



# Webinaire FUB

## Les mobilités actives dans les quartiers politiques de la ville



CLUB DES **villes & territoires**  
**cyclables et marchables**

Un projet soutenu par

**AGENCE  
NATIONALE  
DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**



**Thibault Hardy**

*Chargé de mission au Club des villes et territoires cyclables et marchables*

# Un réseau de collectivités de toutes tailles

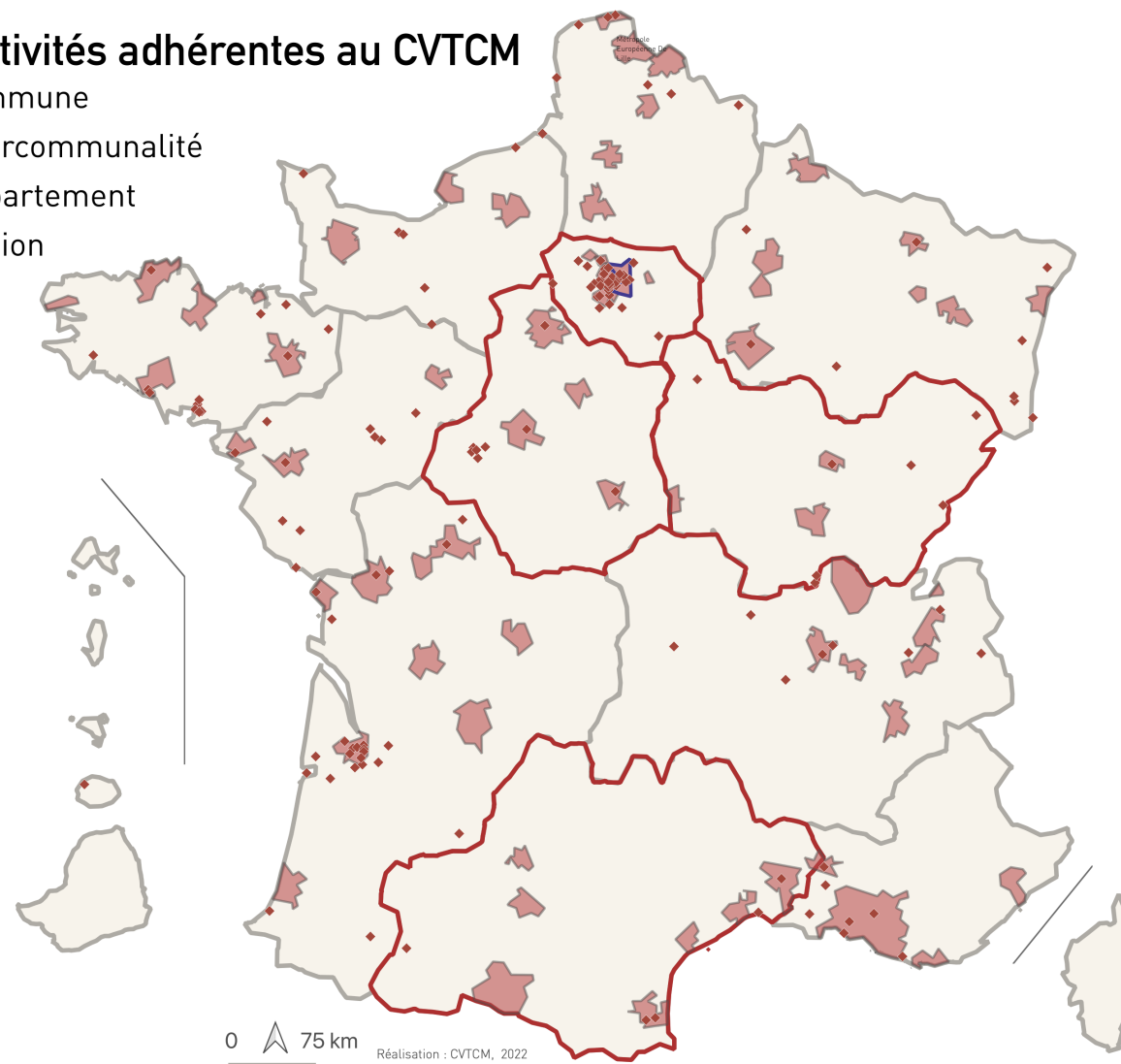
Un réseau **de 230 collectivités territoriales**, engagées pour le développement de l'usage du vélo au quotidien et de la mobilité durable.

