

JUIN 2022



© VALENTIN JOUBERT

Quartier HautePierre,
Strasbourg

Développer le vélo dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV)

LES QUARTIERS PRIORITAIRE DE LA POLITIQUE DE LA VILLE (QPV) correspondent à des territoires urbains sur lesquels les pouvoirs publics concentrent localement des moyens en raison des difficultés socio-économiques qu'ils concentrent : « 1 514 quartiers situés dans 859 communes bénéficient de la politique de la ville. » - Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. Chaque QPV appartient à un des 435 contrats de ville signés en 2015 à l'échelle intercommunale. Ces quartiers sont identifiés par un critère unique : le revenu par habitant (inférieur à 11 250€ par an).



Connaître, développer et accompagner les mobilités actives des habitants des QPV

Ces quartiers sont souvent enclavés. Selon le Cerema, près de 90 % des QPV sont concernés par au moins une coupure linéaire (routière, ferroviaire ou fluviale) qui les isole du reste de la ville. Le franchissement est particulièrement désagréable à pied et peut s'avérer difficile et dangereux à vélo en l'absence d'aménagement spécifique. Ainsi, malgré l'essor de la pratique cyclable en France, la part modale du vélo reste faible dans les QPV avec 1,9% contre 2,8% dans la France entière¹.

« Toulon Métropole est caractérisé par une coupure entre le Nord et le Sud provoquée par l'autoroute qui impacte négativement l'usage du vélo entre les QPV au nord de la ville et le centre-ville. L'identification et la réalisation d'aménagements permettant le franchissement des coupures urbaines sont centrales afin de garantir des continuités cyclables sécurisantes. »

Toulon Métropole

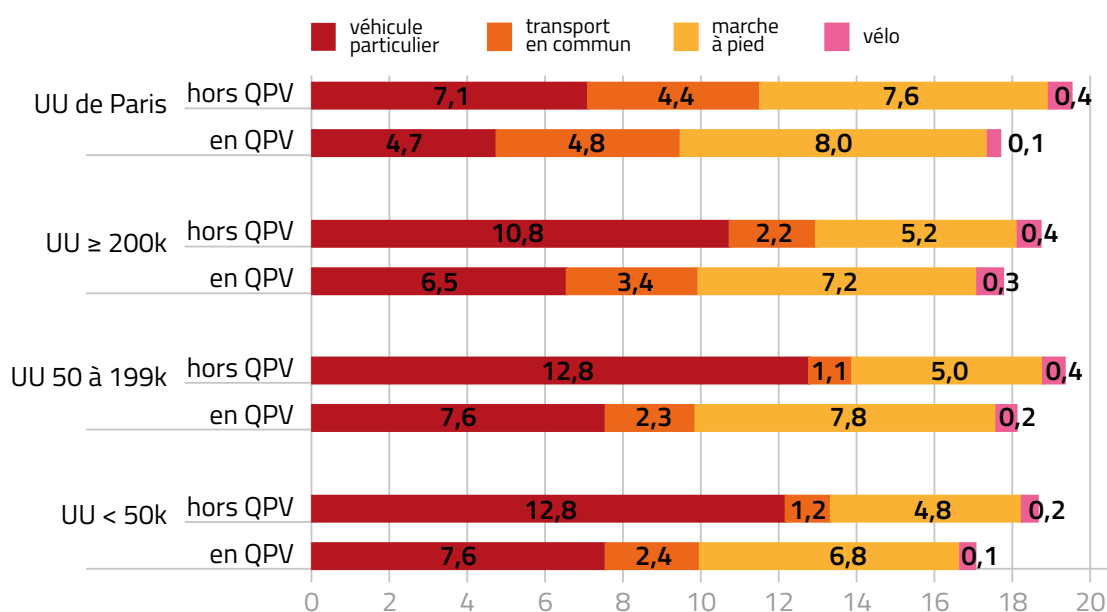
A l'échelle nationale, 50% de la population concède qu'elle pourrait réaliser « *tout ou partie de ses trajets quotidiens à vélo sous condition d'infrastructures sécurisées* ». Dans le même temps, l'appropriation du vélo reste un marqueur social important qui s'illustre par une surreprésentation des plus diplômés (supérieur à Bac +2) dont la part modale est presque quatre fois supérieure à celle des moins diplômés (Bac ou inférieur)³.

