Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

Carnet mobilité

En cours de finalisation

Labo Cités – 26 novembre 2025

Groupes de travail à l'origine du carnet

Les mobilités dans le NPNRU

Le règlement général relatif au nouveau programme national de renouvellement urbain pose ainsi l'ambition de favoriser dans les projets:

- **Désenclavement** des QPV
- **Intégration** dans leur environnement
- **Optimisation** de la place qui y est faite pour la voiture
- **Diversification** des modes de transport (et notamment la meilleure place à trouver aux modes actifs)
- **Amélioration,** plus largement, des usages des espaces publics où se déploient et s'interconnectent les modes de déplacements (modes actifs, intermodalité)
- **Association** des autorités organisatrices de la mobilité aux projets
- **Amélioration** des services et d'équipements publics de proximité indispensables.

Les participants au groupe de travail

Un groupe de travail « socle » d'experts et de porteurs de projets :

- Collectivités territoriales porteuses d'initiatives en QPV
- Le CEREMA,
- Le Club des Villes et Territoires Cyclables,
- Les bailleurs sociaux

Des experts et acteurs de terrains interviendront ponctuellement :

- Chercheurs
- ADEME
- Concepteurs de solutions, une agence d'urbanisme, et des bureaux d'études
- Associations et structures œuvrant localement pour répondre aux pratiques de mobilité des habitants des QPV et les mobilités actives (la FUB, L'Académie des mobilités Actives, Ecov, Mobicoop, …)

A chaque séance :

Témoignage de collectivité(s) pour nourrir les échanges

Le programme du Groupe de Travail Mobilité

Atelier 1

Les pratiques de mobilités

Etat des pratiques spécifiques dans les QPV

- **Mobilité, de quoi parle-t-on ?**
- Quelles spécificités, **problématiques et enjeux spécifiques ?**
- Quels **retours d'expériences ?**

Atelier 2

Désenclaver ? Approche globale et intermodale

Comment réinterroger la notion de désenclavement, au-delà de l'offre de déplacements, des freins physiques et spatiaux ?

Comment peuvent-ils s'intégrer dans des projets de Transports Collectifs structurants, et améliorer le lien des quartiers à leur territoire?

Atelier 3

L'essor des modes actifs & nouvelles mobilités

Dans la phase de mise en œuvre opérationnelle des projets de renouvellement urbain et plus précisément des espaces publics et résidentiels

Comment poursuivre la réappropriation et le partage de l'espace public et accompagner la pratique des modes actifs dans les quartiers ?

Atelier 4

Vers une alternative à la voiture ?

Dans les QPV la voiture individuelle a des impacts environnementaux, sociaux et économiques.

Avec quelles stratégies et outils programmer, concevoir, et mettre en œuvre des alternatives à la voiture.

Atelier 5

Les mobilités et l'emploi

La mobilité est un levier et une condition d'accès à l'emploi qui amène à des politiques publiques, stratégies et actions spécifiques.

De plus, les mobilités sont aussi génératrices d'emplois dans les quartiers.

Le carnet mobilité



Intro

Pourquoi un guide de mobilité pour les QPV

Partie I

Constat, état de la mobilité

Partie II

Méthodologie & approche thématique

Partie III

Boite à outils et retours d'expériences

LES AMBITIONS DU CARNET

- Aller au-delà de la simple notion de mobilité => élargir à la motilité
- Mettre en avant les co-bénéfices des choix de mobilités dans les projets
- Démontrer que les enjeux de mobilité dans les QPV ne peuvent se résumer au TCSP, transport en commun et au stationnement
- Un outil opérationnel : piste technique et financières

INTRODUCTION

- Améliorer la motilité
- Contribuer à la santé globale
- Contribuer à la continuité territoriale
- Rééquilibrer l'espace public
- Réduire le poids financier de la mobilité individuelle pour les ménages

