

Pourquoi il est temps de passer à la ville du quart d'heure ?

La ville du quart d'heure est une idée reprise aujourd'hui sur les cinq continents. Le principe est de trouver tout ce qui nous est essentiel à moins de quinze minutes de chez soi. Carlos Moreno*, à l'origine de ce concept nous guide sur le chemin de cette urbanité nouvelle.



Carlos Moreno,
chercheur franco-colombien, est Directeur scientifique de la Chaire ETI [Entrepreneuriat, territoire, innovation] de l'IAE de Paris, Professeur -Université Panthéon-Sorbonne / Think tank "Live in a Living city".

Il a été fait Chevalier de la Légion d'Honneur en 2010 par la République Française. La Médaille de la Prospective 2019 de l'Académie d'architecture lui a été décernée, à Paris, le 11 juin 2019.

[PAR
**VIRGINIE
SPEIGHT**]

Précurseur

Les travaux de Carlos Moreno se distinguent par leur originalité et ont été intégrés dans de multiples projets de gouvernances locales et transformations urbaines en France et d'un point à l'autre sur la planète. Visionnaire, engagé sur le terrain pour mettre à l'épreuve ses concepts, avec un vaste écosystème national et international, il est à l'initiative ou participe à de multiples activités, réunissant des experts du monde entier pour promouvoir la transformation de modes de vie et des espaces urbains. Carlos Moreno fait face aux enjeux des villes, métropoles

et territoires du XXI^e siècle avec la « Ville Numérique et Durable », qu'il a formulée en 2006. Il est aux avant-postes de la « Smart City », apparue en 2010, de la « Human Smart City » en 2012, « la Living City » en 2014 et la « Ville du Quart d'Heure » puis le « Territoire de la ½ Heure » en 2016. Ces deux derniers concepts conjuguent une approche urbaine et territoriale nouvelle, à l'échelle de la ville monde, sur le chrono urbanisme, la chronotopie et la topophilie.

Élan partagé

Carlos Moreno intervient comme conseiller scientifique au plus haut niveau. La Maire

de Paris Anne Hidalgo dont il est l'envoyé spécial « Villes Intelligentes » ne ménage pas ses efforts pour le développement de « la ville du quart d'heure » qui figure d'ailleurs à son programme et son agenda. Le projet « Portes de Paris », porté par les équipes de la chaire ETI, via la technologie numérique étudie et enrichit les ressources de proximité, ceci en prenant soin de construire une feuille de route à la fois humaniste et écologique. De plus en plus de partenaires industriels s'engagent sur la voie du développement de la ville du quart d'heure. Au nombre desquels figurent entre autres Effi, EDF, Icade, et

Groupe Caisse des Dépôts... Le coup d'envoi est lancé. Des villes pourtant hétérogènes telles que Nantes, Mulhouse, Copenhague [Five minutes City, programme appliqué depuis presque 3 ans], Barcelone [Les Super Blocks], Utrecht, Grotinguen, Melbourne [20 Minutes City], Ottawa [20 Minutes City], pour ne citer qu'elles, s'approprient cette nouvelle urbanité en tenant compte du contexte local [démographique, saisonnier, culturel, économique, politique, environnemental, sociologique, architectural et social etc.]. Chacune avançant à son rythme sur le chemin de la décentralisation et de « l'hyper-proximité » >>>

selon un calendrier qui lui est propre. Nous assistons émerveillés à un foisonnement planétaire à la reconquête des villes, accompagné par de nombreuses initiatives citoyennes : pays d'Amérique Latine, Amérique du Nord, Afrique, Continent Européen [cartographie non exhaustive]. Chacun s'entendant aussi sur la nécessité de parvenir à juguler le développement démesuré des villes où il s'avère de plus en plus difficile de répondre aux besoins et aux aspirations d'une meilleure qualité de vie.

Séquence interview

Virginie Speight. Quel est le point de départ du concept de la ville du quart d'heure ?

