



GRUPE DE TRAVAIL « PROJETS »

Chemins de liaisons, multimodalité & traversée de Signeulx

Samedi 29.03.23, maison de village Signeulx



Participants (19) :

11 membres de CLDR et 8 autres habitants (Voir liste en pièce jointe)

Dont, pour le Collège de Musson : Sylvie GUILLAUME (Bourgmestre), Daniel GUEBELS (Echevin et président de la CLDR), Christopher BONNIER (Echevin) et Anne-Marie GOEURY (Présidente CPAS)

Invités (4)

Commune de Musson : Carlo UGHI (Agent relais PCDR et CATU)

FRW : Clémentine DESCAMPS et Nicolas LECUIVRE (Agents de développement)

GRACQ Virton : Etienne HUBERT

INTRODUCTION

Suite au mot d'accueil du président de la CLDR, Daniel Guebels, la FRW présente l'ordre du jour.

Ordre du jour :

1. Introduction
2. Pourquoi sommes-nous là ?
 - * Ligne du temps de l'ODR
 - * Objectifs des GT projets
 - * Les projets « mobilité » concernés
3. Travail sur le réseau de voies lentes | mobilité active
 - * Temps 1 : travail en sous-groupes

Pause conviviale avec repas

 - * Temps 2 : présentation des résultats
4. Réflexions sur la traversée de Signeulx
5. Les suites

MISE EN CONTEXTE

Pourquoi sommes-nous là ?

Fin 2020, la commune de Musson s'est lancée dans l'élaboration d'un second PCDR.

P = Programme

C = Communal

D = de Développement

R = Rural

L'objectif d'un PCDR est d'améliorer la qualité de vie des habitants en valorisant les ressources locales.

Caractéristiques d'un PCDR :

- › Un projet de territoire impliquant la population
- › Une analyse par un bureau spécialisé, une prise de recul
- › Un budget « Développement Rural » pour aider à financer certains projets

Concrètement,

1. Nous arrivons progressivement à la fin de l'élaboration de ce programme stratégique (3 ans).
2. Une fois que celui-ci sera validé par le Gouvernement wallon, la Commune aura l'opportunité, chaque année, de déposer une demande de convention en développement rural pour les projets « matériels » repris dans ce programme.

>>> pour chaque projet une pré-priorisation a été prédéfinie par la CLDR (lot 1 : 0-ans | lot 2 : 4-6ans | lot 3 : 7 à 10ans) sur base de critères. Celle-ci tient également compte des résultats de la consultation numérique organisée durant l'été 2022.

>>> pour qu'un projet soit réalisé, il faut continuellement l'aval de l'administration régionale et de la Ministre. Les projets évoqués lors des « GT projets » sont donc encore au stade de réflexion !



Objectifs des Groupes de travail « projets »

Pour les projets prioritaires ou « trop flous » du futur PCDR :

- › Informer la population sur les projets du PCDR
- › Analyser les projets prioritaires grâce à des visites de terrain et/ou un travail sur cartes
- › Vérifier et préciser les besoins des utilisateurs
- › Développer et faire évoluer les projets

⇒ L'objectif final est de récolter le maximum d'informations afin de permettre à l'Auteur de construire les futures fiches-projets du PCDR.

Participants :

- › Les GT « projets » sont organisés par les membres de la CLDR
- › Les GT « projets » sont ouverts au public

INFORMATION SUR LES PROJETS

Présentation & analyse

Afin que tous les participants puissent s'appropriier les pré-fiches projets et l'historique de la demande, la FRW expose les éléments de diagnostic et de contenu des fiches concernées :

1. « Aménagement de la traversée de Signeux » reprise en priorité 3 (7-10ans) du PCDR
2. « Aménagements d'un Mobipôle et de points multimodaux », reprise en priorité 2 (4-6ans)
3. « Développement de voies lentes inter villages et intercommunales » reprise en priorité 1 (0-3ans) du PCDR



Traversée Signeux

Lien avec la stratégie :

4. Apporter des solutions soutenables de mobilité
- 4.1. En créant des solutions alternatives de mobilité favorisant les connections inter-village et l'intermodalité

Origine du projet : IC, PR, RT, CLDR, GT5

Votes plateforme : 17 likes (1 dislike)

Description du projet :

Aménagement et sécurisation de la traversée de Signeux



Projet lié avec « l'aménagement du cœur de village de Signeux » >>> lors de la consultation citoyenne numérique, les habitants de Signeux ont pointé le fait que le cœur de village était déjà en développement autour de la Maison de village. Beaucoup d'aménagements de convivialité étant repris en lot 0 (plaine de jeux, tables, ...), **le projet doit se concentrer davantage sur les aspects de sécurité et de mobilité au cœur de Signeux.**

