

Ville du quart d'heure, ville des GAFA ?

Marco Cremaschi

Que cache le retour en grâce récent du thème de la ville du quart d'heure ? Mettant les discours à l'épreuve des faits, Marco Cremaschi souligne la menace d'un nouveau clivage social rendu possible par l'emprise croissante des GAFA sur les villes.

Le mirage de la ville du quart d'heure fait florès en France. L'impulsion est venue du confinement du printemps 2020, qui a replacé au centre des débats le rêve de proximité tout en imposant un clivage entre les personnes travaillant à domicile (confinées dans un cercle d'un kilomètre, un rayon de 15 minutes à pied) et les agents de la logistique et de la distribution, libres (façon de parler) de se déplacer au service des confinés. Après le premier confinement, le thème a été immédiatement mobilisé dans la campagne d'Anne Hidalgo au second tour des municipales 2020 à Paris. La capitale française s'inscrit ici dans un mouvement international : la « ville du quart d'heure » a été inscrite à l'agenda du club des villes du C40/Cities Climate Leadership Group (Sala *et al.* 2020) et est également promue à Montréal, Milan, New York et ailleurs.

La « ville du quart d'heure » est la ville des micro-quartiers censée assurer l'accès aux principales fonctions à courte distance. L'impératif, c'est réduire les déplacements : l'attendu, c'est une nouvelle socialité de proximité. On est loin de la métropole « turbo-capitaliste » qui promet (mais n'assure pas) des déplacements rapides en métro ou par autoroute à l'échelle de la région urbanisée. Pourtant, dans la métropole de Paris, le plus grand ouvrage public du continent est en construction : le doublement du métro, avec deux anneaux autour de la ville, promet que les banlieues seront accessibles de l'une à l'autre et que ceux qui y habitent auront accès à un marché du travail plus large. Il ne fait aucun doute que la proximité fait aujourd'hui rêver, probablement pour éviter la fatigue des déplacements en voiture ou transports en commun toujours plus lointains. Mais la proximité n'est pas banale et n'est pas sans dilemme : par exemple, la proximité des lieux de travail est un compromis complexe entre organisation sociale et choix individuels, souvent sous les contraintes de la vie en couple ou en famille.

La promesse de l'ubiquité est donc un rêve, pas un modèle ni une théorie. Il serait vain de chercher des données, des fonctions ou des preuves au-delà de la référence omniprésente à « l'échelle humaine », qui est le trait commun, quoique vague, des nouveaux urbanistes aux USA¹ ou des professionnels influents comme le brésilien Jaime Lerner ou le danois Jan Gehl, qui légitiment et réveillent le piéton en chacun de nous.

C'est surtout un rêve à la mesure des employés et utilisateurs du numérique, qui travaillent sur le Net et reçoivent par colis des marchandises. Derrière la représentation idéalisée de la courte distance grouillent les fourmis ouvrières des plateformes digitales, dont le pouvoir incontesté se conjugue mal avec la revendication d'autogestion locale.

La réactualisation d'un thème ancien

L'idée de la ville du quart d'heure ne date pas d'aujourd'hui. Il y a bientôt un siècle, l'urbaniste étasunien Clarence Stein théorisait déjà la « *neighborhood unit* » (l'unité de voisinage), dont

¹ Le New Urbanism est un mouvement né aux États-Unis qui souligne une prétendue échelle humaine en alternative au modèle moderniste de la ville de l'après-guerre.

l'échelle était le quart d'heure de marche. Dans les années 1960, la critique Jane Jacobs réorientait les débats vers la ville dense (Jacobs 1961). Enfin, depuis une trentaine d'années, architectes et urbanistes ont promu le modèle de la ville compacte pour contrer le processus de désindustrialisation puis comme modèle de durabilité, ignorant au passage que les personnes qui marchent ou font du vélo pendant la semaine sont susceptibles de prendre l'avion plus souvent au cours de l'année. Aux États-Unis, Portland (Oregon) a adopté la notion de « milieux de vie complets » et de « courtes distances » dans les années 2000, en lançant le quartier des 20 minutes, qui reprend et généralise les idées développées par Jane Jacobs dans les années 1960.

