

## Ville idéale et valeurs

« Dans une ville-rêve, il n'y aurait pas de dichotomie directe entre le centre et la périphérie mais ils seraient intégrés dans un pluri-centrique avec un marché du logement juste et non dense, mais avec une décentralisation des accès aux services et de loisirs. (...) Il y aurait un transport public de qualité, avec une offre et une variété suffisantes ; et il serait subventionné par le pouvoir public puisque le transport public n'est pas un luxe et doit être à la portée de toute la population sans importer son niveau sociale ou économique ». (Melissa Golez)

« Mes expériences en ville, personnelles et professionnelles, m'amènent à imaginer une ville non pas comme un objet ou support de la vie sociale, mais plutôt comme sujet, et particulièrement comme sujet multiple. J'entends par là qu'un espace bâti ou non génère une émotion, interagit avec l'action. La ville qui se meut doit alors se concevoir dans une dynamique qui suivrait les attentes et besoins ». (Emmelyne Perot)

« La ville idéale doit être vécue et non subie. Elle vient d'une adaptation mutuelle, soit d'une ville qui se régule au travers de paysages alternés, de temps de respirations, une ville qui offre la dimension de possibles. La ville idéale soit être accessible, avant tout dans l'imaginaire individuel et collectif : la ville doit être démocratisée ». (Emmelyne Perot)

« Par accessibilité, on entend évidemment l'accessibilité aux personnes handicapées, concernées par toute forme de handicap, qu'il soit physique ou mental, permanent ou temporaire. On entend aussi l'accessibilité en termes de justice sociale, ce qui pose la question de grille tarifaire différenciée selon les conditions de revenus (...) Aucun acteur de la ville ne doit être discriminé face aux transports ». (François Adoue).

« La question de l'équité sociale, qui interroge avec elle les notions de travail, de solidarité, ou encore de ségrégation spatiale, va de pair avec la question de la mobilité urbaine, pour former le duo des deux enjeux sociaux majeurs qui touchent l'ensemble des villes du monde. (...) Ainsi il apparaît que la ville de demain se dessinera moins dans les cabinets d'architecture et d'urbanisme que sur l'autel de la politique au sens large, et ce du niveau local au niveau mondial, tant une réorganisation sociale du fait urbain est pressante, et ce dans l'intérêt général de l'humanité. (Frédéric Chartrain)

« Du point de vue social, (dans la ville du futur), tous les êtres humains sont sur le même pied d'égalité. Les ressources et les technologies sont divisées équitablement entre tous. La limite maximale d'enfants autorisés est de 2 , voire 3 lorsqu'il y a des jumeaux. Les salaires n'existent plus, nous sommes dans une société du partage. La pénurie de certaines matières premières et le développement de la connaissance pour tous a permis un état de fait : les générations futures ont le droit de vivre sur terre. Il n'y a plus de classes sociales, il n'y a que des êtres humains ». ( ??).

« La ville de demain : une ville confortable, facile à vivre, qui protège et qui libère :  
Une ville qui ne s'étend pas indéfiniment et qui délibérément limite son emprise territoriale ; qui se donne une unité en raccourcissant les distances entre les périphéries et le centre, on peut ainsi penser au projet de transports en commun « fédérateur » .

Un concept urbain centré sur le quartier : la ville, une fédération de villages, avec des services publics, des équipements de loisirs, des commerces de proximité.

Une ville qui voit renaître les centres villes : reconquête et réhabilitation des patrimoines anciens, des patrimoines historiques et culturels, reconquête des centres villes par les citoyens-piétons... Cet axe est le contrepoint de l'individualisation, de l'ancrage dans les quartiers ; il permet de faire la synthèse entre la convivialité « de proximité » et l'identité de ville.

Une ville qu'on a le souci de rendre belle en réhabilitant ou en remplaçant les immeubles dégradés, en créant des espaces verts, en traitant la trame urbaine, la mobilité, l'habitat, la rue, l'éclairage, le mobilier urbain, les éléments architecturaux qui peuvent favoriser aussi bien la qualité de la vie que l'équilibre, et la qualité esthétique et fonctionnelle du cadre de vie.

