

## AMÉNAGEMENT URBAIN

Carlos Moreno : « La ville du quart d'heure offre un rythme de vie apaisé »

[Laura Fernandez Rodriguez](#) | [France](#) | Publié le 23/06/2020 | Mis à jour le 17/06/2020

Carlos Moreno, scientifique franco-colombien, professeur associé à l'IAE de Paris, défend une approche beaucoup plus décentralisée de la ville où six grandes fonctions sociales à savoir se loger et produire dignement, accéder aux soins, s'approvisionner, apprendre et s'épanouir doivent être accessibles en un quart d'heure à pied ou en vélo.



C'est un concept qui peut se résumer en une phrase et qui a le vent en poupe, particulièrement depuis la crise du Covid-19 : « la ville du quart d'heure ». Presque un slogan, qui a d'ailleurs fleuri sur nombre de programmes de candidats aux municipales, comme le confirme le chercheur qui en est l'auteur : Carlos Moreno, scientifique franco-colombien, professeur associé à l'IAE de Paris – université Panthéon-Sorbonne. Le concept du cofondateur et directeur scientifique de la chaire « entrepreneuriat, territoire, innovation » a conduit à repenser radicalement l'organisation des villes pour les rendre plus résilientes, polyvalentes et en mesure de restituer aux habitants ce qui leur manque le plus : du temps.

En adoptant une approche beaucoup plus décentralisée de la ville où six grandes fonctions sociales à savoir se loger et produire dignement, accéder aux soins, s'approvisionner, apprendre et s'épanouir doivent être accessibles en un quart d'heure à pied ou en vélo, la mobilité pendulaire cède enfin la place à un rythme de vie plus apaisé. Ce concept ne vaut pas

que pour la métropole car il peut également se décliner en « territoire de la demi-heure » dans les bassins à moyenne ou faible densité de population, où la place de la voiture peut être revue en mutualisant les ressources. La crise du Covid-19, en imposant à chacun un confinement et une circulation restreinte autour de son domicile, a montré que ce modèle est possible et même souhaitable afin que la ville ne s'arrête pas, même lorsque la situation est dramatique.

## **Pouvez-vous nous raconter la genèse du concept de « la ville du quart d'heure » ?**

Ce concept est une synthèse de mes travaux, dans lesquels j'ai fait converger trois courants : le chrono-urbanisme, la chronotopie, et la topophilie. C'est-à-dire s'interroger sur la relation entre le temps, le rythme de vie et la ville, mais aussi sur la relation entre les lieux et le temps – comment un lieu change dans ses usages selon l'heure de la journée ou de sa polyvalence et enfin sur ce qui fait que vous êtes fier d'un lieu, que vous le respectez. Lorsque l'on porte un lieu en soi, on en prend davantage soin, tout comme l'on prend davantage soin des autres. J'ai aussi été inspiré par les travaux de l'activiste nord-américaine Jane Jacobs, qui parle de « ville vivante » où les espaces publics sont des lieux de brassage dans lesquels les habitants peuvent générer des interactions sociales.

Enfin, cette réflexion s'inscrivait dans la volonté de s'affranchir de la mobilité subie, ce mouvement pendulaire qui oblige les habitants à se déplacer une heure, matin et soir. Pour y parvenir, il faut passer à une mobilité choisie et proposer des alternatives. J'ai donc déterminé six fonctions essentielles qui devraient être des services de proximité, accessibles à quinze minutes à pied ou en vélo : se loger et produire dignement, accéder aux soins, s'approvisionner, apprendre et s'épanouir.

Car ce mode de vie est capable d'offrir un rythme de vie plus apaisé, permettant d'avoir plus de temps pour soi, ses proches, ses voisins, tout en optimisant les mètres carrés disponibles dans la ville, en rendant les lieux polyvalents. Nous ne devons pas être des aménageurs de la ville, mais de la vie dans la ville. Ce n'est pas une formule magique, c'est un projet de politiques urbaine, sociale, économique, profondément écologique car compatible avec l'horizon de la neutralité carbone en 2050, et humaniste, car il remet les citoyens au cœur.

