

Les objectifs et les principes de « La Rue commune » définis dans un guide

Accélérer l'adaptation des rues métropolitaines ordinaires à l'urgence climatique et aux mutations sociales : c'est l'ambition de la démarche de « La Rue commune » menée par un groupement composé de **Richez Associés**, Franck Boutté consultants et Leonard. A l'issue d'un an de travail et de concertation, mené avec le soutien de l'Ademe, les parties prenantes ont présenté, le 29 mars, le guide méthodologique de La Rue commune, outil à disposition de tous et plus particulièrement des acteurs publics de l'aménagement.

C'est un épais document de quelque 400 pages qu'ont présenté mercredi 29 mars 2023 depuis les locaux de Leonard, la plateforme de prospective et d'innovation de **Vinci**, Vincent Cottet, paysagiste-urbaniste associé chez Richez_Associés, Franck Boutté, président et fondateur de Franck Boutté consultants, et Etienne Bourdais, responsable des projets chez Leonard : le guide méthodologique de La Rue commune.

Lancée en réponse à l'appel à communs « Résilience des territoires » de l'Ademe, la démarche de La Rue commune propose de porter une attention nouvelle aux « rues métropolitaines ordinaires » avec, en ligne de mire, leur transformation « pour offrir les conditions de développement de la végétalisation et de la biodiversité et des espaces de qualité pour que les citoyens se réapproprient de l'espace public », expliquent ses promoteurs. Une rue post-carbone et post-Covid dont la composition et les usages sont revus à l'aune de la nécessité d'adapter les villes au changement climatique.



De g. à dr. : David Marchal (Ademe), Etienne Bourdais (Leonard), Vincent Cottet urbaniste (Richez_Associés), Franck Boutté et Alix Derouin (Franck Boutté consultants) lors de la présentation du guide méthodologique de La Rue commune. © Jgp



Réinterroger les fonctions et le statut de la rue

« L'idée était d'inventer un commun pour porter la résilience des villes, a présenté Vincent Cottet, paysagiste-urbaniste associé de Richez_Associés. Avec comme fil rouge de faire autrement, se dire qu'il y avait des espaces élémentaires sur lesquels on n'avait pas agi, notamment la rue. On n'avait pas agi à la fois dans les aménités, dans la capacité à en faire des lieux qui puissent s'adapter au contexte, aux envies, aux besoins des citoyens..., et en même temps des espaces dont on n'avait pas du tout renouvelé depuis 150 ans les fonctionnalités ». La rue est un espace « complètement approprié par la voiture dont on a voulu réinterroger les fonctions et le statut », a poursuivi Vincent Cottet.

« A Paris, 80 % de l'espace est centré et conçu pour la voiture qui n'assure que 20 % des parts modales de la mobilité, a signalé Franck Boutté. Or on s'est rendu compte que la rue était capable d'apporter une infinité d'usages : il suffirait qu'on arrive à déclasser la place voiture et plein de choses pourraient s'activer. Par ailleurs, l'intérêt de la rue c'est que c'est ordinaire, il y en a partout, c'est un maillage essentiel de la fabrique de la ville. La rue représente une matrice, un périmètre d'intervention incroyable ».



Vincent Cottet et Franck Boutté. © Jgp

Priorité aux piétons

Après une introduction à la notion de résilience urbaine, le guide décrit les objectifs et les principes de la démarche de

transformation des rues et propose une méthode permettant d'établir un diagnostic des vulnérabilités et potentiels de la rue, puis de passer à l'action pour réorganiser l'espace public et encourager l'expérimentation de nouveaux usages. « Toutes les rues ne peuvent pas devenir rue commune, a détaillé Franck Boutté : il ne faut que ce soit un maillon essentiel de la voirie cela doit être une rue secondaire -, il faut qu'il y ait une infrastructure de transport en commun à proximité et que la collectivité ait les moyens d'engager des travaux ».

La Rue commune vise par ailleurs une série d'objectifs précis « dont les réponses doivent être adaptées à chaque contexte, indiquent les promoteurs de la démarche. Ces objectifs doivent servir de support à la participation et à l'évaluation citoyenne, à chaque grande étape des projets. » Ces objectifs sont d'organiser « un espace commun, flexible et évolutif, support de sociabilité », de donner la priorité aux piétons, d'amplifier la biodiversité et la présence des végétaux, d'accueillir et valoriser les eaux pluviales dans un cycle naturel et, enfin, de rafraîchir la ville, dans une approche bioclimatique des espaces publics.



Pour cela, la transformation d'une en Rue commune repose sur quelques grands principes, énoncés par Franck Boutté : « Il n'y a plus de nivellement pour moins marquer la séparation des usages, on met tout le monde au même niveau avec un sol à nivellement continu et on supprime le stationnement car ce n'est pas tant les voitures que leur stationnement qui pose problème dans l'espace public. Et leur vitesse est elle adaptée à celle du piéton, entre 5 et 10 km/h. Pour autant ce n'est pas rue piétonne ni une rue partagée ». Autres principes : une surface largement perméable pour permettre aux eaux de s'infiltrer autant que possible, une « végétation structurante pour une ombre et une fraîcheur continue » et « une réglementation de la rue favorisant d'autres usages alternatifs à la mobilité, évolutifs dans l'espace et dans le temps », détaille le guide.

13 615 km de voies éligibles dans la Métropole

Guide qui est « là pour donner un cadre, une envie d'y aller, souligne Franck Boutté. S'il y a quelques invariants pour mettre en place une rue commune, notamment le lien avec les transports en commun, après il devrait y avoir autant de rues communes que de situations. Chaque ville, métropole, a ses habitudes et il n'y a pas une seule méthode ». Cette boîte à outils de la Rue commune donne ainsi le maximum de pistes et de modes opératoires, étayés par des expérimentations menées en France où à l'étranger (Barcelone, Milan, Bruxelles, Auckland...). « Les rues aux écoles développées à Paris peuvent être perçues comme une sorte de prémisse de Rue commune orientées sur une composante : la pacification devant les écoles », illustre Franck Boutté.



Rue aux écoles à Paris. © Jgp

Le travail mené a également permis d'estimer le potentiel de transformation dans les grandes métropoles françaises : 13 615 km de voies sont éligibles à devenir « Rue commune » dans la métropole du Grand Paris. Dans Paris intra-muros, on en recense 4 132 km, soit 49 % du maillage de la Capitale.

« Pensé pour permettre un passage à l'action rapide et efficace partout en France et en particulier dans les grandes métropoles où les besoins se font le plus sentir », le guide La Rue commune est organisé pour informer et orienter tous les acteurs de la résilience urbaine : élus métropolitains, directeurs généraux des services, directeurs techniques en charge de la mobilité, de l'espace public et de la voirie.

Un guide co-construit pour proposer une démarche opérationnelle

Pour co-construire le guide autour de besoins et d'enjeux partagés, les partenaires ont animé des ateliers réunissant élus, experts et responsables associatifs, publié de nombreux entretiens et études de cas sur le site www.ruecommune.com et recueilli sur le Web les contributions et les votes de plus de 25 000 personnes.

Dans la façon dont devait être construit le dispositif, l'Ademe posait trois enjeux, a ainsi précisé Vincent Cottet : « que la

démarche proposée puisse être opérationnelle, méthodologique, qu'elle soit partagée au travers d'une communauté avec des gens de tous horizons, de tous territoires avec des pratiques différentes, et surtout que le résultat soit un commun qui allait être partagé, en open data, un objet dont allaient s'approprier par des personnes qu'on ne connaît pas encore et qui allaient apporter leur pierre à l'édifice. »