



Congrès de Toulouse

Renforcer la pratique du vélo dans les quartiers politiques de la ville

29 septembre 2021 de 09h30 à 11h00

Présidé par :



Alain Jund

Vice-président de l'Eurométropole de Strasbourg en charge de la mobilité et adjoint à la maire de Strasbourg

Avec la participation de :



Olivier Stern

Adjoint au maire de Montreuil délégué à la relation usagers, au numérique, aux mobilités, au stationnement et à la ville cyclable



Thibault Hardy

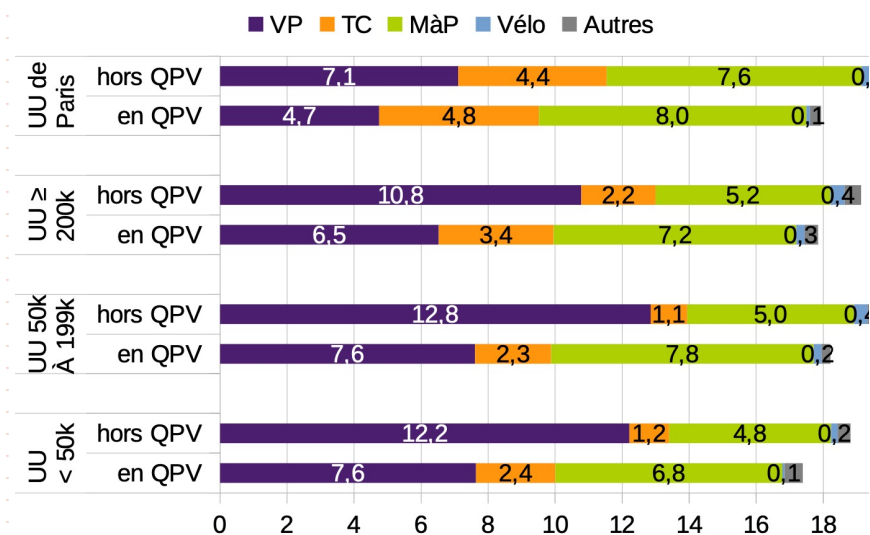
Chargé de mission au CVTC



23^E CONGRÈS DU CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES

Une mobilité entravée

- **Des études récentes**, étude CEREMA pour le CGET en 2019 et l'étude ADCF/France Urbaine/Transdev en 2021
- **Les territoires de la politique de la ville sont enclavés**, en raison de fortes coupures urbaines (linéaires, surfaciques, topographiques) qui complexifient les déplacements des habitant.e.s
- **Le taux de motorisation y est plus faible** que dans les agglos d'appartenance : 2 fois plus de ménages sans voitures et 3 fois moins de ménages avec deux voitures et plus : un atout pour décarboner les mobilités ?
- Cela n'est **pas toujours compensé par une offre de transports en commun** alternative performante, d'où un allongement de la durée des trajets
- Avec **des parts modales atypiques** : marche et TC surreprésentés ; voiture et vélo sous représentés



Nombre de déplacements en 5 jours, par personne et par mode
(source : BU des EMDs, source : Cerema NP ; champ : 11 ans et plus)

À voir ?

- Demande sociale du vélo ?
- Sentiment d'inégalité d'injustice sur les mobilités dans les QP
- Quel lien entre la santé, la pollution et le bruit ?
- Le vélo c'est déchoir dans les QP, la voiture est une conquête sociale
- Vélo assez marginal dans les contrats de ville

Les atouts du vélo pour les QP

1. Pour la mobilité, mais aussi :
2. L'environnement : 0 bruit, 0 pollution
3. Le pouvoir d'achat : achat et entretien peu onéreux, réemploi, location...
4. La collectivité : investissement moins cher pour la collectivité, créateur d'insertion, d'emplois durables et de richesse économique
5. Des déplacements plus efficaces : plus rapide en milieu urbain pour les trajets de moins de 5 kms (majoritaires), facilité de stationnement
6. La santé : la pratique d'au moins une activité physique par jour permet de lutter contre l'obésité et les maladies cardiovasculaires
Ex : écarts de prévalence du surpoids de 5 en QPV/hors QPV à Strasbourg (Atlas QPV 2014, élèves de CM1/CM2)
7. Le lien social et parental : balades familiales, vélo adapté seniors/handicap, ateliers d'autoréparation,...
8. L'émancipation : autonomie des jeunes, des femmes, des sans-permis...



