

# MOBILITÉ À KEHLEN

## Résultats de l'enquête sur les déplacements

# INTRODUCTION



Réduire l'impact sur **l'environnement**



Améliorer la **sécurité** routière



Garantir **l'accessibilité** à tous les usagers de la route

Le groupe de recherche sur les transports MobiLab de l'Université du Luxembourg a joint ses forces à celles de la commune de Kehlen et de l'Automobile Club Luxembourg pour aider et soutenir la création d'un **plan global de mobilité urbaine durable (Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP)** pour la commune. Dans le cadre de ce processus, l'engagement des citoyens est essentiel, et une première étape fondamentale consiste à obtenir une image claire des offres actuelles de transport et de mobilité dans la commune et à recueillir l'avis de ses principales parties prenantes, en particulier de ses résidents.

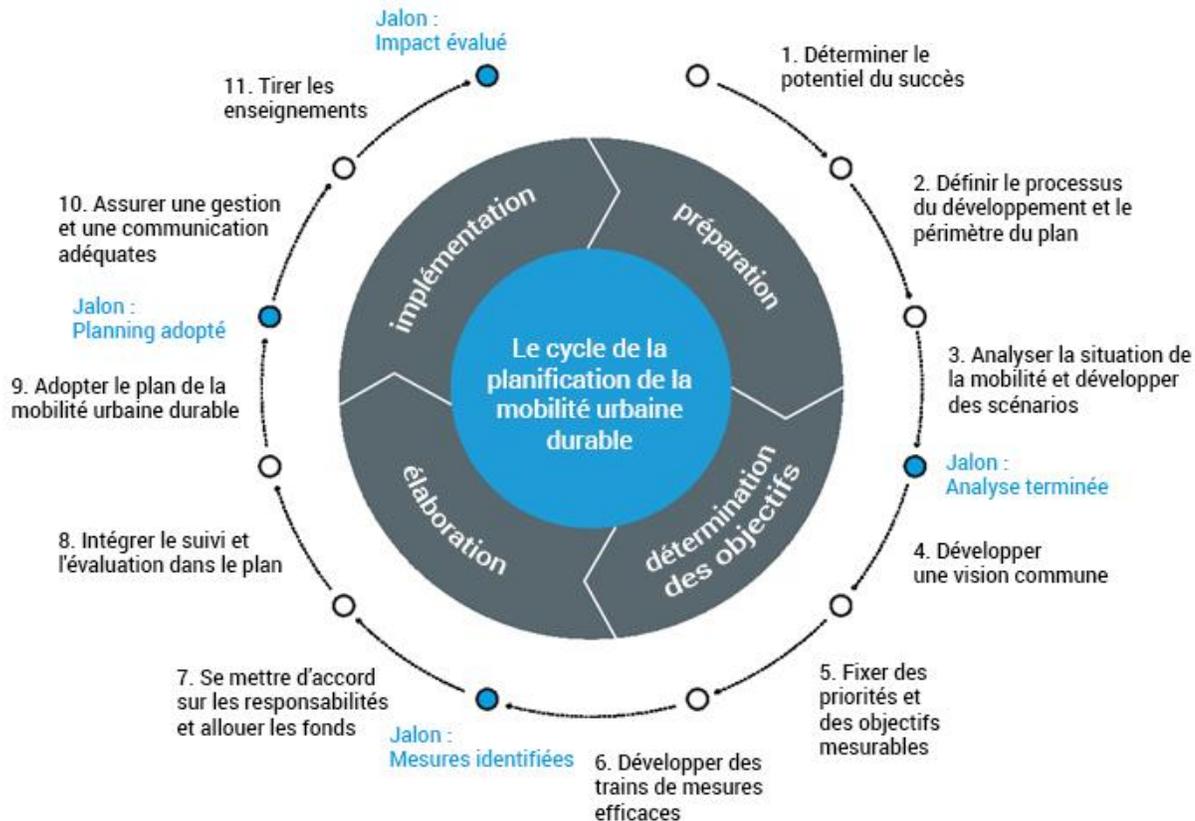
À l'aide de ce document, nous souhaitons vous présenter une collection de **fiches** résumant les principaux résultats et observations obtenus en analysant les données collectées lors de l'enquête sur les déplacements organisée et mise en œuvre en janvier 2023.

L'objectif principal de **l'enquête sur les déplacements** était d'analyser les caractéristiques des ménages, le comportement en matière de déplacements et les attitudes à l'égard de la mobilité des habitants de la commune de Kehlen, ainsi que leur positionnement par rapport aux **nouveaux services de mobilité actuels et futurs** et aux solutions de planification et de gestion.

Nous souhaitons d'abord recueillir le plus grand nombre de réponses possible afin d'élaborer une **analyse et un diagnostic sur mesure** pour la commune. Ensuite, l'idée est de développer des **simulations** et des scénarios pour identifier les solutions les plus intéressantes, en tenant compte de l'impact des futurs changements démographiques ou technologiques, et trouver des **solutions** concrètes à mettre en place à Kehlen afin d'améliorer la qualité de vie.

# QU'EST-CE QU'UN SUMP

## ou Plan de mobilité urbaine durable ?



Élaborer des enquêtes sur les déplacements, créer et tester des services de mobilité par le biais de projets pilotes et d'analyses de solutions, voilà les étapes qui font partie du processus du **plan de mobilité urbaine durable**, une nouvelle façon d'orienter les investissements dans la planification et la gestion des infrastructures, tout en ayant comme principe fondamental le maintien des parties prenantes au centre du processus.

Il s'agit d'un **plan stratégique** destiné à satisfaire les besoins en mobilité des personnes et des entreprises dans les villes et leurs environs en vue d'une meilleure **qualité de vie**. Les objectifs-clés et les bénéfices potentiels de ce plan sont multiples et concernent différents aspects du développement durable :

- Améliorer la sûreté et de la sécurité
- Réduire la pollution atmosphérique et sonore, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie
- Améliorer l'efficacité et la rentabilité du transport des personnes et des marchandises
- Contribuer à améliorer l'attrait et la qualité de l'environnement et de l'aménagement urbains



## LE CONTEXTE

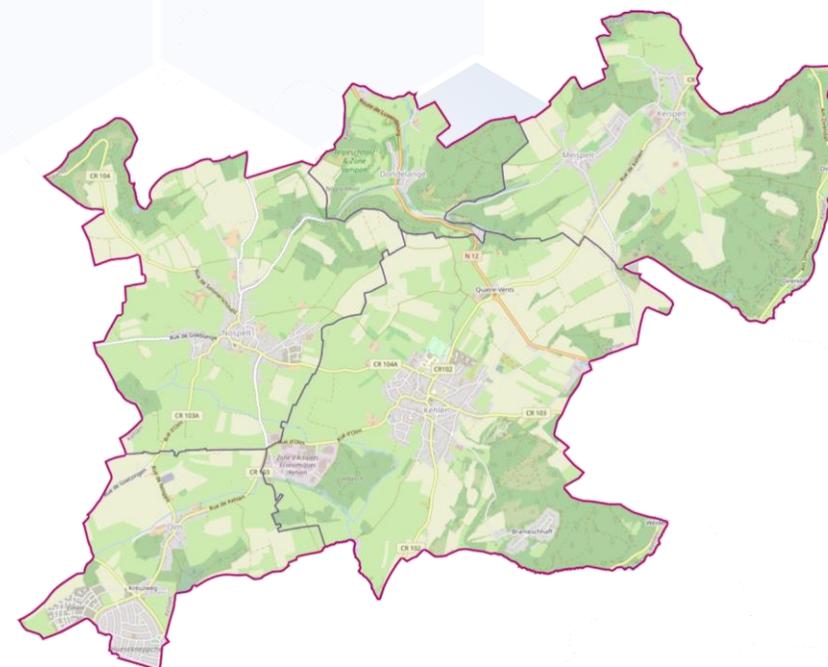
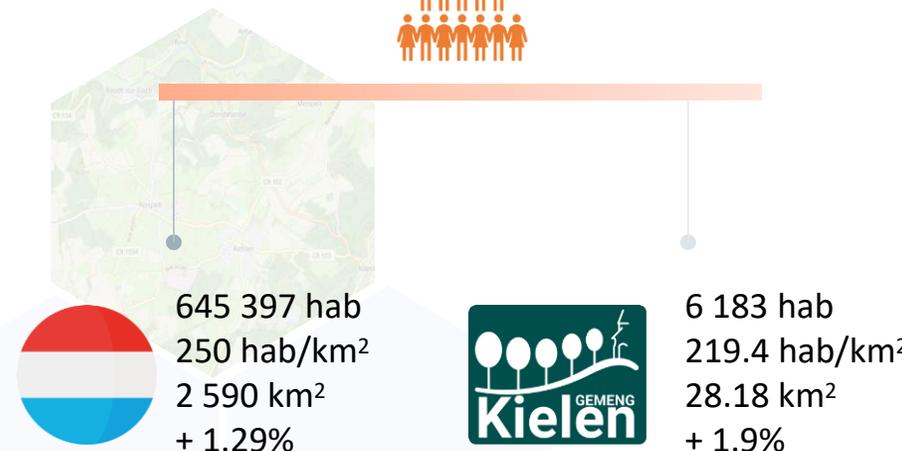
La commune de Kehlen est située dans l'ouest du Luxembourg, au sein d'une région en fort développement et en pleine croissance grâce à la proximité de la capitale et de différentes communes offrant des services attractifs (p.ex. des centres commerciaux, des gares, des hôpitaux).

Les localités de la commune sont :

**Kehlen, Dondelange, Keispelt, Meispelt, Nospelt, & Olm.**

L'analyse porte sur ces localités, qui sont relativement **différentes** en termes de population et de liaison au réseau routier et de transport public. En outre, une nouvelle zone à construire à **Elmen**, qui augmentera bientôt la population, a pour objectif de réduire l'utilisation des voitures particulières en proposant des maisons à des prix abordables, mais sans possibilité de parking privé et avec un nombre limité de places de stationnement dans la rue.

L'attractivité générée par Kehlen est liée à l'emploi plus qu'aux services disponibles. En 2011, la commune employait environ **900 personnes**, dont moins d'un tiers de résidents. Un facteur important est la **zone d'activité** qui attire les habitants des régions voisines et génère un trafic de poids lourds.



# ANALYSE PRÉLIMINAIRE

En avril 2022, une première consultation a eu lieu dans le cadre d'un atelier participatif au cours duquel des citoyens volontaires sélectionnés et représentant différents groupes de parties prenantes ont donné une première impression de la situation et des problèmes. Les offres et services de transport actuels ont également fait l'objet d'une analyse et d'une présentation.

L'objectif était de **guider** les participants dans une discussion interactive. Les habitants ont participé **activement**, en donnant leur avis et indiquant les caractéristiques et les préoccupations de chacun de ces modes de transport.

UNE ANALYSE SWOT (**Forces Faiblesses Opportunités Menaces**) a été effectuée pour chacun des modes de transport suivants :

- **Véhicules privés**
- **Mobilité active**
- **Nouveaux modes de transport**
- **Transport public**

Globalement, le nombre d'arguments de chaque catégorie pour les quatre modes de transport reflète l'attitude à leur égard.

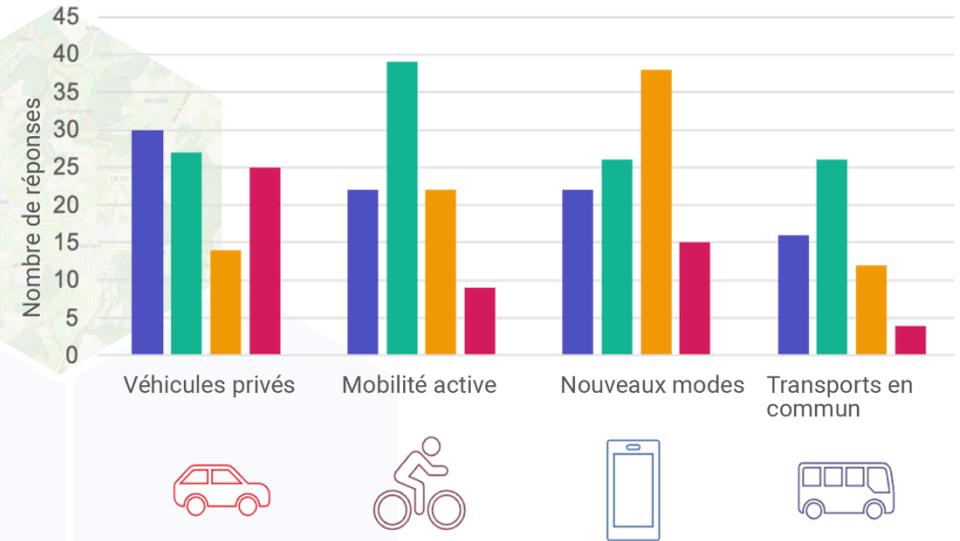
À la suite de cette première étape, une fiche d'information a été communiquée aux citoyens, accompagnée d'une invitation à participer à l'**enquête sur les déplacements**.

