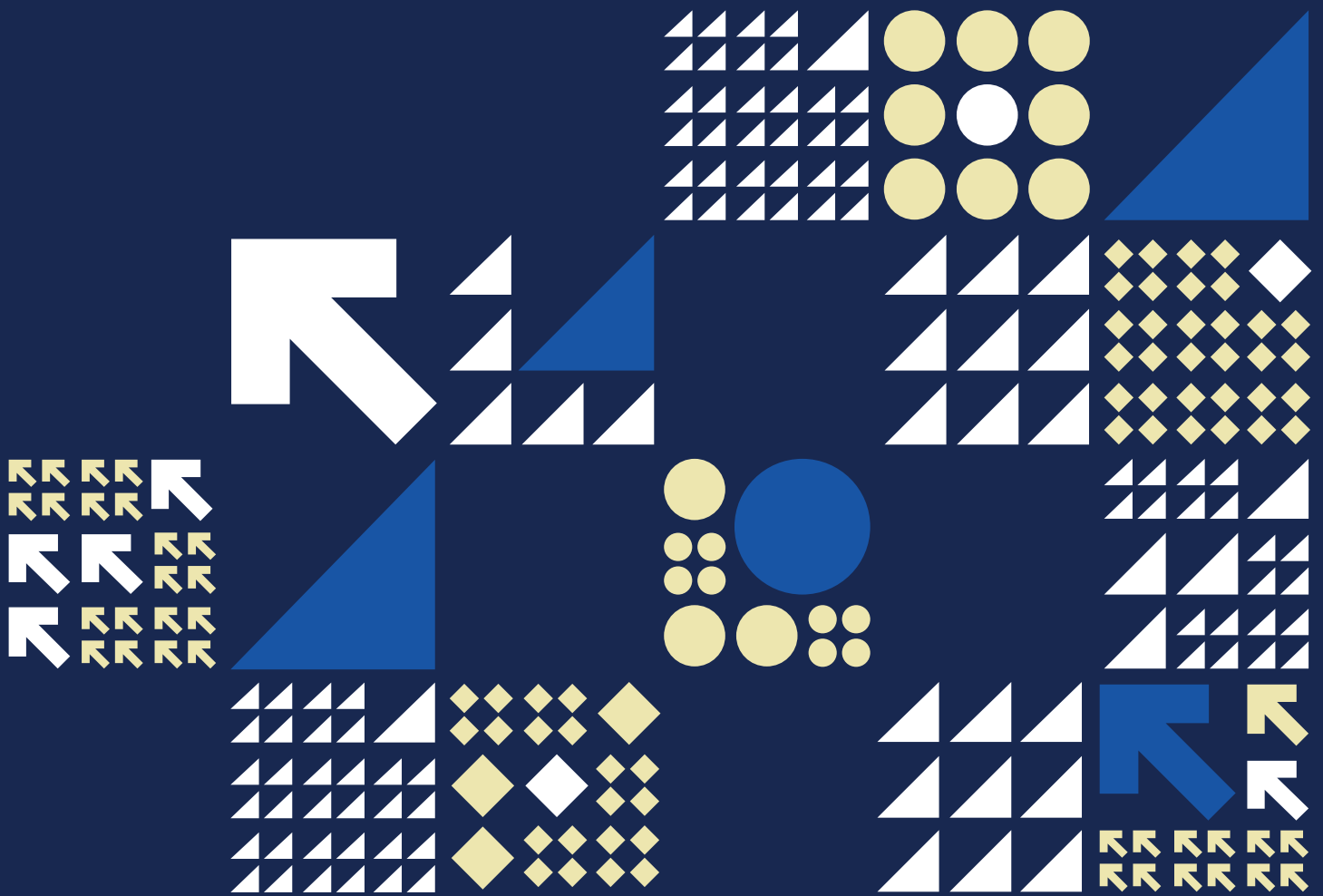


LA SYNTHÈSE

Guide méthodologique pour la transformation des rues ordinaires

LA RUE COM- -MUNE



À propos

Le groupement de la Rue Commune

La Rue Commune est une démarche portée par un groupement reconnu aux échelles nationale et internationale pour son expertise en matière d'urbanisme, de paysage et d'architecture (Richez_Associés), de conception et d'ingénierie environnementale (Franck Boutté Consultants), de procédés innovants de construction et d'aménagement urbain (Leonard, plateforme de prospective et d'innovation de VINCI).

Richez_Associés

Richez_Associés rassemble aujourd'hui plus de 100 collaborateurs, animés par une approche transversale et pluridisciplinaire pour répondre aux enjeux de la transition environnementale et sociétale des territoires. C'est à travers une démarche sensible, concrète, esthétique et éthique, que Richez_Associés est devenue un acteur majeur de la conception de lieux urbains combinant modes actifs, qualité d'usage et performance écologique. En 2020, l'agence crée le lab Richez_Associés, porteur de la démarche Rue commune.

Lise Mesquida

2 rue de la Roquette
Paris 75011

lise.mesquida@richezassocies.com

Franck Boutté Consultants

Conception & Ingénierie Environnementale

Franck Boutté Consultants est un atelier d'ingénierie et de co-conception environnementale qui accompagne les acteurs de l'immobilier et des territoires (architectes, urbanistes aménageurs, promoteurs, décideurs...) dans l'élaboration de stratégies et de solutions innovantes à toutes les échelles de projet. Sa mission est de contribuer à la création de lieux habitables, sensibles, inspirants et résilients, en tenant compte des mutations socio-environnementales de plus en plus rapides.

