Juillet 2025

Ressources Conseillées

Document réalisé dans le cadre du webinaire :

« Mobilités durables et partage de l'espace public dans les QPV des Hauts-de-France

Sommaire

1. Mobilités durables, cohésion des territoires et spécificité des QPV 2
2. Outils de mise en œuvre des mobilités en QPV 5
3. La mobilité au croisement des enjeux autour de l'enfance et de la jeunesse ? 8
4. Aller plus loin & autres ressources 11
5. Sites internet de référence 13

Cette sélection documentaire s'appuie sur les ouvrages, rapports, études consultables au centre de documentation de l'IREV et met en avant également des ressources informationnelles tels que podcasts, articles de presse qui ont trait aux différents sujets qui ont été traités tout au long du cycle.

Cette bibliographie est consultable ci-dessous directement ou en flashant le QR Code

1. Mobilités durables, cohésion des territoires et spécificité des QPV

Collectif d'auteurs ; **Recueil documentaire Mobilités durables et partage de l'espace public dans les QPV.**2023.17 p.

- Collectif d'auteurs **Mobilités durables et partage de l'espace public dans les QPV, Note d'orientation.** 2023.13 p

L'IREV s'est lancé dans la dynamique proposée par le Centre de ressources régional en écomobilités (CREM) et Rue de l'avenir autour des mobilités durables en intégrant un groupe de travail et de réflexion.
https://www.irev.fr/sites/default/files/atoms/files/noteorientationmobilitesdurablesetpartageespacepubliqpv_2023.pdf

- IREV Centre de ressources Politique de la ville Hauts-de-France, **Urbanisme égalitaire en QPV Quelles perspectives pour promouvoir l'activité physique de tous·tes?** septembre 2023, 21 p.

S'il est connu que le sport, l'activité physique ont un bienfait sur la santé, il n'en reste pas moins que ces préconisations ne sont pas toujours suivies d'effets.
Les récentes études ont dressé un état des lieux que l'on peut qualifier d'alarmant avec moins de la moitié des Français âgés de 15 à 75 ans qui atteignent un niveau d'activité physique favorable à la santé.
L'IREV a réalisé une série de trois webinaires sur les difficultés qu'il peut exister pour résorber cette pratique du sport partout sur le territoire, et encore plus fortement dans les quartiers prioritaires de la ville
Les inégalités d'accès aux espaces publics pour certains groupes sociaux, comme les femmes, les enfants ou les personnes en situation de handicap, constituent ainsi un frein au développement de l'activité physique et des mobilités actives
https://irev.fr/sites/default/files/atoms/files/capit_cycle_urbanisme_vf.pdf

- Club des villes et territoires cyclables et marchables. **À pied et à vélo 2023 Réalisé par Soutenu par dans les quartiers prioritaires.** Club des villes et territoires cyclables et marchables. juin 2023. 112p.

Ce rapport apporte sur 112 pages des ressources et exemples d'initiatives déployées dans ces quartiers où la part modale de la marche s'élève à 45,7 % contre 22% en dehors tandis que celle du vélo reste inférieure à la moyenne nationale (1,9% contre 2,8%).
https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/a-pied-et-a-velo-dans-les-quartiers-prioritaires.pdf?version=5c59d433

- HARTHANE , Aïmanati ; LEGRAS, Lauryn ; RAMOND, Kathel **; La mobilité active dans le Bassin Minier des Hauts de France : enjeux, diagnostic et préconisations,**?Université de Lille, ERBM, 2025, 117 p.

Dans quelle mesure une intervention complémentaire, à l'échelle du Bassin Minier, serait pertinente pour accélérer l'évolution des pratiques est l'objet de cette étude menée par les étudiants de l'Université de Lille
https://biblio.reseau-reci.org/index.php?lvl=notice_display&id=35351

HARDY, Thibaut. JOUBERT, Valentin. **Développer le vélo dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).** Club des villes et territoires cyclables et marchables. 2022. 8 p.

