

RECONQUERIR LES RUES

exemples à travers le monde et pistes d'actions

NICOLAS SOULIER

Editions ULMER - Paris, avril 2012

résumé

INTRODUCTION

DES PROCESSUS DE STERILISATION

stérilisation réglementaire

Stérilisation routière

Stérilisation résidentielle

DES PROCESSUS FERTILES

Deuxièmes chantiers

La spontanéité

Marges de manœuvre

Les frontages

Principe de l'étagère

Partage modal de la voirie et déplacements actifs

Partage frontal de la rue et frontages actifs

Accompagner l'autoproduction des rues

La part des plantes - Jardiner en public

Reconquérir nos rues - pistes d'action

INTRODUCTION

Quand nous sortons de chez nous, si les bébés dans les poussettes sont au ras des pneus et des pots d'échappement, si les enfants ne peuvent pas aller tout seul dans la rue ou à l'école, si nous passons beaucoup de temps dans des déplacements fatigants, si les personnes âgées ou désœuvrées ne savent où se mettre, si les services et commerces de proximité disparaissent, on peut s'interroger sur notre habitat.

Dès lors que l'on considère les rues comme de simples voies de circulation, où l'on donne presque toute la place aux voitures pour rouler ou pour stationner, alors dehors, dans la rue, nous sommes chez elles, pas chez nous. Mais ce n'est pas qu'une question de voitures. C'est aussi une question de riverains. Pour être vivante, une rue résidentielle a besoin d'être *habitée*, et non simplement parcourue. Si nous tolérons que la rue devant chez nous ne soit qu'un tuyau pour circuler, c'est que nous oublions que c'est un espace qui fait partie de notre habitat. Quand nos habitations se referment sur elles-mêmes et que nous tournons le dos à la rue, nous n'avons plus d'échange avec elle. La rue se retrouve morne. Les riverains la désertent. L'habitat reste figé.

J'ai été conduit à ce constat un peu sombre dans le cadre de ma pratique d'urbaniste et d'architecte, sur la base d'expériences que j'expose dans la première partie de ce livre. On pourrait en venir à penser que cette situation caractérisée par le dépérissement des rues est inévitable, et qu'il vaut mieux se résigner sans vaine nostalgie au fait que la plupart des rues banales de quartiers résidentiels sans commerces ni équipements soient moroses.

Mais d'autres expériences, en particulier à l'étranger, nous montrent que des rues résidentielles peuvent être vivantes et donner envie d'y habiter. Elles montrent que la situation peut être différente, notamment quand les habitants contribuent à la vie de leur rue et à sa prise en charge. La rue s'en trouve métamorphosée. Je développe quelques uns de ces exemples inspirants, et je propose ensuite un parcours dans un choix de rues en Europe, en Amérique du Nord et au Japon, en étant attentif aussi bien aux succès qu'aux échecs qui s'y manifestent.

Il ne faut donc pas se décourager, notre habitat pourrait être beaucoup plus agréable à vivre. Nous pourrions reconquérir nos rues, sans devoir tout démolir ni tout reconstruire. Il faudrait pour cela que nous, les riverains de la rue, ne soyons plus amenés à lui tourner le dos et à nous enfermer derrière des écrans, des murs et des portes pleines. Si nous nous tournions vers la rue, nous pourrions engager des processus très différents, et considérer que la rue, c'est aussi notre affaire.

Il est difficile d'influer sur les vastes opérations d'urbanismes. Mais on peut agir concrètement au quotidien devant chez nous, à notre porte: c'est à notre échelle et dans le domaine du possible. Nous les habitants, nous pourrions améliorer les rues dans lesquelles nous habitons, et, pour une part essentielle, nous sommes les seuls à pouvoir le faire. Cela exige que nous trouvions collectivement le moyen de cesser de stériliser nos rues et de bloquer les initiatives.

Ce livre est un essai pour contribuer à cette prise de conscience. Je l'ai écrit en me fondant sur mes expériences d'architecte, d'urbaniste, et d'enseignant, et à l'issue de nombreux voyages ou séjours d'étude. Ce n'est ni un manuel, ni un livre théorique scientifique : plus un compte-rendu d'enquête, un carnet de notes de praticien, une tentative pour donner à voir et fournir des éléments de compréhension, et pour proposer quelques outils et quelques notions à ceux qui s'interrogent, qui se demandent comment débattre et agir, contourner des blocages, et trouver de bons angles d'attaque pour reconquérir nos rues.

