

La rue, le commun, le vide

FRANCK BOUTTÉ* | ALIX DEROUIN

L'auto-rue

La rue, c'est à l'origine « un chemin bordé de maisons » – du latin tardif *ruga*, issu lui-même du latin classique *ruga* : rides. C'est le lieu de l'échange, du commerce, des rencontres, du dialogue. Et jusqu'à la fin du XIX^e, partout dans le monde, le lieu de la circulation piétonne, des charrettes à bras et à cheval. Puis l'apparition des mobilités rapides, tramways et voitures qui très vite se généralisent, transforme radicalement l'usage de la rue¹. Très rapidement, les rues de nos villes et métropoles deviennent d'abord le lieu de la circulation et se métamorphosent en conséquence : élargissement, imperméabilisation, diminution drastique de l'espace accessible aux piétons... On estime aujourd'hui qu'en moyenne, l'espace dévolu aux voitures (voies circulables et stationnement) occupe 80 % de l'espace public dans les métropoles, alors que celles-ci ne représentent plus que 20 % des parts modales. Une récente étude de l'Institut Paris Région, dévoilée en avril 2024, annonce même que les déplacements en voiture ne représentent plus que 4,3 % des déplacements de Paris intra-muros et 16,7 % des déplacements Paris-Grande ceinture².

Apprendre des crises

Les récentes crises qui ont traversé la décennie, sanitaire et écologiques, ont montré les limites de cette organisation urbaine. La pandémie d'abord, en libérant la ville de la voiture, nous a révélé la beauté et les bienfaits d'une urbanité apaisée. Nous avons redécouvert nos places et avenues, nos rues et nos quartiers, et les avons spontanément investis d'une

nouvelle manière – ou plutôt d'une manière perdue – lors des temps de liberté autorisés : promenades, jeux d'enfants, bienfaits du rapport à l'extériorité, de l'exposition à la lumière naturelle, au vent ; dans un second temps, l'espace public de nos villes a également permis d'accueillir des usages éphémères essentiels (vaccination) et de loisirs (terrasses de cafés, restaurants), nous ouvrant les yeux sur le champ des possibles. Tous les espaces de la rue ont pu être investis et ont permis à quantité d'usages de retrouver une place.

Les étés caniculaires de 2022 et 2023 ensuite ont souligné l'inadaptation dramatique de nos villes au réchauffement climatique. Enfin, nous avons atteint collectivement la pleine conscience de l'immense bouleversement en cours : le dérèglement climatique rend nos villes inadaptées, voire inhabitables demain. En 2023, des températures de plus de 45° ont été relevées dans des appartements d'Auber-villiers. Et Paris se prépare à affronter des épisodes caniculaires de plus de 50°³... Les raisons de cette inadaptation des villes sont aujourd'hui bien connues. D'une part le phénomène d'îlot de chaleur urbain amplifie les températures – on constate jusqu'à 8 à 10° degrés de différence la nuit entre le cœur de Paris et la grande couronne en période estivale – à cause de la densité du bâti qui emprisonne la chaleur et empêche les circulations aérauliques, des matériaux de construction et surfaces imperméabilisées nécessaires à la circulation des voitures qui emmagasinent la chaleur, etc. D'autre part la plupart des bâtiments ne sont pas conçus pour protéger des températures extrêmes, et les alliés naturels du rafraîchissement sont affaiblis ou inexistant dans l'espace public. Jusqu'ici la plupart des efforts ont été portés sur les bâtiments neufs en se concentrant principalement sur la réduction de la consommation d'énergie, l'enjeu de l'adaptation de l'existant commençant tout juste à être pris en compte – et trop

*| Franck Boutté, ingénieur et urbaniste, a fondé et dirige l'Atelier Franck Boutté, agence référente dans les domaines de la conception et de l'ingénierie environnementale. En 2022, le Grand Prix de l'Urbanisme lui est décerné par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et le ministère de la Transition énergétique pour sa démarche pionnière sur l'ingénierie environnementale des projets architecturaux, urbains et territoriaux.

1 | M. Garden, « Histoire de la rue », *Pouvoirs*, 2006, n° 116, p. 5-17.

2 | *Enquête régionale sur la mobilité des Franciliens*, Institut Paris Région, 4 avril 2024.

3 | Voir le rapport de la Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris, avril 2023.

souvent du seul point de vue de l'isolation thermique qui pourrait même se révéler contre-productive si elle était mal menée sans préoccupation du carbone réinvesti et surtout sans prise en compte du confort en période estivale dans une approche prospective. Certes, l'isolation des millions de logements existants est une nécessité, et un enjeu majeur d'équité sociale. Mais la rue est un levier absolument fondamental de l'adaptation des villes : penser la rue, c'est penser les vides de la ville. Or l'adaptation se joue essentiellement dans les vides, qui accueillent les agents écologiques du rafraîchissement adiabatique naturel : l'eau, l'air, le végétal.