Cette collection technique et stratégique propose un regard sur la mobilité dans les quartiers politique de la ville (QPV). Un dossier qui fait le point sur les freins à la pratique du vélo par les habitants dans les QPV, qui rappelle les atouts du vélo et qui présente les leviers possibles pour développer l'usage du vélo dans ces quartiers.

https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/developper-le-velo-dans-les-quartiers-prioritaires-de-la-politique-de-la-ville-%28qpv%29.pdf

DEMOLI Yoann, GOBEAUT Florence, JULLIEN Bernard, MERLE Elodie, PERNOLLET Franck, IVAYLO, Petev, MAGALI, Pierre, SORIN, Matéo, VILLEREAL, Axel; **Conduire : Construire des mobilités durables, inclusives et responsables,** ADEME, Université Versailles-Saint Quentin, Edf, Conseil général Loire-Atlantique, ENS Paris septembre 2020, 84 p.

CONDUIRE propose une analyse ainsi que des solutions capables d'amorcer la Transition Écologique, Économique et Sociale (TEES), dans le domaine de la mobilité, prenant en considération les dimensions sociologiques (en termes de stratifications et de budget) et représentationnelles (en termes de cadrage des problèmes) des mobilités. Attentif à l'inclusivité sociale de la conversion écologique des mobilités, le projet prend spécifiquement pour objet les ménages dépendants de l'automobile les plus vulnérables, disposant de ressources faibles (c'est-à-dire appartenant aux 40 % des ménages les plus pauvres) et résidant dans les zones peu denses (zones périurbaines et rurales). Le terrain d'enquête choisi permet de prolonger d'autres travaux, d'un point de vue géographique (en s'intéressant à un territoire, le département de Loire-Atlantique, particulièrement exemplaire des dynamiques spatiales - périurbanisation et métropolisation - de la France contemporaine) d'une part, et d'un point de vue sociologique (en prenant pour objet des populations vulnérables particulièrement sensibles aux politiques publiques affectant l'automobile individuelle) d'autre part.

https://librairie.ademe.fr/changement-climatique-et-energie/4845-conduire-construire-des-mobilites-durables-inclusives-et-responsables.html

ADCF, France Urbaine, Transdev, **Quartiers populaires en politiques de mobilité : enjeux et retours d'expériences locales,** janvier 2021, 96 p.

« La mobilité partout, pour tous... », tel que l'affirme la loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée en décembre 2019, trouve un écho particulier dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Considérant les mobilités comme un levier structurant et transversal pour le développement des territoires, l'AdCF et France urbaine les avaient inscrites, lors de la signature du « Pacte de Dijon » avec le Premier ministre, comme l'une des trois grandes politiques publiques de la responsabilité des communautés et métropoles. Les initiatives locales identifiées dans le cadre de cette étude illustrent la variété des solutions aujourd'hui offertes aux habitants des quartiers populaires, tout comme les marges de progrès qui restent à accomplir pour le prochain mandat. Mener à bien ces projets appelle à une approche globale et partenariale de la question des déplacements, au croisement des politiques de cohésion sociale et urbaine, d'accès à l'emploi et plus largement de « droit à la ville ».

https://www.adcf.org/files/THEME-Transports/etude-mobilites-WEB.pdf

- URIE, Yohan**. Les coupures physiques qui participent à l'enclavement des quartiers prioritaires.** CEREMA, CGET. Janvier 2019. 69p.

Cette étude s'est focalisée sur les coupures physiques qui participent à l'enclavement des quartiers. Si les coupures contribuent à l'enclavement, elles ne suffisent cependant pas seules à le déterminer, d'autres facteurs socio-économiques interviennent également et ce sont principalement les représentations des personnes extérieures au territoire "enclavé" qui le définissent ainsi. Ce rapport présente les coupures physiques pour l'ensemble des Quartiers Politique de la Ville.
https://www.cerema.fr/system/files/documents/2019/05/qpvcoupures_physiques.pdf

- ISAMBOURG, Thibault, BOUZOUINA, Louafi, MIGNOT, Dominique. **La mobilité des habitants des quartiers défavorisés est-elle spécifique ? Une analyse à l'échelle française (2008 - 2019).** 59ème colloque de l'ASRDLF, Association de Science Régionale de Langue Française Le Tampon, Université de La Réunion, Juin 2023. 23 p.