**S** trength (Forces)

**W** eakness (Faiblesses)

**O** pportunity (Opportunités)

**T** hreat (Menaces)

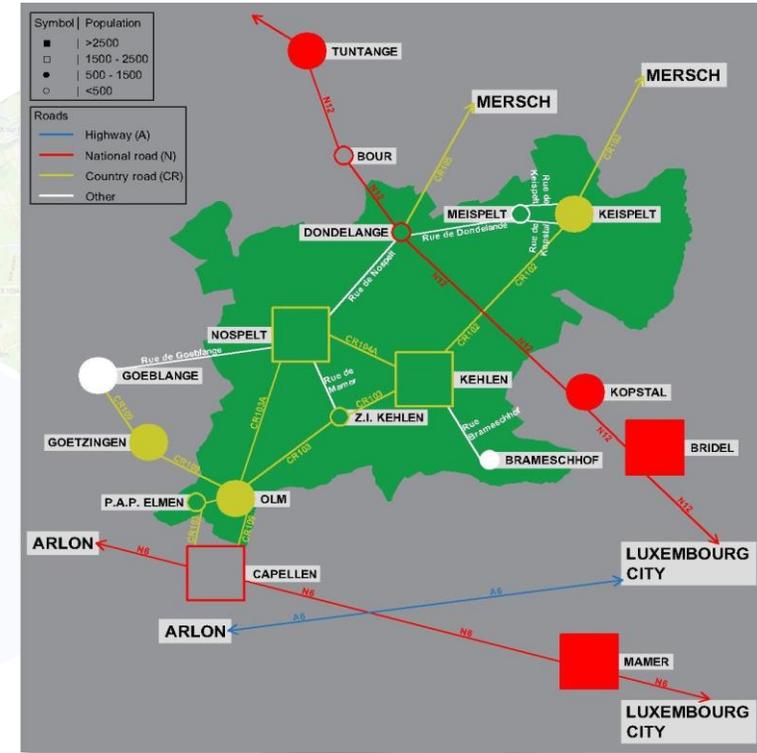


# ALYSE PRÉLIMINAIRE : FAITS MARQUANTS

La **sécurité** est une préoccupation majeure pour les citoyens qui ont participé à l'atelier. Les trottoirs étroits, la circulation à grande vitesse et le risque de vol de vélos électriques constituent des **risques importants** pour les piétons et les cyclistes. Le confort des automobilistes est également considéré comme important, et le **manque de liaisons de transports publics** vers les principaux centres exacerbe la perception d'une faible accessibilité et d'une mauvaise qualité des services de transport disponibles. Si les services de mobilité de la ville, tels que les bus à la demande, sont appréciés, ils sont toutefois sous-utilisés, ce qui montre la nécessité d'améliorer l'accessibilité et la promotion de ces solutions alternatives.

La mobilité partagée est considérée comme une solution potentielle pour la commune, qui souhaite un service localisé pour promouvoir un transport durable répondant aux besoins d'une commune diversifiée.

L'amélioration de l'infrastructure des bus, comme l'**ajout d'arrêts confortables** et à **l'abri des intempéries**, pourrait encourager une plus grande fréquentation des transports publics. Toutefois, la transition vers des transports plus écologiques et plus durables doit être abordée avec prudence, car les nouveaux modes de transport doivent être **évalués en profondeur** et mis en œuvre correctement pour tirer parti des possibilités offertes.



Conclusions : Globalement, la commune doit **donner la priorité à la sécurité** et à la **durabilité** tout en répondant aux besoins des piétons et des automobilistes. Les véhicules privés sont pratiques mais posent des **défis environnementaux** importants, tandis que les transports publics et les modes de transport doux se heurtent à de nombreux obstacles qui doivent être surmontés pour parvenir à un avenir plus durable.

# ENQUÊTE SUR LES DÉPLACEMENTS



L'enquête sur les déplacements a été conçue par l'équipe Mobilab de l'Université du Luxembourg, en collaboration avec la commune de Kehlen et ACL, et réalisée à l'aide de Google Survey.

L'enquête a été lancée et est restée ouverte du 15/1/2023 au 6/02/2023. Elle a été proposée en 4 langues : Le luxembourgeois, le français, l'allemand et l'anglais sont en effet les langues les plus parlées sur le territoire.

Bien que l'enquête ait été menée juste après les vacances de Noël et pendant seulement trois semaines, elle a généré **501 réponses valides**, ce qui indique une forte volonté de la part des citoyens de partager leurs opinions sur un défi sociétal aussi important.

L'analyse qui suit est divisée en plusieurs sections :

- Contexte
- Analyse préliminaire
- Schéma statistique
- Modèle de mobilité
- Attitudes à l'égard de la mobilité
- Nouveaux systèmes de mobilité
- Questions ouvertes : suggestions des citoyens

# STATISTIQUES GÉNÉRALES

Près de 70 % des personnes interrogées ont répondu à l'enquête en **français** et en **luxembourgeois**, à parts égales. Les 30 % restants ont répondu en allemand et en anglais, à parts égales également.

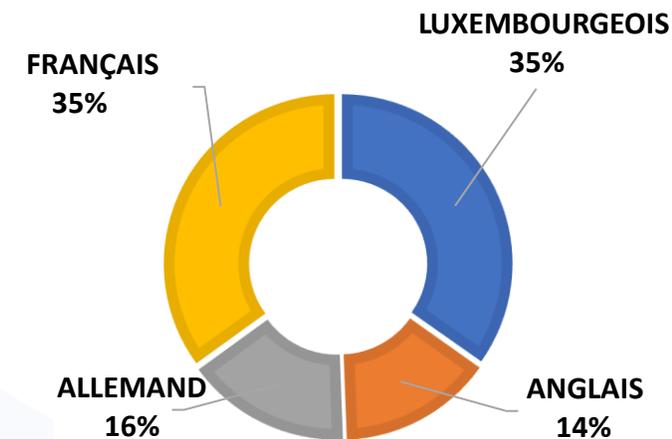
La répartition des sexes est presque égale parmi les personnes interrogées et en accord avec les statistiques nationales (45% de femmes, 55% d'hommes)

25 % des participants vivent à Kehlen depuis plus de 30 ans, et 25 % appartiennent à une nouvelle génération vivant depuis moins de 10 ans dans la commune de Kehlen, ce qui témoigne du dynamisme de cette commune.

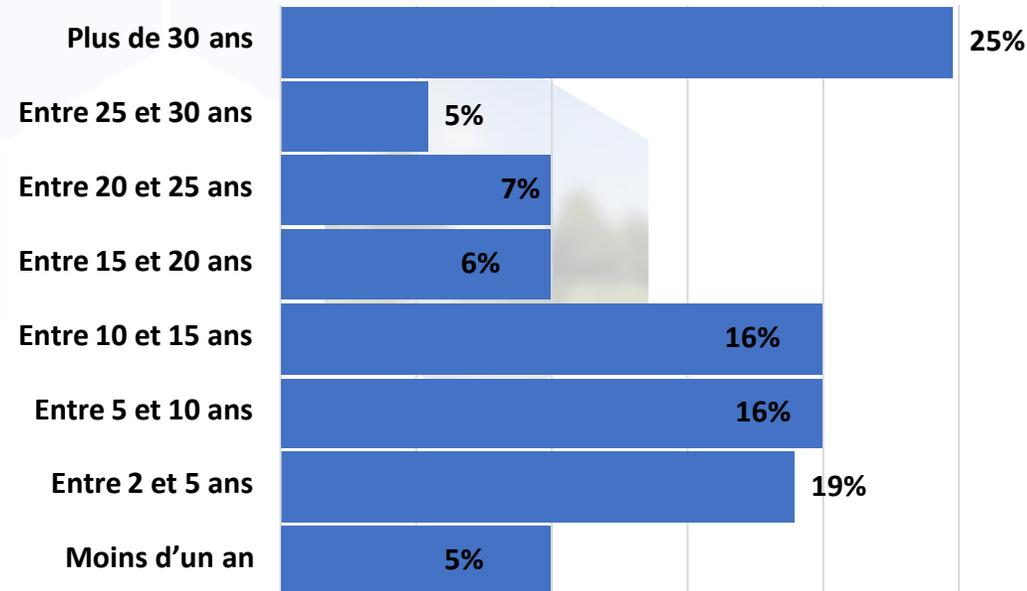
En termes de **répartition géographique**, 40 % des personnes interrogées sont basées à Kehlen. Environ 14 à 20 % proviennent d'Olm, de Keispelt et Nospelt respectivement, le reste des réponses provenant de Meispelt et Dondelange. Seulement 1 % des personnes interrogées sont originaires de l'extérieur de la commune.



## LANGUES



## Nombre d'années de résidence dans la commune



# STATISTIQUES SUR LES MÉNAGES

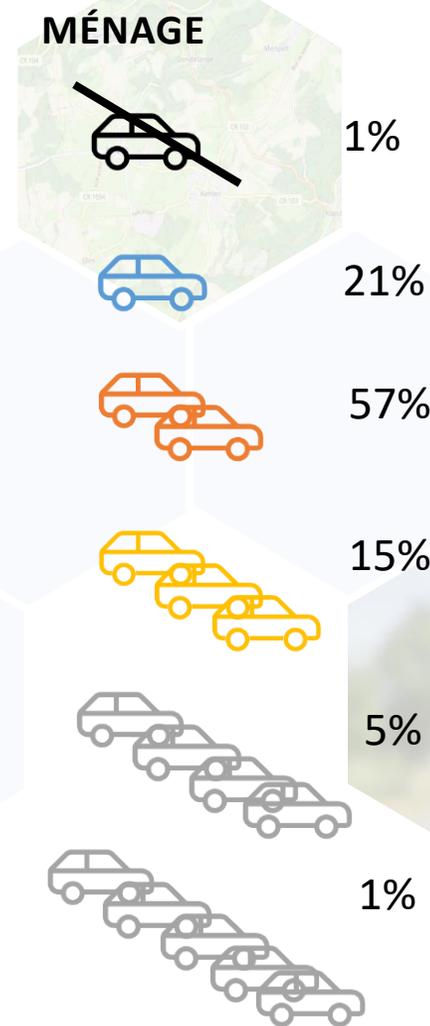
Cette section de l'enquête vise à présenter les **caractéristiques socio-économiques** de la composition du ménage des répondants.

Sur les quelque 500 ménages interrogés à Kehlen, 45 % comptent moins de trois **membres**. 32 % des ménages sont composés de deux personnes et les 12 % restants vivent seuls.

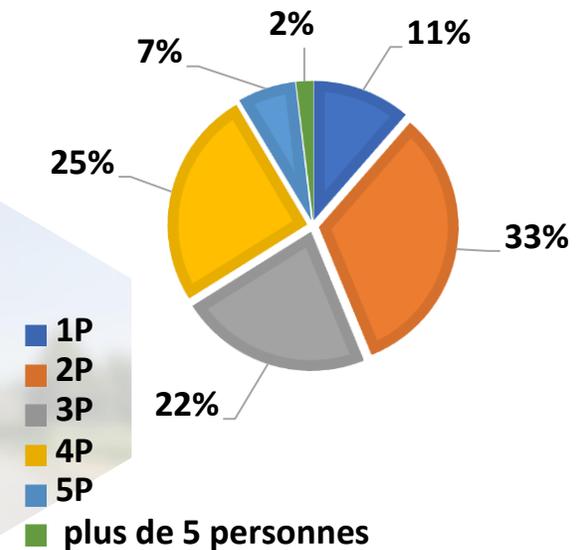
Plus de la moitié des familles ont deux **véhicules** dans leur foyer. 21 % des ménages possèdent 3 véhicules ou plus et 21 % ne possèdent qu'un seul véhicule.

