

AVIS

« QUARTIERS PRIORITAIRES EN MOUVEMENT : Usages et partage apaisé de l'espace public »

Le Conseil national des villes (CNV) s'est auto-saisi¹ de l'enjeu de la mobilité des populations des quartiers prioritaires dans une approche d'équité, de justice sociale et territoriale avec la volonté d'apporter des pistes de réflexion et des réponses à la fois opérationnelles et innovantes pour repenser les modalités d'usages et les inscrire dans une approche de partage de l'espace public.

Un groupe de travail, dédié à cette auto-saisine, composé de 11 membres inscrits² issus des quatre collèges du CNV, avec une représentation plus marquée du collège des habitants³, s'est réuni six fois et a procédé à un grand nombre d'auditions⁴ de mars à juin 2024 avec une réunion spécifique sur les enjeux ultra-marins en septembre.

Au cours des premières séances le groupe de travail s'est appuyé sur le projet de recherche de Madame **Ariane DUPONT KIEFFER**, Professeure en Sciences économiques à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (P1PS) et de Madame **Hélène BENISTAND**, post doctorante en économie des transports. Leurs recherches interrogent le rapport entre science et mesure dans la production du savoir, ainsi que dans la définition et la conduite des politiques publiques (le transport, le genre, ...), nécessitant une approche multidisciplinaire. Leur apport s'inscrit dans le cadre d'une démarche de science ouverte et participative sur les enjeux de mobilités inclusives et durables à l'aune des critères de justice sociale. C'est dans ce contexte de recherche que Madame **Ariane DUPONT KIEFFER** a proposé une collaboration avec le CNV.

Le CNV les remercie pour leur gracieuse disponibilité.

L'avis a été adopté à l'unanimité en Assemblée plénière le 25 octobre 2024.

¹ L'auto-saisine du Conseil national des villes a été présentée au cabinet de la Secrétaire d'Etat chargée de la Citoyenneté et de la Ville, Madame Sabrina Agresti-Roubache, qui a confirmé tout l'intérêt porté à cet enjeu.

² Pierre-Pascal Antonini ; Marie-Caroline Bonnet-Galzy ; Fatima Belouarrak ; Rachid Boussad ; Samia Chabani ; Fabienne Ferté ; Brigitte Fouré ; Khalid Ida-Ali ; Ibrahima Mmadi ; Imène Souïd ; Denis Souillard.

³ Le groupe de travail est composé de 11 membres dont 2 membres du collège Elus ; 3 membres du collège des Acteurs économiques et sociaux ; 1 membre du collège des Personnalités qualifiées et 5 membres du collège des Habitants.

⁴ Liste des personnes auditionnées en Annexe 3.

SYNTHESE DE L'AVIS

Permettre à chacune et chacun de se mouvoir dans son environnement est un élément constitutif du droit à la mobilité, lui-même intimement lié à ce que le sociologue Henri Lefebvre considérait comme un droit fondamental qu'il nomme le « droit à la ville »⁵. Au croisement des politiques de cohésion sociale et urbaine, d'accès à l'emploi, à la santé et plus largement du « droit à la ville », les enjeux de transitions et de mobilités prennent de l'ampleur au cœur des préoccupations des pouvoirs publics dans un contexte post-Covid et de crise énergétique. Ils touchent la société dans son ensemble. **Alors que les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville sont particulièrement vulnérables, ces enjeux sont encore peu souvent appréhendés par la politique de la ville**⁶.

L'avis du Conseil national des villes propose **treize recommandations opérationnelles** qui s'articulent autour de deux axes, un premier permettant **de repenser les politiques de mobilité au prisme des usages des habitants et des usagers**, et un second qui présente **des leviers d'émancipation pour une mobilité durable et inclusive**.

Le désenclavement des QPV reste un enjeu majeur : **90% des QPV ont des coupures par des voies structurantes ou des voies naturelles** (cours d'eau, rivières, fleuves ...)⁷ et **14% des QPV ne sont pas ou mal desservis par des transports en commun**⁸. **Les populations subissent des inégalités territoriales et des disparités d'offres. La marche à pied est le premier mode de déplacement des habitants**⁹. Les transports en commun - second mode de déplacement - sont utilisés majoritairement par les populations les plus précaires et favorisent le désenclavement des quartiers. Dans un grand nombre de quartiers et pour une large partie de la population résidant dans ces territoires, **la mobilité est davantage subie que choisie**.

La participation des habitants dans les projets d'aménagement et de partage de l'espace public, comme pour les projets de déploiement des modalités de transports, est une nécessité, car la mobilité est un **enjeu structurant qui touche à tous les aspects de la vie quotidienne des habitants**. Si des consultations sont régulièrement organisées afin de sonder les besoins en infrastructures de mobilité des habitants, **l'approche actuelle ne laisse pas d'emblée la place à la participation de la population tout au long du processus, que ce soit dans les phases de construction, d'adaptation et de transition urbaine sur les usages de la mobilité**. C'est un vrai enjeu de la politique de la ville d'être en capacité d'accompagner les territoires et les porteurs de projets, afin d'élaborer les diagnostics des usages et de lever les freins à la mobilité d'un large public.

Le CNV considère qu'il est nécessaire **de penser la mobilité à une échelle d'action adaptée (« bassin de mobilité »), avec une attention aux enjeux de d'intermodalité et de continuité territoriale dans les offres de services pour améliorer le cadre de vie et l'attractivité des territoires de demain, à**

⁵ Henri Lefebvre, philosophe et sociologue considérait qu'habiter une ville, pouvoir s'y accomplir individuellement et collectivement, et pouvoir accéder à toutes les infrastructures nécessaires à cette fin, relève d'un droit fondamental, qu'il appelle le « droit à la ville ».

⁶ En 2023, 0,4% du budget du programme politique de la ville (BOP 147) était dédié à des actions de développement et mutualisation de plateformes et de services.

⁷ [Les coupures physiques qui participent à l'enclavement des quartiers prioritaires, Cerema 2019](#)

⁸ CEREMA (2015), La desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Analyse de données géomatiques.

⁹ [Cerema, La mobilité des résidents des QPV dans les EMD, 2019](#), page 15.

travers une vision stratégique partagée. Il constate que les réflexions sur les usages et l'accompagnement pourraient être des volets mieux pris en compte dans les politiques territoriales.

L'utilisation des transports en commun, les déplacements à pied, à vélo, le passage du permis de conduire et la conduite d'un véhicule se heurtent à divers freins d'ordre psychologiques, cognitifs, sociaux, culturels, financiers, ou encore liés à des publics spécifiques. Il est essentiel que les acteurs locaux prennent en compte l'aspect immatériel, les usages et l'environnement qui façonnent les modes de déplacement.

L'un des champs les plus difficiles à appréhender est celui des freins psychologiques. Pour les contrer, il faut développer des actions, des dispositifs et des politiques pour rendre attractifs et séduisants les différents modes de déplacement à disposition des habitants. Cela implique un travail de pacification de l'espace public¹⁰, afin de le rendre davantage accessible, sécurisé et inclusif. Les collectivités pourraient plus encore se saisir de l'opportunité des projets de renouvellement urbain et de mobilité pour adapter les espaces publics et renforcer les usages des différentes mobilités.

Les pratiques socioculturelles des habitants influencent les habitudes et pratiques de mobilité. Changer les mentalités et faire évoluer les représentations doivent nécessairement passer par des actions de sensibilisations et d'éducation, et ce dès le plus âge.

La méconnaissance de l'offre de service des structures associatives, des dispositifs d'aides existants ou des interlocuteurs ressources constitue un frein à la mobilité. Dès lors, il convient de mettre en place des actions et des dispositifs au plus près des habitants et des usagers visant à renforcer les actions de communication et d'information. Il est fait le constat que l'information doit être transmise aux habitants au moment où ils en ont besoin, sous une forme simplifiée et accessible, faute de quoi elle risque de ne pas être retenue. L'enjeu est également que les collectivités collaborent avec les acteurs sociaux pour assurer une meilleure diffusion de l'information sur les dispositifs existants et un accès plus large aux aides disponibles.

Par ailleurs, malgré de nombreuses aides de financements mobilisables¹¹ pour pallier aux freins, la complexité des démarches administratives reste un frein majeur pour les habitants en QPV, particulièrement en lien avec les dossiers de demande de subvention.

Le focus sur les territoires ultra-marins rend compte des spécificités géographiques, démographiques et environnementales. La mobilisation majeure des investissements de droit commun est un enjeu central en Outre-mer pour répondre au manque d'infrastructures ou à la sécurisation des ouvrages existants. Ces enjeux semblent placer les réflexions sur les usages et l'accompagnement aux mobilités au second plan malgré les initiatives développées et soutenues dans le cadre de la politique de la ville. Or, sur ces territoires, les difficultés d'accès à la mobilité restreignent considérablement l'accès aux services publics, à l'emploi, à l'éducation ou encore à l'accès à la santé ce qui pose sur ces territoires plus encore le sujet de la justice sociale.

¹⁰ Dans les QPV, les politiques de rénovation urbaine sont loin d'être ignorées par les citadins qui attendent, aujourd'hui, de réelles améliorations au niveau du logement et de l'espace public. 83 % des habitants de QPV estiment important de développer les espaces publics et la voirie (contre 75 % pour la population dans son ensemble). [ANRU 2022, Baromètre des quartiers prioritaires](#)

¹¹ A titre d'exemple : l'appel à projet AVELO 2 et 3, l'appel à projet mobilités actives, partagées et solidaires et l'appel à projet de mobilités douces.

SYNTHESE DES RECOMMANDATIONS DE L'AVIS

Produire des données

- Produire une étude sur les enjeux des mobilités, des déplacements et de partage de l'espace public en croisant l'approche avec le genre. Il se réserve le droit¹² de solliciter l'Observatoire National de la Politique de la Ville (ONPV).

Accompagner la mobilité de tous les publics

- Incrire comme un volet prioritaire dans les contrats opérationnels de mobilités (COM) et les plans de mobilité, l'enjeu d'accompagnement à la mobilité des publics fragiles pour assurer la mise en œuvre effective d'actions et de politiques publiques territoriales de mobilité inclusive.
- Le CNFPT et l'ERU pourrait développer des formations et des sessions de sensibilisation des agents des collectivités sur les enjeux à l'accompagnement des usages à la mobilité des populations.
- Systématiser un cahier des charges pour l'adaptation des logements et l'aménagement des QPV présentant le plus fort taux de vieillissement pour les adapter aux personnes à mobilité réduite : mobilier urbain inclusif, transports adaptés, etc.

Développer la coopération entre les acteurs locaux

- Poursuivre le travail engagé par l'ANCT en lien avec la mission Vélo & marche de la Direction générale infrastructures des transports et des mobilités (DGITM) pour favoriser les coopérations en local dans une perspective de développement des mobilités actives en quartiers prioritaires.

Recueillir la parole des habitants

- Lancer des démarches de diagnostics de motilité auprès de différents publics particulièrement ceux des territoires fragiles conjointement aux études d'aménagement urbains particulièrement dans les projets de renouvellement urbain.
- Intégrer dans chaque contrat de ville des enquêtes pour identifier les besoins prioritaires des femmes en matière de transports en y associant les services publics et les entreprises.

Lever les barrières psychologiques pour encourager la mobilité douce

- Pour encourager à la mobilité douce que les cités éducatives portent un volet mobilité, notamment en favorisant le recours au dispositif du SRAV dont 93% ont lieu pendant les temps scolaires, mais plus encore familiariser les jeunes avec les pratiques de mobilité (apprendre à prendre le bus par exemple).

Lutter contre le non recours aux dispositifs d'aide à la mobilité

- Poursuivre les efforts engagés par l'Etat et les collectivités pour simplifier les demandes de subventions des aides. Le CNV souligne l'intérêt de pouvoir constituer un dossier unique qui permettrait une ouverture des droits aux différentes aides.
- Envisager dès l'adhésion à une structure culturelle, sociale ou sportive pour les jeunes, les personnes âgées, les personnes sans véhicules un volet mobilité.

