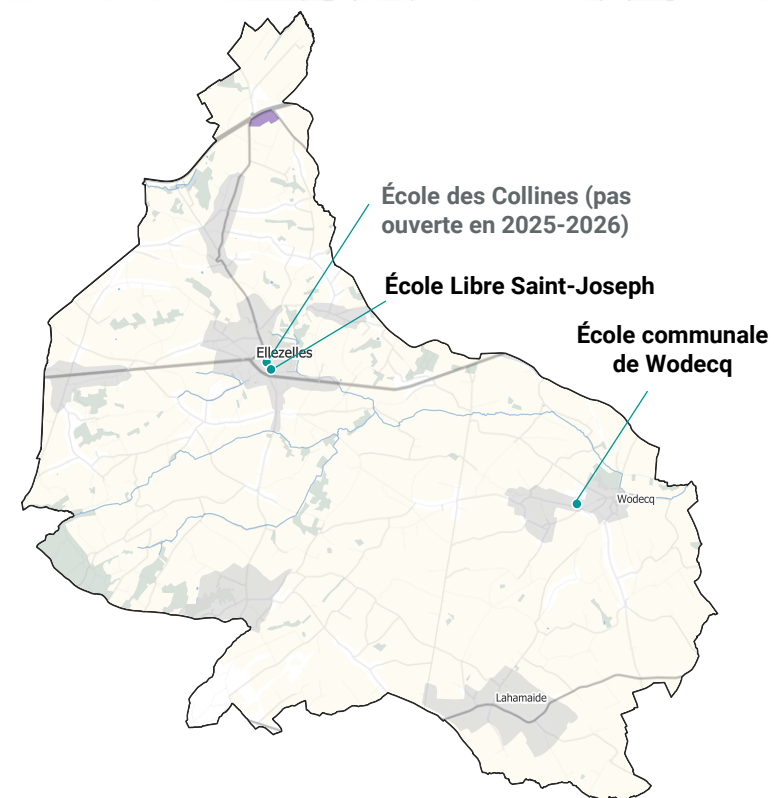
OFFRE EN ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Une offre scolaire « fondamentale » à Ellezelles et Wodecq

La commune d'Ellezelles dispose de trois écoles fondamentales (maternelle et primaire), toutes situées dans les villages d'Ellezelles et de Wodecq :

- **École Libre Saint-Joseph**, rue du Pont, au cœur du village d'Ellezelles.
- **École communale de Wodecq**, rue du Vieux Moulin, au centre du village (pas ouverte pour l'année scolaire 2025-2026).

Le village de **Lahamaide** ne dispose d'aucune implantation scolaire. Les enfants résidant dans ce village, ainsi qu'ailleurs sur le territoire, doivent donc se rendre à Ellezelles, Wodecq ou en dehors de la commune pour être scolarisé.



Pas d'école secondaire ni supérieure sur le territoire

Aucun enseignement secondaire ou supérieur n'est présent à Ellezelles. Les jeunes doivent donc se tourner vers les communes voisines pour poursuivre leur scolarité.

Renaix constitue le pôle le plus proche (± 15 à 20 minutes en bus depuis Ellezelles centre ou en vélo), mais l'offre y est majoritairement flamande. **Ath** est accessible directement via la ligne 10, qui relie l'ensemble des villages d'Ellezelles en ± 20 à 30 minutes. On y retrouve une offre scolaire diversifiée (Athénée Royal, Collège Saint-Julien, IPES, Athénée Provincial, Saint-Pierre). **Lessines** (Athénée René Magritte, Institut La Berlière) est également accessible en bus en moins de 30 minutes (ligne 87). **Frasnes-lez-Anvaing** (Athénée Royal Lucienne Tellier) reste accessible à vélo (± 40 minutes), mais il n'existe pas de liaison directe en bus : les trajets imposent un détour par Renaix et dépassent alors 1h30.

L'absence d'écoles secondaires locales impose donc des déplacements quotidiens hors du territoire, mais les liaisons en bus vers Renaix, Ath et Lessines restent globalement intéressantes. Seule Frasnes-lez-Anvaing souffre d'une absence d'accessibilité directe en transport public.

