



Mehdy Abdelli
Violette Baccou
Paul Galand
Anna Saint-Jalme
Flora Senften

Sous la direction de
Juliette Maulat
Avec l'appuie de
Caroline Gallez

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

Atelier professionnel 2021-2022

Master 2 Urbanisme et Aménagement - Université Paris I Panthéon-Sorbonne

Remerciements

Avant d'entamer la lecture de ce rapport, fruit d'un travail de cinq mois, il est important pour nous de remercier toutes les personnes que nous avons rencontrées, et pour ces riches échanges sans lesquels ce rapport manquerait de substance.

Un grand merci à nos divers interlocuteurs rencontrés en région nantaise, au CRENAU, mais aussi aux nombreux techniciens et élus, qui nous ont accordé un peu de leur temps pour répondre à toutes nos questions, de manière toujours transparente.

Merci aussi à Christophe Gay et Anne Fuzier du Forum Vies Mobiles pour nous avoir offert la possibilité d'explorer ce vaste sujet qu'est la proximité, mais aussi pour la qualité des échanges que nous avons eu ensemble, et les nombreuses idées transmises pour poursuivre toujours plus loin notre démarche à chaque réunion.

Merci à Caroline Gallez pour ses remarques fines et aiguisées qui nous ont permis de mieux comprendre l'étendue et la complexité du sujet.

Et enfin, merci encore à Juliette Maulat, pour son soutien, ses idées, sa relecture fine et ses remarques nombreuses mais justes, et son humour, toujours présent pour nous remettre d'aplomb.

INTRODUCTION

Dans le cadre d'un atelier professionnel commandé par le forum Vies Mobiles pour l'année académique 2021-2022, notre groupe a répondu à une commande qui s'intitulait : " Comment aménager les territoires pour favoriser des modes de vie en proximité ? Un atelier prospectif" dans la région nantaise. En se plaçant dans un scénario 2050 dans lequel, les mobilités sont moins intenses et les déplacements carbonés drastiquement réduits, l'objectif de l'atelier est de proposer une politique d'aménagement du territoire et d'urbanisme au service de modes de vie en proximité, dans une logique prospective destinée à élaborer des propositions de politiques alternatives à destination des décideurs.

L'atelier s'inscrit dans un contexte d'une nécessaire limitation des déplacements. En effet, dans un contexte de limitation des ressources notamment énergétiques, de protection de la biodiversité, d'urgence climatique et de crise sanitaire, se pose la question de la nécessité de limiter les échanges internationaux, de relocaliser une partie de la production pour aller vers une plus grande autonomie et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment celles liées aux transports, 1er secteur émetteur de GES en France. De plus, par une démocratisation de la mobilité rapide, l'échelle, la vitesse et la fréquence de nos déplacements ont fortement augmenté ces dernières décennies. Elle a transformé nos modes de vies, le rythme de nos activités et l'organisation du territoire. Cette vitesse soulève également d'importants enjeux sociétaux : problèmes de santé, fatigue et stress, dépendance à la voiture, inégalités et bien sûr, changement climatique. A partir de là, il apparaît nécessaire de donner une place centrale à l'évitement des déplacements carbonés. De plus, d'après de nombreuses enquêtes, les Français aspirent à un ralentissement des modes de vies et il serait possible de vivre à proximité suffisante de chez soi pour ne pas dépendre au quotidien de moyens de transport carbonés (voiture), pouvoir se déplacer principalement en modes actifs (marche, vélo, etc.) ou ne pas passer trop de temps dans les transports (train, transports en commun). En effet, le rayon de 9km autour du domicile est celui dans lequel près du tiers de la population déploie l'ensemble de ses

activités (à l'exception des activités sociales) et dans lequel 60% des actifs se déplacent pour aller travailler.

Le premier enjeu de l'atelier est ainsi de travailler la notion de proximité en fonction de différents types de cadres de vie d'une part, de la diversité des aspirations et des besoins d'autre part et enfin des services et équipements à proposer, en se plaçant d'emblée dans un contexte où les déplacements carbonés sont restreints (crédit carbone). Le deuxième enjeu de l'atelier est de bâtir une politique de proximité. On fait l'hypothèse générale que l'évitement des déplacements carbonés n'a jusqu'à ce jour pas été identifié par les acteurs comme un enjeu majeur des politiques à développer, même s'il y a bien des politiques qui ont historiquement été conduites sur les transports et l'aménagement du territoire. On fait également l'hypothèse que parmi les outils (plans, politiques...) ayant existé ou existant à ce jour, il existe des outils d'aménagement (au sens large, c'est-à-dire incluant la question des équipements) qui pourraient permettre une organisation du territoire plus en proximité, mais également que d'autres outils seraient à inventer.

Pour répondre à ces enjeux, cet atelier professionnel se déroule en 3 phases.

La 1ère est un état de l'art de la notion de proximité. Il s'agit de réaliser un cadrage initial autour de la notion de proximité. Pour cela, une synthèse des travaux scientifiques sur la notion sera réalisée, tout comme celle des politiques et outils de l'aménagement au regard de leur contribution à la réduction des déplacements carbonés (distances, fréquence, vitesse, modes) et à des modes de vie en proximité. Cette phase a donc pour but d'appréhender la notion de proximité, de se l'approprier et voir comment elle se traduit. Elle permet aussi d'identifier dans les politiques existantes les outils et leviers à mettre en place et leurs lacunes éventuelles, afin de pouvoir inventer des solutions pour favoriser une proximité spatiale.

La phase 2 est un bilan des politiques existantes d'aménagement favorable à la proximité dans l'aire métropolitaine de Nantes. Il s'agit dans un premier

temps de réaliser un diagnostic du territoire en termes de dynamiques urbaines, résidentielles et démographiques. Ce diagnostic comprendra aussi la question de pratiques de mobilité et de vie, en termes de services, d'équipements et d'accessibilité. Le deuxième temps de cette phase est la réalisation de ce bilan des politiques d'aménagement en faveur de la proximité, à différentes échelles. Il s'agira de voir comment la notion de proximité se traduit localement, sur les divers documents de planification, comment les pouvoirs publics s'approprient la notion de proximité et quelles politiques sont menées en faveur de la proximité.

Enfin, la 3ème temps de l'atelier est une phase de prospective à l'horizon 2050. Il s'agira, dans ce contexte de mobilité contrainte, de proposer une politique d'aménagement favorable à la proximité spatiale. Celle-ci prendra en compte de manière transsectorielle l'ensemble des dimensions d'un mode de vie, dans l'objectif de moins se déplacer en voiture, de passer moins de temps dans les transports en commun et de donner une plus grande part aux modes actifs. Cela passera par la définition d'outils et de leviers nationaux, métropolitains et locaux favorables à la proximité spatiale, à partir d'un focus sur 5 terrains différents. Ces 5 terrains sont des territoires urbains, de banlieue, du périurbain, du bourg structurant et du rural.

Partie 1

Introduction	11
1. Définitions et mesures de la proximité, au coeur des enjeux de mobilité.....	13
1.1 Une notion interface, au croisement de l'espace social, spatial et temporel.....	13
1.2 La proximité, concept clé dans les travaux sur la mobilité.....	16
1.3 Les mesures de la proximité.....	18
2. Une proximité oubliée ? Évolution des pratiques de mobilité et des politiques publiques favorisant des modes de vie fondés sur la distance	24
2.1 L'évolution des pratiques de mobilité : de la proximité à la distance spatiale ?	26
2.2 Comment les politiques publiques ont favorisé l'allongement des distances parcourues ? Le paradigme dominant de la mobilité et l'impensé de la proximité.....	38
2.3 L'hypermobilité remise en cause par l'impératif écologique, les enjeux sociaux et les aspirations à des modes de vie en proximité.....	45
3. Vers des politiques d'aménagement favorables à la proximité ? Modèles urbains, outils et limites.....	50
3.1 Un consensus autour de la mobilité durable qui mène à la mise à l'agenda de la notion de proximité.....	50
3.2 Des modèles aux outils : concrétisation de la proximité.....	55
3.3 Freins et limites à la mise en oeuvre de politiques favorables à des modes de vie en proximité...	73
3.4 Les initiatives citoyennes, une solution pour construire des modes de vie en proximité ?.....	78
Conclusion.....	81

Partie 2

Récit de voyage	84
Introduction	86
Grands enjeux.....	86
Problématique et questions de recherche.....	86
Méthodologie.....	87
Présentation des focus.....	89
1. Dynamiques du territoire et pratiques de mobilité de la population : diagnostic de la région nantaise	96
1.1. Les dynamiques démographiques et résidentielles.....	97
1.2 La localisation de l'emploi et des activités.....	101
1.3 Des pratiques de mobilité différenciées selon les territoires de vie des habitants de la région nantaise.....	104
2. Une proximité aux définitions variables dans la région nantaise : cadrage du sujet et échelles de représentations	112
2.1 Une perception sociale de la proximité par les acteurs du territoire nantais.....	113
2.2 Une représentation de la proximité qui varie selon l'organisation spatiale des territoires de la région nantaise.....	114
2.3 Une définition institutionnelle de la proximité : le concept de la ville du quart d'heure mobilisé par la ville de Nantes.....	115
3. La proximité dans les stratégies de planification territoriales	120
3.1 Un cadre national et des stratégies régionales favorables à des modes de vie en proximité sur le territoire nantais.....	120
3.2 La planification métropolitaine et le SCoT : pôles structurants et polycentrisme.....	124
3.3 La planification au sein de Nantes Métropole : densification, modes actifs et préservation	127
3.4 Les stratégies d'aménagement dans les périphéries : entre extension urbaine et valorisation des bassins de vie.....	130
4. Des outils et projets locaux en faveur de la proximité ?	136
4.1 Les outils de densification et de mixité fonctionnelle.....	136
4.2 Les actions sur les maillages « doux ».....	139
4.3 L'action sur l'offre commerciale.....	142
5. Quel bilan des politiques d'aménagement en faveur de la proximité?	145
5.1 Des politiques d'aménagement en faveur de la proximité limitées dans leur portée.....	145
5.2 Le manque de moyens financiers : facteur limitant dans le développement d'actions en faveur de la proximité.....	147
5.3 Le développement territorial à l'heure de la proximité : lacunes en ingénierie des collectivités, contraintes d'organisation des services et déficit technique.....	148
5.4 La proximité clivante : intérêts politiques divergents, manque de collaboration dans la gouvernance et limites administratives.....	151
Conclusion	153

Partie 3

Introduction	156
Leviers nationaux et métropolitains	168
Leviers nationaux.....	168
Leviers régionaux	174
Carnets prospectifs	
Prairie-au-Duc, Nantes (ville centre).....	177
Saint-Herblain (banlieue).....	185
Basse Goulaine (périurbain).....	194
Blain (bourg structurant).....	203
Abbaretz (rural).....	212
Bibliographie	223
Annexes	239

**PHASE 1 : Etat de l'art de la recherche,
des outils, et des dispositifs de proximité.**

Introduction

L'atelier consiste à imaginer une politique d'aménagement du territoire favorable à des modes de vie en proximité, en s'appuyant sur une réflexion sur la notion de proximité et de son rôle dans une mobilité décarbonée. Au sein de cet état de l'art, la proximité est abordée par un prisme physique et spatial et résultant des échanges nourris avec le Forum Vies Mobiles ainsi que nos encadrantes. Ce document présente l'état de l'art rédigé, correspondant aux avancements de la Phase 1 de l'atelier. Cet état de l'art a été construit à partir de lectures d'articles de recherche et de presse, de la collecte de notions bibliographiques, de conférences et d'entretiens avec des chercheurs qui restent à poursuivre. L'ensemble des connaissances, notions et outils recensés permettront de produire une évaluation critique des instruments existants et des angles morts dans l'action politique, de la recherche sur la proximité et des pratiques de mobilité. Les politiques publiques évoquées dans le document ont été sélectionnées pour leur capacité à agir sur l'aménagement des territoires et les pratiques de mobilité, qu'elles s'établissent à l'échelle locale ou nationale, en France ou à l'étranger.