**L'association est composée** de :

- 147 communes
- 68 EPCI et 8 syndicats mixtes de transports
- 4 Régions
- 2 départements

## Collectivités adhérentes au CVTCM

- ♦ commune
- Intercommunalité
- Département
- Région



# Les missions du CVTCM



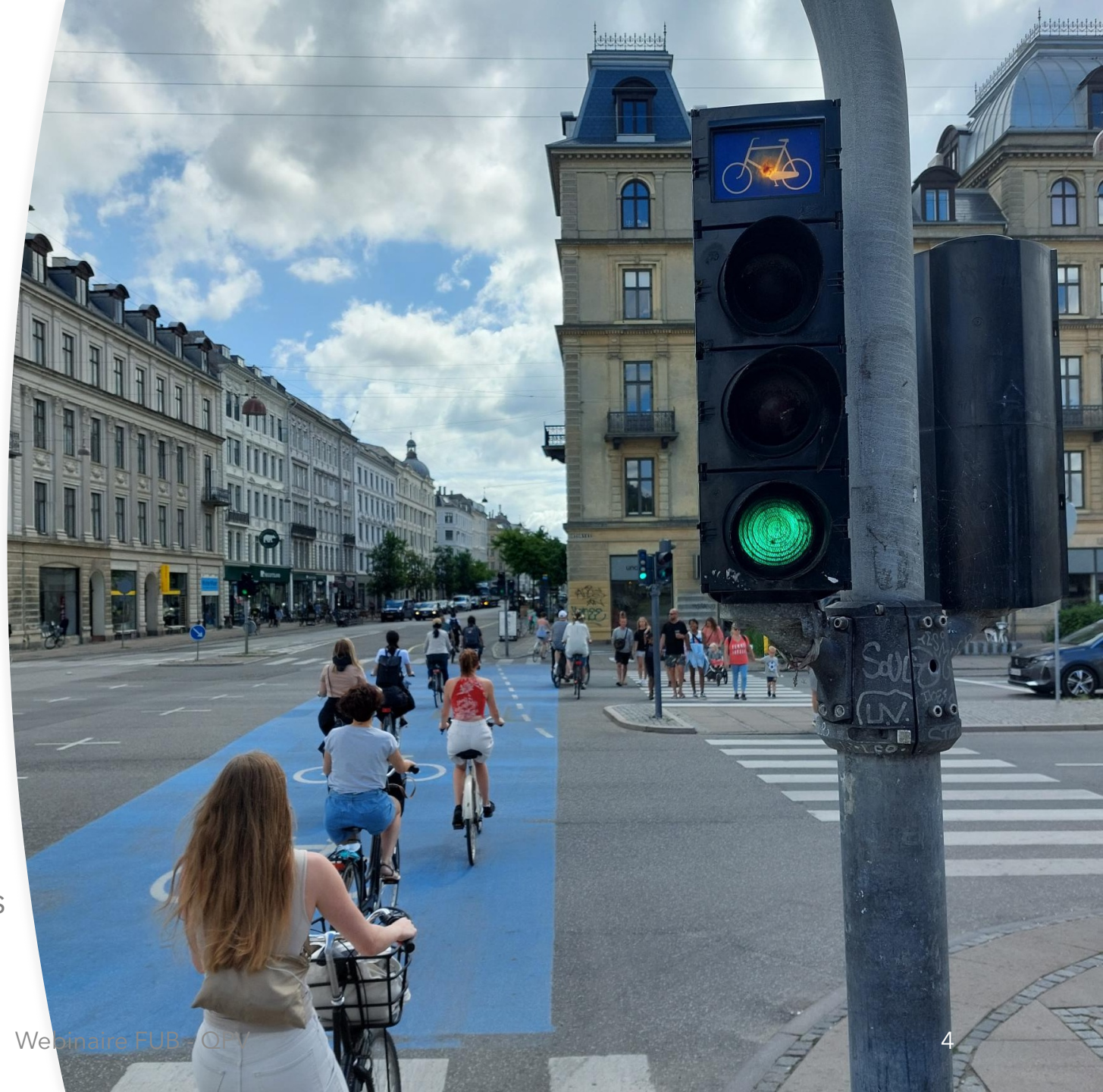
Un **espace d'échanges** entre les membres au profit du développement des modes actifs



Diffuser les bonnes pratiques et **l'expertise** pour développer le vélo



Amplifier et **accélérer la prise en compte du vélo** et des mobilités actives



# Les outils du Club

---

Des listes de diffusions électroniques et des groupes de travail

Un Congrès bi-annuel et des rencontres en région

Un cycle de formation en visioconférence

Une newsletter hebdomadaire, un magazine bimensuel, un site internet et des réseaux sociaux

Des ressources produites et éditées avec l'aide des collectivités territoriales et des partenaires

