



Octobre 2021

Ressources Conseillées

Document réalisé dans le cadre de la rencontre :
« *Des Quartiers en Transition* » #4 *Des mobilités inclusives pour les déplacements du quotidien*

Sommaire

1. Eléments de cadrage généraux : mobilités et transition	2
2. Etat des lieux : Mobilité dans les quartiers prioritaires	4
3. Cadre législatif et réglementaire : textes de référence.....	6
- 3.1 Textes nationaux	6
- 3.2 Développement durable, transition et mobilités	6
- 3.3 Cadre régional	7
4. Aller plus loin & autres ressources	8
5. Sites internet de référence.....	10

1. Eléments de cadrage généraux : mobilités et transition

- ▶ Demoli Yoann, Gobeaut Florence, Jullien Bernard, Merle Elodie, Pernollet Franck, Petev Ivaylo d., Pierre Magali, Sorin Matéo, Villeréal Axel, ADEME, université Versailles-saint Quentin, Edf, conseil général Loire-Atlantique, ENS Paris, **Conduire : Construire des mobilités durables, inclusives et responsables**, septembre 2020, 84 p.

Résumé : La question du changement des pratiques et des modes de vie contribuant à la Transition Écologique, Économique et Sociale (TEES) est un enjeu majeur pour les pouvoirs publics à tous les échelons de gouvernement. Pour parvenir à amorcer cette transition, il est important de faire prendre conscience aux citoyens de l'importance et de l'impact de leurs pratiques sur l'environnement, sans que les politiques publiques mise en œuvre pour y parvenir ne paraissent décorrélées de leur quotidien, ni ne soient perçues comme entraînant contraintes ou exclusion sociale.

Le projet CONDUIRE propose une analyse ainsi que des solutions capables d'amorcer la 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.

Disponible sur la librairie de l'ADEME : <https://librairie.ademe.fr/changement-climatique-et-energie/4845-conduire-construire-des-mobilites-durables-inclusives-et-responsables.html>

- ▶ Marie Dégremont, **Les politiques de mobilité dans les Hauts-de-France : Des enjeux sociaux à l'épreuve du climat**, France Stratégie, N°2020-08 juillet, 46 p.

Résumé : Réalisée à la demande du Haut conseil pour le climat, cette étude s'est penchée sur la prise en compte des enjeux climatiques dans les politiques de mobilité en région Hauts-de-France. Elle vise à mieux comprendre le rôle que peuvent avoir les conseils régionaux dans l'atteinte des objectifs climatiques et expose les difficultés de la mise en cohérence de leurs politiques publiques. Les régions disposent en effet de compétences clés pour lutter contre le réchauffement climatique dans le domaine de la mobilité qui représente 31 % des émissions de GES. La région Hauts-de-France représente 5 % des émissions nationales liées au transport pour 9 % de la population française et la croissance des émissions liées au transport y est plus faible que la moyenne nationale (5 % vs 8% entre 2009 et 2017). Elle se caractérise par un besoin de déplacement et une dépendance à la voiture pour les trajets domicile-travail plus élevés que la moyenne nationale. Sa population est par ailleurs vulnérable économiquement : le revenu disponible médian par unité de consommation y est le deuxième plus bas de France métropolitaine, le taux de chômage y est supérieur de 2 points à la moyenne nationale. Les ménages en situation de précarité énergétique liée à la mobilité y sont aussi plus nombreux en proportion que dans le reste de la France métropolitaine. Dans ce contexte, faire de la décarbonation l'une des priorités des politiques de mobilité n'est pas a priori évident. La région affiche dans ses différentes programmations obligatoires une ambition forte de baisse des émissions liées au transport (schéma régional climat air énergie- SRCAE- puis schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires-SRADDET), mais elle reste difficile à concrétiser. Le conseil régional consacre 30 % de son budget aux transports, essentiellement au ferroviaire, avec les trains express régionaux (TER), et interurbain. Allant au-delà de ses obligations réglementaires, il investit dans l'électrification et le développement de lignes ferroviaires. Il vise aussi à favoriser le report modal via le développement de pôles d'échanges multimodaux. Si de tels investissements contribuent à la décarbonation de la mobilité, les politiques de transport menées par la région visent avant tout à développer les mobilités pour favoriser l'activité économique et l'accès à l'emploi. Certaines mesures comme le développement d'axes routiers ou la diminution de la taxe sur les certificats d'immatriculation peuvent ainsi entrer en contradiction avec les engagements climatiques. Les Hauts-de-France font partie des territoires où la mise en cohérence des réponses sociales et environnementales est particulièrement difficile à réaliser.

