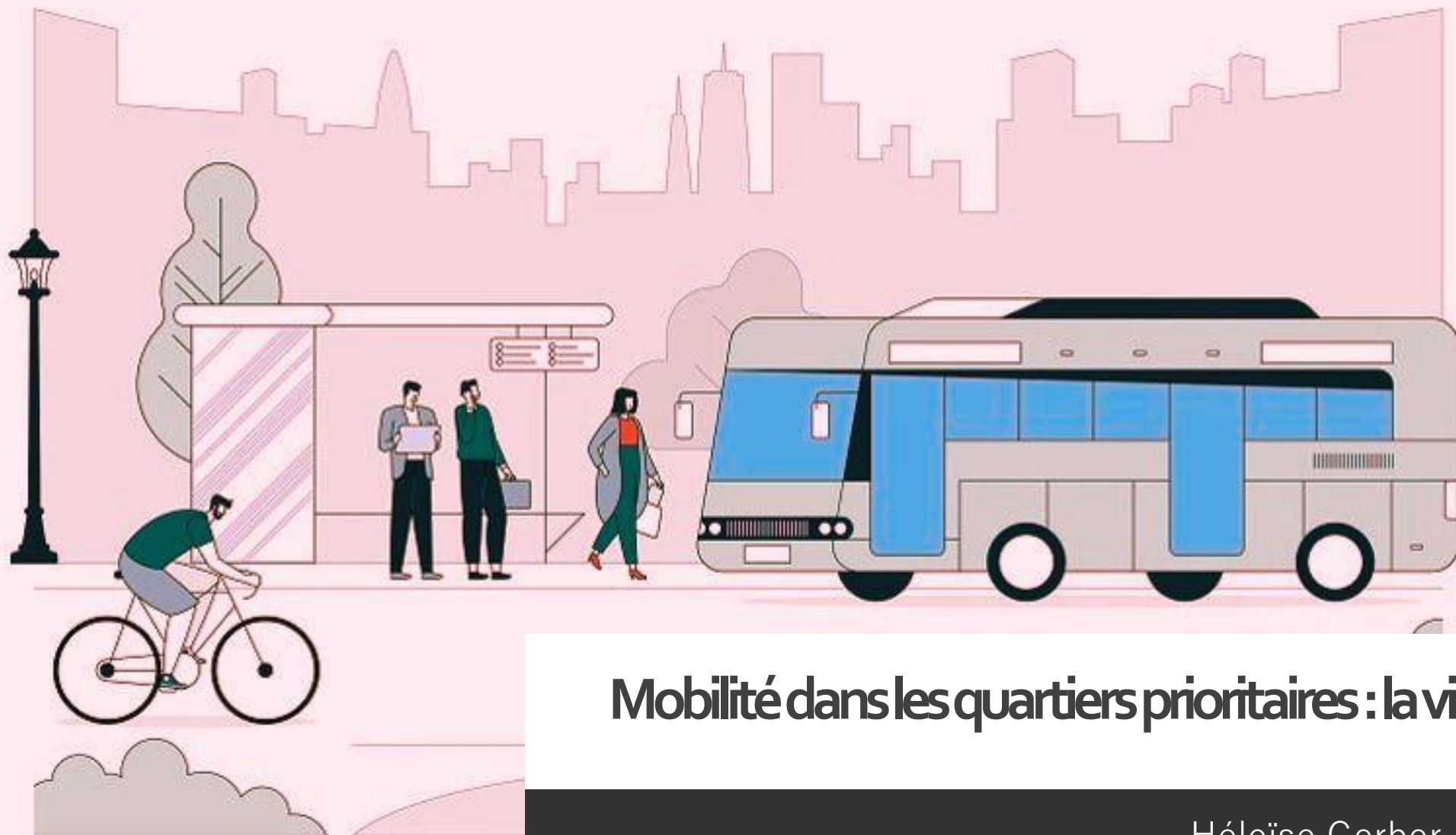




Mobilité dans les quartiers prioritaires : la vision du transporteur

Héloïse Gerber, ilévia

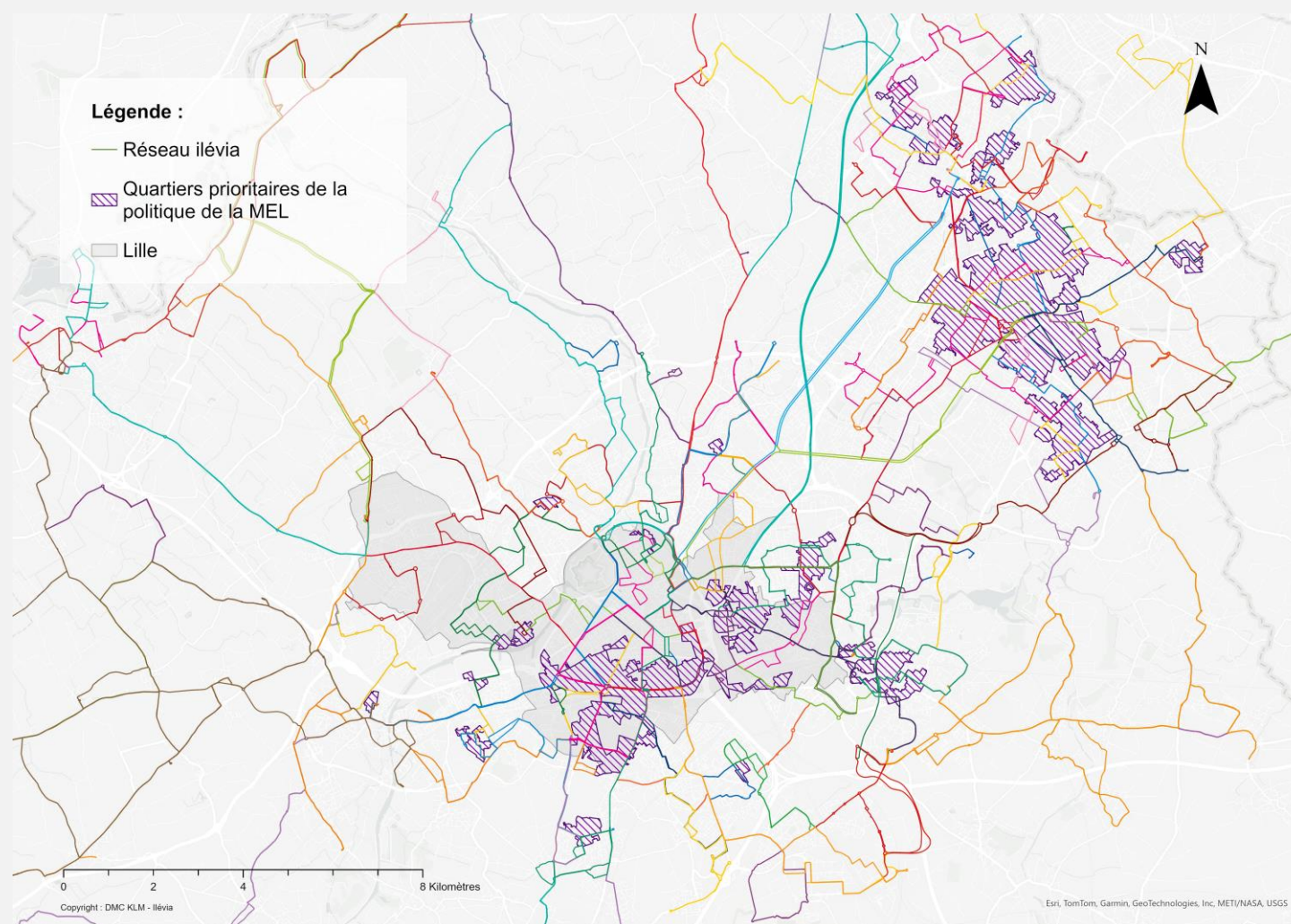
ilévia
LES TRANSPORTS DE LA MEL

Comprendre les publics des QPV et leurs freins à la mobilité

Un territoire bien desservi, mais des freins persistants à la mobilité



Les quartiers prioritaires de la ville pleinement inclus dans l'offre de transports



