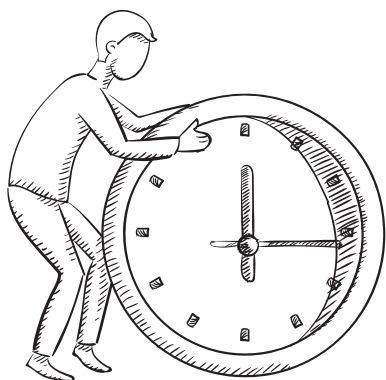


Le quart d'heure nantais



Faire une ville où on peut trouver toutes les réponses aux besoins de la vie quotidienne à moins de 15 minutes à pied de son lieu de résidence, c'est l'idée portée par les promoteurs de la « ville du quart d'heure ». Séduisante sur le plan de la qualité de vie, l'idée peut vite devenir angoissante en nous remémorant l'expérience du confinement.

Ce concept tend pourtant à être de plus en plus adopté par les villes pour lutter contre l'étalement urbain et l'artificialisation des sols, de Copenhague à Ottawa, mais aussi en France, à l'image de Nantes.

La ville du quart d'heure amène en effet **une autre approche de la densification en plaçant les services de proximité, et la marche à pied, au cœur des politiques publiques**. Quels services et équipements se cachent derrière cette promesse ? Jusqu'à quel point est-elle déjà une réalité pour les 657 000 habitants de la métropole nantaise ? Quels enjeux territoriaux et sectoriels soulève la mise en oeuvre d'une telle démarche ?

Quart d'heure philo mais aussi méthodo, cette synthèse propose d'appliquer le concept théorique aux réalités de la métropole nantaise.

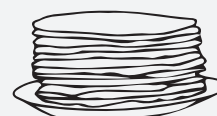
Chiffres clés


25000 lieux
forment l'armature métropolitaine des services de proximité (boulangeries, parcs, écoles...)



50
services constituent l'offre complète testée sur la ville de Nantes

32%
de la population de la ville de Nantes couverte par l'ensemble de l'offre complète



12 services

considérés comme fondamentaux dans la ville du quart d'heure répartis en 7 catégories et qui représentent près de 8 000 lieux disséminés dans la Métropole

74%

des habitants de la métropole nantaise couverts par l'offre de services fondamentaux. Ce taux de couverture de la population est de 95 % sur la commune de Nantes



Le quart d'heure philo

Entre lutte contre l'étalement urbain et développement des mobilités douces, c'est l'alignement des planètes qui fait de la ville du quart d'heure le nouveau mantra de l'action publique locale. L'approche n'est pas nouvelle mais renouvelée avec ce concept qui place le critère du temps au centre de l'aménagement urbain pour le bien être des habitants.



Le concept sur le papier

Coup de peinture fraîche sur concept ancien

Les promoteurs de la ville du quart d'heure remettent au goût du jour des concepts sur lesquels sont basées les théories urbaines depuis de nombreuses années. Lutte contre l'étalement urbain, développement des mobilités douces, mixité fonctionnelle (loi SRU 2000) sont autant de leviers et d'objectifs poursuivis au travers de la ville du quart d'heure. **Le temps n'est pas un prisme si nouveau.** Depuis 2004, le réseau national « Tempo territorial » œuvre au développement des politiques temporelles. Cependant plus exigeant, le concept de ville du quart d'heure nécessitera de renforcer la **logique de transversalité** des politiques publiques de manière plus systématique et efficace.

Affluents des politiques d'attractivité, la densification et la métropolisation sont devenus des mots à bannir du discours public local. Pourtant, la densification par l'exploitation des « dents creuses » du foncier est l'une des solutions pour **lutter contre l'étalement urbain** dans un contexte de forte croissance démographique. C'est notamment le cas sur la métropole nantaise qui a accueilli en moyenne plus de 9 400 nouveaux habitants chaque année entre 2013 et 2018. Argument tout trouvé pour les professionnels de l'aménagement urbain et de l'immobilier, la ville du quart d'heure relève avant tout de la ville des courtes distances. Sujet sur lequel travaillent depuis longtemps déjà les spécialistes des déplacements.

Métropole en croissance recherche bien-être au quotidien

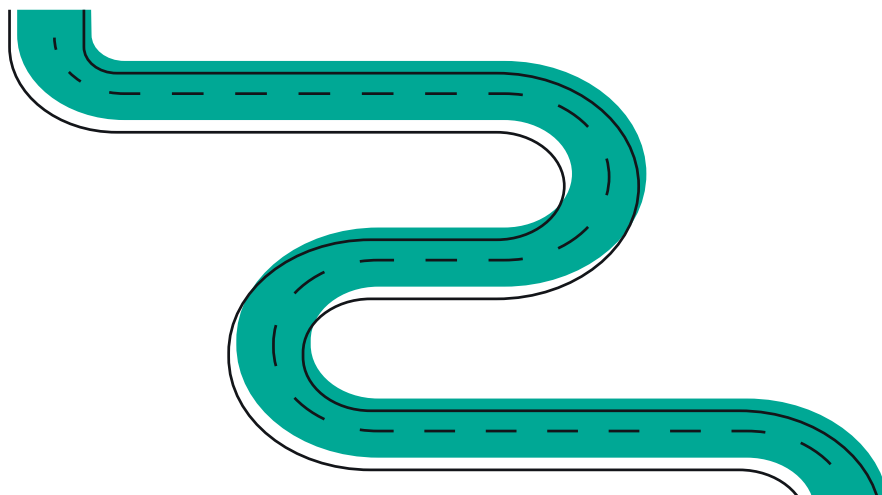
Le temps est au cœur des possibilités et des choix individuels dans la vie courante. Il impacte nos modes de déplacements et notre qualité de vie au quotidien. Rapprocher les services de nos lieux de vie constitue un moyen de favoriser des modes de déplacement plus doux, de passer d'un modèle de **l'hyper-mobilité** à celui de **l'hyper-proximité**.

La ville du quart d'heure s'adresse à tous au travers d'un panel de services génériques répondant aux besoins du quotidien : **s'alimenter, se soigner, se cultiver, s'épanouir, travailler**. Autrement dit, la pyramide de Maslow se retrouve appliquée à la fabrique de la ville pour permettre à chacun de trouver une réponse à ses besoins dans un périmètre de proximité.

Partir de la feuille blanche ou construire avec l'existant

Le quartier de la Prairie-au-Duc sur l'Île de Nantes est régulièrement cité en exemple. Issu d'un projet de réaménagement de plus de 15 ans, le quartier rassemble commerces, services et équipements publics du quotidien. La **liberté de programmation** a facilité la concrétisation du concept de la ville du quart d'heure à l'échelle de ce quartier.

Donner vie à ce concept dans la ville existante implique d'avoir d'abord un regard complet sur le **foisonnement des services d'ores et déjà disponibles**. La connaissance fine des services et équipements, l'identification des manques et les potentiels de mutualisation voire de mutation sont autant d'actions qui concourent à atteindre l'objectif de la proximité généralisée.

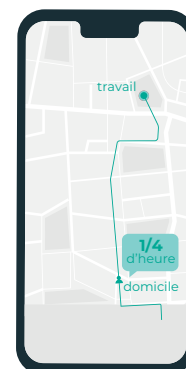


Les controverses

Chacun a déjà pu se frotter à son propre périmètre du quart d'heure par l'expérience et la contrainte des confinements. La ville du quart d'heure soulève des questions de diagnostic et de faisabilité, voire même de modèle de société. La prédominance de ce modèle dans l'aménagement urbain est-elle réellement souhaitable ?

Le poids structurant des parcours professionnels et résidentiels

Les marchés de l'immobilier et de l'emploi restent absolument structurants dans les choix de localisation des ménages. L'objectif de réunir travail et domicile dans le périmètre de la ville du quart d'heure se heurte à la **réalité des parcours** professionnels et personnels. Les trois-quarts des habitants de la Métropole font plus de 3 km pour se rendre au travail¹ tous modes de déplacement confondus. La diversité des **aspirations personnelles** et l'inertie liée à des **choix de vie structurants** écartent le travail des composantes de la ville du quart d'heure. Sauf à penser que le travail à domicile, ou le télétravail, deviennent la norme pour tous et en tout temps. Évidemment ce mode d'organisation nuance le constat, mais simplement de façon marginale. Compte-tenu des caractéristiques des métiers de chacun, le télétravail ne concernera au mieux qu'un quart des actifs occupés de la Métropole et seulement quelques jours par semaine². Pour les autres, il sera **toujours nécessaire de se déplacer** au-delà du quart d'heure de marche pour travailler.



