

## Atelier Mobilité « La Ville du Quart d'heure »

# Rapport

Centre sportif Niederkorn, 13 décembre 2025

V21012026\_DEV



1. Objet de l'atelier et cadre des échanges .....	2
1.a. Présentation introductory – Cadre stratégique et diagnostic de la « Ville du quart d'heure » .....	3
2. Constats transversaux : ce que les deux tables ont en commun.....	6
2.1. Confort et « réflexe voiture » .....	6
2.2. Sécurité ressentie : éclairage, carrefours, traversées .....	7
2.3. Lisibilité et signalétique : rendre visible ce qui existe déjà .....	8
3. Résultats par table .....	9
3.1. Table « commerce, santé et transports » : obstacles et leviers d'activation.....	9
3.2. Table « sport & culture, éducation et espaces verts » : sécurité du quotidien et accessibilité réelle .....	10
4. Points de discussion en plénière : compléments et approfondissements .....	12
5. Convergence des tables : priorités partagées.....	12
6. Perspectives évoquées en clôture .....	13
6.a. Discours de clôture .....	14

## 1. Objet de l'atelier et cadre des échanges

L'atelier a permis de confronter le concept de « ville du quart d'heure » à l'expérience quotidienne des habitants, à partir de cartes thématiques et d'un travail collectif en tables. Les discussions n'ont pas porté uniquement sur les thématiques indiquées sur les cartes, mais plus largement sur la manière dont la ville se pratique « au quotidien » : pourquoi certains trajets ne se font pas à pied ou à vélo, quelles zones et quels aménagements créent un sentiment d'insécurité, et quels leviers pourraient rendre les déplacements de proximité plus évidents, plus confortables et plus sûrs.

Deux tables ont travaillé en parallèle : l'une autour des cartes **sport & culture, éducation et espaces verts**, l'autre autour des cartes **commerce, santé et transports**. Malgré des entrées différentes, les constats convergent fortement : l'enjeu principal n'est pas seulement la distance, mais la **qualité du parcours, la lisibilité des itinéraires, la sécurité ressentie** (surtout le soir et autour des carrefours), ainsi que la capacité des transports publics à soutenir les pratiques du week-end et des activités extrascolaires.



© Everard Consulting & Communication

### **1.a. Présentation introductory — Cadre stratégique et diagnostic de la « Ville du quart d'heure »**

Pour lancer l'atelier, **M. Steve Faltz**, responsable du service mobilité de la Ville de Differdange, a présenté le cadre stratégique dans lequel s'inscrit la démarche de la *Ville du quart d'heure*, en lien direct avec la mission européenne **NetZeroDéifferdeng 2030**. Il a rappelé que Differdange s'est engagée, aux côtés de 100 villes européennes pionnières, à atteindre la neutralité climatique d'ici 2030, à travers un **Climate City Contract** structuré et validé par la Commission européenne. Cette mission repose sur une réduction mesurable des émissions de gaz à effet de serre, une implication active des citoyens et des acteurs locaux, ainsi qu'une approche intégrée des politiques publiques.

La mobilité durable constitue l'un des axes majeurs de cette stratégie, aux côtés de l'énergie et des bâtiments, de la gestion des déchets, de la réduction des émissions résiduelles et de la participation citoyenne. Dans ce contexte, la Ville s'est fixé des objectifs clairs : **réduire de 20 % le trafic automobile individuel d'ici 2030**, diminuer le trafic de transit dans les quartiers, gérer plus activement le stationnement et renforcer les alternatives à la voiture individuelle. Ces alternatives reposent sur des transports publics attractifs et fiables, une meilleure intermodalité (train, bus, vélo, marche), le développement des mobilités actives et la sécurisation accrue des abords des écoles, tout en poursuivant la décarbonation progressive des véhicules restants en circulation.