<https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-2020-politique-mobilite-enjeux-climat-hauts-de-france-juillet.pdf>

► **LE DANTEC Stéphanie, ADEME, Développer le système vélo en région Hauts de France,**

Résumé : Le vélo est un moyen de déplacement très efficace et pertinent pour des trajets urbains et péri-urbains sur de courtes et moyennes distances. Les collectivités et les intercommunalités, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ou au titre de leur compétence voirie et des pouvoirs de police et de circulation, ont un rôle essentiel à jouer dans l'accompagnement de la pratique du vélo utilitaire dans les territoires.

Ce cahier ressources est un outil d'aide à la mise en oeuvre de politiques cyclables à destination des collectivités et des intercommunalités et présente les différents leviers à combiner pour bâtir un système vélo performant et attractif.

Illustré par des retours d'expérience locaux, ce cahier valorise des bonnes pratiques repérées en fonction de leur niveau d'appropriation et de transférabilité par les collectivités et les intercommunalités. Il veille également à représenter toutes les échelles de territoire (territoires urbains, péri-urbains et ruraux).

Exergue : Un système vélo performant repose sur cinq leviers essentiels et concomitants : la planification, l'aménagement, la communication, le développement des services et l'évaluation.

<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4747-developper-le-systeme-velo-en-region-hauts-de-france-9791029718120.html>

► **Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), Transition écologique et cohésion des territoires : quatre défis à relever, octobre 2020, 5 tomes, 196 p.**

Résumé : Tous les territoires sont concernés par les enjeux écologiques, mais de manière variable selon leur situation géographique, leurs spécialisations économiques et leurs ressources propres. Pour que la transition écologique devienne une réalité pour tous, quatre défis sont à relever : l'intégration du vivant dans les politiques territoriales ; la transformation des modes de production, de consommation et de vie ; la prise en compte des enjeux de justice territoriale et sociale ; la création de nouveaux mécanismes de coopération et de solidarité entre les territoires.

Ces défis réinterrogent en profondeur la vie des territoires et les modalités de l'action publique ainsi que le montre l'ouvrage "La transition écologique comme moteur de la cohésion des territoires".

Cette publication est le fruit du travail conduit en 2019 par l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) avec des élus, des chercheurs et des praticiens pour expliciter ces enjeux, dessiner des pistes de solutions et identifier des actions initiées dans les territoires, partout en France.

http://biblio.reseau-reci.org/index.php?lvl=notice_display&id=33640

2. Etat des lieux : Mobilité dans les quartiers prioritaires

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

Résumé : « 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>

- ▶ **RésoVilles, Quartiers en Transition, Session 2. Mobilités & quartiers, mise en débat, 2021**

Résumé : La mobilité n'est plus qu'une question de transport ou de déplacement mais bien un enjeu pour permettre à chacun d'accéder aux soins, à l'emploi, aux loisirs et/ou à la formation. Comment accompagner une mobilité universelle et innovante ? Comment multiplier les mobilités sans augmenter l'empreinte environnementale, comment comprendre les nouveaux enjeux d'intégration de la mobilité dans les politiques publiques ? Même lorsque les quartiers sont desservis, les transports publics peuvent parfois offrir des fréquences et des amplitudes horaires inadaptées ou ne pas répondre aux besoins spécifiques.