Un risque de gentrification et de spécialisation des territoires

Regrouper des habitants sur un périmètre du « tout disponible » ne favorise-t-il pas un entre soi déjà fortement à l'œuvre ? La ville du quart d'heure présente le risque d'accentuer des phénomènes de **ségrégation socio-spatiale** par la polarisation des services. Juger des services fondamentaux de proximité revient à généraliser des besoins, des modes de vie, des aspirations et des habitudes. La gageure de cette approche est de voir des poches de population se projeter sur **leur propre ville du quart d'heure**, en fonction de leurs envies mais aussi et surtout de leurs moyens.

Le quart d'heure s'allonge à mesure que le territoire s'étale

La ville du quart d'heure c'est la promesse de la proximité pour accéder aux services du quotidien. Elle repose sur l'hypothèse d'une **densité d'habitants** suffisante pour assurer la viabilité économique des différents services et permettre la mutualisation d'équipements. Déployer ce concept dans la ville de Nantes ou en zone rurale ne veut certainement pas dire la même chose. Pour autant en 2017 en France, 42 % des actifs dont le lieu de travail est situé à moins d'1 km de leur domicile³ s'y rendent tout de même en voiture. Cette notion de **proximité est une réalité vécue différemment** par chacun et dépend des lieux et habitudes de vie.

La ville du quart d'heure interroge tous nos besoins du quotidien pour favoriser les modes de déplacements doux, à commencer par la marche à pied. La propension des habitants à se déplacer en voiture, même sur de très courtes distances, laisse planer le doute sur l'acceptabilité du quart d'heure piéton comme temps de trajet au quotidien. Les phénomènes de gentrification, déjà à l'œuvre sur nos territoires, risquent de se trouver renforcés par la tentation du sur-mesure. Pour s'extraire du débat théorique, propre à ce type de concept, cette étude se base sur le diagnostic de l'offre existante.

¹Source EDGT 2015. 57 % en 2017 selon source Insee, navettes domicile-travail 2017 ; traitements Auran.

²Source Auran, Le télétravail, un virage à négocier, 2017

³Source : Insee Première, n° 1835, Janvier 2021

Le quart d'heure méthodo

Définir ce qu'est la ville du quart d'heure à l'échelle locale revient à jouer sur deux facteurs principaux : le contenu de l'offre de services proposée et le temps de parcours acceptable pour y accéder.

La ville du quart d'heure à la croisée des chemins

La promesse d'un bouquet de services

Définir la ville du quart d'heure revient à décortiquer la vie quotidienne, à juger du caractère fondamental des services de proximité. Définir un panel de services essentiels implique de généraliser et d'accepter l'hétérogénéité de l'offre. « Le pain n'est pas terrible, mais ils ont de bonnes pâtisseries ». Bien sûr, pour espérer faire un diagnostic de ce concept appliqué au territoire, il faut nécessairement accepter de faire des choix qui permettent de **généraliser des résultats**.

Ainsi, une **cinquantaine de services et équipements** ont été retenus pour constituer l'armature des services de proximité. Ce choix a été guidé par un critère principal : la **pertinence du point de vue des usages du quotidien**, avec comme point de départ le lieu de résidence. À quels services ai-je besoin d'accéder quasi-quotidiennement au plus près de mon lieu de vie ? Bien sûr, la qualité des données disponibles est un facteur technique essentiel pour s'assurer de la fiabilité des résultats. Sur la métropole nantaise, ce sont donc près de 25 000 lieux, représentant plus de **50 services et équipements différents**, qui ont été recensés et analysés à la lumière des temps d'accès.

Armature générale des services de proximité

La ville alimentaire :

Commerces alimentaires généralistes, boulangeries, boucheries, poissonneries, AMAP, marchés

La ville sanitaire :

Médecins généralistes, pharmacies, cabinets paramédicaux, dentistes, laboratoires d'analyses médicales, opticiens et audioprothésistes.

La ville commerçante :

Buralistes, cafés-bars, restaurants, coiffeurs, bricolage, postes, points relais colis, librairies, laveries-pressings, banques, ressourceries-recycleries.



La ville éducative : Crèches, écoles maternelles et primaires, collèges, lycées.

La ville des loisirs : Parcs et jardins, aires de jeux extérieurs, gymnases, piscines, jardins partagés.

La ville culturelle : Bibliothèques et médiathèques, cinémas, salles de théâtre.

La ville des mobilités : Arrêts de transport en commun, garages et box à vélos, vélos en libre service.

La ville professionnelle : Espaces de télétravail-coworking, pôle emploi, maisons de l'emploi, entreprises d'insertion

La ville des services et du lien social :

Mairies et mairies annexes, maisons de quartiers, maisons des associations, police et gendarmerie, déchetteries, composteurs collectifs.

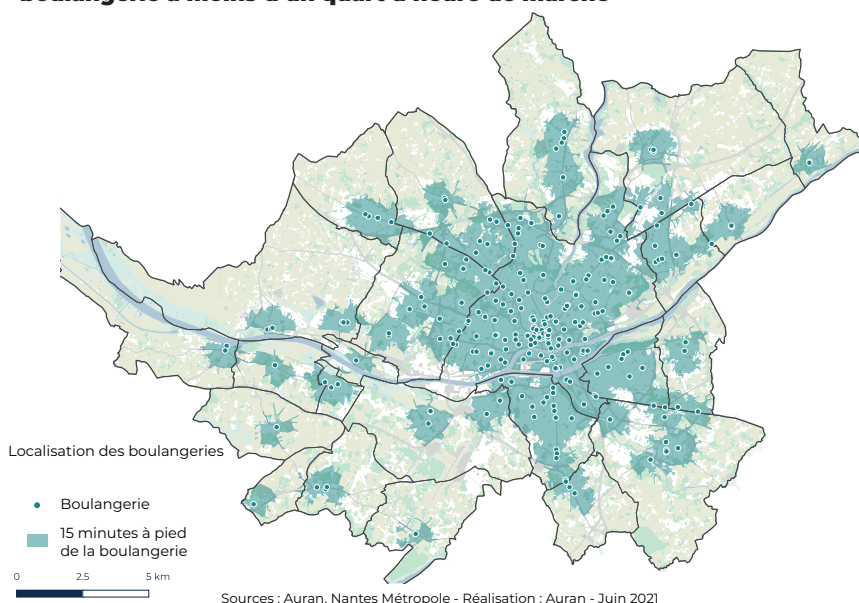
Un bouquet accessible sans recourir à la voiture individuelle

Les modes de déplacement sont fondamentaux dans l'idéologie de la ville du quart d'heure. L'offre de services de proximité est un moyen d'atteindre l'objectif de développement de la marche à pied et des autres modes de déplacements dits « doux ». En clair, la ville du quart d'heure vise à **nous affranchir de la voiture individuelle** pour nos déplacements quotidiens.

La **fréquence d'usage** d'un service et le temps de parcours pour y accéder sont déterminants dans les choix individuels en matière de modes de déplacements. À partir de quelle durée de déplacement privilégie-t-on la voiture individuelle pour se déplacer ? **Un temps de parcours acceptable**, au-delà duquel la voiture individuelle devient le mode de déplacement privilégié, a ainsi été attribué à chacun des 50 services retenus. Ces temps de trajets se basent sur la marche à pied et incluent des équivalents en vélo et en transport en commun.

À partir du temps de déplacement affecté à chaque service, le **périmètre au sein duquel il est possible d'y accéder** est calculé⁴. La superposition de l'ensemble des courbes pour un même service indique la **couverture du territoire pour cette offre**. A contrario, elle permet d'identifier des **zones blanches**, c'est-à-dire des zones non couvertes par l'offre analysée.

83 % des habitants de la métropole nantaise ont accès à une boulangerie à moins d'un quart d'heure de marche



La métropole nantaise compte un peu de plus de 250 boulangeries-pâtisseries, dans lesquelles les habitants se rendent quasi quotidiennement. Ce sont donc 250 « points » géolocalisés autour desquels un périmètre de 15 minutes à pied a été calculé en tenant compte de la voirie. La fusion de ces 250 périmètres donne la couverture du territoire par l'offre de boulangerie-pâtisserie.

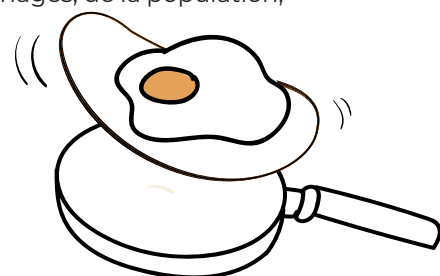
■ Prioriser pour dépasser l'utopie du « tout à portée de main »

Afin de tenir compte des caractéristiques des territoires observés, deux combinaisons ont été retenues :

- **La base** : une formule resserrée autour de 12 services répondant aux besoins les plus fondamentaux. Cette formule permet d'établir un premier diagnostic sur tous les territoires
- **La complète** : une formule élargie à près de 50 services et équipements de proximité. Cette deuxième combinaison permet d'augmenter le niveau d'exigence, notamment dans les zones à forte densité de population.

