



La ville du quart d'heure

mise en perspective mulhousienne



Sommaire

A retenir 3

La proximité au service de villes à taille humaine 4

La proximité, réponse écologique, conviviale et dynamisante 4

Un concept boosté par les municipales confinées 4

Passer de la théorie à la pratique 4

Ville du quart d'heure, ville durable 5

Un nouveau nom pour un objectif ancien 5

Plus de proximité pour une ville durable 5

Un nouveau rapport à l'espace et au temps 6

Agir de manière intégrée sur les centralités et le réseau d'espaces publics 6

Un concept pratique et adaptable localement 7

Un slogan très porteur 7

Des défis surmontables par différenciation et coopération 7

Enrichir la notion de proximité 9

La participation pour plus de convivialité 9

La « ville de la minute » et l'urbanisme tactique pour changer vite 9

Rapprocher la nature des usages pour augmenter le bien-être 10

Intensité et intimité pour bien vivre 10

La « marchabilité » pour retrouver le goût de flâner 10

La proximité pour orienter les documents d'urbanisme 11

Plusieurs échelles de mise en oeuvre 12

Orienter les documents d'urbanisme 12

Encadrer l'aménagement du cadre de vie 12

Adapter l'action publique 12

Mulhouse, ville des 5 à 10 minutes 14

Des situations de proximité différenciées 14

Des ruptures infrastructurelles au Nord et au Sud 15

Porter les efforts sur la convivialité 15

Favoriser la « marchabilité » à plusieurs échelles 18



A retenir

- La ville du quart d'heure répond aux enjeux de **convivialité et durabilité**.
- Elle s'inscrit dans le temps long des modèles d'urbanisme.
- La proximité aux services essentiels est un **outil pour une ville durable**.
- Chrono-urbanisme, chronotopie et topophilie : le concept de Carlos Moreno ajoute la **notion de temps** à l'aménagement de l'espace.
- Plus de **convivialité** urbaine par plus de **mixité** des centralités et de qualité des **déplacements**, le tout selon une **méthode** globale.
- La ville du quart d'heure parle autant aux décideurs qu'aux habitants.
- Sa **souplesse d'application** locale permet de répondre aux défis de transversalité, d'adaptation au périurbain ou d'acceptabilité sociale.
- Règlements d'urbanisme, intensité et intimité, marchabilité, urbanisation articulée aux transports, urbanisme tactique ou participation citoyenne peuvent **enrichir la mise en oeuvre du concept**.
- **L'approche globale demande une mise en oeuvre à plusieurs échelles**: documents d'urbanisme, aménagement des espaces publics (marche et aménités), transformation des équipements communaux, programmation des projets et culture de faire des collectivités.
- **Mulhouse est une ville des 5 à 10 minutes** dont il faut améliorer les « situations de convivialité »: hypercentre étendu et qualifié, axes passants et centres de quartiers relais du maillage piéton, zones d'activités et d'équipements en « morceaux de villes », et équipements communaux pour amplifier la qualité résidentielle.

La proximité au service de villes à taille humaine

Comment rendre la vie en ville plus humaine, plus conviviale et dynamique? Quelles solutions offrent la ville du quart d'heure? Et comment la mettre en oeuvre?



La rue de Moselle à Mulhouse, **symbole de la réussite de Mulhouse Grand Centre**, projet précurseur de la ville du quart d'heure.

Revitaliser les cœurs de villes

Les **politiques publiques** d'aménagement du territoire se sont attelées à la désaffectation des villes petites et moyennes depuis environ 10 ans. Sous la présidence Hollande, les **contrats de ville** ont modifié les périmètres de politique de la ville pour intégrer des territoires hors des banlieues des grandes agglomérations. Sous l'actuelle présidence, les programmes « **Action Coeur de Ville** » et « **Petites Villes de Demain** » suivent la même logique. Il s'agit de mobiliser les outils de revitalisation urbaine existants pour adapter les centres anciens aux demandes d'aujourd'hui : habitat rénové et accessible; mobilités actives; expérience commerciale...

Localement, les villes n'ont pas attendu les programmes nationaux pour s'attaquer à leur baisse d'attractivité. Mulhouse en particulier a été pionnière nationalement avec sa démarche transversale « **Mulhouse Grand Centre** » débutée en 2010. Il s'agit de retrouver une **attractivité** commerciale et résidentielle en agissant sur l'animation commerciale, le renouvellement des espaces publics, la sécurité ou les événements. Mulhouse Diagonales, le quartier Fonderie ou les services numériques s'inscrivent dans le même état d'esprit.

➔ La proximité, réponse écologique, conviviale et dynamisante

Le concept de **ville des proximités** est une réponse très portée sur le lien social, qui offre une réponse globale à des enjeux centraux des villes contemporaines.

Face à la pollution atmosphérique, à l'émission des gaz à effets de serre ou la consommation foncière, la proximité permet de limiter les déplacements et leurs répercussions néfastes pour l'environnement et remet en valeur les formes urbaines denses mais à **échelle humaine**. Face à la défiance entre élus et citoyens, dans une société toujours plus individualiste, le concept laisse espérer plus de convivialité via les réseaux sociaux de proximité et des **services** publics au plus proche des habitants. Face aux « territoires oubliés » de la métropolisation, à la désaffectation commerciale des centres anciens ou la réduction de moyens des collectivités, il esquisse une **revitalisation** commerciale des villes moyennes, petites et des quartiers ainsi que la mobilisation de toutes les ressources locales existantes par mutualisation, hybridation, coopération...

➔ Un concept boosté par les municipales confinées

C'est dans ce contexte propice au renouveau de la vie urbaine, qu'a émergé le concept de « **Ville du Quart d'Heure** ». Plusieurs villes s'en sont emparées comme Paris, Nantes et Mulhouse. Au-delà de ce désir d'amélioration de la qualité de vie en ville, le confinement induit par la **pandémie** de COVID-19 a remis la proximité au coeur des besoins essentiels. Comment vivre agréablement à 1km autour de chez soi?

Le concept formulé par Carlos Moreno en 2015 a mûri et rencontré son audience. Il a même été repris à **l'échelle internationale** via le C40, le groupe de 40 villes (C de cities) engagées pour le développement durable, dont fait partie Paris. Ottawa au Canada, Detroit aux USA ou Melbourne en Australie ont par exemple chacune décliné le concept à leur manière, amplifiant sa portée.

➔ Passer de la théorie à la pratique

Mulhouse commence à mettre en oeuvre la ville du quart d'heure. L'ouvrage **précise le concept**, ses avantages et les obstacles à surmonter pour l'appliquer. Il présente des concepts similaires capables d'enrichir le modèle. Puis il **détaille les outils** de son application aux diverses échelles de l'urbanisme, fait un premier diagnostic du **cas mulhousien**, et esquisse des **pistes d'action**. Le tout sous un format facilement diffusible pour favoriser son appropriation par les services municipaux.



Ville du quart d'heure, ville durable

Comment a évolué le rapport à la proximité en urbanisme? Comment le temps peut servir de levier à la ville durable? Au-delà du concept, quelle approche fonctionnelle?



L'unité de voisinage de Clarence Perry (USA) pense l'extension urbaine autour de centralités et rayons de proximité. | Source: wikimedia

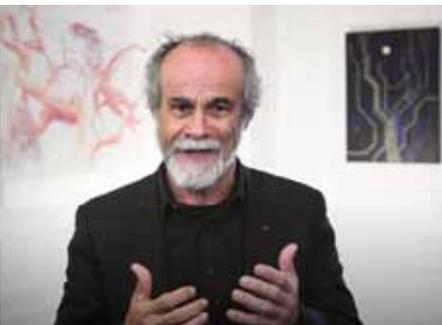
➔ Un nouveau nom pour un objectif ancien

Les modèles de ville de proximité sont aussi vieux que l'urbanisme. Dès la fin du 19ème siècle, des modèles de **villes nouvelles et de développement urbain** intègrent la notion de proximité. Ebenezer Howard et ces cités-jardins au Royaume-Uni ou Clarence Perry et ces Neighborhood Units (unités de voisinage) aux Etats-Unis.

A partir de l'entre deux guerres, il s'agit de faire **table rase** grâce à un **zonage strict des fonctions** et des formes urbaines uniques. Ces modèles tout tournés vers l'hygiène, la vitesse ou l'exaltation de la technique sont appliqués à large échelle durant les trente glorieuses. Restent toutefois les notions de quartiers pensés autour de centres comme les villes nouvelles françaises, ou les modèles soviétiques (microdistricts) ou chinois (Xiaoqu).

Les principes de zonage mono-fonctionnel perdurent jusqu'à aujourd'hui dans les **zones d'extension périurbaine** pavillonnaire, commerciale, industrielle, etc. Dès les années 70, passée une phase exceptionnelle d'expansion économique, il s'agit **d'adapter la ville existante**. Rénovation des centres anciens, reconversion de friches, piétonnisation, formes urbaines denses, mixité programmatique, règles environnementales et énergétiques... un « retour aux fondamentaux » de la ville se fait.