Près de 33 % des ménages ont un **revenu** compris entre 3 501 et 8 000 euros par mois et une part égale déclare plus de 8 001 euros par mois, alors que seulement 5 % déclarent avoir un revenu inférieur à 3 500 euros par mois.

## VÉHICULES APPARTENANT AU MÉNAGE



## MEMBRES DU MÉNAGE



# CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES



## 11 % des ménages

La proportion de femmes et d'hommes dans les ménages d'une personne est proche de 50 %. 100 % des personnes ont un permis de conduire et plus de 95 % ont accès à une voiture à tout moment. La moyenne possède une seule voiture et 18 % en possèdent deux ou plus.



## 33 % des ménages

Les familles composées de deux membres présentent une répartition égale entre les deux sexes.

Dans près de 90 % des cas, les deux personnes possèdent un permis de conduire, ce qui explique que plus de 60 % des ménages possèdent au moins deux voitures, 21 % seulement n'en possédant qu'une ou moins.

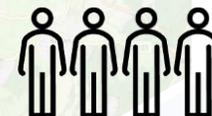


## 22 % des ménages

Les familles à trois membres présentent une proportion légèrement inférieure de 46 % de femmes.

Au moins un membre possède un permis de conduire, 80 % des ménages ayant un deuxième et 35 % un troisième permis de conduire.

58% possèdent deux véhicules et 27 % plus de 2. Les 15 % de ménages restants possèdent une voiture.



## 25% des ménages

Le ratio hommes / femmes pour les ménages de 4 personnes est légèrement supérieur à celui des ménages de 3 personnes.

En moyenne, 95 % des ménages disposent d'au moins 2 permis de conduire, seuls 15 % des ménages comprennent une 3ème ou 4ème personne titulaire d'un permis de conduire.

Plus de 70 % d'entre eux ont 3 véhicules ou plus, 20 % en ont 2 et 10 % ont un seul véhicule.



## 9 % des ménages

Les ménages de 5 personnes et plus ont également un ratio hommes / femmes légèrement plus élevé.

95 % des ménages comptent au moins deux membres titulaires d'un permis de conduire. La probabilité qu'un membre de la famille ait un permis de conduire est inférieure à 25 %.

Plus de 70 % des ménages possèdent trois véhicules ou plus, et 30 % en ont deux ou moins.

# MOBILITÉ: PARKING

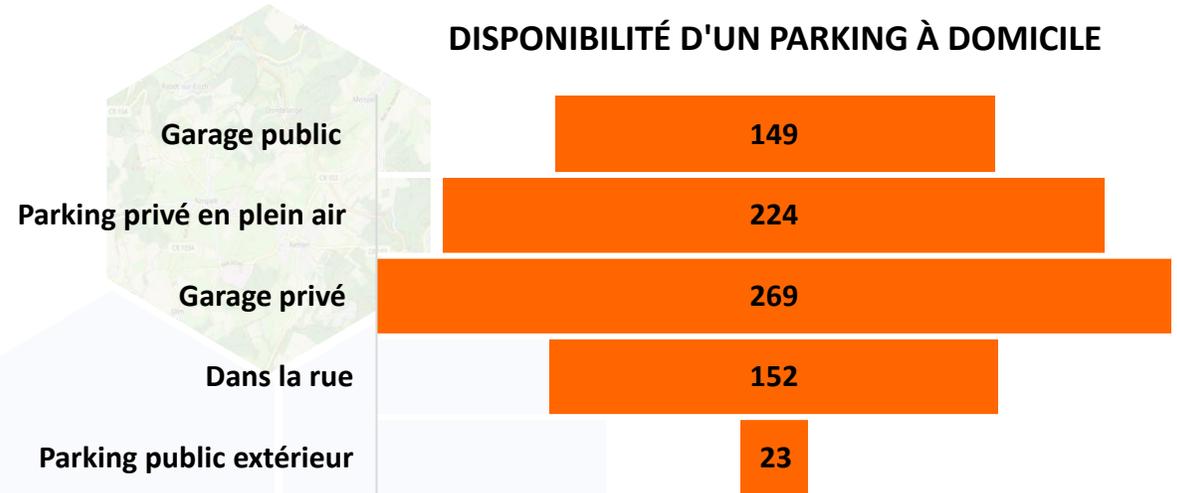
Dans l'enquête, les participants ont également été interrogés sur la **disponibilité de places de stationnement** à leur domicile et sur leur lieu de travail.

Plus de 50 % des personnes interrogées ont déclaré disposer d'un **parking extérieur privé** et d'un **garage** à leur domicile, tandis que moins de 20 % ont accès à un garage public et 20 % déclarent pouvoir se garer dans la rue.

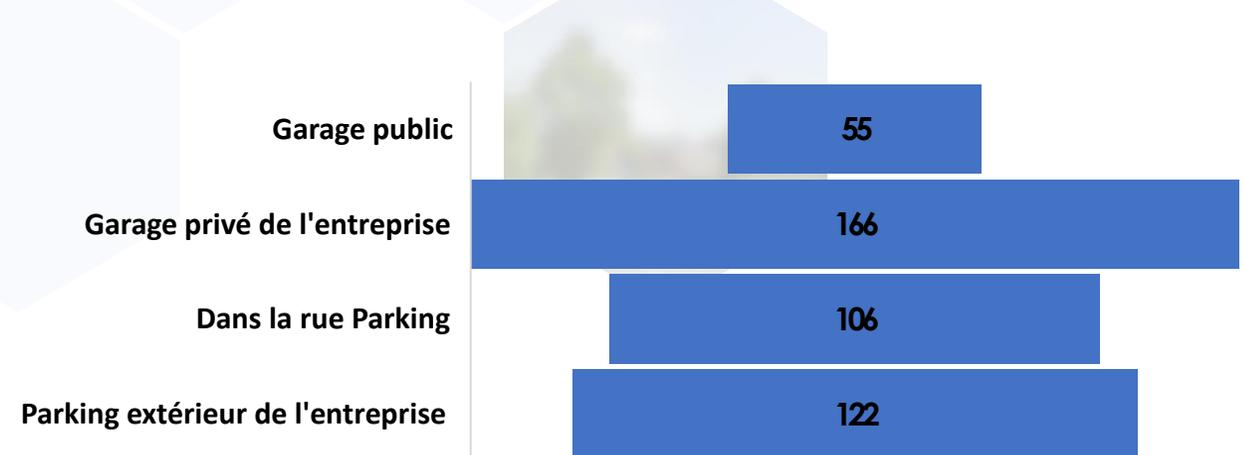
Pour 37% des personnes interrogées, le stationnement sur le lieu de travail est assuré par l'entreprise qui dispose d'un garage privé.

Le stationnement dans la rue et les parkings extérieurs des entreprises sont des options utilisées plus de 20 % du temps par les participants à l'enquête.

## DISPONIBILITÉ D'UN PARKING À DOMICILE



## DISPONIBILITÉ D'UN PARKING SUR LE LIEU DE TRAVAIL



# MOBILITÉ : DÉPLACEMENTS

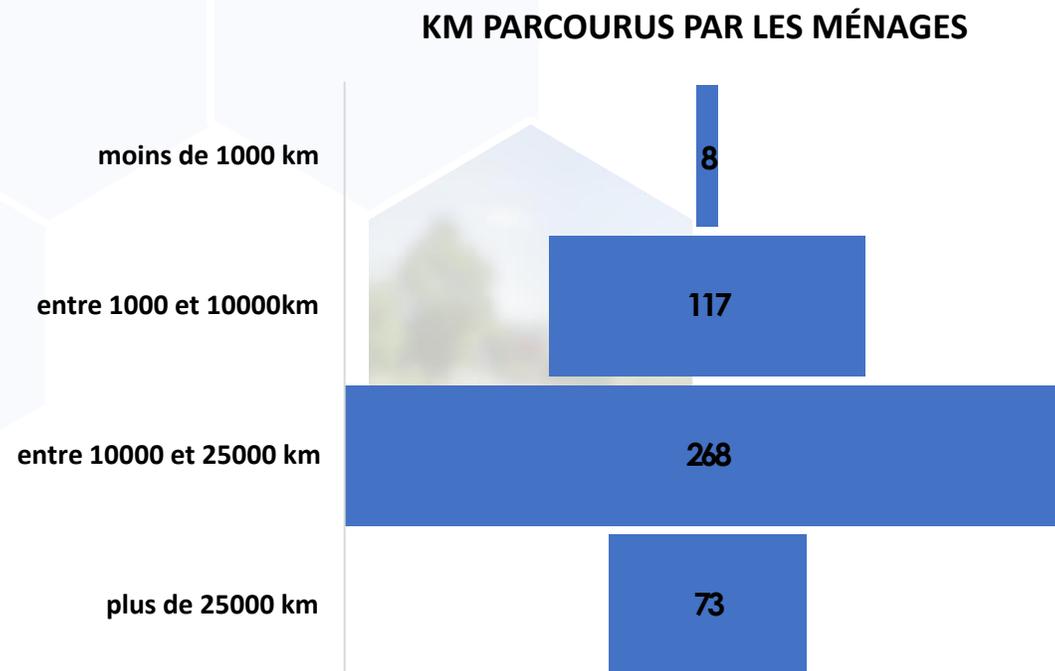
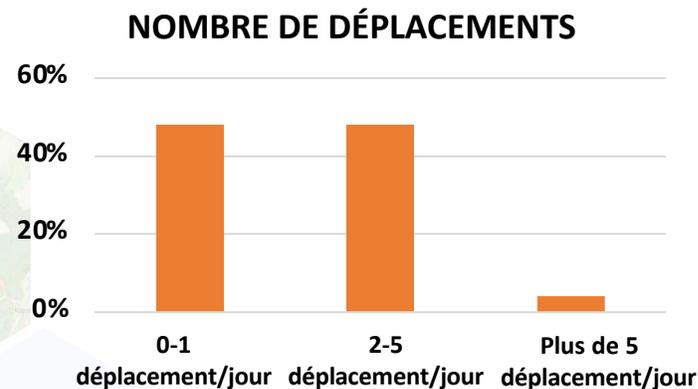
Nous avons recueilli des informations sur les déplacements quotidiens habituels, les distances parcourues et les destinations fréquentes afin d'obtenir une vue d'ensemble du schéma de mobilité des habitants de Kehlen.

Le nombre de **déplacements quotidiens** à Kehlen se situe en moyenne entre 0 et 5 et moins de 5% des habitants effectuent plus de 5 déplacements par jour.

L'**heure de départ de pointe** des personnes interrogées pour les trajets domicile-travail se situe entre 7h00 et 7h45, tandis que l'**heure de pointe d'arrivée à destination** se situe entre 7h45 et 8h45.

En moyenne, les personnes interrogées font un trajet d'environ 40 minutes pour se rendre sur leur lieu de travail.

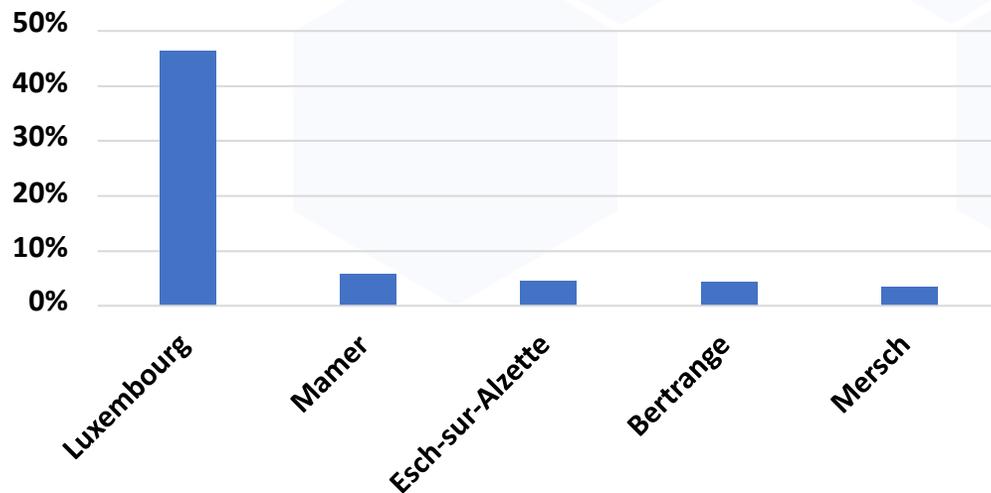
Pour la majorité des ménages, les **distances** annuelles parcourues **en voiture** se situent en moyenne entre 1 000 et 10 000 km ou entre 10 000 et 25 000 km par an, très peu d'entre eux parcourant moins de 1 000 km par an.