UN HABITAT STERILISE

stérilisation réglementaire

Quand on examine le cadre réglementaire de l'habitation en France -règlements d'urbanisme, de voirie, de copropriété, de location...- on constate que de très nombreuses règles interdisent aux habitants de s'activer hors de leur logement (par exemple : ne rien déposer dans les parties communes ou dans le domaine public, ne pas modifier l'apparence extérieure de son habitation, s'abstenir de mettre des plantes, du linge, des mobiliers à la vue des voisins et des passants, ne pas jouer sauf dans des endroits très précis, etc). On peut comprendre au cas par cas le bien-fondé d'une règle ou d'une interdiction, pour éviter des conflits de voisinage, ou des accidents,. Mais les conséquences de ce cadre réglementaire sont impressionnantes : les lieux sont conçus, réglementés et gérés pour que rien ne s'y passe et que rien ne change. Les habitants sont réduits à l'inaction. L'habitat est figé. Il est *stérilisé*. Dans les rues résidentielles on n'observe plus guère de vie riveraine apparente.

Stérilisation routière

Une logique de sécurisation « routière » peut être appliquée à la circulation dans les rues. Elle conduit à considérer les rues comme des routes (multiplier les pistes de circulation, les glissières de sécurité, les giratoires, les garde-fous, les barrières ; minimum de traversées, de rencontres, de mélanges, et minimum de points d'échange avec les riverains). Au nom de principes de sécurité valables pour des routes, on bloque des processus propres aux rues de la ville : le mélange des modes de circulation, et les interactions entre les passants.

Stérilisation résidentielle

Une autre logique de sécurisation peut être appliquée aux habitations riveraines des rues. On les sécurise sous forme de *résidences* (enclos sécurisés, grilles, digicodes, interphones, vidéosurveillance, entrées contrôlées de parkings, espaces verts tampons). L'habitation ouverte sur la rue est considérée comme en danger. On la renferme sur elle-même, et on réduit au minimum les entrées et les échanges entre la voie et les riverains. Au nom de la sécurité, on bloque toute une autre part des processus propres aux rues de la ville, les interactions avec les riverains.

Un même principe sous-tend ces démarches: « on ne peut pas faire confiance ».

– On ne peut pas faire confiance aux automobilistes, aux piétons, ou aux cyclistes. On multiplie les dispositifs pour les guider, les séparer, leur imposer des trajectoires. Sécurité routière oblige.

– On ne peut pas faire confiance aux habitants, on doit craindre et empêcher tout ce qui est intempestif ou spontané.

Mais davantage de sécurisation produit davantage de défiance. Or restaurer une sécurité durable suppose de restaurer la confiance. Ces deux mouvements sont antagonistes. Loin de contribuer à la sécurité, sécuriser à outrance peut mener à des situations critiques, et s'avérer contreproductif. Le remède peut s'avérer pire que le mal. Loin de construire un habitat où nous soyons en sécurité, nous construisons ainsi un habitat stérilisé, caractérisé par l'absence de vie sociale informelle dans les rues. Résultat : les rues paraissent inhabitées, désertées.

N'y a-t-il pas d'alternative ?

DES PROCESSUS FERTILES

Dans un contexte différent à l'étranger, des exemples nous montrent que de banales rues résidentielles sans commerces peuvent être très vivantes. On constate que de ce fait l'on y est en sécurité : les enfants jouent dans la rue, les clôtures n'ont pas d'enjeu défensif. On constate également que les habitants contribuent à produire leur rue et à la prendre en charge. La rue en est métamorphosée.

En voici une évocation:

Dans cette rue, les habitations riveraines ont été construites récemment. Les habitants ont emménagé et l'habitat n'est déjà plus le même en quelques années. Là, où après le chantier il n'y avait rien, on trouve de nouveaux éléments. Un arbre transforme l'espace de la rue. Une glycine a envahi une treille. Cette entrée est plus accueillante : on a installé un abri à claire-voie pour les vélos et les boîtes à lettre, une tablette où poser son sac pour prendre sa clef. Une haie s'est développée qui protège des regards indiscrets ce rez-de-chaussée et dissimule l'abri de ces poubelles; une vigne vierge palissée tapisse cette façade, où ont été rajoutés un balcon, un auvent, des stores... Les espaces devant les façades d'entrée ressemblent un peu à des jardins. On y laisse des jouets ou des affaires. Des chats, des chiens, des oiseaux s'y plaisent. Des emplacements ont été aménagés qui permettent de livrer, réparer, stocker, bricoler. Des bancs ont trouvé leur place, pour regarder les passants ou les enfants jouer, ou pour musarder. Des vélos s'accumulent.

