

cartes sur



- LES VILLES DE DEMAIN -  
MARDIS DE L'AVENIR

Par Florian BERCAULT, Léonard CHAUVET,  
Benoît COPPENS, Mathias CORDONNIER  
et Axel DIEUZAIDE



## SI VOUS DEVIEZ DESSINER LA VILLE DU FUTUR, À QUOI RESSEMBLERAIT-ELLE ?

Si certains l'imaginent flottant dans l'air ou sur l'eau, d'autres la voient comme plus humaine ou alors envahie par les robots et les nouvelles technologies. Les bandes dessinées de François Schuiten et Benoît Peeters nous permettent de nous replonger dans les utopies urbaines du passé, celle imaginées par le caricaturiste écrivain Albert Robida ou celles des architectes tels qu'Auguste Perret, Le Corbusier ou encore Jean Nouvel. A chaque époque son idée de l'avenir. Aujourd'hui, Mark Zuckerberg, le fondateur de Facebook, annonce la création de sa propre ville, « Zee Town », une ville 100 % privée. Face à l'avènement d'un nouveau capitalisme urbain venu d'outre-Atlantique, d'autres villes de demain doivent être pensées.

Par Florian BERCAULT, Léonard CHAUVET,  
Benoît COPPENS, Mathias CORDONNIER  
et Axel DIEUZAIDE

La ville est avant tout un lieu de vie où se concentrent les femmes et les hommes. Par opposition à la ruralité, l'urbain se caractérise communément par un espace territorial limité, résultat de la domestication de la nature et du territoire par l'homme, où s'agglomèrent des constructions et de nombreuses activités humaines. Aujourd'hui, plus de la moitié de la population mondiale vit dans des villes, et en 2050 ce sera plus des 2/3. Et en France, selon l'INSEE, 95% de la population vit aujourd'hui sous influence des villes. Ces dernières sont devenues au fil des avancées techniques et technologiques des zones géographiques incontournables dont le développement soutenable et durable est un enjeu majeur.

Chacun peut le ressentir : les villes sont des objets complexes, multiples et difficiles à saisir entièrement. A la fois espaces géographiques, lieux de vie, entités consommatrices de ressources s'opposant à la nature, les villes doivent être pensées et repensées en permanence pour répondre aux enjeux complexes auxquels elles font face. Comme le rappelle les sociologues Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé dans Les grandes questions sur la ville et sur l'urbain : « derrière le substantif 'ville' ne se cache aucune substance, aucune réalité universelle : aucune ville n'est parfaitement identique d'un bout à l'autre de la planète. Il faut bien comprendre que la ville est fondamentalement une invention de l'homme, un construit humain, un produit culturel, un artefact, comme diraient les philosophes ».

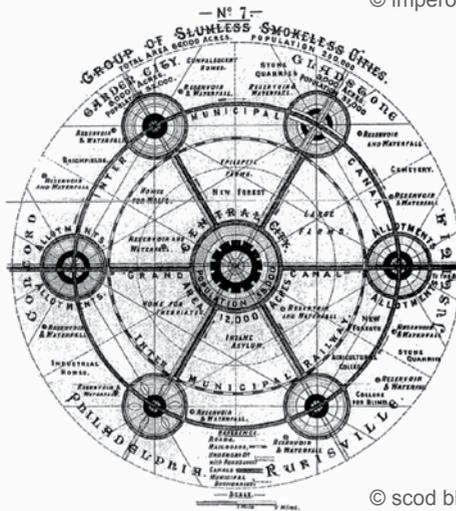
Au regard des évolutions urbaines d'aujourd'hui quelles sont les grandes questions à se poser pour imaginer et construire les villes de demain ? En confrontant les villes à quatre de leurs dimensions, l'espace (I), les individus qui les composent (II), la nature (III) et le temps (IV), quatre tendances possibles ont été respectivement interrogées.



