

À pied et à vélo

dans les quartiers prioritaires

2023



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

Remerciements

A l'ANCT pour son soutien et en particulier à Fleur Emile et Julie-Jane Thoreau.

Aux Membres du comité de pilotage

- Elodie Trauchessec et Marie Stéphan (ADEME)
- Fleur Emile et Julie-Jane Thoreau (ANCT)
- Antonia Ruffin (ANRU)
- Thomas Jouannot (CEREMA)
- Jean-Luc Lecomte (Chantier Ecole)
- Sylvain Rotillon (CIDUV)
- Catherine Pilon, Thibault Hardy et Valentin Joubert (CVTCM)
- Livia Dalbouse et Céline Zoppello (Heureux Cyclage)
- Francis Demoz (Laboratoire de la Mobilité Inclusive)
- Christian Audeguy (Ministère de l'Education Nationale et de la Jeunesse)
- Virginie Jouve (Ministère des Sports)
- Marianne Duffet (Mobiscol - Vivacités)
- Franck Doucet (Pôle Ressources)
- Céline Di Mercurio (USH)
- Silvie Thomas (Ville et banlieue)

Aux 60 collectivités ayant répondu à l'enquête et aux élu·es et technicien·nes ayant participé aux entretiens.

Aux associations locales et aux bailleurs sociaux ayant participé aux entretiens et accepté des observations participantes.

A Sciences Po Saint Germain en Laye - Saint Quentin, pour l'enquête réalisée par trois étudiant·es Jonathan Cohen, Léa Zoé Mercier et William Serpebois et leurs encadrants Thomas Kirszbaum, Renaud Epstein et Patrick Hassenteufel.

Réalisation

Coordination et rédaction : Valentin Joubert avec l'appui de Thibault Hardy et Catherine Pilon

Avec la contribution de l'ensemble de l'équipe du Club des villes et territoires cyclables et marchables.

Graphisme, illustration et conception : Lise Pécon - Atelier Les Rêveries

Citation du guide

« A pied et à vélo dans les quartiers prioritaires », Club des villes et territoires cyclables et marchables, juin 2023.

Présentation du guide

Le guide « A pied et à vélo dans les quartiers prioritaires » est le résultat d'un travail mené par le Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM) et de ses adhérents depuis 2021, avec le soutien de l'ANCT.

Piloté par un comité regroupant de nombreux partenaires, il a été nourri par une enquête auprès d'une cinquantaine de collectivités adhérentes au CVTCM et d'entretiens avec une vingtaine de collectivités, d'associations et de bailleurs sociaux. Puis enrichi par des expérimentations sur l'écomobilité scolaire co-animées avec l'association Vivacités Ile de France et par une étude réalisée par trois étudiant·es de Sciences Po St Germain en Laye-Saint Quentin, portant sur les représentations des mobilités actives chez le jeune public de trois territoires prioritaires situés en Ile de France.

Ce guide se destine en priorité aux collectivités ayant des quartiers prioritaires sur leur territoire et plus généralement aux acteurs intervenant et prescripteurs dans les QPV en matière de mobilités : aménageurs et urbanistes, associations locales, établissements scolaires et structures jeunesse, intermédiaires de l'emploi et bailleurs sociaux en premier lieu.

L'objectif de cette publication est d'apporter des éléments, des conseils, des exemples de terrain, de l'inspiration et des ressources pour agir localement en faveur des mobilités actives dans les quartiers, avec et pour les habitant·es. A travers plusieurs dossiers thématiques identifiés comme des axes structurants d'un système vélo adapté à la politique de la ville. Il sera complété sur d'autres volets dans les mois à venir et enrichi de nouvelles expériences.

Sommaire

8

Quelle est la situation des mobilités (actives) dans les quartiers prioritaires ? Vers des quartiers piétons et cyclables

[Les quartiers populaires sont marqués par une immobilité relative des habitant·es](#)

[Des habitant·es moins motorisé·es](#)

[Des véhicules plus anciens face à l'extension des ZFE](#)

[Marcher deux fois plus, pédaler deux fois moins](#)

[Le vélo comme objet sportif](#)

[Le vélo comme outil de travail](#)

[Les mobilités actives, une question de genre](#)

[L'âge et l'usage des mobilités actives](#)

Des choix de mobilités contraints par la situation urbaine des quartiers et sociale des habitant·es

[Le choix économique des habitant·es](#)

[La culture vélo, une question d'image et d'apprentissage](#)

[L'enclavement par les coupures urbaines](#)

[Stationner pour mieux pédaler](#)

[QPV et mobilités actives en chiffres : synthèse des principaux chiffres](#)

Vers une priorité aux mobilités actives ? Les réponses d'une mobilité inclusive et écologique

[Pour l'accessibilité et l'équité](#)

[Pour la santé et le bien-être](#)

[Pour l'environnement et la qualité de l'air](#)

[Pour la cohésion et l'insertion sociale](#)

[Pour l'insertion professionnelle et la création d'emplois locaux](#)

20

Comment développer un système marche et vélo adapté au QPV ? Des pistes pour explorer les initiatives

[Vers un écosystème vélo-marche adapté aux quartiers prioritaires](#)

22

Dossier 1 - Développer une culture marche et vélo dans les quartiers : Des services solidaires et inclusifs, des animations pour sensibiliser les habitant·es

[Que dit la LOM sur la mobilité solidaire ?](#)

[Les chiffres clés sur la population et les services](#)

Développer des offres solidaires et inclusive : des aides à l'achat, des location longue durée, des prêts...

[Quelques préconisations et points de vigilance](#)

[Les partenaires et acteurs pour mettre en place une aide et aller vers les habitant·es](#)

[Le conseil en mobilité : L'accompagnement avant l'aide financière](#)

[Du don à la mise à disposition : le vélo au cœur de l'échange et au service de l'émancipation](#)

[La voie de l'expérimentation pour développer l'accès au vélo pour les plus jeunes](#)

[Aide à l'achat et à la location : des tarifications incitative et adaptée aux moyens des habitants](#)

[Des financements privés pour renforcer l'accès au vélo : la part des fondations, mutuelles, assurances](#)

[Pour une continuité du service public cyclable dans les quartiers](#)

[Combien coûte la mise en place d'un service vélo ?](#)

Développer une culture des modes actifs avec les acteurs locaux : animer le territoire et sensibiliser

[Organiser des animations ludiques et culturelles à vélo et à pied : le loisir vers une nouvelle mobilité](#)

[Des ateliers de réparations : rendre service et animer le territoire](#)

[Promouvoir et assurer un usage de l'espace public à pied et à vélo : l'implication des acteurs locaux](#)

[Quelques ressources pour aller plus loin](#)

Dossier 2 - Apprendre à se déplacer activement : Des habitant.es à pied et à vélo

Apprendre dès le plus jeune âge : former des générations à vélo à pied

[Les enfants à vélo : Apprendre avec le SRAV et continuer en famille](#)

[Les chiffres clés du SRAV](#)

[Quelques préconisations et points de vigilance](#)

[Les partenaires et acteurs partie-prenante](#)

[Aller à l'école à vélo et à pied : L'écomobilité scolaire comme solution et action](#)

[Les chiffres clés de l'écomobilité scolaire](#)

[Quelques préconisations et les points de vigilance](#)

[Les mobilités actives comme outils et objets pédagogiques à l'école et en dehors](#)

Apprendre à l'âge adulte : accompagner les habitant.es éloigné.es du vélo

[Les chiffres clés](#)

[Quelques préconisations et points de vigilance](#)

[Les partenaires et acteurs partie-prenante](#)

[Être mobile : une compétence qui s'apprend](#)

[Ateliers de \(re\)mise en selle au service des habitant.es](#)

[Poursuivre l'accompagnement vers la vélonomie](#)

[Quelques préconisations et les points de vigilance](#)

[Les partenaires et acteurs partie-prenante](#)

[Le rôle des employeurs : les plans de déplacements entreprise \(PDE\)](#)

[Des ressources pour aller plus loin](#)

Dossier 3 – Aménager et sécuriser : redéfinir le partage de l'espace public et relier les quartiers au reste de la ville

[Les chiffres clés](#)

[Quelques préconisations et les points de vigilance](#)

[La planification : Structurer une stratégie d'aménagements et d'actions pour les QPV](#)

[Aller vers les habitant.es pour coconstruire les projets d'aménagement et encourager leur usage](#)

[Redéfinir le partage de l'espace public et relier les quartiers au reste de la ville](#)

[L'opportunité des programmes de Renouveau Urbain pour un urbanisme favorable aux modes actifs](#)

[Relier les quartiers au reste de la ville : Franchir des coupures urbaines à pied et à vélo](#)

[Apaiser la circulation pour favoriser l'usage des modes actifs avec des aménagements légers](#)

[Des quartiers verts et conviviaux : l'implication des bailleurs pour transformer l'espace public des QPV](#)

[Des espaces publics plus égalitaires : une place pour les femmes piétons et cyclistes](#)

[Des ressources pour aller plus loin](#)

Dossier 4 – Protéger les vélos des habitant.es : développer l'offre de stationnement

[Que disent les lois ?](#)

[Quelques préconisations et les points de vigilance](#)

[Les bailleurs sociaux : des acteurs prioritaires dans les quartiers](#)

[L'expérimentation pour identifier les besoins de la population : investir et moduler en fonction des usages observés](#)

[Le stationnement comme pilier de l'intermodalité dans les QPV](#)

[Comment le financer ?](#)

[Des ressources pour aller plus loin](#)

1 - QUELLE EST LA SITUATION DES MOBILITÉS (ACTIVES) DANS LES QUARTIERS PRIORITAIRES ? VERS DES QUARTIERS PIÉTONS ET CYCLABLES

Les pratiques de mobilité des habitant·es des QPV sont plutôt vertueuses pour l'environnement au regard du reste de la population, avec un usage moins répandu de la voiture individuelle comme mode de transport et un recours aux transports en commun et à la marche plus élevé.

Le sujet n'est donc pas de porter un discours stigmatisant l'impact de leur mobilité mais de comprendre comment les habitant·es se déplacent et avec quelles contraintes. Puis, de tracer des possibilités de réponses adaptées à leurs besoins de mobilité et bénéfiques pour la santé publique, l'économie des ménages, la qualité de l'air et le lien social. Dans ce sens, le vélo et la marche sont des modes à encourager, à rendre accessible et désirable dans les quartiers comme dans le reste des territoires.

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville : De quoi parle-t-on ?

Les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville (QPV) correspondent à des territoires urbains sur lesquels les pouvoirs publics, en raison des difficultés socio-économiques qu'ils concentrent, développent localement des moyens à travers les contrats de ville.

Le ministère de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales dénombre 1 514 quartiers situés dans 859 communes. Ces quartiers sont identifiés par un critère unique : le revenu par habitant doit être en moyenne inférieur à 11 250€ par an. Plus de 4,3 millions de personnes vivent dans un QPV.

Les quartiers populaires sont marqués par une immobilité relative des habitant·es

Les habitant·es des QPV sont moins mobiles que ceux du reste du territoire français dans le sens où ils sont plus nombreux à déclarer de ne pas s'être déplacés durant la journée (3 à 4 points de pourcentage de moins selon la taille de l'unité urbaine). Ils réalisent également moins de déplacement en moyenne, environ 10% de moins que les habitant·es hors QPV. Les distances parcourues sont également plus faibles sauf dans les plus petites unités urbaines formant des périphérie de pôles urbains dont l'attraction est forte.

Cette immobilité est relative car il n'y a quasiment pas de différence quant au nombre de sorties depuis le lieu de résidence, tout comme la durée passée à se déplacer. Ces différents éléments soulignent avant tout la lenteur des déplacements des habitant·es. Selon le Cerema, dans les unités urbaines de 50 à 199 000 habitant·es, pour un temps parcouru d'environ 1h10, les habitant·es des QPV parcourent 15 km contre 26 km hors QPV.

« s'intéresser à la mobilité au sein des quartiers prioritaires c'est en grande partie s'intéresser à la mobilité des plus pauvres »

Nicolas Juste, Joël Meissonnier
et Cyprien Richer (2020)

Des habitant·es moins motorisé·es

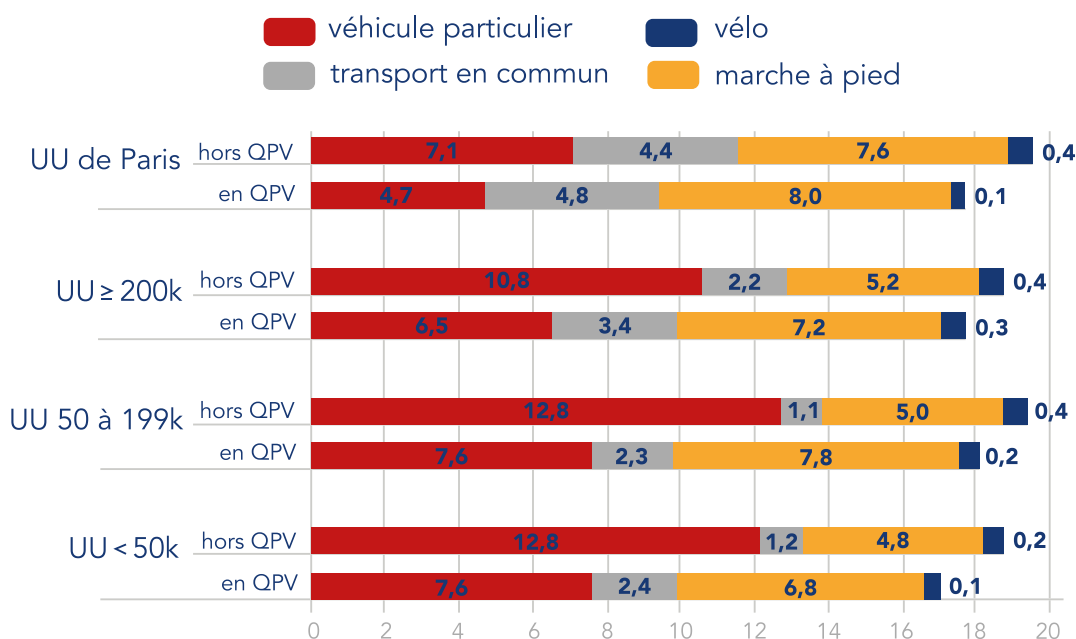
Cette lenteur relative des déplacements peut s'expliquer par le moindre accès des habitant·es de ces quartiers à l'automobile. En effet, les personnes résidant en QPV sont moins motorisées que dans le reste du territoire national : 44,6% des ménages ne possèdent pas de véhicule contre seulement 18,5% hors QPV¹. Parallèlement, la part des personnes ne possédant pas le permis est 2,25 à presque 3 fois supérieure comparé aux chiffres hors QPV.

« La pauvreté se traduit notamment par l'usage des modes de transport les plus lents »

Yves Jouffe (2014)

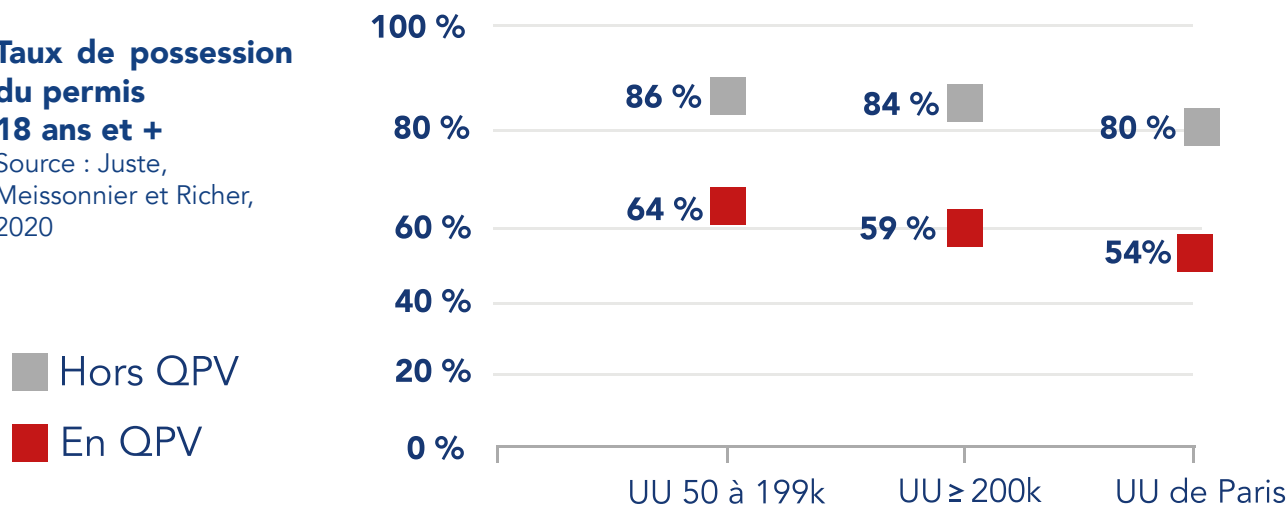
Nombre de déplacements en 5 jours, par personne et par mode

Source : La mobilité des résidents des QPV dans les EMD, 2ème livrable, Cerema, 2018.



Taux de possession du permis 18 ans et +

Source : Juste, Meissonnier et Richer, 2020



¹SDES, Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019

Des véhicules plus anciens face à l'extension des ZFE

Plus de 47% des véhicules à disposition des ménages dans les QPV ont 12 ans ou plus contre seulement 34,5% hors QPV. Seulement 30,4 % sont classés Crit'Air E, 1 ou 2 contre presque 50% hors QPV (48,5%)¹.

Dans le même temps, un tiers des QPV soit 562 et près de la moitié des habitant·es soit 2 465 000 sont concernés directement ou indirectement par la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE) déjà effective ou en projet. Directement ou indirectement dans le sens où les QPV sur les territoires concernés ne sont pas tous compris dans une ZFE mais leur EPCI l'est, ce qui contraint la circulation des habitant·es avec leur véhicule ne respectant pas les normes des ZFE.

L'absence de permis de conduire combinée à une moindre pratique du vélo explique partiellement le report modal vers la marche et les transports en commun. Il est dès lors plausible que la marche soit un mode contraint et nécessaire plutôt qu'un choix. En effet, les ménages les plus modestes sont contraints de diversifier leurs modes de déplacements en se tournant vers les moins coûteux². Le Baromètre des mobilités du quotidien a confirmé ce point : le coût des déplacements constitue le premier obstacle à la mobilité pour la moitié de la population française³.

Marcher deux fois plus, pédaler deux fois moins

La part modale de la marche est de 45,7 % dans les QPV contre 22% en dehors selon la dernière Enquête Mobilité des Personnes de 2019, toutes tailles d'unité urbaine confondues. La part modale élevée de la marche et des transports en commun compense la plus faible motorisation des ménages, quelle que soit la taille de l'unité urbaine.

Les faibles distances parcourues s'expliquent principalement par la pratique marchable, ce qui signifie que ces résidents effectuent une grande partie de leurs activités à proximité de chez eux. Cela renforce l'idée que les résident·es des quartiers prioritaires sont en quelque sorte captifs à leur quartier.

Dans ce sens, la marche est surtout contrainte et elle répond à la nécessité de se déplacer tout en faisant l'économie de ressources. Si la marche peut être un choix, elle résulte souvent d'une situation de dépendance par manque d'alternatives. Une situation qui peut s'accroître lorsque les habitants ont des horaires de travail atypiques durant lesquels les transports en commun ne circulent pas et qu'ils ne sont pas motorisés.

« La limitation des vitesses et des distances parcourues traduit la faible maîtrise qu'ont les pauvres de leurs déplacements »

Yves Jouffe (2014)

¹SDES, Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019

²Ministère de la Transition Écologique, 2021, *Marcher et pédaler : les pratiques des Français*, décembre

³Fondation pour la nature et l'homme et Wimoov, 2020, *Le Baromètre des mobilités du quotidien*

Le rapport est inversé pour la part modale du vélo. La part modale du vélo dans les QPV est de 1,9% contre 2,8% pour l'ensemble du territoire national¹. Dans certaines agglomérations, la part modale du vélo est au moins deux fois plus élevée comparée aux QPV du territoire. A Paris, le nombre de déplacements à vélo est même 4 fois inférieur en QPV. Le lieu de vie a donc un impact notable sur la pratique des mobilités cyclables.

L'usage restreint s'observe aussi à travers l'équipement des ménages : 83,6% des ménages vivant en QPV ne possèdent pas de vélo contre 66,8% hors QPV. En moyenne, les ménages possèdent 0,2 vélo contre 0,6 hors QPV². En revanche, ceux qui possèdent un vélo circulent beaucoup plus que la moyenne : 20,6% des utilisateurs ont un usage quotidien ou presque, contre 7,9% hors QPV.

« Le vélo brille par son absence (sa faible part) dans les déplacements des résidents des quartiers prioritaires »

Nicolas Juste, Joël Meissonnier et Cyprien Richer (2020)

Le vélo comme objet sportif

Pour autant, la pratique cyclable n'est pas inexistante et se présente sous des formes singulières et invisibles dans les enquêtes sur la mobilité ou dans les campagnes et les plateformes de comptage vélos. Le vélo populaire se manifeste parfois par des pratiques acrobatiques et sportives.

Ensuite, il semble que le vélo soit davantage associé au sport qu'à un mode de déplacement dans les QPV. Les entretiens menés par David Sayagh dans des QPV mettent en évidence la représentation du vélo comme un moyen de

réaliser des figures artistiques dans l'espace public, avec l'exemple du BMX³.

L'auteur souligne que le vélo n'est pas envisagé comme un mode de transport dans les milieux défavorisés. Ce prisme sportif se retrouve également dans l'enquête réalisée par les étudiant.es de Sciences Po Germain en Laye-Saint Quentin où le vélo est associé au sport, à l'effort et au VTT.

Le vélo comme outil de travail

Un autre usage du vélo passe sous les radars de la part modale. Le vélo est également un outil de travail pour de nombreux jeunes habitant.es travaillant pour les plateformes de livraison à domicile. Si les données manquent concernant la domiciliation des livreurs à l'échelle nationale, nous disposons d'informations qui laissent penser qu'une majorité d'entre eux vivent dans des quartiers populaires.

Une étude publiée en 2022 souligne qu'au 1er janvier 2022, parmi les 179 200 livreurs en activité en France, un sur quatre (24%) réside dans un QPV. Selon Hugo Button, le nombre de livreurs dans les quartiers prioritaires a ainsi été multiplié par 6,7 entre 2019 et 2022, contre 5,2 hors de ces quartiers. L'image du cycliste en QPV est donc souvent associée à une activité professionnelle précaire⁴.

Une deuxième étude du bureau 6-T auprès de 500 livreurs dans le nord-est de Paris montre que 93 % d'entre eux sont des hommes, 10 % sont Français, leur moyenne d'âge est de 31 ans et 37,5 % d'entre eux n'ont pas de diplôme. Plus de 50 % d'entre eux utilisent un vélo pour réaliser les livraisons. Nous savons que 58,6 % vivent à Paris mais savoir dans quels quartiers. Près de 23 % vivent en Seine-Saint-Denis, territoire comptant 63 QPV, selon le système d'information géographique de la politique de la ville⁵.

¹Ministère de la Transition Ecologique, « Enquête Mobilité des Personnes 2019 », 2021.

²SDES, Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019

³D. Sayagh, 2021, « Socialisations cyclistes variées d'adolescentes de quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) « très sociaux », Sociétés et Jeunesses en difficulté, n°26

⁴H. Button, 2022, « L'ubérisation des quartiers populaires »

⁵6-T, « Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée à Paris et en petite couronne », 2022, 121

Non seulement ces travailleurs-cyclistes n'apparaissent que partiellement dans les statistiques des QPV mais ils participent à renforcer les chiffres concernant l'usage du vélo dans les centres urbains où l'activité de livraison se concentre. Là encore, il s'agit d'une pratique qu'il faut mettre en avant et investiguer.

Les mobilités actives, une question de genre

Le genre influence davantage la pratique des mobilités actives dans les QPV. Le taux d'immobilité des femmes est en effet supérieur de 7 points, comparé à celui des hommes résidant en QPV, et de 4 points comparé aux femmes résidant hors QPV¹.

Les inégalités genrées sont aussi observées en ce qui concerne la marche : pour l'ensemble des déplacements locaux en France, les femmes marchent plus que les hommes (25,8% des Françaises marchent contre 22% des Français).

Le sociologue David Sayagh montre, dans ses travaux sur les mobilités actives pratiquées par les adolescent.es des QPV, que la différenciation sexuée des mobilités est significative².

La socialisation cycliste de genre s'observe et s'accroît au sein des QPV.

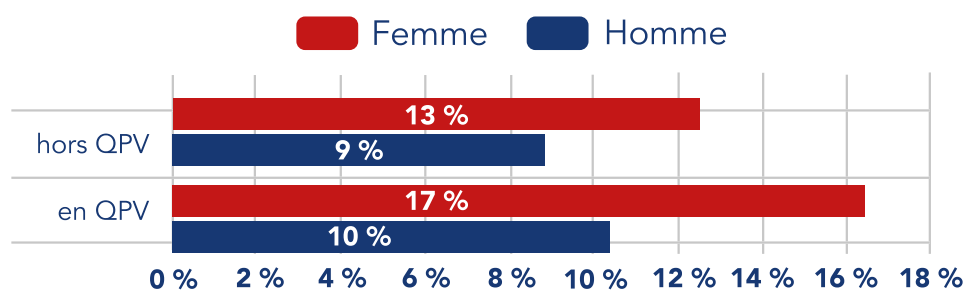
Dans le même temps, les déplacements des femmes sont en plus grande proportion liés à la vie familiale par rapport aux hommes. Cette tendance est encore plus prononcée dans les quartiers prioritaires où l'accompagnement des enfants est principalement réalisé par les femmes.

« Les adolescentes sont significativement plus nombreuses que leurs homologues masculins à ne pas faire de vélo et à ne pas maîtriser les compétences élémentaires mobilisées dans la plupart des variantes de ses pratiques urbaines »

David Sayagh (2017)

Taux d'immobilité, par sexe (Champ : 11 ans et plus)

Source : La mobilité des résidents des QPV dans les EMD, 2ème livrable, Cerema, 2018



L'étude des étudiant.es de Sciences Po St Germain en Laye-Saint Quentin montre également des variations selon le genre à l'adolescence dans trois QPV de région parisiennes. Les lycéennes ont une mobilité reposant davantage sur les transports en commun et moins sur les modes actifs comparées aux adolescents. Elles témoignent également d'un rapport à la sécurité défavorable à la marche, notamment de nuit.

¹Ministère de la Transition Écologique, 2021, *Marcher et pédaler : les pratiques des Français*, décembre

²D. Sayagh, 2021, «Socialisations cyclistes variées d'adolescentes de quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) « très sociaux »», *Sociétés et jeunes en difficulté*, n°26

L'âge et l'usage des mobilités actives

La variable de l'âge est aussi à prendre en compte dans les freins aux mobilités dans les QPV. La pratique de la marche varie au cours de la vie : elle représente 33,9% des déplacements des moins de 18 ans et 32,5% des plus de 65 ans, contre 15,3% pour les personnes âgées de 45 à 54 ans¹. En revanche, l'utilisation de vélo varie peu selon l'âge, sauf pour les moins de 18 ans (3,4% de cyclistes contre 2,2% chez les 19-24 ans). Concernant la marche, ces chiffres se confirment à travers l'étude des étudiant.es de Sciences Po St Germain en

Laye-Saint Quentin où ce mode est préféré par les lycéen.nes interrogé.es à Ivry-sur-Seine, Gennevilliers et Pontoise. En concurrence avec les transports en commun selon la distance à parcourir, la marche est le premier ou second mode de transport chez les jeunes.

De la même manière pour le vélo, sa part varie d'un territoire à l'autre en fonction de la répartition géographique des logements vis-à-vis de l'établissement scolaire mais il reste un mode de transport marginal comparé aux transports en commun, à la marche et parfois à la voiture.

¹²[Ministère de la Transition Écologique, 2021, Marcher et pédaler : les pratiques des Français, décembre](#)

DES CHOIX DE MOBILITÉS CONTRAINTS PAR LA SITUATION URBAINE DES QUARTIERS ET SOCIALE DES HABITANT·ES

Le choix économique des habitant·es

Parmi les 4,8 millions d'habitant·es, plus de 44,7% vivent sous le seuil de pauvreté, soit trois fois plus important que la moyenne nationale de 14,6%. Quant au taux de chômage, il est de 23,4% en moyenne dans les QPV et grimpe à 32,9% chez les moins de 30 ans.

La population des QPV est donc marquée par une certaine précarité économique qui peut influencer les choix ou les non-choix des habitant·es en matière de mobilités. Pour la moitié de la population française, le coût des déplacements constitue le premier obstacle à la mobilité², la situation est accrue dans les QPV. Le manque de ressources réduit l'accès à certains modes de transports présents sur le territoire ou contraint les ménages à supporter une charge liée à la mobilité qu'ils peuvent difficilement maintenir. Ce coût est d'autant plus lourd à porter qu'il est souvent sous-estimé de la part des ménages qui s'installent dans ces quartiers (Jouffe, 2014).

Si le vélo est un allié économique par son faible coût à l'utilisation par kilomètre parcouru, ce coût peut quand même constituer une « barrière » à l'entrée pour les populations les plus précaires. Le coût d'achat ou de location d'un vélo de bonne facture ou d'un VAE reste une somme importante. Son utilité peut rapidement être remise en cause notamment pour les ménages disposant déjà d'un véhicule ou d'un abonnement aux transports en commun. Dans le même temps, 25% des demandeurs d'emploi refuse une proposition par manque de moyen de déplacement³.

Les QPV concentrent certaines contraintes influençant négativement la capacité à être mobile des habitant·es. Une qualité promue par les pouvoirs publics et le marché de l'emploi qui tend à « renforcer l'injonction à la mobilité et par exclure les moins mobiles » (Yves Jouffe, 2014). Un équilibre doit se construire entre l'accessibilité aux solutions de mobilité et la capacité à être mobile.

Voir Dossier 1

¹[Ministère de la Transition Écologique, 2021, Marcher et pédaler : les pratiques des Français, décembre](#)

²[Le Baromètre des mobilités du quotidien, La fondation pour la nature de l'homme et Wimoov, 2020](#)

³[Laboratoire de la Mobilité inclusive : Mobilité et emploi, Elabe, 2017](#)

La culture vélo, une question d'image et d'apprentissage

La variable culturelle mérite aussi d'être prise en compte. Agir sur l'image négative du vélo n'est pas retenue comme prioritaire par les collectivités interrogées pour développer la pratique du vélo mais c'est un axe identifié.

Le vélo, malgré son accessibilité apparente, est également un marqueur social dans le sens où la capacité à savoir circuler à vélo n'est pas universelle. Beaucoup d'individus ne savent pas rouler à vélo et encore moins circuler en ville. Si la situation n'est pas propre aux QPV, la sociologie de ces quartiers la renforce.

Dans le même temps, les résultats de l'étude menée auprès des jeunes à Ivry-sur-Seine, Gennevilliers et Pontoise montrent que le vélo bénéficie d'une image plutôt positive, associée à l'écologie, au sport et au loisir. Une image positive qui ne se traduit pas dans les usages quotidiens contrairement à la marche où plus de 80% des jeunes interrogés déclarent aimer marcher. Ils témoignent d'une image positive

liée à la nature, à la liberté et à la santé qui se traduit par un usage souvent majoritaire de ce mode.

Un rapport réalisé par Transdev avec France urbaine et AdCF, fait état par exemple de la nécessité de développer une culture du vélo par des actions auprès des jeunes dans les écoles, afin de développer une véritable « acculturation » au vélo¹. L'un des premiers leviers permettant ce changement de culture est peut-être l'apprentissage du vélo pour enfant mais également pour adulte.

La culture vélo n'est pas uniquement une culture d'usager mais également une culture à développer chez les acteurs partie prenante des mobilités et de la vie quotidienne dans les QPV.

Voir Dossier 1

Voir Dossier 2

L'enclavement par les coupures urbaines

La situation géographique des quartiers confronte les habitant·es à un enclavement lié aux coupures urbaines linéaires. Près de 90% des QPV sont concernés par au moins une coupure² provoquée par le tracé des voies routières, ferroviaires, fluviales ou par des zones industrielles ou commerciales.

Ces coupures isolent les quartiers du reste du tissu urbain car elles génèrent une circulation plus difficile notamment pour les modes actifs et génèrent un surcoût des aménagements adaptés, ainsi 65% des collectivités territoriales

déclarent rencontrer des difficultés dans la mise en place d'une politique cyclable dans les QPV. Le franchissement des coupures est particulièrement désagréable à pied et peut s'avérer difficile et dangereux à vélo en l'absence d'aménagements spécifiques. L'effet de coupure urbaine s'accompagne également de nuisances sonores évoquées précédemment (trafic automobile et transport ferroviaire) et d'une pollution de l'air accrue.

Traiter en priorité les coupures urbaines avec des franchissements favorise la pratique des mobilités actives. Plus de 60% des collectivités interrogées considèrent que le principal atout du développement du vélo dans les QPV est la réponse qu'il peut offrir pour désenclavement.

¹Transdev, 2021, *Quartiers populaires et politiques de mobilités : enjeux et retours d'expériences locales*, Intercommunalités de France, France Urbaine, février, 96p

²Cerema, 2019, *Les coupures physiques qui participent à l'enclavement des quartiers prioritaires*, janvier

Au-delà des coupures, la circulation à pied ou à vélo peut également être une source de freins psychologiques, notamment lorsque les aménagements manquent. Leur absence renforce le sentiment d'insécurité. La continuité des aménagements et la création d'itinéraires reliant les quartiers au reste du territoire sont essentiels pour renforcer la cyclabilité et la marchabilité du territoire.

Dans ce sens, les programmes de renouvellement urbain sont des opportunités pour redessiner l'espace public et la voirie au sein des quartiers : 80% des collectivités interrogées ayant des

opérations de renouvellement urbain passés, en cours ou à venir, intègrent les mobilités actives dans leur projet (CVTCM, 2022).

