



# **Plan de Mobilité du Personnel Communal de la Ville de Liège**

Diagnostic des comportements de mobilité  
du personnel communal

Proposition d'objectifs et de plan d'actions

Octobre 2010

## Table des matières

1. Profil général du personnel communal	p 3
2. Résultat de l'enquête	p 5
2.1. Taux de participation et représentativité	P 5
2.2. Les modes de déplacements actuels domicile travail	p 7
2.2.1. Comparaison à d'autres institutions	p 8
2.2.2. Comparaison par catégories	p 9
2.2.3. Comparaison temps de parcours par mode	p 10
2.2.4. Utilisation du mode en fonction de la distance	p 11
2.2.5. Modalités octroyées par l'Administration	p 13
2.2.6. Contraintes d'utilisation d'un mode	p 14
2.3. Les déplacements professionnels	p 15
2.4. Les déplacements demain	p 16
2.4.1 Au niveau du transport en commun	p 16
2.4.2 Au niveau du vélo	p 17
2.4.3 Au niveau du covoiturage	p 17
2.4.4 Questions ouvertes	p 18
2.5. Le cas spécifique de la rue de Namur	p 19
3. Objectif	p 21
4. Planning d'actions	p 23
Annexe 1 : analyse des questions ouvertes	p 29

## 1. Profil général du personnel communal

Le personnel de la Ville de Liège se répartissait au 01/01/2010 comme suit :

Catégories	Nombre d'agents au 1 <sup>er</sup> janvier 2010	%
Nommés	1193	33,66%
Contractuels	2345	66,17%
Enseignants à charge	6	0,17%
TOTAL	<b>3544</b>	

Si on y ajoute l'ensemble du personnel engagé pour prestations occasionnelles (personnel des garderies essentiellement), le personnel total se chiffrait à **4174 agents** au moment de l'enquête (juin 2010, agents susceptibles d'avoir reçu le questionnaire).

En termes statistiques, on peut diviser le personnel suivant leur catégorie ouvrier/non ouvrier:

Catégories	Nombre d'agents au 1 <sup>er</sup> janvier 2010	%
Ouvriers	1715	41%
Non ouvrier	2459	59%

En termes de mobilité, l'âge et le sexe des agents peuvent se montrer prépondérants quant au choix du mode de transport.

Le personnel présente, pour ces deux critères, les caractéristiques suivantes:

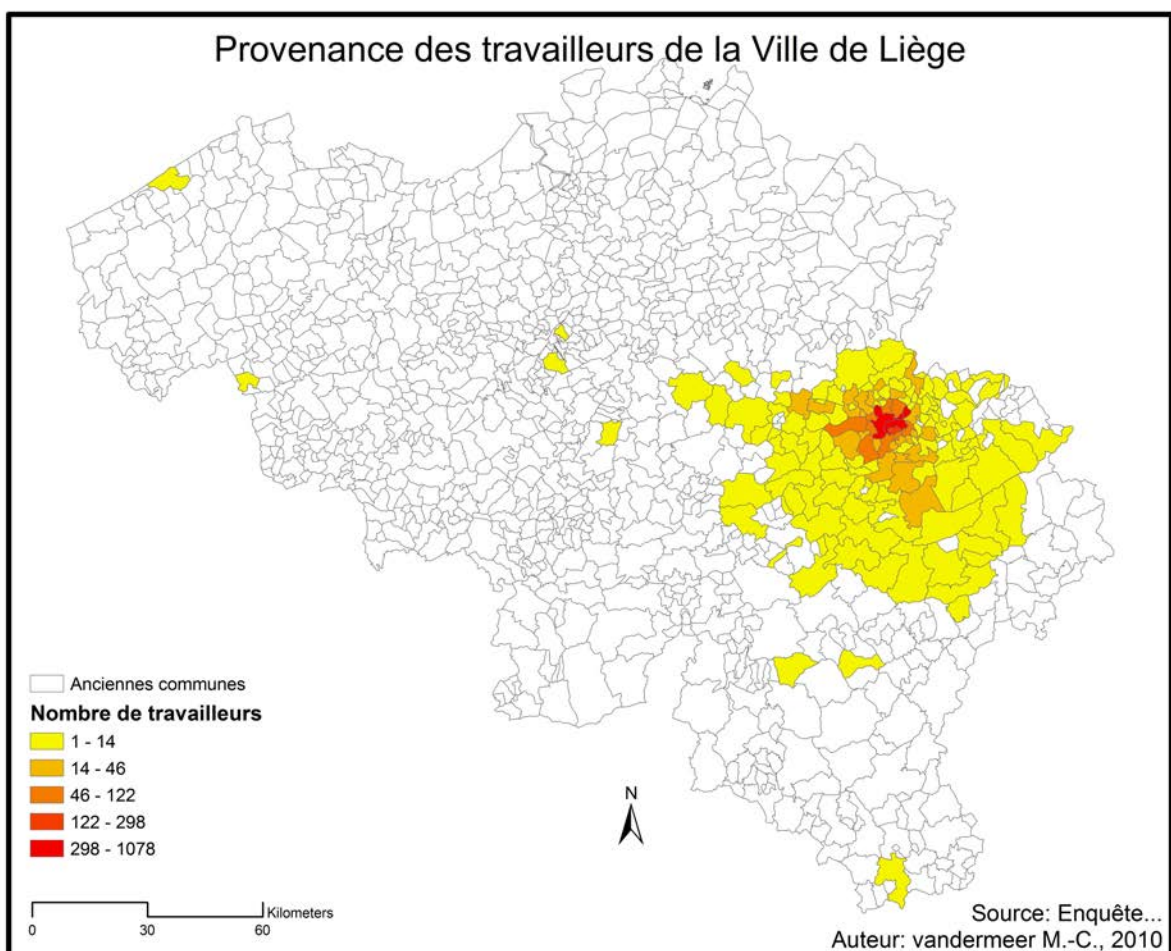
Sexe	Nombre d'agents au 1 <sup>er</sup> janvier 2010	%	Age moyen au 1 <sup>er</sup> janvier 2010
Femmes	2488	60%	44 ans
Hommes	1686	40%	45 ans

La provenance du personnel est également importante en ce qui concerne les choix de mobilité. On peut déterminer, sur base de la localisation du domicile et du lieu de travail, les indicateurs suivants :

La **distance moyenne domicile - lieu de travail** pour l'ensemble du personnel est de **4,97 km**. La distance médiane est également indicative: 2,87 km, ce qui signifie que 50% des agents habitent à moins de **2,87 km**.

En ce qui concerne la **localisation du domicile des agents**, on peut voir que **64%** des agents sont domiciliés dans la commune de Liège et 92% dans l'arrondissement administratif de Liège (Ville de Liège comprise).

Entités	Nombre d'agents	%
Glain / Liège / Rocourt	1225	29%
Bressoux / Jupille / Wandre	829	20%
Grivegnée	377	9%
Chênée	127	3%
Angleur	108	3%
<b>Total Commune</b>	<b>2666</b>	<b>64%</b>

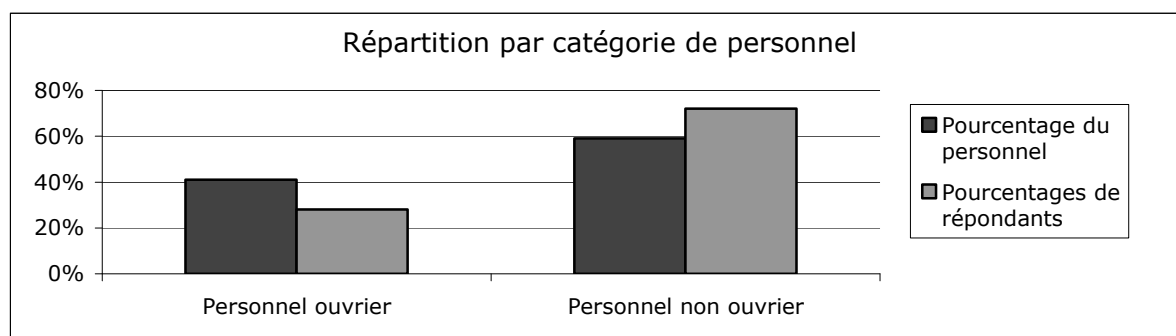


## 2. Résultats de l'enquête

### 2.1 Taux de participation et représentativité

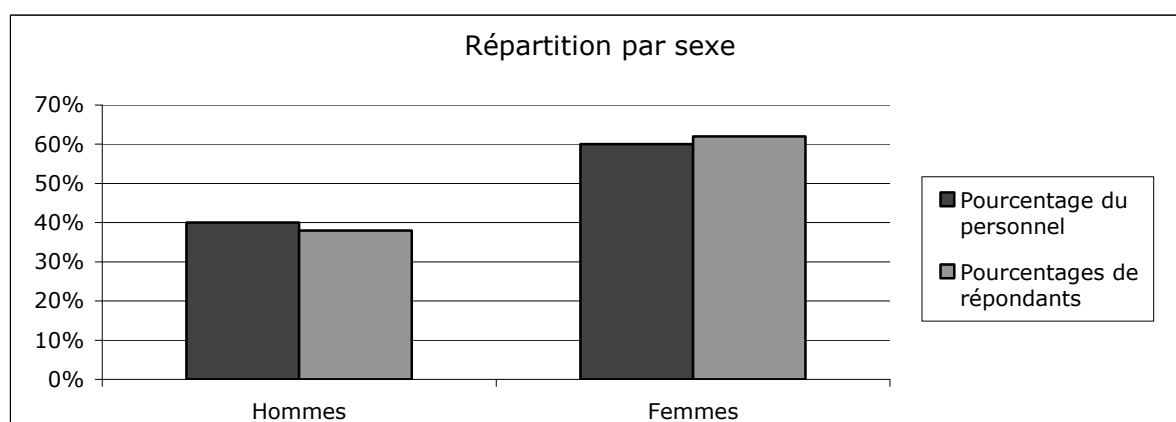
L'enquête sur les déplacements domicile - travail et les déplacements professionnels auprès du personnel communal a eu lieu en mai 2010. Elle a été réalisée sous la forme d'un questionnaire, nominatif, joint à la fiche de paie du mois de mai. Les questionnaires pouvaient être complétés en ligne sur le serveur intranet de la Ville ou renvoyés sous format papier via 3 canaux différents : des urnes placées dans le hall de la Cité, le retour auprès du chef de service, le renvoi en courrier interne.

