EVERARD

Consulting & Communication

Rapport de l'atelier participatif « Les tentacules de la Transversale »

Semaine européenne de la mobilité 2026 — samedi 19 septembre 2026 — Differdange

Atelier participatif itinérant consacré aux connexions cyclables entre la Transversale et les quartiers de Differdange

---

1. Introduction

Dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité 2026, organisée du 16 au 22 septembre, la Ville de Differdange a proposé un atelier participatif consacré au développement de son réseau cyclable. Intitulé « Les tentacules de la Transversale », cet atelier s'est déroulé le samedi 19 septembre 2026, en matinée, sous la forme d'un parcours collectif à vélo à travers plusieurs quartiers de la ville.



L'atelier s'inscrivait dans un moment particulier du développement de la mobilité active à Differdange : l'inauguration officielle de la *Transversale*, nouvel axe structurant destiné à

faciliter les déplacements cyclables et à renforcer les connexions entre différentes parties du territoire communal.

Si la réalisation d'une infrastructure cyclable structurante constitue une étape importante, son efficacité dépend également de son intégration dans un réseau plus large. Pour qu'un axe cyclable puisse pleinement remplir sa fonction, il doit être facilement accessible depuis les quartiers résidentiels, les équipements publics, les établissements scolaires et les autres lieux de destination du quotidien.

C'est précisément cette question qui a constitué le fil conducteur de l'atelier : **comment relier efficacement les quartiers de Differdange à la Transversale et rendre les déplacements à vélo plus simples, plus sûrs et plus attractifs ?**

Plutôt que de traiter cette question uniquement à partir de plans ou de réflexions théoriques, la Ville a choisi une démarche participative sur le terrain. Les participants ont ainsi pu parcourir différents secteurs à vélo, observer les infrastructures existantes, identifier les difficultés rencontrées et échanger sur les améliorations possibles.

L'atelier a réuni environ 20 participants et a permis de recueillir des observations concrètes sur plusieurs tronçons du réseau cyclable communal.

Les résultats présentés dans ce rapport constituent une synthèse qualitative des échanges et des observations consignées au cours de la matinée. Ils ne prétendent pas représenter une analyse exhaustive du réseau cyclable, mais apportent un éclairage utile sur son fonctionnement du point de vue des usagers.

1. Introduction 1
2. Contexte stratégique : la Transversale et les ambitions de mobilité de Differdange 4
2.1. La mobilité active au cœur de Net Zero Déifferdeng 2030 4
2.2. La *Transversale* : un axe structurant à connecter aux quartiers 4
2.3. Une démarche inscrite dans la Semaine européenne de la mobilité 5
3. Organisation et déroulement de l'atelier 6
3.1. Une démarche participative sur le terrain 6
3.2. Utilisation de cartes et identification des observations 6
3.3. Trois arrêts consacrés aux connexions cyclables 7
4. Synthèse des observations recueillies 8
4.1. Arrêt 1 — Rue de l'Industrie / Funiculaire 8
4.2. Arrêt 2 — Rue du Stade Henri Jungers 10
4.3. Arrêt 3 — Cité Breitfeld 11
5. Analyse transversale des résultats 13
5.1. La continuité des itinéraires : un enjeu central 13
5.2. La lisibilité du réseau : rendre visibles les infrastructures existantes 14
5.3. La sécurité aux intersections et le respect des priorités 14
5.4. Adapter les solutions aux caractéristiques des quartiers 14
5.5. L'intérêt d'une démarche participative itinérante 15
6. Perspectives et pistes de réflexion 15
6.1. Examiner les points problématiques identifiés 15
6.2. Améliorer l'identification des itinéraires cyclables 16
6.3. Poursuivre le développement des connexions de quartier 16
6.4. Valoriser les aménagements jugés satisfaisants 16
6.5. Maintenir le dialogue avec les usagers 17
7. Conclusion 17
Annexes 18

2. Contexte stratégique : la Transversale et les ambitions de mobilité de Differdange

2.1. La mobilité active au cœur de Net Zero Déifferdeng 2030

La Ville de Differdange participe à la Mission européenne « Villes neutres pour le climat et intelligentes », avec l'ambition d'atteindre la neutralité climatique à l'horizon 2030.

Cette démarche, portée localement à travers l'initiative Net Zero Déifferdeng 2030, implique une transformation progressive de différents secteurs de la vie urbaine, notamment l'énergie, les bâtiments, l'industrie et la mobilité.