¹² Le CNV dispose d'un droit de tirage de 2 demandes d'études par an auprès de l'ONPV.

Répondre aux enjeux de mobilité dans les territoires ultra-marins

- Incrire les réflexions sur les usages et l'accompagnement à la mobilité -qui sont un véritable levier de réussites- dans les orientations des Cités éducatives ;
- Intégrer l'enjeu de l'accès à une offre de transport scolaire collectif dans le cadre des prochaines conventions interministérielles d'objectifs (CIO) à travers une mobilisation du Ministère des Outre-mer, du Ministère de la Transition écologique et du Ministère de l'Education nationale
- Incrire dans le déploiement du dispositif « *Mon stage de troisième* » un volet d'accompagnement à la mobilité des jeunes qui réalisent leurs stages.

SOMMAIRE

CONTEXTE.....	8
PREAMBULE.....	10
LES RECOMMANDATIONS DU CNV.....	13
I - REPENSER LES POLITIQUES DE LA MOBILITE AU PRISME DES USAGES DES HABITANTS ET USAGERS.....	13
A. (IM)MOBILITE : QUELLES PRATIQUES EN QPV ?.....	13
B. LA NECESSAIRE PRISE EN COMPTE DES BESOINS ET USAGES DES HABITANTS.....	16
C. SIMPLIFIER LA GOUVERNANCE ET ASSURER UNE MEILLEURE COORDINATION DES ACTEURS	
19	
II - Des leviers d'émancipation pour une mobilité durable et inclusive.....	23
A. Lever les barrières psychologiques	23
B. Dépasser les représentations socioculturelles.....	26
C. Renforcer l'information et l'accessibilité au plus près des besoins des habitants.....	27
ANNEXES.....	31

CONTEXTE

Permettre à chaque citoyen de se mouvoir dans son environnement est un élément constitutif du droit à la mobilité, lui-même étant intimement lié à ce que le sociologue Henri Lefebvre considérait comme un droit fondamental qu'il nomme le « **droit à la ville** »¹³. Chacun doit, quels que soient sa situation, son genre, et son lieu d'habitation être en capacité d'utiliser et de s'approprier l'espace public de manière équitable. Ce « droit à la ville » interroge la notion d'espaces d'une part l'espace perçu et vécu par les habitants et les usagers et d'autre part, l'espace conçu qui « *désignerait les représentations abstraites et techniques de l'espace, qui sont souvent celles des ingénieurs, des entreprises et des promoteurs immobiliers, mais aussi des décideurs politiques* ».¹⁴ Les approches et significations du « droit à la ville » ont évolué avec les usages et les politiques d'aménagement soulevant l'importance, dans les différentes phases de transformation, de la place du citadin-habitant...

L'intérêt du CNV est -au-delà des infrastructures et de l'accès aux services- de s'interroger sur comment la mobilité peut être un levier d'émancipation, de participation citoyenne et peut permettre un meilleur partage de l'espace public dans une dimension plus inclusive et apaisée. Les enjeux de mobilité concernent toutes les populations, et particulièrement les plus précaires celles résidant dans les quartiers, dans une **approche à la fois intergénérationnelle et multimodale**.

En 2019, dans un contexte de transition environnementale et d'aménagement des territoires, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)¹⁵ actait **l'accès à la mobilité pour tous avec un objectif de couverture du territoire pour apporter des solutions à tous les citoyens**. Elle a permis l'évolution du droit aux transports vers un **droit à la mobilité pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité**, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure. La mobilité représente un levier d'émancipation, d'employabilité majeur et d'insertion sociale qui **s'inscrit plus largement dans un droit à une mobilité individuelle**.

Ce droit à la mobilité est une compétence partagée. Depuis la loi LOM, les régions sont devenues **les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) compétentes sur le ressort régional et chefs de file**, pour la planification et l'organisation des transports publics de personnes dont le transport scolaire - le conseil départemental demeurant compétent pour le transport spécial des élèves handicapés et les services relatifs aux mobilités actives, ainsi que pour coordonner les AOM et développer l'intermodalité. **Les agglomérations et les communes qui ont demandé le transfert de compétences pour le transport urbain ont vu leurs compétences élargies à un panel de services pour les mobilités actives et partagées : transport à la demande, trottinettes ou vélos en libre-service, conseil individualisé et accompagnement, aides financières individuelles, informations.**

¹³ Henri Lefebvre, philosophe et sociologue considérait qu'habiter une ville, pouvoir s'y accomplir individuellement et collectivement, et pouvoir accéder à toutes les infrastructures nécessaires à cette fin, relève d'un droit fondamental, qu'il appelle le « droit à la ville ».

¹⁴ Henri Lefebvre.

¹⁵ LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

Par ailleurs, la LOM prévoit un découpage du territoire régional en bassins de mobilité que la région définit et délimite en concertation avec les AOM¹⁶, les syndicats mixtes et les départements¹⁷. Il s'agit de favoriser notamment le développement « *de différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques, le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale* ».¹⁸

Enfin, des documents stratégiques structurants¹⁹ et des dispositifs existent. Ils peuvent et doivent être mis en œuvre au plus près des territoires et des usagers pour garantir une offre de transport cohérente à l'échelle des bassins de mobilité. **Force est de constater que les orientations et les volontés politiques ne répondent pas toujours aux usages quotidiens des populations locales et particulièrement des habitants des quartiers prioritaires. Les AOM se saisissent des enjeux de mobilité en autonomie des autres AOM et les dispositifs prévus par la LOM ne sont que très peu développés sur les territoires.** La mise en œuvre de la LOM, est d'autant plus compliquée sur les enjeux de mobilité solidaire et inclusive, que ce volet y est facultatif.

Au croisement des politiques de cohésion sociale et urbaine, d'accès à l'emploi, à la santé et plus largement du « droit à la ville », les enjeux de transitions et de mobilités prennent de l'ampleur au cœur des préoccupations des pouvoirs publics dans un contexte post-Covid et de crise énergétique. Ils touchent la société dans son ensemble. **Pourtant et alors que les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville sont particulièrement vulnérables, ces enjeux sont encore peu appréhendés par la politique de la ville**²⁰.

¹⁶ En Île-de-France, la mise en œuvre des dispositions de la loi LOM diffère des autres régions en raison du rôle particulier de l'autorité organisatrice de la mobilité, qui est Île-de-France Mobilités (IDFM). Contrairement aux autres régions où la compétence de définition et de gestion des bassins de mobilité est partagée entre la région, les départements et les autorités organisatrices de la Mobilité, en Île-de-France, Île-de-France Mobilités détient l'intégralité de cette compétence.

¹⁷ La région définit en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes et les départements, les "bassins et les contrats opérationnels de mobilité, conclus avec les principaux acteurs locaux, tels que les communautés de communes, pour assurer une coordination à l'échelle de ces bassins.

¹⁸ Les bassins de mobilité et documents stratégiques associés, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

¹⁹ Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), Contrat opérationnel de mobilité (COM) et Contrats de plan État-Région avec volet mobilité (CPER).

²⁰ En 2023, 0,4% du budget du programme politique de la ville (BOP 147) était dédié à des actions de développement et mutualisation de plateformes et de services.

PREAMBULE

La mobilité désigne l'ensemble des modes de déplacement, doux ou non, collectifs ou individuels, motorisés ou non, permettant à un individu de se mouvoir dans l'espace. Elle est un sujet multidimensionnel qui interroge les déterminants de l'émancipation de chacune et chacun avec des impacts plus ou moins forts sur les populations des territoires fragiles et notamment les habitants des quartiers prioritaires de la politique.

Pour se situer dans une approche de « droit à la ville », il convient d'introduire la **notion de « motilité »** qui englobe la **mobilité au sens large et l'ensemble des facteurs qui font qu'une personne arrive à être mobile**²¹. En effet, quand on veut se déplacer, on fait appel à toute une série de caractéristiques qui nous sont propres. La **motilité exprime donc surtout un potentiel**. Très variable selon les individus, elle pose donc la question du capital économique mais aussi social et culturel des personnes, pour être en capacité de mobilité effective.

Alors que les mobilités couvrent l'ensemble du champ des déplacements consentis, la motilité désigne la capacité d'une personne ou d'un groupe à la mobilité. Cet angle d'approche permet d'aborder la mobilité non comme une donnée quantitative **mais comme une donnée qualitative appréciée à partir d'entretiens ou d'enquêtes adressés à différentes catégories de populations : les jeunes, les personnes âgées, les femmes, les ruraux, les périurbains.**

Le CNV considère cet angle d'approche particulièrement utile dans le contexte des QPV : il convient de ne pas limiter l'enjeu des mobilités aux infrastructures mais bien de s'interroger sur l'accès et les usages des services de mobilité et de s'interroger sur la manière dont la population est consultée et impliquée dans l'élaboration, l'adaptation des stratégies et plans de mobilité urbaine et dans l'appropriation de l'espace.

En dépit de l'**obligation imposée par la LOM de réaliser des enquêtes tous les 5 ans, les collectivités territoriales compétentes (AOM) font parfois le choix de s'y soustraire**, ce qui rend complexe l'agrégation des données et leur analyse en termes d'impacts à l'échelle locale et nationale. **On constate aujourd'hui un déficit de données** pour objectiver et permettre d'adapter l'offre de services sur la base d'une connaissance fine des pratiques et usages des populations. **Le recueil et le traitement centralisés de données régulièrement actualisées** à l'échelle locale et nationale sont indispensables. Toutes les AOM devraient en rendre compte aux services déconcentrés de l'Etat. Ainsi, les diverses études sur la mobilité produites par l'Etat dans le cadre des anciennes conventions interministérielles d'objectifs (CIO) datent de 2018²². Or les pratiques et les usages liés à la motilité évoluent rapidement et l'on connaît l'impact produit par la période de crise sanitaire sur les déplacements des habitants.

Les orientations et les volontés politiques ne répondent pas toujours aux usages quotidiens des populations locales et particulièrement des habitants des quartiers prioritaires. Les usages des mobilités des populations doivent être identifiés et ajustés à une échelle territoriale pertinente qui n'est pas toujours celle des collectivités territoriales, ce qui induit donc le besoin d'une coopération

²¹ Vincent Kaufmann, Sociologue suisse, est l'un des pionniers de la recherche sur la mobilité et l'inventeur du concept de motilité. <https://forumviesmobiles.org/recherches/2277/indice-de-motilité>

²² L'Enquête Nationale Transports (ENT) est actuellement en cours de déploiement.

territoriale renforcée. Les démarches territoriales d'élaboration ne permettent pas suffisamment **une réelle concertation avec les habitants sur les usages et les freins à la mobilité** (matériel, financier, culturel, psychique ou psychologique) malgré les objectifs de la LOM de **déployer une démarche partagée et de remettre l'usager au cœur des mobilités**.

L'enjeu d'accompagnement à la mobilité des publics éloignés et/ou fragiles doit être remis au cœur des débats et inscrit comme une priorité dans les stratégies des AOM pour assurer une équité de traitement et favoriser l'émancipation des populations dans un **objectif de justice sociale**. Cet enjeu devra donc s'inscrire dans les contrats opérationnels de mobilité (COM) et les Plans d'Action communs en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS)²³.

Inscrire comme un volet prioritaire dans les contrats opérationnels de mobilités (COM) et les plans de mobilité²⁴, l'enjeu d'accompagnement à la mobilité des publics fragiles pour assurer la mise en œuvre effective d'actions et de politiques publiques territoriales de mobilité inclusive.

