

AGIR

LES MOBILITÉS ACTIVES DANS LES CONTRATS DE VILLE 2024-2030

GUIDE PRATIQUE





L'association Réseau vélo et marche (soutenue au titre du partenariat national 2024) a réalisé une première analyse des contrats de ville afin d'identifier des projets valorisant les mobilités actives. Cette publication fait suite à une demande du programme cadre de vie (direction générale déléguée à la politique de la ville) de l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) afin d'identifier les orientations prises sur la thématique des mobilités à l'occasion de la nouvelle contractualisation de la politique de la ville.

La reproduction de cette publication est soumise à autorisation de l'ANCT (contact : info@anct.gouv.fr)

Directrice de publication (par intérim) : Raphaëlle Goddet ; Suivi éditorial : Sabrina Abdi, Justine Van Wyngene (ANCT) ; Rédaction : Thibault Hardy (Réseau vélo et marche), Suzanne Lecroart (DGITM, mission vélo et marche), Julie-Jane Thoreau, Justine Van Wyngene (ANCT) Secrétariat de rédaction : Muriel Thoin (ANCT)

Dépôt légal : juillet 2025 ISBN : 978-2-492484-96-4



SOMMAIRE

CONTEXTE

ENGAGEMENT QUARTIERS 2030 : FOCUS SUR LES HAUTS-DE-FRANCE

PERSPECTIVES À DÉVELOPPER EN MATIÈRE DE MOBILITÉS ACTIVES

Quels enjeux pour les mobilités actives dans les QPV ?

Des axes de travail sur les mobilités dans les QPV : retours d'expériences des acteurs de la mobilité dans les quartiers

- Le développement d'une culture marche et vélo dans les quartiers
- Apprendre à se déplacer activement à pied et à vélo
- Aménager, sécuriser, redéfinir le partage de l'espace public et relier les quartiers au reste de la ville
- Sécuriser les vélos des habitants, en augmentant l'offre de stationnements sécurisés

Outils et ressources pour financer et concevoir des aménagements et des services dans les QPV

En France, plus de 15 millions de personnes vivent dans un contexte de « *précarité de mobilité* », soit environ 20 % de la population française¹. Une situation qui concerne les territoires périurbains et les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), où les déplacements pour rejoindre un lieu de travail peuvent prendre bien plus de temps, ce qui a un impact certain sur leur quotidien.

Précarité de mobilité

La précarité « mobilité » désigne les difficultés de déplacement limitant l'accès à des services essentiels (emploi, éducation, santé, social). Elle résulte de divers facteurs : coûts élevés (carburant, entretien de véhicules vieillissants), longues distances à parcourir, et absence de solutions alternatives (transports en commun, modes actifs). Ces obstacles renforcent l'isolement et les inégalités sociales, affectant environ 15 millions de Français selon Wimoov en 2024.

En savoir plus : <https://barometremobilites-quotidien.org/>

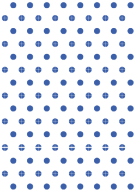
Alors que les habitants des QPV ont une empreinte carbone plus faible que la moyenne nationale, ils souffrent davantage d'une surexposition aux nuisances environnementales, en matière de pollution atmosphérique mais également sonore. Ce constat justifie de porter une attention particulière à la transition écologique dans les QPV dans le cadre de la planification écologique².

Leurs habitants font face à diverses difficultés sociales et économiques qui ont un impact direct sur leur quotidien. Ces facteurs ont des conséquences sur les conditions de vie, le logement, l'accès à l'alimentation, la santé et la situation économique. Les lacunes en matière d'offre de mobilités, particulièrement de mobilités actives, accroissent ces inégalités et les risques sanitaires.

Notes

¹ <https://villes-cyclables.org/ressources/les-dossiers-du-club/le-velo-une-solution-pour-developper-localement-une-mobilite-inclusive-et-durable>

² <https://www.ecologie.gouv.fr/actualites/comite-interministeriel-villes-2023>

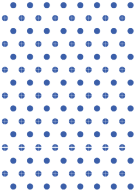


ENGAGEMENT QUARTIERS 2030 : FOCUS SUR LES HAUTS-DE-FRANCE

Les contrats de ville, cadre d'action des politiques publiques en faveur des QPV sont signés pour six ans (2024-2030). La transition écologique fait désormais partie des axes stratégiques qui structurent ces contrats et se traduit notamment par des mesures en faveur du développement des mobilités actives.