« Si certains l'imaginent flottant dans l'air ou sur l'eau, d'autres la voient comme plus humaine ou alors envahie par les robots et les nouvelles technologies. »

Thomas More,  
«Utopia» 1516

© imperor.net



« Les villes sont des objets complexes, multiples et difficiles à saisir entièrement. »

Cité jardin Ebenezer,  
Howard 1898

© scod blog



« Il faut bien comprendre que la ville est fondamentalement une invention de l'homme, un construit humain, un produit culturel, un artefact, comme diraient les philosophes »

City of the Future, Harvey  
Wiley Corbett, 1913

© meriadeck.free.fr

## I- LES VILLES DE DEMAIN FACE À L'ESPACE : VERS TOUJOURS PLUS DE PROXIMITÉ ?

Le triangle lieu de vie privée, lieu de travail et lieu des loisirs est de plus en plus distendu et provoque des mouvements pendulaires longs et contraignants. De plus les services essentiels à la vie ne sont tous pas accessibles aisément depuis les lieux d'habitation. Cela explique pourquoi le terme 'proximité' revient souvent dans la bouche des politiques qui le désigne comme un objectif à atteindre pour répondre aux besoins des citoyens : services de proximité, police de proximité, commerces de proximité. Mais comment cette idée de proximité peut-elle se matérialiser dans l'organisation globale des villes de demain ? Faut-il concevoir la proximité uniquement comme un rapport à l'espace ?

Si on déplaçait la Tour Eiffel ou l'Arc de Triomphe en Seine Saint Denis, ce territoire deviendrait-il plus attractif ? Cette proposition surréaliste, jeu de l'esprit, met en évidence la traditionnelle opposition entre le centre-ville, attractif (ici Paris à l'échelle du Grand Paris), bien desservi et doté d'une architecture historique, et les quartiers, banlieues, périphéries lointaines, plus récents et globalement moins riches en termes d'infrastructures et de services. Dans le but d'aller vers plus de proximité, les villes de demain doivent-elles lutter contre ce déséquilibre classique ? Pour certains, oui. Concrètement l'objectif doit alors être de ne plus avoir un unique centre-ville mais des centres, d'intérêts équivalents, offrant un ensemble complet de services et ce dans plusieurs endroits de la ville. Le tout afin de créer plus de proximité. On parle alors de polycentralité ou de ville multipolaire. D'une certaine façon Paris peut être considérée en elle-même comme une ville multipolaire, les habitants ayant la possibilité de vivre de manière autonome dans leur quartier tout en étant capables de se déplacer facilement dans les autres quartiers. Sur ce modèle, la ville de demain pourrait s'imaginer comme une sorte d'archipel urbain inter-connecté.



© laperchadejoaquin.com

« Au regard des évolutions urbaines d'aujourd'hui quelles pourraient être les grandes questions à se poser pour imaginer et construire les villes de demain ? »

Le Corbusier,  
Maquette du plan Voisin 1925



© scitechdaily.com

« Sur ce modèle, la ville de demain pourrait s'imaginer comme une sorte d'archipel urbain interconnecté. »

Photomontage d'une ville  
en expansion  
Chine



© st-ar.nl

« Si on déplaçait la Tour Eiffel ou l'Arc de Triomphe en Seine Saint Denis, ce territoire deviendrait-il plus attractif ?»

Photomontage de la Place  
de l'étoile  
PARIS

Pour viser plus de proximité, la ville peut aussi chercher à se densifier. Forcément, en mettant plus de choses sur un même espace géographique, il peut y avoir plus de choses à portée de main. C'est ce que beaucoup soutiennent aujourd'hui, notamment sous le terme de 'ville compacte' ou de 'ville verticale', en encourageant la construction de tours en ville. En poussant à l'extrême l'idée, l'aboutissement de cette proximité par la densité sera peut-être dans les tours 'mixtes' (ou 'multifonctionnelles') : abriter sous le même bâtiment des bureaux, des logements, des hôtels, des commerces, avec une réflexion poussée sur les interactions entre chacune des fonctions de la tour. Il ne s'agit pas forcément d'un futur lointain : les tours Hermitage à la Défense (92), qui pourraient rentrer prochainement en construction, ont vocation à être les premières tours du genre en France. Ces deux tours de 320 mètres de haut reliées par un bâtiment bas, devraient comprendre, en plus de logements commençant à partir de 100 de haut, 35.000 m<sup>2</sup> de bureaux, un hôtel de 40.000 m<sup>2</sup> et un centre commercial. L'avenir dira si le modèle peut être viable. Dans le monde en tout cas des exemples existent déjà, par exemple à Londres avec la tour mixte Shard inaugurée en 2012.

