

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

Ce recueil documentaire est composé de 7 fiches de lecture pour aborder la question des mobilités durables et du partage de l'espace public dans les quartiers des Hauts-de-France. Composé d'avis, d'études et de dispositifs, il permet de s'informer sur la portée de ces problématiques et la manière de construire des solutions à partir de ces problématiques.

Il a été réalisé en janvier 2025 par un groupe d'acteurs mobilisés sur le sujet : le CREM, Rue de l'Avenir, le CAUE du Nord, l'IREV et le réseau Vélo et marche.

Documents :

1. Baromètre des mobilités du quotidien – Hauts-de-France 2023, Wimoov
2. Quartiers prioritaires en mouvement : Usages et partage apaisé de l'espace public, Conseil National des Villes
3. Analyse de la transition écologique dans les contrats de ville, IREV
4. Marche, vélo et sport-santé : vers de nouvelles alliances dans les territoires, Académie des mobilités actives
5. Contribution du Conseil de développement de la MEL au Plan de Mobilité Métropolitain de 2023 à horizon 2035, Conseil de développement de la MEL
6. Vélo Égaux, FUB
7. TIMS, CLER.



Baromètre des mobilités du quotidien – Hauts-de-France 2023

Wimoov

Année : 2024

[Baromètre HDF en téléchargement](#)

Mots clés : Mobilités du quotidien,
observation



Le Baromètre des mobilités du quotidien (BMQ) 2023 pour les Hauts-de-France met en évidence des difficultés accrues en matière de mobilité, notamment une dépendance élevée à la voiture, un accès limité aux alternatives de transport, ainsi que des freins spécifiques au développement de la marche et du vélo dans la région.

1. Une forte dépendance à la voiture

- 71 % des habitants utilisent la voiture comme principal mode de déplacement, une proportion plus élevée que la moyenne nationale (68 %).
- Les alternatives à la voiture restent peu accessibles, avec des offres limitées en transports collectifs, services de vélos en libre-service et infrastructures cyclables.
- En cas de hausse des prix du carburant, une majorité des habitants maintiendrait leurs pratiques, reflétant une faible capacité à se tourner vers des modes alternatifs.

2. Une faible place pour la marche

- La marche comme mode de déplacement est sous-exploitée dans les Hauts-de-France, malgré son potentiel pour des trajets courts.
- Les motivations liées à la marche (maintien en forme, réduction des dépenses) sont moins objectivées que dans d'autres régions.
- Les conditions pour favoriser la marche restent insuffisantes, notamment dans les territoires périurbains et ruraux, où les infrastructures piétonnes sont limitées.

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

3. Un usage encore limité du vélo

- La part des vélos comme mode principal ou secondaire est faible, en raison d'un manque d'infrastructures adaptées et d'une offre limitée de services (vélos en libre-service, garages sécurisés).
- Les habitants des Hauts-de-France déclarent une moins grande proximité aux services liés au vélo par rapport à la moyenne nationale.
- Les freins culturels et pratiques persistent : absence d'aménagements sécurisés, manque de sensibilisation, et faible intégration du vélo dans les habitudes de déplacement.

4. Des alternatives limitées à la voiture

- 49 % des habitants indiquent avoir la possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport, contre 55 % au niveau national.
- Les offres de transports collectifs (urbains et interurbains) sont perçues comme moins pratiques, confortables et sécurisées, ce qui limite leur attractivité.
- Les territoires ruraux et périurbains présentent des déficits d'intermodalité, rendant difficile la combinaison de la marche, du vélo et des transports en commun.

5. Inégalités et précarité de mobilité

- 23 % de la population est en situation de vulnérabilité de mobilité (contre 21 % au niveau national).
- Les ménages à bas revenus ou résidant dans des communes isolées sont les plus touchés par un manque d'alternatives à la voiture.
- Les difficultés d'accès aux aides financières pour des vélos ou des véhicules propres ajoutent aux obstacles pour une transition vers des mobilités actives et durables.

6. Recommandations implicites pour la marche et le vélo

Pour répondre aux défis identifiés, des efforts doivent être orientés vers :

- Améliorer les infrastructures cyclables et piétonnes pour sécuriser les trajets courts et encourager leur usage.
- Faciliter l'accès aux vélos, via des services en libre-service, des aides financières simplifiées et des solutions de stationnement sécurisé.
- Renforcer l'intermodalité, en intégrant la marche et le vélo aux transports collectifs (ex. : parking vélos aux gares, aménagements piétons).
- Sensibiliser et promouvoir les bienfaits de la marche et du vélo, notamment en matière de santé et d'environnement.

