



LIVRE BLANC n°2



LA VILLE
DU ¼ D'HEURE



Du concept à la mise en œuvre

Chaire ETI – IAE Paris
Université Paris 1 Panthéon Sorbonne

Sommaire

TABLE DES MATIÈRES

2020 : une année environnementale	3
2020 : une année de crise sanitaire.....	3
2020 : une convergence autour de la Ville du ¼ d'heure	3
L'ouverture d'une discussion mondiale.....	4

1^{ère} partie : LES NOTIONS THÉORIQUES DU CONCEPT DE LA VILLE DU ¼ D'HEURE 5

La ville du ¼ d'heure : l'hyper-proximité au service de la qualité de vie	5
Le chrono-urbanisme : lier rythmes quotidiens et espaces.....	7
La chronotopie : l'usage différencié d'un lieu selon la temporalité	9
La topophilie : l'attachement au lieu	9
Les villes du quart d'heure : pluralité et diversité des espaces et territoires	10

2^{ème} partie : ONTOLOGIE DU MODÈLE DE LA VILLE DU QUART D'HEURE 11

Six fonctions sociales	11
La Matrice de Traçabilité de la HQVS	12
L'aménagement d'une vie urbaine agréable comme finalité.....	14

3^{ème} partie : LES LEVIERS DE LA VILLE DU QUART D'HEURE..... 15

La densité	15
La proximité	16
La mixité fonctionnelle	16
L'ubiquité par le numérique	17

La Ville de Paris, en chemin vers la ville du quart d'heure 17

LA VILLE DU QUART D'HEURE, ETAPE PAR ETAPE.....	19
-------------------------------------------------	----

4^{ème} partie : UN PANORAMA DE VILLES PIONNIÈRES 20

Ottawa "15-minute neighbourhood"	20
Melbourne - 20-minute neighbourhood.....	24
Portland - 20-minute neighborhood	29
Barcelone - Superblocks / Supermanzanas	32
Milan	35
Nantes.....	41
Mulhouse	44

1. Introduction

Dans le monde entier, l'année 2020 est une année charnière où deux crises se rencontrent, s'enchevêtrent et constituent un défi pour les acteurs internationaux et locaux qui doivent y apporter une réponse.

2020 : une année environnementale

Alors que la communauté internationale fête cette année les cinq ans de l'accord de Paris et de l'adoption de l'agenda 2030 et de ses Objectifs de Développement Durables, la situation environnementale reste préoccupante. Rappelons que l'objectif de l'accord de Paris, dont les Etats-Unis se sont retirés en 2017, était de limiter à 2100 le réchauffement climatique à 2°C et de fixer une neutralité carbone pour 2050. Cinq ans après, force est de constater que les évolutions ne correspondent pas à la trajectoire fixée et que les résultats attendus ne sont pas là. Le constat est similaire concernant la mise en œuvre de l'Agenda 2030 par les 193 états membres de l'Organisation des Nations Unies. Les résultats sont insuffisants, voire préoccupant, le monde étant même en recul dans certaines thématiques comme le changement climatique, les inégalités et la biodiversité. Si les ODD sont beaucoup référencés par les Etats, on observe peu de réel changement dans les pratiques et un manque de leadership politiques d'Etats majeurs qui seraient engagés dans une politique ambitieuse.

En parallèle de ces accords étatiques, et en réaction au manque de résultats effectifs, les pouvoirs locaux se sont également fédérés pour relever les enjeux climatiques. En 2015, 1000 maires se sont rassemblés à Paris pour le climat, afin de faire entendre leur voix. Une centaine des plus grandes villes du monde, provenant de 49 pays différents, se sont alors constituées en organisation internationale, le réseau *C40 Cities* afin de faire émerger des initiatives ambitieuses et pour que chaque ville se dote d'un plan climat et atteigne les objectifs de l'accord de Paris. Leur constat : la crise climatique, lointaine, se rapproche, il s'agit d'agir aujourd'hui et notamment à l'échelle locale qui permet des changements rapides, ambitieux et ayant un impact significatif sur l'environnement. Le rôle des villes est en effet majeur dans ce changement de paradigme, car 70% des émissions viennent des zones urbaines, 50% de la population mondiale y vivent et 70% y vivront en 2050. Conscientes de leur impact et de leur portée les villes s'emparent du sujet, venant appuyer les Etats pour remplir les objectifs climats.

2020 : une année de crise sanitaire

Charnière, l'année 2020 l'est aussi de par la crise sanitaire de la covid19 qui mobilise des forces nationales et internationales exceptionnelles à l'échelle planétaire. La crise du coronavirus a frappé le monde entier et la vie urbaine, de l'arrêt complet des activités et des échanges économiques, à la reconfiguration progressive de ceux-ci dans un cadre sanitaire stricte. Cette problématique a particulièrement impacté le fonctionnement urbain. Premièrement, le confinement a mis à l'arrêt une partie des activités et les populations. En France, la limite de déplacement maximum d'un kilomètre autour du domicile a forcé les habitants à trouver des solutions de proximité pour remplir leurs besoins quotidiens. Dans un second temps, les villes ont dû s'adapter pour permettre une distanciation physique, le maintien des gestes barrières, et ainsi minimiser la propagation du virus. La crise sanitaire est un élément de perturbation mondiale, qui a mené des questionnements plus larges sur les choix de société et les organisations urbaines, sociales et économiques souhaitables pour un futur plus durable et vivable.

2020 : une convergence autour de la Ville du ¼ d'heure

Au croisement de ces deux crises d'ampleur, un débat s'est ouvert autour de la Ville du ¼ d'heure. Développé par Pr. Carlos Moreno et la Chaire ETI Paris Sorbonne, ce concept propose une reconfiguration urbaine faisant de l'hyper-proximité le levier d'amélioration de la qualité de vie. Ses propositions font écho aux besoins issus des crises environnementales et sanitaires : une organisation urbaine limitant l'impact environnemental des vies citadines par une réduction notable des déplacements carbonés, où les résidents peuvent satisfaire leurs besoins essentiels à proximité de leur domicile et qui par sa qualité de vie suscite leur attachement et leur bien-être à leur lieu de vie.

La crise de la covid19 a accéléré un fonctionnement urbain en « ville du quart d'heure », quand, lors du confinement, les déplacements ont été réduits à néant et les achats de première nécessité ont dû être réalisés à

proximité du domicile. De plus, pour éviter une propagation du virus lors de la congestion dans les transports en commun, des solutions de transports alternatives ont été mises en place rapidement. Dans le monde entier, les villes ont démontré leur agilité en déployant des centaines de kilomètres de pistes cyclables, en élargissant les terrasses des restaurants sur les places de parking, en engageant des démarches de végétalisation dans les quartiers.... L'urbanisme tactique a été un véritable outil de modification rapide et à faible coût des espaces urbains. Le **covid19 a résolument confirmé et accéléré la mise en œuvre de la ville du quart d'heure** dans de nombreuses villes, grâce à la redécouverte de la proximité, l'usage de mobilités actives ou encore le renforcement de lien social. Le livre du Pr. Carlos Moreno "Vie urbaine et proximité à l'heure du Covid-19"¹ apporte des clés de compréhension plus précises et fines sur l'impact de la crise sanitaire sur la vie urbaine.

Dans ce sens, les maires du C40 ont intégré la ville du ¼ d'heure à l'agenda commun² adopté pour une sortie de crise et une relance « verte ». Les mesures proposées visent la création d'emplois dans le secteur du développement durable, l'investissement dans les services publics, l'amélioration des espaces publics et l'accès à la nature. En bref : une ville plus agréable à vivre, inclusive, équitable et plus résiliente. De nouveau, ils montrent ainsi l'enchevêtrement entre ville et développement durable et intègrent la ville du ¼ d'heure comme l'une des solutions post-crise. Les maires du C40 se positionnent en faveur de la mise en place de politique d'aménagement urbain favorisant la proximité, les déplacements en mobilité active, le déploiement des équipements de services publics à proximité des habitants. Ce déploiement peut passer, par la mise en œuvre de réglementations juridiques pour une mixité fonctionnelle (zonage) et la flexibilité d'usage des bâtiments et des espaces publics.

Ces dynamiques montrent la pertinence du concept et son intérêt à la fois comme réponse d'une crise environnementale de long terme dont la menace « lointaine » est encore peu conscientisée par les individus et comme réponse d'une crise immédiate, dont la menace liée à la maladie et à la mort cristallise les peurs.

L'ouverture d'une discussion mondiale

Si la ville du ¼ d'heure n'est pas une réponse exhaustive et complète à toutes les problématiques environnementales ni sanitaires, le concept a le mérite d'avoir ouvert un débat. Sa propagation rapide à l'international témoigne d'un engouement partagé pour une réflexion sur nos cadres de vie. Une discussion s'est ouverte, sur le rôle de la proximité dans nos villes et dans nos vies. Elus, experts, médias et citoyens s'emparent du sujet pour redéfinir les contours de ce que constituerait leur ville de la proximité, durable, souhaitable. Nous pouvons lister quelques acteurs majeurs qui se sont positionnés sur le sujet : le C40 Cities, the World Bank, the World Economic Forum, Metropolis, l'Association Internationale des Maires Francophones, l'Association des Maires de France et des présidents d'Intercommunalités ...

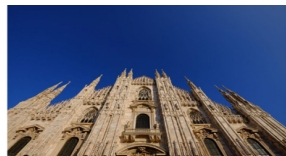
Dans un contexte de crise climatique, environnementale et sanitaire, la ville du ¼ d'heure a ainsi lancé un questionnement ouvert sur ce que sera la ville de demain et le mouvement qu'elle a lancé permettra certainement de dessiner à plusieurs les contours de villes durables et souhaitables.

Cette réflexion est une vague de fond, que reflètent la micro-sélection d'articles de presse ci-dessous.



1 MORENO Carlos, Vie urbaine et proximité à l'heure du Covid-19, Humensis, 2020

2 <https://www.c40.org/other/covid-task-force>



Il Duomo di Milano (Foto di Francesco Ungaro de Perini)

DOSSIER: ECONOMIA SOSTENIBILE, LANTIDOTO CONTRO LA CRISI DEL CORONAVIRUS...

ECONOMIA SOSTENIBILE

Miracolo a Milano: il coronavirus trasforma la città dell'efficienza

Arriva un documento per designare la fase 2 di "adattamento" all'epidemia: un vero manifesto per una metropoli più sostenibile, sottoposto ai commenti dei cittadini



Új szervezési elv, mint a járványok elleni védekezés lehetséges eszköze.

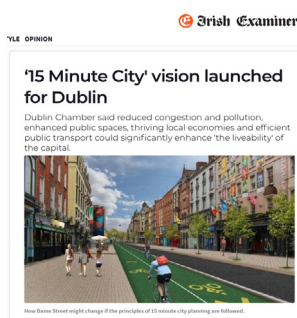
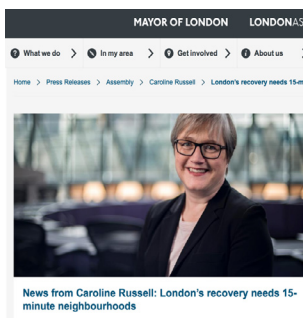
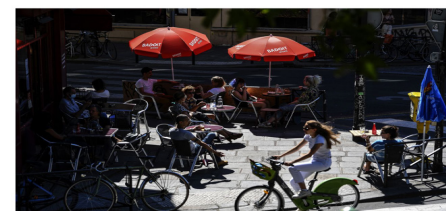
Szóvög: Octagon / Foto: Patrick Tomasso / Unsplash / © Chváski úó: 1 perc



CITYSCAPE | JULY 17, 2020

The 15-Minute City: Can New York Be More Like Paris?

By Justin Davidson



1^{ère} Partie :

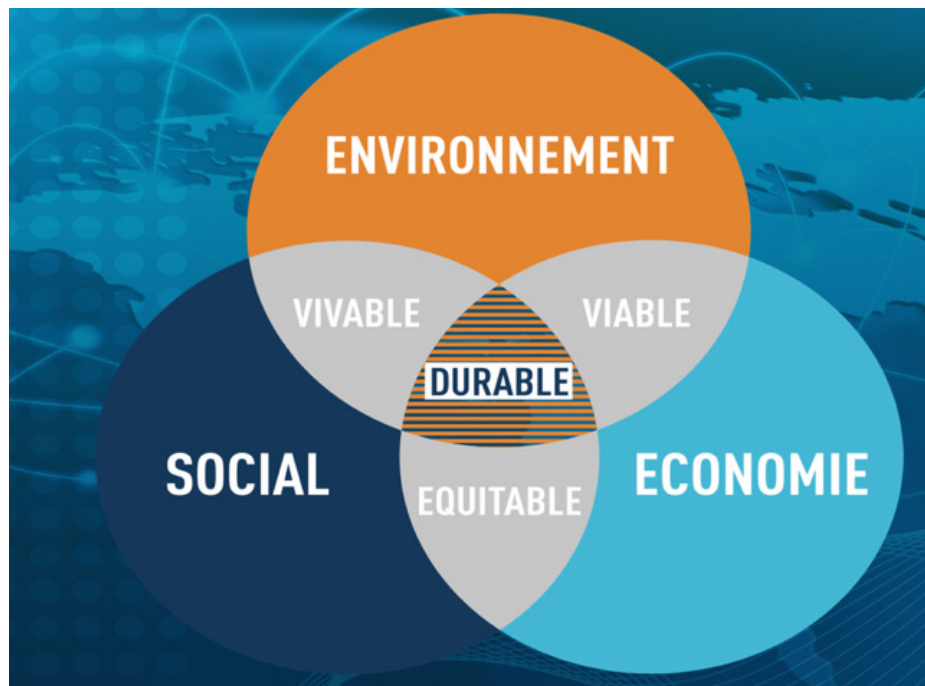
LES NOTIONS THÉORIQUES DU CONCEPT DE LA VILLE DU ¼ D'HEURE

Alors que nos modes de transports atteignent des records de vitesse, nous avons, toujours la désagréable impression de « courir après le temps ». En effet, pour les 80% de la population mondiale vivant en ville, l'urbanisation est marquée par une accélération du rythme de vie. Celui-ci a pour corollaire un sentiment d'être submergé par un quotidien stressant. Face à ce constat, aménagement urbain et temporalité semblent étroitement liés : pour résoudre le mal-être diffus, il s'agirait d'adapter la ville aux différents rythmes et besoins de ses habitants et usagers. Un défi de taille, car, partagée, la ville est de fait polyrythmique (les individus ont des rythmes sociaux et personnels différents) et polychronique (l'usage de ses lieux varie selon les emplois du temps). Pour le relever, le concept de « ville du ¼ d'heure », développé par Pr. Carlos Moreno - notamment dans son ouvrage "Vie Urbaine et proximité à l'heure du Covid-19"¹ - propose une reconfiguration urbaine faisant de l'hyper-proximité le levier d'amélioration de la qualité de vie.