Mais que devient la notion de proximité à l'heure du monde interconnecté, de la visioconférence accessible à tous, des commandes sur Internet et des réseaux de transport toujours plus denses et rapides ? Il faut bien comprendre qu'aujourd'hui la plupart de nos usages ne se font plus dans une logique territoriale mais dans une logique de réseau : les territoires qui se développent, les lieux d'habitats, les implantations d'entreprises et les échanges entre elles, ce que nous mangeons, ce que nous achetons, avec qui nous communiquons, dépendent d'abord de la manière selon laquelle les usages sont inscrits dans un réseau plutôt que dans une logique de proximité géographique pure. Ces évolutions ont en quelque sorte transformé le rapport de la distance et du temps. Ils changent déjà et changeront demain les organisations spatiales des villes.



© yannarthusbertrand2.org

« Mais comment cette idée de proximité peut-elle se matérialiser dans l'organisation globale des villes de demain ? Faut-il concevoir la proximité uniquement comme un rapport à l'espace ? »

Proximité / Densité :  
Central Park (New York) /  
Parc de la Villette (Paris)



© hermitage.fr

« Il ne s'agit pas forcément d'un futur lointain : les tours Hermitage à la Défense (92), qui pourraient rentrer prochainement en construction, ont vocation à être les premières tours du genre en France. »

Photomontage,  
Tours Hermitage,  
Paris La Défense



© web.colby.edu

« Mais que devient la notion de proximité à l'heure du monde interconnecté, de la visioconférence accessible à tous, des commandes sur Internet et des réseaux de transport toujours plus denses et rapides ? »

Réseaux / Paysage :  
Christoph Gielen, Conversions XVII, suburban,  
California, 2008

## II- LES VILLES DE DEMAIN FACE À L'INDIVIDU : VERS DES CONFLITS MAÎTRISÉS ?

Chacun a pu le ressentir : les villes sont souvent des lieux de tension et les rapports entre citoyens peuvent être conflictuels. Mais ce conflit n'est-il pas une composante naturelle de la vie en ville ? L'enjeu pour les villes de demain n'est-il pas d'accepter ce conflit tout en cherchant à le maîtriser ?

Vivre en ville est avant tout une histoire d'hommes et de femmes qui choisissent de vivre ensemble sur un même territoire. Les villes sont de fait des lieux de croisement et de rencontre. Mais comme le dit l'urbaniste Jean-Pierre Charbonneau, « les espaces publics sont aussi, à l'image de la vie publique, des lieux de friction, de conflit et d'expression des contradictions de la vie urbaine ». Physiquement, les villes sont également marquées par des oppositions : entre espaces publics, espaces privés, mais aussi « espaces intermédiaires », ces lieux entre les deux, comme les passages couverts privés ouverts au public. Oppositions aussi entre populations de quartiers différents, parfois séparées les unes des autres par des frontières physiques ou sociales. Ces oppositions constitutives des villes peuvent rapidement mener à des tensions entre individus ou groupes sociaux, comme c'est le cas parfois aujourd'hui.

Une tendance possible, qu'il ne faut pas occulter, est que les conflits et les tensions internes aux villes aillent en augmentant, au point de devenir l'enjeu central pour les villes de demain. C'est d'ailleurs l'un des 'horizons' potentiels des villes françaises qui ressort du travail de prospective Territoires 2040. Le géographe Michel Lussault écrit qu'il est possible qu'en 2040, « les sociétés [soient] structurées par la conflictualité entre les individus et/ou entre les différents groupes sociaux [...] pour l'accès aux ressources et aux biens publics, et par la capacité collective à résoudre les conflits ». En effet, les villes sont confrontées, observe-t-il, à deux mouvements qui peuvent entrer en opposition : à la fois une « montée en puissance



© blogs.afp.com

« Les espaces publics sont aussi, à l'image de la vie publique, des lieux de friction, de conflit et d'expression des contradictions de la vie urbaine. »