Sur 4174 questionnaires envoyés (personnel communal et gardiennes), 1051 réponses nous sont parvenues, soit **un taux de participation de 25 %**. Ce résultat positif permet d'établir un diagnostic de la mobilité relativement représentatif de l'ensemble des comportements de mobilité du personnel communal.

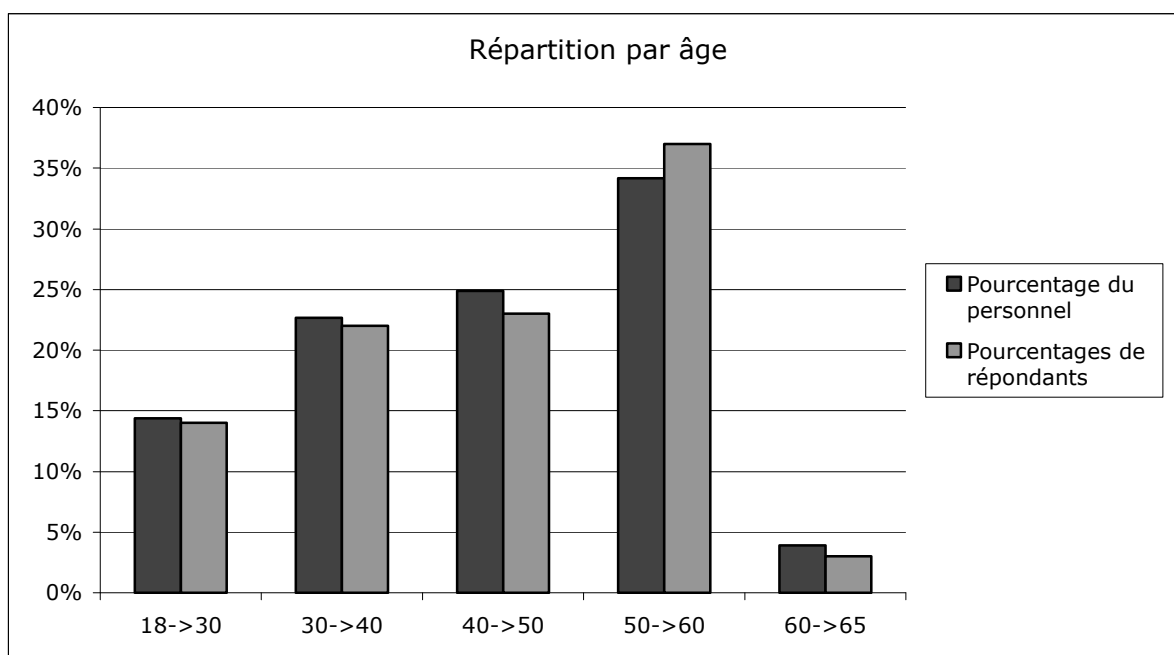


Le personnel ouvrier représente 41% du personnel communal mais seulement 27 % dans l'enquête. Le taux de réponse des ouvriers est de 17%.

Le personnel non ouvrier représente 59% du personnel communal mais 73 % dans l'enquête. Le taux de réponse des non ouvriers est de 31%.



Le pourcentage de répondants hommes - femmes à l'enquête correspond presque parfaitement à la répartition par sexe de l'ensemble du personnel.



Le personnel dont l'âge est compris entre 50 ans et 60 ans représente plus d'un tiers du personnel alors que les moins de 30 ans ne représentent que 14%.

**Cette pyramide des âges peut constituer un élément non négligeable dans le choix de mobilité opéré par le personnel communal.**

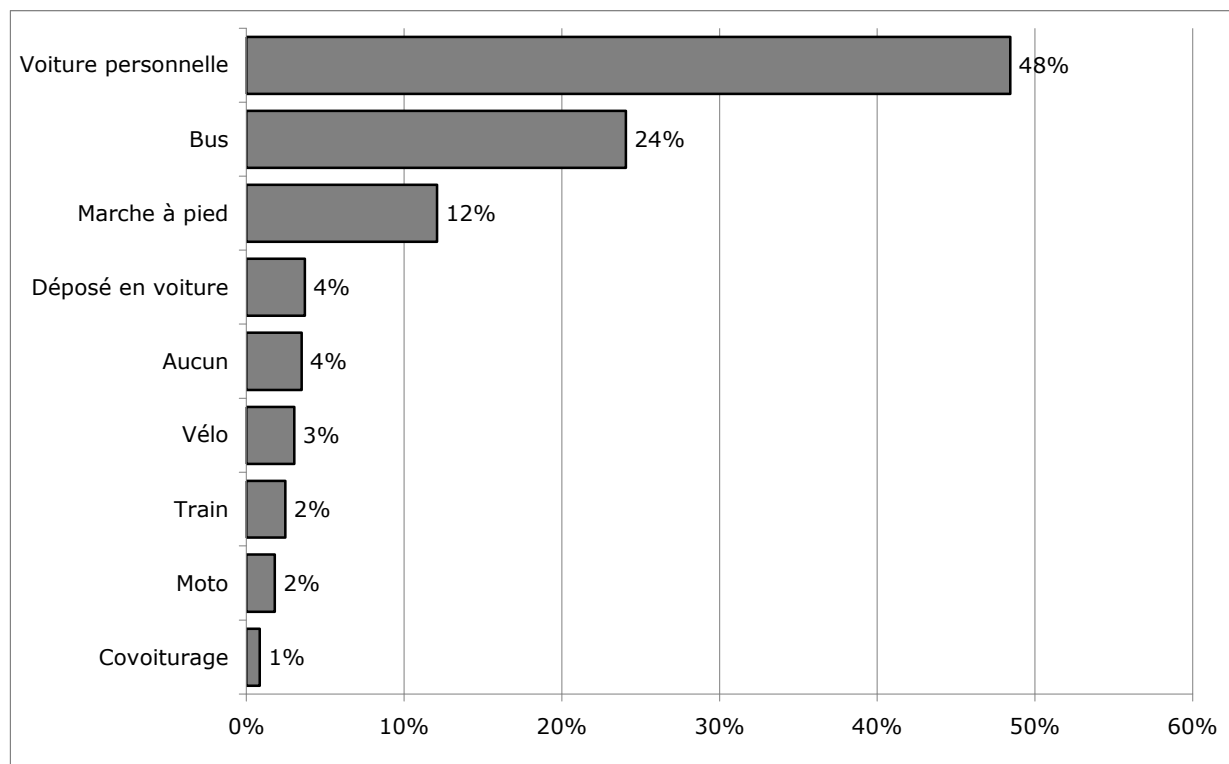
Le pourcentage des répondants est relativement uniforme par tranche d'âge.

### **SYNTHESE :**

- **Une taux de participation moyen de 25%.**
- **Une bonne représentativité des répondants en fonction du sexe et de l'âge.**
- **Une sous représentativité des ouvriers.**

## 2.2 Les modes de déplacements actuels domicile – travail

Plusieurs modes de déplacements sont parfois utilisés successivement entre le domicile et le lieu de travail. La figure 4 représente le mode principal utilisé par l'employé. Exemple : si l'agent prend sa voiture et marche 10 minutes pour arriver à son lieu de travail, son mode principal est « voiture personnelle »



Globalement, **moins d'une personne sur deux utilise sa voiture personnelle pour se rendre à son lieu de travail.**

Le second mode de déplacement est le bus, utilisé par une personne sur quatre.