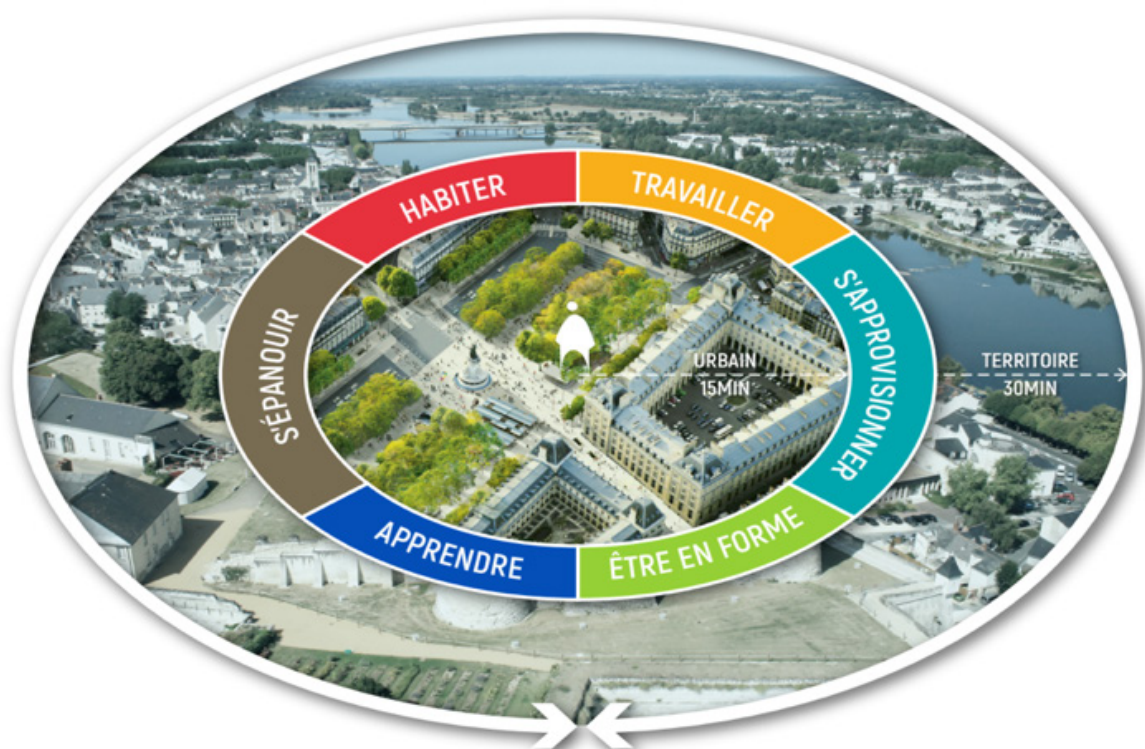
La ville du ¼ d'heure : l'hyper-proximité au service de la qualité de vie

A l'heure de l'urgence environnementale, la ville durable est devenue une exigence. Celle-ci ne peut être durable, que si elle parvient à être à la fois équitable, **viable** et **vivable**. Cela signifie de trouver un modèle urbain qui existe et qui créer de la valeur au travers de la convergence et du croisement de trois composantes : l'environnement, le social, et l'économie. L'approche de la ville du quart durable par le polycentrisme, avec la ville du quart d'heure en zone compacte, offre une réponse nouvelle à un aménagement urbain durable.

1 MORENO Carlos, Vie urbaine et proximité à l'heure du Covid-19, Humensis, 2020

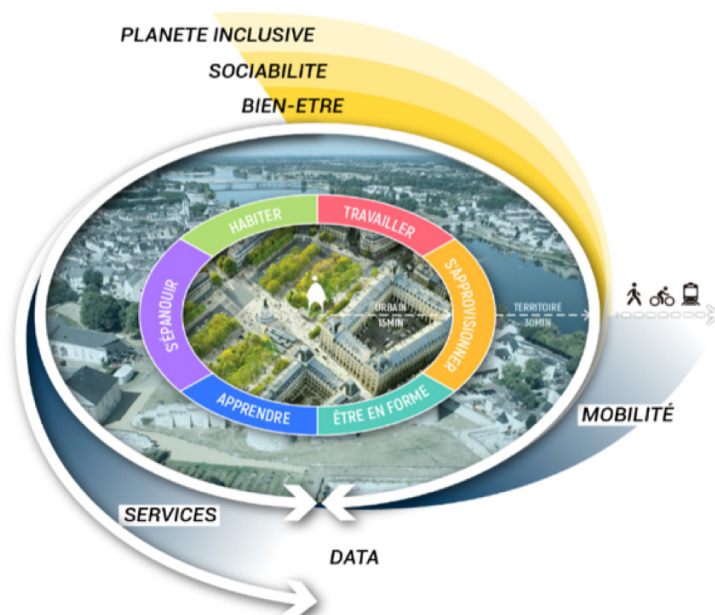


Qualifiée par la durée de déplacement maximale permettant à un habitant d'accéder aux services et activités nécessaires à son bien-être et à sa vie quotidienne depuis son domicile, la ville du 1/4 d'heure met la temporalité au cœur d'un urbanisme apaisé. Elle questionne les usages du temps et de l'espace des individus, mis en parallèle de l'organisation spatiale et temporelle de la ville. Afin de redonner à ses habitants la possession de leur temps, et de raviver la flamme pour leur territoire, la « ville du 1/4 d'heure » leur donne la possibilité de trouver dans l'hyper-proximité une réponse à leurs besoins essentiels : se loger, travailler, s'approvisionner, se soigner, l'accès à la culture et au sport. L'étendue des zones urbaines denses implique, pour réaliser effectivement ces six fonctions sociales urbaines dans un périmètre restreint, une organisation polycentrique.



Cette proposition de transformation urbaine rompt avec un urbanisme fonctionnaliste et avec le « paradigme voiture »¹ qui régit l'organisation de nos territoires. En effet, nos villes ont été modelées par un urbanisme guidé par les infrastructures, la ségrégation spatiale a provoqué une séparation et une opposition entre temps et espace urbain. La dégradation de la qualité de vie urbaine, et l'idéologie négative de la vie urbaine en sont les conséquences. L'ingénierie des mobilités a tenté de combler ce gap avec des modes de transports rapides mais qui restent quotidiens et chronophages. Si pour le Corbusier « La ville qui dispose de la vitesse dispose du succès », dans la ville du ¼ d'heure, la recette du bien-être urbain est celle d'une réduction de la vitesse et de la distance de déplacement. Le piéton et le cycliste sont en effet les acteurs de ce modèle urbain et leurs déplacements actifs et non carbonés sont en accord avec les défis écologiques contemporains.

Attention, ralentir la ville ne signifie pas ralentir la vie. L'évolution des habitants dans un périmètre plus restreint implique une multiplication des échanges de proximité. Ainsi, l'intensité sociale et la dynamique économique locale devraient être vivifiées par ce mode d'organisation urbaine. En retrouvant du temps dans leur environnement proche, les habitants auront la possibilité d'investir les lieux et les projets locaux, et potentiellement de s'approprier davantage leur espace de proximité. La ville du ¼ d'heure entreprend ainsi d'associer responsabilité sociale, environnementale et bien-être, dans la ville de tous les jours, par le déploiement d'une mobilité douce et partagée et de services de proximité, en s'appuyant sur les possibilités offertes par le numérique.



Ainsi, ce nouveau modèle urbain propose un cycle urbain vertueux où le temps, l'espace, la qualité de vie et les sociabilités sont étroitement liés. Elle est le point de convergence de trois notions : le chrono-urbanisme, la chronotopie et la topophilie.

Le chrono-urbanisme : lier rythmes quotidiens et espaces

La notion de **chrono-urbanisme** émerge en réaction au phénomène de désynchronisation et de volatilité des pratiques sociales et des modes de vie. Alors que la planification urbaine s'appuie sur le principe d'anticipation des conduites sociales de long terme, l'urbanisme échoue dans des villes où « l'agitation, la mobilité, l'urgence et la vitesse de sont installées comme de nouvelles valeurs »². Le zonage des plans d'urbanisme essentiellement spatial ne semble dès lors plus suffisant dans des villes en mouvement 24h/24.

1 The Shift Project

2 GWIAZDINKI Luc, Quel temps est-il ? Eloge du chrono-urbanisme, 2013

Le chrono-urbanisme propose d'intégrer la dimension temporelle dans l'aménagement urbain, pour combiner les lieux, les mouvements et le temps, soit le cadre bâti, les flux et les emplois du temps. Selon Asher¹, cet urbanisme intègre la variable temps au même titre que la variable espace dans la conception et les projets, il répond à une nécessité de régulations temporelles territorialisées et imagine une qualification temporelle des divers territoires.

Vouloir intégrer le temps de l'urbanisme, nécessite de comprendre le rythme d'une ville quand l'opposition traditionnelle jour / nuit a disparu. Or, la diversité des rythmes quotidiens, la multiplicité des temps sociaux des habitants compliquent cette lecture : la ville a autant de rythme qu'elle a d'utilisateurs / d'habitants et synchroniser ces temps est un enjeu de taille².

De plus, le rythme de la ville varie selon les moments de l'année, de la semaine. Les vacances et la désertion des habitants constituent des temps creux, où la vacance se propage aux lieux : l'espace libéré est propice à une évolution temporaire. Les saisons ont ainsi un impact sur les rythmes urbains. Cette observation de l'évolution de rythmes collectifs est transposable à la variation entre semaine de travail et week-end, et même journée / soirée. Ainsi, c'est l'image d'une ville souple, mutable pouvant s'adapter aux évolutions temporelles et accueillir le changement qui se dessine sous ce terme de chrono-urbanisme.

Appréhender la ville comme un système spatio-temporel complexe, via le chrono-urbanisme, a pour objectif d'adapter l'espace et l'aménagement pour remettre les usagers et leurs rythmes au centre du projet urbain. Cela pose la question de la temporalité sur laquelle se caler. Si des rythmes majeurs se dessinent, la question est aussi sociale : quels rythmes de vie voulons nous, quels sont les rythmes souhaitables pour bien vivre ? Obligés au ralentissement par la crise du covid19, conscients des enjeux écologiques et sanitaires liés à l'intensification exponentielle, entraînés par les « slow city », à l'écoute des besoins des habitants, il semble que le parti pris soit celui d'un rythme plus lent.

La ville du ¼ d'heure prend le contre-pied de l'urbanisme moderne dont l'aménagement par les infrastructures a pu être facteur d'une ségrégation spatiale due à beaucoup de spécialisations fonctionnelles. La séparation exacerbée de l'espace et du temps a fini par les faire entrer en opposition et nous avons perdu quelque chose de précieux pour la vie urbaine, l'essentiel de la vie elle-même : la valeur du Temps utile. La ville du ¼ d'heure vise à remettre au cœur de la vie urbaine son temps de vie, son temps de vie utile, pour préserver la qualité de vie. Elle propose de vivre autrement, en changeant nos rapports aux temps et avant tout, le temps de la mobilité.

La ville du quart d'heure et son urbanisme par les usages, crée une nouvelle ambiance urbaine, que de manière réformatrice et dans le long terme traite les questions de déplacement par l'immobilité désirée



Christophe Calissoni - WWF

1 ASHER François, Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme, Annales de la recherche urbaine, n°77, 1997, pp.112-12

Millenaire 3 : Interview de François ASHER <https://www.millenaire3.com/Interview/2002/les-nouveaux-principes-de-L-urbanisme-le-chrono-urbanisme>

2 https://www.liberation.fr/debats/2020/05/05/pour-se-reinventer-les-ville-devraient-prendre-la-cle-des-temps_1787392

La chronotopie : l'usage différencié d'un lieu selon la temporalité

Comment relever le défi du chrono-urbanisme - l'adaptation d'une ville à la diversité des rythmes individuels - quand les espaces sont restreints et limités ?

La notion de chronotopie apporte une réponse et enrichit le potentiel du chrono-urbanisme. Ce terme désigne l'évolution de l'usage d'un lieu en fonction du facteur temps : l'espace chronotopique peut accueillir différents usages en fonction des temporalités. La place du village est un exemple, traditionnel, qui illustre ce terme car elle peut être : place du marché, espace de fête, parking, lieu de manifestation...

Partant du constat d'un espace urbain limité et d'une densité urbaine importante, la chronotopie vise à trouver des espaces du possible en questionnant les usages de lieux préexistants. Il s'agit de réfléchir aux enchaînements rythmiques d'un lieu pour en révéler les multiples usages possibles. Une diversification des usages dans un même lieu a plusieurs bénéfices :

- Pour les individus, ce sont de nouveaux espaces à investir, de nouveaux espaces de vie pour réaliser des activités ou solutionner des problématiques
- Pour le propriétaire, il permet d'optimiser l'usage d'un équipement ou d'un espace existant

De même que pour le chrono-urbanisme, la chronotopie a plusieurs temporalités. Un même lieu peut avoir un usage différent selon le moment de la journée (les parkings, les salles de classes...), selon le jour de la semaine (marché, cour d'école), selon le moment de l'année (université, salle de conférence, musée, quais de seine) ... L'urbanisme transitoire invite aussi à penser la chronotopie sur un espace-temps plus grand, en modifiant l'usage d'un lieu vacant dans l'espace-temps disponible avant le début des travaux d'un projet urbain pérenne.

La topophilie : l'attachement au lieu

Diversité des temps, diversité des usages pour qui, pour quoi ? L'habitant, l'usager est le sujet principal de l'aménagement urbain. Mettre en œuvre un chrono-urbanisme et développer la chronotopie a pour objectif principal de servir les habitants, en rendant leur expérience de leur environnement agréable voire optimale. Une telle organisation spatio-temporelle implique de prendre en compte les besoins de ces habitants/usagers et de les intégrer au projet. Cela va dans la continuité des dynamiques de concertation / d'implication et de maîtrise d'usage initiées dans les projets urbains depuis une vingtaine d'années.

Chrono-urbanisme et chronotopie peuvent permettre de créer un environnement agréable, plébiscité par tout habitant. « La ville du ¼ d'heure » vise à se saisir de ces deux outils pour rapprocher des habitants les fonctions essentielles à leur quotidien. Elle intègre les dimensions de partage, de culture, de rencontres, bref, de qualité de vie. L'intensité sociale qui découlerait d'un rapprochement de diverses activités dans des espaces à vocations plurielles souligne l'ambition de créer des moments de contacts collectifs et individuels, des lieux de rencontre et d'échanges. Tous ces éléments convergent vers un même but : procurer des émotions positives à l'usager / habitant.

La troisième notion, au cœur de la ville du ¼ d'heure est ainsi celle de la topophilie, signifiant littéralement « attachement au lieu ». Au cœur de ce concept, se trouve la relation de l'homme à la ville et à son environnement, et le développement d'un lien affectif (et donc subjectif). Permettre le développement d'une relation affective pour un lieu est une ambition forte, dont la réussite dépend de multiples facteurs.