Deux concours annuels, les Talents du Vélo et celui de la Marche

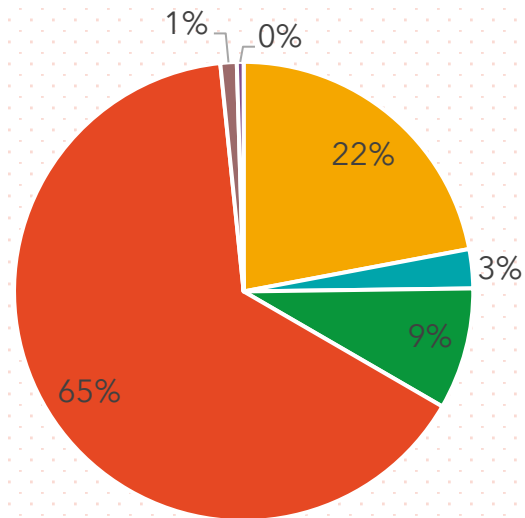


# L'enquête du Club

*« À Vélo et à Pied dans les QPV »*

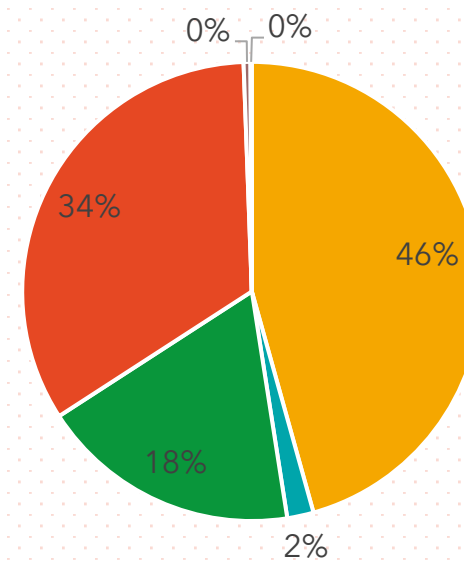
# Des enjeux des mobilité différents

## Hors QPV



- Marche à pied
- Voiture
- Vélo
- Deux roues motorisé
- Transports en commun
- Autre

## En QPV



- Marche à pied
- Voiture
- Vélo
- Deux roues motorisé
- Transports en commun
- Autre

# Les constats : Une mobilité entravée

**Des enjeux différents** entre les Quartiers Prioritaires Politique de la Ville (QPV) et les autres territoires du fait des contraintes socio-économiques de ses habitant·es.

**La part modale de la marche est près de 2 fois plus importante** dans les QPV (45,7%) que dans les secteurs hors QPV (22%).

**La marche à pied** en complémentarité des transports en commun **est contrainte**, elle compense une plus faible motorisation et des déplacements plus courts des ménages (*Cerema*).

**La part modale du vélo est inférieure** par rapport aux secteurs hors QPV : 2,8% contre 1,9%. La localisation des QPV hors des centres urbains explique une partie de ces inégalités (*chiffres EMP2019*).

# Les enjeux des mobilités dans les QPV

Garantir une  
équité territoriale  
et corriger les  
injustices spatiales.

Respecter nos  
objectifs nationaux  
annoncés en  
termes de report  
modal (9 % de *part  
modale vélo d'ici  
2024* et de 12 %  
*d'ici 2030*).

Développer des  
activités physiques  
qui restent en  
retrait dans les  
QPV.

Agir sur les  
mobilités  
inclusives et sur les  
contraintes  
familiales,  
notamment chez  
les femmes.



