Rencontre régionale :

Mobilités durables et partage de l'espace public dans les QPV

Saint-Laurent-Blangy, le mardi 23 septembre 2025

SYNTHÈSE



Le 23 septembre 2025, 80 personnes ont phosphoré autour des problématiques de mobilités durables et de partage de l'espace public dans les QPV.

Saint-Laurent Blangy, Saint-Nicolas, Arras, à pied, à vélo ou en bus, les 80 participants de la journée ont testé les mobilités et découvert des acteurs locaux et régionaux pour mettre en discussion les problématiques rencontrées en quartier pour s'y déplacer.

Depuis maintenant 3 ans, le Centre de ressources régional en écomobilités (CREM), Rue de l'avenir et l'IREV, Centre de ressources Politique de la ville se sont lancés dans une dynamique autour des mobilités durables et du partage de l'espace public. Ce 23 septembre, pour présenter les résultats de ces travaux, ces derniers ainsi que le réseau Vélo et Marche, les CAUE du Nord et du Pas-de-Calais et la Région Hauts-de-France, en partenariat avec le Communauté Urbaine d'Arras, ont proposé un programme diversifié pour mettre en pratique les enjeux de mobilités.



Les propos introductifs ont soulevé quelques questionnements préalables, comme par exemple la qualité des espaces publics, pour M. CAILLET, Maire de Saint-Nicolas et Vice-Président de la CU Arras, l'égalité femmes-hommes dans les déplacements pour Mme ROSSIGNOL, Présidente du Réseau Vélo et Marche et Vice-Présidente de la CU Arras ou encore l'accompagnement au changement pour M. FLAHAUT, secrétaire général adjoint à la cohésion sociale pour la Préfecture du Pas-de-Calais.

3 circuits à pied, en bus et à vélo

Les participants se sont ensuite mis en mouvement en 3 groupes. Le premier, à pied a pu déambuler dans le quartier Chanteclair - Cévennes. Gaelle NEVEU pour le CAUE du Pas-de-Calais a proposé cette visite pour découvrir les effets de la rénovation urbaine et la qualité paysagère qui ont transformé ce quartier enclavé en un quartier ouvert sur son environnement, avec notamment une passerelle piétonne qui lui offre un accès au centre d'Arras dans un cadre agréable en quelques dizaines de minutes.

Pour la visite à vélo et la visite en bus, un rendez-vous a été donné au quartier Saint Michel, QPV qui jouxte le centre-ville d'Arras. Il a été possible de découvrir les nouveaux

aménagements proposés par le Projet de rénovation urbaine, notamment la sécurisation de l'espace public, la facilitation des traversées piétonnes et cyclables ou encore la mise en place de garages vélos en pied d'immeuble. Le témoignage de Myriam, habitante du quartier depuis 2015 est venu appuyer le changement dans ce quartier en 10 ans et la qualité de vie retrouvée à cette occasion, malgré les opérations lourdes sur le chantier.

Le livret d'enquête sur les mobilités

Chaque participant s'est vu confier un **livret d'enquête sur les mobilités** présentant des caractéristiques sociales et spatiales des quartiers QPV concernés par les visites : Quartier Chanteclair - Cévennes à Saint-Nicolas, Quartier Nouvelles Résidences à Saint-Laurent-Blangy, Quartier Saint-Michel à Arras.

Le livret contient également un **outil d'évaluation** de la qualité de services et aménagements pour chaque mode de déplacement : transport en commun, marche, vélo.

Cet outil a pour vocation d'être adapté et utilisé sur d'autres territoires.

Le Livret Mobilités - Visite des quartiers CU Arras sur le site de l'IREV.



Visite à vélo - Quartier Saint-Michel à Arras

Les travaux se sont poursuivis l'après-midi avec 3 ateliers répartis autour de 3 problématiques : la mobilité durable des enfants, notamment dans les établissements scolaires, le partage de l'espace public et la jeunesse et enfin la participation des habitants dans les politiques de mobilités et de gestion urbaine.

ATELIER 1 : Comment les politiques de mobilités peuvent s'adapter à la problématique de l'écomobilité des enfants et des jeunes ?

Intervenants :

- *Thomas Walgraef et Fabien Hameau, Office des Sports d'Arras (Mise en place du SRAV dans le cadre de stages d'été),*
- *Judicaël Potonnec ADAV-Crem, (Plans de mobilité scolaire et challenges de l'écomobilité scolaire)*

L'atelier, co-animé par Judicaël Potonnec (CREM) et Thibault Hardy (réseau vélo et marche), a permis d'explorer les leviers pour développer l'écomobilité scolaire dans les quartiers prioritaires.

