

LES DOSSIERS  
DU PÔLE  
RESSOURCES

# CYCLE “TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET QUARTIERS POPULAIRES”

## MOBILITÉS DURABLES

Novembre 2021

**Pôle Ressources**  
Ville et développement social



Le Pôle ressources ville et développement social, centre de ressources Politique de la ville ouest francilien, est un facilitateur au service des acteur.rice.s du développement des quartiers et des territoires. L'association exerce une mission de qualification, d'information et de mise en réseau auprès des professionnel.le.s, acteur.rice.s de la société civile (tels les conseils citoyens) et élu.e.s de l'ouest francilien dans les domaines du développement social et territorial.

Directeur de publication : **Guillaume Dejardin**  
Chargé de publication : **Franck Doucet**  
Contributeur.rice.s : **Caroline Dumand, Benoit Romero, Noémie Siéfert**  
Chargé d'édition : **Kaki Agency**



## “ Pourquoi un cycle de réflexion sur la transition écologique et les quartiers populaires ? ”

Alors que les quartiers populaires ont une empreinte écologique moindre, ils constituent les territoires les plus vulnérables face aux problématiques environnementales - ils sont par exemple davantage touchés par la précarité énergétique, les pics de chaleurs, les problèmes de santé liés à la pollution de l'air... Pourtant, les enjeux environnementaux semblent plus éloignés des préoccupations des habitant.e.s et acteur.rice.s engagé.e.s dans ces territoires, pouvant être considérés comme non prioritaires quand des difficultés à se loger ou à se nourrir décemment au quotidien sont présentes. Ce sont pourtant précisément les habitant.e.s des quartiers populaires les plus touché.e.s par les inégalités environnementales. Comment répondre conjointement aux enjeux sociaux et environnementaux ? Comment allier transition écologique et justice sociale afin de ne pas aggraver les inégalités ?

Le Pôle ressources a proposé, à partir du second semestre 2020, le cycle de réflexion et de qualification « Transition écologique et quartiers populaires ». Celui-ci s'est donné pour objectif, d'une part, de croiser les enjeux environnementaux aux enjeux socioéconomiques, et d'autre part, de valoriser des initiatives locales inspirantes (relevant notamment de l'ESS) en Île-de-France. A la suite du séminaire d'introduction (organisé à l'Hôtel de Ville de Gennevilliers), le Pôle ressources a élaboré le cycle « Transition écologique et quartiers populaires » à travers quatre rencontres thématiques : mobilités durables, alimentation durable, économie circulaire et énergie/habitat.

Cette publication rend compte de la deuxième journée « Mobilités durables : des enjeux socioécologiques aux perspectives locales » consacrée à ce cycle, qui s'est tenue en février 2021, à l'occasion d'un webinaire, et a réuni près d'une quarantaine de personnes.



# SOMMAIRE

## MOBILITÉS DURABLES ET QUARTIERS POPULAIRES : QUELS ENJEUX ?

En Île-de-France, les habitant·e·s des quartiers populaires sont surexposé·e·s à la pollution de l'air et au bruit (nuisances des voies routières, voies ferrées ou lignes aériennes souvent situées à proximité immédiate<sup>1</sup>), alors qu'ils émettent une empreinte écologique moindre<sup>2</sup>. Ils sont en effet les moins motorisés, et la possession du permis y est moins répandue<sup>3</sup>. Dans un contexte où l'accès aux mobilités est freiné par de nombreux obstacles dans les quartiers populaires, en raison des conditions socioéconomiques et des configurations urbaines, l'appropriation des mobilités durables — alternatives à la voiture individuelle — demeure difficile. La pratique quotidienne du vélo y apparaît, par exemple, peu développée.

Sans opposer l'urgence climatique<sup>4</sup> à d'autres priorités (comme l'accès à l'emploi), la rencontre thématique « Mobilités durables : des enjeux socioécologiques aux perspectives locales » s'est donnée pour ambition :

- d'établir un éclairage sur les enjeux socioéconomiques et écologiques liés aux mobilités des classes populaires,
- de mettre en valeur des initiatives et projets locaux portant l'ambition de favoriser l'accès aux mobilités durables pour les habitant·e·s des quartiers populaires et/ou les personnes précarisées (ou encore s'appuyant sur les mobilités durables comme levier de développement social et économique),
- et de définir collectivement des perspectives de développement social, économique et écologique autour des mobilités durables et populaires (au moyen d'un atelier prospectif coanimé avec le cabinet Chronos).

Réalisée par le Pôle ressources, cette publication entend restituer, de façon synthétique, les travaux universitaires (ex : Gallez, Dusong), les initiatives locales (ex : Carton Plein, La Sauvegarde, TICE, Ville d'Argenteuil), ainsi que les ateliers prospectifs, (co-animé avec le cabinet Chronos, spécialiste de l'innovation territoriale, sociale et urbaine), qui se sont tenus lors du séminaire « Mobilités durables : des enjeux socioécologiques aux perspectives locales ». Ils traitent dans l'ensemble des enjeux sociaux, économiques et environnementaux des territoires populaires et de leurs populations précaires.

<sup>1</sup> LARUELLE, Nicolas & DOUCET, Franck. « La transition, un levier pour les quartiers populaires ». Note rapide, N° 887, L'Institut Paris Region. Avril 2021.  
<sup>2</sup> PÔLE RESSOURCES. Inégalités et transition écologique : des enjeux aux initiatives locales (Restitution de la journée du 8 octobre 2020). Cycle transition écologique et quartiers populaires. Mars 2021.  
<sup>3</sup> ONPV. « Mobilité quotidienne : moins intensive pour les habitants des quartiers populaires » in : Emploi et développement économique dans les quartiers prioritaires (Rapport 2018 - Tome 2). Mars 2019. pp. 58-59.  
<sup>4</sup> Selon la CRESS Île-de-France, les externalités négatives du transport routier sont aiguës en Région parisienne. En effet, le réseau routier est régulièrement congestionné et contribue largement à la pollution de l'air : 50 % des oxydes d'azote et 25 % des particules fines sont attribuables au transport routier. A l'échelle nationale, le transport est le secteur d'activité qui contribue le plus aux émissions directes de CO2. La part du transport routier dans les émissions directes de CO2 du pays représente 40%. Voir : CRESS ÎLE-DE-FRANCE. Les structures de l'Économie Sociale et Solidaire en Île-de-France, des acteurs de la Transition Écologique et Énergétique. État des lieux. Mars 2020.

### PARTIE 1 - ÉCLAIRAGES UNIVERSITAIRES

P.7



1. Inégalités sociales, mobilité et transition écologique : quels enjeux pour l'action publique ? (avec Caroline Gallez) P.8
2. Vélo et banlieue : représentations et évolutions des pratiques en Île-de-France (avec Clément Dusong) P.12

### PARTIE 2 - INITIATIVES LOCALES INSPIRANTES

P.16



1. Insertion socioprofessionnelle et cyclologistique : Association « Carton Plein » P.17
2. Sensibilisation et prévention auprès des usager.e.s de transport dans les quartiers de la Politique de la ville : la société d'économie mixte « Transports intercommunaux Centre Essonne » P.18
3. Insertion socioprofessionnelle et réparation de vélos : l'association « Sauvegarde 95 » P.19
4. Stratégies et projets de développement des mobilités actives : la direction « Transport et mobilité » de la Ville d'Argenteuil P.20