Ville durable, la ville du quart d'heure pense également sa relation – et celle de ses habitants – à la nature, l'eau et la biodiversité. Tous les travaux de recherche montrent qu'une ville dense, qui a su intégrer le végétal dans son aménagement, est une ville dans laquelle les habitants réduisent leurs déplacements « échappatoires » visant à aller « chercher du vert » à l'extérieur. Eviter ces déplacements va dans le sens de l'amélioration du chrono-urbanisme, de la limitation des GES. Avoir accès à un véritable espace vert, à la nature à proximité de chez soi, va dans le sens d'une haute qualité de vie sociétale et du développement de son attachement au quartier. Ainsi, la végétalisation est une part importante du programme de la ville du ¼ d'heure, pour l'environnement et pour ses habitants. L'environnement s'entend au sens large, avec une prise en compte de la végétalisation, de l'hydrologie, de l'air... La gestion des ressources naturelles se trouve au cœur de la vie urbaine et une préoccupation de la ville du quart d'heure.

- En plus des éléments précités (adaptation des usages, des temporalités, besoins nécessaires à proximité etc...) nous pouvons ajouter trois éléments importants pour développer l'attachement au lieu :
- L'appropriation et l'implication des usagers dans le projet et sa réalisation
- La mise en scène, mise en beauté des lieux : art, typographie, couleurs, évènementiel
- L'accès à un espace de nature à proximité
- Le dynamisme des initiatives locales et la mise en réseau des acteurs, qui donnent vie au lieu.

Les villes du quart d'heure : pluralité et diversité des espaces et territoires

Cette exploration autour de la ville du quart d'heure et de ses concepts nous amène à d'autres enjeux et questionnements.

Premièrement, sa mise en œuvre remet en cause la manière d'aménager la ville ancrée dans la pratique du projet urbain. Remettre les usages et la temporalité au centre du projet, c'est ouvrir la porte à une modification profonde des pratiques, et à une souplesse du projet urbain. Les modes de vie évoluant très rapidement, les prendre en compte suppose flexibilité et souplesse. Il s'agit de permettre l'expérience, de rendre possible le test et l'aventure pour révéler le potentiel des espaces de proximité.

Deuxièmement, derrière le modèle de ville du ¼ d'heure et son idée globale, surgit la nécessité de son adaptation à différents territoires et à différentes échelles dont les histoires et les besoins ne sont pas similaires. La clé du temps n'est pas la même selon les à Paris, à Nantes ou à Pékin. De même, les envies et les besoins des habitants diffèrent. On perçoit l'importance du diagnostic initial, du dialogue local et d'une proposition sur mesure pour chaque lieu.

2^{ème} Partie :

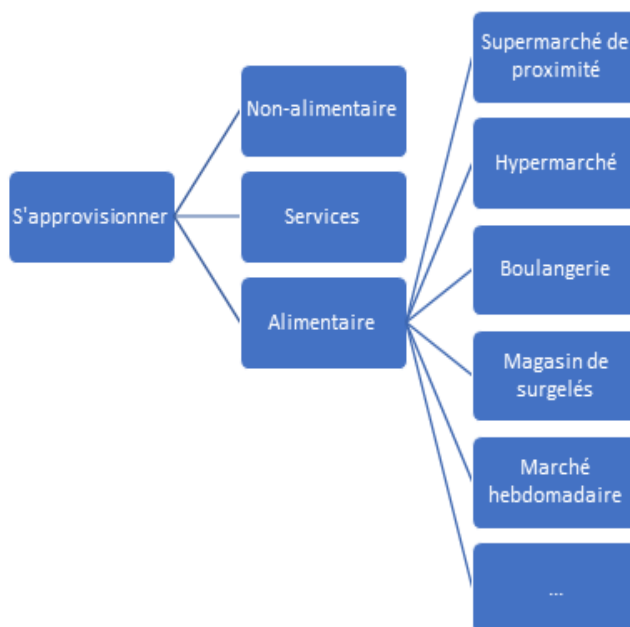
ONTOLOGIE DU MODÈLE DE LA VILLE DU QUART D'HEURE

Six fonctions sociales

Le modèle de ville du ¼ d'heure est spécifié par une **ontologie, qui précise les concepts constitutifs de l'objet d'étude**. Cette ontologie se structure autour de six fonctions sociales, détaillées en sous-catégories.

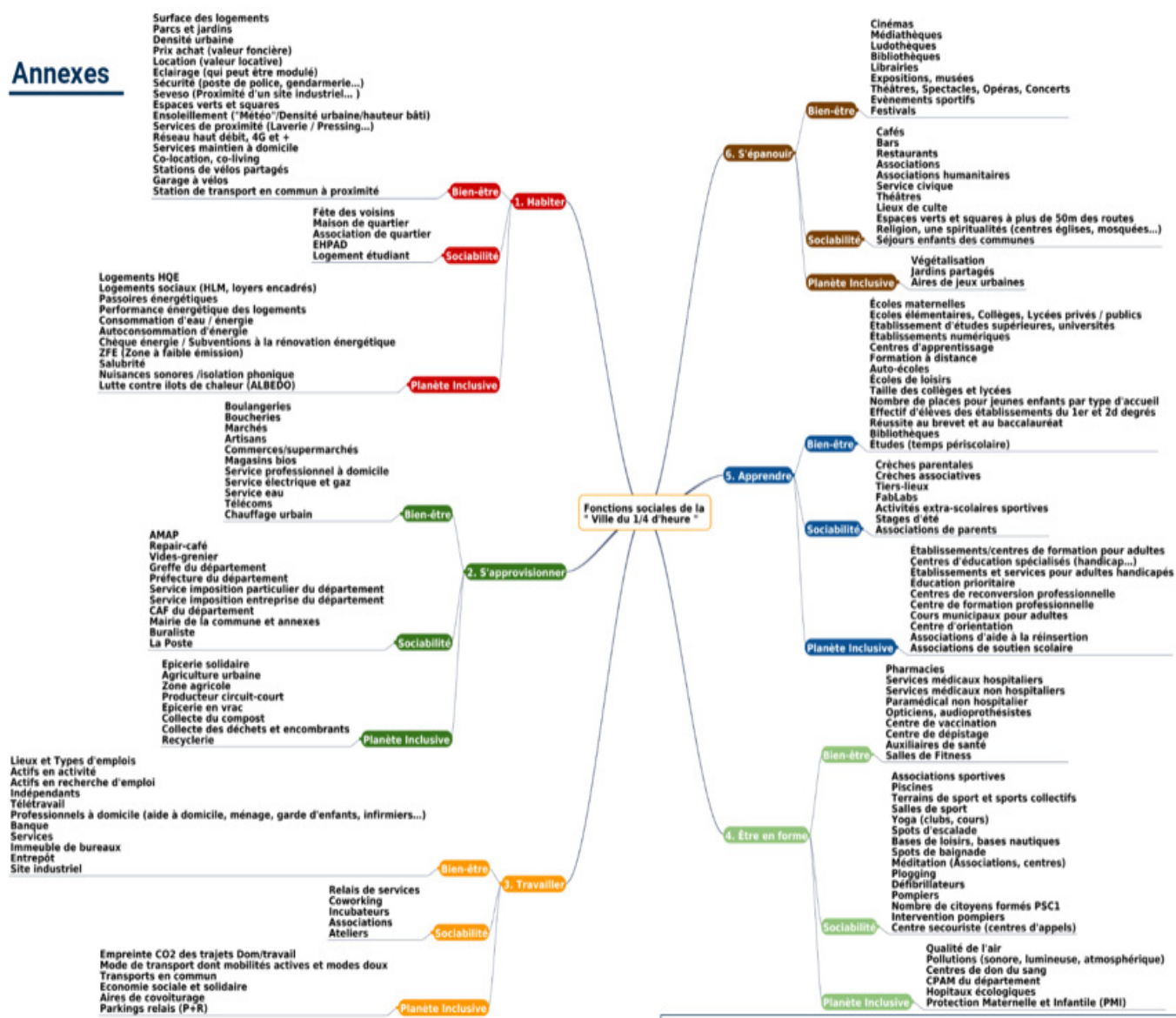
VIVRE	TRAVAILLER	S'APPROVISIONNER	PROFITER	APPRENDRE	SE SOIGNER
Logement	Environnement	Alimentaire	Vacances	Accès	Accès au soin
Energie	Accès	Non-alimentaire	Culture	Disponibilité	Prévention
Environnement	Diversité	Services publics	Loisirs	Performance	Urgence
Transport	Services		Association	Guide	Environnement de vie
Services / Infrastructures					Bien-être
					Sport
					Pollutions

Les sous-catégories peuvent elles-mêmes être de nouveau détaillées, précisant encore davantage la fonction sociale et en cela, précisant davantage la connaissance de l'objet d'étude. Prenons l'exemple de l'approvisionnement alimentaire :



Cette ontologie est en partie générique, signifiant que la ville du 1/4 d'heure en tant que modèle consisterait en certaines fonctions sociales disponibles dans un rayon temporel précis. Toutefois, les spécificités de chaque territoire (géographique, urbaine, politiques, sociales...) impliquent d'intégrer la possibilité d'adapter en partie l'ontologie à partir de cette base commune. En effet, on remarque déjà une appropriation différentielle du thème de la ville du 1/4 d'heure dans le monde, comme présenté dans la partie suivante.

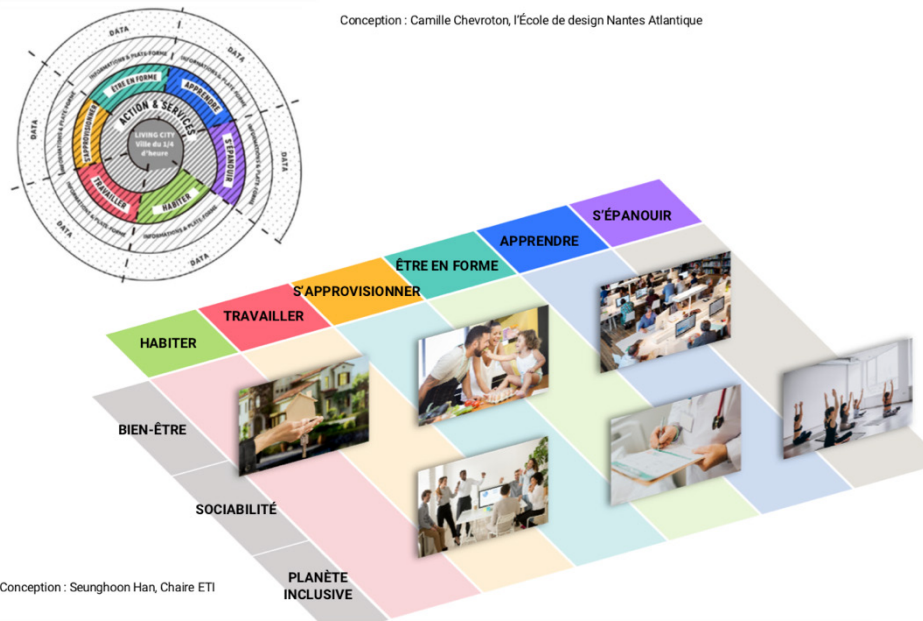
Annexes



La Matrice de Traçabilité de la HQVS

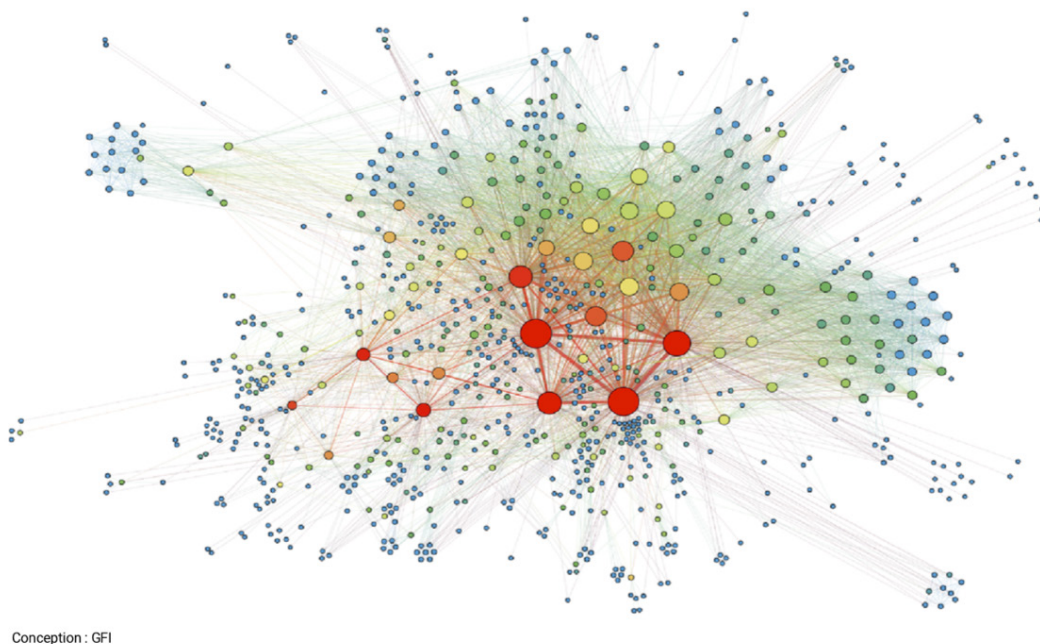
Cette ontologie a pour objectif pratique de construire une Matrice de Traçabilité de la Haute Qualité de Vie Sociétale dans des zones urbaines, à partir de données urbaines réelles issues de jeux de données (open-data etc).

Cette Matrice de Traçabilité est organisée autour des six fonctions sociales, croisées avec les trois états de la ville « heureuse » : **le bien-être** (le mien et celui de mes proches), la **sociabilité** (les interactions aux voisins, aux collègues...) et **la relation à la planète**.

