

**Quartiers prioritaires en mouvement : Usages et partage apaisé de l’espace public**

*Conseil National des Villes (CNV)*

*Editions*

*Année*

Lien de téléchargement

Mots clés : 5 ou 6 mots clés sur les thématiques

*En quoi ce document est une source d’inspiration pour les mobilités durables dans les QPV des Hauts-de-France ?*

Ce document du Conseil National des Villes (CNV) met en lumière les enjeux liés à la mobilité dans les Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) et propose des solutions concrètes pour améliorer les déplacements et favoriser un partage apaisé de l’espace public dans une approche de justice sociale et territoriale.

1. **Le désenclavement, un enjeu majeur**

La majorité des QPV est confrontée à des coupures physiques (voies structurantes, cours d’eau) et à un manque de dessertes en transports en commun. Cet enclavement limite l’accès des habitants aux services essentiels (emploi, santé, éducation) et perpétue des inégalités sociales. La mobilité y est souvent subie plutôt que choisie, avec une dépendance élevée à la voiture individuelle.

1. **Mobilités actives et usages de l’espace public**

La marche est le mode de déplacement principal dans les QPV, suivie par les transports en commun. Toutefois, l’usage du vélo reste faible, en raison d’infrastructures peu adaptées et de freins culturels. Le document insiste sur la nécessité de pacifier et sécuriser l’espace public afin de le rendre inclusif, attractif et adapté aux besoins des habitants.

1. **Une participation accrue des habitants**

L’implication des habitants dans la conception et l’adaptation des projets d’aménagement est essentielle. Le CNV recommande des démarches participatives pour recueillir l’expertise d’usage des populations et identifier leurs besoins prioritaires en mobilité. Cela implique d’élaborer des diagnostics spécifiques, comme les études de motilité (potentiel de mobilité).

1. **Lever les freins matériels et psychologiques**

Les habitants des QPV sont confrontés à de nombreux obstacles : freins psychologiques, culturels, financiers ou sociaux. Il est crucial de déployer des actions de sensibilisation et d’accompagnement (par exemple, des ateliers de découverte des transports publics ou des dispositifs pour les femmes et les seniors) pour rendre les modes de mobilité actives plus accessibles.

1. **Simplifier l’accès aux dispositifs existants**

Le CNV souligne l’importance de rendre plus lisibles et accessibles les aides financières à la mobilité (subventions pour vélos, aides au permis de conduire). La complexité administrative demeure un frein majeur, d’où la nécessité de proposer des démarches simplifiées et un accompagnement personnalisé au plus près des habitants.

1. **Une gouvernance locale renforcée**

Le développement d’une mobilité inclusive nécessite une coordination accrue entre les collectivités, les autorités organisatrices de mobilité (AOM), les associations et les acteurs locaux. Les politiques de mobilité doivent être intégrées dans les contrats de ville et autres dispositifs territoriaux pour offrir des solutions cohérentes à l’échelle des bassins de mobilité.

1. **Spécificités des territoires ultra-marins**

En Outre-mer, les difficultés d’accès à la mobilité sont exacerbées par un manque d’infrastructures, une dépendance à des solutions informelles (co-voiturage, taxis clandestins) et une offre de transports publics insuffisante. Le CNV propose des mesures spécifiques pour renforcer l’accès aux services publics, à l’éducation et à l’emploi.

**En conclusion**

Le CNV appelle à repenser la mobilité dans les QPV à travers une approche inclusive et durable, centrée sur les usages réels des habitants. L’enjeu est de garantir un droit effectif à la mobilité, levier essentiel pour l’émancipation sociale, l’accès aux opportunités et la réduction des inégalités territoriales.