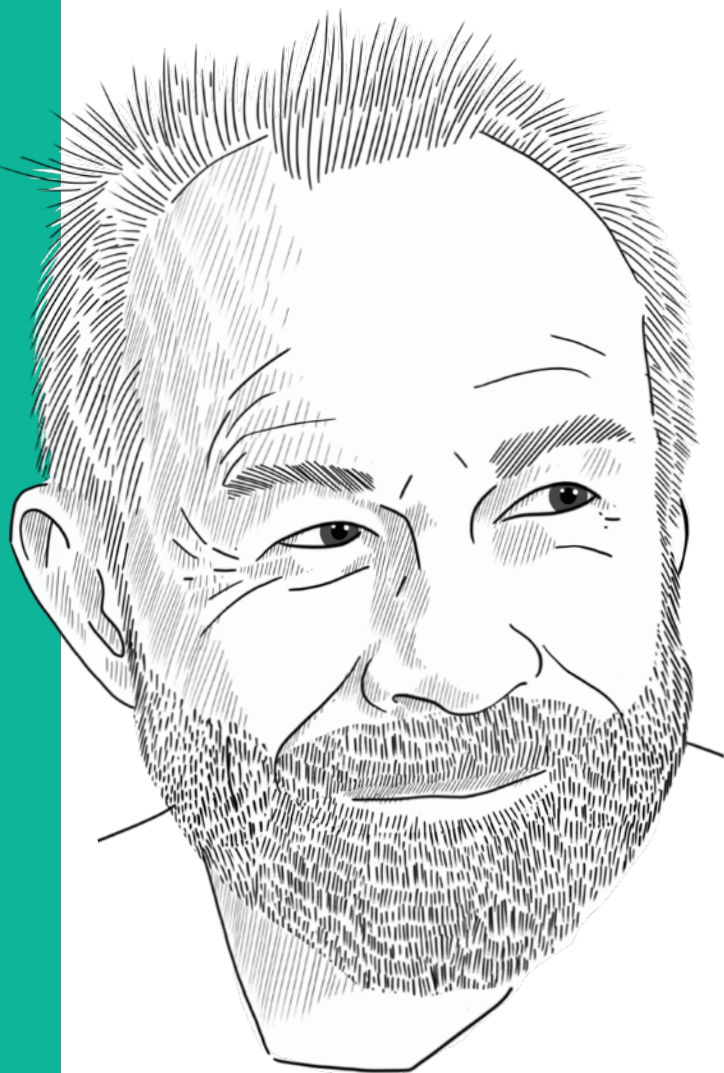


RENCONTRE AVEC

CARLOS MORENO

LE CONCEPTEUR DERRIÈRE
LA « VILLE DU QUART D'HEURE »



Chercheur franco-colombien, professeur à l'IAE de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, et spécialiste reconnu des villes intelligentes et durables, Carlos Moreno a mené des travaux de recherche à travers l'Europe, l'Asie et l'Amérique latine. Son concept phare, la « ville du quart d'heure », a rapidement séduit les décideurs politiques, à commencer par la maire de Paris, Anne Hidalgo, qui l'a intégrée dans sa politique locale, notamment dans le cadre du Plan local d'urbanisme bioclimatique.

CARLOS MORENO

Chercheur franco-colombien
et Professeur à l'IAE de l'Université
Paris 1 Panthéon-Sorbonne.



Pouvez-vous expliquer le concept de « Ville du quart d'heure » et en quoi il pourrait être une réponse aux défis urbains actuels ?

La Ville du quart d'heure repose sur une approche urbaine à la fois écologique, économique et sociale. L'idée centrale est de favoriser une mixité servicielle dans la ville, en permettant à chaque habitant d'accéder, en courtes distances (moins de quinze minutes), à tout ce qui est essentiel à son quotidien : emploi, logement, commerces, santé, éducation, culture, loisirs. Ce concept s'oppose à la « zonification » des villes modernes, où les fonctions urbaines ont été séparées : les lieux de travail d'un côté, les zones résidentielles de l'autre, obligeant les citoyens à parcourir toujours plus de distance et aggravant ainsi les crises climatique et sociale. Regardez La Défense : c'est le parfait exemple de ce modèle dépassé. Un million de mètres carrés de bureaux... et 19 % de taux d'inoccupation ! Pourquoi ? Parce que plus personne ne veut aller travailler dans un endroit où on ne peut que travailler !

Est-ce que la « Ville du quart d'heure » n'arrive pas un peu tard, comme un concept de résistance face à un modèle urbain déjà trop enraciné ?