Cet état de l'art est structuré en trois parties. La première partie s'attache à détailler les définitions de la notion de proximité dans la recherche en particulier dans le champ de l'aménagement. La deuxième partie revient ensuite sur le constat d'un allongement des distances parcourues par l'accélération des déplacements à travers la mobilisation de données. Cette partie permettra également de résumer l'effet des politiques d'urbanisme et sectorielles sur l'éclatement spatial des modes de vie. Enfin, la dernière partie passe en revue les principaux modèles, outils et politiques ayant pour objectif ou effet de favoriser un aménagement de proximité. Cette présentation n'a pas pour but de traiter de manière exhaustive l'ensemble des outils actuellement mobilisés pour favoriser un aménagement de proximité mais de présenter une sélection d'outils intéressants pour favoriser un aménagement de proximité. Ces outils sont analysés dans une perspective critique afin d'identifier les principaux freins et obstacles qui se posent dans la mise en œuvre d'un aménagement de proximité.

1. Définitions et mesures de la proximité, au cœur des enjeux de mobilité

La notion de distance a longtemps été rattachée à l'idée de déplacements plus ou moins longs. C'est à dire qu'on a souvent opposé „la notion de distance qui sépare à celle de proximité qui relie” (Paquelin, 2011, p.566). Ainsi la proximité n'a pas toujours été une notion prégnante dans la manière d'appréhender les déplacements et la mobilité. Il s'agit, dans cette première partie de cet état de l'art, de tenter de définir cette notion, et d'en tracer les contours, en passant par les diverses définitions des sciences sociales mais aussi par ses mesures. En effet, la mesure de ce qu'est la proximité peut différer selon plusieurs critères tels que le temps ou la distance de déplacement ou encore selon un certain type de territoire.

1.1 Une notion interface, au croisement de l'espace social, spatial et temporel

1.1.1 Une double signification dans le sens courant

Au premier abord la lecture du terme „proximité” lui fait apparaître plusieurs sens qu'il s'agit de distinguer. Le terme provient du latin *proximitas* qui signifie „voisinage”. Le dictionnaire du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL) distingue deux définitions de la proximité : la proximité spatiale et la proximité sociale. La proximité spatiale d'abord, apparaît comme une „situation d'une chose qui est à faible distance d'une autre chose ou de quelqu'un, de deux ou plusieurs choses qui sont rapprochées”¹. Ici on peut aussi parler de proximité géographique quant à une distance, et de proximité dans l'espace. Ensuite, la proximité sociale y est définie comme le „caractère de ce qui est proche par les liens du sang, parenté entre deux personnes” ainsi que par le „caractère de rapprochement, d'affinité entre deux choses abstraites, deux entités”. La proximité sociale définirait ainsi le rapprochement entre plusieurs individus du même groupe social

ou possédant des caractéristiques communes, ou encore le rapprochement d'une population des interactions sociales. Cependant, il y a intérêt à croiser voire articuler ces deux définitions (Baudin, 2007) car la proximité spatiale peut générer une proximité sociale.

Il apparaît aussi une dimension temporelle de la proximité . Définie par le même dictionnaire CNRTL comme le „caractère d'un fait, d'un événement qui est rapproché dans le temps passé ou futur”, la proximité temporelle apparaît comme un complément de la proximité spatiale, en désignant l'imminence d'un événement ou d'une situation.

Les définitions étrangères de la proximité dans le sens courant rejoignent et se distinguent parfois quelque peu des définitions vues précédemment. En allemand *Nähe* (proximité) a une triple signification: une proximité physique (*in der Nähe der Stadt*), une faible distance temporelle dans le futur (*das Ziel ist in greifbarer Nähe*), ainsi que s'approcher de quelqu'un socialement (*jemandes Nähe suchen*). En anglais le terme de proximité peut renvoyer à la proximité spatiale (*proximity*) ou à la proximité temporelle (*imminence*). En italien le terme renvoie à la proximité spatiale (*prossimità*) ou plus directement au voisinage (*vicinanza, vicinanze*). En espagnol la proximité a un double sens : spatial et social (*proximidad*). Le double sens spatial et social de la proximité est mobilisé dans les travaux de recherche sur la proximité.

1.1.2 La définition de la proximité par la recherche : un concept transversal dans les sciences humaines

La proximité a été étudiée comme un sujet à part entière par des chercheurs de différents champs des sciences humaines. Tantôt associée à l'espace de vie et à l'espace vécu en géographie, ou présentée comme un véritable concept en sociologie urbaine à travers les travaux de Chamboredon et Lemaire (1970), elle apparaît aussi en économie comme facteur explicatif d'une certaine réussite des entreprises (Torre, 2019).

Le terme de proximité reste „*peu présent dans le vocabulaire des géographes ou tout au moins dans leurs dictionnaires*“ (Allain, 2005, p.129). En géographie la proximité a principalement été entendue pour justifier la „*concentration spatiale*“ de la ville (p.30). Plus généralement les divers travaux sur la proximité en géographie on a associé le terme aux définitions de ce qui constitue l'espace de vie des populations, en partant de la morphologie du territoire, des motifs et des perceptions des usagers qui le définissent comme leur espace de vie (Guérin-Pacé, 2003). Une variété de pratiques spatiales „*sont mises en évidence à travers l'observation des déplacements dans l'espace de proximité*“ (Guérin-Pacé, 2003, p.334) et peuvent varier selon la taille de la ville, la région ou encore le genre des individus, qui modifient le rapport à l'espace de proximité, „*c'est la combinaison de ces facteurs qui détermine la nature du territoire de proximité*“ (Guérin-Pacé, 2003, p.334). De nombreux travaux démontrent que l'espace environnant du logement est le premier espace envisagé comme espace de proximité, car c'est le premier avec lequel l'individu entretient une relation. Armand Frémont et Jacques Chevalier dans plusieurs de leurs travaux de géographie sociale présentent ainsi „*les lieux de l'existence individuelle [comme] le logis, la maison, les lieux de travail et de loisir*“ comme les premiers espaces de proximité (Frémont et Chevalier in Guérin Pacé, 2003, p.334). La géographie de la perception a aussi enrichi l'étude des espaces de vie grâce à la notion d'espace vécu qui permettent aux individus d'investir et de s'approprier un territoire de proximité (Guérin-Pacé, 2003).

En sociologie, les recherches explorent principalement les rapports entre proximité sociale et spatiale. Dans leurs travaux, Chamboredon et Lemaire (1970) discutent par exemple la thèse des effets de quartiers selon laquelle la concentration spatiale et la proximité géographique qui s'opère au sein des quartiers de grands ensemble notamment, engendrerait un processus d'isolement social. La proximité spatiale pourrait donc engendrer une distance sociale, et des conflits sociaux. Quand certains voient la vie dans un quartier de grands ensemble comme opportunité de promotion sociale, d'autre la rejette, ainsi que toutes les relations de proximité sociale qui pourraient être favorisées par cette vie en proximité (spatiale).

Dans le champ de l'économie territoriale, les chercheurs de l'école de la proximité quant à eux, (dont Bellet, Rallet, Torre, etc. font partie) analysent les relations de proximité en entreprises. Cette école considère que „*les relations de proximité géographiques semblent tenir une place importante dans la réussite des processus d'innovation, ou dans les stratégies entrepreneuriales*“ (Torre, 2019, p.18). Ces thèses ont notamment nourri l'action publique et participent de la mise en avant de structures de proximité faisant figure de modèles. On pense aux pôles de compétitivité ou aux clusters d'innovation par exemple qui concentrent dans un même espace de proximité géographique des entreprises reliées entre elles par leurs champ d'action dans une logique politique de soutien au développement et à l'innovation.. Mais ils mettent aussi en avant la nécessaire „*proximité organisationnelle et relationnelle*“ qui facilite les interactions entre les membres des organisations, dans une logique d'appartenance. Ils ne remettent pas en cause le développement des technologies menées à distance (dématérialisation, réunions Skype, diminution du coût de transport des données, etc.) mais prônent la nécessité de revenir temporairement à une proximité géographique pour favoriser la proximité organisationnelle et aboutir à de meilleurs résultats.

Cette recherche de proximité géographique dans l'objectif d'obtenir de meilleurs résultats économiques, ou une meilleure qualité de la production, est aussi mise en avant par les travaux du champ de recherche sur la reterritorialisation de l'alimentation. Les circuits courts en effet, visent à un rapprochement des aires de production et des aires de consommation, et mobilisent d'autres définitions et enjeux de la proximité. Certains chercheurs (Praly et al., 2014) utilisent, par exemple, l'expression de circuit de proximité pour désigner *„un circuit de commercialisation qui mobilise les proximités géographique et organisé entre acteurs du système alimentaire en permettant ainsi une meilleure viabilité économique pour les producteurs“* (p.463).

Ainsi ces travaux défendent la proximité géographique comme élément essentiel de l'alimentation durable, autant dans la qualité des aliments consommés par les individus que dans la recherche d'une limitation des effets néfastes de l'étalement des surfaces agricoles pour l'environnement. Les différentes définitions faites de la proximité dans le sens courant, puis par la recherche en sciences humaines se rejoignent et s'entrecroisent. La proximité apparaît comme un sujet transversal dont la définition dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement implique de nouveaux éléments de définition.

1.2 La proximité, concept clé dans les travaux sur la mobilité

Il est aussi important d'aborder la proximité, selon la manière dont elle a été définie et problématisée dans les travaux de recherche sur la mobilité. Ainsi la proximité est associée par la recherche à plusieurs enjeux clés comme l'accessibilité, le droit à la mobilité et la justice sociale, la dépendance automobile, la rétraction des services publics, la mobilité durable, etc. Sans être le sujet principal de tous ces textes, elle semble croiser ces divers enjeux.

1.2.1 Distinguer la proximité par l'accessibilité de la proximité spatiale

Certains travaux sur la mobilité présentent „une relative confusion entre les notions de mobilité et d'accessibilité, qui repose sur l'idée que toute amélioration des conditions de déplacement conduit à une amélioration de l'accès aux aménités“ (Fol et Gallez, 2013, p.1). Il apparaît donc important de clarifier le lien entre les deux notions. L'accessibilité peut être définie par „le degré de facilité avec lequel un lieu peut être atteint depuis un ou plusieurs lieux“, „en utilisant tout ou partie des moyens de transports existants [ou encore] de la distribution

spatiale de la ressource à atteindre” (Fol et Gallez, 2013, p.2). Cette accessibilité se confronte aussi à une variante temporelle, le déploiement des activités auxquelles accéder étant limité dans le temps, ainsi qu'aux opportunités et compétences personnelles des individus (Fol et Gallez, 2013). L'accessibilité met donc en jeu de nombreux facteurs déterminant la manière d'accéder à des ressources (voir figure 1). De fait, une distinction doit être opérée entre l'accessibilité par la mobilité, qui renvoie à un potentiel d'opportunités disponibles pour les interactions, et de l'accès, qui renvoie à l'action ou à la possibilité d'accéder. Les deux termes peuvent être associés mais sont à distinguer car l'accessibilité peut être caractérisée à multiples échelles. En effet l'accessibilité renvoie d'une part à une accessibilité physique par les modes actifs, ou même à distance lorsque l'accès à une ressource se fait sans se déplacer (accès à des informations ou services en ligne par exemple). Au contraire, elle peut aussi renvoyer à l'accessibilité par la mobilité (ici dans le sens de modes non-actifs), qui peut mettre en jeu de grandes distances en temps ou en déplacements kilométriques. Ainsi, les enjeux d'accessibilité d'un espace implique de nombreux autres paramètres qu'une simple proximité spatiale.

