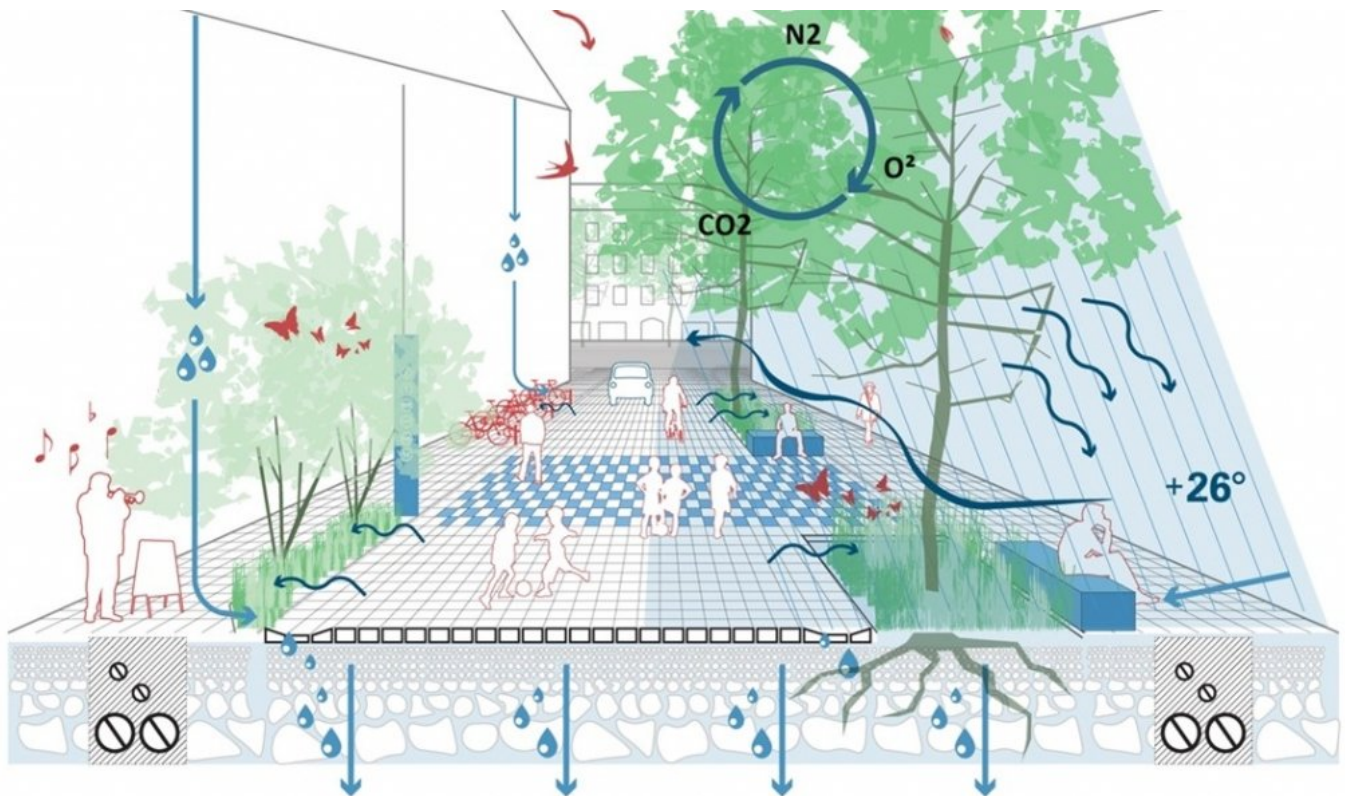




Home (<https://www.aefinfo.fr/>)| Ville intelligente (<https://www.aefinfo.fr/depeches/ville-intelligente/>)| Ville intelligente (<https://www.aefinfo.fr/ville-intelligente/ville-intelligente/>)| **Dépêche n°689842**

Le guide de "La rue commune" doit permettre le "passage à l'action" des collectivités

Un peu plus d'un an après avoir été retenu dans le cadre de l'appel à communs de l'Ademe (Agence de la transition écologique), le groupement constitué de Leonard, Richez Associés et Franck Boutté Consultants, à l'origine du projet "La rue commune", met en ligne, mercredi 29 mars, son "guide méthodologique pour la transformation des rues ordinaires". Un document "riche, dense" de 422 pages, qui doit permettre le "passage à l'action" des collectivités, dont les premières pourraient se lancer "dès cette année". En amont de cette publication, les porteurs du projet sont revenus pour AEF info sur les enjeux de leur "Rue commune".