Alix Derouin

43 bis rue d'Hautpoul
Paris 75019

aderouin@franck-boutte.com

LEONARD

together @ VINCI

Leonard est la plateforme de prospective et d'innovation du groupe VINCI. Dans un monde en transformation, Leonard détecte les tendances, accompagne l'innovation et réunit tous les acteurs du futur des villes et des territoires. Pour accueillir ces programmes et favoriser les rencontres avec tous les innovateurs des métiers de VINCI, Leonard a ouvert Leonard:Paris, un tiers lieu dans Paris.

Etienne Bourdais

6 place du colonel Bourgoïn
Paris 75012

etienne.bourdais@vinci.com

Contact média

Henry Conseil

42, rue Laugier
75017 Paris
Tél. +33 (0)1 46 22 76 43

agence@henryconseil.com

Crédits

Illustrations

Richez_Associés

Photos

Groupement Rue Commune

Modalités d'utilisation de ce document

License Creative

Common CC-BY-NC-SA

Transformer les Rues métropolitaines ordinaires

Près de 20 millions d'habitants de plus de 20 métropoles françaises vivent dans une rue... Et si demain, celle-ci devenait Rue Commune ?

Il existe deux façons de concevoir la ville résiliente : en partant « d'en haut », dans une logique de planification urbaine, ou au contraire « d'en bas », pour construire ensemble, en réunissant autour d'une même table décideurs publics et acteurs privés, professionnels de l'aménagement et usagers. Partisans de cette seconde approche, nous sommes convaincus que c'est dans les rues, premier bien commun des villes, que nous pourrions construire la ville post-Covid, post-voiture et post-carbone en faisant converger qualité environnementale et qualités urbaines.

Les trois enjeux de la transition écologique et sociale :

• Opérer une transition vers les mobilités décarbonées

La transition vers des mobilités douces et actives qui s'opère aujourd'hui dans les métropoles permet d'anticiper une réduction de leur empreinte carbone mais surtout de libérer l'espace ordinaire des rues de l'emprise de la voiture. Ainsi libérée et apaisée, la Rue Commune réinterroge nécessairement les aménagements nés du règne de l'automobile, qui fondent depuis le XIXe siècle la structure même de la rue : la chaussée, le trottoir et le stationnement.

• Transformer le sol pour répondre aux défis écologiques

En lien avec les sous-sols mais aussi les socles et plus généralement l'espace construit, la transformation des sols doit permettre l'émergence d'une nature raisonnée dans une logique bioclimatique de rafraîchissement urbain, source de biodiversité.

• Libérer les usages de la rue, condition du bien-être en ville

Par sa figure et sa morphologie adaptées à chaque contexte, la rue et ses usages peuvent évoluer au rythme de la journée, de la semaine et des saisons, sous l'impulsion des initiatives citoyennes et collectives. Elle doit offrir à chacun des espaces de bien-être et de rencontre quotidiens, esthétiques, appropriables, tranquilles, confortables et donnant accès à la nature.

Un des premiers projets retenus par l'ADEME dans le cadre de l'Appel à Communs « Résilience des territoires » pour une démarche innovante

En mars 2021, l'ADEME (Agence de la Transition Écologique) initie une démarche nouvelle de création de communs. L'objectif de cet [Appel à Communs](#) est de rassembler tous les acteurs volontaires pour produire des ressources ouvertes – les communs – et ainsi faire évoluer la résilience des territoires dans une logique d'adaptation aux changements climatiques par la création et le partage de ces communs. À l'ère du numérique, il est nécessaire de relier les acteurs de la résilience afin de construire ensemble des ressources communes : plateformes technologiques, données ouvertes, logiciels libres, connaissances, retours d'expérience, protocoles, territoires d'expérimentation...

Comment la transformation de la rue ordinaire peut-elle contribuer à la résilience des territoires ?

Les défis climatiques, sociaux et environnementaux nous invitent à l'action. Les rues ordinaires peuvent devenir un formidable terrain d'expérimentation d'une stratégie d'adaptation de nos villes permettant de résister et/ou d'anticiper les risques liés aux dérèglements à l'œuvre. Faire avec le vide et pas seulement avec le plein (le bâti), avec ces lieux qui nous sont communs, en intégrant les enjeux de mobilité, de transformation du sol et des usages de la rue, tels sont les fondements sur lesquels repose la démarche Rue Commune pour répondre à un double enjeu essentiel de résilience et de sociabilité.

Soutenu par



Faire la rue des habitants

Une consultation citoyenne inédite

Du 28 mars à fin juin 2022, une consultation en ligne a été ouverte à tous les publics sur la plateforme [Make.org](https://make.org) pour recueillir les propositions des habitants des villes et usagers de la rue en réponse à la questions suivante : « Ensemble, comment pouvons-nous transformer les rues des grandes villes pour faire face aux enjeux du XXIe siècle ? ». Cette consultation a mobilisé plus de 25 000 participants, qui ont déposé près de 800 propositions et plus de 200 000 votes.

La méthodologie de consultation de make.org consiste à identifier les idées les plus massivement soutenues par les citoyen en posant une question ouverte unique. Le système a été conçu pour empêcher des individus ou des groupes d'intérêt de fausser les résultats.



