Comment aménager les territoires pour favoriser de modes de vie en proximité ?

Recherches terminées

Début: Novembre Fin: Janvier

Pour faire face à l'urgence climatique et à la nécessité de limiter fortement les émissions de gaz à effet d serre liées aux transports, mais aussi pour prendre au sérieux les aspirations des Français dont la major souhaite ralentir et vivre plus en proximité spatiale, le Forum Vies Mobiles a souhaité explorer la manièr faire advenir des modes de vie en plus grande proximité spatiale. Pour cela, il a lancé un atelier mené p groupe d'étudiants en Master 2 d'Aménagement du Territoire et Urbanisme à l'Université Paris 1, encadr Juliette Maulat.

Acteurs de la recherche

MASTER 2 ET MAGISTÈRE D'URBANISME ET AMÉNAGEMENT UNIVERSITÉ PARIS 1 (2021-2022)

La recherche

La recherche

En s'appuyant sur une revue de littérature, sur une quinzaine d'entretiens avec des chercheurs et expert techniciens des collectivités territoriales et des élus ainsi que sur un travail d'observation sur le terrain, l étudiants ont analysé la prise en compte de l'enjeu de proximité spatiale par les acteurs publics de l'aménagement du territoire à l'échelle nationale, puis ont fait un focus sur l'aire urbaine de Nantes. Un territoire archipelisé et très dépendant de la voiture, mais aussi pionnier en termes de politiques de dura Ils ont finalement proposé des mesures visant à favoriser des modes de vie en proximité à l'horizon 205 cinq terrains de la région de Nantes.

Les résultats

1. La proximité spatiale, un concept polysémique et ambigu

Un concept polysémique

Les étudiants ont montré que la proximité spatiale reste un impensé des politiques, en ce qu'elle n'est pa définie suffisamment clairement. En effet, un flou sémantique important entoure la notion. Si le terme d proximité apparaît de plus en plus dans la littérature grise et scientifique et dans la bouche des élus, elle demeure un concept très polysémique qui renvoie à des réalités diverses : « proximité sociale » avec le renforcement des liens sociaux, « proximité temporelle » par la rapidité d'accès aux aménités, « proximi spatiale » avec le rapprochement entre habitants et services, etc. De plus, la définition que l'on donne de proximité est mouvante selon l'échelle considérée (logement, quartier, bourg, petite ville, métropole, etc pratiques que l'on déploie, le mode de transport utilisé (train, métro, bus, voiture, vélo, marche, etc.), la subjectivité des individus, etc.

Un mot d'ordre politique attrape-tout et ambigu

Cette confusion sémantique contribue certainement à en faire un mot d'ordre politique « fourre-tout », recouvrant de nombreuses politiques qui n'impliquent pas toujours la recherche de la proximité spatiale tous, ou la traitent de manière insuffisante.

Sous couvert de proximité, il peut ainsi s'agir de densifier l'habitat et de lutter contre l'artificialisation des sans penser systématiquement la mixité fonctionnelle, de revitaliser les centralités en oubliant les territ peu denses, de mettre l'accent sur l'enrichissement de la vie sociale en proximité sans penser l'apport d services et d'équipements de proximité, ou encore de se focaliser sur une articulation urbanisme-transp collectifs visant la substitution à la voiture particulière pour accéder rapidement aux aménités.

Cette dernière politique, très largement privilégiée par les acteurs publics, vise à articuler le renforcemen transports en commun et la mixité fonctionnelle aux abords des gares, conduisant à favoriser les centra à s'appuyer sur la mobilité rapide pour accéder aux services plutôt que sur la proximité spatiale. Dès la m l'agenda politique du concept de mobilité durable, dans le sillage du développement durable dans les an 1990, les leviers liés à l'aménagement du territoire visent essentiellement à densifier autour des nœuds d transports en commun et à améliorer la desserte des zones peu desservies. Le terme de proximité appar ensuite progressivement dans les textes de loi depuis les années 2010, toujours en lien avec la densifica autour des nœuds de transport (loi ENE de 2010 puis loi ALUR de 2014). Cette focalisation sur l'articulatio urbanisme-transport se retrouve dans des documents d'urbanisme et de planification comme les contr d'axes, ou encore dans le contenu de plusieurs SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), par exemple d

Toulouse qui se concentre sur une articulation des périphéries au centre par les transports. Si développe maillage fin de transports en commun peut faire partie de la solution pour décarboner les mobilités , se focaliser sur l'accessibilité aux services par les transports en commun conduit de fait souvent à favorise centralités et revient à s'appuyer sur la mobilité rapide, donc sur la proximité temporelle aux services plu sur la proximité spatiale. Il devrait donc s'agir d'une solution intermédiaire qui ne peut se substituer à u politique ambitieuse visant à permettre d'accéder aux services du quotidien en modes actifs prioritaire

La recherche consciente et explicite de la réduction des distances de déplacement qui passerait par le développement local d'une offre des services privés et publics apparaît ainsi le plus souvent comme un impensé.