23^E CONGRÈS DU CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES



Un projet fortement soutenu par l'ANCT

Une convention sur 2 ans avec l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires, un fort intérêt de l'ADEME et de la CIDUV et une collaboration avec Association Villes et Banlieue.



AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES



23^E CONGRÈS DU CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES

Une priorité pour le CVTC : Mieux connaître et développer le vélo dans les QP

- Quelle est la dynamique sur les mobilités actives dans les quartiers ?
- Quelles sont les actions menées par les collectivités ?
- Quels sont les freins, les leviers et la perception des mobilités actives ?
- Les aménagements et les services sont-ils adaptés aux QP ?

Un partenariat entre ANCT & CVTC

1. Recensement des actions de mobilités actives mises en place dans les QPV (aménagement, schémas, stationnement, apprentissage, réparation, lien social, santé,...) par enquête auprès de nos adhérents, complétée par d'autres villes, en partenariat avec AMF et Ville et Banlieue et analyse des actions financées dans les contrats de ville et opérations de rénovation urbaine.
2. Production d'un guide "A vélo (et à pied) dans les quartiers" (2021/2022)
3. Lancement d'une expérimentation dans plusieurs régions (5 QPV, dans au moins 3 régions) pour favoriser la pratique du vélo : Mise en place d'actions d'éco mobilité et d'apprentissage

Périmètre de l'enquête

1. Enquête quantitative lancée auprès des adhérents du CVTC ayant des QPV au sein de leurs territoires :

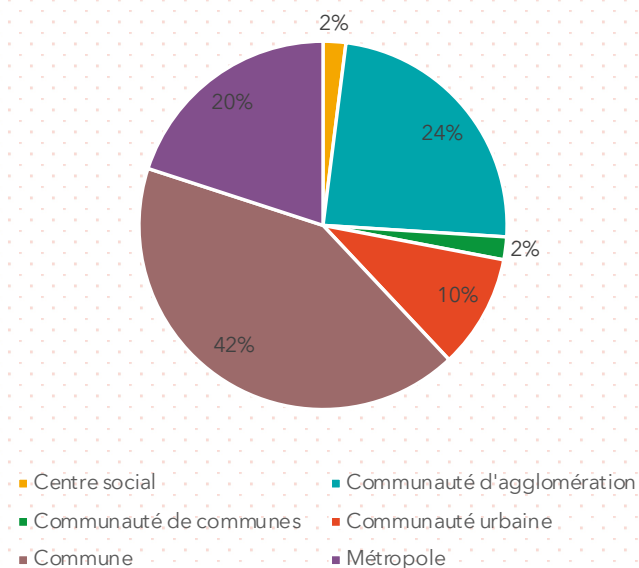
140 communes, 56 EPCI dont 22 métropoles, également diffusée auprès des adhérents de l'association des maires ville et banlieue de France.

1. Cela représente 2 248 615 habitants (2013) vivants en QP
2. Un questionnaire en ligne comportant 6 volets et 84 questions, dont 22 avec réponses ouvertes.
3. Lancée entre le 21 juin et 15 septembre 2021.
4. 50 réponses aux questionnaires, ce qui correspond à plus 1/3 de répondants.

Une grande diversité des répondants

- Presque la moitié des répondants sont des élu.es aux déplacements
- Majoritairement des communes (21) : compétence aménagement des voiries et des politiques de mobilités
- Suivie des intercommunalités (18) : compétence mobilité, politique de la ville
- Puis des métropoles (10) qui couvrent un nombre important de QP