Mobilité : un besoin de se déplacer qui s'exprime et se réalise

Accessibilité : offre infrastructurelle et servicielle mise à disposition

Motilité : Capacité des individus à se déplacer

Conclusion

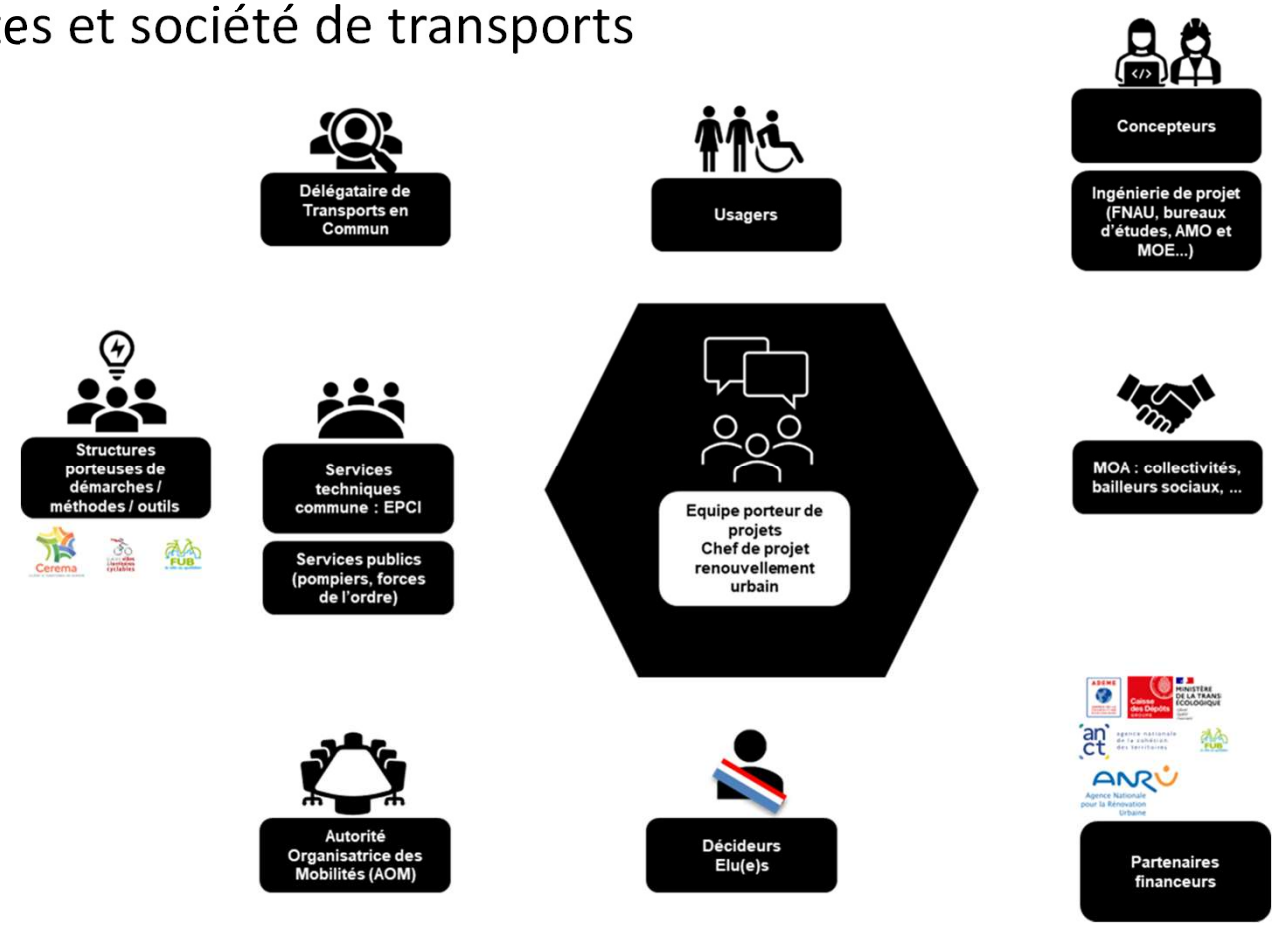
Faut-il affirmer le droit à la mobilité davantage que l'amélioration des mobilités ?

Partie I – CONSTATS, ETAT DE LA MOBILITE

- **Les attentes de l'ANRU** => Rappel des grand enjeux listés dans le RGA et des articles :