Le terrain nantais : une meilleure prise en compte de la proximité spatiale dans objectifs, mais des freins dans la mise en œuvre

Sur le territoire nantais toutefois, l'objectif de proximité spatiale est identifié par les acteurs publics et in dans plusieurs politiques, comme le SCoT de Nantes Saint-Nazaire dont l'un des objectifs est de favoris proximité des services du quotidien à dix minutes à pied et cinq minutes à vélo dans les centralités. Le (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) construit avec 24 communes de la Métropole da cadre du PLUm (Plan Local d'Urbanisme métropolitain) vise à « concevoir des villes où il est possible de loger, de travailler, d'accéder à la formation et aux loisirs, sans avoir à se déplacer ni trop loin, ni trop lo ». Enfin, le PDU (Plan de Déplacements Urbains) de Nantes Métropole affiche l'objectif de réduire la por déplacements.

Toutefois, la mise en œuvre de l'objectif de proximité spatiale est limitée par un certain nombre de frein commencer par le manque de moyens financiers accru par la diminution des dotations aux collectivité depuis la crise économique de la fin des années 2000 ; entre 2017 et 2020, les communes de 10 000 à 2 habitants ont vu leur dotation baisser de plus de 4% en moyenne. Ensuite, les politiques sont souvent li dans leur portée, avec des orientations peu prescriptives ; par exemple, les documents cibles comme le sont uniquement soumis à des rapports de compatibilité avec le SCoT sur les questions de restriction d l'étalement urbain ou de densification, mais le document permet une certaine liberté aux intercommun Les politiques souffrent aussi d'un manque d'évaluation, notamment en termes de réduction effective d distances de déplacement pour déployer son mode de vie au quotidien. Les étudiants pointent égalem manque d'ingénierie (techniciens formés en urbanisme) et de coordination entre les acteurs à différen échelles, avec une organisation en silo qui empêche une vision transversale.

Les intérêts politiques divergents des acteurs constituent un autre frein à la mise en œuvre de la proxim exemple, au cœur de la métropole, l'accent est mis sur l'arrêt de l'extension urbaine tandis que les élus d territoires moins denses sont réticents à contraindre leur développement. Autre exemple, dans les intercommunalités rurales, il peut exister des tensions entre les petites communes et la commune cent premières souhaitant une répartition des équipements et services publics dans les différentes commun l'intercommunalité et la seconde plutôt en faveur d'une centralisation des services et des équipements sein.

Les étudiants ont également observé une appropriation politique du concept de ville du quart d'heure, a à Nantes dans un territoire dans lequel déjà 95% des habitants vivent à moins de 15 minutes à pied de l'ensemble des services du quotidien (alimentation générale, boulangerie, buraliste, café/restaurant, ba pharmacie, école, etc.). Cette appropriation politique du concept est assumée par l'élu rencontré par les étudiants pour qui l'objectif de la ville du quart d'heure n'est pas tellement de penser une politique globa

étudiants pour qui l'objectif de la ville du quart d'heure n'est pas tellement de penser une politique globa
réduction des distances mais davantage de proposer un concept consensuel, désormais partagé avec
l'opposition, qui rassemble les diverses opérations d'urbanisme sur l'espace urbain.

À l'échelle de la métropole de Nantes, si les trois quarts des habitants vivent déjà à proximité des princip
services du quotidien, les volumes de déplacement continuent à augmenter et Nantes constitue la deux
métropole qui compte le plus de déplacements réalisés en voiture pour des petits trajets de moins de de
kilomètres, témoignant de la place centrale qu'y occupe encore la voiture. Ainsi, la proximité des princip
services ne suffit pas à assurer des modes de vie en proximité spatiale ; tant que la mobilité restera valo
dans nos sociétés et que les politiques continueront à inciter à se déplacer toujours plus (offre de transp
infrastructures, normes liées au travail et aux loisirs, coût d'usage de la voiture et place qui lui est dévolu
l'évolution des pratiques restera trop lente. Des résultats qui incitent à réfléchir à des modes de contrain
mobilités carbonées (par exemple à travers un système de rationnement
(https://forumviesmobiles.org/recherches/13515/rationner-les-deplacements-carbones-une-alternati
davenir-la-taxe-carbone)) pour faire évoluer les pratiques.