Voir Dossier 3

Stationner pour mieux pédaler

La sécurité ne concerne pas uniquement la circulation mais l'ensemble de la chaîne de déplacement. Le problème est aussi accru dans les QPV car les habitants ne disposent pas toujours d'espace privé voué au stationnement de vélo.

La part de logements collectifs et sociaux est très importante dans ces quartiers (94,1% de ces logements sociaux dans les QPV sont des logements collectifs¹) et les espaces destinés ne sont pas toujours sécurisés ou pratiques. Cette situation s'observe à travers le nombre conséquent de vélos stockés sur les balcons. Par exemple, à Lille en 2016, 85 % des ménages résidents hors QPV disposaient d'un stationnement vélo sécurisé chez eux contre moins de 60 % pour les ménages des QPV.

Les collectivités interrogées par le CVTCM identifient l'offre de stationnement sécurisé comme la première contrainte rencontrée dans les QPV pour développer l'usage du vélo. Les principales offres de stationnement mises en place dans les QPV par ces collectivités sont : le stationnement en arceaux dans l'espace public (46%), suivi des consignes à proximité des gares ou pôles d'échanges (17%), ainsi que les locaux ou arceaux vélo dans les établissements scolaires (20%).

Voir Dossier 4

¹Insee, SDES, RPLS au 1er janvier 2020

LES CHIFFRES CLÉS

45,7 %

La part modale de la marche dans les QPV contre 22% hors QPV¹.

1,9 %

La part modale du vélo dans les QPV contre 2,8% hors QPV².

83,6 %

La part des ménages vivant en QPV ne possèdent pas de vélo contre 66,8 % hors QPV³.

0,2

Nombre moyen de vélo posséder par les ménages vivant en QPV contre 0,6 hors QPV⁴.

20,6 %

La part des utilisateurs quotidien ou presque parmi ceux qui possèdent un vélo en QPV contre 7,9% hors QPV⁵.

90 %

La part des QPV concernés par au moins une coupure urbaine linéaire (ferroviaire, fluviale, routière)⁶.

¹SDES, Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019

²ibid

³Insee, SDES, RPLS au 1er janvier 2020

⁴SDES, Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019

⁵ibid

⁶La mobilité des résidents des QPV dans les EMD, 2ème livrable, Cerema, 2018

1 493 900

Le nombre de logements sociaux constituant le parc locatif dans les QPV en 2020⁷.

94,1 %

La part des logements collectifs parmi les logements sociaux et 80,9% ont été construits entre 1949 et 1988⁸.

44,7 %

Le taux de pauvreté en QPV, soit trois fois plus important que la moyenne nationale de 14,6%⁹.

23,4 %

Le taux de chômage moyen dans les QPV, contre 8,9% dans les villes environnantes. Dans les QPV, le taux est de 32,9% chez les moins de 30 ans¹⁰.

562 et 2 465 000

Le nombre de QPV et d'habitant·es concerné·es directement ou indirectement par la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE) déjà effective ou en projet. Soit 1/3 des QPV et la moitié des habitants¹¹.

⁷Insee, SDES, RPLS au 1er janvier 2020

⁸Ibid

⁹Rapport 2020 de l'Observatoire national de la politique de la ville, « Vulnérabilités ressources des quartiers prioritaires de la politique de la ville »

¹⁰Ibid

¹¹Directement ou indirectement, dans le sens où les QPV en question ne sont pas tous compris dans une ZFE mais leur EPCI l'est, ce qui rend impossible une libre circulation des habitants avec leur véhicule ne respectant pas les normes des ZFE.

VERS UNE PRIORITÉ AUX MOBILITÉS ACTIVES ? LES RÉPONSES D'UNE MOBILITÉ INCLUSIVE ET ÉCOLOGIQUE

Pour l'accessibilité et l'équité

Les mobilités actives offrent une solution abordable et accessible pour les résidents des QPV, qui peuvent avoir des difficultés financières pour posséder et entretenir une voiture ou utiliser les transports en commun. Le coût d'utilisation et d'entretien d'un vélo revient à moins de 500€ par an, dix fois moins que celui d'une voiture en moyenne.

En moyenne, les transports constituent le premier poste de dépense des ménages¹. Pour les ménages modestes, ce poste dépense représente une part moins importante que celle consacrée au logement mais constitue un poids très significatif, croissant et incompressible dans leur budget. La voiture est un mode moins privilégié dans les QPV mais les voitures y sont plus anciennes et moins économes en carburant.

Les modes actifs permettent de se déplacer à moindre coût sur des petites distances. Il s'agit d'un avantage certain pour les habitants des QPV dont la précarité économique limite l'accès à d'autres modes plus onéreux. La mobilité reposant sur le vélo et la marche permet de diminuer le budget transport des ménages mais aussi les dépenses publiques : à travers les gains de productivité et l'insertion professionnelle qu'elle permet, la réduction à terme des dépenses liées aux infrastructures pour les modes motorisés et par les économies liées aux externalités positives pour la santé publique.

Pour la santé et le bien-être

Les mobilités actives favorisent l'activité physique régulière, ce qui contribue à améliorer la santé et le bien-être.

Le sujet de la santé publique est particulièrement adapté à la situation dans les QPV où les faibles ressources économiques se traduisent par un recours moins important aux services de santé. En effet, les indicateurs de santé et l'état de santé ressenti sont moins bons que hors QPV (Allory et al., 2017). Ces quartiers sont souvent confrontés à des problèmes de santé liés à la sédentarité, à l'obésité et à d'autres maladies

chroniques. Encourager la marche et le vélo peut aider à réduire ces problèmes de santé en favorisant un mode de vie actif.²

Pour l'environnement et la qualité de l'air

Les mobilités actives sont respectueuses de l'environnement et contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans les QPV, où la pollution atmosphérique peut être plus élevée en raison de la densité du trafic automobile à proximité, promouvoir la marche et le vélo permet de réduire le bruit et les émissions polluantes, d'améliorer la qualité de l'air et de créer des environnements plus sains pour les résidents.

Pour l'insertion professionnelle et la création d'emplois locaux

Le vélo comme solution de mobilité³ et comme outil de travail peut favoriser l'insertion professionnelle dans les QPV. La circulation à vélo permet de réduire l'enclavement des individus non motorisés et peut favoriser l'accès à l'emploi, tant les temps de transports sont peu sources de variation. Dans le même temps, le vélo peut être un vecteur d'emploi à travers les activités professionnelles auxquelles il est lié, notamment la vente, la réparation, la livraison urbaine et la cyclo logistique. Le potentiel de création d'emplois de la filière vélo est considérable, avec des métiers porteurs de sens qui peuvent répondre aux aspirations des habitants.es.

¹Enquête Budget de famille, Insee, 2017

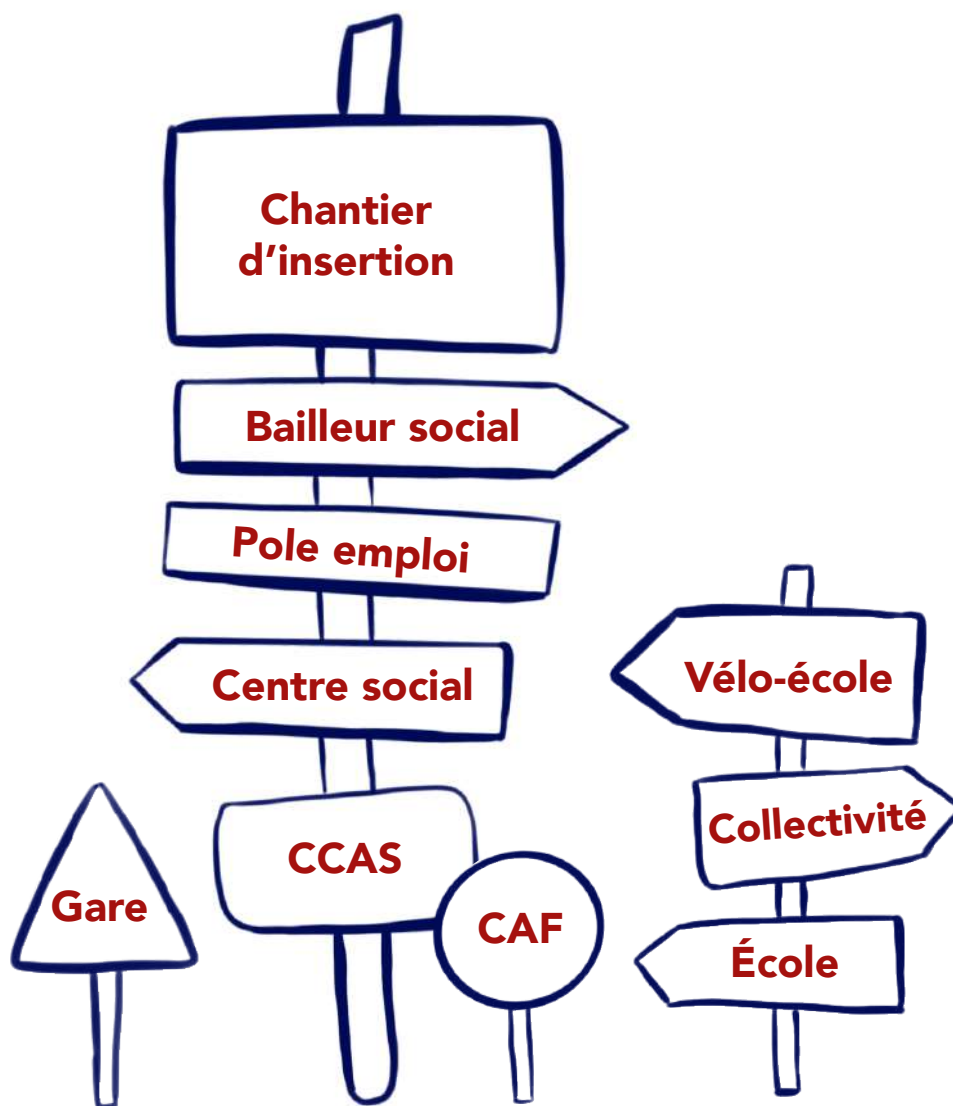
²Réseau français des Villes-Santé de l'OMS, « Mobilités actives au quotidien, le rôle des collectivités », 2013, 78p.

³Le vélo, une solution pour développer localement une mobilité inclusive et durable, CVTCM, 2023

Pour la cohésion et l'insertion sociale

Le développement des mobilités actives favorise la convivialité et la cohésion sociale au sein des QPV. En créant des espaces publics conviviaux et sécurisés pour la marche et le vélo, on encourage les interactions entre les résidents, renforçant ainsi le sentiment d'appartenance et la cohésion communautaire. La mobilité spatiale constitue un vecteur d'émancipation dans le sens où elle est « une dimension structurante de la vie sociale et de l'insertion » selon Vincent Kaufmann. La mobilité est devenue « une condition indispensable à l'insertion, à la construction de trajectoires de vie satisfaisantes et de liens sociaux diversifiés. La mobilité n'est plus seulement un choix, elle est devenue une impérieuse nécessité. » note Jean-Pierre Orfeuill (2010).

2 - COMMENT DÉVELOPPER UN SYSTÈME MARCHÉ ET VÉLO ADAPTÉ AU QPV : DES PISTES POUR EXPLORER LES INITIATIVES





DOSSIER N°1

Développer une culture marche et vélo dans les quartiers :

Des services solidaires et inclusifs, des animations pour sensibiliser les habitant-es

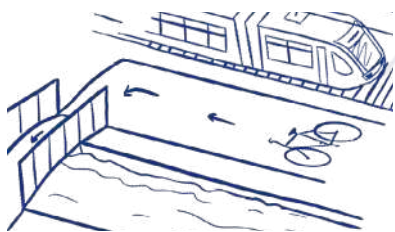


DOSSIER N°2

Apprendre à se déplacer activement : Des habitant-es à pied et à vélo

Vers un écosystème vélo-marche adapté

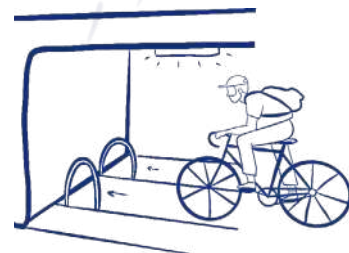
AUX QUARTIERS PRIORITAIRES



DOSSIER N°3

Aménager et sécuriser :

redéfinir le partage de l'espace public et relier les quartiers au reste de la ville



DOSSIER N°4

Protéger les vélos des habitant-es : Développer l'offre de stationnement



DOSSIER N°1

Développer une culture marche et vélo dans les quartiers : Des services solidaires et inclusifs, des animations pour sensibiliser les habitant·es

L'un des premiers facteurs influant la mobilité des résidents en QPV est la fragilité de leur situation économique. En 2018, le revenu disponible médian des habitant·es des QPV était de 13 770€, contre 21 730€ en France métropolitaine. Dans cette situation, le coût d'achat ou de location d'un vélo peut représenter un frein majeur à la pratique. Le vélo, après la marche, reste néanmoins le mode de déplacement le plus économique et efficace en milieu urbain, sans aucune mesure avec le coût d'une voiture.

Pour répondre à cette limite bien identifiée par les acteurs publics, différentes aides sont proposées à différentes échelles d'intervention (Etat, région, département, intercommunalité ou commune). De plus en plus de collectivités développe des aides et des dispositifs permettant de renforcer l'accès au vélo pour les plus modestes et les personnes en parcours d'insertion : aides à l'achat, prêt, don, location etc. Le nombre de collectivités proposant des aides à l'achat a été multiplié par 5 depuis 2015 et par 3,5 pour les services de VLS. Ces services ne sont pas destinées spécifiquement aux habitant·es des QPV mais sont souvent conditionnées selon, le statut des personnes, le revenu ou le quotient familial des ménages. Ils

font donc partie du public ciblé prioritairement. Tout comme les aides à l'achat et les primes à la conversion mises en place par l'Etat accessible pour les particuliers dont le revenu fiscal par part est inférieur ou égal à 14 089€, avec une majoration quand celui-ci n'excède pas 6 358€ ou quand le bénéficiaire est en situation de handicap.

Dans le même temps, l'appropriation des modes actifs dans les quartiers peut aussi souffrir de l'image négative ou péjorative associée au vélo et à la marche. A l'inverse de l'automobile qui reste un objet valorisant socialement, le vélo ne bénéficie pas encore de ce statut et la marche est parfois un choix contraint à défaut d'alternative. Pour renforcer l'accès et la pratique des mobilités actives, un accompagnement au-delà de l'aspect financier est nécessaire. Animer le territoire et sensibiliser les habitant·es font partie des actions à mener pour favoriser l'émergence d'une culture marche et vélo dans les quartiers. Ces services prennent différentes formes : conseil en mobilité, balade et voyage, campagne de communication, fête et événement, ateliers participatifs de réparation.

Des collectivités, des associations locales et des bailleurs sociaux s'investissent au plus près des habitants pour proposer ces services et démocratiser les mobilités actives pour tous les publics : enfants, jeunes, familles, personnes âgées, personnes en parcours d'insertion, étudiant·es, travailleurs à vélo. La combinaison de services facilitant l'accès à un vélo et d'une animation régulière des quartiers forme l'un des piliers d'une stratégie d'installation d'un système vélo et marche adapté aux quartiers prioritaires.

« Un homme de 50 ans, demandeur d'emploi à bas niveau de qualification, se sent souvent fragilisé, stigmatisé, marginalisé et monter sur vélo est impossible pour lui. L'image est trop dévalorisante. Le vélo est parfois un indicateur de pauvreté ».

Universitaires - Eric Le Breton

« Peut-être que pour nous (ndlr : les filles), le vélo n'est pas ringard. Mais après, je sais que si vous en parlez à un groupe de garçons qui ont l'habitude d'être en voiture, en scooter, ils vont dire non, le scooter c'est plus rapide. Ils veulent la facilité et ne pensent pas faire du vélo. Pour eux, être sur un vélo ça peut être ringard ».

Habitante - Jeune de 20 ans à Gennevilliers

« Quand les jeunes du quartier sont amenés à travailler en tant que livreur Uber-Eat, bah du coup ils achètent des vélos, et après ils investissent dans un scooter ».

Habitant - Jeune de 26 ans à Gennevilliers

« Être salarié·e d'ateliers vélo en QPV, c'est être au coeur de la transformation urbaine d'un quartier, par l'apport de nouveaux services, aider à l'émancipation des personnes et soutenir l'amélioration du mieux vivre dans les QPV, via la qualité de l'air, la santé individuelle, la baisse du bruit... C'est aussi participer à un changement du cadre de vie ! »

Association locale - Salarié coordinateur pour Janus France

« La culture vélo demande du temps pour s'installer, aussi bien dans les services de la collectivité que dans l'esprit de la population. L'histoire industrielle de la ville laisse une place centrale à la voiture. Pour caricaturer, celui qui circule à vélo, c'est celui qui n'a pas de voiture ou de moto. »

Collectivité - Technicien de la ville de Châtellerauld

« Économiquement, le vélo est un moyen de transport qui est coûteux, enfin qui peut être coûteux parce qu'entre l'acquisition d'un vélo, même si nous on propose un vélo d'occasion à partir de 80€, le vélo reste composé de 80% de pièces d'usure (...) ».

Collectivité - Technicien à la ville de Pontoise

« Tout a un coût aujourd'hui. Un vélo ça coûte 150€, on va dire a minima. Et quand on doit faire 100€ de réparation, ça coûte trop cher ».

Collectivité - Direction des sports à la ville de Gennevilliers

Que dit la LOM ?

La LOM fait progresser le cadre législatif et réglementaire en matière de mobilité solidaire. Elle consacre un nouveau droit, le droit à la mobilité, qui permet de privilégier l'organisation des mobilités au service de tous plutôt que de se concentrer uniquement sur le système de transport. La LOM permet également aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'agir en inscrivant explicitement la mobilité solidaire dans leur champ de compétence. Ainsi, les AOM peuvent organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité. Elles peuvent également offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité.

Enfin, pour renforcer la coopération entre les acteurs, la LOM prévoit la création de plans d'actions communs en faveur de la mobilité solidaire. Les Régions et les Départements doivent ainsi élaborer conjointement et mettre en œuvre un ou plusieurs plans communs à l'échelle de chaque bassin de mobilité. L'objectif global est d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, en situation de handicap, ou dont la mobilité est réduite. Les plans d'action communs pour la mobilité solidaire : Les PAMS sont créés par la LOM afin de coordonner les actions en faveur de la mobilité des personnes les plus vulnérables dans

chaque zone géographique. La responsabilité de la coordination est confiée à la région, qui est responsable de la mobilité, ainsi qu'aux départements en collaboration avec les AOM. Les PAMS sont élaborés en collaboration avec les organismes publics et privés qui fournissent des services d'accompagnement aux personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, de handicap ou de mobilité réduite, ainsi qu'avec les organismes qui participent au service public de l'emploi.

La LOM précise le rôle des Plans d'Actions Communs en faveur de la mobilité solidaire (PAMS), en établissant les critères permettant de fournir des conseils et un accompagnement personnalisé en matière de mobilité, notamment aux demandeurs d'emploi, aux personnes éloignées de l'emploi ou aux jeunes en contrat d'apprentissage. Les PAMS visent également à coordonner les actions des partenaires locaux et à recenser les dispositifs existants pour mieux informer les bénéficiaires. Cependant, la LOM accorde une grande latitude aux acteurs locaux dans la mise en place de solutions de mobilité solidaire, car elles ne sont pas définies juridiquement.



RÉGION PAYS DE LA LOIRE

UNE PLACE POUR LE VÉLO DANS LE CADRE DES PAMS

La région Pays de la Loire a adopté une approche selon laquelle les publics précaires doivent être inclus dans la définition de toutes les pistes d'action dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité. L'objectif est d'améliorer l'accessibilité de l'offre de droit commun pour ces personnes autant que possible.

A partir d'un diagnostic de mobilité, les bénéficiaires seront orientés vers des solutions répondant à leurs besoins et contraintes. Dans ce cadre, sont développés des services tels que des conseils, des formations via les vélo-écoles, des aides financières, des services de location et de prêt de vélos. La voiture ou les solutions de mobilité carbonées sont également comprises dans l'offre de service. Ces solutions répondent à une grande part des besoins mais une attention de plus en plus grande est observée pour l'usage des modes actifs.

LES CHIFFRES CLÉS SUR LA POPULATION

83,6 %

Part des ménages vivant en QPV ne possédant pas de vélo contre 66,8 % hors QPV. (SDES Insee EMP 2018-2019)

0,2

Nombre de vélo moyen par ménage vivant en QPV contre 0,6 hors QPV. (SDES Insee EMP 2018-2019)

44,7 %

Le taux de pauvreté en QPV, soit trois fois plus important que la moyenne nationale de 14,6%. Dans les QPV, ce taux a progressé de 1% entre 2012 et 2017 contre 0,2% en France métropolitaine.

(Rapport 2020 de l'Observatoire national de la politique de la ville, « Vulnérabilités ressources des quartiers prioritaires de la politique de la ville »)

39,1 %

La part de la population des QPV ayant moins de 25 ans, 29,9% en France métropolitaine. (Rapport 2020 de l'Observatoire national de la politique de la ville, « Vulnérabilités ressources des quartiers prioritaires de la politique de la ville »)

23,4 %

Le taux de chômage moyen dans les QPV, contre 8,9% dans les villes environnantes. Dans les QPV, le taux est de 32,9% chez les moins de 30 ans. (Rapport 2020 de l'Observatoire national de la politique de la ville, « Vulnérabilités ressources des quartiers prioritaires de la politique de la ville »)

21,8 %

La part de la population des QPV étant de nationalité étrangère contre 9,2% en France métropolitaine. (Rapport 2020 de l'Observatoire national de la politique de la ville, « Vulnérabilités ressources des quartiers prioritaires de la politique de la ville »)

LES CHIFFRES CLÉS SUR LES SERVICES

30 %

des ateliers vélo sont situés en QPV soit 167 ateliers sur les 520 ateliers recensés en 2022.

60 % des ateliers mobiles en QPV ont lieu dans l'espace public (Les ateliers vélo en Quartier de la Politique de la Ville, L'heureux cyclage, 2022)

47 %

l'augmentation du nombre de dispositif d'aide à l'achat de vélo entre 2015 et 2022 (Enquête nationale sur les politiques modes actifs : vélo et marche, de la commune à la région, CVTCM et, Vélo & Territoires, 2023)

7/10

7 collectivités sur 10 proposent au moins un service vélo. 29% ont un service de location longue durée, 27% proposent une aide à l'achat de vélo et 18% ont un service de location en libre-service.

54 %

des aides à l'achat ou à la location sont proposées sans conditions de revenus (CVTCM, 2022)

1 - DÉVELOPPER DES OFFRES SOLIDAIRES ET INCLUSIVE : DES AIDES À L'ACHAT, DES LOCATION LONGUE DURÉE, DES PRÊTS OU DES DONNS



Quelques préconisations et les points de vigilance :

- **Développer des offres conditionnées au revenu ou au quotient familial.** Compte tenu de la situation économique des ménages, ce critère répond à l'objectif de démocratiser l'accès au vélo et réduire les inégalités face à la mobilité quotidienne.
- **Mettre en place une aide à l'achat ou une tarification sociale pour la location, ne permet pas en soi d'atteindre les habitant·es des QPV.** Communiquer et accompagner les habitant·es vers une nouvelle mobilité en allant vers eux. La démocratisation du vélo demande de le rendre accessible et adapté à toutes et tous (enfants, jeunes, parents avec jeunes enfants, personnes âgées).
- **Accompagner les bénéficiaires au-delà de l'aide.** Proposer un service d'entretien du vélo annuel ou bi-annuel afin de constater l'usage du vélo et accompagner le bénéficiaire en fonction.

Pour développer un service de location :

- **Inclure les QPV dans les appels à manifestation d'intérêt et les contractualisations de délégation de service public concernant les services de VLS ou de free-floating.** Pour éviter que le service se concentre sur le centre des villes et qu'une continuité du service soit disponible dans les quartiers prioritaire, ce qui peut entraîner des besoins de régulation supplémentaire car les stations étant moins centrales génère une moins grande autonomie de gestion du service). Ou de rapprocher les points de retraits pour les services de location moyenne et longue durée.
- **Prendre en charge la caution ou une partie de la caution pour les locations de vélo.** Malgré les tarifications sociales mises en place pour les services de VLS, le poids de la caution ne peut pas toujours être assumé par les bénéficiaires les plus précaires.

Pour développer des aides à l'achat, prêt et don :

- **Développer des aides au-delà du VAE et des vélos neufs.** Permettre à tous d'acquérir ou louer un vélo répondant à ses besoins (vélo

mécanique, VAE, vélo-cargo, tricycle etc) et ses moyens (vélos neufs ou reconditionnés par des professionnels)

- **Avancer d'une somme conséquente avant la rétribution effective de l'aide à l'achat est impossible pour un grand nombre de ménage.** Élaborer un mécanisme de prêt pour les publics précaires pour que le bénéficiaire ait besoin d'avancer la somme correspondant aux aides.
- **Vérifier si l'aide permet de toucher le public cible.** Le cas échéant, adapter les modalités en fonction des sollicitations et des limites constatées. Revoir la stratégie de communication.
- **Informé plus massivement sur la prise en charge de 50% du coût de l'abonnement par l'employeur.** Les services de location publique de vélo sont soumis à la même prise en charge par l'employeur que les abonnements aux services de transport en commun.
- **Inciter les employeurs locaux à encourager leurs salariés se déplaçant à vélo.** Informer sur le forfait mobilités durables et ses bénéfices. L'incitation financière est efficace pour changer les usages.

Et quelques pistes à explorer :

- **Imaginer des formes de financement inédites.** Des outils financiers permettent de répondre aux contraintes économiques : prêt garanti ; micro-crédit ; leasing social.
- **Financer les dispositifs d'aide à l'acquisition ou de prêt avec des partenaires et les ressources de la collectivité.**

Construire un projet avec une plateforme de mobilités, les acteurs locaux de l'insertion professionnelle, le crédit municipal, la CAF, le CCAS. Ces partenariats peuvent répondre aux contraintes de financements et aux besoins d'accompagnement en créant un parcours cohérent pour les usagers.



La mobilisation et l'implication de certains acteurs permet d'aller vers les habitant·es et toucher le public cible de l'action menée. La participation de certains partenaires à l'élaboration de l'aide et ses modalités permet de mieux répondre aux besoins et aux contraintes.

Les partenaires et acteurs partie-prenante :

Les technicien·nes et élu·es en charge de la solidarité et de la politique de la ville

Leur adhésion au projet est un prérequis pour une co-construction avec les services en charge des mobilité et les partenaires.

Maison du vélo

Pour établir un point d'accueil et d'informations sur les services proposées sur le territoire.

Les bailleurs sociaux locaux

Pour relayer l'information auprès des habitant·es et accueillir des ateliers, points d'informations en pieds d'immeubles.

CCAS, CAF, Pôle emploi, les centres de formation, école et université, Plateforme de mobilités

- Pour relayer l'information auprès du public cible et permettre d'aller vers des habitant·es avec un diagnostic de mobilité
- Développer des solutions de financement.

Vélo-écoles et associations locales d'usagers

Pour relayer l'information auprès de leurs adhérents et des élèves des vélo-écoles et reconditionner des vélos.

Maison de quartier, centres sociaux

Pour accueillir un point d'informations et accompagner les habitant·es qui souhaitent bénéficier de l'aide.

Crédit municipal, Association de micro-crédit (Club Cigales)

Pour proposer une solution de financement adapté.

Vélocistes

Pour la vente, remise en état et entretien des vélos.

2 - LE CONSEIL EN MOBILITÉ : L'ACCOMPAGNEMENT AVANT L'AIDE FINANCIÈRE

De nombreuses collectivités agissent à travers leurs soutiens à des plateformes de mobilités, des associations, des régies de quartier, pour réduire les inégalités face à la mobilité quotidienne de leurs habitant·es. L'une des voies pour aller vers des personnes à la recherche d'une solution de mobilité est le conseil en mobilité. Ce service permet d'établir un diagnostic personnalisé et d'orienter le bénéficiaire vers des services et solutions adaptées à sa situation. Dans ce cadre, le vélo à une place évidente, c'est un mode simple, efficace, économique et bon pour la santé. Les

services vélo et les aides à l'acquisition ou à la location occupent une place croissante dans les solutions portées par le conseil en mobilité.

Des plateformes de mobilité inclusive nationales avec des antennes locales accompagnent également les personnes en situation de précarité mobilière. C'est notamment le cas de Wimoov du groupe SOS dont un exemple d'action locale et multipartenaire est développé dans le [Dossier 2](#).



PLAINE COMMUNE (93)

DES RÉGIES DE QUARTIER QUI RENSEIGNE ET ACCOMPAGNE VERS LE VÉLO

Les régies de quartier de Stains et de Saint-Denis emploient un conseiller en mobilité qui accompagne les habitant·es. Partant du constat qu'une méconnaissance persiste au sujet des aides et des services de mobilité, l'objectif de ce conseiller est de renseigner au mieux les bénéficiaires sur le sujet et l'accompagner vers une solution adaptée. Pour cela, le conseil débute par un diagnostic afin d'identifier le report modal possible.

En complément du conseil, la régie propose aussi des services vélo pour les bénéficiaires, notamment avec un atelier de réparation.

Le conseil ne se concentre pas sur les mobilités actives mais sur l'ensemble des solutions de transport disponible sur le territoire. Avec l'arrivée des ZFE, le vélo est une solution de plus en plus envisagée.



ESSONNES MOBILITÉS (91)

DU CONSEIL À L'APPRENTISSAGE DU VÉLO DANS LE CADRE D'UN PARCOURS MOBILITÉ

Depuis 2016, la plateforme « Essonnes Mobilités », soutenue par le département, accompagne plusieurs centaines de personnes par an dans leur mobilité. Formations, location de deux-roues, auto-école sociale, transport à la demande, garage solidaire : l'association déploie de nombreuses solutions pour les personnes accompagnées. Dans le cadre de ces activités de formation, l'association a mis en place une vélo-école sociale. Durant une session de 5 jours, cinq personnes bénéficient d'un apprentissage renforcé du vélo dans le cadre d'un parcours mobilité. « Le vélo constitue le premier palier de l'accompagnement de mobilité qu'on propose, souligne William Elie, animateur vélo dans la structure, c'est un travail de sensibilisation mené auprès des jeunes pour leur montrer l'intérêt du déplacement à vélo. L'apprentissage constitue aussi une formation préalable permettant d'acquérir les bases du code de la route. Il s'agit d'une condition pour que certaines personnes puissent accéder par la suite au permis de conduire ».

Du don à la mise à disposition : le vélo au cœur de l'échange et au service de l'émancipation

L'aide à l'acquisition peut prendre différentes formes et ne concerne pas uniquement les vélos neufs. L'aide à l'achat tend à se démocratiser avec de plus en plus de collectivités proposant un soutien financier aux ménages suite à l'acquisition d'un vélo.

L'animation de la vie d'un quartier et le don peuvent faire bon ménage pour donner accès au vélo et apprendre par la même occasion. Beaucoup d'ateliers d'auto-réparation disposent de nombreux vélos à remettre en état sans

disposer des ressources et du temps pour le faire. Ces vélos peuvent faire l'objet d'auto-réparation au sein des quartiers et déboucher sur une mise à disposition pour les volontaires.

Le vélo permet aussi aux habitant·es de s'émanciper en maîtrisant leur mobilité à moindre coût. Le vélo est aussi une habitude et un goût qui se développe : aujourd'hui, des collectivités font le pari de la gratuité pour les plus jeunes et les personnes en parcours d'insertion pour que demain leur mobilité soit positive pour toutes et tous.



MÉTROPOLE DE LYON (69)

DES VÉLOS GRATUITS POUR LES JEUNES

En réalisant une étude préalable basée sur les résultats de l'enquête MobiCampus (menée par le LAET entre 2016 et 2019) portant sur une base de données de 7 787 étudiant·es fréquentant un établissement universitaire de la Métropole de Lyon, on constate que les étudiants lyonnais sont peu équipés en vélo. Seulement 18 % des étudiants interrogés possèdent un vélo, et parmi eux, 36 % déclarent avoir un revenu mensuel inférieur à 750 €. Pour permettre aux jeunes adultes à faibles revenus d'accéder à un vélo afin de ne pas entraver leur mobilité et de les encourager à adopter durablement cette pratique de déplacement, la Métropole de Lyon à développer Free vélo'v.

Depuis fin 2021, un programme de prêt de vélo gratuit (avec un antivol) et sans caution à destination des étudiant·es et des jeunes en parcours d'insertion sociale et professionnelle (jeunes bénéficiant de la « Garantie Jeune » des Missions locales, jeunes adultes bénéficiaires du « Dispositif Mobilité Inclusive », jeunes qui bénéficiaires du « Revenu Solidarité Jeune », etc...).

Si l'action n'est pas spécifiquement dédiée aux jeunes habitant·es des QPV, elle participe

largement à rendre le vélo accessible à un public correspondant à sa sociologie et de développer des emplois locaux à travers une structure de l'insertion par l'activité économique (SIAE). Entre 12 et 15 personnes éloignées de l'emploi sont recrutées par l'Atelier Estime Vélogik, chantier d'insertion ACI, principal prestataire du projet pour assurer la maintenance de la flotte.

Pendant une période de 3 mois à 1 an renouvelable une fois, 10 000 jeunes pourront bénéficier d'un vélo d'ici 2025. L'objectif de cette action est multiple : soutenir des jeunes à faibles revenus, en formation ou en emploi, lutter contre la sédentarité, décarboner la mobilité et réduire leur pollution atmosphérique, accompagner le développement d'une filière du recyclage locale et favoriser par cette voie, l'insertion professionnelle et l'économie circulaire.

