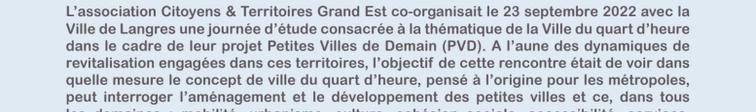


Terres d'Échos #36

LA LETTRE DE CITOYENS & TERRITOIRES GRAND EST

- Novembre/Décembre 2022 -



L'association Citoyens & Territoires Grand Est co-organisait le 23 septembre 2022 avec la Ville de Langres une journée d'étude consacrée à la thématique de la Ville du quart d'heure dans le cadre de leur projet Petites Villes de Demain (PVD). A l'aune des dynamiques de revitalisation engagées dans ces territoires, l'objectif de cette rencontre était de voir dans quelle mesure le concept de ville du quart d'heure, pensé à l'origine pour les métropoles, peut interroger l'aménagement et le développement des petites villes et ce, dans tous les domaines : mobilité, urbanisme, culture, cohésion sociale, accessibilité, services, économie... ?

INITIATIVES TERRITORIALES

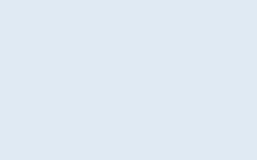
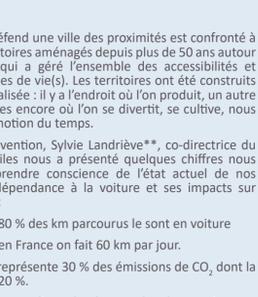
LA VILLE DU QUART D'HEURE : UN CONCEPT MOTEUR POUR LES PETITES VILLES ?

Cette journée à Langres a rassemblé de nombreux acteurs locaux du territoire langrois mais également d'autres territoires du Grand Est autour de trois temps : une table ronde, une balade immersive et des ateliers en intelligence collective.

Nous proposons à travers ce numéro de vous partager les réflexions engagées lors de la table ronde de la matinée.

La ville du ¼ d'heure est un concept promu par Carlos Moreno à la fin des années 2010 pour la ville de Paris. Cette conception de la ville entend offrir un rythme de vie apaisé, solidaire et bas carbone en rendant accessible à pied ou à vélo en moins d'un quart d'heure pour les territoires urbains et d'une demi-heure pour les territoires ruraux, les six fonctions sociales, urbaines et territoriales essentielles d'une cité : se loger, produire dignement, accéder aux soins, s'approvisionner, apprendre et s'épanouir. Cette terminologie ne vaut que pour les métropoles. C'est pourquoi elle se décline en « territoires de la demi-heure » dans les bassins à moyenne ou faible densité.

L'attrait actuel pour ce concept de ce concept s'explique par une conjonction de réalités qu'elles soient économiques (la hausse des coûts de l'énergie), écologiques (l'impact environnemental des mobilités, des déplacements, de l'appropriation internationale, la loi Climat et Résilience qui pose un objectif de Zéro Artificialisation Nette des sols d'ici 2050) ou sociales. Parmi ces crises, la pandémie qui, nous poussant à vivre d'autres rythmes, a profondément impacté notre rapport au temps et à l'espace, renforçant notre besoin de proximité... Autant d'enjeux qui nous poussent aujourd'hui à repenser l'aménagement de nos territoires de plus en plus diffus, telle était la réflexion engagée lors de cette journée.



Ce concept qui défend une ville des proximités est confronté à la réalité des territoires aménagés depuis plus de 50 ans autour de l'automobile qui a géré l'ensemble des accessibilités et façonné nos modes de vies). Les territoires ont été construits de manière spécialisée : il y a l'endroit où l'on produit, un autre où l'on vit, d'autres encore où l'on se divertit, se cultive, nous faisant perdre la notion du temps.

Lors de son intervention, Sylvie Landriève**, co-directrice du Forum Vies Mobiles nous a présenté quelques chiffres nous permettant de prendre conscience de l'état actuel de nos rythmes, de la dépendance à la voiture et ses impacts sur l'environnement :

- Aujourd'hui, 80 % des km parcourus le sont en voiture
- En moyenne en France on fait 60 km par jour.
- Le transport représente 30 % des émissions de CO₂, dont la voiture pour 20 %.