Une forte demande d'écologie couplée à une volonté de se réappropriier la rue

15 idées plébiscitées et 9 idées controversées dessinent les attentes des citoyens pour les rues de demain. **L'écologie est le premier sujet** pour les participants à la consultation qui, unanimement, souhaitent la végétalisation des rues **ainsi que le développement des transports en commun et des mobilités douces**. La place de la voiture individuelle reste, elle, un sujet de clivage au sein des métropoles. **Les habitants appellent également de leurs vœux de nouveaux usages pour la rue : espaces de vivre-ensemble, de partage, commerces de proximité ou encore rues inclusives** font partie de leurs priorités en faveur d'un retour du lien social et des solidarités au sein des villes. En savoir plus sur transformonslarue.make.org.



La Rue Commune

Les rues métropolitaines ordinaires sont le fruit de l'histoire et des normes qui se sont succédé au fil du temps. Afin d'impulser un changement durable, la démarche propose de discerner les opportunités d'évolution présentes et d'en faire des leviers d'action :

Les échelles et les temporalités

L'approche proposée permet d'évaluer d'un côté, et d'agir ou prescrire de l'autre. Dans les deux cas, il s'agit d'une approche à différentes échelles : évaluer les performances de la rue pour définir le projet de transformation, au regard des objectifs réglementaires (urbains ou territoriaux) ou au-delà ; mais aussi, agir à l'échelle de la rue afin de générer des bénéfices depuis cette même échelle de la rue à l'échelle territoriale.

En parallèle, la notion du temps est prise en compte sous ses différentes formes. Le temps au sens large, celui des saisons et des évolutions qu'elles engendrent. Le temps des fonctionnalités de la rue, liées aux différents moments de la journée. Le temps des déplacements, de la mobilité à l'immobilité. Et enfin, le temps de la transformation : il s'agit d'enclencher un enchaînement progressif d'actions tout en s'adaptant au rythme des territoires et des moyens financiers disponibles, mais aussi au rythme de l'acceptabilité par les usagers, en passant par des phases transitoires, réversibles et non figées.

Les composantes de la rue

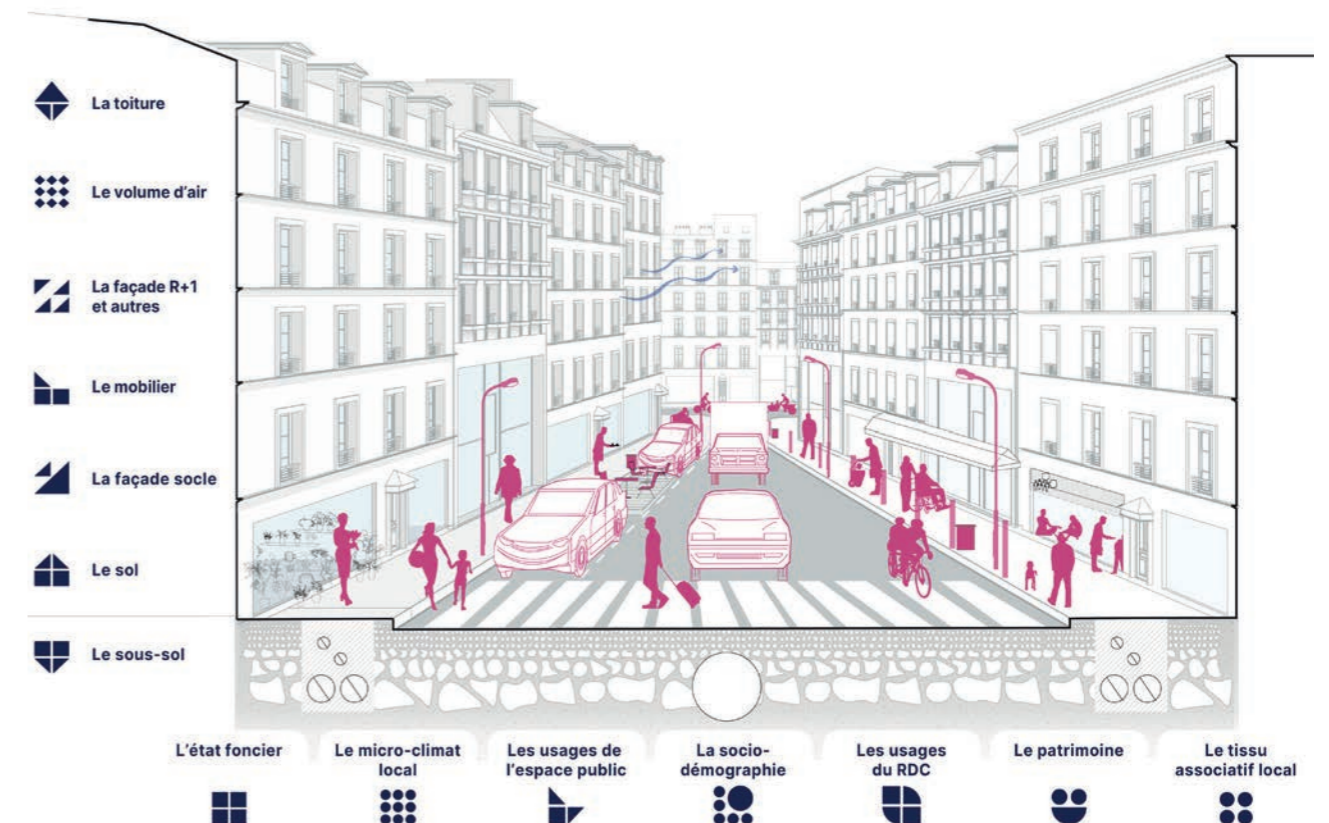
→ Composantes matérielles

Ces composantes façonnent la première impression et l'expérience globale de l'utilisateur. Elles constituent autant de ressources mobilisables pour déclencher un projet de transformation. Il convient de les considérer non comme des éléments isolés, mais comme des briques à combiner au sein d'un système global.