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

Conclusion

Les Hauts-de-France souffrent d'une dépendance structurelle à la voiture, mais des leviers existent pour renforcer la marche et le vélo comme alternatives viables. Une action volontariste en faveur des mobilités actives pourrait améliorer l'accessibilité, réduire les vulnérabilités et répondre aux enjeux environnementaux, tout en contribuant au développement d'une mobilité plus durable et inclusive.

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

Quartiers prioritaires en mouvement : Usages et partage apaisé de l'espace public

Conseil National des Villes (CNV)

Octobre 2024

Avis et contributions du CNV

Mots clés : QPV, mobilités durables, espace public



Ce document du Conseil National des Villes (CNV) met en lumière les enjeux liés à la mobilité dans les Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) et propose des solutions concrètes pour améliorer les déplacements et favoriser un partage apaisé de l'espace public dans une approche de justice sociale et territoriale.

1. Le désenclavement, un enjeu majeur

La majorité des QPV est confrontée à des coupures physiques (voies structurantes, cours d'eau) et à un manque de dessertes en transports en commun. Cet enclavement limite l'accès des habitants aux services essentiels (emploi, santé, éducation) et perpétue des inégalités sociales. La mobilité y est souvent subie plutôt que choisie, avec une dépendance élevée à la voiture individuelle.

2. Mobilités actives et usages de l'espace public

La marche est le mode de déplacement principal dans les QPV, suivie par les transports en commun. Toutefois, l'usage du vélo reste faible, en raison d'infrastructures peu adaptées et de freins culturels. Le document insiste sur la nécessité de pacifier et sécuriser l'espace public afin de le rendre inclusif, attractif et adapté aux besoins des habitants.

3. Une participation accrue des habitants

L'implication des habitants dans la conception et l'adaptation des projets d'aménagement est essentielle. Le CNV recommande des démarches participatives pour recueillir l'expertise d'usage des populations et identifier leurs besoins prioritaires

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

en mobilité. Cela implique d'élaborer des diagnostics spécifiques, comme les études de motilité (potentiel de mobilité).

4. Lever les freins matériels et psychologiques

Les habitants des QPV sont confrontés à de nombreux obstacles : freins psychologiques, culturels, financiers ou sociaux. Il est crucial de déployer des actions de sensibilisation et d'accompagnement (par exemple, des ateliers de découverte des transports publics ou des dispositifs pour les femmes et les seniors) pour rendre les modes de mobilité actives plus accessibles.

5. Simplifier l'accès aux dispositifs existants

Le CNV souligne l'importance de rendre plus lisibles et accessibles les aides financières à la mobilité (subventions pour vélos, aides au permis de conduire). La complexité administrative demeure un frein majeur, d'où la nécessité de proposer des démarches simplifiées et un accompagnement personnalisé au plus près des habitants.

6. Une gouvernance locale renforcée

Le développement d'une mobilité inclusive nécessite une coordination accrue entre les collectivités, les autorités organisatrices de mobilité (AOM), les associations et les acteurs locaux. Les politiques de mobilité doivent être intégrées dans les contrats de ville et autres dispositifs territoriaux pour offrir des solutions cohérentes à l'échelle des bassins de mobilité.

7. Spécificités des territoires ultra-marins

En Outre-mer, les difficultés d'accès à la mobilité sont exacerbées par un manque d'infrastructures, une dépendance à des solutions informelles (co-voiturage, taxis clandestins) et une offre de transports publics insuffisante. Le CNV propose des mesures spécifiques pour renforcer l'accès aux services publics, à l'éducation et à l'emploi.

En conclusion

Le CNV appelle à repenser la mobilité dans les QPV à travers une approche inclusive et durable, centrée sur les usages réels des habitants. L'enjeu est de garantir un droit effectif à la mobilité, levier essentiel pour l'émancipation sociale, l'accès aux opportunités et la réduction des inégalités territoriales.

