CLM LUX / ENQUÊTE MOBILITÉ 2026

Mobilité au quotidien
Besoins et pistes d'action

Résultats de l'enquête de la Semaine de la mobilité
À destination des communes et des acteurs de la mobilité

166 réponses | Réponses datées du 6 juillet au 25 octobre 2026
Rapport établi le 29 octobre 2026

Ce qu'il faut retenir

Indicateur	Effectif	% de la base
Citent la voiture personnelle parmi leurs modes principaux	144	86,7 %
Souhaitent augmenter la fréquence des transports en commun	125	75,3 %
Déclarent que fréquence et fiabilité influencent leur choix	146	88,0 %
Souhaitent davantage de solutions de mobilité à la demande	57	34,3 %

Les réponses suggèrent que la possibilité de se déplacer au bon moment, avec un trajet pratique et des correspondances fiables, constitue un enjeu central. Le coût et la sécurité des déplacements à pied et à vélo complètent ces attentes.

Priorité proposée : travailler sur les horaires et les liaisons utiles au quotidien, en associant transports publics, rabattement vers les gares, transport à la demande et solutions partagées.

1. Qui a répondu ?

Tranche d'âge	Effectif	% de la base
18 à 24 ans	5	3,0 %
25 à 34 ans	29	17,5 %
35 à 44 ans	30	18,1 %
45 à 54 ans	51	30,7 %
55 à 64 ans	29	17,5 %
65 ans et plus	22	13,3 %

Les 45 ans et plus représentent 102 réponses (61,4 %). Les 18-24 ans sont peu présents (5 réponses).

Statut déclaré	Effectif	% de la base
Salariés	105	63,3 %
Retraités	36	21,7 %
Indépendants	9	5,4 %
Étudiants	5	3,0 %
Demandeurs d'emploi	5	3,0 %
Autres situations	6	3,6 %

8 personnes (4,8 %) déclarent une situation de mobilité réduite.

Répartition par code postal déclaré

43 libellés de code postal sont présents. Les trois plus fréquents (6780, 6637 et 6700) regroupent 62 réponses, soit 37,3 % du total. Les résultats reflètent donc davantage certains secteurs. Le détail des principaux codes figure en annexe.

2. Pratiques et besoins de déplacement

Mode cité parmi les modes principaux	Effectif	% de la base
Voiture personnelle	144	86,7 %
Marche à pied	64	38,6 %
Transport en commun (bus, train)	48	28,9 %
Vélo	38	22,9 %
Autopartage ou covoiturage	12	7,2 %
Transport à la demande	3	1,8 %

145 personnes (87,3 %) déclarent posséder un véhicule ; 21 (12,7 %) n'en possèdent pas. Ces résultats, associés aux commentaires sur les alternatives difficiles, suggèrent une forte dépendance à la voiture dans le groupe interrogé. Ils ne mesurent pas la fréquence réelle de conduite.

Motifs pour lesquels une solution est demandée

Motif cité (choix multiples)	Effectif	% de la base
Travail / déplacements professionnels	109	65,7 %
Courses	76	45,8 %
Rendez-vous médicaux	64	38,6 %
Loisirs	82	49,4 %

Déplacements professionnels des salariés

Parmi les 105 salariés, 72 déclarent des déplacements professionnels tous les jours (68,6 %), 25 quelques fois par semaine (23,8 %), 7 quelques fois par mois (6,7 %) et 1 uniquement du télétravail (1,0 %). La question ne distingue pas précisément les trajets domicile-travail des déplacements pendant la journée.

3. Transports publics : les attentes

146 répondants (88,0 %) déclarent que la fréquence et la fiabilité influencent leur choix de transport : 109 « beaucoup » (65,7 %) et 37 « un peu » (22,3 %). Les 20 autres répondent « non, pas du tout » (12,0 %).