Les espaces peu denses, les oubliés des politiques de proximité

Les politiques nationales et locales affichant des objectifs de proximité se concentrent majoritairement
villes et les grandes et moyennes centralités au détriment des espaces peu denses. Par exemple, il existe
nombreux modèles favorisant la proximité, comme la ville de la pantoufle, du quart d'heure ou encore l
cittaslow ; ces modèles sont principalement urbains, à l'exception du territoire de la demi-heure, déclin
de la ville du quart d'heure de Carlos Moreno dans les territoires peu denses.

Les acteurs publics cherchent à pallier ce manque à travers plusieurs politiques comme le Plan Petites V
Demain, prolongation du programme Action Cœur de Ville à destination des petites villes et
intercommunalités de moins de 20 000 habitants. Cependant, ces politiques restent ponctuelles, sans p
systémique à plus large échelle et restent centrées sur les centres villes. Une actrice rencontrée à l'Agen
Nationale de la Cohésion des Territoires remarque : « On ne se pose pas la question autrement que sur l
centres villes dans ces politiques nationales. » Certains acteurs appellent à « se poser [...] la question [de
si la centralité est un but en soi ou [s'il faut] davantage en aménager plusieurs ».

La question de l'emploi, un problème central et non résolu

Enfin, à l'échelle nationale comme à l'échelle locale, les politiques qui visent à favoriser la proximité pas
très souvent à côté de la question de l'emploi et se focalisent sur les services et les équipements essenti
Pourtant, l'emploi constitue le premier motif de déplacement des Français, qu'il s'agisse des déplaceme
domicile-travail ou des déplacements dans le cadre de l'emploi et représente 43% des kilomètres parcou
l'échelle nationale (selon l'Enquête nationale mobilité et modes de vie
(https://forumviesmobiles.org/recherches/12796/enquete-nationale-mobilite-et-modes-de-vie)). Cela
la nécessité d'un projet politique ambitieux qui prenne en compte toutes les dimensions des modes de
(emploi, logement, loisirs, éducation, tourisme, santé, etc.) pour ne plus faire de la mobilité la variable
d'ajustement de ces modes de vie.

2. Quelle politique de proximité spatiale ?

Une politique favorable à la proximité spatiale doit rechercher la réduction des distances de déplaceme
que les activités de la vie quotidienne puissent être accessibles en modes actifs, mais le travail des étud
invite à adopter une vision plus large qui réfléchisse également à la dimension environnementale et à l

manière de vivre ensemble dans ces territoires de proximité. En s'appuyant sur une liste de 12 services e équipements essentiels (alimentation générale, boulangerie, buraliste, café/restaurant, banque, Maison Services, médecin généraliste, pharmacie, bibliothèque/médiathèque, parc et aire de jeux, crèche, écol maternelle et primaire) identifiée par l'Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise, les étudiants ont forr des propositions visant notamment à repenser la place et le temps du travail (réduction et fragmentatio heures de travail, nouvelles temporalités, relocalisation des activités par le moyen d'une taxe, etc.), la ma de se loger (consommation des logements, habitat participatif, solidaire ou intergénérationnel, etc.), de consommer (circuits courts, autoproduction, etc.), de se soigner, d'apprendre (apprentissage de l'agricu par exemple), de se divertir (accès à la culture, circulation des œuvres d'art, etc.), dans un contexte de changement climatique qui nécessite également de penser la place des espaces verts pour rafraîchir les espaces denses.

