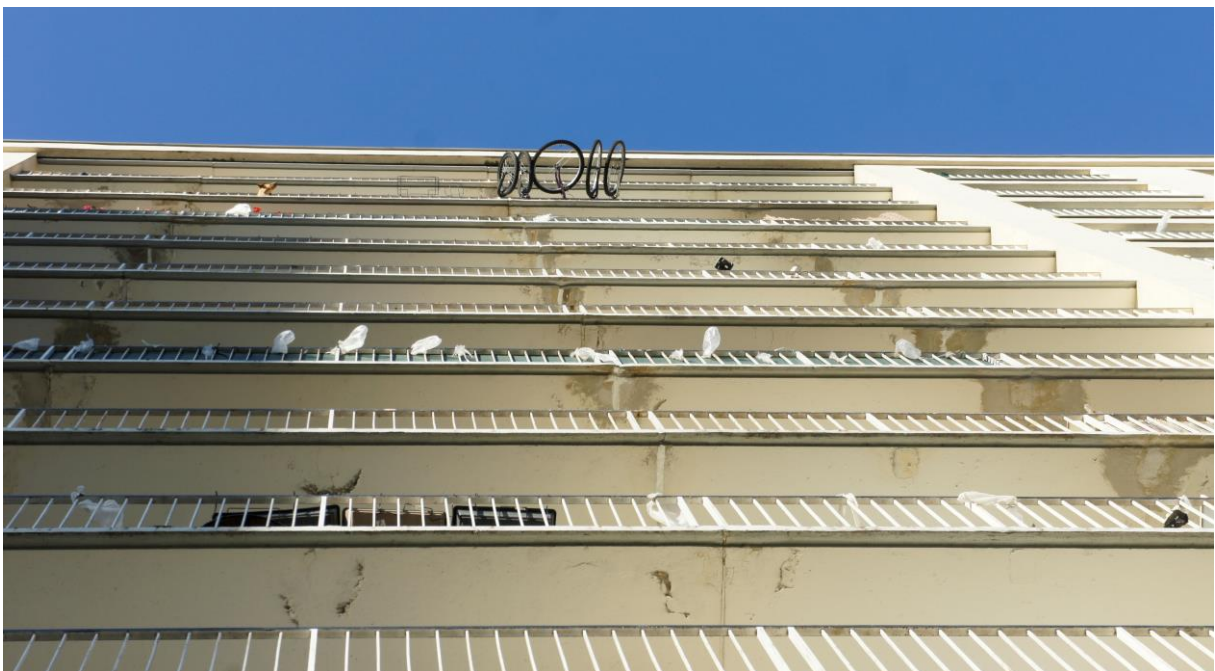


**« Mobilités durables
et partage de l'espace public dans les QPV »**

- Note d'orientation -



Rue de l'avenir

Groupe de travail*

Hauts de France

Septembre 2023

Les contrats de ville doivent être élaborés d'ici le mois de mars 2024 et pour les 6 prochaines années. Le sujet des transitions (dont la mobilité durable, la biodiversité ou encore l'adaptation aux changements climatiques) sera pris en compte dans les prochains Contrats. (1)

Pour l'ANCT « le développement des mobilités actives est un enjeu qu'il nous faudra prendre en compte de manière renforcée par les politiques publiques notamment dans le cadre de la prochaine actualisation ». (2)

Il convient donc, de ce fait, après avoir rappelé le constat qui peut être fait en ce qui concerne la mobilité dans les QPV, d'établir les sujets qui pourraient trouver leur place dans ce volet Transition/Mobilités des contrats de ville.

Le constat

- Un plus faible niveau de mobilité.
- Des coupures urbaines.
- Faible niveau d'équipement en automobile et donc une aptitude à la mobilité des personnes vivant dans le QPV réduite : 2 fois plus de ménages sans voitures, 3 fois moins de ménages avec 2 voitures mais prégnance du modèle de l'automobile.
- Pas de report vers le vélo : part modale dans les QPV 1, 0% contre 2,8% dans la France entière.
- Une offre de transport public existante, mais insuffisamment diversifiée et ne correspondant pas toujours aux contraintes d'emploi du temps de ses usagers = même durée de trajet que les autres mais des distances qui sont réduites.
- Une marche contrainte des ménages à faibles ressources : deux fois plus nombreux que la moyenne à se déplacer à pied.