Type de structure

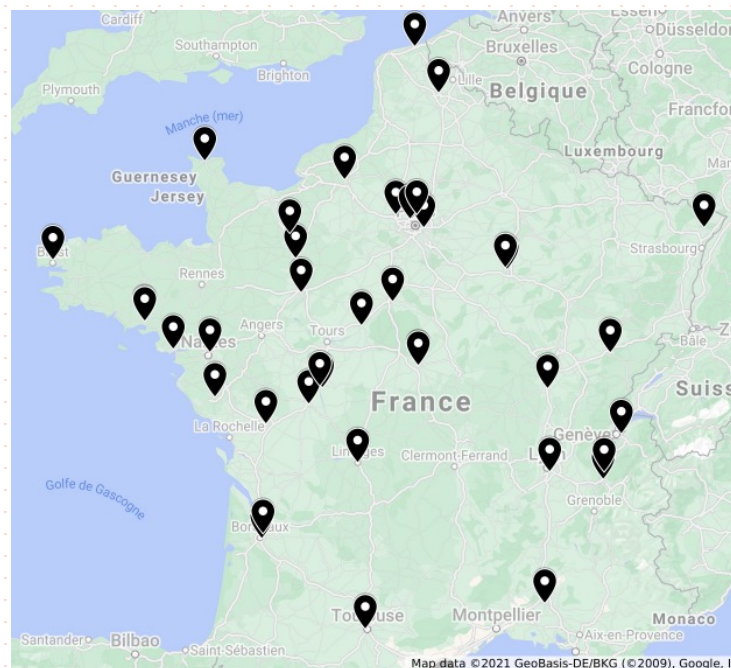


Répartition géographique

Une répartition équitable des collectivités sur l'ensemble du territoire français :

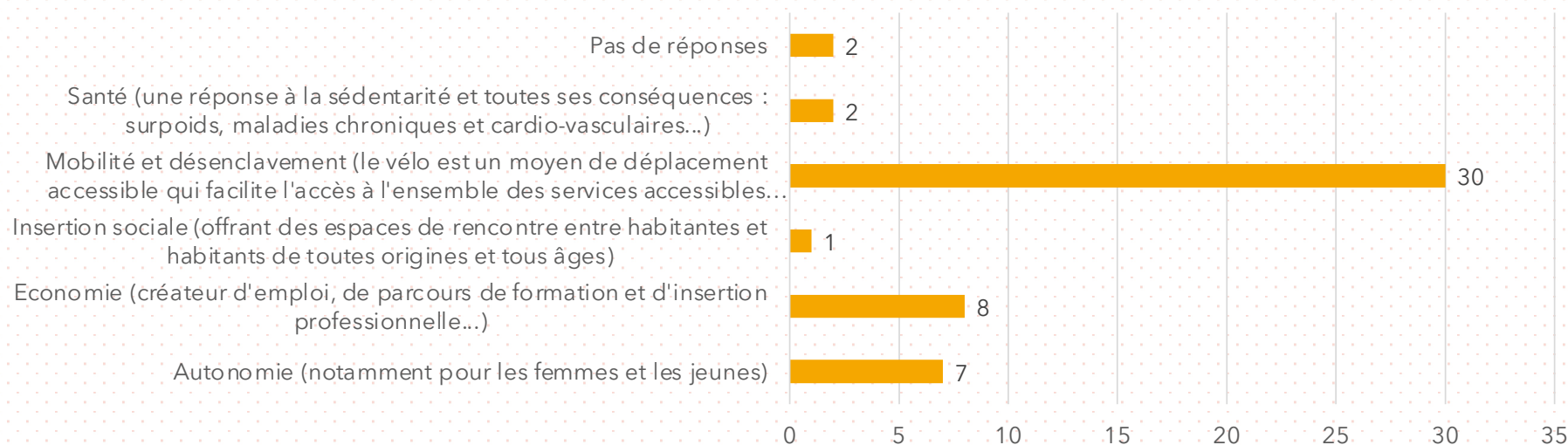
- 13 régions
- 39 départements
- 10 métropoles

Pas de retours des territoires d'outre-mer.