→ Composantes immatérielles

Ces composantes sont des déterminants essentiels du fonctionnement, de la vitalité et de la transformation des rues. Elles sont transversales à toutes les composantes matérielles.

Ci-dessous, ces différentes composantes et les paramètres sur lesquels jouer afin de répondre aux enjeux de mobilité, d'écologie et d'usages de la Rue Commune et d'améliorer, à terme, le bien-être de ses usagers.



Des objectifs clairs pour une transformation écologique et sociétale

Le travail repose sur des objectifs précis pour permettre d'évaluer à chaque étape les évolutions proposées :

Organiser un **espace commun, flexible et évolutif**, support de sociabilité

Donner la priorité au piéton, pour une **ville apaisée** et en bonne santé

Amplifier la biodiversité et la présence des vivants

Rafraîchir la ville, notamment avec les arbres

Valoriser les eaux pluviales dans un cycle naturel

Des principes généraux, ayant valeur de marque

La transformation de la rue doit permettre de mettre en œuvre à minima :

- Un **sol** à nivellement continu, sans séparation entre les fonctions urbaines
- Un arrêt conditionné pour les **véhicules** motorisés, une suppression du stationnement.
- Une surface largement perméable pour permettre aux **eaux** de s'infiltrer autant que possible.
- Une **végétation** structurante, pour une ombre et une fraîcheur continue.
- Une **règlementation** de la rue favorisant des usages alternatifs à la mobilité, évolutifs dans l'espace et dans le temps.



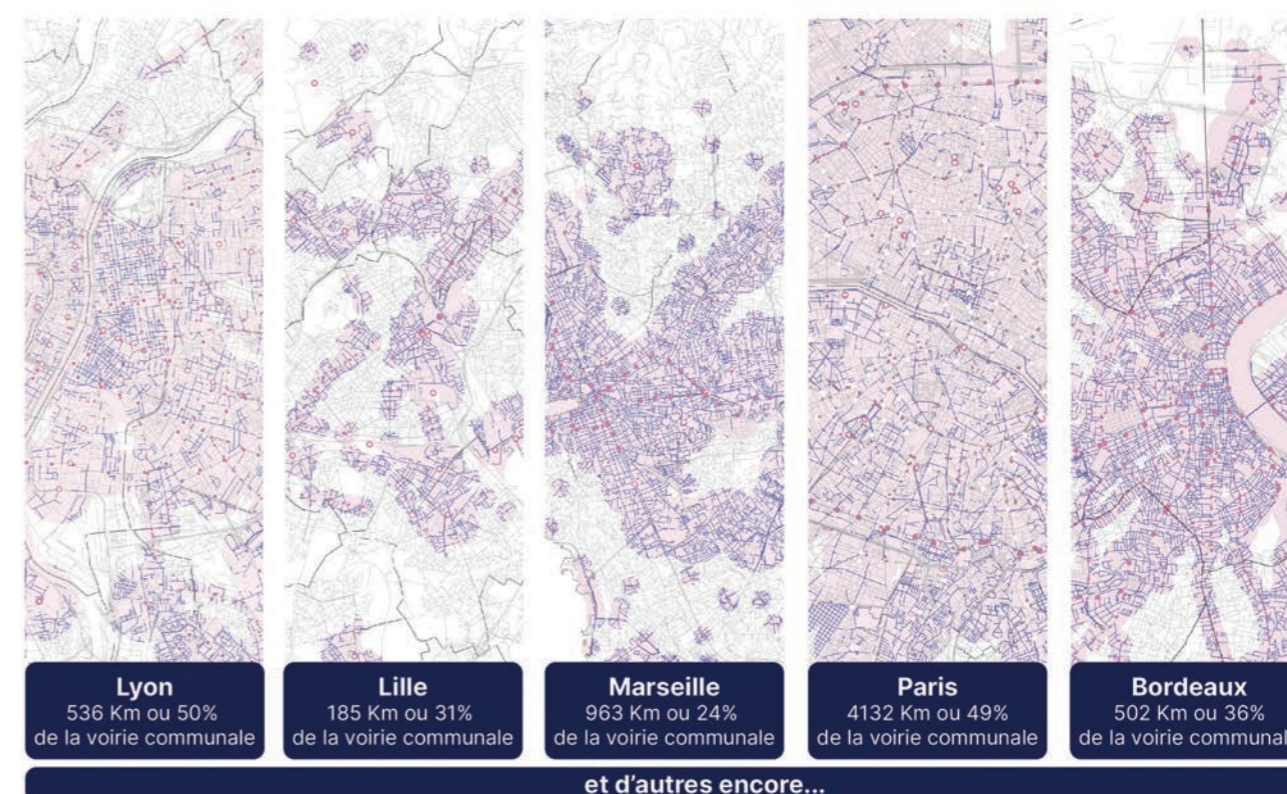
LES CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

Les rues ordinaires sont nombreuses. Ainsi, avant d'enclencher le processus de transformation, une étape préalable est nécessaire : celle de l'identification des rues éligibles. En effet, pour faire l'objet d'une démarche de transformation en « Rue Commune », elles doivent remplir trois critères :