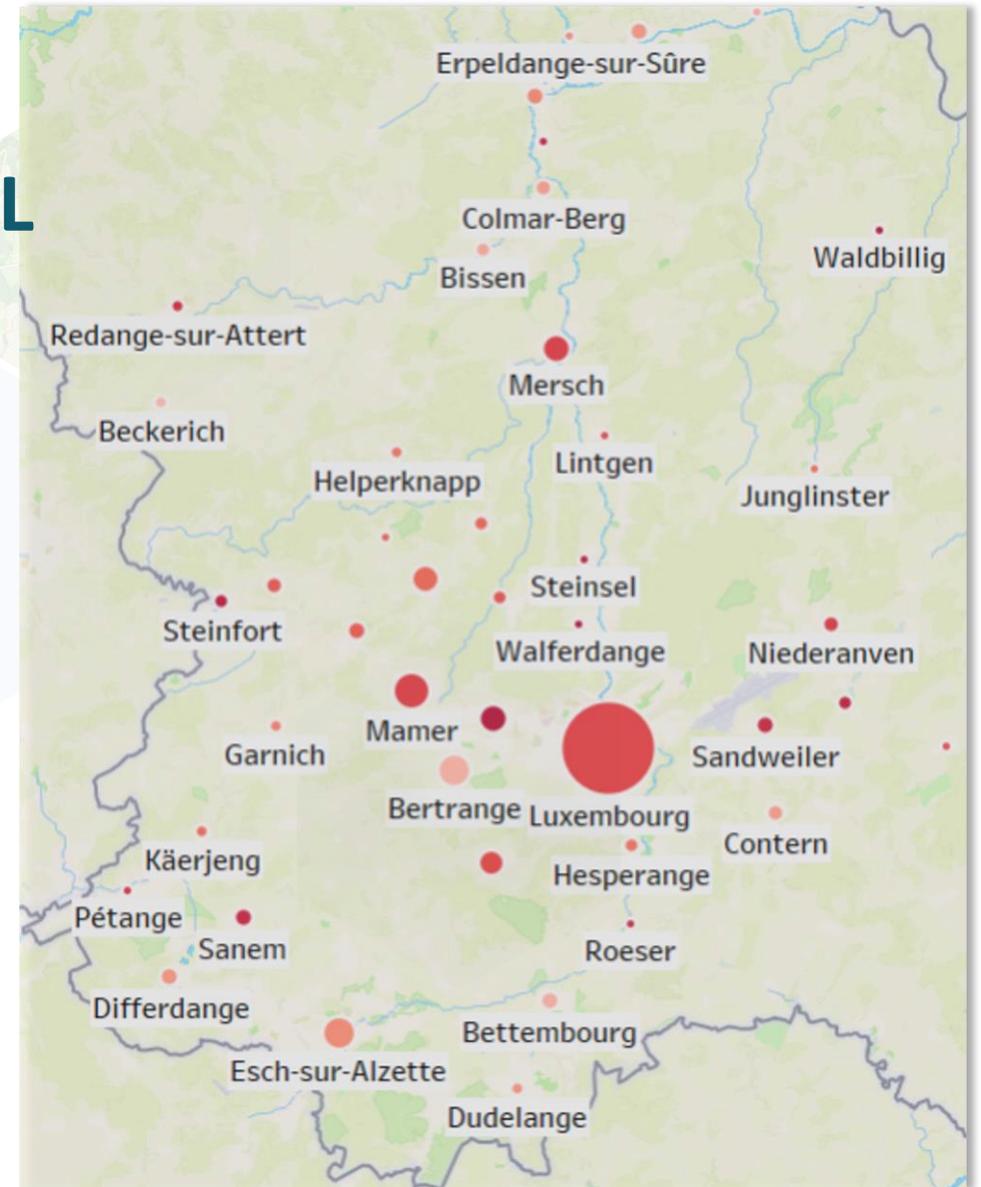
# MOBILITÉ : TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

La **destination la plus fréquente** des personnes interrogées pour les trajets domicile-travail est **Luxembourg-Ville** avec plus de 45 %. Mamer, Esch-sur-Alzette, Bertrange et Mersch sont les autres destinations venant en tête.

Les 5 destinations les plus fréquentes pour les trajets domicile-travail (437 utilisateurs)



DESTINATIONS DOMICILE-TRAVAIL



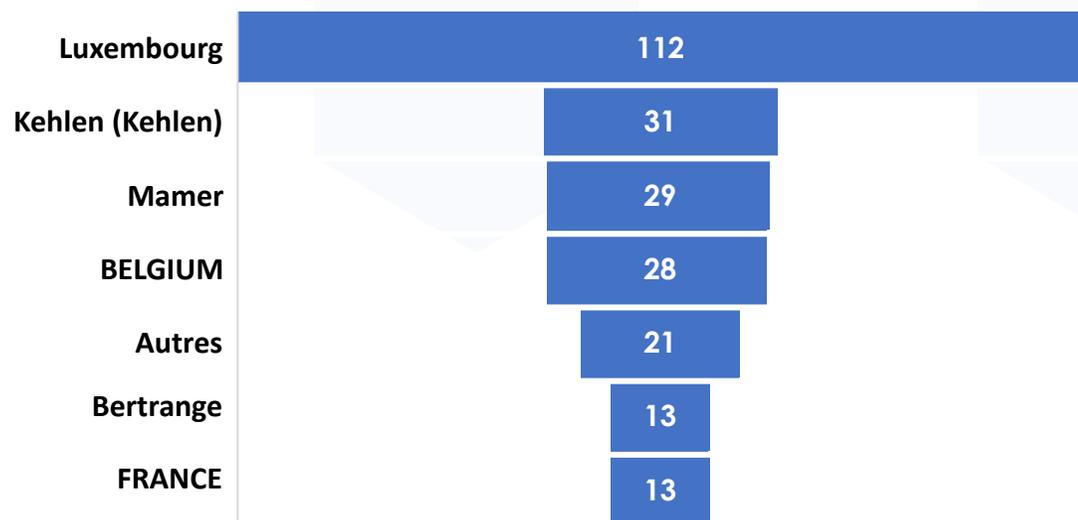
# MOBILITÉ: AUTRES ACTIVITÉS

Les participants ont également été interrogés sur les destinations les plus fréquentes pour les achats et les loisirs.

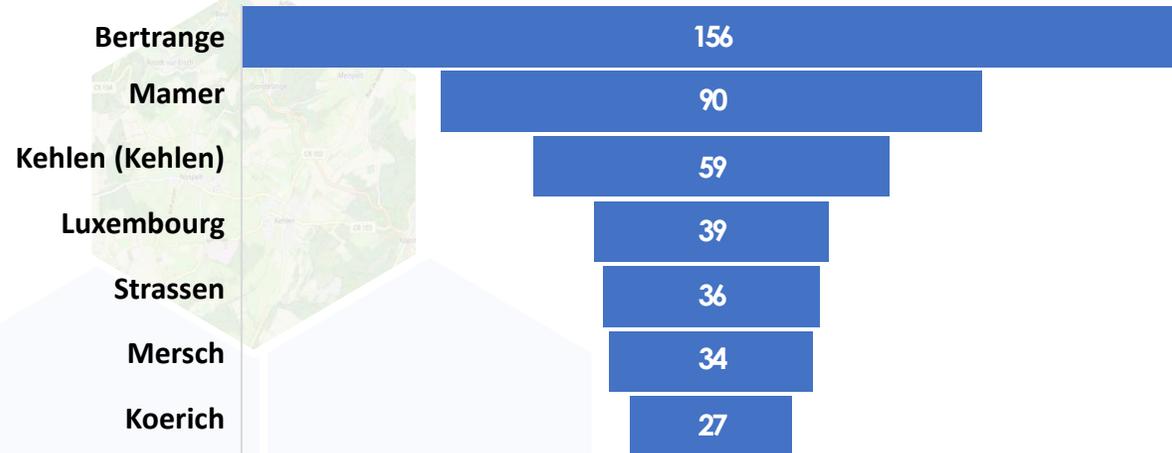
La destination **shopping** la plus populaire est **Bertrange**, suivie de Mamer, Kehlen et Luxembourg-Ville.

**Luxembourg-Ville** est la première destination pour les **loisirs** et d'autres activités telles que les visites chez des amis et la famille. La deuxième destination principale est Kehlen, suivie de Keispelt et Nospelt.

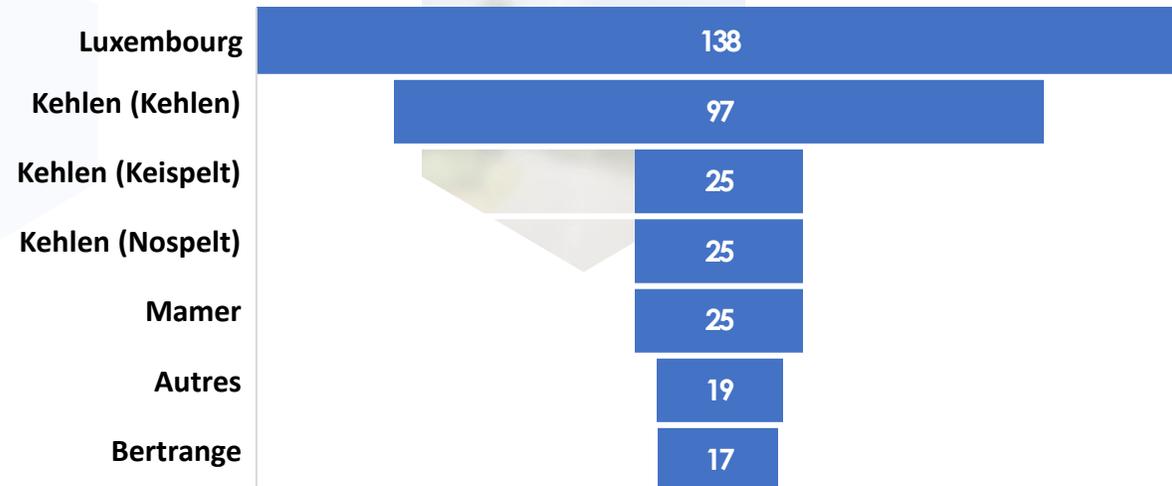
## Destination la plus fréquente pour d'autres activités (par exemple, rendre visite à des amis ou à des parents)