Du fait de ces plantes, de ces ajouts, de ces activités, ce n'est plus la même habitation, ce n'est plus la même rue. Une véritable production a eu lieu après que les bâtiments ont été construits. Chaque riverain a continué à aménager à sa façon sa relation à la rue. Toutes ces petites modifications accumulées ont eu de grands effets. Et au fil des saisons la scène change.

Tout cela n'était pas fait au départ, mais ici tout était fait pour que cela puisse arriver.

Deuxièmes chantiers

Je propose la notion de « deuxième chantier » pour désigner ces processus productifs qui se greffent sur l'habitat au fil du temps et le métamorphosent. Quand rien ne se passe, et que rien ne pousse, c'est que les deuxièmes chantiers sont impossibles. Les années passent, rien ne bouge. L'habitat est figé, il est stérilisé.

Quand les deuxièmes chantiers peuvent avoir lieu, notre habitat évolue : il continue à se construire. Les deuxièmes chantiers peuvent s'avérer très productifs. Les plantes, si elles disposent d'un peu de place, sont de grandes alliées, non pas parce qu'elles sont vertes, mais parce qu'elles produisent une part de notre habitat en quelque sorte à notre place, quasi toutes seules, spontanément, gratuitement. Et les animaux participent eux aussi à leur manière à la vie de nos rues. Si nous pouvons nous activer en bord de rues, aménager et modifier l'espace devant nos façades, prendre soin de nos plantes et animaux familiers, même de manière minime, nous produisons alors une part parfois décisive de l'architecture de notre habitat. De ce point de vue on pourrait dire que l'habitat est fertile.

La spontanéité

Les deuxièmes chantiers sont donc doublement spontanés. S'agissant des plantes et des autres apports de la nature, ils sont spontanés, au sens de ce qui se fait de soi-même, qui croît naturellement, comme un arbre. S'agissant de nous, c'est également « de manière spontanée » - au gré de nos inspirations et nos désirs - que nous préférons accompagner ces processus. Jardiner la flore et domestiquer la faune, bricoler et transformer notre habitat, utiliser l'eau et l'air, nous le faisons de notre propre initiative, selon notre propre volonté, de manière créative et naturelle, si nous n'en sommes pas entravés ou empêchés. Le mot spontané évoque aussi ce « qui échappe aux règles établies, aux prévisions calculées, improvisé, sauvage ». Cela correspond bien à la dimension toujours hasardeuse de ces processus au fil du temps. Hasardeuse ne voulant pas dire dangereuse.

Marges de manœuvre

Pour libérer ces processus spontanés, il faut disposer de marges de manoeuvre du côté de la rue. Il ne s'agit pas seulement de façades, il s'agit du terrain qui est devant la façade, du trottoir devant chez soi, et de ce qui s'y passe. Ces espaces forment l'interface entre les deux systèmes distincts qui caractérisent une rue : la voie de circulation d'une part, et les riverains d'autre part. En quelques mètres, parfois en quelques centimètres on passe du très public au très intime. Cette interface forme une part vitale de notre habitat, mais étrangement on ne sait comment nommer ces terrains de bord de rue qui sont devant nos façades, et forment les « fronts » de nos rues. On constate que l'on ne dispose pas de terme adéquat. Pour disposer d'un outil permettant de mieux prendre conscience de l'enjeu et d'en débattre, je propose pour désigner l'espace devant la façade d'entrée d'un riverain, dans une rue, d'utiliser le terme *frontage*.

Les frontages

Frontage est un terme français tombé en désuétude, que les Québécois utilisent, et dont les Américains font un usage courant en urbanisme. Une bonne part de ce livre est consacré aux frontages comme des éléments clés de la vie de la rue. Pour comprendre ce qui se joue dans les frontages, j'ai rassemblé un échantillonnage de frontages très divers dans des rues en Allemagne, en Hollande, à Londres, à Montréal, aux Etats Unis, au Japon...

Ces frontages nous le verrons peuvent parfois être malmenés et stérilisés - il ne s'y passe rien - : on les utilise comme parkings, comme aires pour les poubelles, on y met une verdure figée (une pelouse, des plate-bandes qui servent de tampon), on occulte les limites par des rideaux ou des écrans (des haies de thuyas, des barreaudages sans claire-voie), on condamne les entrées...