Comment favoriser désormais l'échelle de proximité par une mobilité efficace et équilibrée ?

Comment favoriser le développement des autres transports collectifs (bus conventionnel, transport à la demande...) et ouvrir à des solutions de mobilité innovantes localement, prenant en compte la mobilité des habitants des territoires prioritaires (covoiturage, autopartage, plate-forme, agence, pôle de mobilité, infrastructures pour le vélo, apprentissage de la mobilité, information, mais aussi prêt de véhicules, garage solidaire...)

La mobilité est un droit, elle doit l'être pour tous et toutes.

<https://www.resovilles.com/session-2-mobilites-quartiers-quartiers-en-transition-2/>

- ▶ **Damien Bertrand, Les quartiers prioritaires au prisme des enjeux de la mobilité durable : bouger plus, bouger mieux ?** Dans Les Cahiers du Développement Social Urbain 2013/2 (N° 58), p. 38 à 40

Résumé : Dans notre société « hyper-mobile » et « hyper-connectée », bouger semble plus que jamais être une injonction, une valeur partagée et un symbole de réussite sociale quand, dans le même temps, les habitants des grands quartiers d'habitat social sont souvent décrits comme « relégués », leur quartier « enclavé », les jeunes qui y habitent devant « se bouger » s'ils veulent s'en sortir. Toutes les enquêtes et travaux de recherche montrent d'ailleurs que les habitants des quartiers en difficulté sont souvent défavorisés du point de vue de la mobilité. Mais à l'heure où chaque dimension de la ville contemporaine, où chaque projet est revisité à l'aune des enjeux du développement urbain durable, sans que les professionnels sachent toujours très bien ce qu'il faut y mettre concrètement, on peut assez légitimement s'interroger sur les principes et les politiques qu'il conviendrait d'appliquer aux quartiers dits prioritaires, pour que la mobilité s'y développe de manière plus « durable »

<https://www.cairn.info/revue-cahiers-du-developpement-social-urbain-2013-2-page-38.htm>

- ▶ **Nicolas Juste, Joël Meissonnier, Cyprien Richer. 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), pp.20-31.

Résumé : 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>

- **Profession Banlieue, Pascal Meny, Nicolas Oppenchaim, Mobilités et autonomie, les jeunes sont-ils enfermés dans leurs quartiers ? 2021, L'école et la ville, num. 30, 16 p.**

Résumé : La mobilité des jeunes des quartiers prioritaires est souvent perçue par les professionnel·les comme étant insuffisante, entravée par des logiques d'enfermement et marquée par le manque de volonté de « sortir de la cité ». Les pratiques des adolescent·es des quartiers en politique de la ville sont-elles si différentes de celles des jeunes des autres quartiers ? Entre mobilité résidentielle et mobilité scolaire, existe-t-il des articulations ? Quels sont les processus à l'œuvre lors de ces déplacements ?
Présentation du projet "Déambulation sensible, artistique, langagière et gourmande au musée d'Orsay"

https://www.professionbanlieue.org/IMG/pdf/pb_ecole_ville_30_mobilites_bat.pdf

3. Cadre législatif et réglementaire : textes de référence

3.1 Textes nationaux

- ▶ [Règlement général relatif au nouveau programme national de renouvellement urbain \(NPNRU\), Conseil d'administration, ANRU, Délibération N° 2015-51, 16 juillet 2015](#)
- ▶ [Règlement général et financier relatif au Programme d'investissements d'avenir « Villes et territoires durables », Axe 1 « Viser la très haute performance et l'innovation environnementale pour le renouvellement urbain », Conseil d'administration, ANRU, AMI, 16 avril 2015](#)
- ▶ [Loi n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine](#)
- ▶ [Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové](#)