Un premier travail d'analyse a été effectué par l'IREV, le centre de ressources politique de la ville de la région Hauts-de-France. **Sur les 39 contrats de ville, quasiment tous ont un axe sur les mobilités durables**, même si peu font état d'un diagnostic de la situation actuelle sur la pratique du vélo, de la marche et des transports en commun. Des actions d'accompagnement des publics vulnérables (apprentissage, vélo école, Savoir rouler à vélo...) sont bien présentes, **en revanche peu d'actions concernent les investissements et les infrastructures**.

De façon générale, le développement d'actions en faveur de la transition écologique dans les QPV permettra de mobiliser l'ensemble des acteurs qui s'emparent de ce sujet et de développer de nouvelles connaissances et compétences. L'enjeu est de réussir à faire converger et collaborer ces acteurs aux cultures professionnelles différentes et permettre aux QPV de mobiliser et intégrer ces projets dans une stratégie plus globale. Par ailleurs, le contrat de ville vise à avoir un effet levier et favoriser l'application du droit commun, en proposant des actions adaptées et renforcées visant à réduire l'écart avec le reste de la ville ou de l'agglomération. Ces actions doivent s'appuyer sur la prise en compte des habitants tant leurs besoins que leurs usages.



PERSPECTIVES À DÉVELOPPER EN MATIÈRE DE MOBILITÉS ACTIVES

La publication qui a été réalisée par l'ANCT intitulée [« Quartiers 2030 : résultats de la consultation numérique »](#) présente les avis des habitants sur le développement futur des quartiers. Cette consultation a permis d'identifier comme enjeu la **préoccupation relative à une meilleure accessibilité aux transports en commun**.

C'est pourquoi l'ANCT, la Mission vélo et marche du ministère chargé des Transports et le Réseau vélo et marche ont souhaité identifier les sujets qui pourraient trouver leur place dans ce volet Transition et Mobilités des contrats de ville.

QUELS ENJEUX POUR LES MOBILITÉS ACTIVES DANS LES QPV ?

Quelques chiffres :

En France métropolitaine, 5,3 millions de personnes vivent dans un quartier prioritaire identifié selon le nouveau zonage³ soit 8 % de la population (contre 7 % dans les anciens QPV)⁴. 39 % des habitants ont moins de 25 ans (contre 30 % dans les environnements urbains). La population des QPV est plus jeune que dans le reste de la France métropolitaine, où les moins de 25 ans représentent 29 %. Les QPV se caractérisent aussi par la concentration des populations vivant en dessous du seuil de pauvreté (moins de 60 % du revenu médian de référence). On y constate un plus faible niveau de mobilité au quotidien.

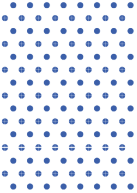
Aménagements	Disponibilités des mobilités
En 2019, 90 % ⁵ des QPV ont une coupure urbaine et un espace disponible souvent limité, ce qui rend difficile l'aménagement de parkings dédiés aux vélos sans empiéter sur d'autres usages.	Un faible niveau d'équipement en automobile, avec deux fois plus de ménages sans voitures, et un plus faible taux de possession du vélo (EMP2019)

Notes

³ Décret n° 2024-806 du 13 juillet 2024 procédant à des corrections au sein de la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville dans les départements métropolitains ; Décret n° 2024-1212 du 27 décembre 2024 modifiant la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville dans les collectivités régies par l'article 73 de la Constitution, à Saint-Martin et en Polynésie française

⁴<https://www.insee.fr/fr/statistiques/8236231&sa=D&source=docs&ust=1725266825410270&usg=AOvVaw2O60gqPwOxMQSp6sfilenO>

⁵ https://www.cerema.fr/system/files/documents/2019/05/qpvcoupures_physiques.pdf



Pratiques de déplacements	Usages de l'espace public
Une part modale du vélo moins importante (1,9 % en QPV contre 2,8 % hors QPV).	Une présence plus importante des enfants dans l'espace public en pied d'immeuble qui peut entraîner des situations de risques d'insécurité routière avec la présence de véhicules.
Une part modale de la marche deux fois plus importante (45,7 % en QPV modale contre 22 % hors QPV), probablement avec une forte part de marche contrainte.	Mais une occupation naturelle et habituelle de l'espace public de proximité par les enfants qui peut être un terreau favorable à des usages différents de la voirie.
Une offre de transport public existante, mais insuffisamment diversifiée et ne correspondant pas toujours aux contraintes d'emploi du temps de ses usagers.	La question du genre : les femmes sont doublement pénalisées quant à leur mobilité en tant que femmes et habitantes de QPV.
Une même durée de trajet que pour les habitants des autres territoires, mais des distances qui sont réduites.	
Des parents qui pratiquent moins le vélo et ont donc moins de l'occasion de transmettre cette pratique à leurs enfants.	