### PARTIE 3 - REGARDS PROSPECTIFS

P.22

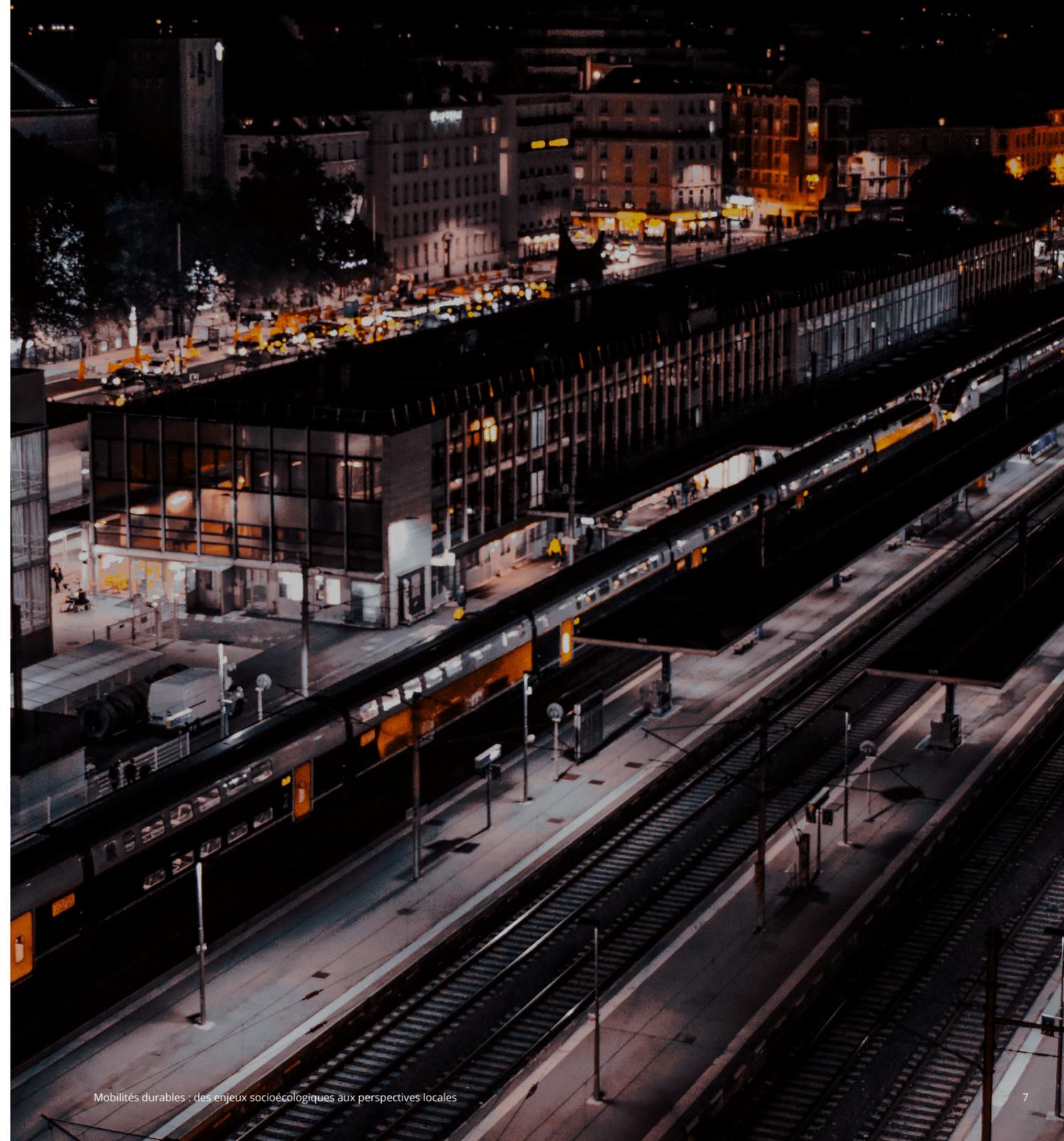


1. Rappel méthodologique P.23
2. État des lieux des mobilités durables en quartier prioritaire P.24
3. Les facteurs de changement P.25
4. Les leviers d'action P.26



## PARTIE 1 - ÉCLAIRAGES UNIVERSITAIRES

Dans un contexte où l'accès aux mobilités est freiné par de nombreux obstacles dans les quartiers populaires, en raison des conditions socioéconomiques et des situations géographiques, l'appropriation des mobilités durables — alternatives à la voiture individuelle — demeure difficile. La pratique quotidienne du vélo y apparaît, par exemple, peu développée. Comment concilier les enjeux socioéconomiques liés aux mobilités des classes populaires avec ces enjeux écologiques ?



## 1. INÉGALITÉS SOCIALES, MOBILITÉ ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE : QUELS ENJEUX POUR L'ACTION PUBLIQUE ?

Synthèse réalisée par le Pôle Ressources à partir de la présentation de : Caroline Gallez, Directrice de recherche à l'Université Gustave Eiffel

Urbaniste et économiste de formation, Caroline Gallez est spécialiste de la sociologie des mobilités et de la sociologie de l'action publique. Elle soutient que, dans le contexte actuel de forte dépendance à la mobilité urbaine, les politiques publiques de régulation de la mobilité, se réclamant de la transition écologique (ex. : « taxe carbone »), tendent à marginaliser les populations précaires. Elle propose ainsi, au nom de la justice sociale et de l'équité territoriale, de rendre plus accessibles les ressources de mobilité à travers des réponses globales (transport, habitat, travail, aménagement du territoire, etc), en associant les habitant.e.s, les usager.e.s et associations à leurs élaborations.

### Entre enjeux sociaux et enjeux environnementaux : la régulation de la mobilité provoque des tensions sociales

Les réformes publiques en matière de transport et de mobilité font aujourd'hui l'objet de contestation politique de plus en plus violente dans le monde. En effet, les politiques de régulation de la mobilité ont provoqué de nombreuses mobilisations à travers la planète : à l'exemple des grandes manifestations d'octobre 2019, au Chili, qui protestaient contre l'augmentation des prix des tickets de transport en commun ; du mouvement des Gilets jaunes en France, apparu en octobre 2018, qui dénonçait l'augmentation du prix des carburants automobiles ; ou encore des importantes mobilisations au Brésil, en 2015 (juste après la Coupe du monde de football), déclenchées par la hausse des tarifs des transports collectifs. Entre enjeux sociaux et environnementaux, la régulation de la mobilité ne cesse de provoquer des tensions politiques et sociales. Dans ce contexte d'urgence environnementale et d'aggravation des inégalités sociales, les pouvoirs publics font plus que jamais face à un paradoxe : la mobilité est à la fois une pratique qui engendre des impacts environnementaux importants, mais aussi une ressource essentielle pour la vie sociale et le fonctionnement économique. Faute d'une approche globale associant « transition écologique » et « justice sociale », les pouvoirs publics sont confrontés à un paradoxe qui aboutit à des actions partielles et conflictuelles, qui marginalisent encore davantage les populations les plus précaires. **Si d'aucun n'échappe aux contraintes actuelles de la dépendance aux mobilités (ex. : mobilités « domicile/travail »), les populations précaires sont, elles, plus impactées et plus dépendantes que les autres.**

### Les modes de vie sont fortement dépendants de la mobilité : activités du quotidien et trajectoires professionnelles

Depuis plusieurs décennies, les modes de vie des français.e.s sont de plus en plus dépendants de la mo-



bilité, notamment au regard de l'allongement des trajets « domicile/travail », des évolutions dans l'organisation du travail et du bilan carbone des mobilités.

#### • Allongement des trajets « domicile-travail » (échelle nationale)

Depuis la fin des années 1960 jusqu'à récemment, la distance moyenne des trajets « domicile/travail » a plus que doublé : elle est passée de 6 km en 1968, jusqu'à 15 km environ en 2008. Pourtant, les temps de trajet sont restés, dans le même temps, relativement stables : la distance moyenne des trajets « domicile/travail » étant passée de 20 minutes en 1968, à 23 minutes en 2008. Tandis que les conditions de déplacements s'améliorent (ex. : gains de vitesse), les distances « domicile/travail » ne cessent

de s'allonger<sup>1</sup>. Ainsi, l'amélioration des déplacements (ex. : amélioration des réseaux de transport) et des technologies de mobilités ne sont pas réinvesties dans la proximité, mais bien dans des gains de distances. Si les ménages se déplacent plus vite pour aller plus loin, ils se trouvent davantage dépendant de la mobilité<sup>2</sup>.