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

Ville de Châtelleraut

Si pour la moitié de la population française, le premier obstacle à la mobilité est le coût des déplacements⁴, la situation est aggravée dans les QPV par la situation économique des résidents. Cela se traduit par un plus fort recours aux transports collectifs et à la marche. Ainsi, la part modale de la marche est de 45,7 % dans les QPV contre 22% en dehors selon la dernière Enquête Mobilité des Personnes de 2019⁵, toutes tailles d'unité urbaine confondues. Comme le présente le graphique du Cerema ci-dessous, la

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



source : BU des EMDs, source : Cerema NP; champ : 11 ans et plus

- 1 Ministère de la Transition Ecologique (2021), [Enquête sur la mobilité des personnes \(EMP\) 2018-2019](#).
- 2 [Le Baromètre des mobilités du quotidien, 2020](#) – La fondation pour la nature de l'homme et Wimoov
- 3 [Marcher et pédaler : les pratiques des Français, 2021](#) – Ministère de la transition écologique.
- 4 [Le Baromètre des mobilités du quotidien, 2020](#) – La fondation pour la nature de l'homme et Wimoov
- 5 Ministère de la Transition Ecologique (2021), [Enquête sur la mobilité des personnes \(EMP\) 2018-2019](#).

LES FREINS A LA PRATIQUE DU VÉLO DANS LES QPV POUR LES HABITANT.ES

Topographique et géographique > Certains territoires aux dénivelés importants peuvent décourager l'usage du vélo lorsqu'il est dépourvu d'assistance électrique. Certaines situations d'enclavement ou d'isolement territorial rendent également l'usage du vélo plus compliqué, avec des distances à parcourir plus importante et souvent sans aménagement sécurisé.

Psychologique > Rouler à vélo peut être une source de craintes lorsque les aménagements cyclables ne sont pas sécurisés. La peur du vol freine également l'usage du vélo lorsque les offres de stationnement ne sont pas sécurisées. Ce qui se retrouve également sur les autres quartiers.

Social et culturel > La voiture reste un objet de valorisation sociale important. La culture vélo n'est pas toujours développée dans les territoires les plus populaires et le vélo est parfois associé à une image dégradante ou un mode de déplacement subi. Sans oublier que certaines personnes ne savent pas rouler à vélo.

Financier > Le vélo est un moyen de transport très économique mais pour les plus modestes, le coût d'achat et d'entretien d'un ou de plusieurs vélos de bonne qualité ou d'un VAE peut constituer un frein.

part des déplacements à pied et en transport en commun est plus élevée au sein des QPV et compense une plus faible motorisation des ménages, quel que soit la taille de l'unité urbaine. On observe donc un phénomène de marche contrainte, avec des déplacements plus courts des ménages.

Ainsi, les habitant.e.s des QPV subissent une mobilité entravée, avec des déplacements moins fréquents et des distances parcourues moins importantes comparées aux territoires hors QPV. Pour un temps de déplacement quotidien sensiblement identique entre les habitant.e.s de QPV et hors QPV, les distances parcourues sont nettement moins importantes pour les premiers. Par exemple⁶, dans les unités urbaines de 50 à 199 000 habitant.es, pour un temps parcouru d'environ 1h10, les habitant.es des QPV parcourent 15 km contre 26 km hors QPV.

Toujours selon le Cerema, les habitant.es des QPV sont également confrontés à un fort taux d'immobilité : en 2018,

15% des habitant.e.s de QPV dans les unités urbaines ont déclaré ne pas avoir effectué de déplacements dans la journée, contre 11 % hors QPV.