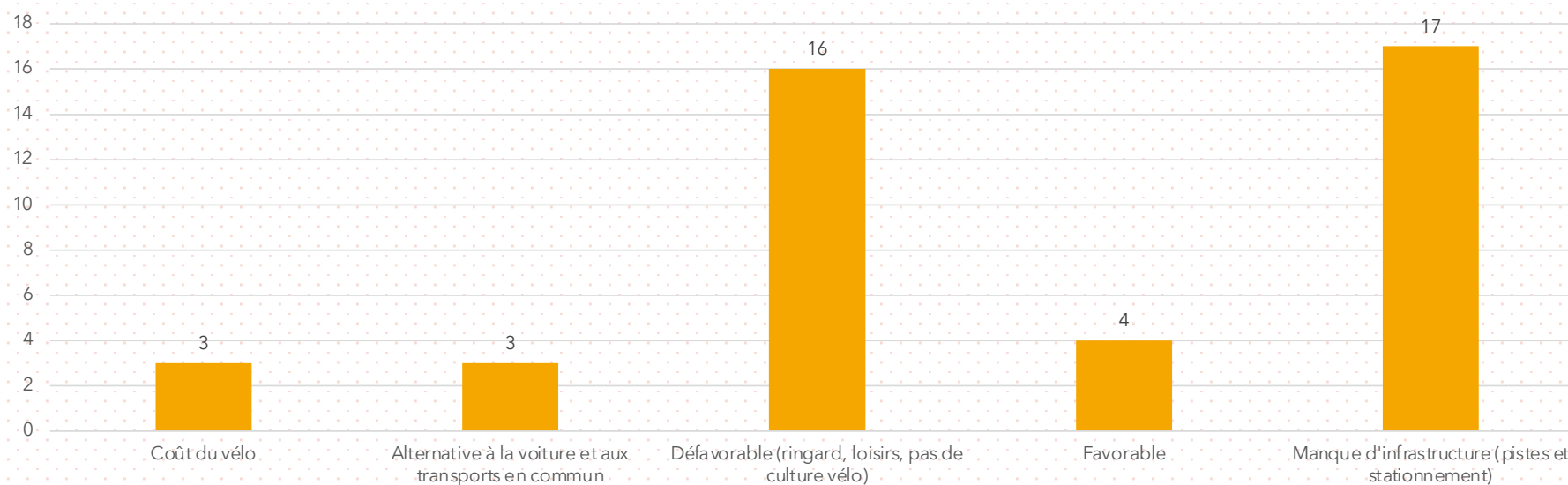
Les atouts du vélo dans les QP

Quel est, selon vous, le principal atout au développement du vélo et des mobilités actives au sein des QPV



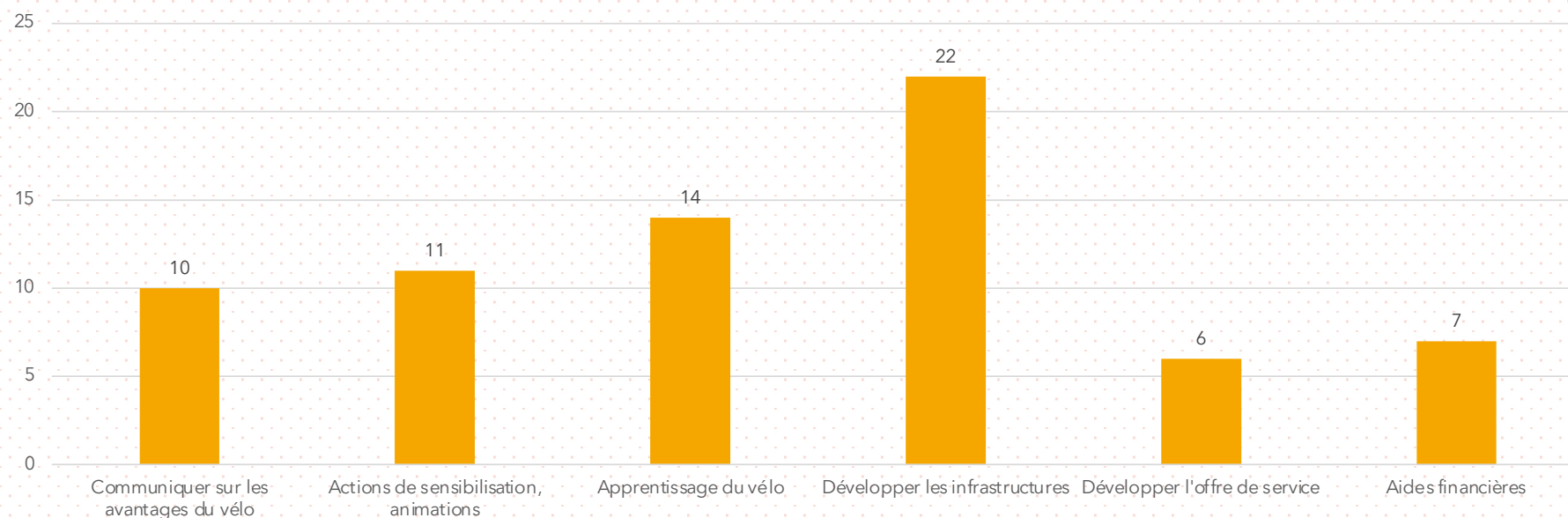
La perception du vélo dans les QP

Quelle est, selon vous, la perception qu'ont les habitants des QPV de votre territoire de la pratique du vélo ?