3.2 Développement durable, transition et mobilités

- ▶ [Feuille de route de la France pour l'Agenda 2030 - Agissons pour un monde plus durable et solidaire. Les acteurs français s'engagent pour la mise en œuvre des objectifs de développement durable, Le Gouvernement, février 2020, 36 p.](#)
- ▶ [LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités](#)
- ▶ [Loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat](#)
- ▶ [Décret n° 2016-1504 du 8 novembre 2016 portant publication de l'accord de Paris adopté le 12 décembre 2015, signé par la France à New York le 22 avril 2016](#)
- ▶ [Décret n° 2015-1491 du 18 novembre 2015 relatif aux budgets carbone nationaux et à la stratégie nationale bas-carbone](#)
- ▶ [Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte](#)
- ▶ [Loi n° 2013-312 du 15 avril 2013 visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes](#)
- ▶ [Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement](#)
- ▶ [Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement](#)

- ▶ « **Notre avenir à tous** » - **Rapport Brundtland**, Commission mondiale sur l'environnement et le développement (CMED), avril 1987, 318 p.

3.3 Cadre régional

- ▶ **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), Région Hauts-de-France, adopté lors de la séance plénière du 30 juin 2020**
- ▶ **Délibération de principe concernant les modalités de mobilisation de la réserve de performance des crédits régionaux pour le Nouveau Programme de Renouveau Urbain**, Région Hauts-de-France, Délibération n° 2020.02293, 09 décembre 2020
- ▶ **Accord de principe de participation à l'engagement partenarial pour le renouveau du bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais**, Région Hauts-de-France, Délibération n° 20170728, 29 juin 2017
- ▶ **Création du FRATRI (Fonds Régional d'Amplification de la Troisième Révolution Industrielle) par avenant aux deux conventions pluriannuelles 2015/2020 signées entre la Région, l'Etat, et l'ADEME**, Région Hauts-de-France, Délibération n° 20170473, 18 mai 2017
- ▶ **Soutien de la Région Hauts-de-France au Nouveau Programme National de Renouveau Urbain**, Région Hauts-de-France, Délibération n° 20170046, 2 février 2017
- ▶ **Mise en œuvre de la Troisième Révolution Industrielle en région Hauts de France pour 2016/2021**, Région Hauts-de-France, Délibération n° 20161386, 13 octobre 2016

4. Aller plus loin & autres ressources

- ▶ **Bernard Landau, Youssef Diab, Le nouveau monde de la mobilité**, Essai (broché), 16 août 2018

Résumé : La civilisation très urbaine du XXI^{ème} siècle, les enjeux liés au changement climatique et à la lutte pour réduire les pollutions, les champs ouverts par la révolution numérique et technologique annoncent des évolutions structurelles majeures, à moyen et long terme, des modes de déplacement, des services et de leurs modèles économiques.

Nous vivons, dans le domaine des mobilités, un nouvel âge des possibles dans lequel tous les acteurs - citoyens, entreprises, collectivités territoriales et État - sont engagés. Les villes, et en particulier Paris, sont les laboratoires de ces mutations qui impactent à la fois la vie quotidienne de leurs habitants, les acteurs publics et privés, les déplacements et les transformations physiques de l'espace public urbain.

La 11^{ème} édition de l'université d'été de l'Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris, du 5 au 8 septembre 2017, a traité ces questions en réunissant chercheurs du monde universitaire et des entreprises, élus, ingénieurs des villes, start-ups innovantes, et acteurs institutionnels du monde des transports publics. Leurs interventions sont rassemblées dans cet ouvrage.

