

# LA RUE COM- MUNE

Inventons la rue métropolitaine  
ordinaire du XXI<sup>e</sup> siècle

# 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 est une agence d'architecture, paysage et urbanisme qui rassemble aujourd'hui plus de 120 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.

[richezassocies.com](http://richezassocies.com)

### Lisa Renzi

Directrice de la communication  
2 rue de la Roquette  
Paris 75011  
[lisa.renzi@richezassocies.com](mailto:lisa.renzi@richezassocies.com)

### Lise Mesquida

Directrice du Lab et développement  
2 rue de la Roquette  
Paris 75011  
[lise.mesquida@richezassocies.com](mailto:lise.mesquida@richezassocies.com)

### Soutenu par



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.

[franck-boutte.com](http://franck-boutte.com)

### Alix Derouin

Directrice de la communication et du développement  
43 bis rue d'Hautpoul  
Paris 75019  
[aderouin@franck-boutte.com](mailto:aderouin@franck-boutte.com)

Leonard est la plateforme d'innovation et de prospective de VINCI, acteur mondial des concessions, de l'énergie et de la construction. Leonard identifie les défis et les objectifs de long terme des métiers et des marchés de la construction, des mobilités et de l'énergie, identifie les nouveaux moteurs de croissance du groupe et anime des programmes d'incubation et d'accélération de projets innovants ouverts aux salariés du groupe et aux start-up.

[leonard.vinci.com](http://leonard.vinci.com)

### Etienne Bourdais

Délégué du développement  
6 place du colonel Bourgoin  
Paris 75012  
[etienne.bourdais@vinci.com](mailto:etienne.bourdais@vinci.com)

### Contact média

**Hopscotch PR**  
Mina Remesy  
25 Rue Notre Dame des Victoires  
75002 Paris  
Tél. 01 41 34 20 00  
[leonard@hopscotch.fr](mailto:leonard@hopscotch.fr)

### Crédits

**Couverture**  
Laure Bombail  
**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 pourrons 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 mobilité 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.

# La Rue Commune

## Inventons la rue métropolitaine ordinaire du xx<sup>e</sup> siècle

→ disponible en librairies à partir du 8 novembre 2023

Après le succès du guide méthodologique de La Rue Commune, diffusé au printemps 2023 à l'usage des collectivités, le groupement La Rue commune, composé de Leonard, Franck Boutté Consultants et Richez\_Associés et soutenu par l'Ademe, annonce la parution aux éditions Apogée d'un livre-plaidoyer pour accélérer l'adaptation des rues des métropoles à l'urgence climatique et sociale.

L'ouvrage qui paraît aux éditions Apogée place cette vision nouvelle de la rue métropolitaine à la portée de tous, citoyens et professionnels de la ville.

[Commander  
le livre](#)



### TABLE DES MATIÈRES

Préface du Directeur général délégué de l'ADEME,  
Baptiste PERRISSIN FABERT

#### Introduction

- Penser des villes résilientes et réenchantées : un défi collectif
- Pourquoi la Rue Commune ?
- Une ambition : passer à l'action
- Un ouvrage pour convaincre et encourager la transformation des rues partout en France
- À l'initiative de la démarche Rue Commune, des entreprises engagées

#### Les rues métropolitaines ordinaires : un modèle à repenser

- La rue restituée aux citoyens à l'heure de la pandémie
- Canicules, inondations, sécheresse : la rue à l'heure du dérèglement climatique
- Un modèle de rue façonné par la voiture individuelle, aujourd'hui obsolète
- Citoyens français et enjeux urbains : la grande consultation

#### À la découverte d'une nouvelle approche : la Rue Commune

- Une démarche répondant à trois enjeux majeurs
- Les leviers d'action
- Transformation et reconquête des rues : quelques exemples internationaux emblématiques
- Objectifs et principes directeurs de la démarche Rue Commune
- Identifier les rues communes de demain

#### Faire projet en partant de la rue : la méthode Rue Commune en bref

- Un processus inclusif et transversal

#### Une feuille de route pour les élus

- Préparer : préalable

*Identifier les rues éligibles à la démarche*

*La marque de fabrique de la Rue Commune : une mobilisation de l'ensemble des acteurs de la rue*