MOBILITÉ SCOLAIRE

UNE DOUBLE CONCENTRATION SCOLAIRE DANS LE CENTRE D'ELLEZELLES

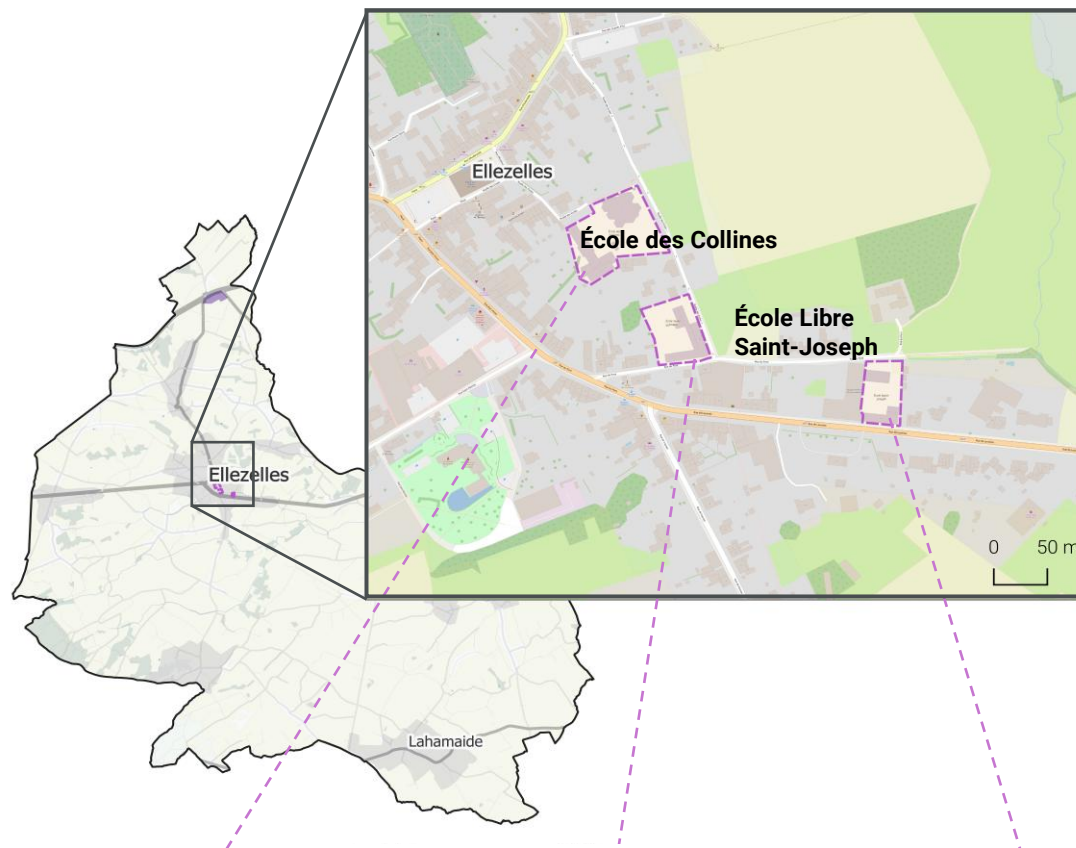
La concentration des deux écoles (3 implantations) au centre d'Ellezelles crée un potentiel intéressant pour les **déplacements à pied et à vélo**, déjà pratiqués par quelques enfants, et constitue un atout pour le développement de la mobilité active :

- **Ecole Libre Saint-Joseph**

Située dans une rue en impasse limitée à 30 km/h, l'école Saint-Joseph possède **deux implantations** (maternelle et primaire) dans la rue du Pont. À noter que les réunions des patros se déroulent également au bout de l'impasse, dans l'un des bâtiments de l'école.

- **Ecole des Collines (Ellezelles-Flobecq)**

Située rue des Écoles, l'implantation Jean Van Zele de l'École des Collines accueille également des enfants de section maternelle jusqu'à la fin du primaire. Cette école n'a toutefois pas été ouverte pour l'année scolaire 2025-2026 et sa pérennité n'est pas garantie.



MOBILITÉ SCOLAIRE

ACCESSIBILITE DES ECOLES DU CENTRE



Accessibilité piétonne

Malgré leur position en cœur de village qui permet un accès à pied pour nombre d'enfants, les écoles ne disposent pas de cheminements d'accès piéton qualitatifs et permettant des déplacements en sécurité. Les trottoirs, s'ils existent, sont parfois étroits. A d'autres endroits, les piétons sont amenés à partager leur espace de circulation avec les automobilistes, ce qui s'avère insécurisant notamment lors des pics de fréquentation. A souligner la présence de plusieurs venelles dans le quartier permettant des raccourcis. Elles ne sont toutefois pas valorisées.