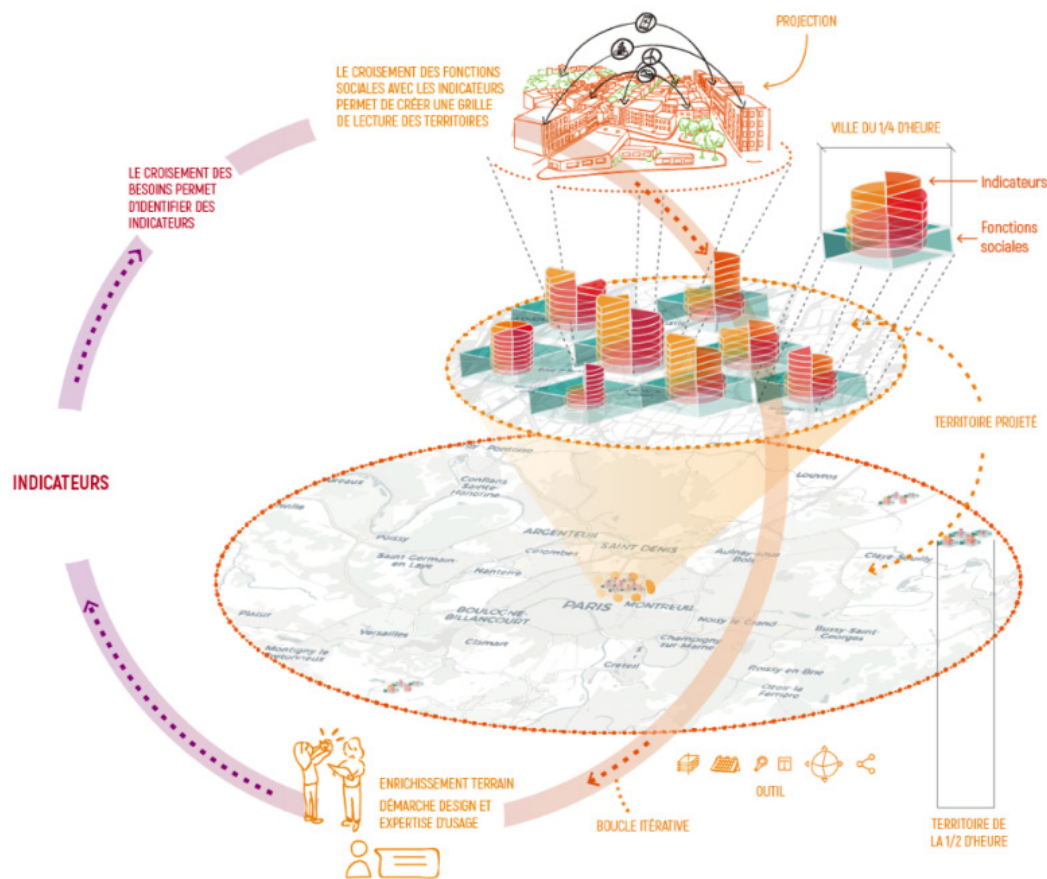


Chaque fonction sociale est caractérisée par un ensemble de méta-modèles de données et par les interactions entre les variables améliorant la fonction sociale. Les besoins formulés par les usagers d'un territoire enrichissent également la base de données de la matrice. Une plateforme numérique d'agrégation, conçue par la Chaire ETI, permet le traitement de ces données.

Elle associe les données territoriales récoltées aux traitements géolocalisés afin de générer des associations croisées et de produire une image de la ville ou de la zone urbaine à un temps t selon les critères de la ville du 1/4 d'heure. Les résultats obtenus permettent d'évaluer et de représenter la disponibilité des services urbains dans les 15-30 minutes, selon le maillage choisi. Ces indicateurs sont une grille de lecture, un état des lieux des dynamiques de territoire, qui permettent de comprendre ses particularités.



Conception : GFI



EXPÉRIENCE

Conception : Camille Chevroton, l'École de design Nantes Atlantique

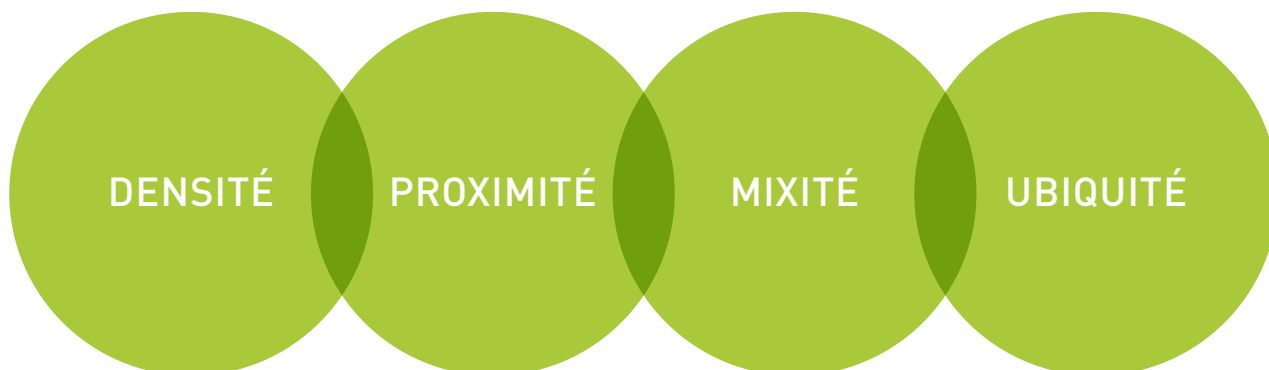
L'ontologie, la Matrice de traçabilité et la plateforme numérique sont en partie génériques car basées sur le modèle de la ville du quart d'heure et ses caractéristiques. Néanmoins, les données collectées sont propres à chaque territoire d'application. Les spécificités géographiques, urbaines, politiques et sociales sont donc prises en compte, et intégrées à la base commune que constitue l'ontologie. Cet élément est primordial car on remarque déjà une appropriation différentielle du concept de la ville du 1/4 d'heure dans le monde.

L'aménagement d'une vie urbaine agréable comme finalité

L'ontologie est à la base d'une analyse spatio-temporelle, sur laquelle une démarche prospective d'amélioration de la qualité de vie peut être déployée, en apportant aux bons endroits les éléments « manquants » dans le rayon temporel : commerces, infrastructures... Cette plateforme numérique permettra ainsi de mettre au point des outils pour imaginer les transformations optimales d'un territoire. Les données collectées, organisées et analysées le sont ainsi au service de la conception de projets à venir. Il s'agit de concevoir l'aménagement de la vie urbaine, à partir du concept de la Haute Qualité de Vie Sociétale.

3^{ème} Partie :

LES LEVIERS DE LA VILLE DU QUART D'HEURE



Quatre éléments sont clés pour fabriquer la ville des courtes distances : la proximité, la densité, la mixité et l'ubiquité. Ces leviers peuvent être enclenchés par la mise en œuvre de diverses mesures.

La densité

La densité de population – soit le nombre moyen d'habitants d'une région donnée par kilomètre carré – est un facteur essentiel dans la ville des courtes distances. La densité de population est étroitement liée à la vivacité du tissu de proximité. Effectivement, une présence humaine suffisamment conséquente sur un territoire est porteuse d'activités et du développement des six fonctions sociales urbaines identifiées. Une densité de population conséquente offre au commerce de proximité une voie de développement : cette densité est une source de clients potentiels. Elle permet également de favoriser le déploiement de modes de transports actifs ou doux. En effet, une densité élevée de population maximise l'utilisation des dispositifs de transport publics, actifs ou doux, ce qui en baisse simultanément le coût par passager.

Les axes d'actions :

Lutte contre l'auto-solisme

- Réduction des vitesses
- Modification des itinéraires
- Voie de co-voiturage
- Parkings de covoiturage

Aménagement du territoire favorisant la densité

- Inscription d'un minimum de densité au PLU
- Résistance à l'automobile
- Lutte contre l'étalement urbain
- Localisation des commerces en centre ville VS grandes surfaces

La proximité

Le levier de la proximité est à la fois temporel et spatial : il s'agit de favoriser un accès aux six fonctions sociales urbaines dans un périmètre de spatialement proche et rapidement accessible (15 minutes). Proximité et densité sont complémentaires et fonctionnent en résonance. D'une part, la concentration d'habitants dans un périmètre favorise l'amélioration de l'offre de proximité (espaces urbains, espaces naturels, patrimoine, équipements publics...). D'autre part, l'existence d'une offre de proximité de qualité et une bonne organisation de cette proximité permet d'apprécier et de rendre acceptable une densité qui pourrait à l'inverse être vécue comme une contrainte.

Les axes d'actions :

Densité intermédiaire	Espaces urbains partagés	Valorisation du patrimoine de proximité	Équipements publics de proximité
<ul style="list-style-type: none"> Espaces verts : trame verte, parc Trame bleue point d'eau à 10 min de marche Trame blanche : éclairages nocturnes 	<ul style="list-style-type: none"> Espace publics de qualité à moins de 10 min à pieds Lieux de détente, culturels, d'apprentissage Terrains de jeux Placemaking et aménagements temporaires Démarche participative 	<ul style="list-style-type: none"> Parcours de mémoire historiques Wikimédia Polymorphisme d'usage des lieux pour une culture de proximité 	<ul style="list-style-type: none"> Culture Apprentissage Sport

La mixité fonctionnelle

La mixité fonctionnelle, c'est-à-dire la coprésence dans un périmètre de diverses fonctions urbaines (habitat, commerce, loisirs...), assure une complétude de la qualité de vie. Elle joue un rôle sur l'organisation de la proximité, sur la rencontre et s'affirme comme un facteur de sociabilité et de cohésion sociale.

Dans la ville du quart d'heure, la mixité fonctionnelle est considérée comme un élément clé de lutte contre la gentrification, les élitismes et les effets d'agrégation des mêmes secteurs socio-économiques sur un même territoire. Cette approche empêche une construction spontanée d'une ville soumise au jeu du marché immobilier et foncier dans laquelle les ressources financières constituent la seule porte d'entrée.

Seule l'option de la mixité fonctionnelle permet d'assurer la présence des six fonctions sociales urbaines sur un territoire temporel d'un quart d'heure. La spécialisation de la ville qui cloisonne à outrance habitat, emploi, éducation, santé, loisir a pour conséquence une désincarnation de la ville, la perte de sa vivacité et la détérioration de la qualité de vie.

Souhaitable et souhaitée à l'échelle du quartier, la mixité fonctionnelle peut également être envisagée à l'échelle d'un bâtiment ou d'un équipement public en adéquation avec la notion de chronotopie précédemment explicitée. Ainsi, la discothèque peut se transformer en salle de sport la journée, la cour d'école en terrain de jeux ouvert le week-end, les place de parking en terrasses de restaurant, la salle de cinéma en lieu de débat... Cette mixité fonctionnelle à l'échelle d'une infrastructure optimise son usage et diversifie les potentiels du quartier.

Les axes d'actions :

Sociabilités

- Associations
- Réseaux de voisinage
- Inclusivité du handicap
- Médiation citoyenne
- Participation citoyenne

Activités

- Diversité des secteurs d'activité
- Réindustrialisation
- Services publics
- Culture de proximité
- Nature de proximité
- Chronotopie : mixité fonctionnel du bâti

Générationnelle

- Inclusivité des personnes âgées
- Adaptation aux enfants
- Pédibus
- Parcours accompagnés

Genre

- Egalité femmes - hommes dans l'espace public
- Services pour tous
- Sécurité pour tous dans l'espace public
- Marches exploratoires

L'ubiquité par le numérique

Disponible partout, tout le temps, le numérique est un outil de la ville du quart d'heure car il permet de construire des solutions d'hyper proximité en utilisant massivement et à faible coût les infrastructures présentes. S'il ne saurait se substituer aux services nécessaires, il peut permettre de combler certaines lacunes d'un territoire. La crise du coronavirus a indiscutablement confirmé sa nécessité, le numérique ayant été un facteur d'adaptation et de résilience lors du confinement. Percevoir l'outil numérique dans une dimension de proximité et attaché au quartier, c'est également percevoir la possibilité de l'utiliser comme outil au service de l'appropriation du lieu de vie par les habitants par le biais d'ateliers, de vidéos ou encore de podcasts.

Les axes d'actions :

Renforcement de l'hyperproximité

- Re-découverte du patrimoine de proximité
- Diffusion culturelle
- Décloisonnement des services
- Innovation dans l'usage et la mise en scène des lieux de proximité
- Réseaux de circuits courts locaux

Palliatif à l'indisponibilité de services locaux

- Ecole à distance
- Examen médical en visioconférence
- Travail en visioconférence
- Commerce de proximité en ligne

Ré-appropriation du quartier, création de lien social

- Ateliers numériques
- Création de portraits croisés de ville
- Création de podcast sur le quartier
- Réseaux de voisinage

La Ville de Paris, en chemin vers la ville du quart d'heure

Le Paris du Quart d'Heure « *C'est la ville qui ne laisse personne de côté. C'est la ville de la proximité où l'on trouve tous les services dont on a besoin à moins de 15 minutes à pieds de chez soi. C'est la condition de la transformation écologique de la ville* ».

Anne Hidalgo, Maire de Paris.

La Ville du Quart d'Heure se trouvait au cœur du programme de Paris En Commune, liste municipale portée par Anne Hidalgo aux élections municipales de 2020. La réélection de la maire de Paris fait entrer le projet du Paris du Quart d'Heure dans sa phase de réalisation. Pour ce faire, la ville se dote des outils et des personnes nécessaires. D'une grâce à une adjointe à la ville du quart d'heure, Mme Carine Rolland, maire du 14^{ème} arrondissement est chargée de chapeauté et de concrétiser ce projet en rendant « plus proche tout ce qui est nécessaire à la vie des Parisiennes et des Parisiens ». D'autre part, en élaborant un master plan qui fixe les lignes directrices du Paris du Quart d'Heure.

Le Paris du quart d'heure



Source : *Dossier de Presse Le Paris du Quart d'Heure, Anne Hidalgo Paris En Commun, Janvier 2020*

Si la proximité est l'outil du Paris du Quart d'Heure, la qualité de vie des parisiens est l'objectif des mesures prévues. Le Paris du Quart d'Heure c'est :

Une nouvelle organisation de la ville

Pour apaiser la ville métropolitaine, la municipalité a décidé de faire la part belle aux mobilités douces et de tourner le dos à une organisation urbaine basée sur l'utilisation de la voiture individuelle.

Un tournant a été engagé durant la crise de coronavirus avec la multiplication de rues 100% cyclables. Il se poursuivra avec l'élargissement de trottoirs, la constitution de trames vertes, et la réalisation d'un maillage de rues apaisées et végétalisées pour accéder aux parcs, jardins, bois ainsi qu'à la Seine et aux Canaux.

- De plus, la ville souhaite rapprocher certains de ses services des habitants afin d'accroître leur efficacité et leur impact sur le cadre de vie :
- Les services d'entretiens seront coordonnés à l'échelle du quartier par des agents de la Ville, afin d'assurer une ville plus propre et une réponse rapide aux problèmes du quotidien.
- La tranquillité dans l'espace public sera renforcée grâce au déploiement d'une police Municipale partenaire, visible et accessible de 5 000 agents.

De nouveaux services de proximité

Dans une ville déjà très dense, la municipalité a imaginé de nouvelles manières d'utiliser les espaces existants pour proposer de nouveaux services de proximité.

- La chronotopie est un levier de diversité des services :
- Cette volonté s'illustre d'ores et déjà par la transformation de cours d'école en jardins et leur ouverture sur le quartier et à ses habitants durant le week-end et les vacances scolaires.
- Elle s'illustre également par la transformation de carrefours en places de quartier accueillant des espaces de convivialités, aires de jeux et bancs.
- L'investissement des places de parking est une autre possibilité, évoquée dans le programme et déjà mise en place. Effectivement, la crise du covid19 a accéléré la réalisation de cette mesure avec l'autorisation municipale donnée aux bars, restaurants et cafés parisiens de déployer leur terrasse sur les places de parkings environnantes.

Des nouveaux lieux verront le jour :

- Pour la culture : des plateaux artistiques, lieux ouverts à tous pour toutes les pratiques culturelles
- Pour le sport : des « sport social clubs » où pourront se retrouver parents et enfants pour faire du sport, les devoirs, jouer ou jardiner.

Le maillage des maisons de centres de santé sera resserré, afin que chaque Parisien puisse avoir accès à un médecin conventionné secteur 1 à proximité de son domicile. Le « sport sur ordonnance », une incitation au sport pour raison médicale, sera multiplié en lien avec l'offre sportive de proximité.