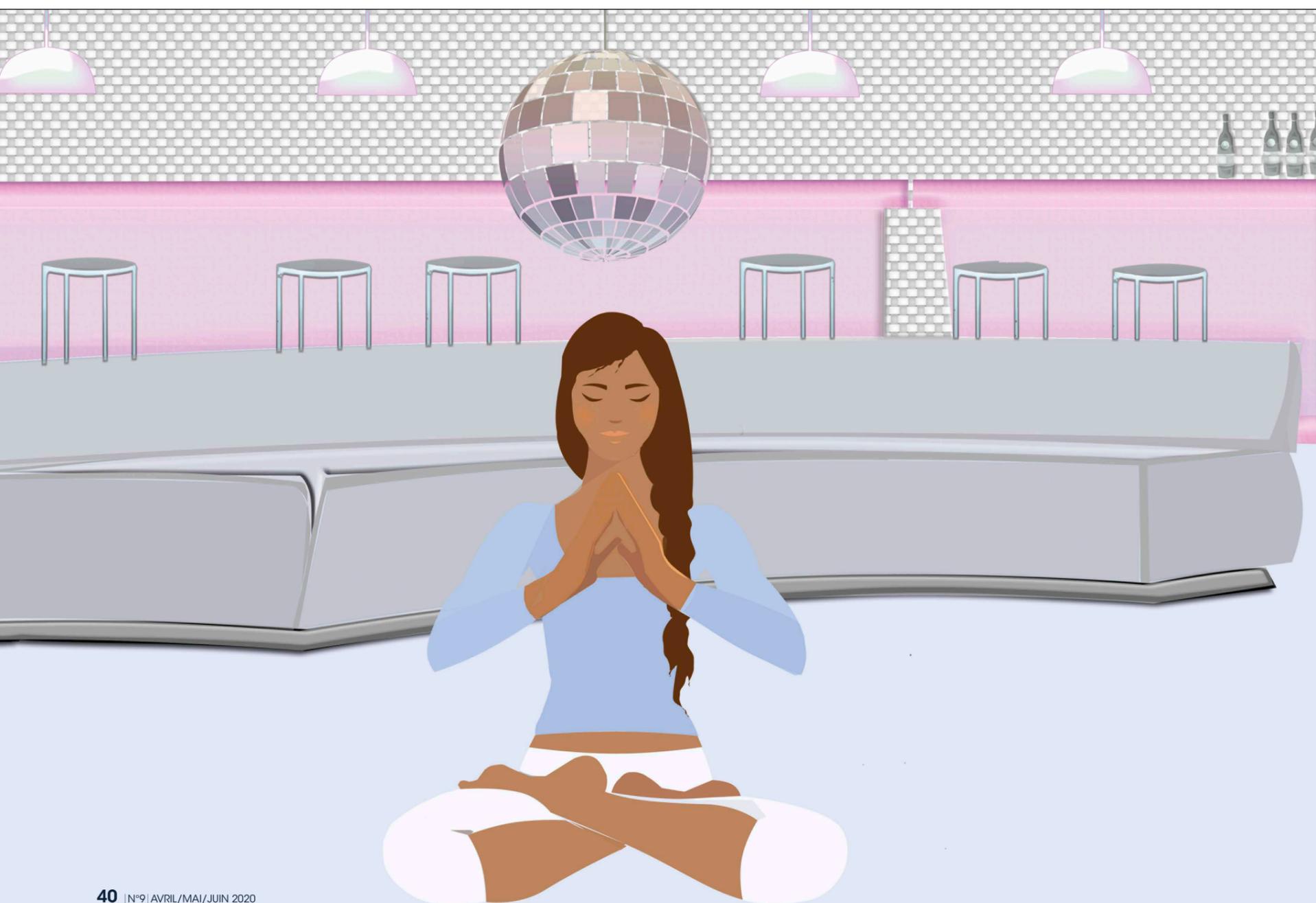
Carlos Moreno. Je travaille depuis longtemps sur les problématiques urbaines qu'il s'agisse des villes ou des mégalo-poles. Comment vivons-nous aujourd'hui et comment vivrons-nous dans dix ou vingt ans ? Mes travaux sont orientés pour répondre à trois défis. Le défi écologique face au changement climatique, et la fragilité de la biodi-

versité. L'enjeu économique : comment créer de la valeur dans les villes ? Comment la distribuer ? Et pour finir, l'enjeu sociétal, comment vivre dans des villes très complexes de par leur histoire ?

La vraie expression d'une ville que l'on pourrait qualifier de durable, c'est d'avoir un retour d'investissement sur ces trois volets. Une ville vivable sur le plan écologique, économique, plus équitable. La difficulté, c'est que nos villes sont devenues très ségrégatives, très fragmentées. Elles ont été construites sur un centre



© GILLES VORON



© JOYCE BENOIST

Quelques notions à creuser pour les curieux

- **Le chrono urbanisme :** le rythme de la ville
- **La chronotopie :** la manière dont on fait coïncider les espaces et le temps.
- **La toponomie :** l'amour des lieux.

historique, basé sur une ségrégation spatiale très forte. On a le centre administratif d'un côté, les entreprises de l'autre. Les quartiers sont ainsi chacun cantonnés à une spécialité. Il y a le lieu où l'on vit, où l'on fabrique, où l'on se cultive, et où l'on s'adonne aux loisirs.