Aujourd'hui, le **développement durable** semble être l'objectif de tous les concepts couramment utilisés. Smart City, Villes en transitions, métropoles... il s'agit de **systématiser** l'aménagement et l'urbanisme à l'échelle d'un territoire entier. C'est dans ce contexte que s'inscrit la ville du quart d'heure.



Carlos Moreno

Le franco-colombien a d'abord été **chercheur** en robotique. Son entree dans le réseau des hautes-technologies et son appétence pour les enjeux environnementaux l'ont progressivement amené au **conseil sur la ville intelligente et humaine**. Professeur des universités en charge de la chaire « Entrepreneuriat, Territoire, Innovation » à la Sorbonne, il a puisé de son expertise le **concept de ville du quart d'heure et de territoire de la demie-heure**. Son parcours engagé lui a offert de multiples récompenses.

➔ Plus de proximité pour une ville durable



Les **6 fonctions sociales urbaines** définies par Moreno. Chaque fonction comprend une myriade de services. Par exemple, s'approvisionner comprend les commerces alimentaires ou non, être en forme les médecins et le sport, s'épanouir les équipements culturels ou associatifs... Source: Chaire ETI



Un exemple de **chrono-urbanisme** : la rue de l'Arsenal transformée en terrasse géante le temps des week-ends aux beaux jours.



Des exemples de **chronotopie et de topophilie** : des cours d'écoles végétalisées à Grenoble (en haut), et Paris (en bas), qui pourraient s'ouvrir aux habitants. | Sources: Villes de Grenoble (Auriane Poillet) et Paris (Laurent Bourgogne)

La ville du quart d'heure est un concept urbanistique qui doit rendre les **villes durables, via un nouveau rapport au temps** et à la proximité. Pour répondre aux objectifs du développement durable, les villes existantes doivent devenir plus équitables, vivables et viables. Pour ce faire, Moreno propose d'offrir aux habitants des villes leurs **6 « fonctions sociales urbaines » essentielles à 15 minutes** maximum à pied (ou à vélo) de chez eux.

La ville du quart d'heure sera **décarbonée** car tournée autour des modes de déplacements doux, et de courts parcours. Elle offrira une meilleure **qualité de vie** en ville grâce à la proximité de tous les services essentiels. Et elle permettra plus de **bien-être** grâce et des aménagements urbains à vocation qualité environnementale ou une plus grande de la convivialité des lieux.

➔ Un nouveau rapport à l'espace et au temps

La mise en place de la ville du quart d'heure nécessite une **pensée globale à l'échelle de la ville** concernée. Elle suppose des actions transversales pour plus de mixité d'usages, d'aménager des réseaux d'espaces publics à la fois végétalisés et adaptés aux modes actifs ou de décliner le concept à différentes échelles du quartier à la ville, voire à l'agglomération.

Au-delà de l'aménagement de l'espace, Carlos Moreno souligne l'importance d'intégrer la **notion de temps**. Il définit trois approches :

- Le **chrono-urbanisme : intégrer le temps à l'urbanisme**. Il s'agit d'aménager une ville adaptable aux différents **temps de vie** : le long d'une journée, de semaines, de saisons, d'années scolaires, etc. Par exemple, l'éclairage urbain pourrait être réduit dans les quartiers d'habitat et adapté dans les secteurs festifs, des rues festivalisées ou apaisées selon les saisons...
- La **chronotopie : intégrer le temps à l'échelle des bâtiments**. Il s'agit de **polyvalence**, de les rendre adaptables aux différents temps de la vie en alternant les **usages** possibles. Par exemple, une cour d'école s'ouvrirait hors du temps scolaire pour devenir un micro-parc, des services publics seraient ouverts plus largement ou ponctuellement...
- La **topophilie : intégrer la sensibilité des usagers à l'aménagement**. La ville doit permettre l'épanouissement de tous grâce à un rapport plus direct à la **nature**, les possibilités **d'interactions** sociales de qualité, ou les opportunités de travail ou de loisirs...

➔ Agir de manière intégrée sur les centralités et le réseau d'espaces publics

Pour décomposer le concept d'une **façon fonctionnelle**, on peut distinguer un travail sur les centralités, les déplacements et la méthode.

Au niveau des **centralités**, il s'agit de compléter le maillage des fonctions manquantes et d'intensifier et mixer les usages existants. Les notions de management et d'inclusion des publics sont centrales pour l'application. Les espaces et bâtiments publics peuvent amplifier leurs modalités d'usages avec l'aide des usagers.

Au niveau des **déplacements**, il s'agit de compléter le réseau piéton et cyclable existant, et d'aménager les espaces publics pour donner la priorité à ces modes actifs. Les notions de qualité environnementale, de bien être ou de sécurité sont centrales pour la bonne mise en oeuvre.

Au niveau de la **méthode globale**, il s'agit d'articuler les différentes échelles de centralités entre elles (quartiers, aggro, région...), d'intégrer les notions de temps de la ville et de transversalité entre acteurs de l'urbanisme.



Un concept pratique et adaptable localement

Pour sa mise en pratique, les porteurs locaux de la ville du quart ont plusieurs défis à relever. Pourquoi le concept est-il si pratique? Comment surmonter les obstacles principaux?

40 min

par semaine en moyenne de gagnées pour les habitants de la proximité

Source : ADEUS, 2015



Des **applications différenciées** de la proximité à Melbourne (Australie, en haut) et sa ville des 20 minutes en rayons de 800m ou Barcelone (Espagne, en bas) et son concept de « superbloc » piéton | Sources : Ajutamente de Barcelona et Victoria State Government

➔ Un slogan très porteur

Le concept doit son succès dans le débat public grâce à plusieurs **atouts** :

- Il est **appropriable** par un large public. Le slogan est facilement communicable par les élus et compréhensible par les citoyens. Il dégage simplement les notions de proximité ou de convivialité, tout en supposant un aspect technique (centralités, déplacements, etc.).
- Il est **inclusif** car applicable à toute la ville. La proximité décarbonnée permet d'offrir un même niveau de service à tous les habitants, même les plus pauvres et non véhiculés. La polyvalence et la mutualisation des équipements incitent les usagers à plus coopérer, in fine à tisser du lien social.
- Il **favorise le bien-être** en déclinant des moyens de plus grande convivialité, des interactions sociales plus fréquentes et plus diverses. Il contribue aux déplacements actifs dans un environnement urbain favorable à la santé mentale et physique.
- Il est **économique**. Il réduit le temps passé à se déplacer ou favorise la chalandise régulière. Les interactions sociales plus intenses peuvent générer plus d'innovation, par intelligence collective (CNU).

➔ Des défis surmontables par différenciation et coopération

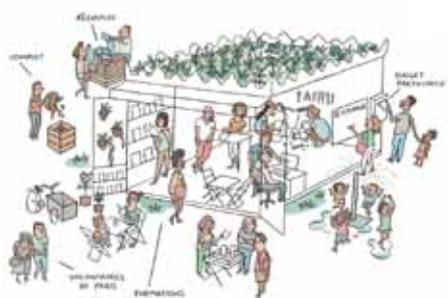
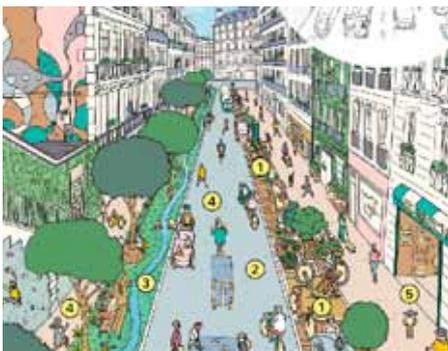
Pour être largement applicable, les porteurs de projet ont plusieurs défis. Pour devenir **concrète** pour les habitants, il faut réussir à passer de la théorie à la pratique. Comme tout modèle urbanistique, son application doit être **différenciée** d'un contexte à l'autre. Les uns amplifient les usages, les autres les déplacements. Le plus grand défi est celui de la **transversalité**, compte-tenu de l'organisation souvent « en silos » des institutions en charge de l'urbanisme. Mais la force d'appropriation du concept par le plus grand nombre, lui permettrait d'être **porté durablement** par un large spectre politique.



Densifier le tissu périurbain pour **augmenter le potentiel de proximité** en modes actifs: surélévations, immeubles collectifs, parcs, maillage piéton, apaisement routier... | Sources : Metron (Dichtebox) et densité.ch



Pour être **fonctionnelle** à l'échelle des bassins de vie, il faut imaginer des solutions **adaptées à tous les contextes**. Les espaces périurbains n'ont pas toujours la masse critique d'habitants pour une proximité de services à pieds, vélo ou en transports en communs. Dans une agglomération de taille moyenne, les temps de parcours sont si courts, que la concurrence entre ville dense et périurbaine est plus forte, au détriment des centralités anciennes. Un défi est de ne pas opposer ville dense et espaces périurbains au sein d'une même agglomération. Mais les porteurs de la ville du quart d'heure proposent déjà des **accommodements** : ville de la demie-heure pour Moreno, création de lieux d'intensité (A'URBA) ou temps de parcours en vélo plutôt qu'à pied... L'aménagement d'une ville des proximités dans ces territoires nécessitera plus **d'adaptation** de l'existant.



