



TRAJECT

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ – PHASE 3 DÉFINITION DU PLAN D'ACTION

COMMUNE D'ELLEZELLES

Juin 2026 – Version approuvée par le Conseil Communal



TABLE DES MATIÈRES

1

Introduction

2

Schémas directeurs des déplacements

3

Plan d'action

Un territoire apaisé et résilient

Des déplacements facilités et diversifiés

Un système de mobilité adapté et qui profite à chacun

Des citoyens accompagnés et écoutés

Une thématique évaluée et suivie

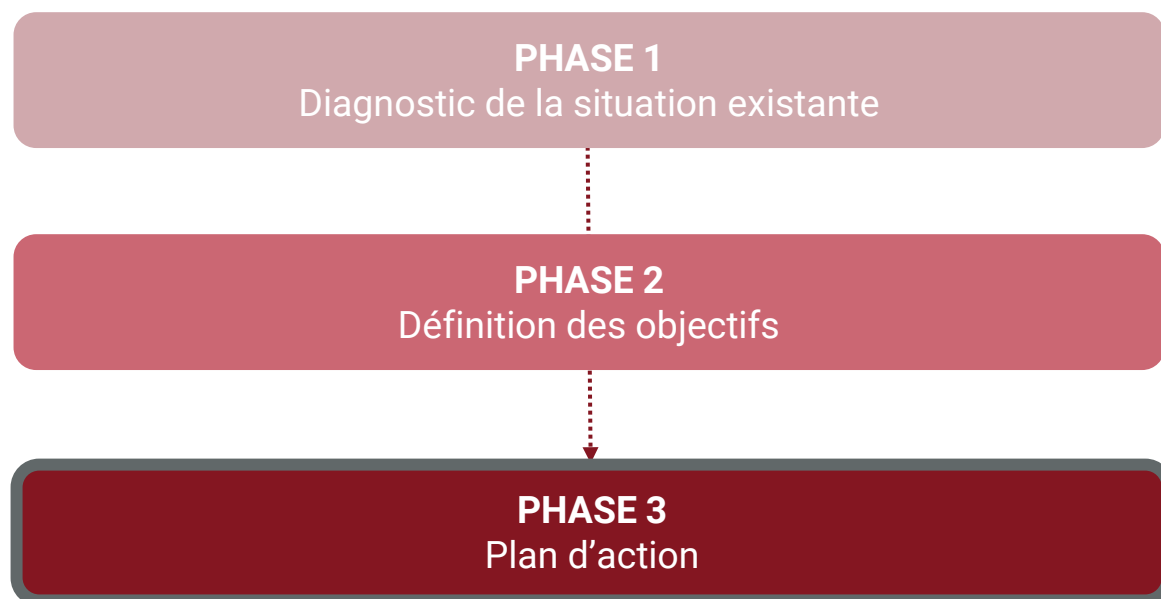
4

Programme d'actions

INTRODUCTION

PRÉAMBULE

Le présent document se rapporte à la troisième et dernière phase du Plan Communal de Mobilité de la commune d'Ellezelles, et s'attache à définir **les mesures à prendre** pour atteindre les objectifs définis dans la phase précédente.



Après cette partie introductive, cette troisième phase aborde les 3 chapitres suivants :

1. **Schémas directeurs des déplacements** : ce chapitre définit l'organisation souhaitée des déplacements, ainsi que la manière dont devraient se structurer les différents réseaux de transport sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années, tenant compte des spécificités du territoire communal et de sa population ;
2. **Plan d'actions** : celui-ci détermine pour chacune des thématiques abordées (déplacements piétons, cyclables, sécurité routière, etc.) les actions à prendre afin d'atteindre les objectifs définis en seconde phase, et se base sur les schémas directeurs des déplacements définis préalablement ;
3. **Programme d'actions** : il s'agit de planifier dans le temps la mise en œuvre des actions déterminées précédemment, ainsi que d'identifier les actions prioritaires. Ce chapitre identifiera également les principaux acteurs concernés, la Commune n'étant en effet pas la seule qui peut agir en vue d'améliorer mobilité et sécurité routière sur son territoire.

SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS

SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS

QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS ?

Le schéma directeur des déplacements **définit l'organisation souhaitée des déplacements**, ainsi que la manière dont devraient **se structurer les différents réseaux de transport** sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années. Il s'agit de définir une **vision d'ensemble globale et cohérente** en matière de mobilité dans la commune.

QU'EN EST-IL POUR ELLEZELLES?

Pour Ellezelles, un schéma directeur est défini à deux échelles spatiales :

- **Supra-communale** : pour les déplacements en lien avec les autres territoires et pôles voisins (Ath, Frasnes-lez-Anvaing, Flobecq, Lessines, Renaix, etc.) ;
- **Communale** : pour les déplacements effectués au sein même de la commune (entre les villages et au sein même des villages).

ÉCHELLE SUPRA-COMMUNALE

À l'échelle supra-communale, le schéma directeur s'articule en vue de relier les pôles et centralités, ainsi que les villages de l'entité vers ces différents lieux.

Les déplacements entre ces pôles devront se structurer autour des **Mobipoints** à développer et via :

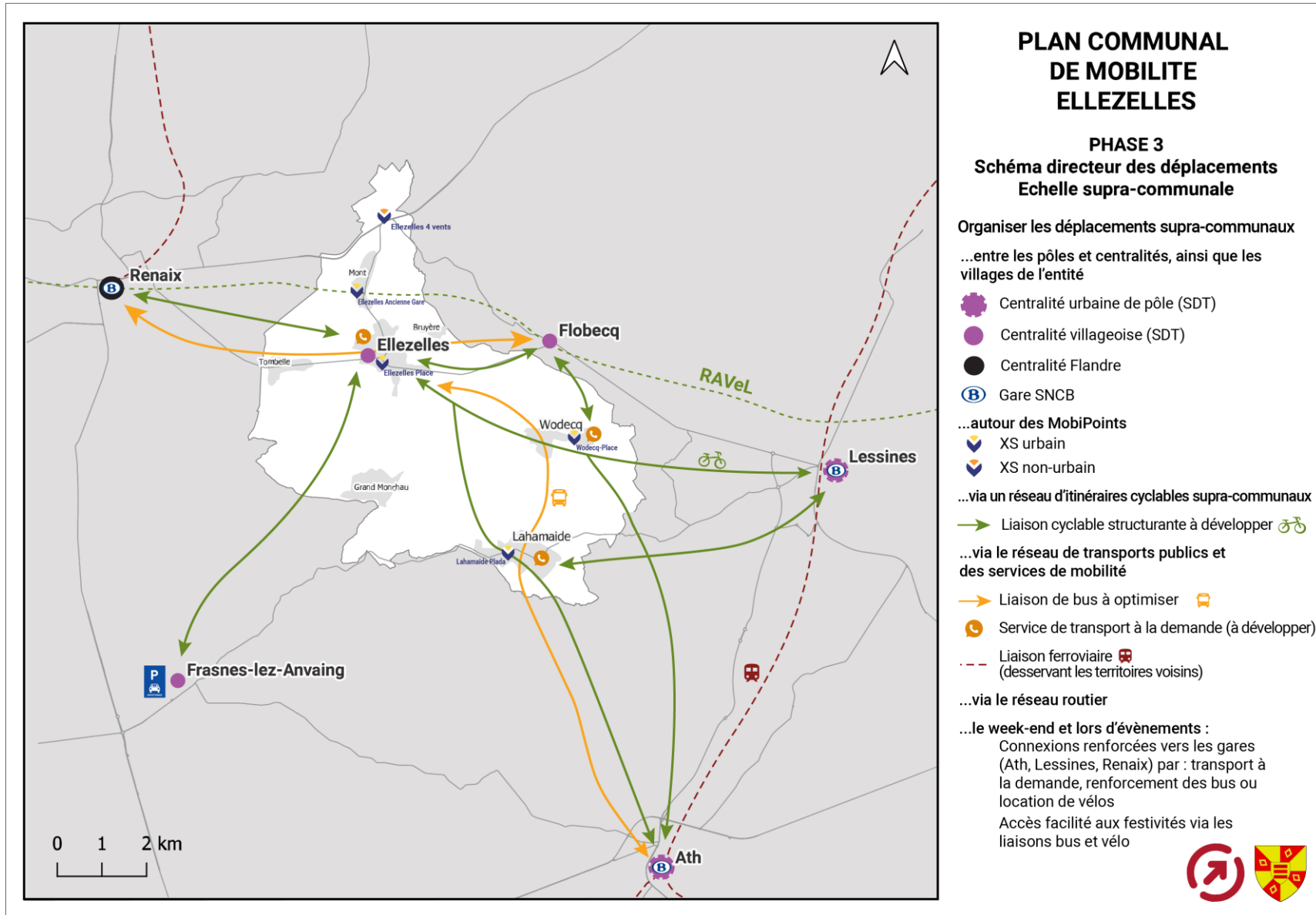
- **Le réseau d'itinéraires cyclables supra-communal** à développer et à sécuriser, notamment pour les déplacements vers Flobecq, Renaix, Ath, Lessines, Frasnes-lez-Anvaing ;
- **Le réseau de transport public** structuré autour :
 - **Du réseau de bus** à consolider et à renforcer ;
 - **D'un service de transport à la demande** à développer, aux endroits et/ou à des moments où l'offre en transport public ne peut pas être déployée, ou est moindre/inexistante ;
 - **Des lignes ferroviaires** présentes sur les territoires voisins (Renaix, Ath, Lessines) ;

- **Les services de voitures partagées et de covoiturage** à promouvoir et à développer ;
- **Les principaux axes de circulation automobile** (N57, N529, N48).

En **période estivale**, et/ou lors de **grands évènements**, les connexions devront être renforcées via des services qui pourraient être mis en place à ces moments spécifiquement.

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle supra-communale est repris ci-après.

SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS



ÉCHELLE COMMUNALE

À l'échelle communale, les déplacements seront organisés autour :

- Des **réseaux de modes actifs** communaux à développer, en particulier du réseau cyclable pour les liaisons entre villages ;
- Du réseau de bus, dans la mesure où celui-ci permet ponctuellement des connexions entre villages ;
- Des **services de mobilité** qui sont à renforcer: services de transport à la demande mais aussi services de véhicules partagés à mettre sur place à l'échelle de l'ensemble de la Commune.

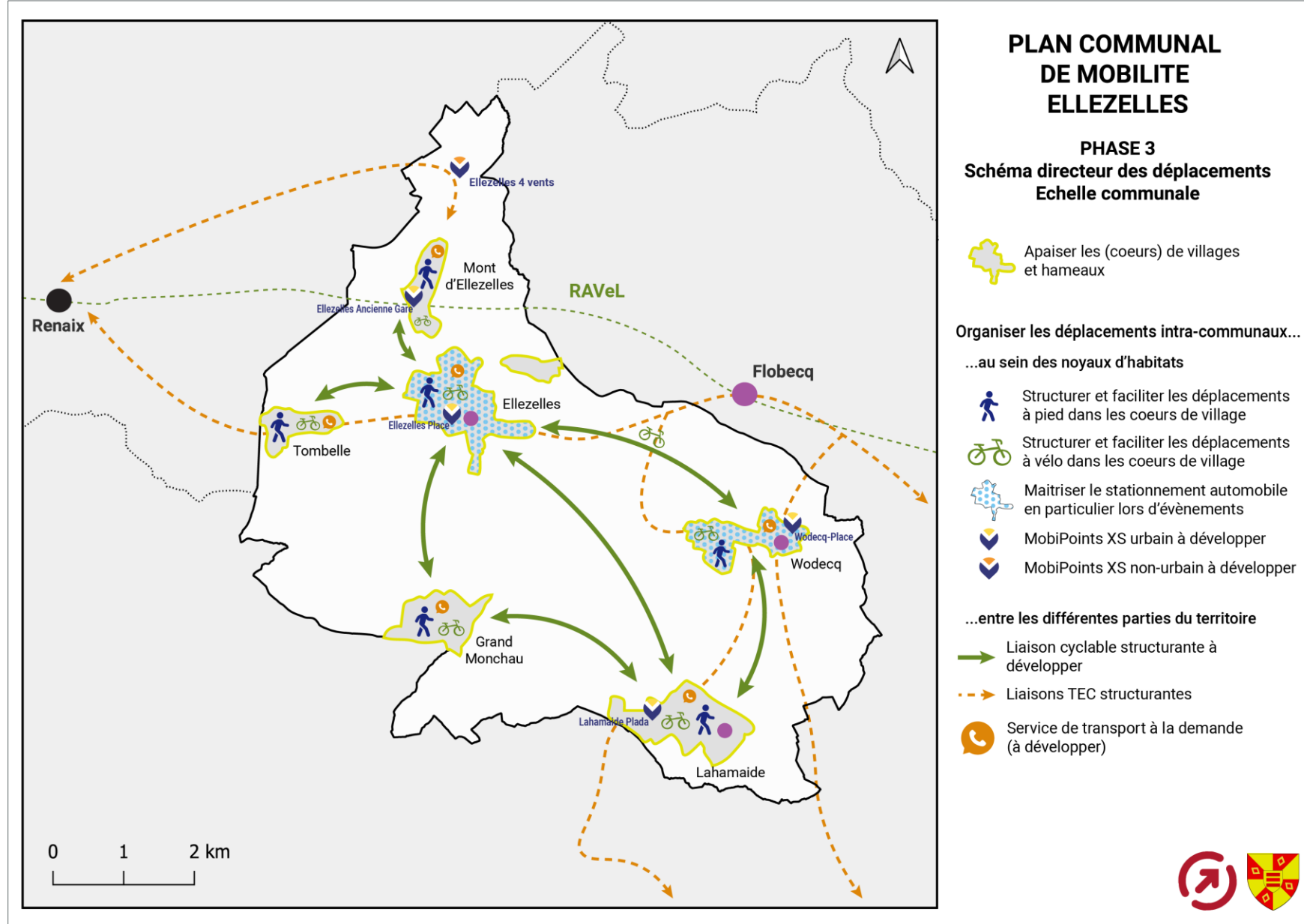
À l'échelle des villages :

- Les **déplacements à pied et à vélo** doivent y être facilités et favorisés ;
- Les **zones 30** et **autres zones apaisées** progressivement déployées et étendues ;
- Le **stationnement maîtrisé**, en particulier dans les villages d'Ellezelles et de Wodecq lors des grands événements :

C'est à cette échelle que les **Mobipoints** doivent être créés.

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle communale et des villages est repris ci-après.

SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS



PLAN D'ACTION

FEUILLE DE ROUTE POUR INTERPRÉTER LE PLAN D'ACTION

DEGRÉ DE PRIORITÉ



Priorité 1



Priorité 2



Priorité 3

BUDGET



Coût humain

ÉCHÉANCE



Court terme (≤ 3 ans)



Moyen terme (≤ 5 ans)



Long terme (≤ 10 ans)



Action continue



Lors du Conseil Communal des Enfants du 13/02/2026, les enfants ont pu s'exprimer sur le thème de la Mobilité.

Les mesures indiquées par cette « pastille » ont également été proposées par le CCE8 lors de cette séance.

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



1



OS 1 : Un territoire apaisé et résilient

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

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 partie 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'évènements
- OP 3.2. Faire des cœurs 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)

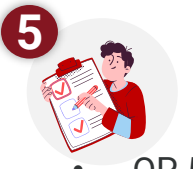
4



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 œuvre du présent PCM

OS 1. TERRITOIRE APAISÉ ET RÉSILIENT

Objectifs

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



▶ OP 1.1. AMÉNAGER LE TERRITOIRE EN VUE DE LIMITER LES BESOINS EN DÉPLACEMENT

Un aménagement du territoire qui rapproche ou renforce les services, les logements et les lieux d'activité permet de limiter les besoins de déplacements, notamment 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'éventuelles autres centralités communales définies par le Schéma de Développement Communal à venir. S'il appartiendra au SDC de déterminer les actions à mener en vue d'un aménagement du territoire cohérent, le présent PCM recommande de renforcer la collaboration et la concertation entre les services communaux.

ACTIONS PROPOSÉES

- A 1.1.1 Renforcer la collaboration et la concertation entre les services communaux**

A 1.1.1. RENFORCER LA COLLABORATION ET LA CONCERTATION ENTRE LES SERVICES COMMUNAUX

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Une vision cohérente de l'aménagement du territoire à définir par le SDC

Le futur Schéma de Développement Communal reprendra les lignes à suivre en vue d'un aménagement du territoire cohérent et de limiter les besoins en déplacements. Sa vision intégrera le village des 10 minutes dans laquelle s'inscrit également le présent Plan Communal de Mobilité.

Une concertation renforcée entre les services communaux...

L'audit de politique cyclable avait déjà pointé l'importance d'une collaboration étroite entre les services communaux. Cet élément est appuyé par le présent PCM. En effet, une concertation renforcée permettra le développement d'un territoire cohérent.

« Profiter de la petite taille de la Commune et des services pour mettre en place des échanges systématiques entre les services communaux concernés de près ou de loin par la thématique mobilité (service urbanisme, environnement, technique, etc.). Ces échanges devraient être rendus

systématiques et obligatoires en amont de tout nouveau projet d'aménagement, de voirie, immobilier, etc. »

...visant notamment à veiller à un aménagement cohérent du territoire, et des voiries

Il s'agira de s'assurer du lien entre aménagement du territoire et besoins de mobilité, mais aussi d'un aménagement cohérent du réseau viaire au regard de sa hiérarchisation, à la fois pour les modes actifs, les transports publics et les véhicules automobiles.

Lors de tout travaux ou réaménagement de voirie, la mise en zone apaisée doit aussi être analysée au regard des propositions faites ci-après (cf. action A.1.2.1.). Il en sera de même lors de tout nouveau projet de développement immobilier.

A 1.1.2. RENFORCER LA COLLABORATION ET LA CONCERTATION ENTRE LES SERVICES COMMUNAUX

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Assurer un aménagement cohérent du réseau viaire eu égard à sa hiérarchisation multimodale

Lieux concernés



Ensemble du territoire

Acteurs concernés



- **Commune d'Ellezelles**
- SPW (voies régionales)
- Zone de Police
- OTW

Priorité



Temporalité



Action continue

- Échange entre les services communaux (aménagement de voiries)

Indicateur : nombre d'échanges

Cible : min. pour les principaux dossiers de création/ aménagement/ travaux de voiries ou projets immobiliers

Budget



Financement



/

Actions liées



- A.1.2.1. Zones apaisées
- A.1.3.1. Effets de porte
- A.1.3.2. Respect des limites de vitesse
- A.1.4.1. Sécurisation 4 Vents
- A.1.4.2. Sécurisation N57
- A.2.1.1 Réseau piéton structurant
- A.2.2.1. Réseau cyclable utilitaire
- A.2.3.1. Arrêts de bus

► OP 1.2. APAISER LA CIRCULATION DANS LES VILLAGES

Limiter les vitesses pratiquées aux endroits opportuns contribue à une meilleure qualité de vie et à davantage de sécurité routière, notamment dans les cœurs de villages. 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.

Par ailleurs, en vue d'apaiser le territoire, il s'agira également de maîtriser le trafic de poids lourds qui empruntent parfois des itinéraires qui ne sont pas les plus appropriés.

ACTIONS PROPOSÉES

- A 1.2.1** **Développer progressivement des zones apaisée dans les cœurs de village d'Ellezelles et Wodecq**
- A 1.2.2** **Maîtriser le trafic de poids lourds**

A 1.2.1. DÉVELOPPER PROGRESSIVEMENT DES ZONES APAISÉES

VUE GÉNÉRALE

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](#)

Les zones apaisées constituent une mesure phare pour l'amélioration des conditions de déplacement des piétons (et cyclistes), et plus spécifiquement leur confort et leur sécurité. En effet, la vulnérabilité des piétons est étroitement liée à la vitesse de circulation des automobilistes, puisqu'elle diminue lorsque la vitesse des automobilistes diminue également.



L'objectif est de créer un cadre où les déplacements motorisés s'intègrent naturellement à la vie quotidienne des villages. Pour cela, il s'agit de favoriser un environnement où chacun — habitants, piétons, cyclistes, automobilistes — peut cohabiter sereinement. En rendant l'espace plus convivial et sécurisé, la circulation devient moins dominante et la vie locale peut pleinement se développer.

L'action consiste par conséquent à développer progressivement des zones apaisées sur le territoire, en particulier dans les cœurs de villages d'Ellezelles et de Wodecq.

A 1.2.1. DÉVELOPPER PROGRESSIVEMENT DES ZONES APAISÉES

LE CAS D'ELLEZELLES

Ellezelles, cœur de village apaisé

L'ambition est de constituer un véritable cœur de village, clairement identifiable et plus apaisé. Aujourd'hui, le centre est couvert par une zone 30 d'abord d'école qui s'étend quelque peu sur la rue d'Audenarde. Il s'agit d'étendre la zone 30 :

- Sur la rue d'Audenarde, pour inclure également les abords de la salle (Chez Nous), et ce, jusqu'à l'intersection avec la rue Notre-Dame ;
- À la N57, qui borde la place d'Ellezelles et accueille quelques commerces.

Il s'agit d'établir une zone 30 cœur de villages plus lisible et cohérente en vue de renforcer la qualité de vie et de davantage affirmer le rôle central de ce cœur de village.

Mettre en zones apaisées les voies de desserte locale

Progressivement, la Commune développera d'autres zones apaisées au sein du village d'Ellezelles, que ce soient des zones 30 et/ou des zones de rencontre.

Certaines rues du centre, plus étroites et moins structurantes, se

prêtent particulièrement à la mise en zone 30 ou de rencontre (à l'image de la Cité des Collines actuellement). Cela pourrait être le cas de la rue de Renaix ou de la rue du Cimetière.

Progressivement d'autres zones pourraient également voir leur limitation de vitesse quelque peu réduite. Cette possibilité s'étudiera sur base d'analyse des vitesses actuellement pratiquées et/ou à mesure du développement des réseaux piéton et cyclable.

Une zone 50 devant le complexe sportif

Devant le complexe sportif, la zone 70 actuelle n'est plus adaptée et génère une situation dangereuse. L'instauration d'une zone 50 s'avère donc essentielle et doit être réalisée en parallèle d'une reconfiguration de la zone. L'entrée d'agglomération / zone urbanisée doit également être plus marquée (cf. action 1.3.1).

Les cartes en pages suivantes, illustrent les propositions de mises en zones apaisées.

Des abords d'école apaisés

Les rues du Pont et des Écoles sont déjà des zones apaisées, mais il s'agit d'y renforcer encore ce statut (cf. aussi A.3.3.1).

LE CAS D'ELLEZELLES : SITUATION ACTUELLE



PHASE 3
Zones apaisées actuelles
Ellezelles

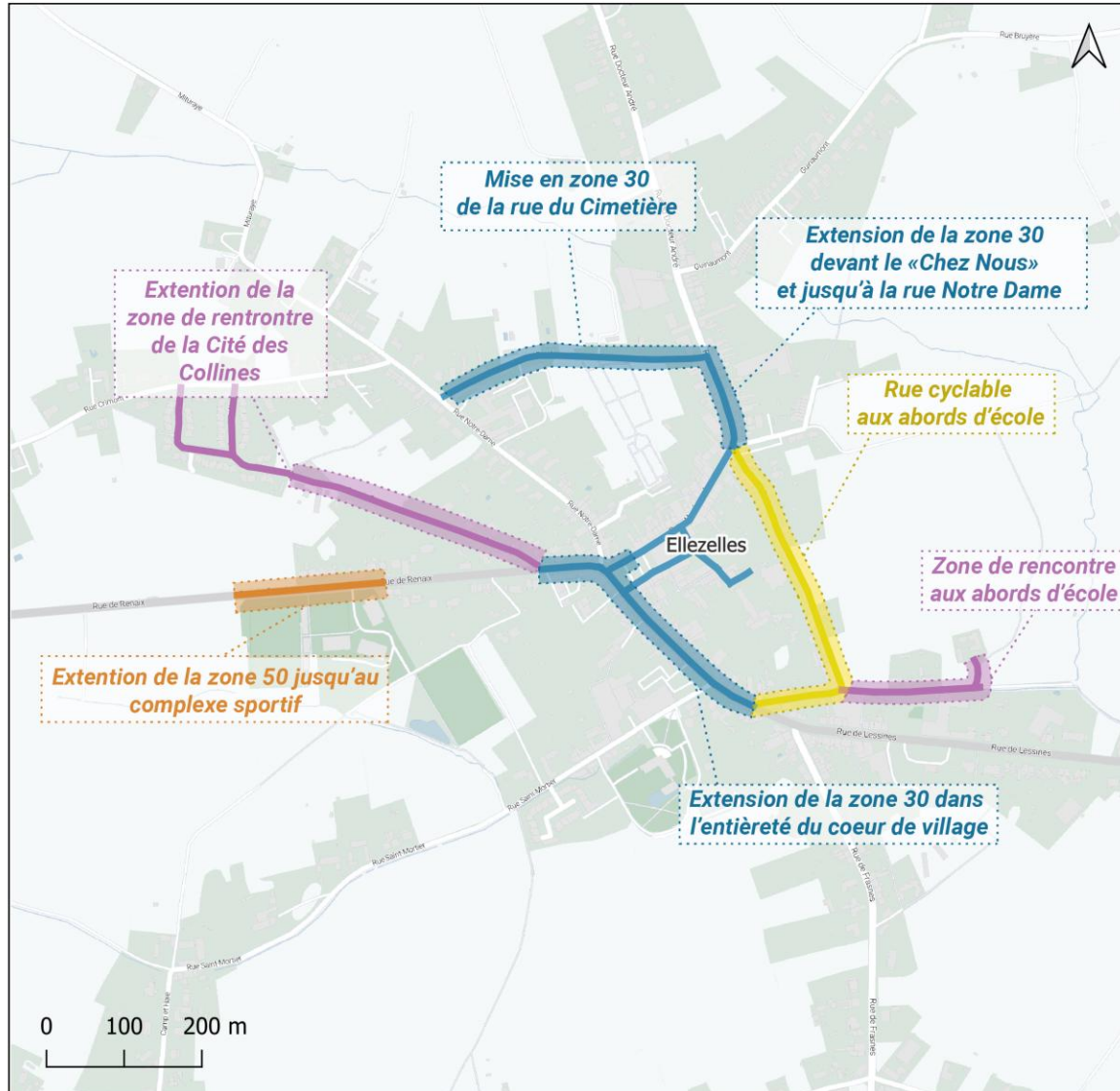
Limitation de vitesses

— Zone de rencontre

— Zone 30

A 1.2.1. DÉVELOPPER PROGRESSIVEMENT DES ZONES APAISÉES

LE CAS D'ELLEZELLES À COURT-MOYEN TERME



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ELLEZELLES

PHASE 3

Zones apaisées à court-moyen-long terme
Ellezelles

Limitation de vitesses

- Zone de rencontre
- Rue cyclable
- Zone 30
- 50

LE CAS DE WODECQ : SITUATION ACTUELLE

Tout comme Ellezelles, Wodecq doit être un cœur de village entièrement en zone 30. Ce choix vise à renforcer la sécurité, encourager la mobilité active et améliorer la convivialité au centre du village.



A 1.2.1. DÉVELOPPER PROGRESSIVEMENT DES ZONES APAISÉES

LE CAS DE WODECQ À COURT TERME



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ELLEZELLES

PHASE 3
Zones apaisées à moyen-long terme
Wodecq

Limitation de vitesses
— Zone 30

A 1.2.1. DÉVELOPPER PROGRESSIVEMENT DES ZONES APAISÉES

LES AUTRES ZONES DU TERRITOIRE

Le cas de Lahamaide

La zone située aux abords de l'Écomusée pourrait également constituer une zone 30. Une proposition a d'ailleurs été faite en ce sens à la suite de l'atelier portant sur la mobilité des enfants en janvier 2026.

Des zones apaisées ailleurs sur le territoire ?

D'autres zones apaisées pourraient être développées sur le reste du territoire si l'opportunité se présente et bien sûr que cela ait du sens. Cela inclut aussi le développement de rues ou zones cyclables (ex : Maclinoire sur sa portion entre la N57 et la rue Maclinoire).

Aménagement des zones 30

La création ou l'extension de zones 30 ne consiste pas uniquement au placement ou au déplacement de signaux routiers. Il s'agira d'**aménager la zone** en conséquence afin d'induire le respect des limitations de vitesse. [Pour en savoir plus.](#)

Un point d'attention consiste aussi en l'**accessibilité** de ces zones 30. Il est notamment important de pouvoir y maintenir (ou créer) des passages pour piétons pour accompagner spécifiquement les personnes en situation de handicap.

A 1.2.1. DÉVELOPPER PROGRESSIVEMENT DES ZONES APAISÉES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Offrir des conditions de déplacement plus confortables et plus conviviales pour les piétons et la mobilité active en développant des zones apaisées aux endroits qui s'y prêtent

Lieux concernés



Villages (Ellezelles, Wodecq)
Ensemble du territoire

Acteurs concernés



- **Commune d'Ellezelles & SPW (voies régionales)**
- Zone de Police
- OTW

Priorité



Temporalité



Action progressive

- Zones 30
Indicateur : Km de zones 30
Cible : min. proposition d'extension et uniformisation (cœur d'Ellezelles et Wodecq)
- Zones de rencontre
Indicateur : km de voies en zone de rencontre
Cible : /

Budget



Financement



- Fonds propres Commune, Subsidés SPW, FEDER
- Fonds propres SPW pour les voiries régionales

Actions liées



- A. 1. 2. 2. Limites de vitesse
- A.1.3 2. Sécurisation N57
- A.2.1.1 Réseau piéton structurant
- A. 2.2.1. Réseau cyclable utilitaire

A 1.2.2. MAITRISER LE TRAFIC DE POIDS LOURDS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Des mesures à prendre en vue d'orienter le trafic lourd sur les voies ad hoc, et l'interdire sur certaines autres voiries

L'objectif principal est de protéger les riverains des nuisances générées par le trafic lourd, en particulier le trafic de (camions en) transit empruntant des voiries qui ne sont pas conçues pour accueillir ce type de circulation.

Dans cette optique, les voiries régionales N48 (spécifiquement) et N57 doivent constituer les principaux axes ouverts à la circulation des poids lourds, celles-ci étant plus adaptées à ce type de flux. Sur la N57, la traversée du village d'Ellezelles constitue néanmoins un point d'attention particulier. Les vitesses pratiquées doivent y être maîtrisées. Une zone 30 est notamment proposée en cœur du village d'Ellezelles (cette restriction doit à minima s'appliquer aux poids lourds). La N529 pourrait également jouer un rôle dans le flux de transit de poids lourds à plus petite échelle. Là aussi, la traversée du village de Lahamaide doit faire l'objet d'une attention particulière.

Afin d'orienter efficacement le trafic, et de protéger certains axes, ces derniers doivent être interdits aux poids lourds. Il s'agit en particulier de l'axe Fourquepire - Arbre-Saint-Pierre – Grand Monchau, et de l'axe G. Muylle – Marloyaux, de la N519 et de la N520. Afin d'éviter tout report sur d'autres axes, il s'agira de travailler idéalement avec des restrictions zonales.

Avant la mise en place effective de cette restriction, il s'agira toutefois de s'accorder avec la Région et les communes voisines, cet enjeu devant être analysé à une échelle qui dépasse celle de la Commune.

Uniformiser les réglementations

Par ailleurs, il est nécessaire d'uniformiser la limitation de tonnage sur l'ensemble du territoire et de la fixer à 3,5 (ou 5) tonnes. Actuellement, les limitations varient selon les voiries, avec notamment une restriction à 3,5 tonnes rue Maclinoire et à 7,5 tonnes sur la chaussée de Brunehaut. Cette dernière limitation explique en grande partie le flux important de poids lourds observé sur cette voirie.

Des panneaux d'interdiction aux poids lourds seront installés à l'entrée des voies d'échappement reliant les grands axes, afin de limiter le trafic de transit sur le réseau routier local. Ces dispositifs de signalisation devront prévoir des exceptions pour les poids lourds ayant une destination locale à Ellezelles, ainsi que pour les charrois agricoles, afin de préserver les activités économiques et agricoles du territoire. Enfin, certains dispositifs de signalisation devront être implantés en amont, sur des voiries situées dans les communes voisines. Une collaboration avec celles-ci sera donc nécessaire (cf. ci-avant).

Stationnement « Camions »

Trop de camions stationnent régulièrement aux abords du complexe sportif. Cela nuit au confort, ainsi qu'à la visibilité des enfants et donc à leur sécurité. Il serait alors opportun de créer une vraie zone de stationnement en dehors des villages, réservée au stationnement des poids lourds. (Cf. A 3.3.2.)

A 1.2.2. MAITRISER LE TRAFIC DE POIDS LOURDS

CHARROIS AGRICOLES

Maintien de l'accessibilité du réseau pour le charroi agricole

Le charroi agricole fait toutefois l'objet d'un traitement particulier lorsque l'on aborde la circulation des poids lourds. Son flux ne peut être totalement évité du fait de la ruralité de la commune. Dès lors, il convient de prévoir certaines actions d'exception pour celui-ci :

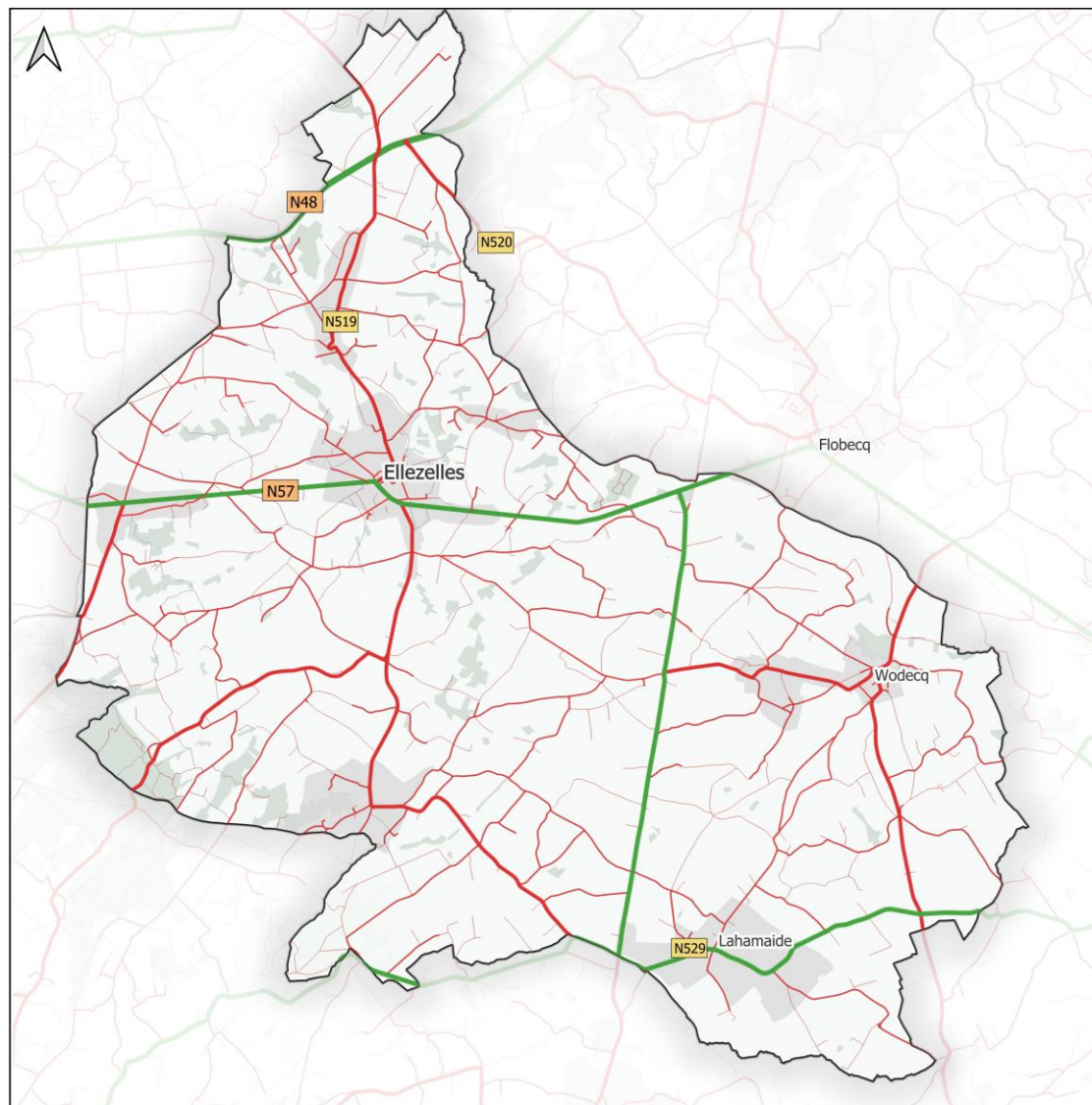
- Maintenir l'accessibilité du réseau local au charroi agricole. Bien que le PCM tende à interdire la circulation de poids lourds sur certains axes du territoire, le charroi agricole doit pouvoir continuer à circuler sur certains axes nécessaires à ses activités. L'ajout de panneaux « excepté charroi agricole » indiquerait clairement que les tronçons concernés demeurent accessibles pour le charroi agricole ;
- Appliquer un régime particulier pour les chemins réservés par le panneau F99 en y autorisant, lorsque c'est pertinent, le transit du charroi agricole.