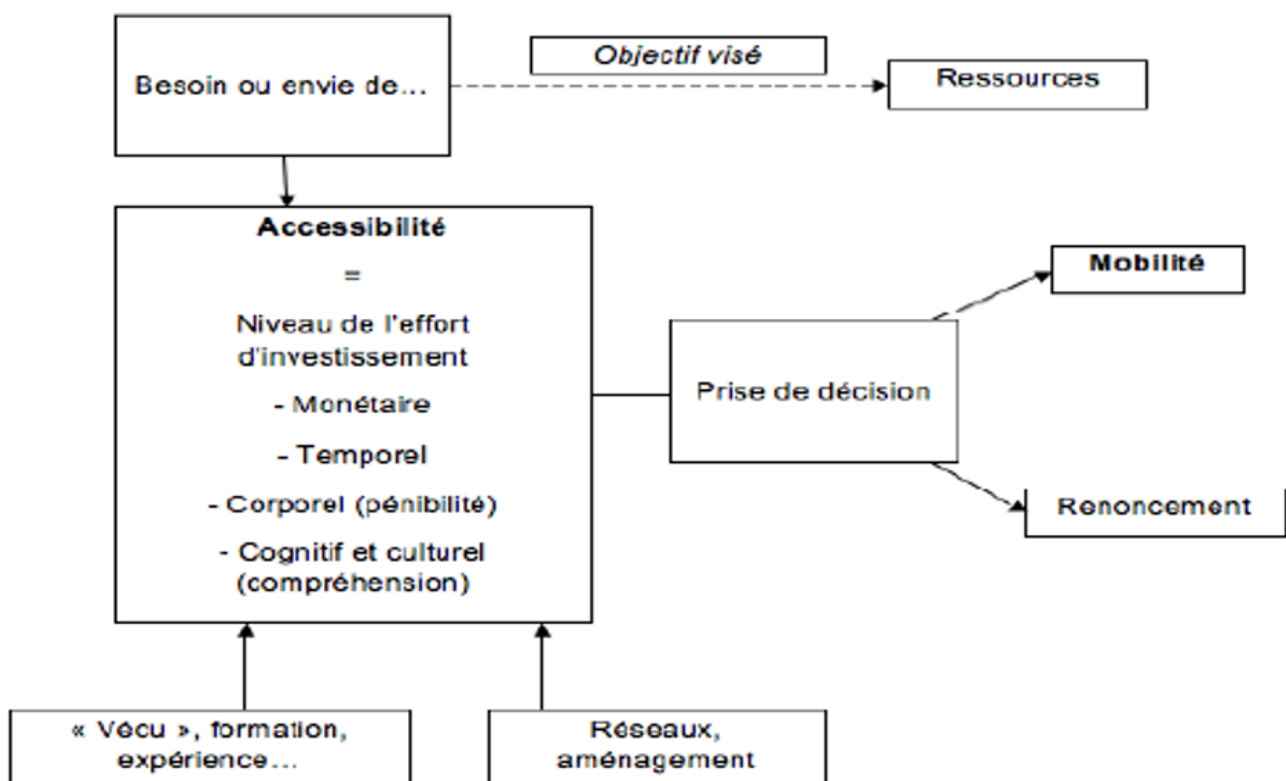


Figure 1 : Relation entre accessibilité et mobilité Source : Bavoux et al. (2005)

1.2.2 Mobilité et proximité : des termes antinomiques ?

La proximité (et plus particulièrement le retour à la proximité) est abordée dans plusieurs travaux sur la mobilité. En effet, on observe une tension entre les deux concepts qui pousse certains auteurs à souligner l'importance de la notion dans le champ des travaux sur la mobilité (Farinelli, 2016). Ces deux notions renvoient à deux concepts distincts : la mobilité décrit à la fois l'aptitude à être mobile et les pratiques de déplacement aux personnes, alors que la proximité est associée au territoire, notamment à l'organisation spatiale des aménités. Les travaux sur la mobilité sont peu nombreux à aborder frontalement la question de la proximité. La littérature scientifique a avant tout mis en avant le fait que la mobilité bouleverse l'organisation spatiale de proximité (Chalas et Dubois-Taine, 1998). L'analyse des mobilités géographiques [par divers auteurs] a en effet permis d'analyser notre société et les comportements des individus qui la composent (Fol in Belton-Chevallier et al., 2019). La mobilité est aussi analysée comme *„une source de changement, de transformation, d'évolution des pratiques, des représentations et des identités des individus ou des groupes sociaux”* (Belton-Chevallier et al., 2019, p.11), en ce sens on peut supposer que la question du retour à la proximité s'inscrit dans le changement de l'organisation du territoire avec l'évolution des pratiques de mobilités.

En effet, avant l'accélération des mobilités, les sociétés étaient organisées autour d'un territoire de proximité sur l'espace résidentiel. Les sociétés mobiles se caractérisent donc par une dilatation spatiale des espaces de vie en tant que conséquence de la mobilité facilitée et de la vitesse, rompant la place de la proximité dans les modes de vie. Plusieurs travaux ont alors décrit l'évolution des modes de vie sous l'effet de la mobilité (Cailly, 2007

par la structure en archipel par exemple) et l'effet de mobilité qui *„rend proche ce qui est loin et loin ce qui est proche”* (Chalas et Dubois-Taine, 1998). Les travaux menés sur le sujet montrent en particulier l'émancipation des individus par l'accès à la mobilité. En effet, la mobilité permettrait la multiplication des formes d'appartenance des individus (sphère familiale, amicale, communautaire, professionnelle). La proximité est de ce fait perçue négativement puisqu'elle est analysée comme un *„déficit de capital spatial”* qui rendrait certains individus captifs de leur territoire de vie. (Fourny et al., 2012, p.3). La question de la proximité dans l'aménagement du territoire pose ainsi la question du droit à la mobilité et de la mobilité contrainte, enjeux exacerbés par la crise des gilets jaunes. En effet, la mobilité représente un aspect important des inégalités sociales et spatiales et est à la fois une *„ressource indispensable et une contrainte incontournable”* (Gallez, Fol, 2013). De nombreux travaux ont aussi été conduits autour des enjeux de justice mobilière et d'extension du droit à la mobilité dans les sociétés occidentales contemporaines (Gallez, 2021), démontrant que l'accès à proximité implique des inégalités sociales. La proximité croise également les enjeux de mobilité subie et de dépendance automobile, la recherche de la proximité pouvant être mise à mal par la dépendance à la voiture et au permis de conduire, qui renforcent l'accessibilité aux services et équipements mais surtout à l'emploi pour les populations éloignées de ces derniers. Ainsi les travaux sur la mobilité n'ont pas toujours traité de la proximité comme un sujet à part entière. En effet, mobilité et proximité ont bien souvent été traités de manière *„antinomique”* (Fourny et al., 2012, p.2). Si la littérature scientifique aborde la proximité par le biais de l'accessibilité ou de la mobilité, elle se définit aussi de manière absolue : par des distances spatiales et temporelles.

1.3 Les mesures de la proximité

1.3.1 Des mesures en temps et en distance de la proximité

Cette sous-partie présente quelques définitions multiples de la proximité identifiées dans la recherche mais aussi l'action publique, qui prennent en compte l'accès à différents types d'activités dans un certain temps et une certaine distance. Il est aussi important de préciser qu'une définition en temps (par exemple 15 minutes) n'a pas le même sens selon le moyen de déplacement choisi. Ainsi un déplacement de 15 minutes à pied et en voiture n'engendrent pas le même degré de proximité spatiale. Les mesures en temps et en distances kilométriques seront donc à nuancer dans les définitions qui vont suivre.

Les travaux de recherche soulignent la grande diversité des mesures de la proximité. Par exemple, Brès et Desjardins (2014) parlent de „proximité active” (p.30), définie comme un parcours inférieur de 15 minutes à pied, vélo ou transports collectifs à partir d'une gare, ou une distance de 1 km à pied ou de 3 km en vélo ou bus pour l'accès à un service ou commerce de proximité. Dans leurs travaux sur la ville cohérente, Korsu, Massot et Orfeuill (2020) définissent la proximité par une occupation de l'espace en fonction d'un temps de trajet domicile-travail de 30 minutes maximum. Le Forum Vies Mobiles (2020) quant à lui définit la proximité par l'espace autour de 9 km de distance maximum, que l'on peut parcourir en 30 minutes à vélo -alternative à la voiture- si on considère une vitesse moyenne

de 18 km/h. D'après l'Enquête Nationale Mobilité et Modes de Vie du Forum Vies Mobiles de 2020, 30% des Français pratiquent ainsi l'ensemble de leurs activités dans ce rayon de 9 km (hors activité sociale) et peuvent donc potentiellement se passer de la voiture. Sur cette même distance, 21% des français utilisent leur voiture. En revanche, selon la même étude, près de 40% des personnes en emploi (hors étudiants) parcourent jusqu'à 100 km par jour, en grande partie à cause des déplacements liés au travail, premier motif de déplacements du quotidien, qui peuvent difficilement être évités. Enfin la ville du quart d'heure proposée par Carlos Moreno (2020) définit la proximité par un accès en moins de 15 minutes en modes actifs (ou de manière dématérialisée) aux services essentiels du quotidien en zones urbaines. Ces travaux constituent une liste non exhaustive des mesures de la proximité. En effet, de manière générale peu de travaux expriment de manière claire et chiffrée les mesures en temps et en distance de la proximité. Cependant, on observe des similitudes dans les mesures proposées par les études ci-dessous, comme la distance à pied en 15 minutes voire 30 minutes maximum si le mode de déplacement n'est pas précisé.

Ces mesures de la proximité, à partir des définitions établies dans ce travail d'état de l'art, interrogent cependant sur de nombreux aspects, notamment sur les pratiques sociales qui peuvent être liées à la proximité : S'agit-il d'une proximité pour des pratiques sociales centrées sur le domicile, ou bien sur d'autres lieux ? Se pose alors la question des modes d'habiter et des relations d'interdépendances

Auteur(s)	Mesures de la proximité
Brès et Desjardins	15 min à pied, vélo ou bus ; 3 km pour l'accès aux services essentiels
Korsu, Massot et Orfeuill	30 min maximum pour les trajets domicile-travail
Forum Vies Mobiles	30 min à vélo à 18 km/h ; 9 km maximum
Carlos Moreno	15 min en modes actifs pour l'accès aux services essentiels

Figure 2 : Principales mesures de la proximité. Source : Réalisation personnelle, janvier 2022.

qui se créent entre différents espaces à travers les pratiques des personnes. La proximité serait possible et accessible que pour certaines personnes, pratiques et dans des conditions spécifiques : la proximité est-elle ainsi accessible à tous et toutes ?

1.3.2 Des définitions différenciées de la proximité

La proximité peut donc être mesurée selon plusieurs données. Cependant, la proximité peut aussi être définie selon d'autres critères : le type de territoire, le nombre et les types de services, et la perception des individus.