Analyse de la transition écologique dans les contrats de ville

IREV

2024

[Synthèse de l'analyse et outils méthodologiques](#)



Mots clés : transition, contrat de ville, analyse

Face aux enjeux que pose le changement climatique, les territoires mettent en place des politiques de transitions écologiques et énergétiques. Celles-ci se déclinent transversalement vers les autres politiques publiques, notamment la Politique de la ville avec une articulation nécessaire entre la transition, la cohésion sociale et la justice sociale. Les Contrats de ville élaborés en 2024 et pour la période 2024-2030 intègrent cette nouvelle problématique et l'IREV propose d'en livrer une analyse.

La lecture de tous les contrats de ville permet d'identifier les points forts mais aussi les difficultés que rencontrent les territoires dans la mise en œuvre de cette nouvelle ambition. C'est également un outil pour affiner les connaissances et les ressources de l'IREV autour des transitions :

- des tendances sur les politiques de transition appliquées aux QPV sur les Hauts-de-France,
- des conseils sur la manière d'aborder la transition dans les quartiers,
- des exemples d'intercommunalités qui ont permis l'articulation droit commun et la Politique de la ville sur le sujet des transitions,
- pour chaque volet d'action, des expériences issues de contrats de ville et des dispositifs qui peuvent être mobilisés au service des QPV.

Parmi les grandes thématiques abordées dans les contrats de ville analysés, celle des mobilités est la plus traitée dans les contrats de ville, avec, en général une approche sur le conseil et la sensibilisation aux mobilités durables.

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

Cependant, et c'est un axe d'amélioration, les Contrats de ville ne planifient que peu les investissements liés aux mobilités (transport en commun, pistes cyclables...). Cette absence peut s'expliquer :

- Les investissements sont pris en charge par d'autres politiques publiques et la Politique de la ville joue son rôle d'activer un soutien renforcé dans les QPV, notamment par le conseil et la sensibilisation
- Cependant, cette absence peut également révéler un manque de dialogue entre services, de mobilisation du droit commun et de stratégie "mobilités durables" sur les quartiers.

Il apparaît également une tension entre politique de court terme sur la mobilité et l'emploi avec la nécessité, par des solutions carbonées de donner un accès à la mobilité à certains publics et la solution de long terme d'envisager des solutions décarbonées pour ce type d'action.

De manière générale et systémique, le document rappelle la primauté du diagnostic préalable permettant par exemple de lutter contre la pollution atmosphérique via un renforcement des mobilités durables ou encore de lier égalité Femme-homme et mobilités.

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

Marche, vélo et sport-santé : vers de nouvelles alliances dans les territoires

Académie des Mobilités Actives (ADMA), en collaboration avec l'Observatoire National de l'Activité Physique et de la Sédentarité (Onaps),

2023

[Consultation de l'étude Marche, vélo et sport santé](#)



Mots-clés : Sport Santé, marche, vélo, mobilités actives

L'intérêt de cette étude, dans le cadre d'une lecture concernant le changement de comportement, est d'identifier les leviers permettant de renforcer la promotion de la marche et du vélo dans les dispositifs de prescription d'activité physique.

Dans un second temps, l'objectif est d'identifier les actions à déployer pour renforcer la collaboration et les apprentissages mutuels entre professionnels du sport-santé et des mobilités actives.

L'étude part du constat qu'inactivité physique et sédentarité ont une influence fortement négative sur les pathologies chroniques (diabète, maladies cardiovasculaires, ...) et entraînent une dégradation globale de l'état de la santé physique et psychologique (troubles cognitifs, dépression) ainsi qu'une perte d'autonomie.

A contrario, une activité physique régulière fait baisser la mortalité prématurée et les risques de maladies cardiovasculaires de 30%, de 40% les risques de maladies d'Alzheimer, les risques de dépression, etc. et fait augmenter l'intégration sociale, le maintien capital osseux, le contrôle du poids, etc.

La problématique touche particulièrement les femmes, les jeunes enfants, les personnes âgées mais aussi de manière transversale les habitants des quartiers en Politique de la ville. Or, il apparaît que ce sont ces mêmes publics qui pratiquent le moins le vélo au quotidien.

Si L'OMS recommande 60 minutes d'activités physiques chez les enfants de 5 à 17 ans et 150 à 300 minutes par semaine pour les adultes, il existe des inégalités dans la population en termes d'état de santé et d'accès à la mobilité active.

L'inégalité de pratique de la mobilité active va dépendre de plusieurs facteurs :

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

- la proximité des commerces et services ,
- les espaces publics conçus pour l'accès à pied y compris pour PMR et le vélo (aménagement cyclables de qualité, stationnement)
- la valorisation et l'utilisation du vélo par les pairs (cellule familiale, ...)