À partir de ces éléments, des indicateurs de taux de couverture des ménages, de la population, des logements individuels ou collectifs ont été calculés.

⁴ hypothèse de calcul : vitesse de déplacement à pied de 5km/h.



Le quart d'heure des résultats

La base (beurre salé) métropolitaine



12 services paraissent incontournables pour définir le périmètre des services fondamentaux de la ville du quart d'heure :

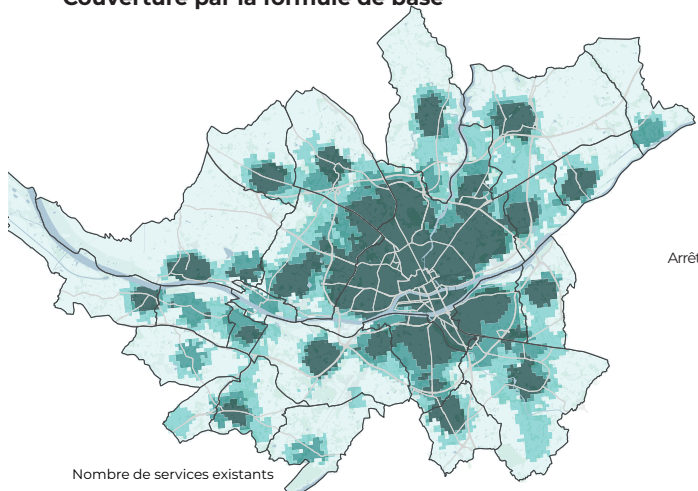


- **Boulangeries** : commerces alimentaire de proximité et du quotidien par excellence.
- **Commerces alimentaires généralistes** : hyper et super-marchés, épicerie et alimentations générales qui permettent de répondre au besoin d'approvisionnement en denrées alimentaires.
- **Buralistes** : commerces multi-services qui assurent des fonctions essentielles de proximité (presse, relais poste, cafés...).
- **Cafés, bars et restaurants** : lieux de convivialité, de vie sociale et d'animation de quartier.
- **Banques** : distributeurs de billets utiles aux autres services de la vie quotidienne (économie collaborative, marchés de plein air...)
- **Arrêts de transport en commun** : donner la possibilité à chacun de sortir de sa zone de proximité en favorisant les modes de déplacements doux.
- **Médecins généralistes** : première porte d'entrée vers le parcours de soin.
- **Pharmacies** : accès aux médicaments et produits élémentaires de santé.
- **Écoles maternelles et primaires** : éducation des enfants
- **Crèches** : mode de garde des enfants en bas âge.
- **Bibliothèques** : lieux de culture et d'animation.
- **Parcs, jardins et aires de jeux extérieurs** : accès à un espace vert et à des aires de jeux.



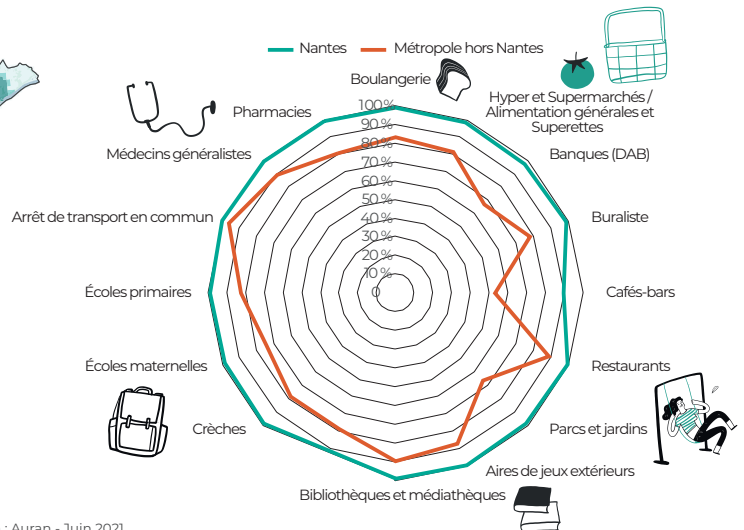
Les 3/4 des habitants de la Métropole vivent à moins de 15 minutes à pied de l'ensemble des services fondamentaux

Couverture par la formule de base



Sources : Auran, Nantes Métropole - Réalisation : Auran - Juin 2021

Taux de couverture de la population



74 % de la population de la Métropole est couverte par l'ensemble des services fondamentaux. Cette formule de base est même accessible pour 95 % des nantais.

Les zones « grises » : Brains, Indre, Mauves-sur-Loire, Saint-Aignan de Grandlieu et Saint-Léger les Vignes sont les communes sur lesquelles l'offre des services fondamentaux n'est jamais réunie dans son intégralité, même sur une petite partie de la commune.

À part Nantes, les communes dont la part de la population couverte par l'intégralité des services est la plus importante sont Saint-Herblain (83 %), Rezé (74 %), et Saint-Sébastien-sur-Loire (73 %). En fin de tableau, on retrouve Saint-Jean de Boiseau (8 %), Bouaye et Vertou (28 %).



Quelques disparités dans un résultat global en apparence plus que satisfaisant

À l'échelle de la Métropole, la part des ménages couverts est plus importante que celle de la population couverte (+ 3 points). Autrement dit, **les ménages de moins de deux personnes sont mieux couverts par** les services fondamentaux de la ville du quart d'heure. Dans le même ordre d'idée, 92 % des logements collectifs sont couverts par les services fondamentaux contre 60 % des logements individuels à l'échelle de la Métropole. Globalement, les **logements collectifs sont situés dans des périmètres plus denses en services** de proximité. Cet écart est renforcé dans les communes les moins denses en population et dont les logements collectifs sont majoritairement situés dans les centres bourgs. L'écart se réduit fortement lorsqu'on s'intéresse à la ville de Nantes : 97 % des logements collectifs sont couverts contre 92 % des logements individuels.

95 % des habitants de la ville de Nantes ont accès à moins de 15 minutes à pied de leur lieu de résidence aux services fondamentaux du quotidien. Alors que tous les quartiers affichent des taux de couverture de la population dépassant les 96 %, les quartiers Nantes Nord et Nantes Erdre sont les moins bien dotés avec respectivement 84 % et 71 % de la population couverte. C'est d'ailleurs dans le quartier Nantes Nord que les logements individuels sont même mieux couverts que les logements collectifs par l'offre de la ville du quart d'heure essentielle (85 % contre 83 % pour le logement collectif). Ces deux quartiers sont notamment marqués par la **présence de sites de l'enseignement supérieur quasi mono-fonctionnels**, le Tertre et la Chantrerie.

Les habitants des **quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) sont mieux couverts** en services de proximité que la moyenne métropolitaine (96 % des habitants des QPV contre 74 % des habitants de la Métropole en moyenne). La quasi-totalité de la population des QPV a ainsi accès aux services fondamentaux, même si là encore des disparités persistent selon les quartiers. Les quartiers Ranzay et Bout des Landes-Bout des Pavés affichent des taux de couverture inférieurs à la moyenne métropolitaine (respectivement 66 % et 73 % de la population). Dans les deux cas, sur les 12 services qui composent la formule de base, c'est le service bancaire qui fait défaut.

Et sur nos lieux de travail ?

La dichotomie urbaine entre lieux de résidence et d'emploi se reflète aussi dans les services du quotidien. Seulement 67 % des emplois, localisés à l'adresse de l'établissement employeur, sont couverts par les services fondamentaux de la ville du quart d'heure. C'est à Thouaré-sur-Loire que cette différence est la plus marquée avec 67 % de la population couverte contre 31 % des emplois. Les communes de Saint-Herblain et Sainte-Luce sur Loire présentent après Thouaré-sur-Loire les différences les plus importantes (28 points d'écart).

Sur la ville de Nantes, ce sont les quartiers à vocation économique de Nantes Erdre et Doulon-Bottière qui présentent les taux de couverture en services fondamentaux les moins importants : 50 % et 73 % des emplois couverts. Alors que 99 % des habitants du quartier Bellevue-Chantenay ont accès aux services essentiels à moins de 15 minutes à pied de leur lieu de résidence, 86 % des salariés de ce même quartier ont accès à ces services depuis leur lieu de travail.

La complète (œuf, jambon, fromage) nantaise

En représentant 48 % des habitants de la Métropole, Nantes présente un profil de densité de population et de services très marqué en comparaison des autres communes de la Métropole. La ville centre compte 12 des 15 quartiers prioritaires de la Métropole. Le taux de couverture par l'ensemble des 12 services fondamentaux sur la ville de Nantes incite à **être plus exigeant avec la ville centre**. Les habitants qui font le choix de vivre en zone urbaine dense ont des attentes plus fortes, tant en matière d'offre de services que pour ce qui est du temps nécessaire pour y accéder.

