

RECUEIL

LA VILLE  
DU ¼ D'HEURE



UNIVERSITÉ PARIS 1 PANTHÉON SORBONNE  
**CHAIRE ETI**  
ENTREPRENEURIAT TERRITOIRE INNOVATION  
IAE PARIS SORBONNE BUSINESS SCHOOL



# SOMMAIRE

<b>La ville du quart d'heure, une réponse aux enjeux climatiques et sanitaires dans nos villes</b>	5
<b>1. CHRONO-URBANISME</b>	7
<b>2. CHRONOTOPIE</b>	13
<b>3. TOPOPHILIE</b>	25



# LE COMITÉ DE PILOTAGE DE LA CHAIRE ETI



**Professeur Didier Chabaud**  
Directeur Général

Professeur à l'IAE Paris, ancien président de l'Académie de l'entrepreneuriat et de l'innovation, co-rédacteur en chef de la Revue de l'entrepreneuriat (classée A HCERES), Didier Chabaud a écrit une centaine d'articles de revues à comité de lecture, chapitres d'ouvrages et ouvrages, sur les processus entrepreneuriaux.



**Professeur Carlos Moreno**  
Directeur Scientifique

Professeur Associé à l'IAE Paris, pionnier du concept des « Villes Vivantes », Carlos Moreno est un scientifique reconnu en France et dans le monde. Il est membre du Conseil scientifique du Conseil Supérieur de la formation et la recherche stratégiques, du Conseil scientifique de l'Institut Mines-Télécom et du « Academic Board » de la Strate Design School à Singapour. Carlos Moreno s'est vu décerner la médaille 2019 de la Prospective par l'Académie d'Architecture.



**Dr. Florent Pratlong**  
Directeur Général adjoint

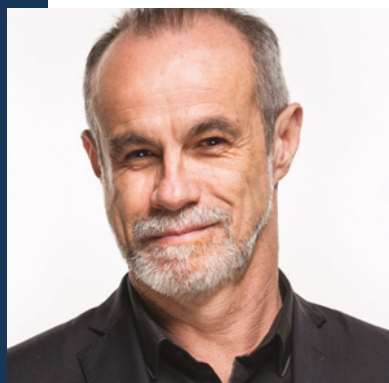
Maitre de Conférences à l'École de Management de la Sorbonne Florent Pratlong est spécialiste d'innovation, responsable de la mention Master management de l'innovation à l'Université Paris 1, Secrétaire de commission à l'Académie des technologies, participant aussi aux actions du Club de Paris des Directeurs de l'innovation, il a conçu et déployé des programmes de formation en innovation et des « Learning expeditions ».



**Catherine Gall**  
Experte en Innovation

Anciennement à la Direction à l'échelle internationale du Groupe Steelcase pendant de nombreuses années. Elle a notamment piloté les projets de Recherche Action sur la Prospective du Travail jusqu'en 2018. Elle a ensuite dirigé « thecamp », campus du futur unique en son genre, dédié à l'innovation positive inter-entreprises situé à Aix en Provence. Elle se passionne aujourd'hui pour la création de programmes et d'expériences qui favorisent la pensée créative, encouragent l'intelligence collective et accélèrent l'expérimentation de nouvelles idées à l'échelle d'une entreprise, d'une ville ou d'un territoire.





## Pr Carlos Moreno

Directeur Scientifique et co-fondateur de la Chaire ETI

# La ville du quart d'heure, une réponse aux enjeux climatiques et sanitaires dans nos villes et territoires

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.

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 États-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.

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. La crise sanitaire mondiale amène des questionnements très larges sur les choix de société et les organisations urbaines, sociales et économiques souhaitables pour un futur plus durable et vivable.

Au croisement de ces deux crises d'ampleur, la ville et territoires des proximités, ce propose une reconfiguration urbaine et territoriale, avec la ville du quart d'heure et le territoire de la demi heure, faisant de l'hyper-proximité le levier d'amélioration de la qualité de vie. Nos propositions font écho aux besoins issus des crises environnementales et sanitaires : une organisation urbaine et territoriale 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.

Dans les villes, la crise de la covid19 a accéléré un fonctionnement urbain qui avec la proximité, en « ville du quart d'heure », quand, lors du confinement, les déplacements ont été réduits et les achats de première nécessité ont dû être réalisés au plus près du domicile. En outre, 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.

Dans ce sens, les maires du C40, le réseau mondial des villes pour le climat, ont intégré la ville du ¼ d'heure à l'agenda commun<sup>1</sup> 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. Ils montrent ainsi le lien étroit entre ville, développement durable et santé urbaine 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

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

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 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 est encore à intégrer dans la vie quotidienne en la transformant et comme réponse d'une crise immédiate, dont la menace liée à la maladie et à la mort cristallise les peurs.

Le concept de la ville du quart d'heure a ouvert un débat mondial. 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. Élus, 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 et ce cahier qui lui est dédié vient apporter des visions, propositions, retours d'expériences pour alimenter ce débat et échanges.

La Chaire ETI est fière d'apporter à l'écosystème mondial du monde urbain et territorial ce concept issu de notre recherche, de notre travail de terrain, de nos réflexions et retours d'expérience. Je remercie les Maires et Élus locaux qui nous ont fait l'honneur de s'engager dans cette voie et bien sûr en premier Mme Anne Hidalgo, Maire de Paris, qui en adoptant ce concept, l'a traduit avec un plan de mandature ambitieux pour faire à Paris, un « big-bang de la proximité ». D'autres partenaires – fondateurs collectivités de la Chaire ETI également engagés dans cette voie, la Président de la Métropole et Maire de Nantes, Mme Johanna Rolland, et à la Région Grand Est, Mme Michèle Lutz et Jean Rottner. Nous remercions aussi le réseau mondial des villes le C40 ainsi que l'Académie Pritzker, qui lance une initiative mondiale pour un travail conjoint entre les villes et le monde académique. La Chaire ETI montre ainsi l'intérêt d'une recherche de haut niveau qui permettant d'explorer des nouveaux horizons, se croisant avec la réalité de nos vies pour proposer des nouveaux chemins à prendre.



01

# *Chrono-urbanisme*





# Introduction

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* »<sup>2</sup>. Le zonage des plans d'urbanisme essentiellement spatial ne semble dès lors plus suffisant dans des villes en mouvement 24h/24.

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 Ascher<sup>1</sup>, 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'usagers / d'habitants et synchroniser ces temps est un enjeu de taille.

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 donc 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 1/4 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 1/4 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, créé une nouvelle ambiance urbaine, que de manière réformatrice et dans le long terme traite les questions de déplacement par l'immobilité désirée.



## Sonia Lavadinho

Anthropologue urbaine et géographe, Fondatrice de Bfluid, un cabinet d'études spécialisé dans le développement territorial et la mobilité durables

# En-deçà et au-delà du quart d'heure : comment mieux imbriquer les dynamiques de proximité et de reliance aux échelles de l'habiter ?

La période de confinement du printemps 2020 a circonscrit le périmètre des activités humaines pour l'essentiel au premier kilomètre autour du domicile. De façon inattendue, elle a constitué une opportunité sans équivalent dans l'histoire urbaine récente d'expérimenter de facto et à l'échelle 1:1 la Ville du quart d'heure. Mais un quart d'heure plus souvent subi que choisi, avec son spectre d'inégalités soudain apparues très crûment à la lumière du jour, selon la qualité plus ou moins affirmée de l'environnement proche du domicile. Vécu tantôt comme une opportunité bienvenue de ralentir et profiter de son chez soi, tantôt comme une assignation à résidence assez brutale dont on ne perçoit que les nombreux inconvénients, un tel « living lab » à l'échelle planétaire a eu le mérite de mettre en évidence ce que nous savions en sourdine mais n'avions jamais vraiment eu le courage d'assumer en tant que membres solidaires d'une société urbaine qui se

veut durable : tous les quarts d'heure ne sont pas égaux, toutes les expériences d'habiter la proximité ne se valent pas.

La crise sanitaire que nous traversons actuellement et dont ne sommes toujours pas sortis interroge ainsi avec acuité la relation entre les dynamiques de proximité au plus près de chez soi, les dynamiques de reliance qui permettent d'aller plus vite et plus loin ailleurs, et les échelles de l'habiter, qui imbriquent tous nos espaces de vie, du plus proche au plus lointain, pour former ces motifs complexes qui tissent ce que l'on a pour habitude désormais de nommer nos bassins de vie.

Du pas de la porte à la métropole, comment inscrire l'architecture de nos choix d'habiter et de nous mouvoir en glissant entre toutes ces échelles ? Comment pouvons-nous articuler les espaces-temps de nos quotidiens, à la fois en-deçà et au-delà du quart d'heure ? Comment composer des expériences de vi(II)e qui à la fois fassent sens du point de vue des nécessaires transitions écologique, économique et sociale attendues pour cette prochaine décennie et qui soient pleinement désirables de point de vue de la transition comportementale qui se doit nécessairement de les précéder ? Car rappelons-le, c'est la somme de nos comportements, de nos choix et de nos habitudes au présent qui fondera in fine le socle de cette ville du futur que nous appelons de nos vœux. Si Ville du quart d'heure il y aura, elle ne pourra qu'être rattachée à des choix beaucoup plus systématiques et affirmés d'ancrer nos vies dans des vraies dynamiques de proximité.

Mais il ne suffit pas de décréter cette Ville du quart d'heure pour rendre ce modèle acceptable et appropriable : nous en avons eu la preuve éclatante au printemps dernier avec ce périmètre du premier kilomètre imposé autour du domicile et la hâte aussitôt ressentie pour en sortir, faute de ne pas toujours retrouver dans ce fameux quart d'heure la Ville avec un grand V qui nous a pourtant bel et bien été promise en signant notre bail. Ne serait-on pas en droit de l'attendre sans devoir pour autant faire des kilomètres et des kilomètres pour la rejoindre ? C'est que nous n'avons pas assez bien lu les petites lettres de ce contrat urbain rédigé encore avec la plume du XXe siècle. La clause est entendue, ou du moins sous-entendue : le droit à la ville, certes, mais moyennant mobilité.

