

Mobilités durables et partage de l'espace public dans les QPV

Saint-Laurent-Blangy, le mardi 23 septembre 2025

Rencontre organisée par le [Crem](#) et l'[IREV](#)

avec la coopération de plusieurs partenaires*



SYNTHÈSE DE LA RENCONTRE



Objectifs et contexte de la rencontre

Alors que les débats nationaux sur les politiques de mobilités vont toucher pleinement les questions de transition juste et d'impact pour les populations vulnérables, alors que le partage de l'espace public est un réel enjeu pour apporter plus de sécurité et de bien-être dans les quartiers prioritaires tout en rendant le cadre de vie plus appropriable par tous et toutes, ou en sont toutes ces questions dans les Hauts-de-France ? Comment les professionnels et élus agissent-ils pour adapter les politiques publiques à ces enjeux, en particulier à l'égard des enfants et des jeunes ?

Cette rencontre fait suite à la mobilisation dès 2023 d'un groupe de travail sur la thématique de la mobilité et le partage de l'espace public dans les QPV, l'organisation de 2 webinaires et la

réalisation collective d'une [note d'orientation](#) visant à faciliter et à encourager la prise en compte de la mobilité active dans le volet Transition des nouveaux contrats de ville 2024-2030.

Prises de paroles officielles introductives

*Monsieur Alain Cayet, Vice-président de la Communauté Urbaine d'Arras, maire de Saint-Nicolas,
Monsieur François Flahaut, Sous-Préfet en charge de la cohésion sociale et de la jeunesse, Secrétaire
général adjoint*

*Madame Françoise Rossignol, Vice-présidente mobilité-transports à la Communauté Urbaine d'Arras
et Présidente du Réseau Vélo et Marche*



Circuits - diagnostics des liaisons entre les Quartiers en Politique de la Ville de Saint-Laurent Blangy, Saint-Nicolas et le centre-ville d'Arras.

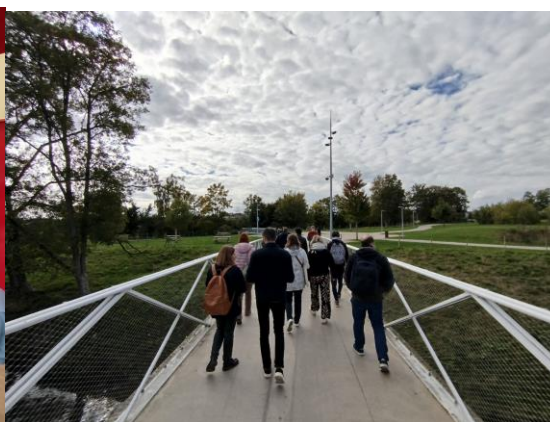
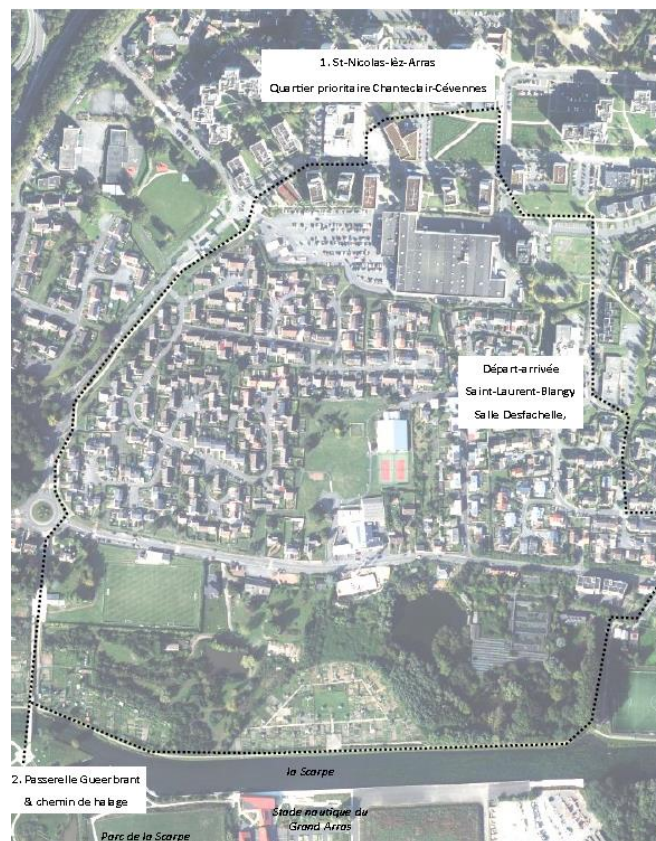
Les participants se sont répartis en 3 groupes à pied, à vélo, en bus pour des circuits-diagnostic. Ces circuits ont permis d'appréhender par la pratique l'offre en mobilité durable et le partage de l'espace public dans un quartier en Politique de la Ville.