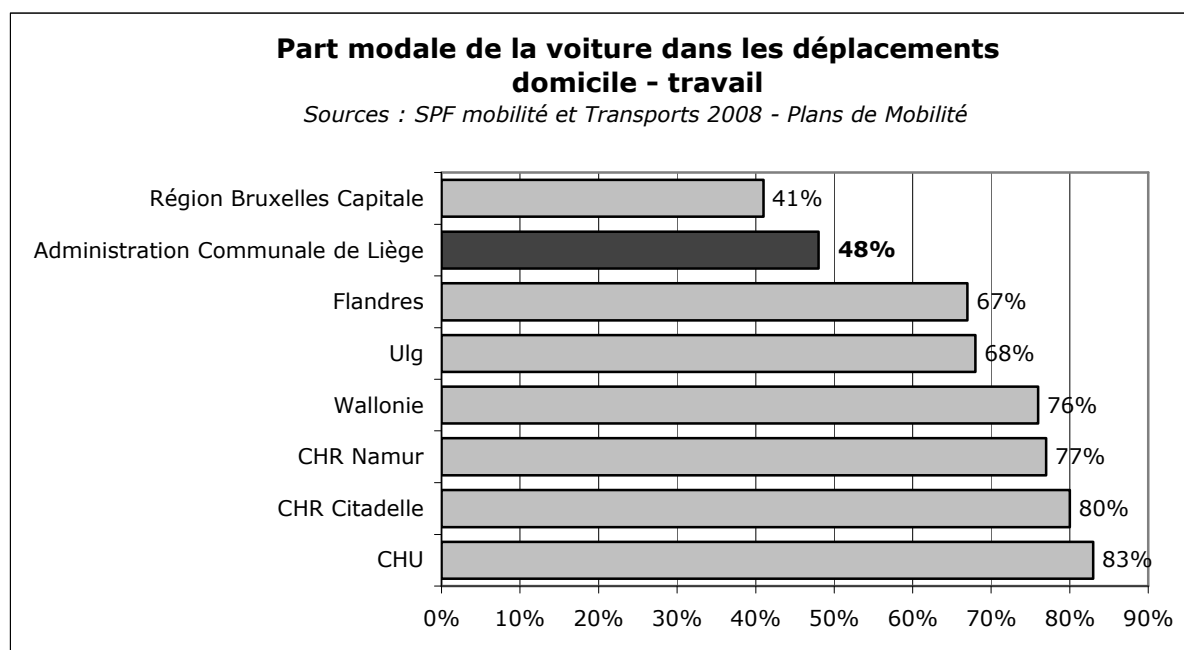
Vient ensuite la marche à pied utilisée par plus d'une personne sur dix.

Nous constatons **que le train, le vélo, la moto et le covoiturage restent marginaux** (moins de 3% pour chaque mode).

## 2.2.1 Comparaison de la part modale de la voiture dans les déplacements domicile – travail par rapport à d'autres institutions

Avec une part modale de 48%, la part de la voiture reste largement majoritaire dans les déplacements du personnel communal de la Ville de Liège. Nous pouvons donc considérer que le personnel communal génère 2000 voitures par jour.

Il est néanmoins intéressant de pondérer cette part modale avec des moyennes générales ou d'autres grandes institutions.



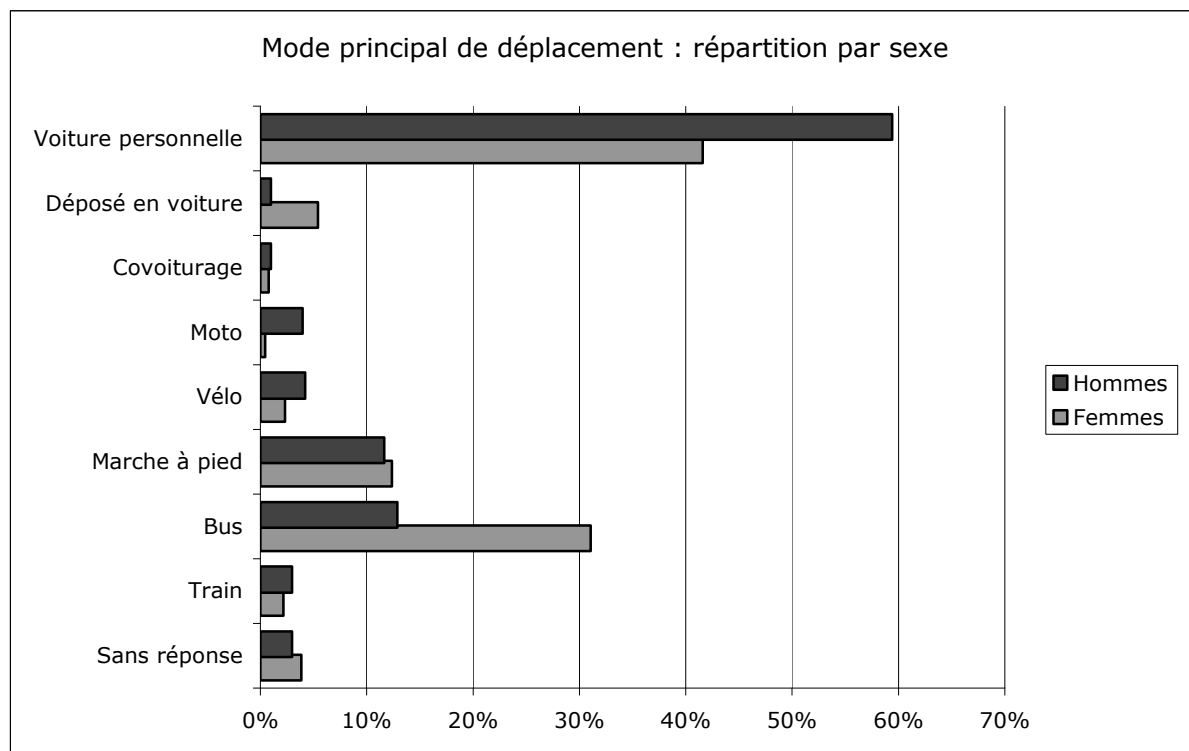
Nous constatons avec satisfaction que la moyenne d'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile travail du personnel de **l'Administration communale de Liège (48%) est nettement en dessous de la moyenne wallonne (76%) ou de la moyenne flamande (67%).**

Trois éléments peuvent être mis en avant pour expliquer ce constat :

- un nombre limité de place de stationnement réservé pour le personnel communal (le fait d'avoir une place de stationnement « garantie » à destination rend l'usage de la voiture psychologiquement incontournable) ;
- la stabilité et le caractère régulier des horaires de travail d'une Administration favorisent les modes alternatifs ;
- une majorité d'établissements implantés dans l'hyper centre, où l'offre en transport en commun est importante.



## 2.2.2 Comparaison des parts modale par sexe et catégorie



Les hommes utilisent sensiblement plus la voiture que les femmes. Ils sont 6 hommes sur 10 à l'utiliser contre 4 femmes sur dix.

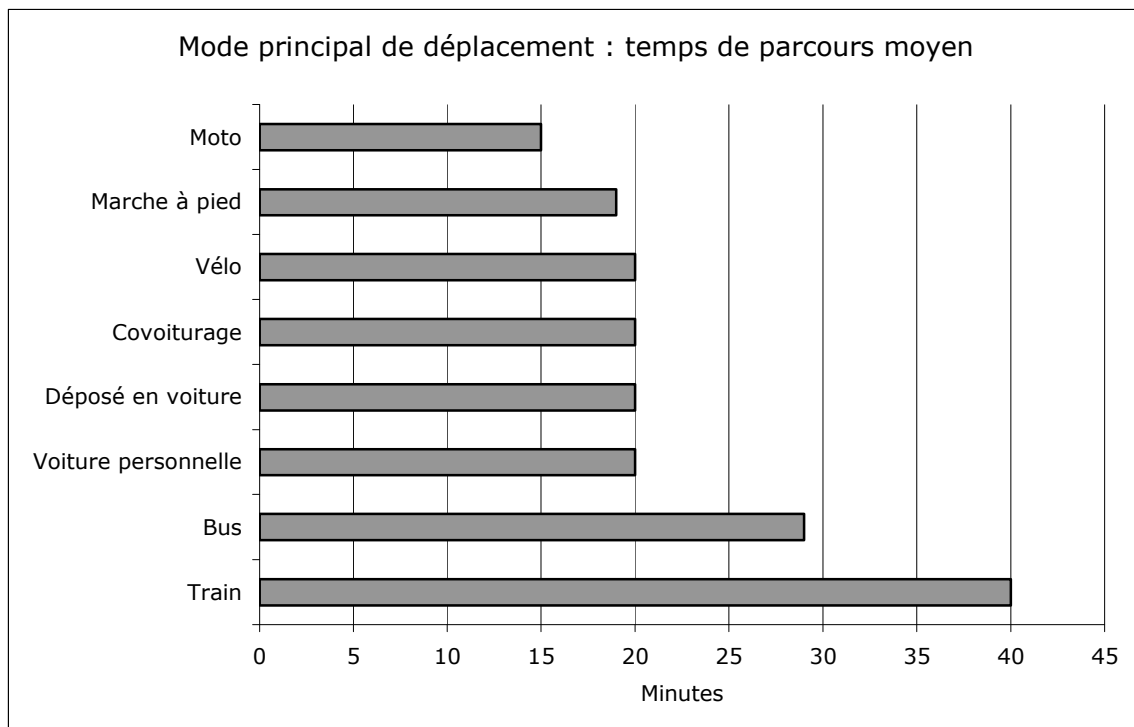
Les femmes (5%) se font proportionnellement beaucoup plus déposés que les hommes (1%)

Les femmes (31%) utilisent presque trois fois plus le bus que les hommes (13%) à la place.