- **Constituer un axe secondaire** et non structurant de la métropole. Les rues métropolitaines étant classées de 1 à 6 en fonction de leur trafic, les rues communes correspondent aux voies d'une importance 4 et 5, dont la vocation est la distribution et la desserte. Elles n'accueillent pas de piste cyclable structurante ou de ligne de bus ;
- **Être desservies par et/ou à proximité des transports en commun**. Elles sont donc situées dans une zone d'influence comprise entre 200 et 800 mètres autour des arrêts du système de transport public structurant de la ville. Cela correspond à une distance de marche maximale de 10 minutes ;
- **Pouvoir faire l'objet d'une décision d'engagement de travaux de la part de la collectivité**. Les rues ayant fait l'objet de travaux dans les 5 dernières années ne sont donc pas à transformer dans l'immédiat.

Il est nécessaire, dès cette étape initiale, de travailler main dans la main avec la collectivité afin de déterminer le plus précisément possible le périmètre des rues à requalifier.

Ce processus peut être mis à jour tous les cinq à dix ans afin de l'intégrer aux projets menés par la ville.



*analyse basée sur les données BD_TOPO - IGN

Démarche méthodologique

Une fois les rues éligibles identifiées, le Guide propose une démarche méthodologique applicable à chacune, pour opérer sa transformation en fonction de ses spécificités. La Rue Commune est une démarche globale dont la colonne vertébrale est la co-conception entre les porteurs de projet, les usagers finaux et les gestionnaires. Elle se décline en **trois étapes** dont la mobilisation des acteurs constitue le point d'ancrage. Par ailleurs, les **trois leviers** décrits précédemment (à savoir, échelle, temporalités et composantes matérielles et immatérielles) sont activés à chaque étape de la transformation.

Ce Guide ne propose pas une recette unique mais une méthodologie sur mesure et contextualisée, constamment nourrie par la participation des usagers, afin d'en assurer la viabilité.

La mobilisation des acteurs, socle de la démarche

Dans tout contexte précis, la transformation doit être portée par des parties prenantes intervenant chacune différemment, en fonction de leurs rôles et responsabilités. Dans un premier temps, il s'agit d'iden-

tifier ces acteurs, publics et privés, pour en dresser la cartographie dans le but d'organiser une démarche centrée sur l'utilisateur. Dans un second temps, l'intervention de chacun est calibrée tout au long du processus, selon le contexte et l'étape concernée.

Comprendre | Diagnostic

La première étape de diagnostic et d'analyse permet d'appréhender les besoins des collectivités et des usagers et de mettre en exergue les potentiels latents de la rue étudiée.

Un premier diagnostic, dit « sensible », vise à écouter les attentes des citoyens et des acteurs. Des outils de participation numérique et directe sont mobilisés à cette fin. Les résultats recueillis sont ensuite mis en perspective avec une étude technique structurée autour de critères d'évaluation. Ainsi, les niveaux d'objectifs de conception de chaque rue sont définis à l'aune de ses spécificités.

La combinaison des attentes des citoyens et des potentiels identifiés par les experts aboutit à l'identification et à la caractérisation d'un ou plusieurs scénarios pour la rue à l'étude. Il s'agit de mettre en lumière

le génie du lieu et de reconstruire une image de la rue partagée par tous. Une vision globale de la rue future souhaitée est ainsi bâtie, intégrant ses aménagements physiques, ses usages possibles et son expérience sensorielle.

Organiser | Plan d'action

La seconde étape permet d'élaborer un plan d'action de transformation selon un programme défini. La démarche propose des listes d'actions liées aux différentes composantes clé de la rue. Pour chaque projet de Rue Commune, la solution technique doit être adaptée aux besoins et contexte locaux.