Chaque groupe s'est vu confier un [livret d'enquête sur les mobilités](#) présentant des caractéristiques sociales et spatiales des quartiers QPV concernés par les visites : Quartier Chanteclair - Cévennes à Saint-Nicolas, Quartier Nouvelles Résidences à Saint-Laurent-Blangy, Quartier Saint-Michel à Arras.

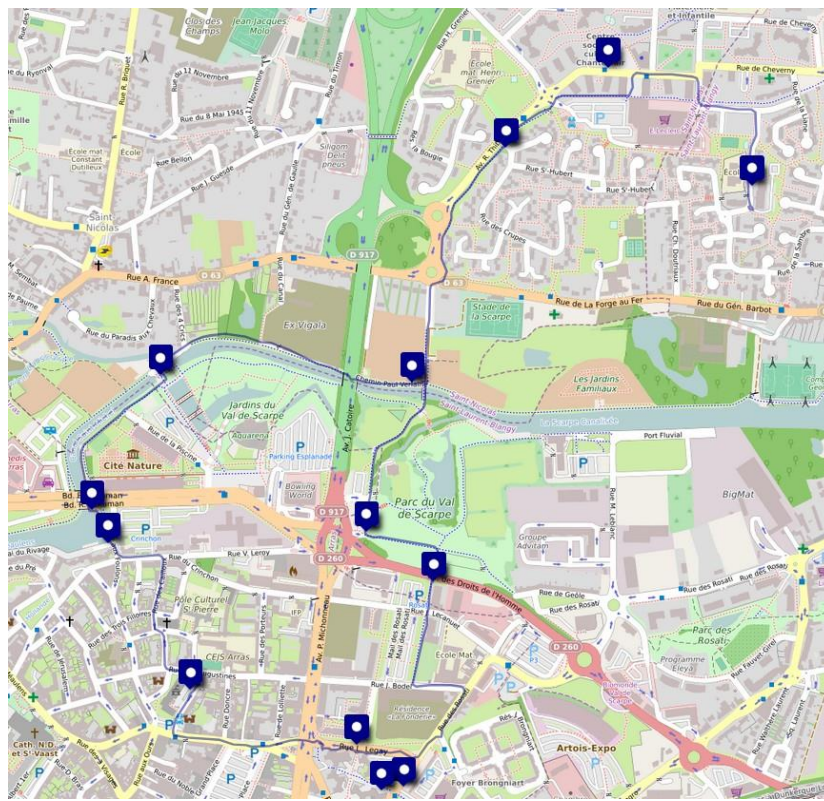
Le livret contient également un **outil d'évaluation** de la qualité de services et aménagements pour chaque mode de déplacement : transport en commun, marche, vélo.

Cet outil a pour vocation d'être adapté et utilisé sur d'autres territoires.

Circuit à pied



Circuit à vélo



Circuit en bus

Utilisation de la ligne 1 qui relie les quartiers QPV de Saint-Nicolas, Saint-Laurent-Blangy et le quartier Saint-Michel dans le centre-ville qui vient de bénéficier d'un programme de rénovation.



Ateliers thématiques



ATELIER 1

Comment les politiques de mobilités peuvent s'adapter à la problématique de l'écomobilité des enfants et des jeunes ?

Thomas Walgraef et Fabien Hameau, Office des Sports d'Arras (Mise en place du SRAV dans le cadre de stages d'été),

Judicaël Potonnec ADAV-Crem, (Plans de mobilité scolaire et challenges de l'écomobilité scolaire)

L'atelier 1, co-animé par **Judicaël Potonnec (CREM)** et **Thibault Hardy (réseau vélo et marche)**, a permis d'explorer les leviers pour développer l'écomobilité scolaire dans les quartiers prioritaires.

En introduction, **plusieurs constats et données clés** ont été présentés :

- **45,7 % des déplacements à pied** dans les QPV (22 % hors QPV), mais une marche souvent subie faute d'alternatives.
- **1,9 % des déplacements à vélo seulement**, alors que 85 % des enfants disposent d'un vélo.
- Un **recul de l'autonomie** : premier déplacement seul à 11,6 ans aujourd'hui contre 10,6 ans pour leurs parents (étude ADEME).
- Des enjeux sanitaires accentués : obésité infantile, asthme et diabète plus fréquents dans ces quartiers.
- Difficulté de lever les appréhensions des parents qui sur-estiment les distances à parcourir à pied/vélo et sous-estiment les capacités des enfants.