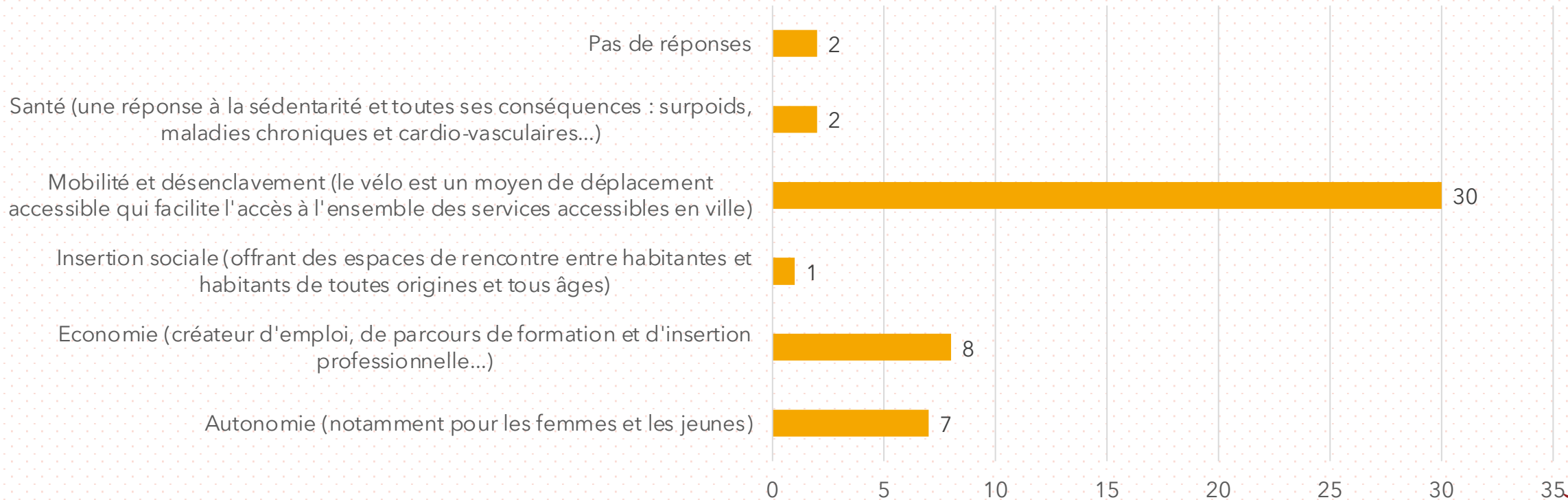
# Les avantages du vélo

- 1. Des déplacements plus efficaces** : plus rapide en milieu urbain pour les trajets de moins de 5 kms (majoritaires), facilité de stationnement
- 2. L'environnement** : 0 bruit, 0 pollution
- 3. Le pouvoir d'achat** : achat et entretien peu onéreux, réemploi, location...
- 4. La collectivité** : investissement moins cher pour la collectivité, créateur d'insertion, d'emplois durables et de richesse économique
- 5. La santé** : la pratique d'au moins une activité physique par jour permet de lutter contre l'obésité et les maladies cardiovasculaires
- 6. Le lien social et parental** : balades familiales, vélo adapté seniors/handicap, ateliers d'autoréparation,...
- 7. L'émancipation** : autonomie des jeunes, des femmes, des sans-permis...



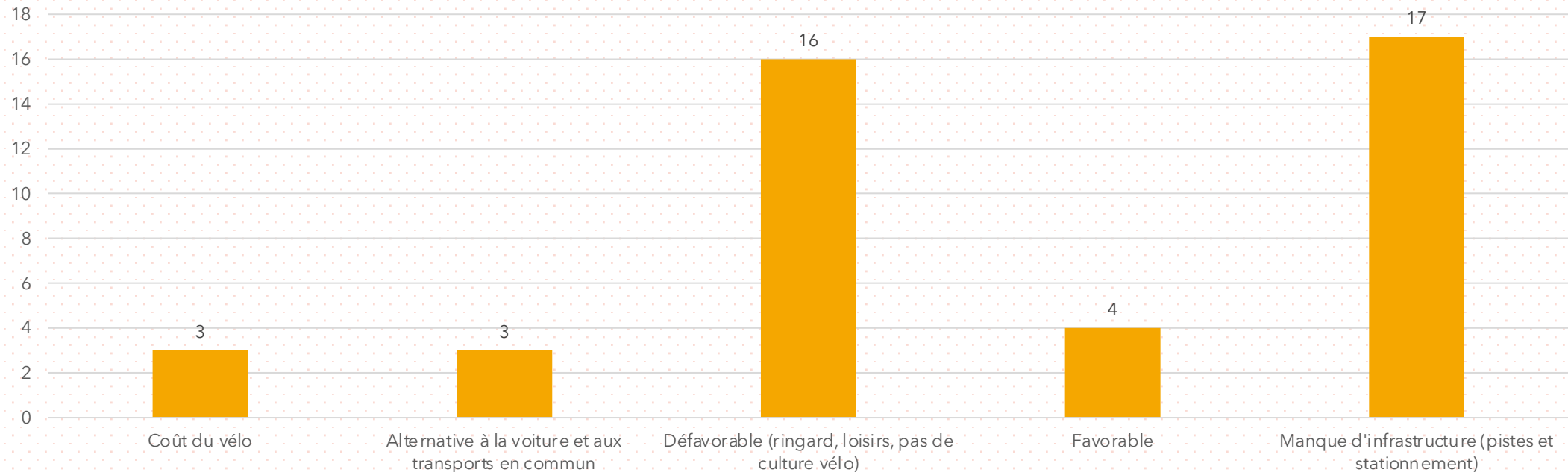
# Pourquoi développer le vélo ? *(l'enquête du Club)*

Quel est, selon vous, le principal atout au développement du vélo et des mobilités actives au sein des QPV



# Et pourtant, une perception du vélo défavorable...

Quelle est, selon vous, la perception qu'ont les habitants des QPV de votre territoire de la pratique du vélo ?



