



Développer la marche et le vélo chez les jeunes en quartier prioritaire de la ville

Retour d'expérimentations menées en 2022
de la cadre de la dynamique Mobiscol



Sommaire

Introduction	2
1 - Des projets pour développer les mobilités actives en QPV	3
2 - Enseignements : quelles démarches et prérequis pour mener des projets d'écomobilité scolaire en QPV ?	5
2.1 Quels acteurs identifier et dans quel contexte ?	5
2.2 Quelle méthodologie de mise en œuvre du projet ?	8
2.3 Quels financements spécifiques aux QPV ?	9
Ressources	9

Introduction

On observe une moindre utilisation du vélo comme mode de déplacement dans les Quartiers prioritaires de la ville (QPV) que dans les autres lieux. Les raisons sont multiples, comme des problèmes quant à la sécurisation de la pratique du vélo et du stationnement en ville et dans les immeubles. Les études faites sur le sujet (*Cerema, Transdev*) montrent que les QPV sont très souvent isolés par une frontière difficile à franchir, à savoir une route, voire une autoroute, une voie de chemin de fer ou une voie fluviale.

Une autre raison évoquée est celle d'une distance culturelle et de représentations, l'absence d'une culture vélo. Comment accompagner les jeunes dans la pratique du vélo si les parents ne le pratiquent pas ? La question de l'apprentissage est centrale, il est important que les adultes sachent faire du vélo pour transmettre cette pratique à leurs enfants. Développer le vélo en QPV demande de prendre en compte certains éléments : beaucoup de familles monoparentales, une population financièrement fragile, un niveau de chômage pouvant être important et des travailleurs précaires.

On observe que les principaux déterminants expliquant les pratiques de vélo chez les jeunes sont liés à la socialisation (pratiques cyclistes des parents, niveau d'éducation et revenus). Elles sont également déterminées par le genre (les filles sont plus nombreuses à réduire, voire arrêter le vélo), à l'éloignement des espaces de la vie quotidienne (lieu de résidence et d'études) et au besoin de sécurité.

Pour développer le potentiel cycliste chez les plus jeunes, il convient de favoriser l'accès au vélo (prêts de vélos et bourses aux vélos), d'améliorer les compétences par l'apprentissage et d'encourager son usage via des campagnes de promotion. Les territoires jouent un rôle majeur pour développer leur potentiel d'accueil, via le développement d'infrastructures et d'aménagements ciblés sur les équipements scolaires et sportifs.

C'est dans ce cadre que le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables a sorti en 2023 le guide "[à pied et à vélo dans les quartiers populaires](#)", avec le soutien de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT). Ce guide se destine aux acteurs intervenant et prescripteurs dans les QPV en matière de mobilités. Son objectif est d'apporter des éléments, des conseils, des exemples de terrain, de l'inspiration et des ressources pour agir localement en faveur des mobilités actives dans les quartiers, avec et pour les habitant-es.

Afin d'enrichir le volet du guide sur l'écomobilité des enfants et des jeunes en QPV, des expérimentations d'actions d'écomobilité (extra)scolaire ont été menées, durant l'été et l'automne 2022. Elles ont été prises en charge par le CVTCM, animées par Vivacités Ile-de-France dans le cadre de la dynamique Mobiscol et mises en place par des acteurs locaux. Ces expérimentations ont reçu le soutien de l'ANCT. L'objectif était de promouvoir l'usage du vélo et de la marche auprès d'un public enfant et jeune résidant en QPV, mais aussi de mieux comprendre les freins, obstacles et besoins rencontrés, afin d'enrichir la réflexion sur le développement de futurs projets d'écomobilité scolaire en quartier QPV.

La publication ci-présente est le fruit de ces expérimentations, et a permis d'alimenter le contenu du guide.

1 - Des projets pour développer les mobilités actives en quartier prioritaire de la ville

- **Ville d'Évry-Courcouronnes (91) - Savoir Rouler à Vélo et recueil du regard des enfants sur la ville ([vidéo réalisée](#)) :**

Dans le cadre de la concertation de son Plan Vélo, la ville d'Évry-Courcouronnes souhaitait recueillir le regard des enfants sur la "cyclabilité" de la ville. L'association [Pro Vélo Sud Ile-de-France](#) a été mobilisée pour mettre en place le projet auprès d'un centre de loisirs en QPV, et a suggéré d'utiliser les séances du programme Savoir Rouler à Vélo, et notamment les différentes sorties, pour intégrer un diagnostic sensible avec les enfants.