Une note de synthèse intitulée [« Des mobilités inclusives pour les déplacements du quotidien »](#) a été rédigée par l'IREV à l'issue de la 4^{ème} rencontre du cycle « des Quartiers en transition » qui s'est déroulée à Dunkerque le 5 novembre 2021.(3)

Elle énonce les différents enjeux que la mobilité du quotidien soulève et qui touchent les populations des quartiers prioritaires : Enjeu d'égalité, enjeu de santé publique (qualité de l'air notamment), enjeu environnemental (émission GES), enjeu de durabilité (utilisation d'énergie fossile).

Citant les différents indicateurs utilisés par [Nicolas Juste dans son étude](#) (4) réalisée à partir des enquêtes ménages-déplacement la note précise que :

- Dans les Hauts de France le nombre de sorties quotidiennes et le temps consacré aux déplacements sont les mêmes entre territoires hors QPV et en territoires QPV mais que si l'on compare la distance parcourue il existe un fort écart : en QPV on se déplace moins rapidement et il y a une différence d'usage dans les modes de déplacement.
- Les habitants des QPV n'ont pas une moindre mobilité mais une mobilité moins rapide et plus contrainte géographiquement. Toutefois dans une région comme les Hauts de France qui ne dispose pas d'une offre permettant de remplacer les trajets en voiture par les transports en commun et la marche les habitants sont exposés à une moindre mobilité qui est « subie ».
- Evoquant la « Motilité » concept utilisé par V. Kaufmann la note rappelle ainsi qu'en dehors des infrastructures et de la possession d'un véhicule d'autres facteurs tels que des connaissances ou des compétences permettent aux habitants d'être mobiles et

qu'il convient également d'en tenir compte dans la construction d'une politique publique de mobilités inclusives.

Ce constat sur la situation des mobilités actives dans les quartiers prioritaires a été repris et complété dans le document « [A pied à vélo dans les quartiers prioritaires](#) » publié en juin 2023 par le Club des villes et territoires cyclables et marchables. (Pages 7 à 14) (5)

La proposition qui est faite dans la présente note est de traiter la thématique des mobilités et du partage de l'espace public au sein des futurs contrats de ville avec une approche globale permettant une sensibilisation puis une implication des acteurs locaux dans un processus de changement culturel. La nécessité de cette approche globale repose sur l'analyse, liée à l'expérience de nombreuses villes, qu'il convient, pour que le développement des modes actifs soit effectif, de travailler simultanément, d'une part, sur l'apaisement de la circulation ainsi que sur la requalification de la voirie pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes, et, d'autre part, sur l'appropriation par les habitants d'un espace public actuellement prioritairement dédié à la voiture.

3 volets sont donc proposés en l'état :

- **La sécurité des déplacements** fondée sur une réduction de la vitesse et un partage plus équilibré de l'espace public (Zone 30, Zone de rencontre, aménagements, requalification de la voirie).
- **Adaptation de l'aménagement urbain, qualité de l'espace public et son appropriation par les habitants** (Révision des aménagements de voirie, franchissement des coupures urbaines, requalification de l'espace public en faveur des modes actifs, végétalisation, rue scolaire, rues aux enfants).
- **Le développement de l'usage des modes actifs dans le quartier** en particulier par les plus jeunes (Modalités variées de développement de l'écomobilité dont écomobilité scolaire).

1 La sécurité des déplacements

Les quartiers politique de la ville possèdent en règle générale un espace public avec des chaussées larges souvent enclavées par des coupures urbaines, des parcours piétonniers peu sécurisés et, sur des chemins multiples, un usage correspondant aux « lignes de désir » des piétons, peu d'aménagements cyclables, des parkings occupant une surface importante sans être toujours utilisés, et enfin souvent, un décalage par rapport au centre-ville pour des aménagements de voirie permettant d'apaiser la circulation.