# Les freins pour les habitant.es

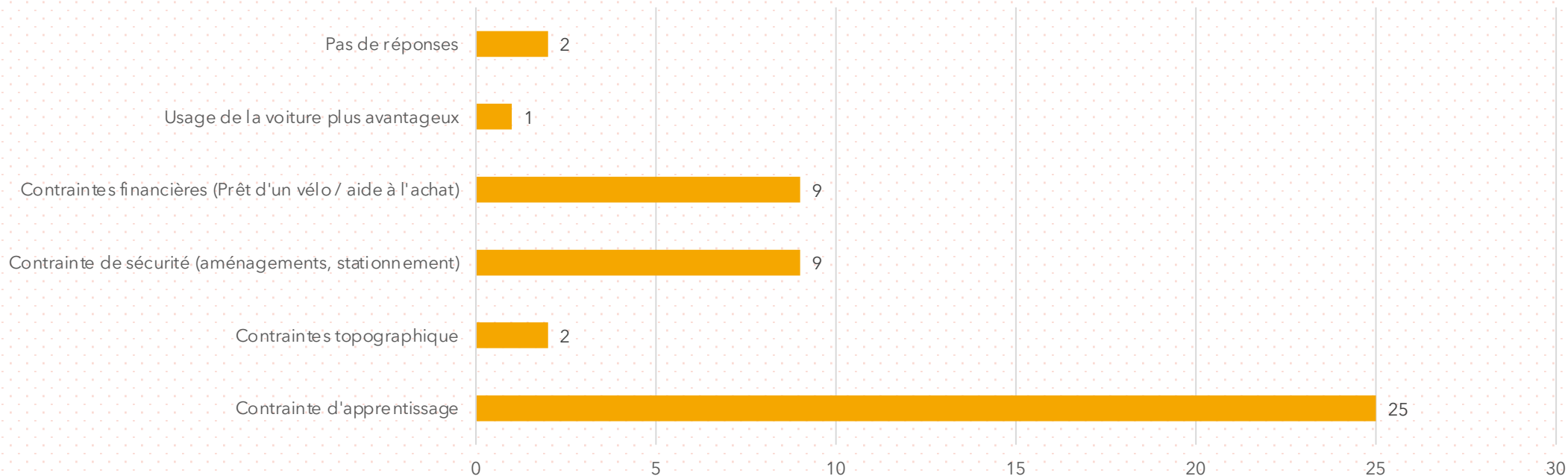
- **Topographique et géographique** - présence de dénivelés, situations d'enclavement ou d'isolement territorial, des distances à parcourir plus importantes et souvent sans aménagement sécurisé.
- **Psychologique** - craintes lorsque les aménagements cyclables ne sont sécurisés et peur du vol.
- **Social et culturel** - la voiture reste un objet de valorisation sociale important, la culture vélo : le vélo est parfois associé à une image dégradante ou un mode de déplacement subi. Sans oublier que certaines personnes ne savent pas rouler à vélo.
- **Financier** - le vélo est un coût (achat et entretien) supplémentaire pour les plus modestes.