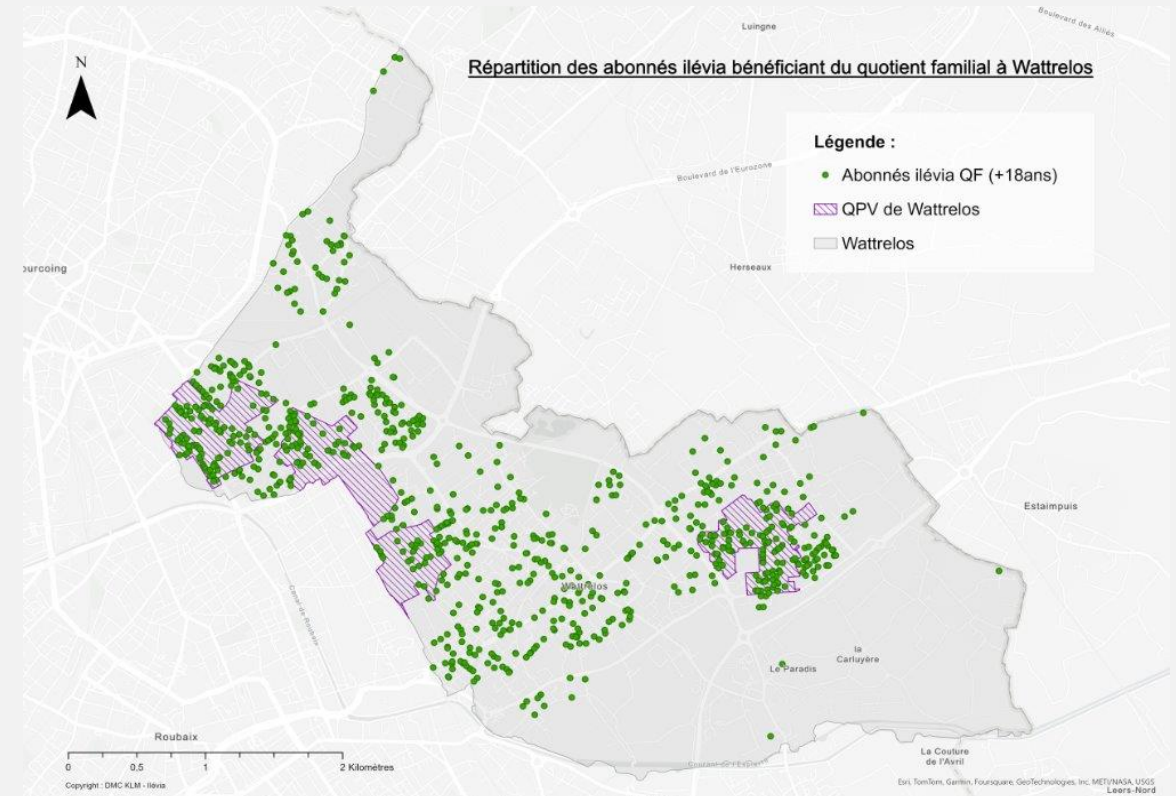
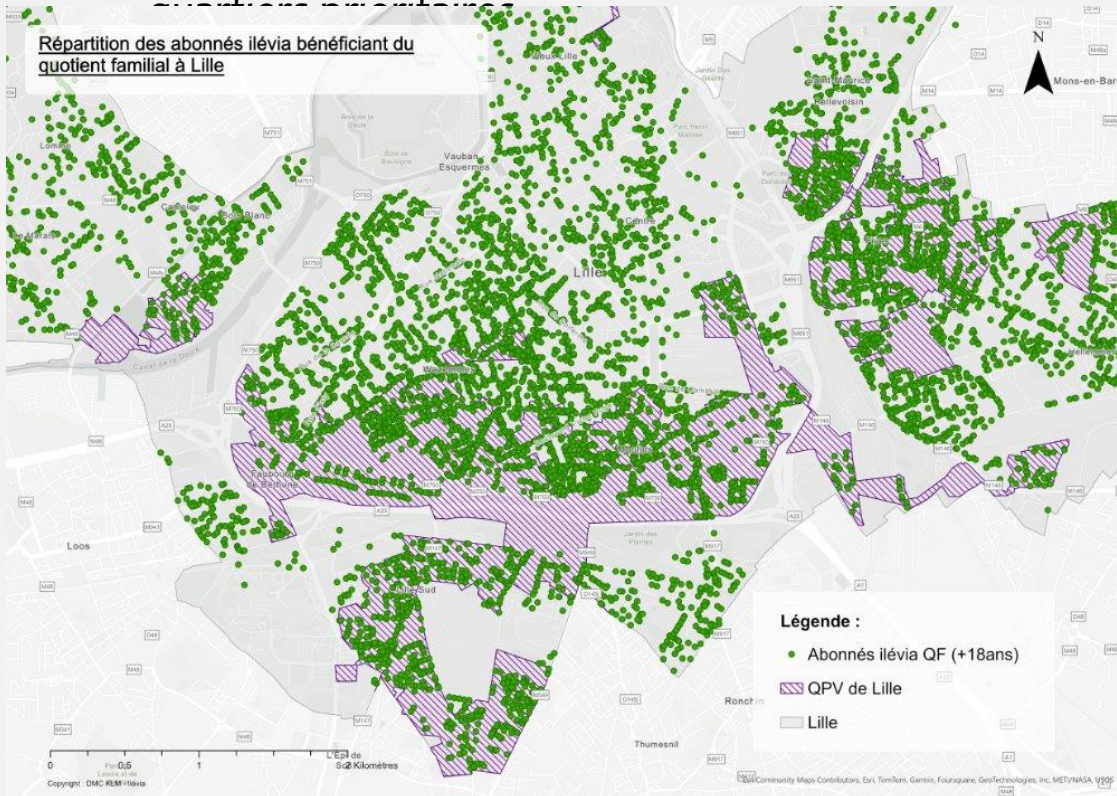
Comprendre les publics des QPV et leurs freins à la mobilité