D'où l'importance de déployer des politiques et actions de sport-santé vers les publics les plus vulnérables.

Plusieurs dispositifs ont été mis en place ces dernières années en faveur de la mobilité active tels que la possibilité pour les médecins de prescrire une activité physique adaptée progressivement ouverte aux personnes atteintes de maladie chronique, surpoids, perte d'autonomie et un renvoi vers des publics et privés de l'activité physique. Depuis 2019, 360.000 malades chroniques ont été accueillis dans des Maisons Sport-Santé. Néanmoins, l'étude pointe que le vélo et la marche sont encore trop peu affirmées comme un vecteur d'activité physique quotidienne et pointe un cloisonnement encore important entre le monde du sport et celui de la santé, non-recours au soins des publics les plus vulnérables, une approche trop « sportivo centrée ».

De même, l'étude indique une place limitée des mobilités actives dans les plans et stratégies nationales et locales sur la santé qui se sont succédés depuis le début des années 2000 si ce n'est une brève évocation dans le Programme national nutrition santé qui préconise des « itinéraires pedibus » et des « couloirs cyclables ».

Le Plan National Santé Environnement montre davantage l'impact des mobilités actives pour la santé.

Le cadre des Ateliers Santé Ville, dispositif de coordination et de promotion de la santé dans les QPV a permis d'initier des actions en faveur des mobilités actives (par exemple 80 bénéficiaires d'actions d'apprentissage et de réparation de vélos à Strasbourg à destination des 6-15 ans et leur famille).

L'étude indique également des travaux de recherche et une intégration progressive des mobilités actives dans les choix d'urbanisme et de promotion de santé avec le développement du design actif.

Les auteurs ont mené une enquête vers les professionnels des Maisons Sport- Santé et des vélo-écoles de la FUB. Il en ressort un plébiscite des professionnels pour la prescription d'activité physique pour favoriser la mobilité active et l'intérêt des développer des actions d'apprentissage encore timides à ce jour malgré l'existence d'un tissu associatif riche.

Parmi les enseignements ressort l'importance de former les professionnels du sport-santé à l'encadrement des publics avec des facteurs à risque et d'adapter le matériel (ex : vélos spéciaux). Des formations de ce type existent telles que « Coach vélo santé » et « Prescri' Marches ».

Au-delà du public à risque, il est recommandé d'élargir les formations à l'encadrement vers le grand public, en insistant vers les enfants, les personnes sédentaires ou vieillissantes. Ainsi plusieurs Maisons Sport-Santé mènent des partenariats avec des fédérations sportives pour des actions d'apprentissage du vélo qui demandent à être davantage orientées sur une approche utilitaire. Il apparaît ainsi nécessaire de davantage rendre visibles les associations d'usagers et les intégrer aux dispositifs de prescription d'activité physique sur ordonnance.

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

Si le souhait est partagé de développer des actions croisées entre acteurs du sport-santé, mouvement sportif et associations d'usagers des mobilités actives, cela peine à se concrétiser de façon systématique dans les actions et dispositifs portés par les Maisons sport-santé.

L'étude se termine par une série de recommandations concrètes pour renforcer la pratique du vélo et de la marche chez les malades chroniques et publics à facteurs de risque autour de plusieurs grands axes parmi lesquels :

- davantage former les professionnels de la santé et de l'activité physique adaptée sur les bienfaits de la marche et du vélo,
- promouvoir les formations sur le lien mobilité active-santé auprès des fédérations sportives et associations et en ouvrir l'accès aux personnes titulaires du CQP « animateur mobilité vélo »,
- valoriser les formations sur l'usage des vélos adaptés et vélos spéciaux,
- faire évoluer la réglementation et les dispositifs financiers pour développer plus largement la prescription d'activité physique en y donnant une large place à la mobilité active quotidienne,
- renforcer la place de promotion de la marche et du vélo utilitaire dans les missions des Maisons sport-santé,
- faire émerger des services de location de prêt et de location de vélos adaptés,
- inciter les collectivités à renforcer leur soutien aux actions d'apprentissage du vélo à destination des publics vulnérables.

Contribution du Conseil de développement de la MEL au Plan de Mobilité Métropolitain de 2023 à horizon 2035

Conseil de développement de la Métropole Européenne de Lille

Mai 2022

- [Contribution du Conseil de Développement au plan de mobilité MEL](#)
- [Annexe Cartes d'expérience](#)

Mots clés : Conseil de développement, mobilité, priorités, cartes d'expérience.