En introduction, **plusieurs constats et données clés** ont été présenté :

- **45,7 % des déplacements à pied** dans les QPV (22 % hors QPV), mais une marche souvent subie faute d'alternatives.
- **1,9 % des déplacements à vélo seulement**, alors que 85 % des enfants disposent d'un vélo.
- Un **recul de l'autonomie** : premier déplacement seul à 11,6 ans aujourd'hui contre 10,6 ans pour leurs parents (étude ADEME).
- Des enjeux sanitaires accentués : obésité infantile, asthme et diabète plus fréquents dans ces quartiers.
- Difficulté de lever les appréhensions des parents qui sur-estiment les distances à parcourir à pied/vélo et sous-estiment les capacités des enfants.

Ces constats soulignent l'urgence d'agir pour que la marche et le vélo ne soient pas seulement perçus comme des contraintes, mais comme des **opportunités d'autonomie, de santé et d'égalité des chances**.

Quels leviers pour agir ?

Trois principaux dispositifs mobilisables ont été présenté et argumenté dans le cadre de la politique de la ville pour financer et structurer des actions d'écomobilité scolaire :

Dispositif	Ce qu'il est / ce qu'il finance déjà	Comment il peut soutenir l'écomobilité scolaire	Exemples / modalités
Contrats de ville	Outil de contractualisation entre l'État, les collectivités et les services déconcentrés ; budget pour les QPV (via la Dotation Politique de la Ville, programme 147).	- Financer stationnements vélo, sécurisation des abords, cheminements piétons. - Soutenir ateliers vélo, vélo-écoles, animations. - Lancer des projets pilotes SRAV ou vélobus.	Exemple : financement matériel vélo ou infrastructures légères via la DPV.
Cités éducatives	Dispositif ANCT + Éducation nationale pour les 0–25 ans, financé jusqu'en 2027 (1,4 M€ en moyenne sur 4 ans).	- Intégrer SRAV et ateliers vélo dans la feuille de route éducative. - Financer du personnel hors temps scolaire (vacations, animateurs, éducateurs vélo). - Coordonner écoles, collectivités, associations et structures jeunesse.	Exemple : financement d'actions SRAV ou ateliers parents-enfants dans les écoles labellisées.
Quartiers d'été	Dispositif souple pour des actions estivales dans les QPV, financements temporaires.	- Organiser stages vélo, remises en selle, véloparades. - Expérimenter des projets de mobilité hors temps scolaire.	Exemple : stages « premiers coups de pédale » financés via crédits spécifiques ou cofinancement cité éducative / contrat de ville.

Autres leviers d'actions : mise en place du Savoir rouler à vélo dans les écoles (illustré par l'exemple de la Ville d'Arras avec l'Office des Sports), déploiement de Plans de Mobilité Scolaire, organisation de challenges de l'écomobilité scolaire.

Enseignements de l'atelier

Les discussions ont confirmé que ces dispositifs, souvent mobilisés séparément, gagneraient à être **articulés dans une stratégie commune**, en s'appuyant sur :

- une gouvernance locale solide (collectivité + écoles + associations),
- des financements pluriannuels pour garantir la continuité des actions,
- une évaluation qualitative et quantitative (autonomie acquise, usages effectifs, sécurité).

Au-delà de l'aspect transport, l'atelier a montré que l'**écomobilité scolaire est un levier de justice sociale** dans les QPV : elle contribue à la santé publique, à l'égalité des chances et à la cohésion sociale, en donnant à chaque enfant la possibilité de se déplacer seul, en sécurité, avant son entrée en 6e.

Diaporama Réseau Vélo et Marche - lien

ATELIER 2 : Quelle place pour les jeunes et les enfants dans l'espace public en QPV ?