La **municipalité parisienne** décline sa stratégie selon ses ressources locales, de haut en bas les futurs possibles des cours d'écoles, places et carrefours, rues et nouveaux services communs. Source: Paris en Commun



L'expertise de l'**Agence de la participation citoyenne** pour assurer la mixité d'usages (chronotopie), l'inclusion de tous les usagers dans les projets voire « l'empowerment » des habitants de la ville du quart d'heure. | Source: M+, Marc-Antoine Vallory

Pour être **acceptée** socialement, il faut assurer une **intensité urbaine raisonnée**. L'excès de densité peut mener à la congestion et aux conflits d'usages. C'est la nature des villes que de regrouper une variété de compétences en même lieu. L'altérité est inhérente à l'urbanité. Le défi est d'assurer une **gestion des usages**, une participation des acteurs concernés, selon les échelles de projet : bâtiment, centralités de quartier, îlots de proximité, ville, voire agglomération. Mais le **bien-être** porté par le concept peut être une motivation importante pour atteindre cette cohésion sociale. Les compétences mulhousiennes dans la participation citoyenne ou sa culture entrepreneuriale et associative, peuvent être des **ressources sociales**.

Pour être **appliquée localement**, il faut comprendre la proximité existante pour l'améliorer. Le défi est d'agir finement sur la base d'un **diagnostic** précis, pour ne pas éparpiller les ressources et donner une couleur locale à l'application du concept. C'est une question de qualité de la mise en oeuvre, qui passe par une **stratégie** mise en action de manière transversale. Mais les exemples parisiens ou internationaux montrent des voies possibles. L'enjeu est surtout de mobiliser les riches compétences locales autour d'un **pilote** clair.

Pour pouvoir **agir**, il faut que les porteurs ville du quart d'heure activent des **leviers différents selon les fonctions et l'échelle** de proximité. Le défi est de mobiliser des acteurs privés ou publics aux périmètres de compétences très différents. Tout en concentrant ses efforts sur les leviers réellement mobilisables à l'échelle des quartiers. Mais étant donné l'objectif premier de proximité du quotidien (écoles, soins, logement, espaces récréatifs, végétalisation...), les leviers semblent à la **portée communale**. Les notions d'échelle et de temps de projet sont essentielles pour appliquer le concept pertinemment.

Enrichir la notion de proximité

La ville du quart d'heure peut s'enrichir de nombreuses approches urbanistiques connexes: règlements, intensité, marchabilité, tactique ou participation...



Une expérience de **co-décision** d'aménagement: photomontage des deux variantes proposées au public pour l'aménagement de l'aire de jeux du Cockrouri à Mulhouse. | Source: Ville de Mulhouse



➔ La participation pour plus de convivialité

La **participation citoyenne**, habitants et usagers en tête, s'inscrit dans le prolongement de l'urbanisme tactique. Impliquer les citoyens au-delà de l'information ou de la consultation, a minima la concertation, et idéalement la co-production des projets permettent de dépasser le vivre ensemble pour le **faire ensemble**. Par le biais de plateformes d'échanges adaptées aux situations, les « professionnels » de l'urbanisme peuvent faire remonter les besoins des usagers, débattre des scénarios d'évolution, construire avec les citoyens des règles de vie ou des modes de gestion des espaces adaptés. Entre l'espace privé ou collectif, c'est une façon d'instituer de **nouvelles utilisations des espaces communs**.

Pour la ville du quart d'heure, la participation active permet d'adapter les projets aux contextes sociaux locaux, **gage d'acceptabilité** et d'usages apaisés. Par exemple, cela permet de fixer conjointement un cadre adaptable avec les acteurs des lieux multifonctionnels.



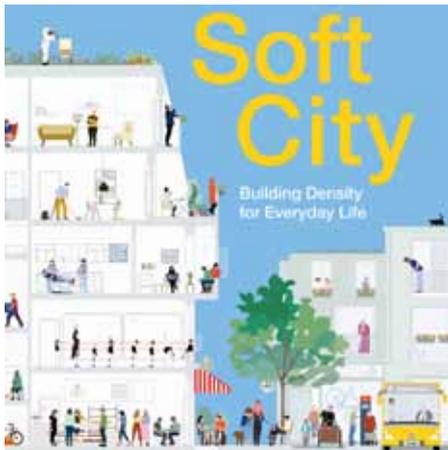
➔ La « ville de la minute » et l'urbanisme tactique pour changer vite

La Suède a lancé un plan d'**aménagement rapide et sur-mesure d'espaces publics** dans plusieurs de ses villes. Pilotée par le ministère de l'environnement, la « ville de la minute » (« One-Minute City ») offre un catalogue de mobilier urbain préfabriqué en bois, adaptable à différentes situations. L'équipe en charge de la mise en oeuvre adapte l'aménagement aux besoins relevés localement, et remplace **une ou plusieurs places de stationnement par le mobilier**. Suivi par les acteurs locaux de l'urbanisme, l'aménagement urbain peut-être adapté aux pratiques, jusqu'à être pérennisé.

A l'échelle de la Suède, la « One-Minute City », un exemple d'**urbanisme tactique** joignant reconquête de l'espace public et innovation industrielle. | Source: ArkDes

Cet exemple s'inscrit dans le courant de l'**urbanisme tactique**. En complément d'un urbanisme stratégique, encadré au long terme, l'approche tactique est volontairement rapide à exécuter, réactive aux remontées d'usages et à temporaire. Affectations temporaires de friches architecturales ou urbaines permettent de redonner à ces lieux. Aménagements temporaires type « pistes cyclables COVID » ou piétonnisation ponctuelle permettent de tester des intentions plus long-termistes, d'**argumenter par les faits**.

Pour la ville du quart d'heure, l'urbanisme tactique est une façon expérimentale d'adapter la ville existante. Elle permet d'**engager un débat direct** avec les acteurs concernés sur la transformation des espaces publics.



Plus d'attractivité de la vie urbaine par **diversité d'usages**. | Source : *Soft City*, David Sims

Usages & proximité

La **diversité d'usage** des lieux de proximité complète le maillage plus resserré des fonctions urbaines.

L'agence **Gehl Arkitekter** s'est spécialisée dans l'**analyse** des usages des espaces publics. Des outils éprouvés de mesure **chiffrée** (nombres, flux, types de population, temporalités, trajets, etc.) et **sensible** (expérience sensorielle, insécurité, agrément...) permettent de « rendre la vie [de ces lieux] visible ». Les urbanistes développent des **outils** collaboratifs en libre accès et approfondissent des **sujets** tels que les « paysages alimentaires » (foodscapes), la ville à échelle d'enfant, la place de populations ciblées, etc. Le concept de « **Ville douce** » (soft city) élargit les principes appris par l'étude des espaces publics à tout le tissu urbain. 9 principes permettent de conserver une densité d'échelle humaine, donc agréable.

Dans le même ordre d'idée, « **le sociotope** décrit les valeurs sociales d'un espace ouvert dans un environnement culturel donné. » (Svaerre). C'est une façon d'appréhender l'environnement où vivent les gens en terme de **qualités sociales**. Un bon sociotope contribue à la ville du quart d'heure par sa taille adaptée aux besoins des gens, sa proximité, sa facilité d'accès et ses qualités sensibles.

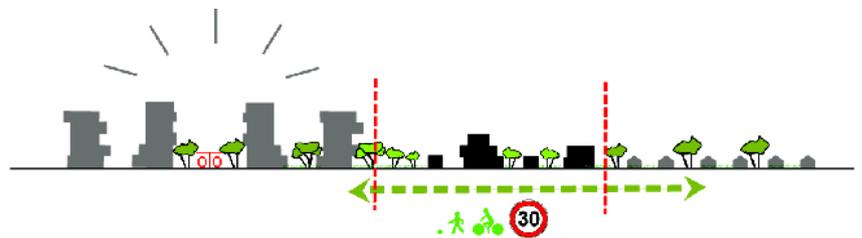
Les études de la vie publique **durant le COVID** (Gehl) ont confirmé la baisse d'activité dans les rues commerçantes au profit d'activités de quartier à faible déplacements, surtout dans les espaces publics de proximité. Les jeunes et les seniors sont plus sortis, les échanges ont été plus nombreux entre inconnus et les pratiques sensorielles plus recherchées (soleil, senteurs, couleurs...).

➔ Rapprocher la nature des usages pour augmenter le bien-être

Trames vertes et bleues, berges naturelles, parcs de poche (pocket parks), cours d'écoles oasis, parcs agricoles, fermes urbaines, etc. sont quelques concepts qui participent à **augmenter les aménités paysagères et naturelles en ville**. Un maillage plus resserré de ces lieux rapproche ces « services environnementaux » des habitants et usagers de la ville. La population doit toutefois être sensibilisée à des espaces verts plus naturels, moins propres, pour oser se les approprier. Inversement, ces lieux doivent permettre une large diversité d'usages (récréatifs, sportifs, culturels, etc.) pour inclure une large population. La notion de sociotopes et d'analyse des usages d'espaces publics (cf. zoom) permet d'améliorer ce **rapport entre les habitants et leurs milieux** urbains plus naturels.