- Comprendre : diagnostic

*La rue, lieu des expériences sensibles*

*Mobilité, écologie, usages : appréhender les caractéristiques singulières de la rue*

*Enraciner la stratégie de transformation de la rue dans son analyse sensible et technique*

- Organiser : plan d'action

*Face aux enjeux de la rue, choisir des solutions adaptées*

*Un maître mot : la frugalité*

- Agir : mise en œuvre

*Le « test and learn », clé d'un projet réussi et pérenne*

*Après l'expérimentation, le déploiement*

#### La Rue Commune scénarisée : le cas de la Rue Liardier, à Marseille

##### Des transformations locales, une vision globale

##### Annexes

- Vocabulaire de la rue commune
- La communauté Rue Commune
- Bibliographie et références
- Crédits et remerciements



# 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 pour recueillir les propositions des habitants des villes et usagers de la rue en réponse à la question suivante : « **Ensemble, comment pouvons-nous transformer les rues des grandes villes pour faire face aux enjeux du XXI<sup>e</sup> 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 citoyens 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 réapproprier 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.



## Une très forte demande de végétalisation...

Il faut créer plus d'espaces verts dans tous les quartiers, végétaliser les espaces publics pour faire baisser la température des villes.

- Catherine



Il faut créer de petits espaces naturels ou semi-naturels protégés en milieu urbain. Pour faire des corridors écologiques pour la faune.

- Gaspard



## ...mais des réticences sur certaines modalités

Il faut remplacer le stationnement public qui doit être dans les immeubles et équipements, par des arbres et des plantations.

- Chloé



Il faut arrêter la macadamisation à tout va. Pourquoi ne pas enherber les trottoirs ou mettre des pavés laissant passer la végétalisation.

- Steph



## De nouveaux espaces pour de nouveaux usages ?

Il faut "penser" les villes en y favorisant les places ombragées à échelle humaine, bancs, jeux pour enfants et pour adultes, échecs, boules...

- Magali



Il faut des espaces pour que les artistes de street arts puissent exprimer et montrer leurs œuvres.

- Pierre



## Développer et améliorer les alternatives à la voiture individuelle mais sans la contraindre ?

Il faut laisser la liberté de circuler en voiture mais rendre les autres moyens de transports beaucoup plus attrayants à tous points de vue.

- Ph.



Il faut transformer en cœur de ville les rues droites pour voitures en parcours végétalisés pour vélos et piétons.