Place de la République,  
Paris



© www.abritel.fr

« Physiquement, les villes sont également marquées par des oppositions : entre espaces publics, espaces privés, mais aussi 'espaces intermédiaires' »

Espace privé,  
terrasse privé,  
Paris



© pariszigzag.fr

« Espaces intermédiaires, ces lieux entre les deux, comme les passages couverts privés ouverts au public. »

Passage couvert privé,  
ouvert au public  
Paris

de l'individu » demandeur de toujours plus de droits, de tranquillité, d'accès à des ressources ou à des services comme l'éducation ou la santé ; et dans le même temps « le regain des appartenances communautaires » de tout type. Dans une société fragmentée, plus cosmopolite et multiculturelle, avec en même temps une tendance au repli sur soi, il faudra être capable de faire dialoguer ensemble les citoyens à l'échelle locale, et avoir une volonté politique forte de lutter contre la ségrégation sociale et spatiale.

C'est dans des formes réinventées de démocratie locale que se trouve peut-être l'une des solutions de survie des villes de demain : dans un dialogue encouragé sur tous les sujets et à des échelles différentes en fonction des projets. Il ne faudra pas avoir peur du conflit, à la différence parfois des opérations de démocratie participative d'aujourd'hui. Les villes étant naturellement des lieux d'oppositions, il sera de la responsabilité de chacun, notamment du politique, de permettre qu'aient lieu de vrais débats qui lèvent les points de difficulté afin de les traiter. Toutes pistes rendant possible ou facilitant le dialogue entre les citoyens devra être étudiée, même celles n'abordant pas frontalement la question du vivre-ensemble. Les Fab Labs ('laboratoire de fabrication'), nouveaux lieux de production grâce notamment aux imprimantes 3D, à la fois ouverts et collaboratifs peuvent être une piste intéressante. Car ils encouragent le partage de connaissances et le dialogue à l'échelle locale. En fait, tout doit être fait pour rendre possible la cohabitation de tous. Et les finances publiques doivent y voir un enjeu prioritaire. Car comme l'écrit l'urbaniste Guy Burgel : « la société importe plus que le bâti urbain, la mobilité sociale importe plus que la mixité résidentielle, et le projet plus que l'autorité qui le porte ».



© territorias.com

« Dans une société fragmentée, plus cosmopolite et multi-culturelle, avec en même temps une tendance au repli sur soi, il faudra être capable de faire dialoguer ensemble les citoyens à l'échelle locale »

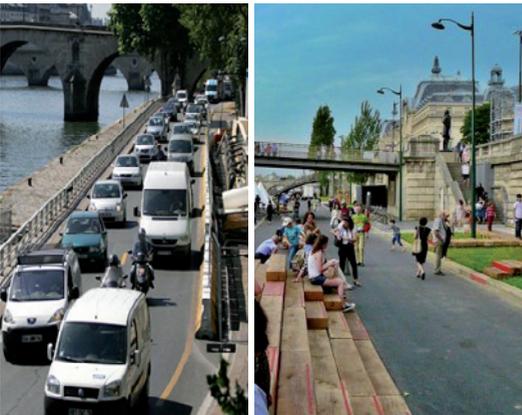
Time Square,  
Avant /Après,  
New York City



© lecentdeux.com

« Les Fab Labs (« laboratoire de fabrication »), nouveaux lieux de production grâce notamment aux imprimantes 3D, à la fois ouverts et collaboratifs peuvent être une piste intéressante. »

Hall Pajol « Fab Lab »,  
Paris



© referentiel.nouvelobs.com

« La société importe plus que le bâti urbain, la mobilité sociale importe plus que la mixité résidentielle, et le projet plus que l'autorité qui le porte »