Enfin, le CNV considère que toute réflexion stratégique pour une mobilité plus inclusive et plus active dans les quartiers doit intégrer les enjeux de sécurité et de tranquillité publique. Ils constituent l'un des premiers freins à la mobilité et à un usage apaisé de l'espace public pour tous ²⁵. Les incivilités urbaines contribuent à mettre en danger des populations sur les routes mais aussi dans les espaces publics. A titre d'exemple dans de nombreux territoires, les « rodéos urbains » créent un sentiment de peur et d'insécurité sur l'espace public pour les piétons, les usagers de vélos et de trottinettes électriques. **Cette peur se transmet également des parents aux enfants, empêchant de changer les mentalités et d'instaurer les déplacements en mobilités douces de façon permanente dans les habitudes des habitants des quartiers prioritaires.**

Les témoignages des membres du CNV ont également **pointé l'absence totale de service de transport dans certains quartiers**, en lien avec le manque d'infrastructures, **l'insécurité des agents du service** (jet de projectiles, agressions des agents) ou encore **la suppression de stations de vélos en libre-service ou des arrêts de bus** par peur de la dégradation de leurs matériels²⁶.

Le droit à la mobilité juste et durable et les usages liés à l'occupation de l'espace public constituent des moyens de **lutter contre la précarité et les inégalités sociales et territoriales**. Aujourd'hui dans un grand nombre de quartiers prioritaires de la politique de la ville, **la mobilité des habitants y est davantage subie que choisie**²⁷.

²³ Les PAMS ciblent des publics en situation de vulnérabilité économique ou sociale avec des mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage ainsi que des personnes en situation de handicap. <https://www.francemobilites.fr/outils/observatoire-politiques-locales-mobilite/bassins>.

²⁴ Suite à la (LOM), de nombreuses communautés de communes et EPCI se saisissent de la compétence pour organiser les mobilités au niveau local. L'un des outils créés par la loi est le plan de mobilité simplifié, dont les principes sont présentés dans ce guide : "Le plan de mobilité simplifié - Un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et les territoires ruraux". <https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-guide-pratique-collectivites>.

²⁵ Les taux de victimes piétons sont plus élevés dans les QPV que dans les autres quartiers. Cela est dû à l'aménagement urbain qui ne facilite pas les déplacements piétons, mais aussi à la mise en danger des piétons dans l'espace public par le comportement de conducteurs de voitures et de véhicules deux roues au sein des QPV. Les enfants de moins de 14 ans sont davantage représentés dans les accidents piétons au sein des QPV, que dans les autres quartiers. ²⁵ [IREV, Mobilités durables et partage de l'espace public dans les QPV](https://irev.fr/mobilites-durables-et-partage-de-l-espace-public-dans-les-qpv).

²⁶ Les vélos en libre-service, une double « tragédie des communs » - The Conversation.

²⁷ La mobilité, l'autre inégalité subie par les quartiers – La Gazette des Communes.

Le CNV suggère un meilleur partage des données entre les services en charge de la mobilité et ceux de la politique de la ville au sein des collectivités territoriales. Les services de la politique de la ville disposent d'une vision globale et transversale sur les usages et l'accompagnement qui doit permettre de favoriser une véritable articulation entre les différents services et les démarches développées.

Au travers de cet avis, le CNV souhaite faire bouger les lignes considérant que :

- **La mobilité doit être réfléchie - comme une véritable politique publique et non une déclinaison de dispositifs d'incitation ou d'aides sociales** qui interroge la dimension de portage et de vision politique de développement de territoire et d'amélioration du cadre de vie des habitants à l'échelle d'un bassin de vie pertinent ;
- La mobilité et la mobilité s'accordent pour faire le lien entre les différents pans des activités économiques, sociales et culturelles des habitants et ainsi développer leur capacité à habiter un territoire ;
- **Les pouvoirs publics doivent porter une attention au besoin d'information, d'éducation et de formation - afin de faire évoluer les mentalités et d'améliorer le partage de l'espace et des biens communs entre les habitants.**

Le CNV salue les mesures prises dans le cadre du Comité interministériel des villes d'octobre 2023²⁸, qui actait un volet important en faveur des mobilités douces et durables. L'instance considère que des engagements plus forts doivent être pris pour atteindre l'objectif de justice sociale, notamment concernant :

- La « *priorisation de la desserte des QPV dans les appels à projets du fonds Mobilités actives²⁹* ». Depuis son lancement, le fonds des mobilités actives (FMA) a permis le financement 1 230 projets lauréats pour un total de 465 millions d'euros de subventions. 727 territoires ont ainsi pu bénéficier d'un soutien à la réalisation de projets de pérennisation des pistes cyclables de transition, de réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et de résorption de discontinuités d'itinéraires. Les projets situés en QPV ont encore du mal à émarger à cet appel à projets³⁰. Le CNV salue la décision prise lors du CIV d'octobre 2023 d'attribuer une bonification aux projets situés en QPV qui émarge à l'appel à projets du FMA.
- L'« *expérimentation du recours automatique à la tarification sociale et solidaire en matière de transports en commun* ». Pour garantir un véritable droit à la mobilité pour tous les citoyens, au-delà des mesures de tarification spécifiques, le CNV suggère de développer la gratuité des transports qui doit permettre de répondre à un enjeu de justice sociale³¹. Le partage d'expériences entre AOM avec celles qui ont déjà mis en œuvre la gratuité de certains transports peut permettre à celles qui l'envisagent de mieux anticiper les impacts de fréquentation et de financement.

²⁸ Dossier de presse du Comité interministériel des villes du 27 octobre 2023.

²⁹ [Le fonds mobilités actives – Ministère de la Transition écologique et de ma Cohésion des territoires](#)

³⁰ Sur les 1230 projets lauréats des 5 premières éditions, 853 sont situés en zones peu denses et 56 en outre-mer, ce qui induit que dans l'hypothèse la plus optimiste que 30% des projets lauréats pourraient être situés en QPV, or d'autres projets ont été labellisés sur des territoires urbains mais non intégrés à la géographie prioritaire.

³¹ [Dunkerque, la révolution des bus « gratuits », Alternatives économiques](#) : L'expérience de Dunkerque sur la gratuité totale des transports en commun depuis 2018 montre que quand certaines conditions sont réunies, cela est possible. **Les résultats sont encourageants et inspirants.** Un an après avoir rendu les transports gratuits à Dunkerque en 2018, l'utilisation des bus a doublé, avec 48% de nouveaux usagers venant de la voiture. Cette mesure a entraîné une perte de 4,5 millions d'euros de revenus issus des ventes de billets et nécessité 11 millions d'euros d'investissements pour améliorer et agrandir le réseau. D'un point de vue économique, la gratuité a été rendu possible puisque les recettes de billetterie représentaient moins de 10% du financement total du réseau. Par ailleurs, l'augmentation des passagers a renforcé le contrôle social, diminuant les dégradations et les conflits liés au contrôle des billets, instaurant un climat plus serein dans les bus.

LES RECOMMANDATIONS DU CNV

I - REPENSER LES POLITIQUES DE LA MOBILITE AU PRISME DES USAGES DES HABITANTS ET USAGERS.

A. (IM)MOBILITE : QUELLES PRATIQUES EN QPV ?

Depuis la loi LOM en 2019, le rôle des territoires s'est renforcé dans la conception et le déploiement de l'offre de transports et de mobilités, **les infrastructures se sont ainsi développées sur l'ensemble des territoires et ont permis un accès facilité aux transports en commun.**

Cependant sur certains territoires et pour leur population, la mobilité reste un défi quotidien³². Les QPV notamment, malgré des projets de renouvellement urbain ambitieux dans lesquels les infrastructures ont été intégrées, **ne disposent pas toujours d'une offre de transports suffisante, les usages et les motilités des habitants sont peu pris en compte** (arrêts non desservis, horaires décalées, fréquence insuffisante, accessibilité limitée, cadencement entre les réseaux de bus / tram/métro non coordonné, etc...) autant de freins à la mobilité auxquels s'ajoutent les freins psychologiques. **Les habitants restent trop souvent assignés à résidence au sein de leur bassin urbain.**

Le désenclavement des QPV reste un enjeu majeur : **90% des QPV ont des coupures par des voies structurantes ou des voies naturelles** (cours d'eau, rivières, fleuves ...)³³ et **14% des QPV ne sont pas ou mal desservis par des transports en commun**³⁴.

Les populations subissent des inégalités territoriales et des disparités d'offres. La voiture individuelle est très présente dans l'espace public car elle reste le moyen de mobilité le plus répandu dans les quartiers, bien que plus polluant et coûteux. L'usage du vélo est encore peu investi par les populations résidantes des quartiers³⁵.

Les pratiques de mobilité dans les QPV sont spécifiques : des distances souvent plus courtes³⁶ ³⁷ avec des temps de déplacement pourtant équivalents, plus de déplacements non-motorisés³⁸, plus de trajets et de sorties par jour surtout pour les femmes sur de courtes distances, et des horaires souvent décalées.

La marche à pied est le premier mode de déplacement des habitants³⁹. Les transports en commun - second mode de déplacement - sont utilisés majoritairement par les populations les plus précaires et favorisent le désenclavement des quartiers au sein de leur unité urbaine. Par ailleurs, même si l'on

³² [Cerema, La mobilité des résidents des QPV dans les EMD, 2019.](#)

³³ [Les coupures physiques qui participent à l'enclavement des quartiers prioritaires, Cerema 2019](#)

³⁴ CEREMA (2015), La desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Analyse de données géomatiques.

³⁵ La part modale d'utilisation du vélo chez les habitants de QPV est 3 fois inférieur à celle de la France entière ([IREV, Mobilités durables et partage de l'espace public dans les QPV](#), 2023, page 2).

³⁶ [Cerema, La mobilité des résidents des QPV dans les EMD, 2019.](#)

³⁷ Les distances parcourues par les habitants résidents en QPV sont en moyenne 42.3% moins élevées dans les unités urbaines de 50 000 à 199 000 habitants et 31.8% moins élevées dans les unités urbaines de plus de 200 000 habitants par rapport aux habitants résidents dans des zones hors QPV des unités urbaines de même catégorie.

³⁸ [Cerema, La mobilité des résidents des QPV dans les EMD, 2019](#), page 14.

³⁹ [Cerema, La mobilité des résidents des QPV dans les EMD, 2019](#), page 15.

observe une hausse du covoitage dans les quartiers, il existe toujours des barrières culturelles limitant son utilisation. Dans un grand nombre de quartiers et pour une large partie de la population résidant dans ces territoires, **la mobilité est davantage subie que choisie**. Pourtant, et comme tout un chacun, les habitants aspirent simplement à se mouvoir dans l'espace pour répondre à leurs besoins du quotidien⁴⁰.

Le CNV considère qu'il serait intéressant de produire une étude sur les enjeux des mobilités, des déplacements et de partage de l'espace public en croisant l'approche avec le genre. Il se réserve le droit⁴¹ de solliciter l'Observatoire National de la Politique de la Ville (ONPV).

⁴⁰ CVTCM (2023), A pied et à vélo dans les quartiers prioritaires : 83% des habitants des QPV estiment nécessaire d'améliorer la situation de l'espace public et de la voirie.

⁴¹ Le CNV dispose d'un droit de tirage de 2 demandes d'études par an auprès de l'ONPV.

LES USAGES DE LA MOBILITE EN QPV



40% des habitants des QPV ont pour mode de déplacement principal la marche à pied.



75 à 90% des actifs en Outre-Mer utilisent leur véhicule personnel pour se rendre quotidiennement au travail.



Des citoyens résidants en Outre-Mer interrogés par le CESE plébiscitent une offre de transport complémentaire.

- des navettes maritimes et fluviales à **14%**
- du covoiturage à **18%**

DES INEGALITES D'ACCES A LA MOBILITE PLUS MARQUEES DANS LES QPV

2.25 à 3

fois moins : c'est la part de personnes sans permis dans les quartiers comparée à celle des personnes en dehors des quartiers.