- *Julia Joron, Ville d'Arras, cheffe de projet politique de la ville quartier Centre Arras,*
- *Camille Brazier, Directrice du Centre social Chanteclair de Saint-Nicolas-lez-Arras*
- *Yannick Allouchery, Ville d'Arras, Chef de Service Réglementation Urbaine et Mobilités (Rues scolaires, rues paisibles)*
- *Jérémy Mattéi, Référents Nos Quartier d'Eté, Bully-les-Mines*
- *Céline Lecas, Récréations urbaines, Méthodologie pour mieux intégrer les enfants et les jeunes, Exemple des aménagements transitoires (Design actif/tests)*

Cet atelier a permis d'identifier différents enjeux :

- Le rôle important des centres sociaux et autres services / équipements
- Un espace de qualité fait venir les usagers, d'où l'importance de leur aménagement,
- Les projets et aménagements pour les "jeunes" sont souvent pour les "jeunes hommes" exemple : city-stade. Se pose alors la question de "Comment concerter les jeunes sur ce qui les concernent ?"
- Hyper-connexion des jeunes, pas de solution dans les villes pour répondre à cette adaptation
- L'espace public doit être expliqué pour être compris. Tout changement dans cet espace doit être accompagné d'explications (panneaux sur site ou réunion publique).

Expériences/témoignages évoqués lors de l'atelier :

Quartier Saint-Michel (Arras Centre)

- Tout est disponible dans le quartier, ils n'en sortent donc pas > Certains jeunes du secteur ne connaissent pas la Citadelle d'Arras toute proche.
- Exemple de la petite forêt ++ = ça fonctionne, c'est respecté, c'est un lieu de passage, un chemin naturel pour les enfants au milieu des arbres
- Rues à 30 / zone partagée : la limitation de la voiture limite les risques mais aménagement mal compris et peu respecté. Besoin de renforcer la signalisation au sol, grâce au design actif par exemple.
- Centre social : projet écrit avec les jeunes, ce qui a permis un changement d'image.
- Collège : investissement des abords ? difficultés à mener des projets en commun.
- Solutions : rues scolaires, rues aux enfants, etc.

<u>Difficultés / obstacles liés à la problématique de l'atelier</u>

- Travailler avec les collèges,
- Concertation des riverains,
- Rendre attractif le "dehors" (espaces extérieurs),
- Fermeture de rues pour les rues scolaires > report du problème
- Rues paisibles à Arras : mobilisation forte une après-midi par école concernée,

- Réglementation pour agir.

Leviers d'actions

- Investir les lieux / les usages ++
- Donner les clés aux jeunes, leur faire confiance (ex : centre social d'Hazebrouck),
- Rues scolaires (plateau surélevé, panneaux clignotants, barrière),
- Rue aux enfants : prendre plaisir "dehors" / spectacles, évènements,
- Espaces ludiques : Design actif, art, etc.

Autres réflexions

- Réglementation > passage piétons,

  Article sur l'art urbain https://p-a-l-m.com/art-urbain-securite-routiere/

- Sensibilisation des élus et des écoles en milieu rural,
- Travailler vers les parents pour réduire les drives et augmenter la pratique du vélo,
- Programme scolaire et apprentissage de l'espace public.

ATELIER 3 : Quels liens entre mobilités, cadre de vie et intégration des habitants dans les réflexions ?

- *Louise Gommeaux, Ville d'Arras, animatrice gestion urbaine et sociale de proximité*
- *Florent Rémy – Aurélie Boutellier, Projet Boom vélo*
- *Mathilde Fossier, Ville de Loos-en-Gohelle*

Le rôle de l'animation autour de la Gestion urbaine et sociale de proximité (GUSP) pour améliorer la mobilité des habitants : l'exemple à Arras.

Le rôle de l'animation de gestion urbaine et sociale de proximité auprès des habitants est de pouvoir développer leur intérêt pour la chose publique en général et développer leur pouvoir d'agir ou capacité à agir sur les décisions du quartier.

Pour le quartier Saint Michel, la rénovation urbaine est intervenue sur les bâtiments avec le bailleur Pas-de-Calais habitat et sur la voirie / aménagement avec la CU Arras et un enjeu, pour un quartier de quasi centre-ville, de pouvoir offrir une meilleure mobilité entre le bâti et le reste de la ville malgré des axes de circulation structurant pour Arras qui encadraient ce quartier.

Dès la 1ère réunion d'info auprès des habitants (explication verdissement, rétrécissement voie automobile, création plateau …), l'expression des habitants s'est tournée vers un renforcement supplémentaire de la sécurité des piétons, notamment sur les passages piétons. La concertation a aussi mené après la création de vois cyclables à leur amélioration. La pratique quotidienne et l'observation ayant conduit à l'amélioration des marquages / entrées et sorties pour les voies cyclables.

L'intérêt de la GUSP est aussi de montrer la chaîne de décision et l'articulation entre les habitants et les services techniques via les services de proximité. L'intelligence collective est recherchée (approche usage/approche technique) en privilégiant la parole des habitants.