C'est donc une combinaison d'une **cinquantaine de services** qui a ainsi été testée sur la ville de Nantes. La barre est donc placée plus haute tant sur le plan de l'offre de services que sur celui des temps de parcours.

Entre maillage équilibré du territoire et logiques économiques

La combinaison de l'intégralité des services et équipements de cette offre complète fait ressortir quatre zones principales :

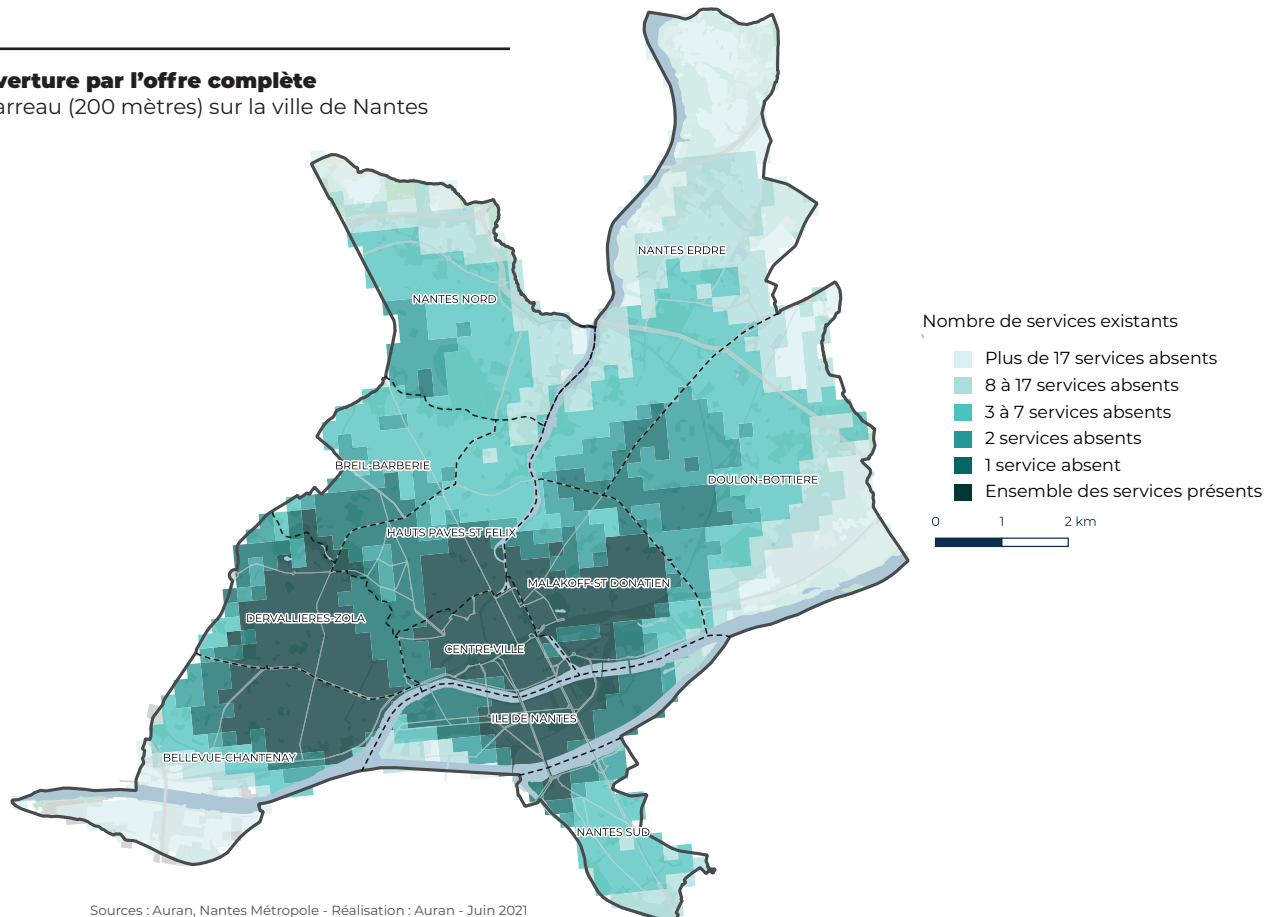
- L'hypercentre, de la Médiathèque au Jardin des Plantes
- L'Ouest, de Chantenay-Sainte-Anne aux Dervallières
- Dalby, au sein du quartier Malakoff-Saint-Donatien
- L'Île de Nantes, de Beaulieu à République

À l'inverse, plusieurs quartiers dont on aurait intuitivement pensé qu'ils rempliraient tous les critères ne sont finalement pas au rendez-vous de l'offre complète :

- L'extrémité Ouest du centre ville, de Chantiers Navals au boulevard Guist'hau
- Le quartier de la Prairie au Duc sur l'Île de Nantes (ouest du quartier futur CHU)
- Le nord du quartier Hauts-Pavés-Saint-Félix

Couverture par l'offre complète

au carreau (200 mètres) sur la ville de Nantes



Parmi l'ensemble des services, certains sont plus souvent absents. C'est notamment le cas de **grands équipements culturels, sportifs et de loisirs** comme les salles de théâtre, de cinéma ou encore les piscines. À l'évidence, ces grands équipements n'ont pas réellement une vocation de forte proximité.

Les vélos en libre service, comme les structures d'aide à l'emploi, visent des secteurs géographiques et des besoins spécifiques. En conséquence, la localisation de ces services répond à la **répartition géographique des populations ciblées**.

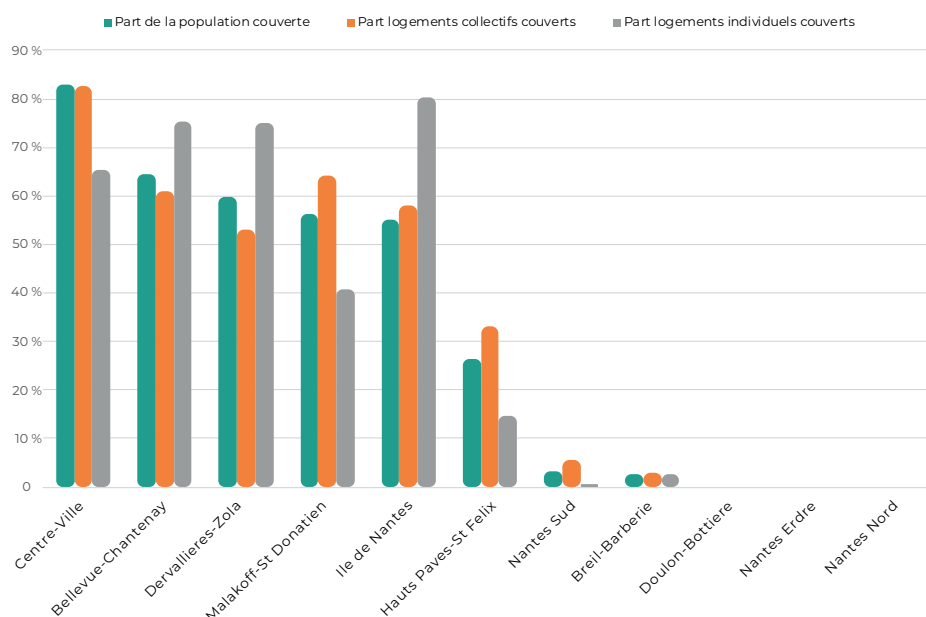
Certains services dont le déploiement a été planifié dans un objectif de **maillage équilibré du territoire**, tels que les marchés ou les mairies annexes, s'avèrent aussi être contraints par l'existence de locaux ou d'espaces publics adaptés. C'est le cas par exemple dans le quartier Nantes Erdre, dont la part d'habitants éloignés des marchés de plein air est la plus forte.

Enfin, les **logiques économiques** propres à chacun des secteurs d'activités représentés dans cette offre complète structurent aussi la cartographie de la ville du quart d'heure. Ainsi, les cafés-bars et les librairies sont majoritairement implantés en centre-ville. L'absence de cafés-bars dans certaines zones, comme dans les quartiers Doulon-Bottière, Nantes Nord et Nantes Erdre, illustre bien ce phénomène.

Un bilan contrasté au sein des quartiers et selon les services

32 % des nantais ont accès à l'intégralité de cette offre complète. Sans surprise, ce sont les habitants du centre-ville qui bénéficient du taux de couverture le plus important (83 %). Seuls 4 des 10 autres quartiers nantais sont en capacité de proposer cette offre à plus de la moitié de leur population : Bellevue-Chantenay-Sainte-Anne, Dervallières-Zola, Malakoff-Saint-Donatien et l'Île de Nantes.