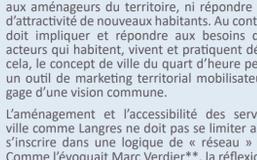
... Et bien que nous parlions de plus en plus de co-voiturage, d'autopartage, de mobilités douces, les kilomètres parcourus en voiture continueraient d'augmenter, le taux d'équipements également alors que le nombre de personnes dans une même voiture continuerait de baisser (de 1,4 personnes dans les années 60 à 1,1 aujourd'hui). A cet enjeu de la mobilité s'ajoutent les aspirations résidentielles fortement influencées par un imaginaire de la réussite au travers de l'accès au pavillon individuel (au milieu de sa parcelle) entraînant un étalement péri-urbain/villageois.

Le concept de ville du quart d'heure - un outil pour penser la résilience du territoire ?

Un constat partagé : les petites et moyennes villes sont marquées par les vacances résidentielles et commerciales. Les échanges de la journée ont souligné la nécessité pour les territoires de repenser leurs aménagements dans une logique de renouvellement et de recyclage urbain, en travaillant sur les complémentarités territoriales, le potentiel de transformation, les équilibres et complémentarités territoriales de la ville.

C'est en cela qu'un concept comme celui de la ville du quart d'heure peut servir d'outil, car il implique de réfléchir à ce que nous voulons rendre accessible, à l'organisation et la réorganisation des accès et des mobilités, de refabriquer un imaginaire du cœur de ville : où nous rencontrons-nous ? Comment consommons-nous ? Comment nous nourrissons-nous ? Cette question ne doit pas être uniquement posée aux aménageurs du territoire, ni répondre à la seule volonté d'attractivité de nouveaux habitants. Au contraire, ce processus doit impliquer et répondre aux besoins de l'ensemble des acteurs qui habitent, vivent et pratiquent déjà le territoire. En cela, le concept de ville du quart d'heure peut être vu comme un outil de marketing territorial mobilisateur et rassembleur, gage d'une vision commune.

L'aménagement et l'accessibilité des services d'une petite ville comme Langres ne doit pas se limiter au centre-ville mais s'inscrire dans une logique de « réseau » et de territoire ? Comme l'évoquait Marc Verdier**, la réflexion doit être élargie à l'échelle de son aire de fonctionnement et d'influence. Il est question de « refabriquer une armature territoriale de complémentarité entre une ville centre et l'ensemble de ses composantes territoriales, de structurer le territoire autour des polarités et de les mettre en tension ».

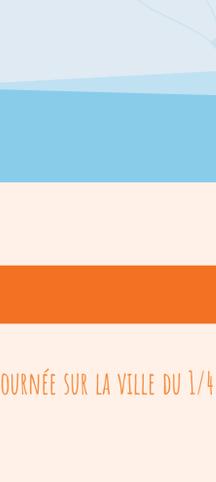


Cette journée s'est poursuivie par l'animation d'une balade immersive dans la ville de Langres animée par un binôme élu et technicien de la ville, lors de laquelle les participants avaient pour consigne de se mettre dans la peau d'un personnage (Yvonne, personne âgée, vivant dans les faubourgs, Thomas, père de famille en congé parental...). Cette animation a permis d'analyser les accessibilités de la ville : quels sont les services rendus accessibles, par quels moyens, pour qui ? Et de réfléchir à la multifonctionnalité des espaces et des rues ; aux solutions pour rendre la ville plus agréable à vivre : aménagements publics, signalétiques, végétalisation, préservation du petit patrimoine, etc.

Pour en savoir plus sur cette journée, nous vous proposons un replay sous format podcast de l'intervention de Jean Viard et de la table ronde de la matinée sur notre site internet dans l'espace "ressources".

C'est en cela qu'un concept comme celui de la ville du quart d'heure peut servir d'outil, car il implique de réfléchir à ce que nous voulons rendre accessible, à l'organisation et la réorganisation des accès et des mobilités, de refabriquer un imaginaire du cœur de ville : où nous rencontrons-nous ? Comment consommons-nous ? Comment nous nourrissons-nous ? Cette question ne doit pas être uniquement posée aux aménageurs du territoire, ni répondre à la seule volonté d'attractivité de nouveaux habitants. Au contraire, ce processus doit impliquer et répondre aux besoins de l'ensemble des acteurs qui habitent, vivent et pratiquent déjà le territoire. En cela, le concept de ville du quart d'heure peut être vu comme un outil de marketing territorial mobilisateur et rassembleur, gage d'une vision commune.