## DESTINATIONS LES PLUS FRÉQUENTES POUR LE SHOPPING



## DESTINATIONS LES PLUS FRÉQUENTES POUR LES LOISIRS



# CHOIX DU MODE DE TRANSPORT

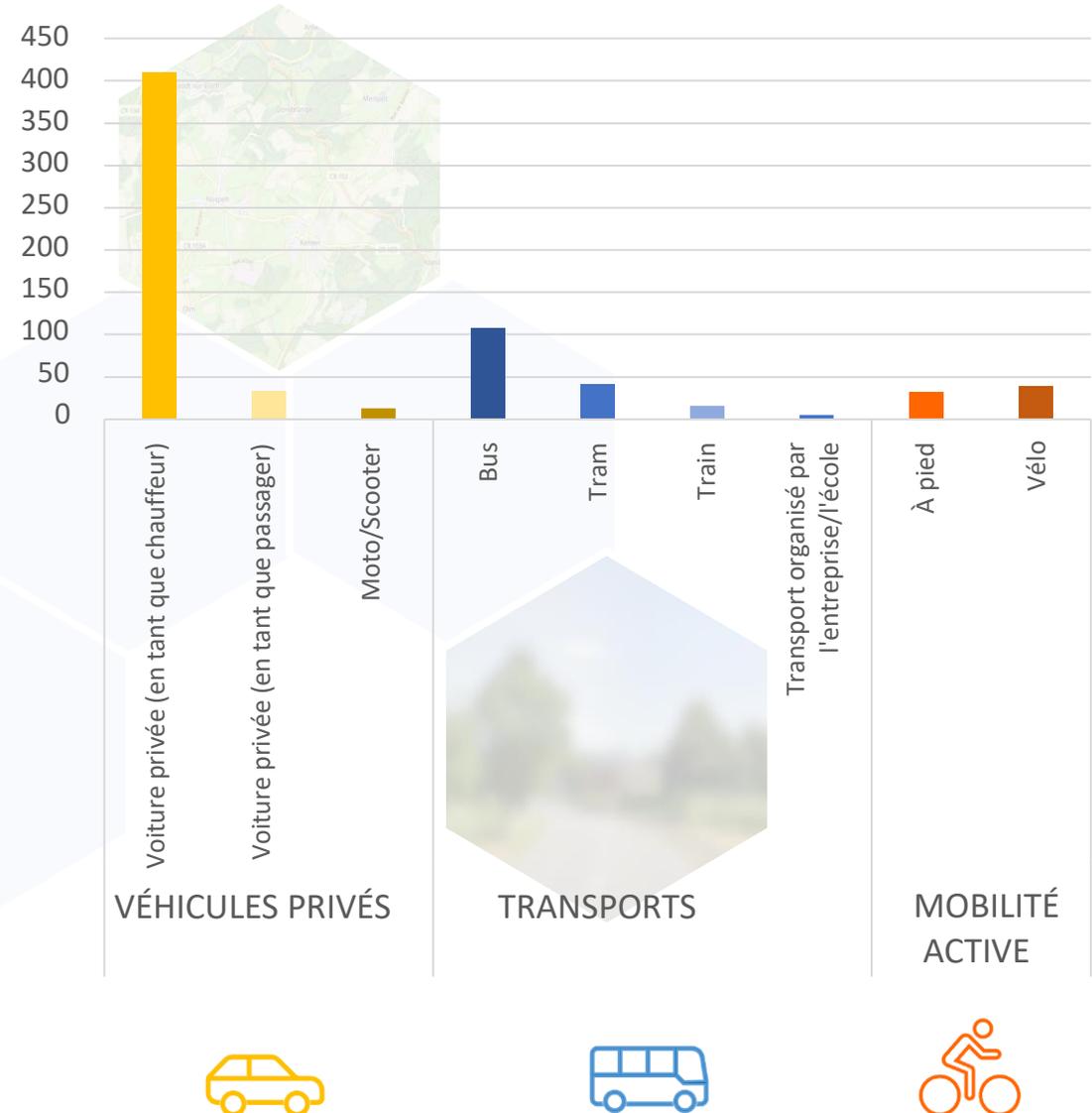
Les participants ont été interrogés sur leur choix de mode de transport quotidien typique, sur la fréquence d'utilisation de ce mode et sur les raisons de ce choix.

Les navetteurs **préfèrent principalement la voiture** pour atteindre leur destination (62 %) comme mode de transport principal (celui qui est utilisé pour couvrir la plus longue partie du trajet), alors que seulement 22 % des navetteurs utilisent le bus ou le tramway et pas plus de 6 % optent pour d'autres modes de transport.

Les tendances sont similaires en ce qui concerne la fréquence d'utilisation, quel que soit le mode de transport principal : 80 % des personnes interrogées conduisent leur propre voiture et 15 % prennent le bus, ce qui représente les **modes de transport les plus fréquemment utilisés**.

Les autres modes de transport, tels que le vélo, le tramway, le train, la moto et la marche ont du mal à atteindre une part de 5 %.

RÉPARTITION MODALE DES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL



# PRÉFÉRENCES POUR LES TRAJETS

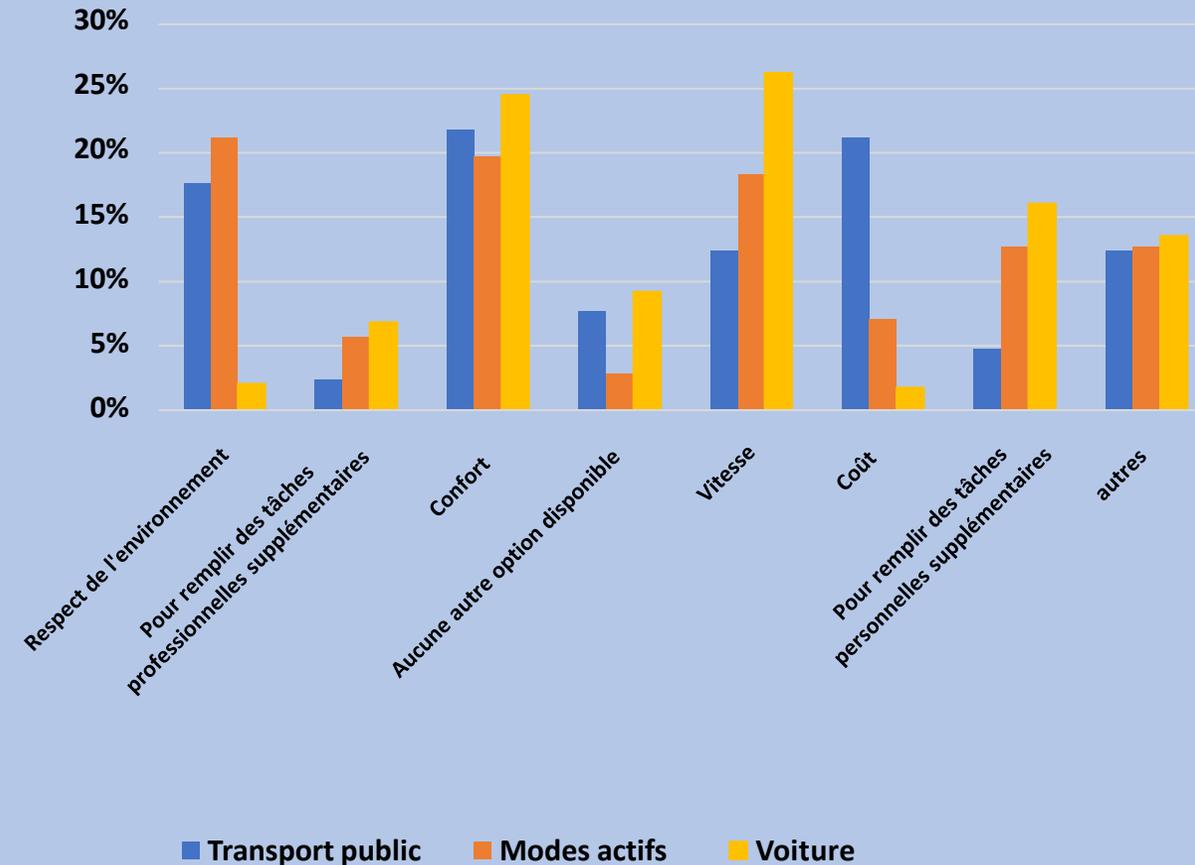
Pour mieux comprendre l'utilisation du mode de transport principal, les personnes interrogées ont été invitées à expliquer la raison de leur choix.

Les raisons de l'utilisation des transports publics sont principalement le **confort**, le **coût** et le **respect de l'environnement**. Il en va de même pour les modes actifs (marche et vélo).

Outre le respect de l'environnement et le confort, la vitesse figurait également parmi les principales raisons du choix des utilisateurs.

Les principales raisons de l'utilisation d'une voiture privée comme mode de transport principal varient fortement d'une personne à l'autre. En particulier, la **vitesse** et le **confort** ont été mis en avant comme les principales raisons du choix. La capacité à accomplir des tâches personnelles supplémentaires est également souvent mentionnée

Il est important de souligner que le **confort** est le facteur le plus déterminant pour les trois modes de transport, à savoir les transports publics, les modes actifs et la voiture.



# VOITURE PRIVÉE : AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

Pour mieux comprendre l'utilisation du principal mode de transport, les participants ont été interrogés sur les principaux avantages et inconvénients des déplacements en voiture.

Les principaux atouts de la voiture sont le **confort**, la **rapidité** et l'**aspect pratique** avec plus de 80 % des réponses au total.

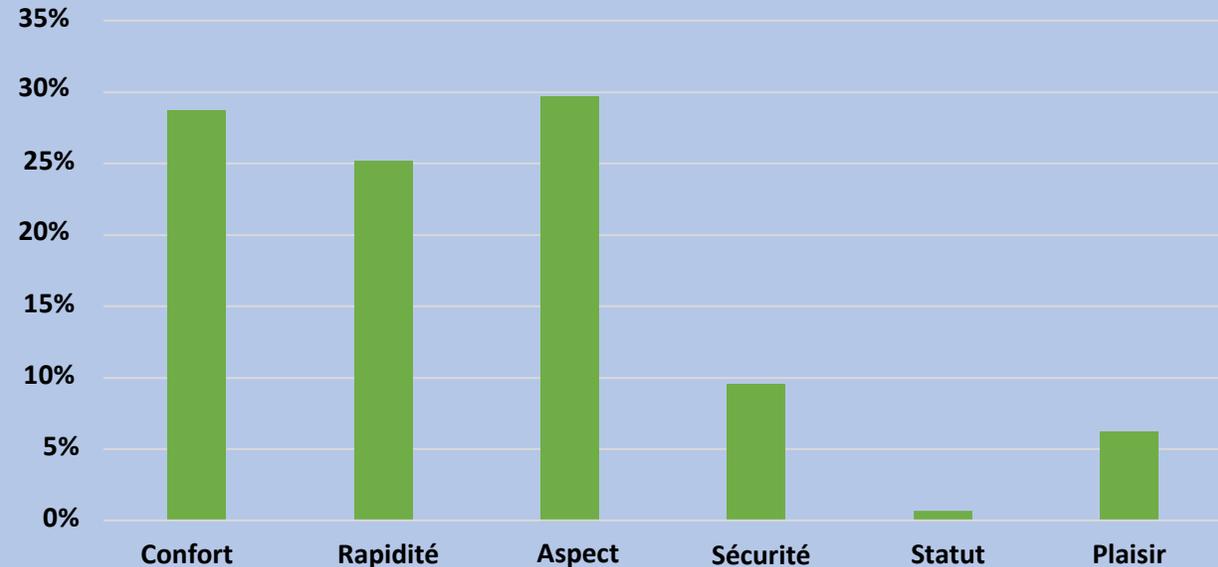
La sécurité recueille moins de 9 % des avis, suivie de 5 % de personnes qui affirment que voyager en voiture leur procure du plaisir.

Les deux principaux inconvénients des déplacements en voiture pour les participants sont les suivants : le **temps passé dans le trafic** et le **coût**, avec 25 % des choix.

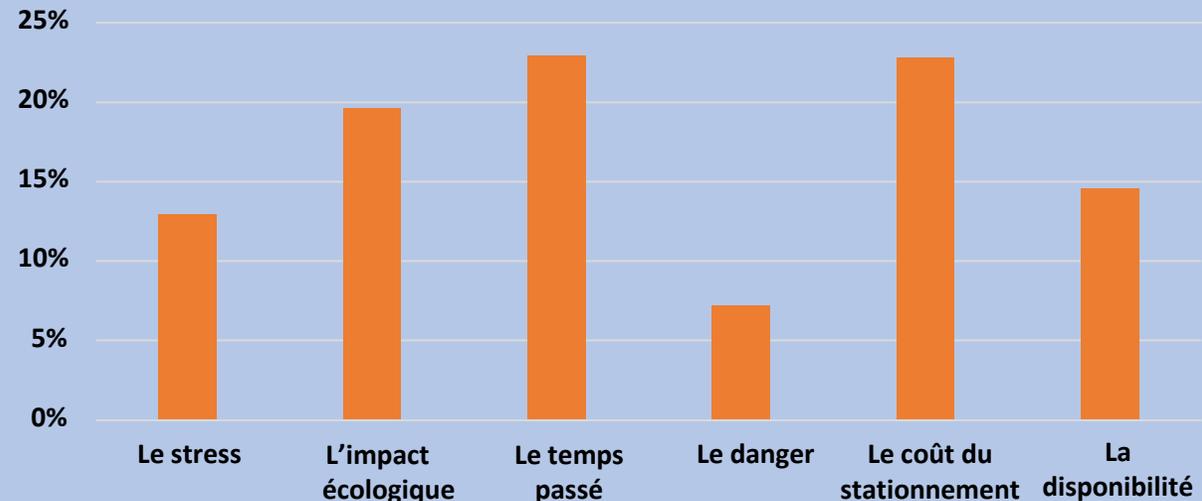
Près de 20 % des personnes interrogées considèrent que l'impact écologique des déplacements en voiture est un inconvénient, suivi par la disponibilité des places de stationnement et le stress.