Les étudiants ont formulé de nombreuses propositions, parmi lesquelles :

- Imposer la notation des logements en fonction de leur proximité aux équipements et services, pou éclairer les choix résidentiels des habitants et conditionner la délivrance des permis de construire
- Ne permettre l'installation des entreprises que dans les espaces déjà desservis par les transports co et accessibles en modes actifs (marche et vélo)
- Diminuer la TVA sur les aliments produits et distribués localement
- Développer les services itinérants de santé et de commerce ainsi que des collections des musées
- Réduire progressivement la vitesse en agglomération et hors agglomération d'ici à 2050
- Aider l'implantation des commerces dans les centres-villes en difficulté et y interdire la transforma des rez-de-chaussée en logements
- Élaborer un droit aux services publics à travers un bouclier rural et périurbain, opposable en cas de fermeture de service public ;
- Inscrire dans la loi un « droit à un espace vert » pour garantir l'accès à des îlots de fraîcheur ;
- Repenser la place et le temps du travail (réduction et fragmentation des heures de travail, nouvelles temporalités), les manières de se loger (consommation des logements, habitat participatif, solidair intergénérationnel, etc.) et d'apprendre (apprentissage de l'agriculture par exemple).

Les étudiants ont également imaginé à quoi pourraient ressembler les modes de vie en proximité en 20 Pour cela, ils ont travaillé sur cinq personas dont ils ont imaginé une journée type, ce qui leur a permis d apparaître les enjeux de la proximité spécifiques à différents types de territoire (espace urbain dense, es rural, périurbain, bourg structurant, ...) et d'esquisser une présentation des modes de vie du futur.

Portraits

Télécharger le portrait de Quentin (/sites/default/files/Amenagement%20proximite%20Quentin

Télécharger le portrait de Lia (/sites/default/files/Amenagement%20proximite%20Lia.pdf)

Conclusion

Les étudiants ont montré à quoi pourraient ressembler des modes de vie plus désirables et plus durables 2050, en dessinant un monde plus apaisé, où la proximité spatiale permise par des mesures ambitieuse rimerait avec proximité sociale et apaisement des rythmes de vie. Ce travail devrait être approfondi notamment en réfléchissant aux échelles de déploiement des services identifiés selon les territoires, en compte du profil socio-économique des habitants, mais aussi en allant plus loin sur les leviers d'action mettre en œuvre, en particulier concernant le rapprochement emplois-logements.

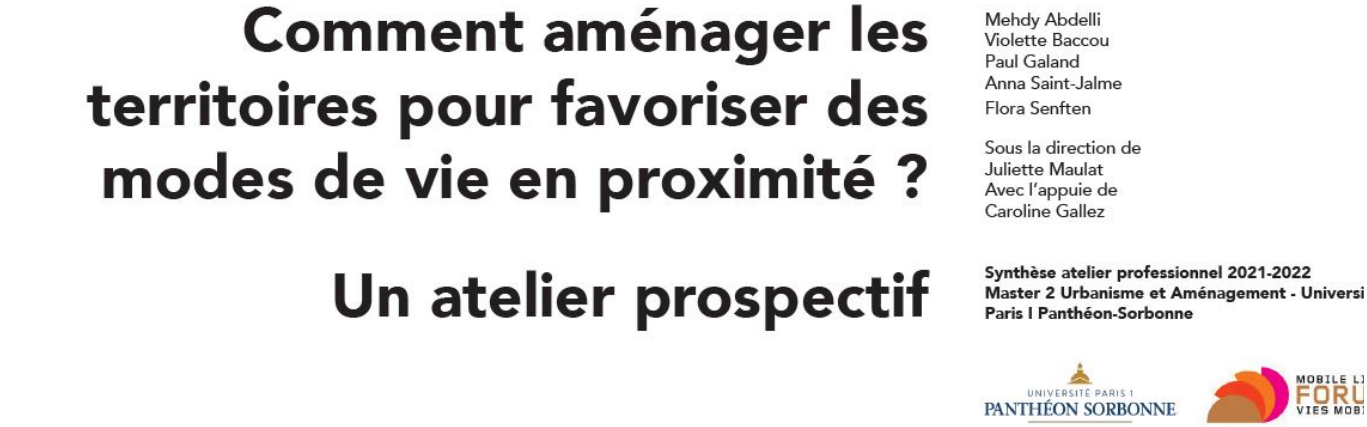
Télécharger le rapport final

Mehdy Abdelli
Violette Baccou
Paul Galand
Anna Saint-Jalme

Comment aménage
les territoires pour

(/sites/default/files/Rapport%20Amenagement%20proximite.pdf)

Télécharger la synthèse



(/sites/default/files/Stnth%C3%A8se%20Amenagement%20proximite.pdf)

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

---

[1] https://forumviesmobiles.org/recherches/13515/rationner-les-deplacements-carbones-une-alternati
davenir-la-taxe-carbone

[2] https://forumviesmobiles.org/recherches/12796/enquete-nationale-mobilite-et-modes-de-vie