On note peu de grosses différences dans les autres modes. La marche à pied et le covoiturage sont similaires. Les hommes sont plus tentés par les deux roues, qu'ils soient motorisés ou non.

La catégorie ouvrier / employé n'influence pas sensiblement les résultats. On note une légère différence au niveau de la marche à pied qui est davantage pratiquée par les employés (14 %) que par les ouvriers (7%).

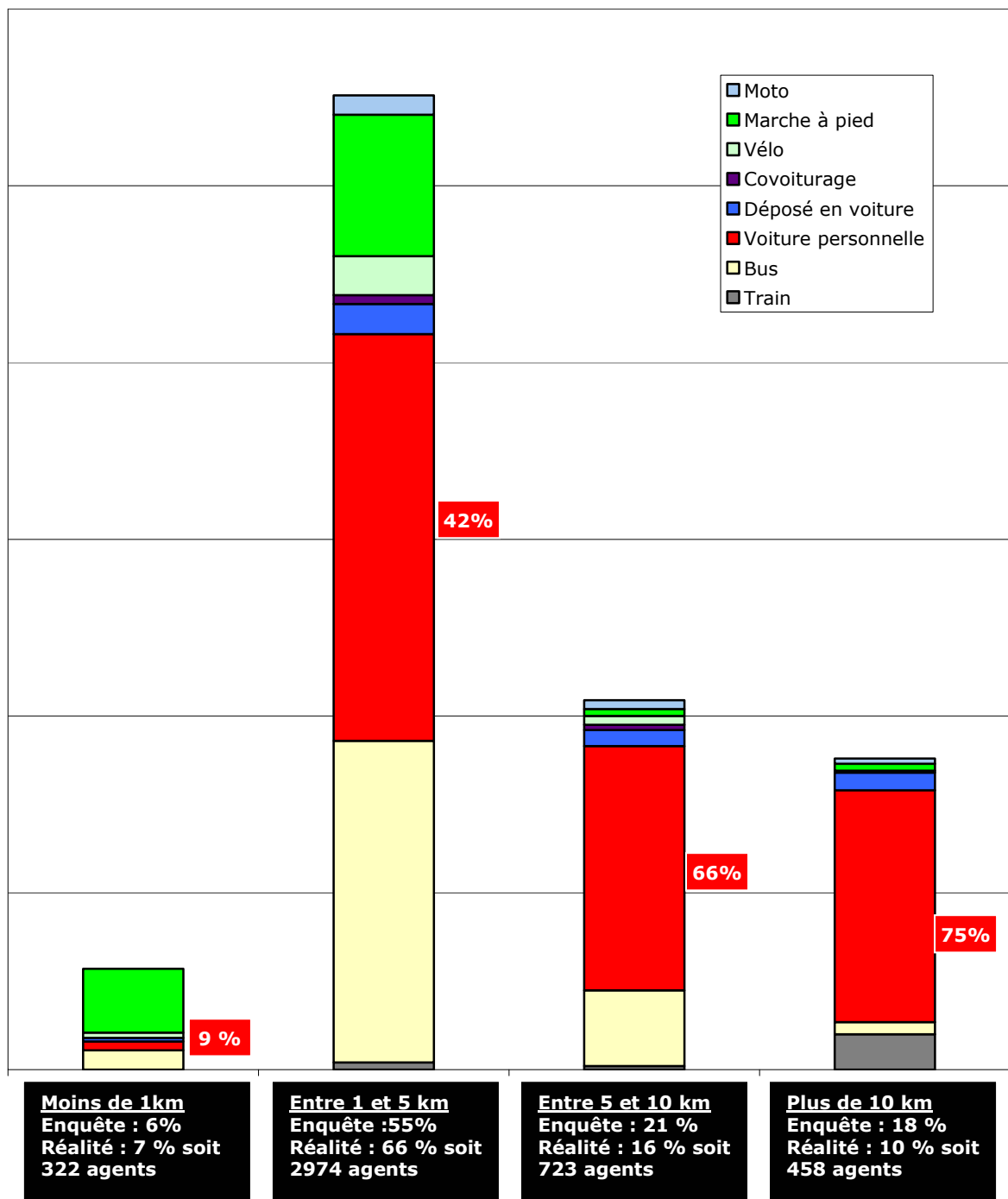
### 2.2.3 Comparaison des temps de parcours moyen par mode



Environ 75% des agents ont un temps de parcours moyen de maximum 20 minutes, que ce soit en voiture, à vélo ou à pied.

Ceux qui se déplacent en bus compte en moyenne une demi-heure de temps de déplacement. Le train est quant à lui utilisé sur de plus longues distances avec une moyenne de temps de parcours de 40 minutes.

## 2.2.4 Utilisation du mode en fonction de la distance



La majorité des répondants habite à une distance comprise entre 1 et 5km. L'usage de la voiture augmente logiquement avec l'éloignement du domicile. Près de 42% des agents qui habitent entre 1 et 5 km utilisent leur voiture. Il y a à ce niveau un potentiel de modes alternatifs à promouvoir.

Les données concernant l'ensemble du personnel sont encore plus favorables aux modes alternatifs.

La moitié des agents habite à moins de 3 km (distance médiane : 2.87 km).

Les agents qui viennent en voiture :

- dans la catégorie entre 1 et 5 km : soit 1249 agents
- dans la catégorie entre 5 et 10 km : soit 477 agents

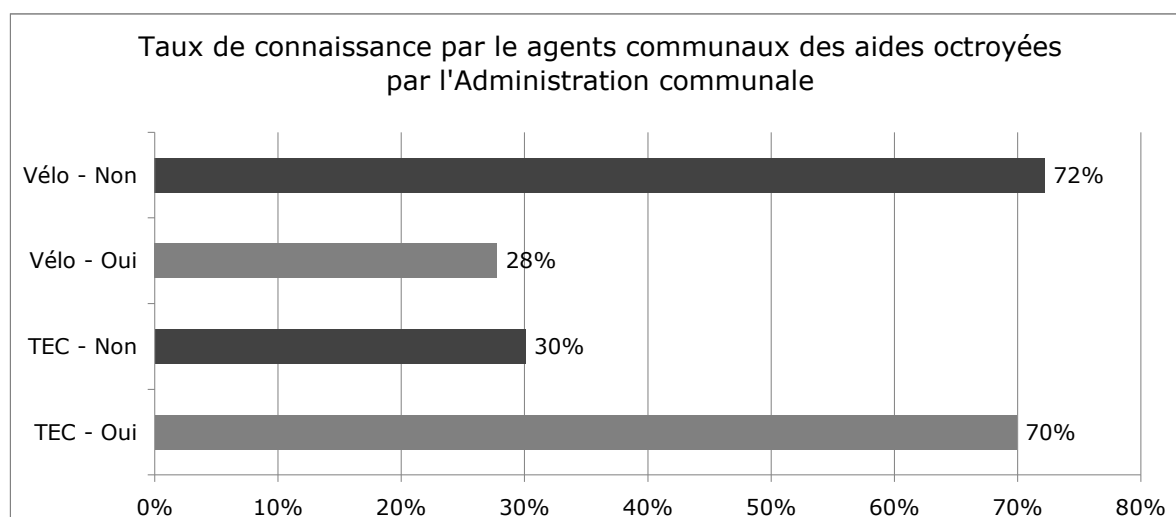
constituent un public cible.

La distance moyenne est quant à elle de 4.97 km.

## 2.2.5 Modalités octroyées par l'Administration

Les modalités octroyées par l'administration concernant l'intervention dans l'abonnement de bus sont connues par 70 % des répondants. Une personne sur dix qui utilise le bus comme mode principal ne dispose pas d'un abonnement.