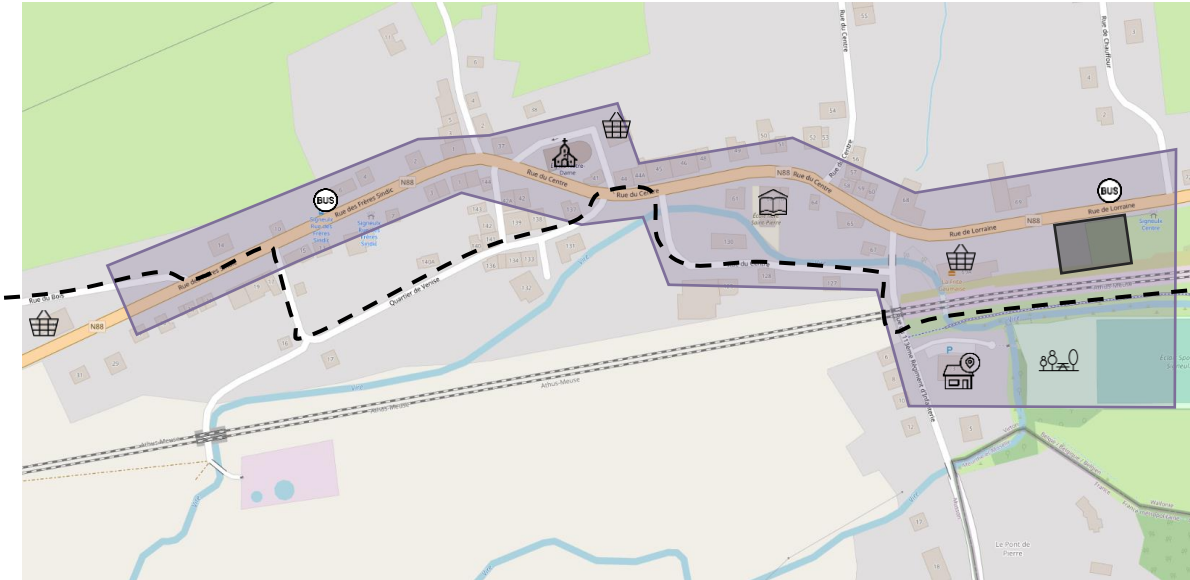


- ⇒ Création d'un passage sécurisé à l'arrière de l'école de Signeux.
- ⇒ des trottoirs cyclopiétons pour ne pas prendre la grand route quartier venise.
- ⇒ Terrain du spw à racheter (parking juste à coté arrêt bus / rue de lorraine signeux pour parking) : lien avec le Mobipôle
- ⇒ La route vers Bleid doit être refaite à certains endroits.

Lien avec le réseau de voies lentes (vers bleid) et le Mobipôle



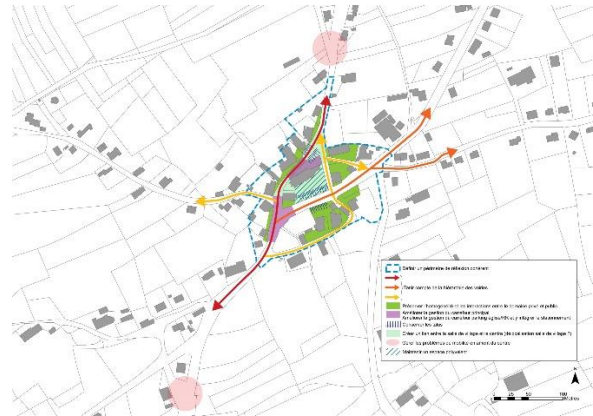
Lors de la consultation citoyenne numérique, les habitants de Signeux ont pointé le fait que le cœur de village était en développement autour de la Maison de village. Beaucoup d'aménagements de convivialité étant repris en lot 0 (plaine de jeux, tables, ...), le projet doit se concentrer davantage sur les aspects de sécurité et de mobilité au cœur de Signeux. Une des possibilités est d'aménager la continuité de la liaison cyclo piétonne via un cheminement hors N88.



Vue sur la traversée de Signeux avec proposition d'un cheminement alternatif

Un exemple en Développement Rural : Longchamps (Bretagne)

Afin de mieux cerner les besoins pour le projet, les agents de la FRW présentent un exemple d'aménagement de voirie régionale réalisé avec un double subventionnement (DGO3-DGO1).



Cet aménagement s'est intéressé à l'ensemble de la traversée du village, en ciblant différents enjeux prioritaires :

- Circulation fluide et Sécurisée d'espace en espace avec une forte attention aux piétons
- Convivialité
- Verdure et espaces verts



2



Mobipôle & points multimodaux

Lien avec la stratégie :

4. Apporter des solutions soutenables de mobilité

4.1. En créant des solutions alternatives de mobilité favorisant les connexions inter-village et l'intermodalité

Origine du projet : IC, PR, GT5

Votes plateforme : 23 Likes (1 dislike)

Description du projet :

Aménagement de points de mobilité « multimodaux » sur le territoire

Les habitants souhaitent diminuer l'usage de la voiture « personnelle » sur le territoire, notamment en développant des solutions alternatives à la voiture. Pour cela les citoyens proposent d'aménager des zones spécifiques sur le territoire :



1. Création d'un mobipôle*, avec arrêt de train et parking à Signeulx ;



2. Création de « points multimodaux » avec parking de covoiturage, des abris sécurisés pour les vélos, installation de bornes de recharge pour vélos électriques, mise à disposition de trottinettes et vélos électriques, Station de charge payante/réparation vélo avec des outils gratuits (près du centre sportif ou du musée minier).



⇒ *Choix des implantations selon leur situation par rapport aux axes routiers, aux transports en commun et aux zones habitées.*

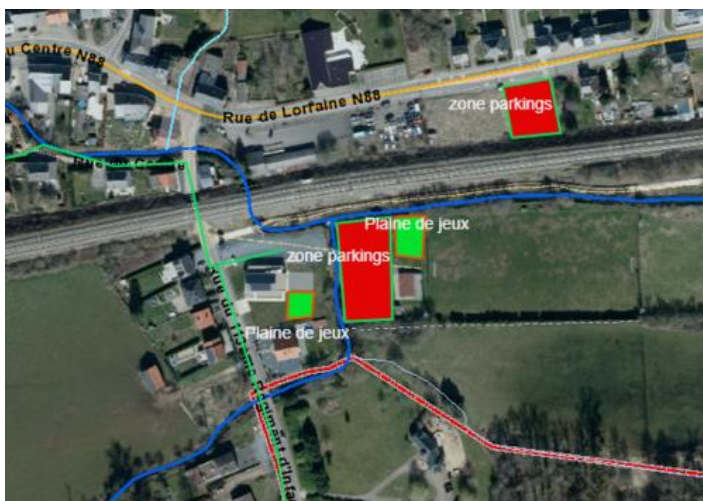


⇒ *Lien avec l'aménagement des voies lentes, des trottoirs et des pistes cyclables ;*

Lien avec le projet « Autostop solidaire » et le réseau de voies lentes

Quelques définitions....