Pour la ville du quart d'heure, l'**augmentation du maillage d'espaces naturels rapproche mécaniquement des fonctions d'épanouissement, de bien-être ou d'approvisionnement** (cf. 6 fonctions) de la population. La notion de **qualité d'usage** de ces espaces publics à caractère naturel permet de renforcer la portée de ces services environnementaux.

➔ Intensité et intimité pour bien vivre



Ménager des transitions entre ville intense (à gauche) et ville intime (à droite), au service du projet urbain. | Source : A'URBA

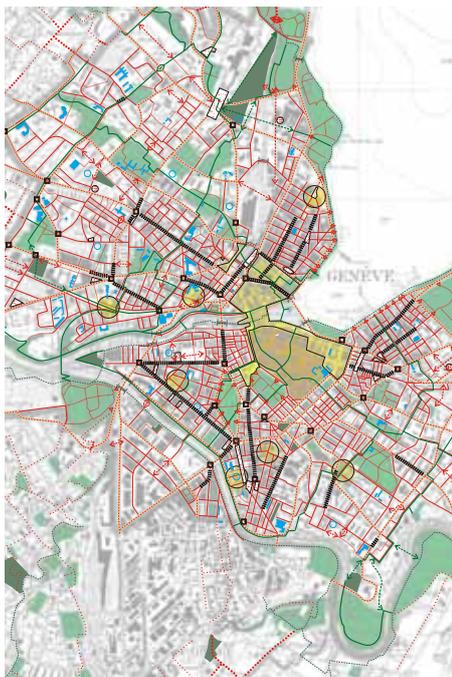
L'Agence d'Urbanisme de la Région bordelaise (A'URBA) a développé le concept de « **ville intense** ». L'approche part du repérage des situations d'intensité de vie urbaine. Ces lieux intenses concentrent souvent les fonctions de centralité : place publique, rue commerçante, activités, etc. Entre ces lieux, se niche la **ville intime**, majoritairement résidentielle et calme. Le repérage permet de dégager des situations de **transitions** entre espaces intenses et sensibles de la ville. L'AURBA propose des outils du **projet urbain** pour assurer la qualité du cadre de vie entre ces secteurs. Il s'agit de modérer les vitesses, de diminuer les nuisances, de tisser des trames vertes et bleues entre eux...

Pour la ville du quart d'heure, cette approche permet de **penser la qualité de vie de la ville des proximités globalement, à travers les outils du projet urbain**.

➔ La « marchabilité » pour retrouver le goût de flâner

Traduction de l'anglais « walkability », la « marchabilité » décrit la **qualité de marche d'une ville**. Cette approche donne la priorité aux déplacements piétons dans l'aménagement des espaces publics. C'est une approche à la fois **technique**, le piéton est un mode de déplacement à part entière, et **sensible**, le mode de déplacement naturel et l'appréhension de l'espace de l'être humain sont au centre du projet. Il s'agit de sécuriser et de rendre agréable les parcours pour tous les habitants et usagers de la ville.

Cette priorité au piéton, a des bénéfices économiques pour la chalandise des commerces, sanitaires pour le corps et l'esprit des marcheurs, ou sociaux pour l'accès facilité de tous les publics - motorisés ou non - aux aménités de la ville. En pratique, l'augmentation de la marchabilité peut être encadrée stratégiquement (**plan piéton** de l'Eurométropole de Strasbourg ou de la ville

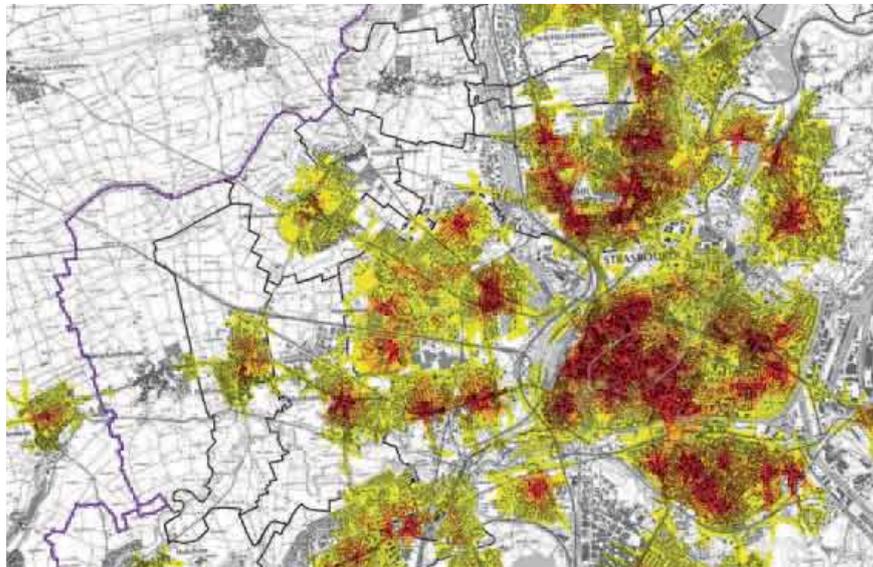


A Genève (Suisse), une politique volontariste d'amélioration de la « marchabilité » d'une ville: **Plan directeur des chemins pour piétons** (en haut), carte de la marche valorisant les temps de parcours Source: Ville de Genève

de Genève par exemple) ou par des méthodes de **projet** à l'échelle de la rue (tests, apaisement, participation, adaptation progressive...).

Pour la ville du quart d'heure, la marchabilité est un **préalable indispensable** pour que la proximité (re)devienne praticable pour tous. Elle est le pendant à l'action sur le resserrement et l'hybridation des fonctions sociales urbaines.

➔ La proximité pour orienter les documents d'urbanisme



Les « îlots de proximité », à 300, 500 et 1000m, de l'Eurométropole de Strasbourg, base d'élaboration du PLU de la métropole. | Source: ADEUS

La notion de proximité peut se concentrer sur une **approche fonctionnelle**, applicable au-delà de l'échelle du quartier. Les agences d'urbanisme de Strasbourg et d'Orléans ont utilisé la notion pour rédiger, respectivement, le PLU intercommunal et le SCOT.

Sur l'**Eurométropole de Strasbourg**, l'ADEUS a centré son analyse sur l'accès à 5, 10 et 15 minutes à pied à 4 services de la « ville élémentaire » (Mangin). Elle a cartographié les « îlots de proximité » à l'échelle de la métropole et croisé ces résultats à ceux d'une enquête ménages-déplacements. Le tout a permis de dégager des bases quantitatives nécessaires à la proximité (densité d'habitants, nombre de logements, part de population concernée) et des conséquences chiffrables pour les mobilités (réduction du capital-temps déplacement, part modale moins carbonée). Enfin, ces conclusions permettent de justifier des modes d'encadrement réglementaire via le **PLU** de la métropole.

Sur l'**agglomération d'Orléans**, TOPOS a repris la méthodologie de l'ADEUS, l'a simplifiée et croisée avec le réseau des transports en commun à haut niveau de service. Elle dégage ainsi une carte de trois **degrés de proximité** (élémentaire, mobilités, les deux) à l'échelle du **SCOT**. Ces conclusions permettent de développer des orientations de planification pour l'agglomération, tant pour le SCOT que le PDU.

Pour la ville du quart d'heure, ces approches offrent un **argumentaire quantifiable** pour l'aménagement du territoire local. Elles sont facilement applicables pour l'élaboration de documents réglementaires.

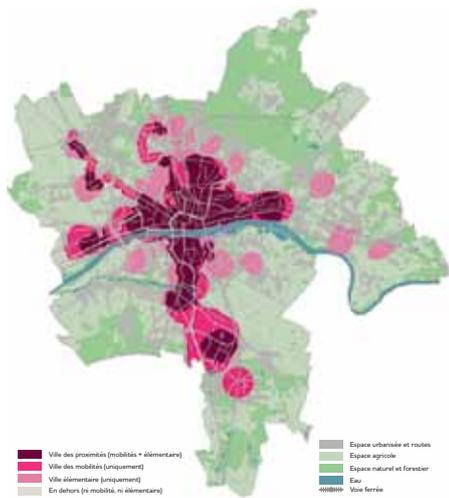
40 logements à l'hectare
& **1000** logements formant un ensemble, un seuil minimal pour assurer la mise place de services de proximité

Source : ADEUS, 2015



Plusieurs échelles de mise en oeuvre

La ville du quart d'heure peut se décliner à toutes les échelles de l'urbanisme, de la planification à l'aménagement en passant par l'action publique.