# Et la question du genre...

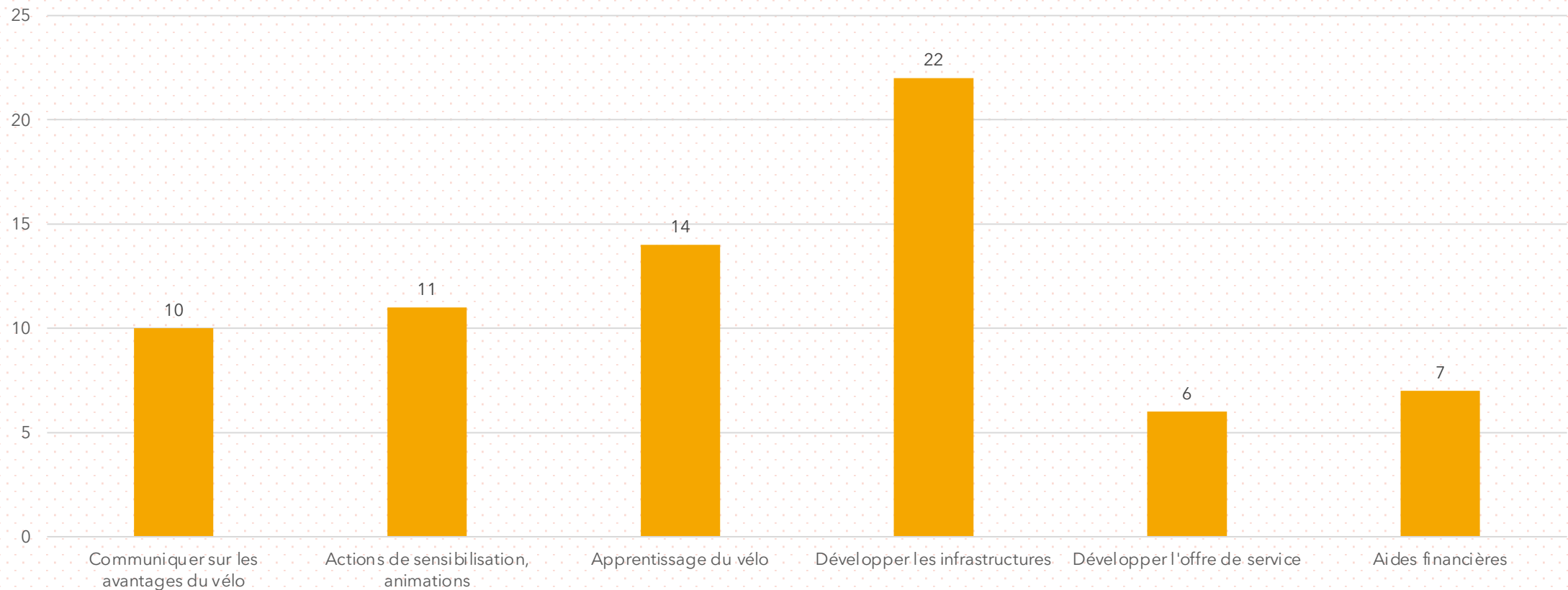
*La part modale du vélo chez les femmes étant seulement de 1,5% contre 4% pour les hommes en 2019 selon l'EMP.*

Quels sont, selon vous, les freins ou les leviers à l'augmentation de la pratique du vélo par les femmes au sein des QPV ?

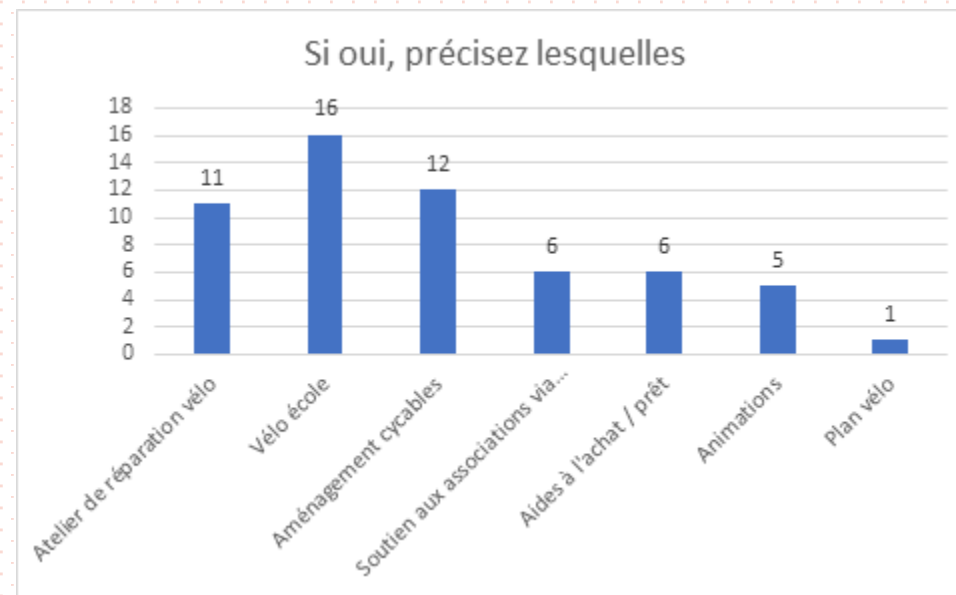
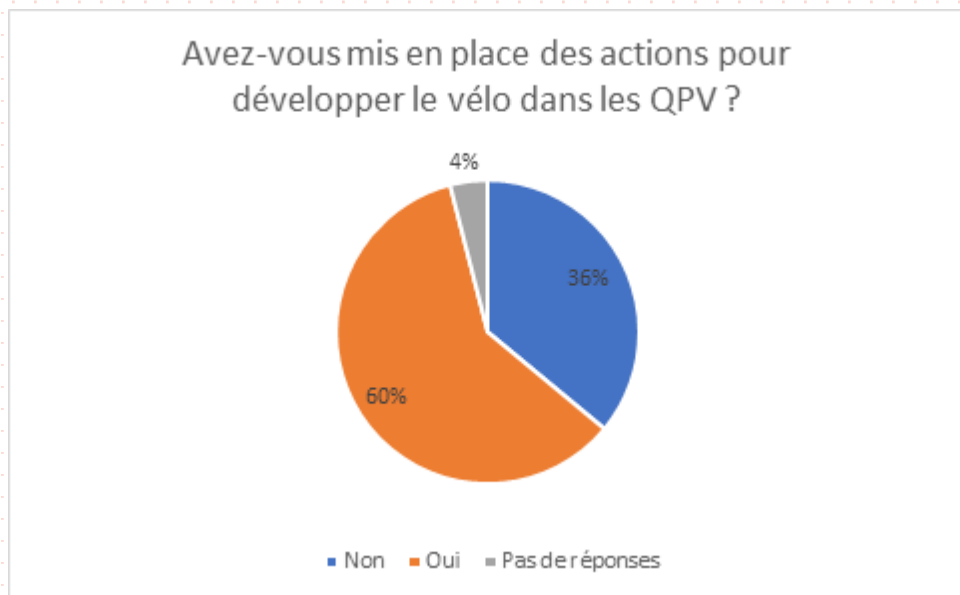