Le projet avait donc un double objectif : l'apprentissage du vélo et le recueil de représentations des enfants sur la pratique du vélo. Le projet a été mené avec 15 enfants, et a eu lieu sur 6 séances. Il a eu de nombreuses retombées :

- Les enfants ont appris à faire du vélo en ville. Ils étaient déjà relativement à l'aise à vélo, grâce aux activités vélo déjà mises en place par le centre de loisirs, mais n'avaient pas encore acquis les bons réflexes nécessaires à la pratique du vélo en ville.
- Les animateurs de la ville ayant participé au projet ont suivi une formation pour devenir éducateur SRAV par suite de l'expérimentation, afin de pouvoir l'animer eux-mêmes par la suite, et de mener plus de projets vélo au sein du centre de loisirs.
- Ce projet a permis à l'association Pro Vélo Sud IDF de découvrir la démarche du diagnostic en roulant avec les enfants, et d'acquérir de nouveaux outils.
- L'association Pro Vélo a produit un [rapport de diagnostic](#) très détaillé, qui a été présenté aux services et aux élus, et a permis d'enrichir la concertation du Plan Vélo de la ville.
- Il est ressorti de ce projet que les deux principaux freins à la pratique du vélo chez ces enfants étaient le manque de stationnements sécurisés (chez eux y compris) et la possession du vélo.



Savoir rouler à vélo – crédit Pro vélo sud

- **Nantes Métropole (44) - Mon vélo pour 10 ans**

La métropole de Nantes, avec le partenaire l'[Atelier de réparation collective](#), avait pour projet de proposer du prêt de vélo pendant 10 ans à des enfants, accompagnés d'événements mis en place dans le quartier pour promouvoir le dispositif.

Au bout de 6 mois, l'association a loué cinq vélos sous contrat à des familles au sein d'un Quartier Politique de la Ville. La démarche de ce projet s'inscrit dans le temps long, et il est encore trop tôt pour évaluer les retombées de l'expérimentation. Le projet a bénéficié du fort ancrage de l'association au cœur du QPV, et du partenariat identifié avec les acteurs socioculturels du quartier qui ont permis à l'association de faire connaître le projet et d'aller vers les publics potentiellement bénéficiaires.

Ressources :

<https://ateliercoopchantenay.wordpress.com/mon-velo-pour-10-ans/>

<https://www.heureux-cyclage.org/un-velo-pour-10-ans.html>



Mon vélo pour 10 ans – Crédit Atelier de réparation collective

- **Ville d'Arras (62) - Organisation de stages d'été "Savoir Rouler à Vélo" lors des grandes vacances pour des adolescents**

La ville d'Arras a souhaité mettre en place des stages de Savoir Rouler à Vélo lors des vacances d'été, animés par une éducatrice de l'[office des sports d'Arras](#). Une mixité d'activités était proposée lors des stages, en alternant les ateliers dédiés à l'apprentissage du SRAV et d'autres activités complémentaires (canoé kayak – rafting – course d'orientation – accrobranche) avec la prise en compte des souhaits des stagiaires. Le public était adolescent (12-17 ans), avec une attention particulière pour inscrire le public féminin, 15 jeunes ont été accueillis, dont 3 filles. Deux sessions de stage ont eu lieu durant lesquelles certains jeunes ont souhaité approfondir le vélo. Le projet a eu plusieurs retombées :

- Apprentissage de la pratique du vélo en ville : 9 jeunes ont été certifiés à la suite du stage sportif
- Reconduite du projet : le stage sera reconduit sur les vacances d'été 2023 en ouvrant le dispositif aux différents quartiers de la ville.



Sortie vélo Arras- Crédit Office des sports Arras

- **Ville de Saint-Denis - “Nos quartiers à vélo à hauteur d’enfants” !**

Tout comme Évry-Courcouronnes, la ville de Saint-Denis a souhaité réaliser un diagnostic sensible de la cyclabilité de la ville à hauteur d’enfants. Le partenaire [Études et Chantiers](#) a organisé 3 sorties réunissant à chaque fois un groupe de 10 enfants, en partenariat avec un centre de loisirs en QPV. Les réactions et émotions des enfants aux différents lieux de la ville traversés ont été relevées. Toutefois, le projet a sans doute manqué d’une séance de restitution avec les enfants pour approfondir leur ressenti. La volonté de la ville serait d’exploiter ce diagnostic à vélo des enfants pour réaliser des prolongements en termes de signalétique. L’expérimentation a donné lieu à plusieurs résultats :

- Les balades ont permis de créer, d’expérimenter, puis d’améliorer des outils de recueil et d’analyse avec et pour les enfants sur la pratique du vélo.
- Les acteurs de la ville ont participé aux balades avec les enfants, et ont pris conscience de leurs besoins, usages, difficultés, etc.
- Les animateurs se sont approprié la démarche des balades diagnostic à vélo, ont pris conscience de l’importance de la pratique du vélo avec les enfants.
- Le recueil sensible du regard des enfants a donné lieu à un document d’évaluation qualitatif pour la ville, réalisé à partir des données collectées par Étude et chantier et les animateurs.