Certains chercheurs différencient plusieurs territoires dits „de proximité”. Par exemple, Carlos Moreno (2020), dans sa théorie de la ville du quart d'heure (sur laquelle nous revenons par la suite), propose une manière de construire des territoires de proximité selon une double typologie : centre-périphérie. En distinguant la ville-centre des espaces de moyenne ou basse densité, il oppose ainsi la ville du quart d'heure au territoire de la demi-heure. La ville du quart d'heure, comme nous l'avons vu, présente le passage d'un système de ville-centre à un espace polycentrique, favorisant la proximité par l'accès en 15 minutes et en modes actifs aux services quotidiens essentiels. Les mêmes principes s'appliquent au territoire de la demi-heure, mais au vu de la structure des espaces périphériques, moins desservis en services essentiels que les ville-centre, on passerait à un accès en 30 minutes (en transports en commun ou avec du co-voiturage).

Plus que par des mesures en temps ou en distance kilométrique, la proximité se mesure aussi en fonction de l'accessibilité à des équipements, qui se différencie de celle de mobilité. On peut ainsi distinguer des territoires de proximité selon la typologie de services proposés. Plusieurs auteurs mènent ainsi des travaux visant à qualifier et mesurer le niveau d'accessibilité à des ressources urbaines et établir des diagnostics du niveau de proximité dans un territoire. Le rapport entre accès à l'emploi et proximité a ainsi été étudié par plusieurs auteurs. Dans ces travaux, Sandrine Wenglenski (2004) étudie ainsi les inégalités d'accès aux zones

d'emplois entre différentes catégories sociales en région parisienne, et conclut que les inégalités tiennent en partie de l'éloignement physique de l'emploi et du potentiel d'accès physique aux emplois pour les employés et les ouvriers. Elle produit ainsi un indicateur d'accessibilité prenant en compte la performance des modes de transports utilisés pour accéder à des lieux, ainsi que le nombre d'emplois accessibles à l'échelle de la région pour cette même catégorie sociale (Wenglenski, 2004, p.15). Francis Beaucire et Matthieu Drevelle (2013) ont quant-à-eux notamment travaillé sur les effets du Grand Paris Express sur la réduction des inégalités d'accessibilité à l'emploi dans le Grand Paris. En procédant à des estimations du gains d'accessibilité avec la mise en ligne du Grand Paris Express (accessibilité en 30 minutes environ), ils arrivent à la conclusion que „la majorité des communes actuellement en marge des territoires à forte accessibilité” verront leur accessibilité ainsi que leur accès aux pôles d'emplois améliorés par ce nouveau service (Beaucire et Drevelle, 2013, p.452).

Pour mesurer l'accès aux équipements et services de la vie quotidienne on peut aussi penser à la définition de Carlos Moreno qui évoque dans sa définition de la ville du quart d'heure la présence d'un certain ratio d'équipements publics accessibles en moins de 15 minutes à pied dans les grandes villes françaises. La Gazette des communes (2020) a notamment produit une étude faisant le diagnostic d'un degré d'accessibilité temporelle à certains services et équipements. En enquêtant sur la ville du quart d'heure de Moreno elle a donc décidé d'appliquer les principes de ce modèle urbain en établissant un état des lieux des équipements de proximité dans les villes françaises de plus de 200 000 habitants, pour évaluer leur accessibilité en temps de marche à pied et vérifier si elles pouvaient devenir des villes du quart d'heure. Plusieurs types d'équipements de proximité accessibles à pied ont été pris en compte dans l'étude : les commerces (épiceries, supermarchés et hypermarchés), les écoles maternelles et primaires ainsi que les espaces sportifs (stades et gymnases), les piscines, les cinémas et les agences Pôle emploi. Dans cette perspective, selon l'étude, la ville de Paris apparaît déjà comme une ville du quart d'heure,

12 minutes en moyenne à pied pour différents équipements à Rennes

Temps moyen de trajet, en minutes, par équipement et par IRIS à Rennes (Ille-et-Vilaine)

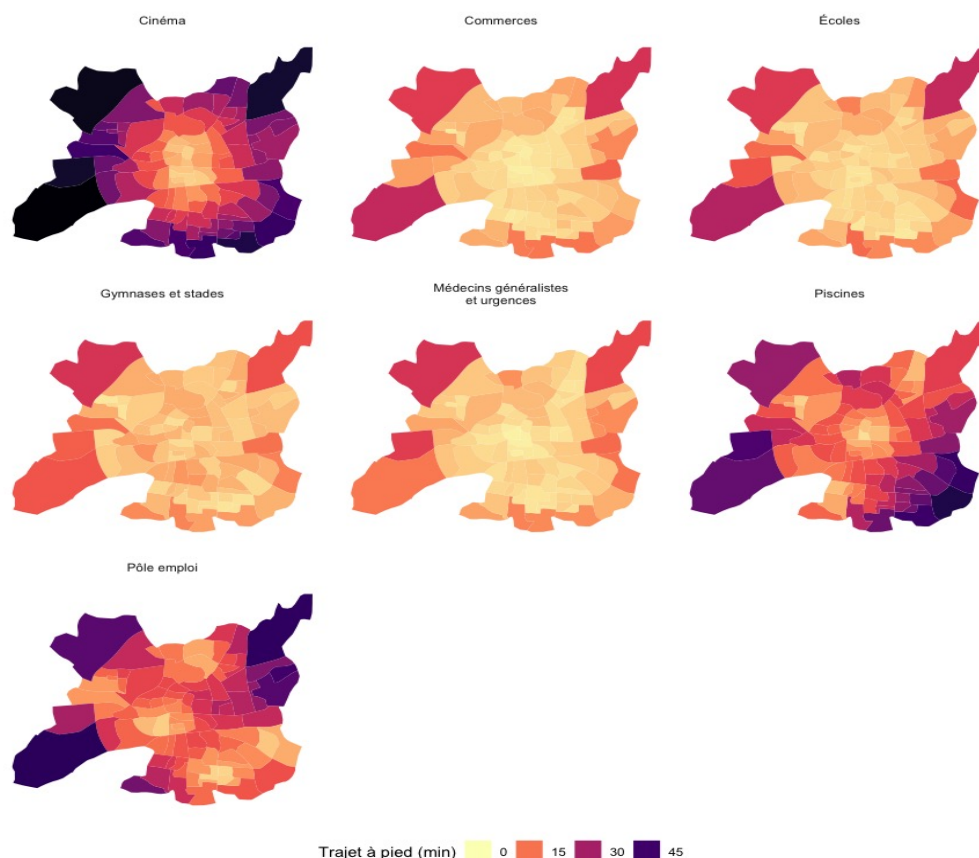


Figure 3 : L'accès aux équipements de la métropole de Rennes selon la distance parcourue en minutes. Source : Cartes réalisées à l'aide de la base permanente des équipements de l'INSEE selon leur répartition dans les différents IRIS INSEE. (Gazette des communes, 2020).

mais dans d'autres villes certains équipements du même type sont accessibles à plus de 30 minutes à pied. Pour illustrer les résultats de l'étude, la Gazette des Communes a produit plusieurs cartes représentant l'accès selon la distance en minutes à pied à ces équipements, pour tous les habitants vivant dans l'agglomération. À l'aide de la base permanente des équipements de l'INSEE², l'accès aux types d'équipements définis précédemment a été représenté en fonction de leur accès à pied, pour les habitants vivant dans les aires urbaines des différentes villes étudiées. La durée d'un trajet à pied vers l'équipement le plus proche dans les villes étudiées, a été calculée depuis 150 points choisis au hasard dans les IRIS définis par l'INSEE (La Gazette des Communes, 2020). La figure 3 présente les cartes réalisées par la revue pour représenter l'accès aux équipements de proximité pour les habitants de la métropole de Rennes. Plus la couleur des zones est foncée, plus il est long d'accéder à pied aux divers équipements pour les habitants qui vivent

dans ces zones. Par exemple, on se rend compte que la majorité des cinémas et des piscines de la métropole de Rennes sont difficilement accessibles à pied pour les individus habitant aux marges de l'agglomération. Au contraire, la métropole semble proposer un meilleur accès aux gymnases et aux équipements médicaux de proximité.

Il est aussi intéressant de définir la proximité en se référant aux définitions proposées par des acteurs de services emblématiques dans le maillage du territoire français. Par exemple, en France, le groupe La Poste affirme que ses bureaux sont tous accessibles à moins de 5 km ou à moins de 20 minutes en voiture de son domicile, pour 95,6 % des français (Barnéoud, 2020). Selon Ygal et Taulelle (2012), les français considèrent la poste comme un authentique service de proximité, au même titre que l'école élémentaire ou les petits commerces alimentaires. Pour autant, et comme le souligne la définition de la proximité par le Groupe La Poste, 70% des publics déclarent nécessaire l'usage d'un véhicule pour se rendre au bureau le plus proche. Ainsi, la définition de service de proximité tel qu'employé par La Poste omet le fait

² <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/source/serie/s1161?debut=0>

que pour accéder aux bureaux de postes, le recours à la voiture est inévitable. Pour les usagers non motorisés, cette notion de „service de proximité” est donc mise en cause puisqu’ils ne peuvent y accéder. La Poste ne considère donc pas les conditions d’accès effectives à ses bureaux, négligeant le fait que le recours à la voiture est indispensable pour réaliser les temps annoncés. Implicitement, les bureaux de poste sont en proximité, car „tout le monde” a accès à l’automobile.

Cette définition de la proximité est donc relativement inégale pour les citoyens, et notamment pour ceux qui ne disposent pas d’un accès à l’automobile. Pour donner un autre exemple d’acteur emblématique des territoires, on peut citer le cas de Pôle emploi. Sur son site internet ce dernier annonce ainsi 896 „agences de proximité” et de relais Pôle emploi dans toute la France³. Cependant aucune explication de la mesure de la proximité à ces agences n’est proposée. Plusieurs travaux de recherche ont ainsi tenté de mesurer l’accès à l’emploi par la proximité à une agence Pôle emploi. Dans une de ses publications où il étudie le cas de la desserte en certains services des bassins de vie de l’Hérault (Doré, 2020), Gwénaél Doré indique que les agences Pôle emploi n’apparaissent pas parmi les équipements de „gamme de proximité” selon la Base permanente des équipements de l’INSEE (qui compte la poste, les épiceries-supérette, boulangeries, boucheries, écoles élémentaires, médecin omnipraticien, pharmacie...) mais parmi la „gamme supérieure” des équipements (Pôle emploi, hypermarchés, lycées, urgences, maternité, médecins spécialistes, cinémas...). En effet, dans le département de l’Hérault, comme dans les autres départements français en général, les agences Pôle emploi sont accessibles à 30 minutes en moyenne pour les habitants qui en bénéficient. Ce phénomène est aussi accentué par une faible représentation des équipements de la gamme supérieure” dans les zones rurales et périurbaines (Doré, 2020, p.6). Ces exemples permettent ainsi de révéler le fait qu’une norme d’accessibilité exprimée en termes de distance ou de temps ne prend pas en compte les conditions effectives de l’accès et ne met donc pas

en avant par quel mode de transport la proximité est calculée et à quels publics ainsi ce service est (in) accessible.