L'accès aux droits et à la tarification solidaire



L'abonnement à tarif solidaire (QF) n'est pas systématiquement mobilisé par les habitants des quartiers prioritaires de la ville.

Par ailleurs, les bénéficiaires de la tarification solidaire résident sur l'ensemble du territoire, et pas uniquement dans les quartiers prioritaires.

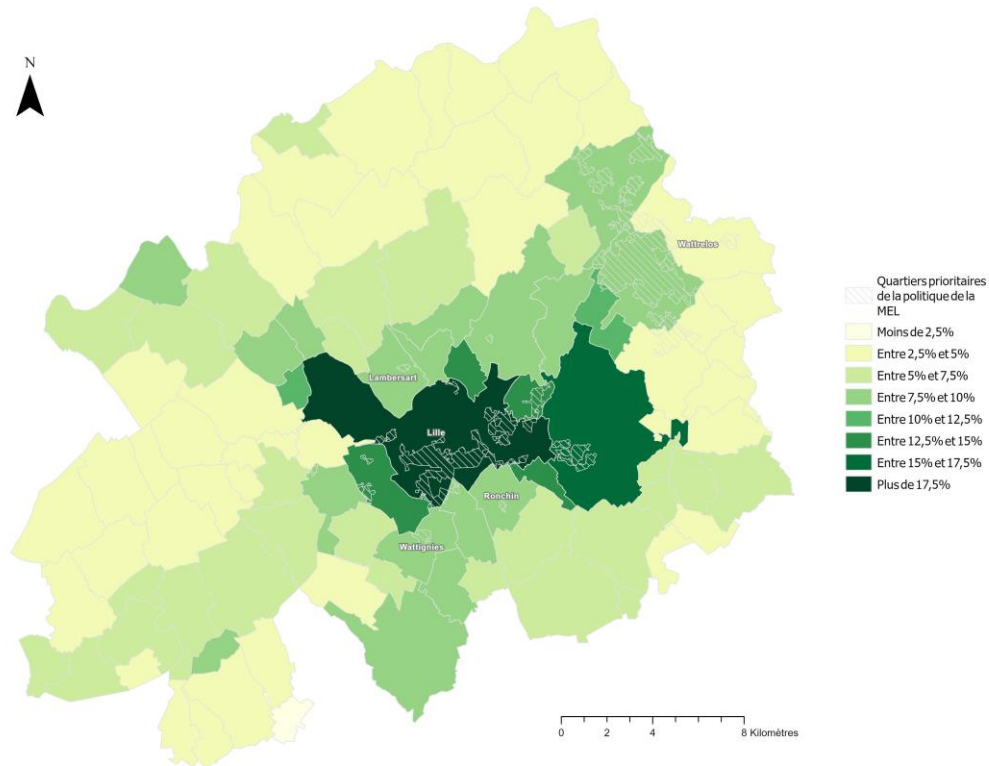


Comprendre les publics des QPV et leurs freins à la mobilité

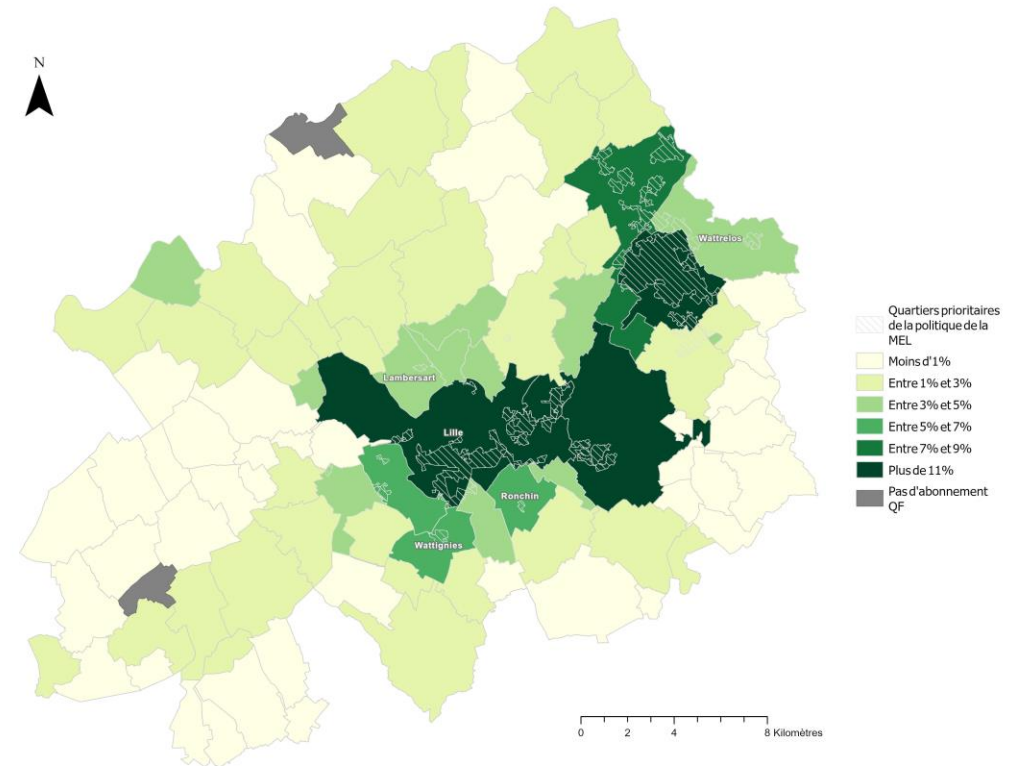
L'accès aux droits et à la tarification solidaire

>> Le taux de pénétration est plus important dans les communes desservies par le métro.

Taux de pénétration des plus de 18ans



Taux de pénétration des abonnements QF



Comprendre les publics des QPV et leurs freins à la mobilité

Horaires atypiques, éloignement des bassins d'emploi, familles monoparentales : des contraintes structurelles



Dans la métropole européenne de Lille (MEL), **un habitant sur cinq réside en quartier prioritaire** de la politique de la ville (QPV).

En moyenne, la **distance domicile-travail** est de 15 km en France, contre **11 km dans la MEL**.

Pourtant, dans les QPV, les freins à la mobilité restent importants. Les habitants y sont moins souvent en emploi (41 % contre 56 % dans le reste de la MEL) et plus fréquemment en contrats précaires (CDD, intérim), ce qui complique l'accès à une stabilité professionnelle. **La mobilité constitue alors un facteur clé dans leur parcours d'insertion.**



Seule **1 femme sur 4 est en emploi** dans les quartiers prioritaires, contre 1 sur 2 dans la MEL.

Un tiers des familles en QPV sont **monoparentales**, avec **85 % de femmes seules**.

La mobilité des mères isolées en QPV dépasse largement le seul trajet domicile-travail. Soumises à de multiples contraintes (accompagnement des enfants, tâches domestiques, démarches administratives) elles enchaînent de nombreux micro-trajets quotidiens.