Accessibilité à vélo

De la même manière, les déplacements à vélo vers les écoles méritent d'être sécurisés, en particulier lors des entrées et sorties d'écoles (environnement routier saturé et peu structuré ; cf. ci-après). Un petit parking vélos/trottinettes a été installé à l'entrée de l'école Saint-Joseph.



Accessibilité en transports publics

Les écoles du centre d'Ellezelles sont desservies par l'arrêt « **Ellezelles – Pont** ». Il bénéficie des lignes **10** et **87**, mais l'offre reste limitée en fréquence et sont davantage axées sur la desserte des pôles voisins. S'agissant d'écoles maternelles et primaires, le potentiel est toutefois quasi nul. A noter qu'un bus scolaire dessert les écoles (M.E.T.).



Stationnement

L'accès aux 3 implantations se fait via la Rue des Ecoles (par la N519). Le stationnement est possible le long des rues des Écoles et du Pont, mais les places sont limitées. Aux heures scolaires, la majorité des parents recourt au **stationnement en double file** pour déposer leurs enfants, ce qui réduit la visibilité et accentue l'insécurité aux abords immédiats des écoles.



MOBILITÉ SCOLAIRE

CONDITIONS DE CIRCULATION AUX ABORDS DES ÉCOLES DU CENTRE

Un environnement « à risque » lors des périodes d'entrée et de sortie d'école

La présence conjointe de l'École Libre Saint-Joseph (rue du Pont) et de l'École des Collines (rue des Écoles), situées à quelques dizaines de mètres l'une de l'autre, concentre les flux scolaires dans le centre d'Ellezelles. L'enjeu réside surtout dans la forte proportion d'accompagnements en voiture, qui engendre une pression importante sur l'espace public aux heures d'entrée et de sortie des classes, dans des rues étroites et peu adaptées.

L'accès automobile aux deux établissements se fait essentiellement via la rue des Écoles, connectée à la N519, d'où les véhicules repartent ensuite par la rue du Pont (sens unique), pour rejoindre la N57. Ce circuit concentre les manœuvres de dépose-minute dans un espace restreint, souvent utilisé en stationnement le long de la chaussée ou en double file. Ces pratiques réduisent la visibilité, gênent les déplacements et augmentent le sentiment d'insécurité.

Au-delà de la circulation dense, c'est surtout la sécurité des enfants qui inquiète. L'absence de trottoirs oblige les élèves à marcher sur la chaussée, et les cyclistes circulent parfois à contresens des voitures, dans un environnement encombré et non sécurisé.

La configuration actuelle génère ainsi des conflits permanents entre voitures, piétons et cyclistes, dans un espace peu aménagé pour accueillir sereinement ces flux scolaires. L'enjeu majeur est la sécurité des enfants et la qualité de leurs cheminements aux abords des écoles.



MOBILITÉ SCOLAIRE

GARDERIE DES ENFANTS

Un déplacement quotidien de groupes d'enfants dans le centre d'Ellezelles et sur le parking de l'Administration communale

Un autre point d'attention concerne la garderie des enfants de l'école Saint-Joseph qui implique un déplacement de groupes d'enfants dans le centre d'Ellezelles dans l'après-midi. La garderie s'effectue en effet en dehors des enceintes de l'école :

- Pour les enfants rejoignant le lieu d'accueil situé au niveau du pôle de l'Administration communale, cela implique la traversée de la N7 et du parking de l'administration ;
- Pour les enfants rejoignant l'école des Devoirs situés à proximité de la place, ceci engendre un déplacement d'enfants le long de la N57.

MOBILITÉ SCOLAIRE

ACCESSIBILITE DE L'ÉCOLE DE WODECQ

L'école Communale de Wodecq est située rue du Vieux Moulin dans le village de Wodecq, dans une zone 30. Cette école accueille environ 160 enfants essentiellement originaires du village de Wodecq et des villages voisins. Y est dispensé un enseignement maternel jusqu'à la fin des primaires.



Accessibilité piétonne

Les trottoirs devant l'école ont été rénovés durant l'été 2025, améliorant le confort et la sécurité des cheminements aux abords de l'école. Des barrières de protection sont installées à l'entrée, et une personne encadre la traversée aux abords immédiats de l'école (1h le matin, 1h l'après-midi).