Le **degré d'accessibilité** aux villes élémentaire (rose clair), des mobilités (rose foncé) et combinant les deux (en bordaux) comme base d'orientation du SCOT de l'agglomération d'Orléans. | Source : TOPOS

➔ Orienter les documents d'urbanisme

A l'échelle des documents de planification, **SCOT** en tête, la ville du quart d'heure peut se traduire par des **orientations**, voire des objectifs évaluables, pour assurer le suivi de sa mise en oeuvre : part de la population en proximité, densité minimale de logements à l'hectare, articulation transports et urbanisation... Les travaux de l'Agence d'Urbanisme d'Orléans (TOPOS) sont allés dans ce sens.

A l'échelle du document réglementaire qu'est le **PLU**, plusieurs niveaux d'encadrement sont possibles (ADEUS). Le **PADD** peut être orienté dans le sens de la proximité. Le **règlement** peut être plus précis pour, par exemple, assurer la préservation des qualités de proximité des centralités existantes, tout en permettant leur mutabilité (mixité fonctionnelle, densité). Les **OAP** peuvent thématiquer le sujet pour encadrer les futurs projets. Le document peut être articulé étroitement avec les dispositions d'un **PDU** ou du **PLH** pour assurer l'articulation entre parcours et lieux.

➔ Encadrer l'aménagement du cadre de vie

Au niveau du **projet urbain** au sens large, on peut distinguer les leviers d'action de la collectivité sur le « **dur** », le bâti et les espaces publics, de ceux sur le « **mou** », les usages et la programmation.

Par définition propriété de la collectivité, les **espaces publics** (rues, places, parcs...) semblent les plus « simples » à transformer. Moreno et les exemples cités déclinent des actions pour :

- **favoriser la marche** : résorption des points noirs du réseau, conception adaptée aux PMR (qui peut le plus, peut le moins), priorité aux piétons dans l'allocation des surfaces...
- **augmenter la convivialité** : mobilier varié et adapté aux usages conviviaux, éclairage adapté aux variations d'usages, valorisation artistique et patrimoniale, aménagements paysagers et climatiques...

Autre levier public d'action, les **équipements** tels que les écoles, centres sociaux, sièges d'administrations... Il s'agit de resserrer le maillage existant de services publics, et surtout d'user de ces lieux pour élargir les services offerts à un plus large public : ouverture élargie, usages différenciés selon les temporalités, aménagement et ouverture des espaces extérieurs...

➔ Adapter l'action publique

La collectivité a divers leviers d'action plus « mous » pour la mise en place de la ville du quart d'heure. Le maître-mot semble être la **transversalité**. Sans elle, pas de multifonctionnalité des lieux ou d'action globale. Il s'agit donc d'adapter les modes de faire de la collectivité, en parallèle de la mise en place d'un encadrement adapté esquissé plus haut.

L'image de la **collectivité «plateforme»**, ouverte à tous les acteurs concernés d'un projet, remplacerait celle de la collectivité « en silo », n'invitant d'autres acteurs sur ses rails qu'en cas de nécessité. La plateforme a un animateur, des contours, un projet à poursuivre, des ressources limitées... mais sa méthode est la mobilisation du plus grand nombre. Tant pour stimuler l'intelligence collective, qu'augmenter l'acceptation des projets ou simplement assurer le caractère partenarial des projets « multifonctionnels ».



Les espaces publics et les équipements mulhousiens comme **ressources de qualité de vie**. Ici, le parc Lefebvre (en haut) et la cour de l'école Henri Sellier à Mulhouse (en bas).

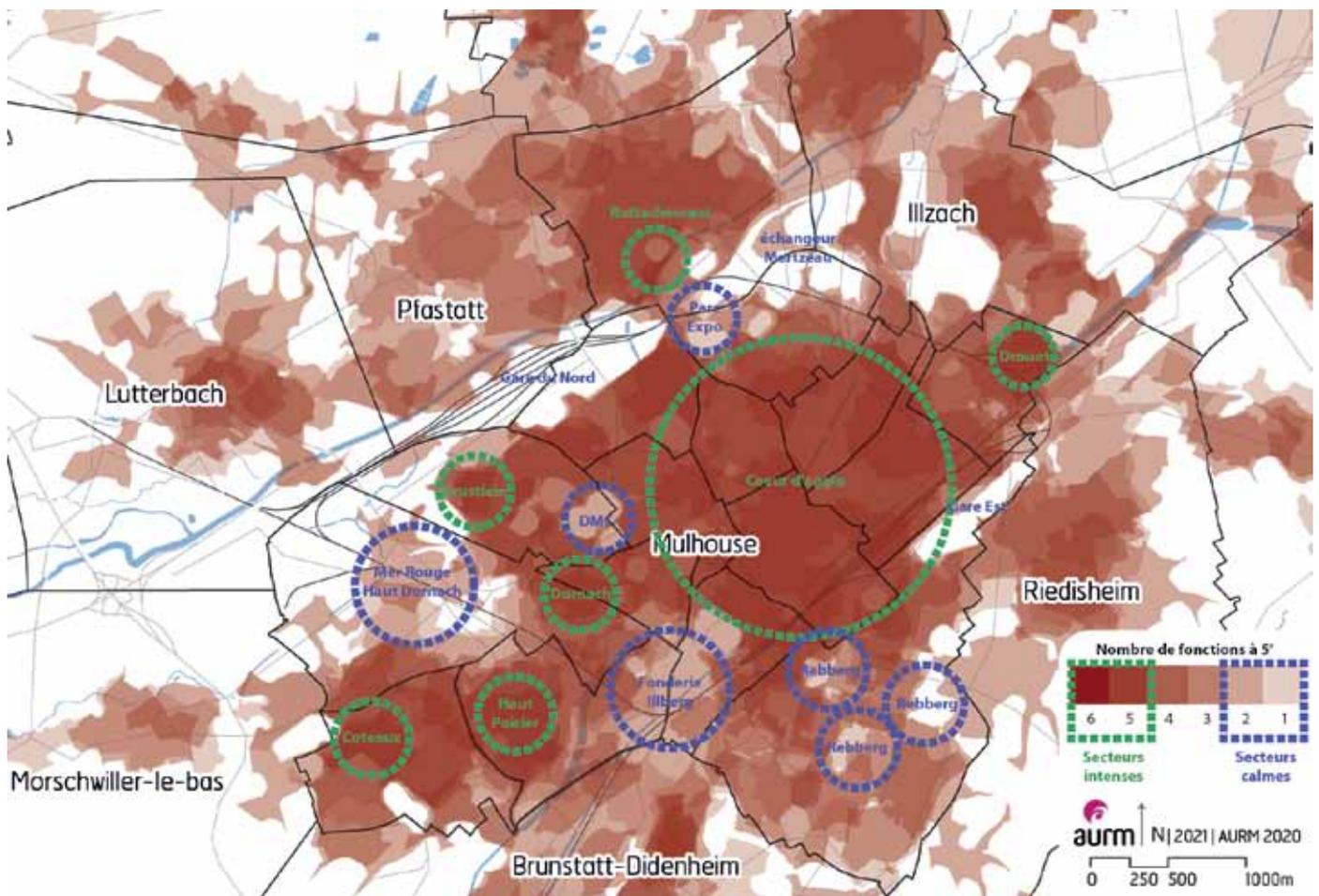


Les **tiers-lieux**, enjeux de programmation et de méthode de projet au sein des services communaux. Ici la bibliothèque Grand Rue à Mulhouse.

Cela nécessite des **moyens humains** avant tout et une **culture de projet** ouverte. La collectivité peut fixer le degré de son implication selon la nature des projets, du pilote engagé à forts enjeux publics à l'acteur facilitateur d'initiatives privées (réseaux d'entraides citoyens, animation associative de lieux...).

Plus prosaïquement, la collectivité a son mot à dire dans la **programmation** des diverses opérations d'urbanisme ou d'architecture sur son territoire. Assurer la mixité fonctionnelle et sociale ou fixer des ambitions environnementales sont des leviers importants pour inciter d'autres acteurs privés ou publics à mettre en oeuvre la ville du quart d'heure.

➔ Un excellent niveau de proximité général dans Mulhouse



La carte ci-dessus **superpose les secteurs à 5 minutes de chaque fonction sociale urbaine** analysée. Plus un secteur est de couleur foncée, plus il a accès à plusieurs fonctions sociales (centre historique, centralités quartiers...). Plus un secteur est de couleur claire, moins il y a accès (Fonderie, Illberg...). Les secteurs en blancs sont à plus de 5 minutes d'une fonction sociale (gare du nord, échangeurs...).

Les fonctions sociales urbaines diversement proches de la population

On a analysé **l'accessibilité à 5, 10 et 15 minutes (300, 500 et 1000 m) à pied des 6 fonctions sociales urbaines** définies par Moreno. Seuls les services les plus courants sont étudiés par fonction (grandes surfaces et commerces de bouche pour « s'alimenter » ou écoles maternelles et primaires pour « apprendre »). Pour chaque fonction, on a estimé la part de la **population** mulhousienne vivant à proximité des centralités. Enfin, on a agrégé les 6 cartes thématiques pour définir le **niveau de proximité global** (cf. supra). Le périmètre étudié est **Mulhouse** et sa proche couronne.



