

Comité de programmation pour préparer une
rencontre régionale sur la thématique
Mobilités durables et usages de l'espace public
dans les quartiers prioritaires

Mardi 28 janvier 2025



Le Réseau vélo et marche

Né de la fusion de deux **têtes de réseau** engagées dans le **développement de l'usage de la marche et du vélo**

35 ans
d'expérience

dans les politiques
cyclables et marchables

+ 450
adhérents
de la **commune à la région**

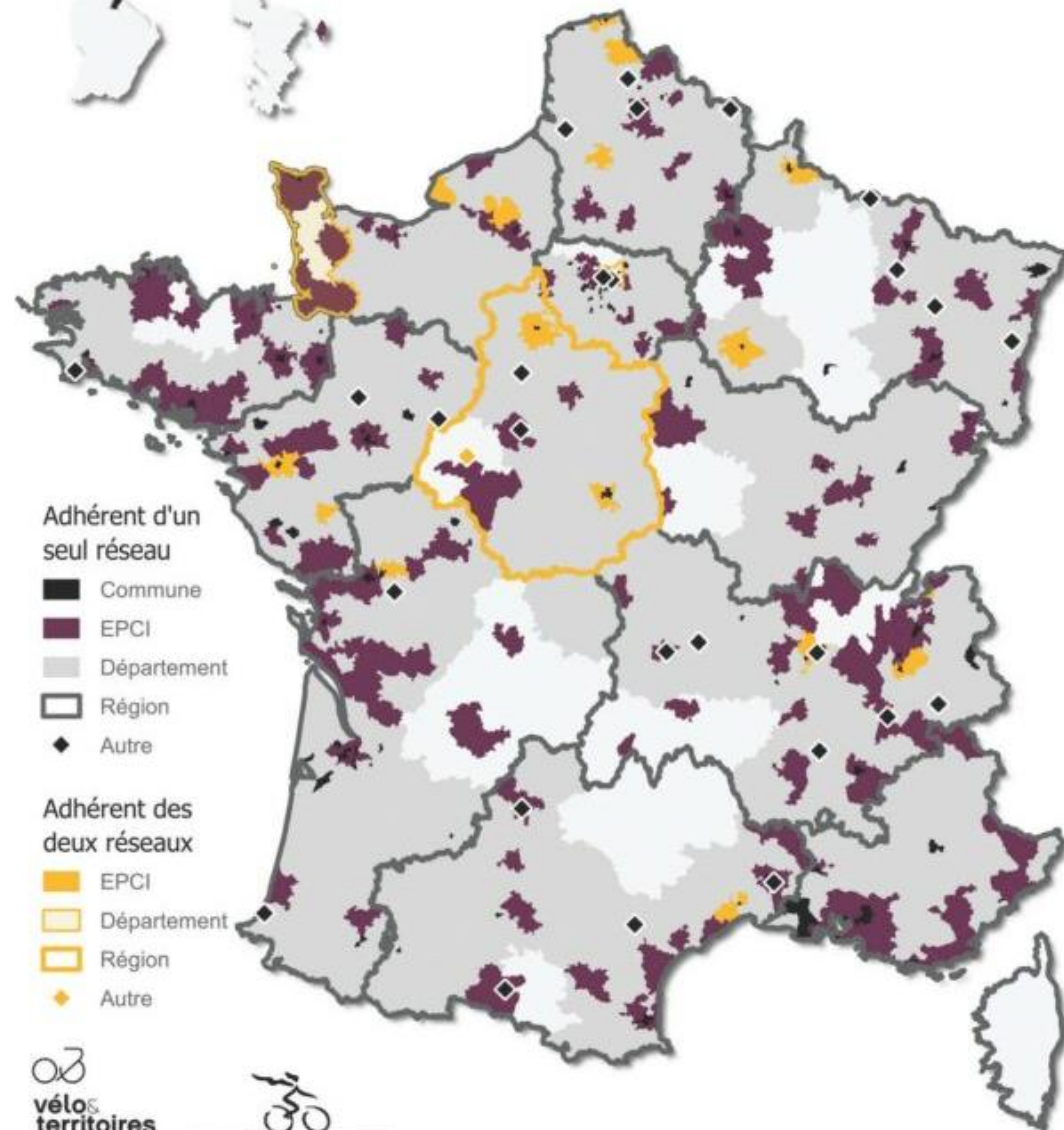
20 salariés
et deux bureaux : Paris et Lyon