Pour l'activité commerciale, la ville de Paris souhaite créer une Foncière Paris Commerce et Proximités qui poursuivra l'action de la SEMAEST dans l'installation de commerces de proximité en concertation avec les habitants. L'objectif est de préserver la diversité des commerces et de rendre possible des activités propices à la convivialité, aux solidarités et à la création de lien social telles que les activités associatives, les cuisines partagées, les ressourceries...

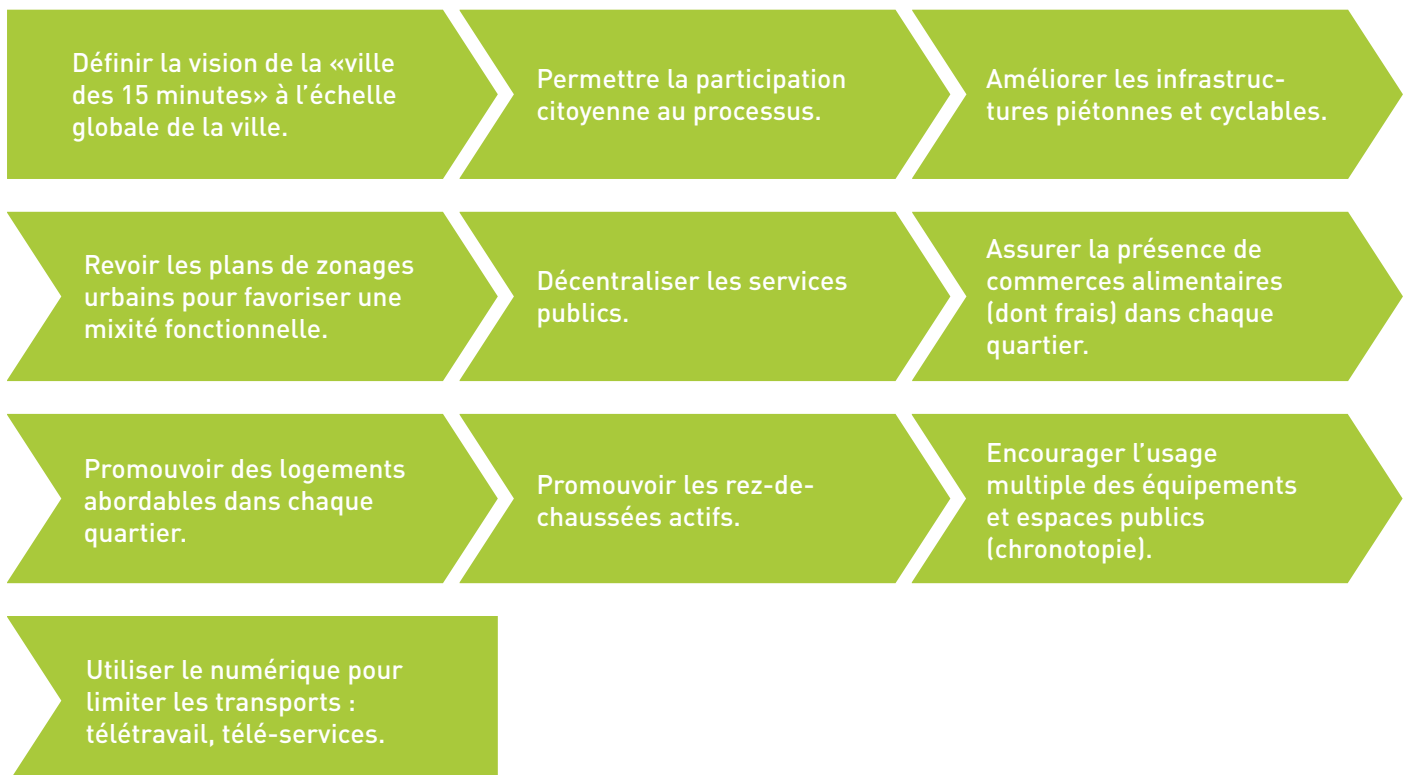
De nouveaux pouvoirs citoyens pour plus d'entraide

Pour bien vivre dans le Paris du Quart d'Heure, la ville de Paris a décidé de favoriser la participation des citoyens. Il s'agit de leur permettre de trouver des réponses à leurs besoins, de leur donner la possibilité de s'approprier leur quotidien et de participer à la construction de leur cadre de vie.

Cela se traduit par :

- la création de kiosques citoyens, où les habitants peuvent se rencontrer, s'entraider et se faire accompagner par des associations et des agents de la ville.
- La reconduite et le renforcement du budget participatif de la ville de Paris. 25% du budget d'investissement seront désormais participatif.
- La formation de volontaires de quartiers, investis sur les questions de solidarités, d'environnement et de démocratie.
- La lutte contre l'isolement des aînés grâce à l'extension d'un réseau d'entraide et d'accompagnement et la construction d'un réseau de voisinage.
- L'accès au numérique pour tous avec un accompagnement d'« écrivains publics numériques » volontaires pour aider les personnes en difficultés.

LA VILLE DU QUART D'HEURE, ÉTAPE PAR ÉTAPE



4^{ème} partie :

UN PANORAMA DE VILLES PIONNIÈRES

L'idée d'une ville prenant en compte une dimension spatio-temporelle dans son aménagement s'est diffusée à travers le monde. Ville du ¼ d'heure, quartier des 30 minutes, territoire de la demi-heure... si l'on trouve derrière ces appellations des idées et conceptions communes d'une organisation urbaine attentive à la proximité pour l'amélioration du cadre de vie. Néanmoins, des divergences existent. Il s'agit ici, de proposer un panorama de ces conceptions plurielles, qu'elles soient au stade de la prospective, de la mise en œuvre, ou déjà appliquées.

Ottawa "15-minute neighbourhood"



- Canada (Ontario)
- 1 million d'habitants
- 334 hab./km²



En 2019, la ville d'Ottawa a révisé son « Official Plan », un document qui décrit les orientations stratégiques de développement de la ville, avec pour objectif d'améliorer la qualité de vie urbaine et de devenir une ville plus flexible, résiliente et attractive. Ce plan de transformation, le « New official plan (2019-2046) »¹, prévoit une croissance prospective de + 1 million de population, pour un total de 3 millions d'habitants.

Afin d'atteindre ses objectifs, la ville a adopté « 5 big moves », des directions politiques préliminaires qui donnent la direction de la transformation souhaitée.

Le concept de « 15-minute neighbourhoods »² ou « quartier des 15 minutes » a également été intégré au New official Plan. La compréhension du concept, expliqué aux habitants sur le site officiel de la ville est la suivante :

Le quartier des 15 minutes est un quartier où les habitants peuvent marcher pour se rendre à l'épicerie, où ils peuvent facilement accéder à des transports en commun fréquents et où les enfants peuvent se rendre à l'école à pieds en toute sécurité. Les quartiers des 15 minutes réduisent la dépendance aux voitures et les émissions de GES, favorisent l'équité, les liens sociaux et un plus grand sens communautaire. Ils favorisent une bonne santé physique et mentale.

Cette proposition repose sur les « 5 big moves » ou les « 5 grand changements » envisagés³ :



1) Une gestion de la croissance par l'intensification

La future croissance de la ville est envisagée par l'intensification des régions urbaines existantes, afin d'éviter un étalement urbain qui grignoterait les régions rurales. L'intensification urbaine est un choix de développement en phase avec les objectifs environnementaux de la ville. Cette intensification passe par le développement d'une offre de logement abordable, de transports en commun abordables et efficaces, le développement de services récréatives, d'infrastructures publiques...

Cette politique de développement par l'intensification s'illustre par le concept de « quartier des 15 minutes » : en intensifiant la vie urbaine, la ville entend aménager / organiser les quartiers afin que les habitants y trouvent services et infrastructures. Elle vise à mettre à la portée des habitants tous leurs besoins (existants et nouveaux). La ville ne souhaite pas développer de nouvelles infrastructures coûteuses, mais bien rapprocher les "choses" et services, pour qu'il soit plus facile d'en profiter. La réduction des distances sert la stratégie environnementale.

En bref, en réintroduisant de la proximité, le quartier des 15 minutes est donc le concept structurant de cette stratégie d'intensification urbaine.



2) Mobilité

L'objectif porte sur + de 50% de déplacements en transports durables (marche, vélo, transport publics, covoiturage).

L'intensification urbaine de la ville servira cette politique de développement des transports. Il s'agit en effet de développer l'habitat à proximité des moyens de transports rapides de la capitale. La concentration urbaine permet de plus une réduction des coûts sur l'infrastructure de transport pour l'acteur public et des coûts de transports pour les habitants (place de parking, essence...) En ciblant la croissance des transports en commun, Ottawa espère de plus libérer la surface au sol occupée par les places de parking.

En termes d'aménagement, cet objectif implique des rues accueillantes et sécuritaires pour tous les modes de transports.

1 Ottawa New official Plan website : <https://engage.ottawa.ca/the-new-official-plan>

2 https://engage.ottawa.ca/the-new-official-plan/news_feed/15-minute-neighbourhood

3 https://engage.ottawa.ca/the-new-official-plan/news_feed/the-5-big-moves



3) Design urbain, design des quartiers

Ottawa entend revoir le plan d'aménagement de la ville et son design urbain, afin de développer un urbanisme adapté à ses différentes échelles. A l'échelle métropolitaine, elle souhaite ré-affirmer son positionnement de capital du Pays, maintenir et renforcer cette image. A l'échelle des différents quartiers / communautés, l'objectif est de prendre des politiques d'aménagements sensibles au contexte de chaque quartier et à la diversité des situations. Il s'agit ici de distinguer les objectifs et les actions à déployer entre des zones : le cœur du centre-ville, l'aire urbaine intérieure, la première bague urbaine, la seconde, les greenfields, les aires rurales.

Il s'agit également de protéger l'héritage culturel de la ville, de créer des espaces publics de qualité et des espaces verts en s'appuyant notamment sur le concept des quartiers des 15 minutes. Ce big move comprend un aspect culturel, sportif.

Objectif d'amélioration / sophistication du design communautaire et développer un urbanisme adapté aux différentes échelles



4) Climat, énergie et santé publique

Cet objectif traduit la volonté d'intégrer la résilience sanitaire, environnementale, climatique, énergétique dans les politiques d'aménagement. Renforcé par la crise sanitaire du covid19, cet objectif est immédiatement servi par la mise en place de la ville du quart d'heure qui promeut la santé physique et sociale, l'économie de proximité, des transports moins polluants. Renforcer l'échelle du quartier serait un moyen de renforcer leur résilience car elle leur apporte une certaine autonomie de fonctionnement.

Les mesures environnementales sont nombreuses : production d'énergie locale, résilience des infrastructures, réduction des risques d'inondations et leurs impacts, protection des systèmes naturels...



5) Développement économique

La ville souhaite intégrer le développement économique dans les politiques d'aménagement afin d'optimiser les relations entre les aires de fort emploi et les modes de transport. Il s'agit ainsi de redéfinir la stratégie de localisation des emplois et notamment de réintroduire les emplois tertiaires en zone urbaine.

Journaliste pour le site **strongtowns.org**, Daniel Herriges se positionne sur le projet de quartier des 15 minutes de Ottawa, en espérant qu'il lancera une dynamique de re-construction de l'aménagement urbain autour du plus ancien mode de transport – la marche. Il a imaginé les sept règles d'or des quartiers des 15 minutes d'Ottawa¹ :

- 1) Relocaliser des écoles dans les quartiers
- 2) Avoir des lieux d'approvisionnement de proximité en produits alimentaires
- 3) Avoir un (ou plusieurs) tiers-lieux à proximité, de tailles et de typologies diverses : parcs, places, librairies, espace privé...
- 4) Augmenter la densité de logement, en s'assurant de la compatibilité des logements aux besoins des habitants. Cette densité permet de plus d'assurer la rentabilité des commerces de proximité.
- 5) Aménager une mixité fonctionnelle des espaces urbains et ainsi une proximité entre logements, entreprises, espaces publics (fine-grained urbanism)
- 6) Intégrer la marche comme un élément primordial du quartier et rendre sa pratique agréable grâce à une végétalisation des rues, des parcours piétons sécurisés...
- 7) Laisser de la place aux habitants dans la réalisation des projets, pour une co-production de leur cadre de vie. Les instances dirigeantes / municipales doivent apprendre à se retirer et ne pas avoir le monopole du projet.

1 <https://www.strongtowns.org/journal/2019/9/6/7-rules-for-creating-15-minute-neighborhoods#:~:text=7%20Rules%20for%20Creating%20%2215-Minute%20Neighborhoods%22%201%20Bring,or%20have%20a%20serendipitous%20...%20Plus%20d%27articles...%20>

Melbourne “20-minute neighbourhood”



- Australie (Victoria)
- 4,5 millions d'habitants
- 583 hab./km²



En 2017, Melbourne a adopté le « Plan Melbourne 2017-2050 »¹, qui définit sa stratégie métropolitaine d'aménagement pour les 35 années à venir. Avec une projection de croissance démographique de 3,5 millions d'habitants supplémentaires en 2050, ce plan vise à anticiper les besoins en emplois (+1,5 millions), logements (+1,6 millions), transports (+80%) de sa population, tout en intégrant les enjeux environnementaux et climatiques. Au regard de ces éléments, il envisage également le maintien et/ou l'amélioration du cadre de vie et de la vie communautaire.

Pour atteindre ces objectifs, la stratégie est basée sur le principe « *Living locally - 20 minute neighbourhoods* » ou « vivre local – le quartier des 20 minutes ». Ce concept, similaire à celui de la ville du ¼ d'heure est traduit de la manière suivante :

Le concept du quartier de 20 minutes est simple. Il s'agit de donner aux Melbourniens la possibilité de vivre localement, de répondre à la plupart de leurs besoins quotidiens en 20 minutes à pieds, à vélo ou en transports en commun.

Les habitants trouveront ainsi dans leurs quartiers les éléments nécessaires à leur vie quotidienne (écoles, boutiques, lieux de rencontres, café, médecins, transport public). Se rendre sur son lieu de travail est néanmoins un élément de sortie du périmètre local, d'apparence évident, cet élément peut devenir ponctuel par le développement croissant du télétravail. Le Plan souligne la volonté d'encourager les communautés locales à participer à la vie de leur quartier et l'appropriation de l'espace urbain par la végétalisation du quartier et la réutilisation de place de parking.