Panneau d'interdiction aux 5t – Rue de Marbais Villers-la-Ville
Source : Traject, mars 2026

A 1.2.2. MAITRISER LE TRAFIC DE POIDS LOURDS

CARTOGRAPHIE



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ELLEZELLES

PHASE 3
Gestion des flux de poids lourds

Limites administratives

□ Limites communales

□ Limite régionale

Réseau routier Ellezelles copie copie

— Axe autorisé aux poids lourds

— Axe à interdire aux poids lourds

La carte est donnée à titre indicative et devra être discutée avec la Région et les Communes voisines avant mise en œuvre effective de l'action.



Source : Données OBU oct-nov 2017 - Perex

A 1.2.2. MAITRISER LE TRAFIC DE POIDS LOURDS

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Maîtriser le trafic de poids lourds en vue d'apaiser le territoire

Lieux concernés



Grande partie du réseau routier

Acteurs concernés



- **Commune d'Ellezelles et Communes voisines**
- **SPW (voies régionales)**
- Zone de Police
- OTW

Priorité



Temporalité



Action à moyen terme

- Restriction de circulation Poids Lourds
- Indicateur : Nombre de zones interdites aux poids lourds implémentées*
- Cible : Ensemble des zones concernées*

Budget



Financement



- Fonds propres Communes pour les voiries communales
- SPW pour les voiries régionales

Actions liées



A.1.2.1 Zones apaisées

A.1.3.2 Maitrise des vitesses (traversées Ellezelles et Lahamaide)

► OP 1.3. MAÎTRISER LES VITESSES DE CIRCULATION AUTOMOBILE

La maîtrise des vitesses de circulation automobile constitue un élément clé en vue d'un territoire plus apaisé. Plusieurs axes routiers structurants enregistrent de nombreux dépassements de vitesse. Il sera donc important de s'assurer du respect des limites de vitesse en vue d'assurer la sécurité de chacun. Actuellement, peu d'effets de porte existent qui permettraient d'informer et d'inciter à un plus grand respect des limitations de vitesse, raison pour laquelle il sera nécessaire d'en développer à l'avenir.

Par ailleurs, de manière préventive mais aussi pour avoir une idée des vitesses pratiquées sur le réseau routier, des campagnes de mesures devront être déployées annuellement. Des campagnes de sensibilisation sont également à établir en vue d'un plus grand respect des limites de vitesse.

ACTIONS PROPOSÉES

- A 1.3.1** Créer des effets de porte aux entrées de villages et des zones urbanisées
- A 1.3.2** Prendre les mesures nécessaires afin de faire respecter les limites de vitesse sur les axes à enjeux
- A 1.3.3** Réaliser des campagnes de mesures et de sensibilisation

A 1.3.1. CRÉER DES EFFETS DE PORTE AUX ENTRÉES DE VILLAGES ET DES ZONES URBANISÉES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La **lisibilité des entrées d'agglomération (et zones urbanisées)** est un élément essentiel afin d'assurer le respect des limitations de vitesse. En effet, elle permet aux usagers de distinguer clairement la frontière entre un environnement rural et un environnement plus urbain.

Cette lisibilité se matérialise en premier lieu par la bonne localisation du signal F1 d'entrée d'agglomération. Des propositions de déplacements et d'ajout sont ici effectuées :

- Sur la **rue de Renaix (N57)**, il est proposé de déplacer le signal F1 en amont du complexe sportif. Cela s'inscrit dans une réflexion plus globale de réaménagement des abords du complexe sportif (cf. action A.3.2.2.) ;
- **Au Mont (N519)** il est proposé l'implantation de signaux F1 aux entrées de la zone urbanisée ;
- Sur **la rue du Vieux Moulin** à Wodecq, il est proposé d'ajouter un signal F1 en entrée de la zone plus densément urbanisée.

En parallèle, il y aura lieu de s'assurer que l'ensemble des entrées d'agglomérations soit marqué par des **effets de porte**, contribuant au ralentissement des véhicules.

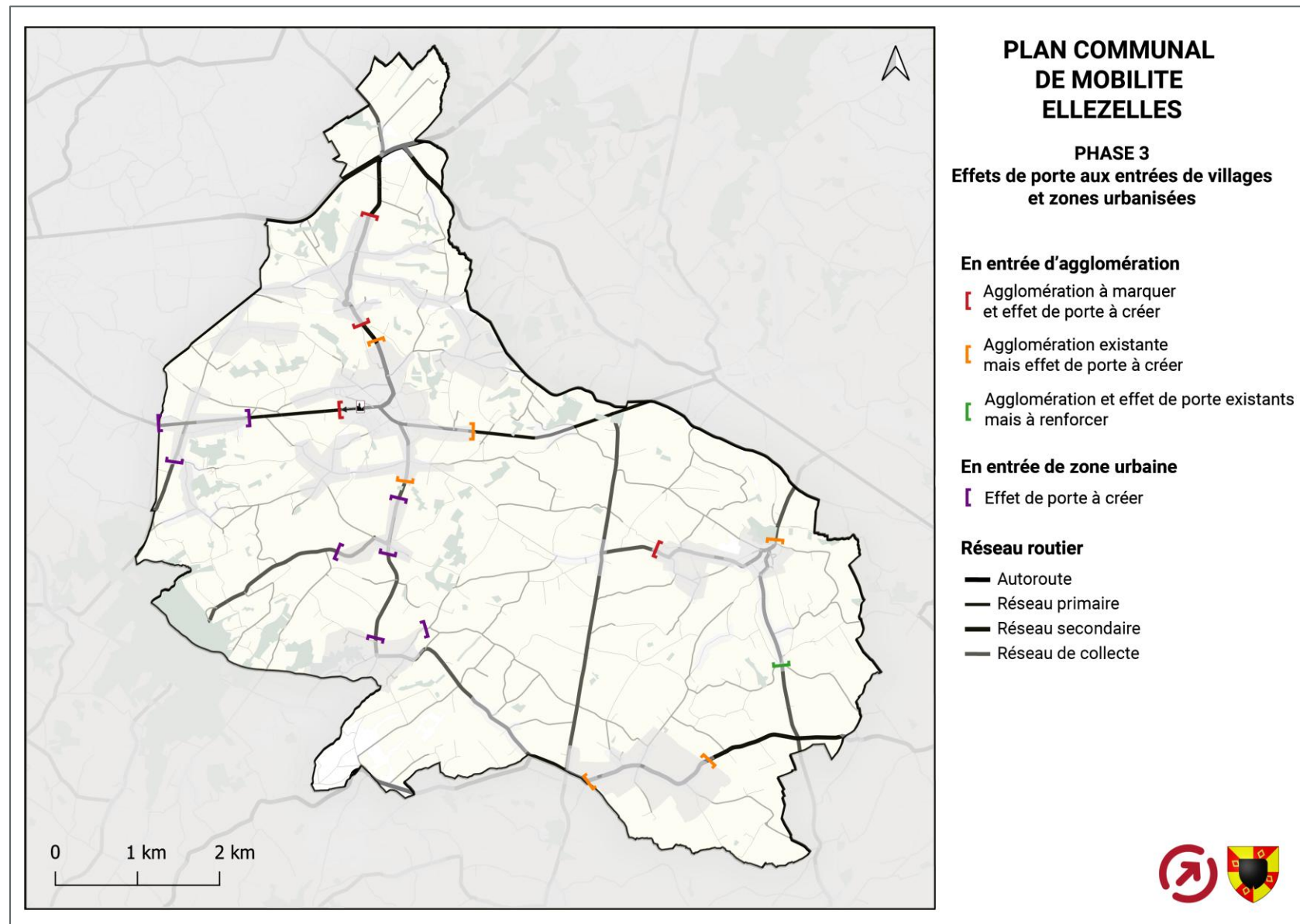
Actuellement, peu d'effets de porte ont été aménagés aux différentes entrées d'agglomération des villages. Ils contribuent à améliorer la lisibilité des entrées d'agglomération et incitent les automobilistes à ralentir aux abords des agglomérations. Il faudra donc **globaliser/généraliser** ces aménagements sur l'ensemble du territoire. Par endroit, il s'agira de renforcer les effets de porte existants (cf. carte en page suivante).

Un travail similaire doit être effectué **pour marquer les entrées de zones urbanisées non reprises dans une agglomération. C'est le** cas en particulier des hameaux de **Grand Monchau, Arbre Saint-Pierre**, et **Tombelle** dans une moindre mesure qui sont desservis par des voies structurantes de circulation automobile.

Si les recommandations faites ici concernent les voies structurantes de circulation, il conviendra également de progressivement marquer les entrées d'agglomération et de zones urbanisées sur les voies locales de circulation.

A 1.3.1. CRÉER DES EFFETS DE PORTE AUX ENTRÉES DE VILLAGES ET DES ZONES URBANISÉES

CARTOGRAPHIE



A 1.3.1. CRÉER DES EFFETS DE PORTE AUX ENTRÉES DE VILLAGES ET DES ZONES URBANISÉES

PRIORITÉ

Sur le réseau régional, les priorités identifiées sont successivement :

- A. Le déplacement de l'entrée d'agglomération sur la rue de Renaix (N57), accompagné de la mise en place d'un effet de porte ;
- B. La mise en place d'effets de porte couplés à la limitation à 70 km/h de la traversée du hameau Tombelle le long de la rue de Renaix (N57) ;
- C. La création d'effet de porte aux autres entrées du village d'Ellezelles et de Lahamaide ;
- D. La mise en place d'entrées d'agglomération aux Monts (accompagnées d'effet de porte).



Sur le réseau de voiries communales, les priorités suivantes sont identifiées :

- 1. Axe Arbre Saint-Pierre-Fourquepire-Grand Monchau, au sud du village d'Ellezelles, en traversée d'Arbre Saint-Pierre et de Grand Monchau ;
- 2. Marloyaux, à l'entrée du village de Wodecq où la vitesse de 50 km/h n'est pas respectée. L'ilot central est déjà existant, mais il pourrait être rénové et amélioré. L'entrée d'agglomération pourrait aussi être déplacée quelque peu en amont du carrefour formé avec la rue des Sarts.



A 1.3.1. CRÉER DES EFFETS DE PORTE AUX ENTRÉES DE VILLAGES ET DES ZONES URBANISÉES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Améliorer la sécurité sur le réseau routier structurant en incitant au respect des limites de vitesse en traversée d'agglomération

Lieux concernés



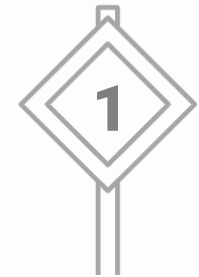
Entrées d'agglomération (et de zones urbanisées hors agglomération)

Acteurs concernés



- **Commune d'Ellezelles & SPW (voies régionales)**
- Zone de Police
- OTW

Priorité



Temporalité



Action continue

- Vérification localisation signaux F1
Indicateur : Nombre de vérifications effectuées
Cible : Au minimum tous les 3 ans

Action progressive

- Effets de porte
Indicateur : Part des entrées d'agglomération et de zones urbanisées marquées sur le réseau structurant (= hors desserte locale)
Cible : Toutes à long terme

Budget



Financement



- Fonds propres de la Commune pour les voiries communales
- SPW pour les voiries régionales

Actions liées



A.1.3.2 Respect des limites de vitesse
A.1.4.2. Sécurisation de la N57
A.2.2.1. Réseau cyclable structurant

A 1.3.2. PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES AFIN DE FAIRE RESPECTER LES LIMITES DE VITESSE SUR LES AXES À ENJEUX

DESCRIPTION GÉNÉRALE



Les axes à enjeux

Différents axes sont sujets à d'importants excès de vitesse. Trois sont spécifiquement pointés comme devant faire l'objet d'une attention particulière :

- **Fourquepire – Arbre Saint-Pierre ;**
- **Gaston Muylle – Marloyaux ;**
- **Chaussée Brunehaut.**

Des réflexions sont ici menées en vue d'une plus grande sécurisation et du respect des limites de vitesse pratiquées. Des recommandations sont formulées et devront être affinées dans le cadre d'études spécifiques.

Conformément aux préconisations faites à l'action A.1.3.3., dans un premier temps, des radars préventifs pourraient être placés sur ces trois axes à différents endroits. En parallèle, une campagne de sensibilisation pourrait être menée.

Remarque

Les éléments relatifs à la sécurisation des N48 et N57 sont repris respectivement aux actions A.1.4.1 et A.1.4.2.

A 1.3.2. PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES AFIN DE FAIRE RESPECTER LES LIMITES DE VITESSE SUR LES AXES À ENJEUX

CAS DE L'AXE FOURQUEPIRE – ARBRE SAINT-PIERRE

Travailler sur la visibilité des entrées (et sorties) de zones urbanisées

En adéquation avec l'action A.1.3.1, il s'agira de créer des effets de porte. Sur cet axe, quatre lieux sont spécifiquement identifiés :

- L'entrée du village d'Ellezelles (Fourquepire) ;
- L'entrée du hameau de Grand Monchau ;
- Les entrées du hameau d'Arbre Saint-Pierre.

Retravailler certains carrefours

Deux carrefours doivent être repensés ou reconfigurés et davantage mis en évidence :

- Carrefour en entrée de village d'Ellezelles à hauteur de Fourquepire ;
- Principal carrefour d'Arbre Saint-Pierre. Une reconfiguration du carrefour devrait être réalisée en vue de réduire les zones de conflits et d'inciter à ralentir davantage.

Aménager pour les modes actifs et limites de vitesse

Que ce soit le long de Fourquepire (au sein du village d'Ellezelles), le long de Grand Monchau (zone urbanisée) ou d'Arbre Saint-Pierre (zone urbanisée), des trottoirs devront être aménagés conformément à l'action A.2.1.1.

Cet axe étant emprunté par le réseau cyclable communal, il y aura également lieu de prendre les mesures nécessaires en vue de rendre cet axe cyclable. En traversée de zones urbanisées, la mise en place de bandes cyclables suggérées suffit au vu de la faible charge de trafic. Une réduction de la vitesse à 50 km/h en traversée d'Arbre Saint-Pierre doit être envisagée, et cela concerne l'ensemble de la zone urbanisée du village (dont la voie venant de la Houssière).

En dehors de ces zones, une piste cyclable séparée sera idéalement aménagée. À défaut, ou à court terme, une chaussée à voie centrale doit être créée. Dans ce dernier cas, la vitesse devra être limitée à 70 km/h.

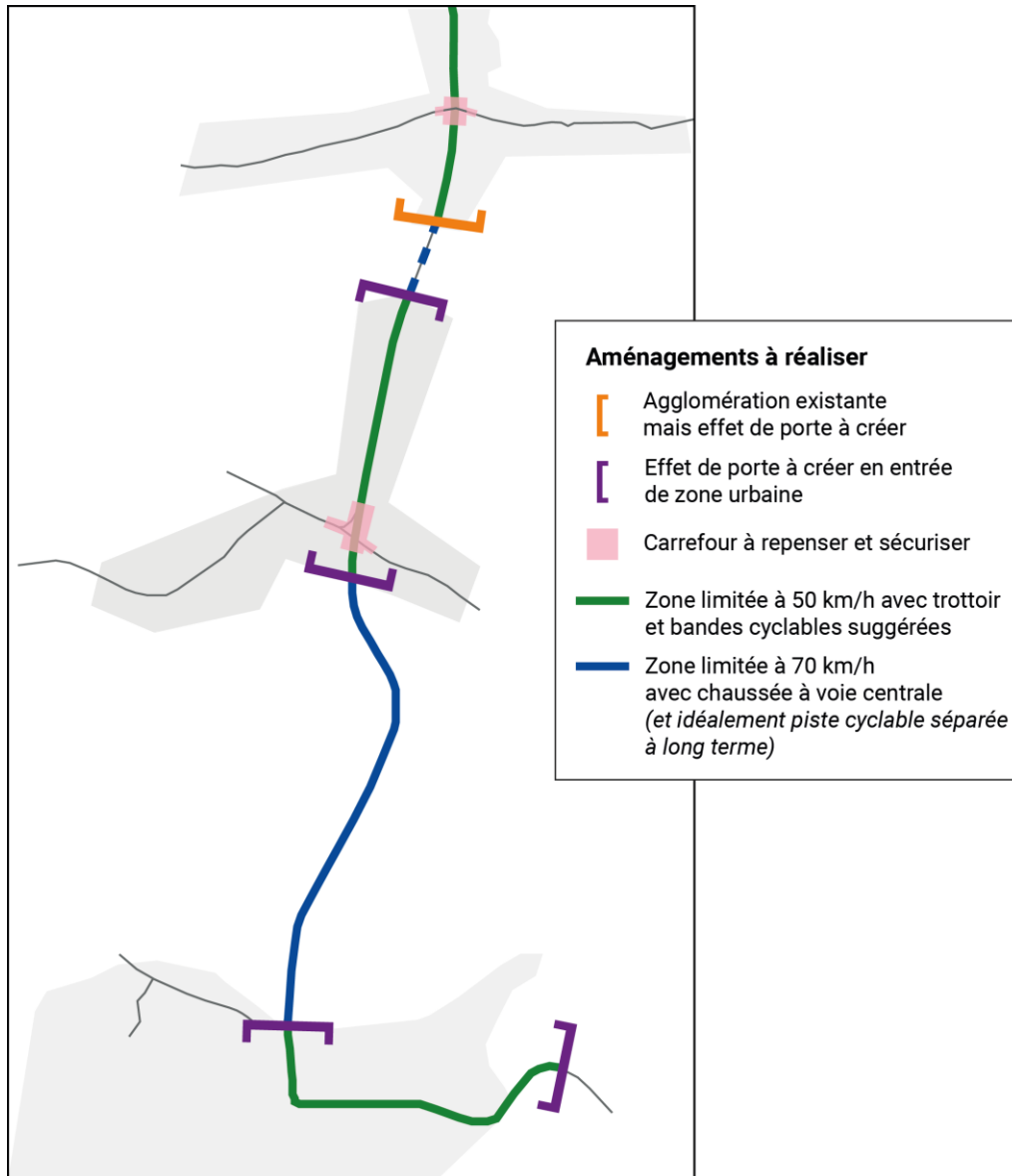


Voie à chaussée centrale
Source : Sécurothèque

En complément de ces actions, des éléments réducteurs de vitesse pourraient être implémentés en traversée de zones urbaines selon les résultats des mesures de vitesse à effectuer (notamment au niveau de la rue de Frasnès et sur la rue Arbre Saint-Pierre).

A 1.3.2. PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES AFIN DE FAIRE RESPECTER LES LIMITES DE VITESSE SUR LES AXES À ENJEUX

DESCRIPTION GÉNÉRALE - FOURQUEPIRE – ARBRE SAINT-PIERRE – GRAND MONCHAU



A 1.3.2. PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES AFIN DE FAIRE RESPECTER LES LIMITES DE VITESSE SUR LES AXES À ENJEUX

CAS DE LA RUE GASTON MUYLLE

Travailler sur l'entrée de Wodecq

Bien qu'un système de dévoiement soit implanté à l'entrée de l'agglomération, le dispositif pourrait être quelque peu renforcé dans cette zone.

Un déplacement de l'entrée d'agglomération en amont du carrefour formé avec la rue des Sarts doit être envisagé. Le cas échéant, il s'agira d'y établir un véritable effet de porte.

En parallèle et à minima, une plus grande mise en évidence de ce carrefour doit être faite, de même que celui-ci pourrait être repensé afin de limiter la zone de conflit et en vue d'une meilleure lecture et compréhension du carrefour.

Renforcer les dispositifs visant à ralentir le trafic

Plusieurs dispositifs sont mis en place (double écluse), mais semblent avoir peu d'effet sur le respect des vitesses. Il faut donc renforcer les mesures. Diverses solutions sont ici proposées :

- Mise en place de triple écluse, généralement plus efficace qu'une double écluse (spécifiquement en milieu rural) ;
- Aménagement ponctuel de zones de stationnement en voirie, ce qui permettrait de libérer de l'espace pour les piétons (les

voitures se stationnant actuellement sur les accotements).

Penser aux modes actifs

La rue Gaston Muylle intègre à la fois le réseau piéton structurant ainsi que le réseau cyclable. Une attention particulière doit donc leur être vouée.

À terme, un trottoir qualitatif devra y être aménagé dans la partie urbanisée/en agglomération. Pour les cyclistes, il s'agira d'y mettre des bandes cyclables suggérées.



Triple rétrécissement, Les-Bons-Villers

Source : Traject, 2026

A 1.3.2. PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES AFIN DE FAIRE RESPECTER LES LIMITES DE VITESSE SUR LES AXES À ENJEUX

CAS DE LA CHAUSSÉE BRUNEHAUT

Renforcer les dispositifs visant à ralentir le trafic

La chaussée Brunehaut constitue un axe à l'urbanisation clairsemée et peu dense. Différents dispositifs de type double (petits) rétrécissements latéraux y sont implantés, mais avec des effets qui s'avèrent réduits actuellement.

Outre le rappel des limites de vitesse imposées (70 km/h), d'autres campagnes de communication pourraient être menées de manière temporaire ou permanente. Outre via la pose de radars préventifs, des campagnes ciblées sur la présence d'agriculteurs en activité, etc. sont d'autres pistes à explorer (cf. aussi action 1.3.3.).

Par ailleurs, les dispositifs existants pourraient être remplacés par la mise en place de triple écluses, généralement plus efficaces qu'une double écluse (spécifiquement en milieu rural).

A 1.3.2. PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES AFIN DE FAIRE RESPECTER LES LIMITES DE VITESSE SUR LES AXES À ENJEUX

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Améliorer la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route

Lieux concernés



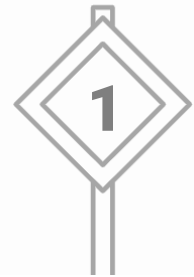
Axes à enjeux de vitesse

Acteurs concernés



- **Commune d'Ellezelles**
- Zone de Police
- OTW

Priorité



Temporalité



Action court-moyen terme

- Mesures sur les axes à enjeux
Indicateur : Nombre d'axes traités (mise en place/renforcement des dispositifs de ralentissements)
Cible : 3 axes à enjeux visés

Budget



Financement



Fonds propres de la Commune

Actions liées



- A.1.3.3 Campagnes de mesures et de sensibilisation
- A.2.1.1. Réseau piéton structurant
- A.2.2.1. Réseau cyclable structurant
- A.2.3.1. Arrêts de bus

A 1.3.3. RÉALISER DES CAMPAGNES DE MESURES ET DE SENSIBILISATION

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Réaliser des campagnes de mesures

Il est important pour la Commune d'avoir une vue (objective) des zones à enjeux sur son territoire en vue de prendre les mesures adéquates. Elle poursuivra ses campagnes de mesures de vitesse sur l'ensemble du territoire, en particulier aux endroits pointés comme problématiques par les citoyens. Certains lieux ayant été identifiés par les citoyens comme points d'attention : Cinquant (en particulier lors de la réouverture du Pont) et la Bruyère.

Sensibiliser les automobilistes au respect des limites de vitesse

De manière globale, mais aussi plus spécifiquement dans les zones à enjeux, la Commune mènera des campagnes de sensibilisation en vue d'inciter les automobilistes à respecter les mesures de vitesse. Celles-ci peuvent prendre la forme de sensibilisation à travers le bulletin communal, par exemple, ou directement sur le terrain :

- Par le biais de placement de radars préventifs, qui permettent en général une réduction des vitesses allant de 3

à 6 km/h ;

- Par le biais d'une communication spécifique telle que celle réalisée sur la commune de Villers-la-Ville, par exemple (cf. ci-contre).

Il s'agira par ailleurs de travailler sur les entrées et sorties d'agglomération et de zones apaisées (cf. action A.1.3.1.). Et pour les zones à enjeux, sur un réaménagement de la voirie et/ou le placement de dispositifs ralentisseurs et/ou par le biais de contrôles répressifs.



Rappel limite de vitesse, Villers-la-Ville
Source : Traject, 2026

A 1.3.3. RÉALISER DES CAMPAGNES DE MESURES ET DE SENSIBILISATION EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Améliorer la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route

Lieux concernés



Ensemble du territoire

Acteurs concernés



- **Commune d'Ellezelles**
- Zone de Police

Priorité



Temporalité



Action continue

- Campagnes de mesures de vitesse
Indicateur : Nombre de lieux mesurés
Cible : Au minimum 12 / an
- Campagne de sensibilisation
Indicateur : Nombre de campagnes menées
Cible : Au minimum 2 par an

Budget



Financement



Fonds propres Commune

Actions liées



A.1.3.2. Mesures en vue du respect des limites de vitesse

► OP 1.4. SÉCURISER LES LIEUX ACCIDENTOGÈNES

Un apaisement du territoire passera par la sécurisation des lieux accidentogènes. Le carrefour des 4 Vents constitue à cet égard un point d'attention particulier, de même que la N57 qui concentre un certain nombre d'accidents de la route. La Commune devra poursuivre ses démarches auprès de la Région en vue de renforcer davantage la sécurisation de ces voiries régionales. Ainsi que de travailler, par ailleurs, à la sécurisation progressive de son propre réseau viaire.

ACTIONS PROPOSÉES

- A 1.4.1** Entamer/poursuivre les démarches auprès de la Région wallonne en vue d'une plus grande sécurisation du carrefour des 4 Vents
- A 1.4.2** Entamer/poursuivre les démarches auprès de la Région wallonne en vue d'une plus grande sécurisation de la N57 et de ses principaux carrefours
- A 1.4.3** Sécuriser et réaménager progressivement les autres lieux accidentogènes

A 1.4.1. POURSUIVRE LES DÉMARCHES AUPRÈS DE LA RÉGION WALLONNE EN VUE D'UNE PLUS GRANDE SÉCURISATION DU CARREFOUR DES 4 VENTS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le carrefour des Quatre Vents, pas que structurant pour le réseau automobile

Situé au croisement de la N48 et de la N519, le carrefour des 4 Vents joue un rôle structurant au regard du réseau routier. Il se doit d'assurer une certaine fluidité du trafic automobile.

Son rôle structurant concerne aussi le réseau bus (passage des lignes De Lijn 20 et 208), et davantage encore le réseau cyclable. Tant la N48, que la N519 ou encore les Quatre Vents sont empruntées par le réseau cyclable supra communal. Le carrefour est également emprunté par le réseau points nœuds vélo.

Enfin, étant donné la présence d'arrêts de bus, une accessibilité piétonne du carrefour doit également être garantie.

Poursuivre les démarches auprès de la Région en vue de sécuriser le carrefour pour l'ensemble des modes de transport

Les points d'attention concernent à la fois la traversée piétonne et l'accessibilité des arrêts de bus, l'arrêt même des bus, ou encore les traversées cyclables et routières du carrefour.

Diverses solutions peuvent être envisagées

Deux principales solutions sont ici proposées :

- Soit un maintien de la gestion du carrefour via le système de priorité actuelle. Dans ce cas, pourrait être envisagée la réduction du nombre de bandes de circulation à une bande pour les véhicules allant tout droit sur la N48, combinée idéalement à une réduction de la vitesse à 70 km/h au sein du carrefour. En parallèle, des traversées cyclables pourraient être dessinées. La reconfiguration du carrefour formé entre la N60 et la rue de Warde à Leuze-en-Hainaut pourrait constituer une source d'inspiration à cet égard.

La nécessité de maintenir des bandes de tourne-à-gauche sur la N519 et Quatre Vents peut également se poser.

- Soit par la mise en place d'un carrefour à feux (ou éventuellement d'un rond-point).

Masterplan

Une étude masterplan est actuellement en cours de réalisation par IDETA, notamment afin d'augmenter la superficie de la zone économique et d'aménager l'axe routier (cf. page 50). Une étude complémentaire, avec métrés, etc., sera prochainement commandée auprès d'IDETA.

A 1.4.1. POURSUIVRE LES DÉMARCHES AUPRÈS DE LA RÉGION WALLONNE EN VUE D'UNE PLUS GRANDE SÉCURISATION DU CARREFOUR DES 4 VENTS

MASTERPLAN D'IDETA



A. 1.4.1. POURSUIVRE LES DÉMARCHES AUPRÈS DE LA RÉGION WALLONNE EN VUE D'UNE PLUS GRANDE SÉCURISATION DU CARREFOUR DES 4 VENTS EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Sécuriser le lieu le plus accidentogène, et rendre plus attractive l'offre de mobilité (vélo, TP)

Lieux concernés



Carrefour des Quatre Vents

Acteurs concernés



- Service Public de Wallonie
- Commune d'Ellezelles

Priorité



Temporalité



Action continue

- Solliciter la Région
- Indicateur* : Nombre d'échanges/an
- Cible* : Au minimum 2 fois/an

Action moyen-terme

- Réaménager le carrefour (Région)
- Indicateur* : Réaménagement carrefour
- Cible* : Action réalisée

Budget



Financement



- Service Public de Wallonie

Actions liées



A.2.1.1 Réseau piéton
A.2.2.1 Réseau cyclable
A.2.3.1 Arrêts de bus
A.2.5.1 Mobipoints

A 1.4.2. POURSUIVRE LES DÉMARCHES AUPRÈS DE LA RÉGION WALLONNE EN VUE D'UNE PLUS GRANDE SÉCURISATION DE LA N57

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La Commune poursuivra ses démarches auprès de la Région wallonne en vue d'une plus grande sécurisation de la N57 qui concentre les accidents de la route.

Cette démarche s'inscrira avec celles concernant les autres zones à enjeux du territoire et en particulier le carrefour des 4 Vents.

Différentes mesures sont ici proposées.

À court terme :

- Création d'effets de porte en entrée du village d'Ellezelles, ainsi que de la zone urbanisée de Tombelle (cf. A.1.3.1.) ;
- Élargissement de la zone d'agglomération, ou à tout le moins de la limitation de vitesse à 50 km/h en vue d'englober également le complexe sportif (cf. A.1.3.1.) ;
- Attirer l'attention des automobilistes et des piétons au croisement de la N57 et du Sentier de l'Étrange. Installation d'une signalisation adaptée afin de matérialiser le danger et d'attirer l'attention des usagers sur cette zone à risque.

À court-moyen terme :

- Extension de la zone 30 dans le cœur du village d'Ellezelles qui s'étendra en petite partie sur la N57 (cf. A.1.2.1.) ;
- Une réflexion doit aussi être menée en vue de réduire à 70 km/h la vitesse sur l'ensemble de la N57 hors agglomération.

À moyen-long terme :

- Réaménagement des abords du complexe sportif (cf. A.3.3.2.).

En parallèle, le confort et la sécurité des piétons et cyclistes doivent être améliorés sur cet axe repris comme axe structurant (en tout ou en partie) pour les déplacements à pied et à vélo (cf. A.2.1.1. et A.2.2.1.).

Les carrefours constituent également des lieux à enjeux, parmi lesquels celui formé avec Maclinoire et Crimont qui est le plus accidentogène, et situé à proximité d'arrêts de bus et est doublement traversée par le réseau cyclable structurant. Des mesures devront être prises pour sécuriser davantage celui-ci.

A. 1.4.2. POURSUIVRE LES DÉMARCHES AUPRÈS DE LA RÉGION WALLONNE EN VUE D'UNE PLUS GRANDE SÉCURISATION DE LA N57

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Sécuriser une artère accidentogène

Lieux concernés



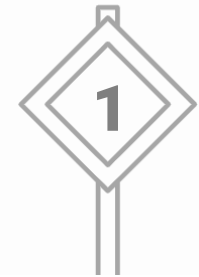
Ensemble de la N57 et ses différents carrefours

Acteurs concernés



- Service Public de Wallonie
- Commune d'Ellezelles

Priorité



Temporalité



Action continue

- Solliciter la Région

Indicateur : Nombre d'échanges/an

Cible : A minima 2/an

Action progressive

- Sécurisation de la N57

Indicateur : Nombre de mesures prises

Cible : A minima, celles préconisées dans le PCM

Budget



Financement



Service Public de Wallonie

Actions liées



- A.1.2.1. Zones apaisées
- A.1.3.1. Effets de porte
- A.2.1.1. Réseau piéton struct.
- A.2.2.1. Réseau cyclable struct.
- A.3.3.2. Complexe sportif

A 1.4.3. SÉCURISER PROGRESSIVEMENT LES AUTRES LIEUX ACCIDENTOGÈNES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Autres lieux accidentogènes à sécuriser progressivement

En complément du carrefour des 4 Vents et de la N57, l'analyse réalisée lors de la première phase du PCM a mis en évidence plusieurs lieux où des accidents se sont déjà produits au cours des dernières années. Ces secteurs, identifiés sur base des constats d'accidentologie, nécessitent donc une attention particulière ainsi qu'une planification progressive d'aménagements visant à améliorer la sécurité de tous les usagers.

L'axe Fourquepire – Arbre Saint-Pierre, la chaussée Brunehaut, et l'axe G. Muylle – Marloyaux font l'objet de recommandations spécifiques visant entre autres à la maîtrise des vitesses de circulation et à l'amélioration de la sécurité routière sur ces axes (A.1.3.2.).

Sur le territoire, de multiples accidents se sont produits également au droit de carrefours gérés par priorité de droite. Il s'agit de renforcer la visibilité de ces carrefours, en rappelant leur présence via le signal B17 (avec éventuelle reproduction au sol en amont du carrefour).



Signal B17

A 1.4.3. SÉCURISER PROGRESSIVEMENT LES AUTRES LIEUX ACCIDENTOGÈNES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Sécuriser les lieux accidentogènes

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles, Service Public de Wallonie
- Zone de Police

Priorité



Temporalité



Action progressive

- Sécurisation des carrefours accidentogènes

Indicateur : Nombre de carrefours sécurisés

Cible : /

Budget



Financement



- Fonds Propre commune (réseau communal)
- Service Public de Wallonie (réseau régional)

Actions liées



A.1.3.2. Maitrise des limites de vitesses
A.1.4.1. Sécurisation 4 Vents
A.1.4.2. Sécurisation N57

OS 2. DES DÉPLACEMENTS FACILITÉS ET DIVERSIFIÉS

Objectifs

- ▶ 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



OP 2.1. FAIRE DES VILLAGES ET HAMEAUX DES LIEUX QUALITATIFS POUR LES PIÉTONS

La marche représente un mode de déplacement clé pour les trajets de courtes distances, particulièrement au sein des villages d'Ellezelles, Wodecq et Lahamaide, permettant un accès direct aux commerces, écoles, services et autres équipements de proximité.

La partie diagnostic du présent PCM a mis en évidence différents constats. D'une part, que les centres de villages et principaux hameaux étaient facilement et rapidement couverts dans un temps de marche assez limité, faisant ainsi de la marche un mode de déplacement à faciliter. D'autre part, l'état actuel des infrastructures piétonnes est globalement peu développé sur l'ensemble du territoire, discontinu et peu qualitatif. Le constat est encore plus marqué à Wodecq et Lahamaide, où les infrastructures piétonnes sont quasi inexistantes. En vue d'identifier les priorités d'intervention, et en complément des propositions faites en matière d'apaisement du territoire (cf. ci-avant), il s'agit de définir un réseau structurant pour les piétons.

À noter également qu'Ellezelles dispose d'un réseau de sentiers et venelles particulièrement dense, actuellement sous-valorisé, alors qu'ils pourraient offrir des itinéraires sécurisés et plus directs aux équipements et services des centres de villages.

ACTIONS PROPOSÉES

- A 2.1.1** Créer un réseau piéton structurant qualitatif et accessible dans les villages et principaux hameaux
- A 2.1.2** Valoriser le réseau de sentiers et venelles situés en cœur de villages et hameaux



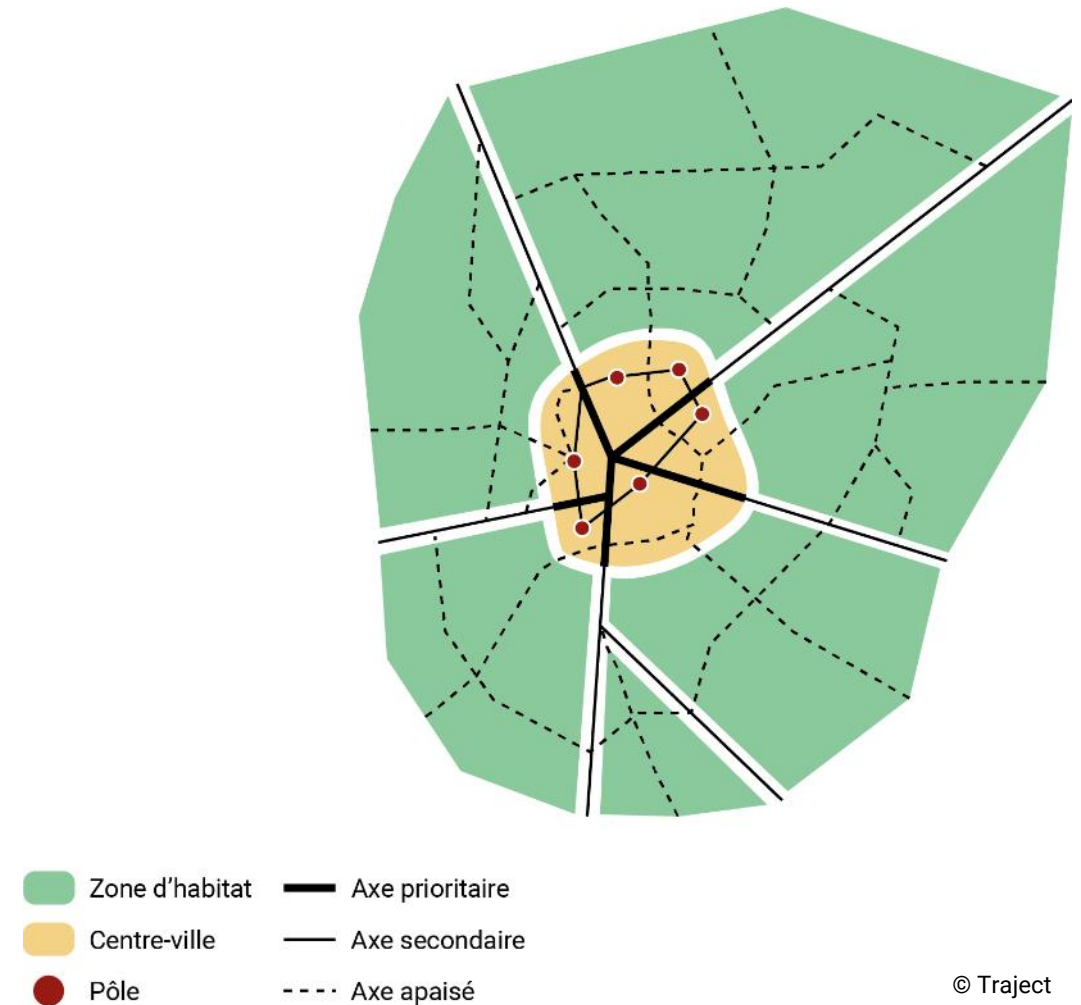
A 2.1.1. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT QUALITATIF ET ACCESSIBLE DANS LES VILLAGES ET PRINCIPAUX HAMEAUX

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Parallèlement au développement de zones apaisées (cf. A 1.2.1.), il s'agira d'améliorer les conditions de déplacements des piétons en priorité le long d'un réseau piéton structurant à créer dans les cœurs de villages, tout en veillant à ce qu'ils soient accessibles pour tous.