En l'état les quartiers politique de la ville sont généralement en dehors du mouvement d'abaissement des vitesses à 30km/h qui touche essentiellement le centre des villes qui, d'ailleurs, pour certaines deviennent des « villes 30 » alors que les chaussées dans les quartiers politique de la ville sont larges, invitent à la vitesse et sont en décalage avec les usages (traversée piétones, desserte des TC)

Cette question a fait l'objet en 2008 d'une étude de sécurité des déplacements menée par le CERTU et le CETE Méditerranée sur quatre sites en GPV de quatre villes différentes (Toulouse Nantes Metz et Grenoble) (6)

Notant de nombreuses similitudes au regard :

- De la précarité de la population, de la forte proportion de jeunes, des taux de motorisation assez faibles
- D'une concentration de l'habitat laissant beaucoup de place à l'espace public dont une grande part est dédiée à la voirie et au stationnement
- D'un espace privé restreint → forte appropriation de l'espace public en particulier par les enfants qui par ailleurs sont peu accompagnés et peu surveillés dans leurs espaces de jeu
- D'une mobilité piétonne très développée notamment pour les déplacements scolaires
- De quartiers conçus à l'origine sur la base de l'accessibilité routière en décalage avec les pratiques de mobilité (piétonne notamment)
- Des voiries primaires et d'inter-quartiers aux gabarits très routiers



Photo Unis Vert

l'étude relève

- Que le poids des accidents survenus dans ces GPV par rapport au reste de la ville est plus faible que leur représentation dans la part de la population,
- Que les piétons et en particulier les enfants de moins de 14 ans sont fortement impliqués dans les accidents des quartiers GPV étudiés. Les taux d'accidents piétons sont similaires au reste des villes : l'insécurité piétonne est celle qui prédomine dans les accidents des quartiers GPV,
- Que les taux de victimes piétons sont en majorité plus élevés dans le GPV que dans le reste des villes étudiées, surtout la gravité des accidents piétons dans les GPV est plus élevée que dans le reste des villes
- Qu'en dehors des voiries principales comme pour l'ensemble des villes les voiries de desserte peuvent compter de nombreux accidents (en particulier des accidents de piétons enfants)

Elle observe :

- Un **décalage entre l'aménagement routier des axes primaires et souvent également des voies de distribution inter-quartier** et leurs usages (traversée piétonnes, desserte des TC) qui s'est approfondi et pose aujourd'hui de nombreux problèmes de sécurité (largeur des voies qui incite à la vitesse, files de circulation créant des masques à la visibilité, rareté des passages piétons, cheminements piétons pas toujours bien assurés en particulier vers TC).
- **Que sur les voies de desserte**, les accidents piétons impliquent majoritairement les enfants qui s'approprient l'espace public par leurs jeux. Ceux-ci longent les voies de circulation avec un stationnement des véhicules motorisés qui, prévu à l'origine sur des parkings, se fait le long de la voie à proximité des domiciles de leurs propriétaires. Leur espace de jeux n'a pas de limite et peut se prolonger de l'autre côté de la voie alors que le stationnement omniprésent crée des masques à la visibilité en particulier des enfants.

L'étude indique que, d'une manière générale, les accidents révèlent l'absence de transition dans la conception et l'aménagement des voiries dans le passage du réseau de desserte au réseau primaire. Elle souligne que les projets de rénovation urbaine pourraient en intégrant en amont la sécurité urbaine éviter de générer de nouveaux problèmes tout en essayant de résoudre ceux déjà existant. Elle constate toutefois que voulant ouvrir le quartier au reste de l'agglomération cette ouverture est souvent pensée « pour » une accessibilité routière.