Pour la mise en place opérationnelle de l'action, la collectivité collabore avec Second Cycle, un prestataire qui remet en état des vélos free floating de l'opérateur Donkey Republic.

Le coût prévisionnel est de 4 800 000€ sur 4 ans, dont 37,5% financé par l'Ademe.

LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE (59)

DES VÉLOS GRATUITS AU SERVICE DE L'INSERTION

Dans le cadre de son plan vélo, la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) a mis en place le projet Recyclo depuis 2020 : un service de mise à disposition gratuitement de vélos recyclés auprès des habitants modestes.

Plusieurs partenaires participent au projet :

Triselec, l'opérateur de la gestion du tri des déchets qui opère la collecte des vélos dans les déchèteries de la CUD

Une entreprise adaptée qui identifie les vélos réparables et les remet en état pour la circulation

La maison des étudiants gère les prêts et organise la remise des vélos pour les étudiant·es de l'Université du Littoral Côte d'Opale.

En 2022, 55 vélos ont été récupérés en déchetterie. Une seconde flotte sera mise à disposition pour un public élargi (demandeurs d'emploi, intérimaires, autres étudiant·es...)

par l'intermédiaire des CCAS des communes. Le coût de l'opération est évalué à 100 000€ pour le reconditionnement de 200 vélos par an. Le projet est soutenu financièrement par l'Ademe.

SEINE ET EURE (27)

PRÊT DE VÉLO DANS UN GARAGE SOLIDAIRE : UNE VOIE POUR S'ÉMANCIPER DE L'AUTOMOBILE

Dans la ville de Louviers, qui compte deux quartiers prioritaires, l'association IFAIR (Insertion Formation Animation Individualisée pour Réussir) et Solidarauto ont collaboré pour créer le Garage Solidaire, à la suite d'une étude commandée par l'Agglo Seine Eure. Ce concept novateur combine l'aspect self-service avec des services de réparation assurés par un professionnel.

Depuis 2021, les personnes en difficulté, accompagnées par les services sociaux en raison de problèmes éthiques et financiers, ont la possibilité de faire réparer leurs véhicules au Garage Solidaire. De plus, le garage offre également des services de réparation de vélos électriques ou mécaniques, où les bénéficiaires ont un accès libre aux outils nécessaires. Un animateur est présent pour les encadrer au besoin. Une particularité de ce garage est qu'il propose la location de vélos électriques pour répondre aux besoins de mobilité des bénéficiaires. Quinze vélos à assistance

électrique sont disponibles sur prescription d'un référent social.

Pour bénéficier de ces services, les bénéficiaires doivent adhérer à l'association (10€) et donner une caution de 50€. Ensuite, le service est facturé selon la durée : un tarif journalier de 1 à 3 euros, un tarif hebdomadaire de 8 euros ou un tarif mensuel de 25 euros.

En plus de ces services de réparation et de location, l'association propose également des programmes d'apprentissage du vélo et des diagnostics de mobilité, notamment. Ces initiatives visent à accompagner les bénéficiaires dans l'acquisition de compétences en matière de cyclisme et à évaluer leurs besoins en matière de mobilité.

La voie de l'expérimentation pour développer l'accès au vélo pour les plus jeunes

Expérimenter la mise à disposition de vélo dès le plus jeune âge est une voie pour renforcer l'accès au vélo sans contraindre le budget des familles. C'est ce que cherche à développer le dispositif « Mon vélo pour 10 ans » née en Belgique et en cours de développement dans certains quartiers prioritaires. Le principe est simple : prêter un vélo adapté à la taille de l'enfant et l'échanger quand l'enfant grandit. L'acquisition d'un vélo pour enfant pour les

foyers modestes peut représenter un coût significatif dont la pérennité dure quelques années avant que le vélo soit trop petit. Le principe du dispositif permet une économie circulaire au sein d'une collectivité et assure l'entretien des vélos. Contre une adhésion annuelle au programme, les familles peuvent bénéficier du service.

L'HEUREUX CYCLAGE - MON VÉLO POUR 10 ANS : DES VÉLOS ACCESSIBLES ET ENTRETENUS POUR LES ENFANTS, ADAPTÉS À LEUR TAILLE

"Un vélo pour 10 ans" est un projet qui vise à fournir aux enfants un accès à une bicyclette adaptée à leur taille grâce à un système de prêt à long terme. Initié en 2012 par un atelier vélo belge, ce dispositif est encouragé en France par l'Heureux cyclage et porté localement par des collectivités et des associations. Ce système permet aux enfants de bénéficier d'un vélo qu'ils peuvent échanger lorsque celui-ci devient trop petit. En plus de favoriser la pratique continue du vélo et d'apprendre aux enfants les bases de la mécanique, ce projet encourage l'autonomie en matière de mobilité, répond à la demande croissante de vélos abordables pour les familles à faible revenu et contribue à la politique de gestion des déchets en récupérant et réutilisant des vélos abandonnés. Pour mettre en place "Un vélo pour 10 ans" dans un atelier, il est recommandé de mobiliser les collectivités, la CAF, les bailleurs sociaux et les partenaires locaux tels que les centres sociaux pour soutenir financièrement le projet et cibler le public bénéficiaire.



Pour en savoir plus : [Un webinaire et des ressources mis en ligne par l'Heureux Cyclage](#)



NANTES MÉTROPOLE (44)

La métropole de Nantes, avec le partenaire l'Atelier de réparation collective, avait pour projet de proposer du prêt de vélo pendant 10 ans à des enfants, accompagnés d'événements mis en place dans le quartier pour promouvoir le dispositif.

L'association a loué cinq vélos sous contrat à des familles au sein d'un Quartier Politique de la Ville. La démarche de ce projet s'inscrivait dans le temps long, et il est encore trop tôt pour évaluer les retombées de l'expérimentation. Le projet a bénéficié du fort ancrage de l'association au cœur du QPV, et du partenariat identifié avec les acteurs socioculturels du quartier. Ce projet a également reçu un soutien de la part du Club durant l'année 2022.

Aide à l'achat et à la location : des tarifications incitatives et adaptées aux moyens des habitants

Pour encourager la pratique, une tarification incitative et solidaire est un levier stratégique. De plus en plus de collectivités proposent des abonnements adaptés selon les revenus des ménages, sur le même schéma que leur offre tarifaire pour les transports en commun.

RENNES MÉTROPOLE (35)

DES TARIFICATIONS SOCIALES ET SOLIDAIRES : LOUER ET ACHETER UN VÉLO À MOINDRE COÛT

Depuis 2021, Rennes Métropole a étendu la tarification solidaire des transports aux services vélos. Cette extension comprend des abonnements de 12 mois pour les vélos en libre-service, ainsi que la location et l'achat de vélos à assistance électrique.

Grâce à la tarification solidaire, les bénéficiaires ont la possibilité d'accéder gratuitement aux services de location de vélos ou de bénéficier d'une réduction de 85 % (soit 4,50 € par an) ou de 50 % (soit 15 € par an) sur l'ensemble du réseau de transports. Afin de garantir l'utilisation et l'entretien des vélos à assistance électrique bénéficiant d'une aide à l'achat,

un bon d'entretien d'une valeur de 50 € est désormais inclus dans le contrat de vente.

Pour faciliter l'accès à ces services, une version mobile de la Maison du vélo circulera désormais dans les 43 communes de la métropole pendant 50 semaines par an. Ce bus itinérant permettra aux habitants de profiter des différents services proposés à la Maison du vélo, notamment la location à long terme de vélos à assistance électrique. Ces services seront adaptés en fonction des besoins et des demandes des utilisateurs.

NANTES MÉTROPOLE (44)

Afin de lever les barrières financières à l'acquisition d'un vélo et favoriser la pratique cycliste, les services de mobilité de la métropole de Nantes ont mis en place des mesures d'aide destinées aux personnes aux revenus modestes, leur permettant d'acheter ou de louer un vélo.

Depuis fin 2022, sur le même modèle que la tarification solidaire déjà existante pour les transports en commun, des réductions sont accordées en fonction du quotient familial du bénéficiaire, allant de 30 % à 90 % du prix d'achat du vélo ou de l'abonnement de location MonBicloo proposé par la métropole. Grâce à ce dispositif, les personnes aux revenus modestes peuvent accéder au service de

location à partir de 1 € par mois, par exemple. En ce qui concerne l'aide à l'achat, elle peut atteindre jusqu'à 150 € pour un vélo classique, 800 € pour un vélo à assistance électrique (VAE) et 1500 € pour un vélo cargo.

Le coût total de cette opération est estimé à environ 155 000 € pour l'offre de location solidaire et à 540 000 € pour l'aide à l'achat solidaire, avec un nombre de bénéficiaires d'environ 1500 par an.

Les bénéficiaires intéressés ont également la possibilité de participer à des séances de (re) mise en selle afin de gagner en confiance et en aisance à vélo.

SYNDICAT MIXTE DES MOBILITÉS DE L'AIRE GRENOBLOISE (38)

A Grenoble aussi on retrouve une tarification inclusive basée sur le niveau de ressources. Les personnes ayant un quotient familial inférieur ou égal à 755€ peuvent bénéficier d'une location d'un an pour 30€.

SAUMUR VAL DE LOIRE (49)

Le réseau de transport de la communauté d'agglomération Saumur Val De Loire a mis en place une tarification similaire à celle de Grenoble, destinée aux personnes dont le quotient familial est inférieur ou égal à 700 €. Pour ces personnes, le coût de la location mensuelle, trimestrielle ou annuelle de vélos électriques ou mécaniques est réduit d'environ

90 %. De plus en plus de collectivités proposent désormais des tarifications adaptées aux ressources de leurs habitants ou à leur statut (étudiant, chômeur) pour la location de vélos, souvent alignées sur les tarifs appliqués pour les services de transport en commun.



Des financements privés pour renforcer l'accès au vélo : la part des fondations, mutuelles, assurances...

Des acteurs privés peuvent cofinancer une action de solidarité visant à réduire les inégalités et décarboner les mobilités. Ce soutien financier peut-être régulier et faire l'objet d'un conventionnement ou ponctuel, dans le cadre d'une expérimentation par exemple.

VILLE DE VAULX-EN-VELIN (69)

Début 2023, l'association les Ateliers de l'Audace, en partenariat avec le centre social Peyri de Vaulx-en-Velin et Alliade Habitat, a mis en place l'action « un vélo pour tous ! » soutenu financièrement par la fondation Transdev à hauteur de 15 000€.

L'objectif du projet est de favoriser l'accès à la mobilité cyclable dans les quartiers prioritaires. Lors de la journée de lancement, plus de 50 vélos reconditionnés ont été distribués à des enfants de 4 à 11 ans. Les vélos sont remis en état

UN VÉLO POUR TOUS : LA FONDATION TRANSDEV ET L'ATELIER DE L'AUDACE

par les salariés de réinsertion de l'association portant un ACI. Partant du constat que le vélo n'est pas accessible à tous les enfants malgré la joie qu'il procure, l'association s'engage pour des mobilités actives inclusives et solidaires.

En complément des vélos distribués, l'association anime le quartier avec un parcours d'apprentissage pour permettre aux enfants de se déplacer en sécurité et un atelier de réparation et reconditionnement de vélos.

Acquérir un vélo à taux zéro : Les banques renforcent l'accès au vélo

Depuis mi-juin 2023, le Crédit Mutuel propose un prêt à taux zéro et sans frais de dossier pour financer l'achat d'un vélo. Les particuliers pourront emprunter jusqu'à 6000€ et les professionnels jusqu'à 10 000€. L'offre est accessible dans les banques CIC et Crédit Mutuel.

Pour une continuité du service public cyclable dans les quartiers

Comme l'offre de transport en commun, les services de location de vélos sont souvent moins nombreux dans les quartiers prioritaires, généralement plus excentrés. Pour garantir une continuité du service, les collectivités doivent examiner l'implantation des stations en libre-service et le périmètre de circulation autorisée pour les vélos en free-floating. Cette attention doit se traduire dans les contractualisation de concession ou de délégation de service public.

Combien coûte la mise en place d'un service vélo ?

Pour estimer le coût d'un service vélo, la réédition 2023 du guide des coûts d'une politique cyclable sera disponible sur le site internet du CVTCM : Le guide des coûts des politiques vélo (villes-cyclables.org)

TOULOUSE MÉTROPOLE (31) L'INSCRIPTION DES QPV DANS LES DSP

Pour répondre à une demande grandissante d'un service de location ponctuel et flexible comme le proposent les opérateurs de VLS et/ou de freefloating, Toulouse Métropole opère une délégation de service public en ayant une attention particulière pour un maillage complet de son territoire et notamment dans les QPV. La nouvelle DSP entend irriguer plus massivement les QPV, notamment avec des VLS électriques.

VILLE DE MONTREUIL (93) LE VLS AU CŒUR DES QPV

Depuis 2009, le service de vélos en libre-service Velib' est en place dans la ville de Montreuil avec 13 stations puis 21 depuis l'arrivée de la nouvelle génération. Avec cette augmentation de stations, l'enjeu pour la ville était de déployer le services aux quartiers les moins centraux et dans les quartiers populaires. Désormais, les habitant-es des quartiers Grands pêcheurs, Bel Air et La Noue peuvent désormais rejoindre le centre de Montreuil et de Paris depuis chez eux avec le service.

3 - DÉVELOPPER UNE CULTURE DES MODES ACTIFS AVEC LES ACTEURS LOCAUX : ANIMER LE TERRITOIRE ET SENSIBILISER LES HABITANT·ES

La promotion de la mobilité cyclable va au-delà de la simple mise à disposition de vélos ou sa facilitation d'accès. Il est également essentiel d'accompagner les habitant·es par des actions de sensibilisation et des animations autour des modes actifs. Pour cela, la mobilisation des acteurs locaux est essentielle : les encourager à s'approprier les modes actifs et à mener des actions au plus près des habitant·es.

Avec les collectivités, les bailleurs sociaux et les centres sociaux s'engagent également dans le développement de l'inclusivité du vélo en finançant notamment des ateliers de réparation visant l'émergence d'une culture du vélo dans les quartiers prioritaires. En bénéficiant de l'abattement de la TFPB, les actions des bailleurs permettent aux habitant·es de maîtriser leur mobilité à vélo de manière individuelle. Ces actions visent à renforcer la confiance des

habitant·es dans l'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien, en leur offrant les compétences et les connaissances nécessaires pour se déplacer de manière autonome et sûre.

Au-delà des ateliers, d'autres initiatives menées par ces acteurs favorisent également l'accès au vélo et développent une image positive des mobilités actives. Souvent en partenariat avec des associations locales, ces actions forment aussi une coalition de structures locales permettant de sensibiliser et d'acculturer des acteurs initialement éloignés des questions de mobilités actives. Leur présence dans les quartiers et leur pouvoir de prescription rend ces initiatives particulièrement pertinentes pour développer une culture marche et vélo dans les quartiers.

Organiser des animations ludiques et culturelles à vélo et à pied : le loisir comme porte d'entrée vers une nouvelle mobilité



VILLE D'AURILLAC (15)

LE VTT ET LE BMX AU CŒUR DES QUARTIERS AVEC L'ABATTEMENT DE LA TFPB

Le projet Cante'Moove, lancé en 2017 dans le cadre du contrat de ville, vise à promouvoir les pratiques culturelles et sportives urbaines ainsi que les modes de déplacement actifs dans le quartier prioritaire de Canteloube.

La première édition du projet a permis d'aménager un espace sécurisé et partagé pour les pratiques sportives à pied et à vélo : BMX, roller et skateboard notamment. Elle a été réalisée avec un investissement de 16 000 € entièrement financé par l'abattement de la taxe foncière sur les propriétés bâties du bailleur Cantal Habitat. L'espace et un ancien local à poubelle réhabilité en un garage à vélos ont été ensuite décorés par deux artistes street art.

En parallèle de cet aménagement, l'association Session Libre a proposé des initiations gratuites au BMX aux jeunes du quartier pendant les vacances scolaires.

En septembre 2019, le projet a donné lieu à l'organisation du « Festival Cante'Moove », une journée multisport en partenariat avec les associations sportives d'Aurillac et depuis début 2020, MCF Volcan du Cantal propose des séances d'initiation au VTT pour les jeunes du quartier.



Source : CVTCM

La Recyclerie Sportive est implantée dans neuf villes en France et notamment à Marseille où elle propose plusieurs ateliers et animations autour du vélo, de son usage et de son réemploi. Intervenant régulièrement auprès des habitant-es des QPV afin de faciliter leur accès au vélo tout en sensibilisant le public aux problématiques environnementales.

A Marseille, dans le cadre d'ateliers de co-réparation encadré par des professionnels, les habitant-es sont invités à remettre en état et assembler des vélos d'occasions à partir de pièces issues des stocks de l'association et avec les outils mis à disposition. Dans certains cas, les participants bénéficient gracieusement du vélo qu'ils ont eux-mêmes remis en état avec l'aide des animateurs. L'un des seuls coûts pour le bénéficiaire sera la cotisation annuelle à l'association dont les tarifs varient de 15€ à 35€ en fonction de votre situation.

En plus de ces ateliers de co-réparation, la Recyclerie Sportive mène des actions

d'éducation populaire à pied et à vélo. Elle organise des balades urbaines encadrées ainsi que des cours et des stages de vélo-école, des ateliers bicymixeur pour confectionner des smoothies à partir d'aliments invendus en pédalant sur un vélo équipé d'un blender.

Ces activités ont pour objectif général de sensibiliser le public à des pratiques de consommation et de mobilité plus durables et respectueuses de l'environnement, en mettant l'accent sur la valorisation des déchets.

Pour aller plus loin : [Le catalogue des actions proposées par la Recyclerie-Sportive Catalogue-toutes-prestations-v2023 compresse.pdf](#)

Cinécylo est une association dijonnaise spécialisée dans l'organisation de projections en plein air itinérantes à vélo. Le vélo sert à la fois à se déplacer de lieu en lieu mais également à alimenter en électricité tout le système permettant de projeter les films. Pendant l'été 2021, l'association a organisé une tournée de plusieurs jours dans le quartier prioritaire des Grésilles en partenariat avec la MJC du quartier et des jeunes motivés et curieux. Dans le même quartier, l'association intervient également chaque année dans le cadre du festival « Grésilles en fête ».

Plus régulièrement au cours de l'année, l'association intervient dans les différents quartiers du territoire en partenariat avec les écoles, les maisons de quartiers, les centres

socioculturels, les médiathèques.

Les interventions proposées s'adaptent de manière flexible au public et à l'environnement dans lequel elles ont lieu. Elles comprennent des projections ponctuelles ou régulières intégrées à un programme d'apprentissage ou des ateliers interactifs mettant l'accent sur le fonctionnement du vélo, où les enfants ont l'opportunité d'installer eux-mêmes le kit de projection.

A travers ses actions, l'association permet de sensibiliser le public aux problématiques sociales et environnementales avec les projections de court-métrages accompagnées d'une discussion et d'un éclairage par les salariés de la structure ou par un spécialiste de la question. Dans le même temps, une image positive et attractive du vélo est diffusée.



Source : Média Pitchounes

VILLE DE TOULOUSE (31)

LE TOUR DE FRANCE : PORTE D'ENTRÉE POUR LE VÉLO ET L'ÉDUCATION AUX MÉDIAS AVEC « LE TOUR AU PIED DES TOURS » ET LES PITCHOUNES

Chaque année depuis 2010, l'association toulousaine Média Pitchounes organise «Le Tour au pied des tours» dans le but de promouvoir la participation citoyenne des jeunes issus de quartiers populaires en utilisant les médias et en transmettant la culture du cyclisme pour les encourager à pratiquer ce sport.

Au cours des 13 éditions précédentes, l'opération a été ouverte à 210 jeunes membres de l'association provenant de structures partenaires à Toulouse et dans d'autres villes. L'association reçoit notamment le soutien de la ville de Toulouse et de la région Occitanie pour mener cette action.

En 2022, les Pitchounes ont eu l'opportunité de suivre de près le Tour de France masculin et féminin. Pour cette 14ème édition du Tour au pied des tours, 28 jeunes âgés de 11 à 17 ans, membres de l'association Média-Pitchounes de Toulouse, se sont lancés dans une aventure à travers les montagnes en se relayant pour parcourir les 21 étapes du Tour de France. Cette immersion journalistique a été rendue

possible grâce à la confiance accordée depuis plus de 10 ans par l'Amaury Sport Organisation, l'organisateur du Tour de France. Pendant plus de 5 mois, les 28 jeunes se sont investis dans toutes les actions préparatoires, leur permettant de devenir de véritables acteurs de ce projet d'éducation populaire.

Chaque jour, ils ont partagé leurs découvertes à travers une émission quotidienne, agissant comme de véritables journalistes en couvrant divers aspects de cette course mythique, avec un regard innovant.

L'édition 2022 a également marqué le lancement d'une nouvelle campagne de sensibilisation visant à promouvoir le cyclisme féminin auprès des organisateurs du Tour de France et des élus locaux. Nos Pitchounes ont été les porte-paroles des habitantes et des habitants du quartier, soutenant la candidature de Bagatelle pour accueillir le peloton féminin, tout comme ils l'avaient fait en 2019 pour les hommes.

VILLE DE GENNEVILLIERS (92)

ACCUEILLIR DES COMPÉTITIONS SPORTIVES : PASSER DU SPORT AU VÉLO QUOTIDIEN

La ville de Gennevilliers a accueilli en janvier 2023, la Coupe d'Ile de France de cyclo-cross organisée au Parc des Sévines. Il s'agissait d'un événement sportif comprenant des ateliers pédagogiques le matin, autour du vélo.

En parallèle, la collectivité, dont un tiers de la population vit en QPV, accueille l'un des premiers clubs fédéraux de cyclo-cross et de gravel : Cyclo-Cross United.

L'attrait du sport à vélo est une voie importante pour basculer vers des pratiques de mobilités cyclables quotidiennes.



Des ateliers de réparations : rendre service et animer le territoire

Les bailleurs sociaux : partenaires clés pour financer des ateliers de réparation

VILLE DE PARIS (75)

PARIS HABITAT ET LE COLLECTIF RÉPAR

Depuis 2020, Paris Habitat, un organisme social de logement, a lancé une initiative sans précédent en collaboration avec la Ville de Paris. Cette initiative consiste en une série d'ateliers de réparation destinés aux locataires de leur patrimoine situé dans les quartiers politiques de la ville parisienne.

Ces ateliers ont été organisés par le collectif « RéPAR », un réseau regroupant 11 structures parisiennes d'ateliers vélo participatifs et solidaires. Plus de 180 ateliers ont été mis en place, directement au pied des immeubles, afin d'offrir aux habitants du quartier la possibilité d'apprendre à entretenir leur vélo et de s'immerger dans la culture cycliste. Nathalie Daclon, de la mission Vélo à la Ville de Paris, se réjouit du bilan très positif de cette action, soulignant que ces ateliers ont principalement touché les femmes et les adolescents.

En plus de favoriser l'autonomie des habitants dans l'entretien de leurs vélos, l'objectif du bailleur est d'encourager les jeunes à se familiariser avec les techniques de réparation de vélos, notamment à travers des chantiers éducatifs organisés pendant les périodes estivales.



Source : Bicyclaide - CVTCM

ILE DE FRANCE

LA COOPÉRATIVE BICYCLAIDE

En Ile de France, la coopérative Bicyclaide travaille très régulièrement avec des bailleurs sociaux pour animer des ateliers de réparation, de circulation et de sensibilisation aux pieds des immeubles.

Grâce à l'abattement de TFPB, les bailleurs peuvent financer ces actions à moindre coût. Cela permet à la coopérative d'intervenir presque exclusivement dans les QPV, dont presque 40% de l'activité est commanditée par les bailleurs de la région.

VILLE DE TOURS (37)

LES CENTRES SOCIAUX ET LES MAISONS DE QUARTIER, DES LIEUX PRIVILÉGIÉS POUR ANIMER DES ATELIERS

Avec le soutien de Tours Métropole Val de Loire, l'association le Collectif Cycliste 37 a exploré une voie qui consiste à appuyer sur les centres sociaux pour intervenir dans les QPV afin d'animer des ateliers de réparation vélo.

Régulièrement, l'association anime des ateliers de réparation dans les locaux du centre social Pluriel(le)s dans le QPV du Sanitas à Tours. Dans le cadre de ces ateliers, les habitant-es sont invités à venir avec leur(s) vélo(s) ayant besoin d'entretien pour qui puissent continuer à circuler en sécurité. Les animateurs encadrants l'atelier diagnostiquent le vélo avec le propriétaire et ils effectuent ensemble les petites réparations. Si besoin, pour finaliser la remise en état, l'encadrant conseille et renseigne l'habitant-e sur les pièces à changer, les réparations à effectuer et l'invite à venir à l'atelier fixe de l'association où tous les outils et un stock de pièces sont disponibles.

Depuis 2022, le quartier est labellisé Cité éducative. Les nouvelles subventions permettent de financer des interventions plus régulières dans le quartier, à travers des ateliers d'auto réparation, de sensibilisation à la circulation et d'apprentissage.



Source : Atelier CC37 au centre social Pluriel(le)s - CVTCM

COMMUNAUTÉ URBAINE CREUSOT MONTCEAU (71)

UNE COALITION D'ACTEURS POUR DES RUES ACCUEILLANTES POUR LES MODES ACTIFS

Depuis 2023, l'association Mines de Rayons implantée dans le quartier prioritaire Harfleur au sein de la communauté urbaine Montceau Creusot, organise une initiative visant à promouvoir le projet « Rue aux enfants, rue pour tous » en Bourgogne-Franche-Comté.

Ce projet bénéficie du soutien de la CAF et vise à réapproprié et partager l'espace urbain, tout en mettant en valeur et en promouvant les modes de déplacement actifs. Afin d'essaimer et de favoriser le succès de l'opération, l'initiative réunit un nombre conséquent d'acteurs locaux investis : l'association d'éducation populaire La Chahutte de Cluny, l'Espace paMa (PArtage et Mobilités actives) de Chalon-sur-Saône, Mines de Rayons, la communauté urbaine Creusot Montceau, le centre social de Blanzay et le CAUE (conseil en architecture urbanisme et environnement).

Dans ce sens, l'Espace paMa de Chalon a organisé un événement « Rue aux enfants, rue pour tous » à la sortie de l'école Anne-Frank, dans le quartier prioritaire des Prés Saint-Jean. L'événement comprenait des stands ludiques, un circuit pour les draisienne et les vélos cargo, ainsi qu'un atelier de diagnostic vélo avec un parcours de maniabilité. Dans la même dynamique, l'association La Chahutte de Cluny organise des ateliers parents/enfants en partenariat avec le centre social de la ville et prévoit d'organiser un événement similaire à l'automne 2023.

En parallèle, l'association Mines de Rayons porte une vélo-école, un atelier de réparation et anime de nombreux ateliers de co-réparation au cœur du QPV Harfleur et au sein de la communauté urbaine.

VILLE DE GRENOBLE (38)

ANIMER DES ESPACES POUR LES ENFANTS ET LES FAMILLES, POUR LE JEU ET LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

En partenariat avec l'association Rue de l'avenir, la ville de Grenoble développe des rues et des places aux enfants sur son territoire.

Depuis la rentrée 2021, un total de 13 rues ont été transformées en espaces piétonnés, et les premiers éléments nécessaires pour commencer la transition de ces « rues » en « places » ont été mis en place, tels que des marquages au sol, des installations ludiques et sportives, ainsi que des espaces d'assises. Ces nouveaux espaces ont commencé à prendre forme à la fin de l'année 2021.

C'est le cas d'une rue à proximité du quartier prioritaire Mistral Lys Rouge Camine, transformée en rue piétonne pour répondre aux inquiétudes des parents d'élèves du groupe scolaire Paul

Painlevé au sujet des vitesses élevées observées près de l'école. Mais aussi pour animer le quartier avec un projet participatif important, au service d'un espace public pensé pour les enfants. Le projet d'une rue aux enfants a été retenu et les parents d'élèves ont été chargés d'organiser l'événement en collaboration avec les habitant·es, les associations du quartier, la MJC, la bibliothèque, les services de la ville et surtout le café associatif des enfants « La Soupape » qui propose un grand nombre d'animations pour les enfants et les familles.

De nombreuses autres écoles situées en QPV ont également vu leurs abords transformés dans ce sens : Rue Guy de Maupassant pour l'école Beauvert ou la Rue Colonel Driant pour l'école Driant par exemple.

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (67)

DES ANIMATIONS POUR S'APPROPRIER L'ESPACE PUBLIC ACTIVEMENT

L'Eurométropole de Strasbourg à travers l'opérateur Vélhop et s'engage dans de multiples partenariats avec des associations de quartier et d'autres partenaires afin de faire (re)découvrir la pratique du vélo à travers une variété d'animations.

Des balades en famille sont notamment organisées avec les centres sociaux et culturels des quartiers où des vélos sont mis à disposition. L'accompagnement par la collectivité ou par des acteurs associatifs comme Cadr67, permet aux bénéficiaires de s'approprier leur territoire avec un nouveau mode de déplacements, constater les aménagements et la possibilité de se déplacer à vélo agréablement et en

sécurité. Des itinéraires sont élaborés au sein des quartiers et reliant ceux-ci au centre de l'Eurométropole.

Des fêtes du vélo sont également organisées dans les quartiers où des activités et la présentation des services sont organisés pour chaque public : enfants, jeunes, adultes. Allant des parcours d'habileté, à des cours de vélo-école, à des courses contre la montre, des tests de différents types de vélos, des sessions de prévention routière jusqu'au ateliers de contrôle technique et de réparation avec l'aide d'un technicien qualifié.

VILLE DE BLOIS (41)

FAVORISER LES MODES ACTIFS DE JOUR COMME DE NUIT AVEC UNE MÉDIATION SOCIALE DE PROXIMITÉ ET UNE PRÉSENCE ACTIVE

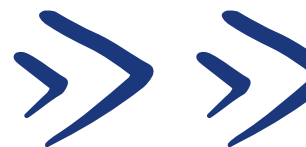
Dans la ville de Blois, l'association Quartier Proximité joue un rôle essentiel dans le quartier prioritaire de la ville depuis de nombreuses années. Reconnue pour ses interventions décisives en faveur de la cohésion du secteur, elle intervient sur divers sujets permettant de faciliter et apaiser la vie collective au sein des quartiers.

L'une de ses actions permet de faciliter et sécuriser les déplacements actifs et notamment pendant la nuit. A travers une médiation sociale

de proximité et des « correspondants de nuit » jusqu'à minuit, l'association assure une présence active de proximité, de prévenir et de gérer les situations conflictuelles, de faciliter les interactions entre les habitants et les institutions, ainsi que d'établir un canal de communication privilégié avec les locataires.

Pour financer en partie cette action, le bailleur social Loir-et-Cher Logement bénéficie d'un abattement de TFPB.





DES RESSOURCES POUR ALLER PLUS LOIN :

[Vélos en libre-service avec station : de l'étude de faisabilité du service à sa mise en œuvre, CEREMA, 2019](#)

[Panorama 2019 des ateliers vélo en France, L'heureux cyclage](#)

[Développer la culture vélo dans les territoires, ADEME, 2021](#)

[Développer le système vélo dans les territoires, ADEME, 2021](#)

[Diagnostic d'évaluation des services vélos, ADEME, 2021](#)

[Les ateliers vélo en Quartier de la Politique de la Ville. Pourquoi et comment les collectivités peuvent soutenir ces dynamiques sur leur territoire ?, L'heureux cyclage, 2022](#)

[Introduction à la participation dans les projets de mobilités actives, Adma, 2023](#)

<https://www.mobiliteinclusive.com/>

[Le vélo, une solution pour développer localement une mobilité inclusive et durable, CVTCM, 2023](#)



DOSSIER N°2

Apprendre à se déplacer activement : Des habitant.es à pied et à vélo

Il n’y a pas de position équivalente pour la marche et le vélo dans les QPV : les habitant.es marchent environ deux fois plus que la moyenne nationale et pédalent presque deux fois moins que le reste de la population.

A l’échelle nationale, une part non négligeable de la population n’a jamais appris à faire du vélo ou a perdu cette capacité par manque de pratique, traumatisme ou accident. En 2012, 6,1% de la population ne savait pas ou plus en faire et 15,6% se déclarait ne pas bien maîtriser le vélo. Les femmes sont davantage concernées, 3,5% d’entre elles n’ont jamais appris à faire du vélo contre 0,7% des hommes (Les français et le vélo, CVTC, 2012). Ces différences de pratiques genrées s’observent à tous les âges.¹

Les connaissances manquent concernant les capacités cyclistes dans les QPV. Des indicateurs laissent supposer une concentration d’un public n’étant pas à l’aise pour circuler à vélo. Circuler à vélo en milieu urbain demande une certaine maîtrise, une agilité et une confiance en soi. Autant de dispositions qui s’apprennent et nécessitent une socialisation à la mobilité cyclable de l’enfance à l’âge adulte afin d’ancrer des habitudes et un goût pour le vélo. Avoir

des parents cyclistes accroît les chances que l’enfant se familiarise avec le vélo et se tourne durablement vers ce mode de mobilité. C’est pourquoi, le développement de l’apprentissage pour les enfants et les adultes dans les QPV est nécessaire pour démocratiser la pratique. Dans les QPV, l’intérêt est décuplé car le vélo est le mode le plus économique, efficace en milieu urbain et 1/3 des quartiers sont ou seront concernés par le déploiement d’une ZFE (zone à faibles émissions).

Pour répondre à ce besoin, les collectivités, les vélo-écoles et d’autres acteurs locaux développent des actions destinées aux habitant.es, avec une attention particulière pour les publics ayant une moindre maîtrise de leur mobilité : les enfants, les personnes en recherche d’emploi ou n’ayant pas le permis de conduire.

¹SAYAGH David, « Construction sociospatiale de capacités sexuées aux pratiques urbaines du vélo », Les Annales de la recherche urbaine, 2017 (N°112), p.126-137.