Bien souvent, une ville qui retrouve ses axes historiques : ses voies d'eau, son fleuve.

La sécurité, dans la rue, la nuit, dans les déplacements, dans les lieux publics. Les solutions combinent un apport de la technologie : réseaux de communication, immeubles, rues et carrefours intelligents, éclairage, télésurveillance et assistance, et les solutions organisationnelles, transports souterrains, accroissement des services de police, gardiennage, etc..

Une ville « intelligente », une ville où la technologie est mise au service des citoyens pour faciliter la vie quotidienne, les communications, les déplacements et la mobilité.

Une ville où l'écologie urbaine se développe avec ses caractères spécifiques, non pas mettre la campagne dans la ville, mais intégrer le projet écologique dans les choix de l'urbanisme et de l'équipement, dans une vision globale et de long terme ; une « Eco-cité » qui réduit et optimise sa consommation d'énergie, qui recycle et valorise les déchets, qui prévient et traite les pollutions de l'air, de l'eau, des voitures, des activités industrielles ; qui multiplie et préserve les éléments de la nature dans et à proximité de la ville.

Une ville où la qualité de la vie sociale, du dialogue et de la convivialité, se combinent paradoxalement avec une plus grande liberté de choix de vie, de style de vie, de liberté de déplacements : un destin individuel plus libre, des déplacements faciles dans un cadre qui permet la mobilité et qui permet de s'ancrer.

Une ville qui crée les structures, les services d'habitat, de déplacements, de loisirs adaptés aux besoins des plus faibles, (jeunes, vieux, malades, faibles revenus, chômeurs, exclus).

Une ville dans laquelle l'action sociale prend de plus en plus d'importance et de place dans les actions lancées par les responsables, dans les budgets de la ville.

Une ville qui organise le dialogue entre des citoyens dans tous les espaces de la vie sociale : l'habitat, le quartier, la rue, la cité ; une ville dans laquelle naît une nouvelle « citoyenneté ».

Une ville où les citoyens sont interrogés, écoutés, associés à la gestion de la ville.

Une ville qui développe les grands services publics et privés qui intègrent : éducation, santé, formation professionnelle, projet de mobilité etc.

Une ville où se déploie la vie associative, les réseaux de solidarité.

Une ville qui est un point d'ancrage et de repère pour avoir des racines : une ville qui met clairement l'accent sur une identité perçue par les citoyens, se reconnaître, avoir un sentiment d'appartenance et de fierté ; une identité qui intègre le passé, (l'histoire, la culture, le patrimoine) et l'avenir ; un projet, une ambition pour donner à tous du futur. »

Cespedes Damien

## Le déplacement, un voyage et une expérience

« davantage qu'une ville où l'on se déplace moins, la ville du futur sera donc une ville où l'on se déplace mieux, consacrant la majorité de son temps de déplacements à des voyages choisis de manière récréative ». (Kevin Mellou)

« Si les transports doivent progresser quant à une exigence de vitesse, tous les systèmes de mobilités ne devraient pas suivre le même objectif : je pense qu'il serait souhaitable et agréable de garder des systèmes de transports plus lents (le ter, le bus...), afin que l'on conserve l'impression de voyager, et pas seulement de quitter un monde pour un autre, comme avec un porte-au-loin. La conscience du déplacement et du rapport espace/temps est à mon avis très importante » (Diane Guilbot).

« (Il faut) développer des modes de déplacements plaisants voire même amusants ; faire de la mobilité urbaine une mobilité ludique (cfr. Un toboggan dans les escaliers d'un métro berlinois) ; privilégier la lenteur, l'enchantement et l'émerveillement par des attractions éphémères s'intégrant dans les routines urbaines ». (Pauline Romeas).