Dans un article consacré à cette étude Marine Millot concluait « *La conception fonctionnaliste fortement orientée vers la prédominance de la circulation routière semble en décalage avec la forte mobilité piétonne des quartiers. Les gabarits de voie qu'elle a induit, l'organisation du réseau viaire et les difficiles raccords entre réseau primaire et voirie locale, les trafics importants au cœur d'espaces de forte vie locale, l'omniprésence de la voiture jusque dans le stationnement aux pieds des immeubles, le manque de continuité dans les itinéraires piétons sont autant d'éléments difficilement compatibles avec les pratiques actuelles de l'espace public : appropriation de l'espace public par les habitants et notamment les enfants, forte mobilité piétonne...* » (7)



Rue de l'avenir

Cette question de la sécurité des déplacements dans les quartiers politique de la ville n'a pas, depuis 2008, semble-t-il, fait l'objet d'une attention particulière dans un contexte particulièrement difficile lié à la précarité des familles et à diverses formes de délinquance mais qui a vu aussi l'usage du vélo faire l'objet de différentes initiatives dans les quartiers populaires à la suite de son inscription sur l'agenda politique national.

Il convient ainsi de mentionner le travail réalisé par les équipes de l'ANRU comme cela a été souligné dans le dossier « Aménager et sécuriser : redéfinir le partage de l'espace public et relier les quartiers au reste de la ville » dans la publication « A pied et à vélo dans les quartiers prioritaires » Club des villes et territoires cyclables et marchables Juin 2023 (Pages 71 à 91) (5)

« La redéfinition de l'espace public en faveur des mobilités actives et les aménagements en infrastructure que cela comprend (voirie et stationnement) participe aussi à la résilience de ces quartiers et font l'objet d'un pan significatif des projets de renouvellement urbain »

Il apparaît donc pertinent, à l'aube de la mise en place d'une nouvelle génération de contrats de ville devant tenir compte des impératifs de la transition écologique, de traiter de la place et d'un développement des modes actifs dans un cadre global (Sécurité des déplacements, politiques locales d'aménagement des territoires, partage de l'espace public, soutien des alternatives à la voiture), seul susceptible de faire les faire progresser, sachant que la marche apparaît clairement dans les quartiers en QPV un élément essentiel des déplacements au quotidien et de leur sécurité.

→ Questionnaire 1 : objectif de connaissance de la situation au regard de la mobilité et du partage de l'espace public dans les QPV **Annexe 1**

2 La qualité de l'espace public et son appropriation par les habitants

La configuration spatiale de la plupart des quartiers en politique de la ville et leur occupation est bien différente de celle des quartiers d'habitation en zone urbaine dense souvent confrontés à la congestion et au problème du transit. La question dans les QPV est celle de voiries primaires et inter-quartiers conçues à l'époque pour accompagner le développement de la circulation motorisée et qui se trouve en complet décalage avec la pratique des déplacements des habitants largement piétonne au quotidien.

Par ailleurs la présence importante des enfants dans les voiries de desserte, qui est leur espace public de proximité, compte tenu du caractère restreint de l'espace privé, entraînent des situations de danger en particulier liées aux véhicules garés au pied des immeubles leurs propriétaires voulant les surveiller.

Mais cette occupation naturelle et habituelle de l'espace public de proximité par les enfants peut être un terreau favorable à des usages différents de la voirie si l'opportunité leur est donnée de pouvoir en profiter en liberté.

Ainsi les « rues scolaires », les « rues aux enfants » peuvent être des leviers importants pour améliorer la qualité de vie en sensibilisant les habitants, dont les plus jeunes, à l'appropriation de l'espace public « bien commun » dans le cadre d'un travail collectif, à la sécurité des déplacements, à l'aspect positif des trajets à pied, souvent contraints, et à la pratique du vélo.