90%

des QPV sont desservis par des transports en commun.

25%

des demandeurs d'emploi résidants en QPV ont déjà refusé une offre d'emploi ou de formation faute de moyens de transports pour s'y rendre.

17%

des filles à l'école en établissement REP ou REP+ ne savent pas faire de vélo (7% hors REP).

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 QPV.

7 points de pourcentage

C'est la différence entre le taux d'immobilité des femmes et des hommes résidants en QPV.

44.6%

des ménages des quartiers ne possèdent pas de véhicule contre seulement 18,5% hors QPV.

90%

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

LES COÛTS DE LA MOBILITE

25%

c'est la part du budget consacré à la mobilité chez les populations les plus vulnérables.

30% des ateliers vélo sont situés en QPV soit 167 ateliers sur les 520 ateliers recensés en 2022.

54% des aides à l'achat ou à la location sont proposées sans conditions de revenus.

65% des collectivités territoriales déclarent rencontrer des difficultés dans la mise en place d'une politique cyclable dans les QPV.

Sources :

- CVTCM (2023), A pied et à vélo dans les quartiers prioritaires.
- [Insee, Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019](#)
- [À pied et à vélo dans les quartiers prioritaires | Agence nationale de la cohésion des territoires \(agence-cohesion-territoires.gouv.fr\)](#)
- CEREMA (2015), La desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Analyse de données géomatiques.
- [Les coupures physiques qui participent à l'enclavement des quartiers prioritaires, Cerema 2019](#)
- [Les ateliers vélo en Quartier de la Politique de la Ville, L'heureux cyclage, 2022](#)
- [Développer le vélo dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville \(QPV\), CVTCM 2022](#)
- [La mobilité des résidents des QPV dans les EMD, Cerema](#)
- [Le Laboratoire de la mobilité inclusive en 9 questions](#)

B. LA NECESSAIRE PRISE EN COMPTE DES BESOINS ET USAGES DES HABITANTS

Déconstruire les stéréotypes et en finir avec les injonctions sur la mobilité des habitants sont des préalables à toute volonté de déployer une politique de mobilité des populations, dans une approche globale tant en termes d'accessibilité que d'accompagnement physique et social aux usages.

La participation des habitants dans les projets d'aménagement et de partage de l'espace public, comme pour les projets de déploiement des modalités de transports, est une nécessité, car la mobilité est un **enjeu structurant qui touche à tous les aspects de la vie quotidienne des habitants** (emploi, accès aux droits, éducation, santé, loisirs, etc.). Or, **l'approche actuelle ne laisse pas d'emblée la place à la consultation et à la participation de la population et donc de l'usager des QPV dans les phases de construction, d'adaptation et de transition urbaine de la mobilité.**

Les témoignages des membres mettent en lumière le **sentiment d'épuisement et de défiance des habitants à l'égard de la décision publique**, des populations qui « ont baissé les bras », qui « ne raccrochent plus au collectif » habitant « des territoires sinistrés par la puissance publique ». Lorsqu'ils sont consultés ils ont l'impression de ne pas être écoutés mais dans la majorité des situations les projets d'aménagements ont été réalisés sans consultation des habitants ou sans prendre en considération leur expertise d'usage.

Pendant l'atelier de travail avec Paris 1-Panthéon-Sorbonne, il est notamment apparu que **les solutions de transports proposés par les habitants sont souvent plus simples et sont à relier dans une approche plus globale** de construction d'un environnement apaisé. **L'accessibilité se pose différemment sur les territoires et il est important de ne pas avoir une seule approche des besoins de mobilité mais de bien comprendre le contexte géographie et socio-démographique du QPV.**

Il faut cependant reconnaître que la demande de **participation** se heurte au quotidien complexe des populations les plus fragiles qui rencontrent souvent **des difficultés pour se loger, se vêtir, et s'alimenter, et qui ne seront pas nécessairement disponibles**. En dépit de nombreux projets d'aménagement, d'amélioration et de partage plus équitable de l'espace public, on relève le manque d'implication des populations en QPV.

Il est compliqué de se projeter et de s'impliquer sur du temps long quand l'immédiateté implique de se concentrer sur ces enjeux du quotidien. L'habitant s'attend à une réponse directe avec des impacts à court terme, or le calendrier des réponses à apporter s'inscrit à moyen ou long terme.

Des méthodes de sondage alternatives et innovantes des usagers pourraient être mises en œuvre afin d'être à l'écoute de l'expression des besoins de la population. Cela pourrait passer par des petites discussions aux arrêts de bus ou en bas des bâtiments. Ces méthodes permettent de retrouver le lien entre les élus et les habitants.

Dans le contexte de transition environnementale, l'enjeu des équipes des collectivités territoriales est désormais de renforcer l'articulation et la collaboration avec les structures associatives pour

capter les usages et recueillir les besoins de mobilité des populations, y compris les besoins d'accompagnement.

L'objectif de la collaboration du CNV avec l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne est double : il s'agit d'une part de mieux comprendre comment le droit à la mobilité est compris et perçu par les différents acteurs (habitants, élus, personnels opérationnels dans les administrations territoriales, opérateurs de transports) sur un territoire, et d'autre part de comprendre quelles sont les conditions de son déploiement dans les QPV.

La collaboration a permis d'engager un processus de co-construction d'un indicateur de mobilité durable et inclusive, ajusté par la qualité (QASEM)⁴². C'est un outil d'aide à la décision des politiques publiques de transports et de mobilité plus justes et durables.

Les travaux ont permis également d'ajuster l'élaboration d'un questionnaire dont les objectifs sont d'identifier la mobilité vécue, la manière dont cette mobilité est perçue et ses obstacles. La méthode s'appuie sur une consultation des habitants pour évaluer leurs attendus prioritaires en termes de mobilité (plus d'accessibilité, moins d'accidents, moins de pollution, etc.).

A retenir :

- La nécessité de dialoguer avec les habitants pour que les experts, les responsables politiques et les habitants s'accordent sur ce qu'est le droit à la mobilité. Le registre lexical de l'expert est source de confusion, il faut s'accorder sur la réalité et le vécu ;
- La nécessité d'expliciter les principes du vivre ensemble et la manière dont les systèmes de transport et de mobilité peuvent y contribuer et établir plus de justice sociale.

Au cours de ces auditions, le CNV a rapidement identifié des freins psychologiques, culturels, socio-culturels, éducatifs, financiers, cultuels, etc., peu voire pas intégrés dans les enquêtes locales ou nationales sur la mobilité. Leur non prise en compte induit des biais d'analyse avec des diagnostics qui ne tiennent pas suffisamment compte des conditions d'usages et des arbitrages réalisés par les usagers dans leurs déplacements⁴³.

Une mission gouvernementale sur la future politique de renouvellement urbain⁴⁴ doit prochainement remettre un rapport identifiant les axes prioritaires d'intervention. Les mobilités et motilités des populations pourraient être affichées comme des axes à prioriser compte-tenu des impératifs de transition environnementale et permettre de coordonner les différentes politiques publiques – santé, éducation, emploi, culture – dans ces territoires.

⁴² Quality Adjusted Sustainable and Equitable Mobility index.

⁴³ Ariane Dupont-Kieffer cite à titre d'exemple, une étude des déplacements réalisée à Lisbonne (Portugal) auprès de personnes âgées via une enquête directe avec des questions ouvertes sur les freins à la mobilité quotidienne. Les résultats ont permis d'objectiver que pendant les jours de pluie les personnes âgées ne sortaient pas car les pavés glissaient. Depuis la ville a aménagé les rues avec des rampes.

⁴⁴ Une mission gouvernementale, dont le but est d'élaborer et présenter des propositions sur la poursuite de la politique de renouvellement urbain résiliente de demain, dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville et au-delà, a été confiée, le 12 décembre 2023, par le Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, le Ministre délégué au Logement et la Secrétaire d'Etat à la Citoyenneté et à la Ville à Cédric Van Styvendael, maire de Villeurbanne, Anne-Claire Mialot, directrice générale de l'ANRU et Jean-Martin Delorme, Président de la section « habitat, aménagement et cohésion sociale » de l'IGEDD.

C'est un vrai enjeu de la politique de la ville d'être en capacité d'accompagner les territoires et les porteurs de projets, afin d'élaborer les diagnostics des usages et de lever les freins à la mobilité d'un large public.

Lancer des démarches de diagnostic de motilité auprès de différents publics, particulièrement ceux des territoires fragiles, conjointement aux études d'aménagement urbains particulièrement dans les projets de renouvellement urbain.

Le CNV recommande en fonction des diagnostics réalisés de concevoir des espaces de vie pour favoriser le partage de l'espace public entre tous les habitants, ce qui contribuerait à limiter l'usage de la voiture au bénéfice, des transports en commun et des mobilités douces. Il souligne l'importance de concilier l'opérationnalité des modes de mobilité avec la qualité de la conception des projets urbains, particulièrement dans les QPV, afin de contrecarrer le sentiment d'abandon des habitants et de renforcer leur estime de soi.

La participation des habitants aux projets d'aménagement et à la répartition de l'espace public, y compris dans le déploiement des différentes modalités de transport, constitue un enjeu crucial qui influence tous les aspects de la vie quotidienne. En effet lorsque les solutions de mobilité font défaut, ce sont les accès à l'emploi, aux choix d'orientation scolaires ou professionnels, à la santé ou encore aux loisirs qui deviennent très limités.

Le CNV rappelle que la mobilité doit répondre à **des enjeux d'emploi** (salariat ou entreprenariat), **d'insertion**⁴⁵ (une personne en insertion sur deux a déjà refusé un emploi ou une formation pour des problèmes de mobilité⁴⁶), de **santé et d'environnement** (puisque 25% des quartiers prioritaires franciliens sont surexposés au bruit lié aux transports, à la pollution de l'air et souffrent d'une carence de végétation⁴⁷, ou d'un problème d'accès aux droits et aux services). En favorisant l'insertion sur le marché du travail des habitants, elle **permet de lutter contre la précarité, les discriminations et les facteurs d'inégalité**.

Le CNV souhaite porter une attention aux besoins d'accompagnement dans les usages des seniors et des femmes.

- **Les seniors sont un public souvent délaissé dans les orientations stratégiques de mobilité au profit des besoins et des attentes d'une population jeune et plus mobile, largement majoritaire dans les quartiers.** L'enjeu est de maintenir une mobilité sécurisée, d'accompagner aux évolutions des usages et de renforcer l'accès à l'information pour sortir les publics seniors qui peuvent être en situation d'isolement. Le CNV le soulignait dans son avis « *Bien vieillir en quartiers prioritaires* »⁴⁸, **les capacités de déplacement se réduisent à mesure de l'avancée en âge et de la perte d'autonomie** ; les villes doivent repenser la proximité et l'accessibilité géographique selon les besoins (horaires, aménagements, fréquence des dessertes, itinéraires etc.). L'accès à la mobilité est un levier essentiel pour lutter contre le non recours, particulièrement lorsque les personnes sont suivies dans le cadre de parcours de santé et de soins réguliers.

⁴⁵ Depuis 2008, l'Association pour le droit à l'initiative économique (ADIE) délivre des micro-crédits mobilité à des publics en situation de vulnérabilité sociale et économique afin de soutenir l'insertion professionnelle et le maintien dans l'emploi.

⁴⁶ [Laboratoire de la mobilité inclusive, Mobilité inclusive, de quoi parle-t-on ? 2019](#)

⁴⁷ [Ekopolis, Les enjeux de santé dans les quartiers prioritaires - Quelles réponses de l'urbanisme ? 2021](#)

⁴⁸ Avis CNV « *Bien vieillir en quartier prioritaire* » -septembre 2021.