« Remonter sur un vélo suite à une chute et la vélo-école me permet de prendre confiance en moi et de trouver l'équilibre » ; « C'était un rêve d'enfant, d'où je viens on apprend pas aux filles à faire du vélo ».

Habitant.es - Elèves d'une vélo-école à Lille

« Apprendre à faire du vélo signifie apprendre à pédaler, trouver l'équilibre, comprendre le fonctionnement du vélo, développer un certain niveau d'habileté et de force, mais aussi connaître le code de la route, rouler dans le trafic, gérer le stress lié à la circulation ».

Universitaires - Mundler et Rérat, 2018

« Il serait nécessaire pour beaucoup de cyclistes de suivre des cours, formation pour devenir suffisamment à l'aise à vélo pour en faire un mode de transport quotidien. Le principal frein exprimé à l'usage du vélo est souvent la crainte de circuler à vélo. La réponse repose évidemment sur le développement d'aménagements sécurisés mais également sur la confiance des personnes en leurs capacités ».

Association locale - Responsable du collectif cycliste 37

« Permettre à tous les enfants d'acquérir les compétences nécessaires pour faire du vélo leur mode de déplacement à leur entrée au collège est une priorité. À l'entrée au lycée, les distances s'accroissent entre l'établissement scolaire et le domicile des familles, le vélo est un outil très pertinent pour les déplacements des jeunes et favorise leur autonomie ».

Collectivités - Elu en charge des mobilités actives à la ville de Montreuil

L'adma a publié [une vidéo](#) où la parole est donnée aux acteurs et bénéficiaires de l'apprentissage du vélo



LES CHIFFRES CLÉS

0,2 vélo/ménage

Le plus faible nombre de vélos possédés en QPV : **0,2 vélo en moyenne par ménage** contre **0,6 hors QPV** (SDES Insee EMP 2018-2019)

1,9 %

La plus faible part modale du vélo en 2018 (SDES Insee EMP 2018-2019)

6,1 %

En 2012, **6,1%** de la population ne savait pas ou plus faire de vélo.

21,8 %

de la population des QPV étant de nationalité étrangère contre **9,2%** en France métropolitaine.

Le public des vélo-écoles pour adultes correspondant davantage à la sociologie des QPV¹ : des femmes d'origine étrangère et des personnes en parcours d'insertion professionnelle.

15,6 %

se déclarait ne pas bien maîtriser le vélo.

3,5 %

de femmes n'ont jamais appris à faire du vélo contre **0,7%** des hommes.

(Les français et le vélo, CVTC, 2012).

23,4 %

Le taux de chômage moyen dans les QPV, contre **8,9%** dans les villes environnantes. Dans les QPV, le taux est de **32,9%** chez les moins de 30 ans.

(Rapport 2020 de l'Observatoire national de la politique de la ville, « Vulnérabilités ressources des quartiers prioritaires de la politique de la ville »)

¹MUNDLER Marie, RÉRAT Patrick, « Le vélo comme outil d'empowerment les impacts des cours de vélo pour adultes sur les pratiques socio-spatiales », Les Cahiers Scientifiques du Transport, 2018 (N° 73), p. 139-160.

1 - APPRENDRE DÈS LE PLUS JEUNE ÂGE : FORMER DES GÉNÉRATIONS À VÉLO ET À PIED

Apprendre et sensibiliser aux modes actifs dès le plus jeune âge est une capitalisation pour l'avenir : les jeunes piétons et cyclistes d'aujourd'hui seront les adultes à la mobilité actives de demain. Dans ce sens, apprendre à circuler à vélo et y prendre goût pendant l'enfance et l'adolescence est essentiel. L'appropriation du vélo peut se manifester tout au long de l'enfance et pendant les différents temps de la vie sociale des jeunes pour renforcer l'usage du vélo dans des cadres et des temporalités

différentes : le temps scolaire et périscolaire, le temps familial, les vacances.

Plus largement, de la maternelle à l'adolescence, les mobilités actives font l'objet d'initiatives locales dans les QPV pour rythmer les temps des enfants, de façon ludique, pédagogique et s'inscrivant dans une démarche de diffusion au-delà des enfants : mise en place du SRAV (savoir rouler à vélo), écomobilité scolaire, vacances apprenantes, challenges mobilités, balades apprenantes avec les familles ...

Les enfants à vélo : Apprendre avec le SRAV et continuer en famille

Depuis plus de vingt ans, des collectivités pionnières intègrent l'apprentissage du vélo dans leurs projets éducatifs locaux. En 2018, avec le Plan vélo, une ambition nationale est fixée : apprendre à tous les enfants de 6 à 11 ans à circuler à vélo. A terme, le programme vise à rendre autonomes les enfants à vélo et développer un usage régulier d'un mode de déplacement écologique et actif. Pour cela, le programme se structure en 3 blocs :

Savoir Pédaler : maîtriser les fondamentaux du vélo. Il s'agit d'acquérir un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : pédaler, tourner, freiner.

Savoir Circuler : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé. Il s'agit de savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction, et découvrir les panneaux du code de la route.

Savoir Rouler à Vélo : circuler en situation réelle Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'approprier les différents espaces de pratique.

Source : Socle commun du savoir-rouler

Si le programme est national, sa mise en place repose sur les collectivités locales et leurs financements. Des collectivités s'investissent particulièrement sur ce programme mais toutes n'ont pas encore les ressources pour généraliser les trois blocs à l'ensemble de leurs jeunes habitant.es.

RESSOURCE CLÉ

[Un guide](#) d'accompagnement du Savoir Rouler à Vélo à l'usage des collectivités est mis à disposition sur le site du programme. Ce guide met en lumière plusieurs initiatives locales, des conseils et des ressources pour la mise en place du programme.



[Vidéo de présentation du SRAV](#)

LES CHIFFRES CLÉS DU SRAV

860 000

L'objectif du nombre de jeunes formés de 6 à 11 ans Objectif du programme Savoir Rouler A Vélo (SRAV)

63 %

des formations sont réalisées sur le temps scolaire, 5% sur le temps périscolaire et 32% sur le temps extrascolaire (Ademe, Etude d'évaluation des services vélo, 2021)

57 €

Le coût par l'élève pour une formation de 10 heures au SRAV (Ademe, Etude d'évaluation des services vélo, 2021)



MAISON DU VÉLO DE LYON (69)

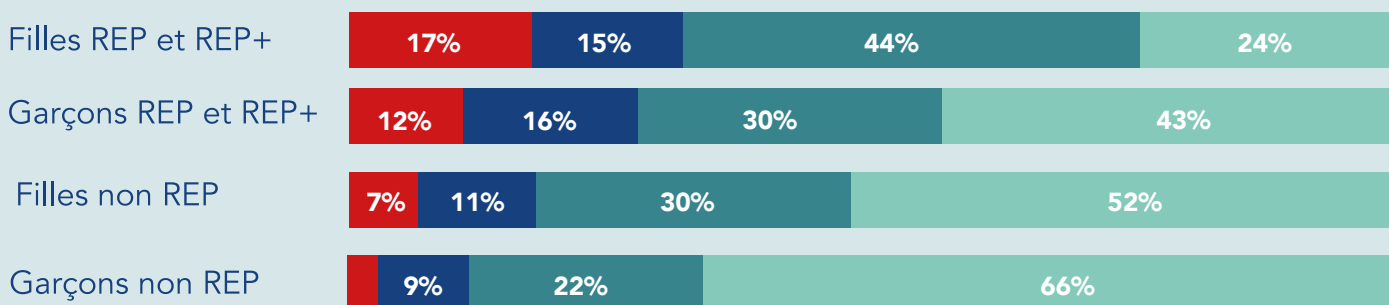
MESURER L'ÉQUIPEMENT ET LES PRATIQUES DES FAMILLES DANS LA PERSPECTIVE DU SRAV

La Maison du Vélo de Lyon a réalisé une enquête en 2022 dans le cadre du 1er défi « A l'école j'y vais à vélo ou en trottinette ». Une seconde édition de cette enquête sera réalisée en 2023, toujours dans le cadre de l'événement.

Ce travail permet notamment pour l'acteur public de connaître l'équipement en vélo des familles selon l'âge de l'enfant, selon les pratiques cyclables des parents et en perspective avec la qualification REP ou REP+ de l'établissement scolaire accueillant l'enfant. La possession de vélo, son usage et les capacités sont largement plus faibles pour les enfants scolarisés en REP ou REP+. Pour accéder aux résultats de l'enquête plus en détail : [Quelques enseignements de l'enquête du Défi 2022 « A l'école j'y vais à vélo ou en trottinette » - Maison du Vélo Lyon \(maisonduvelolyon.org\)](https://maisonduvelolyon.org)

Niveau déclaré de l'enfant à vélo selon le genre et le type d'établissement

- ne sait pas en faire
- encore peu à l'aise
- moyennement à l'aise
- très à l'aise



REP : réseau d'éducation prioritaire.

Source : Défi « A l'école j'y vais à vélo » 2022



Quelques préconisations et les points de vigilance :

• Repérer les actions de sensibilisation et d'apprentissage sur le territoire mise en place par les différents acteurs.

Les bailleurs sociaux, les vélo-école, les établissements scolaires etc. proposent des services et financent des actions dans les QPV mais ne se coordonnent pas toujours. Une coordination par la collectivité permet d'identifier les actions à réaliser et d'offrir une plus grande clarté pour tous.

• **Contactez l'animateur régional de génération vélo.** Accéder à la liste des associations pouvant intervenir pour mettre en place le SRAV et aux financements pour la formation des intervenants et des sessions externalisées.

• Identifier les différents temps pendant lesquels des sessions SRAV peuvent s'organiser.

Adapter le déploiement du programme selon les périodes les plus pertinentes et selon le public : Le temps scolaire permet aux filles comme aux garçons de bénéficier du programme dans les mêmes conditions mais il peut être plus complexe à mettre en œuvre car il nécessite une adhésion et une co construction avec l'Education Nationale. Le temps périscolaire et extra scolaire est à la main des collectivités donc peut être plus simple à mettre en place, mais implique une action volontaire pour garantir la mixité des publics, surtout avec les adolescents.

• Prioriser la mise en place du SRAV dans les écoles situées en QPV jusqu'au bloc 3 et au-delà.

Pour renforcer les chances d'une appropriation du vélo, l'accès à un vélo en dehors du cadre de l'apprentissage est essentiel pour que la pratique se développe ([Voir Dossier 1](#)) et doit se prolonger au collège et au lycée.

• Estimer l'équipement en vélo des familles.

Pour savoir si le développement du SRAV peut s'appuyer sur les vélos possédés par les enfants ou si l'acquisition d'une flotte de vélo par la collectivité est nécessaire.

• **Disposer d'une flotte de vélo.** Pour développer le SRAV dans chaque école lorsque le taux d'équipement en vélo des familles est faible. Une flotte de vélos acquise ou mise à disposition pour la collectivité peut être une réponse. Certaines collectivités s'équipent avec les vélos issus d'une recyclerie locale ou d'un camping municipal ayant des vélos dont l'usage est saisonnier. Les vélos peuvent également être mis à disposition par des associations spécialisées dans l'apprentissage du vélo auprès des enfants.

• En cas d'acquisition d'une flotte, il est nécessaire de disposer d'un lieu de stockage et de la capacité de transport pour la flotte.

Le prérequis avant l'acquisition d'une flotte est qu'elle puisse être mobile et sécurisé. Pour que les vélos puissent être mis à disposition d'une école après l'autre, un agent de la collectivité doit être mobilisé et disposer d'un véhicule permettant leur transport.

• Repérer des trajets facilement utilisables par les enfants.

Pour préparer les sorties prévues au bloc 3 du SRAV, en collaboration avec la collectivité.

• Inclure les familles dans le processus d'apprentissage et de sensibilisation.

Mobiliser les parents d'élèves pour accompagner les enfants et développer la pratique au-delà du cadre scolaire.

Les partenaires et acteurs partie-prenante :



Police municipale, les vélo-écoles, les associations de prévention routière et les association d'usagers

- Intervenir dans les écoles pour former les élèves au code de la route et aux comportements du cycliste-piéton.
- Mener des actions de prévention et de sensibilisation sur l'espace public.
- Sensibiliser au sein des quartiers et poursuivre l'accompagnement au-delà de l'apprentissage.
- Participer à l'animation d'événements ou d'espace.



Partenaires du savoir rouler : associations FUB, Moniteurs Cyclistes Français, FFC et FFVélo, l'USEP..

- Former les enfants au SRAV et sensibilisation.



Les parents d'élèves

- Assister et s'impliquer dans les sessions de sensibilisation aux mobilités actives.
- Participer bénévolement pour aider l'encadrant des sessions SRAV.



Cités éducatives, centres sociaux

- Financer des actions de prévention et de sensibilisation pour leur public.
- Participer à l'animation d'événements au sein des quartiers.
- Sensibiliser au sein des quartiers et poursuivre l'accompagnement au-delà de l'apprentissage.



Génération vélo

- Possibilité de financement des formations et des interventions dans les écoles.



VILLE D'ÉVRY-COURCOURONNES (91)

SAVOIR ROULER À VÉLO ET RECUEIL DU REGARD DES ENFANTS SUR LA VILLE.

Dans le cadre de la concertation de son Plan Vélo, la ville d'Évry-Courcouronnes souhaitait recueillir le regard des enfants sur la « cyclabilité » de la ville. L'association Pro Vélo Sud Ile-de-France a été contactée pour mettre en place le projet auprès d'un centre de loisirs en quartier QPV, et a suggéré d'utiliser les séances du programme Savoir Rouler à Vélo pour faire ce travail de diagnostic. Le projet avait donc un double objectif : apprentissage du vélo et recueil du regard des enfants. Le projet a touché 15 enfants, et a eu lieu sur six séances. Cette action a été proposée par le CVTCM dans le cadre d'une expérimentation, avec le soutien de l'ANCT et co animé avec Vivacités, dans le cadre de ses travaux sur les mobilités actives dans les QPV et sur l'écomobilité scolaire.

Les retombés du projet :

- Les enfants ont appris à faire du vélo en ville. Ils étaient déjà relativement à l'aise à vélo, grâce aux activités vélo déjà mises en place par le centre de loisirs, mais n'avaient pas encore acquis les bons réflexes nécessaires à la pratique du vélo en ville.

- Les animateurs de la ville ayant participé au projet ont suivi une formation pour devenir éducateur SRAV suite à l'expérimentation, afin de pouvoir l'animer eux-mêmes par la suite, et de mener plus de projets vélo au sein du centre de loisir.

- Ce projet a permis à l'association Pro Vélo Sud IDF de découvrir la démarche du diagnostic en roulant avec les enfants, et d'acquérir de nouveaux outils.

- L'association Pro Vélo a produit un rapport de diagnostic très détaillé, qui a été présenté aux services et aux élus, et a permis d'enrichir la concertation du Plan Vélo de la ville.

- Il est ressorti de ce projet que les deux principaux freins à la pratique du vélo chez ces enfants étaient le manque de stationnements sécurisés (chez eux y compris) et la non-possession du vélo.



[Vidéo](#)

La ville d'Arras a souhaité mettre en place des stages de Savoir Roler à Vélo lors des vacances d'été, animés par une éducatrice de l'office des sports d'Arras.

Une mixité d'activités était proposée lors des stages en alternant les ateliers dédiés à l'apprentissage du SRAV et d'autres activités complémentaires (canoé kayak, rafting, course d'orientation, accrobranche) avec la prise en compte des souhaits des stagiaires.

Le public était adolescent (12-17 ans), avec une attention particulière au public féminin, 15 jeunes ont été accueillis, dont 3 filles. Deux sessions de stage ont eu lieu durant lesquelles certains jeunes ont souhaité approfondir le vélo.

Cette action a été cofinancée par le CVTCM et codirigé avec Vivacités, dans le cadre de ses travaux sur les mobilités actives dans les QPV

et sur l'écomobilité scolaire.

Le projet a eu plusieurs retombées :

- Apprentissage de la pratique du vélo en ville : 9 jeunes ont été certifiés à la suite du stage sportif.
- Re conduite du projet : le stage sera reconduit sur les vacances d'été 2023 en ouvrant le dispositif aux différents quartiers de la ville.

En parallèle, la communauté urbaine d'Arras conçoit des itinéraires d'apprentissage pour les 46 communes de la région, avec une focalisation sur la création de parcours spécifiques pour l'enseignement du vélo aux enfants. La collectivité s'appuie sur l'équipement des familles et dispose d'une flotte d'une dizaine de vélos pour les enfants qui n'en ont pas. L'objectif est de former à terme l'ensemble des enfants de la communauté urbaine

DES RESSOURCES POUR ALLER PLUS LOIN :

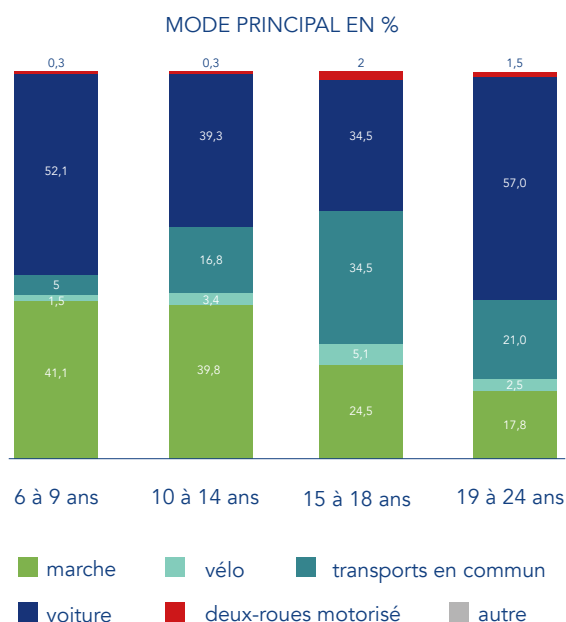
[Le site internet du programme](#)

[Un webinaire pour aller plus loin](#)

Aller à l'école à vélo et à pied : L'écomobilité scolaire comme solution et action

Selon l'enquête Mobilité des personnes (EMP 2019) le trajet vers l'école (47,5%) est le premier motif de déplacement des enfants âgés de 6 à 9 ans. Cette part atteint 51% pour les enfants de 10 à 14 ans (51%).

Malgré les courtes distances parcourues en moyenne, la voiture reste souvent le mode de déplacement majoritaire. La part de chaque mode varie selon l'âge mais l'usage des mobilités actives tend à baisser plus l'enfant grandit.



Des actions d'écomobilité scolaire peuvent être une réponse à cette tendance à la baisse des mobilités actives. L'écomobilité scolaire concerne les déplacements quotidiens entre les établissements scolaires et le domicile. Son objectif est de réduire la dépendance à la voiture individuelle au profit de modes de déplacements plus respectueux de l'environnement, de la santé et permettant une plus grande autonomie des enfants. Dans ce cadre, le vélo et la marche se présentent comme les principaux modes de l'écomobilité.

L'écomobilité scolaire est aussi un pari sur l'avenir à travers une génération développant un autre rapport à l'espace et aux mobilités. Dans les QPV, l'enjeu est singulièrement plus important car les enfants des quartiers populaires sont davantage exposés à la pollution de l'air (Réseau action climat France, De l'injustice sociale dans l'air, 2021) et les parents sont moins motorisés.

Pour que tous les élèves, étudiants et personnels de l'enseignement puissent être éco-mobiles, les établissements scolaires et les collectivités

développent des solutions pour sécuriser les abords des écoles et faciliter les déplacements à pied et à vélo pour les âges.

LES CHIFFRES CLÉS

2 %

La part des trajets domicile-école effectués à vélo (SRAV)

64 %

La part des établissements scolaires situés à moins de 5km du domicile des élèves (Sondage Ifop-Eco CO2, 2021)

26 000 000

Le nombre de trajets quotidien réalisés par les élèves entre leur domicile et leur établissement scolaire (Sondage Ifop-Eco CO2, 2021)

39 %

La part des établissements scolaires situés à moins de 2km du domicile des élèves (Sondage Ifop-Eco CO2, 2021)

80 %

La part de déplacements domicile-école effectuait à pied en 1976. En 1995, elle était de 60 % (colibris-lemouvement.org)



Quelques préconisations et les points de vigilance :

- **Se concentrer sur les trajets quotidiens domicile-école-travail.** Pour des effets plus significatifs et structurer les habitudes de mobilité avec les modes actifs
- **Développer la mise en place de PDES dans les établissements scolaires.** Concerter les équipes pédagogiques, les parents d'élèves et les élèves dans les écoles situées en QPV pour mettre en place des solutions d'écomobilité scolaire adaptées. Aller vers une pacification de l'espace public et un apprentissage de l'autonomie pour l'enfant.
- **Proposer une signalétique et un marquage lisible et visible pour tous les publics.** S'inspirer du design actif pour marquer nettement les espaces réservés à chaque mode. Mettre en place des solutions permettant aux enfants de se repérer/guider facilement (panneaux à hauteur d'enfant, lignes colorés ou

traces de pas au sol, installation de points de repère visible et éclairé etc)

- **Examiner la possibilité de mettre en place des rues scolaires et des rues aux enfants (Cf dossier 1 et 3)** Réduire le trafic autour de l'établissement scolaire et d'éloigner les véhicules motorisés, au profit d'une occupation de l'espace par les enfants et leurs parents et d'une plus grande sécurité. Rendre les mobilités actives ludiques et joyeuses à travers des événements et des espaces accueillants pour les enfants et les parents.
- **Intégrer les mobilités actives dans le cadre de la Gestion Urbaine de Proximité.** Agir et sensibiliser quotidiennement au plus près des habitant·es et au service de l'apaisement de l'espace public.
- **Aller vers les familles.** Les enfants et les parents peuvent être prescripteurs de nouvelles pratiques au sein des foyers. Proposer des solutions d'apprentissage et de sensibilisation pour tous les publics.



MAISON DU VÉLO DE LYON (69)

MA FAMILLE À VÉLO

Depuis février 2021, la Maison du Vélo Lyon offre des séances de formation intitulées « Ma Famille à Vélo ». Cette session expérimentale et gratuite s'adresse aux parents qui souhaitent accompagner leur(s) enfant(s) dans leurs déplacements à vélo en ville. Les parents jouent un rôle central dans cet apprentissage, car ils peuvent renforcer et prolonger les connaissances acquises à travers le SRAV.

Tous les parents ne sont pas familiers avec les déplacements à vélo en ville, et emmener son enfant dans la circulation peut susciter des appréhensions légitimes. Le but de cette formation est de fournir des repères, des conseils et des astuces pour augmenter la

sécurité lors des déplacements à vélo avec les enfants et éviter les accidents et les moments stressants.

Pour cela, il est important de connaître la réglementation spécifique aux cyclistes, d'évaluer les aptitudes de son enfant à circuler en ville, de connaître ses limites et de savoir comment se positionner sur la route pour anticiper les difficultés.

♥ **Cette action a été lauréat des Talents du vélo 2022, remis par le CVTCM.**

Devenir piéton : sensibiliser et former les enfants

Comme pour les cyclistes, devenir piéton demande un apprentissage pour les enfants. L'apprentissage de la sécurité piétonne peut être enseigné à l'école ou dans un cadre périscolaire. En suivant des règles simples, les apprentis piétons peuvent réduire les risques d'accidents et assurer leur propre sécurité. Il s'agit d'une étape essentielle pour s'approprier l'espace urbain et gagner en autonomie.

VILLE DE METZ (57)

CHALLENGES PIÉTONS

Pour soutenir les enseignants dans la préparation de leurs élèves à l'Attestation de Première Education à la Route (APER), la ville de Metz propose de mettre à disposition des écoles une animatrice spécialisée dans la sécurité routière.

Cette professionnelle dispensera une séance de formation théorique pour les classes de CE1 et de CM1, ainsi qu'une mise en situation pratique de déplacements aux abords des écoles pour les élèves de CE1.

L'objectif de l'action est de former les élèves à travers des temps d'animations théoriques en classe et d'une mise en pratique aux abords des écoles et sur une piste d'éducation routière.

Pour l'année 2021-2022, les animations de sécurité routière ont été proposées et suivies par toutes les classes de CE1 et CM1 des 35 écoles primaires messines, ce qui correspond à 154 classes et 3 349 enfants. Au total, le coût de la démarche est de 62 000 euros par an pour la collectivité.

LA VILLE D'ORVAULT (44)

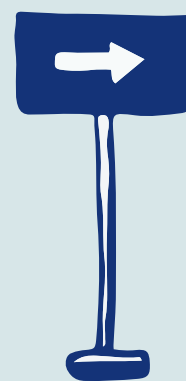
LE MÉTROPIÉTON : UNE SIGNALÉTIQUE VERS L'AUTONOMIE

A la suite d'une initiation au pédibus, le métropiéton peut être une alternative permettant d'autonomiser les enfants dans leurs déplacements quotidiens tout en garantissant leur sécurité.

Les métropiétons sont des itinéraires piétons en direction d'un établissement scolaire et matérialisés par un marquage au sol ou une signalétique singulière permettant aux enfants de se repérer facilement et de suivre le tracé pour arriver à bon port. Les itinéraires peuvent être dessinés à la suite d'une consultation avec les familles et d'un travail de diagnostic de mobilité. Le parcours des itinéraires collectivement, sous la forme d'un pédibus, permet aux familles de s'approprier les trajets. En complément du marquage et de la

signalétique, des silhouettes et des solutions de design actif peuvent renforcer la vigilance des usagers et garantir la visibilité des enfants piétons.

La ville d'Orvault a notamment initié depuis 2017, la mise en place d'itinéraires métropiétons entre les quartiers, les écoles du secteur, les équipements sportifs et les services à destination des jeunes habitant.es.



Le PDES : diagnostic et stratégie à l'échelle des établissements scolaires

Le plan de déplacements établissement scolaire (PDES) permet d'établir un diagnostic et de fixer les moyens, la stratégie et les actions à réaliser à l'échelle d'un établissement.

En amont d'un PDES, la phase de diagnostic peut faire l'objet d'un exercice en collaboration avec les enfants où ils peuvent partager leur regard sur l'espace urbain :



VILLE DE SAINT DENIS (93)

DES QUARTIERS À VÉLO À HAUTEUR D'ENFANTS !

La ville de Saint-Denis a souhaité réaliser un diagnostic de la cyclabilité de la ville à hauteur d'enfants. Le partenaire Études et Chantiers a organisé 3 sorties réunissant à chaque fois 1 groupe de 10 enfants, en partenariat avec un centre de loisirs en QPV.

Les réactions et émotions des enfants aux différents lieux de la ville traversés ont été identifiées. Toutefois, le projet a sans doute manqué d'une séance de restitution avec les enfants pour approfondir leur ressenti. La volonté de la ville est d'exploiter ce diagnostic à vélo des enfants pour réaliser des prolongements en termes de signalétique.

L'expérimentation a donné lieu à plusieurs résultats :

Les balades ont permis de créer, d'expérimenter, puis d'améliorer des outils de recueil et d'analyse avec et pour les enfants sur la pratique du vélo. Les acteurs de la ville ont participé aux balades

avec les enfants, et ont pris conscience de leurs besoins, usages, difficultés...

Les animateurs se sont appropriés la démarche des balades diagnostic à vélo, ont pris conscience de l'importance de la pratique du vélo avec les enfants.

Le recueil sensible du regard des enfants a donné lieu à un document d'évaluation qualitatif pour la ville réalisé à partir des données collectées par Études et Chantiers et les animateurs.



LES VÉLOBUS ET PÉDIBUS : LE TRANSPORT EN COMMUN ACTIF

Le vélobus ou le pédibus est l'une des démarches qui se diffuse sur le territoire national. Sur le même principe que les transports en commun, il s'agit de parcourir le trajet à pied ou à vélo en rassemblant les enfants d'un quartier encadrés par un ou plusieurs adultes.

Ces projets reposent sur une approche multi partenariale entre les enseignants, les parents d'élèves et les collectivités. La dynamique est fragile sur le long terme, car la démarche

repose sur l'investissement de chacun·e des participants/acteurs d'année en année et notamment des parents d'élèves.

Les vélobus demandent un investissement initial pour l'acquisition d'un véhicule spécialisé et ensuite pour mettre à disposition un conducteur. Pour que des projets se développent, un soutien et un accompagnement actifs sont nécessaires.



Source : Francelafo



Quelques préconisations et les points de vigilance :

- **Mobiliser le tissu associatif local pour animer.** Sensibiliser sur les enjeux et bénéfices afin d'inciter l'adhésion des nouveaux parents d'élèves.

- **Intégrer la démarche au sein du projet pédagogique de l'établissement scolaire.** Pour renforcer l'adhésion du personnel de l'établissement et des parents d'élèves.

- **Plus coûteuse : salarier un agent ou libérer du temps de travail pour réaliser l'accompagnement à pied ou à vélo.**

Si l'initiative est portée par une association, une assurance doit être souscrite pour l'ensemble des participants.

- **Si aucune structure n'encadre l'initiative, chaque participant doit disposer d'une assurance responsabilité civile et les enfants d'une assurance scolaire.** La rédaction d'un document rappelant les responsabilités de chacun et les règles de sécurité, signé par tous les participants est fortement recommandée.



Il s'agit d'un vélobus particulier où les enfants ne sont pas individuellement sur leur vélo mais rassemblés dans un véhicule léger à pédalage assisté. Le projet est motivé initialement par des parents d'élèves proches de Rouen et soucieux de l'environnement. Le S'Cool Bus s'est développé sur le territoire de l'agglomération Seine-Eure rassemblant une soixantaine de communes. En 2016, la commune de Louviers, comptant deux QPV sur son territoire, entame l'expérimentation du véhicule pendant plus de 2 ans pour l'une de ses écoles primaires. Le véhicule pèse 130kg, roule à 15km/h et permet d'accueillir 8 élèves et un conducteur.

Après usage, 55% des enfants déclarent se sentir en meilleure forme et 94% trouvent une motivation supplémentaire à travers le véhicule pour aller à l'école.

La première génération de S'coolBus

Pour répondre plus efficacement aux besoins de transport scolaire, une augmentation de la puissance du véhicule a été envisagée mais s'est vu confrontée à la réglementation concernant les vélos électriques. Une demande de dérogation n'a pas reçu de réponse positive.

Trois ans après l'arrêt du service, le S'cool bus revient sous une nouvelle forme. Depuis avril 2023, l'agglomération s'est tournée vers un nouveau vélobus plus léger : le woodybus. Depuis 2022, l'entreprise établie au Pellerin à proximité de Nantes, a conçu une solution pour réduire l'empreinte carbone des trajets scolaires. Il s'agit d'un vélo en bois assisté

électriquement et alimenté par un panneau solaire, qui présente une apparence similaire à une rosalie. Le Woodybus est utilisé pour le transport scolaire au Manoir Sur Seine, en Normandie, avec huit enfants prenant place chaque jour aux côtés du conducteur et pédalant pour se rendre à l'école.

Les premières observations montrent les nombreux bienfaits de l'action : **moins de véhicules autour des écoles pour déposer ou reprendre les enfants, activité sportive et ludique, apprentissage de la sécurité routière, cohésion entre les enfants, les enfants sont détendus lorsqu'ils arrivent en classe.**

L'objectif est d'étendre le dispositif à 6 communes de l'agglomération avec la livraison de 9 véhicules prévus pour la rentrée 2023. Le service est gratuit pour les familles, il est financé à 2/3 par l'Agglomération et le tiers restant par les communes adhérentes au projet.

La gestion du service est confiée à l'exploitant du réseau de bus urbain Semo (Transdev). Ils prennent les inscriptions, définissent les circuits et les tests, ils contactent ensuite les parents afin de les informer à quelle période leurs enfants seront à bord, ils recrutent et forment les futurs chauffeurs. En fonction du nombre d'inscrits, des rotations sont mises en place pour que tous les enfants inscrits puissent profiter du service.

La seconde génération du S'cool bus (Woodybus) en image



Source : Paris-normandie.fr



Source : 20minutes.fr

LE GRAND POITIERS COMMUNAUTÉ URBAINE (86)

CARAPATTE ET CARACYCLE

Depuis 2009, la communauté urbaine de Grand Poitiers organise des transports collectifs au sein de son agglomération, en mettant en place des dispositifs de pédibus (Carapattes) et de vélobus (Caracycles).

Elle propose un soutien aux groupes de parents bénévoles, en leur fournissant des ressources méthodologiques, de la signalétique et tout le matériel nécessaire.

Depuis leur mise en place, plus de 200 enfants ont utilisé ces dispositifs pour se rendre à l'école. Ces actions mobilisent les ressources humaines de la collectivité, et la communication associée représente un budget annuel de 20 000 euros.



Et ailleurs ? Le bicibus de Barcelone

Depuis 2021, tous les vendredi matin, le bicibus traverse la capitale catalane. Les parents encadrent les dizaines d'enfants pendant que la circulation automobile est coupée par la Guardia Civil. Aujourd'hui, le bus de vélo se déploie sur une quinzaine d'itinéraires.



[Le bicibus de Barcelone](#)

DES RESSOURCES POUR ALLER PLUS LOIN :

[Catalogue des aménagements dans le cadre d'un plan de déplacement établissement scolaire, Vivacités et CVTCM, 2022](#)

[Les ressources de Mobiscol, Vivacités et CVTCM](#)

[Les ressources du CREM, Adav](#)

[Webinaire ADMA - L'écomobilité scolaire : une porte d'entrée pour apaiser la ville - YouTube](#)

[Ecomobilité scolaire : quelles actions pour des territoires plus sûrs et plus accueillants ?, CVTCM, 2022](#)

Les mobilités actives comme outils et objets pédagogiques à l'école et en dehors

Les mobilités actives peuvent être un objet et un outil pédagogique intéressant via des actions permettant de sensibiliser aux enjeux liés à la santé, au bien-être, à l'environnement et plus généralement à la citoyenneté. Dans le cadre scolaire, des projets alliant l'enseignement des matières traditionnelles et les mobilités actives peuvent aussi faire l'objet de projets pédagogiques.