La mobilité des quartiers populaires jouit d'un intérêt croissant, autant dans le champ politique que scientifique, poussé par la montée de l'impératif d'une meilleure prise en compte des enjeux sociaux de la mobilité. C'est dans ce sens que la Politique de la ville, qui vise à la réduction des inégalités territoriales urbaines, a acté de sa volonté d'œuvrer pour la mobilité des quartiers de son zonage d'action. Pourtant, la connaissance de la mobilité dans ces quartiers reste sommaire et clairsemée dans des études pour la plupart à l'échelle d'agglomérations. Cette analyse permet de mettre en lumière les spécificités de mobilité dans ces quartiers défavorisés, adoptant une approche diachronique (2008-2019) et pour la première fois représentative du territoire français. Les habitants des quartiers pauvres subissent un inégal accès à la vitesse, comprimant en retour la portée de leur déplacement. En effet, les pratiques modales y sont plus sobres, moins portées sur la voiture (mode pourtant plus rapide) et davantage sur les transports collectifs et la marche. L'estimation d'un modèle économétrique permet de préciser cela, montrant notamment que ces différences modales ne reposent pas uniquement sur les particularités de ces quartiers (taux de chômage élevés, localisation plus fréquente en grandes agglomérations, etc.). En outre, le modèle révèle aussi que les inégalités de motorisation n'expliquent pas entièrement ces disparités modales, contrastant sur ce point avec la littérature antérieure.
https://shs.hal.science/halshs-04145327/document

- JUSTE, Nicolas, MEISSONNIER, Joël, RICHER Cyprien. **Mobilités quotidiennes des résidents des quartiers prioritaires en France : l'influence des unités urbaines.** Canadian Journal of Regional Science, Canadian Regional Science Association, 2020, 43 (2), 13 p.

Il existe plusieurs manières de mesurer la mobilité des personnes. Selon l'indicateur choisi, la faible mobilité des résidents des quartiers prioritaires ne va pas de soi. En France, en réalité, les résidents des quartiers prioritaires consacrent autant de temps que les autres à leurs déplacements et sortent de chez eux autant de fois par jour. Ils sont donc mobiles même si la portée des déplacements est moins importante. Ils se déplacent simplement moins vite. Nous explorons dans cet article la mobilité des habitants de Quartiers de Politique de la Ville (QPV) à travers une base unifiée des Enquêtes Mobilité Certifié Cerema (EMC²). L'enjeu est d'offrir un angle original d'observation en comparant les QPV selon différentes tailles d'unité urbaine. L'objectif est de comprendre si les différences éventuelles de

mobilité sont plus importantes au sein d'une même agglomération (selon que les individus résident au sein d'un QPV ou hors QPV) ou entre les quartiers de différentes tailles d'agglomérations. Il s'avère que les unités urbaines où s'observe une relative égalité (plus faibles différences de niveau de mobilité entre les quartiers) sont celles où l'utilisation de la voiture est la plus faible. La réduction des différences d'accès au volant ne passe pas par un accroissement de l'accès à la voiture des résidents des quartiers prioritaires, mais par une baisse de celui des résidents des autres quartiers. Au final, notre analyse montre qu'il existe une réelle hétérogénéité dans les pratiques de mobilité dans les quartiers prioritaires suivant les unités urbaines. Il n'est dès lors pas possible de faire abstraction des spécificités de chaque territoire pour définir une politique de mobilité à même d'améliorer la situation des habitants de ces quartiers.
https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02950998

FOSSE, Julien. France Stratégie, **Inégalités environnementales et sociales se superposent-elles ?** France Stratégie, septembre 2022, 16 p.
Les effets sanitaires des combinaisons de polluants chez des populations particulières constituent une préoccupation de santé publique majeure. Des travaux de cartographie croisée des pollutions sont nécessaires pour dresser le panorama de ces combinaisons, préalable à l'examen des inégalités d'exposition des populations aux pollutions des milieux. Leur réalisation se heurte néanmoins à plusieurs obstacles méthodologiques.
http://biblio.reseau-reci.org/index.php?lvl=notice_display&id=34281

Actus Podcast

Cara European Cluster for Mobility Solutions **Raconte-moi les mobilités** ; 2025
Dans ce podcast mensuel, CARA partage des innovations liées aux systèmes de transport.
A travers différents épisodes thématiques (logistique urbaine, cyclo-logistique, nouvelles solutions de mobilité, rétrofit et biens d'autres), des porteurs de projets se succèderont à notre micro pour vous présenter leur innovation.
https://www.youtube.com/playlist?list=PLjKD5G8HJSp_begzGemLHezx4OoR1KXJ_

- ISAMBOURG, Thibault; **La mobilité, l'autre inégalité subie par les quartiers populaires. La Gazette des Communes. Juillet 2023**