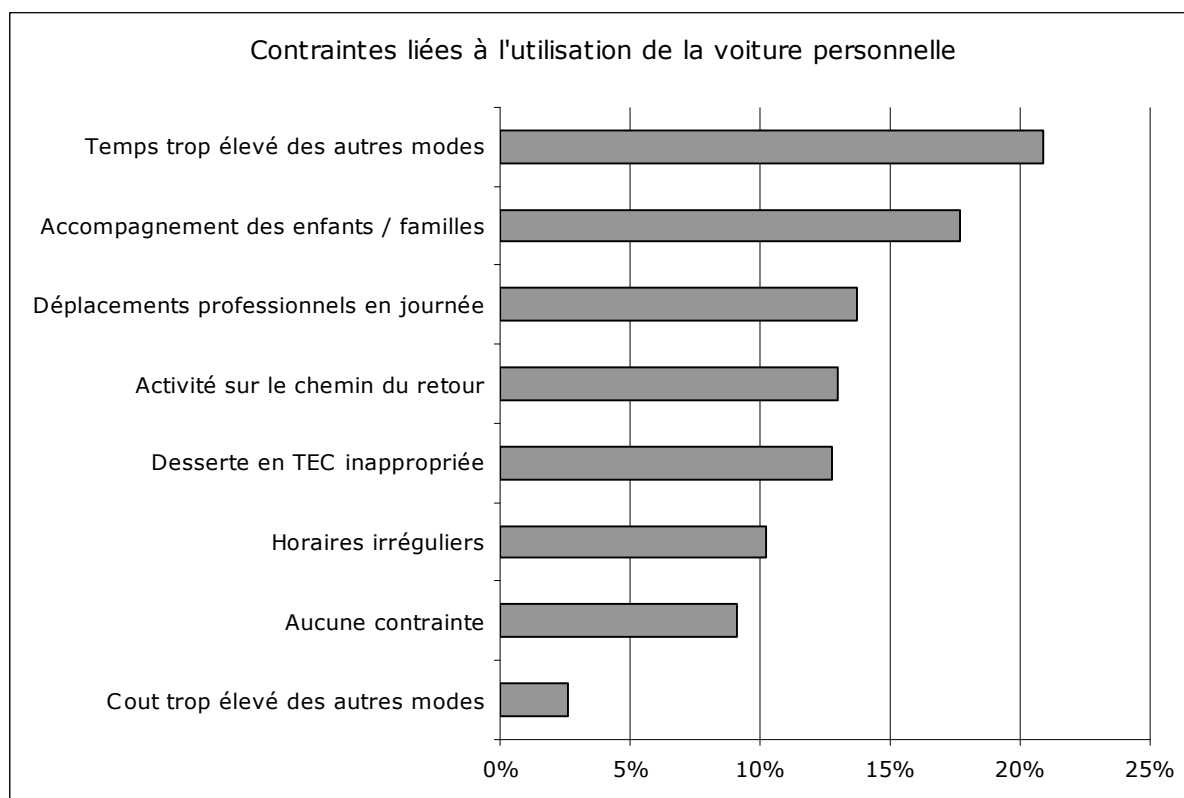
Les modalités concernant l'indemnité kilométrique vélo ne sont par contre connues que de 28 % des répondants. Cette relative faible connaissance s'explique par le caractère récent de la mesure et le fait qu'aucune communication structurée par rapport à cette modalité n'ait encore eu lieu à cette date.



## 2.2.6 Contraintes quant à l'utilisation du mode de déplacement choisi

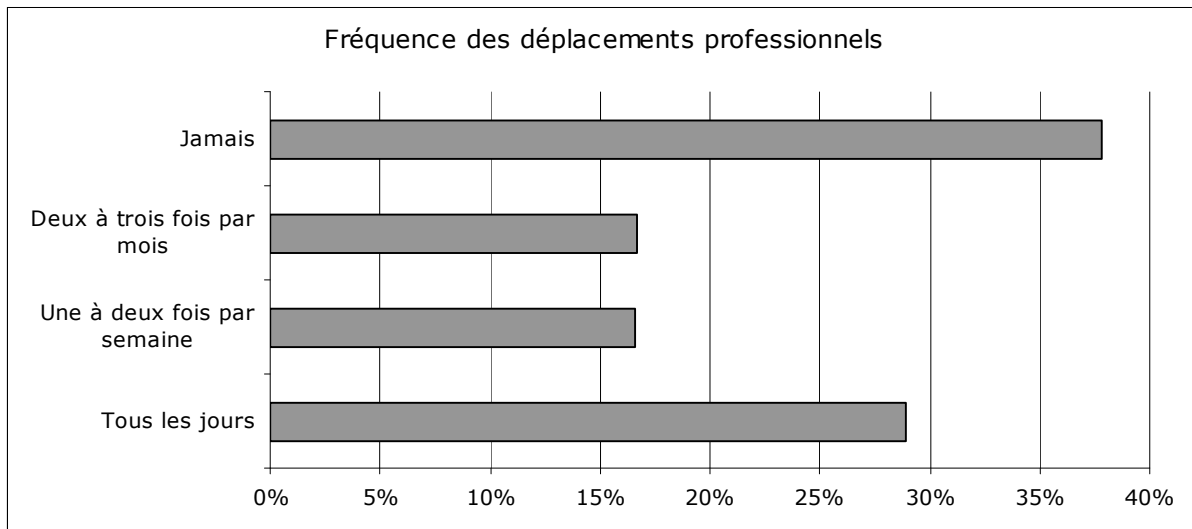
Tous modes confondus, 16 % des répondants utilisent le mode choisi sans contraintes particulières.

Les répondants utilisant la voiture citent les contraintes suivantes

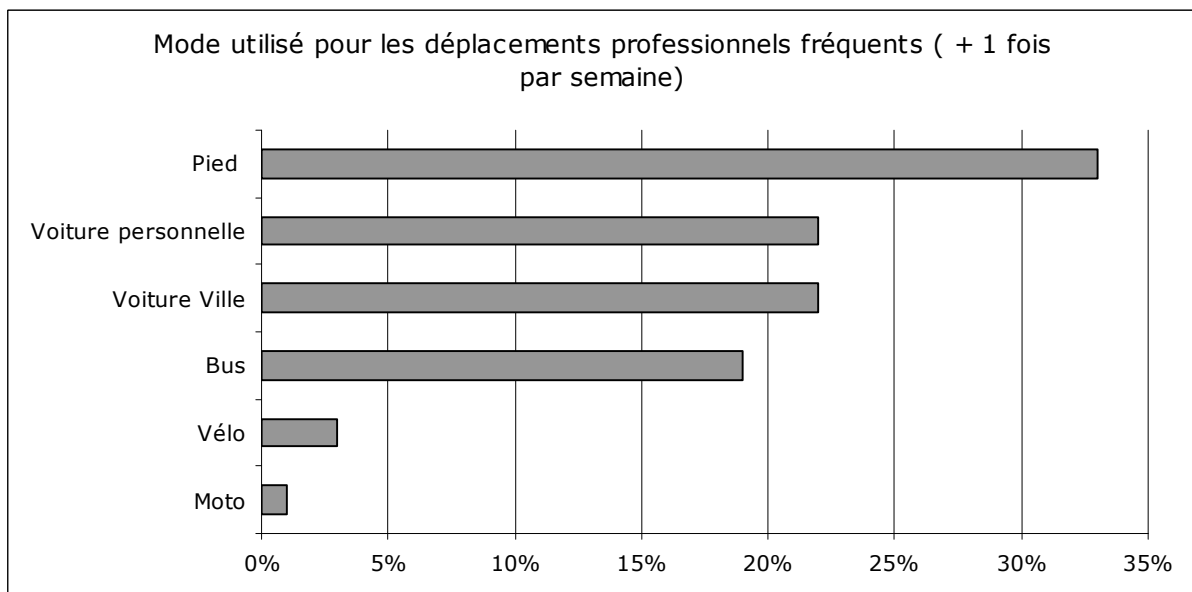


La première contrainte citée par 21 % des répondants est le temps trop élevé des autres modes. 14 % citent les déplacements professionnels comme contrainte à l'utilisation de la voiture.

## 2.3 Les déplacements professionnels



Près d'une personne sur trois se déplace quotidiennement et près d'une sur deux au moins une fois par semaine.



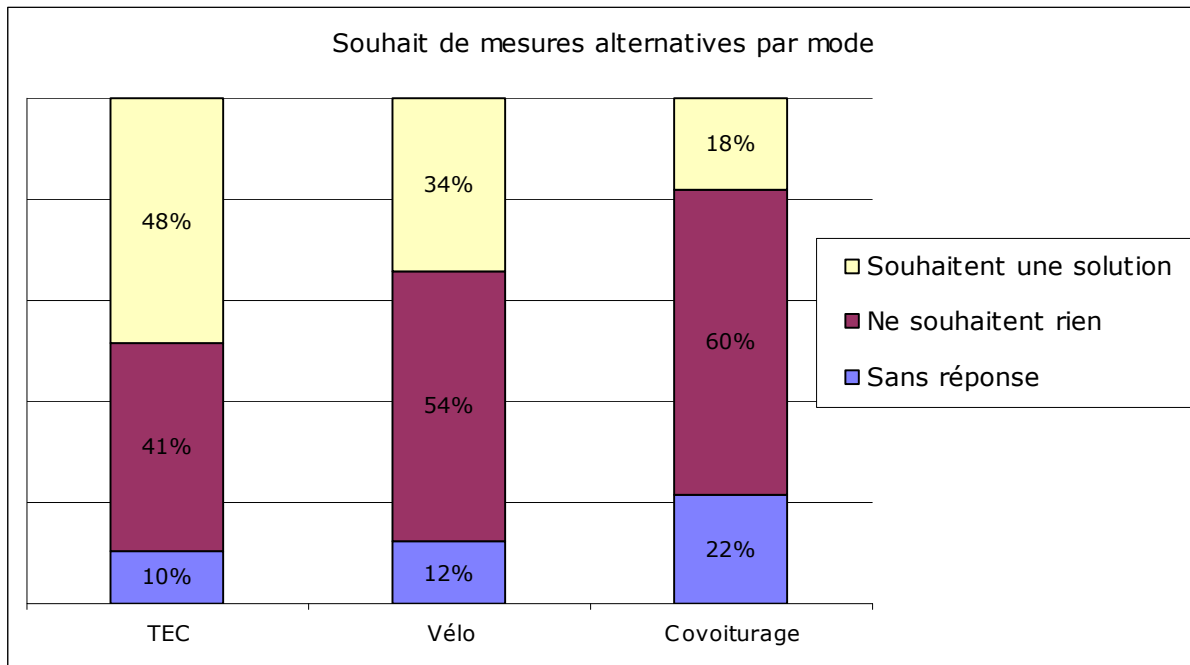
44 % des déplacements se font en voiture, dont la moitié avec les véhicules de la Ville et l'autre moitié avec les véhicules personnels.