Taux de couverture par l'ensemble de l'offre complète par quartier nantais



5 quartiers ne rassemblent l'ensemble de l'offre que sur une infime partie de leur périmètre, voire pas du tout : Nantes-Nord, Nantes-Erdre, Doulon-Bottière, Breil-Barberie et Nantes-Sud.

À l'inverse du constat fait sur les 12 services fondamentaux, les logements individuels sont en proportion mieux couverts que les logements collectifs dans 3 des 5 quartiers les mieux dotés. Sur l'Île-de-Nantes, 58 % des logements collectifs ont accès à l'offre complète contre 80 % des logements individuels.

Si on se place dans une optique de **priorisation de l'action publique par secteur géographique**, les quartiers qui ressortent comme étant les moins bien dotés en services de proximité sont : le sud-est du vieux-Doulon sur lequel est prévu le projet urbain Doulon-Gohard, la Chantrerie, Saint-Joseph de Porterie, l'Eraudière, le campus du Tertre, la pointe sud-ouest de l'Île-de-Nantes et le quartier des Bourdonnières à l'extrémité sud de la ville.

Les pages qui suivent présentent le détail des résultats par famille de services et par quartier nantais.

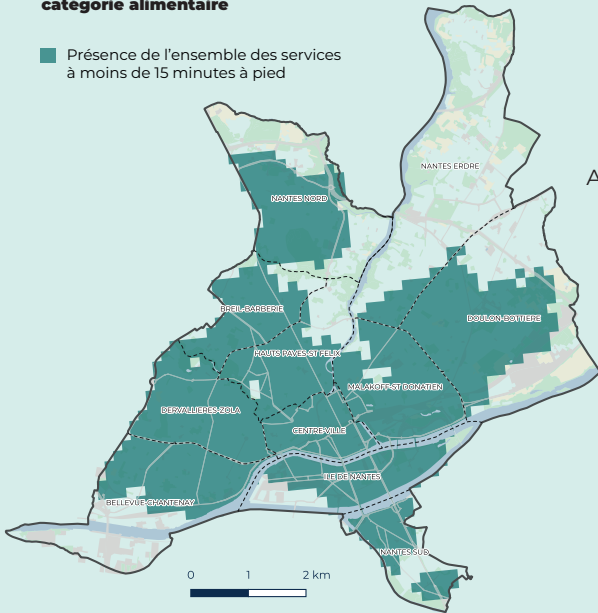
- BELLEVUE-CHANTENAY
- BREIL-BARBERIE
- CENTRE-VILLE
- DERVALLIÈRES-ZOLA
- DOULON-BOTTIERE
- HAUTS PAVES-ST FELIX
- ILE DE NANTES
- MALAKOFF-ST DONATIEN
- NANTES ERDRE
- NANTES NORD
- NANTES SUD

La ville alimentaire : accéder à une large gamme de produits

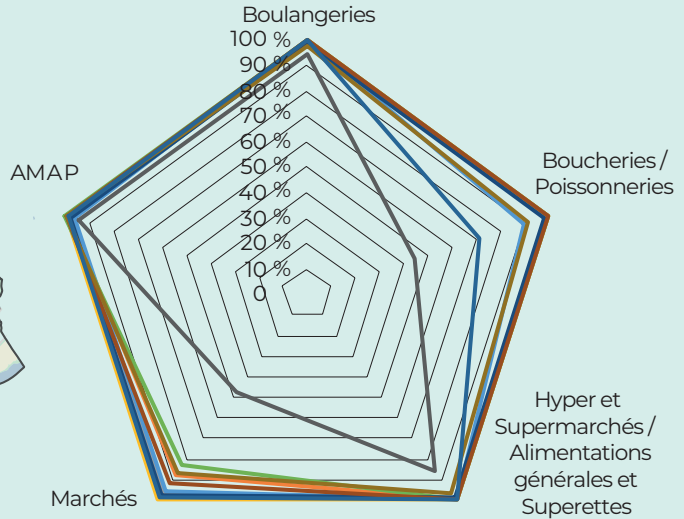
C'est l'accès à une large gamme de produits qui marque la différence entre les quartiers nantais. Alors que 98 % des Nantais ont accès à un commerce alimentaire généraliste, moins de la moitié des habitants de Nantes-Erdre ont accès à un marché ou à un commerce alimentaire spécialisé de boucherie ou poissonnerie. Comment proposer une gamme suffisamment large de produits alimentaires pour **répondre à la diversité des besoins** des habitants ?

catégorie alimentaire

■ Présence de l'ensemble des services à moins de 15 minutes à pied



Sources : Auran, Nantes Métropole - Réalisation : Auran - Juin 2021

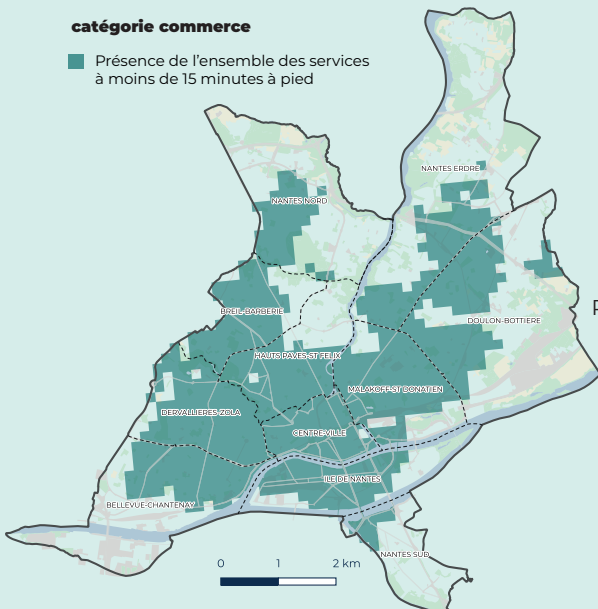


La ville commerçante : l'importance des centralités de quartier

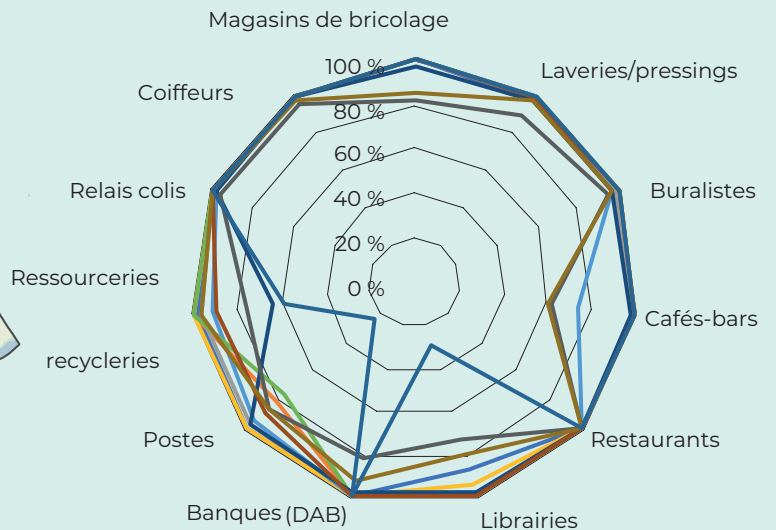
L'offre commerciale se structure autour des polarités et centralités de quartier. Avec un regain d'intérêt pour le commerce de proximité, les enseignes de bricolage, les ressourceries, les librairies ou encore les cafés-bars pourraient prendre une place plus importante demain dans les quartiers. C'est donc la question de la disponibilité, des caractéristiques et du prix des locaux commerciaux qui se posera pour accueillir ces services au plus près des lieux de vie. Comment **créer les conditions favorables** pour l'installation de ces commerces et ainsi diversifier l'offre proposée aux habitants ?