80
parlementaires
de tous horizons, rassemblés au
sein du Club des élus nationaux
pour le vélo et la marche

Outre-mer



**réseau vélo
et marche**
Collectivités engagées pour les mobilités actives



**vélo
territoires**
COORDONNATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE

**Club des villes & territoires
cyclables et marchables**

Réalisation : Vélo & Territoires, septembre 2024

« Quartiers prioritaires en mouvement : usages et partage apaisé de l'espace public »

no

cnv

90%

Des QPV sont enclavés par des coupures physiques telles que des voies structurantes ou des cours d'eau, limitant l'accès des habitants aux services essentiels.

14 %

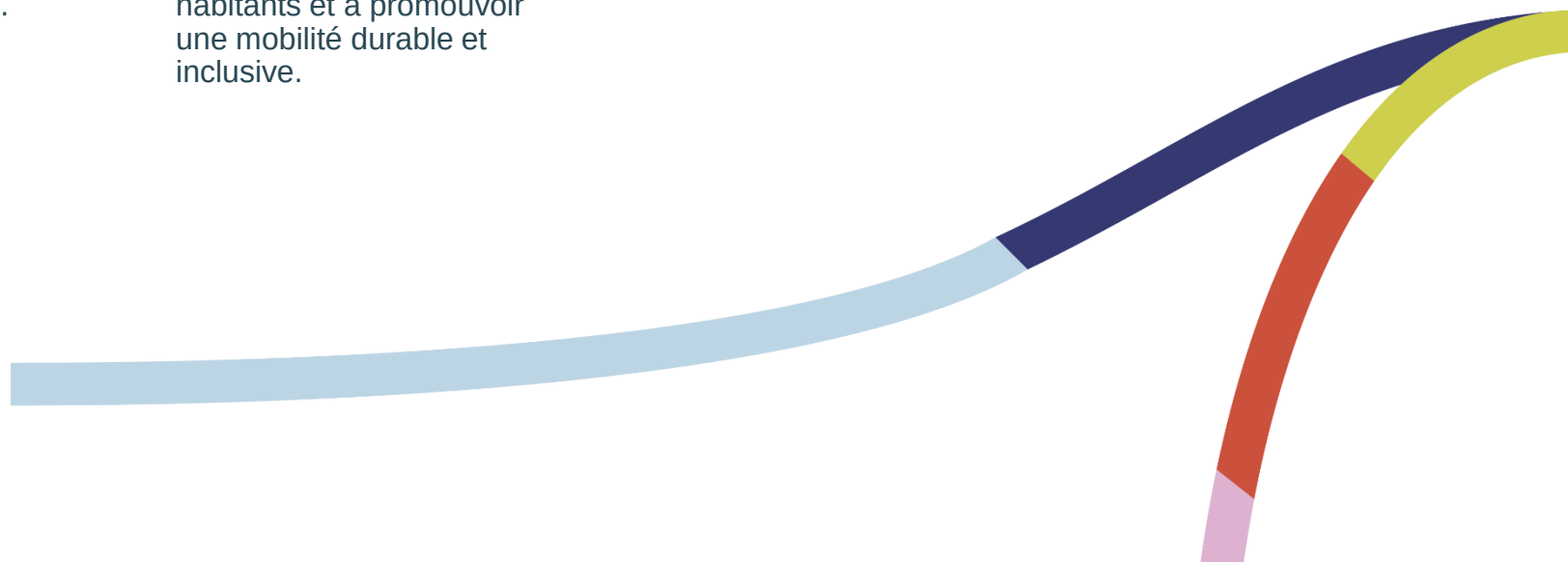
Des QPV sont mal desservis ou non desservis par les transports en commun, accentuant les inégalités territoriales et sociales.

13

Recommandations opérationnelles visant à repenser les politiques de mobilité en se centrant sur les usages des habitants et à promouvoir une mobilité durable et inclusive.

Freins à la Mobilité

Les habitants des QPV font face à des obstacles psychologiques, culturels, financiers et sociaux qui limitent leur accès à des modes de déplacement diversifiés et sécurisés.



