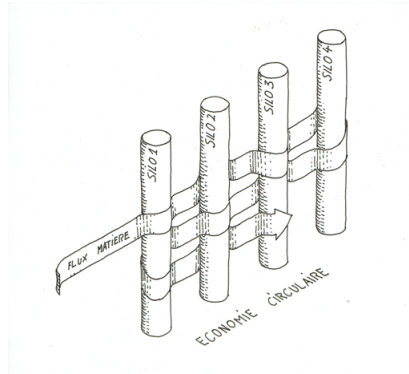


Comment bien tisser les rues ?

Texte conférence 42^e Journée Rue de l'Avenir – Martigny, 25 sept. 2025

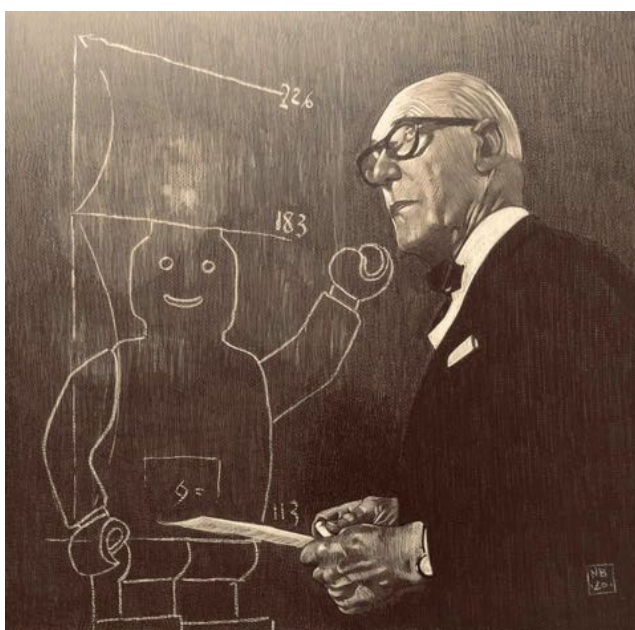
Texte et dessins : Prof. Nicolas Babey

Le titre de mon intervention est peut-être intrigant. Que signifie « tisser une rue » ? Le verbe « tisser » est bien entendu une métaphore, que j'emprunte à l'anthropologue Tim Ingold.

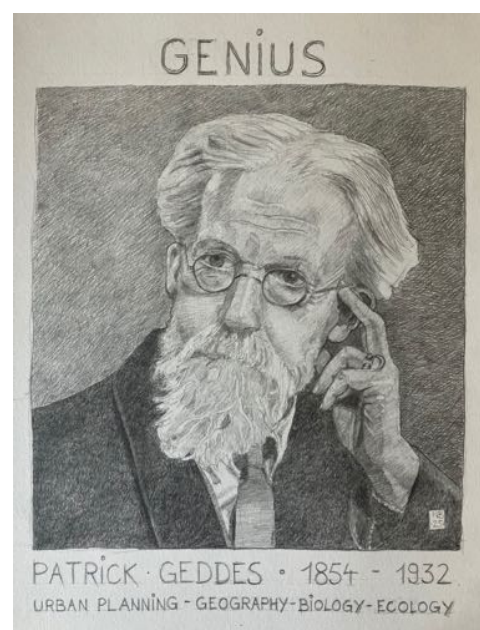


Rappelons de quoi se compose un tissu : de fils verticaux qu'on nomme les « fils de chaîne » et de fil horizontaux que l'on appelle les « fils de trame ». Je précise que la plupart des concepts en sciences humaines que nous utilisons sont d'origine métaphorique. En fait, adopter de nouveaux concepts métaphoriques, c'est le meilleur moyen de renouveler des questions sur l'urbain et de dessiner des solutions.

Avec la chaîne et la trame, on peut déjà entrevoir une sorte de classement des choses : ce qui sépare est de l'ordre de la chaîne, ce qui unit se réfère à la trame. En se rappelant toutefois qu'il faut à la fois de la chaîne et de la trame pour faire tenir un tissu.



