



© www.moreno-web.net

# LA VILLE DU QUART D'HEURE SELON CARLOS MORENO

Soizic Briand

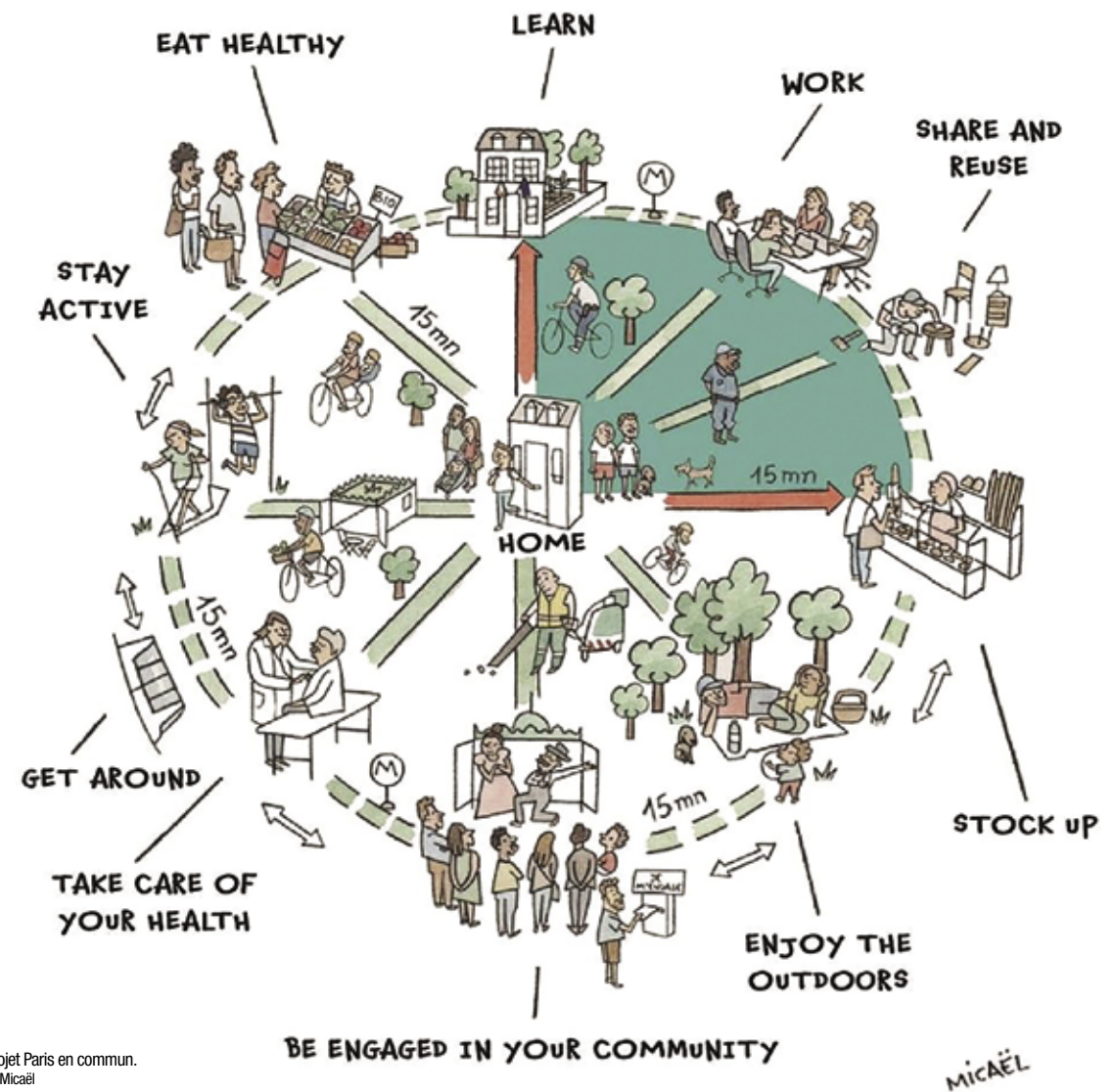


© Micaël

Cofondateur et directeur scientifique de la chaire Entrepreneuriat, Territoire, Innovation (ETI) et conseiller scientifique auprès de la Ville de Paris, Carlos Moreno défend l'idée de la ville du quart d'heure, un concept de quartiers complets repris par le réseau mondial des grandes villes et mégalofoles engagées pour le climat.