Le déplacement professionnel est d'ailleurs une 'contrainte' quant au choix de l'utilisation de la voiture comme mode de déplacement principal pour les trajets domicile-travail citée par 14% des travailleurs utilisant leur voiture personnelle.

La marche à pied est le deuxième mode le plus utilisé pour les déplacements professionnels. Vient ensuite le bus utilisé pour un déplacement sur cinq. Le vélo est très peu utilisé actuellement.

## 2.4 Les déplacements demain

Cette partie du questionnaire vise à identifier les mesures qui encourageraient les travailleurs à utiliser un mode de déplacement plus durable (transport public, vélo, covoiturage)

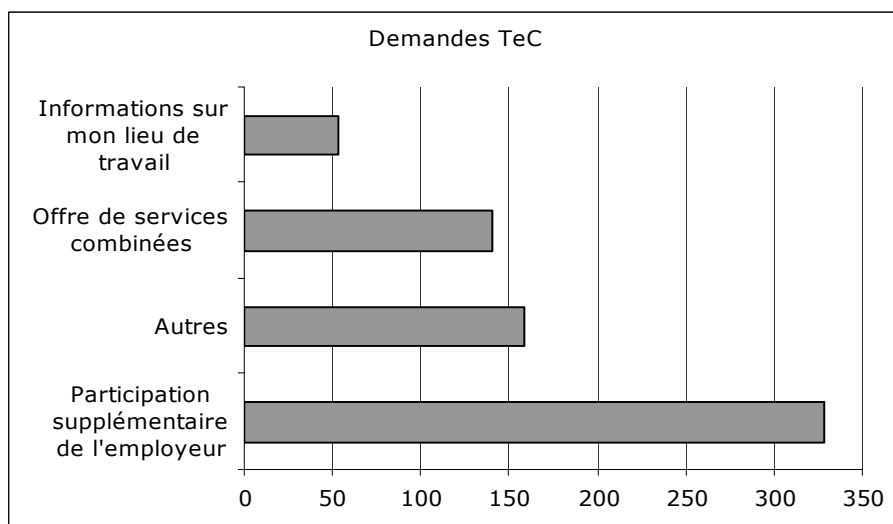


### 2.4.1 Au niveau du transport en commun

52 % des répondants ne sont pas intéressés par ce mode. 30 % pourraient l'utiliser davantage s'il était moins cher.

48 % citent différentes mesures.

20 % de ceux qui utilisent la voiture comme mode de déplacement seraient prêts à utiliser davantage le bus s'il était moins cher. Ce qui, extrapolé à l'ensemble du personnel, représente 360 personnes.

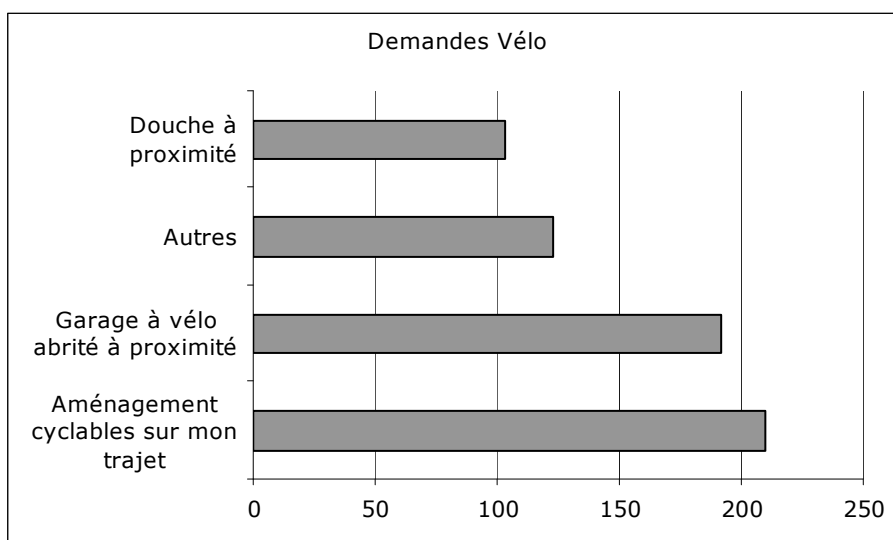




L'analyse de la catégorie 'Autre' est relative aux fréquences, aux horaires, au confort ainsi qu'au développement d'autres modes de transport public.

### 2.4.2 Au niveau du vélo.

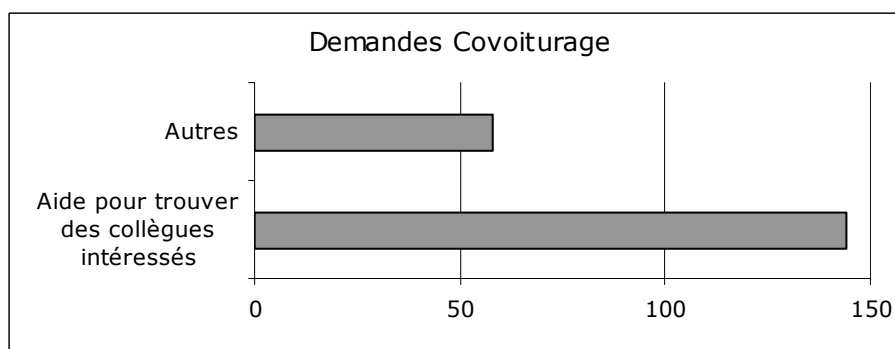
Deux personnes sur trois ne sont pas intéressées par ce mode de déplacement. Dans le tiers intéressé, une personne sur cinq demande des aménagements cyclables sur son trajet et une sur six un stationnement vélo abrité à proximité du lieu de travail. Stationnement et aménagement sont les deux mesures qui pourraient inciter les travailleurs à utiliser davantage ce mode de déplacement.



La catégorie 'Autre' comprend la mise à disposition d'un vélo et des éléments externes comme la météo ou la topographie.

### 2.4.3 Au niveau du covoiturage

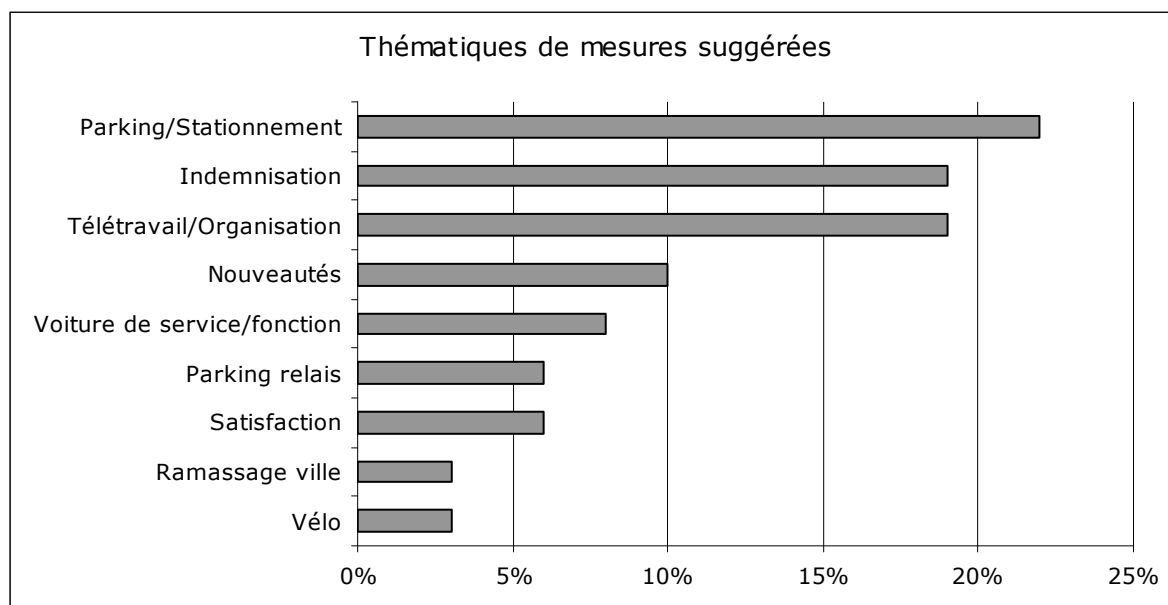
3 personnes sur 4 ne sont pas intéressées par ce mode de déplacement. Mais près d'une sur cinq souhaiterait obtenir une aide pour trouver des collègues intéressés



La catégorie 'Autres' mentionne des demandes en terme de parking pour co-voitureurs, d'indemnité kilométrique, ...

