



TRAJECT

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ – PHASE 2 DÉFINITION DES OBJECTIFS

COMMUNE D'ELLEZELLES

Juin 2026 – Version approuvée par le Conseil communal



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

1. Préambule
2. Objectifs régionaux en matière de mobilité
3. Objectifs généraux d'un Plan Communal de Mobilité

OBJECTIFS DU PCM D'ELLEZELLES

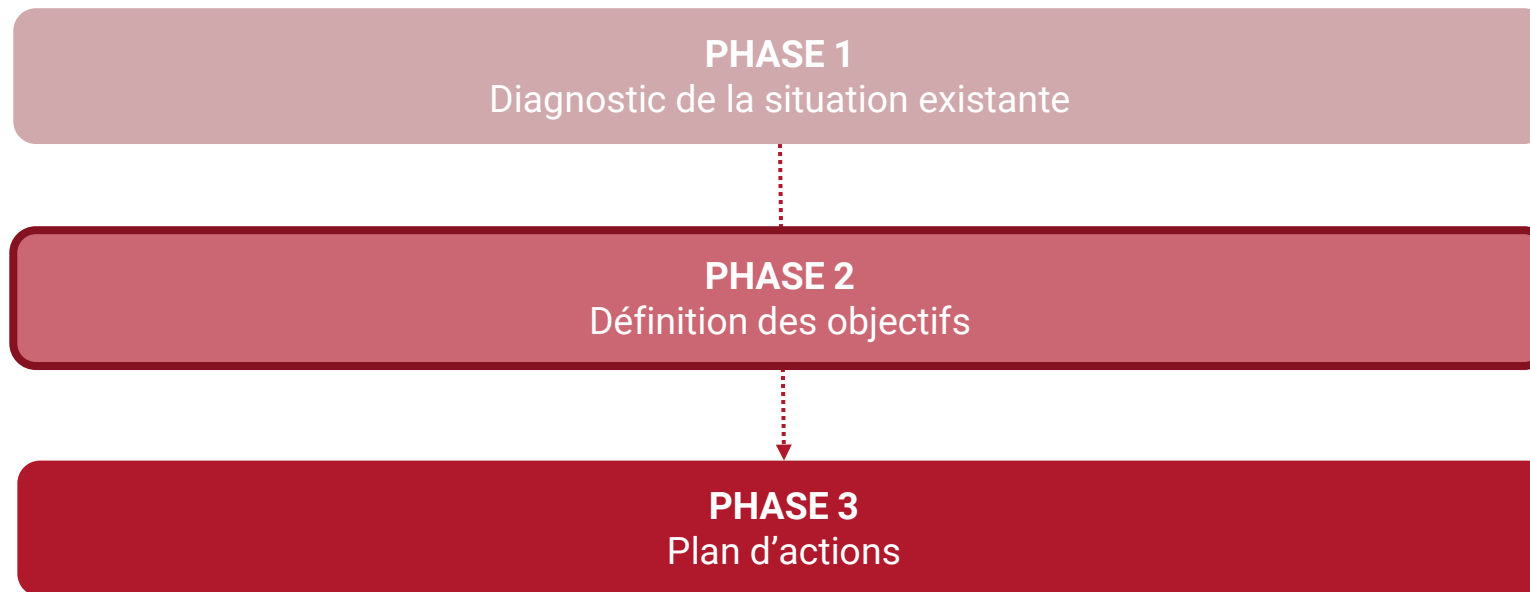
1. Un territoire apaisé et résilient
2. Des déplacements facilités et diversifiés
3. Un système de mobilité adapté et qui profite à chacun
4. Des citoyens accompagnés et écoutés
5. Une thématique évaluée et suivie

SYNTHÈSE ET PRIORITÉ DES OBJECTIFS

INTRODUCTION

PRÉAMBULE

Le présent document se rapporte à la seconde phase du Plan Communal de Mobilité de la Commune d'Ellezelles, et s'attache à **définir les objectifs** poursuivis par celui-ci.



Les objectifs déroulent **la situation souhaitée à moyen et à long termes** en matière de déplacements des personnes et des marchandises, d'accessibilité pour chacun des modes de déplacement, de mobilité, de sécurité routière et de qualité de vie.

PRÉAMBULE

Ces objectifs sont établis :

- Dans le **respect des documents régionaux de mobilité et d'aménagement du territoire**, en particulier le Schéma de Développement Territorial (SDT), la vision FAST et la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) ;
- En **étroite collaboration avec la Commune**, dont les ambitions – reprises dans la Déclaration de Politique Communale – sont notamment de tendre vers « Un cadre de vie préservé et amélioré », mais aussi vers « un village inclusif [...] » et « Pour une ruralité choyée et une proximité dynamisée » ;
- En **co-construction avec le Comité Technique** en charge du suivi du présent PCM et dont les priorités sont notamment : un territoire apaisé et un meilleur partage de l'espace public ; un territoire plus propice aux déplacements à pied et à vélo ; une plus grande sensibilisation et communication envers les usagers du territoire ;
- Sur la base du **diagnostic de la situation existante** qui a mis en évidence une forte dépendance à la voiture (possession, besoin, utilisation), des enjeux en matière de sécurité routière, une absence de réseau qualitatif et continu pour les modes actifs, des enjeux de stationnement, en particulier dans le centre d'Ellezelles, liés aux nombreux événements et à l'attractivité touristique du territoire.

Le degré de priorité de chaque objectif est défini sur la base des constats établis dans la première partie d'étude, en adéquation avec la vision régionale, et en concertation avec la Région et la Commune. Il est également déterminé selon le principe STOP qui accorde l'attention en premier lieu aux piétons (Stappers), ensuite aux cyclistes (Trappers), puis aux transports publics (Openbaar vervoer), et enfin, aux transports privés (Privé-vervoer).

OBJECTIFS RÉGIONAUX EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LE PCM S'INSCRIVENT DANS LA LIGNÉE DE CEUX FIXÉS PAR LA RÉGION WALLONNE.