© Everard Consulting & Communication

La présentation a ensuite introduit le concept de la **Ville du quart d'heure**, tel que développé par le professeur Carlos Moreno : un modèle urbain dans lequel les services essentiels sont accessibles en moins de quinze minutes à pied ou à vélo. Cette approche vise à renforcer la

proximité, le lien social et la qualité de vie, tout en réduisant les besoins de déplacements motorisés. Elle s'appuie sur six piliers complémentaires : habiter, s'approvisionner, se soigner, apprendre, s'épanouir (culture, sport, nature) et travailler. L'objectif n'est pas d'exclure un mode de transport, mais de replacer la marche et le vélo au cœur de l'organisation urbaine, en rendant ces modes plus sûrs, plus lisibles et plus agréables.

Sur le plan méthodologique, M. Faltz a expliqué comment les cartes présentées lors de l'atelier ont été élaborées : recensement exhaustif des infrastructures et services existants, analyse basée sur la marche à pied, avec une vitesse de référence volontairement prudente de **3,5 à 4 km/h**, correspondant à environ **850 m parcourus en 15 minutes**, et adoption d'un état des lieux volontairement strict afin d'identifier clairement les marges de progression. Cette approche permet d'objectiver les distances, tout en tenant compte de la diversité des profils (enfants, personnes âgées, familles).

Enfin, le diagnostic territorial a mis en évidence une situation globalement favorable, mais contrastée selon les thématiques. Differdange répond pleinement au principe de la Ville du quart d'heure pour l'éducation, grâce à un réseau scolaire dense et à des distances courtes. La couverture médicale affiche également de très bons résultats, avec une bonne répartition des cabinets, même si certaines zones périphériques restent moins bien desservies. L'offre commerciale présente une répartition géographique solide, mais avec des quartiers encore éloignés de certains services essentiels. En matière de culture et de sport, la quasi-totalité de la population est desservie, portée par un réseau dense d'infrastructures et un écosystème culturel riche, bien que certaines offres demeurent centralisées. De manière transversale, il ressort que **sept habitants sur dix vivent déjà dans un environnement proche d'une ville 15 minutes**, tandis que le centre urbain fonctionne presque comme une « ville 10 minutes ». Les quartiers périphériques constituent dès lors le principal enjeu pour les prochaines étapes.



Cette présentation a ainsi posé un cadre commun de compréhension et de discussion, en fournissant aux participants des repères concrets pour analyser les cartes, confronter les données à leur vécu quotidien et formuler des propositions ciblées lors des travaux en tables.

### **1.b. Discours d'ouverture**

En ouverture de l'atelier, **M. Ulveling** a rappelé que cette rencontre s'inscrivait dans le cycle des ateliers participatifs de la mission **Net Zero Déifferdeng 2030**, et qu'il s'agissait du **neuvième atelier** organisé dans ce cadre. Les élus ont souligné l'importance de l'implication citoyenne pour réussir une transformation de grande ampleur et ont rappelé que, depuis 2025, **Differdange est officiellement reconnue comme « Mission City »** dans le cadre de la mission européenne **Net Zero Cities**, aux côtés de 100 villes pionnières engagées vers la neutralité climatique d'ici 2030.

La mobilité a été présentée comme un pilier central du **Climate City Contract**, avec des impacts directs sur la qualité de vie, la sécurité, la santé et le climat. Les objectifs municipaux ont été rappelés : **réduire le kilométrage individuel de 20 %**, encourager la marche et le vélo, renforcer l'usage des transports publics, développer l'intermodalité et limiter progressivement le trafic de transit dans les quartiers. Il a également été fait référence aux actions et projets déjà engagés, tels que **DiffBus**, l'extension du car-sharing via **FLEX**, des améliorations autour des gares et des projets innovants menés avec des partenaires européens.