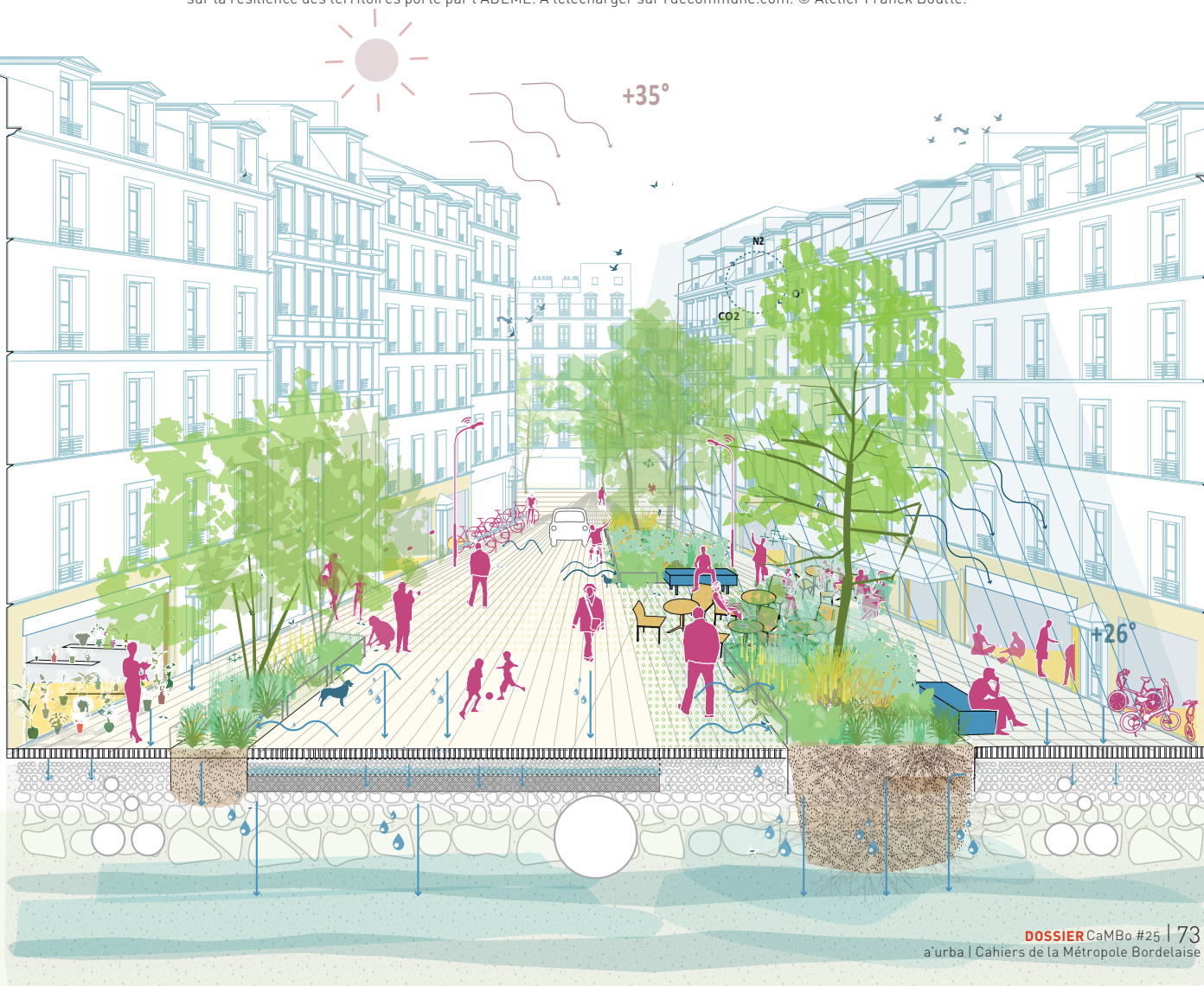
Réparer la ville

Tout ceci pourrait militer pour une désurbanisation de nos territoires, pour un retour à la campagne. D'un point de vue écologique, ce n'est certainement pas une solution. Les villes sont le lieu du partage, c'est leur essence et leur définition : partage des

ressources, des infrastructures et des services. Ceci constitue une sobriété à la source absolument essentielle. Il est également nécessaire de lutter contre l'étalement urbain, afin de ménager nos terres fertiles, puits de carbone vivants nécessaires à l'atténuation de notre empreinte carbone. La désirabilité des villes est un enjeu crucial des prochaines décennies, et la rue peut être un levier majeur de ce réenchantement.