Les cartes ci-après reprennent les réseaux proposés pour chacune des entités du territoire. Ces réseaux sont construits autour des deux niveaux hiérarchiques suivants :

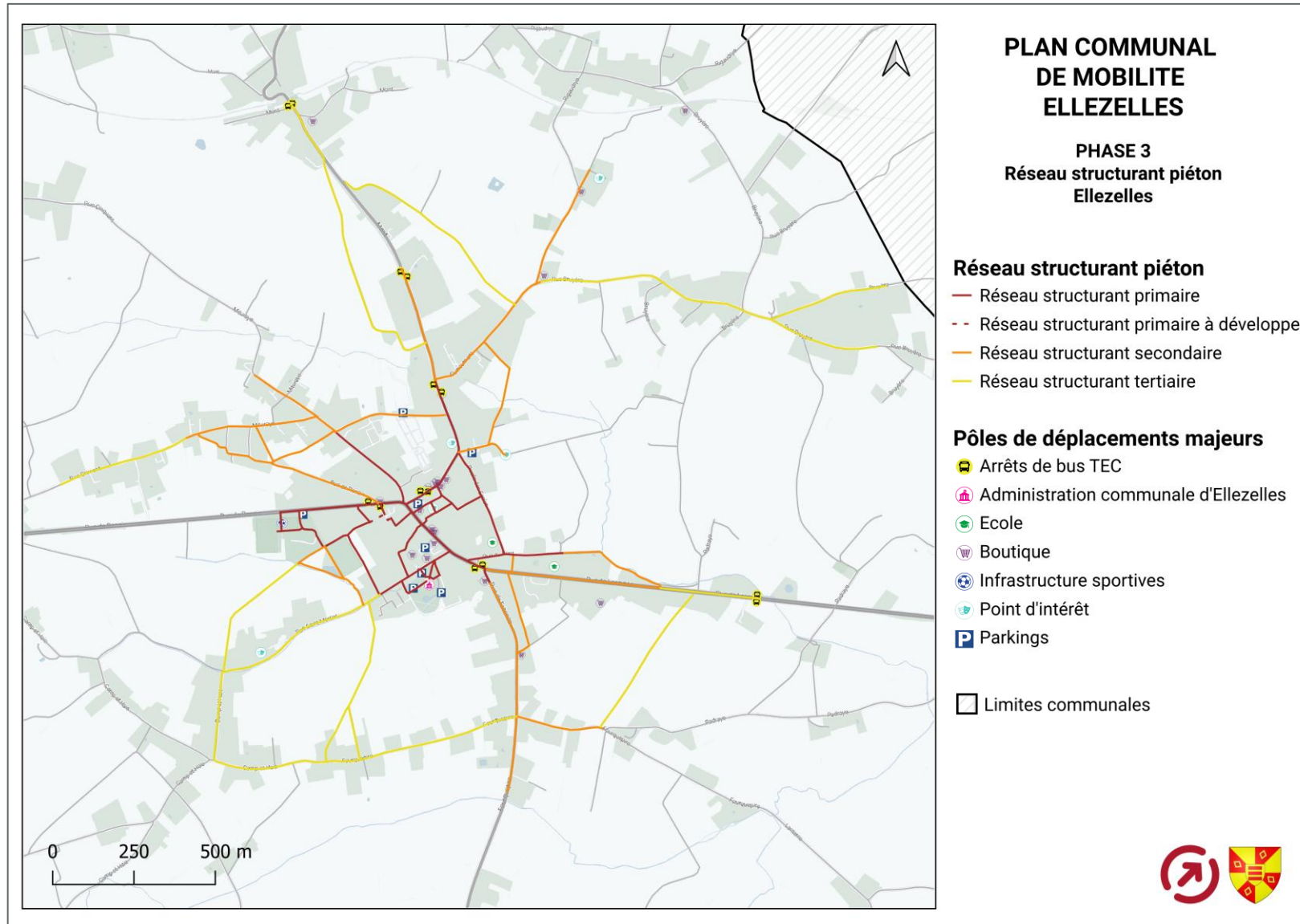
- **Les axes prioritaires** desservant les principaux pôles piétons globalement situés dans le centre d'Ellezelles et les cœurs de villages ;
- **Les axes secondaires** permettant de rejoindre les principaux pôles piétons et les pôles secondaires situés le long des axes de circulation automobile, où une attention particulière doit être portée aux piétons.



© Traject

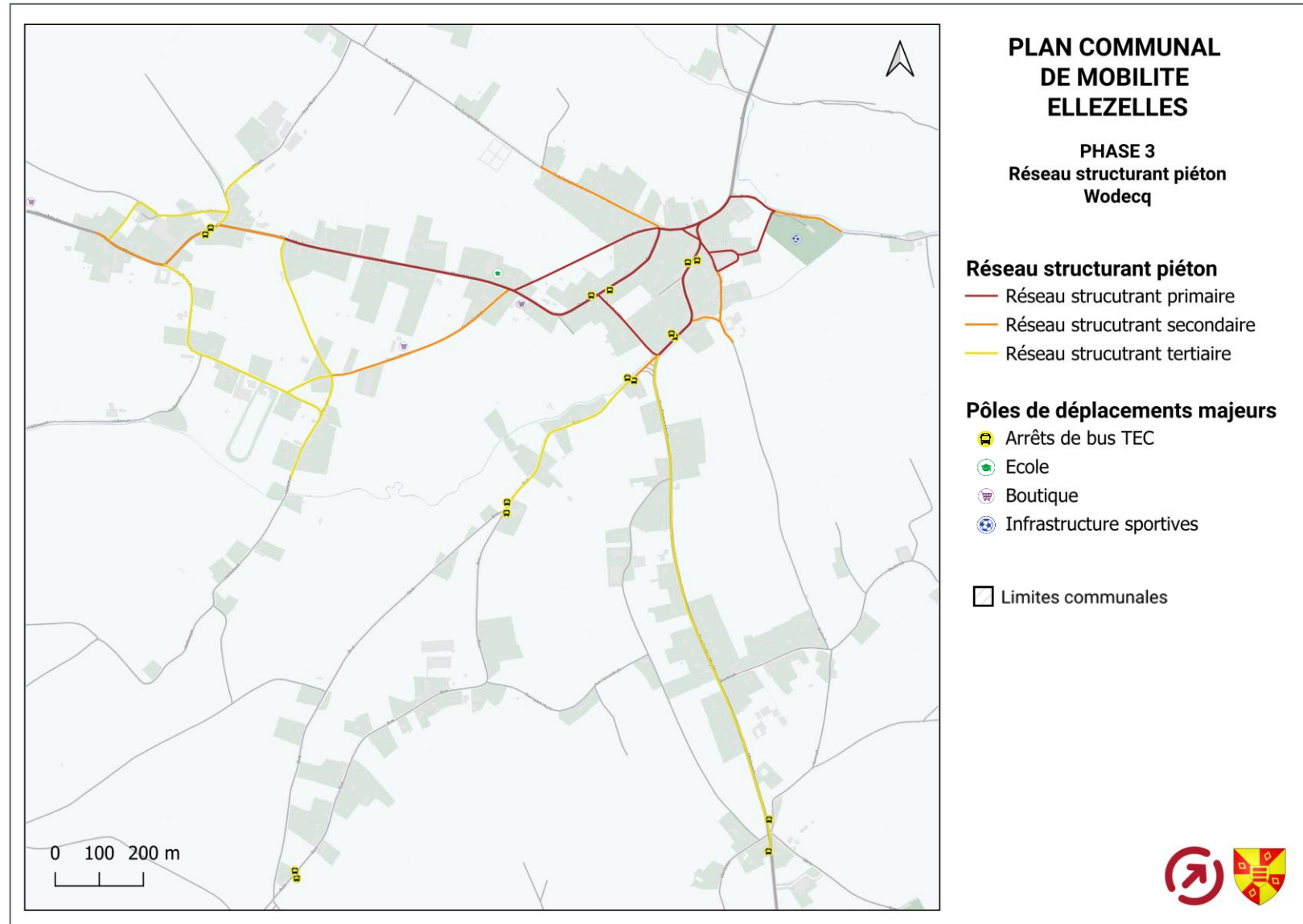
A 2.1.1. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT QUALITATIF ET ACCESSIBLE DANS LES VILLAGES ET PRINCIPAUX HAMEAUX

CARTOGRAPHIE - ELLEZELLES



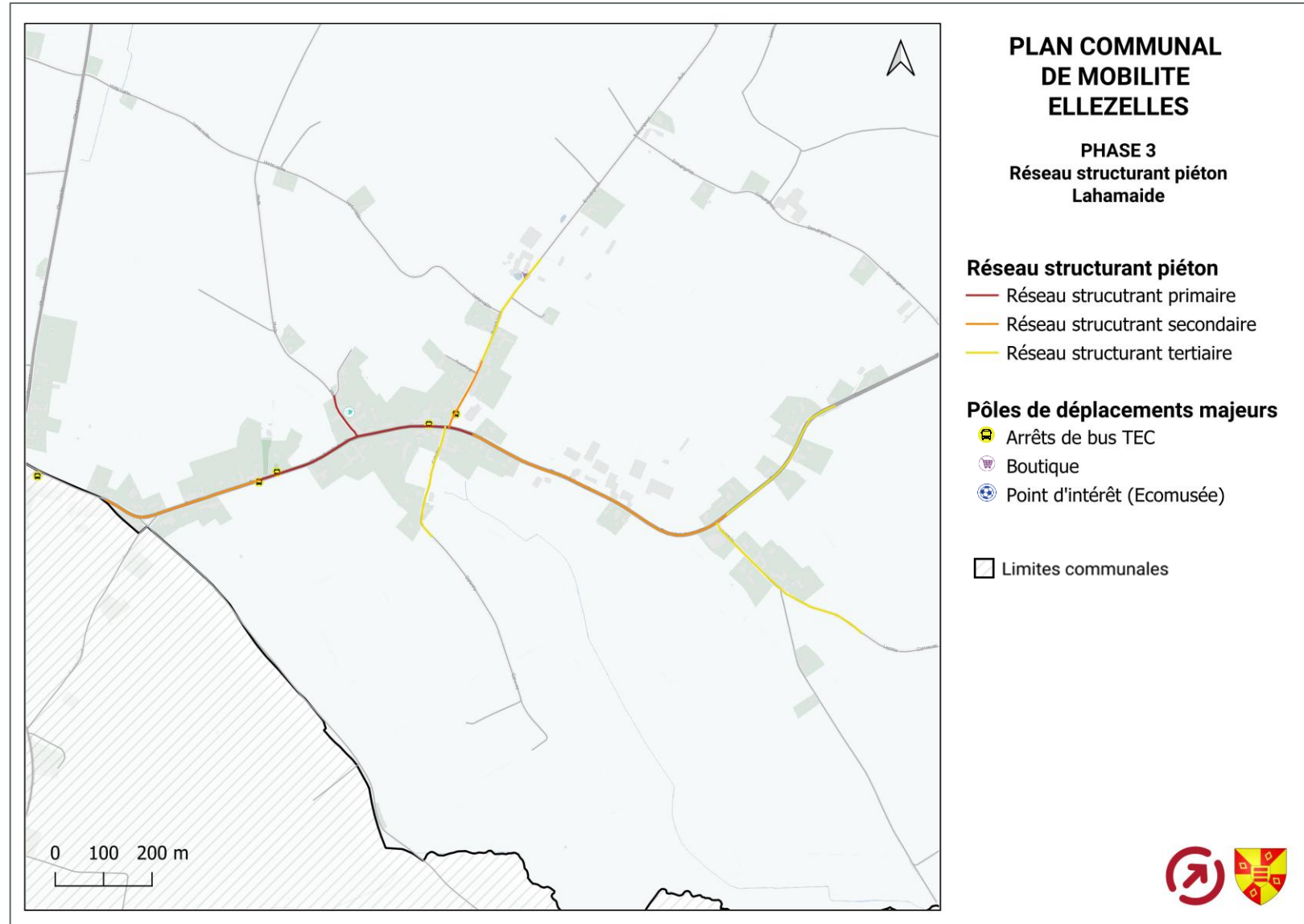
A 2.1.1. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT QUALITATIF ET ACCESSIBLE DANS LES VILLAGES ET PRINCIPAUX HAMEAUX

CARTOGRAPHIE - WODECQ



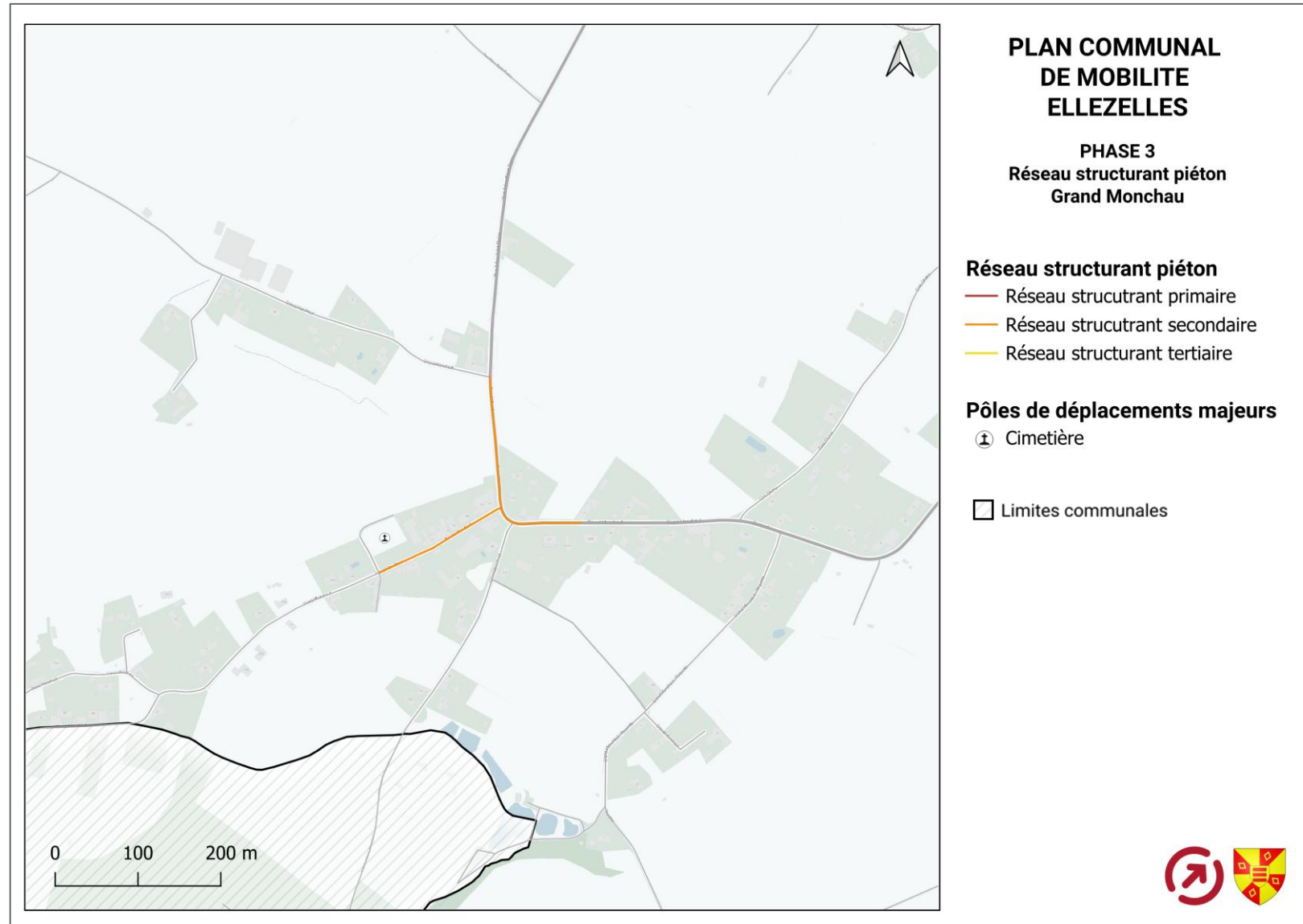
A 2.1.1. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT QUALITATIF ET ACCESSIBLE DANS LES VILLAGES ET PRINCIPAUX HAMEAUX

CARTOGRAPHIE - LAHAMAIDE



A 2.1.1. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT QUALITATIF ET ACCESSIBLE DANS LES VILLAGES ET PRINCIPAUX HAMEAUX

CARTOGRAPHIE – GRAND MONCHAU



A 2.1.1. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT QUALITATIF ET ACCESSIBLE DANS LES VILLAGES ET PRINCIPAUX HAMEAUX

DESCRIPTION GÉNÉRALE



L'ensemble de ces réseaux structurants devra être rendu progressivement **qualitatif pour les piétons** en particulier en termes de **confort** (qualité des revêtements, largeur eu égard au flux piéton) et de **continuité** des déplacements. Une attention particulière devra être portée aux personnes à mobilité réduite de sorte que les cheminements leurs soient accessibles (cf. actions A.3.2.1 et A.3.2.2.).

À ces différents égards, la mise en place de trottoirs traversants doit être envisagée, en particulier le long des axes « prioritaires ». Il s'agit d'un « espace spécifiquement aménagé pour la circulation des piétons, mais franchissable par les véhicules sortant d'une rue secondaire (ou y entrant) ».

Pour plus d'informations sur le **trottoir traversant** : [Sécurothèque](#)

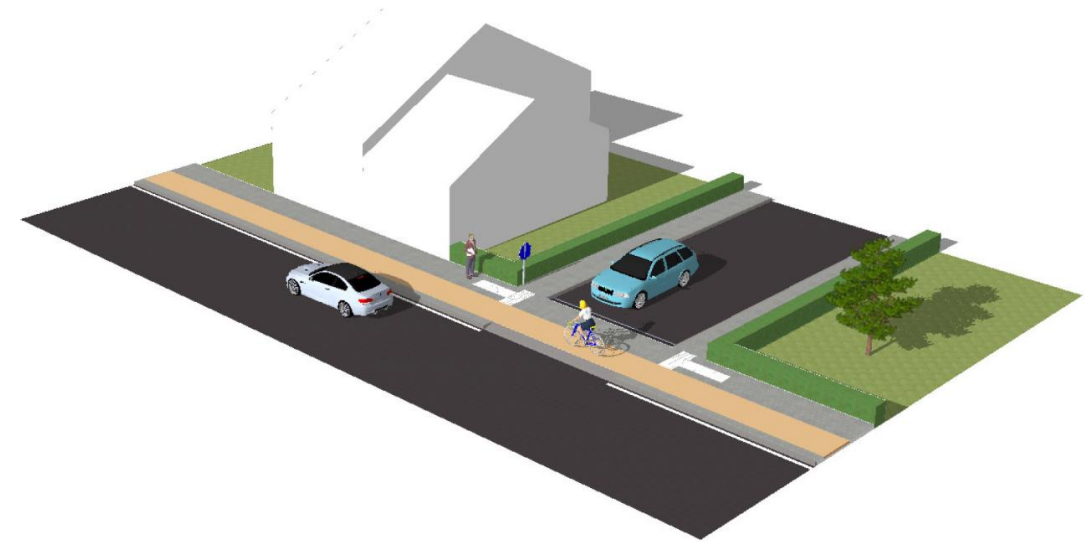


Schéma d'aménagement d'un trottoir traversant

Source : Sécurothèque

A 2.1.1. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT QUALITATIF ET ACCESSIBLE DANS LES VILLAGES ET PRINCIPAUX HAMEAUX

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Offrir des conditions de déplacements confortables et qualitatifs pour les piétons

Lieux concernés



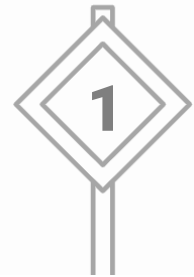
Cf. cartes ci-avant

Acteurs concernés



- **Commune d'Ellezelles**, SPW (voies régionales)
- OTW, Atingo, Tous à Pied

Priorité



Temporalité



Action continue

- Cheminements piétons de qualité
Indicateur : km de cheminements piétons de qualité
Cible : min. réseau structurant primaire et 50% du réseau secondaire à long terme

Budget



Financement



/

Actions liées



- A.1.2.1. Zones apaisées
- A.2.1.2. Sentiers et venelles
- A.2.3.1. Arrêts de bus
- A.3.2.1. Accessibilité PMR des espaces publics
- A.3.2.2. Accessibilité des pôles de déplacements

A 2.1.2. VALORISER LE RÉSEAU DE SENTIERS ET VENELLES SITUÉS EN CŒUR DE VILLAGES ET HAMEAUX

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Des cheminements sous-valorisés pour les déplacements utilitaires

La commune d'Ellezelles dispose d'un vaste réseau de sentiers et de venelles, aujourd'hui principalement utilisés à vocation touristique et de loisirs. À l'inverse, ces cheminements restent aujourd'hui sous-valorisés pour les déplacements utilitaires, alors qu'ils pourraient offrir des itinéraires sécurisés et plus directs vers les équipements et services. Il s'agit de les valoriser afin de les transformer en espaces vivants, accessibles, attractifs et fonctionnels pour les habitants.

L'objectif n'est pas ici de valoriser l'ensemble de ces sentiers et chemins mais seulement, ou dans un premier temps, ceux qui présentent un véritable potentiel pour renforcer la qualité et l'attractivité des déplacements à pied (et à vélo) et créer des liens entre les différents équipements et points d'intérêt des villages.

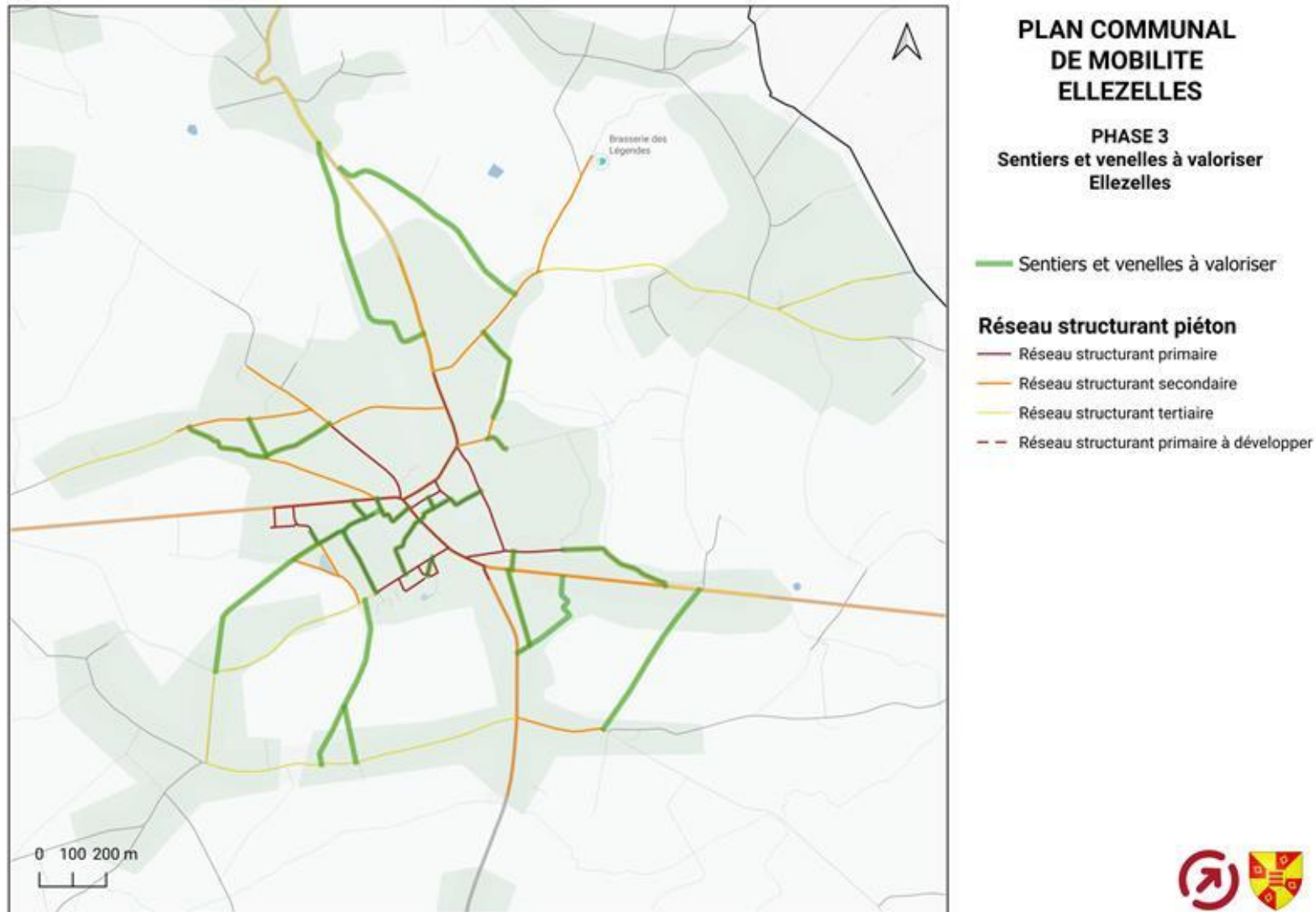
Quels sont ces sentiers et venelles à valoriser (en priorité) ?

Tout d'abord, il convient de procéder au référencement des sentiers et venelles à valoriser, en s'appuyant sur le réseau piéton structurant. Ce dernier étant hiérarchisé selon trois niveaux : primaire, secondaire et tertiaire, afin de prioriser les interventions et de guider les aménagements.

Les cartes suivantes mettent en évidence les sentiers et venelles faisant partie du réseau piéton structurant, permettant ainsi de visualiser leur rôle dans la structuration des déplacements et de planifier les actions de valorisation.

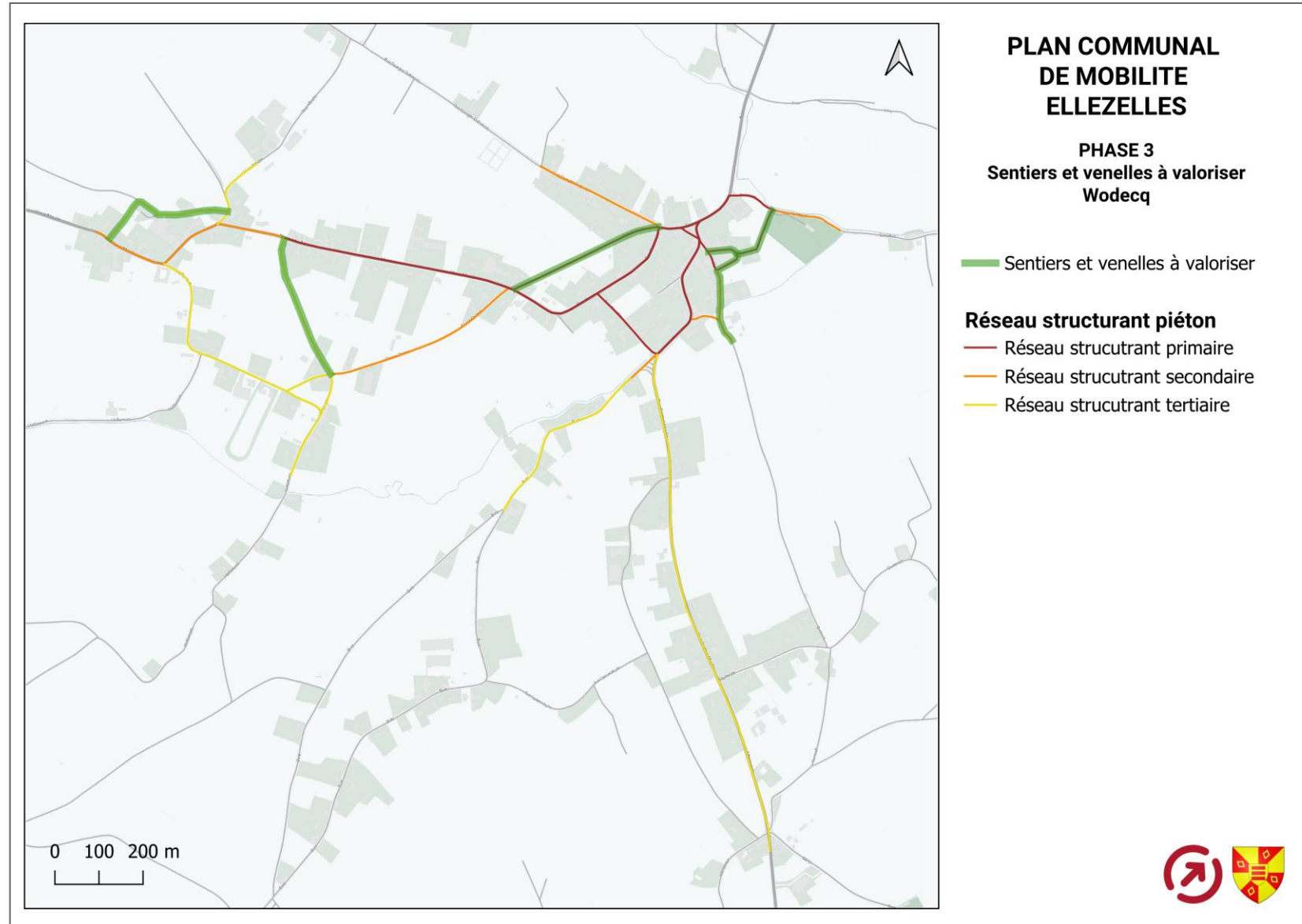
A 2.1.2. VALORISER LE RÉSEAU DE SENTIERS ET VENELLES SITUÉS EN CŒUR DE VILLAGES ET HAMEAUX

IDENTIFICATION DES SENTIERS ET VENELLES A VALORISER



A 2.1.2. VALORISER LE RÉSEAU DE SENTIERS ET VENELLES SITUÉS EN CŒUR DE VILLAGES ET HAMEAUX

IDENTIFICATION DES SENTIERS ET VENELLES A VALORISER



A 2.1.2. VALORISER LE RÉSEAU DE SENTIERS ET VENELLES SITUÉS EN CŒUR DE VILLAGES ET HAMEAUX

SIGNALISATION DES SENTIERS ET VENELLES

Plusieurs mesures peuvent être mises en œuvre pour atteindre l'ambition de valorisation.

Une signalétique à l'entrée des sentiers et venelles...

Il est nécessaire de mettre en place une signalétique cohérente et lisible afin d'indiquer clairement et de valoriser les sentiers et venelles existants sur l'ensemble du territoire. Ces cheminements doivent être signalés à l'entrée même des sentiers et venelles, afin de les rendre visibles, identifiables et attractifs pour les usagers (cf. Villers-la-Ville).

... ainsi que pour les points d'intérêts desservis

Il est également essentiel de signaler les destinations et les points d'intérêt desservis par ces cheminements, tels que les écoles, le complexe sportif, l'administration communale ou d'autres équipements et services. Cette démarche gagnerait à être complétée par une signalétique spécifiquement pensée pour les piétons, en intégrant le temps de marche indicatif depuis les sentiers et venelles vers ces différentes destinations, contribuant à renforcer la perception de

proximité, à rassurer les usagers et à encourager davantage le recours à ces cheminements au quotidien (cf. Nîmes). En rendant visibles les distances réelles et facilement franchissables à pied, cette signalétique participerait pleinement à la promotion des déplacements piétons et à la valorisation de ces espaces comme de véritables maillons du réseau de mobilité douce.



Signalétique Sentier Villers-la-Ville

Source : Traject



Signalétique piéton de Nîmes

Source : Ville de Nîmes

A 2.1.2. VALORISER LE RÉSEAU DE SENTIERS ET VENELLES SITUÉS EN CŒUR DE VILLAGES ET HAMEAUX

AMÉNAGEMENT DES SENTIERS ET VENELLES

Un aménagement qualitatif pour des cheminements praticables et attractifs...

Il est essentiel de procéder à un aménagement qualitatif des sentiers et venelles afin d'en garantir l'usage au quotidien et d'en renforcer l'attractivité. La première étape consiste à assurer un entretien régulier de ces cheminements, de manière à ce qu'ils soient facilement praticables en toutes circonstances. Cela implique notamment l'entretien de la végétation, dans le but d'avoir des cheminements dégagés, ainsi que la mise en place de revêtements de sol adaptés, idéalement stables et praticables même par temps de pluie. Cela ne signifie pas pour autant qu'il faut « asphalter » l'ensemble de ces venelles et sentiers.

... garantissant l'accessibilité et la sécurité pour tous les usagers

Ces sentiers et venelles doivent par ailleurs être idéalement accessibles à tous les publics, y compris aux personnes à mobilité réduite. Cela suppose des cheminements de largeur suffisante, des pentes maîtrisées et, surtout, des sols de bonne qualité, sans obstacles ni dégradations. L'accessibilité concerne également la perception de sécurité, notamment pour les femmes et les publics plus vulnérables. À cet égard, l'installation d'un éclairage adapté constitue un élément clé pour favoriser l'usage de ces cheminements en soirée et renforcer le sentiment de sécurité. Il s'agira d'évaluer quels sont les sentiers et venelles qui pourraient être éclairés, au regard du potentiel piéton, des coûts que cela engendre, des impacts sur la faune, etc.

A 2.1.2. VALORISER LE RÉSEAU DE SENTIERS ET VENELLES SITUÉS EN CŒUR DE VILLAGES ET HAMEAUX

AMÉNAGEMENT DES SENTIERS ET VENELLES

Renforcer l'attractivité et la convivialité des cheminements via la dynamisation de l'espace public

Enfin, pour que ces sentiers et venelles deviennent de véritables espaces de vie, il est important de les rendre attractifs et conviviaux. Plusieurs leviers peuvent être mobilisés à cet effet, même avec des budgets limités. La dynamisation de l'espace public par le design urbain, ainsi que l'intégration de fonctions récréatives et ludiques, permet de renforcer leur identité et leur appropriation par les habitants. À titre d'exemple, des marquages ou des peintures au sol peuvent être réalisés en lien avec les usages environnants : une thématique scolaire pour les cheminements proches des écoles, ou une thématique sportive pour ceux menant au complexe sportif.

L'espace peut également être rendu plus ludique par l'installation de jeux simples et peu coûteux, tels que des jeux peints au sol, des parcours d'équilibre à l'aide de rondins de bois ou de poutres, ou encore des dispositifs invitant au mouvement et à la détente. Ces aménagements contribuent à transformer les sentiers et venelles en lieux de passage agréables, mais aussi en espaces de rencontre et de jeu, renforçant ainsi leur rôle dans la vie quotidienne des villages.



A 2.1.2. VALORISER LE RÉSEAU DE SENTIERS ET VENELLES SITUÉS EN CŒUR DE VILLAGES ET HAMEAUX

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Valoriser les sentiers et venelles en vue d'encourager et faciliter les déplacements à pied

Lieux concernés



Cf. cartes ci-avant

Acteurs concernés



Commune d'Ellezelles

Priorité



Temporalité



Action continue

- Sentiers et chemins valorisés

Indicateur : # de sentiers/venelles qualitatives

Cible : A minima 75% des sentiers/venelles identifiées

Indicateur : Mise en place d'une signalétique

Cible : Action réalisée

Budget



Financement



/

Actions liées



A.2.1.1. Réseau piéton structurant

A.3.2.1. Accessibilité PMR des espaces publics

A.3.2.2. Accessibilité des pôles de déplacements

▶ OP 2.2. PERMETTRE LES DÉPLACEMENTS À VÉLO ENTRE LES DIFFÉRENTES PARTIE DU TERRITOIRE, ET VERS LES PÔLES VOISINS

De par la configuration de son territoire, et la proximité de certains pôles urbains, la commune d'Ellezelles présente un petit potentiel pour les déplacements utilitaires à vélo qu'il faut activer. À cet égard, il y a lieu de développer un réseau cyclable utilitaire sur le territoire en vue de connecter les différents villages et zones urbaines de l'entité, et aussi ceux-ci aux pôles voisins (Renaix, Flobecq, Lessines, Ath, Frasnes-lez-Anvaing, etc.).