# Quels leviers actionner ?

Quels seraient, selon vous, les leviers pour faire évoluer cette perception ?



# Volonté d'une politique cyclable spécifique aux QPV



# L'apprentissage pour démocratiser la pratique du vélo

## Les principaux leviers :

- Développement **d'atelier d'apprentissage**, de **remise en selle** au sein des quartiers et **d'auto-réparation**.
- Développement **d'actions d'écomobilité scolaire** dans les établissements en QPV ou à proximité :
  - Savoir Rouler à Vélo (SRAV),
  - Plan de Déplacement Etablissement Scolaire (PDES),
  - Rues pacifiées autour des écoles...





# Un enjeu pour les futurs contrats de ville

## Des freins qui ressemblent aux autres territoires mais une spécificité des quartiers :

- On part de plus loin : coupures urbaines, distances au centre plus importantes.
- Prégnance du modèle de l'automobile et du SUV comme symbole de la réussite sociale.
- Grande majorité de logements sociaux sans stationnement sécurisé (balcons vs jardin ou garage privatif).
- Plus forte proportion de personnes qui ne savent pas faire du vélo ou peu assurées d'en faire dans la circulation (femmes issues de l'immigration, hommes aussi).
- Un faible pouvoir d'achat, des familles monoparentales plus importantes, un fort taux de chômage et du travail précaire (découpé/horaires décalés, distances...). **Les aides à l'achat ou à la location ne sont pas toujours accessibles pour ces familles.**

## Mais des opportunités :

- Deux fois moins de voitures individuelles : on part de moins loin pour démotoriser.
- L'opportunité de la rénovation urbaine pour revoir l'espace public en profondeur.
- De métiers variés porteurs de sens, qui peuvent rencontrer l'intérêt des habitants.e.s.
- Des volontés politiques fortes pour « combler l'écart ».
- **Prisme de l'écomobilité retenu pour une première vague d'expérimentation , travail sur l'insertion sociale et professionnelle à suivre.**



# Les expérimentations

*L'apprentissage pour démocratiser la pratique du vélo*

# 5 territoires d'expérimentation dans toute la France

- Organisation de stages "Savoir Rouler à Vélo" lors des grandes vacances - **Ville d'Arras**
- Favoriser l'usage du vélo pour les enfants près des écoles et inciter leurs parents à cette pratique - **Evry Courcouronnes**
- Mon vélo pour 10 ans - **Nantes Métropole**
- Nos quartiers en vélo à hauteur d'enfants ! - **Saint-Denis**
- Les circulations douces vues par les enfants - **Aubervilliers**

Pour aller plus loin



# Le dossier du Club

<https://villes-cyclables.org/comment-developper-le-velo-dans-les-quartiers-politique-de-la-ville-qpv->

23/11/2022

JUIN 2022



© VALÉNTIN ZANGELER  
Quartier Hautepierre, Strasbourg

## Développer le vélo dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV)

**LES QUARTIERS PRIORITAIRE DE LA POLITIQUE DE LA VILLE (QPV)** correspondent à des territoires urbains sur lesquels les pouvoirs publics concentrent localement des moyens en raison des difficultés socio-économiques qu'ils concentrent : « 1 514 quartiers situés dans 859 communes bénéficient de la politique de la ville. » - Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. Chaque QPV appartient à un des 435 contrats de ville signés en 2015 à l'échelle intercommunale. Ces quartiers sont identifiés par un critère unique : le revenu par habitant (inférieur à 11 250€ par an).