#### • Évolutions de l'organisation du travail (échelle régionale) :

On observe également un renforcement des contraintes de mobilités au regard de la nature des déplacements professionnels. En effet, les francilien.ne.s exercent de plus en plus leurs activités professionnelles (quotidiennes) dans des lieux de travail différents. Ils sont ainsi amenés à devoir de plus en plus se déplacer au quotidien pour exercer leurs activités professionnelles. En 2010, les

journées de travail standard d'un.e francilien.ne (réalisées dans un lieu fixe à horaires classiques) représentaient 60 % des journées de travail sur l'année, et les journées de travail réalisées dans des « lieux variés » représentaient 22% des journées de travail sur l'année. **Les journées de travail, composées de lieux variables, n'ont cessé de prendre une part de plus en plus importante dans l'organisation annuelle : la part du travail variable a ainsi augmenté de 50% entre 2001 et 2010.** Ces évolutions globales de l'organisation du travail, qui certes masquent des réalités multiples, tiennent en Île-de-France leurs explications notamment dans le développement du

travail de service à domicile, de service à la personne, d'entretien et de maintenance, ou encore de surveillance et sécurité. Ces évolutions renforcent la dépendance aux transports, et rendent le choix des modes de transport de plus en plus complexe et restreint, en particulier pour les publics précaires<sup>3</sup>.

#### • Bilan carbone des mobilités locales et longues distances (échelle nationale) :

La place que prend la mobilité dans les modes de vie s'observe également à travers la hausse des émissions de CO2. Les émissions de CO2 liées à la mobilité des résident.e.s français.es ont augmenté de 22% entre 1994 (89 millions de tonnes) et 2008 (108 millions de tonnes). Cette hausse est plus importante pour les mobilités « longues distances » supérieures à 80 km (+ 33%) que les mobilités « locales » (+ 17 %). Cette hausse considérable des émissions de CO2 liées aux mobilités longues distances n'est cependant pas générée de façon similaire par l'ensemble des ménages français. En effet, les contributions au bilan carbone des mobilités longues distances diffèrent considérablement en fonction du niveau de vie : plus les revenus des ménages sont élevés, plus leurs contributions aux émissions de CO2 liées aux mobilités longues distances sont importantes (ex : déplacements aériens). L'appropriation des mobilités longues distances est effectivement particulièrement importante parmi les classes favorisées (ex : déplacements de loisirs, voyages ou déplacements professionnels longs). Alors que les mobilités longues distances pèsent lourdement sur le bilan carbone, et de façon croissante, elles ne connaissent pas les mêmes régulations institutionnelles que les mobilités locales liées aux activités quotidiennes (ex : impôts sur les carburants). Ces différences de traitement peuvent contribuer aux sentiments d'injustice.

### La mobilité, une norme sociale aux conséquences inégalitaires

Les modes de vie sont aujourd'hui fortement dépendants de la mobilité urbaine. La mobilité est effectivement indispensable à la réalisation des activités du quotidien, mais aussi et surtout, à l'accomplissement de trajectoires professionnelles et sociales. Il paraît difficile d'échapper à la contrainte liée à un mode de mobilité imposé.

La situation actuelle de dépendance à la mobilité dans les modes de vie peut s'expliquer par l'amélioration des déplacements, comme la valorisation sociale de la mobilité (ex : orientations publiques). Les acteurs publics (institutions) et privées (entreprises) ont intégré en effet dans leur stratégie un niveau de mobilité considéré comme « normal », estimant que les personnes se déplacent de

<sup>1</sup>Au regard des dernières enquêtes disponibles

<sup>2</sup> Cette première observation globale cache cependant de réelles disparités entre les territoires (ex : urbains ou périurbains) et les situations socioéconomiques (classes populaires ou favorisées).

<sup>3</sup> Plus susceptibles d'accéder à des emplois de "première ligne".



plus en plus rapidement et de plus en plus loin. Les grands acteur·rice·s publics, comme les grands acteur·rice·s privés, ont intégré une norme quant à la capacité des personnes à être mobile. **Cette norme sociale largement partagée tend à marginaliser les personnes les plus précarisées qui ne possèdent pas les ressources sociales et économiques permettant d'adopter l'ensemble des mobilités disponibles.**

**Dans le contexte actuel de dépendance à la mobilité, les effets de marginalisation sur les classes populaires sont importants.** Si l'allongement des trajets « domicile-travail » (ex : périurbanisation<sup>4</sup>), la multiplication des lieux d'activités professionnelles quotidiennes, la précarisation de l'organisation du travail (ex : flexibilité des contrats et des horaires), renforcent la dépendance à la mobilité et rendent les rapports aux mobilités plus contraignants, ces effets sont très inégalitaires selon les classes sociales. En effet, le phénomène de dépendance à la mobilité touche davantage les personnes précaires, celles éloignées des aménités de transport, celles ayant des contraintes personnelles, ou encore les personnes hyper-mobiles (parmi lesquels se trouvent de nombreux habitants et nombreuses habitantes des quartiers populaires<sup>5</sup>).

En Île-de-France, cette forte dépendance à la mobilité est d'autant plus contrainte que les possibilités de déménagement (mobilités résidentielles) sont restreintes par un marché de l'immobilier tendu, en particulier pour les ménages modestes (subissant une éviction du centre de l'agglomération). En sachant que les mobilités résidentielles des ménages vivant dans le parc locatif social, notamment dans les quartiers de la Politique de la ville, sont plus réduites que pour l'ensemble de la population (à cause de l'offre insuffisante de logement notamment) : les habitant·e·s des quartiers populaires, vivant en logement social, possédant ainsi une mobilité résidentielle qui rend le rapport aux déplacements professionnels relativement contraignant.

### Quelles sont les spécificités des « mobilités populaires » ?

Les mobilités populaires sont difficiles à déterminer car il existe diverses situations socioéconomiques, urbaines et géographiques : en fonction des revenus (plus ou moins modestes), en fonction du territoire (plus ou moins à proximité des aménités de transport), etc<sup>6</sup>. Bien que les enquêtes sur les mobilités des classes populaires soient peu répandues, et qu'elles ne relatent pas toujours de façon

exhaustive l'ensemble des situations parmi les personnes modestes, certaines études récentes dessinent quelques observations.

Par exemple, le doctorant en urbanisme, Paolo Chevalier, a réalisé une thèse sur la mobilité des personnes précarisées, en s'intéressant notamment à la dépendance d'actifs modestes très mobiles, dans les villes de Marseille et de Barcelone. Parmi les personnes modestes (qui appartiennent aux quatre premiers déciles de revenus par unité de consommation, soit 40% des ménages les plus modestes) et les personnes hypermobiles (au moins 120 minutes par jour pour les déplacements professionnels), les situations de dépendance à la mobilité sont multiples. Les travaux de Paolo Chevalier ont permis de repérer des situations de dépendance à la mobilité disparates, qui sont plus ou moins pérennes, comme :

- **L'offre de services de mobilité peu développée dans certains espaces urbains** (ex : irrégularité des horaires ou faible maillage de transport en commun),

- **les difficultés d'accès au logement** (ex : hausse des prix du logement) et à l'emploi (hausse du chômage), donc difficultés à rapprocher lieu de vie (fixe) et lieu de travail (fixe),

- **la stabilité financière** (prix des transports, achats et entretiens de véhicules, etc),

- **les évolutions de l'organisation du travail de l'organisation du travail** (ex : flexibilité des contrats et des horaires, multiplicité des lieux de travail),

- **et la nécessité de s'adapter aux contraintes familiales** (monoparentalité, enfants et coût de la garde, etc).

Ces différentes variables touchent beaucoup plus les jeunes, qui cumulent l'instabilité du logement et de l'emploi, les personnes vivant en logement social qui possèdent une faible mobilité résidentielle, et les précaires, notamment issues de quartiers de la Politique de la ville qui enchaînent des situations de dépendance socioéconomique.

Face à cette forte dépendance des populations précaires, il est ainsi nécessaire d'intégrer des enjeux sociaux dans l'élaboration des politiques publiques en matière de mobilité.

## Comment intégrer les enjeux de justice sociale aux réflexions sur la transition « mobilitaire » ?

- **Adopter un nouveau paradigme : du « droit à la mobilité » à « l'équité d'accès aux ressources »**

Les enjeux de mobilité pourraient être appréhendés à la fois à travers une approche territoriale et une approche individuelle, en prenant en compte la diversité des facteurs d'inégalités (revenus, genre, origines sociales et ethniques). Il s'agirait de s'intéresser à la capacité d'un individu à s'approprier des modes de transport et de mobilité, en même temps qu'à la possibilité d'un territoire à proposer une offre modale.