Aménagement urbain,  
Avant/ Après,  
Quai de Seine à Paris

### III- LES VILLES DE DEMAIN FACE À LA NATURE : VERS UNE RELATION REINVENTÉE ?

Les rapports entre villes et nature ont toujours été compliqués. Après tout, dans le concept même de ville il y a une idée de domestication de la nature par l'homme. Si cette dernière a longtemps été exclue des villes, elle y est ensuite revenue, à partir du XIXème siècle, mais dans une logique esthétique et hygiéniste, pour assainir la ville. Cela de manière très cadrée, principalement sous la forme de jardins publics ou privés. Une nature très urbanisée en somme. Dans l'urbanisme du début du XXème siècle, la place de la nature en ville a évolué. Certains théoriciens préconisent alors des 'cités-jardins', en opposition à la ville industrielle polluée. La ville moderne se pense entourée de champs et de pâturages, tout en abritant en son sein parcs publics et jardins privés. La dimension sociale de la présence de la nature auprès des citadins apparaît dans les discours. Cependant, en observant les évolutions des rapports entre villes et nature depuis la fin du XXème siècle, ne voit-on pas poindre une réinvention complète de cette relation pour les villes de demain ?

Aujourd'hui, le sentiment est que le rapport général de la société à l'environnement évolue, conduisant, de fait, à faire évoluer les relations entre villes et nature. La prise de conscience des enjeux écologiques à l'échelle de la planète font que les villes veulent réduire leurs impacts : consommation de terres arables et de forêts par l'étalement urbain, émission de gaz à effet de serre, consommation d'énergies fossiles, etc. Sur tous ces points, les villes ont des marges de manœuvre. Concernant la question d'une baisse des consommations de ressources par exemple, les villes de demain devront chercher à maximiser leur efficacité environnementale. Certaines le font déjà aujourd'hui en évitant les pertes énergétiques et en réutilisant la chaleur produite, en réduisant la production de déchets et en permettant une réutilisation maximale de ceux qui restent par le recyclage, la méthanisation, etc.



© lumieresdelaville.net

« Les rapports entre villes et nature ont toujours été compliqués. Après tout, dans le concept même de ville il y a une idée de domestication de la nature par l'homme »

Etalement urbain,  
Etats-Unis



© velocite63.net

« La prise de conscience des enjeux écologiques à l'échelle de la planète font que les villes veulent réduire leurs impacts »

Comparaison capacités  
des Transports,  
Voitures / Bus / Vélo



© merespace.com

« En réduisant la production de déchets et en permettant une réutilisation maximale de ceux qui restent par le recyclage »

Collecte des déchets,  
système pneumatique,  
Barcelone

Mais outre leurs impacts sur l'environnement global, c'est la place de la nature en leur sein qui change et qui doit se voir comme un axe majeur de développement des villes de demain. La nature réintégrée dans les villes rend bien des services : les espaces boisés et jardinés permettent de limiter le phénomène d'îlot de chaleur urbain (élevations localisées des températures par rapport aux températures à l'extérieur de la ville), de capter une partie des émissions de carbone, de retenir l'eau en cas de fortes pluies, etc. Mais la nature en ville ne peut plus se penser comme des simples touches de vivant disséminées ici et là. Il s'agit de réfléchir à la fois à reconstituer des écosystèmes complets mais également à ne pas avoir peur d'une certaine nature spontanée non maîtrisée, presque sauvage. L'outil des trames vertes et bleues inscrit dans la loi depuis 2007 (lois Grenelle) est dans cette logique : il s'agit d'encourager le maillage du territoire urbain par des corridors écologiques reliant entre eux des espaces naturels vus comme des 'réservoirs de biodiversité'. Comme l'explique Pierre Donadieu, de tels dispositifs doivent permettre la circulation des populations végétales et animales, et limiter leur extinction par isolement. Il s'agit bien de penser la nature et le vivant intégrés de manière globale aux villes, permettant potentiellement de réfléchir l'unicité du territoire. De nouveaux outils vont plus loin dans cette logique : par exemple les trames 'brunes' qui consistent à créer un maillage de sol non imperméabilisé, ou les trames 'noires' qui consistent à garantir un maillage sans éclairage urbain la nuit. Cependant, de telles évolutions nécessitent que la population urbaine accepte l'arrivée dans les villes d'une nature moins contrôlée et éventuellement de changer un peu de comportement. Le sujet peut être délicat.