– **rue scolaire** : rue située devant une école, coupée à la circulation motorisée soit aux seules heures d'entrée et sortie des enfants (via un système de barrière), soit de façon pérenne à toute heure de la journée et tous les jours de la semaine via une piétonnisation de la rue. La

rue scolaire, une fois adoptée à la suite d'un arrêté du Maire, est fixe et ne correspond pas nécessairement à un projet construit par les habitants. (8)

[Les rues scolaires, on a tous un rôle à jouer - Rue de l'Avenir \(ruedelavenir.com\)](http://ruedelavenir.com)

Le sujet des rues scolaires qui a fait l'objet d'une note de Rue de l'avenir en 2018 a été abordé dans les programmes des élections municipales de 2020 pour plusieurs villes : Grenoble, Lyon, Paris, Marseille... Aussi en lien avec le CEREMA était prise par Rue de l'Avenir la décision d'organiser un Webinaire sur ce sujet intitulé « [Pour des abords d'école sûrs et agréables](#) » qui réunissait le 23 mars 2021 pendant une journée près de 1200 personnes essentiellement des agents des collectivités locales des services mobilité, cadre de vie, enfance, éducation et des parents d'élèves... Le sujet était traité sur le plan de la pollution, de la sécurité, de l'écomobilité avec des interventions concernant les bonnes pratiques et les ressources. Une brochure [« Rues scolaires, on a tous un rôle à jouer »](#) était mise en ligne à cette occasion ainsi qu'un récapitulatif de références sur les ressources documentaires.

Les pratiques de dépose en voiture des enfants et de stationnements désordonnés ou gênants existent également sur les quartiers QPV et sont aussi une source de situations dangereuses ou de conflits.

Les rues scolaires peuvent être des leviers pertinents pour aborder par un détour le sujet des trajets du chemin de l'école et des modes de déplacement. Une enquête sur les trajets école-domicile, un diagnostic sécurité sur l'environnement de l'école à l'échelle du quartier, un plan pour faciliter les accès à pied ou à vélo (PDES) sont des éléments qui, en lien, avec les associations de parents d'élèves peuvent faire évoluer les habitudes et les comportements.

– **rue aux enfants** : événement ponctuel et régulier, festif, à destination des enfants, se déroulant sur une rue habituellement dédiée à la circulation motorisée. Elle possède l'originalité d'être une démarche citoyenne et l'aboutissement d'une dynamique collective réunissant enfants et adultes. [Rues aux enfants – Rues aux enfants, rues pour tous](#)

De 2016 à 2022 205 dossiers ont été reçus dans le cadre des appels à projets nationaux puis régionaux « Rues aux enfants, rue pour tous » 183 ont été retenus par les jurys ou comité de validation et 154 rues aux enfants rues pour tous ont été réalisés sur la période 2016 2022 dont 49 dans des sites politique de la ville. Le collectif ou la coordination à partir de 2022 a eu connaissance d'environ 70 rues aux enfants rues pour tous réalisée hors appel à projet. Cette donnée est cependant incomplète car un certain nombre d'initiatives n'ont pas été signalées au collectif ou à la coordination.

A l'occasion des appels à projets « **Rues aux enfants rues pour tous** » dans les quartiers en politique de la ville il a été constaté que le travail en amont sur un projet commun a été un élément déterminant pour renforcer les liens entre les habitants, pour construire un projet qui reflète la réalité et corresponde aux besoins locaux. Par ailleurs, ce travail en commun pour un projet collectif a souvent permis de renforcer le sentiment d'appartenance à une communauté et à un lieu de vie.

Par ailleurs une telle action hors-les-murs permet une réflexion sur la qualité de vie du quartier :

- Le sentiment que les habitants ont d'appartenir à une communauté de proximité est en effet un facteur important de la qualité de vie du quartier.

- La réussite du travail collectif contribue à valoriser le lieu que l'on habite, procure la satisfaction de donner une image positive du quartier, permet d'interpeller le politique.
- Cela favorise en particulier un sentiment d'appartenance et une appropriation de l'espace proche. L'enjeu, c'est la prise de conscience que cet espace proche est commun. Le désintérêt entraîne une spirale négative en termes de dégradations, de saleté qui nourrit le sentiment d'insécurité
- Cette appropriation peut passer par un travail ludique ou artistique sur l'espace-rue et mais permet aussi une **sensibilisation aux modes actifs** compte tenu du succès des activités autour du vélo et de la trottinette lors des rues aux enfants.