Comprendre les publics des QPV et leurs freins à la mobilité

Quand la mobilité se heurte aux représentations sociales



Les freins à la mobilité ne sont pas uniquement matériels, mais aussi **psychologiques, sociaux ou culturels**.

- **Perception du réseau de transport :** peur de l'inconnu, manque de lisibilité, image négative (complexité, insécurité, coût perçu...)
- **Auto-censure :** sentiment que "les transports ce n'est pas pour moi", ou "je ne sais pas me repérer"
- **Invisibilité de certains dispositifs :** peu de connaissance des aides, de la tarification sociale, des outils numériques, des applications d'itinéraires

Des réponses concrètes pour une mobilité solidaire

MobiliMEL : un accompagnement individuel et personnalisé à la mobilité



Lever les freins à la mobilité des publics en situation d'insertion socioprofessionnelle vers une mobilité autonome

- Faciliter leur accès/maintien en l'emploi ou formation
- Favoriser leur employabilité
- Favoriser la mobilité de tous les habitants de la MEL vers les sites d'emploi grâce aux transports publics
- Permettre leur prise d'autonomie en termes de déplacements sur le réseau de transports en commun
- Proposer un accompagnement adapté aux besoins



Depuis la mise en place du dispositif, environ un tiers des accompagnements concernent des habitants de quartiers prioritaires de la ville

	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre d'accompagnements commencés	529	577	655	546	446
Part d'accompagnés habitants en QPV	34%	49%	24%	32%	26%

Des réponses concrètes pour une mobilité solidaire

Accès aux droits : un enjeu de proximité avec permanences et notamment les MFS

Les guichets permanents

- Du lundi au vendredi
- Au sein d'une agence ilévia à Tourcoing

Les permanences

- 6 mois minimum
- Au sein de structures partenaires ouvertes à tous
- Couvrir le territoire, répondre à des enjeux

Dans les Maisons France – Services

- Sur rendez-vous



Des réponses concrètes pour une mobilité solidaire

Les ateliers mobilité et la sensibilisation des professionnels de l'insertion

- > **Les ateliers mobilité** sont des sensibilisations collectives au réseau ilévia, à sa gamme tarifaire et aux différents services proposés par le réseau. Réalisés au sein de Missions Locales, d'Agence France Travail et de centres de formations, ils permettent au public d'obtenir un **premier niveau d'informations, parfois suffisant pour lever les freins à leur mobilité.**
- > **Les ateliers de sensibilisation des professionnels de l'insertion** permettent de questionner les visions de la mobilité des professionnels de l'insertion, de les acculturer aux solutions existantes sur le territoire pour leur permettre d'accompagner au mieux leur public

Des réponses concrètes pour une mobilité solidaire

L'agence mobile : aller vers pour mieux informer



L'agence mobile permet de se déplacer au plus près des habitants pour leur fournir la même qualité de service qu'en agence commerciale (vente de titres et d'abonnement, création de carte, conseil sur le tarif le plus adapté à leur situation).



Des réponses concrètes pour une mobilité solidaire

La descente à la demande : un outil pour lutter contre le non-recours au transport en soirée



- >> **La descente à la demande** est mise en place sur le réseau ilévia depuis 2019. Elle permet aux usagers et usagères de descendre au plus près de leur destination après 22h.
- >> Au-delà de rassurer les usagers face à un sentiment d'insécurité dans leur déplacement, **la descente à la demande** est aussi une **opportunité et une solution de confort pour les travailleurs aux horaires décalés**.

Des réponses concrètes pour une mobilité solidaire

L'enjeu du développement du vélo en QPV



Les atouts du vélo

- Solution économique et flexible pour les trajets courts
- Réponse aux horaires décalés (pas dépendant des horaires de bus)
- Bonne alternative dans des zones mal desservies



Des freins spécifiques en QPV

- Manque d'infrastructures sécurisées (pistes, stationnement)
- Faible taux d'équipement des ménages
- Manque de culture vélo dans certaines zones



Des dispositifs à valoriser

- Les V'Lille
- Apprentissage et remise en selle (avec des partenaires associatifs comme Passer'Elles, ADAV)
- Ateliers de réparation participatifs
- Intégration du vélo dans les trajets multimodaux (stationnements relais, accès stations métro...)