Concernant la motorisation des habitant.e.s des QPV, la part des personnes ne possédant pas le permis est de 2,25 à presque 3 fois supérieure comparé aux chiffres hors QPV selon les tailles d'unité urbaine. Quant à la part des ménages ne possédant aucune voiture dans les QPV, les variations sont semblables. Si la possession d'une voiture individuelle peut améliorer la mobilité des résident.es en QPV, dans le sens où elle vient augmenter le nombre de déplacements et les distances parcourues, ce mode de transport entraîne un taux de dépenses contraintes important lié au coût croissant de l'énergie, au coût d'entretien et d'assurance du véhicule. Pour la société, la motorisation entraîne également d'autres externalités négatives comme la pollution de l'air, la pollution sonore et une forte occupation de l'espace public. **Une alternative est possible et sous utilisée aujourd'hui : le vélo.**

Développer l'usage du vélo au sein des QPV

Les connaissances concernant la pratique cyclable dans les QPV restent rares. C'est pourquoi le Club a initié une enquête qui vise à recenser les actions des collectivités. L'objectif est également d'identifier les freins que peuvent rencontrer les collectivités dans la mise en place de ces dernières, ainsi que les difficultés des habitant.es pour adopter le vélo comme moyen de transport du quotidien. Il s'agit dans cette perspective, de répertorier les leviers stratégiques pour développer la pratique du vélo au sein des QPV. Les collectivités répondantes (adhérentes au Club) ont pour plus de la moitié, un plan vélo qui touche les QPV. Et 64% mènent une politique cyclable sur les QPV. Il existe donc bien une dynamique volontaire en faveur de ces quartiers. Cependant, toutes n'intègrent pas le vélo dans les dispositifs politiques de la ville via leur contrat de ville notamment, qui pourrait être un levier structurant.⁷

Pour encourager le développement des mobilités actives, les territoires ciblent 4 grands leviers : le développement des infrastructures d'aménagements cyclables sécurisés, le stationnement sécurisé, les aides à la location et à l'acquisition d'un vélo et le développement de l'apprentissage du vélo. C'est l'intégralité du [système vélo](#) qui est visé pour assurer une équité sur l'ensemble du territoire.

⁶ La mobilité des résidents des QPV dans les EMD, 2^{ème} livrable, 2018 – Cerema

⁷ La thématique des mobilités/transports n'était pas un sujet dans les contrats de ville au même titre que les thématiques de la jeunesse, l'égalité femmes-hommes, et la lutte contre les discriminations. Toutefois cette thématique pouvait se retrouver dans chacun des trois piliers qui forment la colonne vertébrale des contrats de ville : la cohésion sociale (1), le cadre de vie et le renouvellement urbain (2), le développement de l'emploi et de l'économie (3). Il y aura donc un enjeu à intégrer la thématique des mobilités et plus particulièrement des mobilités actives dans la future contractualisation.

LES ATOUTS DU VÉLO

Environnemental > Réduire les externalités négatives liées au trafic motorisé : bruit, pollution et dépendance aux ressources naturelles ; augmenter la part du vélo pour contribuer à accroître la convivialité des espaces publics et l'urbanité des villes en agissant sur le désenclavement des quartiers

Économique > Diminuer de façon substantielle le budget transport des ménages et à terme à réduire les dépenses publiques liées aux infrastructures nécessaires pour les modes motorisés : permettre une insertion vers l'emploi en apportant une solution efficace pour les déplacements domicile-travail.

Social > Favoriser la mobilité et l'inclusion des populations afin de renforcer l'autonomie et l'émancipation des personnes.

Sanitaire > Les bienfaits des mobilités actives et de l'activité physique quotidienne permettent de réduire les risques de maladies cardiovasculaires, d'obésité, de diabète et en améliorer le traitement.