En attendant les reconfigurations radicales de nos espaces de vie qui seraient requises (et le Plan de Relance colossal qui irait avec) afin de transformer nos villes à la hauteur des enjeux mis à nu par le virus, la question brûlante reste celle de comment faciliter les nombreux et constants va-et-vient entre les échelles de proximité situées en-deçà du quart d'heure et les échelles de la reliance situées au-delà du quart d'heure. Le XXIe siècle est résolument urbain et défini par un processus toujours croissant de métropolisation. C'est un fait, et un fait qui ne va pas disparaître de sitôt, que l'on le veuille ou non. Ce fait nous empêche de nous contenter du quart d'heure comme

une réponse simple à laquelle il suffirait de souscrire pour trouver la solution à la question éminemment épineuse de comment organiser nos agendas afin d'architecturer nos espaces-temps de ce vécu urbain et métropolitain de façon plus durable. Il ne s'agit pas de choisir entre le désormais obsolète paradigme de la Vitesse et le paradigme renouvelé de l'Urbanité, entre la Ville Fonctionnelle à laquelle nous avons tant aspirée dans les années 1950 et la Ville Relationnelle à laquelle l'on aspire désormais demain.

Si l'on demande aux gens de choisir - et il suffit de commencer par nous-même - le choix sera vite fait, et il ne sera pas forcément celui que l'on attend, ni même celui que l'on souhaite, mais le produit de nos environnements défaillants, surtout à l'échelle de ce premier kilomètre. Il s'agit donc de pas forcer à choisir, mais travailler l'architecture de nos choix de façon plus subtile. Garder une certaine souplesse, comme le roseau, pour plier sans casser : pouvoir osciller de façon aisée entre l'en-deçà et l'au-delà; faire de ce quart d'heure, non pas une limite trop franche ni un effet de seuil infranchissable, mais une lisière fertile qui nous permettra de planter, progressivement toujours mais plus rapidement que jadis, de nouvelles graines quant à nos choix de mobilité. Certes, garder des marges de manoeuvre pour concilier toutes les échelles de l'habiter qui enrichissent nos vies et qui nous ont tant manqué ce printemps, mais aussi et surtout augmenter de façon très massive et très conséquente la part de nos choix par défaut qui tombent dans le terreau fécond des dynamiques de proximité, pour que le prochain confinement - s'il arrive - puisse être vécu de façon foncièrement plus positive que le dernier. Cela revient à multiplier les opportunités pour augmenter notre propension à retomber naturellement et sans même devoir y penser sur nos deux pieds. De proche en proche, de plus en plus souvent et à chaque fois plus longtemps. Non pas uniquement lorsque c'est possible, mais dès qu'on le souhaite. Rendre la Ville du quart d'heure crédible passe par la rendre d'abord désirable. Il y a d'abord à faire émerger le Désir du quart d'heure. Donner de l'épaisseur à la texture de nos trajets, les nourrir d'un substrat riche en émotions, en interactions, en sociabilités, pour donner du plaisir à récidiver dans ce choix premier d'être bipède... et de le rester aussi souvent que possible au fil de la journée, du mois, de l'année. Encore et encore. Jusqu'à redéfinir notre identité d'urbain pressé pour devenir un aventurier du proche, selon l'heureuse expression du flâneur professionnel et écrivain lausannois Pierre Corajoud. 2020 est l'année post-Covid 19. C'est surtout l'entrée dans une nouvelle décennie qui va s'avérer cruciale pour changer nos modes de vie. Prenons-la comme la porte-fenêtre d'opportunité qu'elle est pour apporter le changement dans notre quotidien.

Lorsque nous aurons reconfiguré notre montre urbaine par l'expérience du temps suspendu que suscite toute dynamique de Désir, lorsque nous aurons reconfiguré nos espaces-temps du proche avec la Qualité urbaine (et les milliards d'Euros) que nous prêtons aujourd'hui au plus lointain, la question de la Ville du quart d'heure finira peut-être par ne plus se poser : notre choix par défaut sera devenu, de facto et sans même que l'on n'y ait pris garde, celui des dynamiques de proximité.





## Luc Gwiazdzinski

Géographe, Enseignant-chercheur en aménagement et urbanisme à l'Université Grenoble Alpes, ancien directeur de l'IGA et responsable du Master Innovation et territoire

## Vers un urbanisme chronotopique et une politique des rythmes dans la ville malléable.

*Le géographe n'est plus le savant du Petit Prince de Saint-Exupéry, qui écrivait « des choses éternelles » mais un scientifique obligé d'observer et d'analyser des mondes en mutation, des agencements plus labiles, fragiles et temporaires dans une période d'incertitudes sanitaires, sociales, économiques et environnementales. L'action aménagiste et l'urbanisme sont naturellement impactés et concernés par ce glissement qui nécessite le déploiement d'un « urbanisme chronotopique » et une « politique des rythmes » pour une « ville malléable et réversible ».*

### ► Oubli.

La dimension temporelle a longtemps été négligée par les chercheurs, les édiles et les aménageurs, bien qu'elle constitue une clé d'entrée majeure pour la compréhension et la gestion des sociétés, un enjeu collectif essentiel pour les hommes, les organisations et les territoires en termes de dialogue sociétal, de développement durable et de qualité de la vie. Les villes ne sont pas des structures figées mais des entités qui évoluent selon des rythmes quotidiens, hebdomadaires, mensuels, saisonniers ou séculaires, mais aussi en fonction d'évènements, d'accidents et d'usages parfois difficiles à articuler. Notre société revoit ses rapports à l'espace et au temps, à l'urgence, à la vitesse, au travail, aux loisirs, à la mobilité, au bien-être et à la « nature » obligeant citoyens, chercheurs, politiques et praticiens à s'adapter.

### ► Premiers arrangements spatio-temporels.

L'effacement progressif de l'unité de temps, de lieux et d'action des institutions entraîne de nouvelles hybridations, l'apparition d'arrangements, assemblages et configurations temporaires : développement d'évènements urbains (nuits blanches, fête des lumières...), occupation saisonnière des espaces publics (Paris plage, marché de Noël...). Face aux difficultés, on voit l'explosion des formes d'habitats précaires (campements, bidonvilles...), les mobilisations politiques (Occupy Walt Street, ZAD, Nuits debouts, ronds-points des gilets jaunes...) ou appropriations artistiques et créatives qui contribuent à l'émergence d'une pratique réversible de la ville.

### ► Premières avancées.

Au-delà de ces émergences, la question du temps s'invite peu à peu dans les agendas de la recherche, de l'urbanisme et des politiques publiques. Dans la recherche, les outils de représentations dynamiques ont notamment permis de faire émerger une approche « chronotopique » où le « chronotope » est défini comme « lieux de confluence de la dimension spatiale et de la dimension temporelle ». Après les avancées des années 70 (horaires variables, heure d'été, calendriers de vacances scolaires par zone...) Il a fallu attendre la fin des années 1990 en Italie et le début des années 2000 en France avec les expériences des bureaux du temps pour que se déploient des politiques temporelles. Au-delà de ces expérimentations territoriales, on assiste également à un certain renouveau des approches prospectives, à l'irruption de notions comme la réversibilité, l'improvisation, l'hybridation, le développement d'innovations sociétales et de modes d'intervention sous forme de plateformes, de tiers-lieux et aux premiers pas d'un « urbanisme tactique », « temporaire » ou « transitoire » stimulé par le déconfinement.

## ► Urbanisme chronotopique.

Ces premières avancées permettent de réfléchir à un « urbanisme chronotopique » défini comme « l'ensemble des plans, organisations des horaires, et actions cohérentes sur l'espace et le temps qui permettent l'organisation optimale des fonctions techniques, sociales et esthétiques de la ville pour une métropole plus humaine, accessible et hospitalière ». Il s'intéressera aux modes d'occupation partiels des espaces et temps de la ville et aux « calendriers ». Il s'appuiera sur des outils de représentations chronotopiques adaptés où le « chronotope » est défini comme « lieu de confluence de la dimension spatiale et de la dimension temporelle ». Cette approche nécessite de penser l'« architecture temporelle » de la ville et des territoires comme expression à part entière de la culture urbaine. Elle permet d'aborder des notions comme « l'identité et la couleur temporelle » qui caractérisent un lieu dans l'espace et dans le temps et d'établir sa « signature temporelle ». Elle impose l'émergence de nouveaux professionnels (« architectes des temps », « managers de temps », « temporalistes urbains », chorégraphes...), chargés de mettre en musique les temps de la ville, de trouver le bon tempo et d'imaginer de nouveaux « contrats de confiance ».

## ► Figure de la ville malléable.

Cet urbanisme chronotopique permet de déployer la figure de « la ville malléable » et adaptable, une cité durable que l'on puisse façonner sans qu'elle ne se rompe. Il prend en compte l'évolutivité permanente et multiscale des usages dans le cadre d'une réflexion sur la ville durable qui vise notamment à limiter la consommation d'espace et à maintenir l'intensité urbaine en inscrivant des contraintes de temps maximum entre les lieux d'habitation et les services dans les documents d'urbanisme. Il cherche l'optimisation spatiale par la polyvalence, la modularité et l'usage alterné de l'espace publics, des bâtiments et de la ville en cassant la logique des zonages la charte d'Athènes. Il nécessite le déploiement d'un certain nombre de dispositifs : mobilier urbain adaptable, modulaire et convertible, signalétique en temps réel ; « plateformes d'innovation locales » ; « schéma de cohérence temporelle » pour gérer les agendas territoriaux, mais aussi mise en place d'un principe de « haute qualité temporelle » dans chaque projet. Enfin, la flexibilité et l'adaptabilité nécessitent que l'on affirme parallèlement des principes pour éviter l'apparition de nouvelles inégalités : droit à la ville, participation et l'égalité urbaine.

## ► Vers une politique des rythmes.

Au-delà de l'observation et de l'analyse, le rythme est une question politique. Une « politique des rythmes » - au sens de « manière spécifique de fluer » - invite à la recherche de l'harmonie et de « l'eurythmie », c'est-à-dire de « bons rythmes qui se magnifient ensemble ». Il permet de réfléchir aux risques de saturation et d'imaginer une possible respiration, des vides, des creux, des silences non immédiatement utilisables, des espace-temps non pleins, pour des appropriations futures, des espace-temps potentiels pour l'innovation, l'imaginaire et l'émancipation citoyenne. Le développement d'une « politique des rythmes » croisant le temps, les systèmes productifs et l'espace peut nous permettre de définir une approche plus équilibrée et plus souple du développement et de la démocratie et l'invention d'une nouvelle urbanité s'appuyant sur un large débat public. Face aux risques de saturation et à la prégnance d'une métaphysique du stable et du permanent, elle permet de dépasser les débats actuels sur accélération et ralentissement en convoquant les dimensions sensibles, la vacance, le vide et les discontinuités pour bien habiter la ville.