Tout commence lors de la COP 21, il y a dix ans. Je me suis dit une chose très simple : les premiers lieux qui vont subir de plein fouet la crise climatique, ce sont les villes. Pourquoi ? Parce que ce sont elles qui produisent l'essentiel des émissions de CO₂. Si on veut agir, il faut repenser notre manière de vivre et de travailler en milieu urbain. Mais au-delà de la question écologique, il y a aussi une motivation économique majeure. Aujourd'hui, on sait scientifiquement que les effets du changement climatique vont impacter directement l'économie. Des études montrent que certaines entreprises pourraient perdre jusqu'à 18 % de leur chiffre d'affaires à cause des perturbations climatiques. En trois heures, Valence, 3^e ville d'Espagne, était inondée et l'économie locale peine encore à s'en remettre. Et qui sont les premiers touchés dans ces cas-là ? Les petites entreprises, parce qu'elles sont souvent trop peu assurées. Donc non, la question climatique, ce n'est pas juste une affaire de « jeunes en colère », c'est une réalité qui affecte tout le monde, en premier lieu l'économie et ses acteurs.

Qu'apporte la « Ville du quart d'heure » à l'économie locale ?

Il apporte une transformation profonde, parce qu'il nous pousse à repenser la géographie de l'économie. J'ai l'honneur de travailler avec Paul Krugman, prix Nobel d'économie, qui a développé le concept de la nouvelle économie géographique. Nous avons croisé cette approche avec celle de la Ville du quart d'heure pour donner naissance à la nouvelle économie géographique de la proximité durable. Cela signifie que cette transformation urbaine ne repose pas uniquement sur des enjeux écologiques, mais aussi sur des fondamentaux économiques. Concrètement, cela permet de régénérer l'emploi local en favorisant les circuits courts, en soutenant les commerces de proximité, en relocalisant certaines activités. C'est aussi un levier pour revaloriser les matériaux locaux, réduire les coûts logistiques et j'en passe...

NON, LA QUESTION CLIMATIQUE N'EST PAS JUSTE UNE AFFAIRE DE « JEUNES EN COLÈRE ». C'EST UNE RÉALITÉ QUI AFFECTE EN PREMIER LIEU L'ÉCONOMIE ET SES ACTEURS.

La Maire de Paris, Anne Hidalgo a adopté votre concept pour sa politique locale. Quels sont les leviers essentiels pour mettre en place la Ville du quart d'heure dans notre territoire ?

Ce qui importe, c'est la volonté politique, indépendamment des appartenances partisans. La preuve : Valérie Pécresse, que l'on ne saurait soupçonner d'être proche d'Anne Hidalgo politiquement, défend elle aussi une vision stratégique pour la région Île-de-France à l'horizon 2040, baptisée « la région des 20 minutes », qui reprend ce concept.

Ensuite, il faut des actions concrètes. Ce n'est pas qu'un concept théorique, il faut montrer que c'est possible, à travers des transformations visibles même si ces mesures, au départ, peuvent être impopulaires. Changer les habitudes n'est jamais simple...

On entend souvent que la Ville du quart d'heure serait une ville sans voiture. Mais pour beaucoup d'artisans, de commerçants, la voiture est une condition de travail. Est-ce que ce modèle n'est pas pensé exclusivement pour une élite urbaine ?

D'abord, il faut analyser cette question de manière systémique. La place de la voiture en ville ne peut pas être pensée isolément, elle est liée à d'autres aspects de la vie urbaine : l'organisation du travail, la logistique, la santé, les infrastructures... Il faut sortir des réflexes individuels et regarder le contexte global. Ensuite, et c'est un message important pour les entrepreneurs, il ne s'agit pas d'une guerre contre la voiture. La vraie question, c'est pourquoi en avez-vous besoin ? Et surtout, en avez-vous toujours besoin ? Parfois, on peut faire autrement. Regardez ce qui se passe en Europe du Nord où des artisans et des professionnels se sont déjà adaptés en utilisant des triporteurs.

Ce n'est pas une histoire de jeunes ou de hippies. Aujourd'hui, avec les cargos électriques, on peut transporter jusqu'à 300 kilos de charge sans encombrer la voirie ni subir les contraintes de circulation et de stationnement. Évidemment, il y aura toujours des situations où la voiture reste indispensable. Dans ces cas-là, il faut prévoir des aménagements adaptés. Mais l'idée est de réfléchir à des solutions alternatives chaque fois que c'est possible. Enfin, un dernier point essentiel : faites confiance à la science. Nous ne sommes pas dans l'idéologie.

**AUJOURD'HUI,
AVEC LES
CARGOS
ÉLECTRIQUES,
ON PEUT
TRANSPORTER
JUSQU'À
300 KILOS DE
CHARGE SANS
ENCOMBRER
LA VOIRIE
NI SUBIR LES
CONTRAINTES
DE CIRCULATION
ET DE
STATIONNEMENT.**