- › **L'intermodalité** est l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.
- › **La multimodalité** désigne pour sa part la possibilité d'utiliser plusieurs modes de déplacement entre un point de départ et un point d'arrivée. Par exemple, avoir la possibilité d'utiliser entre deux villes le train, le vélo ou la voiture.
- › **Les mobipôles** sont des lieux où convergeront différentes offres et infrastructures de mobilité. Les usagers y bénéficient d'une offre quantitative, qualitative et performante (dimensionnée selon la situation et le contexte local). Ce sont les « portes d'entrée » sur un réseau qui va modifier notre mobilité.



Vue sur les points focaux en termes de mobilité sur le village de Signeulx

À noter qu'une initiative de création d'un réseau « d'autostop solidaire » est actuellement en cours en partenariat avec 10 communes du sud Luxembourg

Question :

Ce réseau permettra-t-il de se déplacer jusqu'à Bruxelles ?

Non, il s'agit principalement d'une démarche locale en lien avec la mobilité quotidienne.



Un exemple : l'éco voiturage dans la Province de Liège

Afin de mieux cerner les besoins pour le projet, les agents de la FRW présentent un exemple d'aménagement de points multimodaux à une échelle provinciale.



la Province de Liège, en partenariat avec les communes, propose de développer l'Eco voiturage par la création d'un réseau structuré de parkings offrant une réelle plus-value en termes de fonctionnalité et de structuration du territoire.



Développement des voies lentes

1

Lien avec la stratégie :

4. Apporter des solutions soutenables de mobilité sur le long terme
4.1. En créant des solutions alternatives de mobilité favorisant les connexions inter-village et l'intermodalité

Origine du projet : IC, PR, RT, CLDR, GT5

Votes plateforme : 83 Likes

Description du projet :

Poursuivre le développement du maillage de voies lentes sur la Commune

Mettre en valeur un réseau structuré de chemins pour usagers lents sur l'ensemble du territoire communal.

Objectifs spécifiques

- ⇒ Sécuriser les déplacements
- ⇒ Diversifier les possibilités de liaisons entre villages (de la commune et des communes voisines)
- ⇒ Mettre en valeur et favoriser la découverte du patrimoine naturel

Contenu

- ⇒ Liaisons fonctionnelles destinées à l'usage quotidien des habitants
- ⇒ Selon les cas, connexions en site propre ou sur chemins et voiries existants



Un sujet déjà considérablement avancé : lien avec projet du premier PCDR, avec PCM | Lien avec d'autres projets du PCDR : sentiers, entrées de village



PARCOURS DES DÉVELOPPEMENTS COMMUNAUX

Signeux-Baranzy : première liaison réalisée dans le cadre du premier PCDR

Le projet de création d'un chemin de liaison a débuté par la signature en 2011 d'une convention étude. L'étude a été approuvée par la commune en janvier 2014 et par le SPW en décembre 2014. Elle a permis d'identifier un axe cyclo-piéton longeant la vallée et des liaisons venant s'y greffer depuis les villages au Nord, le tout composant différents tracés à réaliser sur le territoire de la commune.



Travail de repérage sur le terrain

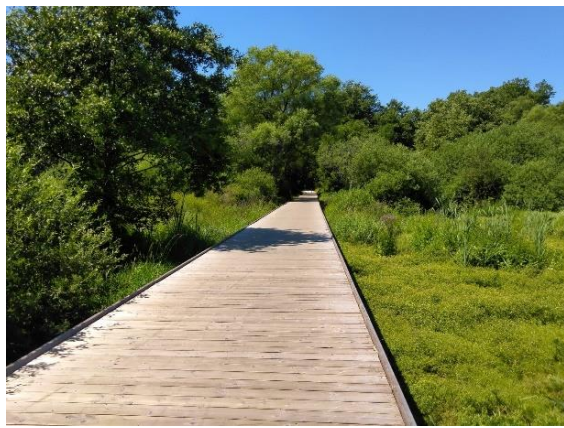


Carte des différents tracés identifiés sur la commune en 2014

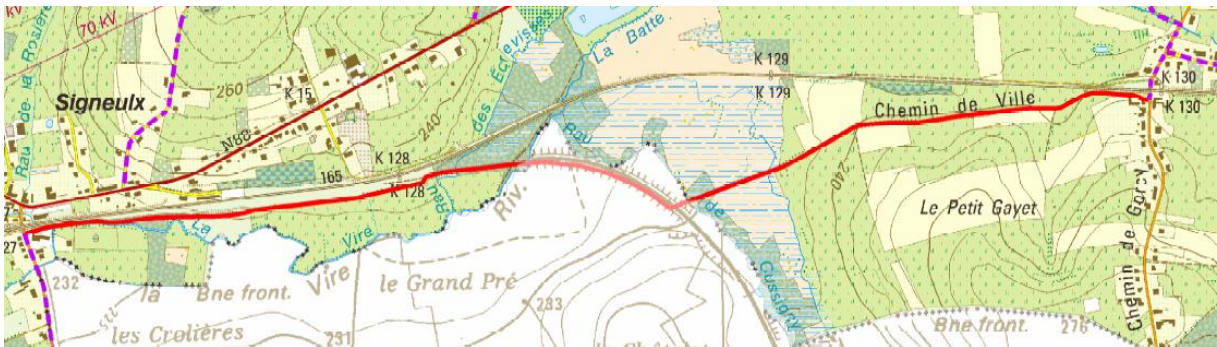
La CLDR a retenu à l'époque le tronçon Signeux-Baranzy comme prioritaire. Un avenant à la convention étude a dès lors été établi en 2014 afin de mettre en œuvre ce premier tronçon Signeux-Baranzy, permettant de désenclaver le village de Signeux et d'offrir aux habitants de la commune de Musson une liaison pédestre passant par les marais de la cuisinière. De nombreux accords ont dû être établis avec les organismes concernés (Infrabel, Service cours d'eau, DNF, Natagora) ainsi qu'avec les partenaires français concernés par une partie du tracé. Le projet définitif a été approuvé par l'autorité communale en novembre 2016, puis par le Ministre en mars 2017. La commune a procédé à la mise en adjudication en mai 2017 et les travaux ont débuté en avril 2018.