BEAUVAIS Rue Rabelais

Sur le plan régional un [groupe d'appui « rue aux enfants, rue pour tous »](#) animé par le Crem diffuse deux fois an un appel à initiatives pour identifier les nouveaux projets de rues aux enfants et accompagner méthodologiquement et via une mise en réseau les porteurs. Ce groupe est constitué de structures (associations, café des enfants, collectivités) qui ont l'expérience de ce type d'organisation ainsi que d'acteurs qui apportent un regard complémentaire sur ce qui peut être envisagé sur du long terme dans les rues et quartiers concernées (Droit au vélo, CAUE du Nord et du Pas-de-Calais, CEREMA, Récréations urbaines).

Sur la période de 2016-2022 22 réalisations ont eu lieu dans le cadre des appels à projets 22 réalisations ont eu lieu et 9 se situaient dans des quartiers politique de la ville avec plusieurs éditions sur Lille, Bailleul, ou Lens. 13 projets ont été enregistrés pour se tenir en 2023.

Toutefois, selon le groupe de travail, se pose la question des limites de l'appel à projets Rues aux enfants qui, pour le porteur et l'équipe de projet, demande beaucoup d'énergie pour un événement ponctuel.

Si la rue aux enfants était régulière, elle pourrait être appropriée et prise en charge ponctuellement par différents acteurs (un peu dans l'idée des dimanches de la Liberté à Lille). Il faut que la RAE s'inscrive dans les habitudes du quartier comme les brocantes et que les habitants puissent se l'approprier. Il s'agit de donner envie dans les contrats de ville qu'il y ait des rues aux enfants légères dans leur organisation / animation et proposées régulièrement (à l'anglo-saxonne). Il est aussi possible d'imaginer un système d'organisation de rues aux enfants facilité pour les collectifs d'habitants (ex de [l'Appel à projets de Roubaix](#))

Ainsi la rue aux enfants pourrait être une étape à inscrire dans la méthodologie des acteurs QPV comme le sont les diagnostics en marchant.

→ Questionnaire 2 Les enseignements des rues aux enfants réalisées dans les QPV

Annexe 2

3 Le développement des modes actifs dans le quartier

Le rapport [« Quartiers populaires et politiques de mobilité : enjeux et retours d'expériences locales »](#) souligne dans les éléments à retenir le rôle des mobilités actives pour accompagner le changement de culture « *La marche à pied et le vélo, « simples » en apparence, nécessitent un engagement fort et dans la durée : aménagement de l'espace public, de la voirie, sécurisation des cheminements piétons et des pistes cyclables....mais aussi apprentissage du vélo et revalorisation sociale et culturelle des pratiques (particulièrement pour les femmes, les familles, les jeunes).* » (9)

Aujourd'hui si des efforts importants sont réalisés en ce qui concerne certains investissements en faveur de l'usage du vélo (pistes cyclables, services annexes...) et de l'apaisement des abords d'école il y a souvent un décalage dans l'articulation de ces réalisations avec les modes de vie et les habitudes des personnes jeunes ou adultes auxquelles elles sont censées s'adresser.

Les obstacles à la pratique du vélo :

- Le rapport culturel à la voiture
- Les questions du stationnement et de la crainte du vol (21%)
- L'absence d'aménagement sécurisés (17%)
- Le fait de ne pas savoir en faire

Les pistes de travail pour faire évoluer les pratiques :

- Penser le vélo en complémentarité des autres modes de déplacement
- Rééquilibrer dans l'espace public la place donnée au vélo et à la marche (Développer les infrastructures 22%, coordination avec les bailleurs)
- Soutenir les structures de sensibilisation (11%) et d'apprentissage (14%) à une mobilité durable
- Assurer la continuité des itinéraires pour les piétons et les cyclistes, veiller à l'entretien des trottoirs
- Faire des mobilités actives un atout pour l'insertion sociale et professionnelle des personnes

Le document précité insiste, fait rare dans les rapports sur les mobilités, sur l'importance de la marche : « *la marche degré 1 de la mobilité à part entière* » et son rôle essentiel pour les habitants des quartiers « *les habitants des quartiers marchent beaucoup* ».