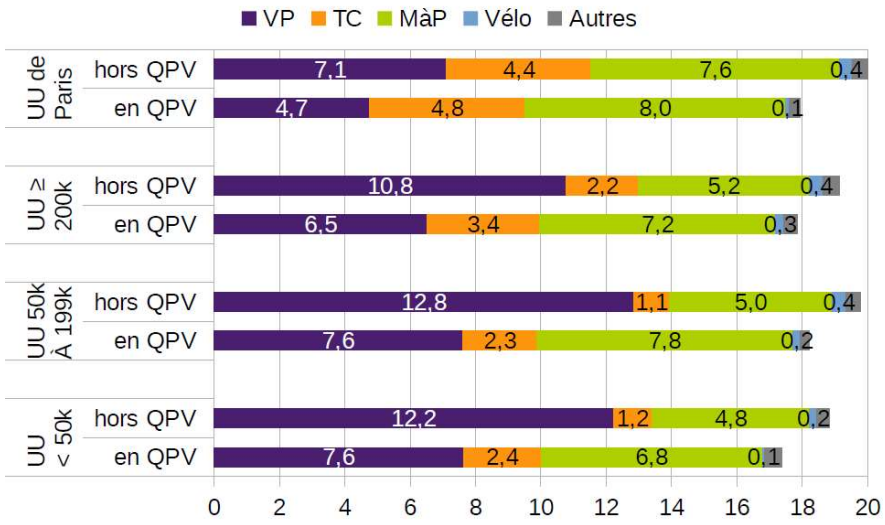
- **Cadre règlementaire** => RGA et Loi LOM

- **Répartition des compétences** => AOM, régions, Intercommunalités, métropoles, syndicats mixtes et société de transports



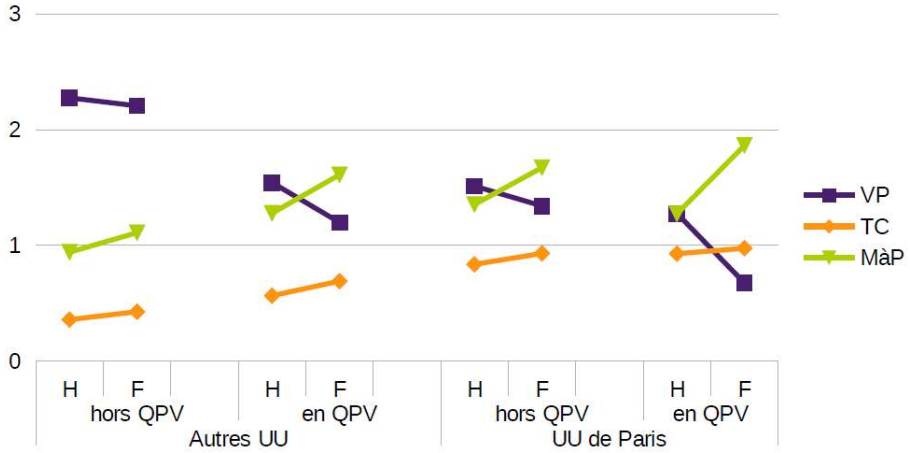
Partie I – CONSTATS, ETAT DE LA MOBILITE

• Les mobilités dans les QPV



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

Sources : N. JUSTE – Présentation du 05/07/22 - Mobilité & QPV, spécificités et enjeux