Trois semaines après les violences urbaines qui ont secoué la France, Thibault Isambourg (Université Lumière Lyon 2) ajoute une nouvelle dimension à l'analyse complexe du contexte social des banlieues : ses travaux montrent que les habitants des quartiers populaires subissent également des inégalités en termes de mobilité, ce qui conduit à une situation d'enclavement malgré les nombreux transports en commun dans les agglomérations. La Gazette reproduit son article initialement paru dans The Conversation.
https://www.lagazettedescommunes.com/879764/la-mobilite-lautre-inegalite-subie-par-les-quartiers-populaires/

2. Outils de mise en œuvre des mobilités en QPV

Textes législatifs

- **Loi n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine**

https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028636804

- **LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités**

https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/

- Secrétariat d'Etat chargé de la ville **Circulaire du 31 août 2023 relative à l'élaboration des contrats de ville 2024-2030 dans les départements métropolitains**. Secrétariat d'Etat chargé de la ville septembre 2023. 7p.

La présente circulaire fixe les modalités calendaires et méthodologiques d'élaboration de la nouvelle génération 2024-2030 des contrats de ville dans les départements métropolitains. Elle demande aux préfets de prolonger la consultation citoyenne des habitants des quartiers jusqu'à fin octobre 2023 et de définir les grandes priorités des nouveaux contrats de ville pour une conclusion des contrats au plus tard avant le 31 mars 2024, à l'issue d'une consultation élargie et approfondie. Le contenu de la nouvelle génération des contrats de ville devra être recentré sur les enjeux locaux les plus prégnants, identifiés en lien étroit avec les habitants des quartiers, articulés avec les autres stratégies de politiques publiques présentes dans les territoires. Les contrats de ville pourront comprendre un volet investissement. Dans le cadre partenarial des contrats de ville, la circulaire invite à déterminer des poches de pauvreté situées hors de quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), mais couvertes par un contrat de ville, qui pourront se voir allouer une part de l'allocation territoriale des crédits du programme 147. Elle fixe par ailleurs un objectif de 50% de financements pluriannuels par convention pluriannuel d'objectifs (CPO).
https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf/circ?id=45476

- Région Hauts-de-France **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), Région Hauts-de-France, adopté lors de la séance plénière du 30 juin 2020** Région Hauts-de-France.Juin 2020.318p.

1er schéma d'aménagement à l'échelle de la nouvelle région, , le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) fixe les orientations de la Région des Hauts-de-France. L'action régionale coordonne ainsi 11 domaines définis par la loi qui interviennent directement dans le quotidien des habitants. Il se substitue au Plan Régional de Prévention des Déchets et à plusieurs anciens schémas élaborés en Nord-Pas-de-Calais et en Picardie : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, Schéma Régional de l'Intermodalité, Schéma Régional Climat Air Énergie, Schéma Régional de Cohérence Écologique.
https://www.hautsdefrance.fr/la-region-adopte-son-sraddet/

Outils méthodologiques

Cerema **Aménager des rues apaisées Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes**. Cerema 2020, 236 p

Les objectifs de ce guide sont les suivants : développer les atouts de la modération de la vitesse et présenter les différentes modalités d'aménagements possibles afin de parvenir à instaurer des circulations apaisées en ville. Comment partager au mieux l'espace entre voitures, cyclistes et piétons ? À quel moment opter pour une zone de rencontre ? Comment matérialiser les points d'entrée et de sortie d'une zone 30 ?

https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenager-rues-apaisees-guide-du-cerema-collectivites

- HARDY, Thibaut. Club des villes et territoires cyclables et marchables. Femmes et mobilités actives. Club des villes et territoires cyclables et marchables.2023.4 p

Ce nouveau dossier dresse des constats, donne des solutions et affirme la position et le témoignage de quatre femmes élues sur une inégalité toujours de mise. Les femmes marchent davantage que les hommes mais se déplacent moins à vélo ; les garçons pratiquent presque 6 fois plus le vélo que les filles à l'enfance et à l'adolescence ; neuf femmes sur dix adoptent des « conduites d'évitement» pour échapper à des actes sexistes ; en selle, les femmes sont plus vulnérables que les hommes vis-à-vis des angles morts
https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/dossier-femmesmobilites-5.pdf?version=62f2be2a