## 2.4.4 Questions ouvertes

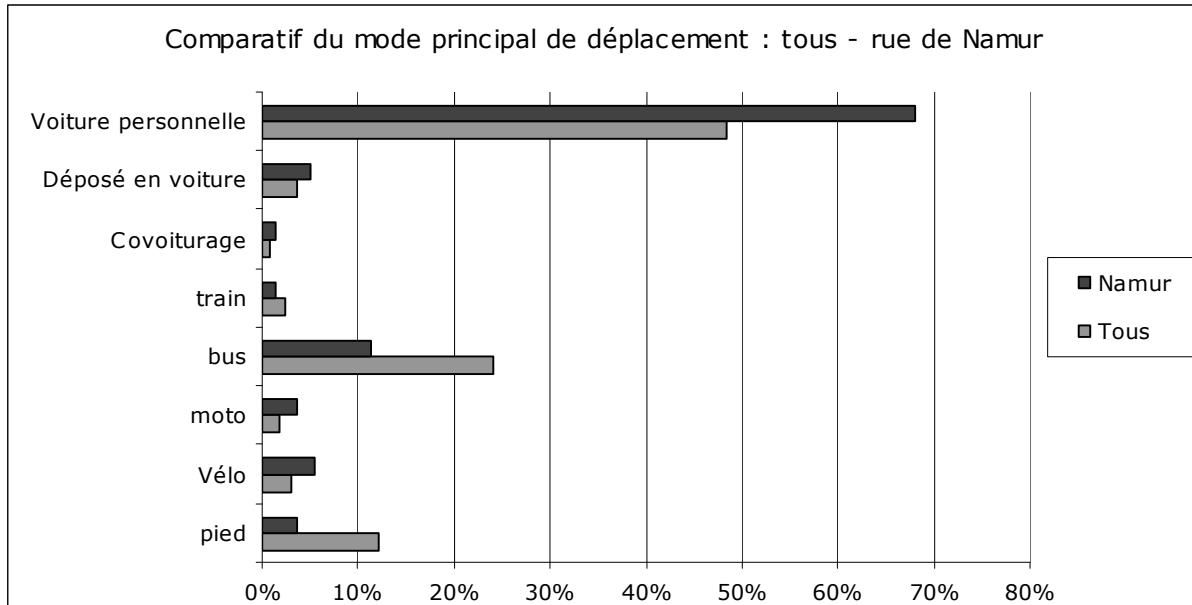
Le questionnaire laissait également la possibilité aux agents de communiquer leur remarques ou suggestions, ce qu'un tiers des répondants a fait. Les remarques portent sur 7 thèmes principaux:



Analyse des remarques en annexe 1.

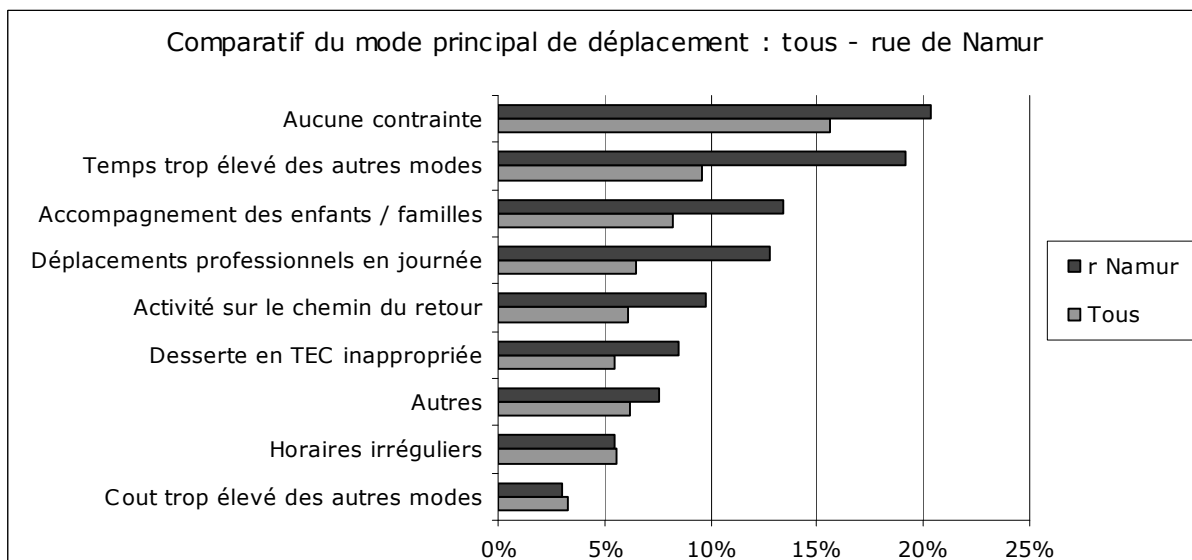
## 2.5 Le cas spécifique de la rue de Namur

### Comparatif du mode principal de déplacement



Les futurs agents de la rue de Namur ont actuellement un taux de motorisation plus élevé que la moyenne des agents communaux. Cet écart s'explique par le fait qu'ils sont aujourd'hui dispersés dans différents lieux de travail où les possibilités de stationnement sont plus faciles qu'en centre ville, avec une meilleure accessibilité voiture et une moins bonne desserte en transport en commun.

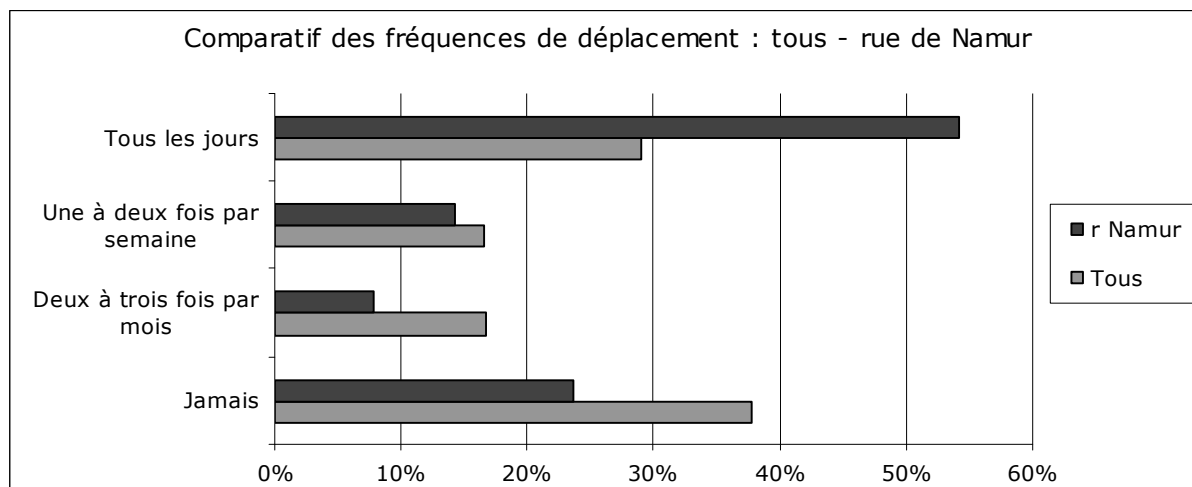
Ils expriment également plus de contraintes liées à l'utilisation de la voiture.



D'une part, une utilisation en déplacements professionnels en journée plus importante. D'autre part, le temps de parcours trop élevé des autres modes, au vu des implantations décentralisées.

Ces deux raisons qui expliquent actuellement un taux plus élevé de motorisation pourront être atténuées par le rassemblement des services rue de Namur, qui implique une meilleure gestion du parc de véhicules de service et une meilleure desserte en transport en commun.

Les déplacements professionnels sont en moyenne pour les futurs agents de la rue de Namur beaucoup plus fréquents que pour l'ensemble des services



Au niveau de la distance domicile-travail :

- la moyenne de tous les agents est de 4.97 km ;
- la moyenne des futurs agents de la rue de Namur dans leur situation actuelle est de 6.8 km ;
- la moyenne dans leur future situation rue de Namur après le déménagement sera de 6.4 km.

La centralisation des services rue de Namur n'a en moyenne pas d'impact sur la longueur du trajet domicile-travail.

### 3. Objectifs

L'objectif général d'un plan de déplacements d'administration est la gestion durable des déplacements.

L'objectif général est la réduction de l'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile - travail, mais aussi pour les déplacements professionnels en journée.

Cet objectif ne pourra être atteint que si des mesures cohérentes sont prises pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture, mais aussi en limitant l'attractivité de la voiture.

Comme l'a montré le diagnostic, la part modale de la voiture pour les agents communaux est en dessous de 50%, ce qui constitue déjà un palier symbolique que beaucoup d'entreprises ou administrations souhaitent atteindre.

Il faut être conscient que la voiture restera pour une partie incompressible des agents le mode de déplacements principal. Soit parce que l'offre alternative n'est pas concurrentielle, soit parce que l'usage de la voiture est lié à des contraintes privées.

Nous proposons trois objectifs graduels :

#### **1. L'objectif minimum :**

L'objectif minimum à atteindre est de ne pas voir l'usage de la voiture augmenter au cours des prochaines années.

#### **2. L'objectif réaliste :**

L'objectif réaliste serait de voir la part modale de la voiture diminuer et se situer entre 40% et 45% des déplacements domicile - travail.

Concrètement, entre 3% et 8% du personnel abandonnerait sa voiture pour un mode alternatif. Quantitativement, cela représente entre 100 et 300 agents (sur base du nombre d'agents au 1<sup>er</sup> janvier 2010).

Nous considérons que cet objectif peut s'atteindre à court - moyen terme, avec la mise en œuvre d'actions spécifiques dans le cadre du plan de mobilité du personnel communal.