1 Résumé du plan Melbourne https://www.planmelbourne.vic.gov.au/data/assets/pdf_file/0009/377127/Plan_Melbourne_2017-2050_Summary.pdf

La ville souhaite assurer les fonctions sociales suivantes dans ses quartiers des 20 minutes :

BOUGER	TRAVAILLER	HABITER	SE DIVERTIR	APPRENDRE	SERVICES
Transport public local	Opportunités d'emplois locaux	Diversité de logements	Infrastructures de sports et de loisir	Ecoles de proximité	Centre commerciaux de proximité
Réseau de pistes cyclables sécurisées	Interconnexion régionale transports publics / emplois / services	Offre de logements abordables	Jardins publics	Opportunités d'apprentissage tout au long de la vie	Infrastructures et services de santé de proximité
Marche		Possibilité de vieillir dans son logement	Végétalisation des rues et espaces publics		
		Sécurité des rues et espaces publics	Parcs et terrains de jeux de proximité		



Le « quartier des 20 minutes » de Melbourne s'appuie sur des centres d'activités de quartiers, considérés comme des ancrages pour la vie de quartiers. Ces endroits sont des centres commerciaux, généralement désignés dans la planification de l'utilisation des sols. Pris indépendamment, ces centres répondent uniquement à un besoin très local, c'est pourquoi les investissements y sont souvent limités au profit de centres d'activités métropolitains. Considérés comme un réseau, ils ont un rôle indispensable dans la transformation de Melbourne en une ville accessible, car ils concentrent des commerces de proximité répondant aux besoins essentiels des habitants à une durée de 20 minutes.

Cette durée de 20 minutes représente la durée maximale qu'un individu est prêt à marcher pour répondre à ses besoins quotidiens. Elle se traduit dans le plan Melbourne à une circonférence de 800 mètres autour du domicile. La densification prospective de la ville entend prendre en compte cette accessibilité spatiale en privilégiant la croissance à proximité des centres d'activités de quartier. Pour susciter cette marche à pieds minimale de 800 mètres, notamment pour les personnes âgées ou handicapées, l'amélioration de l'infrastructure piétonne est envisagée.



Source : Victoria State Government, Department of Environment

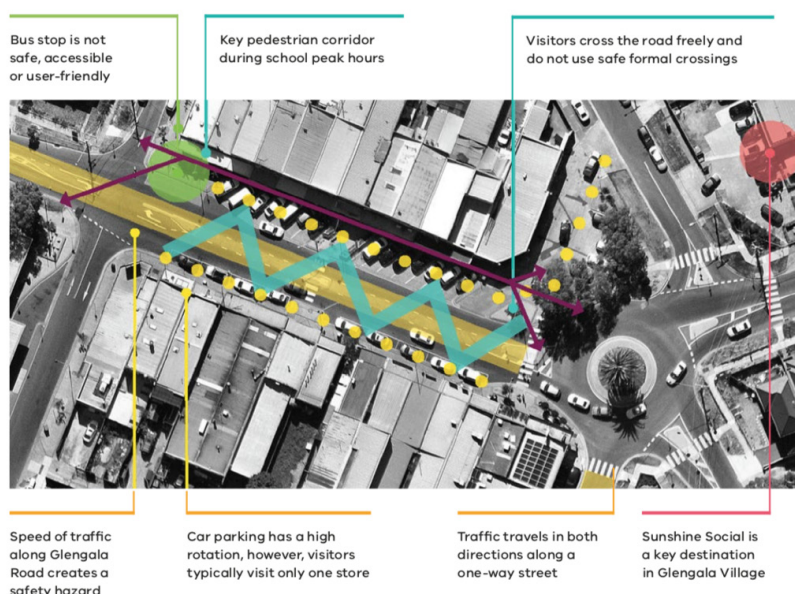
Le cinquième principe « Living locally-20 minute neighbourhoods » est bien sûr complémentaire aux autres orientations du Plan Melbourne, explicitées ci-dessous :

- 1) Une ville innovante et productive : dans une optique de croissance économique, la ville continuera de renforcer son économie et le développement d'infrastructures, elle continuera d'avoir une majorité des emplois concentrés dans le centre-ville et **essayera de rapprocher les emplois des lieux de vie des habitants**.
- 2) Des logements abordables et bien localisés : la **localisation des nouveaux logements sera optimisée afin de parvenir à créer les quartiers des 20 minutes** (proche des services, transports, emplois). L'offre de logement social sera augmentée, la diversité des types de logement également.
- 3) Un système de transport adéquat pour une ville en croissance : l'objectif est de créer un système de transport intégré, qui facilite le déplacement des habitants à toutes les échelles. **Au sein des quartiers des 20 minutes, l'amélioration du transport porte sur la création de réseaux piétons et cyclistes** adéquats et la localisation des services proche de ces réseaux.
- 4) Une ville qui se distingue par son cadre de vie, la qualité de ses services : cet objectif porte l'idée générale **d'une ville du ¼ d'heure agréable à vivre** avec des espaces publics, des espaces végétalisés, un accès à la culture et au sport et une participation citoyenne à l'aménagement urbain.
- 5) Une ville durable et résiliente : transition vers une ville basse carbone, adaptation au changement climatique, management du cycle de l'eau, protection des habitats naturels, amélioration de la qualité de l'air...
- 6) Continuer à investir dans l'Etat de Victoria : le développement de Melbourne est lié au développement de la région, il s'agit ainsi pour la ville de continuer à soutenir les villes de la région et d'améliorer les réseaux digitaux et de transport entre les villes.
- 7) Transformer la ville grâce au leadership ET aux partenariats

En janvier 2018, le ministère de l'aménagement de l'Etat de Victoria a initié un programme pilote du «20-minute neighbourhood». La première étape du programme portait sur des projets dans des quartiers existants, elle a été réalisée à Strathmore par le conseil municipal de Moonee Valley, à Croydon south par la Ville de Maroondah et à Sunshine West par la ville de Brimbank. Ce programme pilote a permis d'établir des recommandations pour la mise en place des quartiers des 20 minutes.

Par exemple, dans le quartier **Sunshine West à Brimbank**, le projet pilote¹ a permis d'étudier les flux et leurs problématiques, de relever les problèmes clés et les volontés d'amélioration des habitants et de proposer en réponse à cet état de lieux des aménagements pour faire de ce quartier un « quartier des 20 minutes ».

ETUDE DES FLUX ET DES ACTIVITÉS À GLENGALA VILLAGE



1 https://www.planmelbourne.vic.gov.au/data/assets/pdf_file/0017/515240/Sunshine-Our-20-minute-neighbourhood.pdf

PROBLÈMES CLÉS ÉVOQUÉS PAR LES HABITANTS



Public open space

Deliver upgrades to local infrastructure including:

- Playgrounds
- Community gardens
- Dog-friendly parks
- Public toilets



Pedestrian safety

Improve safety by:

- Installing traffic-control measures
- Creating safe crossings near schools and intersections



Streetscape

Streetscape upgrades to create a 'destination' feeling, including:

- Upgrading lighting
- Installing public art
- Street greening
- More seats
- More bins and rubbish collections



Local transport

Support local transport options by:

- Upgrading bus services and stops
- Installing on-street bike lanes
- Designing accessible footpaths for prams and wheelchairs



Businesses

Support a thriving local economy by:

- Supporting a diversity of stores such as a bakery and cafe
- Encouraging street trading racks that create an attractive aesthetic

OPPORTUNITÉS POUR LE QUARTIER / PROPOSITIONS



Source : Victoria State Government, Department of Environment Land Water and Planning

Des propositions d'actions temporaires, de stratégies de mobilité, de sécurisation des écoles ont également été faites¹.

La seconde étape du programme pilote porte sur les quartiers non urbanisés, vierges (greenfields neighbourhoods). Encore en cours à ce jour, le résultat de cette recherche comprendra un rapport sur les bénéfices économiques des quartiers des 20 minutes.

Vidéos

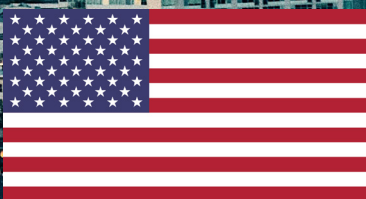
- Department of Environment, Land, Water & Planning Victoria, "What is a 20-minute neighbourhood?" (2019) : <https://www.youtube.com/watch?v=1oYvbrDVjcY>
- Melbourne School of Design, « 20 Minute City » (2013) : https://www.youtube.com/watch?v=7_1ol1AY-nYs

1 https://www.planning.vic.gov.au/data/assets/pdf_file/0029/482528/Living-Locally-Activating-Sunshine-West-060820.pdf

Portland “20-minute neighbourhood”



- États-Unis (Oregon)
- 2,2 millions d'habitants
- 1735 hab./km²



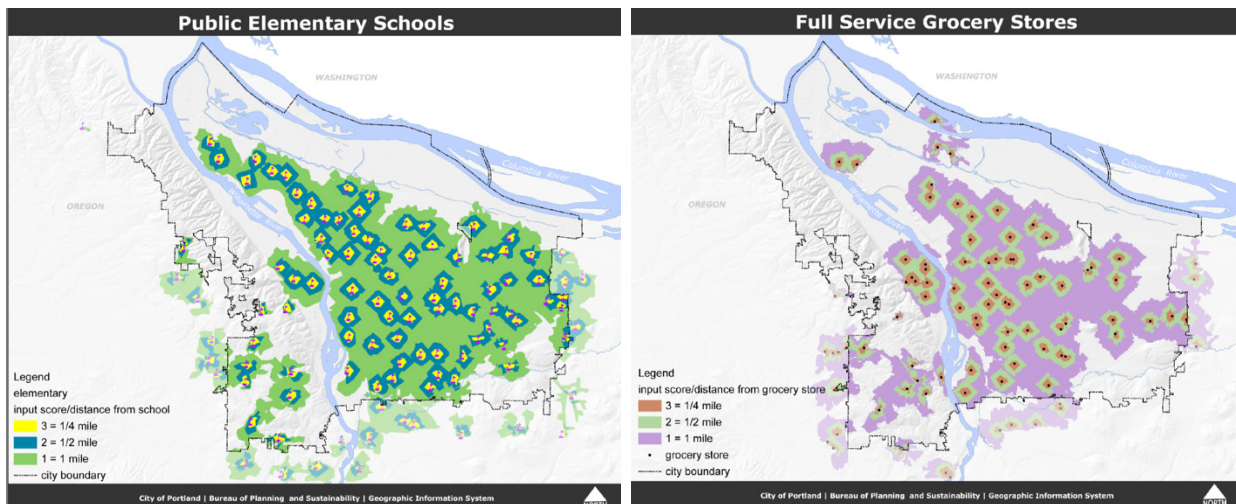
Le Plan Action Climat¹ de la ville de Portland, adopté en 2015, présente des objectifs ambitieux pour la ville, parmi lesquels une forte réduction des émissions de carbone de 80% par rapport au taux de 1990. Pour remplir ses ambitions, la municipalité a déterminé trois axes d'action, parmi lesquels la **forme urbaine et les transports** qui se traduit par la volonté de créer des quartiers animés où 90% des résidents peuvent remplir leurs besoins quotidiens à proximité et avoir des accès piétons et cyclables sécurisés². La transformation de la forme urbaine est ainsi étroitement couplée aux ambitions climatiques et participera à la réduction de la distance moyenne parcourue en voiture par personne de 20% par rapport au niveau de 2008. Cette mesure est appelée « vibrant neighborhoods » et « 20 minute neighborhood » est envisagée dans un horizon 2030.

1 Climate Action Plan, Local strategies to address climate change, June 2015.

2 ftp://ftp02.portlandoregon.gov/BPS/Tech_Services/PDX_20minute_Neighborhood_Analysis/20minute_analysis_posterOct10.pdf

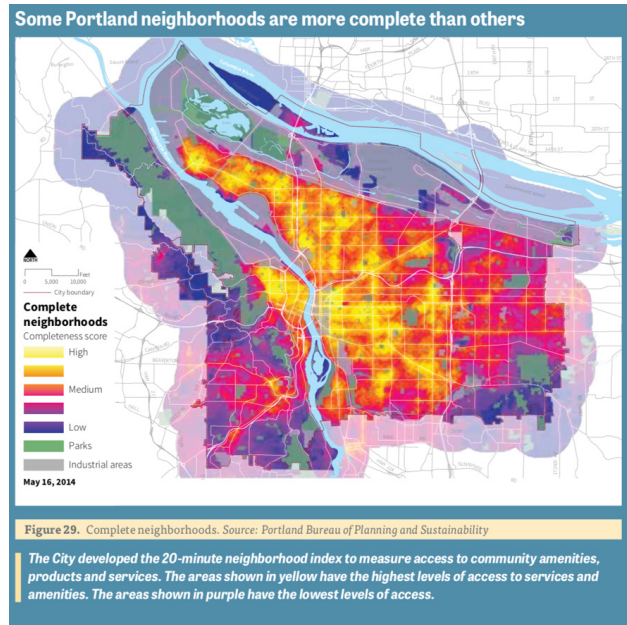
Une étude robuste¹ a été réalisée afin de rendre compte de l'état actuel de l'organisation urbaine sous le prisme de la « marchabilité » des quartiers de portland entendue comme la portée de ce qui est accessible par la marche dans divers endroits de la ville. Cette analyse prend en compte des facteurs additionnels tels que les équipements et besoins des individus, les barrières à la marche (topographie, rivières, autoroutes) et les facteurs qui améliorent la marche (présence de trottoirs, de passages piétons, proximité des transports en commun, centre de quartier). Cette étude est envisagée comme un outil, à disposition de la ville et de ses habitants pour approfondir le dialogue et la réflexion stratégique pour prendre des mesures ciblées et juste en faveur de l'accessibilité.

Se déplacer	Consommer	Se divertir	Premières nécessité	Services « publics »
Arrêt de transport en commun fréquent (fréquence 15 min maximum)	Supermarché	Restaurants	Laverie	Ecole publique élémentaire
Aménagement rendant la marche possible et agréable : trottoirs, passage pétons	Epicerie	Bars		Santé et soin
	Caviste / magasin d'alcool	Parcs		
	Boulangerie			



Cette analyse montre que plusieurs quartiers ont une « marchabilité » relativement bonne. Environ 60% de la population de Portland a accès avec des accès aux services et équipements à proximité. La ville entend ainsi œuvrer pour combler le gap et apporter la proximité aux 40% restant. L'analyse met en évidence une marchabilité bien plus faible à l'est de la ville, où vivent beaucoup de personnes plus précaires.

1 ftp://ftp02.portlandoregon.gov/BPS/Tech_Services/PDX_20minute_Neighborhood_Analysis/20minute_analysis_posterOct10.pdf



Pour mettre en place ces « quartiers des 20 minutes », la ville de Portland prévoit :

- 1) L'amélioration et la sécurisation des réseaux piétons et cyclables
- 2) L'innovation dans leur financement, avec la création d'une source de financement des transports qui soit multimodale. Elle viendrait combler le déficit de fonds pour les aménagements piétons et cyclables, traditionnellement financé par les revenus de la taxe sur l'essence.
- 3) L'adaptation des modèles de rue, aujourd'hui « one size fits all », à la spécificité des quartiers. Il s'agit de prendre en compte les spécificités des quartiers est et sud-ouest particulièrement vallonnés.
- 4) La végétalisation des rues et l'accès à des espaces de verdure.
- 5) La localisation de la croissance urbaine dans des espaces centraux ayant accès aux transports, aux infrastructures et aux commerces (densification).

Les bénéfices de plan sont multiples et complémentaires. Ils sont premièrement **sanitaires** avec la réduction du stress, l'amélioration de la qualité de l'air, la meilleure santé physique liée à l'exercice. Ils sont ensuite économiques avec une prévision de croissance du commerce local et de gains monétaires liés à la non-utilisation de la voiture. Ils sont également **sociaux**, avec une meilleure qualité de vie, la multiplication des sociabilités et l'amélioration de la vitalité des quartiers.