## ► Un questionnement plus large.

L'approche permet d'imaginer une « écologie temporelle » qui intègre les dimensions sensibles et le confort urbain. Elle questionne la notion de « l'habiter temporaire », de « l'habiter mobile » et en mouvement ou de la « circulation habitable ». Elle oblige à réfléchir à l'idée de « citoyenneté éphémère et situationnelle », au passage d'une identité d'aires à une identité de traces, d'une « identité territoriale » à une « identité ouverte et situationnelle ». Enfin l'évolution des relations entre temps, espaces et habitants temporaires pose la question de nouveaux « contrats de confiance » territoriaux, fussent-ils à durée limitée.

L'occasion est belle pour les citoyens, de reconquérir des marges de manœuvre et de reprendre en main notre futur autour de notions comme la qualité de la vie et le développement durable pour des villes plus humaines, accessibles et hospitalières.



02

# *Chronotopie*





# Introduction

Comment relever le défi du chrono-urbanisme, soit 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, d'un espace chronotopique, car elle accueille différents usages selon le moment de la journée ou de l'année : le marché, les fêtes de quartier ou de village, être un parking ou un 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 le potentiel, en décuplant ses usages.

La 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, entrer en discussion, solutionner des problématiques;
- Pour le propriétaire du lieu, la chronotopie permet d'optimiser l'usage d'un équipement ou d'un espace existant.

De même que 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 également à penser la chronotopie sur un espace-temps plus grand, en modifiant par exemple l'usage d'un lieu vacant durant la phase de préfiguration d'un projet d'aménagement pérenne.



## Céline René

Chef de Projet chez  
ReSPACE

# La *chronotopie* par ReSPACE : penser l'espace de travail au rendez-vous de l'espace et du temps

*Céline René est Chargée du développement, de la programmation et de l'animation de l'initiative ReSPACE et de sa communauté.*

*ReSPACE est une plateforme d'expertises et une communauté de réflexions autour du futur des espaces de travail et à fortiori du travail.*

Chronotopie. Voilà une expression émergente dans les derniers temps, et qui profite d'une certaine cote de popularité dans les discours sur la « ville du quart d'heure ». Concept central d'une nouvelle approche urbanistique, la chronotopie ne cesse de progresser dans nos villes, dans nos espaces urbains, à une époque où notre quotidien semble être marqué par l'accélération et la désynchronisation, entre autre lié à des périodes de confinements et de déconfinements. Faire coïncider le temps et l'espace, aménager et accommoder les rythmes, c'est la réponse de la chronotopie pour garantir à tous une ville plus humaine et accessible.

Avec **ReSPACE**, nous voyons la chronotopie justement comme une réinterrogation de l'espace, du temps, de l'usage autour du travail et des lieux de travail. Cette notion nous permet de penser une nouvelle façon de concevoir, construire et aménager des espaces de travail en fonction de leur utilisation. Plutôt que de nous concentrer sur le bâtiment et sa performance, nous prenons en considération les relations, l'inclusion et la participation des personnes, les manières d'habiter, d'occuper et de s'approprier les lieux selon le temps. Qui plus est, le contexte actuel de crise sanitaire est venu nous montrer que, maintenant plus que jamais, il est nécessaire de penser le travail au-delà de ses lieux traditionnels. Une grande opportunité pour réinterroger les lieux de travail, voire le travail lui-même.

Alors, comment l'espace de travail peut-il comporter différentes fonctions selon le moment ? Comment favoriser et faciliter certains usages d'un espace de travail ? Comment harmoniser le rythme de l'individu et celui de la communauté au travail ? Nous vous montrerons ici quelques exemples et cas pratiques qui serviront peut-être comme inspiration et comme preuve qu'il est possible penser l'espace de travail au prisme de la chronotopie.

Dans un premier temps, nous nous concentrons sur les lieux de travail chronotopiques. Soit le lieu de travail multi usage by design. Quelles formes peut prendre le bureau si l'on y pense en fonction des différents besoins d'un salarié, d'une équipe, d'une entreprise ? Comment intégrer cette polyvalence dès la conception des espaces de travail ?

Une étude récente menée au Royaume-Uni a montré qu'il existe au moins 21 activités qu'un salarié moyen peut réaliser au bureau dans une journée de travail. Ces activités vont de la collaboration au travail individuel, en passant par les réunions ou alors les échanges et conversations plus informelles. Chacune de ces activités implique un certain usage du bureau, une fonction particulière. C'est dans ce cas qu'un espace polyvalent et flexible peut contribuer à la création d'un environnement de travail plus inclusif, agréable et performant.

Des espaces dits multi-usage, conçus depuis le départ comme tels, sont déjà une réalité pour certaines entreprises. Un grand exemple français de lieu de travail adaptable, conçu à partir des usages et des besoins des collaborateurs, est celui sur lequel travaille de la SNCF. La société a créé une plateforme d'espaces de travail et bureaux non-attitrés modulables dans 5 de ses sites, complètement adaptée aux nouveaux modes de travail et aux différentes activités que les collaborateurs peuvent réaliser au long de la journée. Selon des études menées en interne, ces activités reflètent différents rythmes de travail : s'isoler pour téléphoner, échanger en tête-à-tête, faire une présentation, etc. En plus de promouvoir des économies, ces espaces dynamiques vont permettre également de renforcer les liens entre les collaborateurs et le management, afin de faire vivre la communauté et incarner l'expérience SNCF au-delà

même du lieu physique de travail, en prenant en considération la croissance du nomadisme et du travail à distance. Une véritable solution immobilière et organisationnelle.

**BNP Paribas**, par exemple, a menée une restructuration complète d'un bâtiment historique à Boulogne-Billancourt, dans une opération appelée *Métal 57*, qui s'inscrit dans une démarche de reconversion patrimoniale d'immeubles emblématiques. Le nouveau siège de l'entreprise prévoit d'adapter le site existant à ses nouvelles fonctions, avec de nombreux espaces modulables tout en préservant ses qualités architecturales originelles. Mais le point le plus important du projet c'est sa continuité et sa cohérence par rapport au tissu urbain. Le bureau n'est plus fermé et centré sur l'intérieur mais ouvert et pensé comme partie prenante de son environnement, avec des espaces qui peuvent être mis à disposition des passants aussi. Le cas est même devenu un livre : '*57 Métal, Métal 57: l'histoire d'une mutation*' nous raconte un peu les mutations de ce site spécial pour l'histoire de Paris.

Ces deux initiatives nous montrent donc des approches différentes sur la création d'espaces multi-usages, conçus non seulement pour favoriser les différentes activités liées au travail mais aussi pour proposer une ouverture à la ville et une plus grande intégration avec le tissu urbain, la vie sociale autour de ces sites.

Dans un sens plus élargi, une deuxième forme que peut assumer la chronotopie est celle que nous appelons les chronotopes du travail. Soit de multiples lieux pouvant remplir, parmi leurs différents usages, la fonction d'espace de travail. Quels lieux peuvent être transformés en espaces de travail et dans quels moments ? Comment intégrer l'activité de travail dès le début de la conception de ces espaces ?

Penser l'activité de travail au-delà de la contrainte spatiale imposée par ses lieux d'habitude (bureaux, sièges, etc.) c'est aussi déjà la réalité pour nombre d'entreprises. Découpler et libérer le travail du bureaux traditionnel, voilà leur pari. Qu'il s'agisse de la création de véritables lieux de vie, des espaces de travail ad hoc ou l'implémentation de politiques internes audacieuses, certains cas pratiques se dessinent comme de grandes références.

Commençons par le cas du groupe **Accor Hotels** qui, face aux défis logistiques de la pandémie, a transformé des chambres d'hôtel en espaces de télétravail. Depuis le mois d'Août, le groupe propose des chambres exclusivement dédiées au travail à distance de 9 heures à 18 heures dans l'intégralité de ses 250 hôtels en Grande-Bretagne. L'initiative est parti d'un constat simple, confirmé par un sondage : tout le monde ne vivait pas très bien le télétravail à la maison et les obstacles à la productivité étaient nombreux. Avec beaucoup de chambres disponibles, et dans le respect des mesures sanitaires, le groupe a donc décidé de proposer le service afin de répondre à ce besoin à la fois des salariés et aussi des entreprises.

Déjà dans le domaine de la culture d'entreprise et des politiques internes audacieuses, c'est le cas de **PSA** qui mérite d'être évoqué. Également comme réponse à cette période si particulière que nous vivons, le groupe français fait du télétravail la nouvelle norme. Depuis juillet, à l'initiative de la direction des ressources humaines, la présence sur site ne sera requise qu'1,5 jour par semaine pour plus de 40 000 salariés réalisant des activités non liées directement à la production d'automobiles. Le gain espéré de l'espace occupé se situe entre de 10 à 20%, ce qui représente une grande économie pour la société et une manière de promouvoir la motivation et le bien-être des salariés dans la reprise à l'issue de la crise sanitaire. Une mesure audacieuse qui nous montre qu'il est non seulement possible mais aussi primordial de penser le travail au-delà des seules contraintes du bureau traditionnel : à la maison en homeoffice, mais aussi dans des espaces de coworking, des tiers-lieux etc. Repenser le travail c'est repenser LES espaces de vie.

Notre vision chez **ReSPACE**, c'est que nous sommes témoins, avec le bouleversement de nos modes de travail, d'une véritable révolution créative redéfinira l'environnement de travail. *Coworking, corpworking, tiers-lieux*, ce n'est que le début d'un mouvement plus large, marqué par la profusion et la multiplicité des lieux de travail. Et notre mission c'est donc d'accompagner les entreprises pour les aider à accommoder, voire prescrire des usages différents pour leurs espaces : différents lieux, différents moments, différents publics, différents besoins. Le travail ne se définit plus par le lieu où il s'exerce mais par le type d'activités réalisées. Sans friction, il devient possible de passer du siège à un tier-lieu, en passant par le homeoffice pour s'adapter aux usages et aux besoins. C'est cela notre mission et la tâche que nous tenons à cœur.