Chaînage urbain



Tramage urbain

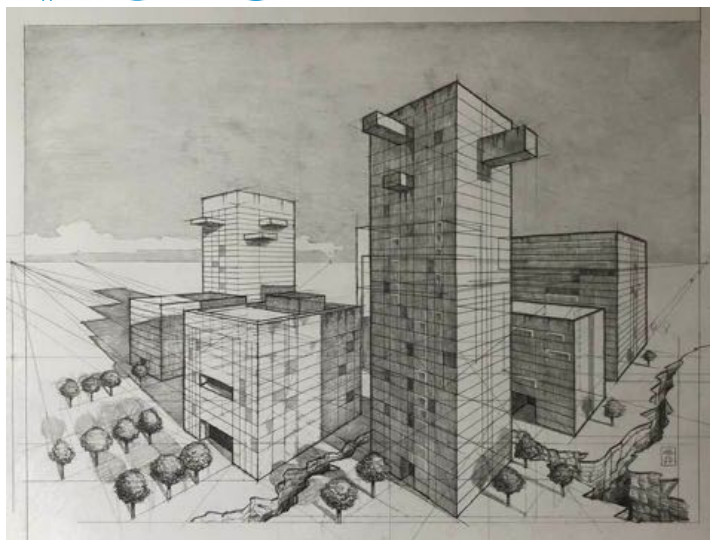
On peut s’amuser à classer les grandes idéologies urbanistiques en démontrant par exemple que Le Corbusier et ses disciples déployaient une logique de chaîne : la ville devait copier la division des tâches de l’usine pour être plus efficace. Tandis qu’au début du 20^{ème} siècle, Patrick Geddes – un génie à redécouvrir – fabriquait de la trame en conciliant nature et urbanisme. D’ailleurs, le titre de cette journée – « Comment concilier mobilités, lien social et nature ? » ne guigne-t-il pas du côté de la trame ?

Si l’on fait une liste à la Prévert des métiers de l’urbanisme, on est dans une logique très moderne de chaîne : urbanistes, architectes, architectes paysagistes, ingénieurs en mobilité, ingénieurs en génie civil, juristes, économistes, policiers et j’en passe. C’est pour le meilleur parce qu’on a absolument besoin de toutes ces compétences. Et pour le pire, parce qu’il est toujours plus compliqué et coûteux de se coordonner à l’interne des administrations, et qu’on n’arrive plus à entendre les doléances des usagers d’une même oreille. Parler aujourd’hui de « connections », de « conciliations », d’organisations transverses, de transdisciplinarité ou de processus participatifs sont autant d’indices d’un manque de trame !

Mais les concepts de chaîne et de trame ne suffisent pas pour parler correctement d’une rue ou d’un quartier. Il nous faut encore une métrique ainsi qu’une hypothèse pour compléter le dispositif. A propos de métrique, le fameux ouvrage de Ian Gehl (« La ville à taille Humaine ») nous en donne une : c’est à l’aune de ce que peuvent nos corps et nos sens que les rues, les places et l’ensemble de leurs composants devraient être idéalement dessinés et aménagés. Par exemple, la taille idéale d’une place est déterminée par l’acuité visuelle permettant de reconnaître des personnes (pas plus de 80 mètres de long), la hauteur maximale d’un immeuble par ce que peut le corps sans l’aide d’un ascenseur (pas plus de 4 à 5 étages), la longueur maximale d’un rez par la capacité de notre cerveau à rester attentif (pas plus de 15 mètres), etc. Malheureusement, ce sont plutôt la logique du capitalisme et les capacités physiques du béton armé qui dessinent nos rues.

Passons maintenant à l’hypothèse : je cite Leopold Kohr, auteur d’un ouvrage « OVNI » en 1957 (« L’effondrement des puissances ») qui nous dit : « Chaque fois que quelque chose va mal, quelque chose est trop grand », ou trop gros, trop pesant, trop nombreux, trop rapide, etc. Donc, quand quelque chose va mal dans une rue, c’est que quelque chose est trop grand.

Avec la chaîne, la trame, le corps et la taille, on a maintenant un dispositif conceptuel « pas trop grand » qui nous permet de poser des diagnostics puis de dessiner des solutions.



Démésure

Force est de constater que depuis un siècle, l'urbain est marqué par une double logique de chaîne et de démesure, une double logique catastrophique en termes écologique, sanitaire et social. En un siècle, on a cloisonné les fonctions, les classes sociales, cassé les liens métaboliques avec les campagnes proches et les ressources locales, remanié le parcellaire pour construire des immeubles en béton gigantesques, dédié la rue au trafic automobile, conçu le devenir urbain en termes de vitesse, de consommation et de compétition ; produit des morceaux de ville d'une laideur épouvantable et des rues qui aliènent les sens, respirent l'ennui et ne créent aucune « résonance » (pour parler comme le philosophe Hartmut Rosa).