Dans le domaine des déplacements, l'objectif est de réduire la dépendance à la voiture individuelle en développant des alternatives accessibles, pratiques et attractives.

La mobilité active, et plus particulièrement les déplacements à pied et à vélo, occupe une place essentielle dans cette stratégie. Au-delà de leur contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ces modes de déplacement présentent également des avantages en matière de santé publique, de qualité de vie, de réduction des nuisances et de réappropriation de l'espace public.

Le développement des infrastructures cyclables ne constitue donc pas une mesure isolée. Il participe à une réflexion plus large sur l'organisation de la ville, la proximité des services et la possibilité, pour les habitants, d'effectuer davantage de déplacements quotidiens sans recourir systématiquement à l'automobile.

2.2. La *Transversale* : un axe structurant à connecter aux quartiers

La *Transversale* constitue un élément important du développement du réseau cyclable de Differdange.

Son rôle est de proposer une liaison structurante permettant de faciliter les déplacements à vélo entre différentes parties de la ville. Elle représente ainsi une infrastructure de référence autour de laquelle d'autres connexions peuvent progressivement être organisées.

Toutefois, la présence d'un axe principal ne suffit pas, à elle seule, à garantir une utilisation quotidienne du vélo.

Pour qu'un réseau soit réellement fonctionnel, les cyclistes doivent pouvoir rejoindre cet axe depuis leur quartier, puis poursuivre leur déplacement jusqu'à leur destination dans des conditions satisfaisantes.

Cela suppose notamment :

- des connexions cohérentes entre les rues résidentielles et les axes cyclables ;
- une signalisation suffisamment visible et compréhensible ;
- des intersections sûres et des règles de priorité clairement identifiables ;
- une continuité des itinéraires, évitant les interruptions ou les passages difficiles ;
- des aménagements adaptés aux différents profils d'usagers, y compris les enfants et les personnes moins expérimentées.

Le terme « tentacules » illustre cette logique de réseau : à partir d'un axe principal, plusieurs ramifications permettent d'atteindre les différents quartiers et destinations.

L'atelier du 19 septembre visait ainsi à examiner certaines de ces connexions, à identifier les difficultés existantes et à recueillir les perceptions des participants.

2.3. Une démarche inscrite dans la Semaine européenne de la mobilité

La Semaine européenne de la mobilité constitue chaque année une occasion de sensibiliser les citoyens aux alternatives à la voiture individuelle et d'encourager une réflexion collective sur les pratiques de déplacement.

À Differdange, l'édition 2026 proposait un programme diversifié comprenant notamment des conférences, des ateliers participatifs, des activités scolaires, des inaugurations et des animations autour du vélo.

L'atelier « Les tentacules de la *Transversale* » s'inscrivait dans cette programmation en associant une démarche de participation citoyenne à la découverte concrète des infrastructures cyclables.

Son organisation le jour de l'inauguration officielle de la Transversale permettait également de créer un lien direct entre une réalisation communale et les attentes des usagers concernant le développement futur du réseau.

3. Organisation et déroulement de l'atelier

3.1. Une démarche participative sur le terrain

L'atelier s'est déroulé le samedi 19 septembre 2026, à partir de 8 h 30.

Il a été organisé en collaboration avec le service mobilité de la Ville de Differdange, notamment M. Steve Faltz et M. Stefan Lafontaine, qui était présent lors de l'atelier avec M. Luca Vinti de Schroeder et Associés ainsi que Mme Zenia Charlé, échevine de Differdange.

La démarche reposait sur un principe simple : parcourir collectivement différents secteurs de la ville à vélo, puis s'arrêter à des endroits sélectionnés afin de discuter des conditions de circulation, des aménagements existants et des possibilités d'amélioration.

Vingt personnes ont participé à cette matinée d'échanges à vélo.

Le format itinérant présentait plusieurs avantages. Il permettait aux participants de confronter directement leurs impressions à la réalité du terrain, d'identifier des situations précises et de discuter des difficultés dans leur contexte spatial.

Cette approche favorisait également des échanges concrets entre les participants et les personnes impliquées dans la planification des aménagements cyclables.

3.2. Utilisation de cartes et identification des observations

Des cartes ont été utilisées pour localiser les observations formulées pendant le parcours.