« On pourrait penser équiper chaque place de bus, tramway ou métro de casques permettant d'écouter de la musique, de lectures et journaux à dispositions, de films, de sièges à température réglable selon son envie, tous un tas de services libres et gratuits améliorant le confort des transports publics et que chacun puisse régler, entendre ou voir quand bon lui semble ». (Caroline Impergre)

« L'ergonomie des transports publics devra être l'objet de nombreuses attentions. On pourra proposer des espaces de voyage thématique, par exemple différentes ambiances musicales. La fréquentation et les flux de populations à proximité des transports favorisera la polarisation pour des activités de création, par exemple la production de fanzines indépendantes » (Gabriel Gutfreund).

## L'espace public comme expérience esthétique, ludique et conviviale

« La ville idéale fera la place à des espaces naturels, lieux de convivialité et de sociabilité. Les parcs et jardins seront égrenés dans l'ensemble de la ville. L'aménagement des rues au travers de l'éclairage (utilisation du photovoltaïque et d'ampoules allogènes) et de l'esthétique du mobilier urbain (choix des matières, des couleurs, du design) sont des attributs consubstantiels à l'attrait des habitants pour la rue et encourageront le déambulement de ces derniers et donc la marche à pied ». (Oukili Hadjer)

« La ville se doit d'être accueillante, joyeuse et procurer un sentiment de liberté. Accueillante par sa capacité à créer des liens entre les habitants, à la chaleur du mobilier urbain public. Joyeuse grâce à la présence de couleurs vivifiantes et tonifiantes. Libre sur le plan architectural par la diversité des bâtiments et l'absence de normes réglementaires contraignantes sur la hauteur des bâtiments ». (Caroline Lesaffre)

## Les NTIC au service des transports

« Les connections à ce que sera devenu internet faciliteront les possibilités de ne pas perdre de temps dans les transports : faire ses courses et se les faire livrer sur une ligne de déplacement via une plate forme adaptée, déposer sa voiture pour réparation sur un site permettant de récupérer un autre moyen de transport » ( ???).

« Les transports des marchandises seront intégrés aux transports en commun. Un système de puce ou d'étiquetage leur permettra de suivre un parcours précis sans qu'il n'y ait d'intervention humaine. Des soutes seront prévues dans chaque bus, tramway, métro... » (Pierre Lajoumard de Bellabre).

## Une ville sans frontière

« Les grandes villes s'internationalisent de telle sorte que 50% des habitants en ville sont étrangers. Ce sont des voyageurs urbains temporaires. (...) L'habitant de la ville de 2030 change de ville tous les deux, trois ans, soit pour y trouver un nouveau travail, soit pour répondre aux exigences de leurs employeurs » (Fabien Privat).

« Selon moi, Italo Calvino se rapproche le plus de la ville idéale à travers toutes les villes qu'il imagine, mais aucune n'est vraiment idéale lorsqu'elle est pensée seule et pour elle-même ». (Charlotte Roy).

## Le Quartier, entre retour à la terre et prouesse technologique

« Mon utopie sur l'environnement reflète une grande audace technologique. Elle provient du désir d'anticiper les changements climatiques tout en pratiquant une architecture vertueuse, soucieuse des hommes et de l'environnement, rationnelle et esthétique à la fois. Il s'agit d'abord d'associer le bâti au naturel : des quartiers écologiques, avec des espaces de vie et de travail en cohérence avec les principes du développement durable. Les déchets sont valorisés sous forme d'énergie et les sources d'énergies renouvelables sont privilégiées (approvisionnement à 100 % par des énergies renouvelables, récupération de l'eau de pluie, toitures végétales...) ». (Ridha Rachedi)

« Klaxons, voitures, gens qui crient, fumée partout (...), assise dans ma voiture, bloquée dans l'embouteillage, j'imagine la ville de mes rêves. La nature d'ingénieur domine et ne permet pas à mon imagination d'être romantique. Au plan de l'énergie, j'imagine une ville qui sera autonome et écologique. (...) L'urbanisme proposera la réalisation des éco-quartiers. Même si cela semble une idée innovante, on doit admettre qu'elle est basée sur le concept des cités-jardin, inventé par Ebenezer Howard. L'objectif à travers la réalisation de ces éco-quartiers est de combiner qualités environnementales, prospérité économique et cohésion sociale. (Maria Strataki)

« Les projets émergents d'éco-quartiers et d'éco-cités sont à mon sens porteurs de cette volonté d'urbain, de collectif, de rapport à l'autre et ce dans un respect de chacun, une optimisation des consommations d'énergies, un usage considéré de technologies novatrices en matière de respect de l'environnement ». ( ??).