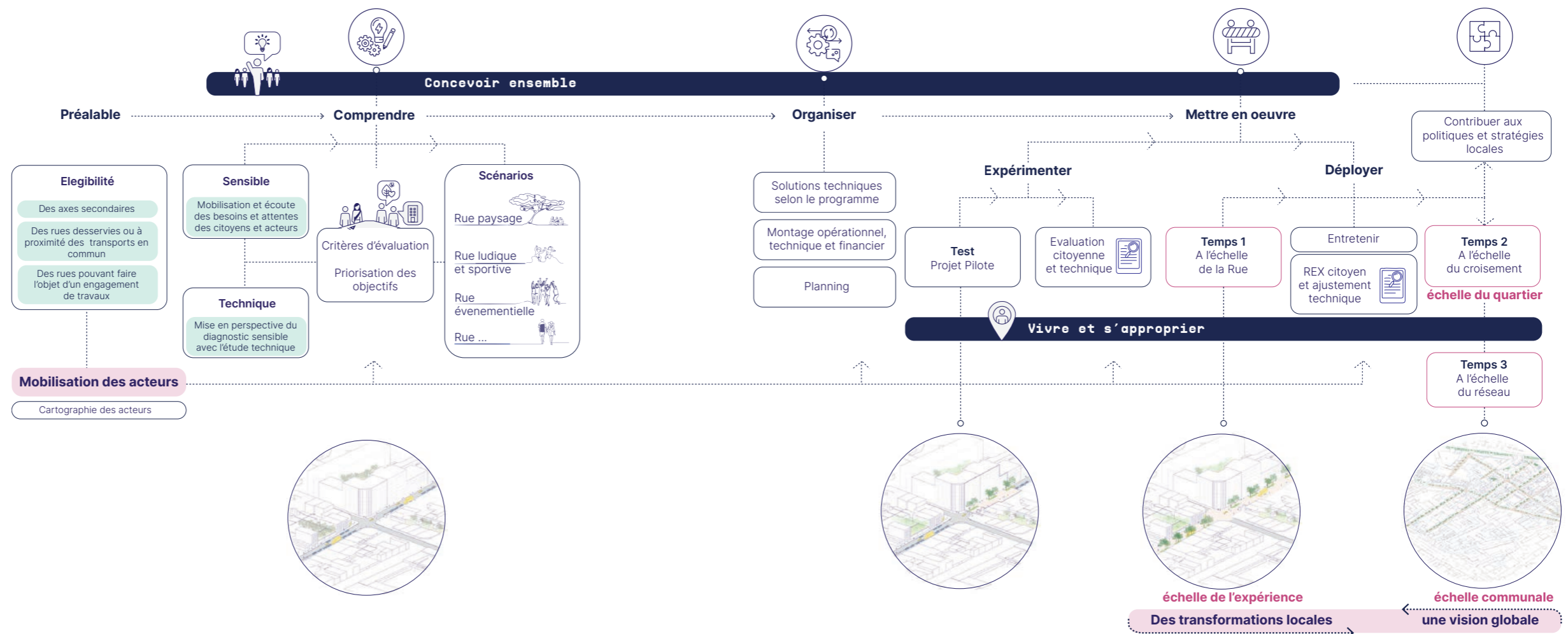
Une feuille de route est ensuite établie, compilant le montage opérationnel et financier et un planning de réalisation spécifique. Les ambitions et le calendrier du projet sont adaptés en fonction des opportunités de financement identifiées (subventions publiques, financements par les collectivités volontaires ou le secteur privé, etc.).

Mettre en oeuvre

La mise en œuvre débute par une phase d'expérimentation avec la réalisation d'un projet pilote sur un tronçon de rue. Ce projet, sous forme d'un aménagement "low-tech" ou d'urbanisme temporaire, agit comme un démonstrateur des possibles et fait ensuite l'objet d'une évaluation technique, fondée sur les critères d'évaluation définis en phase de diagnostic. En parallèle, le niveau d'adhésion et d'appropriation du projet par les citoyens et usagers est également évalué. Afin de mesurer l'impact des quatre saisons, le projet pilote est maintenu pour une durée d'1 an à minima.

Le temps de la démarche, allant du Diagnostic à la phase d'Expérimenter est de 12 à 18 mois.

En cas d'évaluation positive, le projet est consolidé et déployé à l'échelle de toute la rue. Une nouvelle étape d'évaluation citoyenne et technique est alors enclenchée. La rue fait ainsi l'objet d'un cycle continu de questionnement et de développement afin d'évoluer et répondre aux problématiques dans le temps.



Des pistes pour demain

Des transformations locales, une vision globale

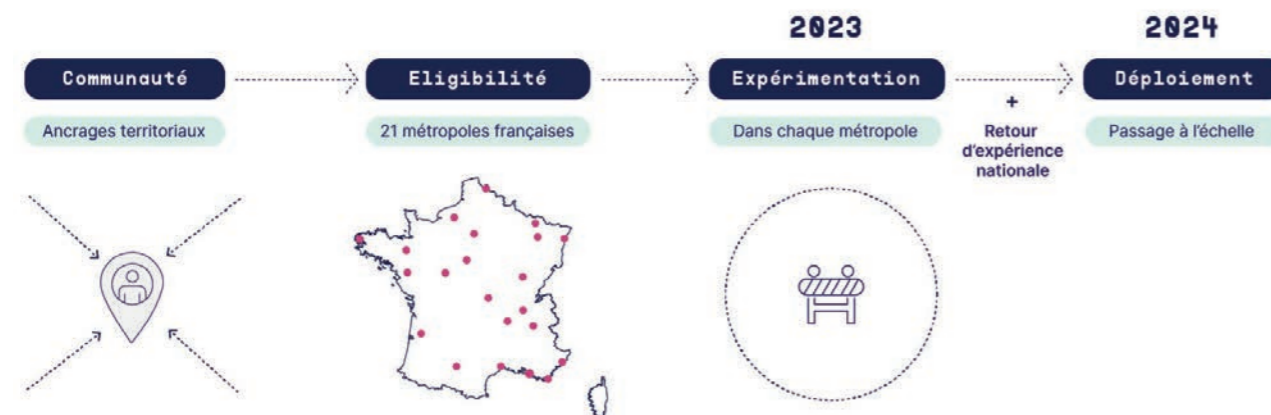
La démarche Rue Commune est un processus évolutif : une fois mise en œuvre à l'échelle d'une rue, il s'agit d'en mesurer l'impact et d'en généraliser les réussites. Le déploiement s'effectue d'abord à l'échelle du quartier, opérant aux **croisements entre les Rues Communes**, pour ensuite s'étendre à l'échelle communale, formant ainsi **un réseau consolidé de Rues Communes** au sein de la métropole. Les bénéfices de ce réseau augmentent de façon exponentielle, améliorant continuellement la mobilité, les usages et l'écologie de la ville de demain.