Mulhouse, ville des 5 à 10 minutes

L'Agence s'est essayée à un diagnostic rapide de la situation mulhousienne. Quel degré de proximité ont les quartiers mulhousiens? Sur quelles fonctions agir en priorité?

➔ Des situations de proximité différenciées

98%

de la population mulhousienne vit à 10 minutes à pied des services étudiés.

+ de 80%

de la population habite à 5 minutes de commerces alimentaires, d'arrêts de transports en commun structurants et de parcs

56%

de la population pourrait travailler à 5 min de chez elle

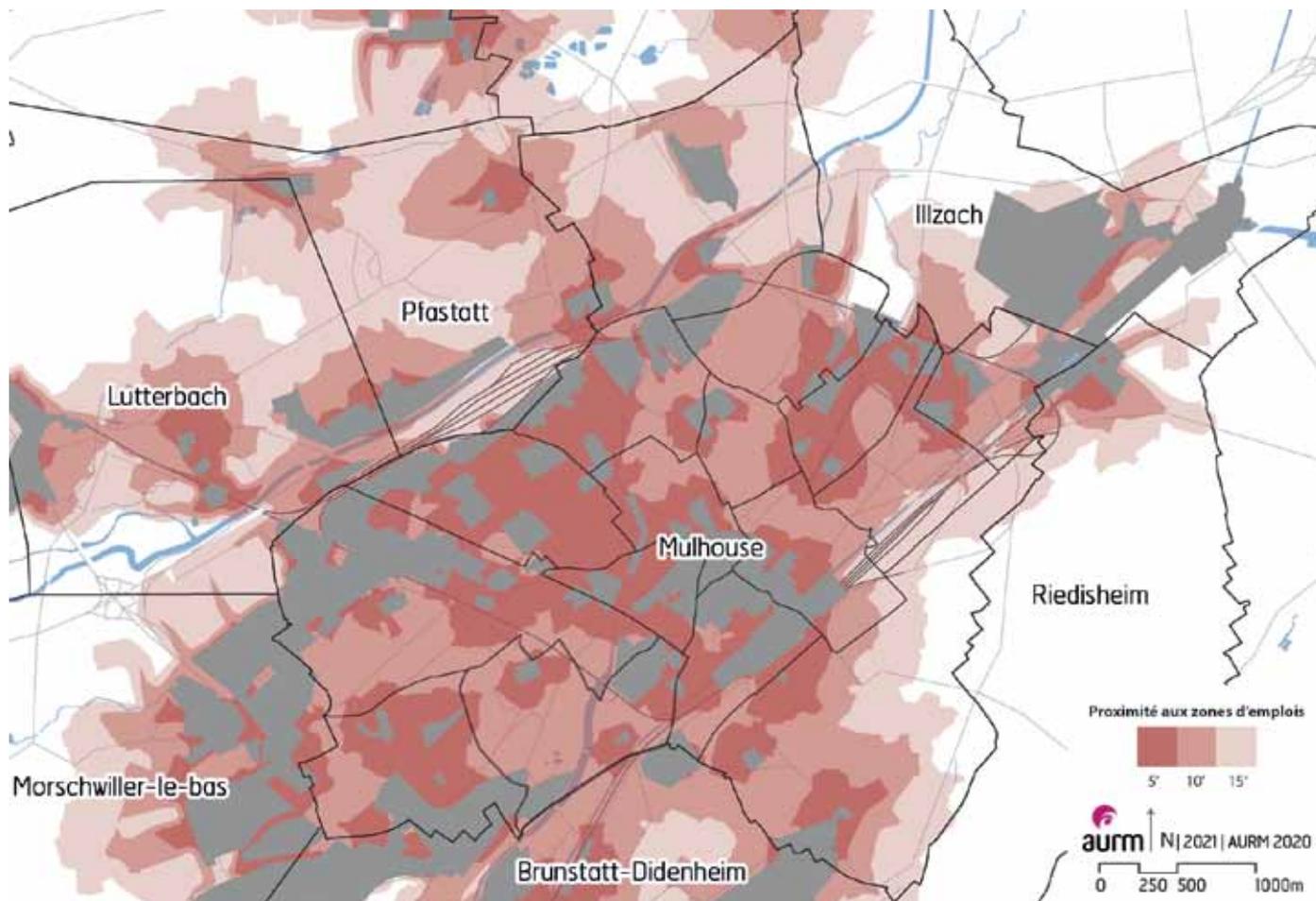
Sources: INSEE, SIREN, Soléa, m2A (2020)

Le **centre historique mulhousien et les quartiers « péricentraux »** qui l'entourent concentrent toutes les aménités à 5 minutes. Les fonctions urbaines sont plus petites mais aussi plus également réparties que dans les autres quartiers (parcs, immeubles tertiaires...).

Ailleurs, ce sont les **axes de circulation historiques et les centres d'anciens villages** (Dornach, Bourtzwiller...) ou de quartiers (place Hauger, Kléber) qui concentrent les services. La quasi totalité de la population mulhousienne vit à 10 minutes à pied des services étudiés. On distingue des **zones résidentielles** plus vides de services à Dornach ou au Rebberg.

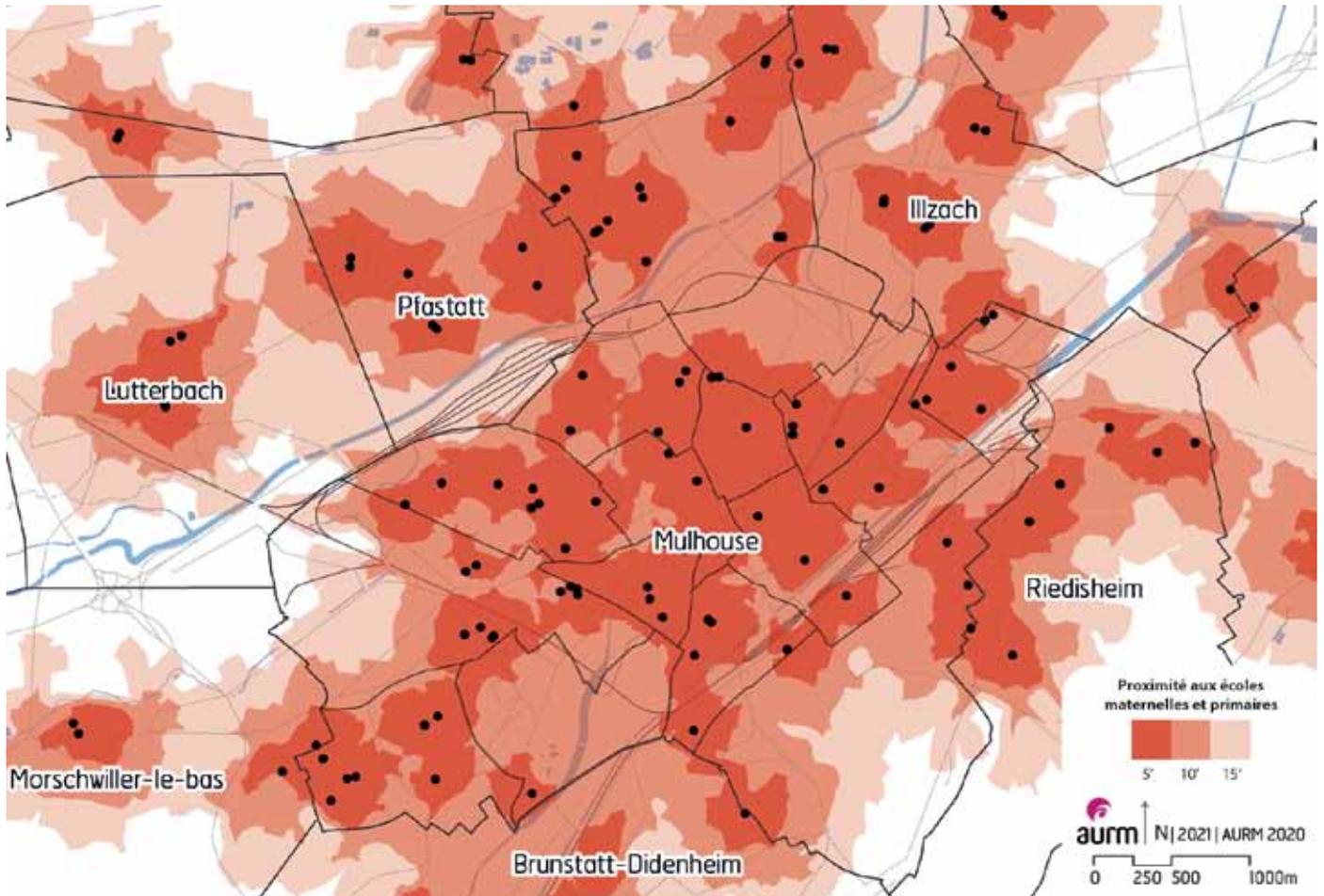
Commerces alimentaires, transports en communs structurants et espaces publics à caractère naturel sont les fonctions de plus grande proximité. Entre 85 et 92% des mulhousiens ont accès à ces services quotidiens en **5 minutes**. D'échelle réduite, elles sont mieux disséminées dans le tissu urbain dense.