Aussi, c'est bien la relation des citoyens à la nature qui est au cœur de ces évolutions urbaines. Si le concept des jardins ouvriers ou familiaux est une tradition depuis longtemps en France (mettre à disposition des citoyens des parcelles publiques à cultiver pour un usage personnel), le phénomène des jardins partagés est un



© lesechos.fr

« C'est la place de la nature en leur sein qui change et qui doit se voir comme un axe majeur de développement des villes de demain »

Toiture végétalisée,  
Paris



© newyorkcity.blogs.sudouest.fr

« L'outil des trames vertes et bleues inscrit dans la loi depuis 2007 (lois Grenelle) est dans cette logique : il s'agit d'encourager le maillage du territoire urbain par des corridors écologiques »

High Line Park,  
Avant /Après,  
New York City



© blog quartiersenttransition

« La nature réintégrée dans les villes rend bien des services : les espaces boisés et jardinés permettent de limiter le phénomène d'îlot de chaleur urbain »

Agriculture urbaine,  
Paris

peu plus récent et rajoute une dimension de création de lien social à l'intégration de la nature en ville. Quelle est l'idée ? Que les habitants conçoivent, construisent et cultivent collectivement un espace, développant ainsi des liens sociaux. Comme le rappelle Pascale Scheromm dans la Revue Métropolitiques du 13 mai 2013, « les espaces délaissés de New York ou les jardins communautaires de Montréal sont présentés comme des exemples de la réappropriation par les citoyens de parcelles à l'abandon ». Car l'intérêt est aussi d'améliorer qualitativement la ville par une action directe des habitants sur leur environnement proche. Pascale Scheromm explique également qu'avec ces jardins « un lien se construit entre le citoyen-jardinier et l'agriculture à travers l'acte de production ». Le développement de l'agriculture urbaine a d'ailleurs le vent en poupe, avec derrière l'utopie d'une ville auto-suffisante nourrie par des fermes urbaines. L'idée est séduisante à bien des égards même si dans les faits, cela semble irréaliste. Mais le véritable enjeu de la relation à la nature pour les villes de demain n'est-il pas de faire changer la vision et les comportements des citoyens ?



© vincent.callebaut.org

*« Le développement de l'agriculture urbaine a d'ailleurs le vent en poupe, avec derrière l'utopie d'une ville autosuffisante nourrie par des fermes urbaines. »*

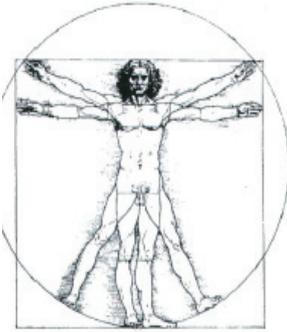
Projection de  
Paris en 2050

#### IV- LES VILLES DE DEMAIN FACE AU TEMPS : VERS LA FIN DES RUPTURES ?

Faire la ville en France a souvent été une histoire de ruptures : raser les quartiers du Paris médiéval pour construire le Paris d’Haussmann, développer tous azimuts les infrastructures routières pour tourner les villes vers les voitures, construire des villes nouvelles par décision politique sur des zones peu habitées, piétonniser en masse les centres-villes pour y chasser la voiture, etc. Mais les villes de demain s’autoriseront-elles ces ruptures violentes ? Ne faudrait-il pas encourager des évolutions de villes moins brutales, mais pas forcément moins efficaces ?

Il semble que l’avenir ne soit plus aux villes nouvelles de notre côté du monde. Si construire les villes de demain semble aller de pair avec un regard tourné vers l’avenir, celles-ci ne partiront pas d’une page blanche. Elles se développeront à partir de villes existantes. Dans cette situation, plusieurs réactions sont possibles : faire perdurer le passé en figeant la ville, tout reconstruire en gommant les traces de l’histoire, ou trouver un équilibre entre respect du passé et besoin de modernité. Cette dernière solution semble à privilégier pour les villes de demain. Rappeler l’histoire, respecter les formes urbaines, mais sans avoir peur de réutiliser, de réinterpréter. Les exemples de modernisation réussie de traces du passé ne manquent pas. De la Highline de New York, parc urbain linéaire aménagé sur une portion désaffectée d’anciennes voies ferrées aériennes, à des reconversions complètes d’anciennes friches industrielles ou portuaires comme sur les quais de l’île de Nantes où le Hangar à bananes a été aménagé à côté des anciens chantiers navals.