Les participants ont pu identifier des endroits jugés satisfaisants ainsi que des points nécessitant une attention particulière.

Le système de repérage reposait notamment sur :

- **des points verts**, correspondant aux endroits évalués positivement ;
- **des points rouges**, signalant des endroits problématiques ou faisant l'objet d'une observation particulière ;
- **des annotations complémentaires sur certains points rouges**, notamment une croix (X), un cercle (O) ou un carré (□), permettant de distinguer les différentes observations.

La signification de ces annotations dépend du contexte de chaque arrêt et est précisée dans les sections correspondantes du présent rapport.

Les photographies des cartes utilisées pendant l'atelier sont intégrées au rapport afin de permettre une localisation plus précise des observations.



3.3. Trois arrêts consacrés aux connexions cyclables

Le parcours a permis d'aborder trois secteurs :

1. Rue de l'Industrie/Funiculaire ;
2. Rue du Stade Henri Jungers ;
3. Cité Breitfeld.

Chaque arrêt a donné lieu à des échanges sur les conditions de circulation à vélo, la qualité des aménagements existants et les perspectives d'évolution du réseau.

La matinée s'est terminée dans la zone industrielle Hanneboesch, où les participants ont pu rejoindre le programme de l'inauguration officielle de la Transversale.

Cette inauguration a ensuite été suivie d'une grande balade à vélo à travers Differdange, réunissant près de 80 participants, dont des cyclistes des Special Olympics et des représentants politiques de Differdange et de Sanem.

L'ensemble de ces activités a permis d'associer réflexion participative, valorisation des nouvelles infrastructures et découverte du réseau cyclable.

4. Synthèse des observations recueillies

4.1. Arrêt 1 — Rue de l'Industrie/Funiculaire

Le premier arrêt a permis d'aborder plusieurs situations concernant les connexions cyclables, les règles de priorité et la visibilité des itinéraires.

Parc des Sports/avenue Charlotte : un réaménagement annoncé

Les échanges ont notamment porté sur le secteur du Parc des Sports et de l'avenue Charlotte.

Il a été indiqué qu'une transformation du tronçon était prévue afin d'accorder davantage de place à la mobilité active.

Le projet présenté prévoyait notamment un nouvel aménagement pour les piétons et les cyclistes ainsi qu'un passage accordant la priorité aux vélos.

Cette intervention s'inscrit dans la logique de développement de connexions cyclables plus lisibles et mieux intégrées à l'espace public.

Secteur Pierre Werner : une signalisation à renforcer

Dans le secteur Pierre Werner, les participants ont relevé un manque de signalisation suffisamment visible concernant l'obligation d'arrêt des automobilistes.

Cette observation met en évidence l'importance de la compréhension des règles de circulation aux endroits où différents flux se rencontrent.

La sécurité d'un itinéraire cyclable dépend en effet non seulement de son aménagement physique, mais aussi de la manière dont les priorités sont comprises et respectées par l'ensemble des usagers.

Croisement de la Poste : respect des priorités

Un point rouge accompagné d'une croix (X) a été identifié au niveau du croisement de la Poste.

Les participants ont signalé des difficultés liées au respect des priorités par certains automobilistes.

Ce constat souligne la nécessité d'accorder une attention particulière aux intersections, qui constituent souvent des points sensibles dans les déplacements cyclables.

Une infrastructure peut offrir de bonnes conditions de circulation sur une grande partie de son tracé tout en présentant des difficultés ponctuelles à certains croisements.



Une visibilité insuffisante de certains itinéraires cyclables

Au-delà des situations particulières, les échanges ont fait ressortir une difficulté plus générale : certaines pistes ou connexions cyclables ne sont pas suffisamment visibles ou clairement indiquées.

Les participants ont souligné le manque de signalisation permettant aux cyclistes d'identifier facilement les itinéraires disponibles.

Les discussions ont également évoqué les difficultés pouvant survenir dans la mise en place de cette signalisation, notamment lorsque des interventions nécessitent l'accord de l'Administration des ponts et chaussées.

Cette question apparaît importante pour le développement futur du réseau : un itinéraire cyclable doit non seulement exister, mais également être identifiable et compréhensible pour les usagers.

Les points positifs

Plusieurs endroits ont été signalés par des points verts sur les cartes.

Ces repères témoignent du fait que les échanges ne se limitaient pas à l'identification des difficultés, mais permettaient également de reconnaître les aménagements jugés satisfaisants.