La semaine de la mobilité et les challenges écomobilité :

La « Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège » est l'occasion de

sensibiliser les élèves aux bienfaits du vélo et de la marche: santé, autonomie, pollution. Dans ce cadre, les mobilités actives peuvent faire l'objet ou l'illustration d'un projet pédagogique autour de la responsabilité citoyenne et de l'impact de nos déplacements sur l'environnement.

Plus ludique, l'introduction peut être un challenge d'écomobilité scolaire permettant de valoriser les bonnes pratiques en matière de mobilités. A l'occasion de Mai à vélo, un concours intra ou inter établissement peut s'organiser à l'échelle d'un quartier ou d'une commune.

La région Grand Est propose [le défi « A l'école, j'y vais à vélo »](#). pendant plusieurs semaines par an. Des ressources et des actions menées sont disponibles sur le site internet.

LA MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE DE LILLE (59)

UN KIT DE SENSIBILISATION POUR ANIMER DES TEMPS PÉDAGOGIQUES AVEC LES MOBILITÉS ACTIVES

Pour sensibiliser les élèves et animer des temps sur les sujets de mobilités actives, la Métropole Européenne de Lille, avec le Centre ressource en écomobilité animé par l'Adav, a développé un objet pédagogique mis à disposition des enseignants et des acteurs associatifs pour intervenir auprès des élèves.

« Sur la route de l'école » est un kit de sensibilisation à la mobilité pour les enfants de 6 à 10 ans. Ludique et pédagogique, ce kit

permet de réaliser un diagnostic de mobilité des enfants, d'animer un challenge, de réaliser un bilan et de recueillir le point de vue des enfants sur leur espace quotidien.

[« Sur la route de l'école – Kit de sensibilisation à la mobilité pour les enfants de 6 à 10 ans »](#)





A Montreuil, la ville a mis en place des classes de ville dédiées au vélo avec l'association Ohcyclo, nommé Pendant une semaine, les enfants de CM1/CM2 découvrent le vélo sous toutes ses formes. Ils sont initiés à la réparation et au réemploi des vélos, à la découverte de l'histoire du vélo et font plusieurs sorties à vélo avec des divers exercices d'habilité.

Parmi les activités qui rythment la semaine, les enfants apprennent à réparer une crevaison avec une rustine, à régler leur selle et leur guidon, remettre leur chaîne et leurs roues. Autant de compétences nécessaires pour circuler en pleine autonomie.

Un voyage à vélo sans quitter le territoire, qui fait partie du projet éducatif de la ville et qui permet aux enfants de tous les quartiers de considérer le vélo comme un mode de déplacement naturel.

Et ailleurs ? En Angleterre

A Londres, depuis 2007, le programme STARS développé par Transport of London propose aux enfants venant à vélo de bénéficier d'un petit déjeuner en arrivant à l'école. Le programme permet d'agir sur la sédentarité et d'assurer aux jeunes londoniens l'accès à un repas équilibré.

En Angleterre, le programme WOW rend ludique et éducatif le trajet pour venir à l'école. Il incite les élèves à venir à l'école à pied, à vélo ou en trottinette en les récompensant par

des petites médailles selon le trajet, le mode et les éléments observés durant le parcours.

Suite au trajet, l'enseignant peut développer un cours selon les éléments demandés aux élèves et les sensibiliser aux atouts des modes actifs. Ce programme permet de réduire l'usage de la voiture et de renforcer la concentration et l'interaction entre les enfants et leur environnement.



[Le programme WOW](#)

L'école buissonnière du vélo : Apprendre par le voyage et donner le goût par l'expérience

Le voyage scolaire ou extra-scolaire à vélo est l'une des actions qui permet de donner goût au vélo en saisissant l'expérience de liberté et de fierté de se promouvoir par soi-même. Avec des jeunes plus âgés, c'est l'occasion d'un véritable projet pour construire avec eux un projet de voyage en les sensibilisant à l'accessibilité de ce mode de déplacement. C'est une action qui demande un investissement personnel important de la part des encadrants et un soutien financier de la part de la structure et/ou de partenaires extérieurs. Le projet peut être porté par un établissement scolaire, une maison de quartier ou par les services de la collectivité. Plus simplement, les collectivités peuvent acheter des séjours à vélo dans le cadre de leur offre de vacances pour les enfants et les jeunes.

VILLE DE LILLE (59)

LES 20 ÉLÈVES DE LA CLASSE 1RE SI (CLASSE EURO MIXTE) AU LYCÉE BAGGIO

En 2017, le lycée Baggio situé dans le QPV Secteur Sud de Lille a organisé un voyage à vélo reliant Lille à Brighton. 20 élèves de première ont réalisé ce voyage de 380 km dans le cadre de leur section européenne.

Leur cursus les obligeant à réaliser un voyage à l'étranger, l'écomobilité répondait à toutes les contraintes : un voyage en lien avec le développement durable, la gratuité pour tous les élèves, une organisation responsabilisant les élèves et leur permettant de développer leurs compétences linguistiques. Les élèves étaient pleinement impliqués dans l'organisation du voyage, planifiant eux-mêmes les différentes étapes, gérant les démarches administratives. Pour financer le voyage, les élèves ont vendu des vélos (V'Lowcost) réparés par leurs soins avec l'appui de l'atelier « Les mains dans le guidons ». Une partie de ces vélos ont été

fournis par l'association des habitants du quartier Moulins. Suite à un sondage réalisé par les élèves, le vol de selle est apparu comme dissuasif pour l'usage du vélo au quotidien. Ils ont alors développé un antivol pour selle qu'ils ont commercialisé pour financer le voyage.

Le lycée, l'association de parents d'élèves et la mairie de quartier ont soutenu le projet et apporté les fonds nécessaires pour compléter le coût du voyage.

Ce voyage était un projet pédagogique pluridisciplinaire, mobilisant les enseignants de français, d'anglais, d'histoire-géographie, de sciences de l'ingénieur et d'éducation physique et sportive.

Cette expérience a permis aux élèves de développer un sens de la solidarité, un esprit de groupe et d'entraide inédit. Le vélo comme moyen de déplacement et de voyage s'est transformé en gain d'autonomie pour les élèves.

VILLE DE GENNEVILLIERS (92)

2047 KM À VÉLO AVEC DES JEUNES

Depuis 2021, le service jeunesse de la ville de Gennevilliers organise un voyage à vélo de 2047 km des jeunes habitants des QPV.

Pour la première édition, une vingtaine de jeunes ont traversé une partie de Gennevilliers pour rejoindre Oslo à la force de leurs mollets. Pendant une dizaine de jours, ces jeunes découvrent l'itinérance à vélo et vivent une expérience collective de voyage inédite. Pour réaliser ce projet, des entreprises locales soutiennent l'aventure en versant 1€ pour

chaque kilomètre parcouru pour une œuvre de charité. Les entreprises marraines financent également les vélos pour les jeunes.

Au-delà des jeunes participant au voyage, le projet redore l'image du vélo au sein du quartier. Le succès du projet témoigne d'une désirabilité potentielle du vélo auprès d'un jeune public. Le vélo n'est plus un objet mais devient un vecteur de liberté, de découvertes, de voyage.



[Vidéo du projet](#)



2 - APPRENDRE À L'ÂGE ADULTE : ACCOMPAGNER LES HABITANT·ES ÉLOIGNÉ·ES DU VÉLO

DÉVELOPPER L'APPRENTISSAGE ET FAVORISER LES DÉPLACEMENTS ACTIFS À L'ÂGE ADULTE

Dans les territoires prioritaires, les collectivités et les acteurs de l'économie sociale et solidaire agissent pour démocratiser l'apprentissage du vélo pour adulte.

Le développement de l'apprentissage pour adulte est un enjeu majeur pour que l'usage du vélo redevienne populaire, pour que les plus précaires puissent maîtriser leur mobilité à moindre coût mais aussi pour que tous les parents puissent devenir prescripteurs auprès de leurs enfants...

Les ateliers de (re)mise de selle pour adulte se développent et témoignent de la reconnaissance d'un besoin d'accompagnement pour (re)mettre au vélo des personnes qui

en sont éloignées. Leur fréquentation est en hausse et les vélo-écoles intervenant dans les quartiers ou villes populaires ne peuvent pas toujours répondre favorablement à toutes les demandes d'inscription. Selon la sociologie des QPV, les habitant·es de ces quartiers constituent une part importante du public des vélo-écoles ou un public cible privilégié. 87% des élèves adultes dans les vélo-écoles sont des femmes. Le taux varie selon les structures et dépasse parfois les 95%. Une majorité est d'origine étrangère et beaucoup n'ont pas appris à faire du vélo durant l'enfance. Près de 55% des bénéficiaires sont des demandeurs d'emplois.

LES CHIFFRES CLÉS

40 %

des français·es rencontrent des difficultés dans leur mobilité quotidienne

(« Laboratoire de la Mobilité inclusive : Mobilité et emploi », Elabe, 2017)

6,1 %

des français·es ne savent pas ou ne savent plus faire du vélo (Les français et le vélo, CVTC, 2012)

25 %

des demandeurs d'emploi refusent une proposition par manque de moyen de déplacement (« Laboratoire de la Mobilité inclusive : Mobilité et emploi », Elabe, 2017)

15,6 %

des français·es reconnaissent ne pas bien maîtriser le vélo (Les français et le vélo, CVTC, 2012)

205

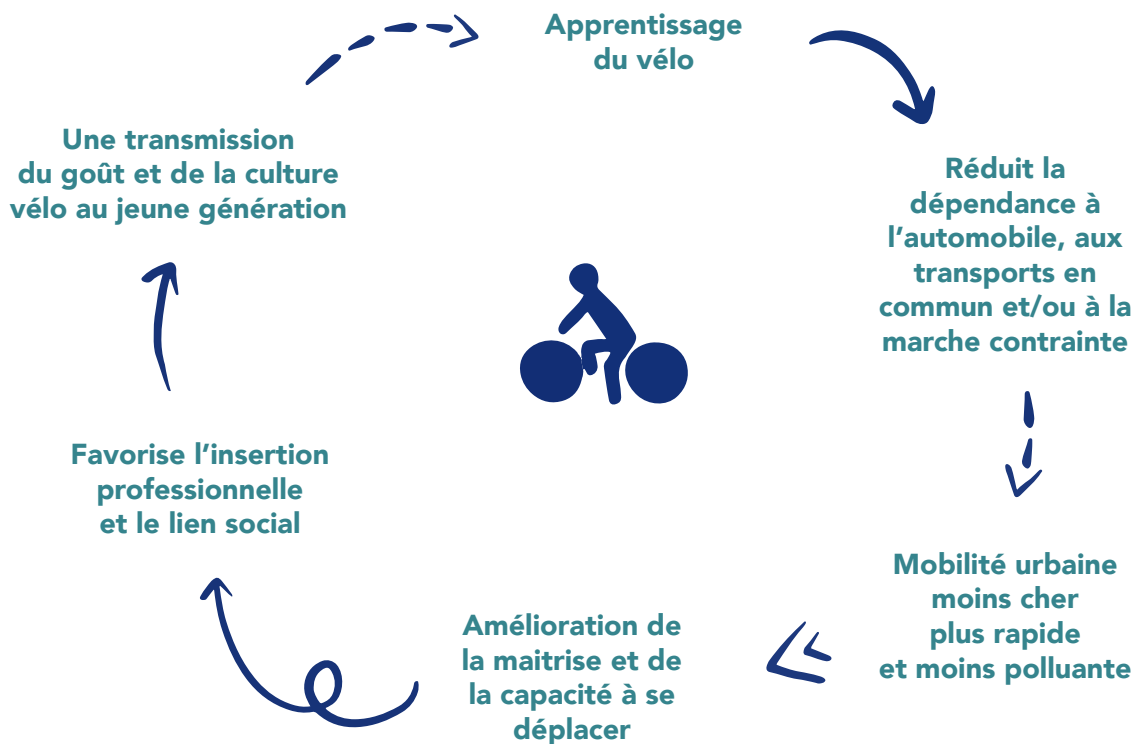
Nombre de vélo-écoles membres du réseau FUB en 2022

♀ / ♂

3,5 % des femmes n'ont jamais appris à faire du vélo contre 0,7% des hommes (Les français et le vélo, CVTC, 2012)

1/6

1 collectivité sur 6 met en place des programmes d'apprentissage et de remise en selle à destination des adultes (Enquête nationale sur les politiques modes actifs : vélo et marche, de la commune à la région. Club des villes et territoires cyclables et marchables, Vélo & Territoires, 2023)



Quelques préconisations et les points de vigilance :

- **Inciter les bailleurs sociaux.** Pour mettre en exergue l'apprentissage du vélo auprès des résident·es dans les contrats fixant les modalités de l'abattement de la TFPB.

- **Conventionner avec les partenaires locaux pour pérenniser les actions et garantir les investissements.** Pour étendre leurs actions durablement, les vélos-écoles ont besoin de visibilité. Le conventionnement pluriannuel permet de construire durablement une politique d'apprentissage à destination des habitant·es.

- **Favoriser des prix très abordables pour les séances de (re)mise en selle.** Pour éviter que l'apprentissage soit soumis à un arbitrage économique défavorable au sein des foyers modestes.

- **Proposer différents horaires et jours.** Pour s'adapter au emploi du temps des habitant·es dont certain·es travaillent très tôt ou très tard en semaine, le week-end et ayant des enfants à charge.

- **Aller vers les femmes ET les hommes.** Le public des vélos-écoles est largement dominé par la présence de femmes d'origine étrangère n'ayant jamais appris à faire du vélo. Pour différentes raisons, les hommes sont plus rares. La mise en place de séances pour eux, à l'abri des regards semble une voie à explorer.

- **Poursuivre la pratique au-delà du SRAV.** Pour renforcer les chances d'une appropriation du vélo, l'accès à un vélo en dehors du cadre de l'apprentissage est essentiel pour que la pratique se développe. Source : Socle commun du savoir-rouler .

- **Sensibiliser les automobilistes aux règles et comportements à adopter.** L'apprentissage concerne tous ceux qui occupent l'espace public. Pour que le partage soit respectueux de chacun·e et surtout des plus vulnérables (piétons et cyclistes).

Les partenaires et acteurs partie-prenante :



Bailleurs sociaux, centre sociaux, MJC

- Mettre en place de sessions d'apprentissage et de sensibilisation pour leurs résidentes. Financements via l'abattement de la TFPB, Cités éducatives.



Les vélo-écoles, les associations de prévention routière et les associations d'usagers

- Proposer des formations par niveau et par type de public.
- Mener des actions de prévention et de sensibilisation sur l'espace public.
- Sensibiliser au sein des quartiers et poursuivre l'accompagnement au-delà de l'apprentissage.



CCAS, CAF, Pôle emploi, Mission locale, Les plateformes de mobilité

- Proposer et financer des sessions d'apprentissage au public en précarité face à la mobilité en partenariat avec les vélo-écoles.



Les acteurs de la mobilité inclusive et solidaire

- Orienter le public en situation de précarité mobilité vers de solution de remise en selle. Proposer et financer des formations par niveau et par type de public. Les Autorités Organisatrices de la Mobilité locales (AOM) et les régions peuvent se tourner vers ces acteurs compétents et engagés pour réfléchir à une stratégie d'action territoriale et pour la mise en œuvre opérationnelle.

Être mobile : une compétence qui s'apprend

Au-delà de l'apprentissage du vélo, se déplacer avec un nouveau mode requiert certaines compétences pour planifier son itinéraire, se repérer, se diriger etc. L'usage d'un GPS, la lecture d'une carte ou le sens de l'orientation ne sont pas des savoirs innés.

Ils peuvent même être des obstacles pour des nouveaux usagers, notamment pour un public non francophone ou ayant des difficultés à la lecture.

Définition de la motilité* :



La motilité se définit comme « l'ensemble des caractéristiques propres à un acteur qui [lui] permettent d'être mobile » ou agissent sur sa capacité à être mobile (Kaufmann, 2014). Ce concept fait écho à celui de « capacité » développé par l'économiste et philosophe indien Amartya Sen. Une capacité s'entend comme une conversion de ressources socialement situées dont l'individu peut jouir pour agir. (Mundler et Rérat, 2018 ; Sen, 1988).

La motilité permet de penser la mobilité au-delà de sa dimension spatiale. Elle inclut la dimension sociale de la mobilité en s'intéressant aux expériences et aux imaginaires de la mobilité selon les individus ou groupes sociaux. « La motilité s'articule autour de trois dimensions : les compétences, l'accès et l'appropriation » (Mundler et Rérat, 2018).

L'exemple du vélo comme mode de transport permet de comprendre chacune des dimensions :

- Les compétences concernent le fait d'avoir les connaissances aussi bien théoriques que physiques permettant de circuler à vélo. Il s'agit de savoir rouler à vélo dans un espace partagé avec d'autres individus, d'autres modes de transport et de connaître les règles qui organisent cet espace, soit le code de la route.
- L'accès, il s'agit d'avoir un vélo et d'avoir un environnement rendant possible la circulation. Pour le vélo, il peut s'agir d'une possession, d'un prêt ou d'une location. Pour l'environnement, cela signifie que les aménagements de voirie autorisent et permettent la circulation des vélos sans que le danger provoqué par les autres modes soit trop important.

- L'appropriation concerne la manière dont les individus perçoivent le vélo et construisent leur mobilité en conséquence et en fonction de « leurs besoins, aspirations, stratégies, valeurs et habitudes. L'image qu'ont les individus des modes de transport est donc centrale à cet égard ». Marie Mundler et Patrick Rérat (2018)

Ateliers de (re)mise en selle au service des habitant·es

Pour répondre aux trois dimensions de la motilité et démocratiser la pratique du vélo, les vélo-écoles interviennent dans les QPV auprès des habitant·es volontaires pour apprendre ou réapprendre à circuler à vélo. Souvent, les collectivités et les bailleurs sociaux soutiennent ces ateliers, très prisés auprès des publics en précarité mobilitaire et particulièrement chez les femmes non motorisées. (Ré)apprendre à faire du vélo leur permet de gagner en autonomie, en liberté et en confiance en soi, tout en améliorant son état de santé.

Les associations d'usagers locaux sont souvent des partenaires de choix pour monter une vélo-école dans un territoire car elles disposent des compétences et surtout l'envie de transmettre ou diffuser une pratique motivant leur engagement associatif. Ce service se maintient souvent grâce à un travail bénévole important, environ 80% des moniteurs sont bénévoles (Source : FUB, Questionnaire 2020-2021). D'autres structures, associatives ou non, fonctionnent animent les séances avec des professionnels salariés.

Souvent fragile financièrement, le soutien financier et matériel de ces structures permet d'assurer leur fonctionnement et le service rendu à leur bénéficiaire. La mise à disposition d'espace de stockage pour les flottes de vélos servant à l'apprentissage et d'espace suffisamment vaste, sécurisé et isolé pour le déroulement des ateliers (cours d'écoles par exemple) sont opportuns pour favoriser l'essor des vélo-écoles en QPV.

 [A Paris, des adultes découvrent le vélo pour la première fois - Le Parisien \(Biclou\)](#)

La mobilité est identifiée comme une capacité et une compétence structurant les voies d'insertion sociale et professionnelle des individus. Pour trouver un emploi, être mobile rimait avec permis B. C'est une réalité encore présente sur le territoire et dans la tête des prescripteurs. Une acculturation aux alternatives et notamment au vélo est en cours. Dans les QPV, le sujet est essentiel au vu des taux de chômage et du taux de motorisation relativement faible.

Dans cette logique, des actions locales sont menées pour permettre l'apprentissage du vélo.





L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (67)

LES ATELIERS DE (RE)MISE EN SELLE : UNE VISION TERRITORIALE POUR UN PROJET PARTENARIAL

L'Eurométropole de Strasbourg a établi des conventions de partenariat avec plusieurs acteurs associatifs pour promouvoir l'utilisation du vélo. Ces associations interviennent régulièrement dans les quartiers prioritaires pour proposer des séances de (re)mise en selle pour adultes, des ateliers d'autoréparation, de sensibilisation à la sécurité routière.

Parmi elles, l'association CADR 67 propose une vélo école pour adultes dans plusieurs quartiers (Lingolsheim, Schiltigheim, La Meinau, le

quartier Neuhof et la cité Spach, Hautepierre, Koenigshofen, Cronenbourg, Cité de l'Ill, port du Rhin et Ampère). L'association Bretz'selle intervient dans les quartiers de Hautepierre, Laiterie et Guirbaden. Enfin, Vélostation propose des ateliers dans les quartiers de Port du Rhin, Elsau et Cité de l'Ill.

Au total, plusieurs centaines de bénéficiaires habitant dans les QPV ont la possibilité chaque année d'être accompagnés pour se (re)mettre au vélo.



VILLE DE MONTREUIL (93)

VIVRE À VÉLO EN VILLE : UNE VÉLO-ÉCOLE POPULAIRE ET EXPÉRIMENTÉE

L'association montreuilloise Vivre à vélo en ville est née en 1993 et devient une vélo-école à partir de 1999. Implantée au coeur du QPV Bel Air Grand pêcheurs, la structure repose sur l'investissement bénévole d'environ 30 personnes et surtout sur celle François Fatoux, l'un des fondateurs. Tous les samedi et dimanche matin, une centaine d'adultes dont une grande majorité de femmes sont accompagnés pour (ré)apprendre à faire du vélo.

De la maîtrise de l'équilibre jusqu'à prendre confiance pour rouler en milieu urbain, 9 niveaux d'apprentissage permettent à chacun de trouver sa place et son rythme. Chaque groupe de niveau d'une procédure pédagogique adaptée et d'exercices qui ont montré leurs preuves. En 20 ans, l'association a accueilli plus de 4000 bénéficiaires. Une grande part des encadrants étaient des anciennes néo-cyclistes ayant appris avec l'association : La fierté est double : avoir appris à faire du vélo et rendre la pareille à ceux qui le souhaitent.



VILLE DE TOURS (37)

L'UNION DES ACTEURS FAIT LA FORCE DE L'ACTION : LE DISPOSITIF « VÉLO EXPRESS »

Depuis plusieurs années, l'AF3V est impliquée dans la promotion de la mobilité inclusive grâce à son projet « Vélo Express ». Le dispositif a pour objectif de briser l'isolement des personnes en situation d'exclusion en leur offrant un accompagnement social pour leur permettre de retrouver de l'autonomie dans leurs déplacements quotidiens, en utilisant les véloroutes et les voies vertes disponibles sur le réseau. Ce dispositif leur offre ainsi la possibilité de retrouver une certaine liberté de mouvement et d'indépendance en utilisant le vélo comme mode de transport. Ce projet a été mis en place en partenariat avec la FCDE, la délégation départementale en Essonne et l'association Essonne MobilitéS, et a été expérimenté en 2019 dans ce département avant d'essayer dans d'autres territoires.

Lancé dans la ville de Tours le 6 octobre 2020, le programme est porté par l'association CC37 et l'AF3V et soutenu par la Fondation Macif et la Fondation SNCF. La majorité des personnes sont accompagnées par la plateforme de mobilités inclusives Wimoov qui finance leurs séances d'apprentissage. Après un diagnostic de mobilité effectué par les partenaires sociaux, une formation à l'utilisation du vélo est proposée pour aider à remobiliser les personnes. Le programme engage une collaboration d'acteurs locaux avec le Centre social Giraudeau-Maryse Bastié, le PLIE (Plan local pour l'insertion et l'emploi) et la plateforme de mobilité Wimoov. Comme toutes les vélo-écoles, les élèves sont majoritairement des femmes issues des quartiers populaires et prioritaires de la métropole.

VILLE DE LYON (69)

UNE COOPÉRATION D'ACTEURS POUR FAVORISER L'INSERTION VIA LA MOBILITÉ

En partenariat avec la Maison du vélo de Lyon et Janus France, un dispositif de mobilité inclusive est géré par l'association Innovation et développement, qui travaille en collaboration avec des opérateurs formateurs sur diverses questions liées à la mobilité. Le dispositif s'adresse aux personnes en parcours d'insertion, qui assistent à des formations sur recommandation de Pôle emploi ou d'organismes d'insertion.

Janus France anime des formations de niveau 1

et 2 sur le vélo, qui visent à aider les participants à découvrir le vélo comme moyen de transport, à améliorer leur condition physique, à reprendre confiance en eux, à établir des liens sociaux lors de cours collectifs. Les formations sont dispensées à des groupes de 6 à 8 personnes. Environ 40 personnes ont suivi les formations pour une durée cumulée de 150 heures. A la fin de la formation, les bénéficiaires se voient remettre un certificat attestant leurs compétences.

LEUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (67)

L'APPRENTISSAGE DU VÉLO À DESTINATION DES RÉFUGIÉS

Dans le QPV Neuhof-Meinau, l'Eurométropole de Strasbourg agit avec le Centre d'Education Routière (CER) pour faciliter l'insertion sociale des réfugiés sur son territoire. L'un des objectifs est de permettre aux bénéficiaires d'être autonomes dans leurs déplacements, notamment via l'apprentissage du vélo. Le service des Sports de la Ville de Strasbourg est mobilisé pour mettre en place une formation se déclinant sous trois

thématiques : Savoir Bouger - Savoir Rouler - Savoir nager. Comme le SRAV, l'objectif est de permettre aux enfants et aux adultes d'acquérir les notions nécessaires pour circuler à vélo (Code de la Route, maîtrise du vélo, notions de mécanique élémentaire...). Les groupes sont constitués d'un brassage de personnes de tous âges et origines (Des familles entières, des enfants, des jeunes adultes).

Poursuivre l'accompagnement vers la vélonomie

Pouvoir et savoir entretenir son vélo est essentiel pour que l'usage se maintienne et éviter que les vélos périssent par manque de moyens, de services ou de compétences. Pour répondre à cet enjeu, les collectivités, les bailleurs sociaux, les maisons de quartiers favorisent l'émergence de divers services dans les QPV. Sur l'espace public ou au sein d'espaces partagés, mis à disposition, des ateliers participatifs et solidaires d'auto-réparation sont organisés.

En s'appuyant sur l'expertise et les compétences

des associations est des vélocistes, ses actions visent à apprendre aux habitant·es à entretenir et réparer leur propre vélo, à diagnostiquer l'état de leur monture et à constituer leur propre kit de réparation. Ces ateliers peuvent-être fixes ou mobiles, ponctuels ou réguliers.

Pour en savoir plus sur les ateliers de réparation et d'autoréparation : [Panorama 2019 des ateliers vélo en France - L'Heureux Cyclage \(heureux-cyclage.org\)](https://www.heureux-cyclage.org/)



Quelques préconisations et les points de vigilance :

- **Communiquer régulièrement sur la mise en place des ateliers.** Les habitant·es ne sont pas toujours bien informés du service, beaucoup découvrent l'action en le jour même en se baladant dans leur quartier.
- **Coordonner les ateliers mis en place par les différents acteurs du territoire.** Les bailleurs et centres-sociaux organisent régulièrement des ateliers en parallèle des actions menées par la collectivité

- **Inciter les bailleurs sociaux.** Pour mettre en exergue les ateliers de réparation vélo dans les QPV via les contrats fixant les modalités de l'abattement de la TFPB.

- **Proposer différents horaires et jours.** Pour s'adapter au emploi du temps des habitant·es dont certain·es travaillent très tôt ou très tard en semaine, le week-end et ayant des enfants à charge.

Les partenaires et acteurs partie-prenante :



Les vélo-écoles et les vélocistes

- Proposer des formations réparation par niveau et par type de public
- Mener des actions de prévention et de sensibilisation sur les éléments clés de sécurité et de fiabilité d'un vélo : être capable d'autodiagnostiquer l'usure et les réparations nécessaires d'un vélo
- Intervenir pour des ateliers de réparation



Bailleurs sociaux, centre sociaux, MJC

- Mettre en place des ateliers pour leurs résidentes. Financements via l'abattement de la TFPB, Cités éducatives



Les recycleries

- Mettre à disposition des vélos ayant besoin d'une remise en état

VILLE DE MONTARGIS (45)

RECYCLAGE ET COOPÉRATION, LE LEITMOTIV POUR RENDRE ACCESSIBLE LE VÉLO DANS LES QPV

En 2017 et 2021, une initiative a été mise en place pour aider les locataires du quartier prioritaire de la politique de la ville de la Chaussée à Montargis à résoudre les problèmes de mobilité des habitant·es et d'encombrement liés aux vélos dans les résidences.

L'Association Mille Sourires a été soutenue par Valloire Habitat pour créer un atelier de réparation, de fabrication et de recyclage de vélos, avec un pôle d'autoréparation accessible à tous, un pôle de vente de vélos à bas prix et un pôle de fabrication à partir de pièces récupérées.

Cette initiative a permis de rendre le vélo accessible à tous, de renforcer l'autonomie des personnes et de promouvoir les modes de déplacement actif et d'ouvrir le quartier sur le reste de la ville.

Le coût de l'opération était de 64 570€, financé par plusieurs partenaires, dont la CAF, le Conseil Départemental du Loiret, la Région Centre-Val de Loire, l'État/Contrat de Ville, l'Agglomération Montargoise, Valloire Habitat, Action Logement et des entreprises donatrices. Deux opérateurs, SMIRTOM & ALPEJ, ont aidé à récupérer les vélos. L'entreprise HUTCHINSON a fourni les pneus vélos.

LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE (59)

L'ESPACE PUBLIC ET DES ATELIERS ITINÉRANTS : UNE CONTINUITÉ DU SERVICE VÉLO DANS TOUS LES QPV D'UN TERRITOIRE

Dans la Métropole Lilloise, l'association Busabiclou propose des ateliers mobiles pour animer des ateliers sur l'espace public. Un bus aménagé en atelier itinérant et une camionnette permettent à l'association de se déplacer au plus près des habitant·es de chaque quartier.

Gratuitement, les bénéficiaires peuvent venir au contact des animateurs pour réparer ou

entretenir leur vélo et apprendre à leurs côtés. Régulièrement, des communes de la métropole font appel au service de l'association pour animer des après-midi dans leurs QPV.

En complément des ateliers itinérants, l'association anime un espace à Roubaix où les adhérents peuvent disposer des outils et des conseils des salariés et bénévoles de la structure.



Le rôle des employeurs : les plans de déplacements entreprise (PDE)

Pour optimiser les déplacements domicile-travail et professionnels, il est essentiel que l'entreprise elle-même s'engage dans cette démarche, avec la mise en place d'un Plan de Déplacements Entreprise. Une incitation et un accompagnement des collectivités peut-être mis en place à destination des principaux employeurs situés dans les QPV.

Les Plans de Déplacements Entreprise, Inter-entreprises ou Administration permettent de proposer un conseil en mobilité personnalisé aux salariés, notamment en offrant des essais ou des locations de VAE, en formant des référents « mobilité » et en proposant des solutions adaptées. Des opérations de promotion de la sécurité à vélo, telles que des campagnes de sensibilisation ou des vélo-écoles, sont également organisées. Ces opérations peuvent être complétées par des sensibilisations aux possibilités des vélos-cargo qui peuvent être des alternatives à certaines flottes de véhicules professionnelles.

Comme les PDES, des challenge Mobilité tel que « Allons-y à vélo » dans la région de Toulouse peuvent être organisés pour motiver la pratique.

Pour en savoir plus sur ce challenge : <https://allonsyavelo.le-pic.org/>



DES RESSOURCES POUR ALLER PLUS LOIN :

[Encourager et accompagner la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens, ADEME, 2021](#)

[Ecomobilité scolaire : quelles actions pour des territoires plus sûrs et plus accueillants ?, CVTCM, 2022](#)

[Catalogue des aménagements dans le cadre d'un Plan de déplacement établissement scolaire, Vivacités et CVTCM, 2022](#)

[Le portail national de l'écomobilité scolaire](#)

[Le Centre ressource en écomobilité](#)

[Rue de l'avenir](#)



DOSSIER N°3

Aménager et sécuriser : redéfinir le partage de l'espace public et relier les quartiers au reste de la ville

Les déplacements à vélo sont de plus en plus populaires en ville, mais ont du mal à s'imposer dans les QPV. Quant à la marche, elle occupe une place importante dans les modes de déplacements privilégiés des habitant·es mais il est difficile d'affirmer qu'elle n'est pas subie faute d'alternatives et de moyens.

Pour favoriser l'utilisation de ces modes de transport, il est essentiel de proposer des itinéraires aménagés, sécurisés et adaptés aux cyclistes et aux piétons. Rendre les trajets agréables et paisibles est aussi un objectif pour une plus grande attractivité des mobilités actives.

Les itinéraires doivent être continus et bien jalonnés, et nécessitent un entretien régulier pour garantir leur qualité. L'un des objectifs centraux est de relier les quartiers au reste du territoire en rompant les coupures urbaines caractérisant l'urbanisme des QPV. Sans oublier qu'un nombre important de livreurs à vélo empruntent quotidiennement et de nuit des voies pour aller vers les centres-villes où se situe leur activité. 24% d'entre eux habitent en QPV, leur part est 5 fois plus élevée que celle de l'ensemble des travailleurs. Aménager la voirie répond aussi à la nécessité de sécuriser leurs déplacements professionnels et réduire les risques d'accidents.

« Pour l'usage du vélo au quotidien : on est quand même en région Ile-de-France et je pense qu'énormément de jeunes comme d'adultes ont peur de la circulation avec les automobilistes. En tout cas, c'est le retour qu'on a ».

Association - représentante de
Bicyclaide



« Dans le cadre du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU), nous renforçons le maillage de pistes cyclables desservant les QPV et permettant leur désenclavement, avec l'installation de passerelles quand c'est nécessaire ».

Collectivité - Technicien de l'Eurométropole de Strasbourg

« Je me rends compte que j'ai fait beaucoup d'accidents en vélo. Je suis tombé vraiment des tas de fois. Je me rappelle la dernière fois, je suis tombée à la Défense et j'ai failli me prendre une voiture. C'était vraiment à deux doigts. Je me rends compte que pour moi, ça peut aller tellement vite ».