Accessibilité à vélo

Depuis l'été 2025, une bande cyclable suggérée a été mise en place devant l'école. Bien qu'intégrée à la chaussée, elle matérialise la position des cyclistes et attire l'attention des automobilistes sur leur présence. Elle renforce la visibilité du cheminement cyclable vers l'école. Un petit parking vélos/trottinettes a été installé à l'entrée de l'école.



Accessibilité en transports publics

L'école communale de Wodecq n'est desservie par aucune ligne de bus à proximité immédiate. Les élèves et parents ne disposent donc pas d'alternative en transport public pour les trajets scolaires. Compte tenu de l'âge des enfants, les transports publics présentent toutefois un faible potentiel.



Accessibilité en voiture et stationnement

Le stationnement est possible à proximité immédiate, à la fois en voirie et sur un petit parking dédié. Aux heures de pointe scolaires, la forte demande occasionne toutefois un encombrement ponctuel.



MOBILITÉ SCOLAIRE

VISIBILITÉ ET SÉCURITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

Des écoles signalées par les panneaux réglementaires, mais peu mises en avant par l'aménagement urbain

La présence de tous les établissements scolaires est bien signalée par les panneaux F4a (zone 30) et A23 (endroits spécialement fréquentés par des enfants), qui sont obligatoires d'après le Code de la route.

Cependant, ce marquage reste limité : il n'existe ni rappel au sol, ni dispositifs visuels attractifs (panneaux colorés type « crayon jaune », variations de revêtement ou de mobilier urbain) permettant d'attirer davantage l'attention des automobilistes.

À noter que l'école communale de Wodecq et l'école des Collines ont pris l'initiative de renforcer la visibilité de leur entrée principale en travaillant la colorimétrie de leurs abords (photos 2 et 4).



Ecole communale de Wodecq



Ecole communale de Wodecq



Ecole Saint-Joseph



Ecole des Collines

MOBILITÉ DES ENFANTS

COMPLEXE SPORTIF

Le **complexe sportif d'Ellezelles**, situé le long de la rue de Renaix (N57), est à la disposition de toutes les associations sportives pour l'organisation de leurs séances de sport, événements ou stages. Il comprend une grande salle intérieure, une salle équipée d'un mur d'escalade, deux terrains de football et cinq terrains de tennis (trois extérieurs et deux intérieurs).



Accessibilité piétonne

L'accès au complexe se fait par un **accotement en dur de plain-pied**, étroit et non séparé de la chaussée. De plus, aucune traversée piétonne n'est aménagée à proximité.



Accessibilité à vélo

Une piste cyclable marquée longe la N57, mais la vitesse de circulation automobile maximale autorisée est de 70 km/h, sans séparation physique, ce qui limite fortement le confort et la sécurité des cyclistes.



Accessibilité en transports publics

L'arrêt de bus le plus proche est « **Ellezelles – Place** », situé à environ 4 minutes à pied. Il est desservi par les lignes TEC **10** et **87**.



Accessibilité en voiture et stationnement

Un parking est aménagé le long de la chaussée, mais il n'est pas marqué au sol. Son usage peut se révéler dangereux : les véhicules doivent traverser la bande cyclable pour y entrer ou en sortir, perpendiculairement à la circulation des cyclistes, avec une visibilité limitée.



Visibilité

Le complexe sportif reste peu visible depuis la N57 : absence de marquage au sol, de signalétique spécifique, de mobilier urbain, ce qui nuit à son repérage et à sa lisibilité dans l'espace public. Cette faiblesse est d'autant plus marquée que la vitesse autorisée est encore de 70 km/h aux abords d'un lieu particulièrement fréquenté par les enfants, avec du stationnement le long de la voirie.