Parfois au contraire ils sont l'objet de soins attentifs de la part des riverains, et sont actifs : des deuxièmes chantiers s'y déploient, une vie riveraine s'y manifeste.

Cela dépend de multiples facteurs. Pour mieux les connaître je propose une revue de quelques unes de ces actions entreprises par les riverains et les autorités publiques, qui selon les cas stérilisent, protègent ou réactivent les frontages.

Principe de l'étagère

L'habitat le plus soigneusement conçu s'avère inadapté aux scénarios de vie et aux situations imprévus, sauf s'il laisse des marges de manoeuvre à ses habitants et si les *deuxièmes chantiers* peuvent se déployer pour l'adapter. Notre habitat est alors une production continuée, évolutive, vivante, et non pas un produit fini et figé qu'il ne faudrait qu'entretenir, ou démolir s'il ne convient plus. Transformer, réparer, améliorer : ce processus de réinvention propre au vivant est une clef pour construire un monde plus habitable. C'est aussi une clef pour s'approprier réellement son habitat. Pour ces raisons je pense que l'architecture de l'habitation doit être de ce point de vue non-finie, en attente, telle une étagère que l'on vient remplir, où les frontages sont disponibles pour agir.

Partage modal de la voirie et déplacements actifs

Pour restaurer l'ambiance des rues, il faut maîtriser la circulation et le stationnement des voitures. Il s'agit de la conception des voiries et du code de comportement des conducteurs. Je consacre un chapitre qui récapitule les enseignements de nombreuses expériences menées notamment dans des villes européennes. Elles nous montrent qu'il faut redonner toute leur place à la marche à pied et au vélo, ce qu'on appelle les *déplacements actifs*, et viennent confirmer que c'est non seulement possible mais nécessaire, étant en fait la seule solution durable. Le partage de la rue, plus exactement le partage *modal* de la rue (le partage de la voirie entre les différents modes de déplacements) doit être rééquilibré au profit des modes de déplacement actifs. Les rues doivent être *marchables* et *cyclables*. Changer nos manières de circuler n'implique pas de grands bouleversements, mais toute une organisation cohérente (des stationnements et des circulations, des transports en commun, des réseaux) qui libèrent les mesures locales, et les choix individuels.

Partage frontal de la rue et frontages actifs

Pour reconquérir les rues, rééquilibrer le partage modal ne suffit pas. Un autre partage de la rue est en jeu, entre ceux qui habitent au bord de la rue - les riverains- et ceux qui circulent dans la rue- les passants. On peut l'appeler le *partage frontal de la rue*, puisqu'il se joue dans les frontages. Il faut rééquilibrer le partage frontal de la rue, en s'intéressant à leurs frontages. Réactiver et reconquérir nos rues, et en refaire un élément à part entière de notre habitat, ne nécessite pas d'un point de vue spatial forcément de grands moyens, ni d'actions spectaculaires. Redonner de la place dans nos rues aux riverains et prévoir des frontages changerait nos manières d'habiter la rue : cela ne porte que sur de minces bandes de terrains en bord des rues.

Accompagner l'autoproduction des rues

Accompagner l'autoproduction est une expression de travailleurs sociaux. Cela signifie aider les gens à produire par eux-mêmes une part de ce qu'ils utilisent ou consomment. Concevoir une rue et ses architectures riveraines de manière à assurer d'un point de vue spatial l'équilibre des partages modal et frontal est nécessaire, mais cela n'est que la moitié du travail qui nous incombe, si nous voulons que les deuxièmes chantiers prospèrent et que la vie sociale informelle de la rue se développe. Pour être possible, cette autoproduction de l'habitat doit être *accompagnée* par la collectivité. Il s'agit de préparer non seulement l'espace mais aussi les esprits, de transmettre des savoir-faire, et d'aider à résoudre les problèmes sociaux propres aux relations de voisinage. Accompagner ne voulant pas dire faire à la place de, mais aider à faire.

Quand on est confronté à un habitat stérilisé, la tâche est ardue, car il faut restaurer des compétences, inventer des traditions, faire évoluer des mentalités. Mais elle est nécessaire. Une fois que la vie sociale informelle de la rue a pu reprendre racine, l'autoproduction que représentent les deuxièmes chantiers peut marcher plus ou moins toute seule. Cependant sous une forme ou sous une autre un accompagnement sera toujours nécessaire: il s'agit d'action sociale, de contrôle, de médiation, d'incitation, et d'aide.