Habitants - Une jeune femme de 20 ans des Agnettes (Gennevilliers)

LES CHIFFRES CLÉS

1 514

Nombre de QPV

859

Nombre de communes comptant au moins 1 QPV

416

Nombre de quartiers en cours de renouvellement urbain (ANRU, août 2022)

562 QPV

2 465 000 habitants

sont concernés directement ou indirectement par la mise en place d'une ZFE déjà effective ou en projet. Soit 1/3 des QPV et la moitié des habitants.

« directement ou indirectement » dans le sens où les QPV en question ne sont pas tous compris dans une ZFE mais leur EPCI l'est, ce qui rend impossible une libre circulation des habitants avec leur véhicule ne respectant pas les normes des ZFE .

90 %

La part des QPV concernés par au moins une coupure urbaine linéaire (ferroviaire, fluviale, routière)

83 %

83% des habitant·es des QPV estiment nécessaire d'améliorer la situation de l'espace public et de la voirie (contre 75% pour l'ensemble de la population) et 81% souhaitent une multiplication des espaces verts. (Source : ANRU, 2022)

1^{ère}

La peur d'un accident est la première raison démotivant l'usage régulier du vélo (Les Français et le vélo, 2012)

1^{ère}

Développer l'infrastructure cyclable est la première action à mener pour développer le vélo dans les quartiers prioritaires selon les collectivités (CVTCM, 2022)



Quelques préconisations et les points de vigilance :

- **Aller vers les habitant·es avant d'aménager.** Au sein du quartier, pour recueillir leurs perceptions de l'espace public, leurs usages et leurs habitudes.

- **Etablir un diagnostic du territoire prioritaire et des usages des habitant·es.** Évaluer la potentialité d'évolution des parts modales selon les modes et ancrer la stratégie d'action selon les diagnostics (les quartiers prioritaires présentent des disparités importantes en taille, en population, en urbanisme etc)

- **Réduire la vitesse de circulation.** Pour améliorer la sécurité des modes les plus vulnérables, pour apaiser l'espace public et réduire la pollution. Généraliser les zones 30 sur les voies périphériques au quartiers et développer les zones de rencontre à l'intérieur des quartiers.

- **Améliorer la visibilité aux intersections et installer du jalonnement visible et lisible par le plus grand nombre (enfants, PMR, non francophone).** Pour garantir la sécurité des cyclistes et des piétons. La signalétique et le marquage au sol sont des éléments essentiels pour faciliter et sécuriser la circulation.

- **Aménager avec une logique d'itinéraire.** Pour assurer une continuité cyclable-piétonne de la voirie et un maillage complet du territoire.

- **Identifier les lieux stratégiques à desservir depuis les quartiers prioritaires.**

Aménager en priorité leur accès et l'offre de stationnement vélo pour un plus grand report modal potentiel.

- **Définir une bonne implantation.** Pour favoriser l'usage et l'appropriation d'une offre de stationnement, elle doit être proche, accessible, éclairée.

- **S'appuyer sur des axes structurants et sur des pôles d'intermodalité.** Pour permettre aux mobilités actives d'être des

modes quotidiens et efficaces.

- **Traiter les coupures urbaines linéaires.** Relier et connecter les QPV au reste de la ville avec des aménagement permettant le franchissement en sécurité et agréablement.

- **Aménager des espaces pour faciliter la circulation et le stationnement des vélos spéciaux.** Pour les longtails et vélos cargos des familles ou des professionnels de la cyclologie.

- **Penser l'espace public pour les habitants vieillissant ou en situation de handicap.** Permettre à tous de circuler et se reposer dans l'espace public : bancs publics, espaces verts...

- **Aménager des espaces de jeux et de loisirs.** Les modes actifs ne sont pas que des modes de transports mais aussi des activités physiques, artistiques et de loisirs.

- **Expérimenter des aménagements provisoires et léger.** Pour aménager rapidement, à moindre coût et permettre de constater une évolution des usages avant la pérennisation des aménagements et/ou la généralisation à l'échelle du territoire. Exemple : fermeture à la circulation des motorisés, réaffectation de tout ou partie de la chaussée aux cyclistes.

- **Prévoir l'entretien des aménagements.** Flécher dans le budget de quoi garantir l'entretien pour que l'investissement initial soit toujours opérationnel et agréable pour circuler à vélo et à pied.

- **Suivre l'utilisation des nouveaux aménagements.** Pour évaluer l'impact sur la circulation des modes actifs et adapter l'aménagement si nécessaire.

La planification : Structurer une stratégie d'aménagements et d'actions pour les QPV

La première mesure pour laisser une place au vélo et au piéton dans les QPV repose sur les documents de planification de l'aménagement urbain et territorial (SCOT, PLUi, PCAET, etc.) et les plans de mobilité. Une prise en compte des modes de transport actifs dans ces documents permet de structurer une stratégie et une mise en place opérationnelle. Les autorités organisatrices de la mobilité dans les zones urbaines de plus de 100 000 habitants, telles que mentionnées dans l'article L.221-2 du code de l'environnement, sont tenues de rédiger un Plan de Mobilité (PDM). Les plans de mobilité (anciennement PDU) doivent maintenant obligatoirement inclure une section concernant la continuité et la sécurité des itinéraires pour les cyclistes et les piétons, conformément à l'article L12114-2-1 du Code des transports. Les PDM doivent être compatibles avec les autres documents de planification locale et territoriale.

Pour garantir la durabilité de l'approche stratégique dans les QPV, il est essentiel de consigner les plans de mobilité ou les schémas directeur dans des documents réglementaires contraignants tels que le Plan Local d'Urbanisme (PLU) et d'allouer des fonds pour sa mise en œuvre. Il est également crucial de planifier la mise à disposition d'un budget pour la mise en place de la politique de mobilité à vélo. mis au service d'une ambition propre aux logements sociaux, notamment dans les QPV.



PLAINE COMMUNE (93)

UN PLAN DE DÉPLACEMENT FAVORABLE AUX MODES ACTIFS

Plaine-Commune, rassemblement de 9 communes de la première et deuxième couronne parisienne de nord-ouest a mis au centre de son plan de déplacement, approuvé en 2016 la question de la mobilité des plus précaires dans une approche transversale, en mettant l'accent sur une hiérarchie des modes revisités.

L'EPCI est un territoire où un tiers des ménages vit sous le seuil de pauvreté et deux-tiers des habitants vivent dans un quartier politique de la ville, principalement circulé à pied et en transport en commun a décidé de mettre l'accent sur les modes actifs au cœur de sa stratégie d'action. En parallèle à l'équipement du territoire en aménagement cyclable et

en stationnement vélo, le territoire souhaite donner de la visibilité et une image positive du vélo sur l'espace public en structurant une offre de service autour sa maison du vélo associative et solidaire, « Bicylo ».

Dans le même temps, les documents d'orientations d'aménagement et de programmation favorisent la place du piéton dans les aménagements avec de nombreux îlots piétons au sein des quartiers.

Le plan local de déplacements de Plaine Commune 2016-2020 constitue le cadre, en développant les alternatives à la voiture individuelle.



Le PDU 2018-2027 de Nantes Métropole met en avant la marche comme l'un des piliers de sa politique de transport. L'objectif est d'augmenter la part de la marche de 4 points d'ici 2030, pour atteindre 30% des déplacements quotidiens, comparé aux 26% enregistrés en 2015.

Pour y parvenir, un schéma stratégique piéton a été voté. Ce schéma a pour objectif principal de promouvoir et de diffuser largement la mission essentielle de changer de paradigme dans la conception de la ville. Il s'agit de passer d'un développement axé sur la fluidité et la vitesse à une approche centrée sur le piéton, qui privilégie une ville des courtes distances et apaisée. La stratégie se tourne vers le concept de la ville du quart d'heure. Cela garantit une métropole plus attentive au bien-être et à la

qualité de vie en communauté. L'un des axes centraux est le maillage du territoire avec des itinéraires piétons lisibles et agréables. Les QPV sont inclus dans cette logique, avec une réduction de la vitesse de circulation, l'aménagement d'espaces verts et de repos.

Des ateliers organisés dans le cadre de l'élaboration de documents de planification institutionnels (PLUm, PDU, PLH, ...) ont permis également d'enrichir la stratégie.

[Le Schéma stratégique piéton de Nantes Métropole](#)

Aller vers les habitant.es pour coconstruire les projets d'aménagement et encourager leur usage

La concertation avec les habitant.es est parfois obligatoire et toujours utile pour favoriser l'acceptabilité d'un changement et encourager l'usage des nouveaux aménagements. En amont et en aval de la planification, recueillir les craintes, les besoins et les envies des habitant.es permet de concevoir une stratégie et mettre en place des aménagements répondant à leurs expressions.

La mobilisation de bureaux d'études et/ou d'associations est régulière pour accompagner les collectivités dans le travail de concertation, d'analyse des pratiques, jusqu'à la conception des documents de planification.

La concertation devient un outil de sensibilisation, de co-construction et de rencontre politique.

Aller vers les habitant.es peut se concrétiser à travers différents types d'actions : ateliers, jeux, balades, réunions, sondages etc

ÉVREUX PORTES DE NORMANDIE (27)

CONCERTE À TRAVERS LE JEU POUR UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

La communauté d'agglomération d'Évreux Portes de Normandie, qui comprend trois quartiers prioritaires de la ville, utilise une approche de concertation ludique pour élaborer un plan de référence pour le vélo dans la région. Pour ce faire, elle a développé un jeu sérieux basé sur une méthode participative. Cinq séances ont été organisées et testées en 2020 auprès d'élus et de techniciens avant d'être déployées en 2021 auprès des clients de la location de vélos à long et moyen terme ainsi que des résidents.

Lancé en 2018, le plan vise à définir des

itinéraires efficaces pour relier les principaux points d'intérêt de la ville, tout en garantissant la continuité des pistes cyclables et en identifiant les points difficiles à traiter. Pour impliquer les parties prenantes de manière innovante, un jeu a été créé en collaboration avec le bureau d'études La Ville E+. Le jeu implique neuf participants qui disposent de pions et de briques d'émotions sur une carte du territoire. Cette approche permet d'identifier facilement les points à améliorer en fonction de leur fréquence et des émotions exprimées, afin d'établir un répertoire de données statistiques et de formuler des recommandations.

LA VILLE DE SAINT NAZAIRE ET LA CARENE (44)

UN ATELIER MOBILE À PROXIMITÉ DES HABITANTS ET UN COMITÉ CITOYEN POUR FAVORISER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

Dans le cadre du nouveau projet de renouvellement urbain engagé jusqu'en 2024, l'atelier mobile a pour objectif d'intervenir au plus près des habitant·es pour définir les projets et recueillir leurs observations selon leurs besoins. Dans les dix quartiers concernés, l'atelier mobile organise des rendez-vous où les habitant·es volontaires. Au total, ce sont 5500 habitant·es de la Carene concernés par ce projet NPNRU, soit 8% de la population, pour 60 millions d'euros d'investissement sur 5 ans.

Les projets collaboratifs mis en place par l'Atelier mobile dans les quartiers et le résultat d'une collaboration entre l'agglomération, la ville et leurs partenaires : le bailleur social Silène et l'agence d'urbanisme Adrn.

Ces ateliers abordent toutes les questions en lien avec les projets de renouvellement urbain. Les questions d'infrastructure cyclable (voirie et stationnement) sont des sujets mis sur la table

de discussion avec les habitant·es.

En parallèle de cette démarche de concertation, la ville de Saint Nazaire a initié un comité citoyen à l'automne 2022 pour recueillir leurs préconisations afin de construire une politique locale favorable à la pratique des modes actifs. Des habitant·es de chaque quartier étaient associés à la démarche pour rendre compte de leurs besoins et des priorités à traiter. Des représentants d'associations locales étaient aussi présents. Pour éclairer le travail du comité, un sondage Ifop auprès des habitant·es a été mené par téléphone et internet, afin de connaître les éléments freinant leur pratique des mobilités actives.

Le bilan de ce comité a été rendu au printemps 2023 avec 10 préconisations structurantes et 10 pistes d'actions associées pour favoriser la marche et le vélo.

Pour aller plus loin : [Le bilan de la démarche et préconisations du comité citoyen](#)



Le collectif Ceinturama, composé d'urbanistes, d'architectes et de paysagistes, a ainsi mis en place une démarche participative innovante pour la conception de la Petite Ceinture, visant à intégrer les besoins et les attentes des différents usagers du site.

En organisant des marches exploratoires avec des groupes ciblés tels que les enfants, les femmes, les personnes âgées et les handicapé·e·s cognitifs, le collectif a pu recueillir des retours sur les obstacles rencontrés lors de l'utilisation de l'espace et adapter en conséquence les aménagements prévus.

Cette démarche a également permis de sensibiliser les habitants aux enjeux de la Petite Ceinture en tant qu'espace public et de leur donner la possibilité d'exprimer leurs besoins et leurs attentes en matière d'aménagement. En favorisant l'appropriation de l'espace public par les habitants, le collectif Ceinturama a ainsi contribué à la création d'un environnement urbain plus inclusif et plus adapté aux besoins de l'ensemble de la population.

Redéfinir le partage de l'espace public et relier les quartiers au reste de la ville

La question de l'aménagement est essentielle pour développer la pratique du vélo et rendre la marche plus agréable au sein des quartiers mais surtout pour relier les quartiers aux autres espaces de la ville. L'aménagement est aussi une préoccupation des habitant·es des QPV. 83% estiment nécessaire d'améliorer la situation de l'espace public et de la voirie (contre 75% pour l'ensemble de la population) et 81% souhaitent une multiplication des espaces verts. (Source : ANRU, 2022)

L'insécurité ressentie à vélo est la première raison démotivant l'acquisition d'un vélo et sa pratique régulière selon le CVTCM (Les Français et le vélo, 2012).

Que dit la LOM ?

La LOM entraîne une réorganisation des normes en matière d'aménagement et représente un changement fondamental pour les autorités responsables des transports. Désormais, l'accessibilité en voiture ne sera plus privilégiée lors de la planification territoriale et routière, et sera remplacée par des aménagements systématiques pour les modes de transport actifs. Cette approche a été introduite par la loi Laure en 1996 et a été précisée dans le code de l'environnement lors de l'adoption de la LOM : « Lors de la création ou de la rénovation de voies urbaines, des itinéraires cyclables doivent être conçus et équipés d'installations appropriées ».



La ville de Grande-Synthe a créé une nouvelle voie verte de 3,5 km qui traverse les espaces arborés, les berges du lac et comprend un pont et une passerelle. L'objectif principal de cette voie est de relier le quartier prioritaire Moulin aux équipements publics tels que le groupe scolaire Jacques-Brel, le gymnase du Normeulen, le collège du Moulin, le lycée du Noordover et l'eurovélo route située à proximité. Grâce à un investissement total de 476 000 €, comprenant une subvention de l'État

de 133 200 € et une aide de la communauté urbaine de 171 600 €, la ville a pu réaliser plusieurs aménagements. Il s'agit notamment d'une piste en béton désactivé, d'une nouvelle passerelle, de la rénovation d'une autre passerelle et de l'installation de trois pontons de pêche accessibles aux personnes à mobilité réduite le long des berges des lacs du Moulin et du Courghain.

L'opportunité des programmes de Renouveau Urbain pour un urbanisme favorable aux modes actifs

Les programmes de renouvellement urbain sont des opportunités pour redessiner l'espace public dans les QPV. En 2022, 453 quartiers sont concernés par le nouveau programme national de renouvellement urbain, dont 413 dans lesquels les chantiers ont débuté. Au total, plus de 1500 chantiers sont en cours dans les quartiers et plus de 1000 sont achevés (source : ANRU, 2022).

Ces chantiers visent à améliorer le cadre de vie des habitant·es. L'un des enjeux centraux de ce programme est de réduire l'empreinte écologique des bâtiments et la précarité énergétique des habitants. Le développement des mobilités actives est une réponse pour rendre les quartiers plus résilients en réduisant l'impact de l'inflation à court terme et les impacts du changement climatique à long terme.

Des quartiers résilients, nouvelles perspectives pour la politique de la ville

« Quartiers résilients » est une nouvelle démarche portée par l'ANRU lancée fin 2022. L'objectif est d'encourager les initiatives en accompagnant 50 quartiers dont le programme de renouvellement urbain est en cours.

Les quartiers seront sélectionnés selon les vulnérabilités territoriales qu'ils présentent en matière d'enjeux climatiques et énergétiques. Ils recevront un accompagnement territorial renforcé et des financements complémentaires pour des investissements, fournis par l'ANRU, ses partenaires (Action Logement, USH, la Caisse des Dépôts) ou d'autres agences et services de l'État engagés dans la résilience des quartiers (ADEME, ANAH, ANCT). Au total, l'ANRU prévoit 100 millions d'euros pour soutenir ces projets.

Parmi les objectifs affichés : Réduire la dépendance aux énergies fossiles et lutter contre les îlots de chaleur. Dans ce cadre, des actions portant sur les mobilités actives pourraient faire l'objet d'un soutien.

La redéfinition de l'espace public en faveur des mobilités actives et les aménagements en infrastructure que cela comprend (voirie et stationnement) participe aussi à la résilience de ces quartiers et font l'objet d'un pan significatif des projets de renouvellement urbain. Il s'agit de rendre les rues, les places et les habitations plus accueillantes et accessibles à pied et à vélo. Ces espaces peuvent devenir davantage que des lieux de circulation et de stationnement. Le renouvellement urbain peut définir ces espaces comme des « biens communs » où les habitant·es vivent et se rencontrent tout garantissant une plus grande inclusivité pour assurer à chacun·e la liberté de circuler.



EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (67)

UN QUARTIER RÉAMÉNAGÉ POUR LES MODES ACTIFS ET RELIÉ AU RESTE DE LA VILLE

Dans le cadre du nouveau programme de renouvellement urbain, la métropole de Strasbourg s'est associée au bureau d'étude Chemins Indiens pour mener un projet de réaménagement dans le quartier QPV Elsau.

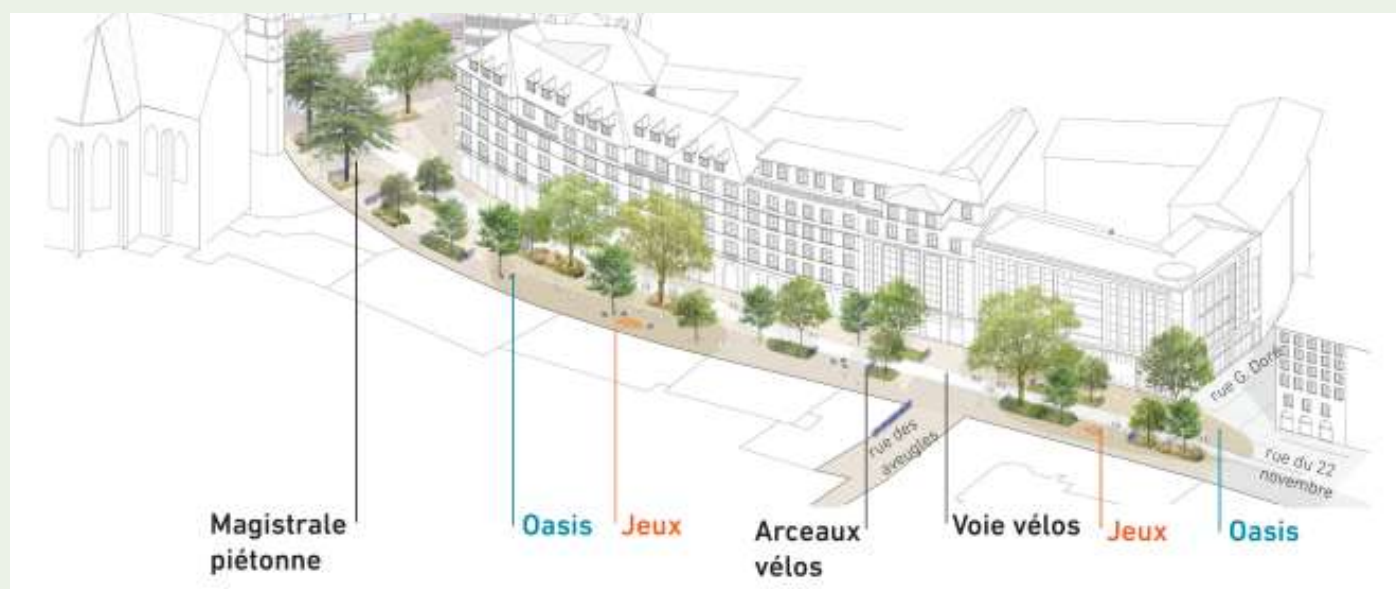
Avec une population de 4632 habitants en 2018, le quartier était jusqu'alors enclavé par une ligne ferroviaire et un cours d'eau. A terme, le projet permettra la création de 3 franchissements au niveau de la voie ferrée et de 2 franchissements sur le cours d'eau, afin d'assurer la continuité cyclable dans et en dehors du quartier. Le quartier a été labellisé Écoquartier avec une végétalisation conséquente et la création d'un parc urbain. Certaines voies ont été transformées en zones de rencontre pour favoriser la cohabitation entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes. L'aménagement

d'îlots de fraîcheur fait aussi l'objet du projet, pour prévenir les hausses de température attendues dans l'espace urbain.

Le projet a bénéficié d'une importante participation citoyenne à travers diverses initiatives telles que le Forum de l'Elsau, des groupes de travail par projet, des assemblées de quartier, des réunions publiques et une démarche de « Maison du projet » avec des stands, des permanences, des expositions et des déambulations. Les habitant·es ont également été impliqués dans des diagnostics en marchant afin de relever les espaces à aménager.

[Plus d'informations](#) et des images sur le projet du QPV Elsau.

Sur [les projets](#) de renouvellement urbain dans l'Eurométropole de Strasbourg.



Source : Chemins Indiens

Les programmes de renouvellement urbain ont permis de repenser l'urbanisme sur dalle de la ville nouvelle pour rendre l'espace public plus vivant et favorable aux mobilités actives.

Datant des années 70, la dalle du quartier prioritaire Centre-ville souffrait d'un vieillissement prématuré et d'une conception qui ne répondait pas aux usages des habitant·es. Le revêtement était devenu en mauvais état, rendant la circulation plus difficile pour les PMR, les vélos ou les personnes âgées par exemple. L'éclairage manquait également, ce qui peut restreindre le sentiment de sécurité lors de déplacement nocturne.

La dalle est désormais un lieu de promenade paisible, bordé d'espaces verts, de petits immeubles et de pavillons. Les locaux au rez-de-chaussée ont été réaménagés en services publics et en centres associatifs, tels que la piscine, la ressourcerie, l'épicerie solidaire et le théâtre. Les transformations urbaines sont encore en cours avec le programme de renouvellement

actuel mais les témoignages des habitant·es mettent en avant le changement positif des transformations pour les déplacements à pied. Mohammed Boukhssaye, habitant du quartier et membre du conseil citoyen : « J'habite Val-de-Reuil depuis trente-huit ans, sur la dalle. Dans ma rue, les grands immeubles ont été déconstruits pour être remplacés par des petits immeubles en bois, beaucoup plus modernes et écologiques. Tout est plus agréable et aéré. Val-de-Reuil est une ville jeune, où il fait bon vivre, où on peut tout faire à pied. »

(Source : Anru)



[Le nouveau visage de la dalle](#)

Pour traiter la coupure urbaine provoquée par l'Eure, la construction de la passerelle au niveau du lotissement des Noés renforce la connexion entre la gare, le centre historique de la ville et le quartier en développement. Cet aménagement favorise les déplacements actifs, augmentera l'attractivité de la zone piétonne et améliorera la liaison entre la ville et la base de loisirs.

En 2021, le quartier Chasse Royale a bénéficié d'un projet issu du nouveau programme de renouvellement urbain redessinant l'espace public avec un parc urbain. Les habitant·es disposent désormais d'espaces verts paysagés accessibles et agréables à pied et à vélo. Plus de 2 millions d'euros ont été investis pour les travaux paysagers du parc. Les travaux sur la voirie et l'éclairage ont également renforcé la place et la sécurité des modes actifs.

En parallèle des projets de renouvellement urbain, l'agglomération restructure l'entrée nord de la ville pour favoriser une continuité urbaine en rompant avec les coupures et assurer une sécurisation des modes actifs. L'entrée nord de

Valenciennes est caractérisée par d'importantes infrastructures routières (autoroute, route départementale, rond point). L'objectif est aussi de transformer l'image de cette entrée en la rendant plus attractive, passant d'un caractère principalement routier à un secteur prioritaire attractif.

Dans ce cadre, un contrat de projet partenarial d'aménagement a été signé en octobre 2021 pour une durée de 8 ans, impliquant Valenciennes Métropole, la Ville de Valenciennes et l'État. En 2022, les études de conception et les procédures réglementaires ont été réalisées. Les travaux devraient débuter fin 2023.

Relier les quartiers au reste de la ville : Franchir des coupures urbaines à pied et à vélo

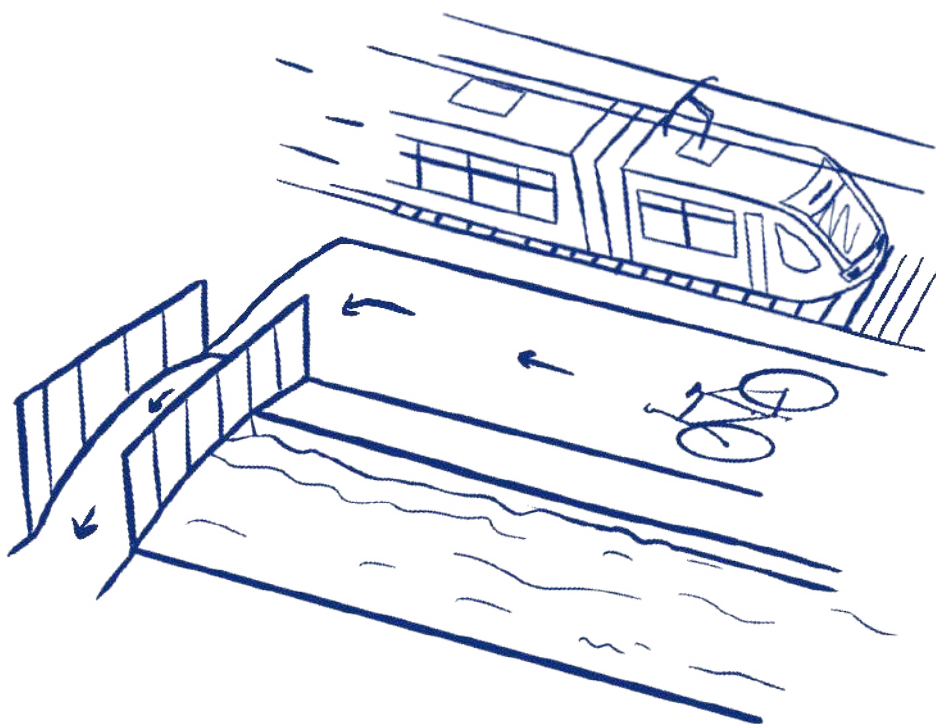
Les quartiers prioritaires sont marqués par des coupures urbaines, 90% d'entre eux sont concernés par au moins une coupure linéaire. Les axes routiers, les voies ferroviaires ou fluviales peuvent former de véritables fractures entre les quartiers et le reste de la ville. Sans aménagement adapté, leur franchissement est impossible, ou parfois dangereux et désagréable à pied ou à vélo.

Ces coupures ne sont pas toujours linéaires, elles sont aussi provoquées par l'implantation de grands espaces infranchissables ou réservés à la circulation automobile, comme des zones industrielles ou commerciales par exemple. L'effet de coupure urbaine s'accompagne également de nuisances sonores évoquées précédemment (trafic automobile et transport ferroviaire) et d'une pollution de l'air accrue. Pour sortir de certains quartiers enclavés par plusieurs coupures urbaines, les habitants sont dépendants des transports en commun ou d'un véhicule motorisé. Il est donc nécessaire

d'aménager des solutions pour rompre ces obstacles et permettre aux mobilités actives d'être des modes de déplacements efficaces et agréables.

Le traitement de ces coupures est d'autant plus important dans le contexte actuel où l'utilisation de la voiture individuelle est de plus en plus contrainte par l'extension des zones à faibles émissions (ZFE). Les QPV concentrent des populations n'ayant pas les moyens d'accéder à une voiture récente. Dans le même temps, ces quartiers sont suffisamment proches des zones d'activités économiques et sociales pour que le vélo et/ou l'intermodalité soient des solutions réalistes et efficaces pour se déplacer.

Des solutions d'aménagement existent et des collectivités les mettent en place pour améliorer l'accessibilité des quartiers et la vie de leurs habitant-es. Avant la réalisation matérielle de l'aménagement, un travail de diagnostic cartographique et de concertation sont nécessaires pour comprendre la situation et investir dans les solutions les plus idoines car ces aménagements sont souvent très coûteux.



TOURS MÉTROPOLÉ VAL DE LOIRE (37)

LES CYCLISTES ET LES PIÉTONS SURVOLENT LES RAILS

Depuis 2017, les habitant·es de Tours peuvent de nouveau franchir les rails à pied et à vélo grâce à la nouvelle passerelle Fournier.

La coupure infranchissable qui nécessitait un détour conséquent pour les modes actifs trouve une solution avec le remplacement de l'ancienne passerelle devenue trop vétuste. La passerelle est située à une distance de 20 mètres de l'ancienne. Elle est constituée de deux travées de même dimension de type bow-string, d'une portée de 57 mètres chacune, et

soutenues par un appui central.

Si la passerelle a essuyé de nombreuses critiques des associations locales, notamment sur le manque de concertation préalable et l'étroitesse des rampes d'accès mais pour un coût de 6,8 million d'euro, l'infrastructure permet de relier rapidement et en sécurité le QPV Sanitas et le quartier Velpeau. Chaque jour, la passerelle est empruntée par plus de 800 personnes.

VAL DE MARNE (94)

RENDRE ACCESSIBLE LE FRANCHISSEMENT POUR LES CYCLISTES ET LES PIÉTONS AVEC UNE RAMPE

Depuis 2023, une nouvelle rampe d'accès pour les ponts Nelson Mandela permet de meilleures conditions de circulation pour les cyclistes et piétons entre Charenton-le-Pont et Ivry-sur-Seine.

Permettant de traverser l'autoroute A4 et la Seine, les ponts Nelson Mandela sont situés au croisement de quatre itinéraires cyclables majeurs, et bientôt le RER V. Ils permettent de rompre la double coupure urbaine et de relier les quartiers du Val-de-Marne à Paris. Ces ponts, conçus comme des échangeurs autoroutiers, accordaient peu de place aux autres modes de transport que la voiture.

Les nouvelles rampes permettent également de faciliter l'accès aux berges de la Seine aux personnes à mobilité réduite, avec une inclinaison à 4%.

Au total, les travaux de rénovation des ponts ont été financés par le Département à hauteur de plus de 8,3 millions d'euros, 3,8 millions de la région Île-de-France et 1,3 million de l'État.

VILLE DE RETHEL (08)

SÉCURISER LES FRANCHISSEMENT DANS UNE VILLE MOYENNE

Les infrastructures permettant le franchissement des coupures urbaines ne sont pas seulement des solutions à la porter de grandes agglomérations. La ville de Rethel, dans les Ardennes, qui compte un seul QPV (Cœur de vie) a aménagé début 2023 deux passerelles piétonnes au-dessus de l'Aisne afin de sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes.

Les déplacements en modes actifs devaient circuler sur le même pont que les voitures et camions où un accident a déjà causé la mort d'un jeune cycliste. Grâce à la création des deux passerelles piétonnes, les trottoirs du pont pourront être démolis pour permettre l'aménagement de pistes cyclables sécurisées de 1 mètre 40.



[La rampe en image](#)



Depuis mars 2021, un carrefour hollandais a été réalisé à Pantin par le Conseil départemental de Seine Saint-Denis en réponse à l'augmentation du nombre de cyclistes empruntant cet axe, ancienne RN-3, transformée en route départementale.

Cet aménagement vient matérialiser la continuité de la piste cyclable à l'intérieur du giratoire où se manifestent souvent des discontinuités cyclables. Le nombre de cyclistes quotidien étant passé d'environ 400 avant la crise sanitaire à près 2.000. L'objectif est d'améliorer la sécurité des cyclistes traversant ce carrefour. Les larges voies vertes et les plots noir et blanc au milieu de la route sont conçus pour inciter les automobilistes à ralentir lorsqu'ils tournent. La piste cyclable, matérialisée en vert, améliore également la visibilité. La sécurisation de cet axe était urgente, compte tenu des accidents mortels qui s'y sont produits ces dernières années.

Ce carrefour est accompagné d'autres aménagements cyclables le long de l'axe

jusqu'à Bobigny, comprenant des voies dédiées et des voies partagées avec les bus. Les voies de stationnement des véhicules et les pistes cyclables ont déjà été inversées pour assurer la sécurité des cyclistes, et le nombre de voies a été réduit à deux. L'ensemble de ces aménagements permettent de relier les nombreux QPV du secteur et notamment les quartiers Sept Arpents – Stalingrad, à proximité directe du carrefour.

Un investissement de 30 000 € a été nécessaire pour aménager ce carrefour. Salué par les associations d'usagers, plusieurs aménagements de ce type se développent en Ile de France.



Source : Exemple d'un carrefour hollandais à Pantin. © Radio France - Hajera Mohammad

Les Jeux Olympiques 2024, ouvrent l'opportunité d'aménager le territoire d'Île de France pour assurer une continuité cyclable entre les différents équipements sportifs et les lieux de vie de l'événement. La construction d'une passerelle au-dessus du canal pour relier le Stade de France aux quartiers Franc-Moisin et de Bel Air à Saint-Denis permet par la même occasion de relier les quartiers prioritaires par les modes actifs.