Penser la rue est un impératif écologique. La rue, plus petit dénominateur commun de la ville et premier endroit du collectif, ne doit plus être une question d'efficacité logistique, et plus seulement une question de desserte, de distribution. Elle ne doit plus être une résultante, une conséquence de réflexions urbanistiques, un impensé mais elle doit être reconnue pour ses atouts premiers : le commun et le vide.

Principes de la Rue commune. Ou comment accélérer l'adaptation des rues métropolitaines ordinaires pour répondre à l'urgence climatique et sociale. Guide méthodologique produit par le groupement Richez_Associés, Atelier Franck Boutté, Leonard, dans le cadre d'un appel à communs sur la résilience des territoires porté par l'ADEME. À télécharger sur ruecommune.com. © Atelier Franck Boutté.





Un exemple de dispositifs de rafraîchissement urbains : brumiseurs au parc Pinçon à Bordeaux. © Ville de Bordeaux.

Le commun nous l'avons dit : usages partagés, rues aux écoles, loisirs, rencontres... Pour recréer du collectif qui donne envie d'aimer le collectif – ce qui ne va pas de soi, certes, et nécessite contrats d'usage, concertations et investissement des pouvoirs publics, mais semble un projet de société nécessaire.

Le vide, dans toutes ses composantes et ses « franges ». Le sol de la rue, libéré de la voiture par endroit, peut être désartificialisé et retrouver des qualités nécessaires en restaurant les cycles naturels, notamment de l'eau, et en permettant la végétalisation de l'espace public. La végétalisation des rues, on le sait, est l'alliée indispensable de l'adaptation de nos villes, surtout lorsqu'elle se déploie en réseau.

Mais la rue ne se limite pas à son sol, et doit également être pensée dans son volume : la lumière qui y pénètre, l'air qui y circule – ou pas, justement –, sont des éléments essentiels de sa qualité. Les zones occupées par l'homme créent de la discontinuité. Or les phénomènes naturels se jouent originellement dans la continuité : la météorologie, la climatologie, la micro-climatologie se jouent dans la continuité ; la nature est continuité, l'écologie cyclique : continuité des masses d'air, continuité lumineuse, continuité du déplacement, migration des espèces, chaîne alimentaire... La brise, c'est la continuité. Le cycle de l'eau également.

À l'inverse, les interventions humaines fabriquent de la discontinuité. On sépare, on définit des frontières, on pose des limites aux villes, on établit des cadastres, on dessine des parcelles, on construit des murs, expression ultime de la discontinuité ; on définit même avec la notion de propriété le contrat de la discontinuité. Les agents écologiques sont écartés – le végétal, l'animal –, et les cycles naturels sont altérés, voire rompus.

L'une des faillites écologiques de la ville réside dans cette altération, à l'origine de risques majeurs ou les renforçant : sécheresse, mauvaise qualité de l'air,

îlot de chaleur urbain, etc. Le nouvel enjeu de l'urbanisme et de la fabrique des territoires et des villes est de travailler à la réparation. Faire acte de transformation positive, de réparation est essentiel pour reconstituer des continuités originelles brisées.

Ici, pour la rue, cela peut passer par l'attention portée aux veines de vent, qui, pour être retrouvées, peuvent nécessiter l'ouverture d'un passage fermé : assurer la porosité d'un îlot, ouvrir une porte cochère, parfois ne pas reconstruire là où un immeuble est détruit. Les bénéfices de la brise rafraîchissante peuvent être considérables dans la lutte contre les îlots de chaleur urbains. C'est ainsi que la rue doit être aussi pensée par ses franges, ses bords, ses interactions entre espaces publics et espaces privés. Des porosités doivent être permises pour reconnecter les vides de la rue et les vides des parcelles construites.

La voie du Sud

Plus largement, c'est la question même des limites de la rue qui peut être reposée. La forme des villes et le dessin des rues se constituent naturellement en cohérence avec leur climat. Si l'on considère que le climat de Paris sera demain celui de Séville et après-demain celui de Tanger, nous devons envisager de repenser nos rues à l'aune de leurs modèles. Se protéger du soleil en travaillant « le fil de l'ombre » afin de circuler autant que possible en se protégeant du soleil : ombrières, canopées, ombrage projeté par les bâtiments. Créer des porosités et des façades épaisses qui, par la superposition de filtres successifs (arcades, patios...) permettent un passage progressif du privé au public.

Et puisque les villes sont le reflet de la riche hybridation histoire/climat/culture d'un lieu, comprendre que demain, nos façons de vivre et d'habiter nos rues, nos usages de rencontres, nos pratiques de travail ou alimentaire, nos besoins de repos, d'abri, de nature ressembleront certainement à ceux de nos voisins du Sud.

Regardons vers le Sud ! _