Diagnostic à vélo à Saint-Denis – crédit Etude et Chantier

- **Aubervilliers - “Nos quartiers à vélo à hauteur d’enfants” !**

Le projet de la ville d’Aubervilliers était similaire à celui de la ville de Saint-Denis, mais en direction des écoles : la réalisation de deux cycles de balade diagnostic, à pied avec les CP/CE1, et à vélo avec les CM1/CM2. Toutefois, il n’a finalement pas pu se tenir, l’inspectrice n’ayant pas été prévenue suffisamment en avance du projet. L’expérimentation a néanmoins permis de mener une réflexion pour structurer une démarche et d’identifier un nouveau partenaire vélo sur la ville, l’association Tous en Selle. Depuis, la ville la ville porte un programme "ville à hauteur d'enfant" qui prend la forme de différentes actions : généralisation du SRAV, fermeture de rues pour créer des “Rues aux écoles” dans différents quartiers de la ville, et récemment, l’expérimentation d’une “rue laboratoire”.

Ressources :

<https://www.polysemique.fr/book-reference/a-pas-de-geants/>

2 - Enseignements : quelles démarches et prérequis pour mener des projets d’ecomobilité scolaire en quartier prioritaire de la ville ?

2.1 Quels acteurs solliciter et dans quel contexte ?

Lors de la mise en place d’un projet d’ecomobilité scolaire, la première chose à faire est d’**établir une cartographie des acteurs** présents sur le territoire. Plusieurs acteurs peuvent être mobilisés sur ce type de projet, en particulier en QPV :

- **Les acteurs éducatifs :**

- **Les établissements scolaires** : mener un projet dans un contexte scolaire a plusieurs avantages : cela permet de garantir la parité, car tous les élèves de la classe participent, le projet est encadré par les enseignants et avec des intervenants extérieurs. Néanmoins, cela nécessite d’une préparation importante et très en amont afin de pouvoir s’insérer dans le programme scolaire et d’identifier des enseignants volontaires. Le projet doit s’adapter au rythme scolaire qui est très chargé en début d’année (septembre et octobre) et fin d’année scolaire (mai et juin), avec moins de disponibilité pour des projets. De plus, l’expérimentation à Aubervilliers nous a montré l’importance de ne pas négliger la validation et le processus hiérarchique de l’éducation nationale, qui nécessite d’associer les inspecteurs de l’Éducation nationale (IEN) dès le début du projet.
- **Les accueil de loisirs sans hébergement (ALSH)** sont un bon contexte pour mener des projets d’ecomobilité dès lors où l’équipe est partie prenante, prérequis indispensable pour la réussite de l’action : leur implication, leur rôle doit être renforcé, voir entrer dans une démarche de co-création d’atelier pédagogique. Les expérimentations à Évry-Courcouronnes et Saint-Denis ont montré que les enfants pouvaient avoir un bon niveau à vélo s’ils mènent des projets vélo avec le centre de loisirs, même s’ils ne pratiquent pas le vélo en famille. L’avantage est que les centres de loisirs ont souvent plus de souplesse que les écoles, cependant, il peut être difficile de réussir à mobiliser toujours les mêmes enfants si le projet a lieu sur un temps long et régulier, donc de mener un projet dans la continuité avec plusieurs séances (mais c’est possible, si la volonté du directeur et de son équipe, y est).

- **Les acteurs associatifs** : acteurs du territoire, ils sont également à mobiliser, en fonction de leur compétence. Cela comprend les **acteurs du vélo**, formés au SRAV, ou à la mise en place d'ateliers d'apprentissage / de réparation de vélo ; mais aussi d'autres acteurs mettant en place des projets pédagogiques ou sportifs avec les jeunes, comme des associations d'éducation populaire, d'éducation à l'environnement et au développement durable, formées à la mobilité. L'expérimentation menée à Arras illustre bien que s'appuyer sur une **structure sportive** bien ancrée dans le quartier permet d'être visible auprès du public cible.
- **Les collectivités et les EPCI** : il peut être difficile lors d'un projet d'écomobilité en QPV de savoir quelle collectivité mobiliser, leur compétence, leur moyen, etc. ; ou comment articuler les compétences des différentes collectivités. L'Établissement Public Territorial (EPT) ou **l'intercommunalité** peuvent être une échelle pertinente pour mettre en place un projet, car ils possèdent la compétence Politique de la ville et pilotent les contrats de ville. Toutefois, ce sont les **communes** qui ont la compétence voirie (lorsqu'elle n'a pas été transférée vers les EPCI) et éducation. Dans le cadre d'un projet avec des collèges, le **département** doit aussi être pris en compte, car ce sont eux qui ont la compétence pour les collèges, et gèrent des voiries départementales. Il est donc important de **réunir tous ces différents acteurs en amont du projet** pour favoriser la coopération et relier ces compétences transversales.