More bikeways means more bike commuters

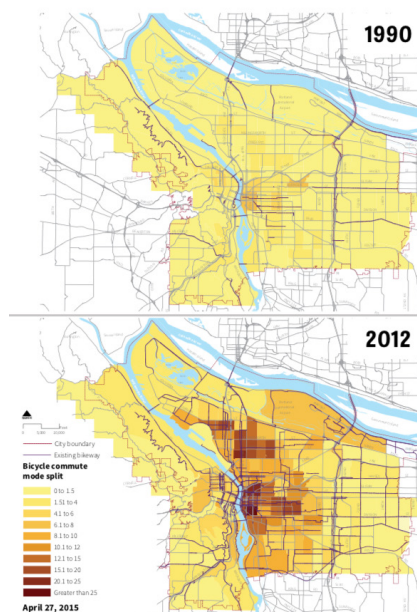


Figure 33. Bicycle commute mode split in 1990 and 2012. Source: Portland Bureau of Planning and Sustainability

In the future, significantly more people will need to travel to work and school by taking transit or biking

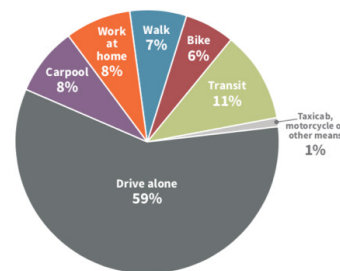


Figure 31. 2012 current work commute mode share for Multnomah County. Source: American Community Survey

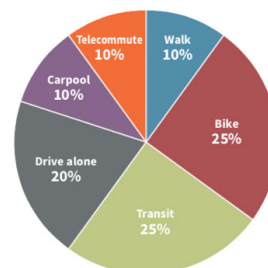


Figure 32. 2030 target work commute mode share for Multnomah County.

Barcelone - Superblocks / Supermanzanas

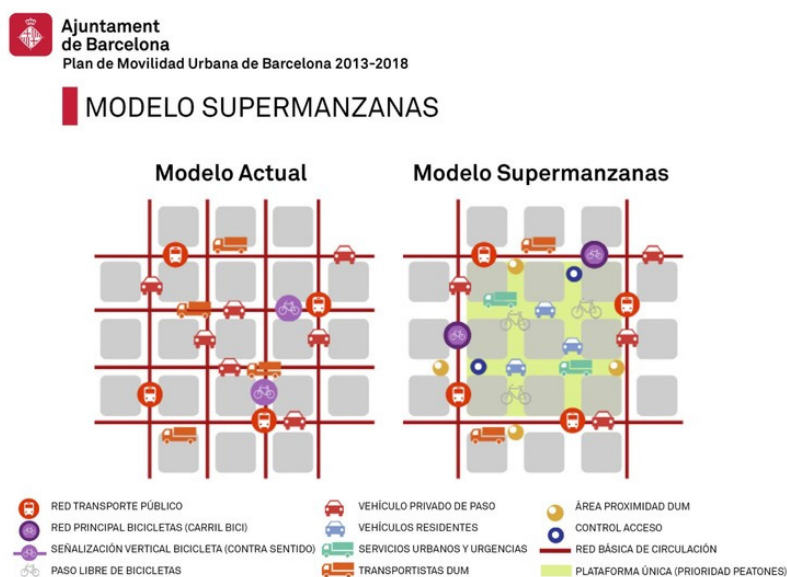


- Espagne (Catalogne)
- 1,6 millions d'habitants
- 16 665 hab./km²



Quand en 2011 Barcelone a changé sa structure d'organisation administrative, la municipalité a simultanément initié un plan de transformation de la mobilité urbaine axé sur la soutenabilité, l'efficacité, la sécurité et l'équité. La promotion des modes de transports doux et décarbonés est allée de pair avec la volonté de diminuer l'usage de la voiture. Les « supermanzanas » ou « superblocs » incarnent la mise en place de ce nouveau modèle urbain et en sont les transformations les plus visibles. Salvador Rueda Palenzuela¹ est l'initiateur de l'idée, du projet et de sa mise en œuvre.

La « supermanzana »² est un nouveau modèle de « cellule urbaine » qui a sa propre organisation interne. Dans cet espace urbain délimité, d'environ 400 x 400 m, soit le regroupement de 9 blocs de la ville en un seul, la planification de la mobilité et l'urbanisme sont mises au service du piéton. Il s'agit en effet de privilégier le déplacement piéton et de défavoriser la circulation des voitures. La vitesse intérieure est limitée à 10 km/h, mais il n'est normalement pas nécessaire de la traverser : une voiture n'y entre que si son point de départ ou d'arrivée se situe dans le bloc, sinon, elle peut le contourner. La population moyenne d'une supermanzana est de 6 200 habitants.



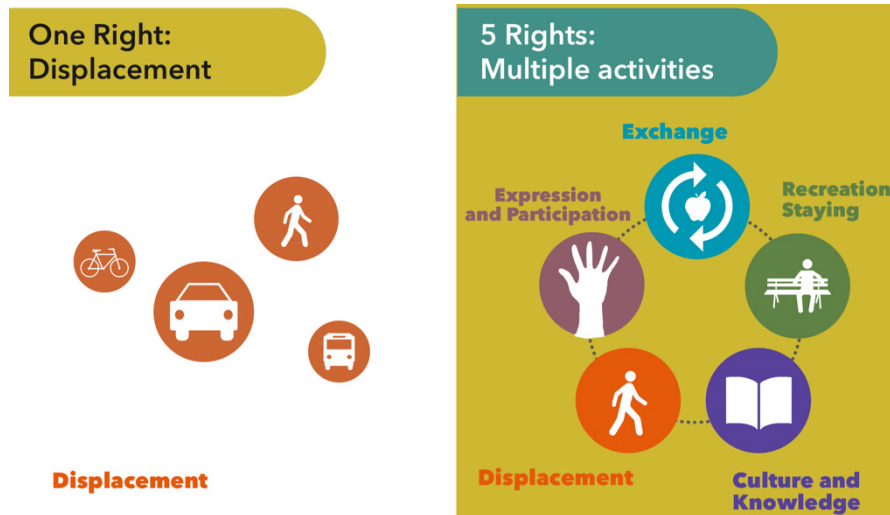
Source : Ajuntament de Barcelona, Plan de movilidad urbana de barcelona 2013-2018.

Cette cellule urbaine répond à la volonté de développer des espaces publics plus justes, plus équitables et plus durables. Sortir la voiture de l'espace public permet en effet d'améliorer la qualité de l'air et d'obtenir plus de place au sol pour d'autres usages. En limitant la place du véhicule, cet aménagement permet le retour du citoyen dans l'espace public. Il inverse ainsi la hiérarchie en place dans l'espace public et impose la primauté du citoyen. En gagnant de l'espace à vivre, les habitants investissent les lieux pour se retrouver, jouer avec les enfants, développer des projets... Les supermanzanas permettent d'améliorer la qualité de vie dans le quartier et de renforcer la cohésion sociale. Salvador Rueda Palenzuela voit également dans ce modèle urbain une manière de limiter le bruit en ville.

La supermanza propose une réorientation de la ville vers les individus, en passant d'un système où le déplacement est roi et principalement la voiture individuelle (gauche) à un système où l'individu retrouve et redécouvre son droit à une pluralité d'activités en ville (à droite).

1 Ancien directeur de l'agence d'écologie urbaine de Barcelone BCNecologia, il a également été le Directeur du département d'environnement urbain du gouvernement de Catalogne, et a coordonné différents programmes pour la ville.

2 <http://www.bcnecologia.net/es/modelo-conceptual/supermanzana>



Source : BCNeocologia¹

Chaque supermanzanas devient une « petite ville ». Le fonctionnement de ce modèle repose sur les éléments suivants :

- Une densité de population et d'activité suffisamment élevées pour générer un espace public viable (en termes de transports en communs, d'équipement, d'utilisation des services publics...)
- Que les citoyens puissent exercer dans l'espace publics leurs droits à l'échange, à la culture, aux loisirs, à l'expression, la manifestation ainsi que leur droit au déplacement (piéton)
- Un espace public agréable : confortable (peu bruyant, air pur), attractif et ergonomique
- Des déplacement majoritairement piétons, en vélo et en transports en commun
- Une mixité sociale
- Un ratio approprié entre résidents et entreprises de 25 à 30%
- Une biodiversité et fertilité maximale
- Un métabolisme autosuffisant pour l'eau, l'énergie, les matériaux (économie circulaire interne à la manzana, urbanisme écosystémique)
- Un **accès à une diversité d'équipements en 5-10 minutes à pieds**

Les supermanzanas sont des instruments urbains à bas coût, qui améliorent considérablement la qualité de la vie. Elles ont d'abord été testées à Poblenou, puis adoptées dans d'autres quartiers de Barcelone (Horta, Les Corts, Hostafranc, Sant Antoni --> vers 3 nouveaux Dreta de l'Eixample, la Esquerra de l'Eixample, Sant Gervasi de Cassoles). On passe ainsi d'un modèle ponctuel à une implémentation structurelle.

On retrouve désormais les supermanzanas dans les villes espagnoles de Vitoria-Gasteiz, de Valencia et bientôt à Madrid.

→ Les supermanzanas sont compatibles avec la ville du ¼ d'heure, en ce qu'elles proposent un modèle de ville polycentrique, dense, durable, où les citoyens peuvent trouver dans leur supermanzanas la majorité des services dont ils ont besoin.

1 http://www.bcneocologia.net/sites/default/files/modelo/documentacion/multiple_uses_public_space.pdf

Milan



- Italie (Lombardie)
- 1,3 millions d'habitants
- 7 750 hab./km²



Par la publication récente de différents plans territoriaux et stratégies urbaines, la ville de Milan s'inscrit dans une dynamique de ville de ¼ d'heure, en reprenant certaines caractéristiques. Si elle ne se réclame pas explicitement de ce concept, elle cherche à en appliquer les caractéristiques qu'elle connaît bien car le maire de Milan, Giuseppe Sala, dirige le groupe de travail des maires du réseau C40.

Le diagnostic territorial réalisé par Transport Platform¹ montre que plus de la moitié de la surface de la ville se caractérise par des centres de basse proximité et basse densité. 27% de la population habitent dans ces espaces et doivent se déplacer à plus de 15 minutes pour atteindre les services des centralités plus denses. Le plus important segment de la population milanaise (43%) vit dans des aires de haute densité et à proximité de micro-centres accessibles à pieds. On trouve dans ces centralités une majorité de boutiques (50%), de bars, restaurants et de supermarchés. Les services essentiels (courses alimentaires) représentent 40-45% des services disponibles, en revanche, les services culturels et les établissements d'enseignement y sont peu présents. On remarque aussi une faible part de parcs.

- **Milan Territorial Government Plan 2020**

Ce plan² redonne de l'espace au piéton, en prévoyant la mise en place d'un réseau piéton, des mesures pour calmer le trafic routier et améliorer la qualité de vie urbaine sur les plans environnemental et social. Le réseau piéton est envisagé comme un support au développement et au maintien de la vie urbaine dans les quartiers, permettant l'installation et le maintien de petits commerces, d'activités créatives, de services communautaires et socio-culturels.

Il rappelle la division de la **ville en 88 quartiers**, qu'il propose de valoriser en plaçant les places au centre, en améliorant l'espace public, les services aux citoyens, l'accessibilité et l'espace piéton. Ce plan prévoit ainsi une ville composée de pluri-centralités, facilement accessibles, à l'image de la ville du ¼ d'heure.

- **En Avril 2020, annonce du maire**

En avril, le maire de Milan a annoncé que sa ville serait l'hôte d'un projet pilote pour « repenser les rythmes ». Le projet est d'offrir services et qualité de vie dans le périmètre des 15 minutes.

- **Milan 2020 Adaptation strategy : le covid19 accélère le projet de ville du ¼ d'heure**

En réaction à l'épidémie de covid19, la commune de Milan milanaise a publié une stratégie d'adaptation, qui prévoit un changement radical dans la vie des habitants et la réorganisation des villes en fonction des obligations sanitaires pour la non-propagation du virus et notamment la distanciation physique.

La « Milan 2020 Adaptation strategy » fait références à des principes de la ville du ¼ d'heure : la promotion de l'échelle du quartier, des services de proximité, de la densité de population et de la diversité. Il propose une vision et des politiques opérationnelles avec des actions immédiates.

Cette proposition part d'un diagnostic du territoire qui s'avère propice au regard de la répartition de la population à la mise en œuvre du concept. 43% de la population vit dans des quartiers de haute densité ou des micro-centres de proximité sont accessibles à pied. 27% de la population se trouvent néanmoins de l'autre côté du spectre, avec des trajets supérieurs à 15 minutes pour atteindre les services. Toutefois, au regard de la répartition territoriale des activités urbaines, plus de la moitié de la surface de la ville est caractérisée par des centres de basse densité et de basse proximité.

Les ambitions sont les suivantes :

- Flexibilité des rythmes / temps -> chronurbanisme
- Mobilité : réduction des déplacements et diversification des options de mobilité
- Espace public et bien-être : récupérer de l'espace pour l'exercice physique
- Services digitaux : développement et amélioration de l'accessibilité
- **Quartiers / Voisinage et services : tout avoir dans un périmètre de 15 minutes**
- Culture : améliorer sa diffusion
- Economie / business : innover et inclure

1 <https://research.systematica.net/journal/living-local-mapping-milan-micro-centers/>

2 http://allegati.comune.milano.it/territorio/PGT_BURL/1_DP/1_DP_Relazione_generale.pdf

- Infrastructures, construction, travaux publics : rationaliser les procédures
- Coopération et inclusion : restaurer un esprit collaboratif
- La ville des enfants : écoles ouvertes et accessibles

Les ambitions sont complémentaires et rejoignent pour beaucoup le concept de ville de proximité avec un regard sur les temporalités urbaines, les mobilités, les sociabilités, le bien-être en ville... L'objectif d'un aménagement urbain plus dynamique pouvant s'adapter aux besoins changeants est intéressant à souligner, témoignant la nécessité d'une souplesse dans l'aménagement futur de Milan.