Seuls 7 % des personnes interrogées considèrent que le danger est un inconvénient lors des déplacements en voiture.

Quels sont les principaux avantages de la voiture ?



Quels sont les principaux inconvénients des déplacements en voiture ?



# TRANSPORTS PUBLICS : AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

Pour mieux comprendre l'utilisation du principal mode de transport, les participants ont été interrogées sur les principaux avantages et inconvénients des transports publics (TP).

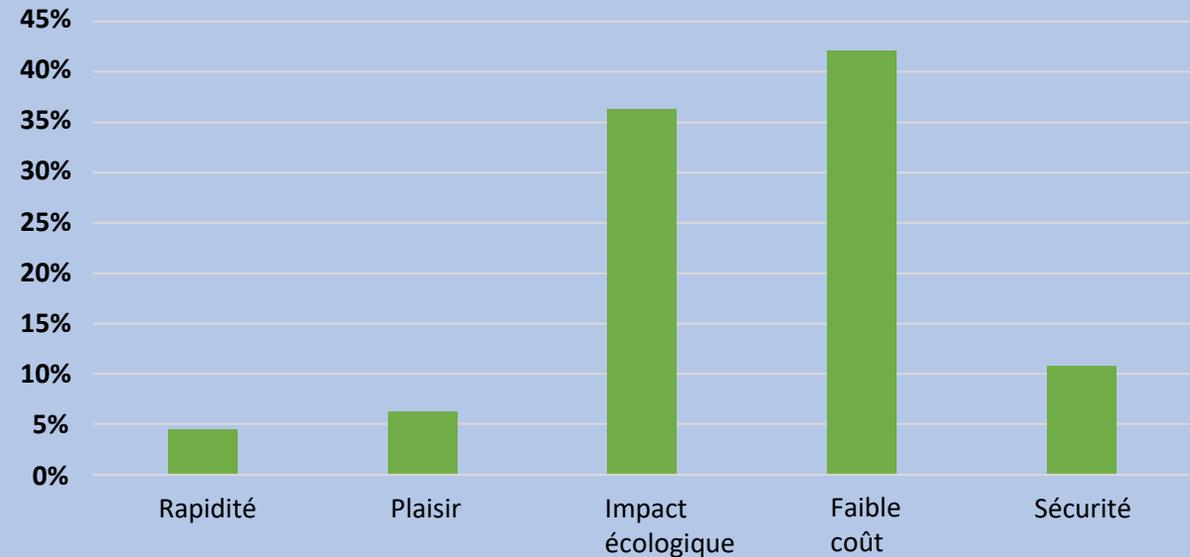
Dans environ 80 % des réponses, les principaux atouts cités des TP sont leur **faible coût** et l'**impact écologique**.

La sécurité compte pour moins de 11 % des opinions, suivie par environ 5 % qui affirment que les atouts des déplacements en TP sont le plaisir et la rapidité.

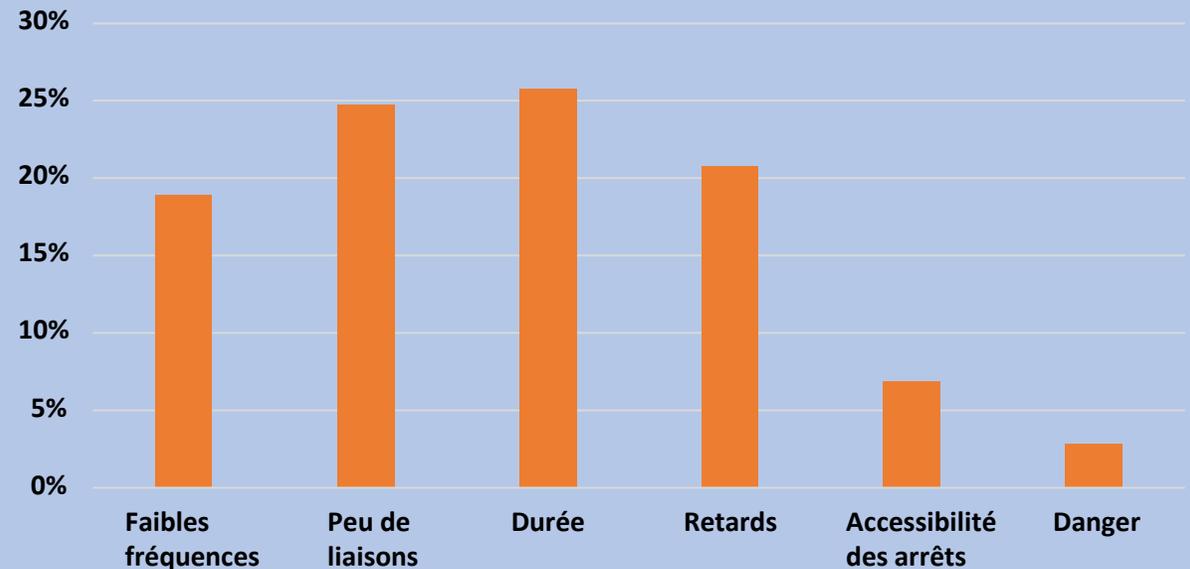
Pour les participants, les principaux inconvénients des transports publics sont la **durée** des trajets, les mauvaises **liaisons**, les faibles **fréquences** et les **retards**. Chacun de ces aspects a été indiqué par au moins 20 % des répondants.

Seuls 7 % des répondants ont perçu l'accessibilité des arrêts et 3 % le danger comme constituant des inconvénients pour les déplacements en TP.

Quels sont les principaux avantages des transports publics ?



Quels sont les principaux inconvénients des transports publics ?



# DES ACTIFS : AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

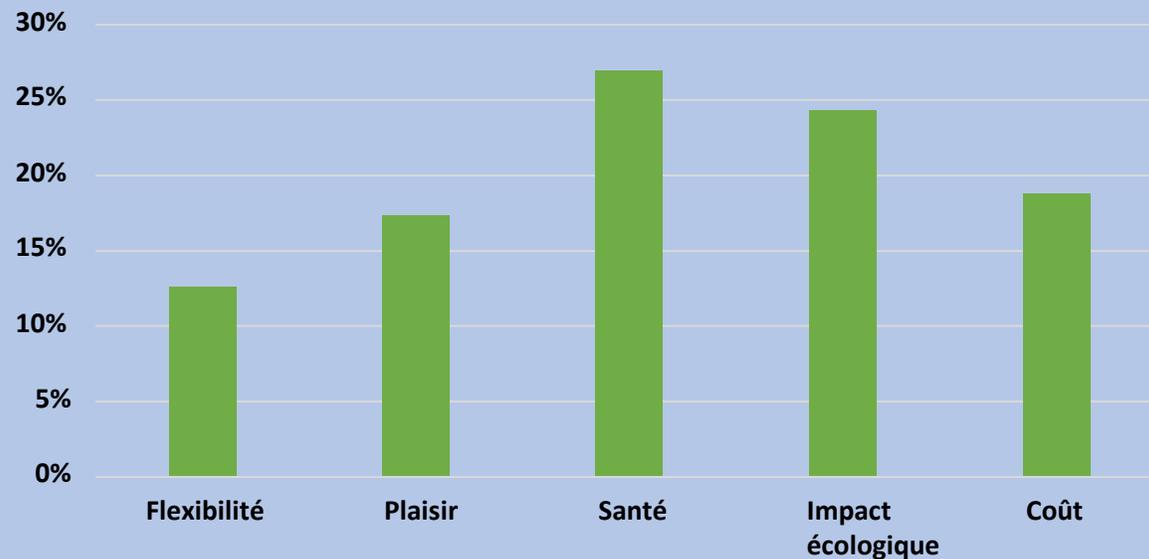
Les participants ont également été interrogés sur les principaux avantages et inconvénients des déplacements en modes de transport actifs, principalement à vélo et à pied.

Les principaux avantages des modes de déplacement actifs sont leurs avantages pour la **santé**, l'**impact écologique** et le **coût**, ainsi que, dans une mesure comparable, également le **plaisir** de la marche à pied et du vélo ainsi que leur **flexibilité**. Tous ces avantages ont recueilli entre 26 % et 13 % des préférences.

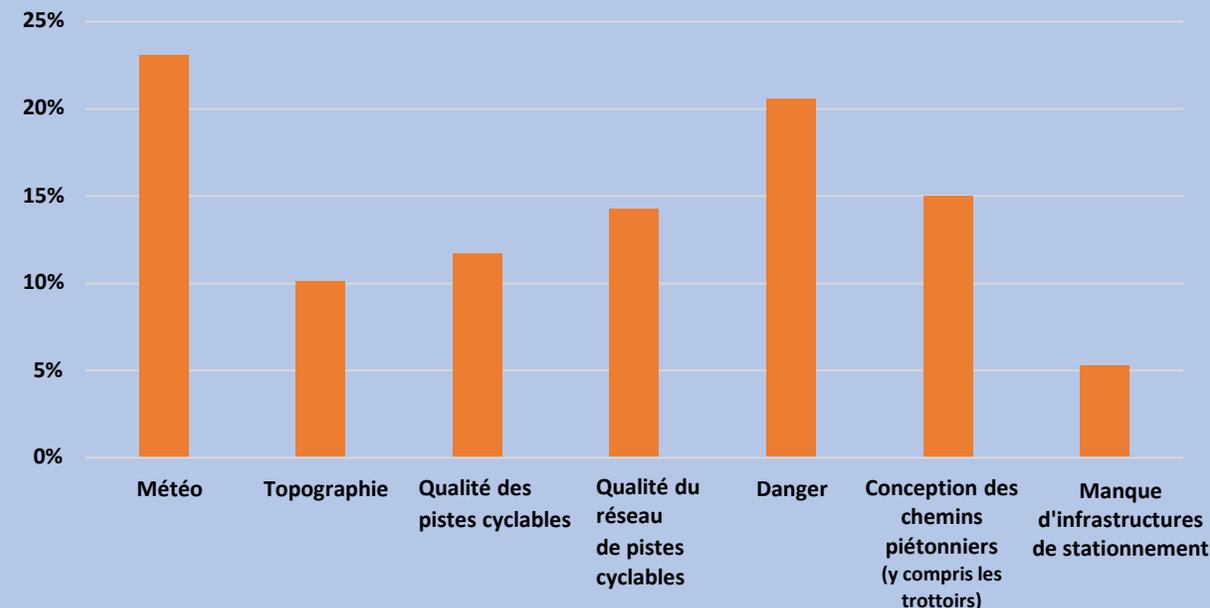
Les participants considèrent que les principaux inconvénients des déplacements à vélo ou à pied sont les conditions **météorologiques** et le **risque** d'accident ; ces deux inconvénients ayant recueilli plus de 20 % des préférences, suivis par la conception des chemins et la **qualité du réseau** et des voies ainsi que la topographie générale (par exemple, les pentes) qui représentent 10-15 % des préférences.

Dans une moindre mesure (5 %), les personnes interrogées s'inquiètent du manque de places de stationnement.

Quels sont les principaux avantages de la mobilité active ?



Quels sont les principaux inconvénients de la mobilité active ?

