

ENVIRONNEMENT/AMBIENTE

## La «ville du quart d'heure»

Les villes seront écologiques, inclusives et à l'échelle humaine

-----  
La "ville du quart d'heure"

Le città saranno green, inclusive e a misura d'uomo



**Ludovica Amici**  
Journaliste et écrivaine  
Giornalista e scrittrice

Des villes qui devront être viables dans leurs activités commerciales, écologiquement vivables et équitables du point de vue de l'intégration sociale. Des espaces urbains, aujourd'hui monofonctionnels, transformés en réalités polycentriques avec un rythme qui accompagnera les humains, et pas les voitures. Nous parlons ici de villes durables, dans un futur très proche, imaginées par l'urbaniste franco-colombien Carlos Moreno, professeur à la Sorbonne et pionnier des « Villes Intelligentes », outre que conseiller spécial



de Mme Anne Hidalgo, maire de Paris. Son concept de «Ville du quart d'heure» a fait le tour du monde. L'idée, comme l'indique son nom, repose sur le fait que les villes devraient être conçues ou redessinées de manière à ce qu'en quinze minutes, à pied ou à vélo, les gens puissent vivre l'essence même de ce qui constitue l'expérience urbaine. Avoir donc accès au travail, à la santé, à la culture et aux loisirs. Le tout très rapidement et à proximité de leur domicile.

Les villes doivent être repensées en fonction de quatre principes de base qui constituent les éléments clés de la ville du quart d'heure. Tout d'abord, l'écologie, pour une ville verte et durable. En second lieu, la proximité, pour pouvoir vivre non loin des différentes activités. Entre en jeu par la suite la solidarité pour créer des liens entre les personnes, et enfin la participation afin d'impliquer activement les citoyens dans la transformation de leur quartier. Les villes doivent être des lieux de dynamisme économique et d'innovation. Mais aussi plus agiles et plus saines en donnant ainsi accès à tous les services de proximité.

On a commencé à parler pour la première fois du concept d'«unité de voisinage», développé par Clarence A. Perry au début des années 1920. L'architecte américain a imaginé le quartier résidentiel idéal comme une unité physiquement définie, avec des écoles, des lieux de culte et des zones de loisirs pour encourager l'interaction sociale et la cohésion entre les résidents

vivant dans le quartier prédéfini. Un des points forts de cette théorie était la proximité des offres culturelles, capables de caractériser la vie de quartier par la création d'une relation constante avec les lieux de culture eux-mêmes, bien au-delà de leur simple visite occasionnelle. Une idée qui, aujourd'hui, est devenue un thème récurrent dans l'aménagement de nos villes. La pandémie a également tiré le signal d'alarme en nous faisant prendre conscience de la fragilité des villes d'aujourd'hui. Bien que la Covid ait accru le désir de vivre à la campagne, les villes continuent d'attirer de plus en plus d'habitants: selon l'ONU, près de 70% de la population mondiale vivra en ville d'ici 2050. Cela signifie une augmentation conséquente de la demande de logements et de la circulation. Il est donc urgent de repenser le modèle actuel de ville afin d'améliorer au mieux notre façon de vivre dans les espaces urbains.

#### De quelle manière?

«Il y a trois défis majeurs à relever pour améliorer les métropoles: le premier est écologique car le réchauffement climatique est une réalité. Aujourd'hui, nous devons adapter les villes pour développer de nouvelles réalités urbaines capables de faire face au changement climatique. Le deuxième défi est d'ordre économique, car les villes seront le principal lieu où les gens vivront et travailleront. Nous devons donc résoudre le problème de la pauvreté et des loyers très élevés afin





de revitaliser l'économie et développer les activités. Le troisième défi est social, car nous devons lutter, en effet, contre l'exclusion sociale et le racisme. De cette façon, l'impact durable sert à développer de nouvelles réalités urbaines pour proposer une nouvelle stratégie de développement écologique, économique et social.» explique Carlos Moreno à Le Cahier.