- Club des villes et territoires cyclables et marchables Le **vélo, une solution pour développer localement une mobilité inclusive et durable.** Club des villes et territoires cyclables et marchables. 2023.8 p

Plus de 13,3 millions de personnes vivent une situation de « précarité mobilitaire », soit environ 20% de la population française. Quelque 350 à 400 dispositifs sont déployés par les collectivités territoriales pour répondre à ce besoin de mobilité pour les plus précaires.« Le concept de mobilité inclusive tente de répondre à l'inégal accès au "savoir bouger'" et au "pouvoir bouger"», rappelle la publication qui livre un état des lieux de cette précarité de la mobilité et dresse un panorama des solutions apportées par les collectivités territoriales.
L'édition revient sur les changements apportés par la loi d'orientation des mobilités (LOM) et recense les ressources sur le sujet.
https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/mobilite-inclusive.pdf?version=5c59d433

- Rue de l'avenir. **Partage de l'espace public et Code de la rue. Rue de l'avenir**. Mai 2020.32p.

Cette présentation a pour objectif d'historiser la place de la voiture en ville et de clarifier les règles de partage de l'espace public en repensant les aménagements urbains.
https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2020/06/diaporamaEspacePublicRAE.pdf

- Rue de l'avenir **La réduction de l'excès automobile.** Rue de l'avenir.

Réduire le nombre de véhicules motorisés, leur place dans l'espace public et leur vitesse, à ce qui est strictement nécessaire, c'est-à-dire fonctionnellement efficace et socialement utile, est le préalable à un meilleur partage de l'espace public.
Aujourd'hui l'objectif doit être de réduire le nombre de véhicules motorisés, leur place dans l'espace public et leur vitesse.
https://www.ruedelavenir.com/thematique/la-reduction-de-lexces-automobile/

- Rue de l'avenir **La ville 30 km/h.** Rue de l'avenir Décembre 2022

La démarche **Ville 30** consiste à établir la limitation à 30km/h comme norme de fonctionnement sur la majorité du périmètre urbain (80% des rues environ) et à ne conserver la limitation à 50km/h (voire exceptionnellement à 70Km/h) que sur certaines rues absorbant un trafic important. Lancée par Rue de l'avenir en 2010 avec les deux rencontres de Montreuil et d'Arles *Ville 30km/h, ville à vivre* elle est portée depuis 2011 par un collectif d'associations.
https://www.ruedelavenir.com/thematique/la-ville-30-km-h/

- CAUE du Nord**. Grande Conversation #9 - Qualité des espaces publics : tous concernés, webinaire du 13 juin 2023** CAUE du Nord

A travers ce webinaire sont abordées différentes approches sur le territoire du Nord : un propos introductif "Adapter l'espace public à la ville de demain...", par Vincent Tricaud, grand témoin, puis le "Jardin Philippe l'Houblon", place Philippe Lebon à Lille, la rue Pierre Mathieu au cœur de l'étude de redynamisation du centre-ville de Bavay, la requalification des espaces publics des cités Lemay et Sainte-Marie à Pecquencourt, les espaces publics, un levier de transformation urbaine pour l'agglomération dunkerquoise.
https://carnets.s-pass.org/web/app.php/public/#visualisateur/4218/page,7

Actus Podcast

- LENORMAND, Anne; **Les villes apaisées en campagne**. Localtis Septembre 2023

Cinq associations parmi lesquelles le Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM) et la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut), viennent de lancer la campagne "Ville apaisée, quartiers à vivre". Objectif : "inciter et soutenir les collectivités à maintenir et à améliorer la qualité de vie en ville et l'attractivité de ses quartiers, dans un contexte marqué par l'accélération du changement climatique et la raréfaction des ressources". Une trentaine de villes de toutes tailles ont déjà adhéré à la démarche.
https://www.banquedesterritoires.fr/les-villes-apaisees-en-campagne

- MARTIN, Matthieu **; Mobilités urbaines Intégrer la biodiversité dans le prix de la durabilité.** Université de Lyon. Juillet 2023