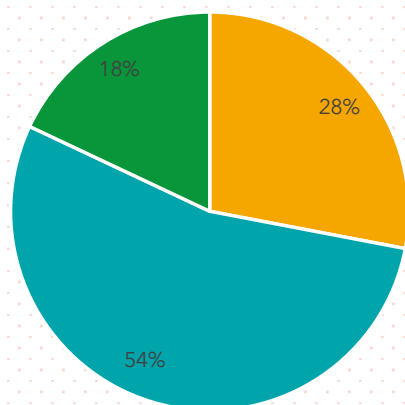
Les leviers à actionner

Quels seraient, selon vous, les leviers pour faire évoluer cette perception ?



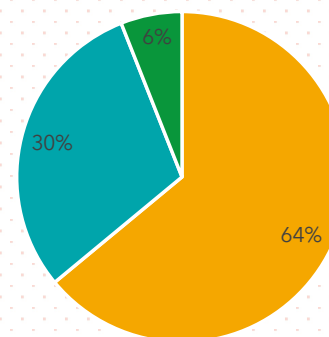
Une majorité de collectivités déterminées à adapter leur politique vélo dans les quartiers

Votre plan vélo concerne-t-il les territoires prioritaires de la politique de la ville ?



■ Non ■ Oui ■ Pas de réponses

Votre collectivité mène-t-elle ou souhaite-t-elle mener une politique cyclable et/ou de développement des mobilités actives spécifique pour les QPV ?



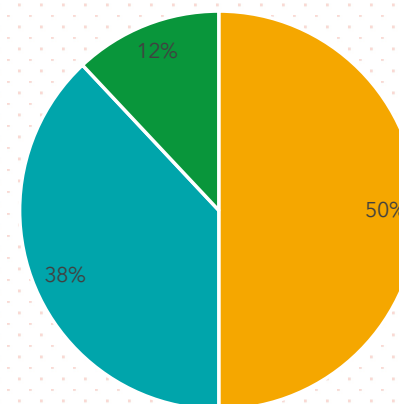
■ Oui ■ Pas politique ou de volonté concrète ■ Pas de réponses

Les contrats de ville peu mobilisés pour le vélo

Les collectivités souhaitent mener une politique vélo dans les QP

Mais elles n'utilisent pas assez les contrats de ville

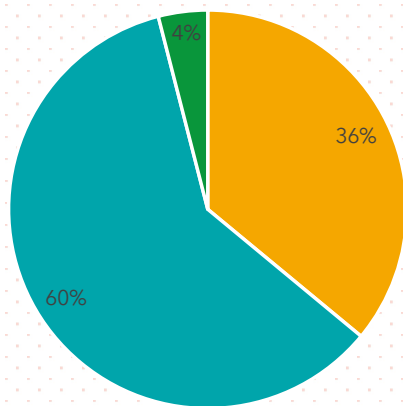
Le vélo et les modes actifs sont-ils inscrits dans votre contrat de ville ?



■ Non ■ Oui ■ Pas de réponses

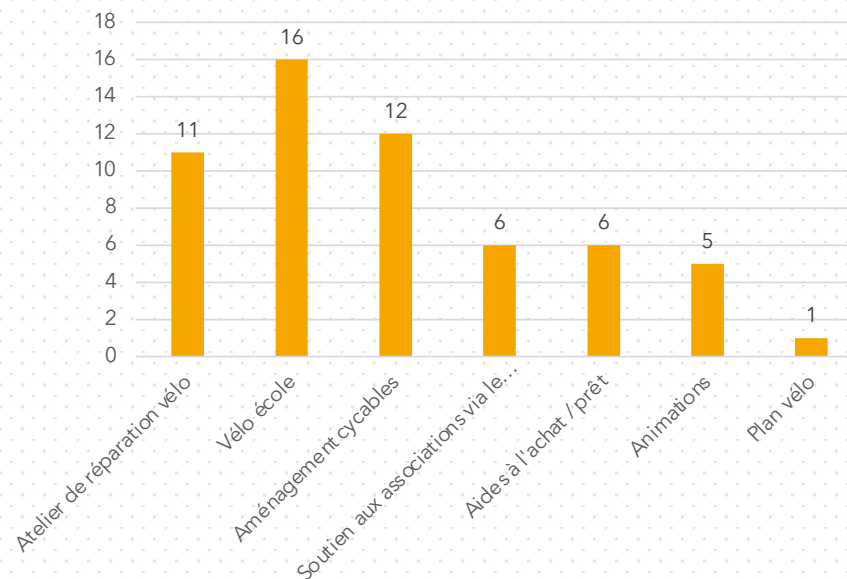
Actions en faveurs des mobilités dans les QP