4.2. Arrêt 2 — Rue du Stade Henri Jungers

Le deuxième arrêt a porté sur le secteur de la rue du Stade Henri Jungers.

Une piste cyclable insuffisamment connue

Un point rouge a été identifié pour signaler qu'une piste cyclable existante était partiellement méconnue.

Cette observation est particulièrement intéressante dans le cadre du développement du réseau cyclable communal.

Elle montre que la réalisation d'un aménagement ne garantit pas automatiquement sa connaissance par les usagers potentiels.

La visibilité des itinéraires, leur signalisation et leur intégration dans un réseau cohérent jouent un rôle important dans leur utilisation.

Une infrastructure peu connue risque de ne pas être pleinement exploitée, même lorsqu'elle constitue une alternative pertinente à d'autres itinéraires.

L'enjeu ne concerne donc pas uniquement la création de nouvelles pistes, mais également la valorisation des infrastructures déjà disponibles.

Des éléments positifs également relevés

Comme lors du premier arrêt, plusieurs endroits ont été identifiés par des points verts.

Ces observations positives constituent une partie intégrante des résultats de l'atelier.

Elles permettent de compléter l'analyse des difficultés par une reconnaissance des éléments du réseau considérés comme fonctionnels ou satisfaisants.

4.3. Arrêt 3 — Cité Breitfeld

Le troisième arrêt s'est déroulé dans la Cité Breitfeld, un secteur résidentiel présentant des caractéristiques différentes de celles des axes plus structurants.

Les échanges ont notamment porté sur l'état de certaines rues, les possibilités de circulation à vélo et la cohabitation entre les différents usages de l'espace public.

Une rue nécessitant une réfection

Un point rouge accompagné d'une croix (X) a été utilisé pour identifier la rue Léon Kauffman dont l'état nécessite une intervention.

Il a été indiqué qu'une réfection était prévue après l'achèvement des constructions de logements dans le secteur.

Cette situation illustre l'importance de coordonner les aménagements de mobilité avec les autres opérations de développement urbain.

La programmation des interventions peut en effet dépendre de l'évolution du quartier et de l'achèvement de travaux de construction.

Un passage étroit et la cohabitation des usages

Un autre point rouge, accompagné d'un cercle (O), concernait un passage jugé relativement étroit pour les déplacements à vélo.

Les échanges ont notamment évoqué les difficultés pouvant se présenter lorsque des enfants jouent au football dans cet espace.

Cette observation met en évidence les enjeux particuliers des rues résidentielles, où les déplacements doivent cohabiter avec d'autres usages de proximité.

Dans ces espaces, l'amélioration des conditions cyclables doit tenir compte du caractère résidentiel du quartier et de la présence de différents usagers.

Une proposition d'ouverture du sens unique aux cyclistes

Un point rouge accompagné d'un carré (□) a été utilisé pour signaler une rue à sens unique pour laquelle l'ouverture à la circulation cyclable dans les deux sens a été proposée.

Cette proposition s'inscrit dans une réflexion sur la continuité des itinéraires.

Dans certains quartiers, les sens uniques imposés à la circulation automobile peuvent allonger les parcours des cyclistes ou compliquer les connexions entre rues.

L'autorisation de circuler à vélo dans les deux sens, lorsque les conditions réglementaires et de sécurité le permettent, constitue une possibilité d'améliorer la perméabilité du réseau.

Il convient toutefois de souligner qu'il s'agit ici d'une proposition formulée dans le cadre des échanges, et non d'une décision d'aménagement.

Des aménagements adaptés au contexte local

Il a été précisé que le secteur relève essentiellement de la compétence communale, à l'exception de la route principale en direction de Soleuvre.

Un guidage cyclable est prévu, sans que des transformations importantes de la voirie soient envisagées à ce stade.

Cette approche traduit la nécessité d'adapter les interventions aux caractéristiques de chaque quartier.

Toutes les connexions cyclables ne nécessitent pas nécessairement la création d'une infrastructure séparée. Selon le contexte, des mesures de guidage, de signalisation ou

d'organisation de la circulation peuvent contribuer à améliorer les conditions de déplacement.

Les points positifs

Plusieurs endroits de la Cité Breitfeld ont également été évalués positivement et identifiés par des points verts.

Ces observations complètent les remarques relatives aux améliorations possibles.