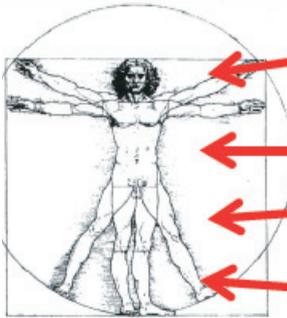
Sans se couper totalement du passé, les villes de demain doivent aussi être construites en gardant à l’esprit qu’elles évolueront : parce que des technologies nouvelles arriveront, parce que les goûts changeront, ou tout simplement parce que le temps fera



« Faire la ville en France a souvent été une histoire de ruptures. »

Perspective de disjonction  
(Aristote)

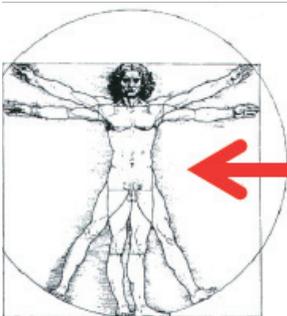
© cours (UDEM)



« Il semble que l'avenir ne soit plus aux villes nouvelles de notre côté du monde. »

Perspective déterminisme  
(Galilée)

© cours (UDEM)



« Les villes de demain doivent aussi être construites en gardant à l'esprit qu'elles évolueront : parce que des technologies nouvelles arriveront, parce que les goûts changeront, ou tout simplement parce que le temps fera son effet »

Perspective d'interaction  
(Uexküll)

© cours (UDEM)

son effet. Mais il est possible de prendre en compte cette dimension dès aujourd'hui ou dans les futurs projets urbains. Anticiper au maximum la future gestion des espaces est par exemple une piste. Pour l'urbaniste Jean-Pierre Charbonneau, « la gestion d'un espace est déterminante et est à prendre en compte dès sa conception ». Faire des futurs gestionnaires des espaces des parties-prenantes de la conception, et viser systématiquement le moins d'entretien possible, semblent être des préconisations essentielles. Chercher la simplification des projets dans un objectif à long terme de gestion. A l'heure où les collectivités ont toujours plus d'espaces à gérer et des finances toujours plus serrées, cette vision doit être pleinement intégrée par les décideurs politiques.

Le rapport des villes au temps n'est pas qu'une affaire de temps longs. L'usage que les citoyens font de la ville peut évoluer au cours de l'année, mais aussi en fonction du jour de la semaine ou du moment de la journée. Les villes de demain doivent être en mesure de s'adapter à des usages variés, et non l'inverse. C'est ce qu'exprime l'urbaniste Jean-Pierre Charbonneau quand il appelle à « privilégier l'adaptabilité des projets » : prévoir dès la conception les multiples usages des espaces en fonction du moment tout en laissant une liberté pour d'autres non pensés initialement.

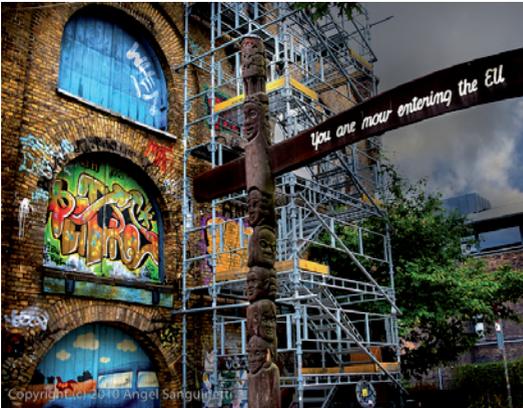
Faire évoluer la ville en profondeur tout en essayant de bien faire les choses prend du temps. Beaucoup de temps. On l'observe sur toutes les opérations d'urbanisme d'ampleur. Entre l'idée initiale d'un projet et un relatif début d'aboutissement, combien de temps faut-il ? 5 ans ? 10 ans ? 15 ans ? Parfois même plus. Mais il ne faut pas se mettre dans la tête que rien n'est faisable rapidement. Oui, il est possible de changer fondamentalement la façon de vivre en ville par des actions relativement rapides à mettre en place, sans forcément prendre des décisions très lourdes de conséquences. Les actions réalisées dans le cadre du projet « Greener Greater NYC » imaginées par le cabinet Gehl Architect en sont un bon exemple. La Ville de New York a voulu transformer l'axe très fréquenté qu'est Broadway en un lieu plus agréable pour les