- Caroline



# La Rue Commune

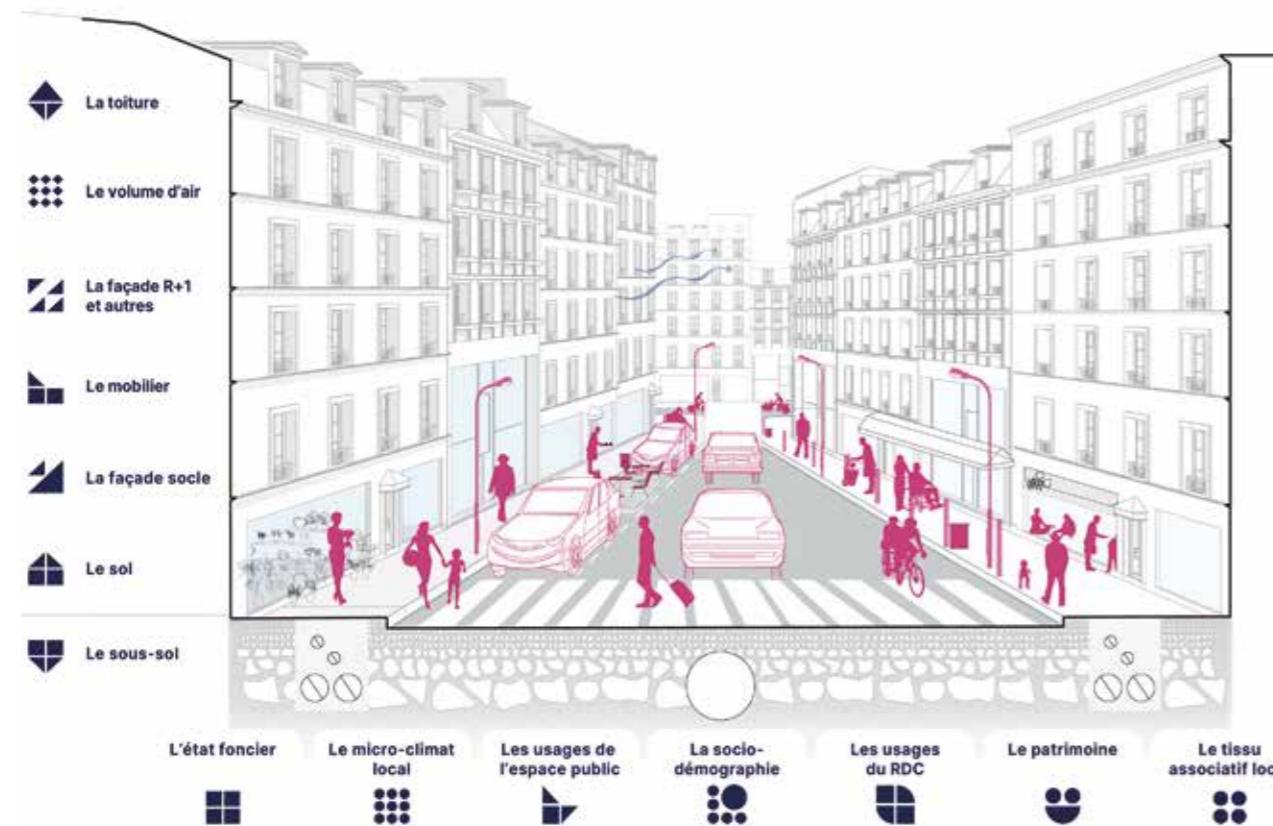
Les rues métropolitaines ordinaires sont le fruit de l'histoire et des normes qui se sont succédé au fil du temps. Afin d'impulser un changement durable, la démarche propose de discerner les opportunités d'évolution présentes et d'en faire des leviers d'action :

## 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.

→ Composantes de la rue ordinaire métropolitaine



## Les composantes de la rue

### → Composantes matérielles

Ces composantes façonnent la première impression et l'expérience globale de l'usager. 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

## 5 grands principes généraux, marqueurs de la Rue commune

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

- Un **sol à niveling 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 **réglementation** de la rue favorisant des usages alternatifs à la mobilité, évolutifs dans l'espace et dans le temps.

→ Principes de la Rue commune



## 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



→ Strasbourg : Rue Charles Grad - Juillet 2022 | 15h10. ©LEZuluaga

→ Lille : Rue Duhem - Avril 2022 | 11h30 ©PFRunner



→ Paris : Rue Moreau - Avril 2022 | 11h40 ©PFRunner

→ Marseille : Rue Village - Mai 2022 | 15h40 ©PFRunner

# Démarche méthodologique

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 **quatre 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.

Le 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.

## Préalable | Préparer

Le lancement d'un projet de Rue Commune nécessite une phase préalable d'analyse de l'éligibilité et d'activation du tissu local d'acteurs (collectivité, partenaires publics et privés, tissu associatif, etc.), permettant d'en valider l'opportunité.

Cette étude d'éligibilité permet de définir un périmètre d'intervention satisfaisant aux conditions minimales nécessaires à un projet de transformation en Rue Commune.

La mobilisation des acteurs, quant à elle, s'appuie sur une vision holistique qui invite à comprendre le rôle et les responsabilités de chacun ainsi que leurs besoins, attentes et préventions en vue de définir et mettre en œuvre une stratégie permettant de dépasser les intérêts particuliers pour faire des rues un véritable bien commun. Elle constitue donc le socle de la démarche.

## Diagnostic | Comprendre

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 au moyen d'une étude « technique » structurée autour de critères d'évaluation. Ainsi, les objectifs de conception de chaque rue sont définis à l'aune de ses spécificités.