Le guide doit permettre d'accélérer l'adaptation des rues métropolitaines ordinaires à l'urgence climatique et aux mutations sociales, explique le groupement. Droits réservés - DR

Faire la ville post-carbone, pour répondre à l'enjeu du dérèglement climatique ; la ville post-covid, pour développer la sociabilité dans l'espace commun ; et faire la ville post-voiture, pour décarboner les mobilités : telle est l'ambition du projet "La Rue commune", porté par le groupement constitué de Leonard, Richez Associés et Franck Boutté Consultants, lauréat de l'appel à communs de l'Ademe (Agence de la transition écologique) lancé en 2021 (lire sur AEF info (<https://www.aefinfo.fr/depeche/650036>)).

"Quand on a répondu à [cet] appel à communs sur la résilience des territoires, il n'y avait pas en France, à notre connaissance, de méthode ou de vision qui permette d'assembler ces dimensions d'écologie urbaine, de lien social et de transition vers les mobilités décarbonées. Ce qu'on apporte avec 'La rue commune' (lire sur AEF info (<https://www.aefinfo.fr/depeche/666461>)), c'est la synthèse de ces trois enjeux, qu'on pense être un levier important de transition", explique Lise Mesquida, directrice du lab et développement chez Richez Associés (1).

"Obsolescence du modèle de la rue" ordinaire

Après un an de travail et de concertation, le groupement met en ligne, mercredi 29 mars 2023, son "guide méthodologique (<https://www.ruecommune.com/guide>) pour la transformation des rues ordinaires", avec lequel il entend "accélérer l'adaptation [de ces rues] à l'urgence climatique et aux mutations sociales". Un document "riche, dense" – il compte quelque 422 pages –, qui doit permettre le "passage à l'action" des collectivités, résume Étienne Bourdais, directeur du développement chez Leonard.

"La première partie vise à partager une même vision du diagnostic concernant l'obsolescence du modèle de la rue développé au XXe siècle, qui a construit les villes telles qu'on les connaît aujourd'hui, c'est-à-dire très bitumées, minérales et dont la vocation prioritaire, voire majoritaire, est de permettre la circulation des voitures", indique Lise Mesquida. La deuxième partie doit quant à elle "permettre à tout un chacun de comprendre ce qu'on entend par "Rue commune" : elle décrit les enjeux auxquels le concept répond, les leviers d'actions disponibles, les grands objectifs, les conditions de déclenchement d'un tel projet", poursuit-elle.

Des critères d'éligibilité

En effet, "toutes les rues ne peuvent pas devenir Rues communes, il y a des critères d'éligibilité", précise Franck Boutté, fondateur de l'agence de conception et d'ingénierie environnementale qui porte son nom, et par ailleurs lauréat du Grand prix de l'urbanisme 2022 (lire sur AEF info (<https://www.aefinfo.fr/depeche/676724>)). "Dans la mesure où il y a un objectif de décirculation automobile et de suppression du stationnement, la rue ne doit pas être un barreau essentiel de l'armature de déplacement d'un territoire ; la Rue commune est donc réservée à des rues secondaires. Elle doit aussi, pour répondre à l'objectif de report modal, être à proximité d'un arrêt de transports en commun", décrit-il (lire sur AEF info (<https://www.aefinfo.fr/depeche/671660>)).

Enfin, liste-t-il, "il doit y avoir des capacités d'intervention de la collectivité sur cette rue". "Si la rue a été rénovée il y a deux ans par exemple, on risque d'avoir du mal à déclencher un projet de Rue commune...", développe Lise Mesquida. Tout en rappelant que "l'objectif est qu'un projet de Rue commune ne coûte pas plus cher qu'un projet de réaménagement traditionnel", grâce à "une logique de sobriété et de réemploi de matériaux existants" notamment.