➔ L'accessibilité aux zones d'emploi, maillon faible de la proximité



Les **zones d'activités et d'équipements** (en gris) concentrent l'emploi, mais sont majoritairement monofonctionnelles et peu accessibles à pied. | Source: PLU Mulhouse

➔ Les écoles, le plus fort potentiel au plus proche de la population



Les **écoles maternelles et primaires** sont réparties très équitablement sur le territoire: un levier de chronotopie ? | Source: SIREN



Les **faisceaux d'infrastructures** limitent la proximité inter-quartiers, fortement au Nord (en haut) et ponctuellement au Sud de Mulhouse.

Médecins, pharmacies, écoles maternelles et primaires et zones d'emploi sont accessibles à **10 minutes** de quasiment tous les quartiers. Service public quotidien, les écoles sont très équitablement réparties sur le territoire. Les services de santé se regroupent à proximité des commerces. Les **zones d'emploi sont les moins accessibles** à la population. Elles sont concentrées en périphérie dans un « croissant » ouest partant de Fonderie jusqu'à la gare du Nord. Elles sont plus éclatées à l'Est en lisière de l'île Napoléon ou du Nord de Rixheim. 95% de la population y a accès en 10 minutes, mais cela ne dit rien de l'adéquation entre le type d'emplois offerts et les besoins de la population active alentour.

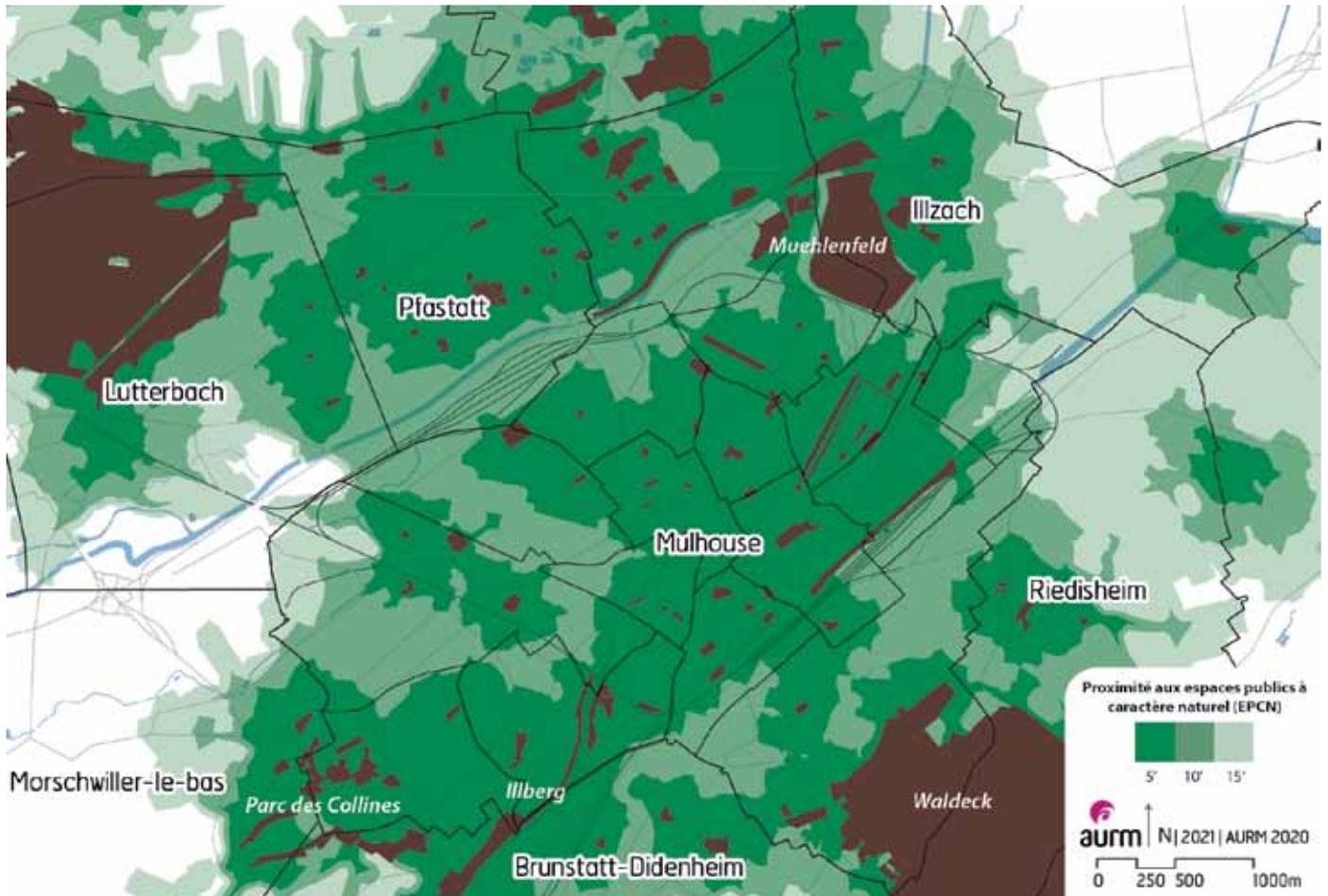
➔ Des ruptures infrastructurelles au Nord et au Sud

Malgré une excellente proximité générale, certaines ruptures se lisent dans le continuum des déplacements. La plus nette est au Nord, de part et d'autre du **faisceau autoroutier et ferré**, qui fait se tourner le dos les quartiers de Mulhouse et de ses communes voisines. La Mer rouge semble la plus isolée du reste de la ville, tandis que Bourtzwiller semble plus tourné vers Pfastatt ou Illzach que les quartiers mulhousiens. Le constat est similaire au Sud, entre Mulhouse et Riedisheim surtout.

Des situations de **moins forte proximité** se concentrent à partir de la **Fonderie** vers la plaine des sports et Didenheim, d'une part, et autour du **Thannenwald** vers Riedisheim, d'autre part.



➔ Espaces publics à caractère naturels bien répartis mais d'échelles très diverses



Une **approche nécessairement différenciée**. Multitude de micro-parcs dans les quartiers centraux contre grands ensembles d'espaces verts en périphérie. 3 niveaux de couleur, pour 3 niveaux d'accessibilité à 5, 10 et 15 minutes à pied. | Source: SIREN, AURM



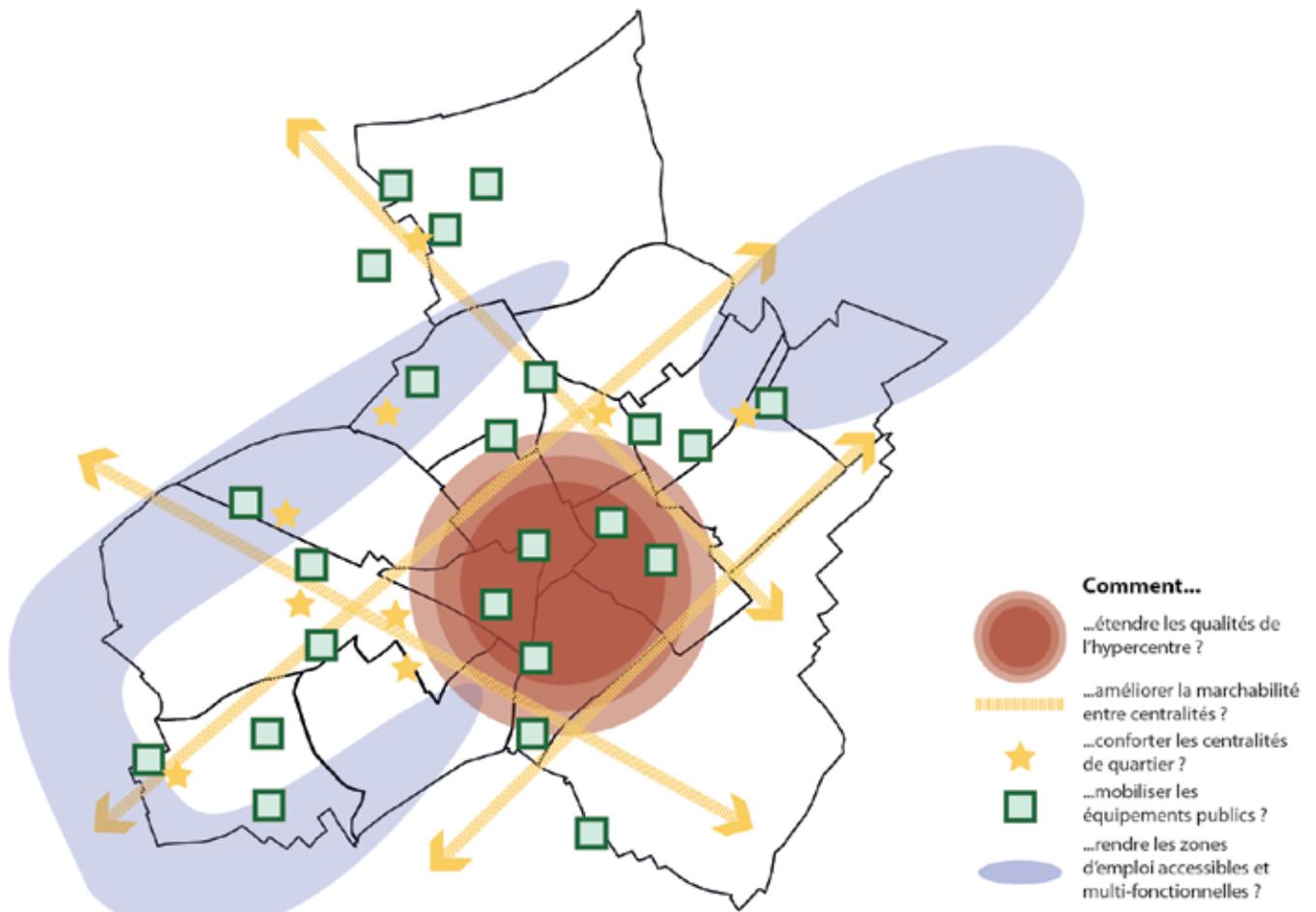
Conforter l'accessibilité et la **convivialité** des espaces publics.