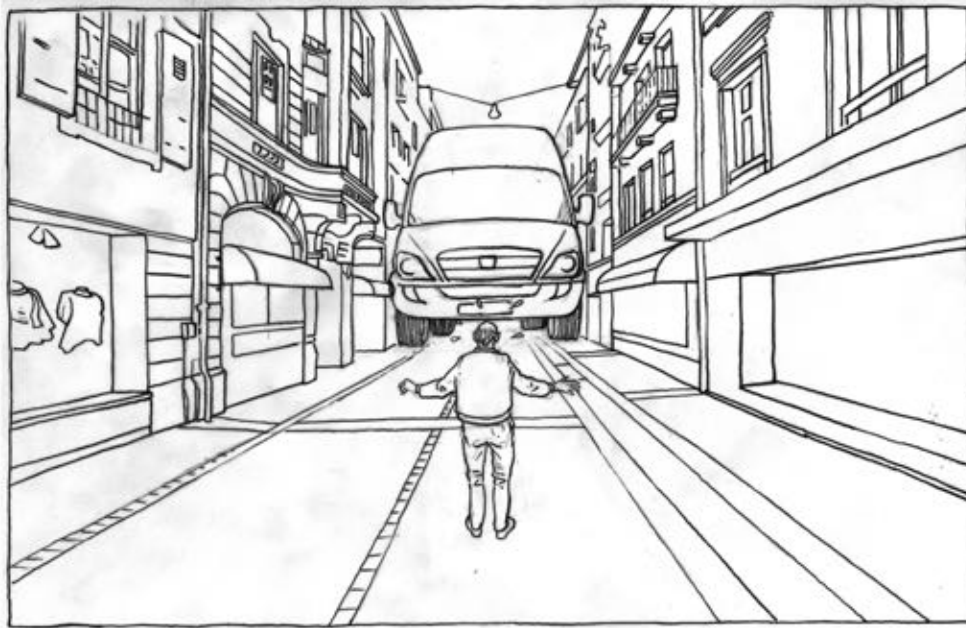


Une rue à 3 usages

La « rue aux mille usages » est un vœu auquel évidemment j'adhère. La réalité dominante, ce sont malheureusement des rues à 2 ou 3 usages, planifiées selon une ergonomie individualiste et fonctionnaliste, bétonnée, bitumée et dopée aux énergies fossiles. Nos rues sont devenues inhabitables. Dans de telles conditions, développer des liens sociaux est une illusion.

Passons maintenant à un exemple concret et appliquons nos concepts de chaîne, de trame, de corps et de taille.

Dans nos rues, depuis 20 ans, qu'est-ce qui est trop grand, trop nombreux, qui pue, pollue, va trop vite et est dangereux pour les corps ?



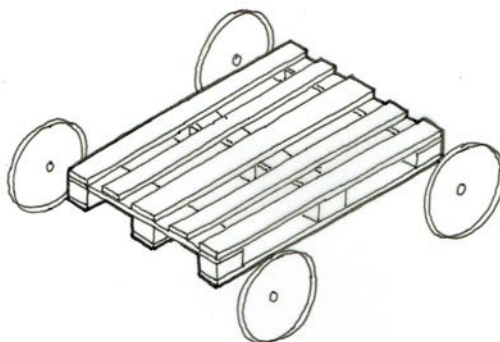
... Les camionnettes de livraison de e-colis. Le transport de marchandises, c'est 20% du trafic automobile en ville. A Martigny, ce sont plus de 500'000 e-colis qui sont distribués chaque année. A Martigny, Le développement du e-commerce a supprimé une soixantaine d'emplois dans le commerce de détail depuis 2005.



Vélo, vélo cargo et vélo cargo lourd

En fait, le transport de ces e-colis en mobilité douce sur tout le territoire de Martigny représente une taille de marché financière d'environ 4 millions de francs. Si tous les e-colis étaient livrés en mobilité douce (dernier km), plus de 40 emplois seraient créés, financièrement autoportés et sans subventions publiques.

Autre segment de marché potentiellement autoporté : les huiles alimentaires usagées produites par les restaurants, qui ont une grande valeur énergétique. A Martigny, ce sont au moins 30 tonnes par année qui sont exclusivement transportées en bagnole ou en camionnette. Ces 30 tonnes sont pourtant aisément transportables en mobilité douce.