Ainsi, la notion de chronotopie telle que nous la concevons, associée aux transformations du monde du travail, nous permet-t-elle de retrouver notre humanité au travail. En pensant l'espace de travail comme multiple et son usage par le collaborateur-citoyen nous nous inscrivons pleinement dans la réflexion menée sur « la ville du quart d'heure », sur l'évolution de nos modes de vie urbains. Donc, ce n'est qu'en comprenant les traces que nous laissons, c'est-à-dire l'appropriation de ces différents espaces, que nous pouvons penser l'avenir de nos villes, de nos lieux de vie, de nos lieux de travail. Il s'agit de prendre part à ces mutations sociétales et faire en sorte que le futur que nous construisons soit plus convivial, collaboratif et créatif.

Avec la chronotopie repensons l'espace de travail !



## Marco Broekman

Urbaniste, architecte  
et partenaire de BURA  
urbanism (Amsterdam)

## Merwede : un quartier urbain vert, sans voitures et diversifié

*Marco Broekman est un urbaniste et architecte, partenaire de BURA urbanism (Amsterdam). Depuis quatre ans, il travaille à la planification de Merwede, dirigeant l'équipe de conception de Merwede, commissionnée par le Ownerscollective Merwede.*

Est-il possible de créer au sein d'une ville une zone verte, presque sans voiture et à forte densité, tout en conservant les qualités de vie caractéristiques d'un quartier ? Le quartier Merwede de la ville d'Utrecht tente d'apporter une réponse positive à cette question. Merwede sera un quartier du 21<sup>e</sup> siècle unique et innovant d'Utrecht, au sein duquel environ 12 000 personnes (= 6 000 maisons) vivront de manière saine et durable. Le projet se concentre sur l'amélioration de la qualité de l'espace public, le soutien d'une vision de la ville « à hauteur des yeux », l'aménagement d'espaces verts suffisant au sein de l'espace public, des cours et sur les toits, le renforcement de la biodiversité, la création de conditions d'adaptation au climat et l'introduction de lieux de rencontre pour les interactions

sociales. Le plan d'urbanisme de Merwede a été élaboré par la municipalité d'Utrecht, avec la participation de sept autres propriétaires fonciers. Grâce à cette collaboration, ce site de 24 hectares peut être aménagé comme un ensemble, notamment grâce à l'organisation collective de ses pôles de mobilité et de son système énergétique. Les travaux commenceront à Merwede d'ici deux ans, bien que la zone bénéficie déjà d'une certaine animation grâce à la présence de plusieurs hotspots implantés dans l'espace public, parmi lesquels le Vechtclub, Kanaal30 et Stadstuinen. Merwede fait partie d'un secteur plus vaste, la Merwedekanaalzone, laquelle fait actuellement l'objet d'un développement par phases afin d'accueillir un maximum de 10 000 maisons.

### ► Une stratégie de mobilité ambitieuse pour un quartier urbain accessible

La mobilité est sans aucun doute l'un des aspects clés du processus d'urbanisation et, particulièrement dans le cas des zones à forte densité comme Merwede, de nouvelles stratégies de mobilité sont essentielles pour garantir la faisabilité des projets. Ce qui rend le projet Merwede spécial à cet égard est sa volonté d'être un quartier quasi sans voiture, combinée à une vision forte des modes de transport durables. Dans ce quartier, les piétons et cyclistes sont au premier plan des préoccupations. Nous proposons une norme de stationnement réduite, à savoir une voiture pour trois foyers, que nous rendons possible grâce à un accès facilité aux transports publics ainsi qu'à d'autres infrastructures de mobilité comme les centres de mobilité, la mobilité en tant que service (MaaS), le covoiturage (300 voitures !) et la mise à disposition de vélos pour tous. La logistique du secteur est organisée par le biais de centres logistiques, d'un solide réseau de petits chemins destinés aux véhicules électriques légers (VEL) et de créneaux horaires réservés aux fourgons présentant une taille exceptionnellement imposante. Cette nouvelle vision ambitieuse de la mobilité contribue au potentiel de développement de la zone, rendant ainsi possible un programme spatial plus étendu. Grâce à cette zone piétonne, nous pouvons concevoir des espaces non limités par le carcan traditionnel de la voiture, et ainsi nous concentrer sur ce qui est essentiel pour une zone à forte densité - à savoir la qualité de l'espace public, une vision de la ville « à hauteur des yeux », l'écologie, la biodiversité, l'adaptation au climat et les lieux de rencontre pour les interactions sociales. Cette vision de la mobilité peut être considérée comme un urbanisme basé sur le temps, dans la mesure où elle vise à réduire l'espace utilisé par la mobilité et la logistique automobile (à l'intérieur comme à l'extérieur), tout en augmentant le temps d'utilisation (en recourant au covoiturage, à des créneaux horaires, à la mixité des fonctions, etc.). Nous qualifions cela « le temps fait l'espace » (« time makes space »).

### ► Une zone mixte animée

Merwede n'est pas une zone résidentielle monofonctionnelle, mais une zone urbaine mixte au sein de laquelle toutes

les infrastructures de base sont disponibles à proximité, favorisant ainsi des transports sains. Hors logement, le programme se compose d'un volet commercial et social, qui représente environ 15 % du programme total. Les services essentiels sont accessibles à pied, et le rez-de-chaussée attrayant et animé des bâtiments ainsi que la conception de l'espace public encouragent les gens à se déplacer à pied et à vélo dans le quartier. Au sein de la zone, le programme est réparti selon une stratégie axée sur le « lieu », l'espace public étant divisé en catégories allant des places urbaines dynamiques, des boulevards animés, des lieux de voisinage « locaux » à des « rues » vertes et tranquilles. La synergie existant entre les différents volets du programme permet d'obtenir un partage de l'espace à la fois temporel et spatial. Par exemple, l'auditorium de l'école revêt également le rôle de théâtre de quartier le soir. Les résidents et les visiteurs ont la possibilité de faire leurs achats, de travailler et de faire du sport au sein même du quartier et de se détendre à une terrasse sur l'une des places de la ville. Les enfants pourront y fréquenter l'école primaire ou secondaire. L'actuel dépôt de vélos sera un lieu animé proposant une halle de marché, des restaurants, des activités créatives ainsi que la possibilité de cultiver sa propre nourriture pour tout le quartier et les environs. Merwede pourrait ainsi également être décrit comme un quartier autosuffisant. Parallèlement à tout cela, Merwede, qui fait partie d'un nouveau parc portant son nom longeant le canal, est également relié aux quartiers voisins par deux nouveaux ponts ainsi que des pistes cyclables menant aussi bien à l'est qu'à l'ouest de la ville. Auparavant vu comme un obstacle, Merwede est aujourd'hui un créateur de liens entre des quartiers socialement différents, rendant le concept de ville du quart d'heure accessible à un plus grand nombre d'usagers.

## ► Un quartier durable et sain

Merwede vise à être autant que possible une zone neutre sur le plan énergétique. En ce sens, le quartier disposera de la plus grande infrastructure souterraine de stockage de chaleur et de froid des Pays-Bas, utilisant l'eau du Merwedekanaal. La devise du projet est « aucun toit inutilisé », c'est pourquoi des espaces verts et des panneaux solaires sont aménagés sur tous les toits, contribuant ainsi à un quartier sain et durable. Le « Merwede Lab » implique les résidents et les experts dans la conception des espaces publics, collectifs et privés, tout en faisant application des dernières technologies disponibles. Cela garantit que le quartier devienne aussi durable et circulaire que possible. À côté de cela, Merwede suit le principe de la « Coulisserie City », ce qui signifie qu'il combine une forte densité à une approche agréable à l'échelle humaine, tout en se concentrant sur le microclimat, la lumière, le vent, l'écologie et la vision de la ville à hauteur des yeux.

## ► Imaginer une transformation du mode de vie

Avec notre proposition de transformation de Merwede, nous souhaitons créer les conditions nécessaires pour permettre aux gens d'adapter leur comportement et leur style de vie, de sorte à délaisser une certaine dépendance à l'égard de leur voiture en faveur d'un mode de déplacement et de vie plus durable, mais aussi plus sain. En combinant approche collective, stratégie de mobilité, qualité supérieure des espaces publics verts, à la mixité des programmes et principes de la « Coulisserie City », Merwede peut tirer parti de l'exploitation du temps, tout en laissant une certaine place à la flexibilité ; le temps fait l'espace. Nous reconnaissons qu'il s'agit d'une mission difficile, qui nécessite une bonne collaboration entre ses différentes parties prenantes : promoteurs, investisseurs, concepteurs, entreprises, utilisateurs et politiciens. Merwede possède tous les ingrédients pour incarner le « quartier du futur », mais le temps nous dira si nous avons raison ! Tandis que nous commencerons nos travaux en 2022, nous espérons que quelques années suffiront pour confirmer nos hypothèses sur les « villes du quart d'heure ».





## Icade

Groupe immobilier français, filiale de la Caisse des dépôts et consignations.

Auteurs :

**Olivier Guillouet, Aurélie Deudon, Maxence Naudin, Anaïs Martin et Charlotte Pajaud-Blanchard**

## Chronotopie

*Icade est partenaire fondateur de la Chaire ETI et travaille activement sur le projet démonstrateur « Ville du Quart d'heure » qu'elle a intégré dans sa vision de la ville de demain. Ce partenariat s'inscrit tout naturellement dans la politique d'Icade, dont l'un des piliers consiste à animer une dynamique de création, afin de générer de nouveaux projets et de nouvelles démarches d'innovation urbaine.*

La chronotopie<sup>2</sup> est-elle un phénomène du passé ? Traditionnellement, la place du village s'adapte selon les jours de la semaine et les heures du jour pour accueillir le marché hebdomadaire, le stationnement, le banquet ou la fête du village, les vœux de Monsieur le Maire, la déambulation ou encore les temps de jeu et de pause de ses habitants. S'il est relativement classique de concevoir un espace public pour y accueillir différents usages en fonction des temps forts de la journée, penser la mutualisation des espaces à l'échelle des lieux fermés et privatifs au sein d'un immeuble de logements ou de bureaux s'avère être un tout autre enjeu.

En effet, l'espace public est par définition mis en commun entre les citoyens, sans restriction, sans destination précise et sans usage prédéfini a priori. Il est alors aisé de combiner des usages variés quand ceux-ci sont, de fait, libres et peu contraints.

L'enjeu aujourd'hui concerne les lieux affectés à un seul usage : le restaurant, le commerce, le bureau, le logement, la salle de sport, l'école ... Cette réflexion sur la chronotopie et la mixité des usages au sein d'un même lieu en fonction d'un temps différencié est plus que jamais d'actualité : dans nos villes modernes denses, rationaliser l'utilisation des espaces est une nécessité pour pouvoir accueillir plus de citoyens tout en maîtrisant l'emprise des villes.