➔ Porter les efforts sur la convivialité

Forte d'une grande proximité, Mulhouse devrait chercher à **améliorer les « situations de convivialité »** existantes. **Coeur de ville et péricentre**, malgré l'hyperproximité à tous les services, même non quotidiens, concentrent les difficultés sociales et d'image. La **qualité des formes de convivialité** semble être l'enjeu principal. Quels conflits d'usages doit-on résorber pour apaiser des situations ? Comment mobiliser l'intense variété de ressources humaines présentes pour innover ? Comment gérer les différents temps d'usages de ces quartiers pour inclure un large public ? Comment ménager des transitions entre îlots intenses et intimes pour assurer la qualité résidentielle ? Ici, les **actions d'animation et d'amélioration des espaces publics** semblent essentielles. La deuxième étape de **Mulhouse Grand Centre** est une opportunité à saisir.

Les **axes passants et les centres de quartiers** sont multiples et bien répartis dans la ville. Ici aussi, mais sur des secteurs plus ciblés, l'enjeu est d'améliorer la **qualité de l'accès aux services** : place de la voiture, verdissement, confortement voire renforcement de l'offre de services, liens avec les espaces plus résidentiels avoisinants... La municipalité pourrait s'appuyer sur les **axes vélos vitrines ou les actions NPNRU** pour prioriser ses actions. Les axes passants sont autant de ponts possibles vers des projets avec les communes voisines, surtout au Nord et au Sud de Mulhouse, où les quartiers sont si imbriqués.

➔ Schéma des grands axes de travail possibles pour plus de convivialité à Mulhouse



Synthèse des **grands axes de travail** soulevés par l'Agence pour renforcer la proximité et la convivialité dans la ville de Mulhouse.



Améliorer les continuités piétonnes et cyclables pour inciter à la marche.

Les **zones pavillonnaires et d'activités ou d'équipements** sont les plus mono-fonctionnelles, et donc les plus éloignées du concept de Moreno. Les zones résidentielles ont surtout à gagner de l'**amélioration de l'accessibilité aux centres et axes passants** les traversant. D'appréhender ces quartiers dans leur ensemble comme les faces d'une même médaille. Les zones d'emplois auraient aussi à gagner de cette accessibilité piétonne aux quartiers voisins, mais surtout de la présence de services en leur sein. L'enjeu est **d'en faire des « morceaux de ville » aux usages mixtes**, de les intégrer à leur environnement. C'est un levier d'attractivité et de mutabilité de ces secteurs encore pensées comme des enclaves.

Les **écoles** maternelles et primaires sont un levier particulier de convivialité. Elles offrent une ressource communale partout disponible pour **augmenter l'offre en parcs ou espaces collectifs**. C'est d'autant plus important dans les quartiers à fort taux d'habitat collectif.

➔ Favoriser la « marchabilité » à plusieurs échelles

Malgré la forte proximité existante des services du quotidien, la voiture représentait encore la moitié des déplacements mulhousiens en 2009. La priorité est donc **d'améliorer la « marchabilité »** de la ville (cf. plus haut). Les maîtres mots sont sécurisation et agrément des parcours.



Les fonctions de centralité d'une ville ne sont pas toutes de proximité, aussi une articulation entre **plusieurs échelles de projet** est importante. On a présenté les enjeux et pistes d'actions à l'échelle des quartiers, mais les liens inter-quartiers, intra-agglomération et avec d'autres pôles urbains sont à intégrer à la réflexion. Cela nécessite un **travail partenarial**, et une accessibilité en transports en communs performante. Les désirs de proximité de communes de proche et lointaine couronne sont de possibles leviers de coopération. Par le biais du futur PLUi, ou de projets locaux entre communes ou d'échanges d'expériences.



Améliorer l'accès, la bio- et sociodiversité des espaces publics à caractère naturel.

Pour en savoir plus

L'Agence a publié plusieurs **livrables** concernant des leviers **d'approfondissement** de la proximité.

Pour renforcer la place de la **nature en ville** au bénéfice de la santé, de la convivialité et du cadre de vie, voir les pistes d'actions pour **rafraîchir** la ville [\[lien\]](#) et augmenter la place des **arbres** [\[lien\]](#), le diagnostic des **espaces publics à caractère naturel** [\[lien\]](#) ou le **guide** de mise en oeuvre de la nature en ville [\[lien\]](#).

Pour augmenter la **marchabilité** des espaces publics, et donc améliorer les liens entre fonctions de proximité, voir les développements possibles de la **voirrie apaisée** [\[lien\]](#), les leviers pour faire progresser la **pratique du vélo** [\[lien\]](#) ou le récente publication sur les **mesures en faveur de la marche** [\[lien\]](#).

Les publications sur les **équipements sportifs** [\[lien\]](#), culturels [\[lien\]](#) ou les centres sociaux [\[lien\]](#) offrent des perspectives sur le **chronourbanisme**.

Mémo



Les **axes « vitrines »** au coeur de la ville des proximités locale. Ils combinent maillage piétons, vélos voire transports en commun et cadre de vie naturel, agréable et à diversité d'usages. Ici, une perspective de la transformation possible du Bd Roosevelt. Source: Ville de Mulhouse

Mulhouse, « ville apaisée, durable et du bien-être »

Depuis une dizaine d'années, Mulhouse développe des **projets en faveur d'une ville de proximité de qualité**. **Mulhouse Grand Centre** en est l'exemple le plus emblématique puisqu'il a réaménagé le centre historique au bénéfice des piétons, flâneurs, espaces verts, commerces, ambiances, etc. Mulhouse **Diagonales** renature les cours d'eau très artificialisés pour améliorer le cadre de vie, la biodiversité ou la fraîcheur urbaine. Les opérations de **renouvellement urbain** et d'amélioration de l'habitat améliorent sensiblement les quartiers qui en bénéficient. Le plan écoles offre des opportunités de « chrono-urbanisme ». Tandis que **l'Agence de la Participation citoyenne** a développé de grandes compétences de coproduction de la ville avec ses habitants.

Aujourd'hui, la ville veut **poursuivre et développer ces bonnes pratiques autour du concept de ville du quart d'heure** et des expériences glanées des aménagements temporaires. Les mobilités auront un rôle essentiel à jouer. Dans la **continuité de Mulhouse Grand Centre**, le plateau piéton va être largement étendu en canalisant la place de la voiture via de nouveaux parkings-relais notamment. Des îlots et espaces publics majeurs seront requalifiés tels que le square de la Bourse ou la dalle du marché. Le **réseau cyclable** va être étoffé, sécurisé et réaménagé autour de 11 itinéraires structurants pour rejoindre le centre historique depuis le reste de l'agglomération. Services et stationnement sécurisé compléteront cette offre. Une large part de ce réseau sera exclusivement réservé aux mobilités douces et aux transports en commun. Grâce à l'espace gagné, en **complément de Diagonales** et du renouvellement urbain, ces **axes « vitrines »** seront verdés. Le tout devant être largement concerté voire coproduit avec les habitants entre 2022 et 2025.



Acronymes

ADEUS

Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise

OAP

Orientations d'Aménagement et de Programmation

PADD

Projet d'aménagement et de développement durable

PDU

Plan de déplacements urbains

PLH

Programme local de l'Habitat

PLU

Plan local d'urbanisme

SCOT

Schéma de Cohérence Territoriale

**Etude éditée et imprimée par :**

L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

Directrice de la Publication:

Viviane BEGOC, viviane.begoc@aurm.org

Rédaction:

Pier-Mael ANEZO, pier-mael.anezo@aurm.org, 03 69 77 60 83

Cartographie:

Luc CARPENTIER, luc.carpentier@aurm.org, 03 69 77 60 72

*Toute reproduction autorisée avec mentions précises
de la source et la référence exacte.*

AURM

33 avenue de Colmar - 68200 MULHOUSE
Tél. : 03 69 77 60 70 - Fax : 03 69 77 60 71