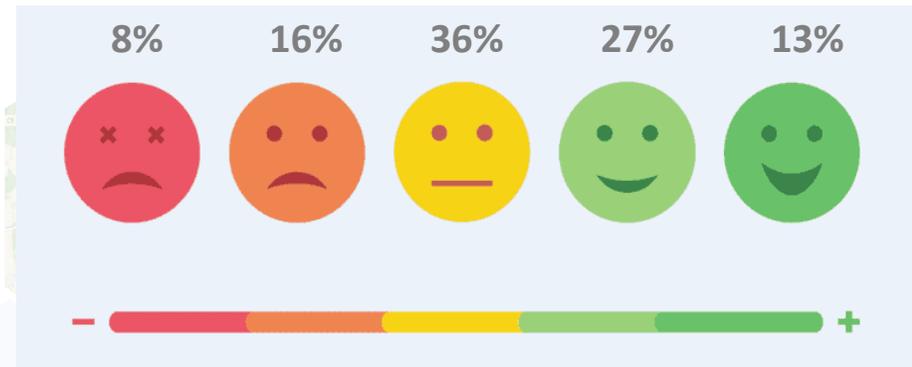


# SATISFACTION DES VOYAGEURS

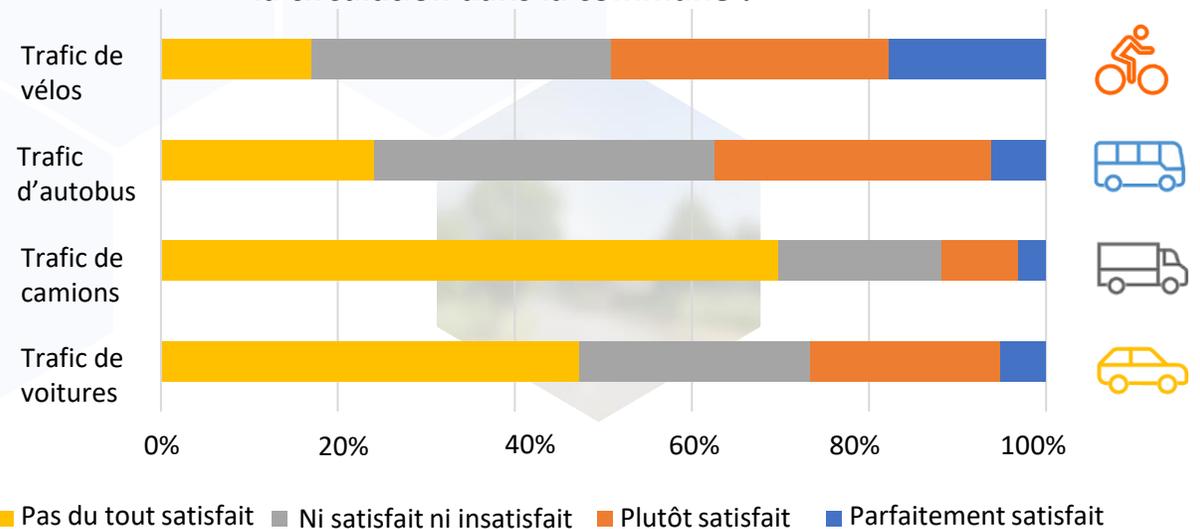
Les participants ont été interrogés sur leur satisfaction générale concernant le trafic, ainsi que sur leur **niveau de satisfaction** à l'égard de leur trajet habituel pour se rendre au travail. La **circulation des camions** est un facteur majeur de mécontentement auprès des personnes interrogées qui sont plus de 70 % à se déclarer extrêmement insatisfaites. Elle est suivie par la **circulation des voitures**, pour laquelle plus de 45 % des participants expriment la même attitude. La **circulation des vélos** est le premier facteur de satisfaction auprès des participants puisqu'environ 50 % d'entre eux se déclarent satisfaits ou extrêmement satisfaits par rapport à ce fait.

Cependant, les opinions varient davantage lorsqu'il s'agit du **trajet typique** des personnes interrogées sur leur **trajet domicile-travail**. Environ 40 % des participants ont exprimé de la satisfaction, 24 % ont indiqué qu'ils étaient insatisfaits et les 36 % restants ont déclaré n'être ni satisfaits ni insatisfaits.

Niveau de satisfaction pour le trajet domicile-travail



Comment jugez-vous la situation générale de la circulation dans la commune ?

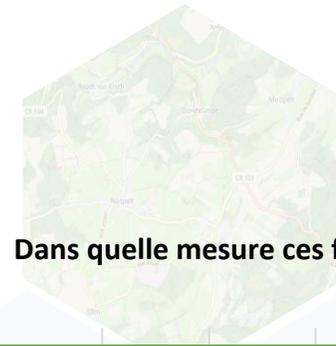


# ATTITUDES À L'ÉGARD DE LA MOBILITÉ

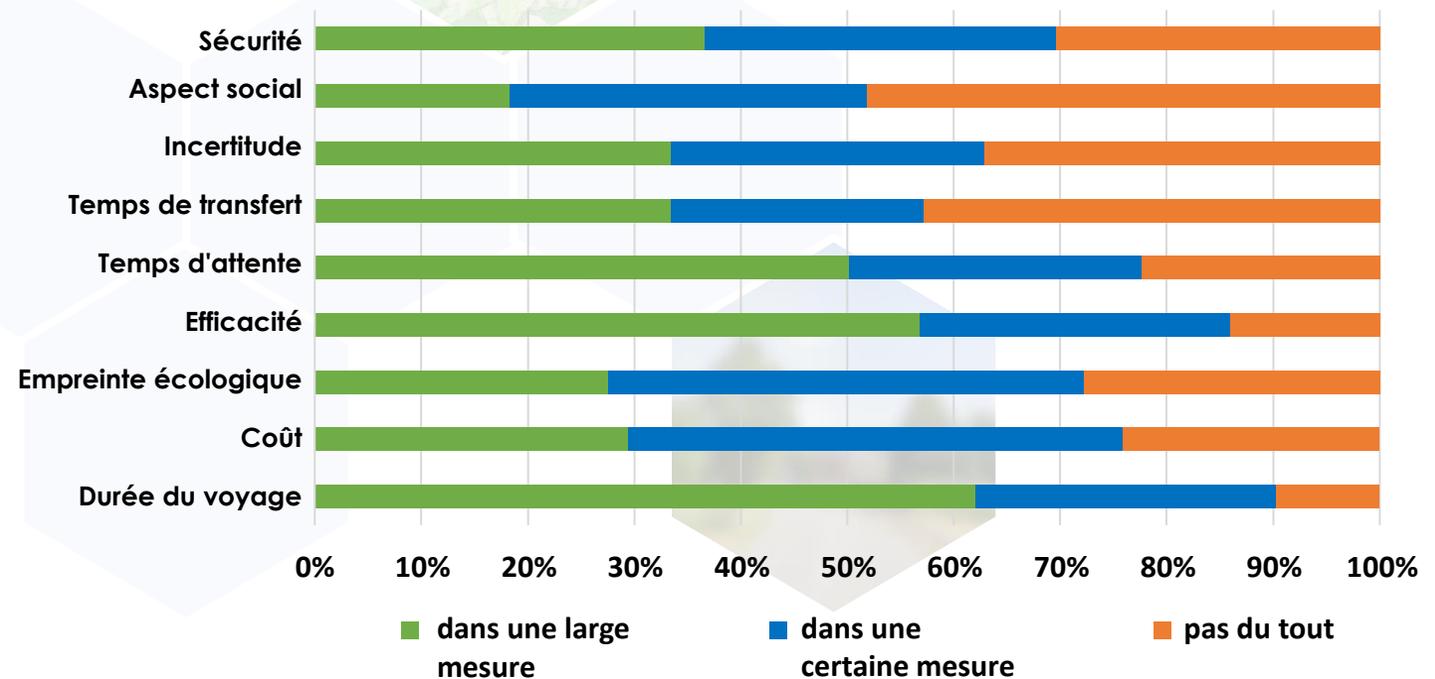
L'enquête a non seulement permis d'évaluer le niveau de satisfaction globale des participants, mais aussi de connaître les raisons fondamentales de leur satisfaction.

Les facteurs cruciaux qui conduisent à des niveaux de satisfaction élevés sont le **temps de trajet**, l'**efficacité** et le **temps d'attente**. Plus de 70 % des personnes interrogées ont déclaré que chacun de ces facteurs affectait leur satisfaction dans une large ou grande mesure. La sécurité et le coût ont un peu moins d'influence, mais restent déterminants.

En revanche, l'**aspect social** et l'**empreinte écologique** ont été jugés les moins influents, plus de 75 % des répondants estimant que l'aspect social n'est pas pertinent ou qu'il ne l'est que dans une certaine mesure, alors que plus de 60 % indiquent la même chose pour l'empreinte écologique.



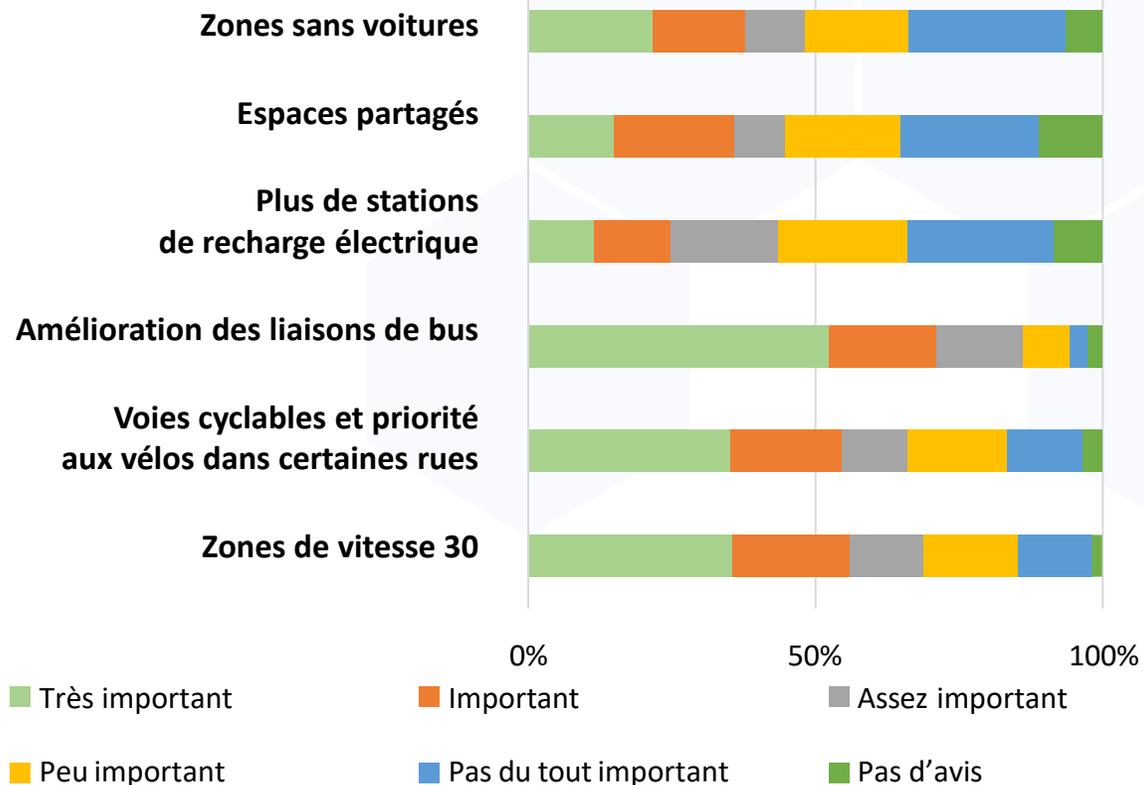
Dans quelle mesure ces facteurs influencent-ils votre niveau de satisfaction ?



# SOLUTIONS DE MOBILITÉ

Les répondants ont été interrogés sur les politiques spécifiques à la mobilité. De plus, l'utilisation spécifique du P&R au stade de football pour poursuivre le trajet en bus a été remise en question.

## Qu'est-ce qui est important en termes de mobilité ?



La **politique relative aux zones 30** a été jugée importante ou très importante par 55 % des personnes ; 10 % seulement estimant que le sujet n'était pas important. Alors que les pistes **cyclables prioritaires** reflètent une tendance similaire dans le classement de l'importance des personnes interrogées.



Pour 40 % des personnes interrogées, l'**espace partagé** est peu important ou pas important du tout. Néanmoins, plus de 20 % d'entre elles considèrent cette mesure comme très importante, tandis que les autres la jugent importante ou assez importante. L'importance des **zones interdites aux voitures** a été évaluée de manière très similaire.



Les avis sur l'augmentation du nombre de **bornes de recharge électrique** varient. Environ 50 % des personnes interrogées situent l'importance des bornes entre un peu et pas du tout, tandis que 12 % seulement la considèrent comme très importante.