Avez-vous mis en place des actions pour développer le vélo dans les QPV ?



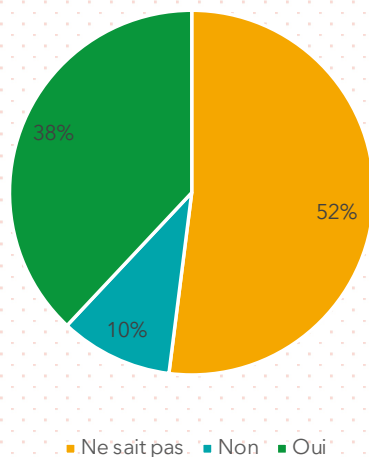
■ Non ■ Oui ■ Pas de réponses

Si oui, précisez lesquelles

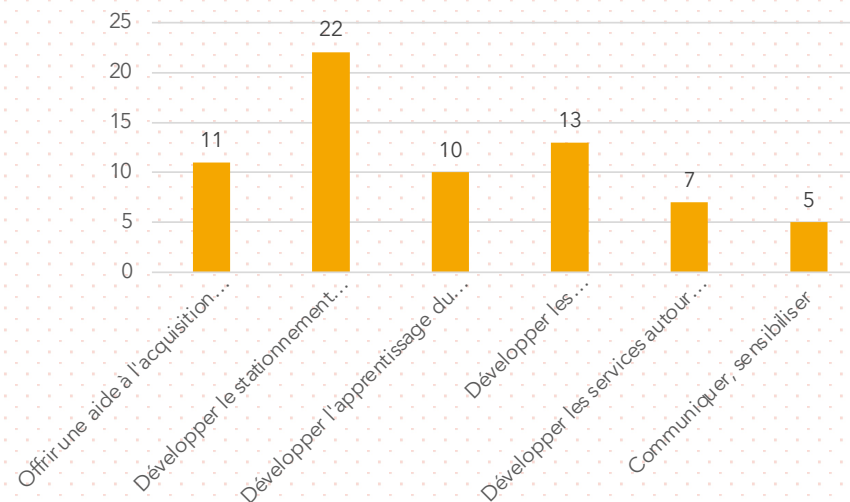


Une dynamique à encourager

Avez-vous observé une augmentation de la pratique cyclable ces dernières années au sein des QPV de votre territoire ?



Quels sont, selon vous, les leviers à l'augmentation de la pratique du vélo au sein des QPV ?

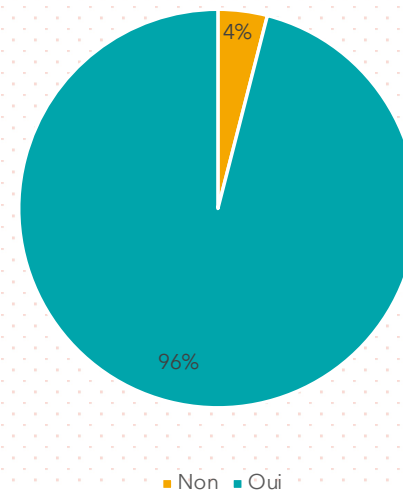


Des aménagements présents équitablement

Parmi les aménagements présents au sein de ces territoires, on retrouve :

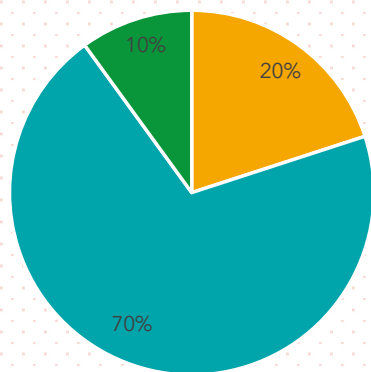
- Pistes cyclables,
- Bandes cyclables,
- Double-sens cyclable,
- Zone 30,
- Zone de rencontre (20),
- Couloir Bus-vélo,
- Rues aux enfants, rues scolaires,
- Voies vertes,
- Vélorues.