Pour comprendre le retour actuel d'un rêve aussi stimulant que vague, il faut creuser sous la couverture médiatique qui brouille les déplacements de sens opérés ces dernières années. En 2020, l'universitaire franco-colombien Carlos Moreno², chantre des villes intelligentes à Paris, publiait son ouvrage *Droit de cité, de la « ville monde » à la « ville du quart d'heure »*, suite à son article de 2016 dans un quotidien économique (Moreno 2016). Le titre fait un clin d'œil au *Droit à la ville* d'Henri Lefebvre, texte qui relayait le sentiment de révolte des habitants contre les échecs du modernisme industriel et légitimait l'autonomie de la vie quotidienne et la maîtrise de son propre destin. Se réappropriier la ville équivalait à contrôler les conditions de vie collective.

Moreno, lui, n'est pas marxiste : chez lui, la proximité multiplie les opportunités pour l'individu. L'approche n'est pas sans rappeler Le Corbusier : la ville est l'infrastructure « totale » qui permet de vivre, de travailler et d'accéder à l'alimentation, à la santé, à l'éducation et au développement personnel (comme si l'État et le marché n'étaient pas influents). Une ville raisonnablement dense mais diversifiée, moins homogène que les dortoirs ou les quartiers d'affaires du modernisme urbain, permettrait des trajets courts dans de petits espaces. Rien de plus qu'une infrastructure, hélas : la ville des fonctionnalistes n'est pas un corps politique, ni une arène de passions, ni un lieu de conflits... « Une utopie de bobo », un rêve réactionnaire par rapport à Lefebvre, déclare P. Veltz (2021).

Cette ville courte combine alors quatre composantes : « proximité, diversité, densité et ubiquité » (Moreno *et al.* 2021). Les trois premières appartiennent à la tradition de la sociologie urbaine : Louis Wirth définit la ville en 1938 comme un espace concentré, dense et divers. Le quatrième est le nouvel aspect sur lequel nous reviendrons plus tard.

Derrière le voile du rêve : la ville divisée

À ce niveau d'abstraction, toute définition fonctionnelle risque à la fois d'être incomplète et imprécise : il n'y a pas de citoyen générique, mais des citoyens multiples (pas tous citoyens, d'ailleurs) avec des aspirations et des droits différents, parfois niés, parfois en conflit. Mais la cité des 15 minutes semble réunir des individus et des consommateurs dans un marché libre, une arène flexible qui s'accommode facilement de positions idéologiques opposées. Est-ce que l'on ne réduit pas alors la ville à une plateforme de services ?

Ajoutons que le bénéfice des 15 minutes est loin d'être universel. Dans certaines villes européennes, les conditions matérielles sont déjà réunies : ce « concept » prétendument nouveau décrit ainsi simplement le Paris gentrifié – à l'exception de l'offre d'emploi qui reste inégale. Dans les pays du Sud ou dans le contexte de l'étalement urbain nord-américain, ces mêmes bénéfices sont probablement inimaginables. L'usage qui en est fait est souvent instrumental : l'objectif implicite est souvent que les services soient rapprochés de la résidence. Augmenter l'offre d'emplois adéquats à proximité des lieux de vie est clairement plus difficile et, de fait, la proposition est vague sur cet aspect.

² Carlos Moreno, directeur scientifique de la Chaire ETI (Entrepreneuriat, Territoire, Innovation), à l'université Paris-1 Panthéon Sorbonne-IAE de Paris, est spécialiste de l'étude des systèmes complexes et du développement des processus d'innovation.

Une ville proche et compacte est encore modalement divisée et voit des privilégiés à pied ou à vélo et des agents de service en métro ou en véhicule utilitaire. Nous sommes au point de rupture que H. G. Wells avait déjà compris dans sa *Machine à explorer le temps* (1895) et qui oppose les Elois aux Morlocks : non plus des classes sociales, mais des groupes anthropologiques distincts et malheureusement complémentaires.