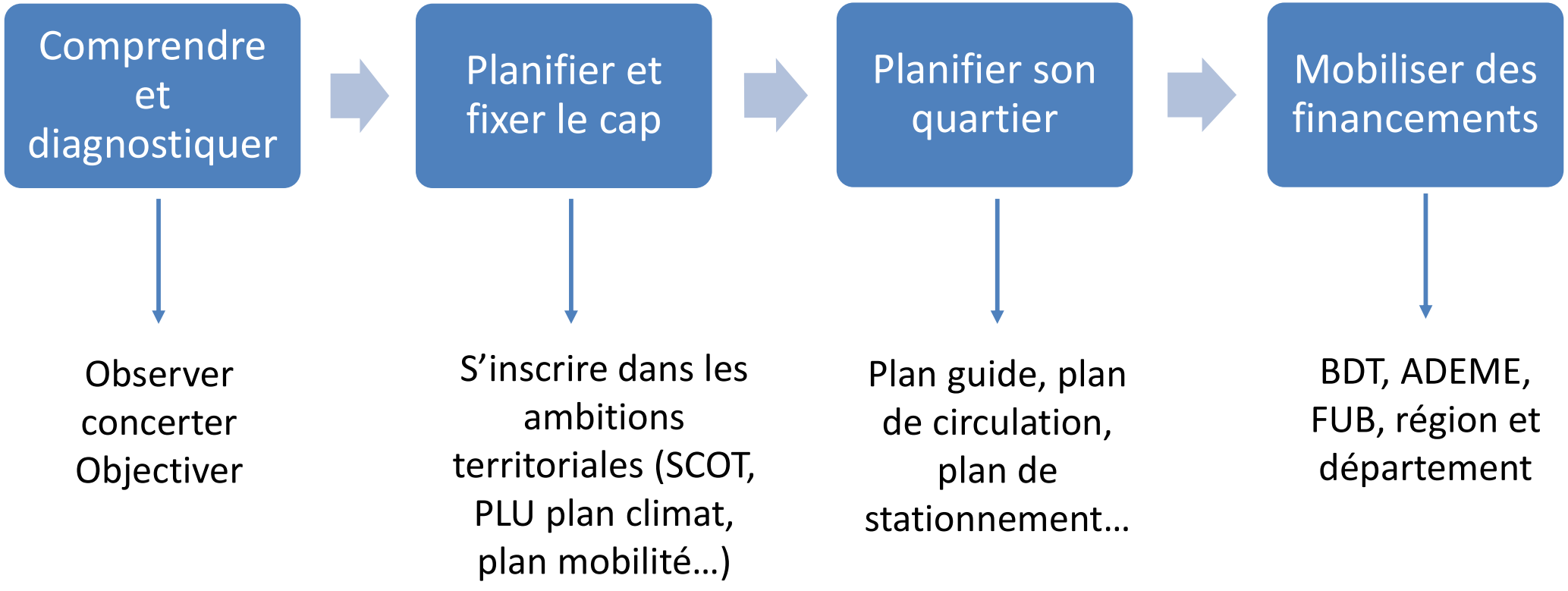
Constats

- **Dépendance à la voiture**, en particulier pour les déplacements liés au travail, mais avec une utilisation moindre qu'en dehors des QPV ;
- Une part modale des **transports en commun sur-représentée** en QPV (hors unité urbaine de paris)
- Une **part modale de la marche jusqu'à deux fois plus importante dans les QPV** suivant la taille de l'unité urbaine ;
- Une part modale du **vélo sous représentée**.
- Des déplacements moins rapides ;
- Des **pratiques de déplacements genrées**

Les freins :

- Physiques
- Financiers
- Cognitifs / cultures / psychologique

Partie II – MÉTHODOLOGIE DE MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE DE MOBILITÉ EN QPV