Ces constats soulignent l'urgence d'agir pour que la marche et le vélo ne soient pas seulement perçus comme des contraintes, mais comme des **opportunités d'autonomie, de santé et d'égalité des chances**.

Quels leviers pour agir ?

Trois principaux dispositifs mobilisables ont été présentés et argumentés dans le cadre de la politique de la ville pour financer et structurer des actions d'écomobilité scolaire :

Dispositif	Ce qu'il est / ce qu'il finance déjà	Comment il peut soutenir l'écomobilité scolaire	Exemples / modalités
Contrats de ville	Outil de contractualisation entre l'État, les collectivités et les services déconcentrés ; budget pour les QPV (via la Dotation Politique de la Ville, programme 147).	- Financer stationnements vélo, sécurisation des abords, cheminements piétons. - Soutenir ateliers vélo, vélo-écoles, animations. - Lancer des projets pilotes SRAV ou vélobus.	Exemple : financement matériel vélo ou infrastructures légères via la DPV.

Cités éducatives	Dispositif ANCT + Éducation nationale pour les 0–25 ans, financé jusqu'en 2027 (1,4 M€ en moyenne sur 4 ans).	- Intégrer SRAV et ateliers vélo dans la feuille de route éducative. - Financer du personnel hors temps scolaire (vacations, animateurs, éducateurs vélo). - Coordonner écoles, collectivités, associations et structures jeunesse.	Exemple : financement d'actions SRAV ou ateliers parents-enfants dans les écoles labellisées.
Quartiers d'été	Dispositif souple pour des actions estivales dans les QPV, financements temporaires.	- Organiser stages vélo, remises en selle, véloparades. - Expérimenter des projets de mobilité hors temps scolaire.	Exemple : stages « premiers coups de pédale » financés via crédits spécifiques ou cofinancement cité éducative / contrat de ville.

Autres leviers d'actions : mise en place du Savoir rouler à vélo dans les écoles (illustré par l'exemple de la Ville d'Arras avec l'Office des Sports), déploiement de Plans de Mobilité Scolaire, organisation de challenges de l'écomobilité scolaire.

Enseignements de l'atelier

Les discussions ont confirmé que ces dispositifs, souvent mobilisés séparément, gagneraient à être **articulés dans une stratégie commune**, en s'appuyant sur :

- une gouvernance locale solide (collectivité + écoles + associations),
- des financements pluriannuels pour garantir la continuité des actions,
- une évaluation qualitative et quantitative (autonomie acquise, usages effectifs, sécurité).

Au-delà de l'aspect transport, l'atelier a montré que **l'écomobilité scolaire est un levier de justice sociale** dans les QPV : elle contribue à la santé publique, à l'égalité des chances et à la cohésion sociale, en donnant à chaque enfant la possibilité de se déplacer seul, en sécurité, avant son entrée en 6^e.

Diaporama Réseau Vélo et Marche - [lien](#)

ATELIER 2

Quelle place pour les jeunes et les enfants dans l'espace public en QPV ?

*Julia Joron, Ville d'Arras, cheffe de projet politique de la ville quartier Centre Arras,
Camille Brazier, Directrice du Centre social Chanteclair de Saint-Nicolas-lez-Arras
Yannick Allouchery, Ville d'Arras, Chef de Service Réglementation Urbaine et Mobilités
(Rues scolaires, rues paisibles
Jérémy Mattéi, Référents Nos Quartier d'Eté, Bully-les-Mines*

Céline Lecas, Récréations urbaines, Méthodologie pour mieux intégrer les enfants et les jeunes, Exemple des aménagements transitoires (Design actif/tests)

Cet atelier a permis d'identifier différents enjeux :

- Le rôle important des centres sociaux et autres services / équipements
- Un espace de qualité fait venir les usagers, d'où l'importance de leur aménagement,
- Les projets et aménagements pour les "jeunes" sont souvent pour les "jeunes hommes" exemple : city-stade. Se pose alors la question de "Comment concerter les jeunes sur ce qui les concernent ?"
- Hyper-connexion des jeunes, pas de solution dans les villes pour répondre à cette adaptation
- L'espace public doit être expliqué pour être compris. Tout changement dans cet espace doit être accompagné d'explications (panneaux sur site ou réunion publique).