« La forme d'une ville / Change plus vite, hélas ! que le cœur d'un mortel, cite Carlos Moreno en reprenant Baudelaire. Mais moi, j'enlève le "hélas !". La ville peut se transformer rapidement pour devenir plus habitable et moins polluante. » Le poète se plaignait des bouleversements alors réalisés par Haussmann dans la capitale. Le cofondateur et directeur scientifique de la chaire Entrepreneuriat, Territoire, Innovation (ETI) appelle de ses vœux une métamorphose rapide, aidé maintenant par le chœur de tous ceux qui se sont rendu compte qu'ils étaient mortels avec la pandémie de Covid-19. Le 15 juillet 2020, son concept de ville du quart d'heure a été adopté par le C40 Cities Climate Leadership Group – le réseau mondial des grandes villes et mégalofoles engagées pour le climat qu'Anne Hidalgo a présidé de 2016 à 2019 – comme « clé

## THE 15-MINUTE PARIS



Projet Paris en commun.  
© Micaël

MICAËL

de voûte pour la relance postpandémie », explique le chercheur, en visio derrière son écran. Au programme, chrono-urbanisme, chronotopie et topophilie... Pour une ville polycentrique et moins gouvernée par la voiture. Dans son livre blanc, le C40 définit ainsi son nouvel agenda pour « Une relance verte et juste » : « Nous mettons en œuvre des politiques d'urbanisme visant à promouvoir la ville du quart d'heure (ou quartiers complets) en tant que cadre pour la relance, dans lequel tous les habitants de la ville sont en mesure de satisfaire la plupart de leurs besoins à une courte distance à pied ou à vélo de leur domicile. La présence d'équipements de proximité, tels que des centres de soins, des écoles, des parcs, des points de restauration, des commerces de première nécessité et des bureaux, ainsi que la numérisation de certains services permettront cette transition. Pour y parvenir dans nos villes, nous devons créer un environnement réglementaire qui encourage un zonage inclusif, un développement à usage mixte et des bâtiments et des espaces flexibles. » Cette profession de foi, l'entrée en matière du chapitre « Santé et bien-être », était improbable il y a peu.

**La crise sanitaire, accélérateur du changement**  
Quand, en 2016, Carlos Moreno, spécialiste des villes numériques durables et professeur associé à l'Institut d'administration des entreprises de Paris (Sorbonne Business School), publie un article dans *La Tribune* intitulé « La ville du quart d'heure : pour un nouveau chrono-urbanisme », peu de lecteurs croient à ses propositions, ou pire. « À cette époque, tout le monde m'est tombé dessus », se souvient le chercheur. Mais l'idée finit par séduire, d'autant que la crise sanitaire a donné à ce concept d'hyper-proximité une réalité inattendue. Alors qu'avec la crise sanitaire la plupart des activités se sont recentrées autour du logement, l'organisation d'une ville du quart d'heure est devenue immédiatement perceptible. Le télétravail, qui paraissait une utopie – pour le pire ou le meilleur – ou une hérésie, est devenu une norme. En moins d'un an et partout dans le monde, les pistes cyclables se sont multipliées, nombre de places de parking se sont transformées en terrasses de café et de restaurant. Si ces transformations urbaines ne sont pas encore pérennisées, les voix qui réclament ...