Dans un contexte où nos déplacements se multiplient, où les distances parcourues ne cessent de s'accroître, transformer les mobilités urbaines ne peut se résoudre par la technologie. La durabilité des transports doit tenir compte des impacts économiques et sociaux pour les populations, mais aussi des conséquences pour la biodiversité, au-delà de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une équation d'autant plus complexe que la biodiversité, dans le calcul économique, n'a pas encore de prix, explique Pierre-Yves Peguy, économiste spécialiste des transports.
https://sciencespourtous.univ-lyon1.fr/mobilites-urbaines-biodiversite/

3. La mobilité au croisement des enjeux autour de l'enfance et de la jeunesse ?

- RIVIERE, Clément. **Les enfants dans la ville.** Diversité n°141 2005. - 199 p

Les premiers lieux de vie ont un impact ineffaçable sur le psychisme et l'imaginaire humain. Or, dans une société qui vieillit, la place des enfants dans les villes semble trop souvent oubliée ou négligée. Les recherches et travaux récents rassemblés dans ce numéro de VEI Diversité dressent un état des lieux et interrogent sur le fond à la fois sur les représentations contemporaines de l'enfance, mais aussi la forme de ville qui pourrait mieux correspondre aux enfants, les projets éducatifs territoriaux à mettre en place afin de positiver la relation des enfants avec leur ville. Trois parties structurent ce dossier : - L'enfant dans une société qui vieillit ; - Scolarité, égalité, hospitalité ; - Des villes à leur portée.
https://biblio.reseau-reci.org/index.php?lvl=notice_display&id=27177

HORRAS Flore. **La ville à hauteur d'enfants**. Métropole européenne de Lille. Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine, Université Grenoble Alpes Alpes 2018. 75 p

Les enfants sont de moins en moins présents dans l'espace public. Ils sont moins mobiles, et surtout moins autonomes dans leurs déplacements. Autant d'éléments qui interrogent l'évolution des sociétés urbaines à l'heure des injonctions au développement durable et à l'accessibilité. Pourtant, les enfants demeurent un sujet discret des études urbaines. Nous proposons donc de prendre les enfants comme centre de perspective, de connaissance et d'action sur la ville. Pour cela, nous avons choisi une clef d'entrée particulière : la mobilité quotidienne. Car la mobilité des enfants est une question d'apprentissage de la ville ; mais aussi une expérience physique, sociale et sensible au quotidien. Cette démarche repose donc sur le croisement de plusieurs disciplines issues des sciences humaines et sociales avec le champ des études urbaines et de la mobilité. Nous proposons également de développer une approche sensible de la mobilité des enfants dans le territoire de la Métropole Européenne de Lille, afin de montrer que la multiplicité des perspectives est un moyen de construire des villes inclusives, et donc durables.
https://biblio.reseau-reci.org/index.php?lvl=notice_display&id=34526

Outils méthodologiques

- Cerema, Rue de l'avenir. **Agir pour des abords d'écoles sûrs et accueillants.** Cerema 2021, 18 p.

Actes du webinaire le 23 mars intitulé "Agir pour des abords d'écoles sûrs et accueillants-" dans le cadre du programme Une Voirie pour Tous
https://www.cerema.fr/system/files/documents/2021/04/mep-synthese.pdf

- Club des Villes et Territoires Cyclables, Vivacités **Portail National de l'écomobilité scolaire Culture mobilité.** Septembre 2023

Véritable levier d'une politique de mobilité durable, l'accompagnement éducatif est là aussi pour questionner nos rapports à l'espace public et à ses usages possibles, discuter de nos représentations individuelles et collectives, observer nos habitudes de déplacement.

Vous retrouverez ci-dessous, des outils « pédago-méthodologiques » pour vous aider à mettre en place des projets qui visent à mobiliser, questionner, sensibiliser dans une perspective d'une mobilité durable et citoyenne.
https://mobiscol.org/culturemobilite/

- **Savoir Rouler à Vélo**

Le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) a été adoptée en janvier 2018 par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR). La mesure a été reprise dans le Plan vélo national de la même année. Ce programme inscrit le vélo comme un savoir fondamental à acquérir à la sortie de l'école élémentaire. L'objectif est de former 850 000 enfants chaque année.
https://www.ecomobilite.org/Savoir-Rouler-a-Velo

- Cerema. **Quels aménagements aux abords des écoles et en lien avec les cours d'écoles ?** Cerema 2022, 3 p.