Systématiser un cahier des charges pour l'adaptation des logements et l'aménagement des QPV présentant le plus fort taux de vieillissement pour les adapter aux personnes à mobilité réduite : mobilier urbain inclusif, transports adaptés, etc.⁴⁹

- Les inégalités de mobilité entre les hommes et les femmes sont exacerbées dans les quartiers, avec des femmes bien plus immobiles que les hommes⁵⁰, et des déplacements plus souvent centrés sur la sphère familiale⁵¹. De nombreuses femmes des quartiers prioritaires ne sont pas autonomes car peu ou pas véhiculées. On remarque, en effet, que les femmes ont plus de déplacements successifs selon des modes différents (marche à pied, transports en commun) que les hommes, en raison des tâches multiples effectuées (déplacements du matin : crèche, courses, travail - en fin de journée : crèche, médecin, courses et domicile par exemple). De ce fait, le temps de transport est plus important chez les femmes⁵². Le transport doit être considéré comme un indicateur transversal de la place réservée aux femmes dans l'espace public⁵³.

Que chaque contrat de ville intègre des enquêtes pour identifier les besoins prioritaires des femmes en matière de transports en y associant les services publics et les entreprises.

C. SIMPLIFIER LA GOUVERNANCE ET ASSURER UNE MEILLEURE COORDINATION DES ACTEURS

La politique de la ville dans le champ de la mobilité doit trouver sa juste place, aux côtés des actions et dispositifs qui relèvent du droit commun dans une approche plus orientée « parcours et réponses » aux besoins des habitants.

Sa dimension interministérielle et de levier du droit commun doit permettre d'apporter en complémentarité des réponses concrètes pour lutter contre les inégalités et les discriminations dans une approche de justice sociale. La mise en œuvre d'actions visant à renforcer les coopérations entre les AOM en lien avec

Pendant l'atelier de travail avec Paris 1-Panthéon-Sorbonne, il est apparu que la solution à des problèmes de mobilité ne passe pas toujours uniquement par une révision des systèmes de transport mais par une meilleure coordination avec les autres politiques publiques (éducation, santé, emploi), car la demande de transport est une demande dérivée

⁴⁹ Avis CNV « Bien vieillir en quartier prioritaire » -septembre 2021.

⁵⁰ La part de femmes « immobiles » est plus importante que celle des hommes quel que soit le territoire. Mais cette différence est exacerbée au sein des QPV (+7 points de femmes immobiles par rapport aux hommes, contre +3 points ailleurs) – [La mobilité quotidienne, ONPV 2017](#).

⁵¹ La spécialisation des motifs de mobilité par sexe est plus forte au sein des quartiers prioritaires. Quel que soit le territoire, les femmes effectuent moins de déplacements de travail, mais plus d'accompagnements et plus d'achats que les hommes. Celles résidant en QPV effectuent moins d'achats et plus d'accompagnements des enfants que celles des autres quartiers. – [La mobilité quotidienne, ONPV 2017](#) – page 208-209

⁵² [Cerema, La mobilité des résidents des QPV dans les EMD, 2019](#).

⁵³ Avis CNV « Bien vieillir en quartier prioritaire » -septembre 2021.

les réseaux d'acteurs présents est déterminante.

Le CNV considère qu'il est nécessaire de penser la mobilité à une échelle d'action adaptée (« bassin de mobilité »), avec une attention aux enjeux de d'intermodalité et de continuité territoriale dans les offres de services pour améliorer le cadre de vie et l'attractivité des territoires de demain, à travers une vision stratégique partagée et transversale.

au sens où le déplacement sert un objectif qui n'est pas la mobilité en elle-même.

Il est apparu intéressant de s'interroger sur les difficultés à articuler et à combiner des propositions de développement de solutions d'accessibilité entre le niveau collectif (ex : transport en commun) et le niveau individuel (ex : voiture sans permis ou vélo). Ces deux types de solutions ne s'opposent pas, car les solutions collectives ne peuvent pas suffire à s'adapter aux besoins spécifiques des habitants. Il faut au contraire les articuler.

Si la question de la mobilité peut être traitée par différents services au sein des collectivités, elle ne s'inscrit cependant pas comme un axe d'intervention essentiel et transversal dans le cadre des projets de développement social, du contrat de ville ou de la politique de la ville. Ce manque de vision stratégique limite les actions des structures associatives dépendantes d'appels à projets. Dans le cadre des contrats de ville, le déploiement des dispositifs de mobilité est souvent lié à des appels à projets successifs, principalement axés sur l'emploi et l'insertion, pour lesquels le levier mobilité est déterminant. Le CNV suggère de développer en complémentarité des appels à projets dans le champ de la cohésion sociale, ciblés sur les solutions d'accompagnement pour contrecarrer les freins culturels ou psychologiques, au bénéfice des populations fragiles.

Le CNV rappelle l'attention sur l'insuffisance de pluri-annualité des financements par appels à projets, qui ne permet pas de déployer des actions de longue durée ou encore d'inscrire les bénéficiaires dans un parcours d'émancipation par l'accompagnement à la mobilité.

Les territoires évoluent et tentent de s'adapter pour apporter des solutions dans une volonté politique marquée et assumée de mobilité plus durable pour l'environnement, néanmoins les réflexions sur les usages et l'accompagnement pourraient être encore mieux articulés dans les politiques territoriales. Ces axes de réflexions sont davantage portés et repérés par les acteurs de terrain, sur lesquels les AOM et les directions transports et mobilité devraient s'appuyer, pour lever les freins culturels et psychosociaux des populations. Le CNV souligne que la mention des enjeux d'accompagnement, de conseil et d'usages dans les délégations des Elus en charge des mobilités favoriserait leur portage politique.

La sensibilisation et la formation à ces enjeux spécifiques des populations des quartiers prioritaires mériteraient d'être intégrés dans les parcours de formation initiale et continue des experts, des techniciens et des agents des collectivités territoriales.

Le CNFPT et l'ERU pourraient développer des formations et des sessions de sensibilisation des agents des collectivités sur les enjeux à l'accompagnement des usages à la mobilité des populations.

Le CNV considère que les échanges et les coopérations pourraient être renforcées au sein des AOM, pour développer une stratégie territoriale favorisant la mobilisation des crédits de droit commun et de la politique de la ville. **Les directions politique de la ville ne possèdent pas des moyens d'actions nécessaires pour lancer des projets d'ampleur.**

Le CNV salue le travail engagé par l'ANCT en lien avec la mission vélo & marche de la Direction générale infrastructures des transports et des mobilités (DGITM) pour favoriser les coopérations en local dans une perspective de développement des mobilités actives en quartiers prioritaires.

FOCUS SUR LES TERRITOIRES ULTRA MARINS

Les spécificités géographiques, démographiques et environnementales des territoires ultra-marins impactent la mobilité et les usages des populations. Le fait ou non de résider en quartier prioritaire n'est pas un marqueur fort des mobilités même si ces territoires comptent une part importante d'habitants résidant en QPV et vivant sous le seuil de pauvreté (70 % à Mayotte et en Guyane). Cela s'explique d'abord et avant tout par **la problématique du manque d'infrastructures devant être assurée par la mobilisation majeure des investissements de droit commun**. Cet enjeu semble placer **les réflexions sur les usages et l'accompagnement aux mobilités au second plan**.

La voiture individuelle et privée constitue le premier mode de déplacement pour les habitants. L'offre de transport en commun est lacunaire voire inexistante sur certains territoires avec une très forte insécurité routière et lorsqu'elle existe les dessertes et fréquences sont souvent insuffisantes. Le déficit d'infrastructures routières demande une organisation très importante des populations en raison d'embouteillages conséquents et de conflits d'usage⁵⁴. **L'usage des transports en commun relève bien souvent d'un véritable parcours du combattant et la marche à pied comme mode de déplacement est très largement subie.**

Dans ce contexte, des modalités spécifiques de transport qui s'apparentent à une « économie de la débrouille » avec **un recours très important au co-voiturage et à l'auto-stop** se sont développées. En **Guyane** et à **Mayotte**, il existe une importante offre de **mobilité dans une approche informelle** (taxis légaux ou clandestins, autostop) qui permet de répondre au gros du besoin des populations⁵⁵.

La question de la mobilité, comme sujet d'appropriation par les décideurs publics, apparaît comme marginale dans ces territoires. La Martinique qui compte une autorité organisatrice de transport unique depuis 2016, ainsi que la Réunion où les enjeux de mobilité ont été intégrés dans le développement du territoire, se distinguent très largement de la Guyane (plan de mobilité adopté mais pour une mise en œuvre à horizon 2035) ou Mayotte où le premier réseau de transport collectif a été inauguré en 2022 sur la commune de Mamoudzou.

Sur l'ensemble de ces territoires, les problèmes de mobilité restreignent considérablement l'accès aux services publics, à l'emploi ou encore à l'accès à la santé ce qui pose le sujet de la justice

⁵⁴ A titre, d'exemple, il existe très peu de transports en commun en site propre malgré la mise en place récente d'une ligne de bus en TCSP à la Martinique et des réflexions en cours à la Réunion.

⁵⁵ Ainsi, en Guyane on parle de « *taxis marrons* » qui sont des taxis clandestins, et à Mayotte on distingue d'un côté les taxis collectifs classiques et de l'autre les « *taxis mabawa* » qui sont gérés par des personnes en situation irrégulière, souvent sans permis de conduire et avec des véhicules non assurés.

sociale. Le déficit de transports communs et de transports scolaires impacte la réussite scolaire des jeunes (par exemple à Mayotte où les enfants n'ont accès à l'école qu'un jour par semaine dans un climat de grande insécurité).

Par ailleurs, on observe que dans ces territoires, **la parole des usagers est très peu prise en compte et les données sur les usages quasi-inexistantes** (modes de déplacements, fréquence...).

Le CNV considère que **la politique de la ville a toute sa place pour être un véritable levier dans l'accompagnement aux usages de la mobilité et l'articulation des dynamiques locales** qui se déploient et peuvent inspirer les politiques de droit commun.

Il est ainsi proposé de :

- Incrire les réflexions sur les usages et l'accompagnement dans les orientations des Cités éducatives ;
- Intégrer l'enjeu de l'accès à une offre de transport scolaire collectif dans le cadre des prochaines conventions interministérielles d'objectifs (CIO) à travers une mobilisation du Ministère des Outre-mer, du Ministère de la Transition écologique et du Ministère de l'Education nationale ;
- Incrire dans le déploiement du dispositif « *Monstage de troisième* » un volet d'accompagnement à la mobilité des jeunes qui réalisent leurs stages.

Enfin, le CNV souligne l'enjeu majeur de favoriser et accompagner les mobilités interdépartementales et internationales des jeunes dans le cadre de parcours scolaires, d'études supérieurs et professionnels⁵⁶. Des initiatives existent mais les coûts constituent pour une grande partie de la population une barrière.

⁵⁶ A titre d'exemple : L'association « **Emanciper Mayotte** » déploie un volet **d'accompagnement à la mobilité internationale** à destination des jeunes mahorais dans la réussite de leur projet d'étude (mobilité éducative ou professionnelle) ; Le **dispositif d'Aide à la Continuité Territoriale (ACT)** s'adresse aux résidants domiciliés en outre-mer, désireux de **se rendre dans l'Hexagone**. Il vise à préserver les liens familiaux et à promouvoir les relations culturelles et économiques. Il se caractérise par la délivrance d'un bon de réduction valable sur un billet d'avion aller/retour en classe économique. Le dispositif est piloté par LADOM et financé par l'Etat ; Le **Conseil départemental de Mayotte et l'Etat**, dans le cadre du dispositif « **Cadre d'avenir** » financent les billets d'avion des jeunes Mahorais, sous conditions de retours sur le territoire. Le dispositif vise à promouvoir la formation de cadres intermédiaires et supérieurs locaux pour soutenir le développement économique et social de Mayotte.