En parallèle, l'offre en stationnement pour vélo doit être renforcée, de même que les services.

À noter que le présent PCM s'appuie sur l'audit de politique cyclable réalisé en 2021 et le complète.

ACTIONS PROPOSÉES

- A 2.2.1** **Développer un réseau cyclable utilitaire sur le territoire**
- A 2.2.2** **Renforcer l'offre en stationnement vélo de qualité à proximité des principaux équipements et espaces publics**
- A 2.2.3** **Développer les services à destination des cyclistes**

A 2.2.1. DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE UTILITAIRE SUR LE TERRITOIRE

PRÉAMBULE

Depuis l'entrée en vigueur du décret « politique cyclable » du 24 novembre 2022, le réseau cyclable doit s'organiser en trois niveaux:

- **Les cyclostrades** qui constituent l'épine dorsale du réseau cyclable fonctionnel supra-local et relient des zones à haut potentiel de déplacements. Les cyclostrades sont potentiellement utilisées de manière intensive et bénéficient d'une infrastructure de grande qualité permettant de se déplacer dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'efficacité sur des distances moyennes à longues et sur des aménagements cyclables reconnaissables ;
- **Les liaisons cyclables fonctionnelles supra-locales** constituent un réseau cyclable maillé d'itinéraires reliant des polarités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces,

de services ou d'intermodalité ;

- **Les liaisons de desserte locale** complètent localement le réseau cyclable structurant en vue d'une desserte plus fine du territoire.

Le présent plan communal identifie les liaisons qui pourraient intégrer le réseau cyclable structurant supra-local dont la définition fera l'objet d'une étude portée par la Région dans les années à venir (horizon 2026-2027).

En parallèle, le présent plan communal définit le réseau de liaisons de desserte locale.

CYCLOSTRADES

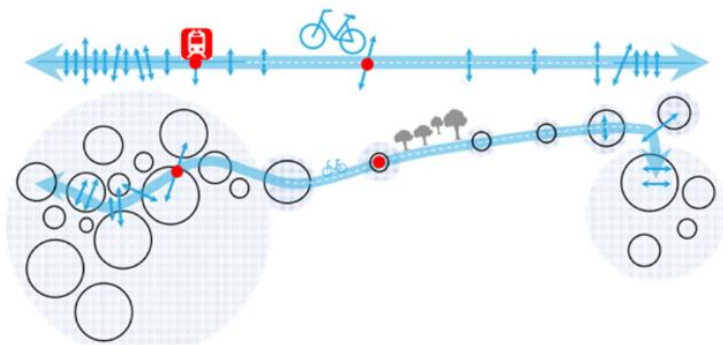


LIAISONS SUPRA-LOCALES

LIAISONS DE DESSERTE LOCALE

Cyclostrades

Le travail visant à définir le réseau cyclable structurant de la Wallonie picarde a été lancé début de l'année 2026.



Source Sécurithèque - SPW

A 2.2.1. DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE UTILITAIRE SUR LE TERRITOIRE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Définition du réseau cyclable

La carte en page suivante illustre le réseau cyclable utilitaire proposé pour la commune d'Ellezelles. Celui a été défini en tenant compte des éléments suivants :

- La volonté de structurer le réseau en trois niveaux hiérarchiques (tels que présentés ci-avant) ;
- Le réseau cyclable défini par la Région flamande afin d'assurer une cohérence pour les liaisons vers le territoire flamande ;
- Le réseau points-nœuds de la Wallonie Picarde en vue de superposer autant que possible les deux réseaux.

Mise en œuvre du réseau cyclable

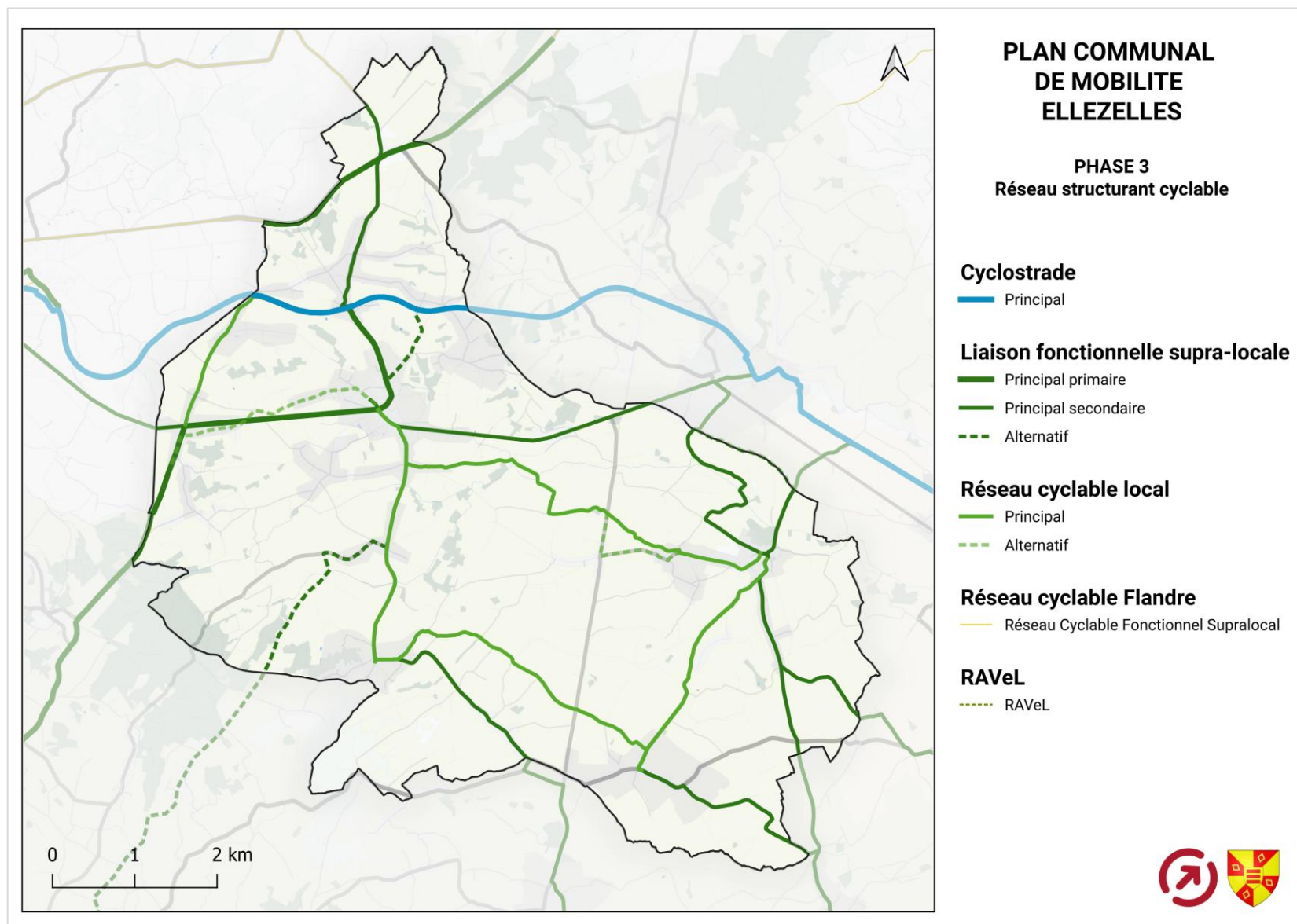
La Commune mettra progressivement en œuvre le réseau proposé sur les voiries dont elle a la gestion. Elle s'appuiera sur la **Sécurothèque** afin de définir les mesures à prendre (rue cyclable, chemins réservés, pistes cyclables, etc.) en vue de rendre le réseau cyclable. Elle portera également une attention particulière aux carrefours qui sont empruntés par ce réseau, et entretiendra celui-ci régulièrement.

Par ailleurs, elle sollicitera également :

- **La Région** pour qu'elle aménage ou améliore le confort des cyclistes le long des axes régionaux, spécifiquement aux endroits empruntés par le réseau cyclable ;
- **Les communes voisines** afin d'assurer une continuité des itinéraires cyclables supra-communaux.

A 2.2.1. DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE UTILITAIRE SUR LE TERRITOIRE

CARTOGRAPHIE



A 2.2.1. DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE UTILITAIRE SUR LE TERRITOIRE

EXEMPLES DE RUES CYCLABLES



Rue cyclable Alost
Source : Traject 2022



Rues cyclables De Pinte
Source : Traject 2021



A 2.2.1. DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE UTILITAIRE SUR LE TERRITOIRE

EXEMPLES DE BANDES CYCLABLES SUGGÉRÉES ET CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE



Bande cyclable suggérée Gand
Source : Traject 2021



Chaussée à voie centrale
Source : Sécurithèque

A 2.2.1. DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE UTILITAIRE SUR LE TERRITOIRE EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Développer la pratique du vélo sur le territoire communal

Lieux concernés



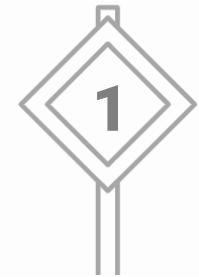
Ensemble du territoire

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- SPW

Priorité



Temporalité



Actions progressives

- Réseau cyclable sur voies communales
Indicateur : Nombre de km réalisés
Cible : 65%
- Échange avec la Région
Indicateur : Nombre d'échanges réalisés
Cible : minimum 2 par an
- Entretien du réseau cyclable
Indicateur : Nombre de km entretenus annuellement
Cible : /

Budget



Financement



- Fonds propres Commune
- Subsidés régionaux
- SPW (voies régionales)

Actions liées



- A 1.1.1 Mettre en zone apaisée les cœurs de village
- A 1.2.1. Développer d'autres zones apaisées
- A 1.2.2. Prendre les mesures nécessaires afin de faire respecter les limites de vitesse
- A 1.4.1. Sécuriser le carrefour des 4 Vents
- A 1.4.2. Poursuivre les démarches en vue de la sécurisation de la N57
- A 1.4.3. Sécuriser progressivement les autres lieux accidentogènes

A 2.2.2. RENFORCER L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO

DESCRIPTION GÉNÉRALE

En adéquation avec l'audit de politique cyclable, il s'agira à la fois de :

- Remplacer les dispositifs existants non adaptés et garantir leur accessibilité et visibilité ;
- Étendre l'offre afin de systématiser la présence d'infrastructures de qualité aux abords des pôles de déplacements. Une proposition des prochains lieux à équiper de tels dispositifs est faite ci-après.

Une petite partie de cette offre devra être adaptée à la fixation de vélos particuliers tels que les vélos cargos, par exemple. Il y a lieu également de tenir compte du type de stationnement (courte, moyenne ou longue durée) en vue de définir les équipements complémentaires éventuels à prévoir (cf. page suivante).

La Commune se référera à la Sécurithèque en vue de définir le dispositif le plus adéquat.

Par ailleurs, des dispositifs de stationnement additionnels devront être spécifiquement prévus lors des grands événements (action A 3.1.2.).

Le développement de l'offre doit se faire selon les principes suivants :

- Réaliser la zone de stationnement **au plus près de l'entrée, sans toutefois gêner les cheminements piétons** ;
- Adapter l'offre de stationnement à l'usage qui en sera fait (courte, moyenne ou longue durée) ;
- Privilégier les infrastructures de types **U inversés** ;
- **Signaler** les espaces de stationnement de manière à les rendre visibles depuis la voie publique.

A 2.2.2. RENFORCER L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Stationnement courte durée

- Dispositifs sécurisés de type « U inversé » ;
- Installés au plus près de l'entrée du lieu concerné ;
- Éventuellement couvert.



Piscine à Lago Weide, Courtrai
Source : Traject

Stationnement moyenne durée

- Dispositifs sécurisés de type « U inversé » ;
- Couvert.



Principal arrêt de bus à Jodoigne
Source : Traject

Stationnement longue durée

- Dispositif sécurisé fermé avec accès individuel (cadenas, code, etc.) ;
- Couvert.



Consigne vélo gare de Berchem-Ste-Agathe
Source : Cycloparking



Box vélo – espace public à Schaerbeek
Source : Commune de Schaerbeek

Remarques

- Afin de permettre aux personnes malvoyantes munies d'une canne de constater la présence des U inversés, si ceux-ci sont situés sur un axe de passage, ces dispositifs pourraient être munis d'une barre située à 4-5 cm du sol.
- Pour les U inversés, privilégier les sections carrées plutôt que tubulaires.

A 2.2.2. RENFORCER L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO

CARTOGRAPHIE



A 2.2.2. RENFORCER L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Favoriser l'utilisation du vélo sur le territoire communal via l'amélioration des conditions de stationnement des cyclistes

Lieux concernés



Ensemble du territoire, au niveau des pôles de déplacements plus spécifiquement

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- SPW
- OTW/AOT

Priorité



Temporalité



Actions progressives

- Stationnement vélos

Indicateur : Nombre de lieux équipés

Cible : 100%

Budget



Financement



- Fonds propres
- Subsidés régionaux
- Subvention OTW

Actions liées



A 2.5.1. Créer des Mobipoints

A 3.1.2. Développer une offre de services de mobilité spécifique lors des grands événements

A 3.2.2 Prendre en compte les PMR lors de tout (ré-)aménagement d'espaces publics

A 2.2.3. DÉVELOPPER LES SERVICES À DESTINATION DES CYCLISTES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Dans le cadre de l'audit de politique cyclable (2021), les actions à entreprendre en la matière ont été définies et sont toujours d'actualité :

- Mettre à disposition des **stations de réparation** pour vélos. Les **mobipoints** constituent des lieux intéressants à équiper d'une telle station ;
- Poursuivre la mise en **location de vélos électriques** à la Maison du Pays des Collines

À titre informatif, l'audit préconisait par ailleurs des mesures en matière de **communication** et d'**accompagnement** : organisation de tests de différentes formes de vélo, de formations de conduite à vélo dans la circulation, poursuite de la dispense du brevet du cycliste dans les écoles, exemplarité de la Commune, etc.

Station de réparation

Un projet d'installation d'une station de réparation vélo à la Maison Vivante du Pays des Collines est en réflexion.



Borne de réparation vélo

Source : SNCB, 2024

A 2.2.3. DÉVELOPPER LES SERVICES À DESTINATION DES CYCLISTES EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Favoriser l'utilisation du vélo sur le territoire communal via la mise en place de services

Lieux concernés



Le long du réseau cyclable. Les Mobipoints constituent des lieux privilégiés

Acteurs concernés



Commune d'Ellezelles

Priorité



Temporalité



Actions à court – moyen termes

- Station réparation vélos

Indicateur : Nombre de stations

Cible : au minimum 3 à court terme (mobipoints)

Budget



Financement



- Fonds propres
- Subsidés régionaux

Actions liées



A 2.2.1. Développer un réseau cyclable

A 2.5.1. Créer des Mobipoints

▶ OP 2.3. RENDRE PLUS PERFORMANT ET ATTRACTIF LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC

Deux principales actions visent à rendre plus performant et attractif le réseau de transport public.

La première vise à rendre progressivement les arrêts de bus présents sur le territoire confortables et accessibles. Nombreux sont en effet ceux qui souffrent d'une zone d'attente peu qualitative.

La seconde vise à collaborer avec le TEC en vue d'offrir « un service de transport fiable et responsable » et de rendre celui-ci plus attractif pour les usagers du territoire.

ACTIONS PROPOSÉES

- A 2.3.1** **Rendre progressivement les arrêts de bus confortables et accessibles**
- A 2.3.2** Collaborer avec le TEC en vue d'une plus grande fiabilité et d'un temps de parcours attractif des lignes de bus desservant le territoire

A 2.3.1. RENDRE PROGRESSIVEMENT LES ARRÊTS DE BUS CONFORTABLES ET ACCESSIBLES

DESCRIPTION GÉNÉRALE



Près d'une trentaine de paires d'arrêts de bus sont présentes sur le territoire. Environ un quart des arrêts de bus du territoire sont équipés d'abribus, dont l'arrêt « Ellezelles – Pont », le plus fréquenté. La majorité des autres arrêts se limite souvent à un poteau signalant leur nom et les lignes desservies, parfois accompagné d'une corbeille. Le moindre niveau d'équipement s'explique en grande partie par la fréquentation réduite, ce qui ne signifie pas pourtant qu'aucune amélioration ne peut ou ne doit être apportée.

La qualité d'attente des (futurs) usagers du TEC doit en effet être améliorée en de nombreux endroits, ce qui englobe leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. La cartographie en page suivante fait une proposition de priorité d'amélioration de chacun des arrêts de bus présents sur le territoire tenant compte des facteurs suivants : fréquentation, sécurité (en fonction de leur localisation le long d'axes de circulation automobile à limite de vitesse et/ou fréquentation plus ou moins importantes), qualité actuelle de la zone d'attente. Il est également tenu compte du réseau piéton structurant défini préalablement.

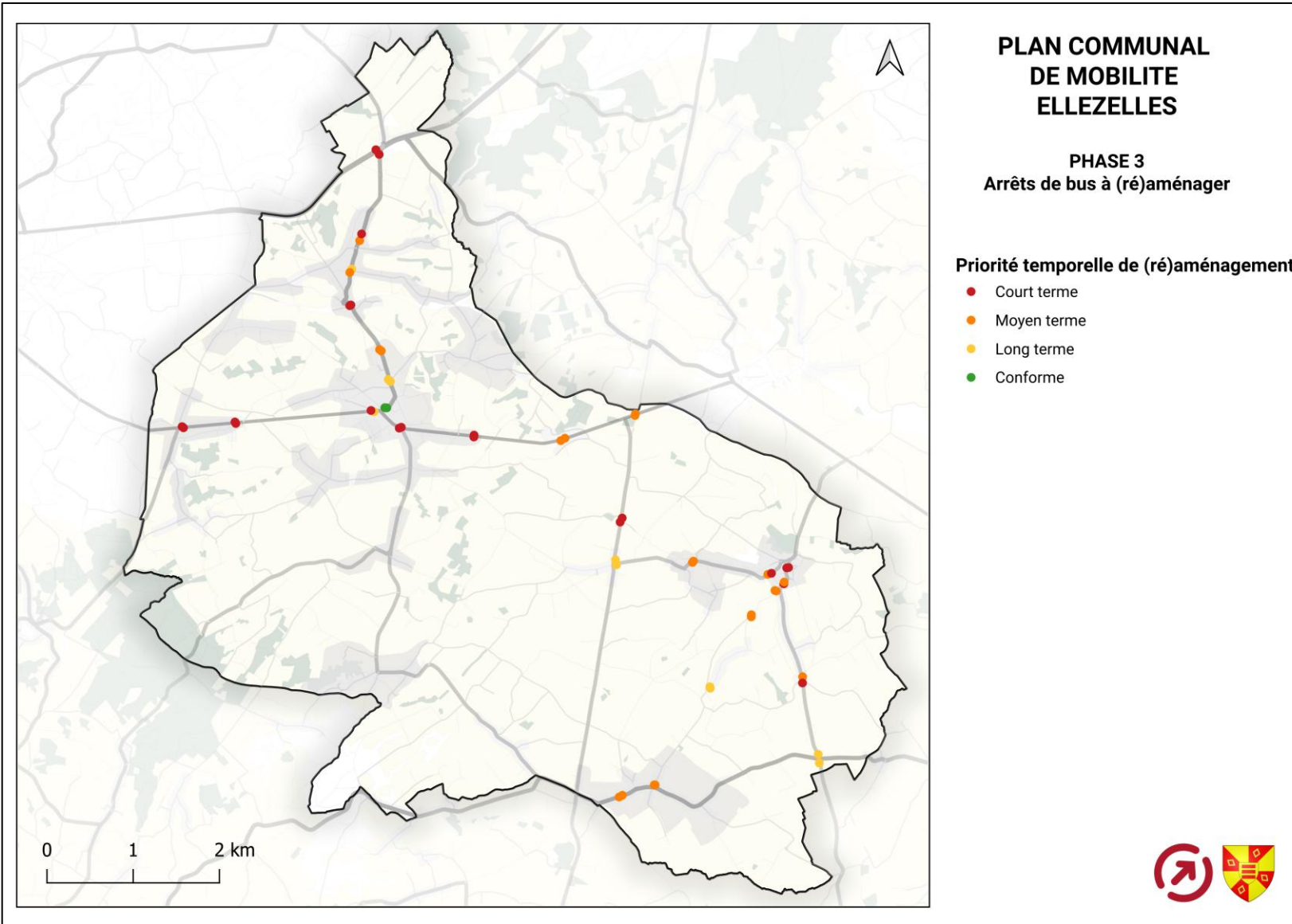
En parallèle, il s'agit d'améliorer l'accès à ces arrêts de bus (cf. action A.2.1.1.)

Il s'agira de veiller particulièrement aux critères suivants, et dans la mesure du possible :

- Présence d'une zone d'attente avec un revêtement en dur, non glissant, d'une longueur minimum de 20m et d'une largeur minimum de 1.9m ;
- Les arrêts situés le long des principaux axes de circulation, où la vitesse pratiquée est élevée (ex : Wodecq Paradis) devront idéalement être équipés de garde-corps afin de garantir la sécurité des voyageurs;
- Tous les arrêts devront être accessibles aux PMR (dalles podotactiles, abaissement des trottoirs aux abords,...);
- Certains arrêts devront être équipés de dispositifs de stationnement vélos (cf. action A 2.2.2.), notamment l'arrêt Ellezelles Pont ou 4 Vents;
- Un maximum d'arrêts (en particulier les arrêts les plus fréquentés) doivent être dotés d'un abri, d'un banc ou d'un dispositif permettant l'appui.

A 2.3.1. RENDRE PROGRESSIVEMENT LES ARRÊTS DE BUS CONFORTABLES ET ACCESSIBLES

CARTOGRAPHIE



A 2.3.1. RENDRE PROGRESSIVEMENT LES ARRÊTS DE BUS CONFORTABLES ET ACCESSIBLES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Rendre le service de transport public plus qualitatif, attractif et sécurisé

Lieux concernés



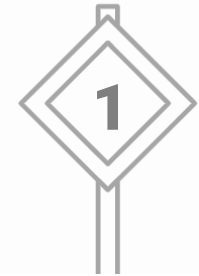
Ensemble des arrêts de bus desservant le territoire

Acteurs concernés



TEC/OTW, Commune d'Ellezelles, SPW

Priorité



Temporalité



Actions progressive

- Amélioration de la qualité des arrêts de bus

Indicateur : Nombre d'arrêts de bus « praticables » ou « conformes »

Cible : A minima 85% des arrêts de bus « praticables »

Budget



Financement



TEC/OTW, Commune d'Ellezelles, SPW

Actions liées



- A.2.1.1. Réseau piéton structurant
- A.2.2.1. Réseau cyclable structurant
- A.2.5.1. Mobipôles

A 2.3.2. COLLABORER AVEC LE TEC EN VUE D'UNE PLUS GRANDE FIABILITÉ ET UN TEMPS DE PARCOURS ATTRACTIF DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LE TERRITOIRE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Continuer à remonter les informations de dysfonctionnements du réseau

Bien qu'étant opérateur de transport, l'OTW n'est pas toujours au courant de l'ensemble des dysfonctionnements et points d'amélioration que celui-ci pourrait apporter en vue d'une meilleure qualité de service. Au contraire, la Commune et les acteurs locaux (écoles, entreprises, zone de police) sont souvent en première ligne à ce sujet. Il est donc important que la Commune continue à remonter les informations auprès de l'Opérateur de Transport Public afin que celui-ci évalue les ajustements possibles en vue d'offrir un transport public fiable.

Garantir à minima la qualité des services existants

L'OTW de son côté continuera à prendre les mesures en vue de garantir la qualité de son service. Outre, via l'amélioration des arrêts de bus, en termes de capacité d'accueil des voyageurs, de temps de parcours, de régularité et de communication.

Étudier les possibilités et la pertinence d'un renforcement de l'offre

Bien qu'aucun redéploiement, ni renforcement de l'offre ne soient prévus à court terme, différentes pistes de réflexions* sont ici proposées et devraient être étudiées :

- **Renforcement de l'offre durant le week-end**, notamment en vue de rejoindre les gares les plus proches. Il apparaît opportun de permettre des connexions avec ces pôles de déplacements les samedis et dimanches. Ce renforcement peut se voir aussi dans un

contexte plus large d'amélioration de l'offre d'autres lieux touristiques et d'attractions le week-end (ex : cœur d'Ath, site de Pairi Daiza, ...).

- **Renforcement de l'offre vers Ath la semaine et en dehors des périodes de congé scolaire.** La ligne 10 ne dessert en effet la cité athoise qu'à raison de quelques bus par jour. Il s'agit néanmoins du troisième pôle d'emplois pour les ellezellois et du principal pôle urbain dans la Région. La gare d'Ath constitue par ailleurs un nœud ferroviaire et multimodal, et permet notamment des connexions vers la Région de Bruxelles-Capitale (deuxième pôle d'emplois pour les ellezellois) ;
- **Mise en place d'un service en lien avec Frasnes-lez-Anvaing.** De nombreux déplacements sont effectués depuis et vers cette commune (emploi, scolarité, parking de covoiturage, ...), notamment depuis et vers l'école de La Berlière. Ici aussi, l'analyse doit se faire au-delà de la seule connexion Ellezelles – Frasnes-lez-Anvaing et pourrait se poursuivre et s'étendre à des territoires et pôles voisins.

* L'idée est de mener des études spécifiques en vue de confirmer ou d'infirmer la pertinence des propositions.

A 2.3.2. COLLABORER AVEC LE TEC EN VUE D'UNE PLUS GRANDE FIABILITÉ ET UN TEMPS DE PARCOURS ATTRACTIF DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LE TERRITOIRE EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Favoriser l'utilisation des transports publics

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- OTW/AOT

Priorité



Temporalité



Action continue

- Remonter les informations auprès du TEC

Indicateur : Nombre de remontées

Cible : /

Actions à court – moyen termes

- Etudier les propositions de renforcement de l'offre

Indicateur : Nombre d'études menées

Cible : Les 3 études à moyen terme

Budget



Financement



/

Actions liées



/

▶ OP 2.4. FACILITER L'USAGE DU TRAIN VIA UNE INTERMODALITÉ RENFORCÉE

La gare d'Ath constitue l'un des principaux nœuds de transport à proximité du territoire d'Ellezelles. Elle souffre toutefois d'une bonne connexion, en particulier le week-end où aucune ligne de bus ne permet de relier ce pôle. En sus des autres mesures proposées (étude du renforcement de l'offre bus le week-end, connexion cyclable), la Commune d'Ellezelles sollicitera la Ville d'Ath en vue du développement de l'offre de mobilité à ce nœud de transport.

ACTIONS PROPOSÉES

- OP 2.4.1** Solliciter la Commune d'Ath en vue du développement de l'offre de mobilité à la gare d'Ath

A 2.4.1. SOLLICITER LA COMMUNE D'ATH EN VUE DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE MOBILITÉ À LA GARE D'ATH

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La mise en place d'un service de véhicules partagés à la gare d'Ath devra constituer le principal sujet d'échange avec la Ville d'Ath. Ce service trouverait de multiples intérêts. Celui d'offrir la possibilité de prendre le train et de poursuivre son trajet (derniers kilomètres) vers le territoire d'Ellezelles, mais aussi vers l'ensemble des territoires de la région (Frasnes-lez-Anvaing, Brugelette dont Pairi Daiza, Chièvre, etc.).

Le service profiterait également aux citoyens de la cité des géants qui ne dispose pas d'un tel service actuellement.

Pour rappel, le PCM ambitionne également le développement d'un réseau cyclable structurant, dont un itinéraire en lien avec le territoire athois (cf. A. 2.2.1.) Il propose aussi de mener des réflexions quant au potentiel de renforcement de l'offre TEC le week-end (A.2.3.2.), ou encore quant à la possibilité de développer un service de navettes lors des grands événements (A.3.1.2).

A 2.4.1. SOLLICITER LA COMMUNE D'ATH EN VUE DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE MOBILITÉ À LA GARE D'ATH

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Faciliter l'usage du train via une intermodalité renforcée

Lieux concernés



Gare de Ath (hors territoire)

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles, Ville d'Ath
- SNCB

Priorité



Temporalité



Action à court terme

- Echange avec la Ville d'Ath
- Indicateur* : #Echanges avec la Ville d'Ath
- Cible* : A minima, 1 à court terme

Actions à court – moyen termes

- Mise en place d'un service de voitures partagées à la gare d'Ath
- Indicateur* : Station voitures partagées à la gare d'Ath
- Cible* : Mise en place de l'action

Budget



Financement



/

Actions liées



/

▶ OP 2.5. DÉVELOPPER UN MOBIPÔLE/MOBIPOINT AU SEIN DE CHAQUE VILLAGE

En parallèle de l'amélioration de l'accessibilité, du confort et de la sécurité piétonne et cyclable des (principaux) arrêts de transport public, il s'agira de développer les services et équipements au droit d'arrêts de transport public clé, afin d'en faire des pôles d'échanges multimodaux attractifs.

Ainsi, pour mettre en œuvre la vision FAST 2030, la Wallonie mise, notamment, sur la multimodalité et sur le développement de MobiPôles et de MobiPoints attractifs sur l'ensemble de son territoire.

Pour rappel, un MobiPôle « *est un endroit où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers peuvent se rendre afin d'accéder à une offre de mobilité qualitative et performante* ». Les MobiPoints concernent des lieux où l'offre de transport public est moins structurante.

À Ellezelles, c'est en particulier dans les cœurs du village que des Mobipoints doivent être développés.

ACTIONS PROPOSÉES

A 2.5.1 Créer des MobiPoints au cœur des villages

A 2.5.1 CRÉER DES MOBIPOINTS AU CŒUR DES VILLAGES

DESCRIPTION GÉNÉRALE



Concept de Mobipôle/MobiPoint

Source : Mpact

La **circulaire PIMACI** identifie différents types* de MobiPôles/MobiPoints en Wallonie. Sur le II est proposé de mettre en place un tel lieu au sein de chacun des 4 principaux villages qui composent l'entité (cf. également carte ci-après) :

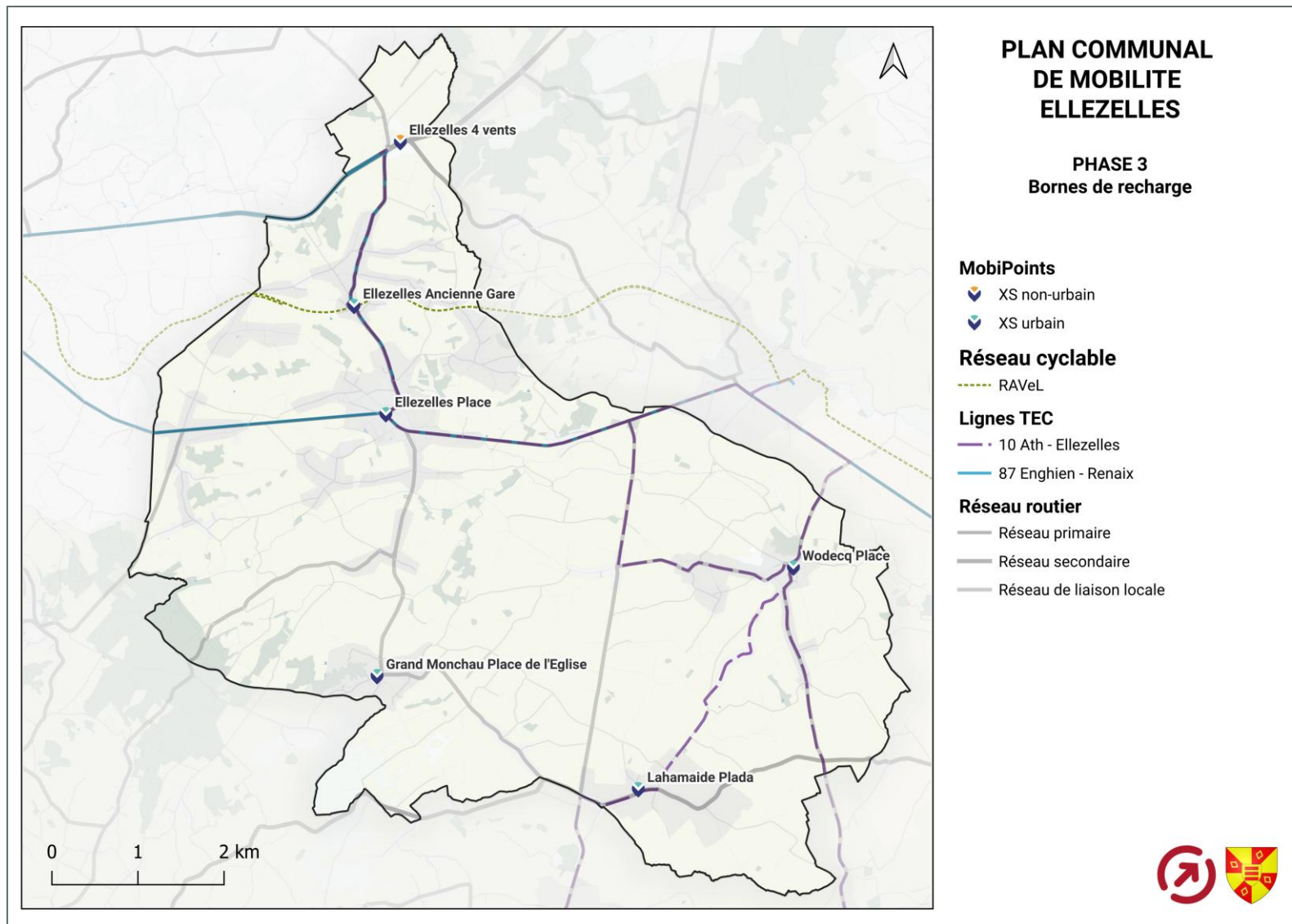
- **Ellezelles**, à hauteur de la place (ou au niveau de l'administration communale). Dans ce premier cas, l'arrêt de bus de référence sera l'arrêt « Ellezelles Place », dans le second cas il s'agira de l'arrêt « Ellezelles Pont » ;
- **Wodecq**, à hauteur de la place du village – qui devrait par ailleurs faire l'objet d'un réaménagement dans le cadre du PCDR. L'arrêt de transport public de référence est « Wodecq Eglise » ;
- **Lahamaide**, à hauteur de la Plada. Un ajout et/ou une réorganisation des arrêts de bus doit être envisagé afin de la desserte de ce lieu par les transports publics ;
- **Grand Monchau**, à hauteur du parking de l'église.

Par ailleurs, deux autres lieux ont été identifiés comme pouvant jouer un rôle structurant en matière d'intermodalité : le carrefour des 4 Vents (notamment desservi par deux lignes De Lijn) et l'arrêt de bus « Ellezelles Ancienne Gare » (également desservi par le RAVeL).

* 5 catégories de MobiPôles sont définies : XL, L, M, S et XS

A 2.5.1. CRÉER DES MOBIPPOINTS AU CŒUR DES VILLAGES

LOCALISATION DES MOBIPPOINTS



A 2.5.1. CRÉER DES MOBIPPOINTS AU CŒUR DES VILLAGES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le réseau de MobiPoints (XS) des cœurs de villages

En lien avec la circulaire PIMACI qui définit les fonctionnalités cibles selon le type de MobiPôles/MobiPoints, les Mobipoints à développer dans les cœurs de village devront être équipés de :

- Parking pour vélos sécurisé ;
- Borne de réparation pour vélos en libre-service ;
- Station de recharge pour voitures ;
- Voiture(s) partagée(s) ;
- (, point d'arrêt d'un éventuel transport à la demande future, espace d'arrêt/stationneDistributeur de vente de titre de transportment pour voiture).

Le PCM ambitionne d'en faire également des points d'information et de service de mobilité et devront à ce titre comprendre :

- Informations sur l'offre de mobilité et services de mobilité dans le village/quartier ;
- Informations / plan du village/quartier ;
- Informations locales, culturelles, pédagogiques.

Le gestionnaire se référera à la Sécurithèque en matière de signalétique.



A 2.5.1. CRÉER DES MOBIPPOINTS AU CŒUR DES VILLAGES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le réseau de MobiPoints (XS) « secondaires »

Cela concerne le carrefour des 4 Vents et l'arrêt de bus « Ellezelles Ancienne Gare ». Ces lieux devront être moindrement équipés :

- Parking pour vélos sécurisé ;
- Borne de réparation pour vélos en libre-service ;
- (Station de recharge pour voitures et information sur l'offre de mobilité et/ou activités sur le territoire, davantage pour « Ellezelles Ancienne Gare »).

Le gestionnaire se référera à la Sécurothèque en matière de signalétique.