**Votre idée d'une ville du quart d'heure est-elle une solution?**

«Elle représente un nouveau mode de vie urbain qui prend en compte ces trois défis, écologique, économique et social, pour changer notre vie organisationnelle. Il s'agit d'un projet fondé sur l'idée d'offrir un accès à la ville qui réponde aux besoins sociaux urbains dans un périmètre restreint afin d'optimiser notre *attitude* écologique, de développer l'emploi et les activités locales. Vivre dans de bonnes conditions et travailler sans avoir à faire de longs trajets, et utiliser les commerces de proximité pour faire ses courses. Mais aussi d'avoir des lieux de proximité pour accéder aux soins médicaux et aux activités culturelles. De cette façon, les principales activités urbaines peuvent être accessibles en quinze minutes à pied ou à vélo. Les voitures ne seraient donc plus nécessaires et les émissions seraient réduites. Il s'agit là d'une tentative de réconciliation de la ville avec les êtres humains.»

**Cela permettrait-il également de résoudre le problème de la segmentation des villes?**

«Oui, il s'agit d'un projet pour pouvoir aménager une ville polycentrique qui permettrait aux gens de travailler et d'avoir beaucoup de services à proximité.»

**Nous devrions également transformer nos édifices et mieux les utiliser.**

«Le concept devrait être celui de la chronotopie, c'est-à-dire un bâtiment avec de nombreuses fonctions et activités qui peuvent être réalisées pendant la journée et le week-end, afin d'éviter la solitude et le stress de nombreuses personnes. Elle encouragerait la solidarité locale, ce qu'on appelle la topophilie. Par exemple, des laboratoires numériques pourraient être installés dans les centres sportifs ou les écoles pourraient être transformées en centres de quartier le soir.»

Paris a été la première ville à vouloir adopter ce concept. La maire de la capitale française, Mme Anne Hidalgo, l'a inclus dans sa campagne électorale avec des objectifs clairs: faire de sa ville une ville plus verte avec moins de voitures, avec des prés et des arbres pour remplacer le béton tout en réduisant considérablement la circulation et en augmentant le nombre de pistes cyclables. La capitale française dispose déjà de l'un des systèmes de vélos en libre-service les plus avancés et, grâce à un investissement de 250 millions





d'euros dans ce secteur, elle a pour ambition de devenir l'une des villes européennes les plus adaptées aux vélos, obtenant ainsi l'appellation de «ville cyclable» d'ici 2026. Et ce, alors que les Champs-Élysées sont sur le point de devenir un «jardin extraordinaire», selon les propos de Madame le Maire. Le réaménagement prévoit de réduire de moitié l'espace réservé aux voitures et d'augmenter celui réservé aux piétons, tout en augmentant les espaces verts.

D'autres villes françaises ont également décidé d'adopter ce modèle. Nantes et Mulhouse l'ont fait, tout comme Aix-en-Provence. Mais il existe aussi d'autres exemples dans d'autres pays autres que la France, comme Buenos Aires, Seattle, Toronto, Montréal et Melbourne. Un projet également choisi par le C40 (C40 Cities Climate Leadership Group), le réseau constitué d'une centaine de maires de grandes villes du monde entier qui travaillent ensemble pour élaborer l'urgence des actions nécessaires pour lutter contre la crise climatique. Ceci dans le but de réduire de moitié les émissions des villes tout en améliorant l'équité, en renforçant la résilience et en créant par la même les conditions permettant à chacun, où qu'il soit, de se sentir bien et de s'épanouir.

Dans la même perspective, Barcelone a introduit il y a quelques années de cela les «superblocks»: des îlots d'espace sans voiture créés en détournant le trafic dans

le but de faire des citoyens les acteurs centraux dudit endroit et de créer ainsi un espace public plus sain qui favorise les relations sociales et l'économie locale.

Un modèle de ville qui est également considéré comme une étoile polaire par les maires italiens. Le maire de Milan, M. Giuseppe Sala, l'apprécie tout particulièrement car il y voit un projet «pour une métropole de quartiers capable d'offrir sous tous les aspects une qualité de vie, d'attention et de culture qui permettrait à tous de mieux vivre». Ce concept a également été l'un des favoris de la campagne électorale du nouveau maire de Rome, M. Roberto Gualtieri, qui souhaite créer une Capitale d'un quart d'heure car «celle-ci représente une idée contemporaine du développement urbain, de la revitalisation de la vie de quartier par opposition à une ville divisée en zones de sommeil anonymes, zones de consommation et zones de travail», a déclaré le maire.