MOBILITÉ DES ENFANTS

ECOMUSÉE

Un autre point d'attention

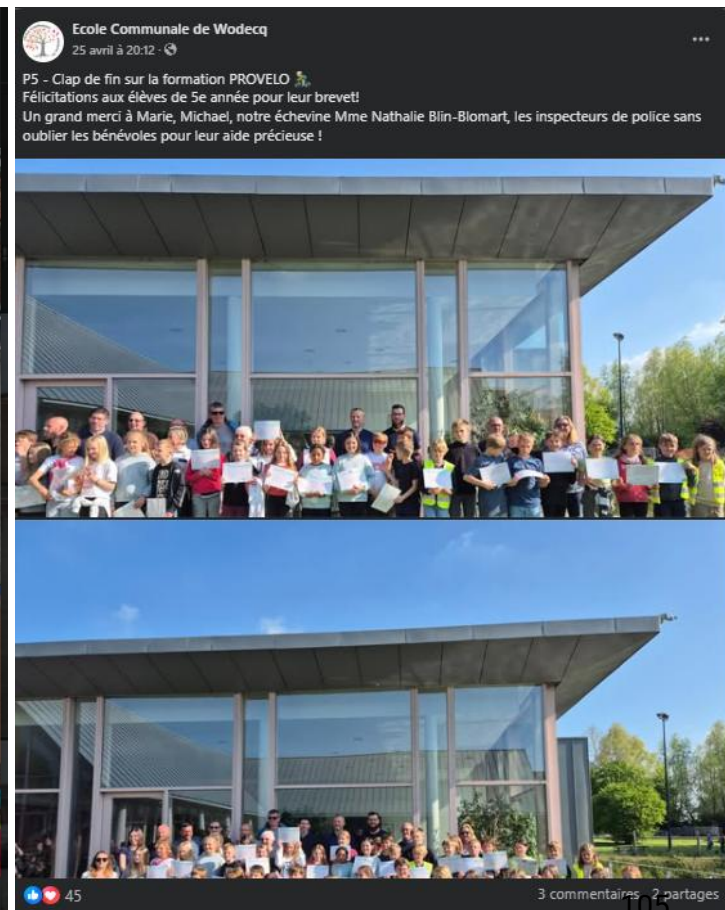
L'écomusée et ses environs, situé dans le village de Lahamaide accueille régulièrement un public scolaire. Il constitue un autre point d'attention sur le territoire au regard de la mobilité des enfants.



Ecomusee.eu

ÉDUCATION À LA MOBILITÉ

En partenariat avec Pro Vélo et Mister Bike, les 3 écoles de l'entité ont organisé différentes activités autour du vélo en 2025 pour ses élèves de 5^{ème} primaire : Réparation des vélos au mois de mars ainsi que 3 journées vélo début avril pour aboutir à l'obtention de leur brevet du Cycliste fin avril.



SYNTHÈSE

UNE MOBILITÉ...

Encore peu adaptée aux PMR à Ellezelles...

- Des espaces publics globalement peu adaptés aux personnes à mobilité réduite ;
- Des arrêts de bus rarement aménagés pour un accès aisé ;
- Quelques places de stationnement réservées aux personnes en situation de handicap, mais une répartition limitée sur le territoire..

Avec des services spécifiques assez développés...

- Une offre de transport à la demande présente, mais peu structurée : Taxi social communal, services adaptés comme Handicap-Car, Solidacar ou encore l'offre PMR du TEC Hainaut.

Des écoles de niveaux fondamentales...

- Dans les villages d'Ellezelles et Wodecq
- Mais dont les abords présentent encore des enjeux de sécurité et d'accessibilité
- Un besoin de se déplacer dans les pôles voisins pour l'enseignement secondaire...globalement accessible en bus à l'exception des écoles de Frasnes-lez-Anvaing

6. ACCOMPAGNEMENT, COMMUNICATION ET SENSIBILISATION

ACCOMPAGNEMENT ET SENSIBILISATION

Des initiatives concrètes pour accompagner et encourager la pratique du vélo

La commune d'Ellezelles met en place plusieurs dispositifs d'accompagnement visant à faciliter et encourager l'usage du vélo au quotidien. Qu'il s'agisse de soutiens financiers ou d'initiatives incitatives comme le prêt gratuit de vélos, ces actions contribuent à lever certains freins à la pratique du vélo, notamment pour les trajets domicile-travail.

Prime vélos

Afin d'encourager l'usage du vélo, l'Administration communale octroie une prime à l'achat d'un vélo électrique ou musculaire, neuf ou d'occasion. Cette prime s'élève à 10 % de la valeur d'achat, avec un maximum de 150 € par vélo. Elle est accessible à raison d'un vélo par ménage et par an, dans la limite de 50 primes distribuées par an. La demande doit être introduite dans les trois mois suivant l'achat et le bénéficiaire s'engage à conserver le vélo pendant au moins trois ans.