Les Conseils de développement sont des instances de démocratie participative (société civile) inscrites dans la loi Voynet de 1999. Ils sont obligatoires dans les EPCI de plus de 50.000 habitants. Leur avis est consultatif.

Cette contribution met l'accent sur la compréhension des enjeux, des objectifs à atteindre et les priorités retenues par l'instance (résumé proposé en page 3).

Les cartes d'expérience en annexe sont particulièrement sources d'inspiration

Les membres du groupe de travail ont décrit, durant l'été 2021, un trajet habituel réalisé avec un autre mode de déplacement. Par exemple, certains ont fait un parcours à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture. Le but était d'identifier les choses agréables qu'il faudrait mettre en avant, les difficultés rencontrées et les propositions d'amélioration pour faciliter les trajets et

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION

ENJELIX : URGENCE CLIMATIQUE, SANTÉ PUBLIQUE, RESSOURCES

OBJECTIFS : RÉDUIRE L'EMPREINTE CARBONE, RÉDUIRE LA POLLUTION ET LE BRUIT, INVESTIR DANS LES MOBILITÉS ACTIVES ET LES TC, AUGMENTER L'ESPACE PUBLIC ALLOUÉ À LA MARCHÉ, AU VÉLO ET AUX TRANSPORTS EN COMMUN

<p>PART MODALE TC 30% > 20%</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plus en site propre • Cohérence des réseaux de transport en commun • Développer les parking relais • Tram+vélo ; Train + Vélo <p>SÉCURISER</p> <ul style="list-style-type: none"> • En période d'épidémie • Sentiment d'insécurité le soir <p>MIEUX</p> <ul style="list-style-type: none"> • TER +BUS : Améliorer la qualité de service et la fréquence • Réduire les temps de trajet en TC pour les péri-urbains, les zones rurales et l'eurométrropole <p>11</p>	<p>PART MODALE VÉLO 1,5% > 8%</p> <p>AMÉNAGER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traiter les discontinuités • Créer un réseau vélo express • Continuer l'aménagement provisoire de pistes cyclables avant pérennisation. <p>AMÉLIORER LE QUOTIDIEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Troux, Raques, boue, plaques d'égouts, damage des pistes... • Stationnement vélo <p>INFORMER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Metrominuto : carte des temps de parcours à vélo et à pied • Communiquer sur les jalons des projets. <p>INVESTIR</p> <ul style="list-style-type: none"> • PLAN VÉLO <p>24</p>	<p>PART MODALE MARCHÉ 30% > 32%</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la proximité des commerces, services, loisirs • Aménager pour réduire les distances piétonnes • Urbanisme tactique : rendre des rues et places piétonnes. <p>SÉCURITÉ : trottoirs, éclairage, trottoirnettes, passage piétons...</p> <ul style="list-style-type: none"> • Largeur et entretien des trottoirs, bancs, accès PMR • Agrément : parrainage, espaces verts, rappels historiques <p>PRÉPARER UN PLAN POUR LES PIÉTONS</p> <p>16</p>
---	---	---