...

un retour à la situation précédente restent minoritaires. Les tensions provoquées par les nuisances sonores ou visuelles dues à la multiplication des terrasses peuvent, par exemple, nécessiter la mise en place de nouvelles règles et l'apprentissage d'un autre usage en commun de la rue. Elles peuvent aussi inviter à l'innovation de la part des fabricants de mobilier urbain : à quand des auvents mobiles acoustiques qui assourdiraient les bruits des conversations tout en protégeant de la pluie et du soleil ? Des questions se posent toujours : comment limiter les transits sans créer des zones d'entre-soi ? Comment accueillir les non-résidents, tous ces Franciliens, concernant Paris, qui viennent travailler pour la journée ? La multiplication des contraintes ne suffira pas à produire des changements acceptés par tous, il faut aussi produire des solutions à la fois politiques et ergonomiques pour faciliter l'acceptation des transformations.

**Changer les modes de vie plutôt que la ville : le chrono-urbanisme**

Il reste que la conscience du bouleversement climatique et, surtout, la nécessité de faire évoluer nos modes de vie paraissent acquises. Spécialiste de l'étude des systèmes complexes et du développement des processus d'innovation,

Carlos Moreno a commencé à travailler sur la ville numérique durable (les prémices de la smart-city), avant de délaissier les expérimentations, qui n'étaient jamais déployées à l'échelle, afin de proposer un cadre à la fois synthétique et ouvert aux idées des villes pour mener une nouvelle politique urbaine. L'idée principale ? « Non pas changer la ville mais changer nos modes de vie dans la ville », explique-t-il. Comment ? En s'interrogeant d'abord « sur ce que la ville propose aux habitants pour l'usage de leur temps de vie, en faisant son ontologie ». À la question qu'est-ce qu'une ville ?, le chercheur répond par six fonctions sociales urbaines indispensables : pouvoir se loger, produire, se soigner, s'approvisionner, apprendre et s'épanouir. Et propose alors, pour les réunir, de cesser de fragmenter les espaces par fonctions pour développer une ville polycentrique, rhizomique grâce au chrono-urbanisme. Soit promouvoir une temporalité urbaine mise en place en fonction des besoins des habitants.

**Réduire les déplacements contraints, donner du temps**

À rebours d'un Le Corbusier qui écrivait, en 1924, dans *Urbanisme* que « la ville qui dispose de la vitesse dispose du succès », Carlos Moreno s'emploie à réduire à la fois la vitesse et les distances. « Avant, les activités essentielles



© Mathieu Delmestre

étaient éloignées des habitants, car on avait les voitures et les transports. La formule au cœur de nos vies était : aller plus vite, aller plus loin », détaille le chercheur. Le tout conduisant à une organisation urbaine selon les préceptes de la Charte d'Athènes, écrite quelques années après, en 1933, qui découpe l'espace en zones de travail, d'administration, de commerce, de logement..., puisque les transports, toujours plus efficaces et rapides, devaient permettre de relier l'ensemble avec fluidité et efficacité. Un modèle qui a fait son temps. Après le secteur résidentiel et tertiaire (du fait du chauffage et maintenant de la climatisation et de la mauvaise isolation), c'est le transport qui est le principal contributeur au réchauffement climatique. Le limiter apparaît comme une évidence à Carlos Moreno lors de la COP21 et sa participation, en marge du sommet des États, à la réunion de 700 maires des grandes villes du monde le 4 décembre 2015. En effet, leur objectif est ambitieux : réduire de 80 % les émissions de carbone d'ici à 2050. Il faut agir vite. Pour lui, la réduction du trafic, déjà en cours dans nombre de grandes villes malgré les résistances, doit s'accélérer. Mais au-delà des contraintes, il faut aussi proposer un objectif enviable. « Beaucoup de ces déplacements ne sont pas utiles, la plupart sont contraints. Mon idée de départ était donc celle d'une mobilité choisie : la démobilité », raconte le chercheur, qui fait alors le pari de la proximité et du temps choisi et déploie l'idée de la ville du quart d'heure et de ses services d'hyper-proximité. Depuis 2020, à Milan, le conseil municipal s'engage à garantir la proximité de tous les services essentiels, à encourager le télétravail et à ouvrir 35 kilomètres supplémentaires de pistes cyclables, quand Portland – qui poursuit son plan de 2012 à horizon 2030 pour garantir à 90 % de sa population l'accès à tous ses besoins (hors travail) – a déjà transformé 150 kilomètres de ses rues en « rues vertes », avec des nouveaux logements accueillant des commerces et services au rez-de-chaussée et apportant calme et ombre aux citoyens. À Paris, la mairie veut « ajouter des bureaux et des centres de coworking et encourage le travail à distance, afin que les gens puissent travailler en toute sécurité plus près de chez eux ou chez eux. Il est également essentiel d'étendre l'utilisation des équipements existants : utiliser les bibliothèques et les stades en dehors des heures normales, utiliser les boîtes

