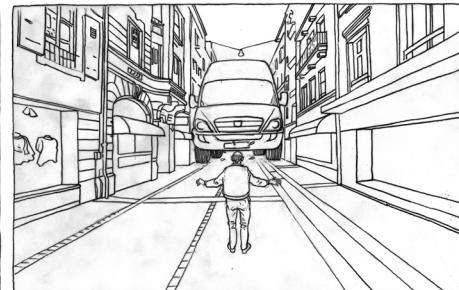
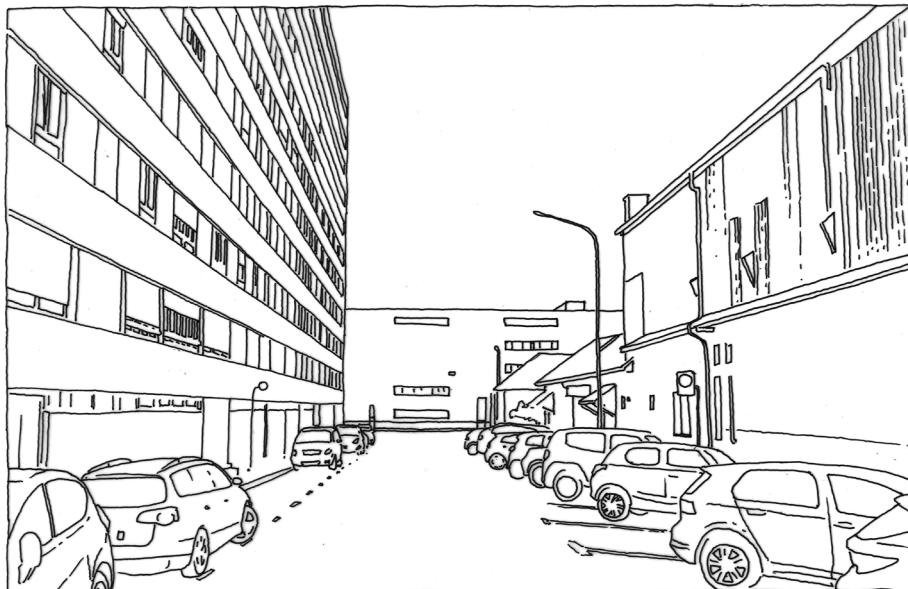


Essai

COMMENT BIEN TISSER LES RUES ?

Nicolas Babey, professeur à la Haute école de gestion Arc et doyen de l'Institut du management des villes et du territoire

Du verbe « concilier » au verbe « tisser », il y a un déplacement sémantique fondé sur une métaphore. Le verbe « concilier » indique une problématique qui a structuré la 42^e Journée organisée par Rue de l'Avenir.
« Tisser » suggère des éléments d'analyse et de réponse.



EFFET BOOMERANG DU E-COMMERCE,
La camionnette de livraison
(illustration : Nicolas Babey).

UNE RUE À TROIS USAGES,
rue des Entrepôts à La Chaux-de-Fonds (illustration : Nicolas Babey).

Rappelons qu'un tissu se compose de fils de chaîne – les fils verticaux d'un métier à tisser- et de fils horizontaux que l'on nomme « fils de trame ». Que révèlent-ils ? À toutes les échelles, les grands principes de l'aménagement depuis un siècle sont ceux du « chaînage » vertical, mais aussi de la taille et de la vitesse comme leviers du capitalisme immobilier et de la compétition entre territoires : séparation entre nature et construit, zoning, spécialisation, mais aussi remembrement parcellaire rural et urbain. Grâce (ou à cause de ...) aux innovations technologiques du béton armé, de l'ascenseur et de la voiture alimentés aux énergies fossiles, le critère du corps et des sens comme mesure de l'urbain et de ses composants a été abandonné.

Dès lors, ce ne sont plus des « rues à 1000 usages » qui quadrillent nos villes, mais des axes sans âme à 2 ou 3 usages : parquer sa voiture, rentrer et sortir de son immeuble et éventuellement promener le chien. Dans de tels contextes, les opportunités de création de liens sociaux sont plutôt rares.

Peut-être arrive-t-on au bout de cette logique de chaînage. Une nouvelle ère de la trame semble s'ouvrir, alimentée aussi bien par les désastreuses conséquences

écologiques, paysagères que sociales d'un siècle de délires « modernes ».

Face au réchauffement climatique, les villes prennent conscience du pouvoir régulateur des arbres, de leur dimension esthétique et de leurs bienfaits en termes de biodiversité.

Les effets néfastes du « tout bagnole » sur la santé humaine et sur la pollution ne sont

plus le moteur thermique qui dessine les plans, mais ce que peut le corps humain. Lentement mais sûrement, les villes redécouvrent leurs déchets et les transmuent en ressources. Pas seulement pour se chauffer mais aussi pour construire. Les immenses tonnages de terres d'excavation urbaines ne servent plus seulement à boucher les trous créés par l'extraction des matériaux nécessaires à la fabrication du béton, mais (re)servent à édifier des bâtiments plus durables.

Ces transformations lentes mais positives se propagent même aux organigrammes des administrations publiques. Les traditionnels silos administratifs ont jusqu'à maintenant mimé les fils de chaîne qu'il fallait gérer de manière cloisonnée, division du travail oblige. Peu à peu, des collectifs transversaux se développent, permettant de « tramer » des relations plus profondes et participatives entre collectifs publics et privés.

Entre les failles du bitume, quelque chose repousse et annonce peut-être le réenchantement de nos rues. ●

UNE NOUVELLE ÈRE DE LA TRAME SEMBLE S'OUVRIR, ALIMENTÉE AUSSI BIEN PAR LES DÉSASTREUSES CONSÉQUENCES ÉCOLOGIQUES, PAYSAGÈRES QUE SOCIALES D'UN SIÈCLE DE DÉLIRES « MODERNES ».

plus à démontrer. Les plans de mobilité des villes partagent désormais l'espace public avec tous les modes de déplacement durables.

Le concept de « ville du quart d'heure » incite les collectivités publiques à stimuler la décentralisation des services de quotidien (épicerie, café, tiers-lieu...) au plus près d'où vivent les ménages : ce n'est