- **Les contextes :**

Le **lieu du projet, son ancrage** sont également très importants, et vont permettre de pouvoir identifier d'autres acteurs : existe-t-il des tiers lieux dans le quartier ? Des ateliers de réparation vélo ? Des équipements sociaux-culturels municipaux ? D'autres locaux associatifs qui pourraient accueillir ce type de projet ?

Enfin, le **contexte du projet** permet également d'identifier d'autres acteurs et de préciser les objectifs du projet, in fine, ses retombées :

- Le cadre d'une **concertation** est intéressant pour mener une action qui s'inscrit dans un **plan stratégique** : par exemple un Plan de Déplacement Établissement Scolaire (PDES), un Plan Vélo, Plan climat air-énergie territorial, un plan de mobilité, etc. Ainsi, l'expérimentation menée à Évry-Courcouronnes a permis de mettre en lumière des propositions d'aménagement pour le Plan Vélo.
- De même, les nouveaux projets de rénovation urbaine (NPRU) permettent de travailler avec des **bailleurs** sur la création de stationnement vélos sécurisés au sein des immeubles, problématique qui avait été identifiée comme un des principaux freins à la possession d'un vélo au sein des QPV.
- Dans le cadre des prochains contrats de ville « Engagements Quartiers 2030 », les collectivités pourront prendre en compte les enjeux liés à la transition écologique, tels que la mobilité, comme un pilier à part entière des contrats de ville.
- Dans le cadre d'un projet pédagogique, les **Cités éducatives** sont des dispositifs clé permettant de mobiliser un grand nombre d'acteurs.
- Dans le cadre de la mise en place, ou la massification, du dispositif national du Savoir rouler à vélo (SRAV), les démarches d'écomobilité scolaire viennent compléter cet apprentissage vélo pour construire une réponse globale.

2.2 Quelle méthodologie de mise en œuvre du projet ?

L'un des points qui ressort des expérimentations menées est l'intérêt d'**utiliser des dispositifs pédagogiques existant**, en les adaptant au contexte des QPV. Ainsi, à Évry-Courcouronnes, le programme **Savoir Rouler à Vélo** a été l'occasion de recueillir le regard des enfants sur la ville et sur leur quartier. Plusieurs questions leur ont été posées à l'occasion des sorties qu'ils effectuaient dans le cadre des séances du SRAV. La synthèse de ces questionnaires et un rapport fait par les formateurs sur les difficultés qu'ils avaient pu rencontrer dans la ville avec les enfants, a permis de suggérer de nouveaux aménagements vélo pour rendre la ville et le quartier en politique de la ville, plus accessible à vélo pour un public jeune. Le SRAV est donc un dispositif très utile, mais il est apparu nécessaire de **prolonger ces séances par une séance de restitution** après les séances "terrain". En effet, à Évry-Courcouronnes, l'analyse des impressions des enfants, recueillie via des questionnaires, a été faite par les adultes, il serait pertinent de le faire avec les jeunes directement.

Les projets vélo ont parfois du mal à trouver leur public, auprès des adolescents notamment. Pour cela, les expérimentations menées nous ouvrent plusieurs pistes :

- Proposer une diversité d'offres et de dispositifs : l'expérimentation menée à Nantes nous montre que le prêt de vélo peut avoir du mal à convaincre le public. Proposer une plus grande diversité d'offres (prêt, achat, don de vélo) permettrait sans doute de toucher plus de monde.
- S'appuyer vers des acteurs qui touchent un public familial, ou qui ont l'habitude de travailler avec des jeunes, comme à Arras.
- Favoriser l'expression des jeunes, en leur proposant de réaliser des vidéos, affiches, etc.