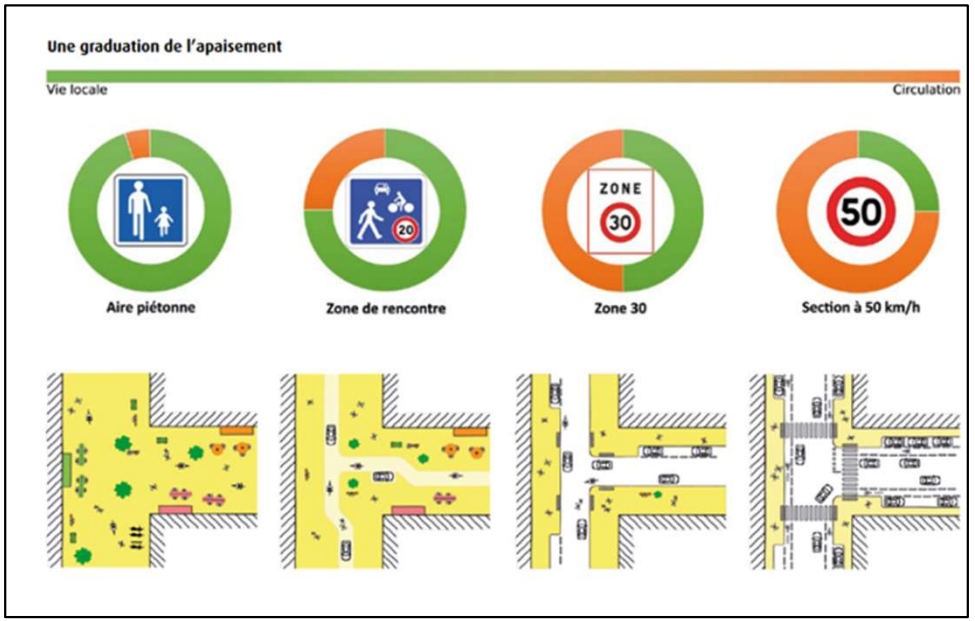


Partie III – BOITE A OUTIL THEMATIQUE

Modes de transport	Problématiques	Changement de pratiques	Freins économiques
Transports en commun	• Offre décorrélée des pratiques (horaires, lieux mal desservis)	• Méconnaissance de l'offre, difficulté d'accès aux infos numériques	• Coût de l'abonnement ou du ticket
Véhicules motorisés	• Maillage viaire peu lisible • Pollution & nuisances, Conflits d'usage avec modes actifs • Offre de stationnement décorrélée des pratiques • Sur-représentation du stationnement dans l'espace public		• Coût du permis, coût d'achat & entretien du véhicule
Vélo	• Manque d'aménagements continus • Stationnement vélo insuffisant et non sécurisé	• Besoin d'apprentissage, image dépréciée du vélo, pratique genrée	• Coût d'achat & entretien du vélo
Piéton	• Accessibilité limitée (cheminements étroits, revêtements abîmés) • Lisibilité des cheminements	• Espaces publics genrés • Peu de lieux de halte adaptés pour l'ensemble des âges	

Partie III – BOITE A OUTIL THEMATIQUE – Exemples de travail sur la vitesse

Mise en évidence du lien entre vie sociale et apaisement de la vitesse CEREMA.



Synthèse des outils d'apaisement des voies

Zone 30 : apaisement rues urbaines

- Les véhicules on la priorité
- Limitation de la vitesse à 30km/h
- **Double sens cyclable, avec insertions cyclable selon le niveau de trafic motorisés et la fréquentation cyclable**
- Signalisations aux entrées et sorties

Aménagements :

- Principe général de priorité à droite aux carrefours et amélioration de la lisibilité
- Réduction des espaces de circulations motorisées au minimum, trottoirs confortables calibré en premier
- Systèmes de réductions de vitesses : réduction de largeur de chaussée, plateau, écluse, chicane
- Traversées de chaussée autorisée partout, pas forcément de passage piétons (sauf si la situation l'exige : écoles, traversées dangereuses, ...).

Zone de rencontre : espace partagé entre tous les usagers :

- Les piétons ont la priorité
- Limitation de la vitesse à 20km/h (y compris cyclistes)
- Doubles sens cyclables
- Rues avec un plus faible trafic, compatibles avec la circulation de TC
- Signalisations aux entrées et sorties

Aménagements :

- Préférentiellement à l'intérieur d'une zone d30
- Principe général de priorité à droite aux carrefours
- Pas de passage pour piétons, perception d'un espace piéton sans compartimenter les espaces, limites plus floues, espaces de repos, nature, déambulations, ...
- Limitation et maîtrise du stationnement, autorisé uniquement sur les emplacements matérialisés.

Aires piétonnes :

- Réservés aux piétons, prioritaires,
- Véhicules nécessaires à la desserte interne autorisés, au pas
- Vélo autorisé à faible vitesse, doubles sens cyclables
- Signalisations aux entrées et sorties

« Principes des chaussées sinueuses », l'exemple de Iéna Mexico à Lille.



Réduire visuellement la chaussée, l'exemple des rues jardins à Anvers



Partie III – BOITE A OUTIL THEMATIQUE – les retours d'expériences

Fiche projet	Phases de projet			Horizon réalisation		Mode				Objet visé	
	Diagnostic	Planification	Mise en œuvre	Court terme	Moyen / long terme	VP	TC	Piéton	Vélo	Offre	Demande
Saint-Etienne Métropole : exemple de 4 démarches menées par EPURES sur un diagnostic d'accessibilité aux emplois des habitants des QPV	X	X			X	X	X	X	X	X	
Plaine Commune : retour d'expérience des ateliers participatifs d'Atelier Approches	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Val-de-Reuil : une stratégie multiscalaire	X	X			X	X	X	X	X		X
Saint-Nazaire : penser la mobilité comme un système		X		X	X			X	X	X	X
Lille, quartier léna Mexico : « Partager une ambiance de quartier »	X	X		X	X	X	X	X	X	X	
La Grande Borne, Grigny - Viry : une recomposition viaire pour clarifier les entrées et circulations du quartier		X			X	X	X	X	X	X	