catégorie commerce

■ Présence de l'ensemble des services à moins de 15 minutes à pied

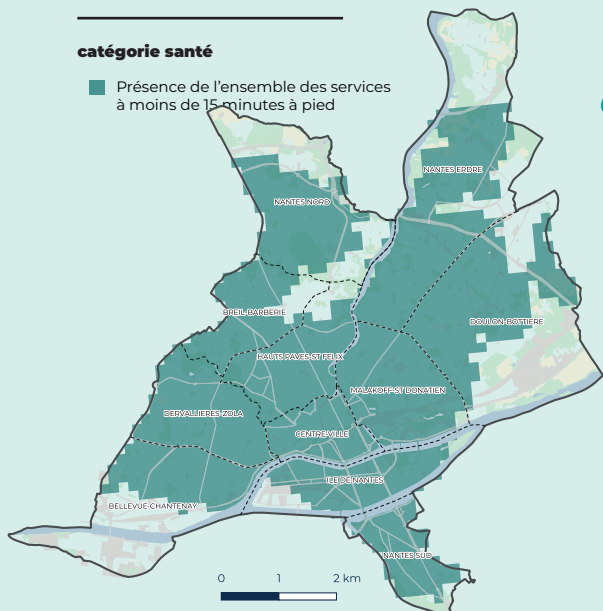


Sources : Auran, Nantes Métropole - Réalisation : Auran - Juin 2021

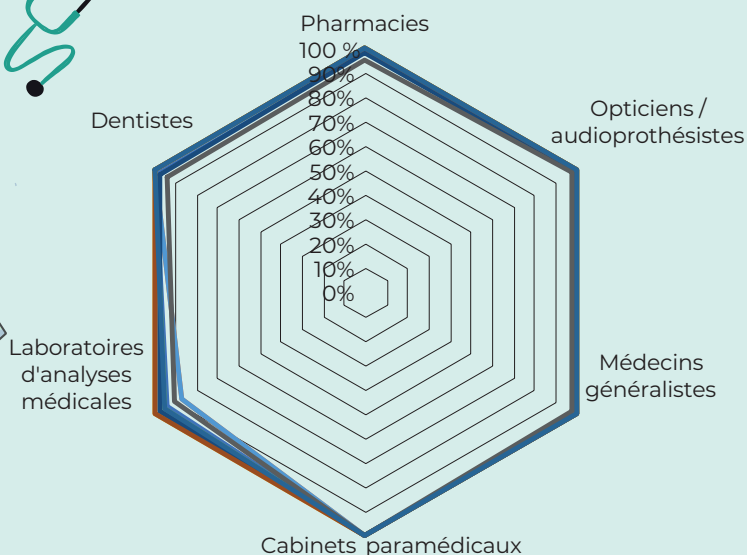


La ville sanitaire : des services largement accessibles a priori

Les services de santé retenus couvrent en théorie la quasi-totalité de la population de la ville de Nantes. La problématique sur ce sujet concerne davantage l'accès réel au service. C'est l'adéquation entre la capacité de l'offre et le volume d'une demande grandissante, compte-tenu de la croissance démographique et du vieillissement de la population, qui doit être analysée. Quels sont les secteurs, en apparence déjà couverts, qui présentent des **signes de tension** sur les principaux services de santé ?

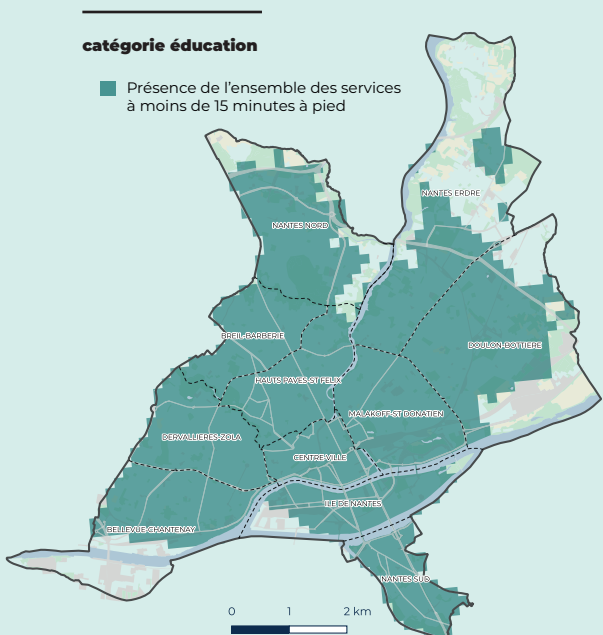


Sources : Auran, Nantes Métropole - Réalisation : Auran - Juin 2021

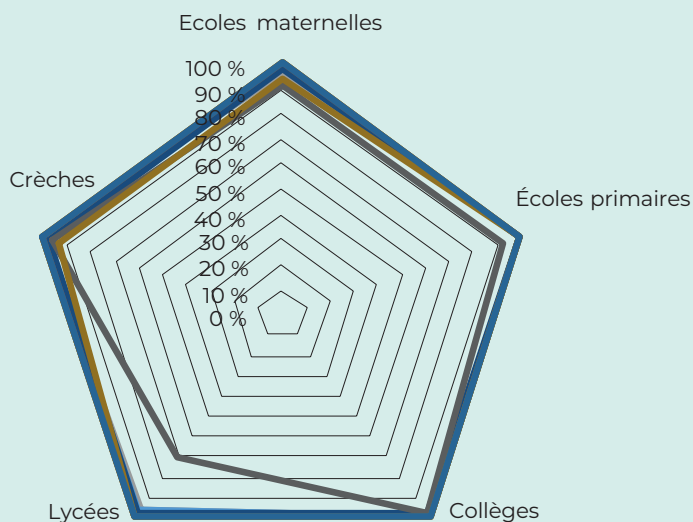


La ville éducative : la carte scolaire façonne la ville du quart d'heure

L'école n'est pas que le ciment de l'éducation, c'est aussi l'un des piliers de la ville des proximités. Le travail de planification autour de la carte scolaire, répond déjà par définition à la question de l'accès au service par la population. C'est peut-être davantage le sujet de la petite enfance et ses multiples modes de garde ou d'organisation qui doit être exploré. L'offre, tous modes de garde confondus, permet-elle de proposer une solution aux parents dans ce périmètre du quart d'heure ? La proximité du lieu de résidence est-elle un critère de choix principal de mode de garde pour les parents d'enfants en bas âge ?



Sources : Auran, Nantes Métropole - Réalisation : Auran - Juin 2021



Les pages qui suivent présentent le détail des résultats par famille de services et par quartier nantais.

- BELLEVUE-CHANTENAY
- BREIL-BARBERIE
- CENTRE-VILLE
- DERVALLIÈRES-ZOLA
- DOULON-BOTTIERE
- HAUTS PAVES-ST FELIX
- ILE DE NANTES
- MALAKOFF-ST DONATIEN
- NANTES ERDRE
- NANTES NORD
- NANTES SUD

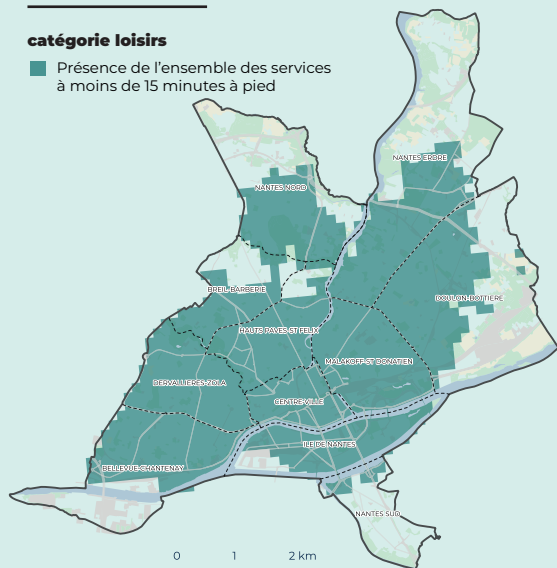


La ville des loisirs : où s'arrête la proximité ?

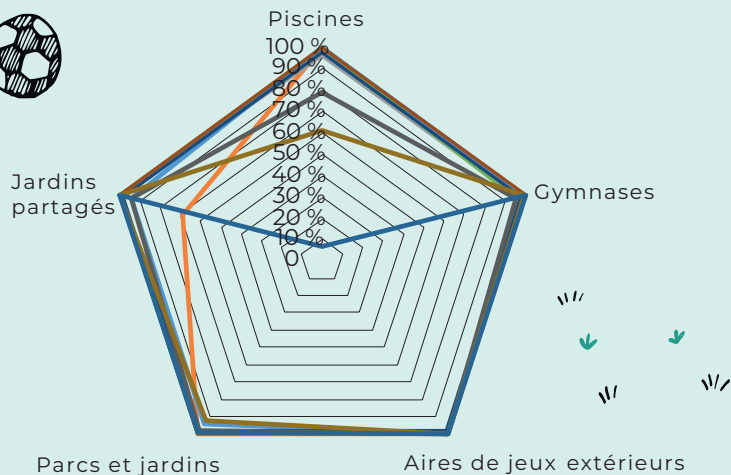
La quasi-totalité des nantais peuvent trouver un parc, un jardin ou une aire de jeux extérieure à moins de 15 minutes à pied de chez eux. Ce sont en revanche les piscines qui font principalement défaut sur le plan des services et équipement de loisirs. Le quartier Nantes-Sud ne propose une offre complète qu'à 3 % de ses habitants, notamment du fait de l'absence de piscine. Il apparaît néanmoins peu réaliste de penser que ce type d'équipements puisse se multiplier tant sur le plan des finances publiques que sur celui des disponibilités foncières. Avec en moyenne 3 entrées par an et par habitant dans les 15 piscines que compte la métropole nantaise, difficile d'affirmer qu'il s'agisse d'un service de proximité répondant à des besoins du quotidien.