Pour certains, cela ressemble plus à un slogan qu'à un projet réalisable. Pour d'autres, il s'agit d'une opportunité à concrétiser par des choix politiques précis et un grand sens de la participation, avec de nombreux avantages, tant pour l'environnement que pour l'économie de proximité. Mais pour permettre surtout aux habitants des villes de récupérer la gestion de leur propre temps.

© Tous droits réservés

Città che dovranno essere praticabili nelle loro attività commerciali, ecologicamente vivibili ed eque dal punto di vista dell'integrazione sociale. Spazi urbani, oggi monofunzionali, trasformati in realtà policentriche e con un ritmo che seguirà gli umani, non le automobili.

Sono le città sostenibili del futuro, molto prossimo, immaginate dall'urbanista franco-colombiano Carlos Moreno, professore della Sorbonne e pioniere delle Smart City, oltre che consigliere speciale del sindaco di Parigi Anne Hidalgo. Il suo concetto di "Città dei 15 minuti" ha fatto il giro del mondo. L'idea, condensata nel nome, è che le città vengano progettate o riprogettate in modo che in quindici minuti, a piedi o in bicicletta, le persone possano vivere l'essenza di ciò che costituisce l'esperienza urbana. Per avere accesso al lavoro, alla salute, alla cultura e al tempo libero. Tutto in prossimità.

Le città vanno ripensate in base a quattro principi guida che sono gli elementi chiave della città dei quindici minuti. In primis, l'ecologia per una città verde e sostenibile. In secondo luogo la vicinanza per vivere a ridotta distanza dalle varie attività. Poi la solidarietà per

poter creare legami tra le persone, e infine la partecipazione per coinvolgere attivamente i cittadini nella trasformazione del loro quartiere. Le città dovranno essere luoghi di dinamismo economico e innovazione, ma anche più agili e sane e quindi avere accesso a tutti i servizi nelle vicinanze.

Si parla per la prima volta del concetto di "neighborhood unit", elaborato da Clarence A. Perry, nei primi anni Venti. L'architetto americano immaginava il quartiere residenziale ideale come unità fisicamente definita, con scuola, luoghi di culto e le aree ricreative per incoraggiare l'interazione sociale e la coesione tra i residenti che vivevano nel quartiere definito. Punto di forza della teoria era la prossimità di offerte culturali, capaci di qualificare l'abitare attraverso la costruzione di un rapporto costante con i luoghi della cultura stessa, ben oltre la loro semplice visita occasionale. Un'idea che oggi è diventata un tema ricorrente nella pianificazione delle nostre città.

Anche la pandemia è stata un campanello d'allarme che ci ha fatto rendere conto della fragilità delle città odierne. Nonostante il Covid abbia aumentato la voglia



Paris

di vivere in campagna, le città continuano ad attrarre sempre più abitanti: secondo l'ONU quasi il 70% della popolazione mondiale vivrà nelle città entro il 2050. Ciò significa un aumento della domanda di alloggi e del traffico. È quindi urgente ripensare a un nuovo modello di città, per trasformare in meglio il modo di vivere gli spazi urbani.

### **In che modo?**

“Ci sono tre grandi sfide da combattere per migliorare le metropoli: la prima è ecologica perché il riscaldamento globale è una realtà. Oggi dobbiamo adattare le città per far crescere nuove realtà urbane che possano affrontare i cambiamenti climatici. La seconda sfida è quella economica, perché le città saranno il luogo principale dove le persone vivranno e lavoreranno e quindi abbiamo bisogno di risolvere il problema della povertà e degli affitti molto alti e di rivitalizzare l'economia e far crescere delle attività. La terza sfida è sociale perché dobbiamo combattere contro l'esclusione sociale e il razzismo. In questo modo l'impatto sostenibile serve a sviluppare nuove realtà urbane per proporre una nuova strategia di sviluppo ecologico, economico e sociale”. Racconta Carlos Moreno a Le Cahier.