Expériences/témoignages évoqués lors de l'atelier

Quartier Saint-Michel (Arras Centre)

- Tout est disponible dans le quartier, ils n'en sortent donc pas > Certains jeunes du secteur ne connaissent pas la Citadelle d'Arras toute proche.
- Exemple de la petite forêt ++ = ça fonctionne, c'est respecté, c'est un lieu de passage, un chemin naturel pour les enfants au milieu des arbres
- Rues à 30 / zone partagée : la limitation de la voiture limite les risques mais aménagement mal compris et peu respecté. Besoin de renforcer la signalisation au sol, grâce au design actif par exemple.
- Centre social : projet écrit avec les jeunes, ce qui a permis un changement d'image.
- Collège : investissement des abords ? difficultés à mener des projets en commun.
- Solutions : rues scolaires, rues aux enfants, etc.

Difficultés / obstacles liés à la problématique de l'atelier

- Travailler avec les collègues,
- Concertation des riverains,
- Rendre attractif le "dehors" (espaces extérieurs),
- Fermeture de rues pour les rues scolaires > report du problème
- Rues paisibles à Arras : mobilisation forte une après-midi par école concernée,
- Réglementation pour agir.

Leviers d'actions

- Investir les lieux / les usages ++
- Donner les clés aux jeunes, leur faire confiance (ex : centre social d'Hazebrouck),
- Rues scolaires (plateau surélevé, panneaux clignotants, barrière),
- Rue aux enfants : prendre plaisir "dehors" / spectacles, événements,
- Espaces ludiques : Design actif, art, etc.

Autres réflexions

- Réglementation > passage piétons,

Article sur l'art urbain <https://p-a-l-m.com/art-urbain-securite-routiere/>

- Sensibilisation des élus et des écoles en milieu rural,
- Travailler vers les parents pour réduire les drives et augmenter la pratique du vélo,
- Programme scolaire et apprentissage de l'espace public.

ATELIER 3

Quels liens entre mobilités, cadre de vie et intégration des habitants dans les réflexions ?

Louise Gommeaux, Ville d'Arras, animatrice gestion urbaine et sociale de proximité

Florent Rémy – Aurélie Boutellier, Projet Boom vélo

Mathilde Fossier, Ville de Loos-en-Gohelle

1- Louise Animatrice de Gestion urbaine et sociale de proximité (GUSP) Quartier centre Arras

Grosse diversité en termes de CSP dans le quartier

Rôle GSP : développer chez les habitants l'intérêt pour la chose publique et leur pouvoir d'agir.

St Michel : Travaux dans le cadre PNRU pour Pas de Calais Habitat et voirie aménagement par CUA

Dès 1^{ère} réunion d'info auprès des habitants (explication verdissement, rétrécissement voie automobile, création plateau ...), expression des habitants pour un renforcement supplémentaire de la sécurité sur passages piétons ; décision prise à cette occasion de remettre un feu tricolore avec bouton.

Autre changement en cours : création d'une vraie voie cyclable mais en pratique observation de problème aux entrées et sorties : adaptation du marquage à venir.

Hors QPV, quartier St Maurice, sorti de terre il y a 3 ans, avec 1^{ère} zone de partage (pas de trottoirs, limitation à 20 km, végétalisation pour réduire la vitesse) : lors des réunions préparatoires, crainte exprimée par les habitants d'être directement exposés à la voirie. Aménagement : végétalisation pour créer un espace de protection naturelle. Face au non-respect des règles par certains automobilistes et à la demande des habitants, décision de dépasser les recommandations techniques du CEREMA pour engager travaux de signalisation (plusieurs stops) : diminution sensible de la vitesse.

Quel lien avec plan de circulation pour plus de cohérence (pourquoi ne pas modifier les sens de circulation pour rendre l'utilisation de cet axe peu attractive ?) ?

Certaines rues uniquement accessibles aux riverains pour quelques heures. Reste cependant un axe de circulation d'importance.

Référence dans la salle à l'exemple néerlandais : quartiers résidentiels jamais traversés de part en part.

Intérêt de montrer la chaîne/ articulation entre habitants et services techniques via service de proximité. Intelligence collective recherchée (approche usage/approche technique) en privilégiant la parole des habitants.

Comment faire comprendre aussi aux habitants le fait qu'ils ne sont pas experts ?

Approche pédagogique pour faire comprendre certaines décisions : à quel moment la demande des habitants est légitime ? Comment éviter de la frustration des habitants ?

Comment créer le lien avec les habitants ? Nécessité de sortir des bureaux, sonner chez les gens instaurer la confiance, s'appuyer par habitants relais et associations locales : collectifs informels se sont montés en soulevant un problème partagé ; satisfaction des habitants de se sentir acteurs de la prise de décision. Importance de l'accompagnement des habitants (pas le droit à l'erreur).

Articulation avec les collègues « commerce » : dans les zones mixtes, organisation de réunions sur le terrain pour que les opinions puissent s'exprimer.