Donner plus de place aux enfants devant l'école peut se faire de différentes façons : une piétonisation temporaire ou pérenne, une zone de rencontre, ou un parvis plus convivial. Cela peut aussi être réalisé via de petits aménagements, de la ludification de parvis et de cours d'écoles, ou l'ajout de mobiliers urbains, tout en respectant la réglementation (accessibilité, sécurité, signalisation). L'enjeu est d'agir à la fois sur l'éco-mobilité, la santé et la sécurité, en donnant envie aux enfants et aux parents de venir à pied ou à vélo à l'école
https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/08/220614-design_actif-webinaire-1.pdf

- Rue de l'avenir **Les rues scolaires, on a tous un rôle à jouer.** Rue de l'avenir Mai 2019. 24 p.

Ce guide, édité par l'association Rue de l'avenir, s'adresse aux associations de parents d'élèves et à la communauté éducative. Il a vocation à les accompagner pas à pas dans leur volonté de faire des abords de l'école un espace de transition et de mobiliser la municipalité pour élaborer la solution la plus appropriée.
https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2021/11/GuideRuesScolairesRueDeLavenir.pdf

- Maison de Banlieue et de l'Architecture **La banlieue des enfants. La place de l'enfant en banlieue, histoire et réflexions** Maison de Banlieue et de l'Architecture. Avril 2023. 96 p

Ce cahier aborde l'évolution de la place des enfants en banlieue en observant des lieux qui leur sont dédiés, comme les sculptures-jeux de L'Haÿ-les-Roses ou la base de loisirs du Port aux Cerises. Il présente ensuite des initiatives qui permettent aux enfants de s'approprier leur cadre de vie, tels la "Rue aux enfants" de l'association Pakap à Draveil ou le projet de cours de récréation Oasis à Paray-Vieille-Poste. Enfin la parole est laissée aux enfants d'hier et d'aujourd'hui pour donner à lire la banlieue à leur hauteur.

Rue de l'avenir Dossier **"Pour une ville sûre et accueillante pour les enfants" Fiche Reconquérir de l'espace pour le jeu Rue de l'avenir** 2020. 9p.

À l'occasion des 30 ans de la Convention des Droits de l'Enfant, Rue de l'avenir sort un dossier « Quelle place pour l'enfant en ville ? L'enfant, son usage d'une voie, les 1ères habitudes de déplacements et de convivialité, de sociabilité, la conception de l'espace commun, la place du jeu, de l'apprentissage et de la sécurité y sont étudiés.

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2021/02/VilleEnfantFiche9EspaceJeu.pdf

Actus Podcast

Centre ressource régional en écomobilité **Le challenge de l'écomobilité scolaire Centre ressource régional en écomobilité.** Octobre 2023

L'objectif de ce challenge ludique est de sensibiliser les élèves aux déplacements doux (marche, vélo, trottinette, transport en commun, co-voiturage…) pour effectuer les déplacements domicile-école.

Un site Internet dédié (www.challenge-ecomobilite-scolaire.fr) des livrets d'activités courtes et simples à réaliser en classe selon les cycles, et les supports de communication du Challenge (affiche, flyer à destination des parents, signature mail, encart web). A la fin du Challenge, chaque classe peut mesurer son taux de progression. Les classes les plus écomobiles sont récompensées par un diplôme et une remise de lots.

https://www.ecomobilite.org/Le-challenge-de-l-ecomobilite-scolaire

Delval, Clémentine · Récréations urbaines, **La ville à hauteurs d'enfants.** Radio PFM . 2023 . 22mn58

Témoignages recueillis lors d'une balade urbaine intitulée "à la recherche de l'aire de jeux idéale", à Lille, le 30 mars 2023, événement organisé dans le cadre d'un cycle de réflexion "Vill'haines habitudes - de la ville excluante à la ville inclusive, quels possibles?"

https://biblio.reseau-reci.org/index.php?lvl=notice_display&id=34525

Quand la ville se met à hauteur d'enfants. France Inter. 2022

La ville est un miroir des transformations de notre société. Depuis 40 ans, les enfants demandent à leur municipalité de les prendre en compte. Non pas en imaginant pour eux mais en faisant avec eux. Rares sont les villes à relever le défi parce qu'une ville à hauteur d'enfant, ça ne se voit pas.

https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/le-reportage-de-la-redaction/quand-la-ville-se-met-a-hauteur-d-enfants-4161878