5. Analyse transversale des résultats

Les observations recueillies lors des trois arrêts permettent de dégager plusieurs thématiques communes.

Bien que l'atelier ait porté sur un nombre limité de secteurs et de participants, les échanges fournissent des indications utiles sur les conditions nécessaires au développement d'un réseau cyclable cohérent.

5.1. La continuité des itinéraires : un enjeu central

Le premier enseignement concerne la continuité du réseau cyclable.

La Transversale constitue un axe structurant, mais son attractivité dépend également de la qualité des connexions permettant de la rejoindre.

Les observations formulées dans la Cité Breitfeld, notamment concernant l'ouverture éventuelle d'un sens unique aux cyclistes, illustrent cette question.

Pour un usager, la qualité d'un déplacement à vélo dépend de l'ensemble du trajet. Une difficulté ponctuelle, une interruption d'itinéraire ou un détour important peut réduire l'intérêt d'une infrastructure pourtant satisfaisante sur le reste du parcours.

La réflexion sur les « tentacules » de la Transversale doit donc intégrer les connexions locales dans une approche globale du réseau.

5.2. La lisibilité du réseau : rendre visibles les infrastructures existantes

Le deuxième enseignement concerne la visibilité et la compréhension des itinéraires cyclables.

Les observations recueillies dans le secteur Pierre Werner et dans la rue du Stade Henri Jungers montrent que certaines infrastructures ou règles de circulation sont insuffisamment identifiables.

Cette question mérite une attention particulière, car elle concerne aussi bien les cyclistes réguliers que les personnes souhaitant commencer à utiliser davantage le vélo.

Un réseau facile à comprendre peut contribuer à réduire l'incertitude lors des déplacements et à rendre la pratique du vélo plus accessible.

La signalisation et l'information constituent ainsi des compléments importants aux investissements dans les infrastructures.

5.3. La sécurité aux intersections et le respect des priorités

Le troisième enseignement concerne les intersections et les règles de priorité.

Les difficultés signalées au croisement de la Poste, ainsi que les observations concernant la signalisation STOP dans le secteur Pierre Werner, montrent l'importance de ces situations particulières.

La perception de sécurité joue un rôle déterminant dans le choix d'utiliser ou non le vélo.

Les intersections constituent à cet égard des endroits où la clarté des règles de circulation et le comportement des différents usagers sont particulièrement importants.

Les observations recueillies invitent donc à porter une attention spécifique à ces points dans les réflexions futures sur les connexions cyclables.

5.4. Adapter les solutions aux caractéristiques des quartiers

Le quatrième enseignement concerne la diversité des contextes urbains.

Les besoins ne sont pas nécessairement les mêmes dans une rue résidentielle, à proximité d'un équipement public ou sur un axe de circulation plus important.

Les observations dans la Cité Breitfeld illustrent cette diversité : état de la voirie, largeur des passages, présence d'enfants, sens de circulation et possibilités d'aménagement doivent être considérés conjointement.

Une stratégie cyclable cohérente doit donc combiner une vision d'ensemble du réseau avec des réponses adaptées aux situations locales.

5.5. L'intérêt d'une démarche participative itinérante

Au-delà des observations techniques, l'atelier a également démontré l'intérêt d'une démarche participative directement organisée sur le terrain.

Le fait de parcourir les itinéraires à vélo permet de mieux comprendre les conditions réelles de déplacement et facilite l'identification de situations parfois difficiles à apprécier sur un plan.

Les échanges entre les participants et les personnes impliquées dans le développement des infrastructures ont également permis de mettre en relation les expériences des usagers avec les informations relatives aux aménagements existants ou prévus.

Cette méthode constitue un complément utile aux études techniques et aux démarches classiques de planification.

Il convient néanmoins de rappeler que les observations recueillies correspondent aux secteurs visités et aux expériences des personnes présentes. Elles ne peuvent être considérées comme représentatives de l'ensemble des cyclistes de Differdange.

6. Perspectives et pistes de réflexion

À partir des observations recueillies, plusieurs pistes de réflexion peuvent être identifiées pour accompagner le développement des connexions cyclables autour de la Transversale.

6.1. Examiner les points problématiques identifiés

Les points rouges figurant sur les cartes constituent une base de travail pour une analyse plus approfondie des situations relevées.

Ils pourraient notamment faire l'objet d'un examen par les services compétents afin d'évaluer la nature des difficultés, les possibilités d'intervention et les contraintes éventuelles.