L'une des principales faiblesses concerne l'absence d'équation qui relie les facteurs : le bon sens enseigne que la probabilité de trouver un bon emploi augmente avec la distance à parcourir depuis chez soi, et pas le contraire. De plus, il est quasiment impossible pour deux personnes cohabitantes de trouver un travail adéquat dans le même quartier. En outre, peu de métiers s'exercent de chez soi, et les logements sont souvent inconfortables ou inadaptés au travail. Pétri de saines intentions, tout ceci demeure très vague : la ville du quart d'heure n'est que « de la com' ! Un truc de privilégiés » (Paquot 2021).

Malgré ces éléments critiques, la couverture médiatique est abondante. Il n'y a pas de raison d'en être surpris. Les modèles politiques voyagent rapidement à travers le monde et entrent rapidement dans le langage et les programmes des maires, pour disparaître tout aussi rapidement. Le plus célèbre des modèles récents, la « *smart city* » (terrain d'entraînement de Moreno), ne survit que dans les proclamations, après les échecs manifestes de Songdo en Corée et de Masdar aux Émirats (deux expérimentations de l'intégration entre ville et numérique) ; et peu se souviennent du modèle 24/7, ou encore de la ville des 3T de Richard Florida, constituée de talents, de technologies et de tolérance (Florida 2004), qui a également fait rage durant un été dans les journaux du monde entier.

Quand la com' cache le pouvoir du numérique

Une deuxième faiblesse concerne l'appel à une réorganisation logistique et numérique profonde visant à rendre la distribution commerciale et les services publics accessibles à vélo ou à pied, ou bien sans même bouger, depuis un appareil connecté. Ce n'est pas une promesse anodine : qui devrait procéder à cette conversion ? Il est raisonnable d'attendre des entreprises privées la recherche de profits et non le bien-être de la majorité. Les premiers tests d'universitaires craignent son impact en termes de gentrification (Dunning, Calafiore et Nurse 2021) et, à l'inverse, l'inapplicabilité aux villes du Sud du monde (Guzman *et al.* 2021), où les bassins d'emploi s'étalent sur de vastes régions.

L'attention à la temporalité prend la forme de l'accès facilité à un vaste panier de marchandises par des trajets plus courts et avec des moyens individuels. Les nouvelles technologies changeraient le rythme de la ville et l'ubiquité est la nouveauté. Moreno ne ménage pas les superlatifs : le nouveau chrono-urbanisme assurera de nouvelles opportunités et activités au service du public insomniaque, et la ville « à temps continu » modifiera le rythme séquentiel entre l'animation diurne et le divertissement nocturne (Moreno 2016).

En attendant, il faut souligner l'aspect le plus risqué et le plus dérangeant caché dans cette idée omniprésente de l'infinité temporelle rendue possible par le numérique et qui se fait passer pour une idéologie libertaire, un point de rencontre spontané et harmonieux entre la multitude joyeuse des hackers et des aspirants au bucolisme. Déjà, les effets du numérique ne sont pas homogènes : une meilleure logistique pourrait réduire les déplacements, favorisant la densité, mais les véhicules autonomes pourraient augmenter les déplacements et réduire la densité. Le résultat croisé de tendances divergentes est loin d'être évident.

De plus, les acteurs du numérique sont des plateformes. Rien ne pourrait être plus éloigné de la réalité, où les GAFA (grandes entreprises, telles que Google, Amazon, Facebook et Apple) organisent des marchés en croissance rapide et fabriquent les biens et les scénarios de notre avenir. Comment de tels moteurs du monde virtuel sont-ils compatibles avec la ville courte et lente ? Cela reste un mystère. Pour le moment, Alphabet de Google a manqué sa première tentative de construire à Toronto un quartier à son image et à sa ressemblance. Il est encore plus incertain que les GAFA

soient compatibles avec une ville plus juste et démocratique, où la socialité du quartier conduirait à une autogestion en commun.