Boîte à outils

Des conditions qui font que le projet de Rue commune s'adresse avant tout aux rues ordinaires métropolitaines. C'est en effet dans "les métropoles qu'on observe une infrastructure de transports en commun suffisante pour permettre le report modal, ainsi qu'une tendance forte déjà à l'œuvre de la réduction de la place de la voiture dans les mobilités du quotidien", analyse Lise Mesquida, pour qui cela "en fait de fabuleux terrains d'expérimentation à court terme". Elle considère également que la mise en place des ZFE, qui "va inciter fortement les villes se réinterroger sur la nature et la qualité de leurs espaces publics", peut constituer "un cadre extrêmement favorable au déploiement des Rues communes".

Le guide se veut également une "boîte à outils" à destination des collectivités, pour les accompagner une fois qu'elles ont décidé de lancer un projet de Rue commune. "On définit un certain nombre de composantes matérielles sur lesquelles on peut agir pour transformer une rue ordinaire en Rue commune – avec une évaluation performantielle, qui permet de déterminer l'impact induit par telle ou telle action –, mais aussi des composantes immatérielles (questions de propriété, d'usages, etc.)", affirme Franck Boutté. Lequel précise qu'ont également été menées, à partir d'une étude de cas d'une "rue réelle", des "évaluations pour montrer les impacts globaux qu'on peut attendre de la Rue commune".

Cinq grands principes

Si certaines initiatives, telles que les "Rues aux écoles" parisiennes, peuvent constituer les "prémises" d'une Rue commune, elles n'abordent pas tous les enjeux : "pacifier la rue au moment de la sortie d'une école, c'est fondamental, mais c'est mieux si au moment de le faire on désimperméabilise, on arrive à réactiver le cycle de l'eau, à infléchir les problématiques de lutte contre les îlots de chaleur urbains...", fait valoir Franck Boutté. "Quitte à le faire, autant activer tous les leviers de façon complémentaire pour aller chercher tous les impacts et tous les bénéfices qu'on peut en tirer", poursuit-il, tout en admettant que "ce sera forcément à géométrie variable" et qu'on ne pourra pas toujours mettre tous les curseurs au niveau maximal.

Pour le groupement, cinq grands principes doivent néanmoins être respectés pour qu'un projet se revendique "Rue commune". Il s'agit de "minima", explique Franck Boutté : "un sol et un nivellement continu, sans séparation entre les fonctions urbaines ; un arrêt conditionné pour les véhicules motorisés (suppression du stationnement sur rue) ; une surface largement perméable pour permettre aux eaux de s'infiltrer autant que possible ; une végétation structurante pour une ombre et une fraîcheur continues ; une réglementation de la rue favorisant des usages alternatifs à la mobilité, évolutifs dans l'espace et dans le temps".

De premières Rues communes en 2024 ou 2025

L'objectif est désormais que les territoires s'emparent du guide, de sorte que les premières "rues communes" émergent en 2024 ou 2025. "Des discussions sont déjà en cours avec "un certain nombre" de métropoles, et le groupement assure avoir "beaucoup de marques d'intérêt de territoires autour de la démarche de rue commune". "Maintenant qu'il est dans les mains, on est clairement dans le passage à l'action", résume Étienne Bourdais, de Leonard, la publication est "une bonne source d'inspiration" pour "envoyer un message fort aux acteurs publics sur la nécessité de faire évoluer le cahier des charges de leurs consultations".

(1) Comme toutes les autres personnes citées dans cette dépêche, elle est interrogée par AEF info mercredi 22 mars 2023.

Bâtiment et aménagement (<https://www.aefinfo.fr/rubrique/21505>) Collectivités territoriales

(<https://www.aefinfo.fr/rubrique/21506>) Environnement (<https://www.aefinfo.fr/rubrique/21508>) Mobilité

(<https://www.aefinfo.fr/rubrique/21511>)

CONTACTER LE JOURNALISTE



SUIVRE CE SUJET

Dépêche n° 689842  5 min de lecture

Par Emilie Bueno **Publiée le 30/03/2023 à 09h00**

AdemeAgence de la transition écologique



AdemeAgence de la transition écologique

À LIRE AUSSI

VILLE INTELLIGENTE



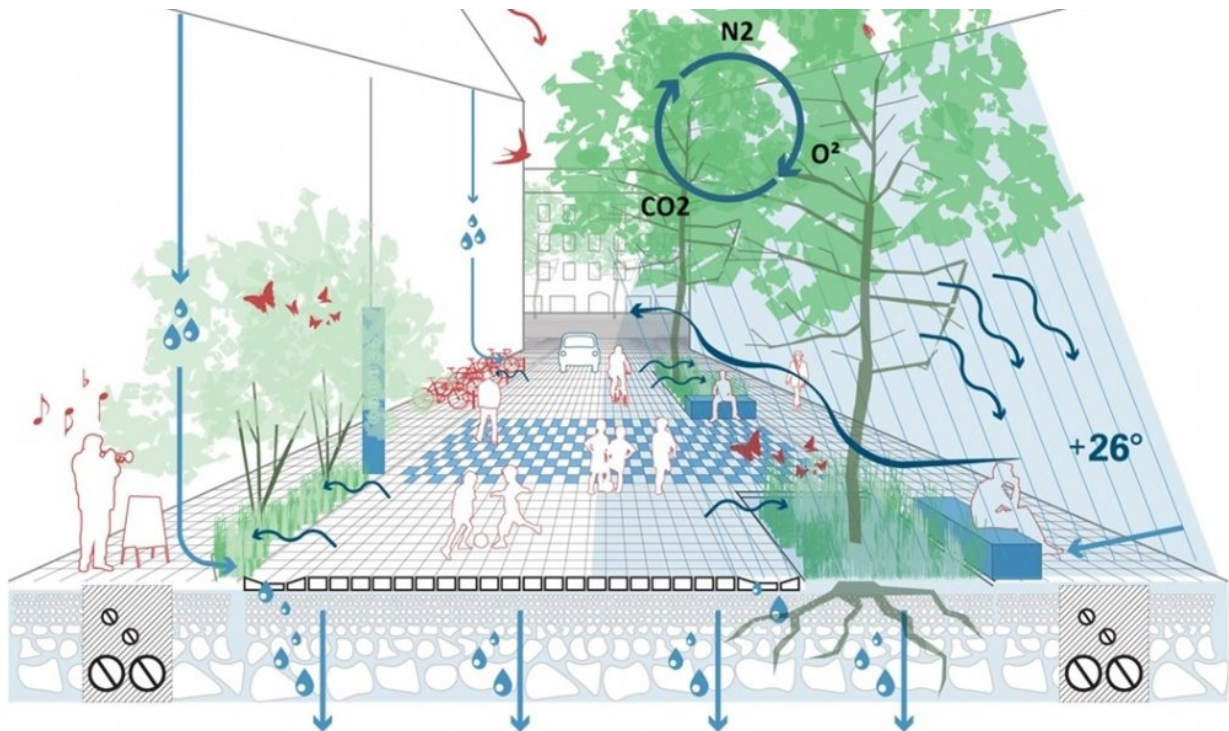


Franck Boutté : "Le sol est un élément fondamental de l'équilibre carbone des territoires"

+ LIRE LA SUITE

ENLEVER

(<https://www.aefinfo.fr/depeche/683600-franck-boutte-le-sol-est-un-element-fondamental-de-l-equilibre-carbone-des-territoires>) (<https://www.aefinfo.fr/depeche/671660-levolution-de-la-mobilite-est-le-premier-levier-de-transformation-VILLE INTELLIGENTE>)

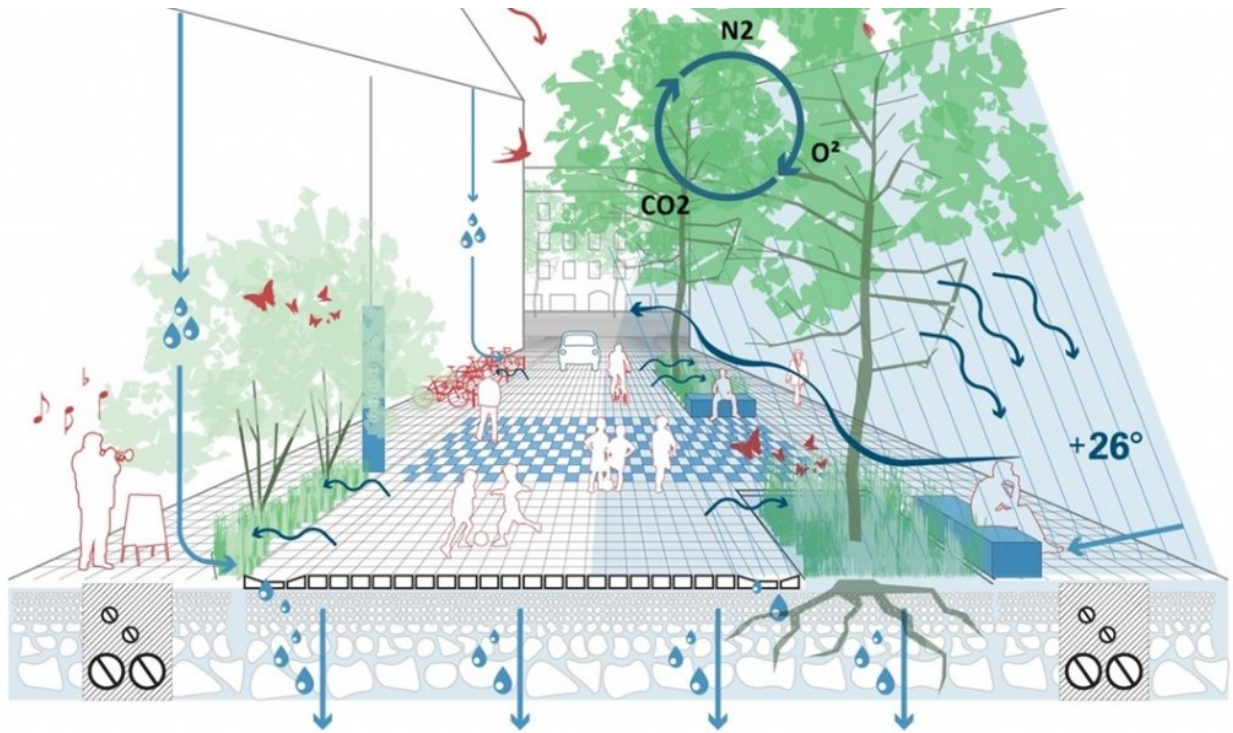


"L'évolution de la mobilité est le premier levier de transformation de la rue" (projet "La rue commune")

+ LIRE LA SUITE

de-la-rue-projet-la-rue-commune) (<https://www.aefinfo.fr/depeche/666461-comment-ses-concepteurs-imaginent-la-VILLE INTELLIGENTE>)





Comment ses concepteurs imaginent "la rue commune"

[+ LIRE LA SUITE](#)

rue-commune) (<https://www.aefinfo.fr/depeche/690009>) (<https://www.aefinfo.fr/depeche/689913>)
VILLE INTELLIGENTE



Logistique fluviale : l'Entente Axe Seine lance ses appels à projets

[+ LIRE LA SUITE](#)

VILLE INTELLIGENTE



Feuille de route de la décarbonation de l'aménagement : le groupe de travail propose six leviers pour agir

[+ LIRE LA SUITE](#)

VILLE INTELLIGENTE





Véhicules intermédiaires : 15 M€ alloués au programme "eXtrême défi" pour 2023-2024

+ LIRE LA SUITE

(<https://www.aefinfo.fr/depeche/689962>)



À DÉCOUVRIR

ENERGIES ET ENVIRONNEMENT



Les trois institutions européennes trouvent un accord en trilogie sur la directive énergies renouvelables pour 2030

+ LIRE LA SUITE

(<https://www.aefinfo.fr/depeche/690003-les-trois-institutions-europeennes-trouvent-un-accord-en-trilogie-sur-directive-energies-renouvelables-pour-2030>) (<https://www.aefinfo.fr/depeche/689974-airbus-renonce-a-l-acquisition>)

SÉCURITÉ PRIVÉE



Airbus renonce à l'acquisition d'Evidian, la société d'Atos spécialisée dans le big data et la cybersécurité

[+ LIRE LA SUITE](#)

d-evidian-la-societe-d-atos-specialisee-dans-le-big-data-et-la-cybersecurite) (<https://www.aefinfo.fr/depeche/689780-URBANISME ET AMÉNAGEMENT>)



Citallios et Essonne aménagement sont chargés de mener le projet NPNRU de Savigny-sur-Orge

 LIRE LA SUITE

citallios-et-essonne-amenagement-sont-charges-de-mener-le-projet-npnr-ge-savigny-sur-orge)