« Quartiers prioritaires en mouvement : usages et partage apaisé de l'espace public »

1. Désenclavement : Un enjeu majeur

- **Coupures physiques** (voies structurantes, cours d'eau) limitant l'accès aux services essentiels (emploi, santé, éducation).
- **Dépendance à la voiture** et mobilité subie renforcent les inégalités sociales.

2. Mobilités actives et espaces publics

- **La marche est dominante, usage du vélo encore faible** (freins culturels, manque d'infrastructures).
- **Besoin de pacifier et de sécuriser les espaces publics** pour les rendre inclusifs et attractifs.

3. Participation des habitants : Une clé essentielle

- **Démarches participatives** pour intégrer l'expertise d'usage des habitants dans les projets d'aménagement.
- **Études de mobilité** : Diagnostiquer les besoins spécifiques en mobilité pour des solutions adaptées.

4. Lever les freins et simplifier l'accès

- Sensibilisation : **Ateliers de mobilité** pour découvrir les transports publics ou encourager les mobilités actives.
- **Aides à la mobilité** : Simplifier les démarches administratives et garantir un accompagnement personnalisé.

5. Gouvernance et solutions locales

- **Coordination accrue** entre collectivités, AOM, associations et acteurs locaux.
- Intégrer la mobilité dans les **contrats de ville** et plans territoriaux.

6. Focus sur l'Outre-mer

- Répondre aux défis spécifiques : **dépendance aux solutions informelles**, manque d'infrastructures, accès limité aux transports publics.

Baromètre des mobilités du quotidien – Hauts-de-France 2023 - Wimoov

Dépendance élevée à la voiture :

71 % des déplacements en voiture (moyenne nationale : 68 %).

Alternatives limitées : manque d'infrastructures cyclables, services collectifs peu accessibles.

Marche et vélo sous-exploités :

Infrastructures piétonnes et cyclables insuffisantes, surtout en zones rurales/périurbaines.

Faible intégration culturelle et pratique du vélo.

Inégalités en mobilité :

23 % en vulnérabilité de mobilité (moyenne nationale : 21 %).

Ménages à bas revenus particulièrement touchés.

Des alternatives limitées à la voiture

49 % des habitants indiquent avoir la possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport, contre 55 % au niveau national.

Les offres de transports collectifs (urbains et interurbains) sont perçues comme moins pratiques, confortables et sécurisées, ce qui limite leur attractivité.

Les territoires ruraux et périurbains présentent des déficits d'intermodalité, rendant difficile la combinaison de la marche, du vélo et des transports en commun.

Recommandations clés :

Infrastructures : développer des aménagements sécurisés pour marche et vélo.

Accessibilité : simplifier l'accès aux aides financières pour vélos et véhicules propres.

Intermodalité : renforcer la connexion entre marche/vélo et transports collectifs.

Sensibilisation : promouvoir santé et environnement via mobilités actives.





Programme CEE
porté par la FUB

20 territoires
dont 2 en Hauts-de-France

Site internet :
<https://www.veloegaux.fr/>

Objectif

- Faciliter la pratique du vélo pour le public en difficulté financière
- Permettre accès l'emploi et plus largement autonomie, accès aux loisirs/culture, sortir de son quartier.

Accompagnement personnalisé - 6 à 20 séances

- Diagnostic mobilité à vélo (habitudes et compétences)
- Vélo-école (si nécessaire)
- Initiation mécanique/entretien vélo
- Aide à l'acquisition d'un vélo remis en état

Approche multi-partenariale (ateliers de réparation, vélo-écoles, prescripteurs, ...)

Où en est-on ?

Programme lancé fin 2024

Deux structures relais en région Hauts-de-France

- **Lille-Sud-Insertion** en collaboration avec l'association Passerelles (*Lille, Lomme, Hellemmes*)
- **Espace Artois Mobilité** -> obj. De 500 bénéficiaires en 2 ans sur (*CABBALR, la CAHC et la CALL -150 communes*)



Programme CEE
porté par le CLER avec 3
partenaires dont réseau Mob'In

Pilotage Régional
Mob'In Hauts-de-France et En
Savoir Plus

5 lauréats en Hauts-de-France

Site internet : [https://mobilite-
durable-inclusive.fr/](https://mobilite-durable-inclusive.fr/)



Public-ciblé

Personnes en situation de précarité-mobilité (publics en insertion ou en recherche d'emploi, bénéficiaires de minimas sociaux ou personnes à revenus modestes à très modestes, personnes en situation de handicap, populations isolées, ...) notamment dans les territoires ruraux et périurbains.