de nuit comme salles de sport pendant la journée ou faire des écoles des parcs et des espaces de jeux pendant le week-end. L'écologisation fait partie de l'initiative : ajouter des espaces verts aux espaces publics existants, créer de nouveaux parcs et forêts urbaines et établir de nouveaux jardins pour l'agriculture urbaine. La limitation des voitures, par exemple, à proximité des écoles au moment de leur ouverture et de leur fermeture rendra les déplacements à pied et à vélo plus sûrs. La ville encouragera également les entreprises locales, les espaces et les lieux de partage et d'échange afin de favoriser l'essor des entreprises locales existantes ».

**Mobiliser l'existant 24h/24 : la chronotopie**

Dans la capitale française, l'ouverture le week-end d'une dizaine de cours d'école et de collège à la population locale, mise en place en janvier 2021, a déjà été élargie à 36 établissements supplémentaires en mai dernier. Une illustration du concept de chronotopie qui doit désormais lier chaque lieu (*topos*) public à un temps (*chronos*) d'usage et non plus à une unique fonction. Selon les jours et les heures, ou même les saisons, sa destination évolue : d'établissement d'enseignement le jour et la semaine, il devient espace commun le week-end et pendant les vacances pour accueillir diverses activités. Dans une ville toujours plus dense, « il faut concentrer les activités. En utilisant l'existant, en le mobilisant suivant le temps », répète Carlos Moreno, qui explique avoir délaissé « la mise en place de petits tests avec des démonstrateurs pour la smart-city qui ne passaient jamais à l'échelle pour une approche paradigmatique qui réclame de comprendre les ressorts des changements indispensables à mettre en œuvre. À ce titre, la réforme territoriale qui octroie plus de pouvoir aux maires des quartiers permet de mieux répondre aux besoins des citoyens et d'engager la concertation ». Le professeur prône une révision du plan local d'urbanisme (PLU) en fonction de cette thématique et une flexibilité plus grande de la ville à se considérer comme un organisme vivant. L'urbanisme transitoire permet ainsi d'occuper un lieu de friche le temps d'expérimenter ou de lui trouver une nouvelle destination.

**Topophilie et verdure**

« Nous avons besoin de villes apaisées et non de tourbillons, soutient Carlos Moreno. Les villes sont en première ligne pour accroître ou non notre capacité à survivre au réchauffement climatique. » Pour cela, augmenter l'utilisation des bâtiments ne suffit pas. Encore faut-il que les habitants se sentent bien dans une ville plus compacte, toujours plus dense. C'est ici qu'entre en jeu la topophilie, ou l'attachement au lieu. L'exode, pendant les confinements, des populations les mieux loties vers les campagnes ou les villes moyennes a révélé – s'il en était besoin – l'importance d'un accès aux espaces verts et à des lieux plus réconfortants. « Les études montrent qu'une ville dense qui a su intégrer le végétal dans son aménagement limite les déplacements "échappatoires", souligne le scientifique. La nature, l'eau, la biodiversité doivent être mieux prises en compte. » De plus, l'appropriation des lieux et l'implication des usagers dans la fabrication et la vie de leur environnement permettent une durabilité plus grande de ceux-ci. On fait plus attention à ce qu'on aime. La ville du quart d'heure est aussi une ville qui soigne les relations. /

**GRAND PARIS : MOINS DE FRONTIÈRES , PLUS DE PARTAGE**