Qu'il s'agisse de faire ses courses, vaquer à ses loisirs, ou organiser sa journée de travail, les citoyens sont aujourd'hui plus flexibles, autonomes et mobiles (certains diront « agiles » !) qu'il y a quinze ou vingt ans. : tout cela influence également leurs attentes de la vie en ville. Des attentes qu'Icade a d'ores et déjà intégré : notre Raison d'être est de concevoir, construire, gérer et investir dans des lieux mixtes, où il fait bon vivre, travailler, habiter. Le développement d'un quartier passe aujourd'hui par la mixité fonctionnelle, le mélange des générations et l'abandon des monospécificités. Notre ambition est donc de faire évoluer nos immeubles en conséquence.

Il y a quelques années apparaissaient les premiers lieux hybrides et polymorphes modernes appelés « tiers-lieux » : des lieux sans programmation définie a priori, qui constituent ainsi de véritables laboratoires de la chronotopie urbaine. Nous avons alors progressivement intégré dans nos projets des espaces qui sont à la fois, selon le moment de la journée ou de la semaine, espaces de coworking, restaurants, lieux de fêtes, lieux d'exposition, lieux de formation, et une multitude de briques déclinées en autant de noms anglophones tels que biohacker space, workafé, ou encore repair café, ...

Si nous pensons à l'échelle du bâtiment, notamment au sein des immeubles de bureaux, ces réflexions font émerger des interrogations sur la capacité à étendre la fonction d'un espace au cours d'une même journée : le restaurant d'entreprise peut-il devenir une salle de réunion ? L'accueil un espace de coworking ? La salle de conférence un espace de yoga ?

Si une telle occupation, 24h/24 et 7j/7, représente une opportunité pour les aménageurs, promoteurs et investisseurs, elle constitue également une réponse aux enjeux de consommation d'espaces (étalement urbain), d'économie de

2. La notion de chronotopie fait appel aux notions croisées du temps (« chronos ») et de l'espace (« topos »). Dès lors, évoquer la chronotopie dans le domaine de l'urbanisme revient à faire appel à des éléments de description et de réflexion à la fois spatiaux et temporels.

matières, mais aussi climatiques ou de mobilité.

Pour ce faire, nous cherchons à mettre en place de nouvelles recompositions des lieux et de leurs fonctions permettant d'accueillir ces hybridations. Dans un premier temps, nous nous sommes intéressés aux deux espaces les plus aisés à occuper, en réponse à nos exigences de polyvalence et de modularité, à savoir le rez-de-chaussée et le toit, qui ont cette spécificité d'être mutualisables et qui peuvent être partagés entre les occupants d'un immeuble, voire ouverts à tous quand la législation le permet. Cette déspecialisation des lieux facilite la neutralité des espaces et donc l'intégration d'usages et de fonctions annexes s'éloignant a priori de la fonction première du lieu.

Qu'en est-il lorsque nous passons de la théorie à la pratique ? Des projets ont été réalisés ces dernières années autour de la notion « d'espace d'accueil » dans l'immeuble de bureaux. En dehors de la borne d'accueil et des cuisines du restaurant d'entreprise (difficilement modulables), ces espaces, conçus pour être neutres et libres, peuvent faire l'objet d'assemblages successifs, avec de nouvelles recompositions spatiales permettant d'animer la communauté d'occupants et de rythmer la journée. Accueil et café le matin, celui-ci se transforme en commerce jusqu'à l'heure du déjeuner, avant de se convertir en lieu de repos et de travail, puis de devenir un espace dédié au sport en fin de journée et, enfin, accueillir des associations de quartier dans la soirée.

Quels sont les premiers enseignements issus de ces projets ? Tout d'abord, le succès de ces projets réside dans la capacité des personnes à s'organiser de manière spontanée, construisant ainsi un cadre commun, un faisceau de règles d'usages partagé et souvent informel. De même, ces occupations successives nécessitent un cadre juridique et financier simple, adaptable et transparent, et repose in fine sur l'intelligence collective, dont le savoir-être et le savoir-faire.

Il existe bien sûr des difficultés techniques, qui s'avèrent cependant surmontables :

- La conception des lieux : d'emblée, un tel espace doit être imaginé avec des hauteurs importantes - idéalement un double niveau, qui favorise les réponses aux enjeux de sécurité et d'accueil de public (ERP).
- Le stockage du matériel d'aménagement, spécifique ou non, quand celui-ci est indispensable à l'activité (tables et chaises, canapés, présentoirs, machines, matériels divers, ...) La gestion des flux, eau et air, répondant aux exigences de chaque partenaire ; par exemple, prévoir une arrivée d'eau dans chaque espace pour y mettre une machine à café, augmenter le renouvellement d'air partout pour être en capacité d'y accueillir des réunions à occupation spatiale plus dense, prévoir des aménagements modulables (rideaux acoustiques, paravents, cloisons modulables, ...).



## Rafael Luna

Professeur Assistant à la Hanyang University et co-fondateur du cabinet d'architecture PRAUD.

## Dualité infrastructurelle

*Rafael Luna est professeur assistant à l'université de Hanyang et co-fondateur du cabinet d'architecture PRAUD. Il est titulaire d'un master en architecture du Massachusetts Institute of Technology. Luna est le lauréat du prix de l'Architectural League 2013, et son travail a été exposé au MoMA à New York, à la Biennale de Venise, à la Biennale de Séoul, ainsi que publié au niveau international.*

Comme proposé initialement par Ildefonso Cerda dans le cadre du plan d'expansion de Barcelone dans les années 1850, l'urbanisation est à l'origine un projet d'infrastructure visant à dé-densifier les centres-villes en un paysage sans fin. L'expansion des infrastructures associée à la production en masse des automobiles a finalement conduit à des développements suburbains, comme la banlieue américaine monofonctionnelle de Levittown dans les années 1950, ou les villes nouvelles d'après-guerre en Angleterre ou au Japon. Bien que ces cas illustrent des tentatives planifiées du milieu du siècle visant à étendre le champ urbain, l'urbanisation est un processus continu, indépendant de la planification. Il peut tout aussi bien s'agir de bidonvilles informels regroupés en marge avec des

infrastructures de fortune que de grandes villes quadrillées suivant un plan de maître. Le programme d'expansion urbaine de l'Université de New York, dirigé par Schlomo Angel, définit l'urbanisation comme un projet consistant à rapprocher les gens les uns des autres plutôt que de favoriser la proximité à un lieu. Ce phénomène conduit ainsi à la construction de bâtiments de différentes densités<sup>3</sup>. Ce processus est souvent associé à la promesse d'une ville offrant plus de possibilités que le cadre rural, mais l'expansion urbaine infrastructurelle du 21<sup>e</sup> siècle a fini par estomper la frontière autrefois bien définie entre le rural et l'urbain, comme le montrent les schémas suburbains en dehors de Hangzhou ou de Shanghai. Cela pose un défi en matière d'efficacité urbaine, laquelle se doit d'assurer un accès équitable aux mêmes équipements, quel que soit l'endroit où l'on se trouve. Ce défi pourrait toutefois être relevé grâce à l'hybridation des infrastructures en tant qu'espace architectural programmable, laquelle permettrait une dualité d'utilisation d'une même structure.

L'infrastructure est l'espace public ultime, appartenant conceptuellement aux citoyens dont les impôts financent l'entretien et le développement. Il s'agit d'espaces qui pourraient en fin de compte être accessibles à tous à tout moment, notamment les infrastructures de transport tentaculaires.

Les réseaux de transport doivent jouer un rôle d'ingénierie en fournissant des services pour le transport automobile personnel ainsi que pour les systèmes de transport de masse. Tout comme les autres réseaux d'infrastructures, leur valeur intrinsèque les rend extrêmement difficiles à détruire lorsqu'ils deviennent obsolètes. Les technologies intelligentes ont pourtant permis une nouvelle compréhension de leurs performances aux fins d'optimiser leur efficacité. Des études sur leur utilisation ont finalement conduit les villes à évaluer les processus de numérisation, et ces espaces monofonctionnels pourraient très certainement devenir une nouvelle race hybride permettant une certaine adaptabilité de l'utilisation basée sur le temps.

La dualité d'un hybride infra-architectural pourrait suivre quatre modèles : premièrement, l'utilisation d'une même structure au même moment dans un cadre multifonctionnel ; deuxièmement, l'utilisation d'une même structure pour différents usages à différents moments ; troisièmement, un changement saisonnier d'utilisation par des adaptations temporelles de la structure ; et quatrièmement, un changement d'utilisation adaptable en temps réel grâce à une structure réactive transformable.

### ► **Modèle 1 (utilisation simultanée)**

Dans l'ouvrage « *Made in Tokyo* » de l'Atelier Bow Wow, l'infrastructure hybride est décrite comme le résultat de la densification de Tokyo et de la nécessité d'optimiser son immobilier. Ce processus produit ainsi des typologies

3. <https://youtu.be/a2RaiA0RKks>



croisées, telles qu'un grand magasin sur une aire d'autoroute ou des appartements bâtis sur un mur de soutènement. Ces typologies remplissent une double fonction simultanée : elles participent au réseau global de fonctionnement de la ville, tandis que leur aménagement privé fournit des équipements et des services locaux. Dans une ville comme Séoul, le réseau de métro a été hybridé en un espace infra-architectural fonctionnant non seulement comme une infrastructure de transport, mais aussi comme un catalyseur de l'activité du quartier dans un rayon de dix minutes autour de chaque station. Des infrastructures aussi diverses que des magasins de proximité, des cliniques, des installations de loisirs, des bureaux, des épiceries, des commerces de détail, des marchés, des restaurants, des cafés, des services gouvernementaux, des musées et des galeries d'art sont accessibles au sein même des stations de Séoul. Ce procédé produit un réseau souterrain qui pourrait être conceptualisé comme un seul bâtiment, un gratte-ciel horizontal (étages = stations et l'ascenseur = le train) où chaque niveau peut être aménagé avec des équipements adaptés aux besoins du quartier. (Figure 1) Alors que le système de métro favorise l'activité dans la ville avec une fréquentation annuelle de 1,9 milliard de personnes à Séoul, les stations présentent une allocation de premier ordre permettant aux usagers de se rendre de leur domicile au travail tout en fournissant simultanément un troisième espace.