### **La sua idea di città dei 15 minuti è una soluzione?**

“Rappresenta un nuovo stile di vita urbano che tiene in considerazione queste tre sfide, ecologica, economica e sociale, per cambiare la nostra vita organizzativa. È un progetto che si basa sull'idea di offrire un accesso alle città che soddisfi i bisogni sociali urbani in un ristretto perimetro per ottimizzare la nostra *attitude* ecologica, sviluppando l'occupazione e le attività locali. Per vivere in buone condizioni e lavorare senza dover fare lunghi spostamenti, e usufruendo delle attività commerciali del quartiere per fare la spesa. Ma anche avere luoghi in cui accedere alle cure mediche e alle attività culturali. Quindi le principali attività urbane da raggiungere in quindici minuti a piedi o in bicicletta. In questo modo le auto non sarebbero più necessarie e si ridurrebbero le emissioni. È un tentativo di riconciliare la città con gli esseri umani”.

### **Aiuterebbe a risolvere anche il problema della segmentazione delle città?**

“Sì, questo è un progetto per poter realizzare una città policentrica che permetta di lavorare e avere molti servizi in prossimità”.

### **Sarebbe necessario trasformare anche i nostri edifici e utilizzarli meglio.**

“Il concetto dovrebbe essere quello della cronotopia e cioè un edificio con molte funzioni e attività da poter svolgere durante il giorno e nei week end, così da evitare la solitudine e lo stress a molte persone. Si incentiverebbe la solidarietà locale, quella che viene chiamata topofilia. Si potrebbero ad esempio inserire

dei laboratori digitali all'interno dei centri sportivi o di sera trasformare le scuole in centri di quartiere”.

La prima città a voler adottare questo concetto di città è stata Parigi. Il sindaco della capitale francese Anne Hidalgo lo ha inserito nella sua campagna elettorale con obiettivi chiari: rendere la sua città più verde e con meno auto, con prati e alberi che sostituiscano l'asfalto, e riducendo il traffico con un incremento delle piste ciclabili. La capitale francese dispone già di uno dei più evoluti sistemi di bike sharing e con 250 milioni di euro di investimenti in questo settore punta a diventare una delle città più bike-friendly d'Europa con l'intenzione di trasformarsi in una “cycling city” entro il 2026. Mentre gli Champs-Élysées si apprestano a diventare uno “straordinario giardino”, per usare le parole della sindaco. La riqualificazione prevede di dimezzare lo spazio destinato alla circolazione delle auto per incrementare quello riservato ai pedoni, aumentando gli spazi verdi.

Anche altre città francesi hanno deciso di adottare questo modello di città. Lo hanno fatto Nantes e Mulhouse e anche Aix-en-Provence. Ma non mancano altri esempi di altri paesi oltre alla Francia: come Buenos Aires, Seattle, Toronto, Montreal, Melbourne. Un progetto scelto anche dal C40 cities, il network di sindaci di circa cento città leader a livello mondiale che collaborano per fornire l'azione urgente necessaria per affrontare la crisi climatica con l'obiettivo di dimezzare le emissioni delle città, migliorando al contempo l'equità, costruendo resilienza e creando le condizioni affinché tutti ovunque possano prosperare.

Sulla stessa direzione anche Barcellona che ha introdotto già da qualche anno i “superblocks”: isole di spazio senza auto realizzate deviando il traffico con l'obiettivo di rendere i cittadini gli attori centrali e creare così uno spazio pubblico più sano e che promuova le relazioni sociali e l'economia locale.

Un modello di città considerato una stella polare anche dai sindaci italiani. Piace al sindaco di Milano Giuseppe Sala perché la considera un progetto “per una metropoli di quartieri capace di offrire in tutti i suoi angoli una qualità di vita, di attenzione e di cultura che renda migliore l'esistenza di tutti”. Ed è stato un cavallo di battaglia anche della campagna elettorale del neo sindaco di Roma Roberto Gualtieri che punta a realizzare una Capitale dei 15 minuti perché “rappresenta un'idea contemporanea di sviluppo urbano, di rivitalizzazione della vita di quartiere opposta alla città divisa in aree anonime in cui si dorme, aree in cui si consuma, aree in cui si lavora”, ha dichiarato il sindaco.

Per qualcuno sembra più uno slogan che un progetto realizzabile. Per altri è un'opportunità da realizzare con precise scelte politiche e con un grande senso di partecipazione con numerosi vantaggi, sia per l'ambiente che per l'economia di prossimità. Ma soprattutto per permettere alle persone di riconquistare il proprio tempo. ■