Enfin, le cadre méthodologique de la matinée a été introduit : exploration du concept de la **Ville du quart d'heure** (vidéo se basant sur le concept de Carlos Moreno), analyse collective à partir de cartes thématiques et réalisation d'une courte expérience de marche afin de rendre concrètes les distances et vitesses qui structurent la ville. Les participants ont été invités à partager, de manière précise, ce qui facilite ou freine les déplacements à pied, à vélo ou en transport public, et à identifier les zones perçues comme dangereuses, mal indiquées ou insuffisamment accessibles. Il a été souligné que ces contributions alimenteraient directement l'action de la Ville, dans une logique de solutions locales construites avec les habitants.



*Les participants de l'atelier ont d'abord chronométré leurs vitesses de marche individuelle pour mieux évaluer les distances discutées dans la Ville du quart d'heure. ©Joanna Hudyla photography*

## **2. Constats transversaux : ce que les deux tables ont en commun**

### **2.1. Confort et « réflexe voiture »**

Un point récurrent concerne la logique de confort associée à la voiture : protection contre la pluie et le froid, impression d'être « à l'abri » au milieu du trafic, et facilité d'emporter des objets (parapluie, sacs, etc.). Plusieurs participants ont exprimé que, même pour des trajets courts, ces facteurs pèsent dans la décision. En miroir, la marche et le vélo sont perçus comme plus exposés, notamment lorsque les cheminements sont mal protégés, peu abrités ou mal éclairés.



*Les participants ont pu se rendre compte de la quantité de denrées alimentaires que l'on peut transporter à vélo en un aller-retour. ©Joanna Hudyka photography*

## 2.2. Sécurité ressentie : éclairage, carrefours, traversées

La question de la sécurité ressort comme le frein le plus structurant. Elle recouvre :

- des **zones perçues comme insécuries**, en particulier le soir (sentiment d'insécurité parfois lié au trafic, parfois à l'ambiance urbaine) ;
- des **carrefours et points de friction** où la priorité piétonne n'est pas évidente ;
- des **temps de traversée** jugés trop courts aux feux, notamment quand il y a beaucoup d'affluence (ex. zone Opkorn) ;
- la nécessité d'un **éclairage renforcé** sur des axes piétons et cyclables stratégiques, et aux abords des écoles.

Une proposition précise a émergé : faire passer plus souvent les feux piétons « au vert par défaut » lorsque le trafic automobile est au vert, et utiliser le bouton-poussoir comme outil d'ajustement (demande de temps supplémentaire), plutôt que comme seule condition d'activation.



© Everard Consulting & Communication

### **2.3. Lisibilité et signalétique : rendre visible ce qui existe déjà**

Les deux tables ont insisté sur un paradoxe : des liaisons piétonnes ou cyclables existent, parfois de très bonne qualité, mais restent **méconnues** ou jugées « invisibles » faute de signalisation et de marquage au sol suffisamment clairs. La signalétique des pistes cyclables a été décrite comme insuffisante, incomplète ou trop discrète. Plusieurs interventions vont dans le même sens : renforcer le marquage, le répéter, le rendre plus lisible, et mieux indiquer les itinéraires alternatifs plus agréables que les grands axes routiers.

Une idée concrète consiste à **indiquer les temps de marche** vers des destinations clés (en minutes), afin de rendre les distances « compréhensibles » et comparables, et de démontrer qu'à certaines heures la marche peut être compétitive par rapport à la voiture (congestion).

### 3. Résultats par table

#### 3.1. Table « commerce, santé et transports » : obstacles et leviers d'activation

Cette table a rapidement dépassé les thèmes « commerce/santé/transports » pour se concentrer sur les conditions qui rendent la marche, le vélo et les transports publics réellement attractifs.