Les difficultés rencontrées par les collectivités

65% des collectivités répondantes ont rencontré des freins dans la mise en place d'une politique cyclable et/ou de développement des mobilités actives au sein des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Ces obstacles concernent aussi bien les actions d'aménagement, de stationnement, de service ou d'apprentissage du vélo.

Le principal frein rencontré est de nature urbanistique, lié à des difficultés à mettre en place des aménagements. Les contraintes géographiques et topographiques peuvent renchérir le coût des projets d'infrastructures (passerelles, tunnels).

Les difficultés viennent aussi du manque de moyens financiers ou humains. Un des points de vigilance est de pouvoir toucher les publics dans des dispositifs de concertation, permettant de renforcer l'acceptabilité des projets, comme dans le cas de suppression de places de stationnement.

LE PACTE DE DIJON, signé en 2018, scelle l'engagement de l'État et des collectivités dans la mise en place d'actions « *en faveur d'une politique de cohésion urbaine et sociale ambitieuse pour les habitantes* » des QPV. En complément de la [Loi d'Orientation des Mobilités \(LOM\)](#), ce pacte encourage les acteurs publics à agir pour des mobilités plus inclusives, servant de désenclavement des quartiers, notamment à travers l'intégration spécifique des QPV dans les plans de déplacement urbain. Il formule aussi l'intention de lutter contre les « *freins psychologiques et psychosociaux* » à la pratique du vélo.



© VALENTIN JOUBERT

Les réponses des collectivités pour développer la pratique du vélo

Les aménagements cyclables et l'opportunité de la rénovation urbaine

La présence et le développement d'aménagements cyclables permettant à toutes et tous de rouler à vélo en sécurité est un point essentiel qui ressort de l'enquête et sur lequel les collectivités se concentrent pour mener leur politique cyclable. Cependant, dans la large majorité des cas observés, il n'y a pas d'adaptation particulière dans les QPV. En effet, la question des aménagements cyclables est davantage pensée sur l'ensemble du territoire de la collectivité, avec une logique de réseau afin de développer un maillage qui fait sens et permettant de répondre à l'enclavement provoqué par les coupures linéaires. Les projets de renouvellement urbain, intègrent la problématique liée aux mobilités actives dans ces quartiers et plus généralement anticipent l'évolution des pratiques de mobilité à 10-15 ans ainsi que l'adaptation de l'immobilier au développement des nouvelles mobilités. La question du financement est un frein, ainsi que les arbitrages à adopter pour éviter les conflits d'usage dans l'espace public entre les mobilités motorisées, le vélo et la marche.

« Dans le cadre du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU), nous renforçons le maillage de pistes cyclables desservant les QPV et permettant leur désenclavement, avec l'installation de passerelles quand c'est nécessaire. Puis, en s'appuyant sur le réseau de tramway à venir, ce maillage permettra aussi une intermodalité. »

Eurométropole de Strasbourg

Le stationnement sécurisé : la co-construction de solutions entre les collectivités et les bailleurs sociaux

Les principales offres de stationnement mises en place sont le stationnement en arceaux dans l'espace public (46%), suivi des consignes à proximité des gares ou pôles d'échanges (17%), ainsi que les locaux ou arceaux vélo dans les établissements scolaires 20%. En revanche, les locaux en pieds d'immeuble restent rares ou ne sont pas sécurisés. L'enjeu principal est le renforcement d'une offre de stationnement sécurisé. Pour développer une offre de stationnement, les collectivités interrogées raisonnent avec une logique territoriale qui dépasse les limites des QPV. Toutefois, la présence importante de logements collectifs et locatifs sociaux dans ces quartiers invite les collectivités et les bailleurs à s'impliquer fortement pour proposer des solutions de stationnement sécurisées. Différentes solutions sont proposées et peuvent s'additionner avec chacune ses avantages et ses inconvénients en termes de rapport qualité-sécurité-coût.

