

THÈME

CONCEPT DE LA « VILLE DU QUART D'HEURE » ET SON APPLICATION DANS LE PROJET URBAIN

Nicolas ETIENNE-HAUCK

Architecte-urbaniste

À PROPOS DE FRANCE POSITIVE

France Positive est un laboratoire d'idées français fondé en 2021 par l'économiste et essayiste Jacques Attali. Se revendiquant transparent, son objectif est de participer au débat public en proposant des solutions pour l'avenir, notamment au prisme de l'économie positive.

Site internet – <https://www.francepositive.fr>

Contact Presse – presse@francepositive.fr – 06.19.93.86.3

I. VILLE DU QUART D'HEURE : UNE VISION DE CARLOS MORENO

La "Ville du quart d'heure" (VQH) est un concept d'urbanisme développé dans les années 90 qui a gagné en popularité ces dernières années grâce aux travaux de Carlos Moreno, un urbaniste et chercheur franco-colombien, spécialiste de la ville durable et de l'analyse en sociologie urbaine. Ce concept repose sur une idée simple : réorganiser les villes pour que leurs habitants puissent accéder à l'ensemble des services essentiels du quotidien, travailler, s'éduquer, habiter et se divertir en 15 minutes depuis leur domicile. Ce modèle répond aux défis contemporains d'adaptation au changement climatique, d'amélioration de la qualité de vie et de durabilité urbaine.

II. UN RETOUR A LA PROXIMITE

Le principe fondamental de la Ville du quart d'heure est la proximité. Il s'appuie sur une réorganisation spatiale qui favorise la mixité des usages et encourage une répartition équilibrée des fonctions urbaines, accessible dans un rayon de circulation de 15 minutes, en évitant les trajets longs, les déplacements motorisés, principalement ceux en voiture individuelle. Privilégier les quartiers polyvalents donne la possibilité à la fois de vivre, de travailler et de consommer dans un espace-temps raccourci, similaire à ceux de villages dans la ville, une dimension à taille humaine.

Ce modèle s'oppose à celui de la ville moderne, telle que massivement développé au 20ème siècle, caractérisé par l'étalement urbain et la spécialisation de zones urbaines et périurbaines (zones commerciales, résidentielles ou industrielles guidé par le triptyque de l'accession populaire massive à la voiture individuelle, le modèle de pavillon individuel et la Reconstruction) et générant des déplacements quotidiens importants entre zones plus ou moins distantes, synonymes de temps considérable dans le trafic routier, de congestion de l'espace urbain, de pollution environnementale, visuelle et sonore.



III. BENEFICES MULTIPLES

La VQH offre de nombreux avantages à la fois en termes environnementaux, sociaux et économiques. Sur le plan environnemental, la réduction des déplacements motorisés limite les émissions de gaz à effet de serre. Le développement des zones de circulation mixte favorise les mobilités douces et des pratiques apaisées de circulation pour encourager les déplacements actifs préservant l'espace urbain de la dégradation. Ces espaces libérés favorisent une réintégration de la nature dans les villes grâce à un travail paysager pour une meilleure gestion des espaces publics et un recours accru aux infrastructures écologiques (trames bleues et vertes), le tout renforçant la résilience face aux défis climatiques. La mixité des usages et services proposés entraîne une économie de ressources sur toute la chaîne de production de la ville, en construction et en production d'infrastructures nouvelles.

Sur le plan social, la VQH améliore la qualité de vie des habitants en créant des quartiers plus conviviaux et inclusifs. Les interactions sociales sont facilitées par la proximité des services, des lieux de travail et des espaces de loisirs, contribuant à renforcer le lien social et le sentiment d'appartenance à un quartier, à une communauté urbaine à échelle humaine. Cela encourage la lutte contre les inégalités spatiales en garantissant à favoriser à tous les habitants un accès équitable aux services et aux équipements. La période du Covid-19 a révélé les principes sous-jacents de la VQH. En effet, avec des déplacements et les interactions sociales limités, l'accès à des services de proximité s'est révélé crucial pour assurer la continuité des activités quotidiennes et des interactions renouvelées avec les voisins et ses commerçants.

Enfin, sur le plan économique, cette approche à un double bénéfice. Elle revitalise les centres urbains en favorisant l'économie de proximité, les commerces locaux bénéficient ainsi d'une organisation spatiale où les résidents sont plus enclins à consommer près de chez eux. En outre, le fait de pouvoir travailler à proximité de son domicile ou en télétravail, dans des tiers-lieux ou des espaces de coworking, rend possible une flexibilité qui contribue à une meilleure conciliation entre vie professionnelle et personnelle. Cela mêle les différentes temporalités qui régissent les rythmes de vie de chacun. De plus, d'importante économie de ressource, à la fois financière et matérielle, réduisent la pression sur les infrastructures de transport, libérant du foncier routier pour en redéfinir l'usage et se réappropriier les espaces vides urbains.



IV. DEFIS ET MISE EN ŒUVRE

La VQH comporte plusieurs défis de mise en œuvre. La première difficulté réside dans la transformation des infrastructures urbaines existantes. Dans les villes déjà fortement spécialisées, repenser l'organisation urbaine sans provoquer des perturbations importantes économiques ou sociales constitue une difficulté de densification et de transformation programmatique ; tout en veillant à ne pas réduire les surfaces des espaces verts ou l'accessibilité aux logements et aux services, sous la pression du phénomène de gentrification.

L'autre défi est la nécessité de politiques cohérentes et de longue durée. La VQH se réalise avec une planification minutieuse impliquant les pouvoirs publics grâce à différents documents d'urbanisme (PLU, OAP, PDU,...), combinée à une forte mobilisation du secteur privé via les entreprises, le tout répondant à des calendriers politiques cycliques, et à courte échéance, ce qui constitue un défi de gouvernance et un paradoxe dans les temporalités. L'appropriation et l'acceptation des processus de conception par l'engagement citoyen est une composante majeure. Les habitants ; faisant partie prenante de la définition de leurs besoins de proximité dans leur quartier et dans la co-construction des solutions ; entraînent une meilleure efficacité du processus avec des réponses ancrées au plus proche du territoire.

La VQH étant pensé à une échelle restreinte, il est nécessaire de l'intégrer dans des échelles urbaines plus grandes, métropolitaines et régionales pour répondre aux besoins de services plus spécifiques comme les hôpitaux ou les universités pour garantir une ville locale et interconnectée.

V. CONCLUSION

Le concept de la Ville du quart d'heure, porté par Carlos Moreno, repense de manière contemporaine l'urbanisme citadin et offre un nouveau récit de vie urbaine pour XXI^e siècle. Il propose une alternative durable à la ville moderne où la qualité de vie des habitants prime sur la logique d'expansion urbaine et de surconsommation de ressources. Si la mise en œuvre de ce modèle représente un défi en raison des transformations urbaines nécessaires et en cours, les bénéfices potentiels pour l'environnement, la société et l'économie en font une solution prometteuse pour

répondre aux défis du changement climatique, de l'inclusion sociale et du bien-être urbain. Symbole de l'enthousiasme qui entoure ses potentialités, plusieurs grandes métropoles du monde entier, de tous les continents, animées de cultures diverses expérimentent leur vision de la Ville du quart d'heure.



*Illustration de principe de la Ville du quart d'heure
(source Google image)*