A 2.5.1 CRÉER DES MOBIPPOINTS AU CŒUR DES VILLAGES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Faciliter l'intermodalité sur le territoire

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- Service Public de Wallonie (AOT/TEC, Direction des Routes)

Priorité



Temporalité



Action long terme

- Créer des Mobipoints

Indicateur : # Mobipoints

Cible : A court terme, au minimum dans l'un des quatre villages/hameaux ; A plus long terme, à minima dans les quatre villages/hameaux

Budget



Financement



- Fonds propre Commune
- Subside Service Public de Wallonie et européen

Actions liées



A.2.2.2 Stationnement vélo
A.2.3.1 Arrêt de bus
A.3.1.1 Véhicules partagés
A.3.1.4 Bornes de recharge
A.3.3.4 Abords Ecomusée

OS 3. UN SYSTÈME DE MOBILITÉ ADAPTÉ ET QUI PROFITE À CHACUN

Objectifs



- ▶ **OP 3.1. Renforcer et compléter l'offre de services de mobilité avec une attention particulière pour les personnes moins mobiles, et prévoir une offre spécifique à mettre en place lors d'évènements**
- ▶ **OP 3.2. Faire des cœurs 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)**

OP 3.1. RENFORCER ET COMPLÉTER L'OFFRE DE SERVICES DE MOBILITÉ AVEC UNE ATTENTION PARTICULIÈRE POUR LES PERSONNES MOINS MOBILES, ET PRÉVOIR UNE OFFRE SPÉCIFIQUE À METTRE EN PLACE LORS D'ÉVÈNEMENTS

Le PCM ambitionne de renforcer et compléter l'offre de services de mobilité. La mise en place d'un service de véhicules partagés constitue l'une des actions à cet égard.

Au vu du nombre, et parfois de l'ampleur des événements, il s'agira également de développer une offre de mobilité spécifique lors de ceux-ci.

Bien qu'une offre de services de transport à la demande existe, celle-ci doit être consolidée et renforcée avec une attention particulière pour les personnes à mobilité réduite et/ou non motorisées.

En parallèle, il s'agira de poursuivre le développement du réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

ACTIONS PROPOSÉES

- A 3.1.1** **Mettre en place un service de véhicules partagés sur le territoire**
- A 3.1.2** Développer une offre de services de mobilité spécifiques lors des grands événements
- A 3.1.3** **Consolider le transport à la demande**
- A 3.1.4** Poursuivre le développement du réseau de bornes de recharge

A 3.1.1. METTRE EN PLACE UN SERVICE DE VÉHICULES PARTAGÉS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

À l'instar de ce que font de plus en plus de communes wallonnes et déjà de nombreuses communes flamandes, notamment moins densément peuplées, un **service de véhicules partagés** devra être développé sur le territoire communal. À proximité, les communes de Renaix, Brakel, ou encore Markedaal ont par exemple mis en place un tel service.

Il est proposé d'implanter ce service dans un premier temps dans le village-centre, à savoir **Ellezelles**, idéalement au niveau de son Mobipoint (cf. action 2.5.1.). Ce service pourrait être mutualisé avec le service de l'administration communale.

Ensuite, il serait progressivement développé sur le reste du territoire, en particulier au sein des villages de **Wodecq** et **Lahamaide**, ici aussi idéalement au niveau des Mobipoints.

Au besoin, la Commune peut prendre contact avec d'autres communes qui ont mis en place ce service :

- Genappe (15.000 habitants) en dispose depuis 2020, et comporte aujourd'hui 5 stations ;
- Villers-la-Ville (10.000 habitants) en dispose depuis 2024, et comporte aujourd'hui 2 stations.



Service de voitures partagées – Villers-la-Ville

Source : Traject 2025

Informer la population

En complément de la mise en place d'un service de véhicules partagés, il est intéressant et important d'informer davantage la population sur l'existence et l'utilisation des services complémentaires comme Getaround, Wibee, Cozywheels, etc.

A 3.1.1. METTRE EN PLACE UN SERVICE DE VÉHICULES PARTAGÉS

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



Offrir davantage de solutions de mobilité

Lieux concernés



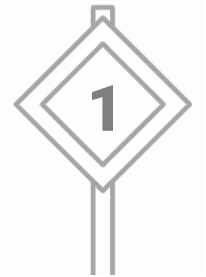
/

Acteurs concernés



Commune d'Ellezelles

Priorité



Temporalité



Action long terme

- Mettre en place un service de véhicules partagés

Indicateur : # stations de véhicules partagés

Cible : A court terme, au minimum 1 station. A long terme, au minimum 3 stations

Budget



Financement



- Fonds propre Commune
- Subside Service Public de Wallonie et européen

Actions liées



A. 2.5.1. Mobipoints dans les cœurs de village

A 3.1.2. DÉVELOPPER UNE OFFRE DE SERVICES DE MOBILITÉ SPÉCIFIQUES LORS DES GRANDS ÉVÈNEMENTS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Mettre en place des services de mobilité adaptés aux grands événements...

Lors de grands événements organisés sur le territoire communal — tels que les Ducasses, les événements à l'Écomusée, le marché aux puces, le Sabbat des sorcières ou d'autres manifestations —, il est pertinent de mettre en œuvre des services et actions complémentaires. Ces mesures ont pour objectif de favoriser les mobilités actives, de limiter la surcharge automobile, de réduire la pression sur le stationnement et préserver un centre de village dynamique, convivial et agréable.

...afin d'améliorer la gestion des flux et l'expérience des usagers

La mise en place de ces dispositifs doit permettre une meilleure gestion des flux de déplacement, en offrant davantage de solutions de mobilité, tout en améliorant l'expérience globale des usagers, qu'il s'agisse des visiteurs ou des habitants.

Diverses solutions sont ici proposées. Elles viennent en complément des mesures proposées en matière d'organisation et de gestion du stationnement (cf. A.3.4.1).

A 3.1.2. DÉVELOPPER UNE OFFRE DE SERVICES DE MOBILITÉ SPÉCIFIQUES LORS DES GRANDS ÉVÈNEMENTS

MISE À DISPOSITION DE PARKINGS VÉLOS

Développer une offre de stationnement vélo attractive

À titre d'exemple, la mise à disposition de parkings vélos supplémentaires à proximité immédiate des événements permettrait de garantir à chaque usager la possibilité de stationner son vélo de manière sécurisée et visible, renforçant ainsi l'attractivité des déplacements à vélo lors de ces manifestations. Le développement d'une offre spécifique de stationnement vélo lors des événements constitue dès lors un levier simple et efficace pour encourager les mobilités actives.

Mettre en place des dispositifs de stationnement vélo flexibles et mutualisés

Plusieurs pistes peuvent être envisagées à cet effet. Il serait notamment pertinent de se doter de dispositifs de stationnement vélo temporaires et déplaçables, pouvant être installés ponctuellement en fonction des besoins et mis à disposition des comités des fêtes et des autres organisateurs d'événements. Ces équipements pourraient, par exemple, être acquis en commun avec des communes voisines, telles que Frasnes-lez-Anvaing, afin d'optimiser les coûts et de mutualiser les ressources.

Renforcer la sécurité grâce à des parkings vélos gardés

Par ailleurs, la mise en place de parkings vélos gardés lors de certains événements constitue une option intéressante pour renforcer le sentiment de sécurité des usagers. Ce type de dispositif (parfois assuré

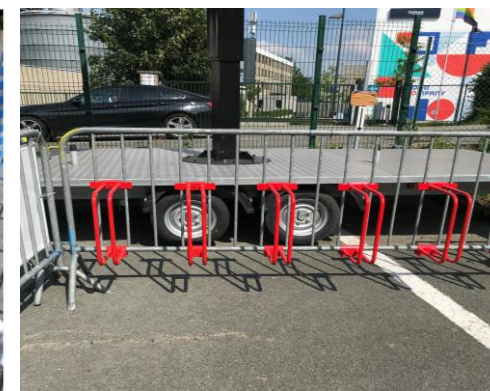
par des associations locales ou des scouts, par exemple) est déjà mis en œuvre avec succès lors de certaines randonnées cyclistes et pourrait être adapté au contexte événementiel communal.

Répartir le stationnement vélo à différents endroits

Enfin, pour les plus grands événements, il est recommandé de privilégier la création de plusieurs parkings vélos de petite à moyenne taille, répartis à différents endroits stratégiques autour des sites événementiels, plutôt qu'un seul parking vélo de grande capacité. Cette approche permet de mieux répartir les flux, de rapprocher le stationnement des lieux d'activités et d'améliorer la lisibilité et le confort d'usage pour les cyclistes.



Parking vélo temporaire
Source : Metasol.be



Parking vélo temporaire au centre de vaccination Dilbeek-Ternat
Source : Traject, 2021

A 3.1.2. DÉVELOPPER UNE OFFRE DE SERVICES DE MOBILITÉ SPÉCIFIQUES LORS DES GRANDS ÉVÈNEMENTS

MISE EN PLACE DE NAVETTES ÉVÈNEMENTIELLES

Un système de navettes entre les villages de Wodecq, Lahamaide et Ellezelles

Par ailleurs, la mise en place de navettes événementielles pourrait être envisagée afin de faciliter l'accès aux manifestations tout en limitant le recours à la voiture individuelle. À cet égard, des navettes pourraient être proposées entre les villages de Wodecq et d'Ellezelles, ainsi qu'entre Lahamaide et Ellezelles, ou depuis des parkings (temporaires) en périphérie d'Ellezelles. Elles contribueraient à réduire le trafic automobile dans le centre d'Ellezelles et à limiter la saturation des parkings lors des périodes de forte affluence. Dans ces premiers cas, ces liaisons offriraient aussi une alternative efficace et attractive à l'usage de la voiture pour les habitants, favorisant ainsi des pratiques de mobilité plus durables.

Des navettes entre Ellezelles et les gares d'Ath et Renaix

Dans un second temps, et dans le cadre des événements de plus grande ampleur, il pourrait également être pertinent de mettre en place des navettes reliant Ellezelles aux gares d'Ath et de Renaix. Ce dispositif permettrait de faciliter l'accès au territoire pour les visiteurs venant de plus loin, en encourageant l'utilisation du train combinée à une navette locale. Une telle organisation renforcerait l'accessibilité du site événementiel,

tout en s'inscrivant dans une logique de mobilité multimodale, limitant les nuisances liées au trafic et au stationnement et améliorant la qualité de vie au sein du centre du village.

En complément, et pour rappel, le PCM ambitionne le renforcement de l'offre de solutions de mobilité à la commune d'Ath, en vue de permettre un accès au territoire via le train (cf. A.2.4.1). Est également proposé un renforcement de l'offre en bus à long terme, en particulier le week-end (cf. A.2.3.2.).

Un système payant mais attractif

Ce système de navettes pourrait fonctionner sur un mode payant afin d'en assurer la viabilité, tout en restant attractif pour les participants. En effet, le coût du transport pourrait être compensé par un bon à valoir, utilisable directement lors de l'événement (restauration, stands, activités, etc.). Ce dispositif permettrait à la fois d'encourager l'utilisation des navettes, de limiter l'usage des véhicules individuels et d'améliorer l'expérience globale des participants, tout en favorisant la consommation sur le site de l'événement.

A 3.1.2. DÉVELOPPER UNE OFFRE DE SERVICES DE MOBILITÉ SPÉCIFIQUES LORS DES GRANDS ÉVÈNEMENTS

SENSIBILISATION ET COMMUNICATION

Communication en amont de l'événement

Lors de la communication autour d'un événement, il est essentiel d'informer le public de manière claire sur les différentes possibilités d'accès au site. À cet effet, la création de fiches d'accessibilité constitue un outil pertinent. Celles-ci permettent de présenter de façon lisible l'ensemble des solutions de déplacement disponibles. Il faut notamment valoriser la mise en place de navettes, la présence de parkings vélos dédiés, ainsi que l'offre de stationnement automobile existante.

Signalisation et information le jour de l'événement

Par ailleurs, le jour de l'événement, une signalisation claire et visible doit être mise en place pour guider efficacement les usagers. Il est important d'indiquer précisément, dès les entrées du village et aux abords du site, la localisation des parkings vélos, des points d'arrêt des navettes et des différents parkings automobiles, grâce à des panneaux amovibles par exemple.

Cette information, à la fois en amont et sur place, contribue à une meilleure gestion des flux et à une expérience plus fluide et agréable pour les visiteurs comme pour les habitants.



TRAIN	
Gare de Bruxelles-Central	
Connexions régulières (IC/P/S) vers toutes les grandes villes en Belgique et vers Brussels Airport. Sortez de la gare via la sortie Cantersteen et traversez pour entrer dans le bâtiment.	
MÉTRO, TRAM & BUS	
Gare Centrale 20 m 1 min	
1	Gare de l'Ouest - Stockel 6'
5	Erasmus - Hermann-Debroux 6'
29	De Brouckère - Hof Ten Berg 12'
38	Gare Centrale - Héros 6'
52	Gare Centrale - Forest (Bervoets) 10'
63	Gare Centrale - Cimetière de Bruxelles 8'
65	Gare Centrale - Maelbeek 8'
66	De Brouckère - Péage 8'
71	De Brouckère - Delta 6'
89	Gare Centrale - Westland Shopping 7'
Parc 400 m 5 min	
92	Fort-Jaco - Schaerbeek Gare 8'
93	Legrand - Stade 7'
Grand-Place 500 m 7 min	
33	Louise - Dansart 20'
48	Decroly - Anneessens 10'
95	Grand-Place - Wiener 7'

VÉLO	
Parking vélo public	30 m 1'
Blue-bike station Station Bruxelles-Central	230 m 3'
Stations Villo! Gare Centrale	
Parking vélo visiteur Via Cantersteen 47	190 m 3'
Prises pour rechargement des vélos	
MOBILITÉ PARTAGÉE	
Différents opérateurs de mobilité partagée sont actifs dans le secteur tels que les vélos Billy Bike, les scooters et voitures Poppy ou les trottinettes Dott.	
AUTO	
Stationnement public	
Zone verte 15 min gratuites €1,00 pour 1h €3,00 pour 2h €6,00 pour 4h	Borne de recharge Rue de la Montagne, 19 €0,36 à €0,43 par kWh
Parkings publics	
Interparking Square Albertine €3,20/h - €22,00/jour	130 m 2'
BePark Gare Centrale Bruxelles €11,99/jour	190 m 2'

Fiche d'accessibilité de Traject à Bruxelles
Source : Traject, 2024

A 3.1.2. DÉVELOPPER UNE OFFRE DE SERVICES DE MOBILITÉ SPÉCIFIQUES LORS DES GRANDS ÉVÈNEMENTS

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Développer des services de mobilité complémentaires lors des grands événements en vue d'accompagner et d'inciter à une mobilité plurielle

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles, organisateurs d'évènements
- TEC, partenaires privés

Priorité



Temporalité



Action ponctuelle

- Offrir des services complémentaires lors d'évènements

Indicateur : # événements durant lesquels des services ont été proposés

Cible : /

Budget



Financement



- Organismes d'évènements
- Fonds propre Commune
- Partenariats publics-privés

Actions liées



- A.2.3.2. Collaboration avec le TEC
- A.2.4.1. Offre de mobilité à la gare d'Ath
- A.3.4.1 Gestion du stationnement

A 3.1.3. CONSOLIDER LE TRANSPORT À LA DEMANDE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Maintenir à minima l'offre de services existante

Le transport à la demande constitue une offre essentielle en milieu rural. À cet égard, la Commune maintiendra à minima son service de taxi social communal – dont un nouveau véhicule vient d'être acquis – (ou un service équivalent) sur son territoire. Il évaluera dans quelle mesure ce service peut ou doit être étendu.

Il veillera également au maintien d'une offre spécifiquement destinée aux personnes en situation de handicap et permettant le transport de personnes en fauteuil roulant (service actuellement offert par Solidacar ou Handicap-Car).

Avoir une approche qui s'étend au-delà des frontières

Des réflexions existent au niveau régional en vue d'une offre cohérente et concertée à l'échelle de la Région wallonne et de ses sous-bassins. La commune d'Ellezelles s'inscrira dans cette dynamique tout en veillant aux intérêts des usagers de son territoire.

A 3.1.2. CONSOLIDER LE TRANSPORT À LA DEMANDE EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Garantir une offre en transport à la demande sur le territoire en vue d'élargir les solutions de mobilité

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- TEC-AOT

Priorité



Temporalité



Action continue

- Transport à la demande

Indicateur : # présence de services de transport à la demande

Cible : A minima, service type taxi social, et permettant le transport de personnes en situation de handicap

Budget



Financement



- Fonds propre Commune
- Service Public de Wallonie

Actions liées



...

A 3.1.4. POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE BORNES DE RECHARGE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le Pacte énergétique interfédéral Belge, approuvé par le Gouvernement wallon fin 2017 et adopté en mars 2018, prévoit l'installation d'un nombre suffisant de bornes de rechargement électrique publique d'ici 2050.

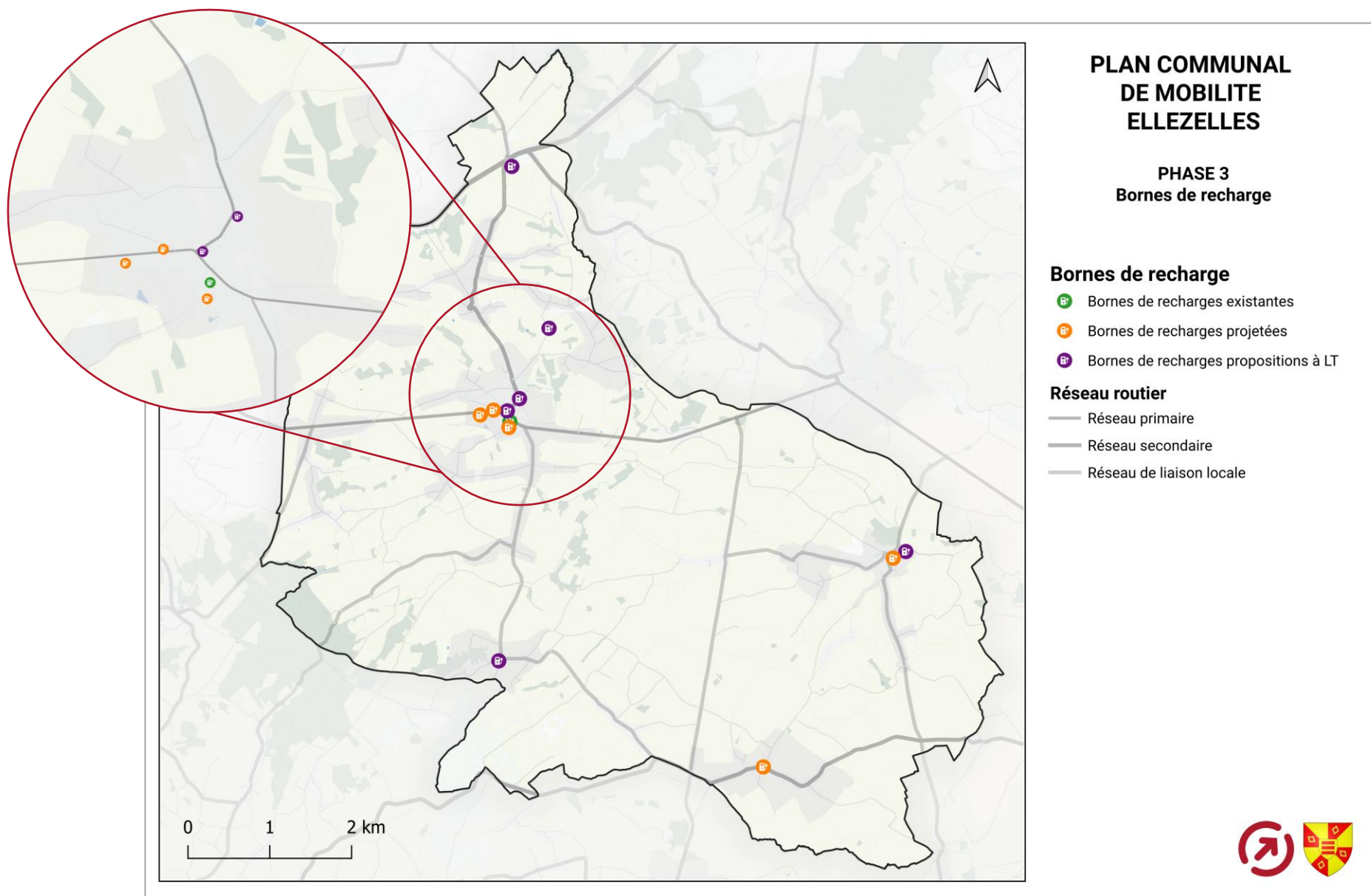
Le territoire d'Ellezelles compte actuellement 1 borne de recharge pour véhicules électriques. L'offre est donc très limitée comparée à celle des communes voisines comme Renaix, Flobecq ou Frasnes-lez-Anvaing, qui disposent d'un maillage plus dense.

La Commune prévoit l'implantation dans ces prochaines années de 5 bornes complémentaires. En complément, le PCM propose l'implantation de tels dispositifs à proximité de pôles publics (place d'Ellezelles, Square Mémé, carrefour des 4 vents, place de l'église Grand Monchau et terrain de foot Wodecq)

Il appartiendra aux acteurs privés d'également développer l'offre sur le territoire.

A 3.1.4. POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE BORNES DE RECHARGE

CARTOGRAPHIE



A 3.1.4. POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE BORNES DE RECHARGE EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Développer le réseau de bornes de recharge de véhicules électriques sur le territoire

Lieux concernés



Ensemble du territoire

Acteurs concernés



- **Commune d'Ellezelles**
- Partenaires privés, IDETA

Priorité



Temporalité



Action long terme

- Installer des bornes de recharge

Indicateur : # bornes de recharge installées

Cible : A court terme, au minimum les 5 stations projetées. A moyen-long terme, au minimum 5 stations complémentaires

Budget



Financement



- Fonds propre Commune
- Subside Service Public de Wallonie et européen
- Partenariats

Actions liées



A.2.5.1. Mobipoints dans les cœurs de village

OP 3.2. FAIRE DES CŒURS DE VILLAGE DES LIEUX ACCESSIBLES AUX PMR ET FACILITER LEURS DÉPLACEMENTS

30 à 35 % de la population présente une mobilité réduite, de façon permanente ou temporaire, soit une part non négligeable. En effet, au-delà des personnes à déficience visuelle, des personnes en fauteuil roulant, etc., celles accompagnées de leur(s) enfant(s), tirant un caddie, transportant des marchandises, se déplaçant avec une canne ou une tribune sont également reprises sous le vocable « 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.

Il est donc primordial de prendre en compte ces personnes dans l'élaboration de ce Plan Communal de Mobilité. Deux actions sont proposées à cet égard :

- La prise en compte systématique des personnes à mobilité réduite lors d'aménagements d'espaces publics ;
- Et de manière plus pro-active, l'amélioration de l'accessibilité des principaux pôles de déplacements du territoire.

ACTIONS PROPOSÉES

- A 3.2.1** Prendre en compte les PMR lors de tout (ré-) aménagement d'espaces publics
- A 3.2.2** **Lever les obstacles à l'accessibilité des principaux pôles du territoire**

A 3.2.1. PRENDRE EN COMPTE LES PMR LORS DE TOUT (RÉ-)AMÉNAGEMENT D'ESPACES PUBLICS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Des espaces publics accessibles aux PMR, cela se concrétise dès la conception des plans

Lors de tout réaménagement d'espaces publics, la Commune (et la Région) portera une attention particulière à la prise en compte des personnes à mobilité réduite. Cela part de la prise en compte au stade de l'élaboration des plans de réaménagement à la concrétisation sur le terrain. Cela concerne aussi bien les réaménagements de places de cœurs de village que le réaménagement de voiries, la création ou réfection de trottoirs, etc. Les personnes à mobilité réduite sont en effet plus sensibles à la qualité et au confort des cheminements piétons. Elles présentent (davantage) de difficultés à se déplacer sur un trottoir en mauvais état ou disposant d'une largeur insuffisante. Un parent se déplaçant avec ses enfants se sentira davantage en insécurité s'il doit marcher sur la chaussée, etc. Il s'agit de rendre progressivement la commune accessible à celles-ci. Il s'agira également, au besoin, de prêter une attention particulière à la prévention contre le stationnement sauvage sur les trottoirs, qui représente un obstacle évident pour les déplacements de tous. L'action suivante identifie en parallèle les lieux sur lesquels des efforts doivent être consentis en priorité, et de manière proactive.

En cas de mise en place de zones de rencontre ou résidentielles, une attention particulière devra également être apportée à la prise en compte des personnes à mobilité réduite.

En attendant les lignes guides de la Sécurithèque pour les aménagements piétons et l'accessibilité PMR, il y aura lieu de se référer au [Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous](#)

Un nombre suffisant d'espaces de stationnement devra être réservé pour les personnes en situation de handicap.



Abaissement et dalles podotactiles



Revêtement dur et largeur suffisante

A 3.2.1. PRENDRE EN COMPTE LES PMR LORS DE TOUT (RÉ-)AMÉNAGEMENT D'ESPACES PUBLICS

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Rendre le territoire accessible aux personnes à mobilité réduite

Lieux concernés



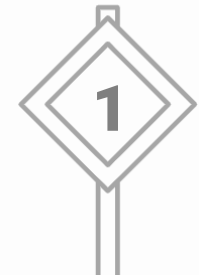
Espaces publics

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- Service public de Wallonie (voiries régionales)
- AOT, CCCA

Priorité



Temporalité



Action progressive

- Prise en compte PMR lors de réaménagement d'espaces publics

Indicateur : % des projets de réaménagement d'espace public

Cible : 100%

Budget



Selon les adaptations/ améliorations à apporter

Financement



- Fonds propre Commune
- Subsides Service Public de Wallonie et européen
- Service Public de Wallonie (voiries régionales)

Actions liées



- A.1.2.1. Zones apaisées
- A.2.1.1. Réseau piéton structurant
- A.2.1.2. Sentiers et venelles
- A.2.3.1. Arrêts de bus
- A.3.1.1. Voitures partagées
- A.3.1.4. Bornes de recharge
- A.3.3.1. Rue des Ecoles et rue du Pont
- A.3.3.2. Complexe sportif

A 3.2.2. LEVER LES OBSTACLES À L'ACCESSIBILITÉ DES PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Identifier les obstacles sur le réseau piéton et prendre les mesures en vue de les lever

Dans un premier temps, il s'agit d'identifier les principaux obstacles sur les itinéraires piétons en vue de rendre ceux-ci accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Parmi ces obstacles, les éventuels poteaux et mobiliers urbains qui ne permettent pas un passage libre suffisant, l'absence d'abaissement de trottoirs ou de dalles podotactiles au niveau des traversées piétonnes, etc.

Ce travail sera fait en priorité sur les axes piétons structurants tels que définis à l'action A.2.1.1. En priorité dans le village d'Ellezelles qui accueille l'essentiel des pôles de déplacements, et ensuite dans les villages de Wodecq et Lahamaide, et enfin dans les hameaux.

Un travail a déjà été réalisé par la CCA d'Ellezelles pour le village d'Ellezelles et servira de base afin de répondre à cette mesure. Il devra être complété pour les autres villages, éventuellement avec l'appui des citoyens et commissions locales. Plus globalement, l'appui d'associations telles qu'Atingo serait également pertinent.

Le [Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous](#) sera utilement utilisé comme référence en vue de définir les critères à prendre en compte.

Dans un second temps, les mesures ad hoc devront être prises en vue de lever les obstacles identifiés. À court terme, les mesures ne demandant pas d'interventions lourdes seront prises. Les autres mesures devront s'inscrire dans un planning à moyen-long terme, au regard par ailleurs des réaménagements de voiries planifiées ou à prévoir.

A 3.2.2. LEVER LES OBSTACLES À L'ACCESSIBILITÉ DES PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

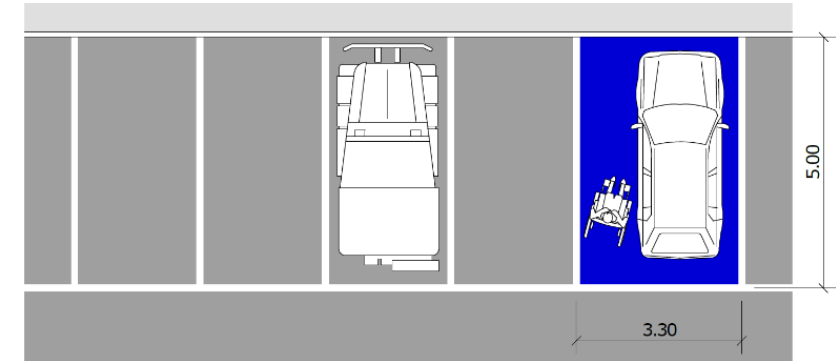
Prévoir suffisamment d'espaces de stationnement pour les personnes à mobilité réduite et à proximité de leur lieu de destination

Il existe quelques emplacements destinés aux PMR, uniquement sur la place d'Ellezelles. Aucune autre place n'est, par exemple, disponible sur les parkings publics. Il s'agira donc :

- De prendre en compte le besoin en stationnement à destination des PMR sur les parkings du territoire. Chaque parking public se verra équipé d'à minima 1 emplacement de parking pour personnes en situation de handicap ;
- D'équiper aussi certains endroits stratégiques comme devant le « Chez Nous », au complexe sportif, sur le parking de l'Administration Communale, sur les parkings des terrains de foot, etc. ;
- Lors du placement de bornes de recharge (A.3.1.4), voire de services de voitures partagées, de veiller à l'accessibilité des services – avec un point d'attention particulier aux dimensionnements des places de stationnement.

Rendre progressivement les arrêts de bus accessibles

Conformément à l'action 2.3.1., les arrêts de bus et leurs chemins d'accès seront rendus progressivement accessibles aux personnes à mobilité réduite. Des priorités ont été identifiées tenant compte de la fréquentation des arrêts, ainsi que de leur localisation.



Stationnement pour personnes en situation de handicap
Source : Sécurithèque



Arrêt de bus accessible
Source : Sécurithèque

A 3.2.2. LEVER LES OBSTACLES À L'ACCESSIBILITÉ DES PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Rendre le territoire accessible aux personnes à mobilité réduite

Lieux concernés



Réseau piéton structurant

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- Service public de Wallonie (voiries régionales)
- CCCA

Priorité



Temporalité



Action progressive

- Lever les obstacles à la circulation des PMR
Indicateur : # d'obstacles levés
Cible : /
- Stationnement pour PMR
Indicateur : # de places de stationnement mises à disposition
Cible à moyen terme : A minima aux endroits spécifiés préalablement
- Arrêts de bus
Indicateur : # arrêts bus conformes
Cible à moyen terme : A minima 85%

Budget



Selon les mesures à prendre

Financement



- Fonds propre Commune
- Subside Service Public de Wallonie et européen
- Service Public de Wallonie (voiries régionales)

Actions liées



- A.1.2.1. Zones apaisées
- A.2.1.1. Réseau piéton structurant
- A.2.1.2. Sentiers et venelles
- A.2.3.1. Arrêts de bus
- A.3.1.1. Voitures partagées
- A.3.1.4. Bornes de recharge
- A.3.3.1. Rue des Ecoles et rue du Pont
- A.3.3.2. Complexe sportif

OP 3.3. SÉCURISER LES ABORDS D'ÉTABLISSEMENTS ACCUEILLANT DES ENFANTS ET DÉVELOPPER LEUR ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE

La mobilité des enfants est un enjeu majeur : elle façonne leur autonomie, impacte leur santé et leur socialisation, préfigure les choix qu'ils feront en tant qu'adultes... Travailler sur la mobilité des enfants, c'est aussi indirectement travailler sur celles de leurs parents, les adultes.

Pour travailler sur la mobilité des enfants, différents leviers sont à lever :

- **Infrastructures** : il est nécessaire de pouvoir leur offrir des infrastructures sécurisantes et rassurantes pour leurs parents. À Ellezelles, 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, n'incitant pas, et ne permettant pas toujours, aux enfants et à leurs familles de s'y rendre à pied ou à vélo sereinement. 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.
- L'école est un levier pour ancrer des routines de déplacements durables. Il s'agira, en complément des actions de communication et de sensibilisation, d'établir un plan de déplacement scolaire pour chacune des écoles de l'entité.

ACTIONS PROPOSÉES

- A 3.3.1** Réaménager et repenser l'organisation de la circulation rue du Pont et ruelle des Ecoles
- A 3.3.2** Réaménager et repenser les abords du complexe sportif d'Ellezelles
- A 3.3.3** Renforcer la visibilité et l'accessibilité de l'école de Wodecq
- A 3.3.4** Renforcer la sécurité routière aux abords de l'Ecomusée
- A 3.3.5** Établir un plan de déplacement scolaire pour chacune des écoles de l'entité

A 3.3.1. RÉAMÉNAGER ET REPENSER L'ORGANISATION DE LA CIRCULATION RUE DU PONT ET RUELLE DES ECOLES

DESCRIPTION GÉNÉRALE



Un nouveau visage pour la rue du Pont et la ruelle des Ecoles

Lors de l'atelier organisé en janvier 2026 sur le thème de la Mobilité des Enfants, de nombreuses propositions de réaménagement ont été formulées par les habitants. Ces échanges ont mis en évidence plusieurs changements jugés pertinents afin d'améliorer la sécurité, le confort et la lisibilité des déplacements, en particulier pour les enfants et les modes actifs.

Adaptation des sens de circulation

Dans ce contexte, il est proposé de modifier le sens de circulation de la rue du Pont et de la ruelle des Écoles. Une partie de la rue du Pont conserverait un double sens de circulation, dans la mesure où elle se termine en impasse. Dans sa première section, il est également nécessaire de maintenir un double sens de circulation pour le charroi agricole (en l'absence d'alternative d'accès à leurs parcelles). La Commune évaluera en collaboration avec la Région, les options envisageables à cet égard.

Aménagement de la rue du Pont en sens unique (?)

La première partie de la rue du Pont pourrait devenir en sens unique pour tous les usagers, y compris les riverains, mais à l'exception du charroi agricole. Les piétons disposent déjà d'un trottoir le long de l'école, qui est maintenu. Cette rue doit être aménagée en rue cyclable, dans laquelle les cyclistes sont prioritaires, et les voitures ne sont pas autorisées à les dépasser. En sens inverse, une bande cyclable suggérée serait marquée au sol. De l'autre côté de la chaussée, des places de stationnement délimitées pourraient être matérialisées au sol afin d'organiser le stationnement.

Aménagement de la ruelle des Ecoles

Dans la ruelle des Écoles, le même principe d'aménagement est envisagé puisqu'elle est en prolongement avec la rue du Pont. La création d'un trottoir est envisagée à terme (côté opposé à l'école) dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Communal d'Aménagement (PCA).

Aménagement de la rue du Pont en double sens

Concernant la partie de la rue du Pont maintenue en double sens, il est proposé de l'aménager en zone de rencontre, afin d'apaiser la circulation et de renforcer la cohabitation entre les différents usagers.