© iledenantes.com

« Sur les quais de l'île de Nantes où le Hangar à bananes a été aménagé à côté des anciens chantiers navals. »

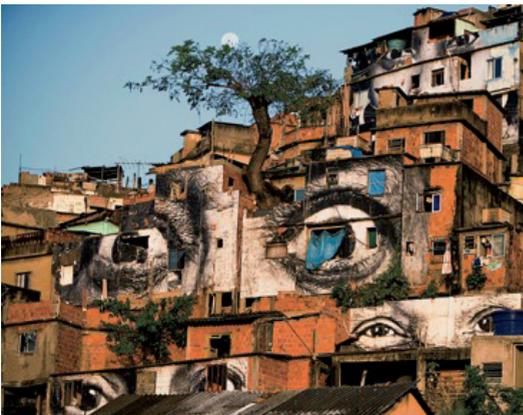
Hangar à Bananes,  
Nantes



© angel-sanguinetti.com

« Faire des futurs gestionnaires des espaces des parties-prenantes de la conception, et viser systématiquement le moins d'entretien possible. »

Chistiana,  
Quartier indépendant,  
Copenhague



© newyorker.com

« Oui, il est possible de changer fondamentalement la façon de vivre en ville par des actions relativement rapides à mettre en place. »

Favelas,  
Artiste JR,  
Rio de Janeiro - Brésil

piétons et les cyclistes. Certains tronçons ont simplement été fermés à la circulation, des tables et autres équipements installés, sans investissements lourds en termes de travaux. Testée pendant un an, cette piétonisation a été rendue permanente en raison de l'enthousiasme des new-yorkais, mais aussi car les problèmes de congestion automobile n'avaient pas augmenté. A Paris, la récente piétonisation permanente des voies sur berges est dans la même logique : il n'y a pas forcément besoin de dépenser beaucoup de temps et d'argent pour rendre les villes plus agréables.



© static.ladepeche.fr

*« Il n'y a pas forcément besoin de dépenser beaucoup de temps et d'argent pour faire rendre les villes plus agréables. »*

Time Square,  
New York City

## VERS LES VILLES DE DEMAIN !

Dans les esprits, les villes de demain s'apparentent souvent à des vitrines de la modernité et des temples du progrès. Mais s'il semble possible de se projeter vers ce que pourraient être les villes de demain, gardons à l'esprit à quel point les incertitudes sont fortes et à quel point de nouveaux événements, de nouvelles inventions ou de nouvelles découvertes pourraient bouleverser les prévisions qui sont imaginées aujourd'hui.

Mais à bien y regarder, le progrès est peut-être déjà en train de nous rattraper. Les prouesses dont sont déjà capables des entreprises dans la construction de bâtiments, sont à même de bouleverser notre façon de penser la ville. Littéralement, WinSum, une entreprise chinoise, imprime aujourd'hui des maisons en 3D. Et le tout en utilisant un matériau hybride alliant ciment et déchets industriels, avec un temps de construction réduit de 50 à 70%, un coût réduit de 50 à 80% et une économie de matériaux de 30 à 60% ! Et que dire des progrès de l'informatique, qui vont permettre dès demain de concevoir de véritables reproductions virtuelles de villes sur lesquelles tester différents scénarii d'évolution urbaine. D'ailleurs, des entreprises françaises travaillent déjà sur les 'simulateurs de ville durable' d'Astana et de Santiago du Chili. Bref, de quoi changer la manière de construire les villes. A coup sûr, les villes de demain ne seront pas comme nous les attendons, de quoi être surpris dans le futur.





© livingcircular.veolia.com

*« Cartes sur table est un think tank fondé en 2008. Il réunit des contributeurs de 20 à 35 ans issus d'horizons divers. Faire des jeunes une priorité du débat public est un premier pas. Cartes sur table va plus loin en permettant aux jeunes d'être des acteurs de premier plan de ce débat. »*