## Des formes urbaines

« Notre ville en 2030 est donc celle de trois niveaux : dans l'air, sur la terre et sous-terrain. C'est une ville à trois dimensions au lieu de surface plane ». (CAI Wenyue)

« La ville doit se densifier vers la hauteur afin de rendre les espaces naturels plus denses et inclure des fermes de proximité qui permettront de nourrir les habitants ». (Caroline Lesaffre)

« Toutes les villes chinoises sont en train de devenir une même image, elles sont aussi en train de perdre leurs identités. C'est aussi pourquoi à mon avis, une ville idéale, elle doit bien préserver son histoire, sa particularité qui la fait se distinguer des autres villes : les vieux quartiers, les quartiers historiques, les monuments, les patrimoines matériels et immatériels... C'est là où se trouve l'essence d'une ville géniale ». (ZHANG Le).

« L'agglomération tendra vers un modèle polycentrique hiérarchisé, qui verra une multitude de centres secondaires graviter autour d'un hyper centre. Les centres secondaires, qui correspondront au centre de chaque quartier offriront les services permettant la vie quotidienne. (...) Il s'agira de lieux de vie, permettant à leurs habitants de s'épanouir à une distance de leur domicile suffisamment courte pour qu'ils accèdent par des modes doux ou un court trajet de transports en commun ». (Kevin Mellou)

## La fin de la voiture ?

« Il me semble également nécessaire de faire de la voiture un bien public partageable, louable, empruntable et non un bien privé servant à des fins personnelles uniquement – également marqueur de l'échelon social ». (Caroline Impergre)

« J'espère pouvoir dans les 30 ans à venir ne pas avoir l'obligation de passer le permis automobile, et pouvoir satisfaire mes désirs de mobilité, relativement importants, au maximum, en n'utilisant uniquement des modes de transports collectifs ou amicaux ». (Gabriel Gutfreund).

« La généralisation du libre-service (velib', autolib') et l'auto-partage et du covoiturage pour une consommation raisonnée sera un des faits marquants des années 2030. (...) La ville idéale connaît un accroissement des modes de déplacements doux et ludiques moins formels

comme les trottinettes et skates-électriques mais également les rollers plus réservés à la catégorie des 15-25 ans ». (Oukili Hadjer)

« Les voitures devraient être interdites à l'air libre dans l'ensemble des grandes villes de France pour éviter d'enterrer les moyens de transports en commun. C'est-à-dire que le schéma actuel qui prévoit sur Paris le moyen de transport utilisé –le métro- sous terre et l'ensemble des moyens de transports personnels à l'air libre causant nuisances, stagnation de la pollution, insécurité, stress et endommageant la tranquillité des villes, devrait être inversé. (...) Soyons fous, il y aurait des ruisseaux qui couleraient au sol sur les tracés des RER, les RER passeraient dans des tubes insonorisés et transparents ce qui ne poserait aucun problème de nuisance, n'encombrerait pas le paysage urbain et permettrait à la lumière de s'infiltrer à travers pour permettre aux végétations qui poussent dessous de se développer et non de dépérir». (Caroline Impergre)

## Des modes de transports alternatifs

« Une politique de promotion de la marche à pied pourrait voir le jour pour des déplacements plus courts. On peut notamment penser au développement des trottoirs roulants. (...) Dans un domaine plus utopique, on peut imaginer le développement de nouveaux modes appelés à modifier les comportements de mobilité. Par exemple, le Shweeb fait actuellement l'objet d'études approfondies dans plusieurs laboratoires de recherche. Il s'agit d'une sorte de monorail suspendu actionné à l'aide de pédales » (Jonathan Zerdoun).