Est-ce qu'une partie de ces aménagements s'étend aux QPV ?



...et qui se poursuivent

Prévoyez-vous prochainement la mise en place de nouveaux aménagements cyclables au sein des QPV de votre territoire ?



■ Non ■ Oui ■ Pas de réponses

Les freins que rencontrent les collectivités :

- Les montants (ratio coût / utilisation)
- La suppression du stationnement
- Les difficultés d'intégration pour les aménageurs
 - L'Emprise foncière

Les leviers :

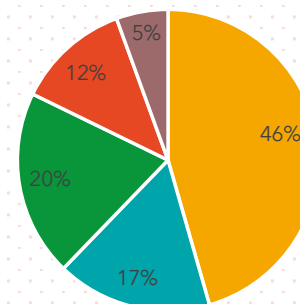
- L'obligation d'avoir des aménagements vélo dans les projets

Une contrainte de stationnement

90% de collectivités déploient des offres de stationnement sur leur territoire.

Cette offre s'étend jusqu'au QP dans 83% des cas.

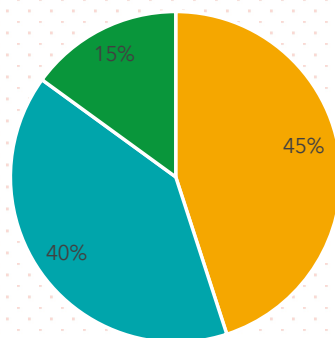
Si oui, précisez le type de stationnement



- Stationnement en arceaux dans l'espace public
- Consigne à proximité des gares ou pôles d'échanges
- Locaux ou arceaux vélos dans les établissements scolaires
- Locaux vélo dans les logements publics ou privés
- Consignes collectives en pied d'immeuble (boxes)

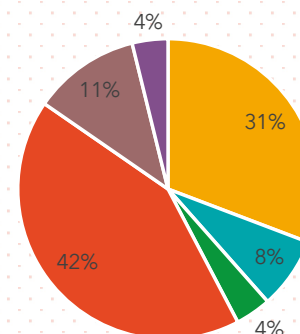
Un besoin de coordination avec les bailleurs

Avez-vous collaboré avec un bailleur ou avez-vous eu recours à une autre démarche qui a permis la mise en place de stationnement vélo ?



■ Oui ■ Non ■ Via le PLU

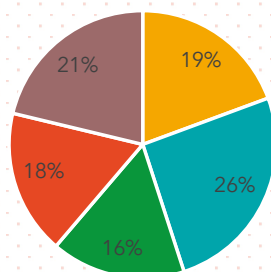
Quelles sont les difficultés rencontrées pour mettre en place ces offres de stationnement au sein des QPV de votre territoire ?



■ Dégradations ■ Coûts élevés
■ Contraintes juridiques ■ Pas une priorité pour les bailleurs
■ Manque de place ■ Pas de demande

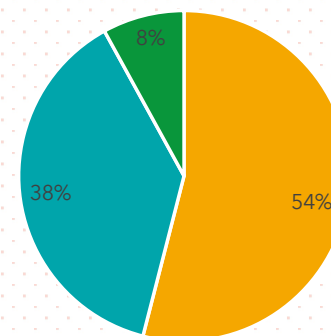
Une palette diversifiée de services

Quels sont les services proposés aux habitants de votre territoire ?



- Atelier d'autoréparation (fixes ou itinérants)
- Espace de stationnement
- Aide à l'achat
- Location de vélo en libre-service
- Location longue durée

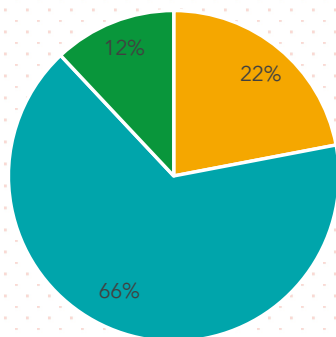
Y a-t-il une adaptation particulière de l'offre de ces services aux habitants des QPV (implantation des services sur le territoire, tarifs sociaux...)?