Enfin, outre divers facteurs liés au type de territoire sur lequel se déploient une certaine typologie de services et d’équipements, les représentations et les ressentis des individus à propos de ce qu’est la proximité peuvent être différents. Or cette dimension subjective de la proximité est *trouvé souvent absente des travaux socio-économiques sur l’espace, y compris de ceux sur les proximités*” (Cariou et al., 2018, p.3, en appui d’une analyse sur les proximités des artistes aux clusters des lieux culturels d’Ile de France). La sensation de proximité serait donc bel et bien une mesure subjective (Laut, 1998) qui changerait en fonction des profils sociaux des individus. „La perception de la proximité relève [aussi] à la fois des capacités financières des individus et de leurs représentations” (Allain, 2005, p.16). Aussi, selon l’individu qui effectue un déplacement, la proximité ne sera pas nécessairement perçue de la même manière, un déplacement de 15 minutes en voiture pouvant être perçu par l’individu qui le réalise comme un déplacement de proximité si elle ne vit pas dans un espace central. Dans ces travaux sur la pédagogie de l’enseignement supérieur et de la formation, Didier Paquelin (2011) explore notamment la perception des temps de déplacements pour les individus, qui vivent „l’action [de se déplacer, de se former, etc.] dans un ensemble d’espaces-temps sociaux” (p.570). Ainsi la proximité est à la fois un état et un ressenti, et „il n’existe pas une proximité mais des ressentis de proximité différents en fonction des individus” (Laut, 1998, p.95).

Ainsi, nous avons étudié le caractère complexe et transversal de la proximité. Abordée et appropriée de différentes façons selon les chercheurs des différents champs des sciences humaines, elle conserve trois dimensions structurantes : spatiale, sociale et temporelle. Elle se confronte également à de multiples enjeux liés aux questions d’accessibilité et de mobilité, tels que le droit à la mobilité, la mobilité subie, ou encore la mobilité durable. Elle peut être mesurée de manière absolue, selon une certaine distance, qu’elle soit calculée en distance

3 <https://www.pole-emploi.org/poleemploi/#>

en temps ou en kilomètres, ou encore selon le mode de transport utilisé. Elle peut aussi être perçue différemment selon le type de territoire où s'y déploient des déplacements et des activités, ou encore divers types d'équipements et services présentés comme „de proximité”. Par la suite, nous distinguons la proximité spatiale, qui est celle qui nous intéresse, et une proximité par accessibilité, donc une proximité qui est créée à travers la potentialité d'accès à travers une meilleure desserte - dans les différents modes de transports - du territoire, et par la présence d'infrastructures de transports. Dans l'aire du changement climatique, nous privilégions la proximité spatiale. En effet, c'est cette dernière qui permet d'agir le plus efficacement possible afin d'éviter des déplacements, qui sont la plus grande source d'émissions à gaz d'effet de serre.

Cette première partie a permis de dresser un rapide état des lieux du traitement de la notion de proximité par la recherche et également de présenter les principales mesures de la proximité. Il s'agira dans une deuxième partie de cet état de l'art, de dépasser les définitions de la proximité que nous venons d'aborder, et d'évaluer comment cette dernière a été mise à mal par l'évolution des pratiques de mobilité sous l'effet des politiques publiques et de l'évolution des modes de vie favorisant les déplacements rapides et carbonés.

2. Une proximité oubliée ? Évolution des pratiques de mobilité et des politiques pu- bliques favorisant des modes de vie fondés sur la distance

Cette partie détaille, dans un premier temps, l'évolution des pratiques de mobilité vers des modes de vie basés sur la distance à partir de données quantitatives. Le constat permet notamment de retranscrire le phénomène d'allongement des distances parcourues dû à un accroissement des vitesses de déplacement. Il s'agit également de dresser un portrait des pratiques de mobilité par territoire et par caractéristiques des ménages. Dans un deuxième temps, les déterminants de l'allongement des distances parcourues sont détaillés : effet de la vitesse dans l'aménagement du territoire, politique d'urbanisme, politique de logement, politique commerciale et politique sectorielle des services publics.

2.1 L'évolution des pratiques de mobi- lité : de la proximité à la distance spa- tiale ?

Cette partie vise à caractériser l'évolution des pratiques de mobilité par rapport aux enjeux de proximité. Les distances kilométriques parcourues, le temps de déplacement et les vitesses moyennes sont analysées afin de retranscrire l'effet de la vitesse sur les modes de vie qui a conduit à un éloignement spatial des activités. La mobilisation

des données permet également de détailler les disparités spatiales et sociales de l'accès à la proximité et de dépasser certaines idées reçues sur les pratiques de mobilité notamment dans les territoires périurbains. Les sources mobilisées sont principalement issues des Enquêtes Nationales Transports et Déplacements (1982, 1994, 2008) devenue Enquête Mobilité des personnes (2019) dont les résultats sortis en début d'année 2022 sont encore partiels, de l'Enquête Nationale Mobilité et Modes de Vie du Forum Vies Mobiles 2020 et des Enquêtes Mobilités EMC² Cerema. Pour le cas francilien, les données de l'Enquête Globale Transports de 2010 sont mobilisées, la nouvelle enquête (EGT H2020) étant en cours de réalisation sur la période 2018-2022.

2.1.1 Un accroissement des distances de déplacements sur le temps long mais une stabilité relative des temps de déplacement

Plusieurs constats peuvent être tirés de l'évolution longue et sur les dernières décennies des pratiques de mobilité des français. Les distances de déplacement ont connu plusieurs périodes de croissance importante sous l'effet de l'accélération des modes de transport. Comme le montre Aurélien Bigo dans sa thèse de 2020, le plus grand déterminant de l'augmentation des vitesses et des distances parcourues a été la démocratisation des modes motorisés notamment individuels (voitures et deux roues motorisés) à partir de l'après-guerre qui a entraîné une croissance exponentielle des kilomètres parcourus par jour tous motifs de déplacements (longue distance et mobilité quotidienne) confondus depuis les années 1960 (voir figure 4). En 1950, un Français parcourait moins de 10 kilomètres par jour contre plus de 50 km par jour en 2015.

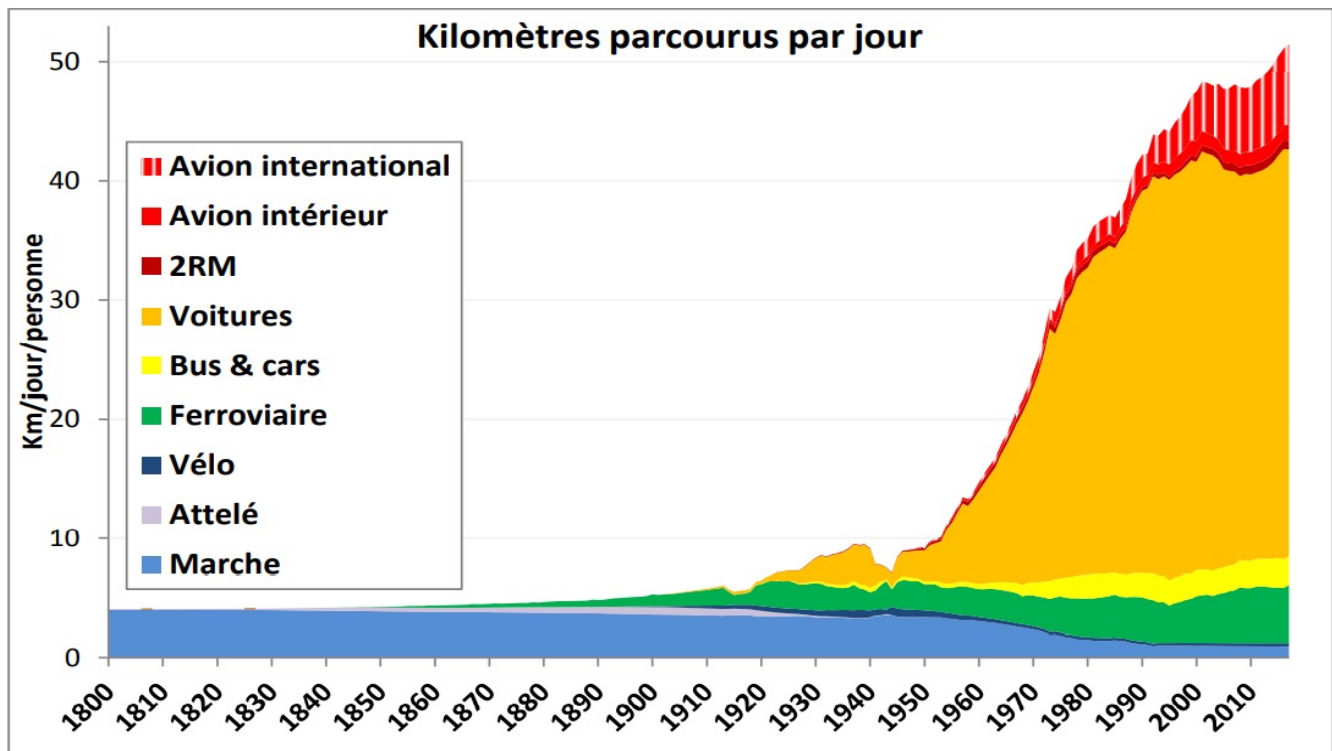


Figure 4 : Estimation du nombre de kilomètres par jour et par personne en France. 1800-2017. Source : A.Bigo (2020) Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement. Schéma à partir de nombreuses données compilées, en particulier CGDD, SNCF, DFAC, Orselli, Grubler, Papon : incertitudes importantes plus périodes sont éloignées

Si le nombre de kilomètres parcourus continue d'augmenter sur les dernières décennies, cela est principalement dû à la croissance de la mobilité longues distances en avion (voir figure 4). Pour autant, l'évolution récente de la mobilité locale indique une distance de déplacements de courte distance (inférieurs à 80 km du domicile) qui continue aussi d'augmenter et une fréquence de déplacements stable. Ainsi, alors qu'en 1982 la distance moyenne des déplacements quotidiens était de 17,4 km, elle était de 23,1 km en 1994 puis de 25,2 km en 2008 (ENTD, 1982, 1994, 2008). Entre 2008 et 2019, la distance totale parcourue a augmenté de 12% (EMP, 2019).

La répartition modale des déplacements semble s'améliorer : le pourcentage de trajets effectués en voiture passe de 64,8 % en 2008 à 62,8 % en 2019 (EMP, 2019). Cette donnée cache en réalité le fait que les distances parcourues en semaine pour la mobilité locale (tous modes de transport confondus) ont augmenté de 12% entre 2008 et 2019, passant d'environ 1,4 milliards de km par jour à 1,6 milliards (soit environ 23 km par français et par jour pour ces déplacements locaux) (voir figure 5). Face à ce constat, certains urbanistes, comme Jean-Marc Offner (2017), militent pour l'abandon des analyses basées sur les parts modales à la faveur des analyses basées sur les kilomètres parcourus: "la plupart des politiques de déplacement sont aujourd'hui organisées autour d'un objectif d'évolution du partage modal [...] c'est un indicateur omniprésent qui pour moi n'a pas grand sens dès lors qu'il ne s'intéresse pas à la longueur des déplacements".