Veiller aux deuxièmes chantiers rend possible une autoproduction qui contribue pour une part importante à l'habitat, part qui peut s'avérer nécessaire pour construire un habitat convivial et vivant, Cette part peut devenir un élément substantiel de l'existence de chacun, et représenter un enjeu économique important en période de crise.

La part des plantes - jardiner en public.

Pour tempérer les conflits et permettre les partages dans les rues, on constate que les plantes sont des alliées incomparables. Elles interposent dans nos existences quotidiennes leur rythme, leur fertilité et leur présence calme et vivante. Elles nous aident et introduisent un élément d'un autre ordre au sein de la rue : l'ordre des processus spontanés de la nature. Notre habitat est aussi leur habitat. Pourquoi interpose-t-on un jardin entre la façade et la voie ? En anglais ou en allemand, le seul mot disponible pour frontage est « jardin de devant » (*front garden / vorgarten*) : signe qu'il est difficile d'imaginer se passer du pouvoir des plantes en bordure des rues, et de ne pas voir dans les frontages d'une manière ou d'une autre des jardins.

Beaucoup de rues se passent de plantes, d'arbres, et de jardins riverains. La vie sociale informelle spontanée y prospère sans en avoir besoin. Mais quand la situation est difficile, quand la vie de la rue est stérilisée, jardiner en public son frontage peut devenir un enjeu stratégique.

RECONQUERIR NOS RUES - PISTES D'ACTION

En somme, ce qui est en cause, c'est l'équilibre des partages dont sont l'objet nos rues:

1- Rééquilibrer le partage modal de la voirie

(le partage entre les différents modes de déplacements : à pied, en vélo, en voiture etc.).

Si le partage modal est déséquilibré au profit de la seule circulation motorisée, il faut le rééquilibrer au profit de la marche et du vélo en particulier, les déplacements « actifs ». La rue doit être « marchable ». Il faut construire un système global cohérent de déplacement qui offre réellement des alternatives à l'usage de la voiture et redonner de la place aux déplacements actifs, en veillant à les accompagner.

2- Rééquilibrer le partage frontal de la rue

(le partage de la rue entre les riverains et les passants)

Si le partage frontal est déséquilibré et qu'une part abusive est donnée à la circulation ou au stationnement automobile, la part des riverains dans la vie de la rue est annulée ou stérilisée.

Rééquilibrer le partage frontal c'est redonner des marges de manoeuvre aux riverains, et réactiver les frontages. Si les frontages sont inexistantes, il s'agit de les recréer, et de concevoir des architectures riveraines souples et robustes permettant les deuxièmes chantiers.

3- Un troisième partage est en cause : le partage de la production de l'habitat, entre le formel et l'informel, entre l'économie monétaire et l'économie non monétaire, domestique («faire par soi-même et pour les siens»). Il faut redonner leur place aux deuxièmes chantiers, et à une part d'autoproduction de l'habitat et des rues. Il faut savoir accueillir spatialement et socialement les deuxièmes chantiers riverains des rues, rédiger des règles souples et robustes pour les encadrer, et redonner des capacités d'actions spontanées aux habitants en accompagnant cette autoproduction.

BILAN

On pourrait se donner des objectifs tels que ceux auxquels sont parvenus des quartiers ou des villes qui peuvent nous servir d'exemple :

- « **partage modal 50 / 50** » = faire en sorte que les déplacements en voitures ne représentent pas plus de 50% des déplacements dans un système urbain, le reste des déplacements étant alors actifs et en transports en commun.

- « **partage frontal 50 / 50** » = faire en sorte que les déplacements et les stationnements n'occupent pas plus 50 % de l'espace de la rue, le reste des rues étant consacrées aux frontages privés et publics « actifs ».

Cela implique des décisions collectives, à grande échelle.

Si nous en sommes loin, il ne faut pas se décourager, car il ne s'agit pas là d'un préalable. On peut immédiatement agir localement, et expérimenter sans relâche, partout où les circonstances le permettent, à chaque fois, à l'échelle de notre rue, d'un morceau de quartier ou de village . Il s'agit de cette part de notre habitat qui est devant notre porte. C'est à notre portée, nous pouvons améliorer concrètement la situation par petites touches, si l'on s'y autorise, et pour cela quelques principes pourraient nous guider :

- **Principe des ruisseaux** : partir des ruisseaux pour former les rivières. Toutes les sources comptent. Prendre soin de toutes les initiatives, des potentiels, des deuxièmes chantiers, quelques dérisoires qu'ils puissent paraître.