catégorie loisirs

■ Présence de l'ensemble des services à moins de 15 minutes à pied



Sources : Auran, Nantes Métropole - Réalisation : Auran - Juin 2021



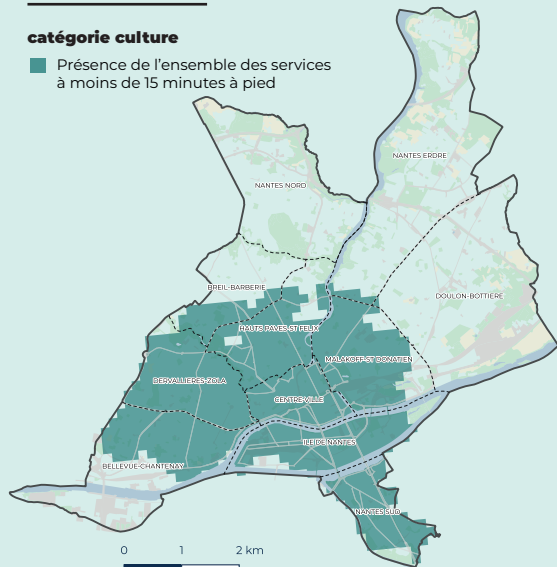
La ville culturelle: la bibliothèque au cœur de l'offre de proximité



Si plus de 90 % des Nantais trouvent en moyenne une bibliothèque dans un rayon de 15 minutes à pied, seuls 67 % des habitants de Nantes-Erdre y ont accès. Au rayon de la culture, ce sont les salles de cinéma qui sont les plus absentes avec une différence d'accès notable entre le sud-ouest et le nord-est de Nantes. Le modèle des multiplex est-il réversible ? Les petites salles ou les cinémas associatifs ont-ils une chance de se développer ? Encore une fois, ces équipements relèvent-ils vraiment des services de proximité ?

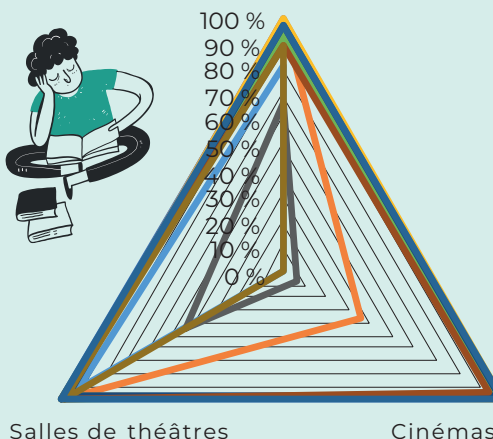
catégorie culture

■ Présence de l'ensemble des services à moins de 15 minutes à pied



Sources : Auran, Nantes Métropole - Réalisation : Auran - Juin 2021

Bibliothèques et médiathèques



La ville des services et du lien social : place aux quartiers prioritaires

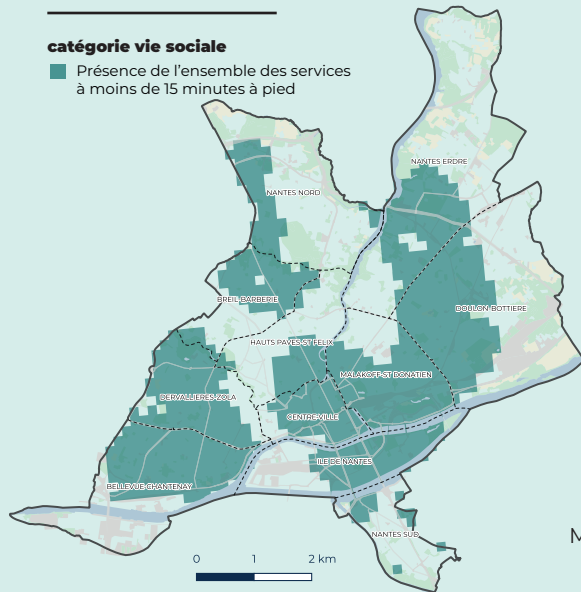
Le maillage de la ville en services et équipements publics de maintien du lien social répond principalement à la répartition des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Ainsi, les zones non couvertes par l'ensemble de ces services se trouvent aux interstices du Centre-Ville et des QPV.

Les services d'urgence, police ou pompiers, ont leur propre organisation permettant d'optimiser les temps de parcours pour se rendre sur une intervention. Ces sujets échappent au prisme de la proximité au sens du concept de la ville du quart d'heure.

Avec le phénomène grandissant de dématérialisation des services publics, que reste-t-il d'essentiel à conserver dans un périmètre de proximité ? C'est la question de **l'accès aux droits des administrés** qui se pose alors que la crise sanitaire a mis en exergue les difficultés d'équipement et d'usage du numérique.

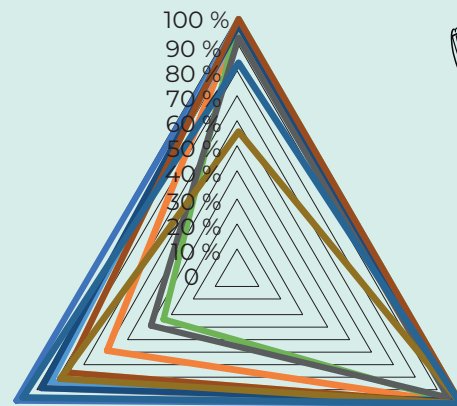
catégorie vie sociale

■ Présence de l'ensemble des services à moins de 15 minutes à pied



Sources : Auran, Nantes Métropole - Réalisation : Auran - Juin 2021

Commissariats / gendarmeries



Mairies / mairies annexes

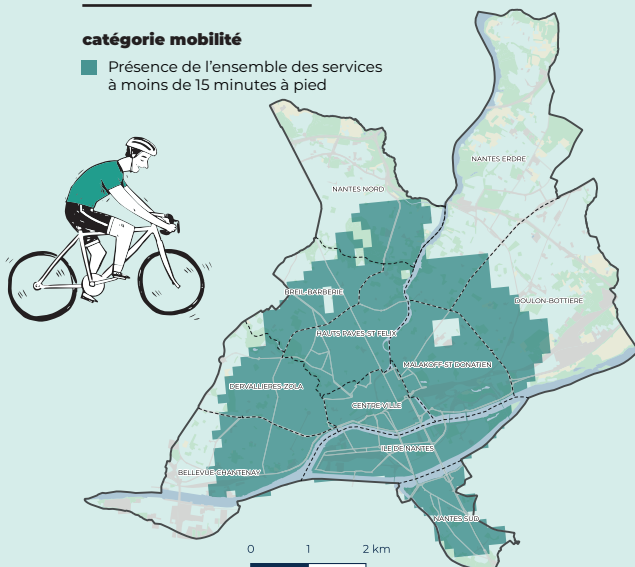
Maisons associations /

La ville mobile : le réseau structure la ville

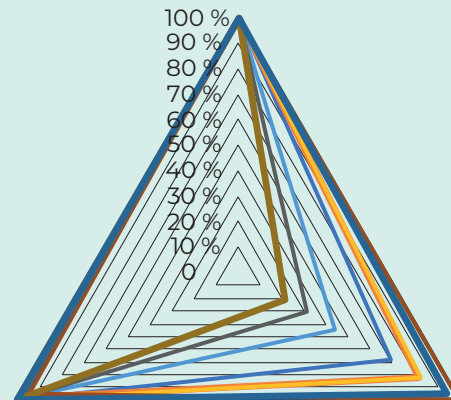
Marcher 15 minutes pour atteindre un arrêt de transports en commun est un objectif trop peu ambitieux. Surtout pour un service qui n'est qu'une étape pour accéder aux autres offres de la ville du quart d'heure. D'ailleurs, le gestionnaire du réseau de transport en commun (TAN) aspire à proposer une ligne de bus (hors chronobus) à moins de 250 mètres des lieux de résidence, soit 3 minutes de marche. C'est le cas actuellement pour 77 % des habitants de la Métropole. L'accès aux transports en commun concourt à **l'accès à l'intermodalité** dans les déplacements. L'offre de vélos en libre service doit-elle faire partie de ces services de proximité et d'intermodalité ? Doit-on privilégier un accès plus rapide aux lignes structurantes comme les chronobus et les tramways ?

catégorie mobilité

■ Présence de l'ensemble des services à moins de 15 minutes à pied



Arrêts de transport en commun



Garages à vélo

Vélos partagés (stations bicloo)

Sources : Auran, Nantes Métropole - Réalisation : Auran - Juin 2021

Parlons des proximités pour passer à l'action

Comme pour tout concept, le risque d'enfermer la ville du quart d'heure dans des débats sémantiques et seulement théoriques est grand. C'est la notion des proximités qui doit guider les travaux et celle du service rendu à la population dans les meilleures conditions possibles, au regard des finances publiques et pour une expérience du quotidien réussie.