Le chemin offre une possibilité de liaison fonctionnelle pour rejoindre le centre sportif et Musson depuis Signeulx. Par ailleurs, sa qualité structurelle et paysagère encourage de nombreux promeneurs et cycliste à fréquenter ce chemin. Les habitants de la commune et même des communes voisines sont ravis et le lieu est très fréquenté.



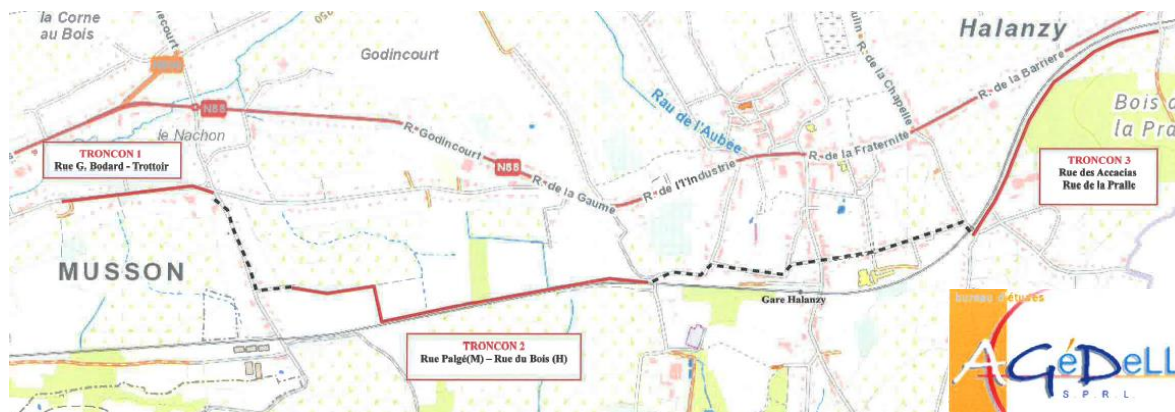
Liaison Signeulx-Baranzly, vue sur partie bétonnée et sur caillebotis dans marais de la Cussignère



Carte de la liaison Signeulx-Baranzly (NB : la partie « chemin de ville » est subsidiée par les voiries agricoles

La liaison cyclo-piétonne entre Musson et Halanzly

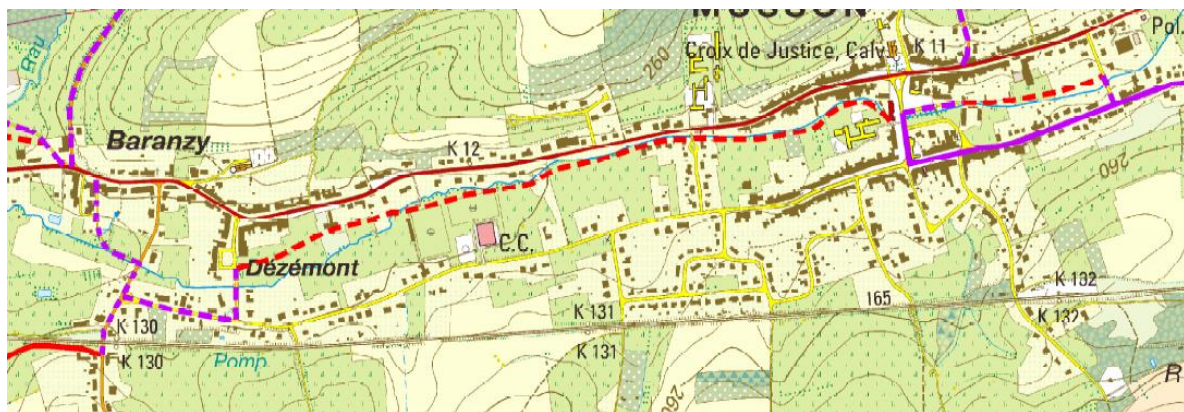
En juin dernier, les conseils communaux de Aubange et de Musson ont approuvé le dossier de création d'une liaison cyclo piétonne entre la gare de Halanzly (Aubange) et le centre de Musson, cela dans le cadre de l'appel à projets « mobilité active » reçu en 2018. Une promesse de subside est intervenue le 20/02/2019 pour un montant de 100 000 euros. Le but est de promouvoir et privilégier le déplacement des modes doux afin de relier deux pôles sportifs, mais aussi pour permettre le raccordement du réseau régional structurant, essentiellement le RAVeL – W9 qui est un axe d'envergure internationale entre Aix-la-Chapelle et Verdun via (Bastogne, Arlon et Virton).



Baranzy-Musson : de nombreuses avancées pour un chemin le long du cours d'eau

Ces dernières années, différentes parcelles ont été acquises par la Commune entre Musson et Baranzy afin de développer cette liaison à moyen terme.

1. Une liaison est en cours de finalisation entre l'administration communale et la rue des cités dans le cadre d'un subside PiMACI. Les travaux sont prévus pour début 2024.
2. Rue des Cités >>> Centre sportif : une solution est encore à trouver (pas de terrain communal et difficulté de passer entre les jardins privés).
3. Centre sportif >>> Baranzy rue du Gué : grande partie acquise, mais certains accords sont encore à confirmer.



PRÉSENTATION DE LA CARTE ET DES PROPOSITIONS

Les différentes connexions envisagées sont présentées.