À terme, ce sont les politiques urbaines, la réglementation et les stratégies publiques communales qui sont vouées à évoluer, par la mise à jour ou la création de nouvelles politiques ou de chartes locales. Les stratégies ou la cartographie numérique et les bases de données des territoires peuvent également bénéficier de ce travail afin de disposer d'un inventaire toujours actualisé, librement accessible et complémentaire aux projets futurs. C'est précisément un travail de co-construction, d'évaluation rigoureuse et d'appropriation par l'ensemble des citoyens qui permettra à ces politiques urbaines de se nourrir et d'évoluer utilement.

Le guide de la Rue Commune sera disponible et ouvert à tous en janvier 2023 et permettra d'avancer dans le processus précédemment décrit.

LES PROCHAINES ÉTAPES

À court terme avec les villes et métropoles françaises :



Le commun comme principe d'action

De nouvelles questions s'ouvrent, sur l'urbanisme en tant qu'action publique visant l'organisation de l'espace, le bien-être humain et l'équité sociale, dans lequel les communs occuperaient une plus grande place.

L'urbanisme, en tant que discipline, peut y contribuer en fabriquant des imbrications entre les approches spatiales, politiques et sociales. La mise en réseau de communs peut constituer un support d'organisation territoriale, voire de planification.

Pour participer à porter cette ambition, nous avons élaboré un plan de mobilisation d'une communauté apprenante, allant de l'utilisateur à l'expert, en passant par le décideur public.

Plan de mobilisation de la communauté

- **Un manifeste** : point de départ de l'initiative Rue Commune, ce texte de référence a été rendu public en septembre 2021 et consulté plus de huit mille fois sur le site internet de Construction 21.
- **Un site internet www.ruecommune.com** visant à rendre accessible les ressources de la communauté et informer la communauté de l'avancement du travail. Cette interface en ligne centralise l'ensemble de l'activité de création du commun.
- **La radio** : nous avons voulu diversifier les médias sollicités, le sujet n'étant pas réservé aux experts. Notre groupement a donc participé à des émissions de radio grand public (Sud Radio, BFM Business, Bati radio, smart impact).
- **Des écoles** : Le Master Marketing, Design et Création de la Business School Audencia a mené une étude de *design fiction* sur le thème de la Rue Commune. L'école de journalisme de Sciences Po a réalisé des micro-trottoirs à Grenoble, au Havre, à Paris et à Poitiers.
- **Une consultation citoyenne** : Menée à bien par Make, cette consultation a permis d'améliorer la représentativité de l'expression citoyenne, grâce à 25 000 contributeurs venus de toute la France.
- **Des études de cas et interviews d'experts** : Construction 21 a réalisé quatre études de cas à l'international (Belgique, Canada, Espagne et Italie) et a mené douze interviews croisées auprès d'experts. Ces contenus sont disponibles sur le site internet www.ruecommune.com.
- **Des ateliers à Leonard** : deux matinées d'exploration et de travail ont été organisées les 21 avril et 31 mai 2022, réunissant plus de 80 participants experts, représentants d'associations, d'institutions et de collectivités.



Partenaires du projet

La Fabrique de la Cité



La Fabrique de la Cité est un *think tank* dédié à la prospective urbaine fondé en 2010 à l'initiative du groupe VINCI, son mécène. Les acteurs de la cité, français et internationaux, y travaillent ensemble à l'élaboration de nouvelles manières de construire et reconstruire les villes.

Le Club des Villes et territoires cyclables et marchables



Le Club des villes et territoires cyclables et marchables ou CVTCM (anciennement, Club des villes cyclables ou CVC, puis Club des villes et territoires cyclables ou CVTC), créé en 1989 par 8 villes, rassemble aujourd'hui plus de 1 500 collectivités territoriales : communes, agglomérations, départements, régions, représentant plus de 40 millions d'habitants. Il agit pour promouvoir l'usage des modes actifs et les politiques d'aménagement urbain.

Make



Make.org est une organisation neutre et indépendante dont la mission est de faire participer les citoyens et de mobiliser l'ensemble de la société civile pour transformer positivement la société.

Audencia



Depuis plus de 10 ans, le Mastère Spécialisé® Marketing, Design et Création est élaboré pour préparer les futurs professionnels de la création à s'adapter continuellement, autant qu'à travailler en transversal avec d'autres disciplines, tout en occupant des fonctions stratégiques de management. Grâce à sa co-accréditation avec l'École Centrale de Nantes et son partenariat avec l'École de Design Nantes Atlantique, les futurs diplômés disposent des outils et techniques les plus avancées.

Construction 21



Construction21 est à la fois une plateforme collaborative et un portail d'information à la disposition des professionnels de la construction et de la ville durables. Elle a été conçue pour aider à développer de nouvelles façons de construire et de rénover, accélérant ainsi la transition vers une économie verte du bâtiment.

Rue de l'Avenir



Rue de l'Avenir milite, depuis sa création en 1988, pour des villes et des villages plus sûrs, plus solidaires et plus agréables à vivre, grâce à la réduction de l'usage et de la vitesse des véhicules motorisés, au développement de la marche et du vélo, à la prise en compte des personnes vulnérables et à la qualité de l'espace public.

Junior Consulting Sciences Po



Créée en 1980, cela fait plus de 40 ans que Junior Consulting répond aux exigences de ses clients et donne aux étudiants de Sciences Po l'opportunité de mettre en pratique les enseignements dispensés par l'école. Les domaines d'expertise sont les affaires publiques, la finance, la communication, le conseil, les politiques publiques et internationales, les infrastructures, la transition écologique, le journalisme, les ressources humaines.