V.S. D'autant que la ville s'est construite sur une mobilité automobile.

C.M. Oui d'ailleurs, les voiries ont été construites pour ça. On ne s'est jamais posé la question de comment et pourquoi les gens se déplacent. La variable temps n'a jamais eu beaucoup d'importance car on s'est dit qu'il y a la voiture [marqueur de statut social,

synonyme de pouvoir très masculin]. Cet usage a façonné la ville. Par ailleurs, beaucoup trop de monde passe encore 3 heures dans les transports, ce qui revient à amputer le temps consacré à la vie de famille, au temps personnel. La variable temps n'a jamais eu beaucoup d'importance. À l'heure du changement climatique, nous sommes à un tournant par rapport à la place que prend l'automobile, de son émission de CO₂. Trop de véhicules occupent 2 tiers de la voirie et circulent presque vides. Parallèlement, on peut se demander pourquoi la ligne 13 du métro parisien est toujours saturée, comment la ligne RER A peut-elle transporter un million de voyageurs ? Il est important de récupérer ce qui a été volé aux gens depuis 50 ans, beaucoup de temps contraint, subi.

V.S. Et si on sort du contexte des villes ?

C.M. Ceci est valable aussi dans les zones périurbaines, comme le mettaient en lumière les gilets jaunes qui occupaient les ronds-points ; au carrefour entre l'endroit où ils habitent et l'endroit où ils travaillent. Comment socialement pouvons-nous retrouver un équilibre, apaiser ? >>>

Si on veut inverser la logique du toujours plus vite, toujours plus loin, sans aucune maîtrise du temps utile, il est temps d'aménager la vie dans la ville; et non pas d'aménager la ville. On est en train de s'enfermer dans une logique très productiviste, consumériste, on bousille la planète. Il faut réinventer la manière dont nous vivons dans les villes, retrouver par la proximité du lien social, économique. Réussir à se dire: je me déplace moins parce que j'ai beaucoup plus de choses à proximité. Aujourd'hui, il est capital de faire coïncider les lieux de vie avec le temps de vie.

V.S. Comment mettre en pratique la ville du quart d'heure? Comment passer à une autre temporalité?

C.M. Dans une ville comme Paris, je vais créer plusieurs centres dans chaque périmètre. J'ai conçu une matrice de la haute qualité sociétale qui comprend six fonctions sociales, urbaines et territo-

riales essentielles: se loger dignement, travailler, s'approvisionner, s'éduquer, se soigner et s'épanouir. Maximiser ces six fonctions sociales et économiques pour plus de bien-être, c'est améliorer mon bien-être individuel, mon bien-être social que ça soit avec les collègues ou mes voisins, le bien-être de la planète car on est plus économe en CO₂. Être plus inclusif, ne plus générer de fracture sociale, retrouver une qualité de vie sociétale, avec plus de brassage.

V.S. J'imagine qu'il n'est pas question de créer des villages isolés mais plutôt de déssegmenter la ville. Comment imaginez-vous ce nouvel horizon urbain?
C.M. Non, en effet, il ne s'agit pas créer des

villages isolés au sein de la ville. Je parle de villes polycentriques, multipolaires pour satisfaire au plus près les gens: des commerces, des lieux artistiques de proximité, des lieux multi-usages [polymorphes]. Je pense aux salles de sport, conservatoires qui pourraient accueillir un centre informatique, une sphère où se réuniraient des femmes etc. Des discothèques qui la journée s'ouvriraient à d'autres activités: on pourrait très bien



Des commerces multiserviçiels qui abriteraient des ateliers de réparation d'objets à certains horaires. Idem pour les cours d'écoles qui pourraient se transformer en square le temps d'un week-end. Des appartements où l'on jouerait des pièces de théâtre...