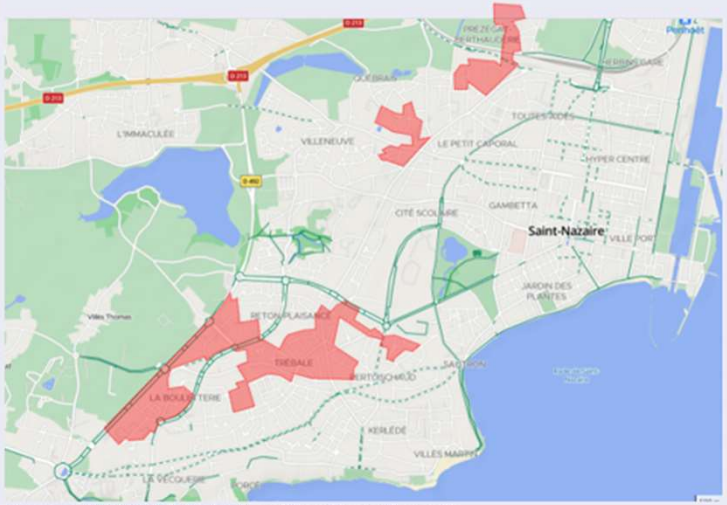
Extrait du tableau

Partie III – BOITE A OUTIL THEMATIQUE – les retours d'expériences

Saint-Nazaire : Penser la mobilité comme un système

(Synthèse des données : Insee et https://sig.ville.gouv.fr/)

- Saint-Nazaire : 2e plus grande agglomération de la Loire Atlantique
- 3 QPV d'intérêt régional :
- Ville Ouest : (82ha) :
  - ~7080 habitants en 2020
  - Indice de jeunesse (population de 0-19 ans / population >60 ans 2022) : 2
  - 40% de logements construits avant 1970
- Petit Caporal - île du Pé (11ha) :
  - ~950 habitants en 2020
  - Indice de jeunesse (2022) : 1,8
  - 50% de logements construits avant 1970
- Prézégat - Berthauderie – Robespierre (16ha) :
  - ~1330 habitants en 2020 ;
  - Indice de jeunesse (2022) : 1,7
  - 51% de logements construits avant 1970



Sources : INDDIGO, fond de plan : https://geovelo.app/fr

La ville de Saint Nazaire a engagé une réflexion sur les mobilités avec pour constats :

- Un plus faible niveau de mobilité
- 90% des QPV sont confrontés à une coupure urbaine
- Un faible niveau d'équipement en automobile
- Une part modale du vélo nettement moins importante (1,9% en QPV contre 2,8% hors QPV).
- Une pratique de la marche deux fois plus importante mais souvent contrainte (45,7 % en QPV modale contre 22% hors QPV).
- Une offre de transport public insuffisamment diversifiée et ne correspondant pas toujours aux contraintes d'emploi du temps des habitants
- Des indicateurs de santé alarmants

Mise en œuvre d'une stratégie de la mobilité

La Ville a donc fondé sa stratégie de mobilité sur une approche :

- **Transversale** en intégrant aussi bien : les services urbanisme, espaces verts, voirie, sport, éducation, concertation, etc. pour ne pas séparer la problématique de l'aménagement, des enjeux d'apprentissage et de sécurisation.
- **Complexe** en prenant en compte l'ensemble des leviers de mobilités (Les aménagements sécurisés, l'apprentissage et la sensibilisation, l'offre de stationnement sécurisé, les équipements et services)
- **Partenariale** : aller chercher l'expertise d'usage en s'appuyant notamment sur les expertises des habitants et associations :
  - Un comité citoyen a été organisé avec 50 habitants réalisant des marches exploratoires pour échanger sur la place de la marche et du vélo dans la ville de demain.
  - Un atelier mobile pour aller au plus proche des habitants : une camionnette s'est déplacée dans les différents quartiers pour évoquer différents sujets de mobilité dont la ville à hauteur d'enfant ce qui a guidé l'évolution des projets urbains.

Lors de leurs interventions l'Atelier Mobile restitue des cartes sensibles formalisant et spatialisant les retours des usagers.





Séminaire du club des villes marchables et cyclables – juillet 2023

Des actions complémentaires et des effets leviers :

- **Le réseau** : réseau VHNS (Vélo à Haut Niveau de Service) : objectif mailler le territoire d'itinéraires structurants et participer à l'apaisement de la vitesse dans les quartiers ;
- **L'équipement des ménages** : mise en service de l'offre vélycéo (STRAN), service de location courte à longue durée de vélo :
  - Plus grande flotte en France par habitants (5000 vélos pour 130 000 habitants, un vélo pour 26 habitants) ;

+ fiche contact

Complémentarité des productions

Partie III – BOITE A OUTIL THEMATIQUE – Documentation interne et externe