## ► **Modèle 2 (utilisation à différents moments)**

À mesure que les villes se densifient, le besoin d'espace public devient un défi nécessaire pour assurer une meilleure qualité de vie dans la ville. Des villes comme New York, avec le Department of Transportation (DOT, ministère des Transports) ont instauré une politique prévoyant que tous les résidents doivent pouvoir accéder à un espace public dans un rayon de dix minutes. Cela a entraîné une réduction des voies réservées aux voitures, qui ont été transformées en espaces publics appropriés pour devenir progressivement des places officielles. Tandis que l'exemple new-yorkais privilégie une évolution vers un état permanent, les routes pourraient être converties à l'usage public non pas de façon permanente, mais temporairement grâce à l'analyse des données relatives aux transports en commun. À Séoul, par exemple, la rue Sejong-daero se transforme en une place accueillante pour les familles certains week-ends, proposant de nombreuses activités éphémères (figure 2). Le Manseon Hof, dans le quartier Euljiro de Séoul, est devenu une institution populaire de la rue en tant que pub en plein air. Fonctionnant la nuit, lorsqu'il y a moins de trafic, la rue est temporairement remplie de chaises, faisant ainsi d'une rue banale une brasserie en plein air. Bien qu'il s'agisse là d'exemples analogues d'appropriation de la rue, grâce à la numérisation des données relatives aux transports en commun et aux piétons, selon la disponibilité de ces dernières, davantage d'espaces infrastructurels pourraient servir d'espace public pour des kiosques, des événements improvisés ou des marchés ambulants, par exemple. De cette manière, l'espace infrastructurel pourrait permettre à la ville de fonctionner comme une plateforme plus vaste dans le cadre d'une économie numérique partagée.

## ► **Modèle 3 (modification via une utilisation saisonnière)**

En 2014, la ville de Boston a été présélectionnée comme candidate potentielle pour accueillir les Jeux olympiques de 2020. Cela a été l'occasion d'étudier un nouveau modèle de réutilisation adaptative temporelle des infrastructures existantes de la ville à titre de village olympique, plutôt qu'un parc olympique autonome nécessitant la construction de nouveaux réseaux d'infrastructures<sup>2</sup>. La région métropolitaine de Boston compte 45 établissements d'enseignement supérieur, dont certains disposent déjà d'infrastructures de qualité olympique, et de dortoirs qui ne sont pas occupés pendant l'été. Bien que les équipements universitaires soient privés, la ville pourrait former un partenariat public-privé pour la mise à disposition d'installations sportives et de dortoirs auprès des athlètes pendant l'événement estival, à une période où les campus universitaires sont moins fréquentés. Il faudrait pour cela imaginer un nouveau site olympique, en regroupant les établissements en fonction de la proximité et de l'accessibilité de leurs installations, et en construisant uniquement des infrastructures de soutien qui pourraient ensuite être réutilisées par les étudiants et les populations voisines. Ce modèle offre une condition temporelle de mutation des installations existantes, déjà enracinées dans le tissu urbain, les mettant à niveau pour servir une fonction spécifique de la ville tout en permettant de revenir à leurs activités initiales par la suite. Le modèle traditionnel des parcs d'attractions, qui a échoué dans le cadre d'événements comme les Jeux olympiques et les expositions universelles, ne parvient pas à considérer la ville comme un cadre existant pour ces événements de grande envergure. Les expositions pourraient également fonctionner de cette manière temporelle, en demandant aux participants de construire des pavillons qui seraient placés sur des zones urbaines vides autour de la ville. Une fois l'événement terminé, ces pavillons pourraient devenir

4. [https://issuu.com/figureground/docs/praud\\_boston\\_olympics\\_february\\_2014](https://issuu.com/figureground/docs/praud_boston_olympics_february_2014)

des infrastructures sociales servant de centre communautaire. Les visiteurs de l'exposition pourraient alors explorer la ville tout en soutenant l'économie globale de ses quartiers plutôt que celle d'un terrain isolé et monofonctionnel.

## ► **Modèle 4 (Modification de l'utilisation en temps réel)**

Les environnements réactifs transformables permettent d'adapter l'espace en temps réel en fonction de ses usagers. Cela peut se faire par une transformation physique de l'espace ou via sa réponse virtuelle. La robotique permet à des pièces mobiles de proposer une réponse adaptée à un utilisateur, comme l'Hyposurface 2001 de dECOI, ou le SwissTech Convention Center à Lausanne de RDR Architectes. La robotique infrastructurelle, à l'échelle d'équipements comme des grues, ponts élévateurs verticaux ou ascenseurs de voitures, pourrait être adaptée au tissu urbain afin d'offrir des espaces publics transformables comme le Shed de DS+R à New York.

Les espaces pourraient également être transformables par leur virtualité. La réalité augmentée, comme la réalité virtuelle, ne nécessite aucune transformation physique de l'espace, mais permet une réponse environnementale immersive immédiate au besoin des utilisateurs. L'architecture deviendrait ainsi une interface pour les transactions et un canevas vierge pour les opérations, d'autant plus que l'environnement bâti devient plus analytique et connecté d'un point de vue numérique, capturant et interprétant en permanence des données rendant la ville plus personnalisable. L'espace infrastructurel pourrait devenir un portail dynamique pour les équipements virtuels.

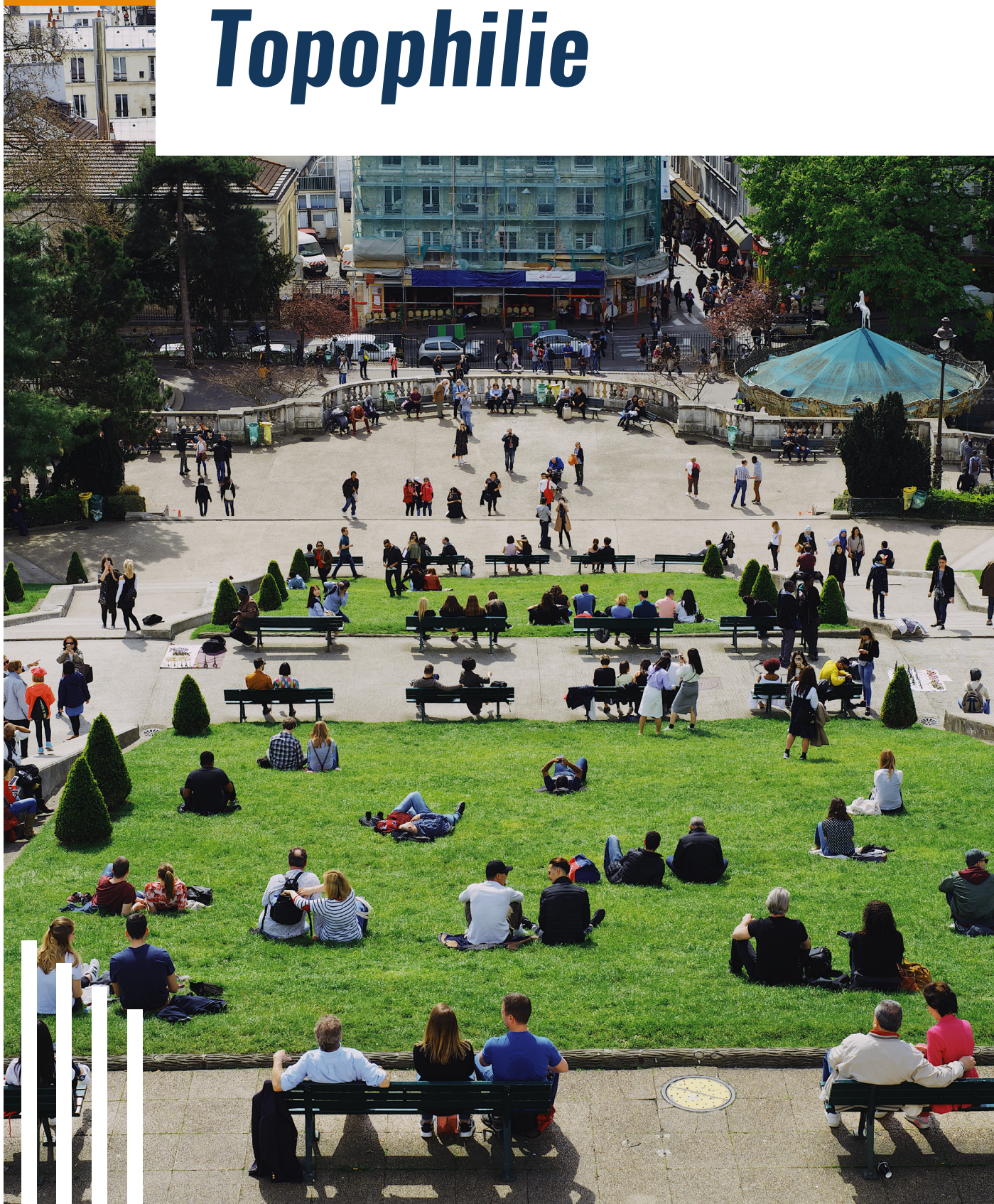
Tandis que les villes s'efforcent de créer des environnements équitables pour leurs citoyens, il existe encore des différences entre l'infrastructure d'une ville (qu'il s'agisse d'infrastructure matérielle, sociale ou intelligente), le développement du tissu urbain, l'étalement et les développements spéculatifs. Comme l'a présenté Sarah Williams lors du Civic Data Design Lab du MIT, les développements spéculatifs en Chine, par exemple, ont résulté en une série de villes fantômes au sein desquelles les résidents ne disposent pas des équipements de base permettant de créer un quartier actif<sup>5</sup>. En s'attaquant à l'adaptabilité et à l'hybridation des infrastructures d'une ville à travers les quatre modèles présentés, les vides urbains pourraient être transformés en aménagements publics accessibles aux citoyens, tant d'un point de vue typologique physique qu'au regard de ses capacités virtuelles qui renforceront une économie numérique partagée.

5. <http://civicdatadesignlab.mit.edu/#projects/GHOST%20CITIES%20-%20BEYOND%20THE%20IMAGE>



03

# Topophilie





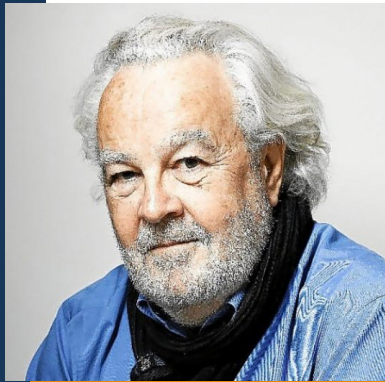
# Introduction

Diversité des temps, diversité des usages pour qui, pour quoi ? L'habitant, l'utilisateur 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/utilisateurs 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 1/4 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'utilisateur / habitant.