- Non
- Oui
- Pas de réponses

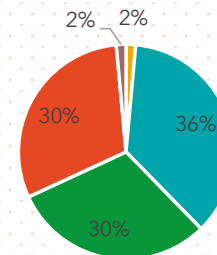
La démarche d'apprentissage vélo dans les QP

Les démarches d'apprentissage du vélo mises en place au sein de votre territoire sont-elles destinées aux habitants des QPV et/ou mises en place au sein de ces quartiers ?



■ Non ■ Oui ■ Pas de réponses

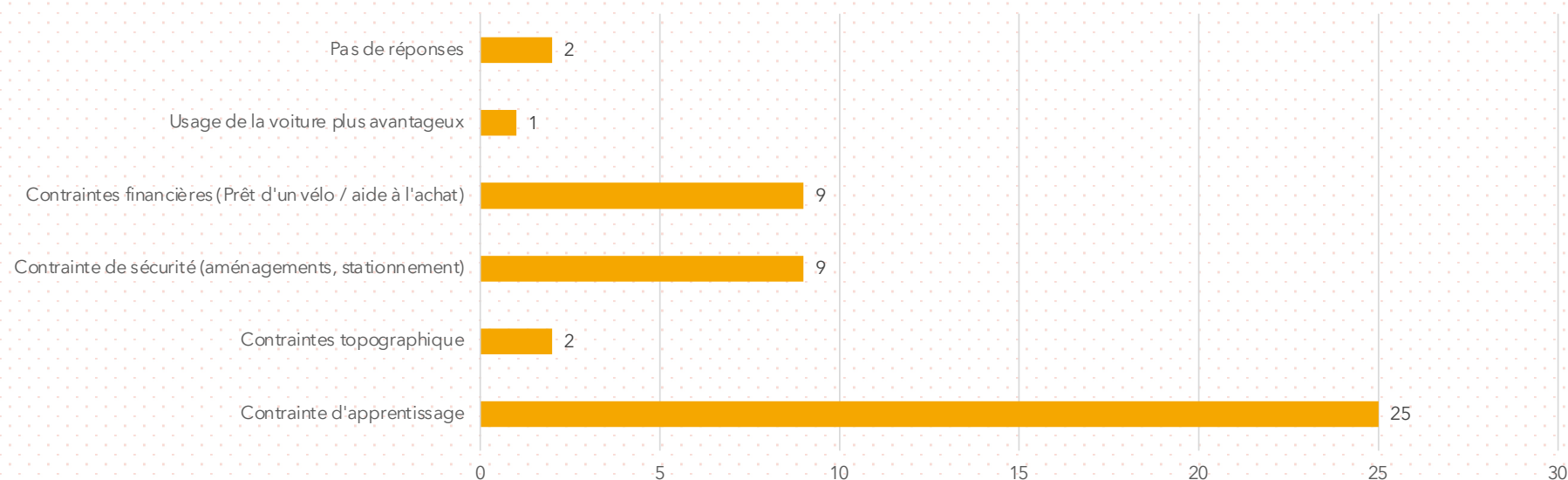
Si oui, lesquelles ?



- Aide à des associations
- Apprentissage à rouler en ville
- Apprentissage dédié aux femmes (premier apprentissage, apprentissage à l'autonomie, à la conduite en ville)
- Apprentissage dédié aux jeunes
- personnes en réinsertion

Contraintes perçues par les femmes

Quels sont, selon vous, les freins ou les leviers à l'augmentation de la pratique du vélo par les femmes au sein des QPV ?



Conclusion

- Plus de 30% de taux de réponse mais certaines questions peu renseignées : l'enquête qualitative permettra d'approfondir les enseignements de ce questionnaire
- Confirmation d'une mobilité entravée pour les QP
 - Faible utilisation du vélo alors que bénéfices certains
- Des territoires engagés pour le vélo (aménagements, stationnement, offre de service,...) mais qui ne touchent pas toujours les QP et leurs habitants
- Des leviers stratégiques pour développer la pratique du vélo dans les QP : apprentissage du vélo, stationnement, mise à disposition de vélos, poursuite des aménagements



Si vous avez des questions :

www.villes-cyclables.org

thardy@villes-cyclables.org



23^E CONGRÈS DU CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES