

Urbanisme : un guide pour adapter les rues au changement climatique

[Climat Environnement Mobilité Transports](#)

Un guide « La rue commune », conçu comme une méthode pour adapter les rues des villes au changement climatique en réduisant la place de la voiture, a été dévoilé mercredi 29 mars 2023 par un groupement d'acteurs de l'urbanisme et de la construction.



© Image par NoName_13 de Pixabay

Pour tout comprendre



La lutte contre le changement climatique et la protection de l'atmosphère



Comprendre la déclinaison territoriale des différents plans de lutte contre le changement climatique

Issu d'un appel à communs lancé en 2021 par l'Agence de la Transition écologique (Ademe), ce guide de plus de 400 pages, disponible sur le site internet de « [La rue commune](#) », regroupe des solutions techniques et méthodologiques à destination des élus, des urbanistes et des citoyens.

Il est également le fruit d'une consultation citoyenne qui a recueilli près de 800 propositions.



« La rue est un maillage essentiel de la fabrique de la ville, on a un périmètre d'intervention incroyable pour adapter nos villes à l'enjeu climatique. Près de 80 % des bâtiments actuels seront présents en 2050, il faut donc les adapter aux conditions de demain et c'est aussi vrai des espaces publics », a déclaré lors d'une conférence de presse Franck Boutté, ingénieur et architecte.

Selon ce guide, les « rues communes » sont des « rues planes, sans trottoirs ni séparation entre les fonctions urbaines », où la voiture ne pourra plus stationner mais seulement circuler à la vitesse d'un piéton, soit 5 km/h.

Il s'agit d'accompagner la « démotorisation » des villes, à savoir la réduction du nombre de voitures par ménage, pour « 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 », écrivent les auteurs. Ces nouvelles rues pourront donc accueillir des usages autres que la mobilité et qui seront susceptibles d'évoluer « au rythme de la journée, de la semaine et des saisons ».

Pour être éligibles, ces rues ne devront pas être des axes structurants, mais des axes secondaires sans ligne de bus, et devront être situées à 10 minutes à pied de transports en commun.

Elles pourront être situées aussi bien dans les centres-villes qu'en banlieue et devront pouvoir faire l'objet de travaux par la mairie.

Parmi les aménagements proposés, la désimperméabilisation des sols et la végétalisation dans une logique de « rafraîchissement urbain » arrivent en tête. Une méthodologie par étapes, avec des phases d'expérimentation, est également proposée.

« C'est une démarche progressive. On ne va pas enlever 50 ans d'accaparement de nos villes par la voiture du jour au lendemain », a reconnu Vincent Cottet, urbaniste chez Richez Associés.