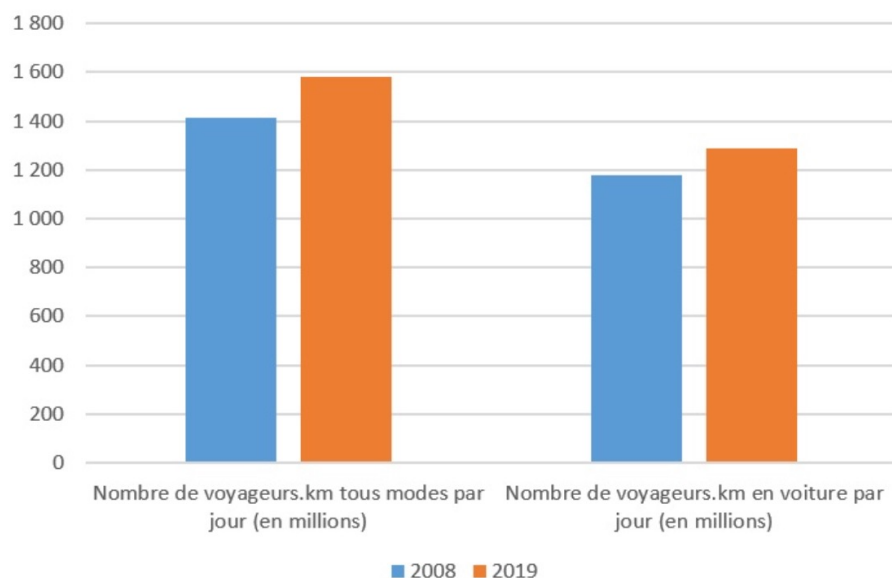


Figure 5 : Évolution des distances parcourues pour la mobilité locale en semaine entre 2008 et 2019. Source : Mathieu Chassignet à partir des données de l'INSEE - Enquête Mobilité des Personnes 2019 et Enquête Nationale Transport et Déplacements 2008

Si les distances de déplacement augmentent, les temps de déplacement restent relativement stables. Toutefois, l'évolution des temps de transport reste difficile à évaluer du fait de la périodicité des études menées, de leurs périmètres distincts et des caractéristiques des déplacements pris en compte par chaque étude. La figure suivante (voir figure 6) recense les estimations des temps de transport journalier par personne des principales enquêtes

en France. Le tableau a été construit à partir du recensement d'Aurélien Bigo dans sa thèse complété par les résultats des enquêtes nationales transports et déplacements de l'INSEE et les enquêtes ménages-déplacements du CEREMA. En affinant les variations dues aux spécificités de chaque enquête, il apparaît que les temps de déplacement sont en légère augmentation sur les dernières décennies mais restent proches d'1h/jour/personne.

Temps de transport journalier	Année	Source	Périmètre	Déplacements pris en compte
54,8 min	1982	ENTD 1982	Pop. 6 ans et +	Locaux (- 80 km) au quotidien, jour ouvrable
54,7 min	1994	ENTD 1994	Pop. 6 ans et +	Locaux (- 80 km) au quotidien, jour ouvrable
Moyenne 42,34 min	1995	Base UITP, Crozet et Joly, 2003	Villes France	Motorisés quotidiens
63 min hommes 54 min femmes	1998-1999	Eurostat, 2004, enquête emploi du temps	Pop. 20-74 ans,	Tous, hors temps de travail année entière
56,3 min	2008	ENTD 2008	Pop. 6 ans et + ,	Locaux (- 80 km) au quotidien, jour ouvrable
83 min	2008-2015	Harmonised European Time Use Survey Enquête emploi-temps de 18 pays européens entre 2008 et 2015	Pop. 6 ans et + ,	déplacement un jour de semaine
86 min	2017	Ipsos, BCG, 2017	Pop. 15 ans et +	Semaine du lundi au vendredi
Moyenne 53,8 min	1976-2018	Enquêtes Ménages-Déplacements (EMD) EMC ² du CEREMA	Pop. 5 ans et plus	Jour de semaine, Grandes agglomérations françaises (190 enquêtes dans 67 villes entre 1976 et 2018)
70 min	2019	Ipsos, Régions de France, Transdev, 2019	Pop. 18 ans et +	Quotidien domicile-travail
89 min	2019	Forum Vies Mobiles, 2020	Pop. 18-75 ans, sur 2 semaines	Réguliers, dont mobilité professionnelle
62 min	2019	Enquête Mobilité des Personnes (EMP)	Pop. 6 ans et +	<ul style="list-style-type: none"> Locaux (-80 km) au quotidien jour ouvrable

Figure 6 : Principales enquêtes estimant le temps de transport journalier par personne en France. Source : A.Bigo (2020) complété par recensement des enquêtes nationales transports et déplacements de l'INSEE (1982, 1994, 2008 et 2019) et EMD (EMC²) du CEREMA

Dans le détail, l'Enquête Nationale Transport Déplacements (ENTD) devenue Enquête Mobilité des Personnes (EMP) en 2019 dresse un état des lieux complet sur les temps de déplacement avec une périodicité à long terme mais des études très espacées dans le temps (1982, 1994, 2008 et 2019). Les temps de transport sont détaillés pour la mobilité locale (inférieure à 80 km du domicile) en jour ouvrable. Dans cette enquête, en 2019, le temps de transport¹ est de 1h02/jour/personne, soit une augmentation de 6 min par rapport aux résultats de l'enquête de 2008 (56,3 minutes / jour). Les temps de transport avaient légèrement augmenté par rapport à 1982 (54,8 min) et 1994 (54,7 min). Une autre catégorie d'enquête mobilité menée par le CEREMA, les Enquêtes Ménages-Déplacements (EMD) appelées EMC², détaille les temps de parcours dans les grandes agglomérations françaises (190 enquêtes dans 67 villes entre 1976 et 2018). La moyenne des temps de déplacement² sur l'ensemble de ces enquêtes est de 53,8 minutes/jour/personne. Néanmoins, ces enquêtes ont été réalisées sur des périmètres variés pour une même agglomération, l'évolution des temps de déplacement ne peut être réalisée de manière fine. L'enquête Mobilité du Forum Vies Mobiles (2020) inclut la mobilité professionnelle et évalue le temps de déplacement de 10h22 par semaine soit 1h29/jour, durée supérieure au temps évalué par les autres études.

L'ensemble de ces études retranscrivent ainsi une stabilité relative des temps de déplacement dans les dernières décennies qui rejoignent les résultats

de la constante ou conjecture de Zahavi (encadré 1) qui introduit un raisonnement en budget-temps de transport constant par lequel toute augmentation des distances parcourues n'est possible qu'à condition d'accéder à des modes de transport plus rapides et non par une augmentation significative des temps de déplacements.

Compte tenu de la stabilité des budgets-temps quotidiens des déplacements, l'augmentation des distances parcourues provient uniquement de l'augmentation des vitesses moyennes. La vitesse moyenne des déplacements a connu une forte augmentation portée par l'accélération des modes motorisés et le report modal de la marche et des transports en communs vers la voiture passant de 19 km/h en 1982 à 25 km/h en 1999 jusqu'à 26,5 km/h en 2008 (ENTD, 1982, 1999 et 2008).

Si les distances parcourues sont en augmentation, cette croissance n'est pas portée par tous les types de déplacement. En 2019, les déplacements domicile-travail représentaient 16,6% de l'ensemble des déplacements (EMP, 2019), en recul par rapport à 2008 où le domicile-travail représentait 18% des déplacements pour 25% des kilomètres parcourus en raison d'une distance moyenne plus importante que les autres déplacements (ENTD, 2008). En effet, les déplacements domicile-travail ont connu une augmentation de leur distance moyenne de 1,8% par an entre 2019 et 2008 alors que les distances moyennes pour les déplacements secondaires n'évoluent que de 0,3% par an entre 2008 et 2019 (voir figure 7).

1 Budget temps quotidien sur des déplacements quotidiens réalisés à moins de 80 km du domicile entre le lundi et le vendredi. Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes - INSEE 2020

2 Mobilité interne à l'aire d'étude, un jour de semaine pour l'ensemble de la population âgée de 5 ans et plus Les enquêtes mobilité EMC² CEREMA

Encadré n° 1 : constante ou conjecture de Zahavi

Yacov Zahavi, chercheur pour la Banque Mondiale dans les années 1970, propose une conjecture définissant la constance des budgets-temps de transport quotidiens (BTT) mais également la stabilité du budget des ménages consacré aux déplacements. A partir de données issues d'enquêtes sur les mobilités quotidiennes dans de nombreuses villes de pays développés et en développement, il montre l'existence d'une stabilité relative du temps consacré à se déplacer, autour d'une heure par personne et par jour. Cette conjecture est formulée de manière synthétique par Bieber (1975, p. 279-280) : « **Les progrès de la vitesse offerte par l'amélioration des techniques de déplacement et par l'importance des investissements consacrés à l'automobile et aux transports collectifs, permettent, non pas de gagner du temps, mais d'augmenter la portée spatiale des déplacements en maintenant relativement stable le budget-temps de transport d'un individu** ». Les gains de temps permis par l'accélération des modes sont ainsi réinvestis pour réaliser des déplacements plus nombreux et/ou plus lointains. La conjecture de Zahavi a traduit un mécanisme explicatif du lien entre forme urbaine et conditions de mobilité : les gains de vitesse ont rendu possible la périurbanisation par l'allongement des distances parcourues dans un temps constant (Dupuy, 1999 ; Wiel, 2001). Cette conjecture s'est imposée depuis les années 1980 en étant un des premiers modèles à introduire la contrainte temporelle dans les comportements de mobilité, bien qu'elle ait souvent été considérée comme réductrice et imprécise (Crozet et Joly, 2003). L'hypothèse est ensuite reprise par plusieurs auteurs pour étudier les effets de la vitesse sur les transports (Crozet et Joly, 2003) notamment pour traduire le fait que l'augmentation des vitesses des modes motorisés ne réduirait pas les budgets-temps de transport mais aurait tendance à les augmenter pour les seuls transports motorisés. En effet, la conjecture de Zahavi permet de montrer que le temps de transport ne serait pas un temps que les individus cherchent à réduire dans l'absolu car c'est le meilleur ratio entre activités et temps de transport qui est recherché (Crozet et Joly, 2003). Ces travaux montrent donc l'existence d'un effet cliquet des BTT qui ne s'orientent pas à la baisse, même si les vitesses augmentent.

Cette conjecture n'a pas été démentie par l'évolution des mobilités : les évolutions des comportements de déplacements et des modes de vie n'ont pas remis en cause la stabilité du temps quotidien consacré à se déplacer (Beaucire, 2013). Ainsi, le modèle de Zahavi est présenté comme une description du mécanisme régulateur fondamental de la mobilité quotidienne (Kaufmann, 2005). Néanmoins, un des angles morts de l'analyse de Zahavi est la prise en compte des inégalités sociales dans les coûts de mobilité résultant de l'accroissement récent du coût de l'énergie qui perturbe la stabilité du budget des ménages dédié au transport et l'augmentation des prix fonciers dans les parties centrales des agglomérations qui poussent à l'éloignement des ménages et à un effet de ralentissement des mobilités résidentielles (Beaucire, 2013).

Motifs	Longueur moyenne (km) des déplacements et évolution (% par an)				Evolution (% par an)				
	1982	1994	2008	2019	1994/1982	2008/1994	2019/2008	2019/1994	2019/1982
Domicile-travail	7,0	9,4	11,1	13,3	+ 2,4 %	+ 1,3%	1,8%	1,7%	2,4%
Domicile - études	2,9	4,7	5,6	5,1	+3,9 %	+ 1,4 %	-0,8%	0,4%	2,2%
Secondaires	5,4	7,6	8,2	8,5	+ 2,8 %	+ 0,6 %	0,3%	0,5%	1,6%
Ensemble	5,2	7,3	8,0	8,7	+ 2,8 %	+ 0,7 %	0,8%	0,8%	1,8%

Figure 7 : Longueur moyenne des déplacements locaux selon le motif (en km). Sources : INSEE Enquête Nationale Transport 1982, 1994, 2008 et 2019. Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine

Motif de déplacement	Temps de déplacement moyen par personne par jour (min.)	Distance de déplacement moyenne par personne par jour (km)	Nombre de déplacements moyen par personne par jour
Travail	35	22	0,7
École/ Études	33	12	0,1
Domicile	31	14	1,7
Loisirs	27	9	0,6
Accompagnement	25	11	0,5
Démarches	22	9	0,2
Achat	18	8	0,6

Figure 8 : Le travail, premier motif de déplacement des Français en temps et distance. Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, CEREMA 2019. Traitement : Observatoire des Territoires. Réalisation : CGET 2019

Ainsi, si les motifs de déplacements se diversifient, le domicile-travail reste la distance dont la longueur moyenne par déplacement est la plus longue : 22 km en moyenne par personne et par jour (voir figure 8) (CEREMA, 2019).