L'importance de la culture de la marche le plus tôt possible et d'un apprentissage de celle-ci est à développer avec des initiatives de type pédibus dans les écoles, de randonnées urbaines et balades de découverte. La culture de la marche doit, en effet, être prise en compte le plus tôt possible pour que ses effets positifs sur les citoyens et sur leur environnement perdurent sachant que le lien avec la santé est aujourd'hui essentiel compte tenu de l'extension de la sédentarité et de la diminution de l'activité physique tout particulièrement chez les plus jeunes.

Ce sujet du développement de la marche et de la pratique du vélo a fait l'objet dans le document « A pied et à vélo dans les quartiers prioritaires » de 4 dossiers qui rendent compte de nombreuses initiatives :

- Développer une culture marche et vélo dans les quartiers : Des services solidaires et inclusifs, des animations pour sensibiliser les habitant.es
- Apprendre à se déplacer activement : Des habitant.es à pied et à vélo
- Aménager et sécuriser : Redéfinir le partage de l'espace public et relier les quartiers au reste de la ville.
- Protéger les vélos des habitant.es : Développer l'offre de stationnement (5)



Club des villes et territoires cyclables et marchables

Sur le plan régional

En complément de l'animation des Rues aux enfants rues pour tous le [Crem](#) mène plusieurs autres actions / dynamiques complémentaires en lien l'écomobilité scolaire et sur la place de l'enfant dans l'espace public dans la région Hauts-de-France. Ces dispositifs sont autant de possibilités sur les lesquelles s'appuyer pour encourager l'écomobilité des enfants dans les quartiers prioritaires.

Ainsi depuis 8 ans, le Crem organise avec le soutien de la Région et de l'ADEME un [challenge régional de l'écomobilité scolaire](#) qui vise pendant une semaine à encourager les trajets domicile-école autrement qu'en déposant les enfants en voiture. Basé sur un comptage quotidien des modes de déplacements, le challenge est ouvert aux élèves de la maternelle au CM2 et récompense les classes les plus écomobiles et qui celles ont réalisé les plus belles progressions pendant le challenge.

Le challenge est aussi l'occasion de mener des actions de sensibilisation voire de tester de nouvelles solutions (pédibus-vélobus, rue scolaires, stationnement de vélos et trottinettes).

Plus de 300 écoles (environ 35 000 élèves) ont participé à la dernière édition.

Ce challenge est depuis 2022 décliné dans une version challenge de l'écomobilité des collèges avec la création de nouvelles catégories qui mettent en avant la créativité et la qualité des actions mises en place pendant le challenge. Il est d'ores et déjà envisagé de l'ouvrir aux lycées.

Le challenge des collèges a été mis en place en partenariat avec le Rectorat dans le cadre d'une mission confiée au Crem dont l'objectif est d'accompagner la mise en place de Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires (PDES). Cette mission a d'abord été restreinte aux départements de l'ex-région Nord-Pas-de-Calais où le Plan de Protection de l'Atmosphère rend obligatoire la réalisation de PDES pour les établissements scolaires de plus de 250 personnes. Au-delà de cette réglementation, il est en cours de négociation d'élargir la mission aux lycées et à l'ensemble du territoire des Hauts-de-France.

Enfin, le Crem est régulièrement sollicité par des collectivités pour partager sa connaissance et ses retours d'expériences sur la mise en place d'aménagements comme les **rues scolaires**, les **pédibus et vélobus**, le déploiement du dispositif [Savoir Rouler à vélo à l'école](#).