LES PRIORITÉS

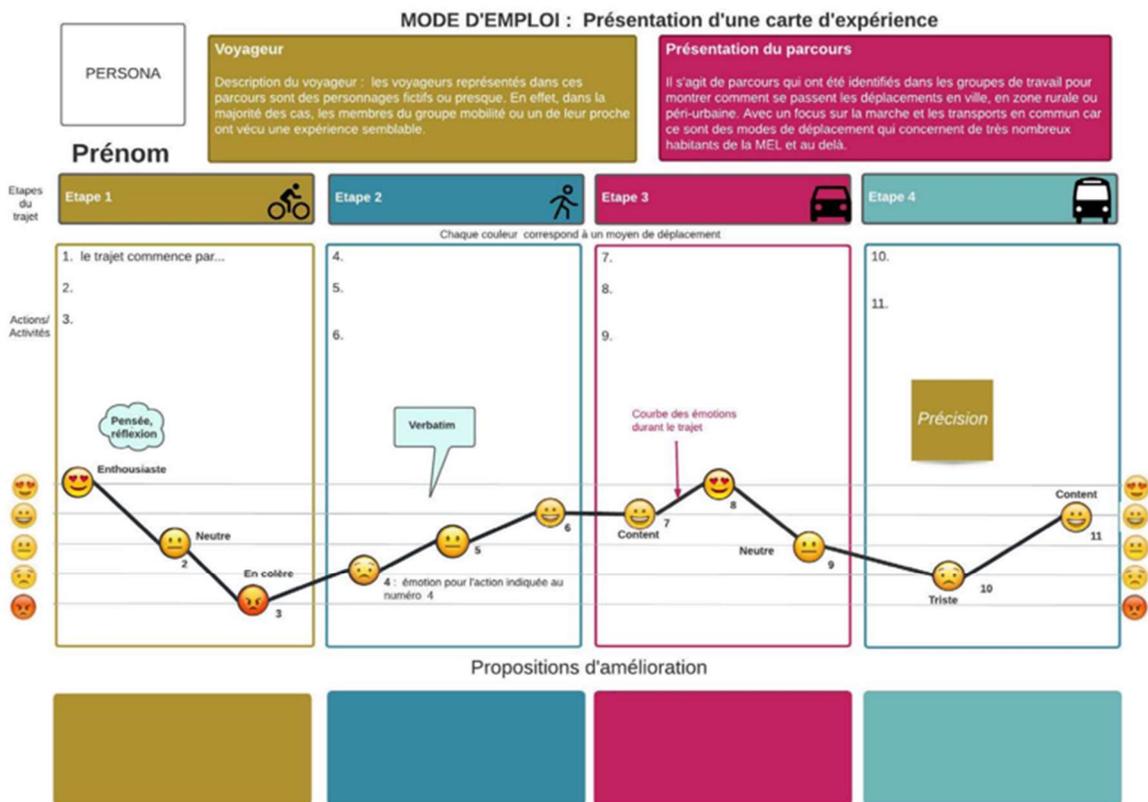
- 60% MIN DE L'ESPACE PUBLIC POUR LE VÉLO, LA MARCHÉ ET LES TC
- DÉVELOPPER LA MARCHÉ VERS LES ÉCOLES & COLLÈGES
- TER : DE TRAINS + DE PLACES + DE LIGNES
- RÉDUIRE L'AUTO-SOLISME

COVOITURAGE : VOIES DÉDIÉES
ALTOPARTAGE : PLUS DE "CITIZ" DANS LES VILLES
MICRO-STOP : ORGANISER LE DÉPLOIEMENT

29

PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN 2023 3

Mobilités durables et partage de l'espace public dans les QPV des Hauts-de-France
 les changements de comportements. La mise en forme des résultats est particulièrement attrayante.



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

Vélo Égaut

Programme CEE porté par la FUB

Lancement fin 2024

Site internet : <https://www.veloegaux.fr/>



Mots clés : *Mobilité inclusive, promotion du vélo, accompagnement personnalisé, QPV*

Vélo-Egaut est un programme *certificat d'économie d'énergie* dit "CEE" porté par la FUB et déployé sur 20 territoires dont 2 dans la région Hauts-de-France avec Espace Artois Mobilité et Lille Sud Insertion.

L'objectif du programme est de faciliter la pratique du vélo pour le public en difficulté financière d'une part pour permettre l'accès à l'emploi mais aussi dans une perspective plus large d'acquies de l'autonomie, faciliter l'accès aux loisirs et à la culture, sortir de son quartier.

L'entrée dans le programme, réservée aux personnes majeures, se fait sur des critères de ressources, ce qui le rend accessible aux travailleurs aux revenus modestes, aux bénéficiaires du RSA ou ASS, aux demandeurs d'asile.

La volonté est d'accompagner 15.000 bénéficiaires et de remettre 10.000 vélos en état.

Si certaines séances sont collectives, le programme apporte un parcours personnalisé aux bénéficiaires au travers de 6 à 20 séances avec la réalisation d'un diagnostic mobilité à vélo (enquêtes sur les habitudes et compétence à vélo), un module d'apprentissage pratique du vélo via une action de vélo-école (si cela s'avère nécessaire) avec également une approche sécurité routière, une initiation à la mécanique et l'entretien de base, une aide à l'acquisition gratuite d'un vélo remis en état par les ateliers partenaires.

Le programme se distingue par une approche multipartenariale et s'appuie sur un réseau d'intervenants locaux : ateliers de réparation, vélo-écoles, ainsi que sur les prescripteurs et associations d'usagers pour aiguiller le public vers le dispositif.