Mise à disposition gratuite de vélos dans le cadre du projet "Vélotaf"

Entre mars et mai 2025, les habitants peuvent tester gratuitement l'usage du vélo pour leurs trajets domicile-travail grâce au projet

VÉLOTAF, mené en partenariat avec l'ASBL La Véloterie. Pendant un mois, les citoyens peuvent emprunter gratuitement un vélo parmi une flotte de 8 modèles différents : 4 vélos électriques classiques, 1 vélo pliable, 2 vélos cargos électriques et 1 speed pedelec.

Les vélos sont fournis avec casque, cadenas, sacoches et éventuellement siège enfant. Une formation à la circulation, à la mécanique de base et à la planification d'itinéraire est également proposée. Ce programme encourage les participants à utiliser le vélo au moins trois fois par semaine pour se rendre au travail.



Infos et candidature :
www.la-veloterie.be



COMMUNICATION

Un site internet riche mais un contenu mobilité à structurer davantage

Le site internet d'Ellezelles est régulièrement mis à jour et propose un contenu globalement bien développé. En ce qui concerne la mobilité, plusieurs informations sont disponibles, mais elles sont dispersées entre différentes rubriques, ce qui en complique l'accès. Par exemple, le stationnement et les transports en commun figurent sous "Vivre & Découvrir LZL > Vie locale & Contacts utiles", tandis que la section "Mobilité" (accessible via "LZL & son administration > Services communaux > Tous les services communaux > Ruralité, Environnement, Climat, Énergie & Mobilité") traite principalement des primes vélo, du Plan Communal de Mobilité et d'une enquête menée en 2023. Le site publie également des actualités ponctuelles sur des initiatives locales (vélotaf, brevet du cycliste, etc.).

Cependant, certains sujets clés sont absents ou peu développés, tels que les infrastructures cyclables, la pratique du vélo utilitaire, les sentiers et chemins, ou encore les informations sur les lignes et horaires des transports en commun, qui renvoient uniquement vers les sites de la SNCB et du TEC.

Une centralisation de ces contenus dans un espace unique dédié à la mobilité permettrait d'en renforcer la lisibilité et l'accessibilité pour les citoyen·ne·s.

Un espace dédié à la mobilité dans le bulletin communal

Le bulletin communal trimestriel Cœur des Collines aborde régulièrement des thématiques liées à la mobilité, notamment à travers une rubrique "Environnement – Transition – Mobilité". Par exemple, une communication sur l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité a été publiée dans le numéro 61.

MOBILITÉ

Lancement d'un Plan Communal de Mobilité (PCM)

Un PCM, qu'est-ce que c'est ?

Le PCM est un outil stratégique permettant de faciliter la planification de la mobilité à l'échelle d'un territoire communal. L'objectif du PCM est d'améliorer l'accessibilité des lieux publics et la mobilité des citoyens, mais aussi le cadre de vie (espaces publics, bruit, pollution, ...) et la sécurité routière (accidents, vitesse,...). Ce document viendra appuyer les autres politiques menées à Ellezelles afin de garantir le développement harmonieux de son territoire au profit de ses habitants.

Il s'inscrit à plus large échelle dans la Stratégie Régionale de Mobilité pour atteindre les objectifs fixés dans la vision FAST adoptée par le gouvernement wallon en 2017.

La mobilité vous intéresse ? Vous souhaitez donner votre avis ? N'hésitez pas à contacter le service GRECEM !

grec@ellezelles.be - 068 80 06 49

L'idée est d'organiser un **système de déplacements** cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune. Le plan doit ainsi :

- Être multimodal et hiérarchisé ;
- Offrir une réponse en termes d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
- Favoriser la marche à pied, le vélo et les transports collectifs, encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile ;
- Contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités, en favorisant la mixité des fonctions.

Quelles sont les différentes étapes ?

Le PCM se découpe en 3 phases :

- Un diagnostic de la situation existante ;
- La définition d'objectifs et priorités ;
- L'établissement d'un plan d'action et de propositions concrètes pour l'amélioration de la mobilité.

Tout au long du projet, l'étude veille à la mise en place d'une dynamique d'information, de sensibilisation, de concertation et de coordination des acteurs locaux (Collège communal, agents communaux et régionaux, zone de police, service du TEC, associations locales, etc.). A ce titre, l'étude prévoit l'organisation de deux phases de consultation de la population : une première à l'issue des phases 1 et 2, et une seconde après la réalisation de la phase 3, au moment de l'enquête publique.

Les citoyen·ne·s seront ainsi averti·e·s en temps et en heure sur le calendrier de ces différentes phases d'échanges et de consultation.