Pour y parvenir, il y a nécessité de sortir des bureaux, sonner chez les gens instaurer la confiance, s'appuyer par habitants relais et associations locales. Des collectifs informels peuvent se monter en soulevant un problème partagé. Il est important d'accompagner ces demandes de collectifs et voir comment y répondre en intelligence collective avec les services concernés (commerces, voiries, Politique de la ville).

Accompagner une concertation autour des mobilités à Loos-en-Gohelle

En 2018, suite à une identification d'une problématique autour d'une école, un gros travail de diagnostic a été entrepris autour « d'apéros mobilités » pour recueillir l'expression citoyenne et comprendre ce qui se jouait autour des abords d'une école.

L'utilisation du dispositif « Mobi à l'école » : une concertation entre parties prenantes de l'école et acteurs local de sensibilisation (CPIE Chaine des Terrils), la mise en place de diagnostics en marchant, l'intégration des riverains et des associations de parents d'élèves a permis de proposer la mise en place d'une rue scolaire avec une approche sous forme de tests et d'expérimentation avec différents niveaux de fermetures et des retours réguliers via des questionnaires aux riverains, parents et enfants. Des adaptations ont ainsi été réalisés chemin faisant, notamment sur la sécurisation des trottoirs.

Une réunion publique autour des résultats des différents tests et la valorisation de l'expérience la plus probante, en fonction des moyens financiers disponibles dans la commune, a fait naitre une prise de décision collective.

Le Boom du Vélo dans l'Artois

L'association Artois Bas Carbone porte le projet Boom vélo (initialement Pop vélo). Un des 3 axes de l'association est d'impliquer les publics plus fragiles dans la transition écologique avec pour principe : la solution d'abord.

La participation au club ESS local et la rencontre avec le Secours populaire local a abouti à un constat sur le non-usage du vélo parmi les bénéficiaires du Secours Pop. Plus de 50% des femmes sans vélo et 30 % sans permis de conduire. Le lien évident entre enjeux mobilité et égalité hommes-femmes a été mis en évidence.

Un sondage auprès de 1 000 familles a été réalisé avec une question marquante qui est devenu le fil rouge de l'action : *qu'est-ce que le vélo vous évoque ?* La liberté a été la 1ère réponse apportée. Le projet s'est ainsi construit autour de l'idée de liberté et d'autonomie qui passent par des savoir-faire : réaliser un itinéraire, la réparation, l'identification de nouveaux possibles en termes d'accessibilité…). L'accompagnement d'un groupe d'une dizaine de personnes volontaires pendant 6 mois visait la levée des freins observés : mise à disposition d'un vélo, réparation autonome avec séances de mécanique, remise en selle, maîtrise du code et des aménagements vélo.

A la fin du projet, une sortie a été organisée : un voyage en autonomie à Calais avec un mix vélo et train, la découverte de la ville, des aménagements, la rencontre avec des professionnels de la réparation sur le Calaisis.

Suite à la satisfaction exprimée pour ce premier projet, les habitants ont exprimé leur volonté de continuer (approche système vélo), ce qui a donné naissance à l'action Boom vélo, action financée dans le cadre du contrat de ville par la CABBALR, l'Etat et Nœux-les-Mines.

Deux groupes ont cette fois été montés, au-delà du secours populaire : l'un avec ballade (Calais-Dunkerque avec nuits en camping), l'autre plutôt sur le bricolage et la remise en état de vélos : construction de synergies entre les deux groupes mais aussi avec d'autres acteurs du territoire (intervention en école…).

Sur la question du genre, l'organisation de duo homme/femme pour les ateliers de réparation a été intéressant : une veille était accordée à l'entraide et à l'équilibre entre les personnes qui tiennent les outils. Pour sensibiliser les femmes à la pratique du vélo, les actions parents-enfants sur l'usage du vélo est un bon moyen.

Synthèse des discussions de l'atelier :

Sur la dimension **collective** : l'expérience collective permet de prendre de meilleures décisions que l'expression individuelle : on ne peut cependant contenter tout le monde ce qui pose la question de l'arbitrage. Cela réintroduit du politique mais en s'appuyant sur l'éclairage de la parole citoyenne.

L'importance de l'adaptabilité/agilité : soit à partir d'un projet préétabli (Arras) soit dès le départ avec une approche test comme à Loos en Gohelle

Constats : les aménagements changent les pratiques mais les pratiques changent également les aménagements. On ne peut pas traiter l'un sans l'autre.