L'aménagement et l'accessibilité des services d'une petite ville comme Langres ne doit pas se limiter au centre-ville mais s'inscrire dans une logique de « réseau » et de territoire ? Comme l'évoquait Marc Verdier**, la réflexion doit être élargie à l'échelle de son aire de fonctionnement et d'influence. Il est question de « refabriquer une armature territoriale de complémentarité entre une ville centre et l'ensemble de ses composantes territoriales, de structurer le territoire autour des polarités et de les mettre en tension ».



POINT DE VUE

ANNE CARDINAL, MAIRE DE LANGRES – RETOUR SUR LA JOURNÉE SUR LA VILLE DU 1/4 D'HEURE ORGANISÉE À LANGRES LE 23 SEPTEMBRE 2022



Anne CARDINAL

C&T : Vous avez souhaité co-organiser une journée d'étude sur le concept de ville du 1/4 d'heure à l'automne à Langres, pourriez-vous nous dire d'où vous est venue cette idée ?

A.C. : Je vous remercie de me permettre de revenir sur cette journée de réflexion que j'ai trouvée passionnante et qui nous a permis de nous enrichir mutuellement.

L'idée d'organiser une journée d'étude sur ce thème nous a été proposée par notre cheffe de projet Petites Villes de Demain. C'est son regard extérieur sur notre ville qui lui a permis de faire un rapprochement entre ce concept, initié à l'origine pour les grandes métropoles, et la commune de Langres. Je suis très attachée à ces regards extérieurs qui examinent la ville différemment et remarquent des choses que nous ne voyons même plus. En observant Langres elle a mis en exergue les qualités de notre petite ville qui concentre nombre d'équipements culturels, de services, de commerces, d'offre de loisirs qui permettraient de faire bon nombre de déplacements à pied dans un temps maximum (et souvent inférieur) de 15 minutes, et que ces courtes distances étaient un véritable atout tant pour nos habitants que pour nos visiteurs.

C&T : Une fois le concept posé, quel intérêt avait Langres d'organiser une journée d'étude sur cette question ?

A.C. : Comme vous le savez Langres est la ville de Denis Diderot et nous aimons ici prendre le temps d'éclairer les sujets sous tous leurs aspects, les rediscuter, voir s'ils peuvent nous être utiles, et Langres en fait d'ailleurs un bel exemple. Pour cette journée d'étude, il s'agissait d'utiliser le concept de ville du 1/4 d'heure pour examiner notre ville sous toutes les coutures. Parce que notre responsabilité de femmes et d'hommes politiques de terrain n'est pas seulement de manier les concepts, mais bien de voir de quelle manière ils sont opérants sur nos territoires. Certes nous avons une vitalité économique, commerciale, patrimoniale et culturelle qui irrigue un territoire bien plus vaste que Langres et que beaucoup nous envient ; mais pour l'ensemble des habitants du territoire, qu'est-ce que cela signifie au quotidien, et surtout comment faire mieux ?

La table ronde du matin nous a permis de bénéficier de l'expertise de Jean Viard, Sylvie Landriève, Elsa Martin et Marc Verdier **. Chacun ayant un avis très tranché sur le concept ! Et l'après-midi, nous sommes allés voir in situ, par groupes et en endossant les habits d'un personnage type, comment le concept se confrontait à la réalité.

C&T : Qu'avez-vous appris ?

A.C. : D'abord que nous devions penser plus et mieux la mobilité de tous. Nous sommes une petite ville, qui attire bon nombre de population venue des alentours qui se rend chez le médecin, vient faire ses courses, va au restaurant ou au théâtre. Naturellement la culture de la voiture est très présente et nos petites villes sont encore trop organisées pour accueillir d'abord et avant tout les voitures. Or, interroger la mobilité en 15 minutes à pied ou à vélo implique de porter un regard totalement différent sur les mobilités. Il nous oblige à nous questionner sur les voies cyclables, sur la place faite aux piétons dans la ville et, bien sûr, pour toutes les personnes pour qui la marche ou le vélo devient compliqué, de nous interroger sur un mode de transport en commun alternatif et non polluant qui permettrait que les voitures individuelles restent pour partie en dehors de la ville.