Augmentation du mécontentement au sujet des ralentissements liés au rétrécissement des voies dans le quartier St Michel, souvent de la part de personnes habitant hors du quartier. Arbitrage obligatoire entre attentes différentes. C'est là que le politique a toute sa place.

Florent : Après travaux, quelle vision de l'animation auprès des publics extérieurs/en transit (comment lutter contre les mécontentements anti-vélo ou contre la piétonisation) ? Pas vraiment de réponse apportée. Communication plutôt en amont ou pendant les travaux. Référence à des portraits d'habitants exploités lors des inaugurations.

Comment parvenez-vous à objectiver les données (ex : les commerçants qui pensent à tort que leurs clients viennent en voiture) ? Exemple de la piétonisation d'une rue du centre le week-end : à l'entrée, panneau d'information avec QR pour exprimer ressenti (l'un pour le grand public, l'autre pour les commerçants). Le constat

fait d'un maintien du chiffre d'affaires pendant les travaux a permis de justifier l'expérimentation).

2- Mathilde : Chargée de projet en mobilité, alimentation et agriculture Loos-en-Gohelle

2018 : gros diagnostic avec apéros mobilité pour recueillir l'expression citoyenne : sécurité aux abords des écoles est ressortie. Utilisation du dispositif « Mobi à l'école » : concertation entre parties prenantes de l'école et acteurs local de sensibilisation (CPIE Chaine des Terrils) ; création de comité MOBI (diag en marchant entre autres) : proposition par ce comité (riverains en colère + parents dynamiques) -> rue scolaire avec fermeture complète de la rue (mise en avant du côté ludique) en 2023.

Approche sous la forme de tests : réflexions sur différents niveaux de fermeture peut-être plus réalistes : questionnaire auprès des riverains, parents et enfants. Retours général favorable mais quelques critiques : sécurisation des trottoirs pas complètes : en réponse, installation de barrière.

Réunion publique autour des résultats des différents tests et valorisation de l'expérience la plus probante. Mise en avant du fait que les ressources pas toujours disponibles pour fermer la rue : la commune a dû assumer le manque de moyens.

Problème de report de problème de drive : amélioration dans une rue mais dégradation dans une autre.

Relance de deux tests mais problèmes rencontrés (travaux et météo : problème de praticabilité du parking) : suspension des tests par le maire. Réflexion plus globale élargie aux rues adjacentes et à la maternelle à proximité. Recherche de financement pour un plan de circulation avec focus sur le quartier afin de traiter l'ensemble des problématiques (connexion avec autres quartiers, attentes en termes d'espaces de jeux à la place du parking). Recours à un bureau d'études mais participation citoyenne prévue.

En termes de mobilisation des habitants sur la durée, même qualité d'engagement ? Participation citoyenne variable : peu au début, puis « effet boule de neige » avec 10 parents motivés, puis reflux.

Avez-vous eu des retours sur des changements de modes de transport ? Oui, pour du recours à la marche. Retour également concernant une prise de conscience sur le caractère agréable de marcher les 200 mètres jusqu'à l'école.

Tester des choses permet aux habitants de sortir du « y a qu'à faut qu'on » et des idées reçues.

L'hypothèse a-t-elle été envisagée de travailler sur les horaires de sortie ? Pas de travail sur les horaires mais sur l'organisation des sorties des enfants (malheureusement à l'occasion du test malheureux). Difficulté à prendre en compte les situations diverses des parents : enfants à la maternelle et aux primaires pour certains ...

3- Boom Vélo : Artois Bas Carbone (nom initial : pop vélo)

Un des 3 axes de l'association : impliquer les publics plus fragiles dans la transition écologique avec pour principe la solution d'abord.

Participation au club ESS local et rencontre avec le Secours populaire local : constat sur le non-usage du vélo parmi les bénéficiaires du Secours Pop. Plus de 50% des femmes sans vélo et 30 % sans permis de conduire. Lien évident entre enjeux mobilité et égalité hommes-femmes. Sondage auprès de 1 000 familles : qu'est-ce que le vélo vous évoque ? La liberté est la 1^{ère} réponse. Fil rouge du projet construit autour de l'idée de liberté et autonomie (passe par savoir faire un itinéraire, savoir réparer, savoir identifier de nouveaux possibles en termes d'accessibilité...). Accompagnement d'un groupe d'une dizaine de personnes volontaires pendant 6 mois en visant la levée des freins observés : mise à disposition d'un vélo, réparation autonome avec séances de mécanique, remise en selle, maîtrise du code et des aménagements vélo.