PartageTaRue94

La démarche retenue

Une meilleure connaissance (Documentation, travail d'enquête) JUIN - SEPTEMBRE

- de la situation des quartiers Politique de la ville au regard de la mobilité et du partage de l'espace public Questionnaire N° 1 **Annexe 1**
- des enseignements des rues aux enfants Questionnaire N°2 **Annexe 2**

(Les données sur la mobilité dans les QPV commencent à être assez fournies grâce à plusieurs enquêtes et le groupe de travail en fait état dans un drive avec différents autres documents : [Documentation GT](#))

Un temps d'acculturation réciproque 2 temps d'échanges

1°/ Premier Webinaire **28 septembre** **Programme Annexe 3**

2°/ Un second Webinaire le **23 janvier 2024**

Une coopération pour proposer un contenu au volet « Mobilités durables et partage de l'espace public dans les QPV » des futurs contrats de ville Hauts de France sur les thèmes et les propositions d'action qui auront été validés (NOVEMBRE-MARS) :

- **La sécurité des déplacements.**
- **L'adaptation de la voirie, la qualité de l'espace public et son appropriation par les habitants avec les enseignements des rues aux enfants.**
- **Le développement de l'usage des modes actifs dans le quartier**
- **Autres...**



Irev

-
- (1) [Circulaire du 31 août 2023 Contrats de ville 2024-2030](#)
 - (2) [Présentation PowerPoint \(pearltrees.com\)](#)
 - (3) REV Synthèse cycle de rencontres Des quartiers en transition – Rencontre N° 4 Dunkerque 5 novembre 2021 Des mobilités inclusives pour les déplacements du quotidien. [#4 QeT - Des mobilités inclusives pour les déplacements du quotidien | IREV - Centre de ressources politique de la ville](#)
 - (4) Nicolas Juste, Joël Meissonnier et Cyprien Richer Revue canadienne des sciences régionales Vol 43, N°2, 2020 [Mobilités quotidiennes des résidents des quartier... – Canadian Journal of Regional Science / Revue canadienne des sciences régionales – Érudit \(erudit.org\)](#)

- (5) A pied à vélo dans les quartiers prioritaires Club des ville et Territoires Marchables Juin 2023
[a-pied-et-a-velo-dans-les-quartiers-prioritaires.pdf \(villes-cyclables.org\)](#)
- (6) Marine Millot. Projet urbain et sécurité des déplacements : exemple de 4 quartiers en rénovation urbaine. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2008, 98 p.,
<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150483/document>
- (7) [\(PDF\) Les quartiers en rénovation urbaine. La sécurité des piétons, entre conception et pratiques de l'espace public \(researchgate.net\)](#) Marine Millot Annales de la recherche urbaine N° 105 novembre 2008
 Influence de l'environnement urbain sur le piéton zoom sur les traversées tramway CETE Méditerranée Journée RSTT CERTU CNFPT 13 Juin 2023 (Les premières slides sur les QPV)) [02_marine-millot_cete-med.pdf \(cnfpt.fr\)](#)
- (8) Rue de l'avenir Campagne Pour des abords d'école sûrs et accueillants
[Les rues scolaires, on a tous un rôle à jouer - Rue de l'Avenir \(ruedelavenir.com\)](#)
- (9) Transdev Février 2021 Quartiers populaires et politiques de mobilités : enjeux et retours d'expérience locales
[Quartiers populaires et politiques de mobilités : enjeux et retours d'expériences locales - Transdev, the mobility company](#)

***Le Groupe de travail « Mobilités durables et partage de l'espace public dans les QPV »** a été initié par Rue de l'avenir et le Centre de ressources pour l'écomobilité (CREM) afin d'approfondir les enseignements résultant de la réalisation de « Rues aux enfants rues pour tous » dans les Quartiers prioritaires de la politique de la ville situés en Hauts de France. Compte tenu de l'annonce par L'IREV de la nouvelle programmation des Contrats de Ville qui comportent désormais un volet Transition et des ressources résultant en particulier des travaux du Club des villes et territoires cyclables et marchables sur les mobilités actives dans les QPV, le groupe de travail a élargi sa réflexion afin que celle-ci puisse s'intégrer à la dynamique de construction des contrats de ville 2024-2030.

Ce groupe de travail qui a tenu plusieurs réunions depuis le mois d'avril 2023 est composé de : *Rue de l'avenir, du Centre de ressources pour l'écomobilité (CREM), du Club des villes et territoires cyclables et marchables, de la Région Hauts-de-France, du CAUE du Nord, de l'association Potes en Ciel, de la MEL, de Récréations urbaines et de l'IREV.*