Les mesures sont empreintes du contexte de covid19, avec des actions telles que des réouvertures de parcs, la limitation des trajets en transports publics... Mais ces mesures précipitées par la crise, que l'on a pu observer dans le monde entier, semblent accélérer la mise en place d'une ville des centralités / proximités :

- Réduction de la circulation à 30km/h à travers la ville
- Développer le double usage des infrastructures : écoles-oasis, usages temporaires, services dans des appartements vacants,
- Création de pistes cyclables
- Développer des projets d'urbanisme tactiques de grande échelle
- Installer des terrasses extérieures sur les trottoirs / places de parkings pour les bars et restaurants
- Création de cliniques locales pour les personnes à faible revenu, accessible dans les 15 min et surtout dans les quartiers concentrant les personnes âgées.
- Re-designer les services en se basant sur l'expérience (UX Design)

MILAN 2030

ONE CITY, 88 NEIGHBORHOODS TO BE CALLED BY NAME

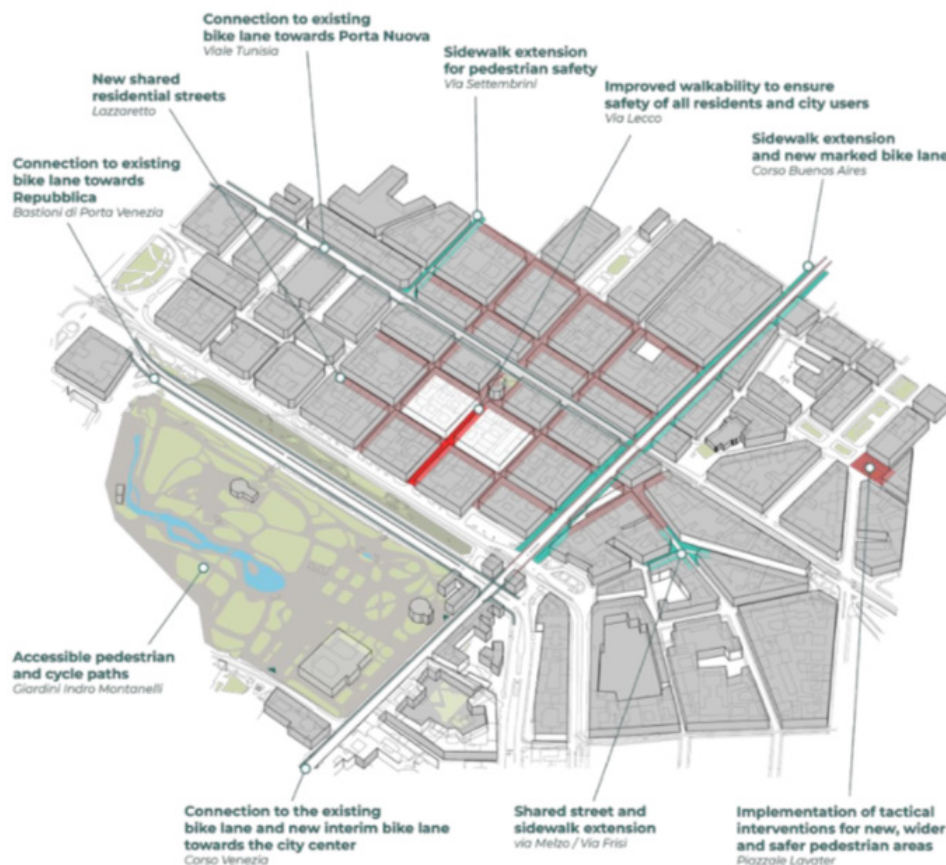
Get the neighborhood closer. Public space has to become a common asset. Recognize the external neighborhoods as priority assets bringing in new life old squares, historical places so that they could become central elements of everyday life; start recognizing the quality of public spaces, shopping areas, of green areas as key elements in our daily life.



Source : Pierfrancesco Maran, Assessorer Urbanistica verde e agricoltura Comune di Milano¹

Le quartier Venezia-Lazzaretto, projet pilote de la stratégie milanaise de “ville du ¼ d’heure”

La stratégie d’intervention à l’échelle du quartier a été développée en un cas d’essai dans le **quartier Porta Venezia-Lazzaretto**. Ce projet pilote porte une attention particulière à la promotion de la marche et du vélo, avec la création de “Rues partagées”. Piétons et cyclistes y seront prioritaires et la circulation des véhicules à moteurs y sera limitée.

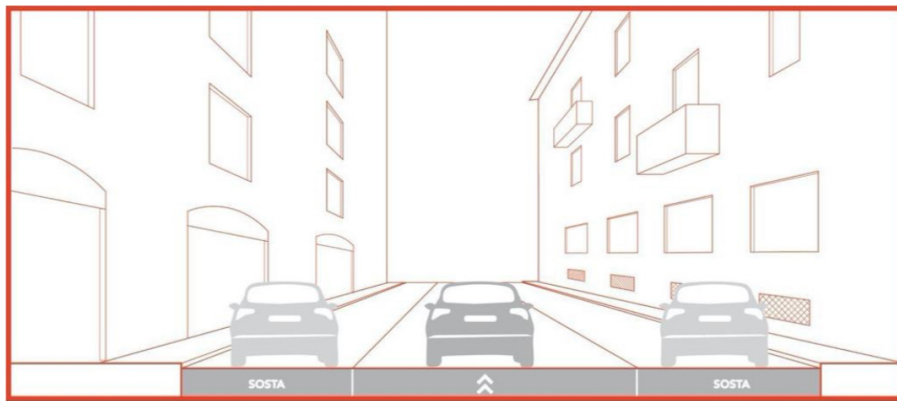


“Open Streets” in the Porta Venezia-Lazzaretto district.

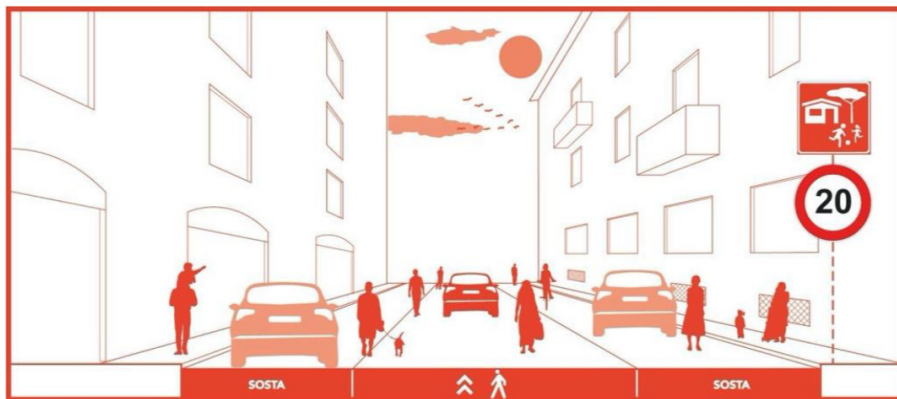
Source : Comune di Milano, Milan 2020 Adaptation Strategy, Open Streets, p.16

1 https://multicomfort.saint-gobain.com/sites/multicomfort.saint-gobain.com/files/docs/Presentation%20Five%20objectives%20for%20Milan%202030_1.pdf

EXEMPLE DE LA VIA CASATI, FUTURE “RUE PARTAGÉE”



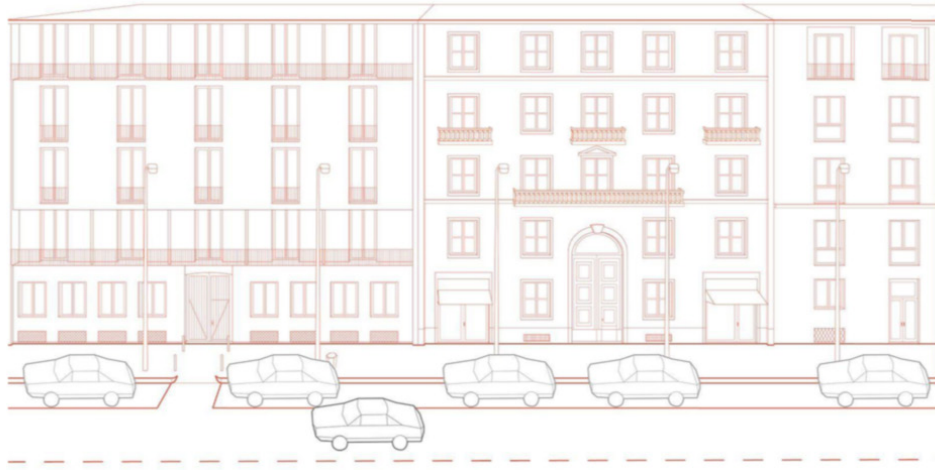
Current



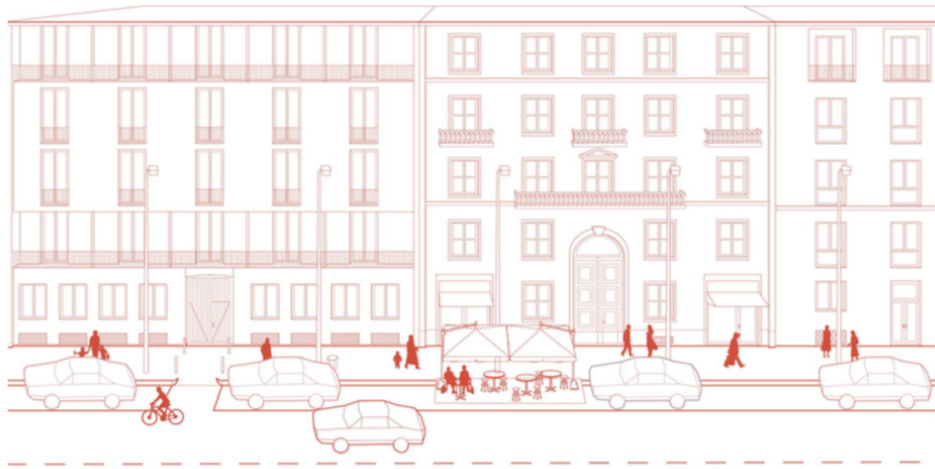
project

Source : Comune di Milano, Milan 2020 Adaptation Strategy, Open Streets, p.33

Cette reconfiguration des mobilités envisage également d’améliorer la connexion des pistes cyclables entre elles et aux grands axes de la ville. Les trottoirs et voies piétonnes seront sécurisées et mieux aménagées. Pour ces modifications, l’urbanisme tactique, rapide et peu coûteux sera utilisé. La réversibilité des places de parking est également envisagée, pour redonner aux habitants la place aujourd’hui dédiée aux voitures.



Current



project

Au-delà des infrastructures de transport, la volonté de la commune de Milan est **d'intensifier** l'échelle du quartier. En promouvant la marche et le vélo, la commune vise à encourager le retour de la vie sociale dans les quartiers, la vie économique locale. Avec ce projet, la ville de **Milan entame une vraie réflexion sur la destination de ses rues : elle les redécouvre comme des espaces publics à part entière, ouvertes et accessibles.**

Nantes



France (Pays de la Loire)

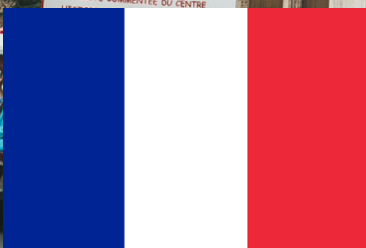
310 000 habitants

4 745 hab./km²

Nantes



- France
(Pays de la Loire)
- 310 000 d'habitants
- 4 745 hab./km²



Johanna Rolland, maire de Nantes et présidente de Nantes Métropole, a proposé durant la campagne des municipales 2020 de faire de Nantes une ville du ¼ d'heure, où les habitants pourront trouver les réponses à leurs besoins à l'échelle de leur quartier.

Les fonctions sociales suivantes ont été mises en exergue dans le programme de campagne¹ :

SERVICE PUBLIC	ECONOMIE	TRANSPORT	SANTE	ALIMENTATION	LOI-SIRS	NATURE	ACTION
Mairies de quartiers	Espaces de télétravail	Accessibilité des transports en commun (gratuité, baisse des tarifs)	Accès aux soins : maison de santé mobile et médiateurs de quartier	Solutions alimentaires de qualité dans chaque quartier (marchés, AMAP, épicerie solidaires, jardins)	Sport en accès libre	+50 oasis de biodiversité	Opérations citoyennes de végétalisation et implication dans la rénovation des espaces publics
Centres de loisirs (+600 places)	Ateliers artisanat, ateliers de production	Eco-mobilité autour des écoles et passeports piéton-vélo	+150 îlots de fraîcheur	Tri des biodéchets généralisé	Plan culturel	Végétalisation de chaque quartier : + 25 000 arbres, constructions vertes	Fonds de financement citoyen par quartier
Crèches(+ 700 places)	Tiers lieux	Compte mobilité unique pour les transports durables	Diagnostic « Quartier ami des aînés »		Nouveaux équipements publics de loisirs		
Ecoles (extension)	Pas de portes commerciales	Zones 30 km/h et zones mixte					
	Séances de négociation pour les femmes						

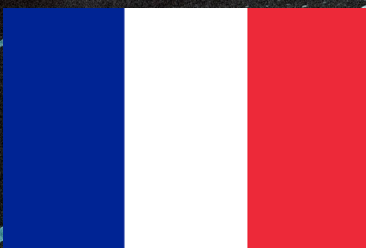
1 <https://jr2020.fr/actualites/la-ville-du-%C2%BC-dheure-nantes-au-plus-proche-de-ses-habitants/>



Mulhouse



- France (Grand Est)
- 109 500 d'habitants
- 4 934 hab./km²



Michèle Lutz, élue maire de Mulhouse aux élections municipales 2020, a porté un programme qui concentre ses efforts sur le centre-ville avec une ambition d'agir pour une « ville du quart d'heure » où les habitants trouveront espaces verts, commerces, lieux de convivialité et services publics. Entre les lignes du programme, il faut lire l'urgence et la nécessité de « changer ses habitudes », pour une ville apaisée de la proximité.

Le développement d'une culture de la participation, d'une citoyenneté participative est un point saillant de ce programme. Cette participation citoyenne trouve sa place dans la redynamisation d'une vie de quartier avec des engagements pour l'animation, l'échange et l'appropriation du quartier par ses habitants :

- Confier l'aménagement d'une place par quartier à ses habitants
- Organiser les olympiades des quartiers pour valoriser les talents et l'excellence des mulhousiens
- Instaurer des dimanches de trocs sur la place du marché

Les fonctions sociales de la ville du ¼ d'heure à Mulhouse (extraits du programme municipal)¹ :

Consommer	Sortir	Se soigner	Se cultiver	Faire du sport	Travailler	Apprendre	Se déplacer
			Ouverture lieu culturel phare	Académie du sport urbain	Renforcer attractivité (fiscalité entreprises)	Plan école, rénovation de sites périscolaires, création d'un nouveau collège	Inciter au covoiturage (créer 5 stations de covoiturage)
			Rénover la bibliothèque	Construction de gymnases	80% entreprises locales dans les marchés publics	Filières d'excellence	Déployer 2 voies vélo express et améliorer le réseau existant
			Diffuser la culture dans la ville DEMOS		Créer un lieu innovation verte et durable		Gratuité des transports en commun +65 ans Test bateaux-taxis

VIDÉO DE CAMPAGNE DE MULHOUSE VILLE DU ¼ D'HEURE :

¹ <https://www.lutzrottner.fr/wp-content/uploads/Programme-elections-municipales-Mulhouse-en-grand-Lutz-Rottner.pdf>

Nos partenaires



Rédactrice principale

Marina Garnier

Assistante de recherche Mutations Urbaines et Territoriales

Sous la direction de

Carlos Moreno

Chaire Entrepreneuriat Territoire Innovation
IAE Paris Sorbonne Business School
Université Paris 1 Panthéon Sorbonne