Produit de sortie : organiser un voyage en autonomie : souhait exprimer d'aller à Calais (recours au train, organisation d'une visite du secours pop calaisien, découverte des aménagements en ville, rencontre avec des professionnels de la réparation pour montrer que l'on peut en vivre).

Suite à la satisfaction exprimée pour ce premier projet, volonté de poursuivre exprimée par habitants (approche système vélo) : création de boom vélo avec contractualisation avec l'agglo, Noeux les Mines et l'Etat dans le cadre du Contrat de Ville (2023-2027).

Deux groupes montés (ouverture au-delà du secours pop) : l'un avec ballade (Calais-Dunkerque avec nuits en camping), l'autre plus bricolage avec remise en état de vélos : construction de synergies entre les deux groupes mais aussi avec d'autres acteurs du territoire (intervention en école...).

Moteur : l'émotion créée et reçue, la convivialité

Public plutôt 40-55 ans.

Résultats : création d'un atelier d'autoréparation vélo au sein du Secours Populaire avec organisation de ballades : inauguration avec le Maire.

Développement du recours à l'électrique avec ajout du dispositif WIBO (Roubaix-600 euros) : permet de rendre accessible le projet à d'autres partenaires et publics.

Quelle prise en compte de la question genre (50-60% des bénéficiaires du projet)

? Sensibiliser les écoles pour favoriser l'usage du vélo auprès des mères de famille. Organisation de duo homme/femme pour les ateliers réparation permettant d'articuler technique et convivialité. Outillage aussi spécifique pour les femmes. Mobilisation des femmes dans le dialogue avec les élus et techniciens. Question soulevée de l'approche : mixité ou ateliers genrés ? Dépend du contexte, du parcours des bénéficiaires, du degré d'avancement du projet ...

Demande d'un participant du collectif visant à découvrir les systèmes cyclables à l'étranger : projet de monter un voyage avec le collectif et d'autres habitants.

Impossibilité d'atteindre tous les objectifs en an : besoin de temps pour s'adapter aux besoins du collectif.

Pouvez-vous expliquer pourquoi les duos hommes/femmes ont si bien marché ?

Inspiration venue de réseau national des ateliers de réparation (WICLO). Efforts pour faire venir des femmes et permettre cette mixité. Homme plus à l'aise avec les outils mais se positionnant souvent en « aidant ». D'autres exemples (Passerelle) avec approche non mixte voulue avec des résultats très intéressants : selon parcours de vie et vécue des bénéficiaires. Pas de solution « toute faite » mais approches souvent complémentaires (étapes).

Avez-vous imaginé des ateliers parents-enfants, entre autres dans le dialogue avec les écoles (pour dépasser les a-priori des parents) ?

Réunion des Directeurs à venir en novembre, soutien de l'élue en charge de l'éducation, mais ateliers parents-enfants pas encore mis en œuvre (sauf parfois pour réparation).

Restitution :

Dimension « collectif » : l'expérience collective permet de prendre de meilleures décisions que l'expression individuelle : on ne peut cependant contenter tout le monde ce qui pose la question de l'arbitrage: réintroduit du politique mais en s'appuyant sur l'éclairage de la parole citoyenne.

Importance de l'adaptabilité/agilité : soit à partir d'un projet préétabli (Arras) soit dès le départ avec une approche test comme à Loos en Gohelle

Constats : les aménagements changent les pratiques mais les pratiques changent également les aménagements. On ne peut pas traiter l'un sans l'autre.

Condition de réussite : transparence, confiance, convivialité, rapport d'égal à égal (tout le monde change : la collectivité, les usagers, les commerçants).

Enjeux à creuser : quels sont les stéréotypes que l'on peut avoir les uns sur les autres (genre, QPV/centre-ville, CSP ...) ? Qu'est-ce qui est objectivable ? Comment y faire face (ateliers genrés ou en mixité) ?

*Exemples présentés s'appuient sur avant tout sur l'expertise d'usage des habitants.
Perspectives : comment aller plus loin en ayant à la fois des approches plus systémiques et englobantes (Loos-en-Gohelle) et plus contributives de la part des citoyens (co-construction : en germe chez Boom Vélo).*