- **Changer les politiques de transport et de mobilité en associant les habitant·e·s :**

En dépassant le paradoxe des mobilités (entre enjeux économiques et environnementaux), et en adoptant une perspective de justice sociale et d'équité territoriale, une prise en compte de l'accessibilité dans les impacts sociaux et territoriaux des projets, favoriserait sans doute l'efficacité des politiques publiques. Cela

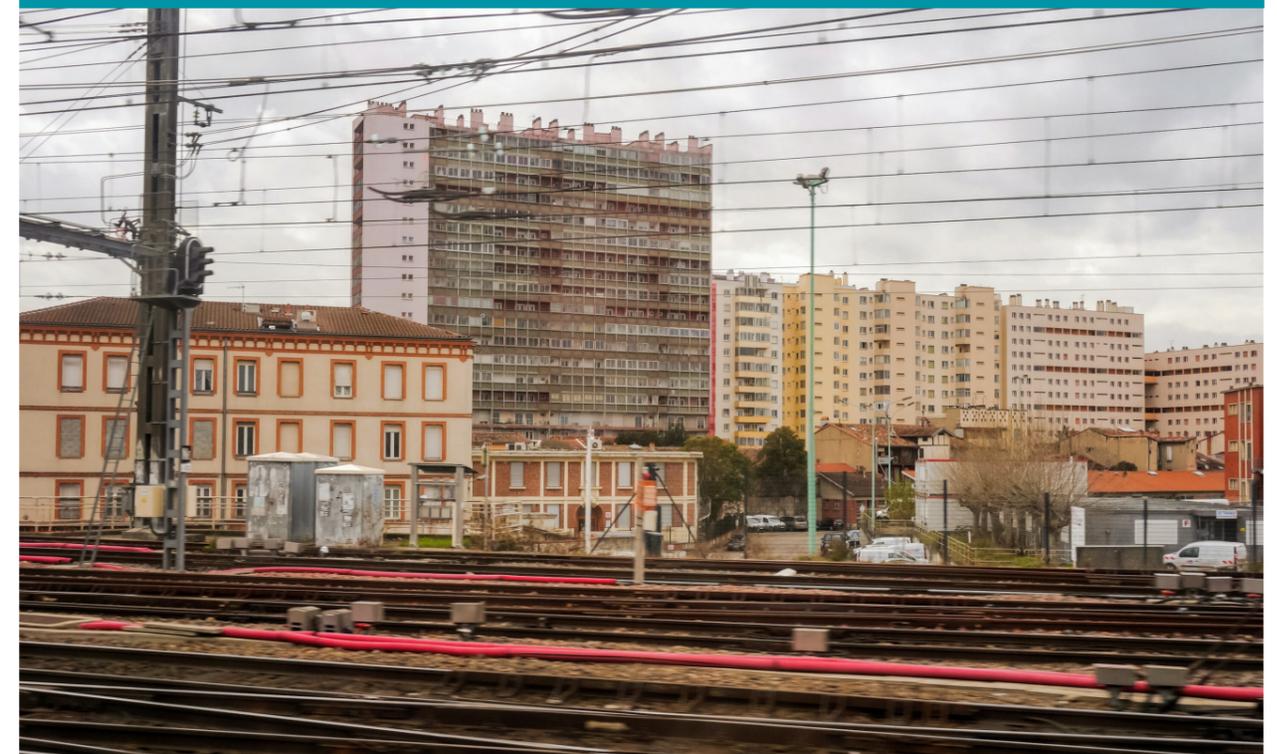
en associant les habitant·e·s, les usager·e·s et associations à leurs élaborations et leurs évaluations (ex : accessibilité aux aménités de proximité).

- **Élargir la réflexion au-delà du domaine des transports :**

Compte tenu des nombreux effets sociaux, économiques et urbains qui impactent la mobilité, une articulation des politiques publiques (ex. : logement, aménagement, emploi, politiques sociales, etc) enrichirait la réflexion et permettrait de développer une réponse globale plus efficiente.

- **Engager des débats contradictoires, politiser la réflexion sur la transition :**

Cela permettrait de recentrer la question des mobilités et de créer une nouvelle dynamique sur ce sujet qui influence si fortement les modes de vie.



<sup>4</sup> La périurbanisation désigne le plus communément le processus d'extension urbaine autour des agglomérations, d'extension des surfaces artificialisées en périphéries, le plus souvent aux dépens des espaces agricoles et naturels.  
<sup>5</sup> Pourtant, l'action publique en matière de mobilités dans les quartiers de la Politique de la ville est souvent pensée comme un manque, et non pas comme une contrainte que les personnes hyper-mobiles, elles-mêmes issues des quartiers populaires, éprouvent spécifiquement (notamment dans les métiers de la manutention, de la logistique et des transports, de la maintenance, de la sécurité, etc).  
<sup>6</sup> Ainsi, une salariée modeste à temps plein, non-véhiculée, vivant dans le centre ville de Saint-Denis (Seine-Saint-Denis/Petite couronne), ne sentira pas la même dépendance aux mobilités (ex. : régularité des transports en commun et qualité du réseau), qu'un intérimaire précaire à temps partiel vivant dans le quartier du Val Fourré (Yvelines/Grande couronne) qui possède une automobile (ex : fluidité des voies routières, kilométrage du véhicule particulier).



## 2. VÉLO ET BANLIEUE : REPRÉSENTATIONS ET ÉVOLUTIONS DES PRATIQUES EN ÎLE-DE-FRANCE

Synthèse réalisée par le Pôle Ressources à partir de la présentation de : Clément Dusong, Doctorant en géographie à l'Université Gustave Eiffel

Préparant une thèse sur les usages du vélo en banlieue parisienne, Clément Dusong a réalisé une enquête entre 2018 et 2019 à partir d'entretiens auprès d'usager·e·s, de cyclistes, d'élu·e·s, de technicien·ne·s et de militant·e·s dans des communes de la Petite couronne (ex : Aubervilliers, Nanterre...).

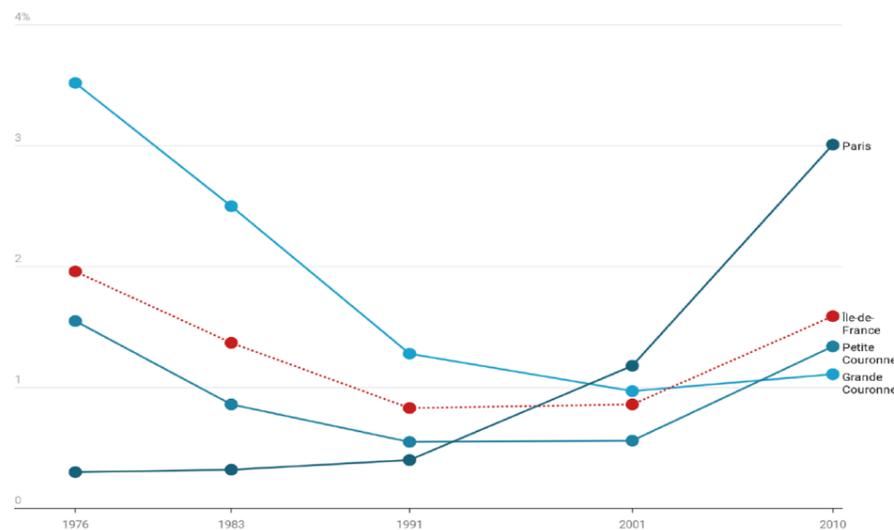
### Quelles évolutions de la pratique du vélo en Île-de-France ?

Entre le milieu des années 1970 et le début des années 2010, la pratique du vélo en Île-de-France a évolué de façon différenciée entre les départements franciliens, tandis que la part des déplacements réalisés à vélo (sur l'ensemble des déplacements) augmente dans certains territoires (ex : Paris), elle baisse dans d'autres (Seine-et-Marne).