1. Le Schéma de Développement du Territoire wallon (SDT)



Soutenir les modes de transports plus durables, organiser la complémentarité des modes de déplacement, développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs

Parmi les défis que souhaite relever la Wallonie – et retranscrits dans le SDT – figure celui de « Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande » (SA4). Cela passe notamment par :

- Une **structuration du territoire** de manière à soutenir des mobilités flexibles, durables et décarbonées. Le SDT précise à ce sujet que les centralités – dont fait partie le village d'Ellezelles – sont aménagées en « villes ou villages à 10 minutes » ;
- **Un développement et une revalorisation de l'espace public** de manière à promouvoir les modes actifs. Le SDT indique que l'espace public doit être aménagé pour permettre l'accessibilité et le confort de tous les usagers (personnes à mobilité réduite, piétons, utilisateurs de micromobilités, etc.), quels que soient leur capacité à se déplacer, leur genre, leur âge, etc. ;
- **Privilégier et/ou renforcer le déploiement de solutions de mobilité partagée à la demande** (et connectée). Un autre objectif fixé par le SDT est d'organiser la complémentarité des modes de transport, notamment par le développement de points de connexion intermodaux ou en optimisant la continuité des chaînes de déplacements.

OBJECTIFS RÉGIONAUX EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

2. Politique et Stratégie Régionale de Mobilité



Fluidité-Accessibilité-Sécurité-Santé-Transfert modal (FAST)

Fin 2017, le Gouvernement wallon a approuvé la « **Vision FAST – Mobilité 2030** » dont les objectifs sont « *de garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et aux services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de GES issues du secteur du transport. [...] Pour concrétiser cette vision, c'est le modèle de la multimodalité qui doit être développé.* ».

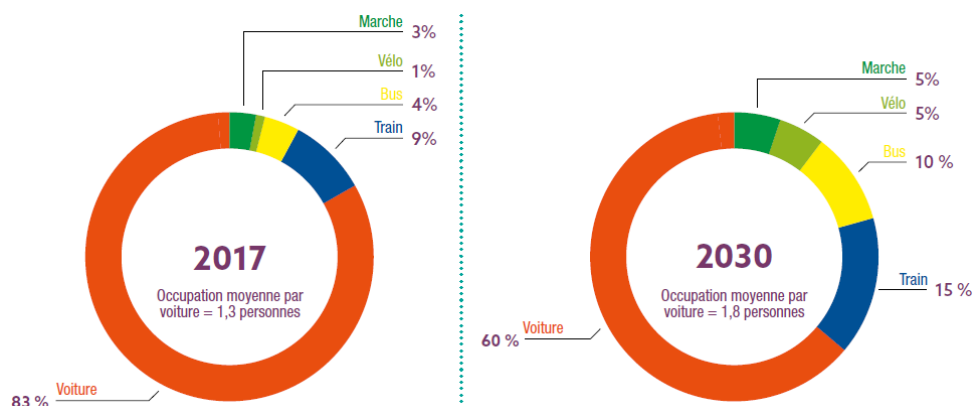


Figure 1 : Objectifs de répartition modale (en km parcourus) pour la mobilité des personnes – Vision Fast 2030

Organiser l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé, optimiser la continuité de la chaîne de déplacement, doubler l'offre de solutions de mobilité, accompagner les citoyens et les acteurs de la société

La Stratégie Régionale de Mobilité (2019) décrit les orientations stratégiques à suivre pour atteindre les objectifs de la Vision FAST 2030. Parmi les 10 grandes orientations stratégiques définies :

- Celle qui vise à organiser l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé. Celui-ci est articulé autour d'une offre de transport collectif structurante et performante entre tous les pôles et toutes les communes. En complément du réseau structurant, la SRM mentionne que des solutions doivent être prévues pour permettre à la population des villages non desservis par le réseau structurant de rejoindre ce dernier ;

OBJECTIFS RÉGIONAUX EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

- Celle qui vise à optimiser la continuité de la chaîne de déplacement par la création de mobipôles définis comme des lieux d'échanges modaux situés sur le réseau structurant vers lesquels convergeront les différentes liaisons et services [...]. Chaque commune devra disposer, au minimum, d'un tel lieu ;
- Celle qui vise à doubler l'offre de solutions de mobilité. A cet égard, la SRM définit de nombreuses actions visant à développer les offres de solutions de mobilité, en vue de favoriser la marche à pied, le vélo, les engins de micromobilité, les transports publics, le partage de véhicules ou encore d'accroître le taux d'occupation des véhicules par le covoiturage. Parmi ces actions, celles visant à multiplier les zones de rencontre aux abords des principaux lieux de vie, l'aménagement d'infrastructures visant à renforcer le sentiment de sécurité des cyclistes, le développement de l'offre de voitures partagées, etc. ;
- Celle visant à accompagner les citoyens et les acteurs de la société. Elle consiste à inciter et à sensibiliser les citoyens et autres acteurs de la société à adopter une autre mobilité, mais aussi à aménager la société pour limiter et lisser la demande en renforçant notamment l'attractivité des villes et centres de villages par des choix de localisation judicieux des activités, ou en pacifiant les quartiers d'habitation.

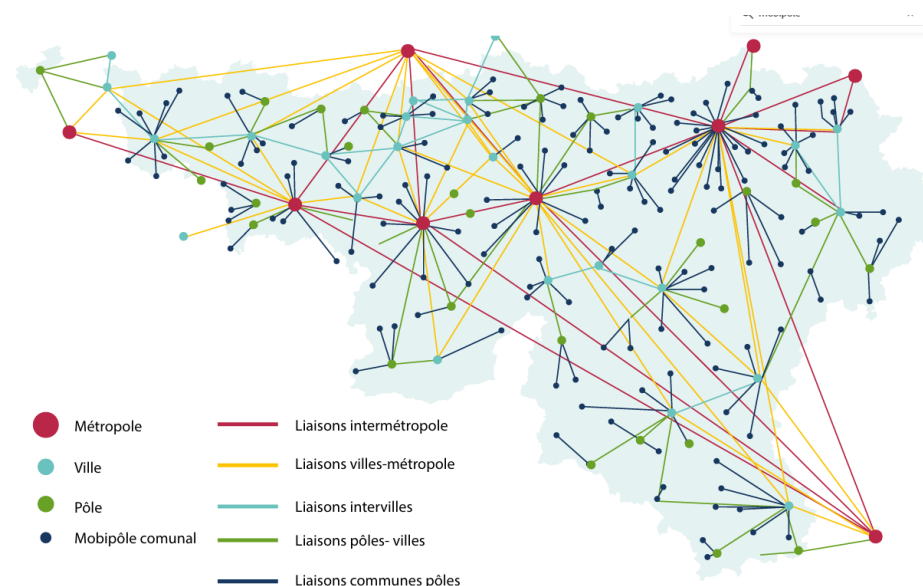


Figure 2 : Concept de l'organisation de l'accessibilité par un réseau hiérarchisé – source : SRM (2019)

OBJECTIFS GÉNÉRAUX D'UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Le Plan Communal de Mobilité est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de la mobilité à l'échelle d'une commune.

Ses objectifs consistent en l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité, de la sécurité routière et du cadre de vie sur le territoire communal.

En matière d'accessibilité et de mobilité, l'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune. Le plan doit :

- Être multimodal et hiérarchisé ;
- Offrir une réponse en termes d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, en particulier 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'activité, en favorisant la mixité des fonctions.

En matière de sécurité routière, le PCM a pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

En matière de qualité du cadre de vie, le PCM vise à améliorer la convivialité des espaces publics, à y favoriser le développement d'activités dites « de séjour » (vie locale) et à diminuer les nuisances environnementales (bruit, pollution atmosphérique...).

Sur la base des constats établis dans le diagnostic de la situation existante (phase 1), le présent Plan Communal de Mobilité répondra à chacun de ces points afin d'améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière ainsi que le cadre de vie sur le territoire communal d'Ellezelles

OBJECTIFS DES DOCUMENTS STRATÉGIQUES COMMUNAUX

Les objectifs du Plan Communal de Mobilité (PCM) d'Ellezelles s'inscrivent en cohérence avec les orientations définies dans les documents stratégiques communaux, en particulier avec celles du **Programme Communal de Développement Rural (PCDR)**. Celui-ci fixe comme défi global de *faire évoluer Ellezelles sans dénaturer le territoire*, en s'appuyant sur les piliers du développement durable – environnement, société et économie – et met à profit les atouts propres à la commune : son cadre de vie rural, son patrimoine naturel et paysager, sa dynamique associative et culturelle, ainsi que sa volonté de résilience.

Trois objectifs généraux structurent la stratégie du PCDR :

- **Un territoire qui cultive sa distinction** : préserver les spécificités rurales et naturelles, encourager les projets liés à la transition énergétique, et anticiper l'évolution du territoire tout en respectant son identité ;
- **Un territoire qui nourrit les relations** : renforcer le tissu social, favoriser la solidarité et la convivialité, offrir des solutions de mobilité diversifiées et accessibles à tous ;
- **Un territoire qui valorise ses ressources locales** : soutenir l'économie locale, promouvoir le tourisme durable et renforcer l'ancrage territorial des activités.

Le PCM s'inscrit **en complémentarité** avec le PCDR, en traduisant certains de ses objectifs en mesures concrètes dans le champ spécifique de la mobilité, tout en veillant à respecter l'identité rurale d'Ellezelles et à accompagner ses transitions futures.

OBJECTIFS DU PCM D'ELLEZELLES

5 objectifs stratégiques sont définis pour la Commune d'Ellezelles. A chacun d'eux sont associés des objectifs opérationnels détaillés ci-après.



1



OS 1 : Un territoire apaisé et résilient

- OP 1.1. Apaiser la circulation dans les villages
- OP 1.2. Maîtriser les vitesses de circulation automobile
- OP 1.3. Sécuriser les lieux accidentogènes
- OP 1.4. Aménager le territoire en vue de limiter les besoins en déplacement

2



OS 2 : Des déplacements facilités et diversifiés

- OP 2.1 Faire des villages et hameaux des lieux qualitatifs pour les piétons
- OP 2.2. Permettre les déplacements à vélo entre les différentes parties du territoire, et vers les pôles voisins
- OP 2.3. Rendre plus performant et attractif le réseau de transport public
- OP 2.4. Faciliter l'usage du train via une intermodalité renforcée
- OP 2.5. Développer un Mobipôle/Mobipoint au sein de chaque village

3



OS 3 : Un système de mobilité adapté et qui profite à chacun

- OP 3.1. Renforcer et compléter l'offre de services de mobilité avec une attention pour les personnes moins mobiles, et prévoir une offre spécifique à mettre en place lors d'événements
- OP 3.2. Faire des coeurs de village des lieux accessibles aux PMR et faciliter leurs déplacements
- OP 3.3. Sécuriser les abords d'établissements accueillant des enfants et développer leur accessibilité multimodale
- OP 3.4. Développer un système de stationnement qui profite à tous (touristes, commerces, citoyens)

4



OS 4 : Des citoyens accompagnés et écoutés

- OP 4.1. Accompagner les citoyens vers une mobilité davantage plurielle
- OP 4.2. Sensibiliser et informer les plus jeunes à la mobilité de demain
- OP 4.3. Accompagner et échanger avec les acteurs locaux

5



OS 5 : Une thématique évaluée et suivie

- OP 5.1. Développer les compétences de la Commune sur la thématique « Mobilité »
- OP 5.2. Evaluer l'évolution de l'offre et des besoins en matière de mobilité
- OP 5.3. Monitorer la mise en oeuvre du présent PCM

OS 1. TERRITOIRE APAISÉ ET RÉSILIENT



Apaiser le territoire pour améliorer la qualité de vie et la sécurité

L'apaisement du territoire vise à renforcer la qualité de vie et l'attractivité de la commune, tout en réduisant le nombre d'accidents. Il contribue également à faciliter les déplacements à pied, à vélo ou en trottinette, tant pour des motifs utilitaires que de loisirs. Cet objectif s'inscrit pleinement dans l'une des ambitions de la Déclaration de Politique Communale : « Un cadre de vie préservé et amélioré ».

Tendre vers un territoire apaisé passe par :

- *L'apaisement de la circulation dans les villages et hameaux (Ellezelles, Wodecq, Lahamaide, Grand Monchau, ...)*
- *La maîtrise des vitesses de circulation automobile sur l'ensemble du territoire, et en particulier dans les zones à enjeux (ch. Brunehaut, ...)*
- *La sécurisation des lieux accidentogènes, en tenant compte des aspects objectifs et subjectifs.*

Cet objectif contribue également à renforcer la résilience du territoire en limitant les besoins de déplacements sur de moyennes et longues distances. Il s'inscrit en cohérence avec les ambitions du futur Schéma de Développement Communal et avec l'une des ambitions de la Déclaration de Politique Communale : « Pour une ruralité choyée et une proximité dynamisée ».



OP 1.1. Apaiser la circulation dans les villages et hameaux

Limiter les vitesses pratiquées aux endroits opportuns (cœurs de villages, quartiers résidentiels, abords d'équipements destinés aux enfants, etc.) contribue à une meilleure qualité de vie et à davantage de sécurité routière. Le diagnostic de la situation actuelle révèle que les zones apaisées (zones 30, zones de rencontre, etc.) sont encore très peu nombreuses sur le territoire et se concentrent quasi-exclusivement aux abords des écoles... Pourtant de nombreux lieux s'y prêtent et gagneraient en qualité et sécurité.

OP 1.2. Maîtriser les vitesses de circulation

En outre, différentes zones sont sujettes à d'importants excès de vitesse (ex : chaussée Brunehaut, axe Arbre-Saint-Pierre – Fourquepire, rue Gaston Muylle). Afin de contribuer à l'apaisement du territoire, il convient de maîtriser les vitesses de circulation conformément aux limites préalablement définies et réglementées. Parmi les actions qui sont envisageables : la mise en place d'effets de porte aux entrées des villages et hameaux et le réaménagement et/ou la reconfiguration de certains espaces publics.

OP 1.3. Sécuriser les lieux accidentogènes

Bien que le territoire d'Ellezelles connaisse un faible nombre d'accidents de la circulation (et c'est une très bonne chose !), plusieurs lieux ont été identifiés comme particulièrement « accidentogènes », notamment le carrefour des 4 Vents et la N57. Il est dès lors important de pouvoir sécuriser ces endroits afin de prévenir les risques.



OP 1.4. Aménager le territoire en vue de limiter les besoins en déplacements et de le rendre plus résilient

Un aménagement du territoire qui rapproche ou renforce les services, les logements et les lieux d'activité permet de limiter les besoins de déplacements, en particulier sur des moyennes ou plus longues distances, souvent dépendantes des modes motorisés individuels. Il s'agira en particulier de consolider, voire de renforcer, l'offre de services et d'équipements dans la centralité villageoise d'Ellezelles, et, dans une moindre mesure, d'autres centralités communales secondaires définies par le Schéma de Développement Communal à venir (Wodecq, Lahamaide ?). C'est aussi dans ces lieux que les éventuels nouveaux logements devront être privilégiés. Une telle approche favorise les mobilités de proximité, réduit la dépendance à la voiture et renforce la capacité du territoire à faire face aux crises économiques, énergétiques et climatiques.

Cet objectif s'inscrit dans la vision régionale FAST 2030 de réduire le nombre de kilomètres parcourus de 5%.



#	Objectifs opérationnels	Priorité
OP 1.1	Apaiser la circulation dans les villages et hameaux	● ● ●
OP 1.2	Maitriser les vitesses de circulation automobile	● ● ●
OP 1.3	Sécuriser les lieux accidentogènes (objectifs et subjectifs)	● ● ●
OP 1.4	Aménager le territoire en vue de limiter les besoins de déplacements	● ● ●

Les objectifs opérationnels liés à l'apaisement du territoire présentent un haut degré de priorité. Une priorité moindre a toutefois été accordée à l'OP 1.4. « Aménager le territoire en vue de limiter les besoins en déplacements » en raison du la marge de manœuvre moindre que celui-ci offre.

OS 2. DES DÉPLACEMENTS FACILITÉS ET DIVERSIFIÉS



La **vision régionale FAST 2030** nourrit de très grandes ambitions en matière de transfert modal. L'objectif est de porter la part modale des modes actifs et de transport public de **17% en 2017 à 40% d'ici 2030** (en nombre de kilomètres parcourus). Ces objectifs permettraient à la Wallonie de se mettre en conformité avec les objectifs européens de réduction de gaz à effet de serre (ESR – Effort Sharing Regulation).

Si le potentiel de déplacements à pied, à vélo ou en transport public est plus limité dans les zones rurales, il n'en demeure pas moins nécessaire d'y poursuivre des **ambitions fortes**, en particulier pour les **déplacements de courtes distances**. A ce titre, il s'agit à la fois de faciliter les déplacements à pied, à vélo et en transport public, et de renforcer et diversifier l'offre de services sur le territoire. La situation existante a révélé que les cheminements piétons dans les centres de villages n'étaient pas toujours de qualité satisfaisante, que la volonté de développer et de faciliter la pratique cyclable sur le territoire communal n'est pas encore pleinement traduite sur le terrain, ou encore que l'offre de services de mobilité devrait être renforcée.

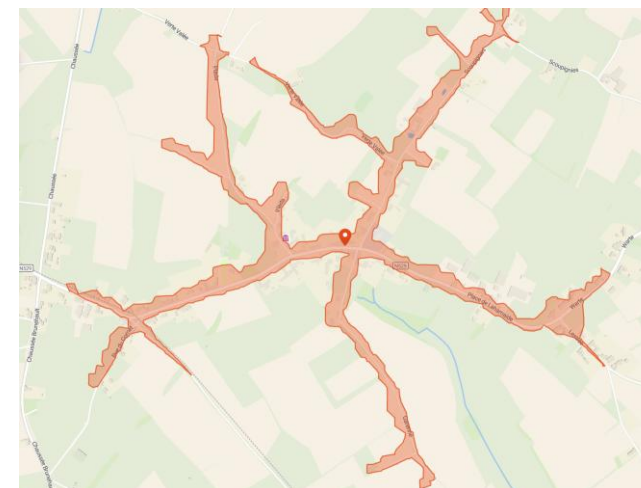
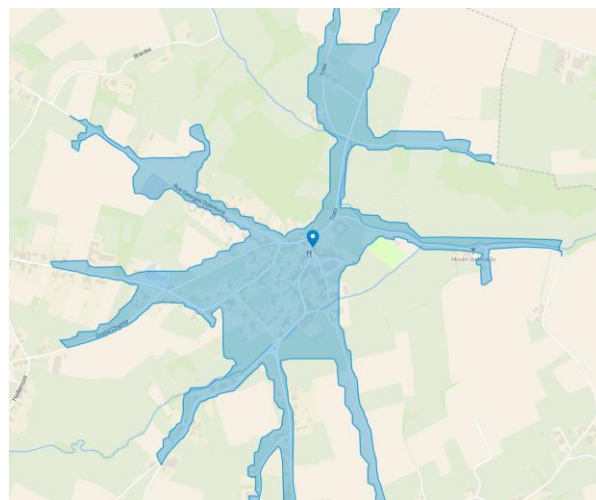
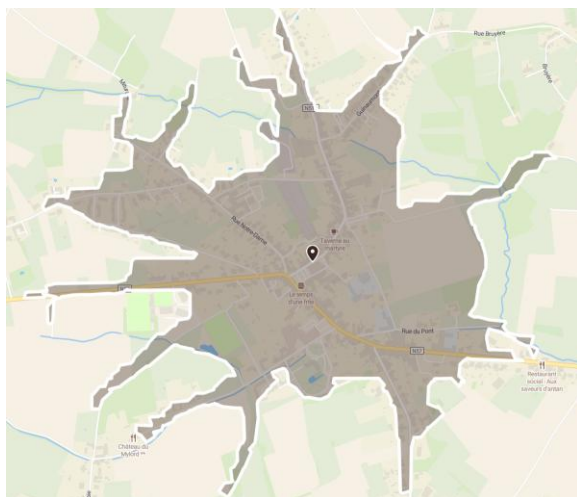
Les objectifs opérationnels associés sont :

- Faire des villages et hameaux des lieux qualitatifs pour les piétons ;
- Permettre les déplacements à vélo entre les différentes parties du territoire et vers les pôles voisins ;
- Rendre plus performant et attractif le réseau de transport public ;
- Faciliter l'usage de train via une intermodalité renforcée (en particulier le week-end) ;
- Développer un Mobipôle/Mobipoint au sein de chaque village ;
- Renforcer et compléter l'offre de services de mobilité.



OP 2.1. Faire des villages et hameaux des lieux qualitatifs pour les piétons

Les villages d'Ellezelles, de Wodecq et de Lahamaide constituent l'échelle de déplacements du piéton par excellence. Le concept du « village du quart d'heure », ou bien de « village des dix minutes », peut aisément s'y appliquer. Ces lieux ne sont toutefois pas encore totalement propice aux déplacements à pied. Le diagnostic de la situation existante a en effet montré que les cheminements piétons y sont lacunaires et surtout concentrés dans les cœurs de village. Il conviendra dès lors d'améliorer ces cheminements, tant sur le plan quantitatif que qualitatif, tout en valorisant le réseau existant, actuellement utilisé principalement à des fins récréatives et touristiques. Dans une moindre mesure, une attention devra également être portée aux hameaux (Grand Monchau, Mont d'Ellezelles, Tombelle, ...).



Objectif : Développer le village des 10 minutes à Ellezelles, Wodecq et Lahamaide
Isochrones de 10' autour de ces cœurs de village – source : Smappen

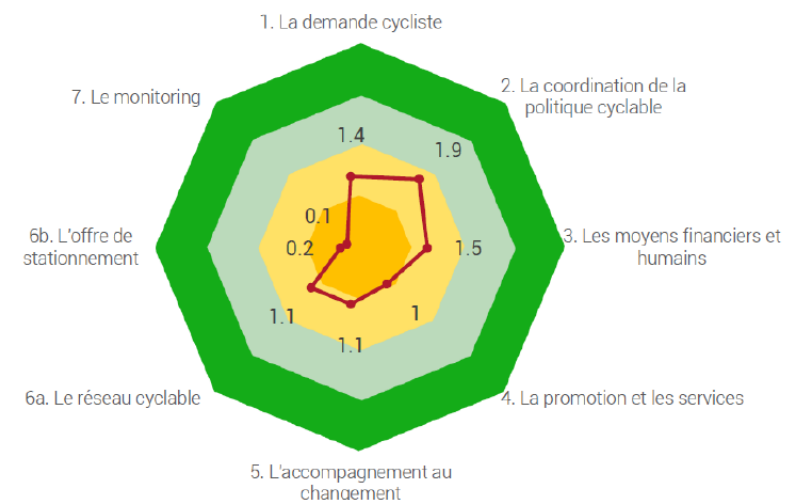


OP 2.2. Permettre les déplacements à vélo entre les différentes parties du territoire et vers les pôles voisins

La proximité des trois principaux villages de l'entité offre un potentiel de déplacements à vélo intéressant, en particulier entre Ellezelles et les autres villages et hameaux. Si le relief peut représenter un frein à cette pratique, le vélo à assistance électrique offre une solution permettant de répondre à cet enjeu. Il n'existe toutefois à ce jour aucun véritable réseau cyclable à vocation utilitaire sur le territoire communal. Comme pour la marche, l'approche actuelle reste principalement orientée vers les usages de loisirs et de tourisme. Il conviendra toutefois de s'appuyer sur cette base afin de favoriser et d'encourager la pratique du vélo à des fins utilitaires.

En parallèle, il s'agira de développer les connexions cyclables vers les pôles voisins, et en particulier vers Renaix, Flobecq, Frasnes-lez-Anvaing, Lessines et Ath. Actuellement, les possibilités pour rejoindre ces pôles à vélo de manière qualitative et sécurisée sont limitées.

Faciliter la pratique cyclable sur le territoire communal ne se limite pas uniquement à créer un réseau de qualité. Certes, c'est un élément essentiel, mais il s'agira aussi de développer les aspects relatifs au stationnement, à la communication et aux services... tels que proposés par l'audit de politique cyclable communal réalisé en 2021.



Objectif : Faciliter la pratique du vélo sur le territoire en agissant sur l'ensemble des éléments de la politique cyclable

Résultat de l'évaluation de l'Audit de Politique Cyclable Communal (2021)



OP 2.3. *Rendre plus performant et attractif le réseau de transport public*

Deux lignes de bus desservent le territoire d'Ellezelles et assurent des connexions avec les principaux pôles voisins. En l'absence de perspective annoncée de redéploiement de l'offre, l'enjeu consistera principalement à améliorer la performance et l'attractivité du réseau de transport public existant, notamment en termes :

- De confort, d'attente et d'accessibilité à pied des arrêts de bus ;
- D'intermodalité bus-vélo ;
- De fiabilité et de temps parcours des lignes de bus.

Le PCM ambitionne de s'aligner avec les objectifs du TEC qui sont :

« OFFRIR UN SERVICE DE TRANSPORT
PUBLIC FIABLE ET RESPONSABLE. »





OP 2.4. Faciliter l'usage de train via une intermodalité renforcée (en particulier le week-end)

Ellezelles ne bénéficie d'aucune desserte ferroviaire directe. Plusieurs gares se situent toutefois sur les territoires voisins (Ath, Renaix, Lessines, ...) et présentent une certaine opportunité pour les déplacements en lien avec le territoire. Si certaines peuvent être atteintes à vélo, les cheminements vélo vers ces gares demeurent limités, et celles-ci ne disposent pas d'un parking pour vélos sécurisé avec contrôle d'accès.

Par ailleurs, bien que les lignes de bus desservant le territoire permettent des connexions avec ces gares, l'offre reste restreinte, en particulier vers Ath – principale gare de proximité – et quasi inexistante le week-end. Cette situation limite fortement l'usage du train, notamment pour les personnes souhaitant rejoindre Ellezelles. Les possibilités sont d'autant plus réduites qu'aucun service de voitures ou de vélos partagés n'est disponible aux gares d'Ath, de Lessines ou de Renaix.

Il serait dès lors opportun de contribuer au renforcement des connexions avec les différentes gares à proximité afin d'en favoriser la fréquentation.



OP 2.5. Développer un Mobipôle/Mobipoint au sein de chaque village

Un mobipôle est un endroit où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers se rendent afin d'accéder à une offre de mobilité qualitative performante. La Région Wallonne a pour ambition de créer au minimum un Mobipôle par Commune. En parallèle, elle ambitionne le développement de Mobipoints, qui correspondent au centre de mobilité d'un quartier (ou d'un village).

L'objectif pour Ellezelles est la création d'à minima un Mobipôle, ou d'un Mobipoint, pour chacun des trois principaux villages (Ellezelles, Wodecq, Lahamaide). L'offre de services à y prévoir sera bien entendu dépendante du rôle à jouer de chacun de ces lieux intermodaux.



Concept de Mobipôle/Mobipoint – Source : Mpact



#	Objectifs opérationnels	Priorité
OP 2.1	Faire des villages et hameaux des lieux qualitatifs pour les piétons	● ● ●
OP 2.2	Permettre les déplacements à vélo entre les différentes parties du territoire, ainsi que vers les pôles voisins (Ath, Renaix, Flobecq, Frasnes-lez-Anvaing)	● ● ●
OP 2.3	Rendre plus performant et attractif le réseau de transport public	● ● ●
OP 2.4	Faciliter l'usage de train via une intermodalité renforcée (en particulier le week-end)	● ● ●
OP 2.5	Développer un Mobipôle/Mobipoint au sein de chaque village	● ● ●

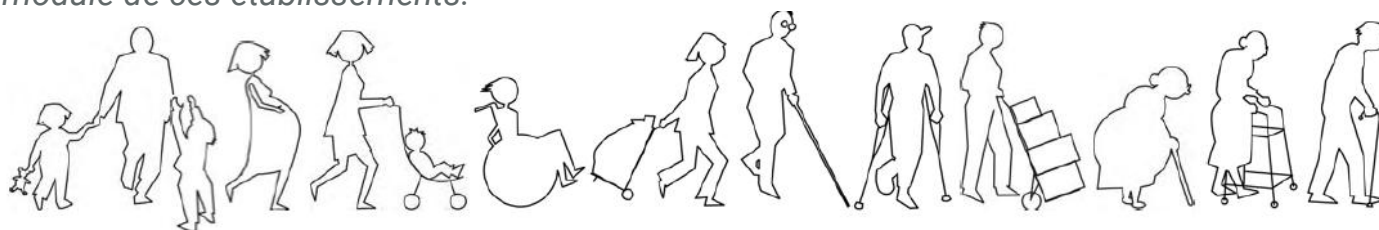
Les priorités retenues concernent principalement la facilitation des déplacements à pied et à vélo sur le territoire, telles qu'identifiées par le Comité technique.

OS 3. UN SYSTÈME DE MOBILITÉ POUR TOU.TE.S & QUI PROFITE À CHACUN



*La mobilité doit être accessible à tous les citoyens de la Commune d'Ellezelles. Ce PCM ambitionne de permettre à chacun de se déplacer de manière aisée sur le territoire, quel que soit son âge ou sa situation. Près de 30 % de la population est, à un moment de sa vie, concernée par une situation de mobilité réduite. Cela recouvre aussi bien des difficultés de déplacement temporaires que permanentes et inclut notamment les personnes en situation de handicap (y compris sensoriel), les personnes transportant des charges lourdes, les personnes âgées, les femmes enceintes ou encore les personnes accompagnées d'enfants.**

Les jeunes constituent également un public cible auquel il faut être particulièrement attentif. Contribuer à davantage de sécurité aux abords des établissements accueillant des enfants doit être un objectif prioritaire (écoles, complexe sportif, plaines de jeux, ...), de même que garantir la bonne accessibilité multimodale de ces établissements.



On est tous, un jour ou l'autre, une personne à mobilité réduite

Enfin, la Commune d'Ellezelles attire chaque année des milliers de touristes et présente un intérêt touristique évident. Elle est également le lieu d'organisation de nombreux événements. Cela engendre de nombreux déplacements occasionnant des besoins spécifiques – notamment en matière de stationnement – et indirectement quelques nuisances pour les riverains. Il est dès lors important de pouvoir gérer au mieux cette demande, certes ponctuelle, mais qui se produit de multiples fois au cours de l'année.

**Définition de la directive européenne 2011/85/ce du Parlement et du Conseil européen (novembre 2001)*

OS 3. UN SYSTÈME DE MOBILITÉ POUR TOU.TE.S & QUI PROFITE À CHACUN



OP 3.1. Renforcer et compléter l'offre de services de mobilité avec une attention pour les personnes moins mobiles, et prévoir une offre spécifique à mettre en place lors d'évènements

Les citoyens d'Ellezelles bénéficient de plusieurs services de mobilité (bornes de recharge pour véhicules électriques, services de voitures partagées entre particuliers, etc.). Ceux-ci mériteraient toutefois d'être renforcés, compte tenu de la nécessité de développer des solutions complémentaires à l'offre de transport public régulière à destination des personnes ne disposant pas ou souhaitant limiter le recours à la voiture privée. De fait, 16% des ménages ellezellois ne disposent pas de voiture.

Par ailleurs, Ellezelles est le théâtre de nombreux évènements organisés tout au long de l'année. Il s'agira de réfléchir à développer une offre de services spécifiques à mettre en place lors de ces évènements, en particulier lors des grands évènements (ducasse de Wodecq, fête de la musique, Sabbat des Sorcières, Nocturne de l'Etrange, Ellezelles en Fêtes, ...).

OS 3. UN SYSTÈME DE MOBILITÉ POUR TOU.TE.S & QUI PROFITE À CHACUN



OP 3.2. Faire des cœurs de villages des lieux accessibles aux personnes à mobilité réduite et faciliter leurs déplacements

Le diagnostic de la situation existante met en évidence que peu d'espaces publics sont actuellement accessibles aux personnes à mobilité réduite. Si certains aménagements récents (en particulier sur le réseau régional) témoignent une meilleure prise en compte de leurs besoins (dalles podotactiles, abaissements de trottoirs au droit de passages pour piétons, ...), l'espace public demeure globalement peu adapté à leurs déplacements. L'enjeu consiste notamment à faire des cœurs de villages, et en particulier de celui d'Ellezelles, des espaces conçus pour les personnes à mobilité réduite.

Plus largement, leurs déplacements doivent être facilités à l'échelle de l'ensemble du territoire. À titre d'exemple, l'audit a révélé que seulement quatre arrêts de bus sont considérés comme « conformes » en matière d'accessibilité PMR sur l'ensemble du territoire communal.

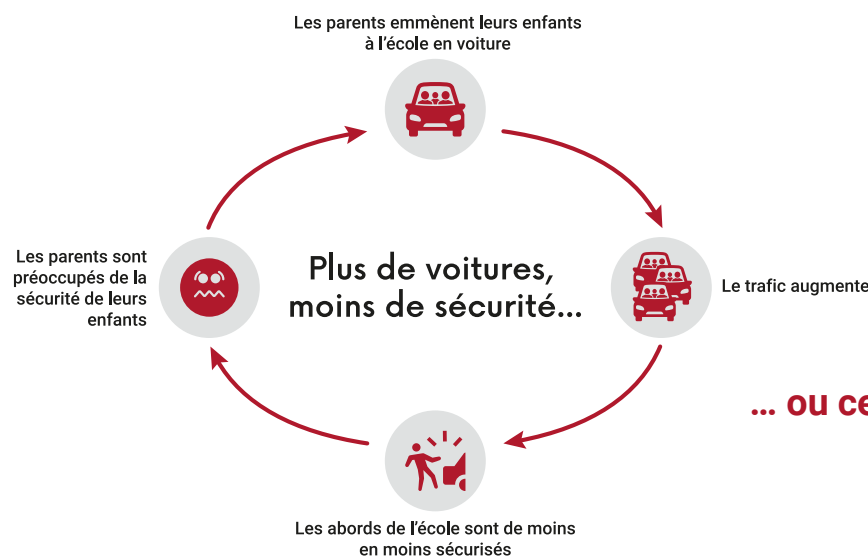
OS 3. UN SYSTÈME DE MOBILITÉ POUR TOU.TE.S & QUI PROFITE À CHACUN



OP 3.3. Sécuriser les abords d'établissements accueillant des enfants et développer leur accessibilité multimodale

Qu'il s'agisse des écoles, du complexe sportif ou d'autres lieux accueillant des enfants, les abords de ces équipements présentent globalement un déficit de sécurité, ce qui peut les rendre perçus comme « anxiogènes ». Cette situation n'incite pas, et ne permet pas toujours, aux enfants et à leurs familles de s'y rendre à pied ou à vélo en toute sécurité. Un travail devra donc être engagé afin d'améliorer la sécurisation et la qualité de ces espaces. Parallèlement, il conviendra de renforcer leur accessibilité multimodale, dans la mesure où une part importante des usagers de ces équipements réside dans la commune, voire dans le village même où ils sont implantés.

Cercle vicieux...



... ou cercle vertueux?



OS 3. UN SYSTÈME DE MOBILITÉ POUR TOU.TE.S & QUI PROFITE À CHACUN



OP 3.4. Développer un système de stationnement qui profite à tous (touristes, commerces, citoyens)

Le stationnement constitue un enjeu important pour la Commune d'Ellezelles, en particulier et compte tenu des nombreux événements qui s'y déroulent chaque année. Le stationnement peut être perçu comme source de nuisances pour les citoyens si celui-ci est anarchique, comme source d'énervement pour les touristes ou de frustrations pour les commerçants s'il n'est pas bien organisé.

Depuis quelques années, la Commune d'Ellezelles a mis en place plusieurs zones bleues dans son centre-ville en vue de favoriser la rotation aux abords des commerces de proximité. Elle offre par ailleurs de nombreuses zones de parking en vue d'accueillir les automobilistes tout au long de l'année. L'idée est ici d'identifier dans quelle mesure le service peut être optimisé et profiter à tout le monde. Cette réflexion intègre aussi la question des motorhomes qui ont un besoin spécifique et dont la demande en stationnement est bien présente sur le territoire.

OS 3. UN SYSTÈME DE MOBILITÉ POUR TOU.TE.S & QUI PROFITE À CHACUN



#	Objectifs opérationnels	Priorité
OP 3.1	Renforcer et compléter l'offre de services de mobilité avec une attention pour les personnes moins mobiles, et prévoir une offre spécifique à mettre en place lors des évènements	● ● ●
OP 3.2	Faire des cœurs de villages des lieux accessibles aux personnes à mobilité réduite et faciliter leurs déplacements	● ● ●
OP 3.3	Sécuriser les abords d'établissements accueillant des enfants et développer leur accessibilité multimodale	● ● ●
OP 3.4	Développer un système de stationnement qui profite à tous (touristes, commerces, citoyens)	● ● ●

Chacun des objectifs opérationnels a ici été identifié comme important !

OS 4. DES CITOYENS ACCOMPAGNÉS ET ÉCOUTÉS



Les infrastructures et services proposés ne permettent pas à eux seuls d'atteindre les objectifs de répartition modale et, par là, d'accroître la part de déplacements effectués à pied, à vélo, en transport public... En effet, la manière dont l'être humain vit, réfléchit et agit résulte à 95%, de ses habitudes (automatiques, inconscientes et rapides). Les 5% restants résultent de pensées rationnelles (mode de pensée plus lent et conscient). Nos choix de mobilité font généralement partie de ces 95%, de ces habitudes quotidiennes.*

Les comportements d'un individu sont influencés par ses compétences et croyances mais également par l'environnement qui l'entoure. C'est pourquoi il est primordial, pour la Commune d'accompagner ses citoyens et autres usagers du territoire. La communication, la sensibilisation, l'organisation d'évènements et de moments d'échanges rythmeront donc chacun des objectifs opérationnels de cette thématique.



COMPORTEMENT

=



PERSONNE

x



CONTEXTE

*Source : « Thinking, Fast and Slow », Daniel Kahneman (2011)



OP 4.1. Accompagner les citoyens vers une mobilité davantage plurielle

Cet objectif consiste en l'accompagnement des citoyens de l'entité au recours à des modes de déplacements plus diversifiés et en adéquation avec les déplacements effectués et leur contexte. Par exemple, des trajets effectués sur de petites distances doivent être préférentiellement réalisés à pied, en trottinette, à vélo... Sur de plus longues distances, le bus ou le train peuvent parfois constituer des options. En complément de l'amélioration de la qualité des infrastructures et de développement des services de transport, il s'agit de sensibiliser mais aussi de communiquer sur les moyens existants. Nombreux sont les citoyens qui méconnaissent les solutions offertes sur leur propre territoire. Le test des services offerts constitue également une action qui pourrait être mise en place.

En parallèle, il s'agit d'impliquer les citoyens dans le développement de solutions, ce qui permet souvent une meilleure adhésion mais aussi un regard partagé sur les solutions proposées.

OP 4.2. Sensibiliser et informer les plus jeunes à la mobilité de demain

Le mode de déplacement des enfants conditionne souvent la manière dont ils se déplaceront quand ils seront plus âgés. Un travail de sensibilisation et d'éducation en les incitant à se déplacer avec des modes actifs dès leur plus jeune âge est un autre objectif à poursuivre. De même, il s'agira de sensibiliser et d'accompagner le corps enseignant. Ils sont en effet des vecteurs de valeurs et d'exemplarité pour les élèves.



OP 4.3. Accompagner et échanger avec les acteurs locaux

Il est important de poursuivre le dialogue et de combiner les efforts avec les acteurs locaux. Outre les établissements scolaires (cf. OS 4.2.), la Maison du Pays des Collines et les commerçants constituent des acteurs privilégiés avec lesquels collaborer sur le territoire. L'idée, identifier les enjeux mais aussi et surtout développer des solutions conjointes, cohérentes et partagées.

Ces acteurs constituent par ailleurs de précieux relais en vue d'accompagner également les citoyens (cf. OS 4.1.).



#	Sous-objectif	Priorité
OP 4.1	Accompagner les citoyens vers une mobilité davantage plurielle	● ● ●
OP 4.2	Sensibiliser et informer les plus jeunes à la mobilité de demain	● ● ●
OP 4.3	Accompagner et échanger avec les acteurs locaux	● ● ●

Bien que la communication, la sensibilisation et l'échange soient des éléments essentiels à toute politique et stratégie de mobilité efficace, ils ont été jugés moins prioritaires que la mise en place d'infrastructures de qualité et le développement de services destinés à la population.

OS 5. UNE THEMATIQUE ÉVALUÉE ET SUIVIE



Actuellement, la mobilité est une thématique qui n'est pas encore suffisamment monitorée et suivie au quotidien. Dans le cadre de l'élaboration du PCDR, des ateliers ont été menés avec les citoyens afin de cibler les enjeux et les besoins. Une enquête avait également été réalisée à destination des habitants lors de la précédente législature. Il manque toutefois un suivi plus systématique et plus élargi de la thématique de la mobilité. Il s'agira donc de développer des outils afin de suivre à la fois l'effet des mesures mises en place, l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité.

Par ailleurs, il s'agit également d'élargir les compétences de l'administration communale afin de permettre un suivi efficace et avisé.



OP 5.1. Développer les compétences de la Commune sur la thématique « Mobilité »

Afin de permettre un suivi efficace et avisé, il est primordial de disposer des compétences utiles en la matière au sein même de l'administration communale. Il s'agit donc de développer les compétences du service en charge de la mobilité, en permettant notamment l'accès à des formations, des colloques, etc.

OP 5.2. Evaluer régulièrement l'évolution de l'offre et des besoins en matière de mobilité

Cela concerne à la fois le monitoring des différentes infrastructures et services mis en place, mais aussi l'effet des actions prises : Qu'offre-t-on aux usagers du territoire afin qu'ils puissent aisément se déplacer ? Les réseaux piétons et cyclables sont-ils qualitatifs et continus ? Les services de mobilités rencontrent-ils les besoins ? Ces réseaux et services sont-ils utilisés ? Le cas échéant, quels sont les facteurs de réussite ? A défaut, pour quelles raisons ne sont-ils pas utilisés ? Qu'en est-il du système de stationnement mis en place ? Le nombre d'accidents diminue-t-il sur le territoire ? Etc.

OP 5.3. Monitorer la mise en œuvre du présent PCM

Enfin, et en complément de l'objectif précédent, ce dernier objectif vise à évaluer la mise en place des actions de mobilité prévues dans le présent Plan Communal de Mobilité.

OS 5. UNE THEMATIQUE ÉVALUÉE ET SUIVIE



#	Sous-objectif	Priorité
OP 5.1	Développer les compétences de la Commune sur la thématique « Mobilité »	● ● ●
OP 5.2	Evaluer régulièrement l'évolution de l'offre et des besoins en matière de mobilité	● ● ●
OP 5.3	Monitorer la mise en œuvre du présent PCM	● ● ●

Développer les compétences de la Commune sur la thématique « Mobilité » constitue un objectif prioritaire.

De la même manière que pour les objectifs reliés à l'OS 4, les autres objectifs définis dans la présente section sont essentiels mais ont été identifiés comme de priorité moindre par rapport à la mise en place d'infrastructures de qualité et au développement de services à offrir à la population.



Clara GODFROID

clara@traject.be

+32 (0)2 321 12 14



Jonathan HAYNES

jonathan@traject.be

+32 (0)2 321 12 14

