

La ville du quart d'heure : voie à suivre ou mirage idéologique ?



Soumis par Forum Vies Mobiles le jeu, 04/07/2022 - 16:39

Visuel

ville quart d'heure

Contribution ouverte

Désactivé

Activer

Désactivé

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Auteur lié

Carlos Moreno (Professeur associé (IAE Université Panthéon Sorbonne))

Pierre Veltz (Sociologue et ingénieur)

Date

jeu, 04/07/2022 - 16:39

Intervenants

Carlos Moreno (Professeur associé (IAE Université Panthéon Sorbonne))

Pierre Veltz (Sociologue et ingénieur)

Texte

Après l'introduction de Vincent Kaufmann, retrouvez la contribution de Carlos Moreno, « Vivre les proximités dans une ville vivante », suivie de la contribution de Pierre Veltz, « La ville du quart d'heure : un projet accessible à tous, vraiment ? »

Introduction par Vincent Kaufmann

Avec les accords de Paris, signés par la quasi-totalité des États, les principes de développement des villes, des métropoles et plus généralement des territoires doivent être revus. Si l'on s'en tient au seul domaine de la mobilité, qui est depuis plusieurs décennies un mauvais élève de la lutte contre le réchauffement climatique, le passage au tout électrique pour les déplacements motorisés à l'horizon 2050 ne permet de faire que 45% du chemin à parcourir vers la neutralité carbone^[^1]. Les 55% restants devant être assurés par du report modal, soit l'utilisation d'autres moyens de transport que l'automobile, mais aussi par un renforcement de la vie en proximité pour réduire drastiquement les déplacements en voiture individuelle. Or, au-delà de la nécessité environnementale, on sait que la moitié de la population voudrait vivre et travailler dans son quartier, et 100 % des Occidentaux désirent travailler à moins de 30 minutes de leur domicile^[^2]. Pour répondre aux enjeux environnementaux et satisfaire les aspirations, il s'agit donc de repenser la manière dont on planifie les villes et les territoires pour permettre la vie en proximité afin d'asseoir une conception selon laquelle la vie quotidienne se déroule dans un rayon de 15 minutes à pied, à vélo ou en transports. Dans une telle vision, le développement du télétravail permettrait d'éviter une bonne partie des pendularités quotidiennes ; le développement de commerces, de services (coworking, autopartage, structures de gardes pour enfants, etc.) et d'équipements (espaces verts, jardins urbains, maison de quartiers, etc.) dans les quartiers d'habitation permettrait de déployer bon nombre de ses activités de la vie quotidienne dans la proximité ; et une accessibilité automobile réduite assortie d'aménagements piétons et cyclables inviterait aux mobilités actives. Le but recherché par cet ensemble de mesures serait de mettre fin à la métrique voiture comme valeur étalon de la mobilité. Il s'agirait d'un signal fort : l'accessibilité aux activités de la vie quotidienne se ferait d'abord à pied, à vélo (électrique ou non) ou en transports publics. La mettre en

pratique impliquerait une réduction des vitesses automobiles à grande échelle. De tels changements auraient pour effet de transformer les stratégies d'implantation territoriale des acteurs commerciaux, comme la grande distribution, et de remettre en question les principes de l'urbanisme de bureaux basé sur les zones géographiques que l'on peut atteindre en voiture depuis un point précis dans un laps de temps déterminé (isochrones routiers elliptiques). Si cette conception apparaît comme séduisante, elle pose cependant un certain nombre de questions de fond. La première concerne les inégalités sociales : la ville du quart d'heure ne concerne-t-elle pas qu'une frange de la population aisée des centres urbains, tandis que les travailleurs permettant son fonctionnement resteraient dans des périphéries éloignées ? À l'opposé, ne permettrait-elle pas de résoudre certaines inégalités d'accès, par exemple en renforçant le potentiel de mobilité des individus à motricité réduite ? La question se pose également pour les travailleurs mobiles : la ville du quart d'heure, dont le télétravail est une des clés de voûte, saurait-elle s'adapter aux contraintes des professions dont les besoins de déplacements semblent incompressibles ? La dernière question est enfin spatiale : la ville du quart d'heure est-elle susceptible de se décliner dans les espaces périurbains et ruraux, et si oui, comment ? [^1]: Maibach M., Petry C., Ickert L. et Frick R. (2020) Verkehr der Zukunft 2060: Synthesebericht Eidgenössisches. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Confédération Suisse, Berne. [^2]: Enquête « Aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie - enquête internationale », Forum Vies Mobiles, 2016 <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2016/05/23/aspirations-liees-mobilite-et-aux-modes-vie-enquete-internationale-3240>

Chapô

Tout à quinze minutes de chez soi et pour tout le monde : c'est la promesse de la ville du quart d'heure. L'idée d'une ville apaisée par la vie en proximité qu'elle permet et écologique par la réduction des déplacements qui en découle a fait son chemin, et elle se retrouve aujourd'hui dans les débats médiatiques et les programmes politiques. Mais la révolution qu'elle propose est-elle vraiment réalisable ? Est-elle équitable ? Est-elle même souhaitable ? Carlos Moreno, le père de la ville du quart d'heure, et Pierre Veltz, qui en remet en cause les vertus, répondent à ces questions.

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Altermobilités

Aspirations

Cadres de vie

Futurs

Logement

Loisirs et tourisme

Proximité

Travail

Politiques temporelles

Réduction des inégalités

Transition écologique

Villes et territoires

Concepts