### **3. L'objectif ambitieux :**

L'objectif ambitieux serait de voir la part modale de la voiture diminuer et se situer entre 35% et 40% des déplacements domicile – travail.

Concrètement, entre 8% et 13% du personnel abandonnerait sa voiture pour un mode alternatif. Quantitativement, cela représente entre 300 et 460 agents (sur base du nombre d'agents au 1<sup>er</sup> janvier 2010).

Nous considérons que cet objectif peut s'atteindre à moyen - long terme, avec la mise en œuvre d'actions « extérieures » au cadre stricte du plan de mobilité du personnel communal. Nous pensons plus particulièrement aux dossiers du tram et de la mise en œuvre des itinéraires cyclables.

#### 4. Planning d'actions potentielles – DOCUMENT DE TRAVAIL A VALIDER

	Actions	Faisabilité Temporalité	Coût estimé	Commentaires
<b>1.</b>	<b>MESURES EN FAVEUR DU VELO</b>			
	<b>Potentiel</b> : fort car 73% des agents habitent à moins de 5 km			
	<b>Objectif</b> : passer de 3% à 6% de part modale du vélo, soit de 110 à 220 cyclistes.			
1.1	Octroi d'une indemnité kilométrique vélo (0,22€/km)	Action réalisée en 2010	220 cycl. * 6km * 200 jours * 0,22€/km = Max 60.000€/an	Demande une meilleure communication auprès des agents (y.c. déduction fiscale)
1.2	Mise à disposition de +/- 50 vélos de service (évolutif)	Action en cours de réalisation. Appel d'offre en cours. Opérationnel en 2011.	+/- 350 euros par vélos (budget 2010).	Identifier les modalités pratiques de mise à disposition des vélos. Gestion ?
1.3	Installation de ranges - vélos dans les bâtiments communaux (par phase)	Action à réaliser à partir de 2011.	?	Identification des besoins en cours. Planifier article prévisionnel pour 2011.
1.4	Installation de douches et de vestiaires dans les bâtiments communaux (phase)	Action à réaliser en fonction des opportunités	Non identifié	Identification des besoins en cours.
1.5	Mise en place du Plan Communal d'Itinéraires Cyclables	Action réalisée en continuité, hors Plan de mobilité du personnel	Non chiffrable en détail.	Le PCIC tient compte des principaux pôles administratifs.  Liège candidate à « Wallonie cyclable ».

	Actions	Faisabilité	Coût estimé	Commentaires
<b>2.</b>	<b>MESURES EN FAVEUR DU TRANSPORT PUBLIC</b>			
	<b>Potentiel</b> : fort car 66% des agents habitent de 1 à 5 km et 42% d'entre eux viennent en voiture.			
	<b>Objectif</b> : passer de 24% à 28% de part modale du bus, soit de 850 à 1000 usagers.			
2.1	Augmentation de la part de remboursement de l'abonnement de transport public : > jusqu'à 80% ? > jusqu'à 90% ? > gratuité ?	Action à réaliser à partir de 2011, notamment en relation avec la rue de Namur	Fonction du taux de remboursement	Evolutif ? 80% - 90% - 100%  Si gratuité complète, attention à l'explosion de la demande.  Planifier article prévisionnel pour 2011.
2.2	Meilleure information sur le transport public (fiche d'accessibilité)	Action à réaliser en 2011	Ne demande pas de budget spécifique. Valorisation des canaux existants.	Partenariat avec le TEC à rechercher.
2.3	Augmentation de l'offre en transport public	<u>Hors Plan de mobilité du personnel</u>  Horizon tram.	Sans objet.	Sans objet.



	Actions	Faisabilité	Coût estimé	Commentaires
<b>3.</b>	<b>MESURES EN FAVEUR DE LA MARCHÉ A PIED</b>			
	<b>Potentiel : faible</b> car niveau de marche déjà important dans la catégorie des agents habitant à proximité (7% des agents habitent à moins de 1 km).			
	<b>Objectif : passer de 12% à 14%</b> de part modale de la marche à pied, soit de 420 à 530 usagers.			
3.1	Meilleure information sur la marche à pied et ses vertus	Action à réaliser en 2011	Ne demande pas de budget spécifique. Valorisation des canaux existants.	Partenariat à rechercher.
3.2	Mise en place du Plan Piéton	Action réalisée en continuité, hors Plan de mobilité du personnel	Non chiffrable en détail.	Le Plan vélo tient compte des principaux pôles administratifs.

	Actions	Faisabilité	Coût estimé	Commentaires
4.	<b>MESURES EN FAVEUR DE LA MOTO</b>  <b>Potentiel</b> : très faible car mode spécifique.  <b>Objectif</b> : stabilité de la part modale de la moto, soit de 70 usagers.			
4.1	Amélioration des conditions de stationnement	Réalisable en 2011, en cohérence avec le plan de stationnement sur voirie	Ne demande pas de budget spécifique. Valorisation des outils existants.	

	Actions	Faisabilité	Coût estimé	Commentaires
<b>5.</b>	<b>MESURES EN FAVEUR DU COVOITURAGE</b>			
	<p><b>Potentiel</b> : faible car 10% des agents habitent à plus de 10 km (public cible). Solutions de covoiturage sollicitées par seulement 18% des agents. Renforce le besoin de places de stationnement à destination.</p> <p><b>Objectif</b> : passer de 1% à 2% de la part modale du covoiturage, soit de 35 à 70 usagers.</p>			
5.1	Création d'un logiciel de covoiturage offre - demande pour permettre aux employés de la ville d'échanger l'information > via intranet ? > via site spécifique ? (taxistop)	Réalisable en 2011	Ne demande pas de budget spécifique. Valorisation des outils existants.	

	Actions	Faisabilité	Coût estimé	Commentaires
<b>6.</b>	<b>MESURES DIVERSES DESTINEES A LIMITER L'USAGE DE VEHICULES PRIVES</b>			
6.1	Réorganisation de la gestion du parc de véhicules de service	Réalisable en 2011 ?	Ne demande pas de budget spécifique. Valorisation des outils existants.	
6.2	Inscription de la Ville de Liège au carsharing ?	Réalisable en 2011 ?	A négocier	Gestion à priori difficile.

	Actions	Faisabilité	Coût estimé	Commentaires
<b>7.</b>	<b>MESURES DESTINEES AUX AUTOMOBILISTES</b>			
7.1	Mise en place de parking de délestage (possibilité de parking gratuit et sécurisé).	<u>Hors Plan de mobilité du personnel</u>  Horizon tram.	Ne demande pas de budget spécifique. Valorisation des outils existants.	

## **Annexe 1 : Mesures à prendre par l'administration : analyse des suggestions.**

### **Groupe 1 – Parkings/Stationnement : 22% des suggestions (77 répondants)**

Dans ce groupe se trouvent toutes les suggestions concernant la création de parkings dédiés aux agents communaux, de places de parking à proximité du lieu de travail et de carte stationnement spéciale agents Ville de Liège.

### **Groupe 5 – Télétravail/Organisation/Limitation des déplacements : 19% des suggestions (68 répondants)**

En troisième position se situent les demandes de télétravail, total ou partiel, de l'affectation des agents dans un service plus proche de leur domicile ainsi que l'organisation interne d'un service afin de limiter les déplacements en journée.

### **Groupe 4 – Indemnisation/Défraiement/Gratuité : 19% des suggestions (66 répondants)**

En deuxième position, les demandes d'indemnisation lié au covoiturage, à l'utilisation du vélo ou la venue pédestre ainsi que la gratuité des transports en commun pour les agents communaux.

### **Groupe 6 – Amélioration/Nouveautés : 10% des suggestions (35 répondants)**

Ce groupe rassemble les demandes de nouveaux modes de transport comme le tram ou l'utilisation des voies fluviales. Il y est question aussi d'amélioration du confort des transports existants comme le bus, souvent critiqué, ainsi que le manque d'itinéraires cyclables sécurisés.

### **Groupe 2 – Voiture de fonction : 8% des suggestions (29 répondants)**

Ici, ce sont essentiellement les demandes de véhicule de service quatre roues, de la voiture électrique à la camionnette ainsi que les demandes de permission d'utiliser le véhicule de fonction pour rentrer au domicile.

### **Groupe 8 - Les satisfaits : 6% des suggestions (24 répondants)**

Plusieurs agents se sont dits satisfaits des mesures prises actuellement par l'administration comme la prise en charge (totale ou partielle) des frais d'abonnement TEC ou SNCB

### **Groupe 9 – Parkings relais : 6% des suggestions (21 répondants)**

**Ici se sont exprimés ceux qui souhaitent la mise en place de parkings relais, aussi bien en périphérie qu'à la sortie des axes autoroutiers**

### **Groupe 3 – Priorité au vélo : 3% des suggestions (12 répondants)**

Les demandes de mise à disposition d'un vélo de service et/ou d'un enclos spécifique et sécurisé ou d'un scooter à moteur électrique ou à combustible.

**Groupe 7 – Ramassage Ville de Liège : 3% des suggestions (10 répondants)**

Beaucoup de répondants souhaitent la mise en place de navettes de proximité avec les habitants de l'agglomération. Cette navette ferait arrêt dans les principaux services communaux.