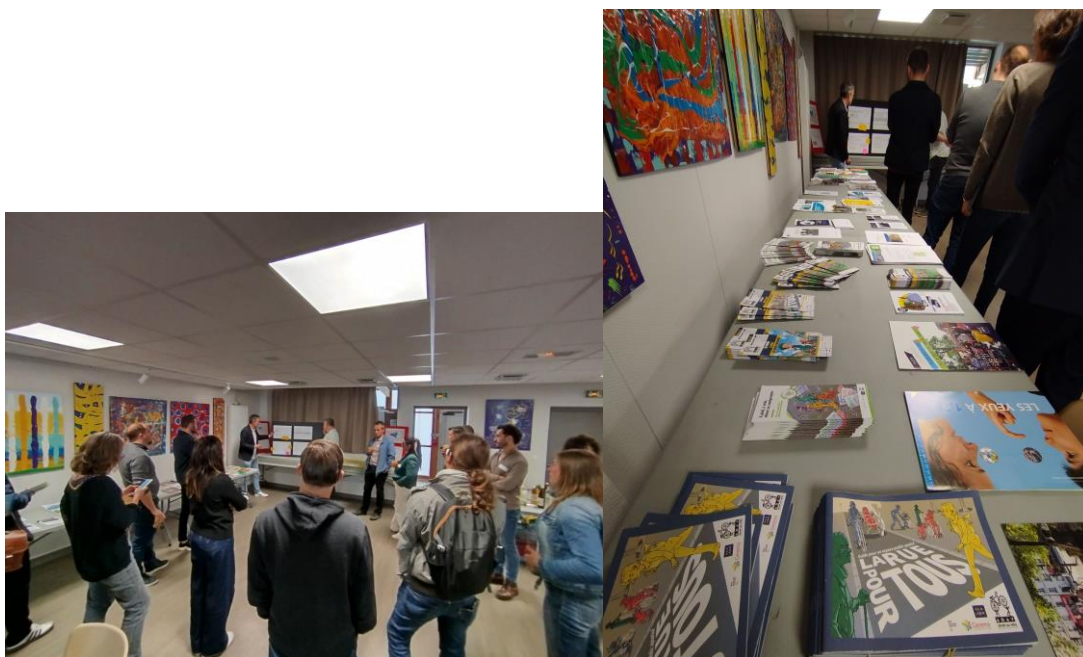
Le regard d'un grand témoin

Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste, maître de conférences à l'université de Lille.

En conclusion

Au-delà de cette rencontre, l'IREV et le Crem restent des structures ressources sur le sujet de la mobilité et du partage de l'espace public dans les quartiers prioritaires.

Le groupe de travail qui s'est mobilisé pour organiser cette rencontre et les webinaires qui l'ont précédé peut de nouveau être mobilisé si le besoin se fait sentir sur un territoire ou angle d'approche du sujet spécifique.



Contacts

- Judicaël Potonnec – Crem, judicael.potonnec@ecomobilite.org
- Pierre-Edouard Martin – Irev, pe.Martin@irev.fr

Retrouvez nos premiers travaux, replays de webinaires et ressources sur la thématique « mobilité durable et partage de l'espace public en QPV » :

<https://www.irev.fr/thematiques/transitions/mobilites-durables/mobilites-durables-et-partage-de-lespace-public>

**Evènement organisé par le Crem et l'IREV avec l'appui de la Communauté Urbaine d'Arras et plusieurs partenaires (Ville de Saint-Laurent-Blangy, ADEME, Conseil Régional des Hauts-de-France, Rue de l'Avenir, Réseau Vélo et Marche, CAUE du Pas-de-Calais, CAUE du Nord.*

LISTE DE PRÉSENTS

NOM	PRENOM	STRUCTURE	FONCTION
ALLOUCHERY	Yannick	Ville d'Arras	Chef du service Réglementation / Mobilité
AMOROS	Elvina	CALL	Coordinatrice Contrat Local de Santé
BEGUIN	Vincent	Communauté Urbaine d'Arras	Chargé de mission politiques de mobilités alternatives
BERNARD	Peggy	Maire de Saint-Laurent-Blangy	
BERZIN	Laetitia	Centre Social Centre d'Animation du Nouveau Monde	Directrice
BOCHU	Mallory	Ville d'Arras	Directeur Parcours spécialisés et inclusifs
BONAVENTURE	Coralie	Communauté urbaine d'Arras	chargée de mission
BONNEVILLE	Hubert	Communauté urbaine d'Arras	Directeur cohésion sociale, promotion de la santé, renouvellement urbain
BOUTEILLIER	Aurélie	Artois Bas Carbone	
BRAZIER	Camille	Centre social chanteclair	directrice