« Le Service mobilité travaille avec le service Habitat et Logement pour améliorer la prise en compte des vélos par les bailleurs sociaux et autres promoteurs, via des fiches récapitulatives pour réaliser des locaux vélos fonctionnels. Inspirées des fiches du CEREMA, elles rappelleront les normes et les modalités fonctionnelles recommandées. La Métropole prévoit ensuite de diffuser ces fiches via des réunions avec les bailleurs. »

Dijon métropole

Selon les collectivités interrogées, **PLUSIEURS ATOUTS** permettent la mise en place d'aménagements cyclables au sein des QPV :

- Une emprise foncière plus confortable que dans les centres-villes.
- La présence de stationnement en ouvrage qui peut permettre d'envisager un rabattement du stationnement en surface.
- La rénovation urbaine offre des opportunités d'aménager du stationnement dans les nouvelles constructions et de reprendre la voirie pour faire plus de place aux piétons et aux vélos.



© THIBAUT HARDY

Quartier Neuhof Meinau, Strasbourg

L'offre de services : la part des collectivités et le rôle des associations

L'offre de services correspond à un ensemble de dispositifs permettant d'encourager la pratique du vélo en faisant découvrir l'intérêt de son usage y compris les vélos à assistance électrique (VAE). Il peut s'agir d'une offre de location vélo de moyenne et longue durée, d'une offre en libre-service, de prêt de vélos, d'une aide à l'achat de vélo. Dans 54% des cas les aides à l'achat ou de location sont proposées sans conditions de ressources. Dans les autres cas, les collectivités proposent ou envisagent la mise en place d'une tarification sociale, ou d'une aide à l'achat supplémentaire conditionnée au quotient familial ou à l'âge. Cette offre de location s'appuie sur les CCAS et les acteurs sociaux pour capter les habitant.es des QPV.

Afin de développer l'autonomie des habitant.es, les collectivités s'appuient sur des associations pour développer des ateliers d'autoréparation. Ces ateliers peuvent prendre une forme itinérante afin de toucher l'ensemble des quartiers. C'est aussi un moyen qui permet de diffuser la culture vélo auprès des jeunes. D'autres expériences valorisent des partenariats avec des structures d'insertion.

LES PRINCIPAUX ATOUTS IDENTIFIÉS permettant de répondre aux besoins de stationnement dans les QPV selon les collectivités interrogées :

- Mise en place de local à vélo en coordination avec les bailleurs.
- Développement des stations vélos et déploiement de boxes sécurisés.
- Installation d'arceaux dans les espaces publics.
- Développer la place du vélo dans le cadre d'opération de renouvellement urbain.
- Favoriser l'installation d'aménagements vélo dans tous les projets des promoteurs via le plan local d'urbanisme, un plan vélo ou un schéma directeur cyclable.

LES PRINCIPAUX LEVIERS IDENTIFIÉS permettant de renforcer l'offre de services selon les collectivités interrogées :

- Des tarifs réduits et des prix symboliques pour l'aide à l'acquisition / location de vélo, des services de prêt.
- Mise en place d'ateliers d'autoréparation itinérants dans les quartiers.
- Développer des outils de communication sur les services proposés afin d'aller vers les habitant.es.
- Se rapprocher des bailleurs sociaux pour mener ces actions.

« La métropole développe pour l'année 2022, une offre de location vélo avec une tarification sociale et progressive appuyée sur le quotient familial. Quant à la prise en charge de la caution, dont le paiement peut être un frein pour les usagers, un partenariat avec le Crédit Municipal est en cours d'élaboration. Une offre d'aide à l'acquisition étendue aux vélos à assistance électrique (VAE), aux vélos neufs ou d'occasion et aux kits d'électrifications est aussi en développement. Pour toucher l'ensemble des habitant.e.s de la métropole, les CCAS sont mobilisés comme relais d'informations des différents dispositifs d'aides et des ateliers de remise en selle. »