La troisième notion, au cœur de la ville du 1/4 d'heure est ainsi celle de la topophilie, signifiant littéralement « attachement au lieu ». Au centre 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 à 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 » ayant pour but d'aller « chercher du vert » à l'extérieur. Limiter ces déplacements revient à limiter également les émissions de gaz à effets de serre. L'un des objectifs de la ville du 1/4 d'heure, d'avoir accès à un véritable espace vert naturel à proximité de chez soi, va dans le sens d'une haute qualité de vie sociétale de proximité. Elle fait partie d'un ensemble de mesures qui donnent aux habitants l'envie de profiter de ce que leur quartier a à leur offrir et qui participent au développement de leur attachement au quartier. Pour l'environnement et pour ses habitants, la végétalisation est une part importante du projet de ville du 1/4 d'heure. La piétonnisation de rues, le déploiement de pistes cyclables participent à un rythme plus appréciable par ses habitants, et participent à l'intégration de l'environnement et de la topophilie dans la politique urbaine.



## Philippe Madec

Architecte, urbaniste,  
pionnier de l'éco-  
responsabilité, et écrivain  
français.

## La proximité, tous les jours et chaque matin.

“ Ralentir c'est donner à l'étirement du temps et de l'espace une valeur supérieure à toute autre valeur acquise par la contraction de l'espace et du temps. ”

Gilles Clément<sup>6</sup>

À présent évoquer un lieu, un milieu, rapprocher le vivant, ses habitats et leurs caractéristiques s'explique, fait même loi. Pourtant l'intégration de ces aspects dans la conception des bâtiments et projets urbains reste une bataille, parce qu'elle signe la fin de l'époque moderniste et de son utopie abstraite. Le deuil du Modernisme s'impose à une France héritière du machinisme, aménagée par deux visions : celle des Ponts et Chaussées (XVIII<sup>e</sup>) et celle moderniste de la vitesse et de la puissance (XX<sup>e</sup>). Toutes deux d'essence physiocratique, pour libérer le

commerce et l'industrie : « laisser faire, laisser passer ». Au cours du Modernisme, nous avons été fascinés par l'infinie possibilité d'évolution des machines. Nous sommes restés sourds aux alertes des philosophes, quant à notre asservissement, aux risques de nos choix par rapport à l'équilibre écologique, social et économique de la planète. Maîtrise de l'énergie, surexploitation de la terre, foi infaillible dans la machine, accumulation, tout mène à une survalorisation de la puissance. Toujours plus loin, toujours plus vite, toujours plus fort, toujours plus blanc !

Quelque chose change. Émergent une frugalité, un soin des ressources et une nature inspirante, pensée comme expression du vivant. Les valeurs d'humanité et de réalité y sont (re)connues : lieux, quotidien, multiplicité des temps vécus, structure sociale, corps, etc. Pour cette métamorphose, il faut refuser la pensée moderniste qui séparait les êtres et les fonctions, certaine que la machine ferait lien. Le discours dominant, industriel, commercial, doxa de la mobilité éclatante, doit être complété par un propos humaniste sur la lenteur, la proximité, la contrée, la place et le voisinage. La mobilité n'est plus synonyme de liberté : le déplacement quotidien contraint aliène la vie d'une grande part de l'humanité, et participe à la dégradation planétaire. Depuis le mouvement « walkable cities » des années 90 avec Dan Burden<sup>7</sup>, Cittaslow né en 1999 de l'intuition de Paolo Saturnini, maire de Greve, en Toscane<sup>8</sup>, et les relais de Paul Ariès<sup>9</sup>, le travail se poursuit avec le travail de longue haleine mené par Hans Thoolen à Breda<sup>10</sup> avec qui je partage la notion de « ville de la pantoufle ». Et par « la ville du quart d'heure », bien sûr.

En 2007, avec Hans Thoolen, survient l'évidence : la ville durable sera une ville de la proximité, tous les jours et chaque matin à vivre autour de chez soi ! Les aspects du quotidien y seront à portée de pieds, dans une frugalité heureuse du déplacement qui mesure la ville en minutes plus qu'en mètres ; la pandémie apporte son eau à ce moulin. En ressort une théorie liant programmation, superficie, population, et une roue des temps.

Tout d'abord à Montpellier par une expérience en neuf<sup>11</sup>, et la définition du bio-îlot, quartier, mixte, figurable, qui identifient des aires, assez denses pour accueillir la population d'une petite ville, d'une étendue telle qu'une vie quotidienne rapprochée s'y déploie amplement. Stratégie spatio-temporelle d'installation, le bio-îlot varie selon les cultures, les sites et les climats. C'est le gène d'une ville fractale, sa figure analogue<sup>12</sup> : chaque îlot possède les caractéristiques du tout, à une échelle et un âge près. Par sa taille et sa situation, il cumule les qualités du village et de la métropole. Du village, il retient une mesure distinctive de mixité et une temporalité douce ; de la métropole, il accède à une densité et à l'exceptionnel qui rend le quotidien savoureux. Médiation d'usages, logique de voisinage,

6. Clément Gilles, <http://www.gillesclément.com/cat-copy/lefttextes-tit-Textes-en-copyleft>

7. [www.walkable.org](http://www.walkable.org)

8. [www.cittaslow.net](http://www.cittaslow.net)

9. Ariès Paul, *Ralentir le ville*, éditions Golias, Villeurbanne, 2010

10. [5]- Hans Thoolen, *coordonateur de la qualité urbaine de Breda, lors du jury European 9, 2007*

11. Madec Philippe, *La ville de la pantoufle et le bio-îlot*, in *ecologiK #95*, 2008

12. Madec Philippe, *Vers une génétique urbaine*, Société des Auteurs et Gens de Lettre, Paris, 1983, et « Masséna Analogon » in *La Consultation Masséna*, éditions d'Art Albert Skira, Genève, 1996

aire d'appartenance, il complète la conception abstraite de la ville « déterritorialisée », par des aspects concrets de la vie localisée. Entre les bio-îlots s'installent des continuités vertes, pour marcheurs, cyclistes et cavaliers, instruments de la ville humide, pour contrer les nuisances de la ville asséchée, de la surchauffe minérale dont l'aridité chasse la biodiversité des villes.

Puis à Villeurbanne par une vérification sur une ville existante. Poser un bio-îlot sur une ville interroge ses lacunes quant à une vie quotidienne apaisée, la possibilité d'un mieux-être en consommant moins de ressources<sup>13</sup>. Réflexion sur la capacité d'une aire à évoluer vers un tissu complexe, le bio-îlot questionne Villeurbanne sur l'avenir de ses tissus industriel et pavillonnaire à partir d'une future vie quotidienne des habitants. En ville dense le rapprochement demande d'installer des polarités, de réinventer des quartiers et d'ouvrir des porosités pour inventer des chemins de traverse. « Réduit à 1 kilomètre, [le bio-îlot] se fait bassin de vie permettant à ses habitants de retrouver l'échelle de la proximité au quotidien » concluent Julie Hamm, Cécile Barras et Mathilde Bey, « nous sommes en pleine contradiction : à mesure que le temps libre augmente le sentiment de manquer de temps se développe. [...] En offrant une organisation spatiale favorable aux échelles de proximité en termes de services, de commerces, d'équipement, de lieux de travail, loisirs et culture, la ville de 2050 redonnera à chaque habitant la possibilité de s'approprier son rythme de vie ».

Des échos à cette approche se retrouvent, notamment, dans l'urbanisme Newar de Bhaktapur en Inde, la politique des Contrats de quartier à Bruxelles en Belgique, ou celle des supermanzanas de Barcelone, en Espagne.

13. Année 07/08 du Master « Architecture Stratégie pour un Développement Durable et Équitable » de l'Ensa de Lyon - M. Dupré-Morain, E. Marre, F. Ortis, F. Torrecilla et Ph. Madec (dir.). Avec ce projet, elles sont lauréates du concours lancé par la revue *La Recherche*, l'Ademe et Generali « Objectif Ville Durable : inventer la cité de demain ».



## Samoa

Fabrique urbaine et créative  
de l'île de Nantes

# L'île de Nantes, ou l'amour des quartiers !

*La Samoa est une société publique locale créée à l'initiative de Nantes Métropole pour piloter le projet d'aménagement de l'île de Nantes, et accompagner le développement des industries culturelles et créatives sur le territoire métropolitain. Son statut singulier et son agilité lui permettent d'expérimenter une nouvelle manière de fabriquer la ville et ses usages.*

L'île de Nantes, historiquement industrielle et portuaire, connaît une urbanisation progressive depuis les années 60, générant un paysage urbain composite, aux ambiances multiples. Avec le déclin de l'ère industrielle à la fin de XXème siècle, c'est un grand projet de renouvellement urbain qui s'engage dans les années 2000 et contribue à transformer ce morceau de ville de 337 hectares, au cœur de la métropole nantaise. Le projet est orienté par de grands objectifs : faire la ville pour tous, renouer avec la Loire, développer des mobilités alternatives et construire une nouvelle centralité métropolitaine. Avec pour principes de partir de l'existant et du paysage, en tenant le plus grand compte de l'histoire et de la singularité des sites à transformer.

Aménageur urbain et développeur économique des filières culturelles et créatives, la Samoa est investie d'une double mission qui lui confère un statut unique et fait sa force. Son équipe pluridisciplinaire s'engage quotidiennement aux côtés des habitants, des acteurs économiques, des institutions et de tous ceux qui fabriquent la ville pour concevoir, aménager, développer, activer et révéler le territoire.