Condition de réussite : transparence, confiance, convivialité, rapport d'égal à égal (tout le monde change : la collectivité, les usagers, les commerçants).

Enjeux à creuser : quels sont les stéréotypes que l'on peut avoir les uns sur les autres (genre, QPV/centre-ville, CSP …) ? Qu'est-ce qui est objectivable ? Comment y faire face (ateliers genrés ou en mixité) ?

Exemples présentés s'appuient sur avant tout sur l'expertise d'usage des habitants. Perspectives : comment aller plus loin en ayant à la fois des approches plus systémiques et englobantes (Loos-en-Gohelle) et plus contributives de la part des citoyens (co-construction : en germe chez Boom Vélo).

Restitution des ateliers et de la matinée

Suite aux visites du matin, aux prises de note réalisées par l'intermédiaire d'un livret Mobilités, une restitution collective a été organisée avec les différents enseignements des ateliers.

Frédéric HERAN, enseignant chercheur, spécialité en économie des transports et en urbanisme, est venu rendre ses conclusions sur la richesse des échanges de la journée notamment dans les cultures professionnelles entre Mobilités et Politique de la ville qui ont peu l'occasion d'entrer en discussion.

Une table de documentation était également présente pour proposer les différents ressources et productions du groupe de travail. Tous les travaux sont consultables sur la page dédiée du site de l'IREV. Cette table accueillait notamment les ouvrages de la bibliographie réalisée à cette occasion : [Bibliographie mobilités durables Septembre 2025]



Visite piétonne devant le centre social de Saint Nicolas



Visite piétonne sur la passerelle de la Scarpe



Visite à vélo



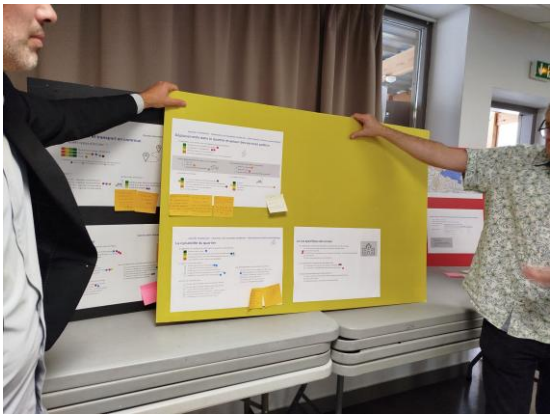
Présentation du Projet Boom vélo



Atelier sur les jeunes et la mobilité



Exemple de design actif en atelier



Restitution des visites : points identifiés par les participants



Restitution des ateliers



Visite à vélo dans le quartier Saint Michel



Table de documentation

Pour rappel les objectifs et le contexte de la rencontre

Alors que les débats nationaux sur les politiques de mobilités vont toucher pleinement les questions de transition juste et d'impact pour les populations vulnérables, alors que le partage de l'espace public est un réel enjeu pour apporter plus de sécurité et de bien-être dans les quartiers prioritaires tout en rendant le cadre de vie plus appropriable par tous et toutes, ou en sont toutes ces questions dans les Hauts-de-France ? Comment les professionnels et élus agissent-ils pour adapter les politiques publiques à ces enjeux, en particulier à l'égard des enfants et des jeunes ?

Cette rencontre fait suite à la mobilisation dès 2023 d'un groupe de travail sur la thématique de la mobilité et le partage de l'espace public dans les QPV, l'organisation de 2 webinaires et la réalisation collective d'une note d'orientation visant à faciliter et à encourager la prise en compte de la mobilité active dans le volet Transition des nouveaux contrats de ville 2024-2030.

En conclusion

Au-delà de cette rencontre, l'IREV et le Crem restent des structures ressources sur le sujet de la mobilité et du partage de l'espace public dans les quartiers prioritaires.

Le groupe de travail qui s'est mobilisé pour organiser cette rencontre et les webinaires qui l'ont précédés peut de nouveau être mobilisé si le besoin se fait sentir sur un territoire ou angle d'approche du sujet spécifique.

Contacts

- Judicaël Potonnec – Crem, judicael.potonnec@ecomobilite.org
- Pierre-Edouard Martin – Irev, pe.Martin@irev.fr

REMERCIEMENTS AUX PARTENAIRES, ELU-ES ET TECHNICIEN-ES

QUI ONT PARTICIPÉ À L'ORGANISATION DE LA RENCONTRE