

Ville à 30

Alep une des plus anciennes villes du monde occidental a été fondée il y a environ 4000 ans.
Une ville à 10, à 30, à 50, à 100 ?
Comme tant de villes Alep a été d'abord un lieu de sécurité pour les personnes, un lieu d'échanges culturels et matériels, un lieu de gouvernance et de culture, un lieu de création, de production ...
Simplement une Ville !

Les archéologues pourront chercher, on ne trouverait pas une définition, une justification, relative à la circulation, et surtout pas relative à la circulation d'engins faisant planer un risque sur la cité.

A sa création la ville n'envisageait pas un fonctionnement excluant, meurtrier, se niant elle même ; non-ville au milieu d'une non-nature ; niant le respect réciproque, le rapport dialectique, productif de qualités, d'économie, d'efficacité, entre la ville et la nature.

De ce point de vue les « 30 glorieuses » méritent assez peu leur qualificatif ! Elles ont vu culminer l'illusion techniciste et prétentieuse. On a fait alors toutes les expériences, y compris les plus coûteuses et les plus absurdes.

A Rue de l'Avenir nous pensons qu'il n'est pas passéiste de se fixer comme objectif cet objet ancien qui fait à notre époque un triomphe mais qui est en même temps une idée neuve : la ville.

La ville « tout court ». Par essence la ville est assez riche et tellement complexe qu'il n'est nul besoin de la qualifier. La ville de l'Avenir c'est ... la ville

Avec cet objectif c'est à une démarche de reconquête que nous souhaitons contribuer.

Cependant, néanmoins, nous acceptons de nous plier au principe de réalité. Celui-ci nous invite à accepter les étapes nécessaires, les camps de base successifs pour atteindre notre Everest à nous : La ville.

Cette étape que nous visons dans l'immédiat c'est **la ville à 30**.

La ville à 30

Cette appellation fait immédiatement référence aux zones 30 dont elle serait l'extension, le prolongement.

C'est déjà beaucoup de passer du mot « zone » au mot « ville ».

Mais le vrai changement est ailleurs.

Alors que les zones 30 sont généralement l'exception dans la ville, dans la ville à 30 cette exception devient la règle.

L'entreprise risque d'être moins difficile qu'on l'imagine car cette ville là existait en fait il n'y a pas si longtemps et est encore présente dans les mémoires de certains de nos contemporains.

En fait si on y réfléchit aujourd'hui, sage que nous sommes ou que nous sommes devenus, on peut pressentir que la ville automobile, la ville violée, la ville volée, ne sera à l'échelle de

l'histoire de notre civilisation qu'une parenthèse malheureuse, brève, bien que responsable de tant de souffrance pour les personnes comme pour la ville elle même.
La vitesse en ville apparaîtra comme une anomalie, une effronterie historique.

Au plan pratique il est très pertinent d'analyser avec rigueur les réussites, les échecs, les difficultés, les illusions, rencontrés dans la multitude des expériences de zone 30. Sans les réussites éclatantes obtenues çà ou là, serait-on prêt aujourd'hui à parler de ville à 30 ?
Le concept de Ville à 30 n'aurait intéressé personne il y a ... 30 ans. Pas plus qu'il y a 4000 ans !

Mais par rapport aux zones 30 qui imposent une gymnastique improbable tant aux citoyens qu'aux exploitants, la ville 30 devrait apporter une simplification de l'exploitation qui fait écho à la simplification de la règle puisqu'elle devient la norme. C'est là un changement de paradigme décisif.

Dans cette démarche de promotion et de réalisation des villes à 30 on peut mettre en évidence les 4 enjeux qui structurent le programme de cette journée:

- Une ville plus sûre : tellement fondamental, fédérateur, possiblement consensuel
- Une ville de la mobilité apaisée : écho aux aspirations grandissantes à un développement durable
- Une ville plus agréable : concerne la vie quotidienne des personnes dans toutes ses composantes, réponse au désir de plaisir
- Un projet politique : comment bâtir une conviction collective dans le champ démocratique ? comment conduire les actions dans la complexité de ce champ politique ?

Et après ?

Pourquoi pas la ville de rencontre après la ville 30 ? Un peu comme la zone de rencontre après la zone 30.

La ville de rencontre semble bien l'évolution normale envisageable pour la ville à 30. Davantage que la ville piétonne qui, dans le prolongement de l'aire piétonne, est une solution d'exclusion des véhicules motorisés qui apparaît à bien des égards dogmatique. L'histoire jugera d'ailleurs sévèrement certaines aires piétonnes qui ont été davantage des actions de bonne conscience que des actions véritablement positives pour la ville.

Mais la Ville de rencontre c'est pour nous déjà la Ville, c'est à dire l'objectif.

Pour conclure

Il y a 22 ans Rue de l'Avenir présentait la possibilité d'une rue de l'avenir ou, autrement dit, qu'il y avait de l'avenir pour la rue ; un avenir qui dépasserait le seul écoulement des véhicules motorisés.

Aujourd'hui nous adhérons pleinement à la possibilité de la Ville.

Notre modeste laboratoire a apporté sa contribution à l'émergence de cette nécessaire utopie ... qui n'en est pas une ! (c'est le tout-auto qui est une utopie !)

Dans ce genre d'entreprise révolutionnaire, même lorsque on est sûr de gagner, toutes les forces comptent. Nous accueillons à bras ouverts pour cela tous ceux qui voudront nous rejoindre ou nous accompagner.

Bonne journée à tous

Remerciements :

à Mme Van steenkist – adjointe à la Maire de Montreuil chargée des déplacements et de la voirie

à Mme Isabelle Deschamps – assistante de Mme Van Steenkist

à Coralie Boengkih – chargée de mission déplacements

aux techniciens et agents de la mairie pou l'aide à l'organisation et à la solution des problèmes de logistique et d'infrastructure