Pour répondre aux enjeux climatiques et sociaux de demain, la Samoa interroge les modèles existants et expérimente de nouvelles façons de fabriquer la ville de demain. Ainsi, son action est guidée par la volonté de construire une ville centrée sur les usages, les communs, le bien-être et la proximité. Au fil du temps, elle a affirmé un engagement fort pour les questions environnementales et de développement durable, et s'est construite une méthode propre qui fait sa marque de fabrique : l'attitude ouverte d'accueil d'initiatives, une envie et une capacité à expérimenter, l'imbrication forte entre culture, création et urbanisme, et enfin une place importante donnée à la participation citoyenne. L'ensemble de ces principes sont réaffirmés en 2020 avec le Manifeste pour une île durable, qui sert de guide à tous les partenaires et identifie quatre orientations qui se traduisent sur le terrain en actions concrètes :

- l'île des communs (accueillir une mixité de populations, encourager la coproduction, susciter la création de communautés habitantes, accueillir les initiatives...),
- l'île du bien-être (développer la nature en ville, rechercher la qualité de vie dans son logement et au travail, favoriser l'activité physique, la vie de quartier, la solidarité...),
- l'île des mobilités complices (favoriser une île « marchable », faire place au vélo, anticiper la ville multi-modale, développer des services de mobilité...),
- l'île résiliente (rendre l'île fertile, réemployer au maximum - le bâti comme les terres - permettre les usages temporaires et l'évolutivité, développer une « intelligence énergétique »...).

De là, découle toutes les actions portées par la Samoa et ses différents partenaires, pour une ville sobre, agréable à vivre, solidaire et conviviale.

## ► Concrètement cela donne quoi ?

A l'ouest, dans le quartier Prairie-au-duc jadis occupés par l'activités des chantiers navals, une vie de quartier intense s'est installée. Les logements côtoient désormais des bureaux, des écoles, des commerces et activités, des lieux culturels, des espaces publics généreux dont un grand parc urbain ouvert à des pratiques hétéroclites Ici, l'attention au quotidien, à l'animation du quartier, s'articule avec des fonctions métropolitaines plus ouvertes et intenses.



La manière de vivre en ville et de s'y déplacer est entièrement repensée, on joue la carte de l'hyperproximité, de l'attachement à son quartier et à la singularité des lieux qui le composent.

Une attention particulière est portée à la qualité des logements (grands, hauteur sous plafond règlementée à 2,70 mètres, atypiques, modulables, traversants pour favoriser les vues et la lumière naturelle...), et à leurs accessibilités par tous (25 % social, 20 / abordable, 45 % libre), mais également à l'activation des rez-de-chaussée qui contribuent à l'animation de la ville et au bien-être. Avec le concours d'un opérateur unique en charge de structurer une offre commerciale attrayante et diverse, ce sont ainsi 90 % des commerces qui sont occupés dès l'arrivée des habitants et des actifs, offrant ainsi de nombreux services de proximité dans un périmètre restreint, à quelques minutes de chez soi : écoles, crèches, cabinet médical, commerces de bouche, aire de jeux, salle de sport... mais également des locaux d'activité aux typologies variées (bureaux classiques, coworking, pépinières d'entreprises, ateliers d'artistes ou d'artisanat...).

A l'horizon 2026, c'est le futur quartier République qui offrira une ville sur-mesure, mixte et diverse, dont les grands principes urbains reposent sur l'association du petit et du grand, le développement de différentes manières d'habiter et de travailler, en recherchant une variété des échelles de vie, de voisinage, de l'intime au métropolitain. La Samoa en collaboration avec l'équipe de paysagiste et d'urbaniste Ajoa - laq (pour l'«Amour des quartiers », cela en dit long !), veille à favoriser le bien-être et les relations sociales et privilégie les courtes distances par l'intégration des besoins essentiels du quotidien : se loger, travailler, s'instruire, consommer, se divertir, prendre soin de soi. La nature s'imbrique avec le bâti (venelles, cœur d'îlots, placettes...) et la finesse de la maille urbaine privilégie la marche à pied ou le vélo. Pour les déplacements en dehors du quartier, une desserte en transport en commun sera développée (tramway) pour limiter les déplacements individuels en voiture, et ainsi favoriser une ville décarbonée.



### **Carine Rolland**

Adjointe à la Maire de Paris  
en charge de la Culture et la  
Ville du ¼ d'heure

## **Faire de l'école la capitale du quartier**

Paris est une ville-monde. Chaque jour s'y croisent des millions de femmes et d'hommes, qui y habitent, viennent y travailler, remplissent les terrasses, empruntent les métros, fréquentent les musées et les commerces.

Avec une moyenne de plus de 21 000 habitants au kilomètre carré, Paris est la 7<sup>ème</sup> ville la plus dense au monde. Cette densité confère à Paris un charme sans pareil : la vie quotidienne y est aussi intense que l'activité touristique et économique.

Cette compacité est un héritage qui se doit d'être défendu, dans la mesure où il fait de Paris un modèle de ville durable face au changement climatique, une ville marchable et cyclable, dotée d'un réseau de transport en commun parmi les plus denses au monde, dans laquelle les déplacements carbonés peuvent être limités. Mais cette compacité est aussi un défi à relever pour éviter une saturation des espaces publics, des transports, et maintenir la cohésion sociale.



### **Patrick Bloche**

Adjoint à la Maire de Paris  
en charge de l'Éducation et  
la Petite enfance, Familles et  
Nouveaux apprentissages

Paris est une ville vibrante, vivante, créative, résolument tournée vers l'avenir. Pour défendre ce modèle de ville compacte tout en préservant la qualité de vie des Parisiennes et des Parisiens, Anne Hidalgo a souhaité faire de « la Ville du quart d'heure » un axe majeur de sa nouvelle mandature.

L'objectif est de faire de Paris la ville des proximités en rapprochant les services publics des habitants, en soutenant les commerces de proximité, en créant des espaces de respiration, des lieux de rencontre et de solidarité. Une ville où tout est possible en quelques stations de métro ou à quelques encablures de vélo, et où l'essentiel est à portée de main, en bas de l'immeuble ou dans la rue d'à côté. Et à l'heure de l'ultra-mondialisation, de l'accélération parfois folle des rythmes de vie, la crise sanitaire est venue rappeler à chacune et à chacun l'importance de la vie de quartier.

Pour faire de la Ville du quart d'heure une réalité, dans une ville aussi contrainte sur le plan urbanistique que Paris, il convient d'envisager plusieurs usages pour un même lieu et de créer des lieux chronotopiques, des lieux qui évoluent au fil de la journée et de la semaine.

Notre ambition n'est pas de renforcer la densité de Paris en mètres carrés mais de renforcer sa densité d'usages. Ces usages comprennent tant des services et activités communs à toutes et tous que d'autres à définir ensemble avec les habitantes et habitants, les associations de chaque quartier.

Cette philosophie, Paris souhaite l'appliquer en premier lieu aux écoles, afin d'en faire les capitales des quartiers. L'école est le premier lieu de socialisation des enfants au-delà de la famille. C'est aussi un point d'ancrage pour ces familles, quel que soit le lieu où elles habitent, quel que soit leur milieu social. Chaque matin et chaque soir des centaines d'enfants et de parents convergent vers l'école qui, à Paris, porte le nom de la rue dans laquelle elle se situe. Nous avons tous en commun ces premiers souvenirs d'école, les premiers apprentissages, la mémoire encore vive d'une enseignante ou d'un enseignant, des jeux dans la cour, des repas à la cantine, des activités périscolaires. Puis, pour certains, comme parents à travers l'implication citoyenne dans la vie de l'école ou la rencontre de nouveaux amis grâce aux amitiés des enfants.

Mais une fois le week-end arrivé, l'école se ferme. De plus, contrairement à de nombreuses villes et villages de France, l'école est à Paris un lieu réservé à l'éducation. Et les protocoles sanitaires drastiques mis en place dans le contexte de la pandémie de la COVID-19 ont encore plus accentué la fermeture de l'école sur l'espace extérieur. Pourtant, les 650 écoles publiques parisiennes forment un réseau dense de cours et de locaux inutilisés, le soir en semaine et le weekend.

La Ville de Paris a donc décidé de rendre les cours d'écoles accessibles aux habitantes et aux habitants en dehors des temps scolaire et périscolaire. C'est un changement complet de paradigme, voulu et porté par Anne Hidalgo. Transformer et ouvrir ces cours d'école ne s'improvise pas, pas plus que cela ne se décrète. Depuis plusieurs années, la Ville de Paris les fait évoluer pour lutter contre le réchauffement climatique et créer de nouveaux îlots de fraîcheur : ce sont les « cours oasis ». Les sols y sont débitumés et végétalisés ; des espaces créatifs y voient le jour, où peintures au sol et gradins se côtoient. De nouvelles cours oasis seront créées tout au long de la mandature et ont vocation à devenir accessibles à toutes et tous.

Pour animer et favoriser l'appropriation de ces espaces par toutes et tous, les cours seront ouvertes progressivement et le projet sera construit avec les habitantes et les habitants. Une première expérimentation sera lancée début 2021 dans les 17 arrondissements de Paris afin d'ouvrir des cours d'école le weekend et y proposer des activités en lien avec des associations de quartier. Ces cours deviendront des espaces publics supplémentaires, un espace en bas de chez soi pour venir jouer avec ses enfants dans un cadre sécurisé, lire, faire du sport, se reposer, voire pour construire un projet citoyen. Parallèlement, les rues attenantes aux écoles seront progressivement piétonnisées et végétalisées. Elles accueilleront de nouveaux usages culturels, sportifs, ludiques, qui seront testés et définis avec les riverains.

Notre objectif à la fin du mandat est que les écoles et leurs abords soient devenus des espaces verts apaisés et animés, des lieux de vie ouverts aux habitantes et habitants du quartier dans lesquels les familles, mais aussi les seniors, les personnes isolées ou encore les jeunes viennent profiter de nouveaux lieux de vie commune.

Faire de l'école la capitale du quartier est la première étape et un symbole fort du Paris du quart d'heure. C'est autour d'elle que nous tisserons par la suite un réseau d'équipements et de services de proximité à l'échelle de chaque territoire. Nous y travaillerons avec les lieux culturels et sportifs, définirons de nouveaux usages au sein des pieds d'immeubles et dessinerons ainsi un rez-de-ville dynamique, convivial, plus écologique et innovant.

## Nos partenaires



### MÉCÈNES PRIVÉS



### MÉCÈNES INSTITUTIONNELS







UNIVERSITÉ PARIS 1 PANTHÉON SORBONNE  
**CHAIRE ETI**  
ENTREPRENEURIAT TERRITOIRE INNOVATION  
IAE PARIS SORBONNE BUSINESS SCHOOL

[www.chaire-eti.org](http://www.chaire-eti.org)  
[contact@chaire-eti.org](mailto:contact@chaire-eti.org)