COMMUNICATION

Une présence sur les réseaux sociaux à renforcer sur certains canaux

La commune est présente sur les réseaux sociaux, notamment via une page Facebook suivie par près de 3 400 abonnés et régulièrement alimentée. Elle y relaie diverses informations, y compris en lien avec la mobilité, telles que l'organisation d'événements ou la mise en place de nouvelles infrastructures.

Un compte Instagram est également actif, mais reste très peu alimenté (aucune publication depuis 2022) et ne rassemble actuellement qu'une septantaine d'abonnés.

Dans une logique de diversification des canaux de communication, et pour toucher un public complémentaire, un investissement plus régulier sur Instagram (l'un des réseaux sociaux les plus utilisés par les jeunes) pourrait permettre de valoriser davantage les actions de mobilité portées par la commune.



SENSIBILISATION

Des évènements en faveur de la mobilité

La commune d'Ellezelles encourage activement la mobilité active à travers l'organisation régulière d'événements et la valorisation de ces initiatives via son calendrier des fêtes et manifestations, accessible sur le site internet communal :

- La commune soutient **plusieurs marches** tout au long de l'année, comme la Marche de la Saint-Joseph (école locale) ou celles organisées par le club Les Trouvères Ellezelles, telles que la Marche au Pays de Quintine ou la Marche de la Rentrée, à visée touristique.
- **Wap-Aventure** : Élaboré par la Maison du Tourisme de la Wallonie Picarde, le Wap-Aventure propose aux enfants un parcours ludique jalonné d'énigmes à résoudre le long du Sentier de l'Étrange.
- **Repair café** : Un Repair Café est organisé environ environ une fois par mois dans la salle polyvalente de l'ancienne cure de Lahamaide. Ainsi, lors de ces ateliers il est possible de venir faire réparer, entre autre, son vélo.
- **L'asbl ProVélo** est également active sur le territoire de la commune. Elle propose plusieurs actions visant à promouvoir l'usage du vélo, telles que :
 - l'organisation du Brevet du cycliste (cf. point 4.2 – Déplacement à vélo)
 - des initiations à la mécanique de base du vélo
 - des formations "parents-enfants" destinées à apprendre à circuler à vélo en toute sécurité en famille.



SYNTHÈSE

DES ACTIONS POUR ENCOURAGER, INFORMER ET SENSIBILISER...

Des initiatives concrètes en faveur du vélo...

- Une prime à l'achat de vélo (jusqu'à 150 €, limitée à 50 primes/an) soutient les ménages dans l'équipement ;
- Un projet « Vélotaf » qui permet de tester gratuitement pendant un mois différents types de vélos pour les trajets domicile-travail, avec accompagnement pratique (formation, matériel, etc.).

Une communication à structurer davantage...

- Un site internet riche mais un contenu mobilité peu lisible ;
- Des informations relayées via le bulletin communal ;
- Une présence sur les réseaux sociaux encore limitée

Une sensibilisation présente, mais à renforcer...

- Des événements réguliers valorisant la marche mais à vocation touristique ;
- Pour le vélo, plusieurs actions à vocation utilitaire existent : ateliers de réparation via le Repair Café, formations à la mécanique et à la circulation familiale, ou encore Brevet du cycliste organisés avec l'asbl ProVélo.

8. EVALUATION ET SUIVI DE LA THÉMATIQUE

OUTILS ET MESURES DE SUIVI DE LA THÉMATIQUE

Pas de suivi régulier et structuré

Globalement, la Commune n'a pas mis en place de mesure ou d'outil spécifique visant à suivre la thématique « Mobilité » sur son territoire, comme par exemple, le nombre de piétons, cyclables, véhicules empruntant une voirie, la pression en stationnement de ses différentes poches de parking, etc.

Le suivi se fait au gré des besoins et demandes spécifiques. Des mesures de vitesse de trafic sont par exemple effectuées sur les axes jugés à enjeux.

Une enquête menée en 2023

Seule une enquête fut menée fin 2023 en vue d'identifier les habitudes, les craintes et les besoins en matière de déplacement des cyclistes. Une trentaine de citoyens ont pris part à cette enquête. Parmi les résultats, les principaux freins à la pratique cyclable : manque d'infrastructures et craintes par rapport au comportement des autres usagers de la route.



Jonathan HAYNES

jonathan@traject.be

+32 (0)2 321 12 14



Clara GODFROID

clara@traject.be

+32 (0)2 321 12 14