##### a) Obstacles identifiés

- **habitudes et confort automobile** : la voiture reste le choix par défaut, y compris pour des trajets courts, pour des raisons de confort, de protection et de sécurité perçue au milieu du trafic ;
- **manque d'abris** : lorsqu'il pleut ou fait froid, les déplacements à pied sont « pénalisés » par l'absence d'abris (besoin d'abribus, mais aussi de points de protection sur certains axes de marche) ;
- **éclairage** : le manque d'éclairage sur certains trajets ou traversées alimente l'insécurité ressentie, notamment pour les enfants ;
- **offre de bus le week-end** : fréquence jugée trop faible (bus toutes les deux heures mentionnés), ce qui décourage l'usage du transport public pour des sorties et activités ;
- **diversité commerciale** : demande d'une offre plus diversifiée, qui peut aussi jouer un rôle dans l'attractivité de la marche en centre-ville (si « ça vaut la peine » d'y aller à pied).

##### b) Points urbains identifiés comme sensibles

Plusieurs points précis sont mentionnés comme problématiques : carrefours et accès jugés dangereux, entrées de ville trop étroites, trottoirs trop étroits ou trop en pente (risque en hiver), et traversées piétonnes où le temps de feu est insuffisant.

##### c) Propositions prioritaires

- **allonger les temps de traversée piétonne** sur les sites à forte fréquentation ;
- **améliorer l'éclairage et la protection** sur certains axes et carrefours ;
- **rendre plus visibles la marche et le vélo** par une signalétique renforcée et un marquage plus cohérent ;
- **améliorer l'offre de transport public le week-end** pour soutenir les pratiques de loisirs et les déplacements non professionnels.

L'idée dominante est claire : si la ville souhaite prioriser la marche, il faut aussi assumer que cela peut « embêter un peu les voitures » à certains endroits (ex. feux), mais que cette priorisation est cohérente avec l'objectif recherché.



©Joanna Hudyka photography

### **3.2. Table « sport & culture, éducation et espaces verts » : sécurité du quotidien et accessibilité réelle**

Cette table a fortement mis l'accent sur la sécurité (notamment le soir) et sur l'expérience concrète des familles, en particulier lorsque les déplacements s'ajoutent en fin de journée.

#### **a) Sécurité, ambiances et zones « inconfortables »**

Les participants ont identifié des **zones où l'on ne se sent pas en sécurité**, surtout le soir. Les causes évoquées varient : trafic, carrefours peu lisibles, trottoirs étroits, mais aussi certains lieux où l'ambiance est perçue comme moins rassurante. À l'inverse, certains espaces sont jugés plus sécurisants parce qu'ils sont animés (présence de cafés et de personnes), ce qui illustre le rôle de l'occupation des espaces publics dans le sentiment de sécurité.

#### **b) Difficultés spécifiques autour des écoles, gares et axes structurants**

Plusieurs éléments reviennent :

- des **trottoirs étroits** sur des axes fréquentés (dont l'avenue de la Liberté est citée comme exemple) ;
- des **carrefours dangereux** et points de traversée à améliorer ;

- la **sorte de gare** et des espaces de convergence piétonne où l'affluence crée des situations de conflit ;
- l'effet aggravant des **déposes en voiture** autour des écoles, qui augmente la tension là où il y a déjà beaucoup de piétons.

#### c) La réalité des familles : « 15 minutes » ne suffisent pas toujours

Un point important a été formulé : la ville peut être « atteignable » sur carte en 15 minutes, mais le quotidien des familles est cumulatif. Après une journée déjà chargée en déplacements (école, retour, activités), un trajet supplémentaire de 15 minutes à pied le soir vers un club peut devenir difficile, surtout avec des enfants fatigués. Ce constat ne remet pas en cause le concept, mais appelle à intégrer davantage la dimension **temps + fatigue + logistique familiale** dans les propositions.



©Joanna Hudyka photography

#### d) Espaces verts : atout majeur, mieux valoriser l'accès

La table relève un ressenti globalement positif : Differdange bénéficie d'un environnement vert et de proximités avec la forêt. Les améliorations suggérées concernent surtout :

- une **meilleure information** sur les accès (où entrer, par où passer, quelles liaisons sont agréables) ;
- une attention à la **propreté et l'entretien** de certains parcs à des périodes spécifiques (ex. autour des horaires scolaires).