Une autre enquête menée par sondage par le Forum Vies Mobiles estime la portée moyenne des déplacements des français pour leurs activités de sports et de loisirs est estimée à 14 km, 20 km pour les

activités vitales (santé, courses alimentaires) et 34 km pour les activités sociales (activités associatives, religieuses, sorties en soirées, visites aux amis et à la famille) contre 14 km pour l'emploi et les études (Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020). Le Forum Vies Mobiles identifie les activités vitales et les relations sociales comme les plus problématiques en termes de transition vers une vie en proximité en raison de leur portée.

2.1.2 Une vie en proximité uniquement réservée aux grandes villes ?

Le lieu de résidence constitue un marqueur important dans les disparités des pratiques de mobilité. Ainsi, des différences notables sont visibles entre les habitants des grandes agglomérations, villes moyennes ou territoires moins denses et ruraux.

Dans les villes moyennes, la distance moyenne de déplacement par jour des habitants est de 31 km, soit une distance plus importante que les habitants des grandes agglomérations qui parcourent 25 km par jour (CEREMA, 2019 d'après la base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements). Cependant, le temps de déplacement est équivalent entre villes moyennes et grandes agglomérations, ce qui semble signifier un accès à une mobilité plus rapide dans les villes moyennes. Ainsi, la vitesse moyenne des déplacements quotidiens est estimée entre 24 et 25 km/h contre 21 km/h dans les grandes agglomérations. (CEREMA, 2019 d'après la base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements). A noter, le profil hors normes de l'Île-de-France où les temps de déplacement sont beaucoup plus longs que pour les autres territoires notamment en raison de distances domicile-travail importantes (Forum Vies Mobiles 2020). Les données des enquêtes globales transport (EGT) relèvent la particularité de la région parisienne avec des temps de transports relativement plus importants. Les temps de transport en semaine ont augmenté de 76 minutes / jour en 1976 à 93 minutes en 2010 en raison de l'augmentation des temps de transport pour motif privé (Omnil, 2012 ; IAU-IDF, 2016). Les vitesses atteignent un maximum lors de l'enquête de 1997, puis baissent dans les enquêtes suivantes de 2001 et 2010.

Pourtant, d'après l'enquête du Forum Vies Mobiles 2020, les espaces où les déplacements sont les plus courts en temps et en distance sont les villes moyennes à structure socio-démographique équivalente (entre 10 000 et 50 000 habitants), allant ainsi à l'encontre d'une idée commune selon laquelle ce serait toujours dans les grandes villes que l'on se déplacerait le moins et sur les distances plus courtes. Ces différences de résultat

sont dues aux méthodes mobilisées : l'enquête du Forum Vie Mobiles est réalisée à partir de sondages alors que les enquêtes ménages déplacement du CEREMA mobilisent depuis 1976 une méthodologie commune basée sur des enquêtes locales et des données numériques³. Si les résultats diffèrent, l'enquête du Forum Vies Mobiles de 2020 et les résultats des enquêtes ménages-déplacements du CEREMA de 2019 montrent qu'il n'existe pas un seul type de territoire où la proximité serait accessible, en réalité les grandes agglomérations et les villes moyennes semblent aujourd'hui les territoires où les modes de vie s'orientent le plus vers la proximité (en termes de distances, temps de déplacement et part modale) au contraire des espaces moins denses comme les espaces ruraux ou petites villes. Ces distances plus élevées expliquent la dépendance plus forte à la voiture dans les petites villes et les communes rurales et peu denses : environ 80 % des déplacements locaux se font en voiture dans les communes rurales, contre 59 % dans les agglomérations de 100 000 à 2 millions d'habitants, et 33 % dans l'agglomération parisienne. A l'inverse, la part de la marche et des transports en commun augmente dans les grandes agglomérations et les zones les plus denses. (ENTD, 2019).

³ Les enquêtes sont notamment réalisées à partir d'une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire un jour moyen de semaine, par tous les modes de transport. Les enquêtes réalisées en face à face ou par téléphone sur un échantillon aléatoire stratifié géographiquement (CEREMA). Depuis le milieu des années 1970, plus de 150 enquêtes déplacements ont été menées dans toute la France à l'initiative de collectivités territoriales soucieuses de connaître les pratiques de mobilité quotidienne des habitants. Elles portent sur un échantillon de ménages représentatif de la population du territoire enquêté. Au cours d'entretiens en face à face ou téléphoniques, les personnes de chaque ménage ont été invitées à décrire le déroulement de leur journée de la veille en précisant les points de départ et d'arrivée de chaque déplacement, leur motif, leur durée, le moyen de locomotion employé,... Les caractéristiques des ménages sont connues (taille, lieu de résidence, caractéristiques du logement, motorisation, etc.) de même que celles des personnes (sexe, âge, catégorie socio-professionnelle, etc.). Ces enquêtes ont été réalisées en suivant un standard - le standard Certu - qui garantit la comparabilité de ces enquêtes dans le temps et dans l'espace. Les enquêtes réalisées depuis 2010 (ainsi que celles réalisées en 2009 dans les métropoles de Bordeaux, Marseille, Nice et Strasbourg) ont été compilées par le Cerema dans le cadre d'une Base unifiée des enquêtes déplacements, régulièrement mise à jour. Cette base contient 61 enquêtes réalisées entre 2009 et 2017, soit près de 600 000 individus enquêtés un jour ouvré de la semaine.

2.1.3 L'espace périurbain : une absence de proximité ?

Si les centres urbains, notamment des grandes agglomérations, apparaissent comme des territoires où les distances de déplacement sont les plus réduites, les espaces périurbains sont souvent décrits comme des territoires à l'opposé de modes de vie en proximité. Les territoires périurbains constituent des espaces en partie décriés pour leur dépendance automobile (Coutard, Dupuy, Fol, 2002) et l'éloignement des habitants aux principales aménités urbaines qui rendrait certains habitants, notamment les plus précaires, "captifs du périurbain" (Rougé, 2007). En France, les espaces périurbains sont construits autour de centralités anciennes mais leur morphologie s'est transformée et adaptée par l'étalement urbain portée par l'extension pavillonnaire et la diffusion des modes motorisés. Par conséquent, le mode de vie périurbain ou "le pack périurbain" (Cailly, 2018) est tourné vers la mobilité automobile par l'accès facilité à des axes routiers rapides permettant de parcourir rapidement des distances plus importantes ayant permis aux ménages de s'installer à plus grande distance des lieux d'emploi et d'activité. Le périurbain serait ainsi le dernier modèle de la dilatation de l'espace et de la division entre les espaces d'emplois et de vie permis par l'accélération des vitesses (Offner, 2021⁴)

En Île-de-France, les habitants du périurbain parcourent des distances en moyenne deux fois plus longues que dans le reste de l'agglomération francilienne (EGT 2010⁵ cité par Institut Paris région (2014)). Le périurbain était même, jusque dans les années 2000, le seul territoire où les distances continuaient d'augmenter alors qu'elles étaient stables dans les autres zones de l'agglomération francilienne (EGT, 2010). Les différences de distance parcourues par les individus (tous motifs confondus) sont fortement marquées entre le centre des agglomérations urbaines et les espaces périphériques. En 2010, les déplacements vers le lieu d'emploi des habitants des zones périurbaine et rurale étaient d'une portée de 16 km en moyenne contre environ 5 km pour les habitants des communes denses (EGT 2010, figure 9). La différence est moins marquée pour les autres motifs de déplacements (accompagnements, achats, loisirs, études, retours à domicile) mais le périurbain est toujours la zone de résidence avec les portées de déplacements les plus marquées comme le montre la figure 9 (Institut Paris région, 2014).

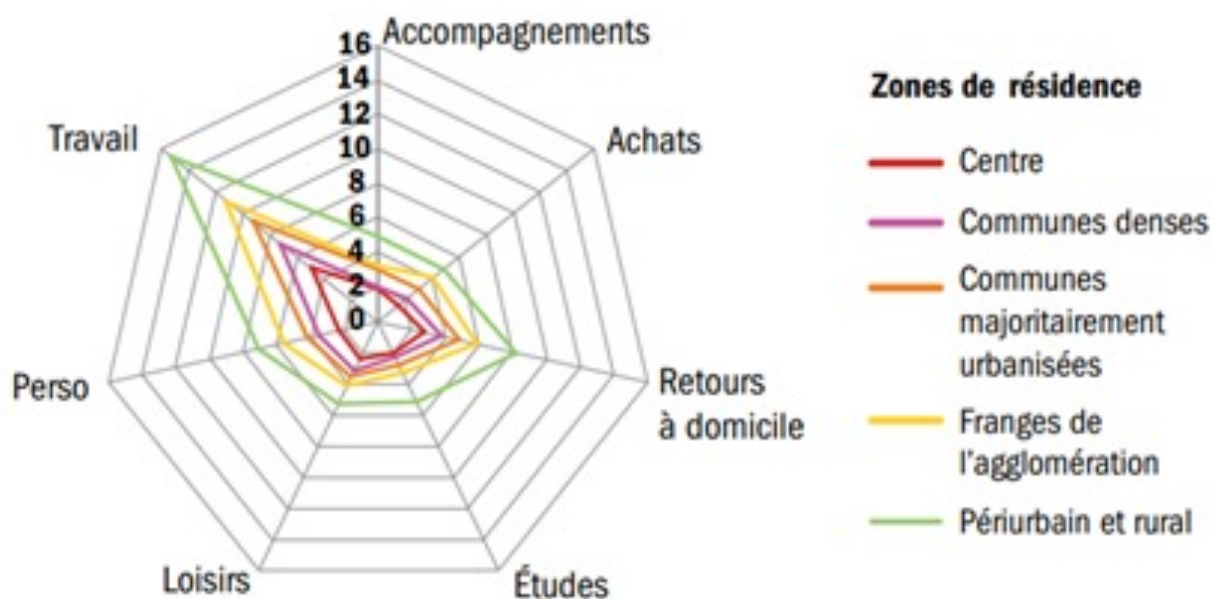


Figure 9 : Longueur moyenne des déplacements (en km). Sources : Institut Paris région (2014) La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités, d'après EGT 2010

4 La Fabrique de la Cité, "Aux frontières de la ville" - Episode 3 : "Le périurbain n'est pas une ville miniature" Jean-Marc Offner

5 La nouvelle Enquête Globale Transport (EGT H2020) est en cours de réalisation et portera sur la période 2018-2022, seuls les résultats partiels ont été publiés.