L'**amélioration des liaisons de bus** a été jugée très importante par plus de 50 % des personnes interrogées, ce qui en fait le sujet le plus important de tous. Seuls 5 % des gens considèrent que le sujet n'est pas du tout important.



Plus de 80 % des personnes interrogées ont indiqué qu'elles n'utilisaient jamais le **P&R** situé près du stade de football, tandis que seulement 2 % semblent l'utiliser régulièrement pour continuer leur voyage en bus.

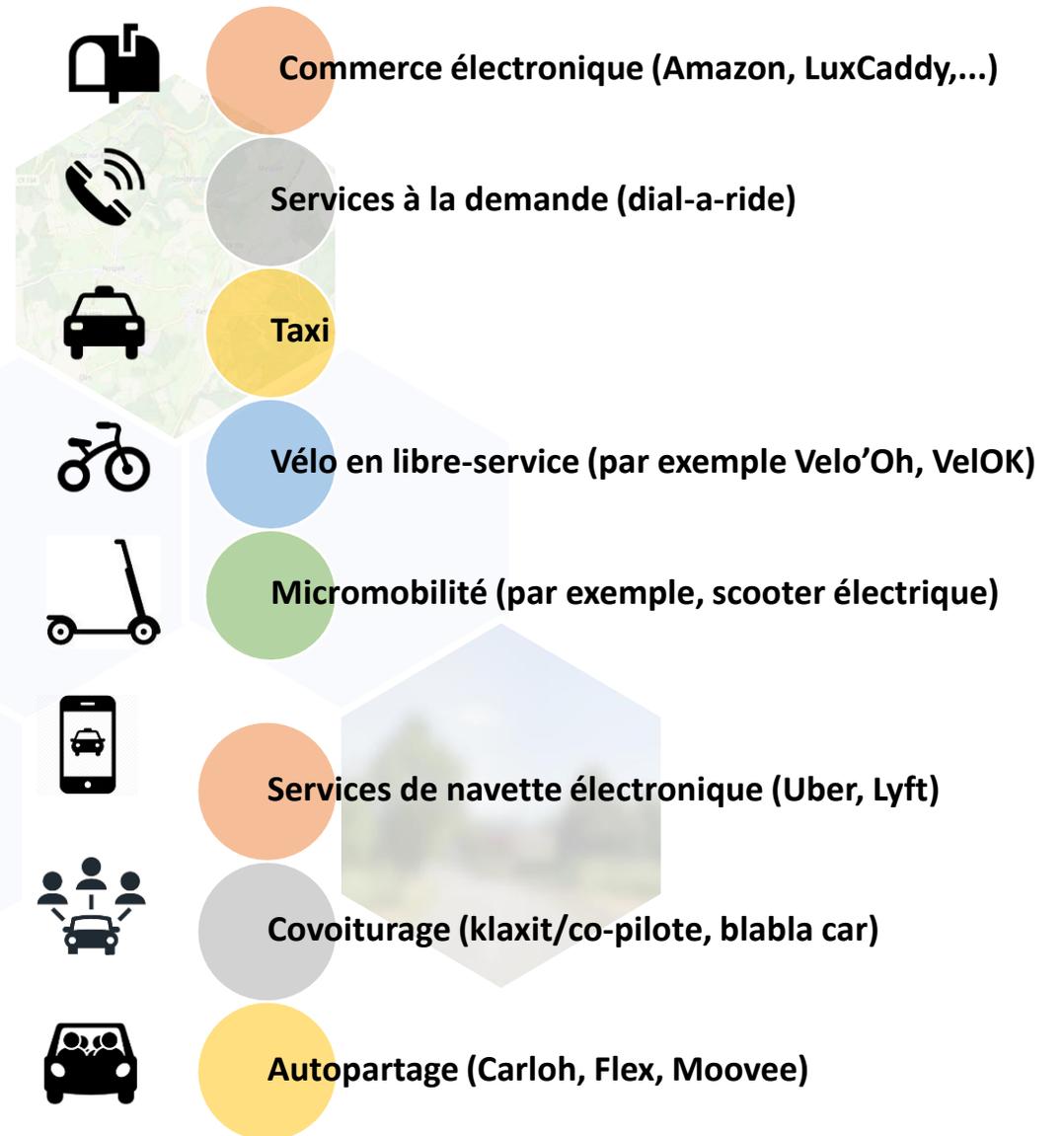
# NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

Les participants ont été interrogés sur leur **connaissance des nouveaux services de mobilité** et sur leurs préférences quant aux services qu'ils souhaiteraient voir mis en œuvre dans leur commune.

Tout d'abord, les personnes interrogées se sont exprimées quant à leur utilisation des nouveaux services de mobilité. Parmi plusieurs options, le **commerce électronique** et les **taxis** ont été utilisés par plus de 30 % des personnes interrogées. En outre, les **vélos en libre-service** et les **services à la demande** ont été identifiés comme des options légèrement moins utilisés, avec une utilisation dépassant le seuil de 10 %.

Toutefois, il convient de souligner que plus de 35 % des personnes interrogées se sont déclarées prêtes à utiliser l'un de ces quatre nouveaux services de mobilité ainsi que la **micromobilité** pour les déplacements quotidiens s'ils devenaient disponibles dans leur région.

L'utilisation globale et la volonté d'utiliser les **services de navette électronique (e-hailing)**, de **covoiturage (carpooling)** et d'**autopartage (carsharing)** sont très faibles. Selon les résultats, seulement 5 % des personnes interrogées ont une expérience préalable de l'un de ces trois nouveaux services de mobilité. Il a été indiqué que, même si ces possibilités devenaient davantage disponibles pour une utilisation quotidienne, seuls 20 % environ des gens seraient prêts à envisager de les utiliser régulièrement.



# NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

## L'AUTOPARTAGE EN POINT DE MIRE

Parmi plusieurs critères qui favoriseraient l'utilisation de l'**autopartage** parmi les membres du ménage, les répondants ont été invités à classer les critères les plus pertinents pour l'autopartage sur une échelle de 1 à 10 ; 1 étant le critère le plus important et 10 le moins important.

Environ 50 % des personnes interrogées ont attribué une note de 1 ou 2 aux critères de **disponibilité**, de **facilité de réservation et de paiement**, de **localisation des stations** et de **possibilité d'utilisation en dehors de la commune**, ainsi qu'à un **prix compétitif**, soulignant ainsi l'importance qu'elles leur accordent. Ce qui est considéré comme légèrement moins important, c'est que les voitures soient équipées de fonctions spéciales et qu'il soit possible de garer son vélo ou scooter à proximité de la station d'autopartage. Il n'y a que 35 % des personnes qui accordent une importance supérieure à 3 à ces éléments.

Interrogés sur la **distance qu'ils souhaitaient parcourir jusqu'aux stations de covoiturage**, environ 70 % des répondants ont indiqué une distance comprise entre 200 et 800 mètres, tandis que 15 % préféraient une distance inférieure à 200 mètres et que les autres estimaient qu'une distance de 800 mètres ou plus était idéale.



**Quelle distance entre votre domicile et la station d'autopartage serait acceptable ?**

Moins de 200 mètres

62

Entre 200 et 500 mètres

167

Entre 500 et 800 mètres

104

Plus de 800 mètres

31

Autres

34

## ATTITUDES À L'ÉGARD DE LA MOBILITÉ

Dans cette partie de l'enquête, les participants ont été invités à classer leur degré d'accord avec les affirmations suivantes.

Alors que plus de 40 % des personnes interrogées accueilleraient favorablement une **plateforme multimodale**, 60 % d'entre elles **ne seraient pas prêtes à payer** pour cette possibilité et seulement 32 % seraient d'accord de payer moins de 100 euros par mois.

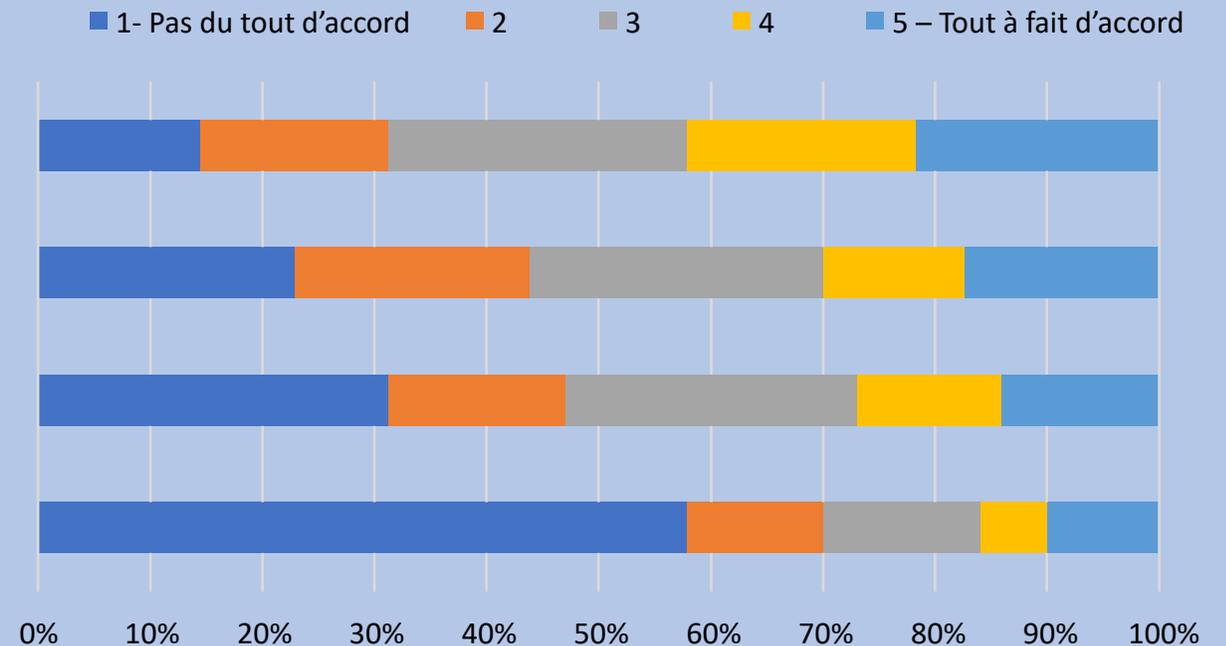
**Il serait pratique de disposer d'une plateforme unique où différents services (par exemple, taxi, autopartage, vélo en libre-service) pourraient être inclus, à l'instar de l'abonnement à la téléphonie mobile**

**Il devrait y avoir plus de routes sans voitures**

**Le trafic privé devrait être limité pour réduire les émissions**

**L'obligation de construire des places de parking devrait être levée lors de la construction de nouveaux appartements**

### Êtes-vous d'accord avec ces déclarations ?



## SUGGESTIONS DES CITOYENS

Dans la dernière partie de l'enquête, les participants ont donné leur avis sur plusieurs questions ciblées.

Ils ont notamment fait part de leurs **observations** sur la situation générale du trafic dans leur localité, identifié les tronçons de route dangereux qui présentent un risque particulier pour les cyclistes et les piétons, et expliqué les raisons sous-jacentes de ces dangers. En outre, les répondants ont été encouragés à **partager leurs propositions** de changement afin de créer une évolution positive dans ces domaines.











## CONCLUSIONS

L'enquête a permis de faire la lumière sur les **attitudes** et les préférences des citoyens de la commune de Kehlen en matière de **mobilité**.

Conformément aux chiffres nationaux, l'utilisation de la **voiture reste prédominante** et le manque de liaisons assurées par les transports publics et, en partie, le manque d'infrastructures cyclables, notamment pour relier les six localités, sont considérés comme obstacles majeurs au transfert modal.

Alors que de **nouvelles solutions de gestion de la mobilité** ainsi que de **nouveaux** services sont envisagés, les premières semblent être considérées par les citoyens comme plus efficaces à court terme. L'adoption de solutions telles que les **zones de 30 km**, le **contrôle de la vitesse** et la **restriction de l'accès aux véhicules lourds** sont considérées comme des priorités.

Enfin, des **problèmes de circulation** spécifiques et des **points sensibles** ont été mis en évidence.

Ces suggestions constitueront un excellent point de départ pour l'élaboration d'un ensemble de solutions efficaces, qui constitue la prochaine étape du **plan de mobilité urbaine durable**.