Signeux-Mussy

Signeux-Virton (Saint-Remy & Bleid)



La commune de Virton envisage de refaire le collecteur d'ici 2 à 3 ans. Dans ce cadre, il est envisagé de mettre la rue à sens unique de Bleid. La rue du bois pourrait être facilement aménagée pour assurer la continuité vers Signeux. Pour Saint-remy, le chemin agricole concerné a déjà été rénové. La Commune pourrait interdire le passage des voitures comme sur le tronçon de Musson vers battincourt. Un subside potentiel pourrait être obtenu pour développer l'aspect cyclopiéton dans la rue du 113^{ème}.



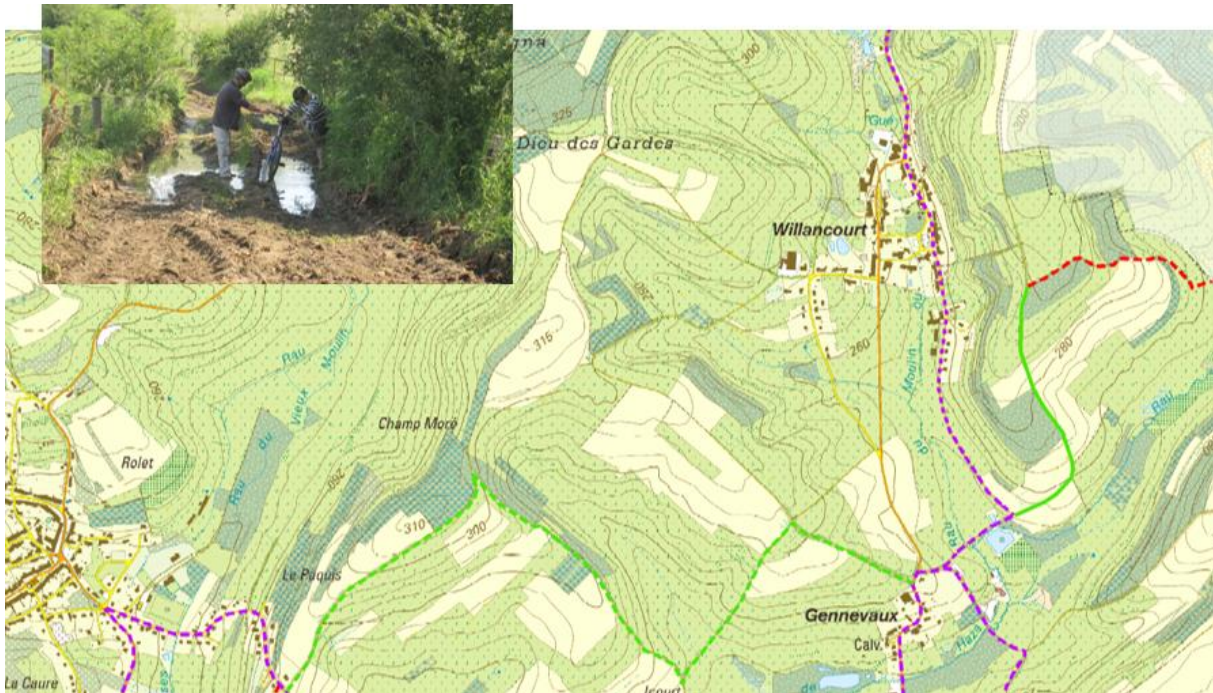
Mussy-Baranzy



Baranzy-Gennevaux-Musson



Mussy – Geneveaux – Willancourt
Willancourt – Rachecourt
Willancourt – Meix-le-Tige



Plusieurs options sont parfois proposées. La CLDR devra retenir la meilleure.

- ⇒ L'approche est variable. Il ne s'agit pas systématiquement de créer une liaison en site propre comme entre Signeux et Baranzy.
- ⇒ Il peut s'agir d'aménagements à réaliser sur voirie existante.

Dans tous les cas, il s'agit avant tout de s'atteler à la mise en place d'un réseau de mobilité fonctionnel, c'est-à-dire utile aux déplacements quotidiens des habitants. Il s'agit secondairement d'améliorer la qualité de vie des habitants, par un usage récréatif et sportif.

Réactions

- ⇒ La liaison Mussy-Willancourt peut être considérée comme fonctionnelle dans une logique transcommunale de déplacement vers Arlon !
- ⇒ Les paillettes phosphorescentes sur la liaison Halanzy-Musson ne sont pas très efficaces.

Exemples d'aménagements possibles

Afin de préciser les besoins pour certains tronçons, les agents de la FRW présentent différents exemples d'aménagements possibles.



Différents types d'aménagements sur voiries existantes : piste cyclable et marquages au sol



TRAVAIL EN SOUS-GROUPES

MOBIPÔLES ET CHEMINS DE LIAISONS

Approche méthodologique

Suite à la présentation, les participants sont invités à se diviser en **3 sous-groupes** pour :

1. Analyser le réseau sur carte (A0) :
 - *Est-ce que le réseau représenté sur la carte vous paraît cohérent ?*
 - *Il y a-t-il des liaisons manquantes ou des corrections à effectuer ?*
 - *Choisissez entre les différentes options proposées*
 - *Repérez les endroits clés de multimodalité (Gommettes vertes et bleues)*
2. Identifier un tronçon prioritaire et ses aménagements potentiels

Après 45min, ils sont invités à partager leurs résultats en plénière, les participants se déplaçant de sous-groupe en sous-groupe.

Résultats

GRUPE 1



Multimodalité

Pôle central identifié (*gommette verte*) : le centre culturel et sportif (là où on trouve de la place et des intentions communales de développement en connexion avec la N88)

Pôles secondaires où installer des abris vélos : Baranzy arrêt de bus et centre de Musson près du Spar.