DES AXES DE TRAVAIL SUR LES MOBILITÉS DANS LES QPV : RETOURS D'EXPÉRIENCES DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ DANS LES QUARTIERS

Le développement des mobilités actives et le partage de l'espace public doivent être mieux pris en compte au sein des nouveaux contrats de ville. Ils doivent se faire de manière globale, notamment en repensant l'aménagement de la ville et en développant l'accès à de nouveaux usages favorisant la marche et le vélo.

Quatre projets thématiques ont été identifiés comme des axes structurants dans le but de développer un système marche et vélo adapté aux QPV.

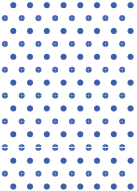
Le développement d'une culture marche et vélo dans les quartiers

=> des services solidaires et inclusifs accessibles à tous et des animations pour sensibiliser les habitants

Ex : **La métropole de Nantes (44⁶)** propose des aides financières, sous conditions de ressources, pour encourager l'usage du vélo auprès de publics précaires. Ce dispositif permet d'obtenir des subventions pour l'acquisition de vélos, pouvant aller jusqu'à 600 €, en fonction du quotient

Notes

⁶ <https://metropole.nantes.fr/mes-services-mon-quotidien/aides-et-bons-plans/aides-l-achat-de-velo>



familial, ainsi que du type de vélo acheté. L'accès à cette aide est facilité par la mise en place d'une assistance téléphonique et par la prise en charge de l'avance de frais via des prêts personnels du Crédit municipal de Nantes.

Un premier bilan montre que la première tranche du quotient familial (QF) est largement bénéficiaire, même si l'absence de données territorialisées empêche d'estimer le taux de pénétration dans les QPV. La métropole observe un certain taux d'abandon entre la demande et la conclusion de l'attribution des aides ce qui peut traduire plusieurs enjeux liés aux barrières psychologiques et aux démarches administratives (formulaires plus accessibles, procédure en ligne intuitive), qui pourraient justifier de renforcer l'accompagnement.

Le budget annuel alloué à ce dispositif est d'environ 650 K€ ; il permet d'allouer près de 1 200 aides ou avances accordées, en incluant les frais d'externalisation pour la gestion des demandes.

Apprendre à se déplacer activement à pied et à vélo

=) des dispositifs d'apprentissage et de remise en selle et des balades à pied et à vélo afin de mieux appréhender son environnement

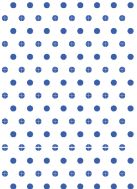
Ex : **La ville d'Arras (62⁷)**, via son Office des Sports, a mis en place des stages de Savoir Rouler à Vélo (SRAV) durant les vacances d'été. Ces stages proposaient des activités variées, alternant entre des ateliers dédiés à l'apprentissage du SRAV et d'autres activités complémentaires (canoë-kayak, rafting, course d'orientation, accrobranche), tout en tenant compte des souhaits des participants. Le public cible était les jeunes de 12 à 17 ans, avec une attention particulière portée au public féminin. Les activités ont été animées par une éducatrice de l'Office des Sports d'Arras.

Plus de 1 000 enfants ont été sensibilisés et ont obtenu la certification du SRAV dont une partie vit en QPV. La mise en œuvre de ce projet a nécessité une coordination entre la ville, l'Éducation nationale et l'Office des Sports, en complémentarité avec les actions de la police municipale. La communauté urbaine d'Arras a joué un rôle moteur, avec l'objectif fort d'encourager la participation des publics éloignés à la pratique du vélo.

Le financement de cette action a été assuré par le programme des cités éducatives, porté par l'ANCT, qui a permis l'achat de vélos : 4 000 € ; l'Agence nationale du sport : 8 000 € ; la Communauté urbaine : 1 200 € par école (24 écoles élémentaires) et pour les deux collèges.