## **Est-ce qu'avec « la ville du quart d'heure » vous ambitionnez de recréer, en quelque sorte, des villages dans la ville ?**

Non, c'est plutôt une manière de créer des métropoles à échelle humaine, de casser le modèle périmé de la métropole anonymisée, angoissante et productiviste... C'est aussi, en privilégiant les courtes distances, une façon de récupérer le temps qui nous a été volé. Un peu comme avec internet : vous tombez sur plein d'endroits différents, il n'y a jamais de centre, et partout des choses peuvent vous nourrir intellectuellement.

Il faut « désaturer » la ville et l'espace public en maillant mieux la ville, en adoptant une organisation décentralisée. La voirie a été pensée comme le lieu de passage de véhicules polluants, et ce n'est pas le sens de l'Histoire : les habitants doivent pouvoir marcher, faire du vélo, avoir des rues végétalisées, des commerces de proximité, des écoles ouvertes... Il est nécessaire que les places de parking en surface soient transformées en atelier de réparation d'objets, en terrasses, ou en lieux de rencontres et que nous disposions de services au plus proche de chacun de nous.

## **Peut-on appliquer votre concept aux territoires ruraux ? Le modèle est-il transposable à tous les territoires ?**

Si le concept a été développé à la Sorbonne et que nous l'avons expérimenté à Paris et dans sa banlieue, le succès est désormais mondial. Car oui, le projet est répliquable et adaptable à diverses échelles : on peut ainsi parler de « territoire de la demi-heure » comme horizon souhaitable pour les zones à moyenne ou faible densité de population.

La flambée des « gilets jaunes » était d'ailleurs en partie une colère territoriale liée à la mobilité... Donc oui, là aussi, il faut rapprocher les gens de leurs activités. Dans ces territoires, il est indéniable que la voiture reste un élément de mobilité, mais qui peut être utilisé d'une autre manière, par exemple en privilégiant le partage et en luttant contre l'autosolisme. Je pense à la création de lignes virtuelles de covoiturage : grâce au big data, on géolocalise des habitants volontaires et on construit une ligne par approximation, en créant des arrêts se basant sur leurs habitudes. Le maître mot reste la mutualisation des ressources.

## **Le concept a rencontré un franc succès dans le cadre des élections, mais aussi de la crise du Covid-19 ?**

Oui, ce changement de nos modes de vie, qui suppose de réutiliser plus et mieux l'existant, et qui n'implique donc pas un investissement considérable, plaît aux maires sortants et aux candidats aux municipales. J'avais déjà eu des échanges avec Paris, Nantes, Mulhouse, qui font partie de la chaire ETI. Cela a commencé à faire tâche d'huile, puis les élections sont arrivées. Anne Hidalgo a fait de cet élément un axe fort de son programme municipal à Paris, qui a été très médiatisé... Récemment, j'ai eu des échanges avec Bordeaux, j'ai eu des échos à Lyon, Montreuil... Et je retrouve même des mentions du concept ailleurs, de manière inattendue !

Je pense que la crise du Covid-19 a montré que cette voie est possible et a constitué un accélérateur : nous avons dû casser le rythme de la ville, entrer dans la proximité, avec un kilomètre seulement à parcourir autour de nos domiciles, une heure par jour, et investir le balcon pour échanger entre voisins.

C'est aussi la démonstration que la rue peut et doit retrouver son rôle initial : connecter les gens. Nous avons découvert qu'il était possible d'instaurer le télétravail en 48 heures, quand cela faisait des années que sa mise en place traînait, et nous nous sommes donc aussi rendu compte que les nouvelles technologies pouvaient aider à décompresser le temps... Car oui, nous disposons de temps, ce temps habituellement perdu à se déplacer dans des conditions difficiles ! Or la qualité de vie dépend directement du temps de vie disponible utile. La crise a montré que, même quand tout s'arrête, il faut que la ville continue. La ville du quart d'heure, décentralisée, polycentrique, maillée, porte cette résilience.

### **POUR ALLER PLUS LOIN**

- [Pour des villes et territoires respirables, quelle place pour le vélo ?](#)
- [Vélo : de nouvelles mesures pour pérenniser les aménagements temporaires](#)
- [« Il faut adopter des échelles hyperlocales » – Célia Blauel](#)
- [Les bibliothécaires demandent un équipement accessible en 15 min](#)