Contributeurs du projet

Nous tenons à remercier les experts et contributeurs au projet pour le temps précieux qu'ils nous ont accordé et la richesse de nos échanges.

VINCI Construction



VINCI Construction est l'un des principaux acteurs mondiaux des travaux de construction d'infrastructures de transport et d'aménagement urbain. Atouts des territoires, maillons essentiels de leur développement économique, de leur cohésion sociale, de leur attractivité industrielle et touristique, ces infrastructures de transport constituent notre projet quotidien.

VINCI Energies



Connexion, performance, efficacité énergétique, datas : dans un monde en évolution permanente, VINCI Energies accélère le déploiement des nouvelles technologies pour concrétiser deux mutations majeures : la transformation numérique et la transition énergétique. Citeos améliore la performance des équipements urbains, l'attractivité des villes et le confort des citoyens, et ce, de l'ingénierie à l'exploitation. Intégrateur, Omexom recherche en permanence les meilleures options technologiques et déploie les solutions les mieux adaptées aux besoins de ses clients en totale indépendance vis-à-vis des fournisseurs.

TRANSITEC



TRANSITEC est un bureau d'étude indépendant spécialisé dans les problématiques de mobilité depuis 1954. L'entreprise couvre toutes les thématiques et tous les stades de réflexion dans ce domaine. Ses interventions se caractérisent par le souci d'aborder de façon globale, avec méthode et écoute les problématiques. L'élaboration des solutions se veut objective, partenariale et responsable. Il s'agit de "faire plus et mieux avec moins" en priorisant l'optimisation de l'offre multimodale en place avant de la développer. Ce pragmatisme est couplé à un souci permanent de l'innovation.

ALGOÉ



Société de conseil et d'accompagnement en management : Projets, Organisation, Développement et Ressources Humaines.

Experts mobilisés lors des ateliers, interviews croisées et tables rondes

Jérémie Almosni - Ademe

Marc Aurel - Aurel Design Urbain

Émeline Bailly - CSTB

Isabelle Baraud Serfaty - Ibicity

Nadhéra Beletreche - Ville de Paris

Michel Benard - Infra Services

Matthieu Bernard - Ville de Bordeaux

Gilles Betis - ESTP

Christelle Bortolini - Ademe

Léna Bouzemberg - Collectif créatif des Territoires

Elodie Briche - Ademe

Christophe Chadanson - Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine

Sylvain Chapon - ENGIE

Alphonse Coulot - La Fabrique de la Cité

Cécile Cren - VINCI Direction environnement

Cécile Crestin - Paris La Défense

Lionel D'Allard - VINCI Construction

Marie Defay - Chaire économie urbaine ESSEC

Frédérique Dequiedt - Plaine Commune

Ivan Drouadaine - Eurovia

Florent Dubois - Lafarge

Anne Faure - Rue de l'Avenir

Ramy Fischler - RF Studio

Romain Fraigneau - SNCF

Catherine Gogniot - Métropole de Rouen Normandie

Stéphanie Gourdon - JC Decaux

Sylvain Grandpierre - Jc Decaux

Sylvain Grisot - Dixit

Alain Grisval - VINCI Energies Citeos

Elisabeth Grosdhomme - Paradigmes et caetera

Marion Guiet - Mairie de Paris

Bernadette Guyon-Benoite - Algoë

Djamel Hamadou - Grand Paris Est

Philippe Hermet - EPAMARNE

Nicolas Hiroux - Eurovia

Xavier Janc - Mairie de Paris

Thomas Jouannot - Cerema

Sandra Jover - Immo Mousquetaires

Roddy Laroche - 27ème région

Michèle Larüe-Charlus - Anciennement Ville de Bordeaux et de Bordeaux Métropole

Sonia Lavadinho - Bfluid

Eloïse Lombard - Rêve de Scènes Urbaines

Aurélie Loste - Colas

Sébastien Maire - France Ville Durable

Nicolas Maisetti - POPSU Métropoles

Bertrand Malet - Groupe Saint-Leonard

David Marchal - Ademe

Thierry Marsick - Ville de Lyon

Mireille Masson - Algoé

Georgina Mendes - Société du Grand Paris

Gislain Mercier - Paris Métropole Aménagement

Nicolas Minvielle - Making Tomorrow

Pierre Musseau - Mairie de Paris

Marion Nader-Burck - Paris Métropole Aménagement

Flavien Neuvy - Clermont Auvergne Métropole

Noël Patrick - Blue Bike Innovation

Hélène Peskine - PUCA

Catherine Pilon - Club des Villes et territoires cyclables et marchables

Marie-Christine Premartin - Rue de l'Avenir

Perrine Prigent - Mairie de Marseille

John Pritchard - International Transport Forum (ITF)

Sylvain Rotillon - Ministère Transition Écologique

Antoine Simon - VINCI Direction environnement

Sébastien Simonnet - Transitec

Patrick Supiot - VINCI Immobilier

Maud Tarnot - Lafarge

Khadija Tighanimine - VINCI Energies Omexom

Alexis Tillie - VINCI Energies Citeos

Arthur Tullou - VINCI Construction Urbalia

Anne Vial - Cerema

Laurent Vigneau - Artelia

Camille Vignotte - VINCI Construction Resalliance

Emma Vilarem - S-City

Solenne Villain - VINCI Construction Urbalia

Michèle Zaoui - Mairie de Paris