Notes

⁷ <https://mobiscol.org/ecomobilite-scolaire-en-quartier-qpv/>



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

=> les programmes de renouvellement urbain comme levier permettant d'intégrer des actions favorisant la marche et le vélo et de désenclaver les quartiers

Le quartier Monplaisir à Angers (49)⁸ fait l'objet d'un projet ambitieux qui vise à transformer et à moderniser ce quartier grâce au développement des mobilités actives afin d'améliorer l'accessibilité aux services publics tout en privilégiant la mixité sociale.

Le secteur, qui relie la place de l'Europe au parc Hébert-de-la-Rousselière, fait l'objet d'un projet de diagonale verte et de nouvelles rues. Cet aménagement a notamment pour but de créer de nouveaux espaces publics accessibles à tous, de promouvoir les mobilités actives, via de nouvelles connexions pour les piétons et les cyclistes, ou encore de construire de nouveaux logements. Une passerelle a aussi été réaménagée, pour être plus confortable et accessible aux personnes à mobilité réduite, aux piétons et aux cyclistes. Elle permet de faciliter l'accès au quartier en reliant les deux parties du quartier actuellement isolées par une voie ferrée.

Ce projet est soutenu au titre de la démarche « Quartiers résilients » dans le cadre du NPNRU et des actions d'accompagnement au changement sont mises en œuvre dans le cadre de la cité éducative.

Sécuriser les vélos des habitants, en augmentant l'offre de stationnements sécurisés dans les immeubles d'habitat social

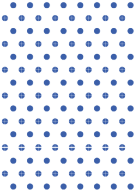
=> Le travail partenarial entre l'Etat, la ville et le bailleur via l'utilisation de l'abattement de la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) et la révision du plan local d'urbanisme (PLU), permettent d'offrir une diversité de solutions adaptées selon le contexte.

Dans le cadre de l'abattement de 30 % sur la TFPB, **le bailleur Cantal Habitat (15)⁹** a aménagé un espace parking à vélo ainsi qu'une dalle piétonne pour promouvoir les mobilités actives sur **la ville d'Aurillac (15)**. Etant un lieu sécurisé, la dalle piétonne Cante Moove, s'avère multifonctionnelle : on y pratique le vélo, le skate, le VTT, mais aussi la danse. Les locaux qui ont été aménagés étaient des anciens locaux à poubelles que le bailleur a transformé en local à vélo en y installant des racks. Le bailleur a également acheté et entretient une flotte de vélos qu'il met à disposition des associations locales pour proposer des temps gratuits d'apprentissage. Selon le bailleur, ces vélos ne sont ni volés ni dégradés, car considérés comme des « biens communs » par les habitants.

Notes

⁸ <https://www.angers.fr/l-action-municipale/ville-en-mouvement/renovations-urbaines/renovation-urbaine-de-monplaisir/index.html>

⁹ https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/webinaire-les-mobilites-actives-dans-les-contrats-de-ville_2024.pdf



Le bailleur a pu mobiliser des financements comme Alvéole+¹⁰ et inscrire les actions dans une programmation territoriale liée à la politique de la ville et à l'abattement TFPB. Le budget du projet est d'environ 15 000€ (réalisation de la dalle bitume et du terrassement : 10 000 € ; Graff Artiste ASTRO : 5000 €).

D'autres actions restent à développer pour promouvoir les modes actifs en tant que levier d'insertion économique et mode de déplacement répondant aux enjeux de santé dans les QPV.

=) Les mobilités actives comme outil d'insertion économique pour les habitants

Les Rayons, régie de quartier de Stains, sur le territoire de Plaine Commune (93)¹¹, développe une plateforme de mobilité. Elle propose les services d'un expert des mobilités durables qui conseille pour l'achat d'un vélo, pour identifier des itinéraires en transports en commun ou pour bénéficier d'aides afin de mieux remiser les véhicules diesel. La régie de quartier permet également des ateliers insertion qui forment à la cyclo logistique, à la tenue d'ateliers de réparation et à l'animation vélo.