BRUNET	Pauline	SGAR	Assistante de projet ERBM
BRZEZINSKI	Agathe	DDETS Pas de calais	chargée mission politique ville
CARDOT	Nicolas	Communauté Urbaine d'Arras	Chargé de mission cohésion sociale
CARON	Romuald	BGE HAUTS DE FRANCE	Responsable RSE et programme ESS
CAYEZ	Alain	Ville de Saint-Nicolas	Maire et vice - président de la CUA
DEFACHELLE	Nicolas	Ville de Saint-Laurent-Blangy	Maire
DELANOË	Antoine	Université de Lille	Chef de projets Mobilité et déplacements durables
DELCROIX	Dominique	Ville de Maubeuge	adjoint au maire
DEQUIN	Ingrid	IREV	
DETAPPE	François	Ville d'Arras	
DHÉRENT	Catherine	ADAV	correspondante antenne Arras
FLAHAUT	François		<i>Sous-Préfet en charge de la cohésion sociale et de la jeunesse, Secrétaire général adjoint</i>
FLEURY	Alexis	Communauté Urbaine d'Arras	Stagiaire

FOSSIER	Mathilde	Mairie de Loos-en-Gohelle	Chargée de projets
GODEFROY	Jérémy	CA Porte du Hainaut	Responsable service Appui aux communes & Mobilités
GOMMEAUX	Louise	Mairie d'Arras	Animatrice GUSP quartier Centre + cheffe de projet transition écologique
HAMEAU	Fabien	Office des sports d'Arras	
HARDY	Thibault	Réseau Vélo et Marche	Chargé de projet
HERAN	Frédéric	Université de Lille	Economiste des transports et urbaniste, maître de conférences
HERMANT	Alexandre	CABBALR	
JANSSENS	Sandy	Mairie d'Achicourt	Directeur de l'aménagement
JORON	Julia	Ville d'Arras	Cheffe de service développement territorial quartier centre
LABESSE	natacha	cpie villes de l'artois	responsable animation
LEBLANC	Bruno	MAIRIE D'ARRAS, Département Vitalité, Réussite Éducative & Innovation Sociale	Responsable des Animations Éducatives
LECAS	Céline	Récréations Urbaines	
LECROART	Suzanne	DGITM	

LELEU	Fanny	Communauté urbaine d'Arras	Cheffe de projet renouvellement urbain
LEVEL	Perrine	Communauté d'Agglomération Lens Liévin	Chargée de mission Politique de la Ville
LUDWIKOWSKI	Cécile	NOREVIE	Responsable RSE, Référent Vélo
MARQUET	Frédéric	Région Hauts-de-France	Mission rev3
MARRAKCHI	Sonia	DDETS 62	Chargée de mission politique ville
MARTEL	Hugo	Aucune	
MARTIN	Pierre-Edouard	IREV	directeur adjoint
MATTEI	Jérémy	Ville de Bully les Mines	
MONTREUIL	Céline	CU D'ARRAS	Cheffe de service Cohésion Sociale
MOREAU	Denis	RUE DE L'AVENIR	Secrétaire Général
MOREL PETITPRETZ	Chloé	Tadao/Transdev Artois Gohelle	Chargée de projet mobilité inclusive
MUCHEMBLED	Christian	Culture et Liberté	Administrateur
NEVEU	Gaelle	CAUE62	paysagiste conceptrice
NIVESSE	Yves	Centre social Marliot Maupassant	Directeur
PATRIARCHE	Lisa	IREV	

POTONNEC	Judicaël	ADAV	Coordinateur Crem
REMI	Florent	Artois Bas Carbone	
ROCQ	Céline	Région Hauts de France	chargée de mission
ROSSIGNOL	Françoise	Commuauté Urbaine d'Arras	<i>Vice-présidente mobilité-transports à la Communauté Urbaine d'Arras et Présidente du Réseau Vélo et Marche</i>
ROUNEAU	Alexis	CPIE Villes de l'Artois	chargé de missions énergie
SABIN	Anaïs	Vill de Ronchin	
SCHEPENS	Samuel	ADAV	Chargé de concertation
SCHMITT	François	Département du Nord - DRNSP	Chargé de Mission
SEMAIL	Quentin	CA Porte du Hainaut	Chef de Projets Mobilités Durables
SHELTON FERNANDO	Stéphanie	Douaisis Agglo	Chargée de mission mobilité douce
TERNON	Timothée	CA de la Porte du Hainaut	Chargé de mission Mobilités
THEDREZ	Sarah	Commune de Noeux-les-Mines	Responsable de la Cohésion sociale
WALGRAEF	Thomas	Office des sports d'Arras	
ZABOROWSKI	Céline	Région Hauts de France	Chargée de mission

ZIDANE

Mustapha

Centre Social Centre
d'Animation du
Nouveau Monde

Référent Jeunesse

***REMERCIEMENTS AUX PARTENAIRES, ELU-ES ET TECHNICIEN-ES
QUI ONT PARTICIPÉ À L'ORGANISATION DE LA RENCONTRE**