En 1976, la part modale du vélo était extrêmement faible à Paris, elle ne représentait que 0,3% de l'ensemble des déplacements (marche, voiture, transport collectif...). Depuis la fin des années 1970, cette part ne cesse de croître à Paris. La capitale était ainsi en 2010 l'espace francilien où la pratique du vélo fut la plus importante (3%), et où elle continue très probablement de croître. **Au milieu des années 1970, en Petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val de Marne), la part que représentait le vélo (1 à 2%) était plus importante qu'à Paris.** Si toutefois la pratique du vélo en Petite couronne a eu tendance à diminuer, elle connaît une hausse depuis le début des années 2000, en particulier dans le département des Hauts-de-Seine qui a connu entre 2001



et 2010 un pic dans l'évolution de la part modale du vélo — qui a été multipliée par deux. Tandis qu'en Grande couronne (ex : Essonne, Val d'Oise et Yvelines), c'est dans les années 1970 que la pratique du vélo était la plus importante. Depuis, elle est en chute progressive, malgré une légère remontée depuis les années 1990. Au regard des dernières enquêtes disponibles (Enquête ménage et déplacement, 2010), la Seine-et-Marne se trouve être le département francilien où la pratique du vélo est la plus faible de la région, alors qu'il figurait parmi les territoires où cette pratique était la plus répandue dans les années 1970 (environ 4%).



Evolution de la part modale du vélo en Ile-de-France entre 1976 et 2010 (Source : Enquête Globale Transports)

Ainsi, en région parisienne, la « ville-centre » Paris connaît une forte hausse des pratiques cyclables, la proche banlieue rencontre une augmentation un peu moins importante, et, la périphérie connaît une baisse de la pratique du vélo. Entre 1976 et 2010, une inversion des pratiques cyclables s'observe donc entre Paris et la Banlieue. Si la pratique du vélo était plus importante en Banlieue qu'à Paris, elle est jusqu'à présent plus importante à Paris qu'en Banlieue (au regard des enquêtes récentes) : la hiérarchie qui existait entre les territoires franciliens s'est donc inversée. Ces évolutions territoriales s'observent également dans d'autres grandes régions françaises, notamment dans la région de Strasbourg, où la « ville-centre » connaît une forte dynamique en faveur du vélo, la proche banlieue une dynamique plus faible, alors que l'espace périurbain voit sa pratique baisser.

### Comment expliquer ces évolutions de l'usage du vélo ?

Dès les années 1970, pendant la période du « tout automobile », la pratique du vélo a chuté au détriment de la voiture et d'autres véhicules motorisés. La pratique du vélo demeurait pourtant extrêmement forte en France pendant la première moitié du 20e siècle, en particulier dans les années 1920-1930. Depuis le début des années 2000, cette pratique connaît un renouveau. Et les récents mouvements sociaux dans les transports collectifs, comme les effets de la crise sanitaire (ex. : coronapistes), ont fortement contribué à accentuer le développement de la place du vélo dans le quotidien des franciliens. Depuis quelques années, les villes périphériques ou périurbaines prennent par ailleurs la même direction. On assiste donc à un décalage dans l'évolution de l'usage du vélo entre les territoires franciliens, plutôt qu'à une stricte opposition des pratiques. Comment expliquer ce décalage dans l'évolution des pratiques modales ? Pourquoi les territoires en périphérie sont à rebours de la ville-centre ?

Trois facteurs expliquent l'évolution de la part modale du vélo dans les villes de la proche banlieue : les mobilités résidentielles (1), les dynamiques associatives (2) et les politiques en matière de mobilités (3).

#### (1) Les mobilités résidentielles :

La diffusion des usages du vélo, de la capitale vers la proche banlieue, peut s'expliquer à travers les mobilités résidentielles (soit les changements de logement) des ménages en Île-de-France : les ménages jeunes qui débutent leurs mobilités résidentielles, du centre vers la périphérie, exportent leurs usages de la bicyclette et portent de nouvelles sensibilités en matière de politiques urbaines et de mobilités. En effet, les mobilités résidentielles franciliennes sont modelées par des dynamiques « centrifuges », se caractérisant par une installation des jeunes



ménages au cœur de l'agglomération au tout début de leurs parcours résidentiels et qui, au fur et à mesure de leurs déménagements, vont s'éloigner progressivement du centre, pour accéder notamment à un prix du foncier plus accessible et à des logements de plus grande taille. Ce sont les territoires péri-centraux qui profitent le plus de ce développement des pratiques cyclables au travers des mobilités résidentielles. **Ainsi, les nouveaux arrivants en Petite couronne, en particulier les jeunes ménages participent à l'exportation de nouvelles pratiques**

**de mobilités liées au vélo**, ou encore à la marche. Dans les quartiers de la Politique de la ville, d'autres logiques de mobilités résidentielles et d'autres représentations du vélo, ou encore certaines caractéristiques de l'habitat (ex. : contrainte du stationnement vélo dans l'habitat social), peuvent toutefois freiner cette diffusion.

**(2) Les dynamiques associatives :**

Le développement du vélo peut aussi s'expliquer par une nouvelle dynamique associative. Dans les années 1970, il n'existait qu'une seule association parisienne de vélo. Le maillage associatif en Île-de-France s'est ensuite progressivement renforcé. **Depuis plusieurs années, les associations de cyclistes en région parisienne se multiplient et se diversifient, notamment dans le domaine de l'insertion socioprofessionnelle.** Ces associations, en particulier les plus militantes (ex. : défense de l'environnement) sont marquées par une sur-représentation de catégories sociales favorisées. Dans les communes populaires, les membres des associations militantes expriment cependant souvent la volonté de se rapprocher de groupes sociaux moins favorisés comme les habitant·e·s des quartiers en Politique de la ville. L'implication de catégories sociales défavorisées se trouve assez limitée, notamment parce que les habitant·e·s des quartiers en Politique de la ville ont tendance (de plus en plus) à porter des engagements dans des formes de bénévolat plus informelles, et à se désintéresser des instances associatives plus classiques.

**(3) Les politiques en matière de mobilités :**

Les élu·e·s et les technicien·ne·s dans les collectivités territoriales expriment un intérêt croissant pour la question du vélo en ville. Cet intérêt est évidemment alimenté par l'influence des associations militantes de cyclistes, qui se développent en Île-de-France, et qui participent au changement des points de vue en matière de politiques de mobilités. Depuis les dernières élections municipales, le renouvellement des élu·e·s a permis, dans certaines villes, de nouer de nouveaux rapports entre les associations de cyclistes et les élu·e·s. Dans certains territoires où les relations entre les associations et élu·e·s ont pu être un peu conflictuelles, le changement de majorité municipale ou le changement de ses membres a pu contribuer à changer les modes d'organisation, à améliorer des relations élu·e·s/associations en faveur des politiques cyclables à l'échelle des communes. Ces effets trouvent leurs limites dans les quartiers populaires, car l'usage du vélo est aujourd'hui marqué socialement comme étant l'apanage de catégories favorisées qui seraient nettement plus

sensibles aux questions environnementales. En effet, l'usage du vélo est perçu comme une « préoccupation parisienne », éloignée des pratiques des classes populaires. Ainsi, les représentations sociales et les arbitrages financiers ne sont pas toujours en faveur du développement du vélo dans les quartiers populaires. Cela dit, il ne faudrait pas calquer strictement l'action publique en faveur du vélo qui existe en centre-ville de la même façon qu'en périphérie, car les espaces urbains, les populations, les mobilités quotidiennes sont différents.



Plan du projet de RER V proposé par le Collectif Ile-de-France

**Perspectives**

L'usage du vélo en Île-de-France est ainsi marqué par une inversion de la pratique au sein des territoires (Paris, Petite couronne, Grande couronne), qui est liée à un décalage perceptible sur le temps long (depuis les années 1970). Les mouvements à la fois résidentiels, associatifs et politiques en Île-de-France ont des effets importants sur la diffusion de l'usage du vélo. Ces dynamiques permettent un changement d'échelle des politiques et des actions pour le développement du vélo, à l'exemple du projet de RER Vélo porté par le Collectif Vélo Île-de-France et soutenu par la Région. Malgré une dynamique sociale, urbaine et politique régionale (ex: Véligo Location), au bénéfice particulier de la capitale et de la Petite couronne, l'exemple des quartiers de la Politique de la ville rappelle que les singularités d'un territoire peuvent avoir des effets sur le retour du vélo.