Pour réaliser cette passerelle, la Société de livraison des ouvrages olympiques (Solideo) couvre plus de 5,5 millions d'euros sur un budget total de plus de 6 millions d'euros. L'intercommunalité Plaine Commune a été désignée maître d'ouvrage et a retenu en octobre le groupement composé de SBP ingénieurs, Explorations architecture, l'agence August et Berim VRD. Le coût pour la collectivité et les habitant·es est très avantageux. Le bémol soulevé par quelques habitant·es reste le manque de concertation et la nécessité d'aller vite pour livrer l'aménagement à temps.

L'objectif de cette passerelle est de faciliter la vie des habitants du Franc-Moisin, qui doivent actuellement emprunter une passerelle vétuste en forme d'arc inaugurée en 1998. Cette passerelle existante est inaccessible aux personnes à mobilité réduite et pose également des difficultés aux personnes âgées, aux parents avec poussettes et même aux cyclistes,

qui sont obligés de faire un détour par l'avenue du Pressensé.

Pour limiter les coûts supplémentaires et réduire l'impact environnemental du projet, les matériaux de l'ancien pont tournant seront réutilisés, notamment le tablier qui constituera la structure principale de la future passerelle. Afin de permettre le passage des péniches, les Canaux de Paris ont exigé que la passerelle soit installée à une hauteur de 5,25 mètres. Par conséquent, pour faciliter son utilisation, les architectes d'Explorations Architecture ont prévu des escaliers d'accès directs et des rampes adaptées aux personnes à mobilité réduite, qui seront également utilisées par les cyclistes. Ces rampes représentent un parcours d'environ 140 mètres de chaque côté de la passerelle.

Toujours dans le cadre des Jeux Olympiques et d'un financement via Solideo, le territoire de Plaine Commune voit plusieurs coupures urbaines se résorber avec l'aménagement de passerelles piétonnes et cyclistes. Notamment entre L'Île-Saint-Denis et Saint-Denis, entre le Centre aquatique olympique et le Stade de France, au-dessus du canal Saint-Denis au niveau du Millénaire et le franchissement Pleyel. Ces derniers permettront de mieux relier les quartiers entre-eux, les villes de l'intercommunalité et Paris. Les déplacements à vélo et à pied seront ainsi facilités, fluidifiés et sécurisés.

Apaiser la circulation pour favoriser l'usage des modes actifs avec des aménagements légers

Moins coûteuse économiquement pour la collectivité, d'autres actions que l'infrastructure permettent de renforcer la cyclabilité et la marchabilité d'un territoire. D'abord, la réduction de la vitesse de circulation à l'échelle de l'EPCI, de la ville ou du quartier, sur les axes routiers structurants permettent de rendre des espaces accessibles ou traversables à pied et à vélo. Dans le même temps, des aménagements

légers sur la voirie couplé avec un plan de circulation excluant le transit automobile et camion sur les axes cyclables permettent aussi de favoriser la présence des cyclistes et des piétons.

En l'état les quartiers politique de la ville sont souvent en dehors du mouvement d'abaissement des vitesses à 30km/h qui touche essentiellement le centre des villes qui, d'ailleurs, pour certaines deviennent des villes 30 alors que par ailleurs les chaussées dans les quartiers politique de la ville sont larges et invitent à la vitesse

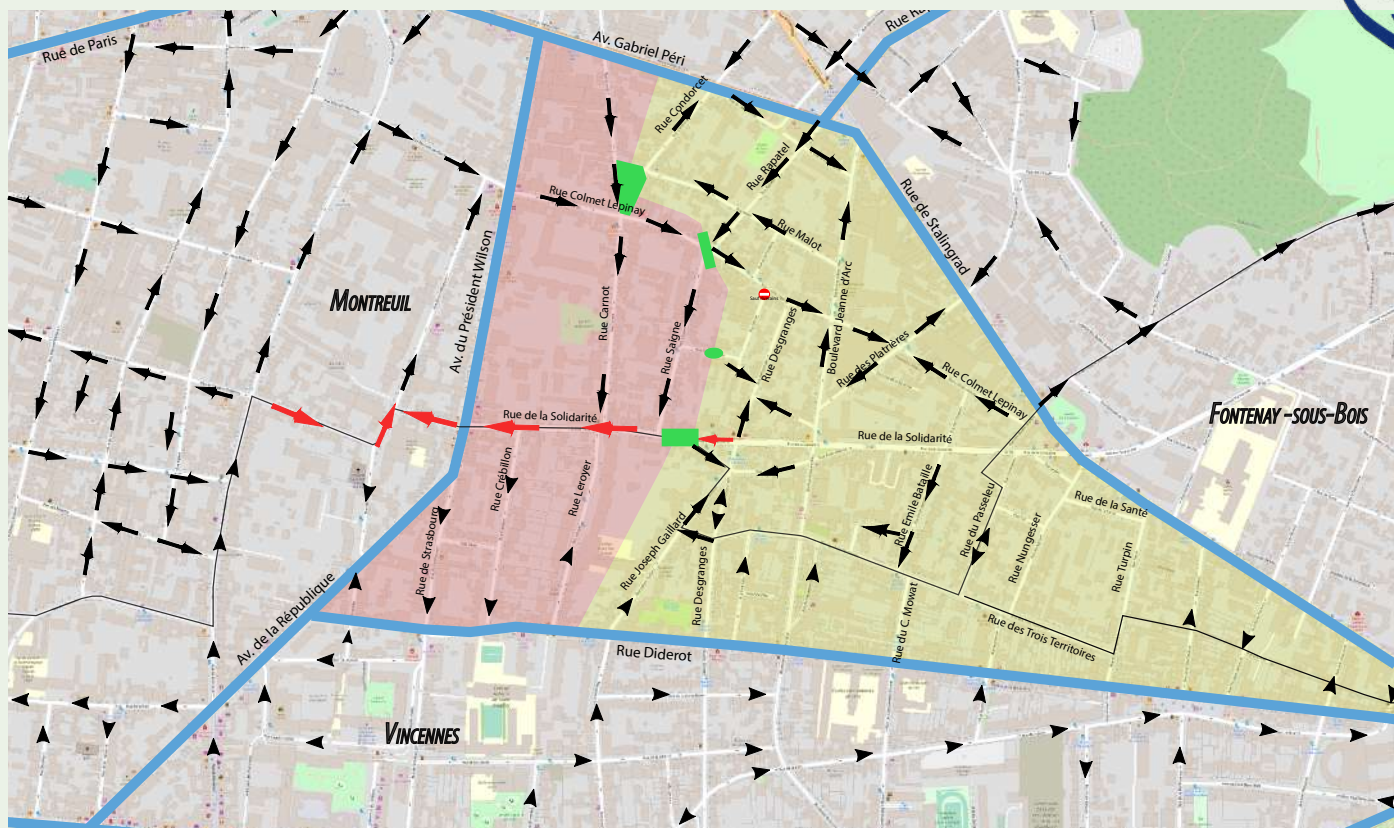


Depuis juin 2021, la ville de Montreuil a entrepris une expérience de modification des flux de circulation dans le quartier Solidarité Carnot.

Situé à proximité des quartiers prioritaires de la ville, ce quartier a été divisé en deux zones de circulation automobile distinctes et imperméables l'une à l'autre, à savoir une à l'ouest et une à l'est, afin d'empêcher le trafic de transit à l'intérieur du quartier. La ville de Montreuil, en collaboration avec celle de Vincennes, a effectué plusieurs changements de sens de circulation (indiqués en rouge sur la carte), ainsi que la création de plusieurs « filtres modaux » qui dévient le trafic routier.

La place Carnot illustre le mieux la notion de « square de poche » que la municipalité souhaite développer dans l'ensemble de Montreuil. Soit des espaces publics récupérés grâce à des

modifications du plan de circulation, qui peuvent être réaffectés à d'autres usages et permettent d'aménager des îlots verts et apaisés. Les rues qui mènent à la place ont été aménagées avec des «filtres modaux» qui facilitent le passage des vélos et interdisent la circulation des voitures. Cette mesure a permis de réduire le trafic de 47% dans la rue Rapatel et de 57% dans la rue Colmet-Lépinay. La plupart des véhicules détournés se sont reportés sur les axes bleus de la carte, notamment sur l'avenue de la République.



Carte des modifications de la circulation automobile dans le quartier Solidarité Carnot, Ville de Montreuil

Dans les quartiers, l'apaisement au abords des écoles nécessite aussi d'agrandir l'espace dédié aux modes actifs, notamment avec des zones de rencontre et des aires piétonnes. Les initiatives telles que les « rues scolaires » ou les « rues aux enfants » peuvent jouer un rôle significatif dans l'amélioration de la qualité de vie en sensibilisant les résidents, notamment les plus jeunes, à la notion d'espace public en tant que « bien commun ».

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (67)

FAVORISER L'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE DANS LES QUARTIERS

En 2019, l'Eurométropole de Strasbourg lançait une démarche pilote d'écomobilité scolaire concentrée sur cinq écoles du territoire, dont l'école Camille Hirtz située dans le QPV Cronenbourg. L'objectif de la démarche était de repenser l'espace public avec des actions peu coûteuses et une mise en place rapide pour sécuriser l'accès des enfants à l'école, conforter leur autonomie et l'usage des mobilités actives.

A partir d'une observation chiffrée des mobilités constatées pour les déplacements domicile-école et des distances parcourues par les familles, la collectivité s'est fixée un objectif de mobilité souhaitée pour ces mêmes

déplacements.

Première action, l'expérimentation : La rue des Renards est devenue la rue des P'tits Renards. Pendant 3 semaines en juin 2019, la circulation automobile était interdite aux heures d'entrée et de sortie de l'école. A la suite de cette expérience, la démarche fut pérennisée avec un aménagement spécifique.

Pour compléter la démarche, 40 places de stationnement vélo et 20 places pour trottinette ont été aménagées. Aujourd'hui, l'école accueille régulièrement plus de 200 vélos et trottinettes.



DU 03 AU 21 JUIN
**La rue
aux P'tits
Renards**
MARCHE, VÉLO, TROTINETTE...
L'ÉCO-MOBILITÉ C'EST LE PIED !

EXPÉRIMENTATION DE LA FERMETURE TEMPORAIRE
DE LA RUE DES RENARDS À LA CIRCULATION.
8h10 > 8h40 & 15h30 > 16h00, les jours d'école.

Un partenariat *École Camille Hirtz* et **Strasbourg.eu**



Source : Ville de Blois N.Wietrich

VILLE DE BLOIS (41)

LE DESIGN ACTIF POUR PLUS DE VISIBILITÉ ET DE SÉCURITÉ AUTOUR DES ÉCOLES

La ville de Blois a collaboré avec Peint À La Main pour la réalisation de fresques sur la chaussée autour de trois écoles. L'objectif principal était d'inciter les automobilistes à ralentir, réduire les accidents et les incivilités grâce à un design actif.

Les résultats du projet ont été très encourageants. Plus de 92% des parents estiment que les réalisations ont contribué à signaler davantage la présence de l'école. De plus, 80% des parents ont jugé que les passages piétons étaient rendus plus visibles pour les voitures. En ce qui concerne le double sens cyclable, 69% des parents ont déclaré qu'il était davantage identifié.

Des quartiers verts et conviviaux : l'implication des bailleurs pour transformer l'espace public des QPV

L'aménagement d'espaces verts et d'espaces de vie participe à la transformation des quartiers prioritaires. Pour parvenir à créer des environnements urbains plus agréables, il est essentiel d'impliquer les bailleurs sociaux dans ces projets de revitalisation. Avec l'avantage fiscal de l'abattement de la Taxe Foncière sur les Propriétés Bâties (TFPB), les bailleurs peuvent contribuer à la transformation des espaces publics au profit des résidents, en favorisant des quartiers propices à la marche à pied et au vélo.

Ces initiatives permettent non seulement d'améliorer la qualité de vie des habitant.es, mais aussi de lutter contre la pollution et les îlots de chaleur urbains par la végétalisation,

la création d'espaces de détente ombragés. L'objectif est de transformer l'espace public en lieu de vie où il fait bon se déplacer, se rencontrer et se détendre, tout en contribuant à la préservation de l'environnement et à l'amélioration de la santé et du bien-être des résidents.

Dans ce sens, des bailleurs sociaux portent des projets écologiques et résilients en collaboration avec les collectivités et les représentants de l'Etat à l'échelle locale

Depuis 2016 et jusqu'en 2022, une action de réaménagement des espaces verts du quartier La Rabaterie a été entreprise dans deux résidences du bailleur Touraine Logement.

La mise en place de ce projet a été accompagnée par une paysagiste qui a suivi le principe de prendre le temps de la réflexion pour permettre aux habitants de participer pleinement et d'engager une intervention respectueuse de l'environnement tout en laissant la biodiversité reprendre sa place petit à petit. Des ateliers ont été organisés avec les locataires volontaires de la résidence, enfants et adultes, pour formaliser la future organisation spatiale des espaces verts.

Aujourd'hui, la résidence offre de beaux espaces fleuris, des carrés potagers, des arbres

fruitiers ainsi que des baies à disposition des locataires. Des moments forts de travail dans les jardins sont organisés chaque année avec la participation des professionnels et des volontaires, et deux « Balades au jardin » sont proposées pour visiter les espaces. Ce projet durable offre une nouvelle vision des espaces verts collectifs en pied d'immeubles et permet de rendre l'espace plus agréable pour les déplacements à pied notamment. Il est réalisé en partenariat avec l'association Zéro Déchet Touraine qui co-gère le composteur collectif et la Régie des quartiers de Joué-lès-Tours qui assure un entretien régulier des espaces verts.

Le bailleur social a bénéficié d'un abattement de la TFPB pour mener cette action.

Entre 2021 et 2022, le bailleur LogemLoiret a réalisé un projet innovant visant à améliorer les espaces extérieurs de ses résidences.

Le projet, intitulé « Le Jardin du Sauvage », a été conçu en réponse à la demande des locataires pour une place centrale plus accueillante et conviviale. Des événements comme des sorties culturelles et des ateliers de coconstruction, ont rassemblé les habitants volontaires pour recueillir leurs attentes et leurs idées avant la réalisation du jardin fin 2022. L'objectif est d'introduire une microforêt dans le quartier et à favoriser une ouverture culturelle et artistique en lien avec la création d'un jardin.

Le projet est financé par différents partenaires, notamment l'ANCT, la DRAC et la Région

Centre-Val de Loire, pour un coût total de 91 390 €. Tous les publics sont ciblés par ce projet, qui vise à permettre l'appropriation et le respect des espaces extérieurs, ainsi qu'à favoriser une ouverture culturelle et artistique. Le Centre Social Terre en Couleurs est également un partenaire clé, offrant un soutien organisationnel et de communication ainsi que sa participation aux différents événements.

Le bailleur social a bénéficié d'un abattement de la TFPB pour mener cette action.



La cité Air Bel, située dans le XI^e arrondissement de Marseille, a été construite au début des années 1970. Elle comprend 1200 logements sociaux répartis sur quatre tours et de petits immeubles organisés sur une trame hexagonale. Malheureusement, la configuration du quartier est complexe, avec des espaces publics peu lisibles, des entrées dissimulées et des circulations intérieures marquées par une succession de porches et d'escaliers. De plus, Air Bel est enserré entre de forts dénivelés et le talus artificiel de la ligne SNCF Marseille-Toulon, ce qui le coupe de la ville, bien que la desserte en transports en commun soit satisfaisante.

Cependant, le quartier est en pleine transformation grâce au NPNRU, et la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Ville de Marseille ont lancé un programme d'action pour diversifier l'offre de logements, créer de nouveaux équipements publics et améliorer l'intégration urbaine. Les premiers travaux de démolition ont eu lieu en 2022, mais la

transformation d'Air Bel a été amorcée il y a quatre ans avec un vaste projet d'urbanisme transitoire développé en collaboration étroite avec les habitants par le collectif Caba non Vertical.

Baptisé Dédale, ce projet a permis d'aménager cinq sites et de valoriser plusieurs zones intermédiaires en peinture et en éclairage pour créer un nouveau cheminement au sein du quartier.

Les installations urbaines, telles que des assises, des tables, des transats, des espaces de jeux, des dispositifs d'orientation et d'information, ont contribué à la requalification de plusieurs sites et espaces du quartier. Les habitants ont été très satisfaits du projet et ont demandé le maintien des équipements jusqu'au démarrage des premiers chantiers. De nouveaux aménagements transitoires sont prévus à l'emplacement de trois petites barres d'immeubles vouées à disparaître.

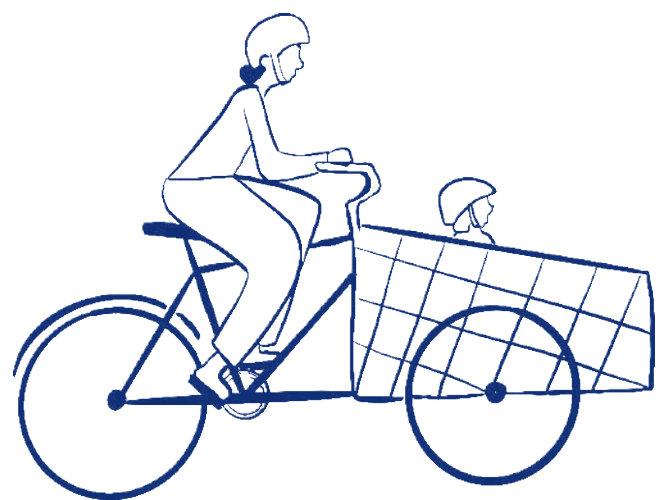
Des espaces publics plus égalitaires : une place pour les femmes piétons et cyclistes

Le réaménagement des espaces publics dans les quartiers prioritaires est aussi une opportunité pour repenser un environnement urbain plus égalitaire.

Les collectivités et les aménageurs sont de plus en plus sensibles au caractère inclusif de l'espace public en tenant compte des besoins spécifiques de tous les publics pour garantir leur accès et leur sécurité quel que soit leur âge, leur genre, leur condition physique ou leurs besoins en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Une attention particulière est portée à la conception des trottoirs, des espaces de loisirs, de l'éclairage, de manière à garantir la sécurité, le confort et la facilité d'utilisation pour toutes les personnes. L'objectif est de favoriser

l'autonomie et la liberté de déplacement des habitant.es en encourageant une plus grande mixité, en renforçant le sentiment de sécurité et améliorant la qualité de vie des quartiers.



A Villiers-le-Bel, des sentiers pour les piétons ont été aménagés dans l'éco-quartier et quartier prioritaire Derrière les Murs. Sur la voirie, de nombreux passages piétons facilitent la traversée du quartier et assurent une continuité sécurisée des déplacements. La voirie et les trottoirs ont également été améliorés pour garantir l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Dans le même temps, la ville a décidé de placer la lutte contre les inégalités de genre au centre de ses préoccupations. Grâce au soutien financier du Programme d'investissements d'avenir « Ville durable et solidaire », la ville est considérée comme précurseur dans la promotion de l'égalité des sexes dans la conception de la ville. La rénovation des quartiers Puits-la-Marlière et

Derrière-les-Murs-de-Monseigneur a offert une nouvelle opportunité d'action.

Trois projets transitoires ont ainsi été lancés pour permettre l'expérimentation de nouveaux usages, avec une co-conception et une coconstruction avec les habitant-es des quartiers. Ces aménagements éphémères et mobiles de mobilier urbain visent à observer les changements en termes d'égalité femmes-hommes, avant d'envisager leur éventuelle pérennisation. Le coût total alloué à ces expérimentations se situe entre 300 000 et 400 000 euros HT.

Pour en savoir plus sur la démarche : [Le rapport de situation l'égalité femmes-hommes à Villiers-le-Bel](#)

A la jonction de plusieurs QPV du territoire, « La Grande Traversée » est un projet porté par l'association Approches en 2021 et soutenu par l'Etat via le contrat de Ville, la Région Ile-de-France, l'OPH et la Ville d'Aubervilliers. Le Club lui a décerné un talent de la Marche en 2022. A partir d'un diagnostic genré mené en 2018 par l'association, le projet vise à aménager l'espace public pour les piétons et le rendre plus sûr. L'objectif est de développer l'égalité d'accès à la marche urbaine de jour comme de nuit, notamment pour les femmes. 82% des femmes déclarent avoir peur de circuler la nuit dans le quartier d'après le diagnostic.

Pour compléter la construction d'un équipement sportif non-genré en 2017 et d'un abri convivial

devant l'école primaire en 2019, « La Grande Traversée » est un parcours matérialisé par des panneaux de signalisation graphique, des fresques mettant en avant les femmes du quartier et un plan dessiné. Le parcours nocturne sera équipé de dispositifs lumineux tous les 2-3 minutes de marche le long d'une boucle piétonne.

Concrètement, des aménagements spécifique permettent un jalonnement nocturne en ayant toujours des points « repères ». Sur le même principe qu'un phare, ces points servent de signaux visibles tout au long du parcours. Des « salons de rue » permettent aux piétons de s'abriter, se reposer, tout en rendant l'espace public plus convivial. Ces aménagements ont été pensés pour s'adapter à d'autres territoires.

Parce que le partage égalitaire de l'espace public entre les femmes et les hommes commence dès l'école, le bureau d'étude Equal saree a publié un « [Guide de diagnostic et d'intervention dans une perspective de genre](#) »



Quel est coût d'un projet d'aménagement ?

Pour estimer le coût d'un aménagement selon les types de stationnement possibles et adaptés, la première édition du guide des coûts d'une politique cyclable est disponible sur le site internet du CVTCM : [Le guide des coûts des politiques vélo](http://villes-cyclables.org) (villes-cyclables.org). Une réédition sera publiée en 2023.



DES RESSOURCES POUR ALLER PLUS LOIN :

[Aménagements provisoires pour les piétons, Cerema, 2020](#)

[Aménager des rues apaisées, Cerema, 2020](#)

[Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement, Cerema, avril 2020](#)

[Guide méthodologique pour la transformation des rues ordinaires, Rue Commune, 2022](#)

[Catalogue des aménagements dans le cadre d'un Plan de déplacement établissement scolaire, Vivacités et CVTCM, 2022](#)



DOSSIER N°4

Protéger les vélos des habitant·es : Développer l'offre de stationnement

Pour développer la pratique du vélo, l'offre de stationnement sécurisé est un prérequis. Après la peur de l'accident, la crainte du vol est la deuxième raison citée comme un frein à l'usage du vélo.

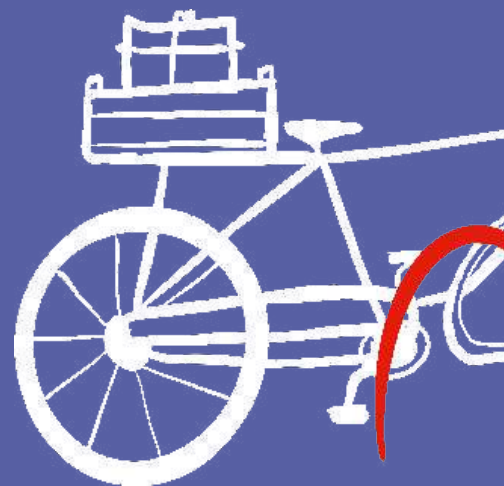
Les solutions de stationnement sécurisé pour les vélos manquent dans le parc de logement social (ADEME et INDDIGO, 2021).

Dans les QPV, la typologie des habitations est largement constituée de logements sociaux. Parmi les 1 493 900 logements sociaux constituant le parc locatif dans les QPV en 2020, 94,1% de ces logements sociaux sont des logements collectifs et 80,9% ont été construits entre 1949 et 1988 (Source : Insee, SDES, RPLS au 1er janvier 2020).

Ces grands ensembles n'ont généralement pas été conçus pour accueillir des vélos et quand c'était le cas, les locaux pour vélo ont parfois été réaménagés pour un autre usage ou ne sont pas sécurisés.

Cette situation empêche souvent les habitant·es de disposer d'un espace privé adapté pour mettre leur équipement à l'abri des vols et des intempéries. Contraint par le manque d'espace adapté et sécurisé, il est fréquent d'observer les balcons peuplés de bicyclettes.

Le développement du stationnement, au sein des ensemble d'habitation est impératif pour développer la pratique et permettre aux habitant·es de s'équiper sans crainte. Dans la même logique de continuité cyclable prescrite pour les aménagements, il est important de développer une offre de stationnement dans l'espace public et à proximité des pôles d'intermodalité. Dans la perspective d'un système vélo abouti dans les QPV, l'implication des bailleurs sociaux et des opérateurs de transports publics est impérative. Le stationnement vélo doit aussi trouver une place plus systématique dans les projets de rénovation urbaine.



« Le Service mobilité travaille avec le service Habitat et Logement pour améliorer la prise en compte des vélos par les bailleurs sociaux et autres promoteurs, via des fiches récapitulatives pour réaliser des locaux vélos fonctionnels. Inspirées des fiches du Cerema, elles rappellent les normes et les modalités fonctionnelles recommandées. La Métropole prévoit ensuite de diffuser ces fiches via des réunions avec les bailleurs ».

Technicien en charge des mobilités de Dijon Métropole

« Si l'enfant ou l'adolescent doit stocker le vélo sur le balcon, mais doit sortir le vélo à chaque fois, cela peut être un frein, en tout cas pour ceux qui habitent chez leurs parents ».

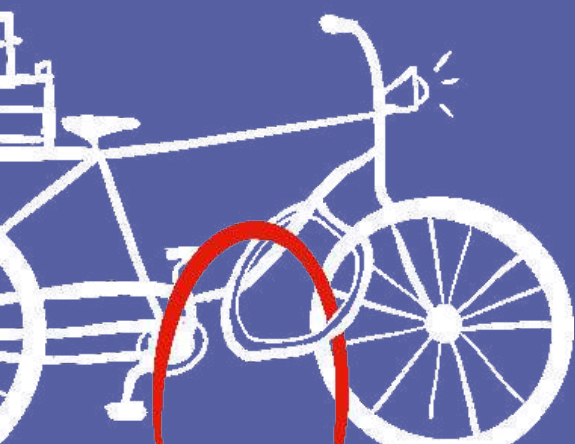
Coordinateur technique chez Vélo service (Pontoise)

« Dans le bâtiment, il y a un local à poubelles, mais pas à vélo. Il y a un parking souterrain pour les voitures, pas pour les vélos ».

Une jeune de 21 ans des Agnettes (Gennevilliers)

« Le service aux locataires cherche à s'inscrire dans une dynamique locale et dans un cercle vertueux. Des actions en faveur du vélo et notamment en développant le stationnement participent à l'attractivité, au changement d'image du quartier. C'est un vecteur pour améliorer le cadre de vie des habitants et leur mobilité avec une meilleure ambiance pour les résidents et un espace parfois libéré sur les balcons encombrés ».

Chef du service Développement Social Urbain du groupe Valophis



LES CHIFFRES CLÉS

300 000 à 350 000

vélos sont volés chaque année en France, selon l'enquête annuelle Cadre de vie et Sécurité de l'Insee.

25 %

des victimes d'un vol de vélo stoppent leur pratique, selon la fédération des usagers de la bicyclette.

2ème

Le risque de vol est la deuxième raison démotivant l'acquisition d'un vélo et sa pratique régulière selon le CVTCM.

(Les Français et le vélo, 2012).

20%

80%

20% des places de stationnement vélo sont sécurisés, 80% sont en accès libre.

(Enquête nationale sur les politiques modes actifs : vélo et marche, de la commune à la région, CVTCM et Vélo & Territoires, 2023)

95 %

des cyclistes pensent que la mise en place de parkings sécurisés est la priorité n°1 à mettre en œuvre pour favoriser la pratique du vélo lors du déconfinement.

(Observatoire du cycle 2020, Union Sport et Cycle).

94,1%

de logements sociaux dans les QPV sont des logements collectifs.

(Insee, SDES, RPLS au 1er janvier 2020).

44,6 %

des ménages en QPV n'ont pas d'automobile contre 18,5% hors QPV.

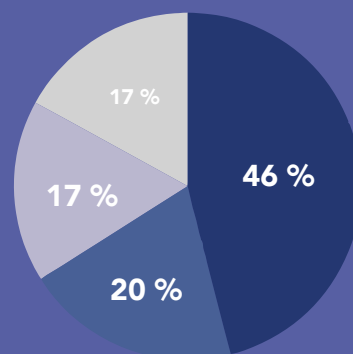
(EMP INSEE 2019)

30,4%

Seulement 30,4% des véhicules motorisés en QPV ont une vignette crit'air 1 ou 2 contre près de 50% hors QPV. (EMP INSEE 2019)

1 pour 8

1 place de stationnement automobile permet de stationner 8 vélos sur des arceaux.



Les principales offres de stationnement mises en place dans les QPV par les collectivités sont des arceaux dans l'espace public (46%), des consignes à proximité des gares ou pôles d'échanges (17%) et des abris ou arceaux dans les établissements scolaires 20%. (CVTCM, 2022)

Que disent les lois ?

Les premiers pas : SRU et Grenelle II

En 2000, un premier jalon est posé avec la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) qui prévoit, dans son article 98, la création de stationnement pour les véhicules non-motorisés dans les documents de planification. L'article 57 de la loi n°2010-788 dite « Grenelle II » a modifié le Code de la construction et de l'habitation. La création d'infrastructures dédiées au stationnement des vélos est obligatoire dans les bâtiments d'habitation et les bureaux neufs construits depuis le 1er juillet 2012.

Le PLU : le pouvoir des collectivités

Les schémas directeurs cyclables ou les plans vélo sont des documents de planification permettant de fixer une ambition de stationnement dans les QPV, celle-ci peut-être traduite dans les documents d'urbanisme. Du côté des collectivités, elles peuvent agir à travers l'article 12 du Plan local d'urbanisme (PLU) afin d'imposer des normes minimales d'emplacements vélo pour les constructeurs. Cet outil peut-être mis au service d'une ambition propre aux logements sociaux, notamment dans les QPV.



Source : CVTCM



SAINT PIERRE DES CORPS (37)

Depuis 2018, la ville de Saint Pierre des Corps a mis à jour son PLU, sous la gouverne de Tours Métropole Val de Loire qui détient la compétence mobilité.

A travers son article 12, le nouveau document offre une place favorable au stationnement vélo dans les nouveaux immeubles d'habitation, les lotissements et les zones d'activités économiques. Quelques années avant la mise en place du décret n° 2022-930 du 25 juin 2022, le PLU fixait déjà des normes similaires :

- 1 place par logement de types 1 et 2

LE PLU, OUTIL AU SERVICE DU STATIONNEMENT

- 1,5 places par logement de type 3
- 2,5 places par logement de type 4 et au-delà
- Des locaux vélo d'une surface minimum de 10 m²
- Les espaces de stationnement pour les vélos classiques seront dimensionnés à raison de 2,85 m² par vélo et 6,60 m² pour les vélos spéciaux

[Pour en savoir plus sur le PLU de Saint-Pierre des Corps](#)

Depuis le 26 décembre 2022, le décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments fixe des nouvelles règles concernant le stationnement vélo pour certaines constructions neuves ou lors de travaux sur le parc automobile, sous certaines conditions.

Quelles sont les règles générales fixées par le décret ?

- Les emplacements vélo doivent respecter une surface de stationnement de 1,5 m² minimum par vélo, hors espace de dégagement.

- L'infrastructure doit être fixe, permettre de stabiliser le vélo, d'attacher le cadre et au moins une roue.

- Les emplacements vélo doivent se situer sur la même unité foncière, de préférence au rez-de-chaussée ou au premier sous-sol du parc de stationnement du bâtiment ou de l'ensemble d'habitations.

- L'espace de stationnement des vélos doit être sécurisé :

Par une porte dotée d'un système de fermeture sécurisée lorsqu'elles sont destinées aux occupants d'un ensemble d'habitations ; aux travailleurs d'un bâtiment à usage industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail ou aux agents d'un bâtiment accueillant un service public.

Par la surveillance d'une personne présente sur les lieux qui a une vue directe sur les infrastructures ou par un système de vidéo-surveillance pour les bâtiments à usage commercial, ainsi que les stationnements à destination des usagers des bâtiments accueillant un service public.

- L'espace de stationnement peut être réalisé à l'extérieur, sous certaines conditions :

Il doit être couvert, éclairé et clos pour les ensembles d'habitations et pour les travailleurs dans les bâtiments industriels, tertiaires accueillant un service public.

Il doit être couvert et éclairé pour les usagers d'un bâtiment accueillant un service public ou les clients des ensembles commerciaux.

Quelles sont les catégories de bâtiments concernés par ce décret ?

- Les ensembles d'habitations (bâtiments d'habitation collectifs)

- Les bâtiments à usage industriel ou tertiaire (lieux de travail)

- Les services publics

- Les ensembles commerciaux et les cinémas

Sous quelles conditions s'appliquent la nouvelle réglementation ?

- Pour tous les bâtiments neufs lors de leur construction

- Pour les bâtiments dont le parc de stationnement automobile fait l'objet de travaux et que sa capacité initiale est supérieure ou égale à 10 places

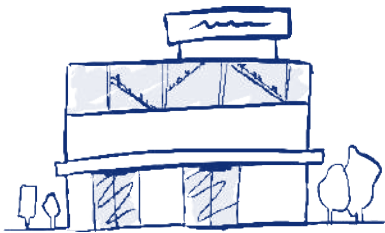
- Pour les bâtiments tertiaires existants dont le parc de stationnement automobile compte 10 places ou plus.