II – DES LEVIERS D’EMANCIPATION POUR UNE MOBILITE DURABLE ET INCLUSIVE

L'utilisation des transports en commun, les déplacements à pied, à vélo, le passage du permis de conduire et la conduite d'un véhicule représentent autant de **solutions de mobilité essentielles qui devraient être plus facilement accessibles aux populations des quartiers**. Cependant, ces possibilités se heurtent à divers freins (psychologiques, cognitifs, sociaux, culturels, financiers, ou encore liés à des publics spécifiques comme les femmes ou les personnes vieillissantes). Il est essentiel que les acteurs locaux prennent en compte **l'aspect immatériel, les usages et l'environnement qui façonnent les modes de déplacement**.

S'interroger sur les mobilités des habitants des quartiers implique de se questionner sur les pratiques quotidiennes et les freins qui entravent l'émancipation des habitants. Développer **l'usage des mobilités douces et le partage de l'espace public** dans les quartiers -et au-delà – doit être une **ambition forte pour répondre à un enjeu de justice sociale**.

De nombreuses **actions émergent des territoires et doivent inspirer plus largement les politiques publiques** pour répondre aux besoins spécifiques d'accompagnement des populations des quartiers prioritaires.



A. Lever les barrières psychologiques

L'un des **champs les plus difficiles à appréhender est celui des freins psychologiques**. Pour les contrer, il faut **développer des actions, des dispositifs et des politiques pour rendre attractifs et séduisants les différents modes de déplacement à disposition des habitants**.

Cela implique en parallèle un travail de pacification de l'espace public⁵⁷, afin de le rendre davantage accessible, sécurisé et inclusif. **Les collectivités pourraient plus encore se saisir de l'opportunité des**

⁵⁷ Dans les QPV, les politiques de rénovation urbaine sont loin d'être ignorées par les citadins qui attendent, aujourd'hui, de réelles améliorations au niveau du logement et de l'espace public. 83 % des habitants de QPV estiment important de développer les espaces publics et la voirie (contre 75 % pour la population dans son ensemble). [ANRU 2022, Baromètre des quartiers prioritaires](#)

projets de renouvellement urbain et de mobilité pour adapter les espaces publics et permettre à chacun de pouvoir bénéficier de son droit à la ville.

Des ateliers de sensibilisation pourraient être mis en œuvre par le biais des CCAS ou d'autres structures sociales locales pour développer des initiatives sous forme de **sorties de groupe en transport en commun ou encore de marches exploratoires qui pourraient être intergénérationnelles**. Ces démarches – bienveillantes et non stigmatisantes - encouragent à **découvrir les offres de transport disponibles**, à dépasser appréhension et parfois anxiété pour se **sensibiliser aux usages et au fonctionnement**. L'intérêt est de **cibler les difficultés rencontrées sur les trajets de les faire remonter auprès des AOM et dans un même temps de proposer des adaptations de l'espace public**.

Les bailleurs sociaux, dans le cadre des exonérations de TFBP, pourraient porter des projets d'adaptation des espaces (exemple l'installation de bornes/local à vélo).

La ville de Vitry-le-François, **déploie des panneaux qui affichent le nombre de pas nécessaires pour rejoindre des lieux clés et comparent le temps de trajet en vélo, à pied ou en voiture**. Cette initiative encourage les résidents à opter pour la marche plutôt que la voiture, en soulignant la praticité des déplacements pédestres.

La ville d'Amiens a mis en place **la gratuité des transports le samedi pour encourager la mobilité des habitants vers le centre-ville, avec une ambition de dynamisation de la vie économique**. La mobilité s'est accrue, **non pas en raison de lever des freins financiers mais davantage en raison d'une facilité d'usage**.

Pour lever les freins et les craintes des habitants à se déplacer dans la région en transports en commun, la ville de Vitry-le-François a **mis en place un accompagnement dès le plus jeune âge qui consiste à emmener des jeunes à la découverte de grandes villes de la région via des parcours de jeux**.

La métropole de Nantes organise deux fois par an des sessions théoriques et pratiques de sensibilisation à la sécurité routière et au danger des rodéos urbains, à destination de groupes de jeunes. Par ailleurs, les médiateurs de quartiers organisent des ateliers pour les jeunes sur la prévention routière⁵⁸.

La ville d'Amiens mobilise ses équipes de police municipale pour mener des actions de sécurité routière dans les cours d'école, afin de sensibiliser les enfants dès leur plus jeune âge au code de la route et de leur enseigner la pratique du vélo dans un objectif d'émancipation et d'autonomie.

L'éducation des enfants dès le plus jeune âge est l'une des clés pour identifier et surmonter **les freins psychologiques et cognitifs liés à la mobilité, éviter la reproduction des stéréotypes de genre, et permettre notamment aux jeunes filles et aux femmes de se réapproprier l'espace public**. Les enfants peuvent également sensibiliser leurs propres parents à la sécurité routière et aux mobilités douces. L'Education nationale a un rôle de prévention et de sensibilisation essentiel auprès des jeunes.

⁵⁸ <https://www.intercommunalites.fr/publications/quartiers-populaires-et-politiques-de-mobilites-enjeux-et-retours-dexpériences-locales/> - page 62

Il pourrait être intéressant que les cités éducatives portent un volet mobilité pour encourager à la mobilité douce⁵⁹, notamment en favorisant le recours au dispositif SRAV (Savoir Rouler A Velo) dont 93%⁶⁰ ont lieu pendant les temps scolaires, mais plus encore pour familiariser les jeunes avec les pratiques de mobilité (apprendre à prendre le bus par exemple).

La mobilité et l'occupation de l'espace sont vécus différemment selon le genre et l'âge. Leurs spécificités sont désormais identifiées, il reste à renforcer les actions et dispositifs de mise en œuvre au droit à la mobilité de chacune et chacun.

L'association Solidarité femmes 13 a mis en place le dispositif « La rue est à nous »⁶¹ qui est un cycle de marches exploratoires⁶² et d'ateliers dans 4 QPV de la ville de Marseille : Plan d'Aou, La Sauvagère, Malpassé et le centre-ville. Ces marches sont suivies d'une médiation publique en présence des élus et des acteurs locaux, permettant de partager les observations recueillies sur le terrain et de mieux intégrer les enjeux liés au genre dans les politiques publiques.

La régie de quartiers Eurequa, basée à Lyon, propose un accompagnement personnalisé pour favoriser les sorties quotidiennes des personnes âgées. Ce soutien, qu'il s'agisse de déplacements à pied ou en transports en commun, vise à réduire l'appréhension des seniors à sortir dans l'espace public ou à utiliser les transports. Pour garantir que le coût de ce service ne soit pas un frein à son utilisation, un tarif ajusté aux ressources des aînés a été mis en place.⁶³

Wimoov PACA déploie des conseillers mobilités qui permettent d'apporter de l'information aux populations âgées et de s'inscrire dans un parcours de mobilité pour diagnostiquer les freins et apporter des solutions. Dans le cadre du contrat de ville, l'association déploie également des actions de médiation sociale auprès des publics seniors qui peuvent être en situation d'isolement.

Dans le contrat de ville, une association locale de **Martinique** financée au titre de la politique de la ville par la Préfecture et la CACEM, a lancé en 2023 une expérimentation sur le quartier Dillon de Fort-de-France visant à proposer du **transport à la demande pour des déplacements non couverts**, en petite voiture (golfette) pour les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, femmes enceintes, etc.).

Le Centre communal d'action sociale (CCAS) de **Mamoudzou à Mayotte** met en place des initiatives visant à favoriser la mobilité avec du service de transports solidaires telles que des **bus solidaires pour les personnes âgées ou encore des services d'autopartage de véhicule**.

⁵⁹ 0,17% des actions financées dans le cadre des crédits du budget politique de la ville (BOP 147) concernent des actions relatives à la mobilité urbaine ; 0,15% des actions financées dans le cadre du programme des Cités éducatives concernent des actions relatives à la mobilité urbaine.

⁶⁰ [LA RUE EST A NOUS ! - Cycles de marches exploratoires et d'ateliers de sensibilisation](#)

⁶² Ces marches exploratoires, ont pour objectif d'analyser le sentiment d'insécurité ressenti par les femmes dans l'espace public et de réfléchir collectivement à des solutions pour améliorer leur quotidien. Elles sont l'occasion de souligner les dysfonctionnements urbains (incivilités, mauvaises signalétiques, manque de mixité), ainsi que le sentiment d'insécurité. Elles contribuent à articuler plusieurs problématiques, comme l'accès des femmes à l'espace public, le renouvellement urbain, la qualité de vie, la tranquillité publique, et la citoyenneté, en favorisant leur participation à la gestion de l'espace public.

⁶³ [La régie de quartiers EUREQUA, acteur solidaire](#)

Dans la ville de Périgueux et notamment dans le quartier du Grand Périgueux, la collectivité souhaite permettre aux seniors de se balader et de fréquenter les lieux de la ville. L'objectif du projet est de repenser la ville afin de faciliter son accessibilité pour les seniors, afin qu'ils puissent se réapproprier l'espace public et améliorer leur mobilité grâce à une diminution de leur sentiment d'insécurité⁶⁴.

Un bus solidaire parcourt la ville de Vitry-le-François, offrant aux personnes à mobilité réduite une option de déplacement urbain. Ce service, principalement utilisé par des femmes et des personnes âgées, est proposé par le service social de mobilité urbaine pour répondre aux besoins des habitants qui ne disposent d'aucun moyen de transport personnel. Bien que le trajet complet du bus ne soit pas adapté pour des besoins de déplacements urgents, il représente une alternative à la voiture privée pour ceux qui ne peuvent pas conduire ou qui ne peuvent pas assumer les coûts économiques de l'utilisation d'un véhicule personnel.

B. Dépasser les représentations socioculturelles

Les pratiques socioculturelles des habitants influencent les habitudes et pratiques de mobilité. Changer les mentalités et faire évoluer les représentations doivent nécessairement passer par des actions de sensibilisations et d'éducation, et ce dès le plus âge. L'intérêt de ces **actions auprès des enfants** est d'y inclure une forte dimension à la parentalité dans une approche ludique.

La ville d'Orly a organisé **deux ateliers de découverte du vélo** sur une après-midi, visant à faire redécouvrir cette pratique aux mamans à travers des **activités partagées avec leurs enfants**.

La ville d'Amiens organise des **actions de sensibilisation à l'usage des mobilités douces**, notamment avec des **journées de balade à vélo, l'équipement progressif de garages à vélo** dans les cours d'écoles primaires et élémentaires qui favorisent et incitent également à l'utilisation du vélo pour les parents qui accompagnent leurs enfants.

L'association Wimoov **développe des méthodes « d'aller vers » pour lutter contre les freins aux différentes formes de mobilités** notamment socioculturelles. L'association met en place des **coachings individualisés** pour repérer les freins que rencontre un individu pour lui proposer **une aide et une formation adaptés à ses besoins**.

Dans le cadre de son contrat de ville 2024-2030, la Communauté de communes du Sud Avesnois déploie **une plateforme numérique** permettant de réserver un minibus d'une dizaine de places, ainsi qu'une application dédiée à **faciliter les démarches de covoiturage**, en particulier pour les trajets vers les pôles intermodaux de la région.⁶⁵

⁶⁴ [Villes amies des ainés – Aménagement de l'espace public et mise en place de bancs adaptés à Périgueux](#)

⁶⁵ L'application [Avesnois Mobilité](#), développée par la région, regroupe toutes les aides régionales, permet de localiser les "maisons mobilités" — des lieux d'information où les habitants peuvent trouver des solutions de mobilité adaptées à leurs besoins — et facilite la recherche de solutions de covoiturage pour les déplacements professionnels ou de loisirs.