# PARTIE 2 - INITIATIVES LOCALES INSPIRANTES

Loin d'opposer l'urgence climatique à d'autres priorités, comme l'accès à l'emploi, des initiatives locales inspirantes portent l'ambition de favoriser l'accès aux mobilités durables. Ces projets (présentés ci-dessous) entendent ainsi répondre à la fois à des enjeux sociaux, économiques et environnementaux des territoires populaires et de leurs populations précaires



## 1. INSERTION SOCIO-PROFESSIONNELLE ET CYCLO-LOGISTIQUE : ASSOCIATION « CARTON PLEIN »

### Genèse

Fondée en 2012, Carton Plein est une association qui accompagne l'insertion sociale et professionnelle de publics en grande précarité (ex : sans logement, sans diplôme, sans ressources suffisantes...). Historiquement basée à Paris, Carton Plein est aussi implantée depuis octobre 2020 à Nanterre (Hauts-de-Seine). Ses principales activités s'étendent du déménagement à vélo jusqu'à la collecte et au réemploi de carton usagé, en passant par la formation aux métiers de la cyclo-logistique.

### Activités et publics

À travers le dispositif première heures (DPH) qu'elle porte depuis ses débuts, l'association Carton Plein développe des activités de réemploi de cartons (notamment issus de la grande distribution), en proposant aux personnes en situation de grande exclusion un accompagnement à la reprise progressive d'une activité professionnelle (allant de trois à six heures par semaine). Depuis fin 2020, un nouvel atelier de valorisation du carton s'est installé à Nanterre via le projet d'occupation temporaire « Vive Les Groues » (ancienne friche gérée par le collectif Yes We Camp). Ces collectes de carton étaient, jusqu'à récemment, réalisées à vélo dans Paris.

### Perspectives

En rejoignant le collectif citoyen fraternel 92, l'association participe depuis peu à l'expérimentation du DPH dans le département des Hauts-de-Seine. Ce dispositif permet aux publics sans domicile fixe de travailler, à travers des activités relevant de l'économie circulaire, pour contribuer à lever les freins qu'ils rencontrent au quotidien : accès à la santé, accès à l'hébergement et au logement, accès aux droits et à la langue, etc. On pourrait ainsi dire que Carton Plein inscrit son action dans une logique d'émancipation « par le faire ».

C'est en tant qu'entreprise d'insertion (EI) que la structure développe ses activités de collecte (plusieurs dizaines de cartons par semaine), de déménagement auprès de particuliers et professionnels, ou de livraisons pour des structures privées comme publiques (ex : Centre d'action sociale de Paris). Les activités de déménagement sont effectuées dans la capitale et sa Petite couronne par des

équipes composées de profils variés : réfugiés, bénéficiaires de minima sociaux, chômeurs de longue durée... Ils bénéficient d'un parcours d'insertion permettant de sortir progressivement de la précarité et de retrouver une autonomie financière. C'est donc au moyen des mobilités durables que l'association poursuit à la fois ces objectifs sociaux, économiques et environnementaux.

### L'entreprise d'insertion en 2020, en quelques chiffres

-  3000 kms à vélo effectués
-  135 déménagements à vélo effectués (demi-journées et journées entières confondues)
-  Plus de 700 collectes de carton effectuées (une collecte étant un passage dans un établissement)
-  Une équipe de 3 salariés permanents et 11 personnes employées (28 heures ou 35 heures)

Depuis 2018, l'association est également devenue organisme de formation. Convaincue que les métiers de la cyclo-logistique sont porteurs de perspectives, notamment pour répondre aux enjeux de la transition écologique (ex : mobilités durables et logistique du dernier kilomètre), Carton Plein propose des parcours de formation destinés à son public traditionnel, les personnes éloignées de l'emploi. L'un des parcours forme au métier de cyclo-logisticien - dit autrement livreur en vélo-cargo - durant deux mois. Le premier mois s'effectue auprès de l'association Carton Plein, le second mois en entreprise, comme dans des structures de l'ESS.

### Le dispositif de formation, en quelques chiffres

-  2 salarié•e•s
-  4 promotions par an, avec 8 cyclo-logisticien•ne•s (ex : chômeurs de longue durée, réfugié•e•s... orienté•e•s par Pôle emploi, Missions locales...).

Avec A. CALVEZ, Coordinateur Entreprise d'Insertion (Carton Plein)



## 2. SENSIBILISATION ET PRÉVENTION DES USAGER.E.S DES TRANSPORTS EN COMMUN : SEM « TRANSPORTS INTERCOMMUNAUx CENTRE ESSONNE »

### Genèse

Créée en 1988, la société d'économie mixte « Transports intercommunaux Centre Essonne (TICE) » gère le principal réseau d'autobus de l'agglomération « Grand Paris Sud – Seine-Essonnes-Sénart » – située en Essonne autour d'Evry-Courcouronnes, mais aussi en Seine-et-Marne. La TICE dessert une vingtaine de communes essonniennes comprenant dix-sept quartiers prioritaires de la Politique de la ville.

### Activités et publics

C'est dans un contexte de dégradation de la tranquillité du quotidien dans les transports en commun que la TICE a créé le Pôle développement social, destiné à favoriser la cohésion sociale et à réduire les incivilités. Au-delà des problèmes d'insécurité ou de sentiments d'insécurité, le Pôle développement social conçoit aussi ses activités comme une « aide dans l'apprentissage de la mobilité [...] permettant de développer l'autonomie, l'anticipation et la connaissance des déplacements ». C'est ainsi que la TICE a mis en place des ateliers mobilités, appelés MobiliTice, à destination des usager.e.s ou futur.e.s usager.e.s, vivant notamment à proximité des lignes de bus (qui traversent régulièrement des quartiers en difficultés économiques et sociales bénéficiant de la Politique de la ville). En partenariat avec des établissements scolaires (pour toucher les enfants et adolescent.e.s), et avec des associations locales (pour toucher les adultes et parents), les ateliers MobiliTice permettent à la fois de sensibiliser aux enjeux de civisme et de sécurité routière, d'informer sur les tarifications sociales et d'accompagner aux usages des transports en commun (ex : création d'itinéraire). Près de 500 personnes sont ainsi chaque année sensibilisées à travers ces ateliers.

### Les ateliers MobiliTice

• Civisme et sécurité routière (mini films sur la citoyenneté dans les transports) : Le but est de travailler à partir d'un support pédagogique qui puisse parler à tout le monde, y compris aux primo arrivant.e.s. Il s'agit de la diffusion du court métrage cinÉTICE filmé par des jeunes du territoire, accompagnés par une association locale. Le film aborde la lutte contre la fraude, la sécurité et la prise de conscience de l'importance des transports publics.

• Présentation de la tarification adaptée à chaque situation : Cette séance permet d'expliquer la tarification en vigueur en Île-de-France et les droits des usager.e.s sur la tarification sociale. L'objectif sous-jacent est d'éviter la fraude et de permettre aux usager.e.s d'avoir une vision claire des titres de transports existants.

• L'accompagnement au repérage sur un plan, à la préparation d'un itinéraire : Cet atelier permet notamment d'accompagner les usager.e.s à la lecture des horaires, et à la préparation de leur itinéraire. Souvent, les usager.e.s se rendent compte via cet atelier, qu'ils ou qu'elles peuvent se déplacer bien plus loin que ce qu'ils ou qu'elles ne le pensent.

• Mise en pratique (sur le réseau TICE mais aussi sur les autres réseaux d'Île de France) : Les agents partent sur le terrain avec les usager.e.s dans les bus. Cet atelier est notamment l'occasion de montrer comment acheter un titre de transport sur les automates.