DANTON, Maéva. **Et si les enfants faisaient la ville ?** Marcelle. 2023

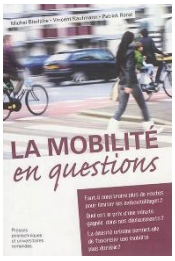
Il y a quarante ans, un enfant passait chaque jour 5 à 6 heures sans adulte. Aujourd'hui, cette durée est de 3 minutes. Les enfants ne déambulent plus dans nos villes et villages. La faute à l'omniprésence de la voiture, et peut-être à des peurs pas toujours fondées. Mais aujourd'hui, les faiseurs de villes, publics comme privés, s'interrogent. Comment penser la ville à hauteur d'enfants ?

https://marcelle.media/et-si-les-enfants-faisaient-la-ville/

4. Aller plus loin & autres ressources

- LANDAU, Bernard, DIAB Youssef**, Le nouveau monde de la mobilité,** août 2018, 270 p.

Des contributions relatives à la notion de mobilité et à ses enjeux au XXIe siècle. Le mode de vie urbain, le changement climatique, la pollution, les révolutions numérique et technologique constituent en effet des facteurs imposant des évolutions structurelles dans les modes de déplacement, les services et leurs modèles économiques.



- BIERLAIRE Michel, KAUFMANN, Vincent, RERAT, Patrick, **La mobilité en questions,** 2017, 209 p.

Les auteurs étudient les divers enjeux liés à la mobilité de manière pluridisciplinaire, questionnant ainsi la société contemporaine dans son ensemble.

- LAURENTIN, Emmanuel **La crise est-elle le moteur de nouvelles mobilités ?** France culture, Le Temps du débat par, mai 2020, 43 mn

Alors que les mobilités ont été le premier véhicule du virus, allons-nous modifier nos manières de bouger pour aller faire nos courses et nous rendre à notre travail ? Les risques sanitaires du déconfinement vont-ils accélérer les modes de mobilités plus durables ?
https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/le-temps-du-debat/la-crise-est-elle-le-moteur-de-nouvelles-mobilites-9359484

- France Culture, **Mobilités « Les paradoxes de la mobilité », « Libres d'aller et venir »,** 2020

Série de 5 épisodes pour parler des mobilités, contraintes ou choisies, en voie de disparition ou à venir, motorisées ou pas, rapides, ou apaisées au contraire.
https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/serie-mobilites

- France Culture **La Vélo-Révolution : histoire d'un objet en pièces détachées** France Culture, Septembre 2023.

De la draisienne à la bicyclette, ce volet retrace les origines des objets-vélos jusqu'au début du XXème siècle. Du vélocipède en passant par le Grand-bi puis le vélo de sécurité, sa transformation a influencé ses usages successifs et inversement.
https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/lsd-la-serie-documentaire/et-le-bicycle-fut-4339630

5. Sites internet de référence

Politique de la ville et renouvellement urbain :

https://www.anct.gouv.fr/
https://www.anru.fr/ et https://www.anruscope.fr/
http://www.hautsdefrance.fr/
http://www.irev.fr/ et http://www.reseau-crpv.fr/
http://www.onpv.fr/
https://www.sig.ville.gouv.fr/

Ressources Transition, urbanisme et planifications durables :

https://www.ecomobilite.org/
https://www.ruedelavenir.com/
https://villes-cyclables.org/
https://www.recreationsurbaines.fr/
http://www.hautsdefrance.fr/
http://www.lespotesenciel.net/
http://www.caue-nord.com
https://www.ademe.fr/
http://www.cerdd.org/
https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/
https://www.cerema.fr/fr

L'Irev gère un fonds documentaire riche de plus de 5 000 références (ouvrages, documents territoriaux, diagnostics, rapports de recherche, d'études, articles…) à disposition de tous. L'Irev contribue également à alimenter une base de données mutualisée avec d'autres centres de ressources régionaux, membres du réseau Ressources pour l'Egalité des Chances et l'Intégration (RECI). La base de données du Réseau RECI donne accès gratuitement à plus de 20 000 notices bibliographiques.

Les ressources proposées sont issues des bases de données du RECI) et de COSOTER (ressources sur la cohésion sociale et territoriale) :

Pour vos recherches documentaires :
ou contactez Vianney HAEUW :

IREV – centre de ressources Politique de la ville Hauts-de-France
Bât. Arboretum – 7ème étage
135 Bd Paul Painlevé – 59000 Lille