Entre la théorie et la pratique, le gouffre des usages

15 minutes à pied, c'est souvent déjà trop

Penser le déploiement de la ville du quart d'heure c'est aussi prendre en compte les choix individuels en matière de modes de déplacement. Nous n'avons pas la même **perception du temps** dédié à nos déplacements en fonction de notre lieu de vie, de nos conditions de vie, du jour et du moment de la semaine, mais aussi de l'objectif à atteindre. Ça n'est pas le cas et pas l'objectif aujourd'hui. On peut concevoir de marcher 15 minutes pour se rendre dans une bibliothèque municipale. C'est d'emblée moins évident quand l'objectif est d'acheter une baguette de pain en fin de journée.

L'existence du service n'est pas suffisante, il faut pouvoir en bénéficier

Accéder à un service au plus près de son lieu de vie ne dépend pas uniquement de sa présence physique. Les horaires d'ouverture ou la capacité d'accueil déterminent la **possibilité de bénéficier vraiment des services** de proximité. Ce n'est pas parce qu'il y a un cabinet médical proche de mon nouveau lieu de résidence que celui-ci m'acceptera nécessairement en plus de sa patientelle actuelle.



Travailler sur les cheminements piétons et cyclistes pour déployer la ville du 1/4 d'heure

Concrétiser la ville du quart d'heure, c'est aussi favoriser les modes de déplacement doux, à commencer par la marche à pied. Inciter à cette pratique plus quotidiennement pour accéder à des services essentiels renvoie aussi aux **enjeux d'aménagement** de l'espace public à prévoir : qualité des espaces, lisibilité des cheminements piétons, sécurisation des trajets. C'est tout l'objet du Schéma Piéton en préparation à l'échelle de la Métropole.

« Pour que le numérique nous rapproche »

Slogan de la prochaine édition de la Nantes Digital Week, le numérique porte la promesse de maintenir et créer du lien social. Avec les réseaux sociaux d'abord, aussi souvent destructeurs des liens sociaux, puis avec les plateformes de l'économie collaborative, le numérique s'invite dans la ville du quart d'heure en amenant un **service dématérialisé directement dans les foyers**. Il serait dangereux néanmoins de considérer qu'un service fondamental puisse être intégralement dispensé en ligne, compte-tenu de la fracture numérique toujours béante malgré les initiatives de médiation et sensibilisation.



Par où commencer ?

Pour rentrer dans l'action, il s'agit surtout de cibler et de prioriser par quartier les initiatives pertinentes pour renforcer les proximités. Ce n'est jamais qu'**un des thèmes majeurs de l'action publique locale depuis toujours**.

Définir l'échelle d'intervention pour adapter les messages

La ville du quart d'heure ne recouvre pas les mêmes promesses selon les territoires. On parle d'ailleurs de ville du quart d'heure ou de territoire de la demi-heure selon les cas, à mesure que ce concept se diffuse auprès des décideurs publics. Pour la métropole nantaise, la question est donc de **déterminer la ou les échelles** sur lesquelles portent le discours, et donc les territoires concernés. Le message sera différent qu'il soit porté à l'échelle métropolitaine, à l'échelle des communes voire à celle des quartiers.

Connaître ses priorités pour préciser la promesse

Chercher à concrétiser la ville du quart d'heure revient à proposer une palette d'offre de services fondamentaux à la vie quotidienne, dans un périmètre de proximité permettant de s'affranchir de la voiture individuelle. Les décideurs ont deux variables en main, le **contenu de l'offre** et **les temps de parcours acceptables** pour chaque service. C'est ce travail de définition des priorités qui permettra de donner du corps à un concept aujourd'hui peu concret.

Entrer dans le contexte et les contraintes des différentes politiques publiques

Les différentes politiques publiques concernées par le concept de la ville du quart d'heure (mobilité, développement économique, jeunesse, sport, espaces verts...) intègrent déjà la **proximité comme un facteur qui guide l'action**. Qu'apporte de nouveau et d'opérationnel ce concept ? Les priorités de la ville du quart d'heure doivent nécessairement être définies en cohérence avec ces stratégies, compte tenu des moyens et des contraintes des divers champs d'action de la collectivité. Sur le développement économique par exemple, la Métropole porte l'objectif du retour de l'artisanat dans la ville qui peut constituer l'un des composants de l'offre de proximité. Un composant néanmoins en concurrence avec d'autres services au regard de la disponibilité des locaux et du foncier adéquats.

Dimensionner l'offre pour assurer la disponibilité effective du service

Le rapport entre le volume de l'offre et celui de la demande doit être évidemment questionné pour chaque service inclus à la promesse de la ville du quart d'heure. Encore davantage, les projections de populations aideront à **anticiper les tensions** en détectant des secteurs potentiellement en sous-offre ou en sur-offre. Enfin, le non-recours à ces services et les freins qui existent doivent pouvoir faire l'objet d'une analyse qualitative à l'échelle des quartiers, voire même des micro-quartiers, pour compléter l'analyse statistique développée dans cette synthèse. Ce premier travail a permis d'identifier les secteurs sur lesquels travailler en priorité, dans les quartiers Nantes Nord et Nantes Erdre notamment.

Offrir une plus large palette de services

Dans un contexte de raréfaction du foncier disponible, l'action publique peut porter sur des efforts d'ouverture à plusieurs types de services et de **mutualisation des équipements existants**. C'est typiquement le cas des maisons d'associations, comme par exemple le pôle associatif Prinquiau dans le quartier Zola à Nantes qui accueille la distribution de paniers alimentaires d'une AMAP. Dans la même mouvance et depuis le début d'année 2021, certaines cours d'écoles parisiennes sont désormais ouvertes les week-end à tous les habitants pour des activités de loisirs. D'autres solutions, et surtout d'autres modes d'organisation, restent à inventer pour élargir la palette de l'offre disponible et même simplement sur des périodes courtes et définies dans la semaine.

CONCLUSIONS & ENJEUX

Faute d'adopter un message clair et précis qui va au-delà du concept théorique, la ville du quart d'heure ne restera qu'un discours de marketing territorial. Dans cette analyse, nous avons privilégié la question de l'offre de services de proximité. Ce travail permet de présenter une **photographie de l'offre de la ville du quart d'heure**. Prioriser et cibler, tant sur les services que sur les temps de parcours, permet de s'extraire des débats sémantiques et conceptuels inhérents aux notions universalistes du bien-être, du bien-vivre et de l'épanouissement.

Les professionnels des politiques publiques pensent déjà, et de longue date, le déploiement des services dans un souci de proximité. C'est surtout l'objectif qui a évolué en passant d'une ambition de maillage équilibré du territoire à celui de faire une place plus importante aux **modes de déplacements doux**, et notamment à la marche à pied.

Passer de la théorie à la pratique à l'échelle locale implique tout d'abord de définir ce que recouvre la promesse de la ville du quart d'heure. C'est en jouant sur le **panel des services** qui composent l'offre, et sur les **temps de parcours acceptables** pour s'affranchir de la voiture individuelle, que chaque décideur public local pourra adapter le concept au contexte de son propre territoire.

La ville du quart d'heure, dans sa conception la plus étroite, et limitée à quelques services fondamentaux, est déjà pour l'essentiel une réalité à Nantes et dans les bourgs de la majorité des communes de la Métropole. À défaut d'en être étonné, doit-on s'en contenter ?

La concrétisation de la ville du quart d'heure à Nantes passera par le ciblage des quartiers devant faire l'objet d'une **priorisation des actions** à mener et une réaffirmation forte sur les temps de déplacement et les aménagements pour y accéder. Ces actions s'appuieront sur des outils opérationnels de gestion des disponibilités foncières, des locaux d'activités mais aussi des espaces et équipements publics.

- *La proximité, un quotidien facilité pour les habitants*, Agence d'urbanisme territoires de l'Orléanais, 2019
- *Livre blanc Projet Portes de Paris, Chaire entrepreneuriat territoire innovation*, IAE Paris Sorbonne Business School, 2019
- *Droit de cité : de la «ville-monde» à la «ville du quart d'heure*, Carlos Moreno, 2020
- *La crise peut-elle renforcer les centralités urbaines ?* Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine, 2021

Pour aller plus loin