Une attention particulière pourrait être accordée aux intersections où le respect des priorités a été signalé comme problématique.

6.2. Améliorer l'identification des itinéraires cyclables

Les observations concernant la visibilité du réseau suggèrent l'intérêt d'une réflexion sur la signalisation des pistes cyclables et des connexions existantes.

L'objectif serait de faciliter l'orientation des usagers et de rendre le réseau plus compréhensible, notamment pour les personnes qui ne connaissent pas encore bien les itinéraires disponibles.

Cette réflexion devra tenir compte des compétences respectives de la Ville et des autres administrations concernées.

6.3. Poursuivre le développement des connexions de quartier

Les propositions formulées dans la Cité Breitfeld illustrent les possibilités d'améliorer la continuité du réseau par des interventions localisées.

L'examen de certains sens uniques, le guidage cyclable ou l'adaptation ponctuelle de la voirie peuvent constituer des pistes à étudier selon les conditions propres à chaque secteur.

Ces interventions devront être évaluées au regard de la sécurité, des usages existants et des possibilités techniques et réglementaires.

6.4. Valoriser les aménagements jugés satisfaisants

Les points verts identifiés par les participants présentent également un intérêt pour les réflexions futures.

Ils permettent de reconnaître les situations dans lesquelles les conditions de déplacement à vélo sont perçues positivement.

L’analyse de ces endroits pourrait contribuer à mieux comprendre les caractéristiques des aménagements appréciés par les usagers et à nourrir les réflexions sur d’autres secteurs du réseau.

6.5. Maintenir le dialogue avec les usagers

Enfin, l’atelier souligne l’intérêt de poursuivre les échanges avec les citoyens dans le cadre du développement des mobilités actives.

La participation des usagers permet d’intégrer une connaissance quotidienne du territoire aux réflexions techniques et politiques.

Des démarches de terrain similaires pourraient, à l’avenir, accompagner l’évaluation de nouvelles infrastructures ou l’identification des connexions à améliorer.

Les pistes présentées dans ce chapitre constituent des prolongements possibles de l’analyse. Elles ne correspondent pas à des décisions formellement prises au cours de l’atelier.

7. Conclusion

L’atelier participatif « Les tentacules de la Transversale », organisé le 19 septembre 2026 dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité, a permis d’associer les citoyens à une réflexion concrète sur le développement du réseau cyclable de Differdange.

Réunissant environ 17 à 20 participants, cette matinée itinérante a donné lieu à des échanges constructifs sur les infrastructures existantes, les difficultés rencontrées et les possibilités d’amélioration des connexions entre les quartiers et la Transversale.

Les observations recueillies dans les trois secteurs visités mettent notamment en évidence l’importance de la continuité des itinéraires, de la lisibilité du réseau, de la sécurité aux intersections et de l’adaptation des aménagements aux caractéristiques locales.

Elles montrent également que le développement de la mobilité cyclable ne repose pas uniquement sur la construction de nouveaux axes, mais aussi sur une multitude d’interventions complémentaires permettant de rendre les déplacements quotidiens plus simples et plus accessibles.

Organisé le jour de l'inauguration officielle de la Transversale, l'atelier a permis de relier cette nouvelle étape du développement des infrastructures cyclables à une réflexion plus large sur leur utilisation et leur intégration dans la ville.

Dans le contexte des ambitions de Net Zero Déifferdeng 2030, cette démarche illustre la complémentarité entre les investissements dans les infrastructures, la planification urbaine et la participation citoyenne.

La Transversale constitue un axe structurant. Ses connexions avec les quartiers contribueront à déterminer sa place dans les déplacements quotidiens des habitants.

En donnant la parole aux usagers et en observant les conditions de circulation directement sur le terrain, l'atelier a apporté une contribution utile à cette réflexion.

Annexes

Annexe 1 — Carte de l'arrêt 1 : Rue de l'Industrie/Funiculaire

Photographie de la carte annotée pendant l'atelier.

Annexe 2 — Carte de l'arrêt 2 : Rue du Stade Henri Jungers

Photographie de la carte annotée pendant l'atelier.