L'euro-palette, un « graal » logistique atteignable grâce au vélo cargo lourd

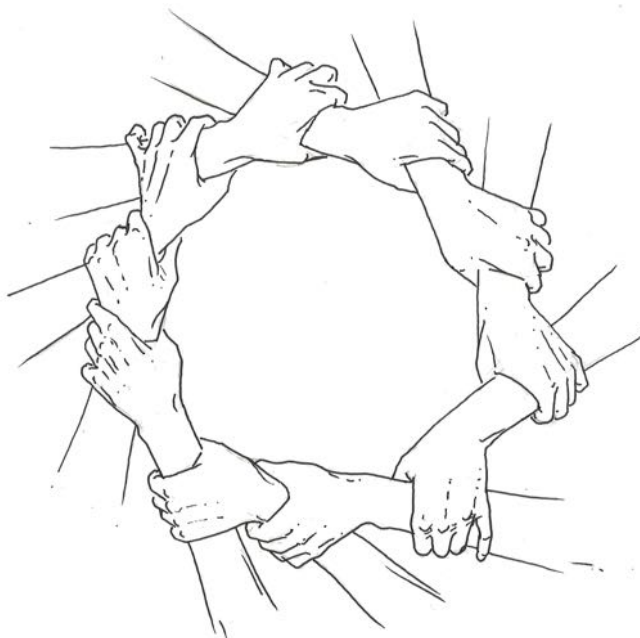
Alors pourquoi les villes n'agissent-elles pas ? je vois deux raisons principales. A l'interne des administrations, il n'est pas dans le cahier des charges de l'ingénieur-e en mobilité de faire de la promotion économique, comme il n'est pas dans le cahier des charges du ou de la chargée de promotion économique de s'occuper de mobilité. La logique de chaîne a encore frappé ! Deuxième raison : un éventuel leadership de l'exécutif communal risquerait de se casser les dents sur une opposition du législatif, celui-ci arguant d'une liberté du commerce que l'autorité communale n'a pas à fausser, sans compter les risques commerciaux et financiers d'une telle aventure.

Comment aller de l'avant ?



Business et marketing : une logique de chaîne

Ne surtout pas commencer de manière top-down avec les outils usés du marketing traditionnel. Ceux-ci visent exclusivement à créer des publics de consommateurs individualisés qui ne se connaissent pas. Leur fidélisation ne repose que sur le matraquage publicitaire. Le marketing, ça coûte cher pour faire du bruit et c'est risqué !



Coopération et participation : une logique de trame

1. Je ne vois pas d'autre moyen plus efficace que de tramer, fabriquer de la « Gemeinschaft », en d'autres termes de constituer des communautés d'usage au travers de processus participatifs. A coût et prestation équivalents pour les usagers, il s'agit tout d'abord de stimuler la création de communautés « en transition » avec les cafetiers-restaurateurs et commerçants du centre-ville qui produisent des déchets. En convaincre une dizaine à Martigny ou ailleurs n'est pas la mer à boire.

2. Ensuite, stimuler la création de communautés d'habitation et de « quartiers en transition » en soumettant à leurs habitant-es des propositions concrètes, susceptibles d'améliorer leur qualité de vie, toujours à coûts et prestations équivalents. Bien entendu, d'autres enjeux peuvent être abordés par les participant-es lors de tels processus ! Enfin, mobiliser des techniques d'animation de type « design fiction » (10 ans), co-construire de nouveaux récits et les dessiner – parce que les images dessinées ont un pouvoir politique considérable – pour construire des futurs désirables pour le plus grand nombre.

Ensuite, pour les Autorités exécutives, proposer au législatif un plan d'action ambitieux légitimé par les résultats du processus participatif. Les groupes politiques susceptibles de s'y opposer devraient s'en abstenir, comprenant que ça équivaudrait à se tirer une balle dans le pied en termes électoral.

Il faut commencer petit, constituer une organisation locale de coursiers à vélo si elle n'existe pas encore, par exemple par système de concession, l'aider à se consolider pendant 1 à 2 ans par contrats de prestation sur des missions d'intérêt public non rentables, puis atteindre des marchés potentiellement rentables comme celui des e-colis. En effet, pas la peine de rêver à

des contrats avec les transporteurs routiers pour gérer durablement le dernier km de livraison s'il n'y a pas encore de société locale de coursiers à vélo un tant soit peu structurée. Le processus complet dure le temps d'une législature...

Concluons... En quelques minutes, au moyen de 4 concepts et d'un exemple concret, j'ai tenté de tramer des enjeux urbains et environnementaux, des organisations, du développement économique, des corps humains et des processus idéalement participatifs, parce que c'est tout simplement plus efficace. J'espère que vous aurez réussi à me suivre...

Merci de votre attention !

