

Réchauffement climatique: «La Rue commune», un guide pour réfléchir et rafraîchir la ville

L'ingénieur-urbaniste Franck Boutté a conçu un document de 400 pages comme feuille de route pour faire baisser les températures dans les rues grâce à l'espace libéré par la réduction de la place de la voiture.



France, Paris. Vue generale de la capitale avec Montmartre et le Sacre coeur, un quartier ou les prix de l immobilier ne cessent d augmenter. Photo Eric Beracassat France, Paris. Overview of the capital with Montmartre and the Sacre Coeur, a district where real estate prices are constantly increasing. Photo Eric Beracassat (Photo by Eric Beracassat / Hans Lucas / Hans Lucas via AFP) (Eric Beracassat/Hans Lucas. AFP)

Il n'y a pas que les bâtiments : la rue aussi est un «*levier essentiel de l'adaptation des villes*» au changement climatique, estime l'ingénieur-architecte Franck Boutté. [Le grand prix de l'urbanisme 2022](#), distingué «*pour sa démarche pionnière sur l'ingénierie environnementale des projets urbains*», vient de publier un guide à l'intention des élus, [La Rue commune](#). En coproduction avec l'agence d'urbanisme Richez Associés et Leonard, la plateforme de prospective de [Vinci](#), il fait suite à un «*appel à communs*» lancé par l'Agence de la transition écologique (Ademe) en 2021 pour favoriser la «*résilience des territoires*».

Riche en graphiques, plans de coupe et exemples inspirés de l'étranger, ce document méthodologique de 400 pages part d'un constat : «*La rue ordinaire reste aujourd'hui largement imperméabilisée, peu plantée et organisée autour du triptyque chaussée-trottoirs-stationnements.*» «*A Paris, 80 % de l'espace public est dédié à la voiture, alors qu'elle ne représente plus que 20 % des parts modales de mobilité*», résume Franck Boutté. Au-delà, c'est toute l'organisation spatiale et les aménagements nés du règne de l'automobile qui sont à repenser. «*La voiture crée les conditions de la faillite de cet espace public au regard des enjeux contemporains*» de [lutte contre les îlots de chaleur urbain](#) et de perte de biodiversité, poursuit l'ingénieur, qui a été auditionné par les élus de la mission «*Paris à 50 °C*».

Réunir les fonctions urbaines



Il ne s'agit pas de bannir la voiture : elle pourra continuer à rouler, mais au pas, à la vitesse de 5 km/h sans doute que la perspective d'une rue entièrement piétonne aurait braqué des riverains, craignant tous types de nuisances, notamment sonores. L'idée est de partager l'espace, et de réunir les fonctions urbaines jusque-là séparées. La rue commune sera donc dépourvue de trottoir.

Surtout, dans la perspective de [pics de chaleur plus fréquents et plus intenses](#), ce modèle de rue libérée de l'emprise de la voiture «peut permettre d'en atténuer les effets en adaptant l'espace public pour le rendre plus confortable lors de ces épisodes», juge l'ingénieur. Pour cela, deux leviers : l'ombre, qui permet de diminuer la température jusqu'à 15 °C, et le rafraîchissement généré par l'évapotranspiration de l'eau à la surface des feuilles. Deux éléments qui, croisés avec le vent, créent une brise rafraîchissante. C'est pourquoi le guide propose, schémas à l'appui, «de renforcer systématiquement la présence végétale et celle de l'eau, notamment grâce à l'espace libéré par l'absence de stationnement, et la réduction de la place de la voiture».

Chaque rue est différente, et la présence ou non de réseaux et de tuyaux en sous-sol peut être un frein à la végétalisation. «D'abord, nous proposons un diagnostic de l'ensemble des contraintes, avec notamment la cartographie des réseaux. Par exemple, les hauteurs arbustives varieront en fonction des possibilités, détaille l'ingénieur. L'objectif est bien sûr de retrouver un maximum de pleine terre, mais il n'y a pas de ratio, et on peut même envisager de végétaliser en surface s'il n'y a pas d'autre possibilité.» Autres caractéristiques à prendre en compte, l'orientation de la rue et son ensoleillement. «Sur une rue d'orientation Est-Ouest par exemple, c'est la rive nord de la rue qui sera ensoleillée. Dans ce cas, c'est cette rive qui nécessitera d'être protégée en premier.»

Le monde d'après, c'est pour bientôt

Toutes les rues n'ont pas vocation à devenir «communes» : seules les voies secondaires sans ligne de bus et situées à 10 minutes à pied de transports en commun seront éligibles. Le guide s'inspire de plusieurs expériences menées à Milan, Bruxelles ou Barcelone. La municipalité catalane expérimente par exemple depuis 2016 le programme Superblock, dans le quartier Diagonale, qui vise à transformer une rue sur trois.

A Paris, les «rues aux écoles», ensemble de voies sécurisées aux abords d'établissements scolaires, en offrent une préfiguration. A ce jour, plus d'une centaine est fermée à la circulation, dont une quarantaine a fait l'objet d'un aménagement paysager : végétalisation et pose d'un revêtement clair au sol, pour mieux réfléchir la lumière et éviter qu'il n'emmagasine la chaleur. Mais le potentiel de rues éligibles à une transformation plus radicale est bien plus important, selon le guide : 38 % dans la métropole du Grand Paris, soit 13 650 kilomètres de voies où l'on pourra déambuler le nez en l'air, sans tourner sans cesse la tête à droite et à gauche. [Où les enfants pourront taper dans un ballon](#), comme au temps du confinement, et les adultes papoter sur le pas de la porte sans exercer sur eux une surveillance de tous les instants. Bref, le monde d'après, c'est pour bientôt.

A quand des rues communes dans la capitale, alors ? Ce guide «est d'abord un commun, un outil partagé en open source. Il est disponible et appropriable par tous», élude Franck Boutté, qui dit avoir réuni «toute une communauté d'acteurs, d'élus, de services techniques, d'associations, d'experts de la mobilité» autour de cette démarche. Et assure être en discussion «avec plusieurs métropoles» prêtes à tenter l'expérience.