- ▶ **Michel Bierlaire, Vincent Kaufmann, Patrick Rerat, La mobilité en questions**, Essai (broché), 30 mars 2017

Résumé : La mobilité est omniprésente dans nos vies quotidiennes. Son ampleur et sa croissance posent de nombreuses questions, tant politiques et sociétales que scientifiques, quant à sa gestion et sa régulation. Phénomène complexe, la mobilité requiert une analyse interdisciplinaire pour en saisir les différentes dimensions. C'est ce à quoi s'attache cet ouvrage, en ouvrant un dialogue entre sciences de l'ingénieur et sciences sociales. Sur la base de nombreuses recherches récentes, il discute de manière critique dix grandes questions fondamentales relatives à la mobilité. Il montre les points qui font consensus, identifie ceux pour lesquels une controverse scientifique existe, et prend à contrepied certaines idées dominantes.

Par sa démarche originale, ce livre s'adresse principalement aux étudiants en sciences de l'ingénieur et en sciences sociales désireux de se familiariser avec les enjeux actuels de la mobilité, mais il se destine également à tous ceux curieux et désireux de mieux comprendre les multiples facettes de la mobilité.

- ▶ **France culture, La crise est-elle le moteur de nouvelles mobilités ? Le Temps du débat par Emmanuel Laurentin**, 15 mai 2020, 43 minutes

Résumé : 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 ? Après avoir connu un monde à l'arrêt, la France a, depuis cinq jours, recommencé à bouger. À pied, en voiture, en vélo, et peut-être moins qu'avant dans les transports en commun. En deux mois, nous avons appris un nouveau vocabulaire de spécialistes des transports et de la mobilité : désormais une plage se doit d'être dynamique et l'urbanisme est devenu tactique. Pour autant, le monde du transport va-t-il être modifié par de nouveaux comportements et des politiques renouvelées ? La voiture, menacée par les préoccupations climatiques, va-t-elle regagner de la place qu'elle avait perdu ? La moyenne distance va-t-elle se passer de l'avion ? On le voit, c'est à toutes les échelles, urbaine, rurale, locale, nationale et internationale que se jouera la partie.

Depuis le début du confinement, l'équipe du Temps du débat a rassemblé sur le site de France Culture, plus d'une trentaine de textes d'écrivains, d'artistes ou d'intellectuels du monde entier qui nous ont donné leur regard sur la crise en cours. Nous vous invitons à lire la contribution de Nicolas Gilsoul : "Sommes-nous prêts à ré-entendre la mélodie du Silence ?".

<https://www.franceculture.fr/emissions/le-temps-du-debat/la-crise-est-elle-le-moteur-de-nouvelles-mobilites>

- ▶ France Culture, **Mobilités**, 5 épisodes dont « **Haro sur l'auto !** », « **Les paradoxes de la mobilité** », « **Libres d'aller et venir** », 2020

Résumé : Une nouvelle série cette semaine : nous parlons des mobilités, contraintes ou choisies, en voie de disparition ou à venir, motorisées ou pas, rapides, ou apaisées au contraire. Tout cela existe en ce début de XXIème siècle et suscite de nombreuses réflexions dans nos sociétés contemporaines. Beaucoup de disciplines scientifiques s'y intéressent et les politiques en ont compris l'enjeu. Il sera donc question de machines et de moyens de transport, d'exclusion sociale et d'impératifs environnementaux, mais aussi de libre circulation des hommes sur nos territoires et même en fin de semaine d'immobilité, proposée comme forme de résistance.

<https://www.franceculture.fr/emissions/series/mobilites>

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.ademe.fr/>
Catalogue des ressources du Cerdd sur <http://www.cerdd.org/>
<http://www.observatoire-climat-energie.fr/>
<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/>
<https://www.cerema.fr/fr>
<https://territoiresbio.fr/f>
<https://www.ecomobilite.org/>

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'Égalité 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 (<http://biblio.reseau-reci.org>, voir ci-dessus) et de COSOTER (ressources sur la cohésion sociale et territoriale) : <http://cosoter-ressources.info/opac/>

**Pour vos recherches documentaires : <http://biblio.reseau-reci.org>
ou contactez Cindy Guillotte : c.guillotte@irev.fr, 03 20 25 61 57**

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