Nantes Métropole

L'apprentissage pour aller vers une pratique du vélo plus démocratisée

L'apprentissage constitue un levier primordial pour permettre au vélo d'être un moyen de déplacement du quotidien, en particulier dans des quartiers où la part des personnes sachant faire du vélo est plus faible. 94% des collectivités interrogées ont mis en place des actions d'apprentissage du vélo sur leur territoire, dans les QPV ou hors-QPV. La plupart des actions sont destinées aux enfants, dans un cadre scolaire ou péri-scolaire, mais on retrouve aussi des projets de (re)mise en selle pour le public adulte, en particulier féminin. Certains territoires développent des formations en direction des personnes en insertion, en lien avec les acteurs de l'économie sociale et solidaire. Quant au programme Savoir rouler à vélo (SRAV), qui a vocation à se développer également sur l'ensemble du territoire, il n'est pas encore largement déployé et encore moins dans les écoles des QPV. Selon les collectivités interrogées, sa mise en place, et notamment le Bloc 3, est souvent expérimentale pour l'instant.

« L'apprentissage au vélo a été mis en place depuis plusieurs années sur la Rochelle.

La commune ambitionne de généraliser et massifier le SRAV à tous les élèves de CM1. Cependant, chaque année certains élèves de 6^e issus de QPV ne savent toujours pas faire de vélo. La Rochelle souhaite donc mobiliser des moyens humains et financiers et les pérenniser dans le temps pour développer le SRAV, en identifiant des lieux où les élèves pourront se déplacer quand l'école n'est pas adaptée. »

La Rochelle

LES PRINCIPAUX LEVIERS permettant de répondre aux besoins d'apprentissage selon les collectivités interrogées :

- I Développement d'atelier d'apprentissage et de remise en selle au sein des quartiers.
- I Développement d'actions d'écomobilité scolaire dans les établissements en QPV ou à proximité : Savoir rouler à vélo (SRAV), [Plan de déplacement établissement scolaire \(PDES\)](#), Rues pacifiées autour des écoles...

Les territoires interrogés se sont engagés, ou souhaitent le faire, dans le développement d'une politique en faveur des mobilités actives dans les quartiers. C'est tout un écosystème vélo qui se met en place, via les infrastructures (pistes cyclables, stationnement), les services et l'apprentissage du vélo, dans un objectif d'équité territoriale.

Pour changer d'échelle, la question de l'image du vélo et de son appropriation par les habitant.e.s des QPV reste un enjeu important à travailler dans les prochains contrats de ville.

« Le vélo est un révélateur social important. Sa faible utilisation s'explique par l'accumulation des freins dans les quartiers politique de la ville. Le développement d'aménagements prioritaires, ainsi que des opérations de communication et d'apprentissage constituent un levier de politique publique pour développer les mobilités actives. »

Ville de Montreuil



Quartier Bel Air - Grands Pêchers - Ruffins - Le Morillon, Montreuil

© VALENTIN JOUBERT



LE CLUB DES VILLES ET DES TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES

Représentant plus de 2 500 territoires à travers ses 228 collectivités adhérentes, de toutes tailles et échelles territoriales, il est, depuis plus de 30 ans, un porte-parole de leurs engagements en faveur du vélo et de la marche et favorise les échanges d'expériences et de bonnes pratiques.

Partenaire des services de l'État, des associations cyclistes, des acteurs économiques du vélo, des chercheurs et experts, le Club est un acteur historique de la promotion des mobilités actives en France.

Les travaux du CVTCM sur les quartiers politiques de la ville font l'objet d'un partenariat avec l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), avec un soutien de la Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo (CIDUV) et de l'Agence de la transition écologique (ADEME).

AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES



Dossier réalisé par Thibault Hardy, chargé de mission au CVTCM et Valentin Joubert, stagiaire au CVTCM



CLUB DES villes & territoires
cyclables et marchables