La région de **La Réunion** a développé une **application de covoiturage** appelée « **Karos** » qui liste les déplacements des usagers quotidiennement et permet de mettre en lien les personnes pour des trajets plus ou moins longs. La région offre 100€ à l'ouverture d'un compte sur l'application et participe au montant du trajet en finançant 50% de chaque trajet. En moyenne pour l'usager le trajet revient à 60 centimes

C. Renforcer l'information et l'accessibilité au plus près des besoins des habitants

La mise en place de subvention d'aide à la mobilité pour l'acquisition de vélo apparaît comme une solution intéressante pour promouvoir l'utilisation d'une mobilité douce. **Cette subvention est une aide à la mobilité et non pas une aide sociale, ce qui a un impact fort sur l'image et le recours à la subvention notamment pour les populations en QPV.** Bien que les populations doivent réaliser une avance de frais, le recours à ces aides sur de nombreux territoires est encourageant.

La ville d'Amiens a mis en place une subvention à hauteur de 25% du prix d'achat des vélos à assistance électrique⁶⁶ plafonnée à 200€ et sans aucune condition de ressources ou encore une subvention à l'acquisition de vélo cargo à hauteur de 25% du prix d'achat plafonnée à 400€.

Pour accompagner à l'usage du vélo et notamment la démocratisation du vélo électrique, la ville de **Saint-Denis à La Réunion** a mis en place une **tarification solidaire pour la location de vélo électrique** pour un montant de 60€ par mois.

Le déploiement de **services de location de vélo en libre-service avec des abonnements hebdomadaires, mensuels ou annuels à des tarifs abordables** concourt à renforcer l'usage de mobilité douce tout en levant les éventuels freins financiers. **Il est relevé que les stations en libre-service restent souvent peu voire pas présentes à proximité ou dans les quartiers prioritaires.**

Les villes de Nantes et de Rennes financent le reste à charge pour les habitants dans le cadre de l'acquisition d'un vélo à travers la mobilisation du Crédit municipal⁶⁷ permettant aux populations les plus fragiles financièrement de ne débourser qu'une somme minimale.

La ville d'Orly, sous l'impulsion de l'association Fresnes services, a mis en place une recycllette⁶⁸ dont l'objectif est de permettre la réparation de vélos à bas prix (25 à 50 euros pour enfants et à coûts réduits pour les adultes), mais également l'achat de vélo de seconde main.

A La Réunion, il existe de nombreux **garages solidaires** qui proposent des tarifs avantageux pour des actes de vidanges, de petite réparation mécanique.

Pour les personnes en situation de précarité, s'engager dans un abonnement de transport représente une **contrainte financière significative**. Les AOM pourraient proposer **plusieurs modalités d'adhésion aux abonnements**, afin de permettre, notamment aux personnes les plus précaires, de **ne pas avancer les frais en début de mois**.

⁶⁶ Le choix de la ville d'Amiens s'est porté sur une subvention à l'achat de vélos électriques en raison de configuration de la ville.

⁶⁷ Le crédit municipal est un établissement de crédits à vocation sociale au service des habitants et de leurs territoires.

⁶⁸ [Orly : dans l'atelier de la Recycllette du 9-4, les vélos font roue neuve - Le Parisien](#)

A Vitry-le-François, Wimoov accompagne les personnes en situation de précarité à passer leur examen du code de la route à travers un apprentissage de la conduite, un accompagnement et des formations et prête également des véhicules à ceux qui sont particulièrement précarisés.

Le Pass Navigo Liberté +, développé en Ile-de-France, offre **un accès à tous les transports publics dans la métropole du Grand Paris via un contrat sans engagement**. Avec ce système, les trajets effectués sont enregistrés au cours du mois, et **le paiement total de ces déplacements est prélevé automatiquement le mois suivant**.

Dans le cadre du contrat de ville de Marseille, l'association Wimoov Paca a facilité **la mise à disposition de scooters et voitures électriques pour les habitants des quartiers**, ainsi que des ateliers de sensibilisation au covoiturage.

En 2023, 7 247 micro-crédits mobilités de l'Adie ont été accordés afin de permettre aux personnes d'acheter ou réparer un véhicule et de passer le permis de conduire. On peut retenir que 54% des personnes qui sollicite un micro-crédit mobilité à l'Adie sont des femmes. Si le micro-crédit mobilité constitue une véritable passerelle pour l'emploi, il ne suffit pas à relever le défi d'une mobilité moins polluante pour les personnes aux revenus modestes, notamment en raison du manque d'aides publiques complémentaires adaptées à ces populations précaires afin d'encourager l'achat d'un véhicule moins polluant.⁶⁹

L'objectif de l'expérimentation portée par l'Etat du « titre unique mobilité » qui débutera fin 2024 dans quatre régions pilotes, est d'offrir aux usagers un accès simplifié aux réseaux de transports avec un gain de temps et une facilitation des démarches lors d'un déplacement nécessitant de changer de modes de transports collectifs. Les deux points d'attention : répondre aux enjeux sociaux tout en adressant les préoccupations environnementales ; et porter une attention particulière à l'appropriation de ce dispositif par les habitants des quartiers prioritaires lors de la phase d'élaboration (illettronisme, accès à la langue), et celle d'évaluation.

Le CNV salue les différents dispositifs financiers déployés depuis plusieurs années, notamment par les collectivités locales, visant à favoriser la mobilité des populations en mettant en place des tarifs solidaires ou des aides à la mobilité.

La méconnaissance de l'offre de service des structures associatives, des dispositifs d'aides existants ou des interlocuteurs ressources constitue un **frein à la mobilité des habitants des quartiers**. Dès lors, il convient de mettre en place des **actions et des dispositifs visant à renforcer les actions de communication et d'information à l'attention des habitants**. Il est fait le constat que **l'information doit être transmise aux habitants au moment où ils en ont besoin**, sous une forme **simplifiée et accessible**, faute de quoi elle risque de ne pas être retenue.

⁶⁹ [Le microcrédit mobilité de l'ADIE : passerelle pour l'emploi - Synthèse de l'étude d'impact 2024](#)

La Délégation Interministérielle à l'accueil des réfugiés (DIAIR) a développé l'application **Réfugiés.info**⁷⁰, service public d'information pour les étrangers et leurs aidants, recensant plus de 840 fiches pratiques rédigées en 7 langues : anglais, arabe, pachto, persan/dari, tigrinya, russe et ukrainien. Ces fiches expliquent les démarches administratives et présentent des actions d'accueil et d'intégration de la société civile déployées sur différents territoires. Plus de 478 000 utilisateurs ont bénéficié de ces contenus en 2023. Concernant la thématique « Mobilité », des fiches présentent notamment des informations pour apprendre le français du code de la route, pour développer sa mobilité et son autonomie. A titre d'exemple, l'action de l'association **MOBIL'ECO** propose un accompagnement personnalisé pour trouver des solutions pour se déplacer de manière autonome⁷¹.

Les collectivités locales en lien avec les structures associatives pourraient **développer et renforcer les points d'information mobiles au sein des quartiers, où des intervenants polyglottes peuvent renseigner les résidents sur les divers dispositifs de mobilité disponibles** (les tarifs solidaires, les aides à l'achat de moyens de transport, les réseaux de transports en commun, ainsi que les modalités d'abonnement aux services de transport). **Les Frances services présentes dans les QPV pourraient élargir leurs offres de services sur le volet mobilités.**

La ville d'Amiens, afin d'améliorer sa communication, a opté pour différents supports : affiches dans les abris bus, en mairie, en présentiel auprès des services, la mise en œuvre d'un journal hebdomadaire et l'utilisation de réseaux sociaux.

Les conseillers en mobilité dans la métropole de Limoges adoptent notamment une approche multiculturelle dans l'accompagnement afin de sensibiliser les personnes issues de l'immigration qui auraient des freins culturels empêchant leur motilité.

Malgré de nombreuses **aides de financements mobilisables**⁷² pour pallier certains freins, la complexité des démarches administratives reste un frein majeur pour les habitants en QPV, particulièrement en lien avec les dossiers de demande de subvention. Les personnes intéressées et éligibles aux aides et subventions renoncent ou hésitent à faire une demande, d'une part car elles doivent engager des frais financiers pour entamer le processus de demande de subvention, et d'autre part car le processus induit des étapes complexes (conditions multiples, regroupement des preuves d'achat, connexion au site de la région, etc.).

Pour lutter efficacement contre le non-recours, le CNV recommande que **les AOM réexaminent les conditions d'accès à ces tarifs préférentiels et les critères d'éligibilité actuellement trop restrictifs afin de faciliter leur utilisation**. Trop souvent ces politiques sont des aides du « *tout ou rien* », n'adaptant pas les critères de façon évolutive, laissant ainsi des personnes en grande situation de précarité sur le côté.

Il apparaît nécessaire que l'Etat et les collectivités puissent poursuivre les efforts engagés pour simplifier les demandes de subventions des aides. Le CNV souligne l'intérêt de pouvoir constituer un dossier unique qui permettrait une ouverture des droits aux différentes aides.

⁷⁰ <https://refugies.info/fr>

⁷¹ [Mobil'eco - Réfugiés.info \(refugies.info\)](#)

⁷² A titre d'exemple : l'appel à projet AVELO 2 et 3, l'appel à projet mobilités actives, partagées et solidaires et l'appel à projet de mobilités douces.

L'enjeu est également que **les collectivités collaborent avec les acteurs sociaux pour assurer une meilleure diffusion de l'information sur les dispositifs existants et un accès plus large aux aides disponibles**. Les Centres Communaux d'Action Sociale (CCAS), les Centres Intercommunaux d'Action Sociale (CIAS) ainsi que les centres sociaux sont des interlocuteurs en proximité dont les moyens pourraient être renforcés pour prendre en charge, orienter et assister les personnes les plus vulnérables, passées sous les radars des aides ou des tarifs solidaires.

Décloisonner les politiques de mobilité, en intégrant ces questions dans l'ensemble des politiques publiques, apparaît comme un préalable afin d'intégrer les questions de mobilité des publics fragiles au cœur des préoccupations sociales et sociétales.

Il pourrait être intéressant pour les jeunes, les personnes âgées, les personnes sans véhicule qu'un volet mobilité soit envisagé dès l'adhésion à une structure culturelle, sociale ou sportive.

L'association Wimoov PACA déploie des « conseillers mobilité » au sein de permanences dans les centres sociaux qui permettent de répondre aux besoins et questions des habitants pour lever ces différents freins.

La Croix-Rouge des Hauts-de-Seine a bénéficié du soutien de la Préfecture de la Région Île-de-France et de l'ARS Île-de-France pour déployer plusieurs véhicules d'accès aux droits en santé dans les quartiers prioritaires. Des initiatives similaires visant à informer les habitants sur les aides à la mobilité et les dispositifs de mobilité disponibles pourraient également être encouragées.

Le site mesaidesvelos.fr est un outil qui centralise toutes les aides disponibles à l'achat de vélos dans chaque ville. Ces aides sont encore trop méconnues des habitants, et ce projet permet non seulement de les faire connaître, mais aussi de regrouper toutes les aides auxquelles un résident peut prétendre afin de faciliter les démarches.

ANNEXES

Annexe 1 - Auto-saisine du Conseil national des villes

« Le droit à la mobilité durable et équitable dans les quartiers prioritaires. Un levier de participation citoyenne pour un partage de l'espace public inclusif et apaisé. »

Dans son discours sur la planification écologique qui s'est tenu le 25 septembre 2023 à Paris, le Président de la République, Monsieur Emmanuel Macron, soulignait « *Nous voulons une écologie accessible et juste, c'est-à-dire une écologie qui ne laisse personne sans solutions [...] Mais plus largement, quand on parle de justice, je veux ici souligner que beaucoup des transformations que nous sommes en train de faire, portent en elles-mêmes des éléments de justice parce qu'elles sont nécessaires pour les plus modestes d'entre nous* ».