Annexe 3 — Carte de l'arrêt 3 : Cité Breitfeld

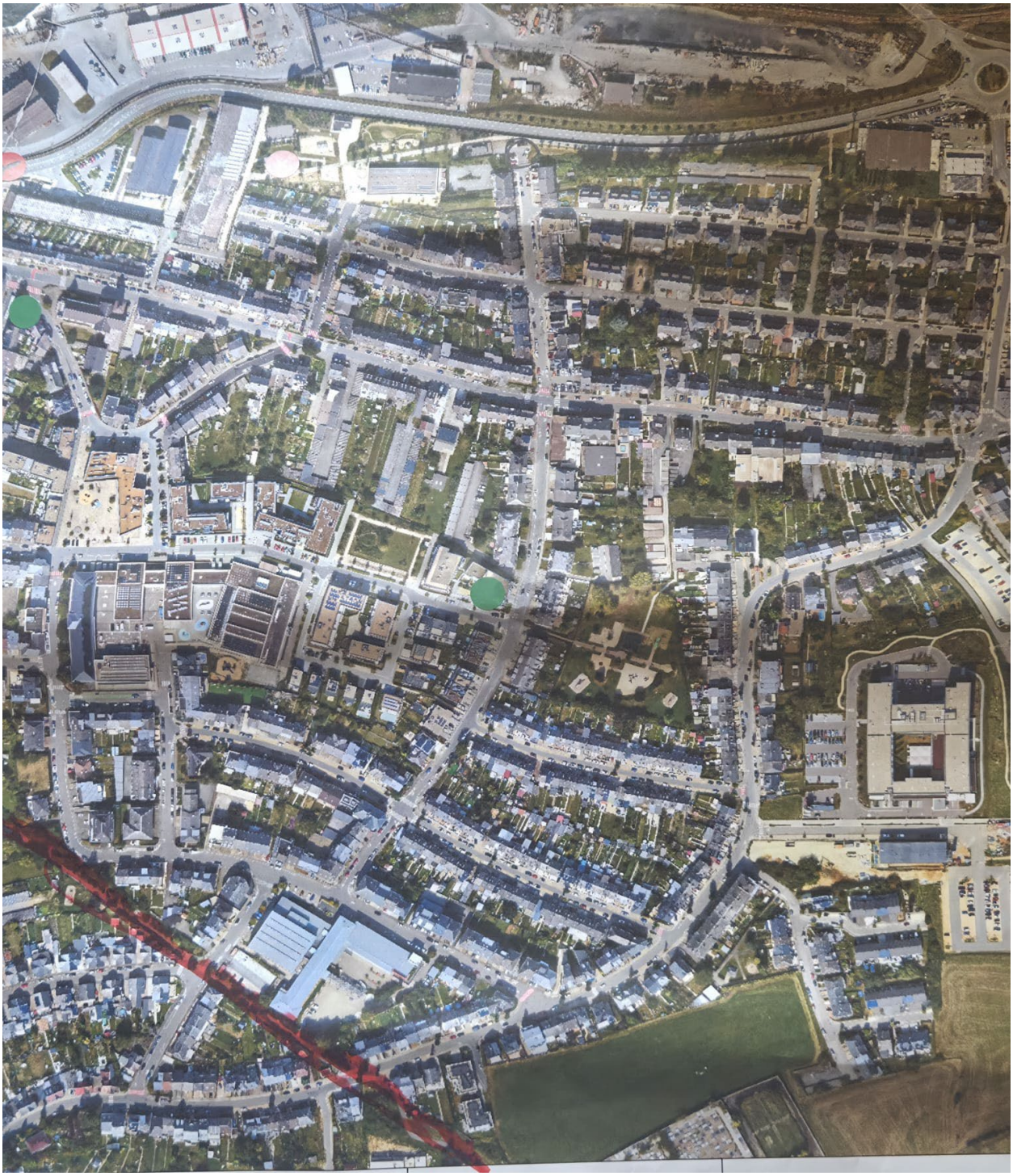
Photographie de la carte annotée pendant l'atelier.

Note de lecture des cartes : Les points verts identifient les endroits évalués positivement. Les points rouges identifient les observations ou difficultés relevées. Certains points rouges portent des annotations complémentaires (X, O ou ☐), dont la signification est explicitée dans le texte correspondant à chaque arrêt.

Annexe 1 — Carte de l'arrêt 1 : Rue de l'Industrie/Funiculaire



Annexe 2 — Carte de l'arrêt 2 : Rue du Stade Henri Jungers



Annexe 3 — Carte de l'arrêt 3 : Cité Breitfeld