Où en est-on ?

Le programme a été lancé fin 2024. Les résultats seront connus ultérieurement. Deux structures en région Hauts-de-France ont été retenues comme relais du programme :

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

- Lille-Sud-Insertion en collaboration avec l'association Passerelles
- Espace Artois Mobilité (plateforme de mobilité inclusive) vise l'accompagnement de 500 en 2 ans sur pour les territoires de la CABBALR, la CAHC et la CALL, soit 150 communes.

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

TIMS

Programme CEE porté par le CLER avec 3 partenaires dont réseau Mob'In

Pilotage régional par Mob'In Hauts-de-France et En Savoir Plus



Site internet : <https://mobilite-durable-inclusive.fr/>



Mots clés : Mobilité inclusive, mobilité solidaire, vélo, covoiturage, écomobilité, accompagnement au changement de comportement, territoire rural, territoire périurbain

Contexte

Selon l'Observatoire national de la précarité énergétique (ONPE), un ménage peut être considéré en précarité énergétique « mobilité » lorsqu'il fait partie des 30% des Français les plus pauvres et qu'il consacre plus de 4,5% de ses ressources à des dépenses de carburant pour des trajets du quotidien : pour se rendre sur son lieu de travail et/ou son lieu d'étude, pour effectuer des achats, pour sa santé ou des raisons administratives.

Dans le même temps, le transport est la première source d'émissions de gaz à effet de serre, dont plus de la moitié d'entre elles sont rejetées par les voitures. L'urgence sociale et climatique impose de construire des alternatives à la voiture individuelle accessibles à toutes et tous

78% des habitants de communes rurales ne disposent que de leur véhicule individuel pour se déplacer et 25% des Français déclarent avoir abandonné un emploi ou une formation faute de moyen pour se déplacer. (Source : Observatoire national de la politique de la ville).

Objectifs

Financé par les certificats d'économies d'énergie (CEE), le programme TIMS est porté depuis 2022 par le Réseau CLER (association nationale pour la transition énergétique) avec 3 partenaires (le réseau Mob'In, Auvergne-Rhône-Alpes-Energie Environnement, le Réseau des Agences Régionales de l'Energie et de l'Environnement (RARE)).

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

Le programme vise à développer la mobilité durable et inclusive et concrètement à réaliser des économies d'énergie en encourageant et facilitant des mobilités plus sobres auprès des personnes en situation de précarité-mobilité (publics en insertion ou en recherche d'emploi, bénéficiaires de minimas sociaux ou personnes à revenus modestes à très modestes, personnes en situation de handicap, populations isolées, ...)

On est sur un objectif double de développer la mobilité durable et la mobilité solidaire particulièrement dans les territoires ruraux et périurbains.

Tims vise à soutenir des projets locaux comprenant 3 types d'actions :

- Le développement de solutions d'écomobilité adaptées aux spécificités du territoire ;
- L'accompagnement au changement de comportement des populations ;
- La fédération des acteurs locaux du secteur de la mobilité durable et inclusive.

Mise en place

70 lauréats d'un appel à manifestation d'intérêt ont été annoncés en 2024. Cela se traduit par le financement de 70 projets locaux en faveur de la mobilité durable et solidaire dont 5 dans la région des Hauts-de-France.

Structures et actions soutenues en Hauts-de-France

5 structures ont intégré le dispositif TIMS dans la région Hauts-de-France.

- Centre Social de l'atelier à Marquette-lez-Lille - Sensibilisation à l'écomobilité, ateliers réparation vélo, apprentissage vélo, évènements vélo, ...
- Communauté de Communes du Pays de Lumbres - Evènements de promotion du vélo : ateliers réparation, remises en selle, tests VAE, ...
- Carrefour des mobilités Grande-synthe, (avec AFEJI et Tilt) - Ateliers individuels et collectifs sur la mobilité, formation à l'éco-conduite, apprentissage et réparation de vélo.
- Association Phare – Solimob à Raismes - Parmi les activités, projet SOLIMOB pour promotion / organisation du covoiturage vers Stellantis (ex-PSA), site de 400 salariés à Hordain (en lien avec France Travail, AFPA, AFPI, Passpass covoiturage)
- Association Somme Emploi Services - Projet d'une maison des mobilités à Doullens

Le programme se termine en 2026.