Lors de la mise en place du projet, plusieurs points de vigilance doivent faire l'objet d'une attention particulière :

- **La temporalité** : intégrer un projet d'écomobilité dans le rythme d'un établissement scolaire est difficile, comme évoqué plus haut. Le projet doit être élaboré à partir d'une proposition pédagogique, mais qui doit rester ouverte, et l'établissement, ainsi que l'inspecteur.ice, contactés bien en amont, pour la validation et la co-construction de l'action. Si le calendrier est trop juste, il est préférable de changer de cible, et se tourner vers les accueil de loisirs par exemple.
- **La parité** : dans les projets d'écomobilité, et plus particulièrement les projets vélo, on retrouve plus souvent des garçons que des filles. À Évry-Courcouronnes, l'analyse des questionnaires a fait ressortir que les garçons se sentent beaucoup plus en confiance sur la route que les filles, en ayant pourtant le même niveau technique. C'est un vrai point de vigilance, pas spécifique aux QPV, mais à tous les projets d'écomobilité avec des jeunes. Pour cela, collaborer avec une éducatrice est une réelle plus-value pour atteindre le public féminin dans la pratique du vélo, comme nous avons pu le constater à Arras.
- **Les parents** : il est souvent difficile de réussir à atteindre et à impliquer les familles dans les projets vélo, d'autant plus dans les QPV où les parents pratiquent moins le vélo. L'implication des familles dans les projets devra donc être un point d'attention particulier et à développer, voir à expérimenter. En effet, si la famille ne pousse pas à la pratique du vélo, il y a des chances pour que l'enfant ne le fasse pas non plus.
- **La possession du vélo** : il est apparu lors de nos différents projets que la plupart des enfants ne possédaient pas de vélo adapté, voire pas de vélo du tout. Dans le cadre du projet, il faut donc se renseigner pour savoir si la ville et / ou le partenaire vélo peut prêter des vélos. Il est également intéressant d'identifier les aides à l'achat de vélos qui existent sur le territoire, et de les communiquer auprès des parents.

2.3 Quels financements spécifiques aux quartiers prioritaires de la ville ?

La Politique de la ville est une politique de cohésion urbaine et de solidarité, nationale et locale, envers les quartiers défavorisés et leurs habitants.

Elle est conduite par l'État, les collectivités territoriales et leurs groupements dans l'objectif commun d'assurer l'égalité entre les territoires, de réduire les écarts de développement entre les quartiers défavorisés et leurs unités urbaines et d'améliorer les conditions de vie de leurs habitants.

● Les contrats de ville :

Le contrat de ville permet de réaliser des projets urbains sous la forme contractuelle entre l'État, et ses établissements publics, l'intercommunalité, les communes, ainsi que les autres acteurs institutionnels et l'ensemble de la société civile, en particulier les associations et les habitants des quartiers prioritaires. Ces derniers sont partis prenants de la démarche contractuelle à chacune de ses étapes.

La thématique des mobilités et des transports n'était jusqu'ici pas directement fléchée dans les contrats de ville, et ses actions pouvaient ainsi se retrouver dans chacun des trois piliers :

1. la cohésion sociale
2. le cadre de vie et le renouvellement urbain
3. le développement de l'emploi et de l'économie

Cependant, comme évoqué plus haut, dans le cadre des prochains contrats de ville (2024-2030) « [Engagements Quartiers 2030](#) », les collectivités pourront prendre en compte les enjeux liés à la transition écologique, tels que la mobilité, comme un axe stratégique. De plus, les NPRU qui s'inscriront dans le dispositifs "Quartiers résilients" pourront bénéficier une attention particulière sur le développement des mobilités durables grâce aux mesures suivantes :

– Favorisation de la pratique du vélo dans les quartiers :

> Priorisation de la desserte des QPV dans les appels à projet du fonds Mobilités actives.

> Amplification du dispositif « Savoir Rouler à Vélo ».

– Amélioration de la desserte des QPV dans le cadre du projet des futurs Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) et prioriser des QPV dans le soutien aux projets de transports collectifs en site propre.

– Expérimentation du recours automatique à la tarification sociale-solidaire en matière de transports en commun.

Ressources :

- Le [portail de l'écomobilité scolaire](#), Mobiscol
- Dossier « [Développer le vélo dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville](#) », CVTCM, 2022
- [Guide « à pied et à vélo dans les quartiers prioritaires »](#), CVTCM, 2023
- Retour en [vidéo du projet](#) mené par Pro Vélo Sud IDF à Évry, 2022 :
- [Rapport du projet mené à Evry, Pro Vélo Sud IDF, 2022](#)
- [Dossier Mobiscol sur les retours d'expérience d'écomobilité scolaire en QPV](#)
- [Expérimentation "Rue école"](#) menée par Aubervilliers et Plaine Commune, avec l'atelier Polysémique