Revalorisation de la venelle entre rue du Pont et rue de Lessines

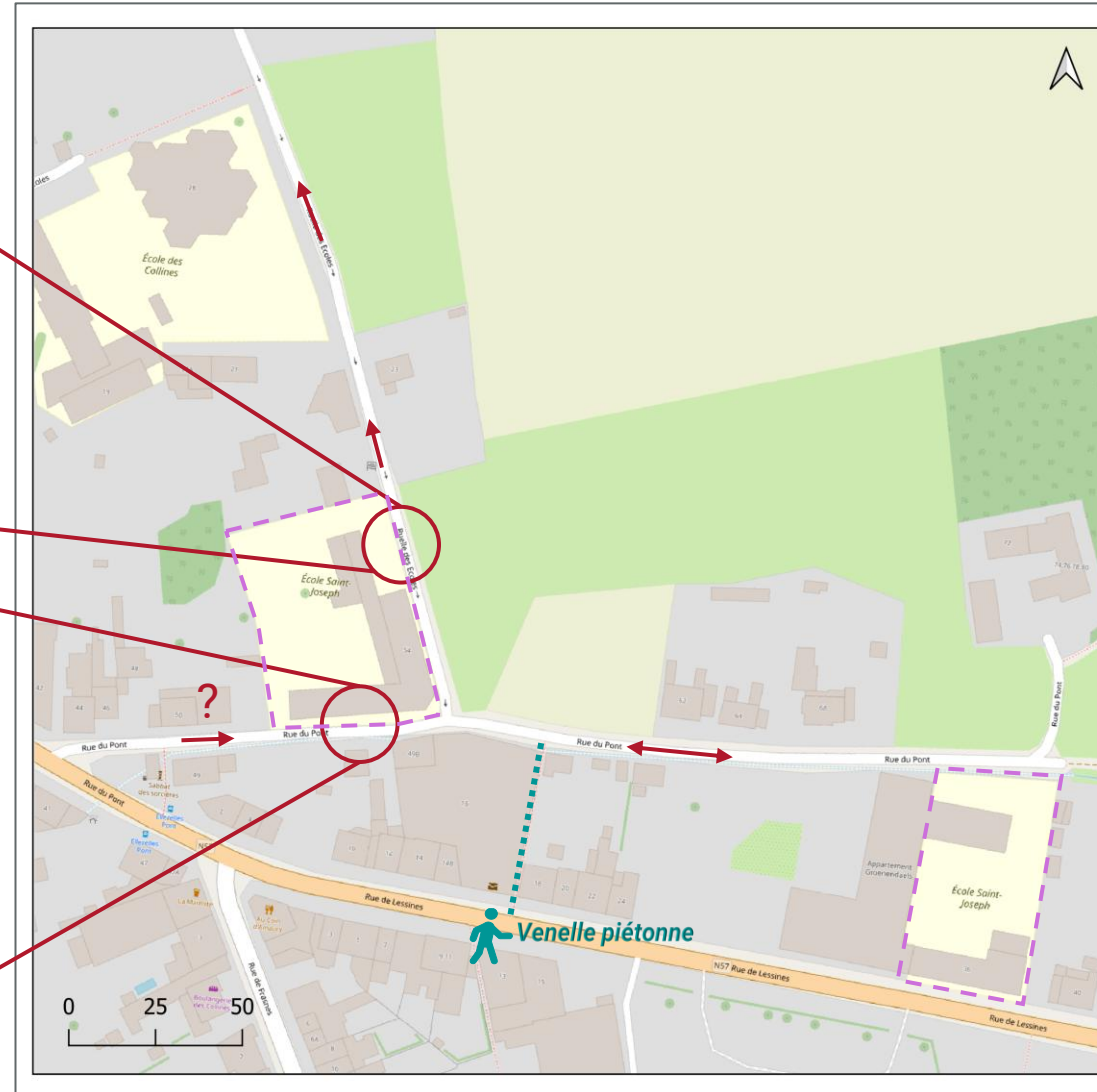
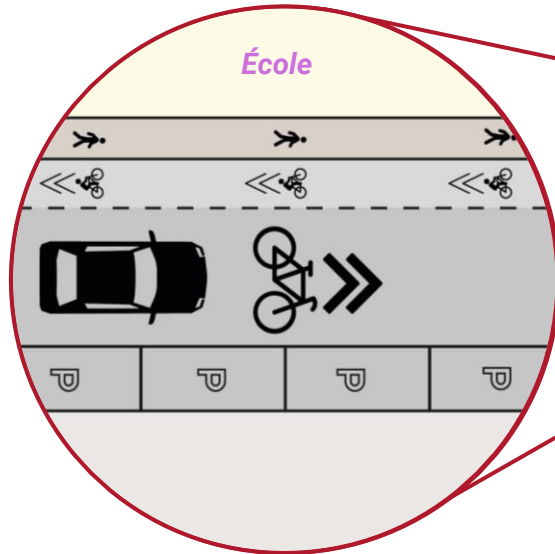
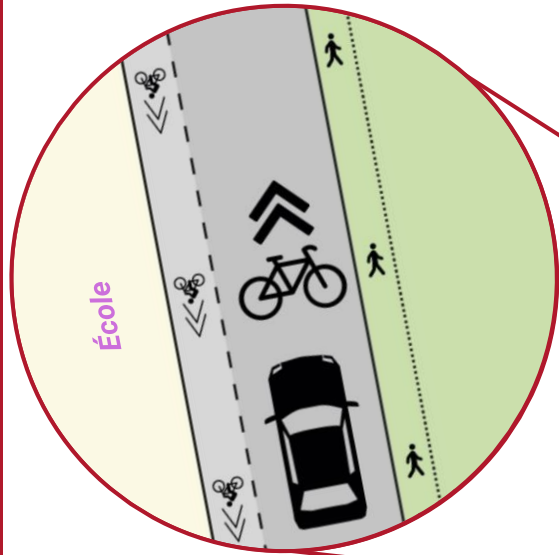
La venelle reliant la rue du Pont à la rue de Lessines mérite une revalorisation particulière. Les places de stationnement situées rue de Lessines, à hauteur de cette venelle, pourraient bénéficier d'un statut spécifique, permettant leur réservation aux parents d'élèves aux heures d'entrée et de sortie des écoles.

Points d'attention pour la sécurité de l'intersection rue du Pont / ruelle des Ecoles

Une attention particulière doit être portée à l'intersection entre la rue du Pont et celle des Ecoles, notamment pour les vélos roulant à contresens sur la bande cyclable suggérée. Bien délimiter la bande cyclable et la voirie avec des potelets, par exemple, ou encore mettre des miroirs routiers.

Un autre point d'attention se situe dans la giration depuis la N57 vers l'école : pour rentrer dans la rue du Pont en voiture, le virage est relativement serré.

A 3.3.1. RÉAMÉNAGER ET REPENSER L'ORGANISATION DE LA CIRCULATION RUE DU PONT ET RUELLE DES ECOLES DESCRIPTION GÉNÉRALE



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ELLEZELLES

PHASE 3
Organisation de la circulation rue du
Pont et ruelles des Ecoles

- École Libre Saint-Joseph
- Nouveau sens de circulation



A 3.3.1. RÉAMÉNAGER ET REPENSER L'ORGANISATION DE LA CIRCULATION RUE DU PONT ET RUELLE DES ECOLES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Rendre les abords de l'école d'Ellezelles plus sécurisés pour les enfants et les modes actifs

Lieux concernés



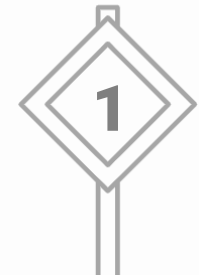
Ruelle des Ecoles et rue du Pont

Acteurs concernés



Commune d'Ellezelles

Priorité



Temporalité



Action progressive

- **Sécurité des abords d'école**
Indicateur : #mesures prises en vue de sécuriser les abords d'écoles
Cible : à minima à court terme, suppression du double sens (excepté dans la portion en impasse de la rue du Pont), mise en zone cyclable, et bande cyclable suggérée en sens inverse. À plus long terme, à minima, création d'un trottoir via la mise en œuvre du PCA

Budget



Financement



Fonds propres Commune

Actions liées



A 1.2.1. Zones apaisées
A.2.1.1. Réseau piéton
A.2.2.1. Réseau cyclable
A 4.2.2. Échanger et accompagner des écoles

A 3.3.2. RÉAMÉNAGER ET REPENSER LES ABORDS DU COMPLEXE SPORTIF D'ELLEZELLES

LES CHEMINEMENTS JUSQU'AU COMPLEXE SPORTIF



L'atelier organisé en janvier 2026 sur le thème de la Mobilité des Enfants a permis de mettre en évidence plusieurs leviers d'action afin de favoriser les déplacements actifs et sécurisés, en particulier pour les enfants et les jeunes.

Création de cheminements sécurisés

Tout d'abord, le territoire présente un fort potentiel de sentiers et de venelles permettant de rejoindre le complexe sportif en modes actifs. Notamment pour les enfants en provenance de l'école, un itinéraire sécurisé pourrait être privilégié via la traversée de la N57 au niveau du CACS. Depuis cet endroit, les usagers pourraient emprunter le chemin existant à l'arrière du site. Afin d'assurer la continuité de cet itinéraire, il est nécessaire de créer un court tronçon de liaison permettant de relier ce premier chemin à un second chemin existant (cf. carte suivante : en rouge). Cette connexion pourrait être rendue possible grâce au Plan Communal d'Aménagement (PCA). Ce nouvel aménagement présenterait également l'avantage de permettre aux usagers de rejoindre le chemin directement depuis l'arrêt de bus situé à proximité du complexe sportif, renforçant ainsi l'intermodalité.

Dans un second temps, un deuxième cheminement pourrait être aménagé afin de relier la rue Saint-Mortier au complexe sportif. Pour cela, plusieurs options sont possibles (cf. carte suivante : en violet). L'une des options intéressantes serait la création d'un nouveau cheminement (tracé exact à définir) qui pourrait relier le sentier déjà existant reliant le parking Hercule et la rue Saint-Mortier, offrant ainsi une alternative supplémentaire et améliorant l'accessibilité globale du site.

Aménagement des cheminements

En ce qui concerne l'aménagement de ces sentiers et venelles, ceux-ci sont actuellement souvent boueux et difficilement praticables, ce qui limite leur usage au quotidien. Il est essentiel de garantir des cheminements accessibles à toutes et tous, y compris aux enfants, aux personnes à mobilité réduite et aux poussettes. Cela implique la mise en place d'un revêtement dur et plat, assurant une bonne praticabilité par tous les temps, ainsi qu'un éclairage renforçant la sécurité de nuit.

A 3.3.2. RÉAMÉNAGER ET REPENSER LES ABORDS DU COMPLEXE SPORTIF D'ELLEZELLES

LES ABORDS DU COMPLEXE SPORTIF



Implantation d'un nouveau passage piéton

Tout d'abord, il est indispensable que la section de voirie située devant le complexe sportif soit limitée à 50 km/h, et non plus à 70 km/h (cf. A.1.2.1). Une fois cette limitation mise en œuvre et respectée, l'implantation d'un nouveau passage piéton pourra être envisagée. Celui-ci gagnerait à être positionné à proximité immédiate du complexe sportif, idéalement entre celui-ci et le centre médical MEDIMART, de manière à desservir efficacement ces deux pôles majeurs de déplacement.

Création et prolongement de trottoirs

Un point d'attention particulier concerne l'angle entre le complexe sportif et la N57 en direction du centre du village. La création d'un trottoir à cet endroit permettrait de sécuriser les déplacements piétons jusqu'au futur passage piéton. À plus long terme, ce trottoir pourrait être prolongé depuis le passage piéton jusqu'à l'arrêt de bus, voire jusqu'au centre du village, afin de renforcer la continuité et la qualité des cheminements piétons.

Stationnement vélo

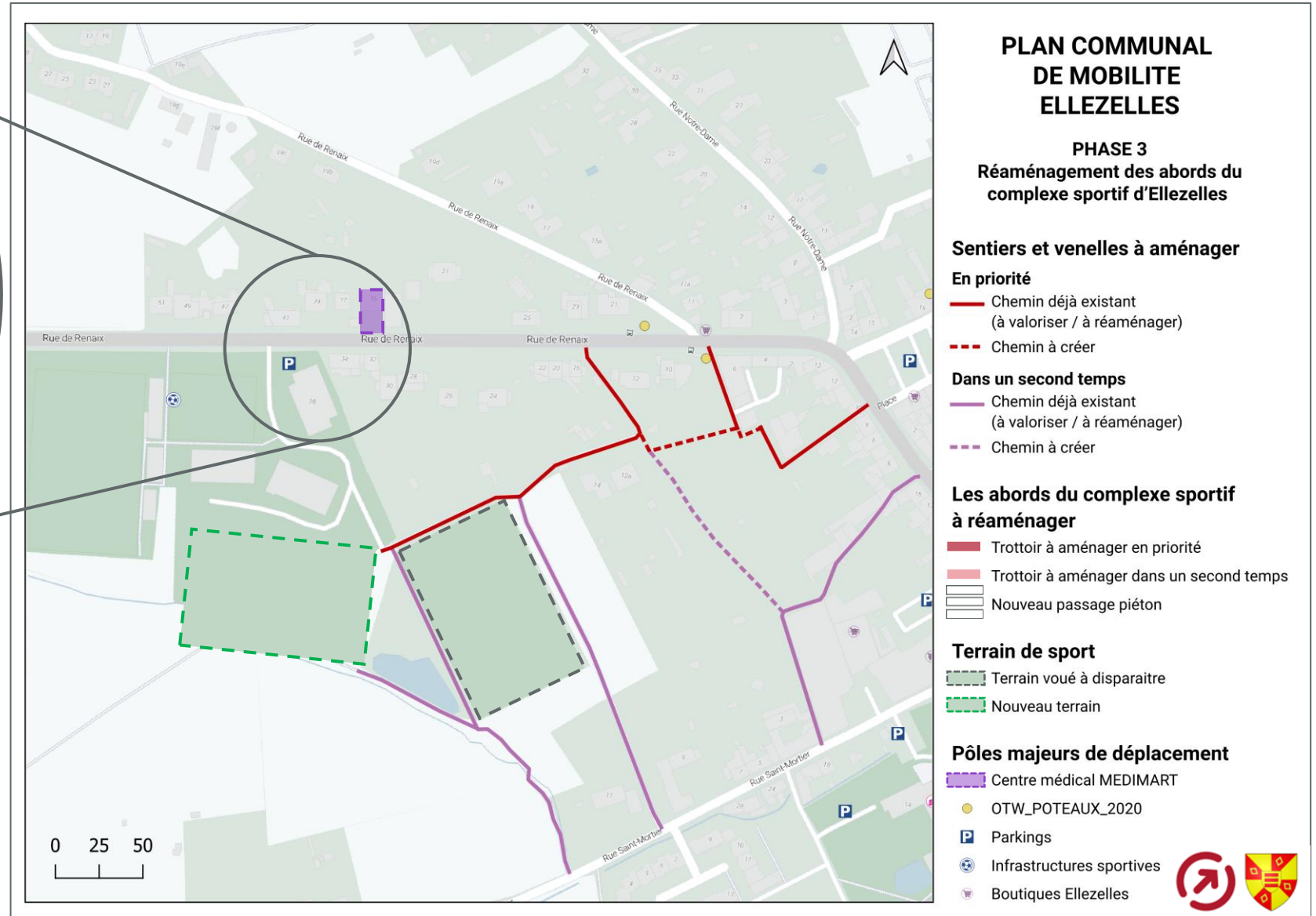
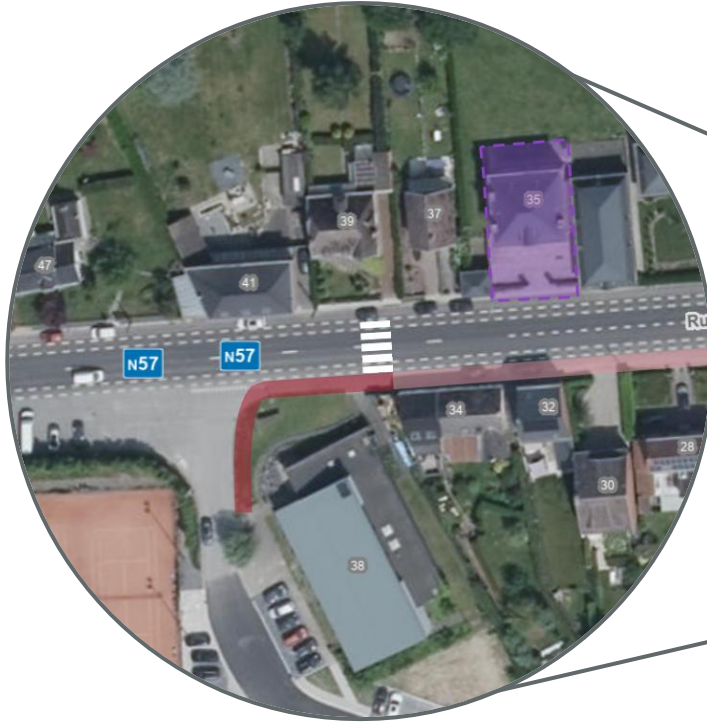
Enfin, lors de l'atelier, les habitants ont souligné un manque de stationnements vélos aux abords du complexe sportif, notamment des stationnements couverts.

Stationnement poids lourds

Trop de camions stationnent régulièrement aux abords du complexe sportif. Cela nuit au confort, ainsi qu'à la visibilité des enfants et donc à leur sécurité. Il serait alors opportun de créer une vraie zone de stationnement en dehors des villages, réservée au stationnement des poids lourds. Parmi les solutions à envisager, la mise en place d'une zone de stationnement pour les poids lourds à hauteur des 4 Vents (Cf. A 1.2.2.).

A 3.3.2. RÉAMÉNAGER ET REPENSER LES ABORDS DU COMPLEXE SPORTIF D'ELLEZELLES

DESCRIPTION GÉNÉRALE



A 3.3.2. RÉAMÉNAGER ET REPENSER LES ABORDS DU COMPLEXE SPORTIF D'ELLEZELLES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Rendre les cheminements jusqu'au complexe sportif ainsi que ses abords plus sécurisés pour les enfants

Lieux concernés



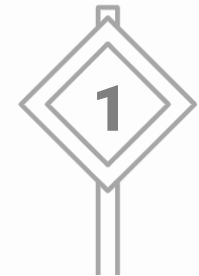
Complexe sportif

Acteurs concernés



Commune d'Ellezelles
Service Public de Wallonie

Priorité



Temporalité



Action à moyen long terme

- *Cheminements*
Indicateur : # de cheminements aménagés vers le complexe sportif
Cible : A minima, le chemin identifié comme prioritaire
- *N57*
Indicateur : # de mesures prises
Cible : A minima, réduction 50 km/h

Budget



Financement



Fonds propres Commune
Service Public de Wallonie

Actions liées



A 1.2.1. Zones apaisées
A.2.1.1. Réseau piéton
A.2.2.1. Réseau cyclable
A 4.2.2. Échanger et accompagner des écoles

A 3.3.3. RENFORCER LA VISIBILITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DE L'ÉCOLE DE WODECQ

ÉCOLE COMMUNALE DE WODECQ

Des réaménagements récents

Durant l'été 2025, les trottoirs de l'école ont été refaits, une bande cyclable suggérée a été peinte au sol de part et d'autre de la chaussée et des dispositifs de ralentissement ont été installés.

Les retours de ces aménagements sont plutôt positifs, notamment sur les vitesses pratiquées et le stationnement devant l'école, selon les participants à l'atelier destiné à la mobilité des enfants (01/2026).

Des améliorations en matière de visibilité et d'accessibilité néanmoins nécessaires

Si les retours concernant les aménagements réalisés sont globalement positifs, certaines améliorations restent toutefois nécessaires, en particulier en matière de visibilité. En hiver notamment, les traversées piétonnes manquent fortement d'éclairage. Il conviendrait donc de renforcer l'éclairage

public dans ce secteur, non seulement à hauteur du passage piéton, mais également sur l'ensemble de la rue. Ce travail est d'ailleurs déjà en cours, mené par la commune en collaboration avec ORES. Par ailleurs, les signaux A23 (indiquant une traversée d'enfants) et F4a (signalant l'entrée en zone 30) pourraient être remplacés par des panneaux de signalisation lumineux équipés de LED, afin d'améliorer leur visibilité. La zone 30 pourrait être davantage mise en évidence grâce à la reproduction au sol du signal F4A (ou rappel, si la zone 30 est étendue). Enfin, l'installation de mobilier (ex : « Pieto ® ») pourrait également améliorer la sécurité et la visibilité des abords de l'école, à condition d'être bien placé et de ne pas entraver la visibilité des enfants qui se déplacent et souhaitent traverser.

Par ailleurs, en lien avec les autres actions proposées, la continuité piétonne et cyclable avec le reste du village et son centre sera garantie. Les bandes cyclables suggérées seront notamment prolongées.



Aménagements cyclables école de Wodecq
Source : Ellezelles.be



Panneau LED zone 30
Source : q-lite.com



Pieto
Source : pieto.eu

A 3.3.3. RENFORCER LA VISIBILITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DE L'ÉCOLE DE WODECQ EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Rendre les abords de l'école de Wodecq plus visibles et sécurisés

Lieux concernés



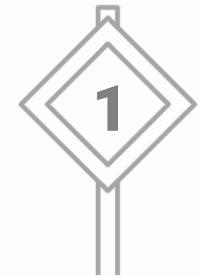
Ecole de Wodecq

Acteurs concernés



Commune d'Ellezelles

Priorité



Temporalité



Action court terme

- *Visibilité des abords d'école*
Indicateur : #mesures prises en vue de rendre l'école plus visible
Cible : A minima éclairage au niveau du passage piéton

Budget



Financement



Fonds propres Commune

Actions liées



A 1.2.1. Zones apaisées
A.2.1.1. Réseau piéton
A.2.2.1. Réseau cyclable
A 4.2.2. Échanger et accompagner des écoles

A 3.3.4. RENFORCER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AUX ABORDS DE L'ECOMUSÉE GÉNÉRAL

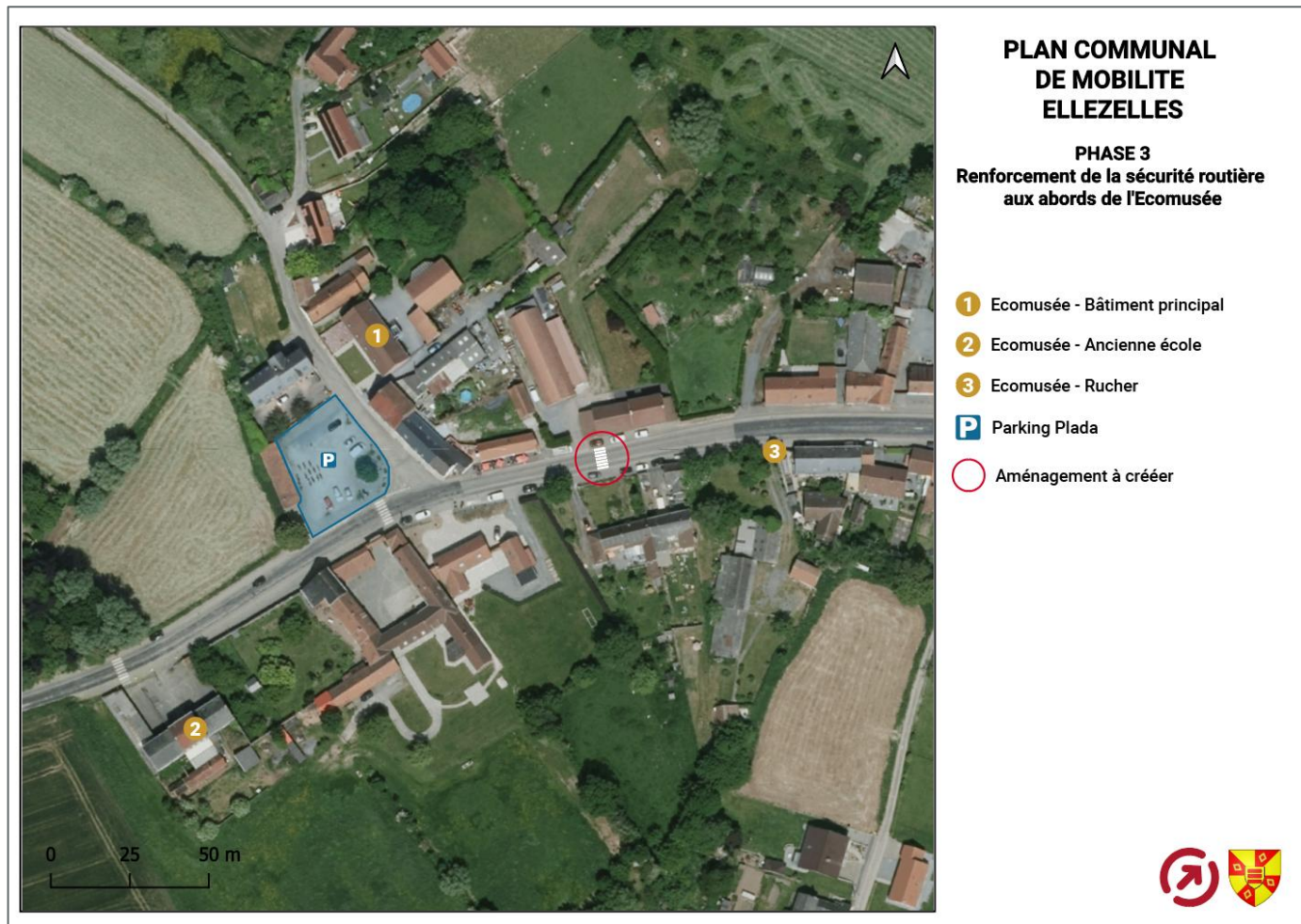
L'Ecomusée, un lieu d'accueil d'enfants important à Ellezelles

L'Écomusée du Pays des Collines, situé au centre du village de Lahamaide, accueille, tout au long de l'année, de nombreuses écoles. En 2025, ce sont pas moins de 5500 enfants qui ont participé aux activités de l'Ecomusée.

Généralement, les cars font descendre les élèves sur le parking Plada (P) et se rendent sur 3 sites différents situés de part et d'autre de la N529 : le bâtiment principal (1), l'ancienne école (2) et le rucher (3).

Lors de l'atelier organisé autour de la mobilité des enfants, avec des citoyens, les éléments à améliorer étaient les suivants : ajout d'un passage piéton supplémentaire, instauration d'une zone 30 et la rénovation du revêtement du parking.

Un projet de réaménagement du centre de Lahamaide, faisant suite à l'une des mesures du PCDR, est sur la table et rencontre en partie les attentes renseignées (cf. page suivante).



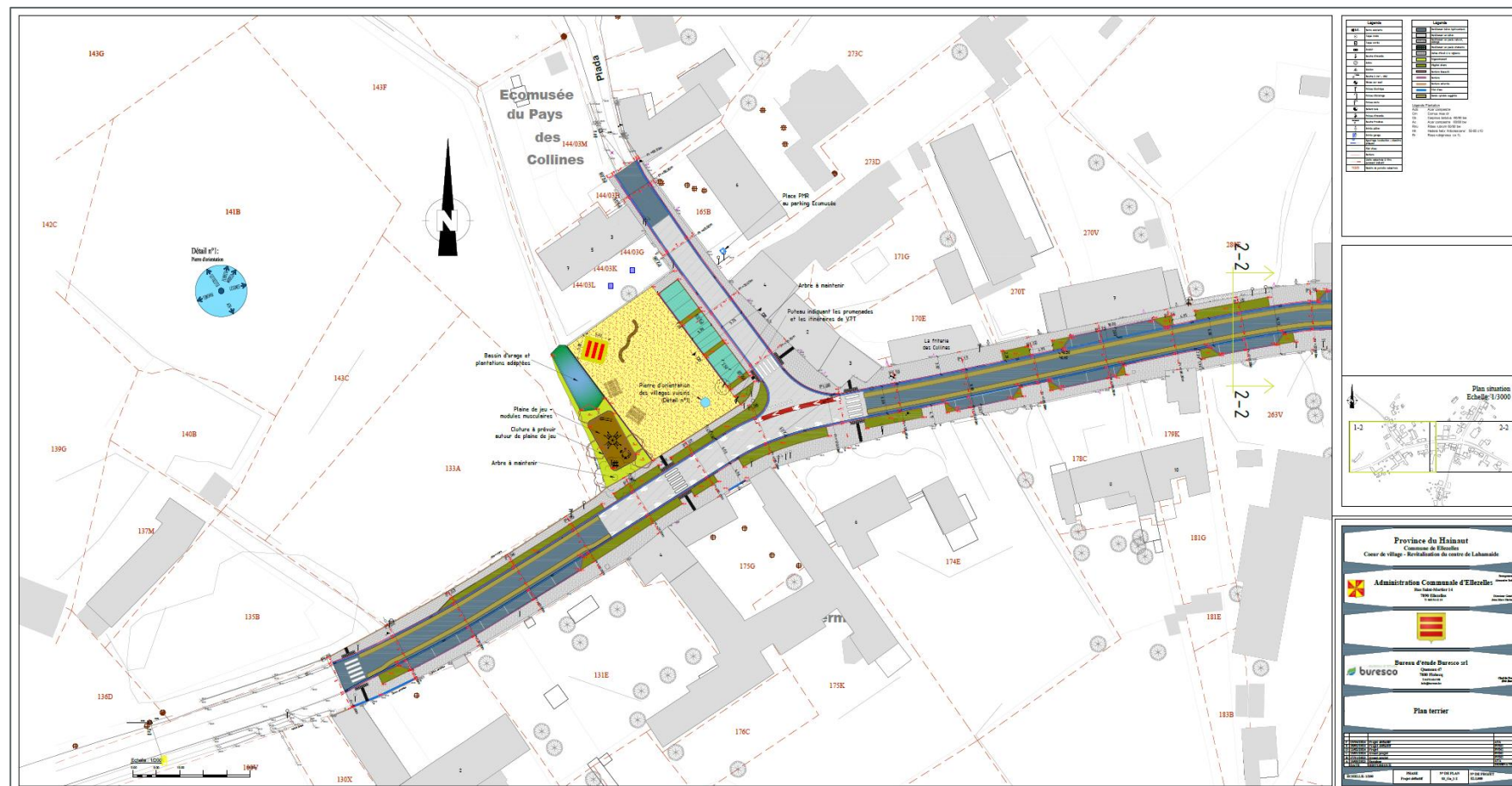
A 3.3.4. RENFORCER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AUX ABORDS DE L'ECOMUSÉE

PROJET DE REVITALISATION DU CENTRE DE LAHAMAIDE (PCDR)

Mise en œuvre du projet du PCDR

Il s'agira de mettre en œuvre le projet de revitalisation du centre de Lahamaide développé dans le PCDR.

En complément, il s'agira d'évaluer avec la Direction des Routes (SPW) la possibilité d'une mise en zone 30 de ce cœur de village.



A 3.3.4. RENFORCER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AUX ABORDS DE L'ECOMUSÉE EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Renforcer la sécurité des enfants se rendant à l'Ecomusée

Lieux concernés



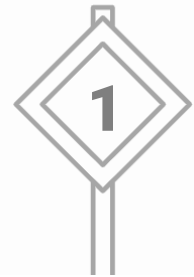
- Plada
- N529

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- SPW

Priorité



Temporalité



Action long terme

- Mettre en œuvre le projet de revitalisation du centre de Lahamaide

Indicateur : Réalisation de la tâche

Cible : Tâche effectuée

Budget



Financement



- Fonds propres de la commune pour les voiries communales
- SPW pour les voiries régionales

Actions liées



A 1.2.1. Zones apaisées
A.2.1.1. Réseau piéton
A.2.2.1. Réseau cyclable
A.2.2.2. Stationnement vélo
A.3.1.1. Voitures partagées
A.3.1.4. Bornes de recharge
A.3.2.1 Prise en compte PMR

A 3.3.5. ÉTABLIR UN PLAN DE DÉPLACEMENT SCOLAIRE POUR CHACUNE DES ÉCOLES DE L'ENTITÉ

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La mobilité scolaire doit faire partie intégrante de la stratégie de mobilité d'une commune.

En plus des différents aménagements pour améliorer la sécurité et faciliter une mobilité plus active, des Plans de Déplacements Scolaires (PDS) peuvent être réalisés. Ceux-ci intègrent la mobilité des enfants et des enseignants ainsi que la sécurité routière autour des écoles. Elle se base sur une étude des habitudes des élèves et des équipes enseignantes (qui peut être adaptée aux données disponibles, à la capacité de mobilisation des équipes... cf. photo ci-contre) et permettra de développer un plan d'actions concrètes et sur mesure, adapté aux besoins de l'établissement. Celles-ci portent autant sur l'amélioration des infrastructures, sur l'incitation des modes durables ou sur de la sensibilisation.

Il s'agira pour la Commune d'aider et d'inciter proactivement les écoles à réaliser ce plan mais également d'aider à la mise en œuvre du plan d'actions sur le terrain.



« Enquête » mobilité ludique dans une école primaire bruxelloise (chaque bouteille représentant un mode de déplacement)

Source : Traject

A 3.3.5. ÉTABLIR UN PLAN DE DÉPLACEMENT SCOLAIRE POUR CHACUNE DES ÉCOLES DE L'ENTITÉ

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Encourager à une mobilité plurielle et à des abords d'école plus sécurisés

Lieux concernés



Les deux écoles de l'entité

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles

Priorité



Temporalité



Action moyen terme

- Réaliser un PDS
Indicateur : #PDS réalisé
Cible : Réalisation d'au moins 1 PDS dans une école

Budget



Financement



- Ecoles
- Commune d'Ellezelles

Actions liées



A 3.3.1. Réaménager et repenser l'organisation de la circulation rue du Pont et rue des Ecoles
A.3.3.3. Renforcer la visibilité et l'accessibilité de l'école de Wodecq
A 4.2.1. Poursuivre les formations dans les écoles
A 4.2.2. Échanger et accompagner les écoles

▶ OP 3.4. DÉVELOPPER UN SYSTÈME DE STATIONNEMENT QUI PROFITE À TOUS (TOURISTES, COMMERCE, CITOYENS)

Le stationnement constitue un levier important, notamment en vue d'un usage et d'un partage plus équilibrés de l'espace public.

Dans le village d'Ellezelles en particulier, l'enjeu est d'optimiser le stationnement afin d'améliorer la qualité des espaces publics. Le diagnostic de la situation existante a mis en évidence que cette optimisation peut être réalisée sans nuire à l'attractivité automobile du centre. Il s'agit dès lors d'utiliser au mieux les ressources disponibles.

À moyen terme, l'ambition est aussi celle de requalifier les places d'Ellezelles et de Wodecq. Dans le cadre du PCDR, une convention de faisabilité a été octroyée à la Commune qui désignera un bureau d'études chargé de développer le projet dans le courant de l'année 2026.

ACTIONS PROPOSÉES

- OP 3.4.1** Mise en valeur et requalification des parkings existants
- OP 3.4.2** Requalification (à long terme) des places d'Ellezelles et de Wodecq

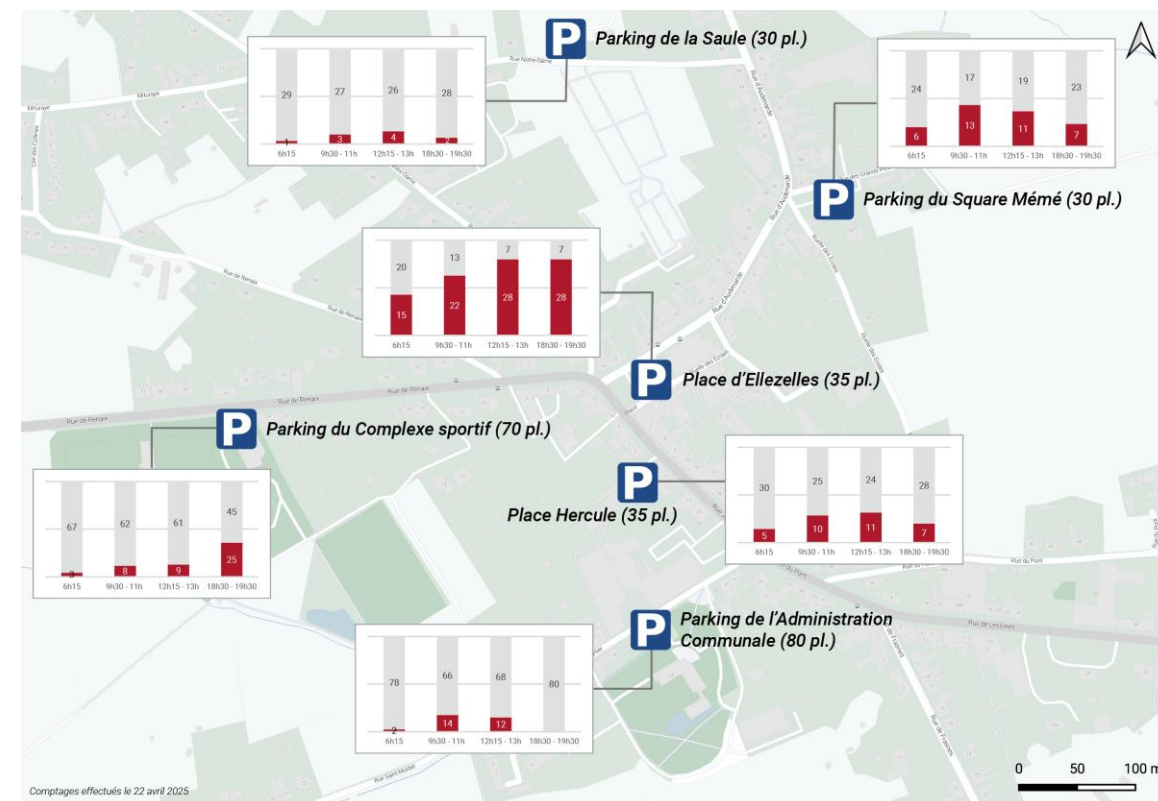
A 3.4.1. MISE EN VALEUR ET REQUALIFICATION DES PARKINGS EXISTANTS

MIEUX UTILISER ET VALORISER L'OFFRE EXISTANTE DE STATIONNEMENT

Optimiser le stationnement

Même si l'ambition est de valoriser et d'inciter à davantage d'accessibilité multimodale, le recours à la voiture demeure nécessaire pour une partie de la population et/ou dans certaines circonstances.

Le village d'Ellezelles dispose aujourd'hui d'une offre importante de stationnement automobile, permettant d'accéder à l'ensemble du village et à ses principaux pôles d'attractivité, tels que les commerces, les écoles ou les équipements, en quelques minutes à pied. Toutefois, tous les parkings ne sont pas utilisés de la même manière (cf. carte) et présentent un potentiel de valorisation. Leur utilisation permettrait par ailleurs de réduire la pression en stationnement en voirie.



Taux d'occupation de l'ensemble des parkings du village d'Ellezelles
Traject, 2025

A 3.4.1. MISE EN VALEUR ET REQUALIFICATION DES PARKINGS EXISTANTS

RENFORCER LA VISIBILITÉ DES PARKINGS GRÂCE À UNE INFORMATION CLAIRE ET UNE SIGNALISATION ADAPTÉE

Renforcer la lisibilité de l'offre de stationnement par une signalétique directionnelle efficace

La valorisation des différents parkings constitue un levier essentiel pour améliorer la lisibilité de l'offre de stationnement et favoriser une utilisation plus équilibrée de l'espace public. À cet égard, la mise en place d'une signalétique claire, cohérente et visible est primordiale. Celle-ci peut notamment se traduire par la mise en place d'une signalétique de jalonnement, composée de panneaux directionnels implantés en amont, permettant d'orienter clairement et efficacement les automobilistes vers les parkings disponibles et de valoriser l'ensemble des parkings existants sur le territoire.

Une signalétique déjà présente dans le village d'Ellezelles...

Le village d'Ellezelles dispose déjà d'un système de signalétique, basé sur des logos et des codes couleurs associés à chaque parking, renseignés aux différentes entrées du village (cf. photo). De plus, un jalonnement des parkings est déjà mis en place. Ces éléments présentent un fort potentiel en termes de lisibilité et d'identification et gagneraient à être davantage valorisés.

.... mais à renforcer

Malgré les dispositifs existants, certaines incohérences persistent et limitent l'efficacité de la signalétique.

Voici deux exemples concrets, non exhaustifs, observés lors d'une visite de terrain :

- Sur le site internet de la commune, le parking du Square Mémé est

correctement renseigné, tandis que le parking de l'Ancienne Gare et Ravel ne l'est pas ; à l'inverse, ce dernier est présent sur la signalétique routière, alors que le parking du Square Mémé n'y apparaît pas ;

- À l'intersection entre la N57 et la N519, les parkings de l'Ancienne Gare et Ravel, et du Saule sont indiqués lorsque l'on arrive depuis Flobecq, alors que depuis Renaix seul le parking du Saule est mentionné.

Enfin, à l'approche des parkings, leur identification reste parfois difficile. Pour cela, l'installation de panneaux, totems ou autres dispositifs marquant clairement l'entrée des parkings est recommandée, en reprenant la signalétique existante avec le nom du parking, son logo et son code couleur. Cela permettra de renforcer leur visibilité et leur reconnaissance dans l'espace public (cf. Parking La Salamandre à Soignies).



Signalisation des parkings d'Ellezelles
Source : Traject, 2025



Parking La Salamandre à Soignies
Source : Traject, 2025

A 3.4.1. MISE EN VALEUR ET REQUALIFICATION DES PARKINGS EXISTANTS

RENFORCER LA VISIBILITÉ DES PARKINGS GRÂCE À UNE INFORMATION CLAIRE ET UNE SIGNALISATION ADAPTÉE

Développer une communication autour de l'offre de stationnement...

La visibilité des parkings repose sur une information claire et une signalétique adaptée, ce qui implique également une communication efficace. Bien que certaines actions de valorisation soient déjà mises en œuvre, notamment via la communication sur le site internet communal, celles-ci pourraient être renforcées par une communication plus ciblée et personnalisée, en particulier à destination des visiteurs occasionnels et à l'occasion des grands événements (cf. A.3.1.2). Les logos et codes couleurs pourraient également être repris de manière systématique dans les supports de communication, afin d'améliorer la cohérence et la compréhension de l'offre de stationnement.

...et orienter vers les parkings ad hoc

Dans les différents supports de communication, il y a aussi lieu d'orienter les usagers vers les parkings adéquats et/ou souhaités. Par exemple, lors de la « Nocturne de l'Etrange », le parking de l'administration communale semble celui à privilégier, vu le nombre de participants attendus et compte tenu de la localisation du site (et non celui de la place d'Ellezelles).

A 3.4.1. MISE EN VALEUR ET REQUALIFICATION DES PARKINGS EXISTANTS

RELIER LES PARKINGS AUX DESTINATIONS DU QUOTIDIEN

Compléter la signalétique automobile par une signalétique piétonne

La signalétique destinée aux automobilistes gagnerait à être complétée par une signalétique spécifiquement conçue pour les piétons, afin de baliser de manière claire et lisible les itinéraires reliant les parkings aux principaux pôles d'attractivité des villages (écoles, commerces, équipements publics, etc.).

Cette démarche s'inscrit dans une logique de continuité des modes de déplacement : si l'automobiliste a besoin d'une signalétique efficace pour localiser le parking et s'y stationner, il doit également pouvoir bénéficier, une fois son véhicule garé, d'une signalétique adaptée lui permettant de rejoindre facilement sa destination finale à pied.

Valoriser la proximité des destinations par l'indication des temps de marche

L'intégration d'indications de temps de marche depuis les parkings vers ces différentes destinations renforce la perception de proximité, en mettant en évidence que les distances sont courtes et rapides à pied. Cette approche vise à encourager l'utilisation des parkings existants tout en favorisant les déplacements piétons au sein du village.



Signalétique piéton de Nîmes

Source : Ville de Nîmes

A 3.4.1. MISE EN VALEUR ET REQUALIFICATION DES PARKINGS EXISTANTS

REVALORISATION QUALITATIVE DES PARKINGS

Améliorer la qualité et le confort des parkings...

Au-delà de la signalétique, la revalorisation qualitative des parkings eux-mêmes est également un enjeu majeur. Cela implique de disposer de places de stationnement aux dimensions suffisantes, dotées de marquages au sol clairs et bien entretenus. Les revêtements doivent être en bon état, sans dégradations ni trous, afin d'améliorer le confort et la sécurité des usagers.

... pour tous et toutes

L'équipement des parkings doit répondre aux besoins de tous et toutes. Il est ainsi recommandé de prévoir au minimum une à deux places PMR par parking, ainsi qu'une place PMR par tranche de 50 places. Par ailleurs, l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques constitue un élément clé pour anticiper l'évolution des pratiques de mobilité et renforcer l'attractivité de l'offre de stationnement.

Des parkings attractifs et conviviaux

Pour rendre ces parkings plus attractifs et agréables, le design urbain peut être une solution intéressante. Par exemple, la fresque réalisée sur le mur du parking Hercule est une initiative réussie (cf. photo). De

même, des marquages ou des peintures au sol, en lien avec les logos et les couleurs des parkings, pourraient être réalisés afin de renforcer leur identité et de faciliter leur repérage par les usagers.



Parking Hercule
Source : Traject, 2026

A 3.4.1. MISE EN VALEUR ET REQUALIFICATION DES PARKINGS EXISTANTS

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Optimiser l'usage des parkings

Lieux concernés



- Les 6 parkings du village d'Ellezelles
- Autres parkings de la commune

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- Organismes d'événements, acteurs locaux

Priorité



Temporalité



Action court-moyen terme

- Ajustement signalétique

Indicateur : Système signalétique véhicule ajusté

Cible : Action réalisée

- Qualité des parkings

Indicateur : #parkings requalifiés

Cible : /

Budget



Financement



- Commune d'Ellezelles

Actions liées



A.2.1.1 Réseau piéton
A.3.2.1 Prise en compte des PMR

A 3.4.2. REQUALIFICATION DES PLACES D'ELLEZELLES ET DE WODECQ

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Créer des cœurs de village vivants, dynamiques, attractifs et accessibles à tous

Les places d'Ellezelles et de Wodecq doivent faire l'objet, à long terme – voire à très long terme – d'une requalification en profondeur. Les parkings qui les occupent actuellement ne constituent pas un élément indispensable à la création d'un cœur de village vivant, dynamique, attractif et accessible à tous. Au contraire, leur présence massive freine aujourd'hui cette ambition en limitant les usages, la qualité paysagère et le potentiel de convivialité de ces espaces centraux.

Dans une optique de revitalisation du centre du village et d'amélioration de la qualité des espaces publics, l'offre de stationnement sur ces places centrales pourrait être progressivement adaptée à long terme. Cette évolution s'inscrit dans une stratégie globale visant à mieux répartir le stationnement à l'échelle des centres, tout en libérant de l'espace pour des usages plus qualitatifs.

Une vision à long terme, qui reste fonctionnelle, inclusive et accessible

À long terme, le réaménagement des places d'Ellezelles et de Wodecq pourrait être envisagé, avec la suppression de tout ou partie des places de stationnement actuellement présentes. Cette démarche permettrait de renforcer le rôle de ces places comme véritable cœur de village, propice aux rencontres, aux événements, aux terrasses et aux usages du quotidien. Néanmoins, il apparaît essentiel de maintenir un nombre limité et ciblé de places de stationnement sur ces espaces, réservées à des usages spécifiques. Celles-ci devraient notamment être destinées aux personnes à mobilité réduite, aux livraisons, ainsi qu'aux véhicules partagés, afin de garantir l'accessibilité, l'inclusivité et le bon fonctionnement des activités locales.

Pour rappel, dans le cadre du PCDR, une convention de faisabilité a été octroyée à la Commune qui désignera un bureau d'études chargé de développer le projet dans le courant de l'année 2026.

A 3.4.2. REQUALIFICATION À LONG TERME DE LA PLACE CENTRALE D'ELLEZELLES

UNE REQUALIFICATION PROGRESSIVE

À court terme, revaloriser temporairement les places par des usages événementiels

À court terme, tant les places d'Ellezelles que de Wodecq pourraient être fermées au stationnement automobile lors de certains week-ends afin d'y organiser des événements et des animations. Cette démarche offrirait aux habitants l'opportunité de s'approprier cet espace, de le percevoir comme un véritable cœur de village vivant et dynamique, et de reconnaître sa valeur au-delà de celle d'un simple parking. Elle constitue également un levier efficace pour revaloriser ce grand espace central, tant pour la commune que pour les habitants.

Une transition et requalification progressive

Cette approche présente l'avantage de créer une transition progressive et maîtrisée vers une requalification à plus long terme. En permettant aux habitants de vivre la place dans des usages variés et conviviaux dès aujourd'hui, elle prépare le terrain pour des transformations plus ambitieuses, tout en limitant les résistances potentielles liées à la suppression progressive des places de stationnement.

A 3.4.2. REQUALIFICATION À LONG TERME DE LA PLACE CENTRALE D'ELLEZELLES

MESURES D'INFORMATION ET D'ACCOMPAGNEMENT

Informier, rassurer et accompagner les usagers

Par ailleurs, des mesures visant à valoriser les solutions de stationnement alternatives existent déjà, notamment à travers la mise en valeur et la requalification des parkings existants pour ce qui concerne le centre d'Ellezelles (cf. op 3.4.1). Afin d'accompagner efficacement l'évolution des usages de ces espaces, il apparaît toutefois pertinent de renforcer ces actions par une communication ciblée. Celle-ci pourrait à nouveau porter sur la localisation et l'accessibilité des parkings périphériques (pour Ellezelles), tout en incluant également, cette fois, les événements et animations organisés sur la place centrale. Une telle démarche contribuerait à faciliter la compréhension des changements en cours, à rassurer les usagers et à favoriser l'appropriation progressive des nouveaux usages de l'espace public.

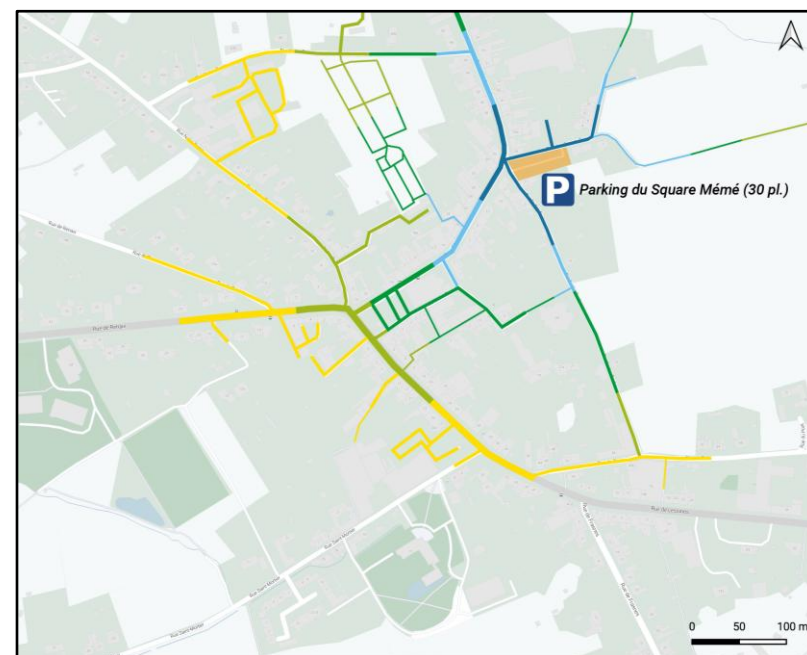
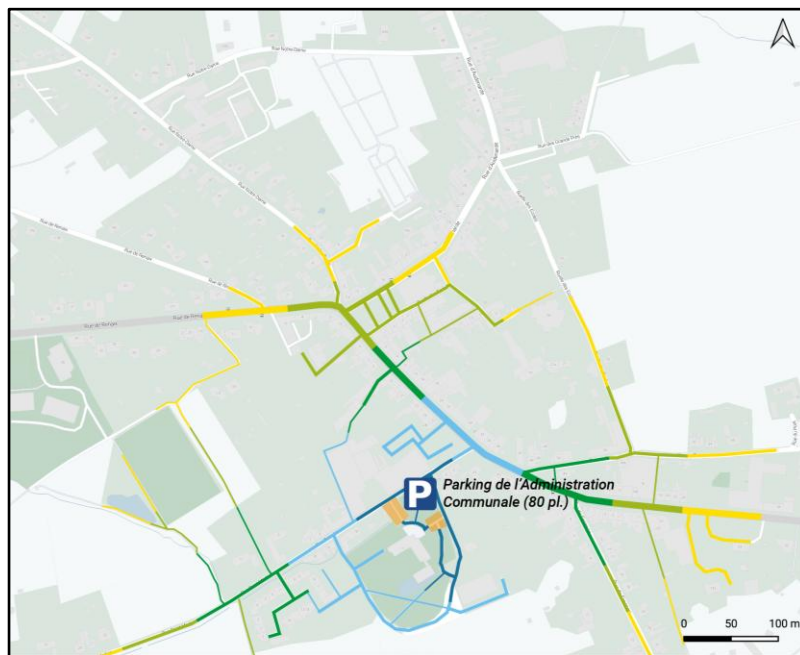
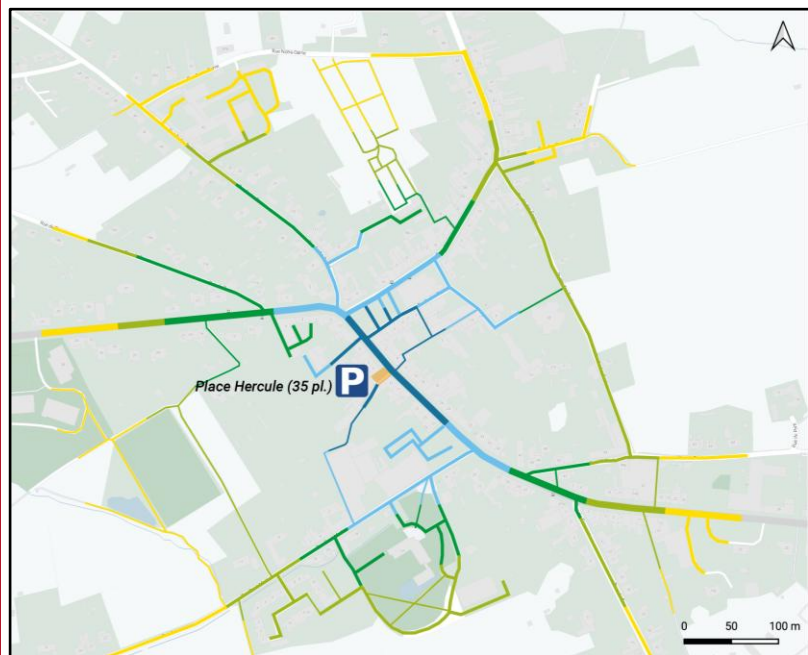
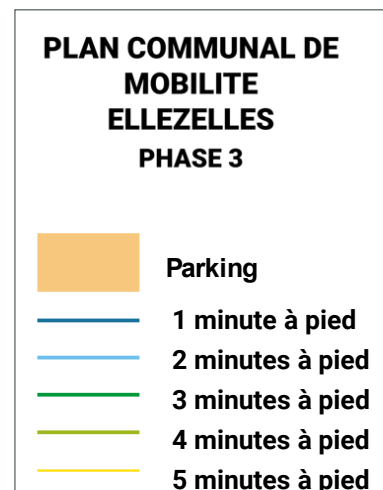
Il convient enfin de souligner que des inquiétudes peuvent subsister, notamment du côté des commerçants et des habitants, en lien avec la suppression de certaines places de

stationnement sur la place centrale. Les cartes présentées ci-après permettent d'apporter des éléments de réponse objectifs à ces préoccupations. Elles mettent en évidence la disponibilité d'une offre de stationnement à proximité immédiate du centre, ainsi que les courtes distances de marche entre les parkings et les principales destinations.

A 3.4.2. REQUALIFICATION À LONG TERME DE LA PLACE CENTRALE D'ELLEZELLES

MESURES D'INFORMATION ET D'ACCOMPAGNEMENT

Les trois cartes suivantes démontrent en effet que, dans le centre d'Ellezelles, les parkings sont situés à très courte distance de l'ensemble du centre du village. Depuis ces trois sites de stationnement, il est possible de rejoindre l'ensemble des équipements et fonctions du centre (écoles, commerces, services, équipements publics...) en quelques minutes à pied, généralement en moins de cinq minutes. Ces éléments confirment que la requalification de la place centrale peut être envisagée sans compromettre l'accessibilité du centre, tout en améliorant significativement la qualité et les usages de l'espace public.



A 3.4.2. REQUALIFICATION À LONG TERME DE LA PLACE CENTRALE D'ELLEZELLES EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Créer des cœurs de villages vivants, dynamiques, attractifs et accessibles à tous.

Lieux concernés



Places d'Ellezelles et de Wodecq

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles

Priorité



Temporalité



Action (très) long terme

Indicateur : Espaces publics réaménagés

Cible : Les deux places

Budget



Financement



- Commune d'Ellezelles
- Subsidies Service Public de Wallonie et européen

Actions liées



- A.1.2.1. Villages apaisés
- A.2.1.1. Réseau piéton
- A.2.2.1. Réseau cyclable
- A.2.5.1. Mobipoints
- A.3.1.1. Voitures partagées
- A.3.2.1. Accessibilité PMR

OS 4. DES CITOYENS ACCOMPAGNÉS ET ÉCOUTÉS

Objectifs



- ▶ OP 4.1. Accompagner les citoyens vers une mobilité 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

► OP 4.1. ACCOMPAGNER LES CITOYENS VERS UNE MOBILITÉ PLURIELLE

Accompagner l'ensemble des usagers du territoire est un élément clé et essentiel. Il ne s'agit pas uniquement de mettre en place des services et infrastructures, mais aussi de les faire découvrir, tester...

ACTIONS PROPOSÉES

- A.4.1.1** **Organiser ponctuellement des campagnes de tests de divers modes de transport**
- A.4.1.2** Poursuivre les campagnes de communication et de sensibilisation auprès des citoyens

A 4.1.1. ORGANISER PONCTUELLEMENT DES CAMPAGNES DE TESTS DE DIVERS MODES DE TRANSPORT

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Chaque année durant les 3 à 5 prochaines années, et à raison d'au moins une campagne par an, la Commune organisera un ou plusieurs événements visant à faire tester (physiquement) l'offre et les services de mobilités disponibles sur le territoire. Cela peut concerner les thématiques suivantes :

- **Vélo (à assistance électrique)** : le vélo peut constituer pour une partie de la population un mode de déplacement efficace et flexible pour nombre de déplacements. Si un effort doit être fourni en vue d'améliorer les conditions de déplacements des cyclistes (cf. actions 2.2.1 à 2.2.3), il est également important d'accompagner les personnes qui sont prêtes à franchir le pas mais qui ne disposent pas de toutes les bonnes pratiques pour circuler dans le trafic et/ou avec un vélo à assistance électrique qui demande une conduite particulière.

Le projet Vélotaf, mené en partenariat avec l'ASBL La Véloterie constitue un premier pas à cet égard. Selon son succès, le projet pourrait être réitéré.

Par ailleurs, il s'agira d'étendre le profil du public cible ;

- **Engins de micromobilité** : trottinettes, monowheels et

autres engins de micromobilité sont amenés à devenir plus nombreux dans les zones urbaines et moins urbaines. Faire tester et accompagner l'usage de ces engins serait également pertinent ;

- **Voitures partagées** : lorsqu'un service de véhicule partagé sera mis en place (cf. action 3.1.1.), il sera nécessaire de le faire connaître et d'expliquer son fonctionnement à la fois de manière théorique et pratique ;
- **Conduites préventives** : inciter à une conduite préventive contribue à un territoire plus apaisé et à davantage de sécurité routière.

Les campagnes peuvent prendre différentes formes et s'effectuer à plusieurs occasions. Elles peuvent concerner une thématique en particulier ou être davantage transversales. Elles peuvent aussi être organisées en collaboration avec des associations locales et/ou des communes voisines. Ci-après des exemples d'événements réalisés dans d'autres communes wallonnes.

A 4.1.1. ORGANISER PONCTUELLEMENT DES CAMPAGNES DE TESTS DE DIVERS MODES DE TRANSPORT

QUELQUES EXEMPLES



Voiture tonneau
Source : Villers-la-Ville



Test de vélos et engins de mobilité
Source : Maestromobile



Prêt de vélo à assistance électrique durant 2 mois
Source : Seneffe, Pro Vélo



Formation « À vélo dans le trafic »
Source : Gracq Liège

A 4.1.1. ORGANISER PONCTUELLEMENT DES CAMPAGNES DE TESTS DE DIVERS MODES DE TRANSPORT

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Faire découvrir l'offre et les services de mobilité du territoire

Lieux concernés



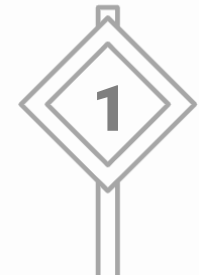
/

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- Opérateurs de transport public, associations

Priorité



Temporalité



Action continue

- Campagnes de test
- Indicateur* : Nombre de campagnes réalisées par an
- Cible* : Au minimum 1 les 3 premières années

Budget



Financement



Fonds propres Commune / subsides régionaux

Actions liées



/

A 4.1.2. POURSUIVRE LES CAMPAGNES DE COMMUNICATION AUPRÈS DES CITOYENS

DESCRIPTION GÉNÉRALE



Poursuivre les communications dans le bulletin communal

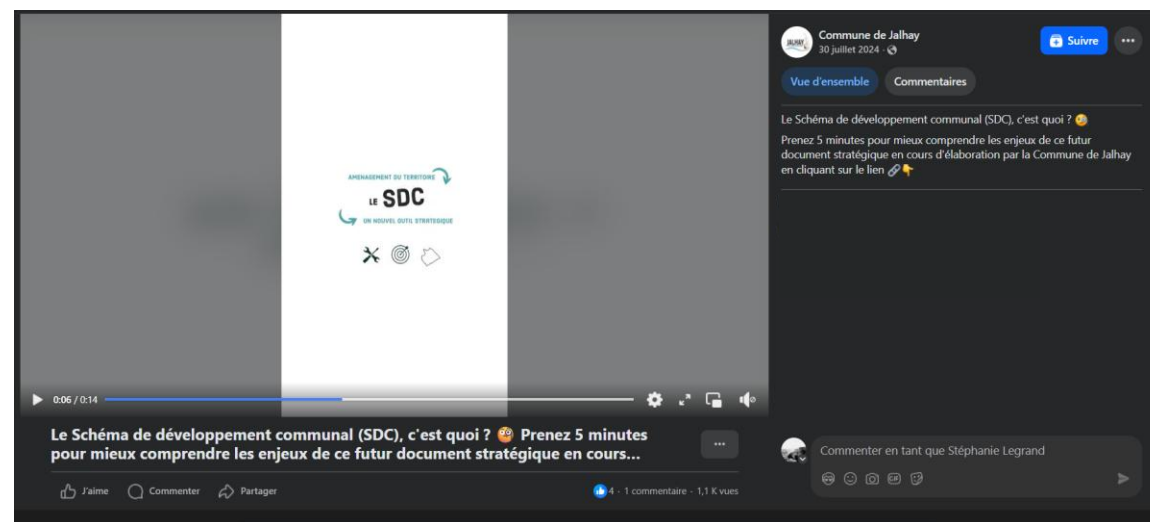
La Commune aborde déjà régulièrement des thématiques liées à la mobilité dans son bulletin communal. Il s'agira de poursuivre en ce sens en écrivant un article par bulletin dans la mesure du possible. En complément de l'action précédente, les articles peuvent présenter les différentes offres et services de mobilité disponibles sur le territoire, expliquer le fonctionnement et les avantages et raisons de certains dispositifs mis en place (SUL, zone de rencontre, etc.) ou qui n'ont pas pu être mis en place.

Renforcer la présence sur les réseaux sociaux

Il s'agit également de continuer à relater les informations relatives à la mobilité sur les réseaux sociaux, notamment sur la page Facebook communale qui est suivie par près de 3.400 abonnés. Idéalement, la communication pourrait s'étendre à d'autres réseaux davantage suivis par les plus jeunes. La communication pourrait aussi prendre la forme de petites capsules vidéo.

Structurer et développer le site internet

Enfin, le site internet comporte pas mal d'informations sur le thème de la mobilité. L'information mériterait toutefois d'être centralisée. Elle devrait aussi être complétée sur certains sujets (sentiers et chemins, pratique cyclable, ...). La page suivante illustre l'exemple du site de la commune de Leuze-en-Hainaut.



Capsule vidéo expliquant le Schéma de Développement Communal

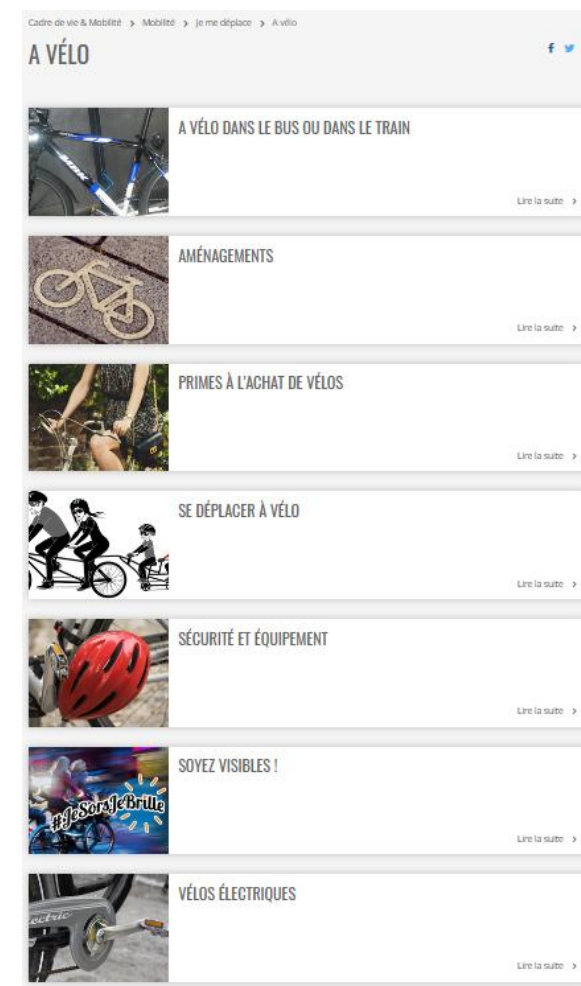
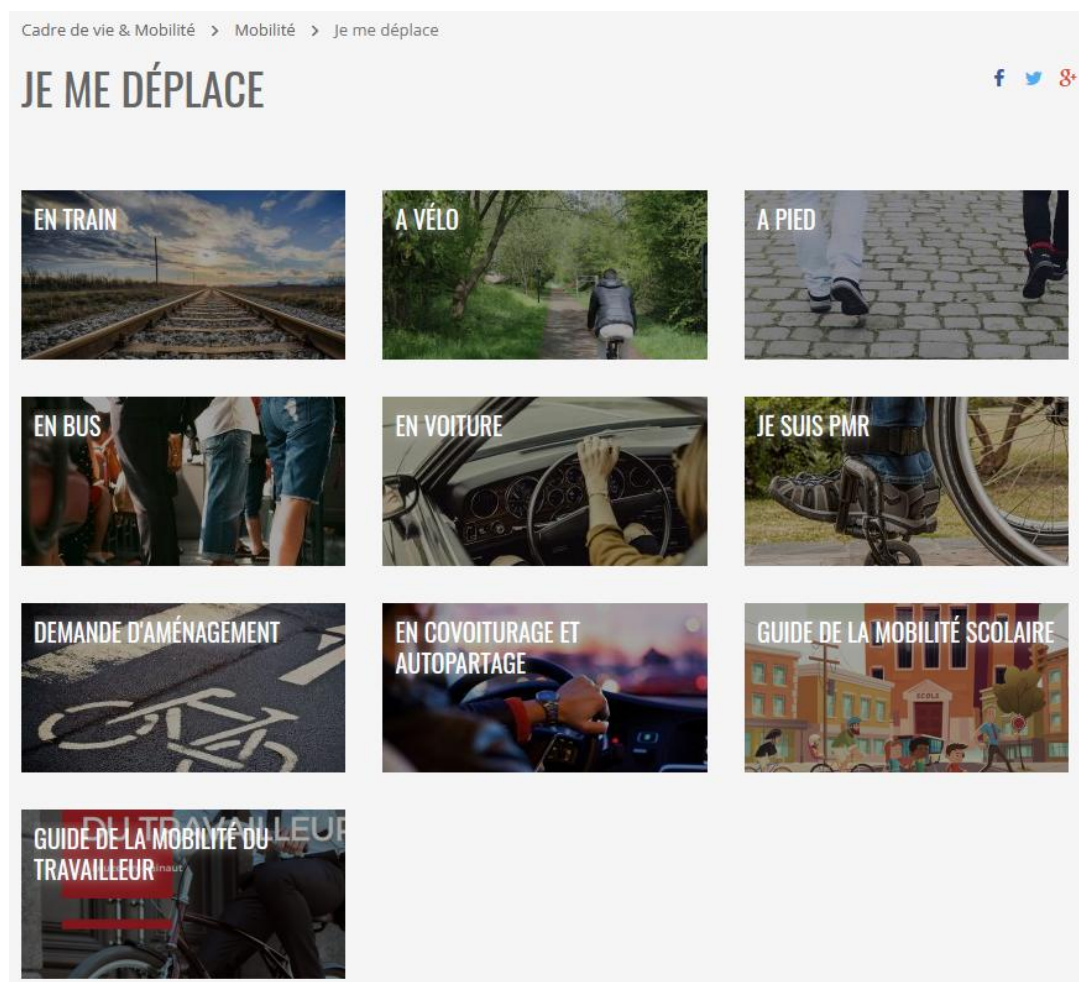
Source : Facebook Commune de Jalhay, 2024

A 4.1.2. POURSUIVRE LES CAMPAGNES DE COMMUNICATION AUPRÈS DES CITOYENS

EXEMPLE DE LEUZE-EN-HAINAUT



Le site internet de la ville de Leuze-en-Hainaut constitue un très bon exemple à suivre.



A 4.1.2. POURSUIVRE LES CAMPAGNES DE COMMUNICATION AUPRÈS DES CITOYENS

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Informer et sensibiliser les citoyens sur l'offre de mobilité disponible et ses bienfaits

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- **Commune d'Ellezelles**
- Associations locales

Priorité



Temporalité



Action continue

- Communication et sensibilisation

Indicateur : Développement du site internet, nombre de campagnes de communication réalisées

Cible : au minimum site internet à court terme, et 4 campagnes/an

Budget



€/an

Financement



Fonds propres de la Commune

Actions liées



/

▶ OP 4.2. SENSIBILISER ET INFORMER LES PLUS JEUNES À LA MOBILITÉ DE DEMAIN

Les plus jeunes sont un public qu'il est primordial de sensibiliser et d'éduquer à la mobilité de demain. Des actions sont déjà mises en place et doivent être poursuivies, d'autres doivent être développées. En parallèle, échanger avec les directions d'écoles et/ou le corps enseignant est également une action à entreprendre annuellement en vue de bien identifier et comprendre les besoins et enjeux, mais aussi à des fins de sensibilisation et de relais.

ACTIONS PROPOSÉES

- A.4.2.1** **Poursuivre les formations « Brevet du cycliste » dans les écoles, et l'étendre au « Brevet du Piéton »**
- A.4.2.2** Échanger et accompagner les écoles en vue d'une mobilité plurielle et sécurisée

A 4.2.1. POURSUIVRE LES FORMATIONS « BREVET DU CYCLISTE » DANS LES ÉCOLES, ET L'ÉTENDRE AU « BREVET DU PIÉTON »

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Poursuivre la formation « Brevet du Cycliste » et l'initiation au vélo pour les plus petits

Comme le prévoit également le plan d'action relatif à l'audit de politique cyclable d'Ellezelles (2021), il s'agit de poursuivre la formation « Brevet du Cycliste » dispensée dans chacune des écoles de l'entité par Pro Vélo. De même que l'initiation pour les plus petits par les services Provinciaux du Hainaut.

Développer le « Brevet du Piéton »

Dans le même ordre d'idée, il s'agit d'offrir la possibilité aux enfants des établissements scolaires de l'entité de suivre la formation « Brevet du Piéton » dispensée par l'association Tous à Pied.

Le programme complet est disponible sur le site de [Tous à Pied](#).



Source : SPW



A 4.2.1. POURSUIVRE LES FORMATIONS « BREVET DU CYCLISTE » DANS LES ÉCOLES, ET L'ÉTENDRE AU « BREVET DU PIÉTON » EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Informier et sensibiliser les jeunes sur les bonnes pratiques à pied et à vélo

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- Etablissements scolaires

Priorité



Temporalité



Action continue

- Brevets du piéton et du cycliste

Indicateur : nombre de formations dispensées

Cible : au minimum 1 par école/an/mode

Budget



€/an

Financement



Fonds propres de la Ville

Actions liées



A 4.2.2 Echanger et accompagner les écoles

A 4.2.2. ÉCHANGER ET ACCOMPAGNER LES ÉCOLES EN VUE D'UNE MOBILITÉ PLURIELLE ET SÉCURISÉE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Organiser des réunions d'échanges avec les établissements scolaires

Annuellement, une réunion avec chacun des établissements scolaires présents sur l'entité sera réalisée en vue :

- **D'échanger sur les besoins et enjeux** éprouvés par les écoles, et les **pistes de solutions** qui peuvent être étudiées et apportées pour y répondre ;
- **De sensibiliser les écoles** aux enjeux de la mobilité et de la sécurité routière avec une approche transversale axée sur les aspects de santé, de bien-être... Ainsi que d'identifier avec les écoles les actions qui pourraient être prises en vue de sensibiliser et d'éduquer les enfants à cette thématique (cf. également ci-contre).

À ce titre également, la Commune informera et encouragera les écoles à ce qu'une personne du corps enseignant suive la formation [EMSR](#) (Education Mobilité et Sécurité Routière). Il s'agit d'une formation gratuite d'une journée qui consiste à familiariser les enseignants à la mobilité et à la sécurité routière et de découvrir des outils pédagogiques et

animations scolaires à mettre en place dans les écoles.

Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité »

En complément, la Commune facilitera la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité » en se faisant le relais ou en mettant directement à disposition la [diversité de ressources](#) disponibles auprès de la Région wallonne (outils pédagogiques, brochures, posters, ...).

La Commune pourrait également supporter financièrement ou humainement certaines actions qui seraient mises en place par les écoles.



Source : SPW

A 4.2.2. ECHANGER ET ACCOMPAGNER LES ÉCOLES EN VUE D'UNE MOBILITÉ PLURIELLE ET SÉCURISÉE

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Informier et sensibiliser les jeunes à la mobilité plurielle

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- Etablissements scolaires

Priorité



Temporalité



Actions continues

- Réunion avec les établissements scolaires
Indicateur : nombre de réunions
Cible : au minimum 1 par an/école
- Facilitation sensibilisation & éducation
Indicateur : nombre d'actions menées
Cible : /

Budget



€/an

Financement



(Fonds propres de la Commune)

Actions liées



4.2.1. Brevets Piéton et Cycliste

► OP 4.3. ACCOMPAGNER ET ÉCHANGER AVEC LES ACTEURS LOCAUX

Ellezelles fait partie du Pays des Collines, une région à vocation touristique et folklorique, entraînant des défis de mobilité à relever.

La Maison Vivante du Pays des Collines, qui rouvrira en 2026, aura par ailleurs pour but de devenir un lieu de vie local et touristique qui engendrera des flux de déplacements supplémentaires. En vue d'une gestion de ces flux, mais aussi afin d'offrir davantage de solutions de mobilité, des échanges réguliers devront être faits avec la Maison Vivante. Il devra en être de même avec les nombreux organisateurs d'évènements.

Enfin, des échanges devront être organisés et poursuivis avec d'autres acteurs du territoire, et notamment les commerçants. À titre indicatif, les déplacements pour se rendre dans un commerce sont, après les déplacements domicile-travail, le deuxième motif de déplacement.

ACTIONS PROPOSÉES

- A.4.3.1 Échanger régulièrement avec la Maison Vivante du Pays des Collines et les organisateurs d'évènements**
- A.4.3.2 Échanger régulièrement avec les commerçants (et autres acteurs locaux)**

A 4.3.1. ÉCHANGER RÉGULIÈREMENT AVEC LA MAISON DU PAYS DES COLLINES ET LES ORGANISATEURS D'ÉVÈNEMENTS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Organiser des réunions d'échanges régulières avec la Maison Vivante du Pays des Collines

Des échanges réguliers avec la Maison Vivante du Pays des Collines doivent être organisés afin

- De sensibiliser la Maison Vivante, et par là les visiteurs (locaux ou touristes), aux solutions de mobilité mises à disposition et à promouvoir. Pour rappel, le PCM ambitionne de développer celles-ci (réseau cyclable, gestion du stationnement, etc.) ;
- D'échanger sur les besoins et enjeux éprouvés par la Maison du Pays des Collines et sur les pistes de solutions qui peuvent être étudiées et apportées pour y répondre ;
- De suivre les flux et d'adapter l'offre de mobilité.

Organiser des réunions d'échanges avec les organisateurs d'évènements

De nombreux évènements sont en parallèle organisés à Ellezelles durant l'année par d'autres acteurs : Sabbat des Sorcières, Ducasse, Festival musical, Chemin de l'Etrange, foires, etc.

Des réunions d'échanges seront organisées avec les organisateurs afin de discuter et de mettre en place des solutions de mobilité, d'organiser les déplacements, et globalement, d'échanger sur les enjeux de chaque évènement. Il s'agira notamment de faciliter et d'inciter les participants à recourir aux solutions de mobilité offertes et à utiliser les parkings les plus adéquats (cf. aussi action 3.4).

A 4.3.1. ÉCHANGER RÉGULIÈREMENT AVEC LA MAISON DU PAYS DES COLLINES ET LES ORGANISATEURS D'ÉVÈNEMENTS

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Maîtriser les flux de déplacements lors des événements et accompagner les organisateurs

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- Organisateurs d'événements et Maison Vivante du Pays des Collines

Priorité



Temporalité



Actions continues

- Echanges avec la Maison Vivante
Indicateur : nombre de réunions
Cible : au minimum 1 par an
- Echanges avec les organisateurs d'événements
Indicateur : nombre d'échanges
Cible : Au minimum, chaque année avec les organisateurs de grands événements (> 200 personnes)

Budget



Financement



/

Actions liées



A 3.4.1. Gestion du stationnement

A 4.3.2. ÉCHANGER RÉGULIÈREMENT AVEC LES COMMERÇANTS (ET AUTRES ACTEURS LOCAUX)

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Échanger avec les commerçants...

Organiser des moments de rencontres avec les commerçants afin d'échanger autour de la mobilité. Outre une voix importante à inclure dans le cadre de l'élaboration du PCM, ils sont aussi un lien avec les habitants, les visiteurs et la Commune. Les objectifs sont surtout d'échanger sur les besoins et enjeux éprouvés par les commerçants et sur les pistes de solutions qui peuvent être étudiées et apportées pour y répondre.

...et les autres acteurs locaux

Des moments d'échanges pourraient être organisés avec d'autres acteurs locaux selon les besoins. Pour rappel, le PCM ambitionne des échanges réguliers avec les écoles, la Maison Vivante du Pays des Collines, les organisateurs de grands événements et les commerçants. Parmi les autres acteurs qui pourraient être ponctuellement consultés : le secteur agricole.

On rappellera que la commune dispose par ailleurs de diverses commissions : CCATM, CCCA, CLDR, et CMJ.

A 4.3.2. ÉCHANGER RÉGULIÈREMENT AVEC LES COMMERÇANTS (ET AUTRES ACTEURS LOCAUX)

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Identifier les besoins et enjeux d'acteurs spécifiques du territoire

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



• Commune d'Ellezelles

- Acteurs (commerçants, agricole, ...)

locaux
secteur

Priorité



Temporalité



Actions continues

- Echanges les commerçants
Indicateur : nombre de réunion
Cible : au minimum 1 par an
- Echanges avec d'autres acteurs locaux (selon les besoins)

Indicateur : nombre d'échanges

Cible : /

Budget



Financement



/

Actions liées



A.3.4.1 Gestion du stationnement

A 4.2.2. Echange avec les écoles

A.4.3.1 Echange avec Maison Vivante

OS 5. UNE THÉMATIQUE ÉVALUÉE ET SUIVIE

Objectifs

- ▶ 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 œuvre du présent PCM



▶ OP 5.1. DÉVELOPPER LES COMPÉTENCES DE LA COMMUNE SUR LA THÉMATIQUE « MOBILITÉ »

Développer les compétences de la Commune sur la thématique « mobilité » constitue l'un des objectifs en vue d'un suivi efficace et pertinent. Deux actions sont proposées à cet égard :

- Étendre les moyens humains du service en charge de la Mobilité ;
- Développer les compétences de l'équipe en charge de la Mobilité.

ACTIONS PROPOSÉES

- A.5.1.1** Étendre les moyens humains du service en charge de la Mobilité
- A.5.1.2** Développer les compétences de l'équipe en charge de la Mobilité

A 5.1.1. ÉTENDRE LES MOYENS HUMAINS DU SERVICE EN CHARGE DE LA MOBILITÉ

DESCRIPTION GÉNÉRALE

L'action consiste à étendre les moyens humains du service en charge de la Mobilité. En effet, le GRECEM n'a la possibilité que de consacrer une toute petite partie de son temps de travail à la thématique. Or, même dans les communes les moins peuplées, elle nécessite un certain besoin, d'autant plus si l'on a des ambitions en la matière.

Ce renforcement peut se faire par différents biais :

- Soit **en réduisant les autres tâches de la personne en charge de la mobilité**, ici le GRECEM (ce qui se ferait donc au détriment d'autres thématiques) ;
- Soit en **renforçant l'équipe**, avec une personne qui pourrait également travailler sur d'autres thématiques au besoin ;
- Et/ou en **s'adjoignant ponctuellement les services d'un expert externe**. Afin de gagner à la fois en moyen humain, mais aussi en expérience et expertise. De plus en plus de Communes (flamandes) ont recours aux services d'experts externes sous la forme d'un contrat annuel.

A 5.1.1. ETENDRE LES MOYENS HUMAINS DU SERVICE EN CHARGE DE LA MOBILITÉ

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Développer les compétences de la Commune en matière de mobilité

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



Commune d'Ellezelles

Priorité



Temporalité



Action à moyen terme

- Développement de la compétence
- Indicateur* : #ETP dédié à la mobilité
Cible : 1 ETP

Budget



Financement



Fonds propres Commune

Actions liées



/

A 5.1.2. DÉVELOPPER LES COMPÉTENCES DE L'ÉQUIPE EN CHARGE DE LA MOBILITÉ

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Il est important que l'équipe en charge de la mobilité puisse développer progressivement ses compétences. Cela passe par la **participation à des formations et colloques**.

Actuellement, deux formations sont dispensées par la Région wallonne auxquelles pourrait prendre part le GRECEM :

- La formation Manager Piéton ;
- La formation Manager Cyclable.

La Région ou d'autres acteurs organisent également ponctuellement des **colloques ou webinaires** auxquels pourrait participer la Commune. Pour exemple, le Cerema (en France) a organisé en septembre 2025 un webinaire dont la thématique était « Connaître la mobilité en zone peu dense : quels outils et quelles pratiques ? ».

Par ailleurs, la Commune peut régulièrement se documenter, notamment par le biais de la Cémathèque et de la Séurothèque mises en place par la Région wallonne. Le Cerema publie aussi régulièrement des articles et documents intéressants.



Source : Région wallonne



ÉVÉNEMENTS

Enjeux des politiques de mobilités

Connaître la mobilité en zone peu dense : quels outils et quelles pratiques ?

Retour sur le Rendez-vous Mobilités du 11/09/2025

Source : Cerema



Source : Traject



Source : Rimini

A 5.1.2. DÉVELOPPER LES COMPÉTENCES DE L'ÉQUIPE EN CHARGE DE LA MOBILITÉ

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Développer les compétences de la Commune en matière de mobilité

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



Commune d'Ellezelles

Priorité



Temporalité



Action en continu

- Participation à des colloques et conférences, participation à des webinaires

Indicateur : # colloques, conférences, webinaires

Cible : à minima 1 colloque ou conférence / an ou à minima 2 webinaires/an

Budget



Financement



/

Actions liées



/

▶ OP 5.2. EVALUER L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DES BESOINS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Afin d'orienter et d'ajuster au mieux sa politique de mobilité, il est important et même nécessaire d'avoir un bon aperçu des besoins et habitudes de déplacements de ses citoyens et autres usagers du territoire. Mais aussi, des transports et des services qui leur sont offerts et de la façon dont tout cela s'articule et évolue dans le temps.

Actuellement, il n'existe toutefois aucun outil ou méthodologie de monitoring déployés par la Commune.

ACTIONS PROPOSÉES

A.5.2.1 Créer un observatoire de la Mobilité

A 5.2.1. CRÉER UN OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Il s'agit de mettre en place un **Observatoire de la Mobilité** à Ellezelles qui peut prendre la forme d'un rapport, d'un tableau de suivi, d'une plateforme... L'idée : collecter un ensemble d'informations et de données qui va permettre de comprendre l'évolution des pratiques et habitudes de déplacements, de l'offre de transport, et des services de mobilité... et surtout **d'orienter et d'ajuster la politique de mobilité du territoire**.

Les indicateurs définis dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité (cf. ci-après) pourront servir de base à l'établissement de cet observatoire, qui devra être mis à jour **à minima tous les 3 ans**. L'agenda se calquerait idéalement sur la mandature électorale (dans ce cas-ci à mi- et fin de mandat).

Il ne s'agira toutefois pas pour autant de produire toutes les données. Une partie de celles-ci **pourra être collectée** (ex : enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail, données de téléphonie mobile, sur l'usage des véhicules partagés, des transports publics, etc.). D'autres en revanche nécessiteront la **réalisation d'enquêtes ponctuelles** (auprès des habitants, des commerçants, des chalands, ...), ou la **mise en place d'outils** permettant la collecte de données en continu (ex : compteurs de flux, etc.).

Si la mise en place d'un observatoire est généralement l'apanage des grandes villes, elle est tout aussi **importante dans des zones moins densément peuplées**.



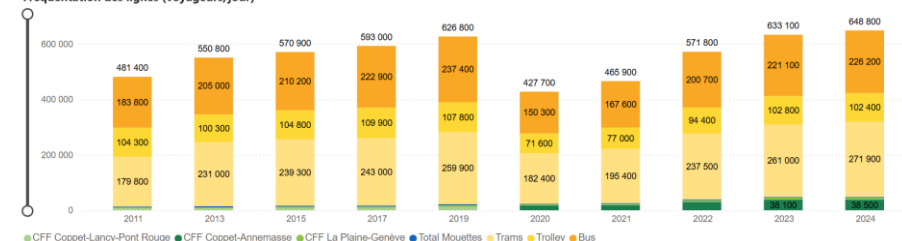
 **2 733**
Nombre total d'accidents en 2023

 **43,9%**
Part des accidents avec dommages corporels en 2023

 **19,1 %**
La part du trafic VAE dans le trafic cycliste en 2023

 **+13.8%**
Evolution par rapport à 2019

Fréquentation des lignes (voyageurs/jour)



Observatoire de la mobilité genevoise
Source : ge.ch

Source: Unireso - Rapports de gestion

A 5.2.1. CRÉER UN OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Connaitre l'évolution des pratiques et habitudes de déplacements, de l'offre de transport, et des services de mobilité en vue d'orienter et d'ajuster la politique de mobilité du territoire

Lieux concernés



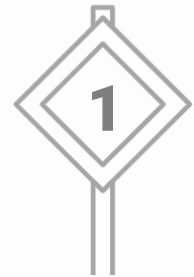
/

Acteurs concernés



- **Commune d'Ellezelles**
- SPW, opérateurs de mobilité, acteurs locaux

Priorité



Temporalité



Action continue

- Observatoire de la Mobilité

Indicateur : Création d'un document de synthèse

Cible : Au minimum 1 tous les 3 ans

Budget



Financement



Fonds propres ville / subsides régionaux (en cas d'achat de matériel)

Actions liées



Toutes les mesures liées au suivi de l'évolution des pratiques de mobilité.

► **OP 5.3. MONITORER LA MISE EN ŒUVRE DU PRÉSENT PCM**

Le Plan Communal de Mobilité constitue le document stratégique de référence pour la Commune. Il est donc important de monitorer annuellement sa mise en œuvre. Bien que reprise comme la dernière action de ce PCM, elle n'en demeure pas moins l'une des plus importantes.

ACTIONS PROPOSÉES

- A.5.3.1** Etablir annuellement une évaluation de la mise en œuvre du présent Plan Communal de Mobilité

A 5.3.1. ETABLIR UNE ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PCM

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Chaque année, un bilan des différentes actions prévues par le présent Plan Communal de Mobilité sera effectué. Ce bilan s'appuiera sur les différents indicateurs et cibles qui ont été définis pour chacune des actions.

Idéalement ce bilan sera effectué en concertation avec l'ensemble des acteurs qui composent le comité technique et la population en sera informée. Pour rappel, le comité technique se compose :

- Du GRECEM ;
- Des membres du Collège communal ;
- Des membres du Conseil communal ;
- Des représentants de la CCATM, CCA, CLDR ;
- De commerçants et représentants du monde agricole ;
- De représentants du secteur du tourisme ;
- De représentants du TEC ;
- De représentants de la zone de Police ;
- De représentants de la Région wallonne.

À noter que le suivi annuel du Plan Communal de Mobilité constitue une obligation au sens du décret du 1^{er} avril 2004 sur la mobilité et l'accessibilité locales.

Un tableau de bord est proposé ci-après, ce qui permettra un suivi plus aisé du plan d'actions.

A 5.2.2. ETABLIR UNE ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PCM

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



Disposer d'une vue d'ensemble de l'état d'avancement des actions planifiées dans le PCM

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Commune d'Ellezelles
- Acteurs locaux
- TEC/AOT

Priorité



Temporalité



Action continue

- Monitoring annuel des actions
Indicateur : # monitorings réalisés
Cible : Au minimum 1/an

Budget



Financement



/

Actions liées



Ensemble des actions du PCM.

A 5.2.1. Observatoire de la Mobilité

PROGRAMME D' ACTIONS

PROGRAMME D' ACTIONS

Le tableau, repris ci-après, fait la synthèse des actions et reprend pour chacune l'intitulé, le degré de priorité, la période de mise en œuvre, le budget estimé, et les principaux acteurs concernés.

Il servira de guide pour le suivi annuel du Plan Communal de Mobilité.

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
OS 1	UN TERRITOIRE APAISÉ ET RÉSILIENT							
OP 1.1	Aménager le territoire en vue de limiter les besoins en déplacement							
A 1.1.1	Renforcer la collaboration et la concertation entre les services communaux	2	Action continue	Humain	x	x	x	x
OP 1.2	Apaiser la circulation dans les villages							
A 1.2.1	Développer progressivement des zones apaisée dans les cœurs de village d’Ellezelles et Wodecq	1	Action progressive	€€€	x	x	x	x
A 1.2.2	Maîtriser le trafic de poids lourds	1	Moyen terme	€	x	x	x	x
OP 1.3	Maitriser les vitesses de circulation automobile							
A 1.3.1	Créer des effets de porte aux entrées de villages et des zones urbanisées	1	Action continue Action progressive	€€€	x	x	x	x
A 1.3.2	Prendre les mesures nécessaires afin de faire respecter les limites de vitesse sur les axes à enjeux	1	Court-moyen terme	€€€	x		x	x
A 1.3.3	Réaliser des campagnes de mesures et de sensibilisation	2	Action continue	€	x			x

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
OP 1.4	Sécuriser les lieux accidentogènes							
A 1.4.1	Entamer/poursuivre les démarches auprès de la Région wallonne en vue d'une plus grande sécurisation du carrefour des 4 Vents	1	Action continue Action moyen terme	Humain €€(€€)	x	x		
A 1.4.2	Entamer/poursuivre les démarches auprès de la Région wallonne en vue d'une plus grande sécurisation de la N57 et de ses principaux carrefours	1	Action continue Action progressive	Humain €€(€€)	x	x		
A 1.4.3	Sécuriser et réaménager progressivement les autres lieux accidentogènes	1	Action progressive	Humain €€(€€)	x	x		x

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
OS 2	DES DÉPLACEMENTS FACILITÉS ET DIVERSIFIÉS							
OP 2.1	Faire des villages et hameaux des lieux qualitatifs pour les piétons							
A 2.1.1	Créer un réseau piéton structurant qualitatif et accessible dans les villages et principaux hameaux	1	Action continue	€€€(€)	x	x	x	
A 2.1.2	Valoriser le réseau de sentiers et venelles situés en cœur de villages et hameaux	2	Action continue	€€(€€)	x			
OP 2.2	Permettre les déplacements à vélo entre les différentes partie du territoire, et vers les pôles voisins							
A 2.2.1	Développer un réseau cyclable utilitaire sur le territoire	1	Action progressive	€€(€€)	x	x		
A 2.2.2	Renforcer l'offre en stationnement vélo de qualité à proximité des principaux équipements et espaces publics	1	Action progressive	€€	x	x	x	
A 2.2.3	Développer les services à destination des cyclistes	2	Court-moyen terme	€	x			

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
OP 2.3	Rendre plus performant et attractif le réseau de transport public							
A 2.3.1	Rendre progressivement les arrêts de bus confortables et accessibles	1	Action progressive	€€€	x	x	x	
A 2.3.2	Collaborer avec le TEC en vue d'une plus grande fiabilité et un temps de parcours attractif des lignes de bus desservant le territoire	2	Action continue Court-moyen terme	Humain €	x		x	
OP 2.4	Faciliter l'usage du train via une intermodalité renforcée							
A 2.4.1	Solliciter la Commune d'Ath en vue du développement de l'offre de mobilité à la gare d'Ath	2	Actions court et moyen termes	Humain	x			
OP 2.5	Développer un Mobipôle/Mobipoint au sein de chaque village							
A 2.5.1	Créer des MobiPoints au cœur des villages	2	Long terme	€€€	x	x	x	

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
OS 3	UN SYSTÈME DE MOBILITÉ ADAPTÉ ET QUI PROFITE À CHACUN							
OP 3.1	Faire des villages et hameaux des lieux qualitatifs pour les piétons							
A 3.1.1	Mettre en place un service de véhicules partagés sur le territoire	1	Long terme	€€	x			
A 3.1.2	Développer une offre de services de mobilité spécifiques lors des grands évènements	2	Action ponctuelle	€(€)	x		x	
A 3.1.3	Consolider le transport à la demande	2	Action continue	€€	x		x	
A 3.1.4	Poursuivre le développement du réseau de bornes de recharge	2	Long terme	€€	x			
OP 3.2	Faire des cœurs de village des lieux accessibles aux PMR et faciliter leurs déplacements							
A 3.2.1	Prendre en compte les PMR lors de tout (ré-) aménagement d’espaces publics	1	Action progressive	Selon adaptations à apporter	x	x	x	
A 3.2.2	Lever les obstacles à l’accessibilité des principaux pôles du territoire	1	Action progressive	Selon mesures à prendre	x	x		

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
OP 3.3	Sécuriser les abords d'établissements accueillant des enfants et développer leur accessibilité multimodale							
A 3.3.1	Réaménager et repenser l'organisation de la circulation rue du Pont et ruelle des Ecoles	1	Action progressive	€€(€€)	x			
A 3.3.2	Réaménager et repenser les abords du complexe sportif d'Ellezelles	1	Moyen-long terme	€€€€	x	x		
A 3.3.3	Renforcer la visibilité et l'accessibilité de l'école de Wodecq	1	Court terme	€€	x			
A 3.3.4	Renforcer la sécurité routière aux abords de l'Ecomusée	1	Long terme	€€€	x	x		
A 3.3.5	Etablir un plan de déplacement scolaire pour chacune des écoles de l'entité	3	Moyen terme	Humain	x			
OP 3.4	Développer un système de stationnement qui profite à tous (touristes, commerces, citoyens)							
A 3.4.1	Mise en valeur et requalification des parkings existants	2	Court-moyen terme	€€(€€)	x			
A 3.4.2	Requalification (à long terme) des places d'Ellezelles et de Wodecq	2	(Très) long terme	€€€€	x			

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
OS 4	DES CITOYENS ACCOMPAGNÉS ET ÉCOUTÉS							
OP 4.1	Accompagner les citoyens vers une mobilité plurielle							
A 4.1.1	Organiser ponctuellement des campagnes de tests de divers modes de transport	1	Action continue	Humain €	x		x	
A 4.1.2	Poursuivre les campagnes de communication et de sensibilisation auprès des citoyens	2	Action continue	€/an	x			
OP 4.2	Sensibiliser et informer les plus jeunes à la mobilité de demain							
A 4.2.1	Poursuivre les formations « Brevet du cycliste » dans les écoles, et l'étendre au « Brevet du Piéton »	1	Action continue	€/an	x			
A 4.2.2	Échanger et accompagner les écoles en vue d'une mobilité plurielle et sécurisée	2	Action continue	Humain €/an	x			

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
OP 4.3	Accompagner et échanger avec les acteurs locaux							
A 4.1.1	Échanger régulièrement avec la Maison Vivante du Pays des Collines et les organisateurs d'évènements	1	Action continue	Humain	x			
A 4.1.2	Échanger régulièrement avec les commerçants (et autres acteurs locaux)	2	Action continue	Humain	x			

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
OS 5	UNE THÉMATIQUE ÉVALUÉE ET SUIVIE							
OP 5.1	Développer les compétences de la Commune sur la thématique « Mobilité »							
A 5.1.1	Etendre les moyens humains du service en charge de la Mobilité	2	Moyen terme	€€	x			
A 5.1.2	Développer les compétences de l'équipe en charge de la Mobilité	2	Action continue	humain	x			
OP 5.2	Evaluer l'évolution de l'offre et des besoins en matière de mobilité							
A 5.2.1	Créer un observatoire de la Mobilité	1	Action continue	Haumain €	x	x	x	
OP 5.3	Monitorer la mise en œuvre du présent PCM							
A 5.3.1	Etablir annuellement une évaluation de la mise en œuvre du présent Plan Communal de Mobilité	2	Action continue	Haumain	x		x	

INDICATEURS

INDICATEURS

Afin de pouvoir évaluer l'évolution de la politique menée par la Commune à la suite de la mise en œuvre de son Plan Communal de Mobilité, de pouvoir disposer d'un « observatoire » de la mobilité, d'évaluer les tendances en termes de comportements de déplacement, et l'impact de la mise en œuvre des actions définies, a été définie une série d'indicateurs.

Ces indicateurs sont de deux types :

- **Indicateurs de réalisation (IR)**

Ceux-ci permettent d'effectuer le suivi des interventions et mesures réalisées pour concrétiser les actions. Ceux-ci ont été subdivisés en deux catégories :

- Les indicateurs relatifs aux infrastructures, tels que le nombre de voies aménagées pour les cyclistes, etc. ;

- Les indicateurs relatifs aux mesures de sensibilisation, d'information, etc., tel que le nombre d'actions de sensibilisation en faveur de la marche et de la pratique du vélo, etc.

- **Indicateurs d'impact (II)**

Ceux-ci permettent de mesurer l'évolution des comportements des déplacements (ex : nombre de cyclistes utilisant tel itinéraire du réseau cyclable, nombre de piétons se rendant à la maison communale, etc.).

INDICATEURS DE RÉALISATION

Actions		Indicateurs de réalisation	Type d'action	Objectif 2035
OS 1	UN TERRITOIRE APAISÉ ET RÉSILIENT			
OP 1.1	Aménager le territoire en vue de limiter les besoins en déplacement			
A 1.1.1	Renforcer la collaboration et la concertation entre les services communaux	Nombre d'échanges entre les services communaux (aménagement de voiries)	incitation	Pour les principaux dossiers de création/ aménagement/ travaux de voiries ou projets immobiliers
OP 1.2	Apaiser la circulation dans les villages			
A 1.2.1	Développer progressivement des zones apaisées	Km de voirie en zone apaisée	infrastructure	Minimum proposition d'extension dans les cœurs d'Ellezelles et de Wodecq
A 1.2.2	Maîtriser le trafic de poids lourds	Nombre de zones interdites aux poids lourds	infrastructure	Ensemble des zones concernées

INDICATEURS DE RÉALISATION

Actions		Indicateurs de réalisation	Type d'action	Objectif 2035
OP 1.3	Maitriser les vitesses de circulation automobile			
A 1.3.1	Créer des effets de porte aux entrées de villages et des zones urbanisées	• Nombre de vérifications effectuées pour les localisations signaux F1 • Nombre d'effets de porte réalisés	infrastructure	• Vérification des signaux F1 tous les 3 ans • Ensemble des effets de portes réalisés
A 1.3.2	Prendre les mesures nécessaires afin de faire respecter les limites de vitesse sur les axes à enjeux	Nombre d'axes traités (mise en, place / renforcement des dispositifs de ralentissement)	infrastructure	Ensemble des axes à enjeux traités
A 1.3.3	Réaliser des campagnes de mesures et de sensibilisation	• Nombre de lieux où la vitesse est mesurée • Nombre de campagnes de sensibilisation menées	infrastructure incitation	• Au minimum 12 campagnes de mesures de vitesse /an • Au minimum 2 campagnes de sensibilisation /an

INDICATEURS DE RÉALISATION

Actions		Indicateurs de réalisation	Type d'action	Objectif 2035
OP 1.4	Sécuriser les lieux accidentogènes			
A 1.4.1	Entamer/poursuivre les démarches auprès de la Région wallonne en vue d'une plus grande sécurisation du carrefour des 4 Vents	• Nombre d'échanges/an avec la Région • Carrefour réaménagé	infrastructure	• Echanges avec la Région au minimum 2 fois/an • Carrefour réaménagé et sécurisé
A 1.4.2	Entamer/poursuivre les démarches auprès de la Région wallonne en vue d'une plus grande sécurisation de la N57 et de ses principaux carrefours	• Nombre d'échanges/an avec la Région • Nombre de mesures prises pour sécuriser la N57	infrastructure	• Echanges avec la Région au minimum 2 fois/an • Ensemble des mesures proposées
A 1.4.3	Sécuriser et réaménager progressivement les autres lieux accidentogènes	Nombre de carrefours accidentogènes sécurisés	infrastructure	-

INDICATEURS DE RÉALISATION

Actions		Indicateurs de réalisation	Type d'action	Objectif 2035
OS 2	DES DÉPLACEMENTS FACILITÉS ET DIVERSIFIÉS			
OP 2.1	Faire des villages et hameaux des lieux qualitatifs pour les piétons			
A 2.1.1	Créer un réseau piéton structurant qualitatif et accessible dans les villages et principaux hameaux	Km de cheminements piétons de qualité	infrastructure	Ensemble du réseau structurant primaire et min. 50% secondaire de qualité
A 2.1.2	Valoriser le réseau de sentiers et venelles situés en cœur de villages et hameaux	Nombre de sentiers et venelles valorisés et qualitatifs	infrastructure	Minimum 75% des sentiers et venelles identifiés
OP 2.2	Permettre les déplacements à vélo entre les différentes partie du territoire, et vers les pôles voisins			
A 2.2.1	Développer un réseau cyclable utilitaire sur le territoire	- Km de réseau cyclable réalisé - Nombre d'échanges réalisés avec la Région - Km entretenus annuellement	infrastructure	65% du réseau cyclable réalisé - Minimum 2 échanges/ an avec la Région
A 2.2.2	Renforcer l'offre en stationnement vélo de qualité à proximité des principaux équipements et espaces publics	Nombre de lieux équipés en stationnement vélos	infrastructure	Ensemble des lieux identifiés équipés
A 2.2.3	Développer les services à destination des cyclistes	Nombre de stations de réparation vélos	infrastructure	Ensemble des mobipoints équipés

INDICATEURS DE RÉALISATION

Action		Indicateurs de réalisation	Type d'action	Objectif 2035
OP 2.3	Rendre plus performant et attractif le réseau de transport public			
A 2.3.1	Rendre progressivement les arrêts de bus confortables et accessibles	Nombre d'arrêts de bus conformes	infrastructure	85% des arrêts de bus praticables
A 2.3.2	Collaborer avec le TEC en vue d'une plus grande fiabilité et un temps de parcours attractif des lignes de bus desservant le territoire	• Nombre de remontées d'informations auprès du TEC • Nombre d'études menées pour les propositions de renforcement de l'offre	infrastructure	• Les 3 études réalisées
OP 2.4	Faciliter l'usage du train via une intermodalité renforcée			
A 2.4.1	Solliciter la Commune d'Ath en vue du développement de l'offre de mobilité à la gare d'Ath	• Nombre d'échanges avec la Commune d'Ath • Station de voitures partagées à la gare d'Ath	infrastructure	• Minimum 1 échange avec la Commune d'Ath • Mise en place de la station de voitures partagées à la gare d'Ath
OP 2.5	Développer un Mobipôle/Mobipoint au sein de chaque village			
A 2.5.1	Créer des MobiPoints au cœur des villages	Nombre de Mobipoints mis en place	infrastructure	A minima, 1 mobipoint dans chacun des 4 villages/hameaux

INDICATEURS DE RÉALISATION

Actions		Indicateurs de réalisation	Type d'action	Objectif 2035
OS 3	UN SYSTÈME DE MOBILITÉ ADAPTÉ ET QUI PROFITE À CHACUN			
OP 3.1	Faire des villages et hameaux des lieux qualitatifs pour les piétons			
A 3.1.1	Mettre en place un service de véhicules partagés sur le territoire	Nombre de stations de véhicules partagés	infrastructure	3 stations mises en place (Ellezelles, Wodecq et Lahamaide)
A 3.1.2	Développer une offre de services de mobilité spécifiques lors des grands événements	Nombre d'évènements durant lesquels des services sont proposés	infrastructure	-
A 3.1.3	Consolider le transport à la demande	Nombre de service de transport à la demande	infrastructure	A minima, service de type taxi social, et permettant le transport de personnes en situation de handicap
A 3.1.4	Poursuivre le développement du réseau de bornes de recharge	Nombre de bornes de recharge installées	infrastructure	A minima 7 bornes supplémentaires (soit 8 au total)
OP 3.2	Faire des cœurs de village des lieux accessibles aux PMR et faciliter leurs déplacements			
A 3.2.1	Prendre en compte les PMR lors de tout (ré-) aménagement d'espaces publics	% des projets de réaménagement d'espace public prenant en compte les PMR	infrastructure	Ensemble des projets de réaménagement d'espace public prenant en compte les PMR
A 3.2.2	Lever les obstacles à l'accessibilité des principaux pôles du territoire	• Nombre d'obstacles à la circulation des PMR levés • Nombre de places de stationnement pour PMR mises à disposition • Nombre d'arrêts de bus conformes et accessibles	infrastructure	• A minima 85% des arrêts de bus praticables

INDICATEURS DE RÉALISATION

Actions		Indicateurs de réalisation	Type d'action	Objectif 2035
OP 3.3	Sécuriser les abords d'établissements accueillant des enfants et développer leur accessibilité multimodale			
A 3.3.1	Réaménager et repenser l'organisation de la circulation rue du Pont et ruelle des Ecoles	Nombre de mesures prises pour sécuriser les abords d'écoles	infrastructure	À minima suppression du double sens (excepté dans la portion en impasse de la rue du Pont), mise en zone cyclable, et bande cyclable suggérée en sens inverse, et création d'un trottoir via la mise en œuvre du PCA
A 3.3.2	Réaménager et repenser les abords du complexe sportif d'Ellezelles	- Nombre de cheminements aménagés vers le complexe sportif - Nombre de mesures prises sur la N57	infrastructure	A minima, réalisation du chemin identifié comme prioritaire et réduction de la vitesse à 50 km/h
A 3.3.3	Renforcer la visibilité et l'accessibilité de l'école de Wodecq	Nombre de mesures prises en vue de rendre l'école plus visible	infrastructure	A minima, éclairage au niveau du passage pour piétons
A 3.3.4	Renforcer la sécurité routière aux abords de l'Ecomusée	Mettre en œuvre le projet de revitalisation du centre de Lahamaide	infrastructure	Mise en œuvre de l'action
A 3.3.5	Etablir un plan de déplacement scolaire pour chacune des écoles de l'entité	Nombre d'école ayant un PDS	infrastructure	Réalisation d'à minima 1 PDS pour une école
OP 3.4	Développer un système de stationnement qui profite à tous (touristes, commerces, citoyens)			
A 3.4.1	Mise en valeur et requalification des parkings existants	- Système signalétique véhicule ajusté - Nombre de parking requalifié	infrastructure	- Système ajusté - Ensemble des parkings requalifiés
A 3.4.2	Requalification (à long terme) des places d'Ellezelles et de Wodecq	Espaces publics réaménagés	infrastructure	Les deux places

INDICATEURS DE RÉALISATION

Actions		Indicateurs de réalisation	Type d'action	Objectif 2035
OS 4	DES CITOYENS ACCOMPAGNÉS ET ÉCOUTÉS			
OP 4.1	Accompagner les citoyens vers une mobilité plurielle			
A 4.1.1	Organiser ponctuellement des campagnes de tests de divers modes de transport	Nombre de campagnes de test réalisées/ an	infrastructure	A minima, 1 campagne/an sur les 3 premières années
A 4.1.2	Poursuivre les campagnes de communication et de sensibilisation auprès des citoyens	• Développement du site internet • Nombre de campagne de communication et sensibilisation réalisées	Infrastructure incitation	• Site internet développé et mis à jour en permanence • 4 campagnes/an de communication et sensibilisation
OP 4.2	Sensibiliser et informer les plus jeunes à la mobilité de demain			
A 4.2.1	Poursuivre les formations « Brevet du cycliste » dans les écoles, et l'étendre au « Brevet du Piéton »	Nombre de formations dispensées	incitation	Minimum 1 formation « Brevet du cycliste » et « Brevet du piéton » dans chaque école /an
A 4.2.2	Échanger et accompagner les écoles en vue d'une mobilité plurielle et sécurisée	• Nombre de réunions avec les établissements scolaires • Nombre d'actions de sensibilisation et d'éducation menées	incitation	Minimum une réunion/école/an

INDICATEURS DE RÉALISATION

Actions		Indicateurs de réalisation	Type d'action	Objectif 2035
OP 4.3	Accompagner et échanger avec les acteurs locaux			
A 4.1.1	Échanger régulièrement avec la Maison Vivante du Pays des Collines et les organisateurs d'évènements	• Nombre de réunions avec la Maison Vivante • Nombre d'échanges avec les organisateurs d'évènements	incitation	• Minimum 1 réunion/ an avec la Maison Vivante • Minimum chaque année échanges avec les organisateurs de grands évènements (>200 personnes)
A 4.1.2	Échanger régulièrement avec les commerçants (et autres acteurs locaux)	• Nombre de réunion avec les commerçants • Nombre d'échanges avec d'autres acteurs locaux (selon les besoins)	incitation	Minimum 1 réunion/an avec les commerçants

INDICATEURS DE RÉALISATION

Actions		Indicateurs de réalisation	Type d'action	Objectif 2035
OS 5	UNE THÉMATIQUE ÉVALUÉE ET SUIVIE			
OP 5.1	Développer les compétences de la Commune sur la thématique « Mobilité »			
A 5.1.1	Etendre les moyens humains du service en charge de la Mobilité	ETP dédié à la mobilité	incitation	1 ETP
A 5.1.2	Développer les compétences de l'équipe en charge de la Mobilité	Nombre participation à des colloques, conférences, webinaires	incitation	Minimum 1 colloque ou conférence/ an et 2 webinaires/an
OP 5.2	Evaluer l'évolution de l'offre et des besoins en matière de mobilité			
A 5.2.1	Créer un observatoire de la Mobilité	Création d'un document de synthèse	infrastructure	Création d'un document de synthèse au minimum 1 tous les 3 ans
OP 5.3	Monitorer la mise en œuvre du présent PCM			
A 5.3.1	Etablir annuellement une évaluation de la mise en œuvre du présent Plan Communal de Mobilité	Nombre de monitorings réalisés	infrastructure	Minimum 1 monitoring/an

INDICATEURS D'IMPACT

Indicateurs d'impact	Via enquête existante	Via enquête/ mesures à réaliser
Parts-modales		
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-travail	Enquête SPFMT	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-école	Enquête SPW	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements personnel administration communale	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements visiteurs administration communale	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements complexe sportif ou autres établissements fréquentés par des enfants	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements visiteurs des pôles touristiques, lors des événements	-	x
Flux		
Nombre de piétons sur les axes structurants (cœurs des villages d'Ellezelles, Wodecq, Lahamaide)	-	x
Nombre de cyclistes sur le réseau cyclable communal	-	x
Charge de trafic sur le réseau routier communal (voies de collecte et de desserte)	EIE	x
Flux/part de poids lourds sur les voiries communales	-	x
Taux d'utilisation des équipements et services		
Taux d'utilisation des dispositifs de stationnement pour vélos (écoles, TP, autres)	-	x
Taux de fréquentation des arrêts de bus	T.E.C.	-
Part de la population disposant d'un abonnement T.E.C.	T.E.C.	-
Taux d'utilisation du service de voitures partagées (si mis en œuvre), du service de taxi social, etc.	-	x
Accidentologie		
Nombre d'accidents de la route (mortels, avec blessés, sans blessés)	Zone de police	-
Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses	Zone de police	x
Incitants		
Nombre de participants aux actions mises en œuvre	-	x

MERCI !



Jonathan HAYNES

jonathan@traject.be

02 321 12 14



Stéphanie LEGRAND

stephanie@traject.be

02 321 12 14

SUIVEZ-NOUS SUR
LinkedIn