### Le dispositif de formation, en quelques chiffres

↘ **Réduction des incivilités de 60 %** entre 1998 et 2018 / Augmentation de la fréquentation entre 2010 et 2017

↗ **Augmentation des validations de 32 %** (au-dessus de la moyenne de la grande couronne francilienne)

En complément des ateliers MobiliTice, le Pôle développement assure également des permanences "tarification sociale" dans les structures accueillant les publics en précarité. Ces différentes activités apparaissent comme relativement inédites, car il demeure assez rare qu'une société de transports publics, à l'échelle intercommunale, mette en place des actions de sensibilisation et de prévention en coopération avec des associations et acteurs éducatifs, qui aujourd'hui la sollicite pour mener des ateliers de sensibilisation et de prévention dans ce sens.

*Avec E. SEA, Chargée de mission mobilité inclusive (Pôle développement social de la TICE)*

## 3. INSERTION SOCIOPROFESSIONNELLE ET RÉPARATION DE VÉLOS : ASSOCIATION « SAUVEGARDE 95 »

### Genèse

Créée en 1967, l'association la Sauvegarde 95 gère et développe des activités de protection de l'enfance, de prévention spécialisée, de formation et d'insertion socioprofessionnelle. Parmi ses nombreuses missions d'insertion et de prévention (notamment auprès des jeunes des quartiers de la Politique de la ville de l'agglomération de Cergy-Pontoise), la Sauvegarde du Val d'Oise porte le chantier d'insertion « VéloServices ». Ce dernier existe depuis près de 8 ans.

A travers des ateliers de réparation de vélo et des espaces de ventes ou location de vélo (ou encore des ateliers mobiles de promotion des mobilités douces), la Sauvegarde 95 contribue à la fois à l'insertion socioprofessionnelle et à la transition écologique, avec des jeunes des quartiers de la Politique de la ville, mais aussi des publics plus âgés éloignés de l'emploi et/ou en situation d'exclusion.

Le chantier d'insertion « VéloServices » permet en effet aux personnes éloignées de s'insérer dans une activité économique, d'une part, et de démocratiser l'usage du vélo en proposant des services gratuits aux habitant.e.s, d'autre part.

### Le « VéloServices » engage des activités, en lien avec la pratique et la promotion du vélo sur le département, qui s'inscrivent dans le champ de l'économie circulaire

- la récupération de vélos, pour une remise en état entraînant des ventes (ex : bourses aux vélos),
- la réparation et révision de vélos pour des particuliers, professionnel.le.s. du cycle et collectivités locales,
- la location de vélos classiques, électriques et VTT (à destination des particuliers, des entreprises et collectivités),
- l'animation d'ateliers mécaniques et promotion du vélo, en partenariat avec la SNCF et les collectivités.

### Les ateliers mobiles : de la réparation à la sensibilisation

Si les ateliers mobiles permettent aux usager.e.s de faire réparer ou réviser leurs vélos dans l'espace public, ils sont aussi l'occasion pour les salarié.e.s de leur dispenser des conseils et de les sensibiliser à l'utilisation du vélo pour

les déplacements urbains. Ce cadre permet d'être au plus près des usagers et usagères (à proximité des gares de la SNCF) et de faire le lien avec la population locale en valorisant les compétences de chacun.

### L'atelier VéloServices en quelques chiffres

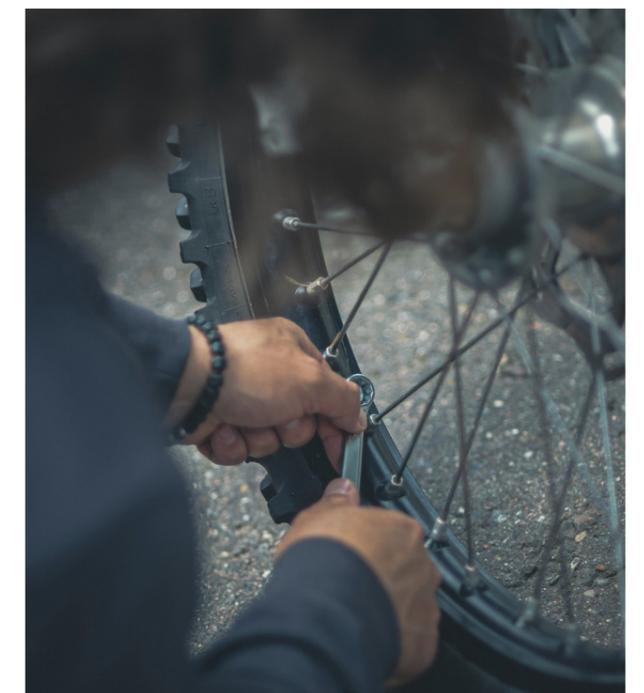
 **1500 réparations** effectuées par an

 **80 à 100 animations** programmées par an dans les gares et les villes du Val d'Oise.

 **Plus de 2000 personnes** par an manifestent leur intérêt pour cet atelier (pour s'informer ou faire réparer leur vélo).

Les activités de l'atelier d'insertion « VéloServices » répondent ainsi à la fois à des enjeux d'insertion, de transition écologique et d'économie circulaire (limitant la surconsommation et le gaspillage des matières premières).

*Avec J.C. CHIBON, responsable des ateliers chantiers d'insertion « Liaisons douces, accessibilité et vélo services »*





## 4. DÉVELOPPEMENT URBAIN ET LOCAL DES MOBILITÉS ACTIVES : VILLE D'ARGENTEUIL

### Contexte social et urbain

Ville qui concentre plusieurs QPV du Val d'Oise (dénombrant près de 33% de ces 110 000 habitant·e·s en quartiers de la Politique de la ville), Argenteuil mène une politique en matière de mobilité destinée à favoriser la marche et le vélo. Le territoire d'Argenteuil présente de nombreux atouts en matière de mobilité durable : **des itinéraires cyclables ainsi qu'un maillage dense du stationnement vélo sur la commune, qui s'accompagne d'un développement de l'implantation d'abris et de consignes sécurisées Véligo à proximité des pôles d'échanges multimodaux (que sont les gares SNCF en particulier)**. Cela en complément de nombreuses associations de cyclistes ou de mobilités douces qui se mobilisent : MDB, UVA Cyclo, Akousmatic, AVSC95, Solicycle, etc.

A contrario, le territoire présente de forts dénivelés, idéal pour le développement du vélo électrique et d'importantes coupures urbaines et discontinuités de parcours qui ne favorisent pas le développement de la pratique des mobilités actives (ex : vélo).

### Le Plan vélo « 2021-2026 »

C'est dans ce contexte territorial que la ville d'Argenteuil a développé son plan vélo 2021-2026. Celui-ci comprend plusieurs objectifs :

- Offrir aux argenteuillais·es des liaisons continues et sécurisées, complémentaires aux transports collectifs, permettant de diminuer le nombre de véhicules sur les routes,
- S'inscrire dans une perspective de développement durable du territoire, le vélo étant un mode de déplacement non polluant et impactant peu l'espace public,
- Contribuer à un meilleur partage de l'espace et des usages,
- Participer à l'apaisement des circulations en ville,
- S'inscrire dans le Plan vélo régional et départemental pour obtenir des subventions relatives aux études et travaux.

Après avoir réalisé un diagnostic des aménagements et de la pratique cyclable (en 2020-2021), la ville d'Argenteuil est actuellement en train de définir le maillage des liaisons cyclables pour pouvoir, dans une troisième phase, dévelop-

per son plan d'action. **Enfin, la ville d'Argenteuil mène des actions de sensibilisation à la pratique du vélo** avec la mise en place d'un projet pédagogique VTT sur les temps scolaires et la mise en place d'ateliers vélo à destination des agents municipaux.

### Le lancement du Plan de Déplacement Administration « 2020-2023 »

La Ville d'Argenteuil a également développé un plan de Déplacement Administration 2020-2023, poursuivant quatre **objectifs principaux** :

- Accroître la part du vélo dans les trajets domicile/travail,
- Développer le covoiturage et renforcer l'attractivité des transports collectifs,
- Repenser les déplacements professionnels,
- Animer et relayer le plan de déplacements d'administration.

Dans cette ville historiquement industrielle, en pleine mutation, **les trajets « domicile/travail » se réalisent en grande partie au sein même du territoire communal**. Cela constitue un atout important pour le développement des mobilités les plus douces, mais non sans frein tant les habitudes de déplacements touchent à de nombreux domaines du quotidien.