# Catalogue Mobiscol des aménagements dans le cadre d'un PDES

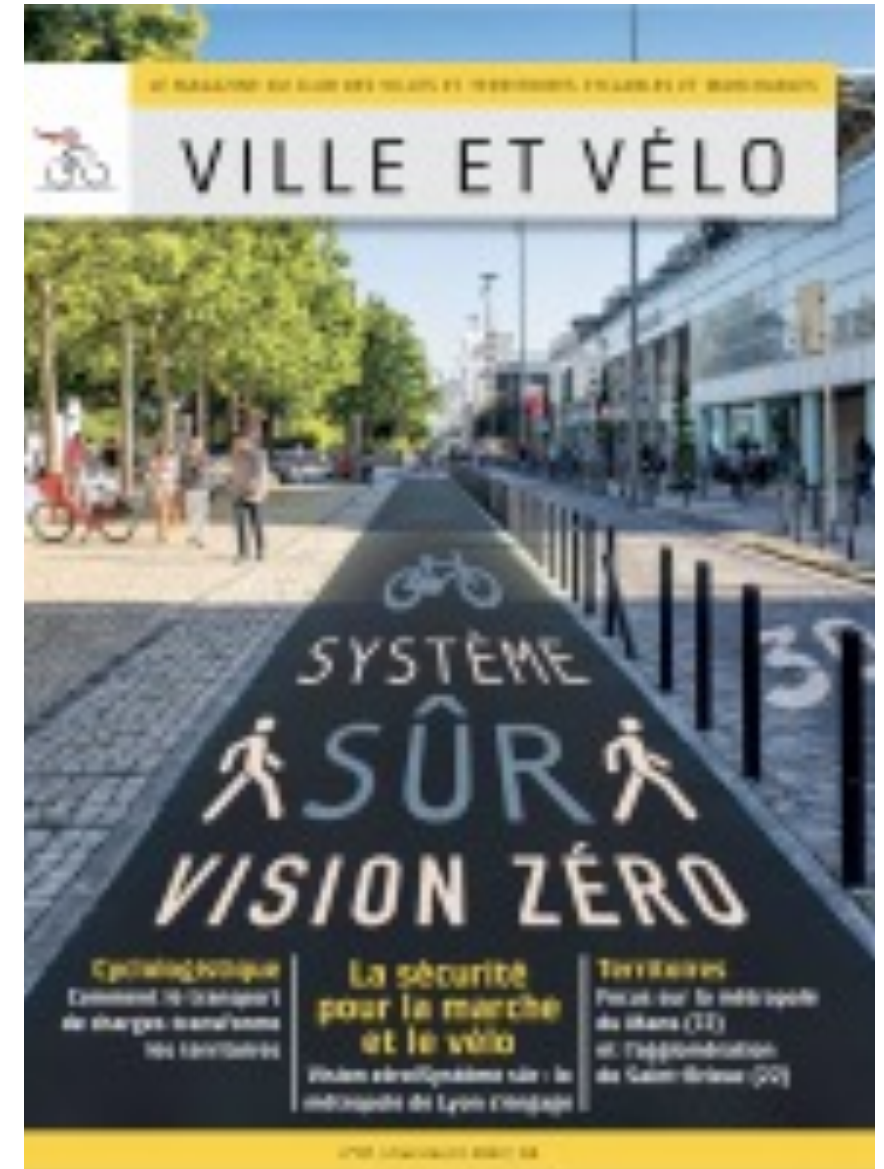
17 fiches classées en 3 catégories



<https://villes-cyclables.org/le-velo-au-quotidien/l-apprentissage-du-velo/l-comobilite-scolaire/quels-amenagements-pour-soutenir-l-ecomobilite-scolaire->

# Pour suivre le Club

- **Ville & Vélo, le magazine** : <https://villes-cyclables.org/ressources/ville-velo-le-magazine>
- **Le fil des mobilités actives** : <https://villes-cyclables.org/ressources/le-fil-des-mobilites-actives>
- **Réseaux sociaux** :
  - <https://www.linkedin.com/company/villes-cyclables-marchables>
  - <https://twitter.com/Villescyclables>



The background of the slide is a dense field of 3D question marks. The marks are rendered in a dark, metallic blue-grey color with a slight gradient and a soft glow, giving them a three-dimensional appearance. They are scattered across the entire frame, creating a textured, abstract background.

Si vous avez des questions

[thardy@villes-cyclables.org](mailto:thardy@villes-cyclables.org)