Ensuite, que la qualité de vie passe aussi par des aménagements simples qui permettent aux uns et aux autres de se retrouver sur un banc ou à l'ombre d'un arbre dans un parc. Notre ville est ancienne et donc très dense. Les espaces publics aménagés et ombragés y sont peu nombreux et pourtant la fonction sociale de l'espace public est essentielle : la crise sanitaire nous l'a sans aucun doute rappelé de manière impérative. Il nous faut travailler sur et de tricoter du lien social tout en conservant son cachet de ville ancienne.

Enfin, que cette ville a une énergie et un capital de séduction incroyable. C'est agréable quand on est élu(e) d'entendre d'autres personnes dire que cette ville est belle et qu'elle est dotée d'atouts rares. A nous de les préserver et de travailler encore plus au « mieux vivre » de nos habitants et de nos visiteurs.

C&T : Et maintenant ?

A.C. : Nous travaillons au réaménagement de la place Diderot, centre emblématique de notre cité. Nous l'avons pensée avec plus de bancs, des végétations et des arceaux pour les vélos. Nous réfléchissons également dans le cadre du programme Petites Villes de Demain une réflexion sur l'acquisition de petites navettes électriques qui ferait le lien entre les différentes parties de la ville. Nous avons à cœur que chaque personne qui arrive à Langres ou qui y vit au quotidien y trouve sa place et puisse y demeurer dans un cadre de vie agréable et apaisé. Les regards extérieurs, les échanges qui ont eu lieu durant cette journée d'étude continuent d'alimenter nos réflexions, et j'espère nous accueillir à nouveau dans notre jolie ville de Langres pour que vous puissiez constater par vous-mêmes de quelle manière nous avons fait de ce concept une réalité (ou de quelle manière nous avons transformé ce concept en réalité).

** Jean VIARD, Sociologue, spécialiste de la question des temps sociaux
Sylvie LANDRIÈVE, Co-directrice du Forum Vies Mobiles
Marc VERDIER, Architecte, urbaniste, et maître de conférences à l'ENSA-Nancy.
Elsa MARTIN, Docteure et maîtresse de conférences en sociologie à l'Université de Lorraine, chercheuse au Laboratoire Lorrain de Sciences Sociales

L'ÉCHO DES RÉSEAUX

TEMPO TERRITORIAL



Créé en 2004, ce réseau national réunit aussi bien des collectivités, des organisations scientifiques, des associations, des consultants, des entreprises, des individus soucieux de faciliter la conciliation des temps, personnels et professionnels. La mission principale de l'association consiste à accompagner les territoires dans la mise en œuvre de politiques publiques locales et d'intégrer cette dimension temporelle à des échelles pertinentes, dans les politiques publiques : d'urbanisme et d'aménagement (chronos aménagement, ville du ¼ d'heure ...), liées à l'environnement (l'impact de nos rythmes de vies), au développement économique, et au développement des services au public (organisation du travail, télétravail, coworking, tiers lieux, articulation vie pro et perso ...), etc.

Le réseau Tempo est également centre de ressources et d'innovations sur les enjeux temporels : vous pouvez retrouver l'ensemble de leurs publications thématiques (temps et éducation, travail et temps sociaux, urbanisme, etc.), veuille et retours d'expériences sur leur site internet : <https://tempoterritorial.fr/>



LA MEILLEURE RÉPONSE AU PROBLÈME DE MOBILITÉ, C'EST L'IMMOBILITÉ !

ÇA, JE L'AI BIEN COMPRIS DEPUIS DES ANNÉES !

À LIRE, À ÉCOUTER, À VOIR...

Pour en finir avec la vitesse
Ce plaidoyer pour la vie en proximité est un ouvrage co-écrit par Tom Dubois, Christophe Gay, Vincent Kaufmann et Sylvie Landriève, tous membres du forum Vies Mobiles, un institut de recherche sur la mobilité et les modes de vie du futur.
Il aborde l'impact de la vitesse des déplacements sur nos modes de vie, l'explosion des mobilités liées au travail, l'accès à la vitesse ou son envers, à savoir la dépendance à la vitesse comme sources d'inégalités sociales et vous invite à imaginer ensemble à quoi pourrait ressembler l'abolition du règne de la vitesse et un système de mobilité du futur.