Tertiaire et industriel, service public, centre commerciaux faisant l'objet de travaux sur son parc de stationnement

10% de l'effectif total des travailleurs ou public accueillis simultanément dans le bâtiment



Centre commerciaux

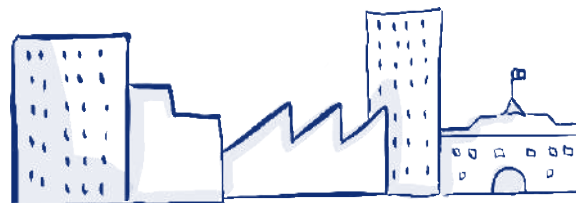
10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 emplacements



Habitation

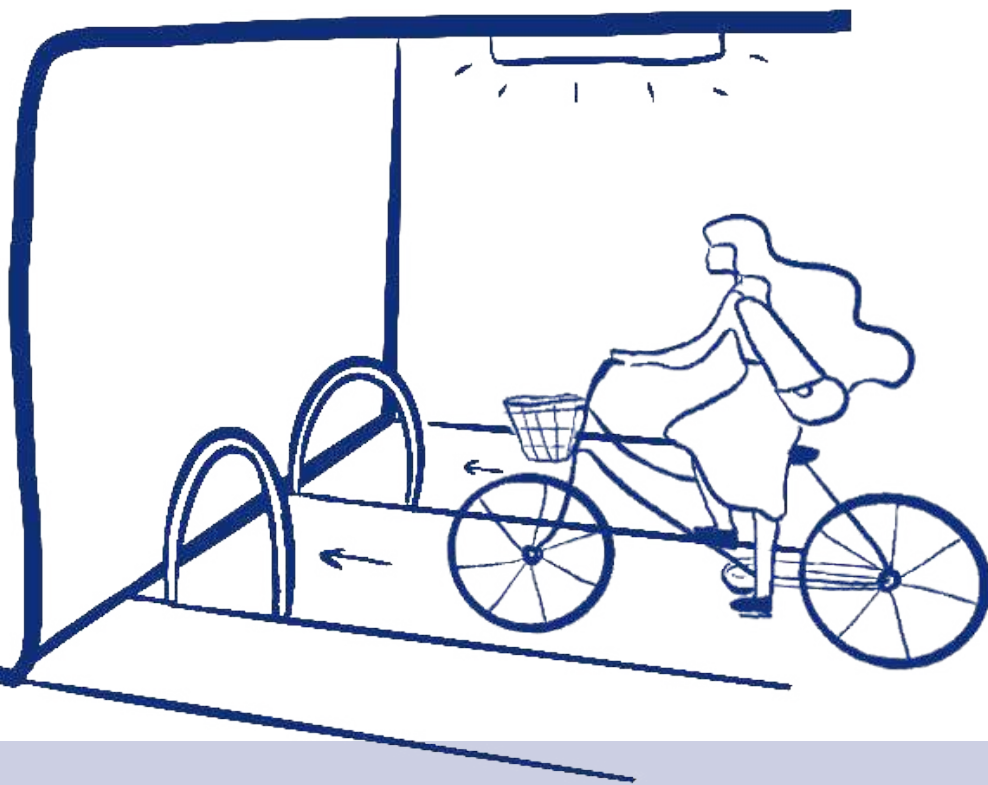
Dans toutes les constructions de logements neufs, un emplacement vélo doit être aménagé pour les T1 ou T2 et deux emplacements à partir des T3.

Habitation lors de travaux sur le parc de stationnement : 1 emplacement vélo par logement



Bâtiment neuf Tertiaire et industriel, service public

15% de l'effectif total des salariés ou du public accueillis simultanément dans le bâtiment



Combien d'emplacements doivent être aménagés selon les types de bâtiments ?

(Source : Arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments)

Bâtiments neufs équipés de places de stationnement :

Catégories de bâtiments	Seuil minimal de places de stationnement pour véhicules motorisés	Cyclistes visés	Seuil minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé des vélos
Ensemble d'habitation (un ou plusieurs bâtiment(s), habitation groupant au moins deux logements)	Sans objet	Occupants	<ul style="list-style-type: none"> • 1 emplacement/logement jusqu'à 2 pièces principales • 2 emplacements/logement à partir de 3 pièces principales
Bâtiments à usage industriel ou tertiaire (un lieu de travail)	Sans objet	Salariés	15% de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment
Bâtiments accueillant un service public	Sans objet	<ul style="list-style-type: none"> • Agents • Usagers 	15% de l'effectif total des agents/usagers du service public accueillis simultanément dans le bâtiment
Bâtiments constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code du commerce , ou un établissement de spectacles cinématographiques	Sans objet	Clientèle	15% de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment

Bâtiments disposant d'un parc de stationnement annexe faisant l'objet de travaux :

Catégories de bâtiments	Seuil minimal de places de stationnement pour véhicules motorisés	Cyclistes visés	Seuil minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé des vélos
Ensemble d'habitation (un ou plusieurs bâtiment(s), habitation groupant au moins deux logements)	10	Occupants	1 emplacement par logement
Bâtiments à usage industriel ou tertiaire (un lieu de travail)	10	Travailleurs	10% de l'effectif total des travailleurs accueillis simultanément dans le bâtiment
Bâtiments accueillant un service public	10	<ul style="list-style-type: none"> • Agents • Usagers 	10% de l'effectif total des agents/ usagers du service public accueillis simultanément dans le bâtiment
Bâtiments constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code du commerce , ou un établissement de spectacles cinématographiques	10	Clientèle	10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 places
Bâtiments existants à usage tertiaire et constitués principalement de locaux à usage professionnel	10	Travailleurs	<ul style="list-style-type: none"> • 10% de l'effectif total des travailleurs accueillis simultanément dans le bâtiment (pour la copropriété en application du I du R. 113-14) • Au maximum 10% de l'effectif total des travailleurs accueillis simultanément dans les locaux du copropriétaire selon les dispositions de l'article 2 du présent arrêté (pour l'application du II du R. 113-14)

Deux situations peuvent conduire sur une dérogation :

- Lorsque le bâtiment ne dispose d'aucun espace disponible susceptible d'accueillir une infrastructure accessible par un cycliste depuis l'espace public. Si un accès peut être raisonnablement adapté pour être emprunté par un cycliste en toute sécurité, la dérogation ne s'opère pas.
- Lorsque l'aménagement des nouveaux emplacements vélos nécessite une réduction du nombre de places de stationnement automobile entraînant un non-respect des obligations minimales fixées par le plan local d'urbanisme (PLU).



Source : Strasbourg Haute Pierre - CVTCM



Quelques préconisations et les points de vigilance :

• **Étendre le sujet au-delà des services en charge des mobilités actives.**

Agir de façon transversale avec les élu·es et technicien·nes en charge, de la politique de la ville et la solidarité, de l'habitat et l'espace public.

• **Définir le besoin des habitant·es et des usagers.** Par des observations, sondages, et/ou en mobilisant les associations locales d'usagers, les associations de locataires pour définir une offre adaptée, etc)

• **Mobiliser les acteurs parties prenantes concernées selon le territoires et l'implantation.** Inciter et accompagner les bailleurs, les copropriétés privés, les opérateurs des transports en commun, entreprises et services public pour développer leurs solutions de stationnement.

• **Mobiliser les établissements scolaires et les établissements recevant du public.** Les accompagner et les inciter pour développer leurs solutions de stationnement cyclables. Ces acteurs peuvent aussi bénéficier de programme de financement particulier (Alveole +) mais les sollicitent beaucoup moins que les bailleurs sociaux.

• **Définir le type de stationnement le plus adapté et son volume.**

Prévoir une capacité de 10 à 30% supérieure à l'estimation pour anticiper sur les besoins ou prévoir des options pour étendre l'espace et la capacité de stationnement.

• **Définir une bonne implantation.** Pour favoriser l'usage et l'appropriation d'une offre de stationnement, elle doit être proche, accessible, éclairée.

• **Envisager une tarification adaptée à la population pour les offres de stationnement sécurisé en consigne.** Pour éviter que le choix de la sécurité soit soumis à un arbitrage économique dans le budget de foyers modestes.

• **Garantir un entretien des espaces créés.** Suivre son utilisation et adapter l'offre. Un espace qui manque d'entretien, au même titre qu'un espace surdimensionné stationnant peu de vélos, soulèvent rapidement le doute sur la sécurisation qu'ils garantissent.

• **L'infrastructure ne se suffit pas à elle-même.** Quelques actions hors infrastructures de stationnement peuvent permettre de renforcer la sécurité des vélos et l'usage quotidien des cyclistes.

Agir pour développer le stationnement vélo ne se résume pas à l'infrastructure

Des cyclistes à besoins particuliers dans les QPV : Les QPV comptent une part importante des livreurs à vélo parmi leurs habitant.es.

Entre 2019 et 2022, le nombre de livreurs dans les quartiers prioritaires a été multiplié par 7. 1 livreur sur 4 réside en QPV.*

La progression des ZFE devrait étendre ce phénomène.

Des besoins spécifiques en stationnement peuvent être développés pour les travailleurs à vélo :

- Des espaces suffisamment large pour les vélos-cargos et les remorques
- Des espaces de rangements individualisés pour l'équipement du travailleurs (casque, éclairage, batterie et chargeur)
- Des outils partagés nécessaires pour la maintenance régulière et légère (pompe, clés)

Agir sur l'équipement d'antivol et sa bonne utilisation :

Disposer d'un antivol de qualité représente un coût supplémentaire important pour un néo-cycliste. Certaines collectivités, comme Paris, proposent des aides à l'achat complémentaires pour l'équipement du cycliste suite à l'achat d'un vélo. Souvent ces aides sont conditionnées par la demande préalable d'une aide pour l'achat d'un vélo.

Développer des aides à l'achat d'antivol dans les QPV, sans conditions d'aide préalable pour l'achat d'un vélo neuf.

Pour les cyclistes, savoir attacher son vélo aux points stratégiques n'est pas inné ! Il n'est pas rare d'observer des vélos attachés à un arceau via un antivol souple entourant la roue uniquement. En complément ou en parallèle d'une aide à l'achat d'antivol, il est important de diffuser les bons réflexes pour sécuriser son vélo, en collaboration avec des associations

d'usagers locales, les associations de locataires. [Les tests anti-vols de la FUB](#)

Sensibiliser au marquage vélo :

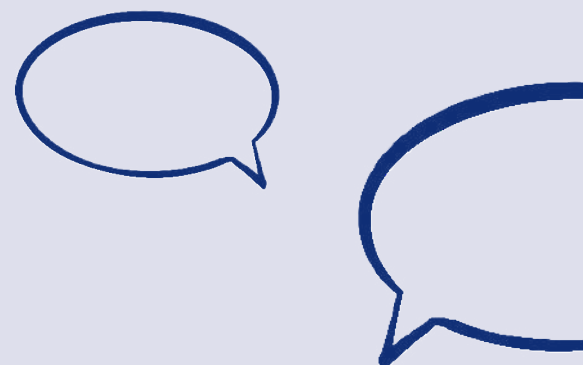
D'après une étude de l'INSEE de 2017, plus de 300 000 vols de vélos sont signalés chaque année. Afin de faire face à ce problème. Depuis le 1er janvier 2021, le marquage de tous les vélos neufs vendus en France est devenu obligatoire. De plus, depuis le 1er juillet 2021, cette mesure s'applique également aux vélos d'occasion vendus par des commerçants.

Sensibiliser largement les acquéreurs de vélos d'occasions et inciter les cyclistes à marquer leur vélo sont aussi des actions à mener pour sécuriser l'équipement des habitant.es.

Agir sur la communication :

L'existence de solutions de stationnement sécurisé n'est parfois pas suffisant pour observer un usage régulier. Une communication stratégique auprès des habitant.es peut être envisagée en s'appuyant sur les acteurs locaux (bailleurs, associations, écoles) pour favoriser l'appropriation. Des actions de communication aux points de passages fréquents à vélo ; aux pôles d'intermodalités, en identifiant les cyclistes réguliers avec les services des bailleurs par exemple peuvent porter leurs fruits.

* Source : [L'ubérisation des quartiers populaires](#), Compas zOOM n°27, AGIR, 2022.



La ville d'Angers met à disposition un dépliant présentant les services de stationnement proposés, les recommandations pour sécuriser son vélo et les principales réglementations pour circuler à vélo en toute sécurité.

L'accent est notamment mis sur l'équipement réglementaire du cycliste, le partage de l'espace

public avec les piétons et les autres usagers. Ce support de communication est facilement adaptable à tous les territoires en fonction des services proposés et du public cible. Un support similaire à destination des habitant·es des quartiers prioritaires reste à imaginer. [Le dépliant](#) de la ville d'Angers est disponible sur le site internet de la ville.

En mars 2023, l'Eurométropole a publié un livre blanc « Stationner son vélo en toute sécurité » en collaboration avec les bureaux d'étude Inddigo et Praxie Design.

A travers une soixantaine de pages d'illustrations, de méthodologie opérationnelle, de conseils et de recommandations destinés aux bailleurs sociaux, afin de les sensibiliser et les informer sur les bonnes pratiques en matière de stationnement vélo dans les bâtiments.

Les bailleurs sociaux : des acteurs prioritaires dans les quartiers

Selon notre enquête, 55 % des collectivités interrogées déclarent ne pas collaborer directement avec des bailleurs pour la mise en place de stationnements vélos dans les quartiers (CVTCM, 2022).

Dans le même temps, elles témoignent de l'importance de collaborer plus étroitement avec eux, notamment par une inscription dans les actions politiques transversales (les projets de renouvellement urbain et les contrats de ville) et les documents de planification (les schémas directeurs, plans vélos communaux ou intercommunaux).

Récemment, des bailleurs s'investissent pour améliorer la situation mais ils rencontrent certaines difficultés récurrentes. Parmi elles, le manque de culture vélo en interne et l'absence

de personnel dédié aux problématiques de mobilités actives.

L'implication d'autres acteurs permet d'accompagner les bailleurs dans une dynamique pro-vélo :

Les têtes de réseaux (USH, FNAR, CVTCM etc)

- Coordonnent et diffusent l'information, les actions à l'échelle nationale et régionale

Les associations d'usagers et experts

- Apportent leurs connaissances des besoins des cyclistes et des recommandations techniques

Certains bailleurs ont répondu à ce besoin avec un poste dédié aux questions des mobilités actives sur leur parc de logements. Ces bailleurs s'investissent particulièrement pour développer le stationnement vélo pour leurs résidents.



Valophis, l'office public de l'habitat du Val-de-Marne, dispose d'un patrimoine de 51 000 logements. Depuis 2020, le bailleur est engagé sur le développement du stationnement vélo. Pour mener à bien cet engagement, une phase d'identification des sites a eu lieu avec :

- Des enquêtes auprès des locataires, comptage des vélos stationnés sur les balcons et échanges avec les agents de proximité pour estimer les besoins
- Des analyses géographiques pour estimer la potentialité de développement du vélo selon les axes cyclables
- Des évaluations de la faisabilité selon les espaces intérieurs, les espaces extérieurs disponibles et le niveau d'insécurité dans la

résidence.

Sur le plan opérationnel, le bailleur a procédé par des appels d'offres pour les projets 2019-2020 et directement par un recours aux centrales d'achat pour les projets 2022-2023. Le recours aux centrales d'achats a permis d'accélérer la mise en œuvre mais restreint le nombre de fournisseurs disponibles.

En parallèle de l'investissement pour développer le stationnement, le bailleur propose des ateliers de réparation, remise en selle en collaboration avec deux vélo-écoles. Pour financer ces projets, le bailleur a mené une veille sur les financements conduisant notamment à un soutien important par les collectivités locales, complété par un financement national via le programme Alvéole Plus et le fond de soutien à l'innovation de l'USH.

Synthèse des financements obtenus entre 2019 et 2023

National	Programme Alvéole 2 (60% HT dans la limite de 200 € à 2000 € / place) Programme Alvéole Plus (40% HT (50% en ZFE) dans la limite de 80 € à 1200 € / place) Financement d'équipements de réparation et d'ateliers d'autoréparation
Régional (Ile-de-France)	Subvention exceptionnelle dans le cadre de l'AAP « Plan Vélo Régional » Budget participatif de la Région Ile-de-France : dépôt de dossiers possible en mars chaque année, thématique « Vélo et mobilités propres du quotidien »
Départemental (Val-de-Marne)	Subvention pour un aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) (jusqu'à 40% HT dans la limite de 2300 € / place)
Municipal	Valorisation le montant des travaux et le reste à charge des équipements dans les Plans d'actions abattement TFPB (dans les QPV)
Autre	Fonds de soutien à l'innovation (USH) Financement partiel de l'ingénierie du projet, de la communication, de 2 vélos-écoles et 15 ateliers de réparation vélo

L'accès aux consignes individuelles est proposé au prix symbolique de 1€ aux locataires. La contractualisation se fait à travers un avenant au contrat de bail et demande de justificatif d'assurance habitation (pour la couverture responsabilité civile).

En complément de l'offre de stationnement, le bailleur fait vivre ces espaces en organisant des ateliers de réparation à proximité ou au sein des locaux, notamment à Orly avec la structure d'insertion Fresnes Service et à Bonneuil-sur-Marne avec l'association Pluriel 94.

Fin de 2021, Paris Habitat a créé un poste de chargé de mission mobilité. L'initiative permet de coordonner l'action du bailleur sur les sujets de mobilité sur tous les pans de son activité : Maîtrise d'ouvrage, direction logistique, achat, RH et RSE

Cette création de poste permet d'avoir un interlocuteur privilégié sur les projets favorisant les mobilités actives, à la fois à destination des salariés du bailleur mais aussi pour les habitant·es des résidences. Le patrimoine du bailleur représente 44 % des logements sociaux parisiens. L'installation et la création d'espace de stationnement occupe une place importante de ces actions :

Pour les salariés, un plan de développement du stationnement sur les 22 sites administratifs a permis d'aménager 180 places en 2022. La même année, le forfait mobilité durable a été mis en place avec un montant de 500€ par an, une

flotte de vélos de service est mise à disposition et de multiples animations, services ont été proposés. Le siège a obtenu la labellisation Objectif Employeur Pro Vélo (OEPV) niveau Or.

Pour les habitant·es locataires, le bailleur se fixe l'objectif d'aménager 1000 places par an dans le patrimoine existant et d'organiser 60 ateliers d'autoréparation par an en QPV en complément des ateliers de remise en selle. Pour accompagner ces démarches, Paris Habitat réalise en 2023 un inventaire spécifique à l'offre de stationnement pour programmer et prioriser ses investissements. Une boîte à outils comprenant un guide de l'aménagement à respecter et des supports de communication sont mis à disposition. Ces actions disposent d'un financement dédié par le bailleur et font l'objet d'une valorisation pour l'abattement de la TFPB.

Bénéficiaire du premier programme Alvéole, le bailleur Altéal a créé un local vélo au sein de la résidence La Crabe dans le QPV Val D'Aran Poitou Pyrénées.

Le projet a été conduit en collaboration avec une dizaine de locataires référents et accompagnés par la Maison du Vélo de Toulouse pour la prise de décision relative à l'aménagement et pour informer les autres résidents.

L'enjeu était de participer à ouvrir une solution pour se déplacer à vélo malgré la situation du quartier, enclavé par des axes routiers et loin des commerces à pied.

- Nombre d'emplacements : 29 places (dont 1 pour VAE avec borne de recharge)
- Montant total des travaux (HT) : 20 718 €



En 2017, dans le cadre du premier programme Alvéole une double action est menée dans le QPV Neuhof par le bailleur Habitation Moderne. L'implantation de trois locaux pour vélo en pied d'immeuble dans la cité Lizé, couplée par des ateliers d'apprentissage en collaboration avec l'association locale Cadr67.

- 3 locaux vélos sécurisés destinés aux locataires
- Chaque local est constitué de 2 garages modulaires posés sur des longrines
- 20 vélos par local
- Accès gratuit pour les locataire (simple caution pour le badge d'accès)
- Cout : 140 000 €
- Un taux d'occupation disparate entre les différents espaces de stationnement malgré leur proximité, ce qui illustre la nécessité de visibilité et d'implantation du service



L'expérimentation pour identifier les besoins de la population : investir et moduler en fonction des usages observés

L'étude préalable des besoins et une phase de concertation avec les habitant·es sont les premiers pas de la phase opérationnelle afin d'estimer le nombre d'emplacements.

Des situations observées dans les QPV par certaines collectivités et bailleurs sociaux, montrent parfois des écarts significatifs entre le bilan préalable des besoins avant la réalisation matérielle des infrastructures et l'utilisation observée plusieurs mois après. Dans un même quartier, deux box vélos installés en même temps peuvent présenter des taux d'utilisation très variables. Ces variations d'utilisation s'expliquent parfois par un emplacement

moins favorable pour les cyclistes (un accès non éclairé, plus isolé etc) mais parfois l'explication manque aux techniciens.

Pour que la solution de stationnement soit la plus pertinente et adaptée aux besoins des usagers, l'expérimentation ou la modularité semble la bonne voie : En implantant sur un site disposant d'un espace permettant d'accueillir une solution modulable et d'adapter l'offre de stationnement proposée en fonction de l'utilisation constatée.



PLAINE COMMUNE (93)

EXPÉRIMENTER DES NOUVELLES SOLUTIONS DE STATIONNEMENT

Plaine Commune a développé une nouvelle solution de stationnement en collaboration avec la start-up Sharelock. Un service permettant aux collectivités, à partir des données collectées, d'amender leur politique vélo et d'ajuster l'offre de stationnement en conséquence.

Depuis 2021, la start-up a déployé son service d'antivol connecté en collaboration avec les communes de l'EPCI, notamment à Saint-Ouen. L'intérêt pour les collectivités est la mise à disposition des données sur la pratique des cyclistes utilisant le service. Cela permet aux collectivités de mieux connaître les habitudes, les fréquences de déplacements des cyclistes pour adapter nos politiques publiques.

L'innovation proposée par l'entreprise est d'incorporer un antivol connecté au mobilier déverrouillable avec une appli sur son smartphone et dont l'emplacement peut être réservé une heure avant utilisation. Le service permet également aux utilisateurs d'être assurés en cas de vol à hauteur de 200 euros. Le tarif est de 50 centimes par utilisation (pour

une durée maximale de 24 heures) ou 10 euros en abonnement mensuel. L'objectif est de proposer un service complémentaire aux abris fermés sécurisés. L'objectif pour rendre le service optimal est de créer un effet réseau avec les autres collectivités alentour pour assurer une continuité du service sur le trajet des cyclistes.

Dans le même temps, les collectivités de Plaine Commune installent des abris vélo pour du stationnement sécurisé plus long. A Pierrefitte, par exemple, le service est proposé par abonnement aux habitant·es et des véloboxes ont été installés de façon expérimentale pendant plus d'un an pour évaluer l'usage et développer une offre en fonction. Les expérimentations sont toujours en cours.

Plus généralement, l'EPCI a mis en place un plan territorial de stationnement pour tous les modes dont l'objectif est notamment de multiplier par trois le nombre de places de stationnement sur arceaux dans les cinq ans à venir.

Le stationnement comme pilier de l'intermodalité dans les QPV

A l'échelle nationale selon la SNCF, 50% des voyageurs quotidien habitent à moins de 5km de leur gare de départ et 90% de la population réside à moins de 10km d'une gare. Les chiffres ne sont pas disponibles pour les habitant-es des QPV mais leur situation urbaine ou périurbaine implique généralement la proximité d'une gare. Penser et structurer les politiques cyclables en coordination avec les réseaux de transports en commun constitue le fil rouge de l'intervention des collectivités locales, en particulier dans les QPV où la dépendance aux transports en commun est plus importante en raison de la plus faible motorisation. L'offre de stationnement en gare n'est pas le seul levier permettant de faciliter l'intermodalité vélo-transport en commun mais il en est une condition préalable.

TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE (37)

DES ESPACES SÉCURISÉS ET ACCESSIBLES AU SERVICE DE L'INTERMODALITÉ TRAM-VÉLO

Soutenu financièrement par la région et en collaboration avec le syndicat des mobilités de Touraine, la Métropole tourangelle a mis en place une offre stationnement sécurisée sur tout le territoire sans oublier les quartiers prioritaires. Par exemple, les habitants du quartier prioritaire Sanitas bénéficient d'un abri en plein centre du quartier et à quelques mètres de la station de tram.

Les abris sont modulables et identiques (seule la taille varie et peut évoluer selon les besoins). Gérés par l'opérateur des transports publics (Fil Bleu), ces abris répondent à la problématique

de vols et permettent de garer son vélo sans crainte. La gare de Tours et celle de Saint-Pierre-des-Corps sont également équipées d'abris permettant de stationnés réciproquement 120 et 52 vélos.

L'accès à ces abris est gratuit pour les abonnés des transports en commun et de 15€ par an pour les non abonnés.

Les abris disposent d'un interphone et de caméra reliées au poste de surveillance centralisé Fil Bleu.

Le système d'ouverture fonctionne grâce à la carte de transport.





Comment le financer ?

Pour estimer le coût d'un aménagement selon les types de stationnement possibles et adaptés, la première édition du guide des coûts d'une politique cyclable est disponible sur le site internet du CVTCM : [Le guide des coûts des politiques vélo \(villes-cyclables.org\)](http://villes-cyclables.org). Une réédition sera publiée en 2023.

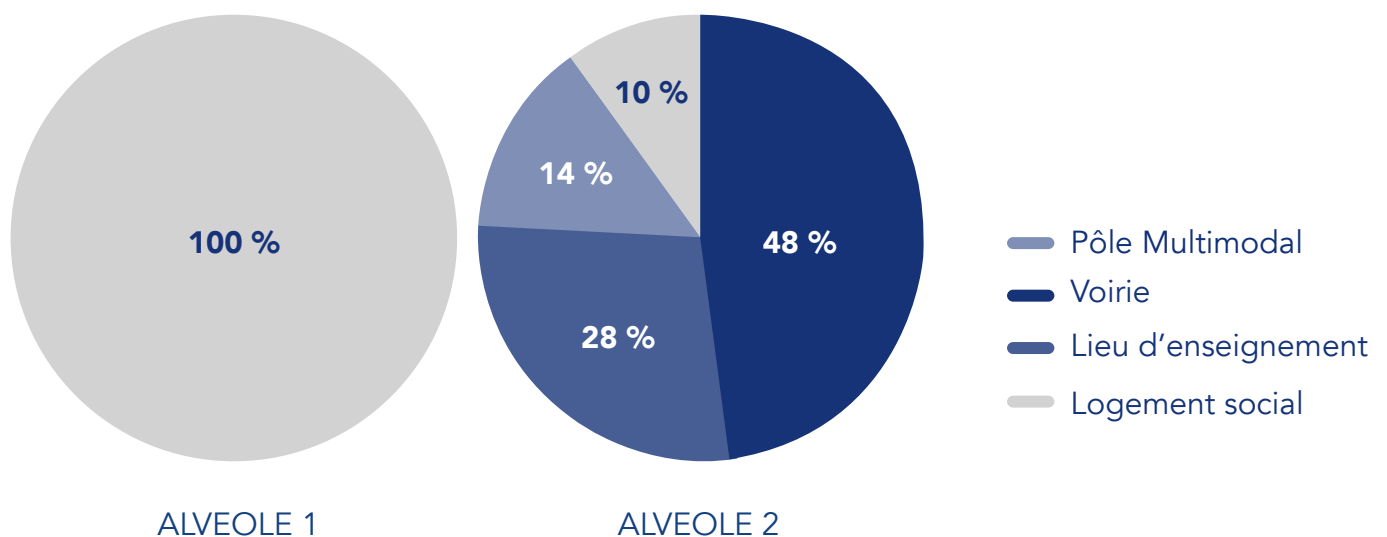
Les sources de financement :

Depuis fin 2022, le programme CEE Alvéole + propose des financements pour les créations de stationnements vélo ainsi que des actions de conseil et de formation pour accompagner leur déploiement. Ces financements sont accessibles pour les copropriétés privées, les bailleurs, les établissements scolaires, les collectivités, les gares et les pôles d'intermodalité, les espaces dédiés aux livreurs à vélo.

ALVEOLE : L'effet de levier d'un CEE au service du stationnement vélo

- Alvéole 1 (2017-2019) : 1 165 emplacements vélos financés dont 70% concernent des réhabilitation de locaux existants
- Alvéole 2 (2019-2021) : 17 905 emplacements vélos financés dont 1 904 emplacements pour les bailleurs sociaux

L'évolution de la typologie des bénéficiaires entre ALVEOLE 1 et 2 (ADMA, 2022)



Depuis fin 2022, le programme Alvéole Plus a pris le relai pour financer le déploiement de stationnements pour les vélos. La subvention peut aller jusqu'à 40 % du coût de l'équipement (abris vélos et systèmes d'attaches sécurisés) et jusqu'à 50 % dans les zones à faibles émissions. Avec la cible de 100 000 places de stationnement

cofinancés, l'objectif est de développer la part modale du vélo, de lutter contre les vols et les dégradations des vélos.

Plus d'information sur le programme Alvéole plus : <https://alveoleplus.fr/programme>

L'abattement de la Taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) pour les bailleurs situés en QPV

Pour les bailleurs sociaux situés en QPV, l'abattement de la TFPB (Taxe foncière sur les propriétés bâties) permet de financer des solutions de stationnements pour les habitant·es des logements ; Fonds FSI

Les organismes de logement sociaux peuvent bénéficier d'un abattement de la TFPB pour leur patrimoine locatif localisé au sein de QPV (article 1388 bis du code général des impôts). Cet avantage fiscal est permis en contrepartie d'actions des bailleurs sociaux visant à améliorer la qualité de service et la qualité de vie urbaine pour les habitant·es. L'objectif est de renforcer l'intervention du bailleur à travers une gestion urbaine de proximité et contribuer « à la tranquillité publique, à l'entretien et à la maintenance du patrimoine, à l'amélioration du cadre de vie et à la participation des locataires ».

Concrètement, cette action peut prendre différentes formes et se concentrer sur plusieurs thématiques selon 8 axes d'intervention fixés à l'échelle nationale par le ministère chargé de la politique de la ville et de l'Union Sociale pour l'habitat. Dans ce cadre, la question des mobilités actives et leur inclusivité peut être l'objet d'actions particulières à destination des habitant·es.

Pour bénéficier de l'abattement, le bailleur doit signer une convention d'utilisation de l'abattement de la TFPB avec la commune, l'établissement public de coopération intercommunale et le représentant de l'État dans le département (la préfecture). La convention fixe de programme d'actions triennale qualitatif et chiffré avec une transmission annuelle des documents justifiant les actions menées, aux cosignataires et au conseil citoyen du QPV. Au regard des bilans transmis, les programmes d'actions sont redessinés avec les parties-prenantes.



DES RESSOURCES POUR ALLER PLUS LOIN :

[Développer le système vélo dans les territoires](#) édité par l'ADEME, 2021

[Le stationnement sur l'espace public](#), CEREMA, 2021
+ [la boîte à outils de l'intermodalité](#), CEREMA

[Le guide stationnement vélo dans les constructions](#), Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2022

[Stationnement vélos et logement social : Des pistes pour développer l'offre dans les quartiers populaires](#), ADMA, 2022

[Guide pour installer un stationnement vélo sécurisé](#), Alvéole plus, 2023

Depuis **1989**, le Club œuvre à la promotion des mobilités actives.

Transpartisan, il réunit **240** collectivités de toutes les strates et de toutes les tailles, partout en France. Il se mobilise pour amplifier et accélérer la cyclabilité et la marchabilité de tous les territoires, dans les métropoles comme dans les villes moyennes et les territoires peu denses.

Le Club défend la mise en place d'un Plan national pour les modes actifs pluriannuel doté de **500** millions par an. Il a créé en **2012** le Club des élus nationaux de pour le vélo et la marche qui rassemble **100** parlementaires de toutes les couleurs politiques et permet de porter au plus haut niveau les besoins des territoires pour développer les mobilités actives.



Présent dans toutes les régions métropolitaines ainsi qu'en Guyane, à Mayotte et à la Réunion, le réseau réunit **240** collectivités de toutes tailles et de toutes strates : villes, EPCI, syndicats, départements, régions.

- **80%** des adhérents ont moins de 100 000 habitants
- **34%** des villes adhérentes ont moins de 20 000 habitants

LE CLUB ENGAGÉ AU QUOTIDIEN

Un réseau utile pour vos besoins et vos projets

Le Club anime un réseau et apporte des réponses aux questionnements des adhérents sur leurs projets.

Concrètement, élu.es et services peuvent mobiliser ce réseau à tout moment et les autres membres du réseau ou un salarié du Club apporte une réponse.

Un réseau animé par des formations et le partage de connaissances

Pour ses adhérents, le Club organise régulièrement des groupes de travail thématiques et des formations gratuites. Lors de webinaires et d'événements réguliers, les adhérents sont invités à partager leurs expériences. Lors du Congrès et des Rencontres du Club, l'écosystème vélo et marche se rassemble pour partager ses connaissances et collaborer.

Une équipe de salariés mobilisée

Une équipe pluridisciplinaire réalise avec ses partenaires, des enquêtes, des dossiers thématiques, des documents techniques, le magazine *Ville et vélo* et *Le fil des mobilités* (e-lettre hebdomadaire) pour informer les adhérents. Projets 2023 : l'enquête nationale sur les modes actifs, actualisation du guide des coûts, un guide sur les mobilités actives dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, un guide sur les services vélo, dossiers sur la

marche, sur l'écomobilité scolaire...

Un Club qui influence la politique nationale

À travers le Club des élus nationaux, les rencontres avec les Ministères, l'association porte la voix des collectivités dans l'élaboration des politiques nationales. Le Club est membre de l'Alliance pour le vélo, un collectif d'acteurs nationaux portant un plaidoyer commun. Il est membre du collectif place aux piétons qui organise le baromètre des villes marchables.

Un Club engagé pour la diffusion du vélo et de la marche

Depuis plus de 15 ans, le Club est au cœur de la reconnaissance d'une filière économique du vélo en France. Chaque année, il organise le concours Les talents du vélo et depuis 2022, Les talents de la marche.

Un Club connecté aux médias nationaux et régionaux

Toute l'année, les médias nationaux et régionaux et les réseaux sociaux du Club relaient les positions des élus et les réalisations de ses adhérents, via des communiqués, des articles, des tribunes. La conférence de presse de rentrée du Club est un rendez-vous important à l'agenda des mobilités actives.



Réalisé par



Soutenu par