Au croisement des politiques de cohésion sociale et urbaine, d'accès à l'emploi, à la santé et plus largement au « droit à la ville », les enjeux de transitions et de mobilités prennent de l'ampleur, au cœur des préoccupations des pouvoirs publics, et touchent la société dans son ensemble. Pourtant et alors que les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville sont particulièrement vulnérables, ces enjeux sont encore peu appréhendés par la Politique de la ville. La loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée en 2019, affirmait notamment le souhait de « *la mobilité partout, pour tous* », force est de constater que les 5,4 millions d'habitants résidant dans les quartiers rencontrent encore aujourd'hui des difficultés à se déplacer.

Les freins à la mobilité constituent des facteurs de vulnérabilité pour les habitants des quartiers prioritaires alors même qu'ils subissent les conséquences des pollutions urbaines, souvent liées à nos modes de déplacement. Pourtant, dans leurs pratiques quotidiennes et leurs modes de faire, ces mêmes habitants sont source d'innovation face à des transitions souvent subies. Les réponses aux besoins de mobilité doivent se bâtir et se traduire à l'échelle du quartier mais plus encore à l'échelle du bassin de vie des habitants, en prenant en considération les besoins et les attentes des habitants en les associant aux réflexions pour des transitions choisies et non subies. Favoriser la pleine intégration des quartiers dans leur unité urbaine passe nécessairement par une meilleure accessibilité et une mobilité renforcée et durable pour ses habitants. Plus encore la question des mobilités durables et équitables et du partage de l'espace public dans une approche inclusive et apaisée doit se poser. La participation des habitants est un déterminant majeur dans les réflexions trop souvent, en effet, dévolues aux Elus et experts. La prise en compte du droit à la mobilité sociale et du rôle des services de transports dans la résolution des inégalités sociales y est limitée. « Engagements Quartiers 2030 », constitue un cadre de déploiement des stratégies territoriales avec une mobilisation partenariale publique et privée élargie qui doit répondre aux enjeux identifiés et priorisés avec les habitants.

Le CNV souhaite ainsi s'auto saisir de ce sujet certes de cadre de vie mais plus largement sociétal de bien-être collectif qui interrogent les déterminants de l'émancipation de chacune et chacun des habitants des quartiers politiques de la ville en y apportant, compte tenu de sa composition collégiale, des pistes et réponses opérationnelles et innovantes.

Annexe 2 – Verbatims

« La mobilité est un moyen de lutter contre la précarité et faciliter l'accès à l'emploi »

Rachid Boussad

« Il ne faut pas tout mettre en injonction, il faut surtout développer les appropriations »

Marie-Caroline Bonnet-Galzy

« Il n'y a aucune station de vélo [libre-service], elles s'arrêtent à l'entrée du quartier par peur de la dégradation des équipements »

Ibrahima Mmadi

« On parle beaucoup de mobilité individuelle mais c'est antinomique avec une mobilité juste et équitable »

Denis Souillard

« Quand on parle de mobilité chez nous, on l'aborde de façon très polymorphe, il y a beaucoup de réalités très différentes qu'il faut à chaque fois l'aborder avec une réponse spécifique »

Khalid Ida-Ali

« Ce que je trouve important, c'est l'accompagnement qui doit intervenir, car les trois quarts des publics ignorent se dont ils peuvent avoir des bénéfices »

Pierre-Pascal Antonini

« Il faut réfléchir à l'échelle du pôle métropolitain, on ne peut pas s'intéresser qu'à un petit morceau de territoire »

Brigitte Fouré

« Pour nous, la carte solidaire, il faut monter un dossier, c'est sur internet, ce n'est pas à la portée de tout le monde »

Fabienne Ferté

« Reconstruire la ville sur la ville c'est compliqué, créer des solutions intermédiaires pour faire apparaître le vélo mais il y a une réalité urbanistique qu'on ne peut pas ignorer »

Imène Souid

« Chaque région, ville, quartier a déjà une empreinte culturelle sur la mobilité, il faut concilier avec l'existant et les choses seront donc différentes d'un territoire à un autre »

Fatima Belouarrak

« Dans mon quartier, on est desservi par une seule ligne de bus, pour un quartier de 18 000 habitants »

Ibrahima Mmadi

« Ce sont des aides à la mobilité et non des aides sociales, et ça change tout »

Brigitte Fouré

Annexe 3 - Les personnes auditionnées

Madame	Ariane DUPONT KIEFFER	Professeure à l'université Paris 1 Panthéon Sorbonne	23/04/2024 et 28/05/2024
Madame	Hélène BENISTAND	Chercheuse à l'université Paris 1 Panthéon Sorbonne	23/04/2024 et 28/05/2024
Monsieur	Kablan KOFFI	Analyste territorial spécialisé sur les enjeux de mobilité à l'ONPV	23/04/2024
Monsieur	Pierre-Edouard MARTIN	Directeur adjoint de l'IREV	14/05/2024
Monsieur	Thibault HARDY	Chargé de mission Club des villes et territoires cyclables et marchables.	14/05/2024
Madame	Julie-Jane THOREAU	Chargée de projet au programme « Cadre de vie, logement, mobilité et tranquillité publique » de l'ANCT	14/05/2024
Monsieur	Thibault ISAMBOURG	Doctorant sur les enjeux de mobilité dans les QPV	28/05/2024
Madame	Ouarda CALIFANO	Directrice régionale adjointe des activités PACA pour l'association Wimoov	02/07/2024
Monsieur	Fabien BENITO	Directeur régional de Wimoov, PACA	02/07/2024
Madame	Brigitte FOURE	Maire d'Amiens, vice-présidente de la communauté d'agglomération Amiens Métropole et membre du collège Elus du CNV	02/07/2024
Madame	Maeva DUVERGER	Directrice du CRPV de Martinique	12/09/2024
Madame	Linda RABAHY	Directrice du CRPV de Mayotte	12/09/2024
Madame	Stéphanie TURBY	Directrice du CRPV de la Réunion	12/09/2024
Madame	Denis SOUILLARD	Directeur du CRPV de Guyane	12/09/2024

Annexe 4 – Bibliographie

RAPPORTS

ANRU (2021), La santé et le bien-être dans les quartiers en renouvellement urbain

ANRU (2022), Baromètre – vague 2022 – Les Français dans leur quartier

CEREMA (2018), La mobilité des résidents des QPV dans les EMD 2e *livrable* – *Les spécificités de comportements de mobilité*

CEREMA (2019), Les coupures physiques qui participent à l'enclavement des quartiers prioritaires

Club des villes cyclables et marchables (2023), A pied et à vélo dans les quartiers prioritaires

Club des villes et territoires cyclables et marchables et Vélo & territoires (2023), Enquête nationale sur les politiques modes actifs 2022

École des Hautes Études en Santé Publique (2020), Guide ISADORA - Clef 11 : Fonction des espaces publics

Institut de la gestion déléguée (2020), Rapport du groupe de travail « Mobilité du quotidien »

Laboratoire de la Mobilité Inclusive (2019), Agir pour une mobilité plus inclusive

Laboratoire de sociologie urbaine LASUR (2019), Rapport de recherche à l'attention du Forum Vies Mobiles par Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet et Guillaume Drevon

ONPV (2017), Rapport Mobilité résidentielle des habitants des quartiers prioritaires

ONPV (2020), Rapport annuel « Vulnérabilité et ressources des quartiers prioritaires »

ONPV (2021), Rapport annuel 2021

ONPV (2021), L'(im)mobilité quotidienne des femmes et des hommes. Rapport annuel 2020, Observatoire National de la Politique de la Ville.

Résovilles (2021), Quartiers en Transitions. Enjeux & actions pour des quartiers populaires en transition

Transdev (2021), Quartiers populaires et politiques de mobilités : enjeux et retours d'expériences locales

Wimoov (2023), Rapport d'activité 2023 : 25 ans d'engagement, Actions 2023 et perspectives pour une mobilité choisie et non subie

ARTICLES DE REVUES

Louafi BOUZOUINA & Jorge CABRERA DELGADO & Guillaume EMMERICH (2014), Inégalités d'accessibilité à l'emploi en transport collectif urbain : deux décennies d'évolutions en banlieue lyonnaise, Revue d'Économie Régionale & Urbaine 2014/1

Nicolas JUSTE & Joël MEISSONNIER & Cyprien RICHER (2019), Mobilités quotidiennes des résidents des quartiers prioritaires en France : l'influence des unités urbaines, Canadian Journal of Régional Science Volume 43, numéro 2, 2020

Les cahiers du développement social et urbain (2013), Les quartiers prioritaires au prisme des enjeux de la mobilité durable : bouger plus, bouger mieux ? 2013/2 (N° 58)

PUBLICATIONS

ADIE (2024), Le microcrédit mobilité de l'Adie : passerelle pour l'emploi

Carlos MORENO (2021), Vivre dans nos métropoles : la révolution de la proximité, De nouvelles géographies

CAUE (2011), Regards sur mon espace public, « Circuler ou se caler ? », Union Régionale du CAUE en Languedoc Roussillon

Cerema (2015), La desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Analyse de données géomatiques.

Cerema (2020), Le plan de mobilité simplifié, un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et les territoires ruraux

Club des villes cyclables et marchables (2022), Développer le vélo dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV)

Comité interministériel des villes (2023), Dossier de presse du 27 octobre 2023

Conseil national des villes (2018), Place des femmes et des jeunes filles dans l'espace public

Conseil national des villes (2021), Vieillir en quartier prioritaire, un enjeu de société. Sortir du « déni de vulnérabilité »

Datalab (2021), Marcher et pédaler : les pratiques des Français

Ekopolis (2021), Les enjeux de santé dans les quartiers prioritaires - Quelles réponses de l'urbanisme ?

Fondation pour la nature et l'homme & Wimoov (2022), Baromètre des mobilités du quotidien 2^e édition

Heureux cyclage (2023), Les ateliers vélo en quartier de la politique de la ville

Insee (2019) Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019

IREV (2022), Synthèse cycle de rencontres : Des quartiers en transition – *Rencontre n°4 Des mobilités inclusives pour les déplacements du quotidien*

IREV (2023), Mobilités durables et partage de l'espace public dans les QPV

Laboratoire de la mobilité inclusive (2019), Mobilité inclusive, de quoi parle-t-on ?

Labo de l'ESS (2023), Etude « Réussir une transition écologique juste – Pour faire de l'écologie un projet d'émancipation avec l'ESS », Le labo de l'ESS

Métropole de Rennes (2022), Guide d'aménagement des espaces publics, *Volet 2 – Principes d'aménagement*, janvier 2022

Thibault ISAMBOURG (2021), Une mobilité contrainte et contraignante publiée : un enjeu pour les quartiers défavorisé

Villes Amies des Aînés en France (2023), Fiche partage d'expérience n°733 « Aménagement de l'espace public – mise en place de bancs adaptés aux seniors »

PRESSES

Alternatives Economiques (2019), A Dunkerque, la révolution des bus « gratuits

Courrier des maires (2024), Mobilité : et si on remettait le piéton au milieu du village ?

La gazette des communes (2023), « La mobilité, l'autre inégalité subie par les quartiers populaires »

La gazette des communes (2024), « La gratuité des transports, une stratégie payante ? »

Le Parisien (2023), Orly : dans l'atelier de la Recyclette du 9-4, les vélos font roue neuve

The Conversation (2018), Les vélos en libre-service, une double « tragédie des communs »

The Conversation (2023), La mobilité, l'autre inégalité subie par les quartiers populaires

AUTRES DOCUMENTS

Code des transports, article L. 1215-1

LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

Pierre-Edouard MARTIN (2024), Mobilité et partage de l'espace public : un groupe d'acteurs pour comprendre les enjeux de mobilités dans les quartiers des Hauts-de-France

Wimoov (2024), Perspective PACA, *Groupe SOS*