L'analyse combinée 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 future souhaitée est ainsi bâtie, intégrant ses aménagements physiques, ses usages possibles et son expérience sensorielle.

## Plan d'action | Organiser

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

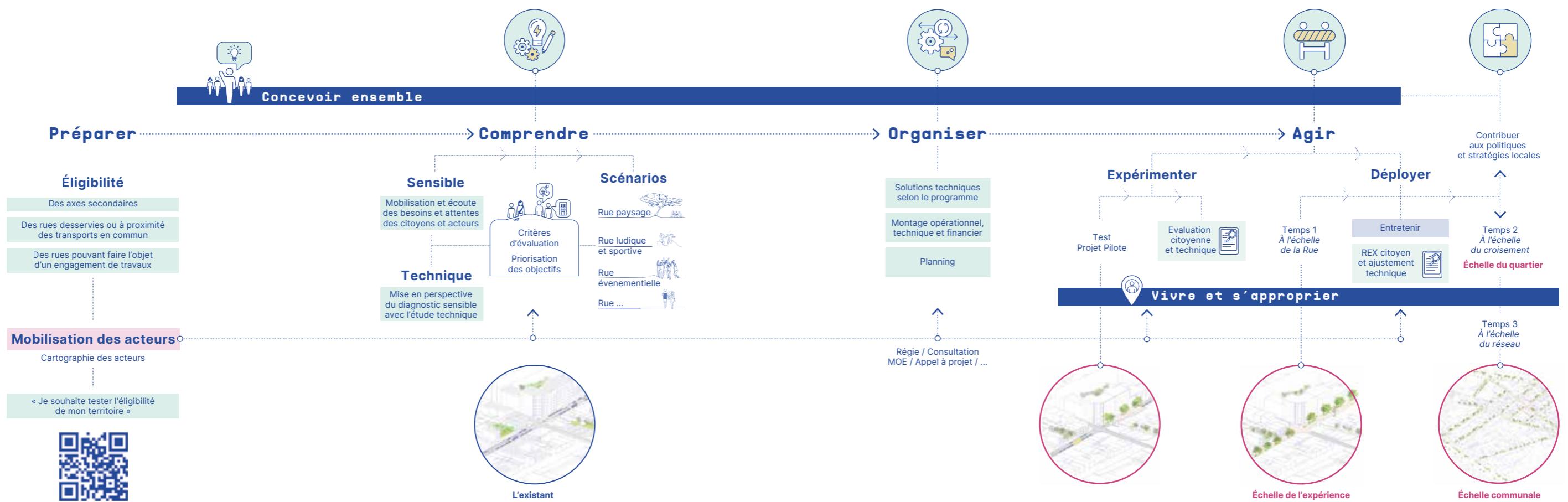
Une feuille de route est ensuite établie, compilant le montage opérationnel et financier et un planning de réalisation spécifique. Les ambitions et le calendrier du projet sont adaptés en fonction des opportunités de financement identifiées (subventions publiques, financements par les collectivités volontaires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

## Mise en œuvre | Agir

La mise en œuvre débute par une phase d'expérimentation, avec la réalisation d'un projet pilote sur un tronçon de rue. Ce projet, qui prend la forme d'un aménagement « low-tech » ou d'un projet 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 durant la phase de diagnostic. En parallèle, le niveau d'adhésion et d'appropriation du projet par les usagers est également évalué. Afin de mesurer l'impact sur quatre saisons, le projet pilote se poursuit pendant un an *a minima*.

La durée totale de la démarche, du diagnostic à la phase d'expérimentation, est comprise entre 12 et 18 mois.

En cas d'évaluation positive, le projet est consolidé par une phase de déploiement à l'échelle de toute la rue, voire au-delà. 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 de répondre aux problématiques de mobilité, d'écologie et d'évolution des usages dans le temps.