Difficulté déclarée (base : tous les répondants)	Effectif	% de la base
Horaires, fréquence ou durée de trajet inadaptés	109	65,7 %
Absence de transports à certaines heures	102	61,4 %
Tarifs trop élevés	53	31,9 %
Manque de ponctualité des bus ou des trains	52	31,3 %
Qualité du service insuffisante	15	9,0 %

Améliorations proposées dans les choix du formulaire

Indicateur	Effectif	% de la base
Augmenter la fréquence des transports en commun	125	75,3 %
Réduire les tarifs des transports en commun	75	45,2 %
Offrir plus de solutions de mobilité à la demande	57	34,3 %
Améliorer l'accessibilité : handicap et zones mal desservies	47	28,3 %

La fréquence est la proposition la plus citée. Les commentaires libres évoquent notamment les soirées, les week-ends, les vacances scolaires, les horaires de travail décalés et les correspondances bus-train. Ils mettent aussi en avant la durée totale du trajet, pas seulement la présence d'une ligne.

Implication pour les acteurs : examiner les parcours complets, du domicile à la destination, et cibler les ruptures de desserte avant de choisir un dispositif.

4. Partage, transport à la demande et innovation

Partager un véhicule : un potentiel à préciser

Indicateur	Effectif	% de la base
Oui explicite (Oui / OUI)	69	41,6 %
Non explicite	78	47,0 %
Autres formulations libres ou conditionnelles	15	9,0 %
Sans réponse	4	2,4 %

12 personnes (7,2 %) citent « autopartage ou covoiturage » parmi leurs modes principaux.

Réserver un transport à la demande

133 personnes (80,1 %) se disent non concernées. Les réponses standardisées se répartissent entre « oui, parfois » (9), « oui, souvent » (5), « non, rarement » (6) et « non, jamais » (3). Dix autres réponses sont libres ou hors de ces modalités.

14 personnes signalent donc une difficulté parfois ou souvent, soit 8,4 % de l'ensemble. Parmi les 23 personnes ayant choisi l'une des quatre réponses standardisées, cela représente 60,9 %.

Les commentaires signalent aussi un manque de connaissance des services et des conditions d'accès.

Véhicules intermédiaires : une notion à expliquer

28 personnes en ont entendu parler, 130 non et 8 ne répondent pas. Sur les 158 réponses renseignées, 82,3 % répondent non.

5. Enseignements et pistes pour les communes

Les champs ouverts comportent 104 réponses sur les problèmes liés à l'emploi, 141 sur les freins aux transports publics et 106 sur les solutions manquantes. Les thèmes suivants sont une synthèse qualitative, sans fréquence attribuée.

Adapter les horaires et les correspondances

Examiner avec les opérateurs les premiers et derniers départs, les retours en soirée, les week-ends et les vacances scolaires. Tester quelques parcours domicile-travail ou domicile-gare avec leurs temps réels de correspondance.

Relier les villages aux pôles utiles

Étudier un rabattement vers les gares, les commerces, les soins et les pôles d'emploi. Comparer, selon les besoins locaux, une desserte régulière, un transport à la demande ou une solution partagée.

Rendre les alternatives à la voiture praticables

Les commentaires évoquent les pistes cyclables sécurisées, les trottoirs, les traversées, l'entretien des itinéraires et le stationnement vélo. Repérer les discontinuités sur les trajets courts vers les services et les arrêts.

Faciliter l'accès à l'information et aux services

Prévoir une information simple sur les territoires desservis, les horaires, les prix, les conditions et les modalités de réservation. Maintenir un contact téléphonique et un relais communal ou associatif.

Expérimenter le partage à petite échelle

Mener un sondage ciblé distinguant conducteur et passager, covoiturage et autopartage, trajets, horaires et conditions. Une expérimentation entre voisins ou collègues nécessite une masse critique locale et un suivi des trajets effectivement réalisés.

Approfondir les besoins PMR et l'accompagnement

Organiser des entretiens avec des personnes concernées et les services sociaux. Explorer le porte-à-porte, l'accompagnement physique, les rendez-vous médicaux et l'accessibilité financière.

Annexe. Repères territoriaux et lecture locale

Code postal déclaré	Effectif	% de la base
6780	28	16,9 %
6637	17	10,2 %
6700	17	10,2 %
6870	12	7,2 %
6730	10	6,0 %
6640	8	4,8 %
6887	8	4,8 %
6840	6	3,6 %
6941	5	3,0 %
6940	4	2,4 %
6600	4	2,4 %
6781	4	2,4 %
6690	4	2,4 %
Autres codes postaux déclarés (30 libellés)	39	23,5 %

Les codes 6941 et 6940, comme d'autres codes proches, ne sont pas regroupés par commune dans cette analyse.