Suite à l'arrivée de la zone à faibles émissions et à la rénovation urbaine impactant les modes de déplacement (introduction de nouvelles voies douces, promotion du vélo, facilitation de l'intermodalité, etc.), l'objectif était d'accompagner au mieux les habitants pour qu'ils s'approprient ces changements, et modifient leurs habitudes afin de faciliter leurs déplacements, et ainsi d'améliorer leur qualité de vie.

Ce projet bénéficie du soutien de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru) au titre du Programme d'investissements d'avenir (PIA) et de l'Ademe (200 000€ sur trois ans), de Plaine Commune, de la Région Île-de-France et du Département de la Seine-Saint-Denis (25 000€ par an) et du contrat de ville (30 000€ par an).

=) La marche et le vélo comme leviers pour réduire les inégalités sociales et territoriales en matière de santé

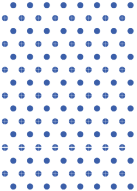
Sur la ville de Saint-Nazaire (44)¹², des initiatives sport et santé ciblant les jeunes publics sont mises en place en lien avec les mobilités actives. En s'appuyant sur les maisons sport-santé (près de 500 en France) et en s'appuyant sur les contrats locaux de santé, ces actions visent à sensibiliser dès le plus jeune âge aux co-bénéfices du vélo, tant pour les citoyens que pour leur environnement.

Notes

¹⁰ <https://alveoleplus.fr/>

¹¹ <https://www.lesrayons.fr/conseil-mobilite/>

¹² <https://www.labsport.org/>



OUTILS ET RESSOURCES POUR FINANCER ET CONCEVOIR DES AMÉNAGEMENTS ET DES SERVICES DANS LES QPV

Aujourd'hui, si des efforts importants sont réalisés en ce qui concerne certains investissements en faveur de la marche et du vélo (aménagement et services), l'enjeu est aussi de communiquer et de rendre accessibles ces actions auprès des habitants des QPV.

Les nouveaux contrats de ville constituent une occasion de placer les modes actifs au cœur des opérations d'aménagement urbain, de traiter la thématique des mobilités et du partage de l'espace public et de développer une « culture des modes actifs » dès le plus jeune âge.

* * *

Pour en savoir plus :

Le Réseau vélo et marche, issu de la fusion du Club des villes et territoires cyclables et marchables et de Vélo & Territoires, regroupe plus de 450 collectivités territoriales engagées pour les mobilités actives.

Ce réseau unique de collectivités œuvre à faire de la marche et du vélo une priorité des politiques publiques et une évidence dans le quotidien des Français. Il fédère et outille des collectivités de toute taille, de la commune à la région et porte leur voix nationalement.

En juin 2023, le Club a souhaité enrichir les connaissances sur la mobilité dans les quartiers via la production d'un guide « A pied à vélo dans les quartiers prioritaires », avec le soutien de l'ANCT. Ce guide présente de nombreuses préconisations, en s'appuyant sur des expériences de collectivités, pour rendre la marche plus agréable, moins contrainte et permettre l'essor du vélo. Voir : <https://anct.gouv.fr/ressources/guide-pied-et-velo-dans-les-quartiers-prioritaires>

Alors que les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville ont une empreinte carbone plus faible que la moyenne nationale, ils sont davantage surexposés aux nuisances environnementales. Ce constat justifie de mieux prendre en compte ces territoires et leurs spécificités dans le cadre plus global de la planification écologique. Les mobilités actives, regroupant la marche, le vélo ou encore le vélo à assistance électrique (VAE) sont un des leviers actionnables et ayant un impact vertueux.

La mise en œuvre des nouveaux contrats de ville (2024-2030) offre l'occasion de regarder si la thématique de la mobilité, plus particulièrement active, y est prise en compte et, si tel est le cas, de quelle manière. Ainsi, le Réseau Vélo et Marche a identifié des exemples de projets, présentés dans cette publication, intégrant les mobilités actives comme vecteur de lutte contre le changement climatique et de lutte contre la précarité mobilité.

Le Réseau Vélo et marche, issu de la fusion du Club des villes et territoires cyclables et marchables et de Vélo & Territoires, qui rassemble plus de 450 collectivités ainsi que des partenaires privés, a pour objectif de soutenir la transition vers des modes de déplacement durables et inclusifs, en intégrant pleinement le vélo et la marche dans les politiques publiques.

AGIR

LES MOBILITÉS ACTIVES DANS LES CONTRATS DE VILLE 2024-2030

GUIDE PRATIQUE