# Des pistes pour demain

## Des transformations locales, une vision globale

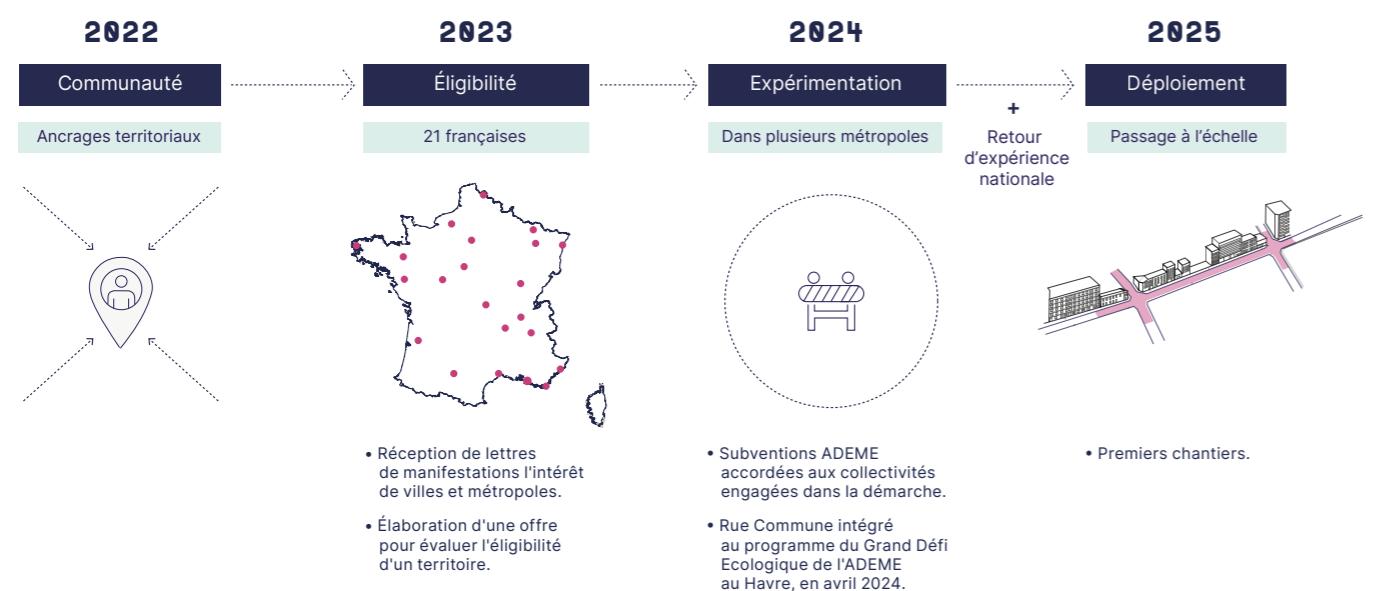
La démarche Rue Commune est un processus évolutif : une fois mise en œuvre à l'échelle d'une rue, il s'agit d'en mesurer l'impact et d'en généraliser les réussites. Le déploiement s'effectue d'abord à l'échelle du quartier, opérant aux **croisements entre les Rues Communes**, pour ensuite s'étendre à 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 est disponible depuis le printemps 2023 et en téléchargement libre sur le site internet [ruecommune.com](http://ruecommune.com). Avec la sortie de l'ouvrage aux éditions Apogée, l'action publique se voit dotée d'un outil indispensable au passage à l'expérimentation.

## 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'usager 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 Construction21.
- Un site internet [www.ruecommune.com](http://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** : Construction21 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](http://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 le *think tank* des transitions urbaines, 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-acréditation 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.



## Construction21

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.



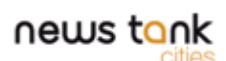
## Rue de l'Avenir

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

Crée 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.



## News Tank Cities

News Tank propose aux équipes de direction de l'information indépendante, neutre, factuelle, précise, concise, lisible, et transmise rapidement. News Tank s'appuie sur des rédacteurs permanents, experts de leur secteur, qui établissent des relations de confiance avec leurs interlocuteurs grâce à leur compétence et leur professionnalisme.

# 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, efficience 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  
Céline 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 Goniot - 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 Larue-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 - Algoë  
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 Resallience  
Emma Vilarem - S-City  
Solenne Villain - VINCI Construction Urbalia  
Michèle Zaoui - Mairie de Paris



→ Ateliers experts organisés à Leonard:Paris.



[www.ruecommune.com](http://www.ruecommune.com)

novembre 2023