- **Principe de l'étagère** : concevoir les architectures riveraines un peu comme des étagères que l'on peut remplir, avec des frontages appropriables pour accueillir les deuxièmes chantiers.

- **Principe du jardinier** : une fois préparé le terrain, il faut prendre soin des processus spontanés, ne pas les laisser à l'abandon. Les accueillir, les accompagner. Incitations, médiations, arbitrages : un travail de jardinier attentif.

Le dépérissement des rues n'est pas une chose nouvelle. Mais la crise économique et le développement d'Internet et des réseaux sociaux transforment encore la donne. Ce contexte nouveau accentue l'urgence de rééquilibrer de part et d'autre des lignes de frontage nos vies en public et en privé, pour constituer un espace public concret et vivant. Les rues sont au cœur de cette question. Là où elles sont mal en point, absentes ou mornes, nous avons des possibilités d'agir pour les reconquérir, pour autant que nous en prenions conscience et cernions des pistes d'action. Ce livre est un essai pour y contribuer.

table des matières

Introduction

DES PROCESSUS DE STERILISATION

Stérilisation réglementaire – réduit à l'inaction

Le cadre réglementaire – quelques exemples 13

Les enfants – les « endroits prévus à cet effet » 24

Un processus de stérilisation 28

Stérilisation routière – expérience d'urbanisme à Nîmes

Le boulevard périphérique 33

Démarche analytique multicritères 36

Vingt ans après 43

Stérilisation résidentielle – deux expériences d'urbanisme en banlieue parisienne

Un grand ensemble situé à Aulnay-sous-Bois 50

Un grand ensemble situé à Viry-Châtillon 60

DES PROCESSUS FERTILES

Le double partage de la rue – exemple à Brême

Le partage modal de la rue 74

Le partage frontal de la rue 78

Les deuxièmes chantiers – exemples à Fribourg

La spontanéité 86

La notion de « deuxième chantier » 94

« C'est formidable mais ça ne serait pas possible chez nous »

Un nouveau style de planification, de décision et de travail social 101

La vie de la rue – l'importance des « frontages »

Une interface : les espaces-privés-de-bord-de-rue 122

Les frontages 125

À Brême et Fribourg : des frontages actifs 128

Aulnay-sous-Bois, Viry-Châtillon, Nîmes : des frontages stérilisés 134

La dynamique du choix modal 136

ACTIONS DANS LES FRONTAGES – un panorama

Frontages actifs – quelques exemples

En Hollande	144
Autres exemples en Europe du Nord	148
À Montréal	149
Aux Etats-Unis	152
Frontages et pots de fleurs	158
Les jardins de pots dans les frontages au Japon	160

Frontages que l'on stérilise

Frontage-parking	167
Frontage-poubelle	177
Frontage-rideau	178
Frontage-tampon	180
Frontage condamné	182
Stérilisation des frontages : attention à l'effet domino !	183

Frontages que l'on protège

Un exemple : Leipzig	186
----------------------	-----

Frontages que l'on réactive

Actions dans les frontages publics	192
L'urbanisme tactique	196
Actions des riverains dans les frontages publics	199
« Vous, le propriétaire riverain, vous pouvez changer les choses »	206
Actions dans les frontages privés	209

PISTES D'ACTION – quelques éléments

Rééquilibrer le partage modal de la rue

Impératif n°1 : 30 km/h	231
Impératif n°2 : passer du Code de la route au Code de la rue	236
Impératif n°3 : faire usage du vélo en ville	238
Impératif n°4 : limiter l'espace occupé par les voitures	247
Impératif n°5 : partager la rue, ce n'est pas la diviser	251
Impératif n°6/n°1 : des frontages actifs pour une ville marchable	253

Rééquilibrer le partage frontal de la rue

Où tracer la ligne de frontage ?	256
Frontage, architecture riveraine, et deuxièmes chantiers	262
Quelle part les riverains prennent-ils en charge ?	268
La part des plantes	273

Bilan	278
--------------	-----

ÉPILOGUE : l'importance des rues	280
---	-----

Remerciements	284
Crédits photographiques	285