#### e) Transport public et activités du dimanche

Un sujet concret a émergé : l'absence de circulation du **DiffBus le dimanche** est perçue comme incohérente avec la réalité des activités sportives et culturelles, qui se déroulent précisément le week-end. Cela renforce le besoin d'adapter l'offre de transport public aux usages réels des habitants.

### 4. Points de discussion en plénière : compléments et approfondissements

Au-delà des restitutions, plusieurs compléments apportés en discussion ouverte méritent d'être retenus :

- **signalétique en minutes** : proposer davantage d'information « en temps » plutôt qu'en distance, avec des panneaux indiquant les trajets à pied (et éventuellement une comparaison ponctuelle avec la voiture aux heures de congestion) ;
- **marquage des pistes cyclables** : renforcer le marquage au sol, le rendre continu, clarifier les zones où le vélo n'est pas prioritaire afin d'éviter les conflits, et rappeler des messages simples (ex. respect mutuel) ;
- **intermodalité et gare routière** : un besoin de « nœud » d'échanges plus efficace a été exprimé (rassembler, faciliter les correspondances, réduire les pertes de temps entre lignes et quartiers) ;
- **centre-ville et piétonnisation** : la question d'une rue piétonne plus ample a été évoquée, avec le constat qu'une piétonnisation n'a de sens que si elle s'accompagne d'une stratégie de vitalité commerciale et d'attractivité du centre.

### 5. Convergence des tables : priorités partagées

En synthèse, les deux tables convergent sur quatre priorités majeures :

1. **Sécuriser et rendre confortable la marche** (éclairage, traversées, trottoirs, carrefours, abris) ;
2. **Rendre visibles les itinéraires déjà existants** (signalétique, marquage, information en minutes, inauguration/valorisation d'axes « cachés ») ;

3. **Mieux adapter les transports publics aux usages de loisirs** (week-end, dimanche, desserte des activités sportives et culturelles) ;
4. **Améliorer la lisibilité et la cohérence de l'espace public** (points noirs, accès écoles/gares, goulots d'étranglement, continuités cyclables).

## 6. Perspectives évoquées en clôture

En clôture, il a été rappelé que les échanges de citoyens sont essentiels pour qualifier les problèmes et prioriser les solutions, au-delà des retours ponctuels par courriel. Plusieurs chantiers structurants ont été cités comme cadres d'évolution à moyen terme (requalification d'espaces autour de la gare routière et des traversées, suppression envisagée d'un passage à niveau, nouvelles liaisons cyclables structurantes vers les communes voisines, amélioration de la signalétique). L'idée directrice est de ne « laisser personne de côté » dans les projets à venir : piétons, cyclistes, mais aussi les autres usagers, avec une réduction progressive de la place de la voiture là où cela est nécessaire pour la sécurité et la qualité de vie.



©Joanna Hudyka photography

### **6.a. Discours de clôture**

En clôture, Mme Charlé a remercié les participants pour la qualité des échanges, la richesse des retours et l'engagement manifesté tout au long de la matinée. Il a été souligné que les contributions recueillies — expériences concrètes, difficultés rencontrées et propositions — constituent une matière essentielle pour construire une mobilité qui fonctionne réellement au quotidien.

Le concept de la **Ville du quart d'heure** a été présenté comme une démarche avant tout pratique, visant à rendre les déplacements **plus simples, plus sûrs, plus agréables et plus durables**, plutôt qu'un exercice théorique. Les échanges en tables et les discussions autour des cartes ont permis de faire ressortir des besoins d'amélioration, des barrières persistantes ainsi que des opportunités d'action à court terme.

Enfin, il a été indiqué que la mission **Net Zero Cities** implique d'être à la fois ambitieux et pragmatique : les services communaux analyseront les propositions formulées, identifieront des priorités et communiqueront sur les suites données à ce travail. Les participants ont été encouragés à poursuivre la discussion autour d'eux et à rester impliqués dans la dynamique collective engagée par la Ville.