Liaisons prioritaires :

Réflexion sur chemins de liaisons avec pour enjeu principal de relier les villages au réseau principal de bus.

- Mussy – Baranzy : choix de l'option C, qui reprend la voirie utilisée pour rejoindre l'arrêt de bus et revient sur un chemin à aménager derrière le cimetière militaire de Signeulx. Volonté que ce chemin soit prolongé jusque Signeulx dans l'autre sens (dans le même axe, en suivant + ou – les lignes haute tension).
- Mussy-Signeulx : le groupe 1 retient l'option B, c'est-à-dire le parcours évoqué ci-dessus, commun avec la jonction vers Baranzy, mais en ajoutant le chemin par-dessus Signeulx.
- Musson-Gennevaux : par l'itinéraire proposé malgré sa forte déclivité. Une partie de route à sécuriser, l'autre en chemin à aménager.
- Willancourt – Etangs : route à sécuriser d'urgence.





Autres liaisons (priorité secondaire):

- Proposition d'une liaison Mussy – Saint-Léger en rattrapant si possible le projet de voie lente Ethe-Saint-Léger
- Willancourt- Rachecourt : reprendre l'itinéraire existant et aménager celui-ci + l'interdire aux voitures (sauf activité agricole)
- Willancourt-Mussy : proposition d'un itinéraire ne passant pas par Gennevaux. Passage par la croix au Dieu des gardes, puis descente directe vers Mussy.
- Signeux-Bleid : le groupe retient l'option A, avec sécurisation de la rue du Bois

GRUPE 2



Multimodalité

Pôle central identifié : le centre culturel et sportif

Pôles secondaires : Signeux centre, Musson musée, Musson sortie



De manière globale, le groupe 2 fait le choix des voies les plus simples à aménager, des solutions les moins coûteuses & des parcours sur chemins existants. Il attire l'attention sur la nécessité de réaliser des aménagements compatibles avec le transport agricole là où c'est nécessaire.

Liaison prioritaire :

- Signeux-Saint-Remy : juste un panneau à mettre pour que les véhicules autorisés soient limités à la circulation locale

Autres liaisons (priorité secondaire):

- Mussy-Signeux : le groupe retient l'option A
- Signeux-Bleid : le groupe retient l'option B

NB : Les 3 liaisons au départ de Signeux doivent pouvoir se rejoindre en toute sécurité.

- Musson – Gennevaux : proposition d'un autre itinéraire, longeant le bois du Lua par la gauche
- Willancourt-Mussy : proposition d'un itinéraire ne passant pas par Gennevaux. Passage par la croix au Dieu des gardes, puis descente directe vers Mussy. La liaison proposée Gennevaux-Mussy pose un problème car un agriculteur, présent dans le groupe, ne souhaite pas ouvrir de passage. Une connexion vers Saint-Léger est proposée également à partir de la croix des gardes.
- Willancourt- Rachecourt : reprendre l'itinéraire existant et aménager celui-ci.



GROUPE 3

Multimodalité

Pôle central identifié : Baranzly funérarium et arrêt de bus

Pôle secondaire : arrêt de bus à la jonction Mussy-Signeux

De manière globale, le groupe 3 a mené une analyse axée sur la praticabilité future des liaisons, avec une préférence marquée sur les liaisons en site propre, et propose des alternatives.



Liaisons prioritaires :

- Le groupe met en évidence un axe Signeux-Baranzy au Nord de la N88, reprenant le tracé du contournement autrefois envisagé pour la circulation automobile. Ce tracé recoupe celui envisagé pour la liaison Mussy-Baranzy au-dessus du cimetière militaire.
- Le groupe propose une alternative à la liaison Baranzy-Musson par la vallée de la Batte, qui lui semble trop partielle : la poursuite de la liaison lente depuis Signeux en suivant la ligne de chemin de fer. Ce tracé, plus à l'écart du centre sera privilégié par de nombreuses personnes car plus direct dans une optique élargie.

Autres liaisons (priorité secondaire) :

- Mussy-Signeux : le groupe retient l'option A
- Signeux-Bleid : le groupe retient l'option B
- Musson – Battincourt : ne pas oublier de mentionner cette liaison existante.



SYNTHÈSE DES TRAVAUX

Au niveau des pôles de multimodalité

Les points identifiés peuvent tous être retenus. Etant donné que le centre sportif est évoqué deux fois comme lieu central, il pourrait être retenu comme pôle principal.

Au niveau des chemins de liaison

La difficulté pour les groupes est d'effectuer des propositions pour un ensemble cohérent en distinguant les éventuels aménagements conséquents pour la création d'un nouveau chemin (les chemins en sites propres, par nature plus difficilement réalisables) et les aménagements de voiries existantes (tous urgents et souhaités quoi qu'il en soit). L'optique de priorisation et de réflexion prise par les différents groupes a été sensiblement différente :

- G1 : fonctionnalité des liaisons dans une approche intermodale
- G2 : coût limité et simplicité des aménagements envisagés
- G3 : praticabilité et intérêt fort pour le citoyen

Certains **tracés**, placés toutefois en **priorités secondaires**, ont rassemblé les différents groupes :

- Liaison Willancourt-Mussy en passant par la croix des gardes au lieu de la liaison Gennevaux-Mussy
- Liaison Willancourt – Rachecourt par aménagement du chemin existant et non par la création d'un nouveau chemin (+ limiter circulation automobile)
- Liaison Signeux-Saint-Remy : limiter la circulation automobile – agir dès que possible
- La liaison Baranzy-Gennevaux (rue d'Icourt) n'a été abordée par aucun groupe.
- La traversée alternative de Signeux par des routes hors N88

D'autres ont fait l'objet de points de vue distincts.

Dès lors, des choix devront être encore posés par la CLDR :

- **Quel tronçon prioritaire à mettre en exergue dans la fiche projet ? Le choix se pose entre Mussy-Baranzy et Baranzy-Musson** (sachant que la sortie de Willancourt vers les étangs, qui n'est pas une liaison entre villages, est également estimée urgente).
- Pour faire ce choix, il est préférable d'avoir une vue claire sur le réseau envisagé :
 - Baranzy – Musson : le chemin le long de la Batte ou la poursuite du parcours le long de la ligne de chemin de fer ?
 - Mussy-Baranzy et Mussy-Signeux : via la création d'un axe en site propre au-dessus du cimetière ou simplement en utilisant les voiries existantes ? Juste de Mussy à Baranzy, ou en incluant une poursuite vers les hauts de Signeux (très souhaité même si le tracé Signeux-Baranzy a déjà été financé sur un autre itinéraire).
 - Musson - Gennevaux : en traversant ou en longeant le Lua ?

De manière globale, pour les aménagements sur voirie existante, la piste cyclable (idéalement séparée de la chaussée par de la végétation, comme des haies) est vue comme le système le plus efficace (pour peu que les cyclistes daignent y circuler). Mais la taille de la voirie ne le permet pas toujours facilement. De plus, il est impératif de penser à l'entretien sur le long terme des pistes cyclables (gravillons, branches, trous car stationnements sauvages, ...).

L'aménagement d'un système de chaussée à voie centrale est préféré au simple marquage au sol de vélos. Les couches de couleur continues ont plus d'effet sur l'automobiliste.

TRAVERSÉE DE SIGNEULX

Approche méthodologique

Consultation du groupe en plénière avec, en toile de fond, le plan de Signeux projeté à l'écran. La fiche étant reprise en lot 3 actuellement, l'objectif est de faire le point avec les riverains sur :

- Les besoins & Constats
- Les aménagements et pistes de solution potentiels

Les discussions sont organisées à travers divers axes de réflexions :

1. Sécurité
2. Mobilité | connexions
3. Convivialité
4. Urbanisme | environnement



Résultats

De manière globale, au niveau des besoins :

- › Volonté des participants de **ne pas « simplement » délocaliser la circulation cyclo piétonne** dans les rues adjacentes, **mais d'agir à la source** en mettant en place de réels aménagements pour **faire ralentir les voitures**.
- › Besoin d'une réflexion globale, avec la DGO1 (le PCM ne concerne que les voiries communales) !

	Constats	Pistes de solution
Sécurité	<ul style="list-style-type: none">* Vitesse excessive* Un ilot pour faire ralentir a été installé* Stationnement sur les trottoirs Manque de trottoirs (<i>Certains passages, notamment à proximité de l'église sont très étroits, mais la largeur de la voirie ne peut être réduite car cela rendrait impossible le passage des camions par exemple ; le principe d'alternance ne peut être envisagée sur une nationale !</i>)	<ul style="list-style-type: none">* Plus de radars (notamment préventifs avec changement de couleurs) et de contrôles (notamment pour le stationnement).* Installer un radar tronçon* Aménagement de la voirie avec trottoirs adaptés* Aménager une liaison sécurisée sur un itinéraire qui s'écarte de la N88 (tel que dessiné sur les cartes)* Création d'un rond-point à l'entrée de Signeux au niveau de la rue du bois (<i>quid règles régionales de min. 4</i>)



	<ul style="list-style-type: none"> * Peu de visibilité pour traverser (volonté régionale de ne pas marquer les passages piétons à certains endroits et de « suggérer » les passages par mesure de sécurité) 	<p><i>branches ? lien avec fiche « entrées de village »)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> * Réalisation d'un chemin pédestre à l'arrière de l'église * Allonger les zones 30 (quid de l'effet inverse avec automobilistes énervés et cherchant à doubler/accélérer car « trop lent » ? car cela solutionnera la vitesse mais pas la densité du trafic) * Signalisation et marquage au sol (lignes continues – notamment au niveau du pépiniériste à la sortie du village car peu de visibilité pour doubler)
Mobilité connexions	<ul style="list-style-type: none"> * Certains automobilistes souhaitant « couper directement » vers Bleid empruntent la rue du bois à grande vitesse * Arrêts de bus importants (notamment pour les jeunes de Mussy afin de rejoindre les écoles secondaires sur les communes voisines) * Mobilité à organiser vers l'école, la maison de village et les commerces locaux * Besoin d'une réflexion communale et régionale d'ensemble sur la mobilité alternative >>> enjeu de « délaissé » la voiture individuelle. 	<ul style="list-style-type: none"> * Aménager le tournant « rue du bois » pour dissuader les automobilistes de « couper » vers Bleid * Création d'un pont ou d'un tunnel pour sécuriser les traversées cyclos piétonnes. * Une alternative « train » est-elle possible ? <ul style="list-style-type: none"> • Ligne de chemin de fer le long de la N88 et terrain SNCB >>> opportunité ! • Il faudrait une analyse chiffrée objective (fréquentation, coût/bénéfice, ...) • Freins à la prise du train (prix, annulations/grèves, nombre de trains trop faibles/fréquence)
Convivialité	<ul style="list-style-type: none"> * Rue peu conviviale * Pas de lieu central de convivialité hormis la maison de village * Pas/peu d'identité villageoise 	<ul style="list-style-type: none"> * Aménagement des entrées de villages avec dispositif de ralentissement + fleurissement et végétation
Urbanisme environnement	<ul style="list-style-type: none"> * Typologie particulière >>> Majorité des habitations le long de la N88 (Village rue) * Maisons très proches de la route / peu de recul * Sentiment de « deux côtés » au village * Environnement très bétonné * Proximité France 	<ul style="list-style-type: none"> * Exploiter le tracé du contournement de la N88 (quid des propriétés et coûts) *



Pour la Fondation Rurale de Wallonie
Clémentine DESCAMPS | Nicolas LECUIVRE
Agents de développement

Opération de
Développement
Rural

MUSSON 2035



ANNEXE

LISTE DE PRÉSENCE 29|03|2023

Participants (19)

	Nom	Prénom	Village	
M	BESTGEN	Christophe	Mussy-la-Ville	CLDR
M.	BERTHOLET	Alain	Musson	CLDR
M.	BONNIER	Christopher	Musson	Echevin CCATM
M.	CAILTEUX	Jean-Jacques	Willancourt	CLDR
M.	FLAMMANG	Bruno	Signeulx	Habitant
Mme	GERARD	Muriel	Baranzy	CLDR
Mme	GOEURY	Anne-Marie	Musson	Présidente CPAS CLDR
M.	GUEBELS	Daniel	Musson	Echevin Président CLDR
Mme	GUILLAUME	Sylvie	Signeulx	Bourgmestre CLDR
M.	HAUSMAN	Geoffrey	Baranzy	CLDR
M	JENICOT	Henri	Baranzy	Habitant
Mme	MAQUA	Caroline	Willancourt	CLDR
M.	MAZY	Jacky	Musson	Habitant
M.	PONDANT	Stéphane	Signeulx	Habitant
Mme	RENAUT	Jenny	Baranzy	CLDR
Mme	ROSSIGNON	Chantal	Musson	Habitante
M.	SCHLEICH	Bernard	Signeulx	Habitant
M.	VANMECHELEN	Michel	Musson	Habitant
M.	WEBER	André	Signeulx	CLDR

Invités (4)

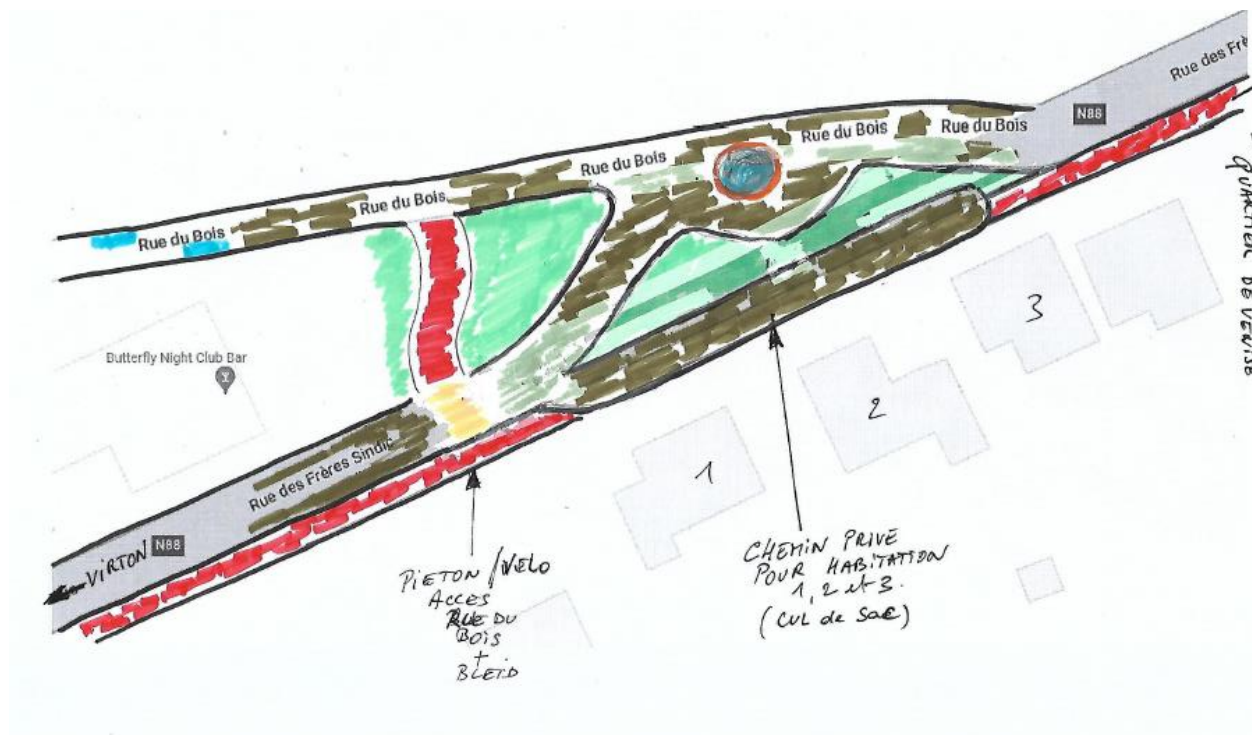
	Nom	Prénom	Organisme
Mme	DESCAMPS	Clémentine	FRW
M.	HUBERT	Etienne	GRACQ Virton
M.	LECUIVRE	Nicolas	FRW
M	UGHI	Carlo	Commune de Musson



ANNEXE 2

COMPLÉMENTS DE PARTICIPANTS ENVOYÉS PAR MAIL SUITE À LA RÉUNION

1. Proposition d'aménagement rue du bois – rue des Frères Sindic
⇒ Souhait de disposer d'une étude de passage/vitesse récente afin de justifier cet aménagement.



2. Concernant la liaison Signeux vers St Remy, à partir de la station d'épuration, il y a un chemin qui longe le chemin de fer vers St Remy, mais à un endroit c'est assez boueux.
3. Dans la continuité de la réflexion sur l'ouverture d'un arrêt de train sur la commune, un participant a souhaité partager un article publié sur le site de la RTBF dans le cadre de l'émission radio « C'est vous qui le dites » :

« La SNCB pourrait supprimer des trains et des gares : y a-t-il actuellement trop de trains, qui en plus, s'arrêtent trop souvent ? » <https://www.rtbf.be/article/la-sncb-pourrait-supprimer-des-trains-et-des-gares-y-a-t-il-actuellement-trop-de-trains-qui-en-plus-sarretent-trop-souvent-11172555>