Tragédie ou farce, le succès rapide de cette formule dans laquelle chacun peut fourrer ce qu'il veut suggère de prendre au sérieux le besoin de proximité. Après tout, la ville du quart d'heure force élus et administrateurs à reprendre l'aspiration latente mais active à une « proximité heureuse ». Un rêve – hélas – discutable et flou, tandis que notre société est de plus en plus ouverte « aux horizons et aux échelles multiples, à la mobilité, à l'accès à la distance et aux technologies numériques » (Vanier 2020). Une proximité qui reste donc un mirage, surtout quand les services dont on a besoin sont de plus en plus produits en réseau et par des échanges à distance, comme la pénurie des réponses logistiques lors de la crise sanitaire du Covid l'a montré (Sisson 2020).

Bibliographie

- Dunning, R., Calafiore, A. et Nurse, A. 2021. « 20-Minute Neighbourhood or 15-minute City? », *Town and Country Planning*. URL : <https://livrepository.liverpool.ac.uk/3127722/>.
- Florida, R. 2004. *Cities and the Creative Class*, Londres : Routledge.
- Guzman, L. A., Arellana, J., Oviedo, D. et Aristizábal, C. A. M. 2021. « COVID-19, Activity and Mobility Patterns in Bogotá. Are we Ready for a “15-Minute City”? », *Travel Behaviour and Society*, n° 24, p. 245-256.
- Jacobs, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*, New York : Random House.
- Moreno, C. 2016. « La ville du quart d'heure : pour un nouveau chrono-urbanisme », *La Tribune*, 5 octobre 2016. URL : <https://www.latribune.fr/regions/smart-cities/la-tribune-de-carlos-moreno/la-ville-du-quart-d-heure-pour-un-nouveau-chrono-urbanisme-604358.html>.
- Moreno, C. 2020. *Droit de cité, de la « ville-monde » à la « ville du quart d'heure »*, Paris : Éditions de l'Observatoire.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. et Pratlong, F. 2021. « Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities », *Smart Cities*, vol. 4, n° 1, p. 93-111.
- Paquot, T. 2021. « La ville du quart d'heure », *Esprit*, vol. 4, avril 2021, p. 22-24. Disponible en ligne à l'URL suivant : <https://www.cairn.info/revue-esprit-2021-4-page-22.htm>.
- Sala, G. et al. 2020. « How to Build Back Better with a 15-Minute City », *C40 Cities Climate Leadership Group*. URL : https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-build-back-better-with-a-15-minute-city?language=en_US.
- Sisson, P. 2020. « How the “15-Minute City” Could Help Post-Pandemic Recovery », *Bloomberg*, 16 juillet 2020. URL : <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-07-15/mayors-tout-the-15-minute-city-as-covid-recovery>.
- Vanier, M. 2020. « La proximité, entre économie de l'attention et hold-up idéologique », *Horizons publics*, n° 13, p. 66-79.
- Veltz, P. 2021, « Du “droit à la ville” à la “ville du quart d'heure”, quelle régression ! », *Libération*, Tribune, 9 septembre 2021. Disponible en ligne à l'URL suivant : www.liberation.fr/societe/ville/du-droit-a-la-ville-a-la-ville-du-quart-dheure-quelle-regression-20210909_USPZOEQ5FNHWTE6VZKRJBXEX24.

Professeur à l'École urbaine de Sciences Po Paris, où il dirige le Cycle d'Urbanisme, **Marco Cremaschi** est membre de l'Institut Convergence Migration, Paris. Parmi ses dernières publications : *Culture and Policy-Making. Pluralism, Performativity, and Semiotic Capital* (Springer, 2021) ; *Regulation and Planning. Practices, Institutions, Agency* (co-dirigé, Routledge,

2021); “Place is Memory: A Framework for Placemaking in the Case of the Human Rights Memorials in Buenos Aires”, *City, Culture and Society*, vol. 27, 2021 (www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877916621000497).

Voir aussi en ligne :

<http://www.sciencespo.fr/centre-etudes-europeennes/fr/chercheur/marco-cremaschi>

<https://sciences-po.academia.edu/MCremaschi>

Pour citer cet article :

Marco Cremaschi, « Ville du quart d’heure, ville des GAFA ? », *Métropolitiques*, 28 avril 2022.
URL : <https://metropolitiques.eu/Ville-du-quart-d-heure-ville-des-GAFA.html>.