Objectif

Développer la mobilité durable et inclusive pour économies d'énergie liés à la mobilité et faciliter mobilité plus sobre

Actions soutenues par TIMS

- développement de solutions d'écomobilité adaptées aux spécificités du territoire
- accompagnement au changement de comportement des population
- fédération des acteurs locaux du secteur de la mobilité durable et inclusive



Ou en est-on ?

- 70 lauréats d'un appel à manifestation d'intérêt ont été annoncés en 2024.
- 5 lauréats en région – embauches de chargé-ees de mission dédiés dans les structures
- Fin du programme en 2026

Carrefour des mobilités à Grande-Synthe (avec AFEJI et TILT)

- Ateliers individuels et collectifs sur la mobilité, formation à l'éco-conduite, apprentissage et réparation de vélo.

Association PHARE à Raismes

- Parmi les activités, projet SOLIMOB pour promotion / organisation du covoiturage vers Stellantis (ex-PSA), site de 400 salariés à Hordain (en lien avec France Travail, AFPA, AFPI, Passpass covoiturage)

Association Somme Emploi Services

- Projet d'une maison des mobilités à Doullens

Centre Social de l'atelier à Marquette-lez-Lille

- Sensibilisation à l'écomobilité, ateliers réparation vélo, apprentissage vélo, événements vélo, ...

Communauté de Communes du Pays de Lumbres

- Événements de promotion du vélo : ateliers réparation, remises en selle, tests VAE, ...

Etude de l'ADMA en collaboration avec FUB et ONAPS - 2023

Objectif

- identifier les leviers permettant de renforcer la promotion de la marche et du vélo dans les dispositifs de prescription d'activité physique.
- Identifier les actions à déployer pour renforcer collaboration et apprentissages mutuels entre professionnels sport-santé et / mobilités actives.

Constats

- Inactivité physique et sédentarité augmente risques liés aux pathologies chroniques (diabète, maladies cardiovasculaires, ...), dégradation globale de l'état de la santé physique et psychologique (troubles cognitifs, dépression, perte d'autonomie).
- Public principalement touché : femmes jeunes enfants, les personnes âgées mais aussi de manière transversale **les habitants des QPV** (les mêmes publics qui pratiquent le moins le vélo au quotidien) -> besoin de déployer des politiques et actions de sport-santé vers les publics les plus vulnérables.



Leviers existants

Prescription d'activité physique sur ordonnance pour certaines pathologies (maladie chronique, surpoids, ...).

-> 360 000 bénéficiaires via Maison Sport-Santé mais vélo et marche encore très vu comme sport ≠ activité quotidienne

-> non-recours des publics les plus vulnérables

- **Ateliers Santé Ville**, dispositif de coordination et de promotion de la santé dans les QPV ->

Exemple : 80 bénéficiaires d'actions d'apprentissage et de réparation de vélos à Strasbourg à destination des 6-15 ans et leur famille.

- intégration des mobilités actives dans les choix d'urbanisme et de promotion de santé -> **design actif**
- ...

Conclusions – recommandations pour aller plus loin

- Besoins d'actions / formations croisées entre acteurs du sport-santé, mouvement sportif et associations d'usagers des mobilités actives.
- Valoriser les formations sur l'usage des vélos adaptés et vélos spéciaux.
- Faire évoluer la réglementation et les dispositifs financiers pour développer plus largement la prescription d'activité physique en y donnant une large place à la mobilité active quotidienne.
- Renforcer la place de promotion de la marche et du vélo utilitaire dans les missions des Maisons sport-santé
- Faire émerger des services de location de prêt et de location de vélos adaptés
- Inciter les collectivités à renforcer leur soutien aux actions d'apprentissage du vélo à destination des publics vulnérables

Calendrier prévisionnel

- Événement en présentiel le mardi 23 septembre
- Deux réunions préparatoires en visio :
jeudi 6 mars (10h) OU vendredi 7 mars (9h ou 15h)
Et
mercredi 23 avril à 9h30