V.S. Vous faites donc évoluer la fonction première des lieux en créant une hybridation des usages?
C.M. Oui, adopter une logique de

multiservices, c'est par exemple pour la rue, n'être plus seulement destinée à la circulation des personnes et des véhicules. On peut la voir comme un espace de rencontres en favorisant la marche à pied, le vélo, voire la trottinette. Actuellement, il est fréquent que l'on prenne le métro juste pour trois stations! Il n'est pas question de construire plus mais plutôt de mieux occuper les mètres carrés dont nous disposons, changer de modèle pour une mixité fonctionnelle, refaçonner les usages de la ville. Les promoteurs immobiliers sont de plus en plus conscients qu'il faut proposer différemment les immeubles d'habitation, sortir des fonctions segmentées avec des lieux qui ne servent qu'à se loger. On souhaite des rues végétalisées, arborées avec des trottoirs élargis, et pourquoi pas avec de la musique où l'on y trouverait de l'eau pour se rafraîchir, de l'agriculture urbaine au pied des immeubles ou sur les toits dans un esprit de partage citoyen, sans oublier une multiplication d'espaces verts dans les quartiers. Fort heureusement, c'est déjà le cas ici ou là conformément aux attentes des habitants et particulièrement de la jeunesse.

V.S. Le partage des communs permet aussi plus de lien social ce que Jane Jacob nommait "le capital social"



C.M. L'hyper-proximité permet de briser l'anonymat, la solitude porteuse de stress qui pèse de plus en plus sur les gens fondus dans la masse. C'est rendre à la ville, ce qu'elle possède de plus précieux, être un univers de vie, de retrouver son métabolisme, comme tout organisme vivant, de rendre la ville vivante et pour tous.

V.S. Quelle est l'influence des nouvelles technologies sur nos usages?

C.M. Les relations entre les hommes se voient profondément modifiées par

l'instantanéité, le maillage massif des hommes par internet. Les réseaux sociaux omniprésents abolissant les distances, avec des voisinages devenus planétaires. Les nouvelles technologies marquent profondément et durablement notre quotidien de leur présence. La diffusion de ces technologies impacte les modes d'organisation. Il y a une remise en question des systèmes hiérarchisés et verticalisés. Toutefois, ce n'est pas la technologie qui fera la vie de demain, ce sont les usages et les besoins qu'elle permettra de satisfaire. □

Les penseurs majeurs du chrono urbanisme

- **Jane Jacob** [1916-2006] fait figure de pionnière; urbaniste autodidacte et activiste canadienne dont les écrits plaident en faveur d'une démarche originale pour comprendre, concevoir, organiser et comprendre les villes. Elle a pointé très tôt l'importance des déplacements pédestres à travers la ville, les mécanismes liant mobilité et urbanisation. Sa vision valorise l'expertise citoyenne, l'histoire et la symbolique des lieux, de même que le réseautage communautaire. Son livre de 1961, *"The Death and Life of Great American Cities et les suivants rencontrèrent le grand public et continuent à faire école auprès notamment des urbanistes, sociologues et philosophes. Son principe le plus célèbre s'intitule "les yeux sur la rue": La circulation piétonne tout au long de la journée, et les yeux vigilants qui viennent avec elle, améliore la sécurité des rues de la ville. Selon elle, il est essentiel de penser les quartiers dans lesquels, les gens partagent des valeurs.*
- **François Ascher** [1946-2009], urbaniste et sociologue français, chercheur interdisciplinaire sur les questions d'hypermodernité urbaine, il s'implique aussi politiquement comme entre autres au Ministère de l'Équipement ou à la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale. Il perçoit les villes de par le monde comme des lieux privilégiés de rencontres et d'échanges. Dans son ouvrage de 1995, *"Métapolis ou l'avenir des villes"*, il fait notamment le lien entre les nouvelles technologies de communication et d'information, toutes les interconnexions qui modifient l'articulation des espaces publics et privés. La métropole recouvre "l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien [ordinaire] d'une métropole". Selon lui, il est capital de prendre en compte la vie quotidienne des gens, leurs besoins essentiels.
- **Luc Gwiazdzinsky** est géographe, enseignant en aménagement et urbanisme à l'Université Joseph Fourier [IGA] à Grenoble, responsable du Master innovation et territoire, membre du MOTU [Centre Interuniversitaire de Recherche sur la Mobilité et le Temps Urbain] à Milan, sans oublier son travail au sein de l'Équipe interdisciplinaire de recherches sur le tourisme à Paris-1 Panthéon-Sorbonne. Il oriente ses enseignements et ses recherches sur les mobilités, l'innovation métropolitaine et le chrono-urbanisme. Dans ses publications récentes, ses travaux portent entre autres sur la chronotopie, l'hybridation, la nuit urbaine, les mobilités et les liens art et territoire et l'espace public, l'usage massif des plateformes de rencontre, l'influence du numérique sur l'espace urbain.