### S'adapter face à la crise sanitaire

Lors de la crise sanitaire du COVID-19, la ville a dû s'adapter pour réajuster l'organisation des flux et des circulations mobilitaires. Suite à la baisse de desserte en transport ferroviaire dans la gare du Val d'Argenteuil (reliant le quartier prioritaire du Val d'Argent à la Gare de Paris St-Lazare), **la commune d'Argenteuil a mené un travail partenarial permettant de répondre aux besoins des « travailleuse·s de première ligne »**, comme le personnel hospitalier très contraint dans ces déplacements. Il a donc été nécessaire de travailler en étroite collaboration avec les réseaux de bus. Les horaires des bus ont été réajustés, les liaisons optimisées. Dans le même temps, un Plan vélo post-confinement 2020 a été initié : 3,7 km de pistes cyclables temporaires post-confinement ont été aménagés et 2,8 km de pistes cyclables ont été renforcées et sécurisées.

*Avec A. ROUSSEL, Directrice Transport et Mobilité*

## PARTIE 3 - REGARDS PROSPECTIFS

Quelles sont les perspectives d'évolution des mobilités durables dans les quartiers populaires ? Quels sont les leviers d'action pour faire évoluer la situation des habitant-e-s en matière de mobilité ?

### 1. RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE

Pourquoi mobiliser l'outil de la prospective pour penser la question des mobilités durables en quartiers prioritaires politique de la ville ?



La prospective ne vise pas à prédire ou à deviner l'avenir.



C'est un outil d'aide à la décision qui propose d'anticiper les mutations à venir et les scénarios d'évolution possibles d'une situation pour agir plus efficacement sur les prises de décision de court et moyen termes.



Il s'agit donc de partir du présent (état des lieux) pour déceler les germes de changement et de construire des scénarios d'évolution afin de définir une stratégie et un plan d'actions pour s'orienter vers un futur souhaitable.



Réfléchir les mobilités durables en QPV au prisme de la prospective c'est donc partir du principe qu'une transition écologique et sociale est nécessaire et que ce changement peut être suscité par des prises de décision et des actions adaptées (leviers d'action).



## 2. ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITÉS DURABLES EN QUARTIERS PRIORITAIRES

Identifier les principaux freins à la mobilité durable rencontrés par les habitants des QPV



### Freins psychologiques

La voiture demeure un symbole de réussite, sentiment d'insécurité lié à l'usage des TC...



### Freins institutionnels

Offre de mobilité insuffisante, manque de coordination entre acteurs et de cohérence dans les périmètres d'action



### Freins physiques

Faible desserte en TC, manque d'infrastructures (pistes cyclables, voies propices à la marche, stationnement vélo...), ruptures urbaines, enclavement des quartiers.



### Freins financiers

Ressources économiques des habitants insuffisantes pour acquérir un abonnement de transport en commun et/ou pour faire l'acquisition d'un vélo.



### Freins culturels

Manque d'information, de formation et de compétences (se déplacer en autonomie dans les TC, faire du vélo...)

Identifier les principaux atouts et leviers mobilisables par les habitants des QPV

**Une incitation financière** à adopter de nouvelles pratiques de mobilité moins coûteuses que la voiture individuelle

**Les politiques publiques de renouvellement urbain** qui sont l'occasion de renouveler l'offre de mobilité et d'adapter les infrastructures



**Une population jeune** avec une forte capacité d'adaptation et sensibilisée aux enjeux environnementaux

**Une forte solidarité locale** qui peut être le terreau de nouveaux usages de mobilité durable (covoiturage, prêt de matériel, apprentissage entre pairs...)



## 3. LES FACTEURS DE CHANGEMENT

Qu'est-ce qui, selon vous, est de nature à faire évoluer la situation des habitants des QPV en matière de mobilité ?



### Un changement de paradigme politique.

L'urgence de mettre fin au tout voiture irrigue les politiques publiques nationales et locales. Multiplication des dispositifs pour concrétiser cette transition, y compris en QPV.



### Proximité : le profil économique et commercial des QPV se transforme.

Programmation commerciale et économique susceptible de réduire les besoins de déplacement.



Des acteurs de terrain plus nombreux, mieux formés et plus structurés pour accompagner les habitants.



### La COVID : facteur de changement ambivalent.

Défiance vis-à-vis des TC, corona-pistes, renforcement des difficultés économiques...



## 4. LES LEVIERS D'ACTION

Dans ce contexte, quels sont nos leviers d'action pour influencer sur la situation ? Que devons-nous changer à nos pratiques ?



### A RETENIR :

Plus que les interventions sur le cadre bâti et les infrastructures des quartiers, c'est la compréhension des usages et la mise en place de cadre de co-construction avec les habitants qui sont identifiés comme les principaux leviers d'action à mobiliser pour favoriser la transition vers des mobilités durables.



## BIBLIOGRAPHIE

ADCF. FRANCE URBAINE. TRANSDEV. *Quartiers populaires et politiques de mobilités : enjeux et retours d'expériences locales*. Janvier 2021.

CRESS ILE-DE-FRANCE. *Les structures de l'Économie Sociale et Solidaire en Île-de-France. Des acteurs de la Transition Écologique et Énergétique. État des lieux*. Mars 2020.

LARUELLE, Nicolas & DOUCET, Franck. « *La transition, un levier pour les quartiers populaires* ». Note rapide, N° 887, L'Institut Paris Region. Avril 2021.

LES CRPV FRANCILIENS. *Habiter, travailler, se déplacer. La politique de la ville au défi des inégalités. Actes de la Rencontre régionale du 15 novembre 2016*. Décembre 2017.

ONPV. « *Mobilité quotidienne : moins intensive pour les habitants des quartiers populaires* » in : *Emploi et développement économique dans les quartiers prioritaires (Rapport 2018 - Tome 2)*. Mars 2019. pp. 58-59.

PÔLE RESSOURCES. *Inégalités et transition écologique : des enjeux aux initiatives locales (Restitution de la journée du 8 octobre 2020). Cycle transition écologique et quartiers populaires*. Mars 2021.

PÔLE RESSOURCES. *L'association Wimoov : des mobilités durables pour favoriser l'insertion professionnelle. Fiche expérience*. Avril 2020.

DUSONG, Clément. RIOU, Dominique. « *Le rôle des associations dans le "retour du vélo" en Île-de-France* ». Note rapide, N°834, L'Institut Paris Region. Février 2020.

GALLEZ, Caroline. LEVY, Jean-Pierre. *Mobilités et aménagement urbain face aux enjeux de la transition énergétique. Limites et paradoxes de l'action publique*. 2019.

### Du côté des CRPV

IREV. *Des quartiers en transition - Le renouvellement urbain à l'épreuve des changements climatiques [actes de colloque]*, 2021.

IREV. *Des quartiers en transition - Entre transition agrécologique et évolution des modes de consommation, accompagner les quartiers priorotaires vers l'alimentation durable [rapport, étude, mémoire...]*. Juin 2021.

VILLE AU CARRÉ. *Mobilité et transition environnementale dans les petites villes, exemple d'Issoudun, Indre - Centre-Val de Loire*, 2020.

PROFESSION BANLIEUE. *Transport et mobilité dans les quartiers prioritaires. Concilier besoins sociaux et aménagement*. Juin 2017.

## DANS LA MÊME COLLECTION "LES DOSSIERS DU PÔLE RESSOURCES"

PÔLE RESSOURCES. *Le renouvellement urbain dans les quartiers prioritaires du Val d'Oise. Collection : Les dossiers du Pôle Ressources. Septembre 2020.*

PÔLE RESSOURCES. *Inégalités et transition écologique : des enjeux aux initiatives locales (Restitution de la journée du 8 octobre 2020). Cycle transition écologique et quartiers populaires. Collection : Les dossiers du Pôle Ressources. Mars 2021.*

PÔLE RESSOURCES. *Quelle prise en compte de la santé mentale dans les quartiers ? Collection : Les dossiers du Pôle Ressources. Novembre 2018*

Tenez-vous informé.es de l'actualité du Pôle Ressources sur  
<https://poleressources95.org>

**Pôle Ressources**  
Ville et développement social