Cette tendance se confirme en dehors même du cas francilien dont les pratiques de mobilité peuvent s'avérer particulières en raison d'une dépendance plus forte des périphéries au centre urbain parisien. Ainsi, les enquêtes du CEREMA réalisées à l'échelle des aires urbaines des grandes agglomérations et des villes moyennes, révèlent que les pratiques de mobilité des habitants du centre et des périphéries sont différenciées. Dans les villes-centres les déplacements peuvent se multiplier dans la proximité, ce qui tend à augmenter légèrement la mobilité des résidents. Dans les banlieues et les couronnes, les plus grandes distances parcourues au quotidien incitent les ménages à optimiser un peu plus leurs déplacements, d'où une mobilité sensiblement plus faible. (CEREMA, 2019 d'après la base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements). Si le nombre de déplacements par jour et par personne est plus important en ville-centre qu'en banlieue et périphérie, les distances parcourues augmentent fortement du centre vers la périphérie. Les données de l'Enquête Mobilité des Ménages 2019 de l'INSEE montrent ainsi que la distance moyenne de déplacement dans une commune centre est de 2,6 km contre 15,4 km en moyenne entre les communes de la couronne et les communes du pôle (composé de la commune centre, la plus peuplée, et des autres communes du pôle⁶). Hors Ile-de-France, un habitant du périurbain parcourt ainsi chaque 23 km de plus en moyenne qu'un habitant d'une commune centre alors même qu'ils réalisent le moins de déplacement par jour (4,2 contre 4,4) (CEREMA, 2019 d'après la base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements). Ainsi, les périurbains parcourent globalement des distances plus importantes que les habitants des autres territoires et ces distances parcourues le sont essentiellement en voiture. En effet, la répartition modale des déplacements des ménages révèle l'usage croissant de la voiture à mesure que l'on s'éloigne de la ville-centre à la fois dans les villes moyennes et les grandes agglomérations

6 Le zonage de l'INSEE 2020 en aire d'attraction remplace le zonage précédent en aires urbaines de 2010. L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave comprenant un pôle (commune centre la plus peuplée) et sa couronne, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail. Pour plus de précisions : <https://www.insee.fr/fr/information/4803954>

(CEREMA, base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements)⁷.

Pourtant, les pratiques de mobilité des habitants des espaces périurbains sont également marquées par la part importante des déplacements de courte distance. Par exemple, 39% des habitants du périurbain ont des navettes domicile-travail inférieures à 20 min (CEREMA, base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements). La dépendance à l'automobile dans le périurbain n'est donc pas toujours la conséquence de l'éloignement des lieux d'habitat aux principales aménités mais surtout de l'éclatement spatial des ressources qui complique l'articulation entre les modes de vie et l'organisation des activités sur le territoire. En effet, l'espace périurbain s'est historiquement construit comme une zone monofonctionnelle résidentielle séparée spatialement des principales fonctions quotidiennes (travail, études, services, équipements). La voiture constitue en ce sens un outil qui permet d'effectuer pour les ménages périurbains un ensemble des activités dans un temps réduit („des boucles programmées”, Cailly, 2018) et donc de résoudre le problème posé par des chaînes de déplacements “complexes et coûteuses” vers des destinations spatialement éclatées (Berroir et al, 2017).

Cependant, les territoires périurbains sont désormais en pleine mutation, qualifiés par certains chercheurs de „maturation” progressive favorable au renforcement de pratiques de proximité par une autonomisation des espaces périurbains (Berger, Aragau et Rougé, 2014). Ces constats sont confirmés par des études plus locales réalisées à l'échelle d'aires urbaines qui montrent une inflexion des comportements de mobilité (Cailly, 2008 sur Tours, Bonnin-Oliveira, 2013 dans l'agglomération toulousaine). Les distances quotidiennes parcourues se stabilisent voire baissent pour tous les motifs de déplacement, reflet d'un désir d'ancrage et d'une volonté de maîtrise des coûts de mobilité (Hubert, Pistre, Madre, 2016). Aguilera et al. montre dans

7 Dans les villes moyennes, la part modale de la voiture est estimée à 59% dans la ville centre, 71% en banlieue et 75% dans la couronne. Dans les grandes agglomérations, la part modale de la voiture est de 50% dans la ville centre, 68% en banlieue et 73% dans la couronne. Source : CEREMA, base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements. Champ : population résidente de 11 ans et plus

leurs travaux de 2017, la volonté des habitants du périurbain francilien à une amélioration de leur cadre de vie par la réduction des distances de déplacement et l'amélioration de l'offre de services de proximité. Cette évolution est aussi le fait des effets des politiques publiques qui ont contribué au renforcement des centralités dans ces espaces. En effet, les dispositifs législatifs des années 2010 ont en particulier rendu obligatoire l'intégration des communes à un EPCI, les communes périurbaines ont donc été intégrées à des périmètres de projet de territoire et à des réflexions à plus large échelle sur les choix d'urbanisation et de mobilités (Aragau et Rougé, 2013). Les distances domicile-travail se stabilisent sous l'effet du phénomène de desserrement des emplois qui a suivi la périurbanisation de l'habitat alors que les distances de déplacement pour les autres motifs se réduisent (Hubert, J. P., Pistre, P. et Madre, J. L., 2016). Ce constat pourrait s'expliquer par un recentrage sur le cadre de vie de proximité, signe de l'essoufflement d'un modèle basé sur la vitesse et la dispersion des lieux d'activités. Mais c'est aussi les mutations du périurbain, par le développement de l'emploi, de pôles d'activités et de pôles commerciaux et de services non marchands dans ces espaces (Rougé et al. 2013) qui entraînent des dynamiques de recentrement des activités autour du lieu de résidence qui rompent le modèle centre/périphérie et également des dynamiques de diversification sociologique des habitants (Institut Paris Région, 2014). Le périurbain n'apparaît plus seulement comme un territoire aux mobilités intenses ou un lieu d'immobilité pour des ménages "captifs du périurbain" (Rouger et al., 2013) mais un espace où des proximités s'organisent autour d'un désir d'ancrage local des habitants (Berroir et al, 2017). Ces processus s'expliquent en partie par des reconfigurations territoriales: certains territoires périurbains, notamment les espaces les plus dynamiques démographiquement par leur proximité à des aires urbaines en croissance, connaissent le développement d'une économie résidentielle (activités présentielle destinées à satisfaire les besoins des populations résidant sur un territoire) qui permet une densification des services et des commerces à proximité du domicile (Bonnin-Oliveira, 2016).

De plus, si la mobilité quotidienne des périurbains est plus longue et davantage tournée vers les modes individuels motorisés que les mobilités des habitants des centres urbains, leurs mobilités de loisirs sont largement plus limitées à la fois en nombre et en distances notamment pour les classes populaires logeant dans le périurbain. Au contraire, les pratiques de loisirs des habitants des centres urbains seraient caractérisées par une hypermobilité (Orfeuill, 2002). Ce phénomène caractérisé «d'effet barbecue» par J-P Orfeuill en 2002 invite à relativiser le constat d'absence de proximité dans les modes de vie périurbain en distinguant la mobilité contrainte ou subie quotidienne de la mobilité choisie de loisirs occasionnelle. Les travaux d'Hélène Nessi sur les pratiques de loisirs des habitants du centre de Rome et de Paris (2012) sont une illustration de cet effet. Les données relevées montrent un effet de compensation par les mobilités liées au loisir sur les mobilités liées au travail. Sébastien Munafò poursuit ces études en montrant que les habitants des centres-villes, à revenu identique, se déplacent plus loin et plus souvent pour leurs loisirs que les habitants du périurbain (Munafò, 2017). Cette mobilité occasionnelle est le plus souvent "oubliée et sous-estimée" (Munafò, 2017), elle est pourtant centrale dans les pratiques de mobilité notamment en termes de distances parcourues. À travers le cas de Genève et de Zurich (voir figure 10), il montre ce phénomène de rattrapage. Si les distances annuelles parcourues par personne en kilomètre pour la mobilité quotidienne sont plus importantes pour les habitants du périurbain à Zurich et à Genève que pour les habitants du centre, les distances annuelles parcourues par personne en kilomètre pour les voyages sont plus importantes cette fois pour les habitants du centre de ces villes.

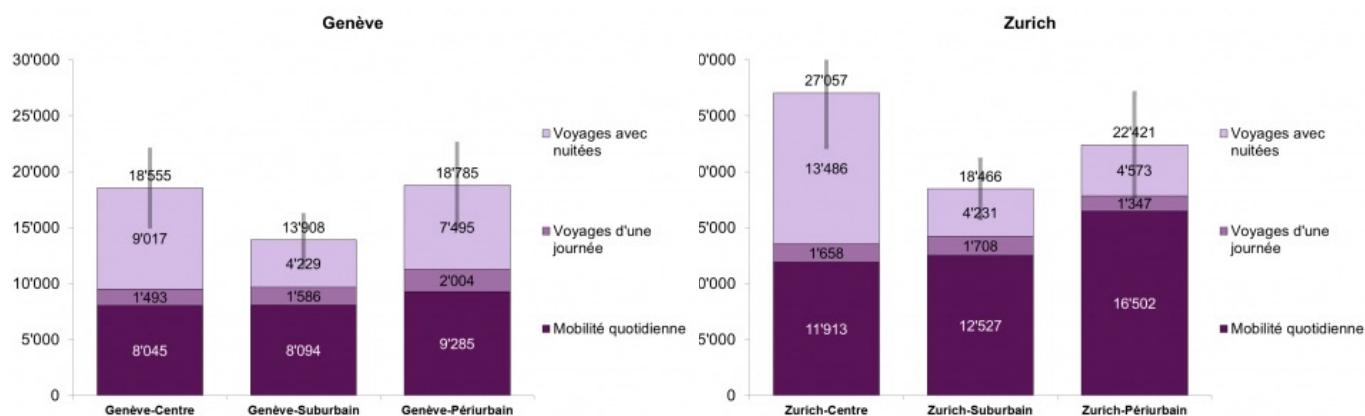


Figure 10 : Distances annuelles totales parcourues par personne en km, secteurs d'analyses spécifiques à Genève et Zurich. Source : MUNAFO (2017). En gris, intervalle de confiance à 95 %.

Ces différences de distances parcourues entre habitants des centres urbains et du périurbain à revenu identique dans les mobilités occasionnelles de loisirs ont pu s'expliquer par l'accès à des espaces verts privés pour le périurbain mais également des espaces de nature à proximité (Nessi, 2012). En réalité, l'étude menée en Suisse par Sébastien Munafò (2017) montre qu'il n'y a pas de logique de compensation vers des espaces de nature pour les urbains vivant en zone centrale pour leurs mobilités de loisir occasionnelles dans une volonté de fuite d'un contexte urbain dense. En réalité, Munafò explique ces différences à partir d'une approche par les modes de vie liés aux choix résidentiels des ménages et aux aspirations qui en découlent : le choix du périurbain est associé à une envie de consacrer son temps libre plutôt à domicile et dans sa proximité immédiate, en lien avec la nature ou pour entretenir des liens sociaux locaux que de voyager à longue distance pour les loisirs. Surtout, Sébastien Munafò montre que l'hypothèse d'une mobilité de compensation par l'effet barbecue reviendrait à mettre sur un plan d'égalité une mobilité domicile-travail quotidienne contrainte avec peu de marges de manœuvre et une mobilité de loisirs.

Ainsi, les territoires périurbains ne sont pas seulement des territoires caractérisés par l'hypermobilité des habitants. L'évolution récente du périurbain par de nouvelles dynamiques d'emplois, de services et d'activités contribue à favoriser une organisation spatiale de proximité.

2.1.4 Une vie en proximité uniquement réservée aux plus aisés et diplômés ?

Le nombre et la distance de déplacements des ménages sont croissants avec les revenus. Plus on est riche, plus on fait de kilomètres : les ménages classés parmi les 40% les plus riches parcourent en moyenne 17 000 km par an contre 6700 km pour les ménages classés parmi les 10% les plus pauvres (Enquête Mobilité des Personnes, 2019). De plus, plus on est riche, plus on va loin : les ménages les 10% les plus aisés (10ème décile) parcourent en moyenne 10km par trajet, tous modes de déplacements confondus, quand les ménages les 10% les plus pauvres (1er décile) parcourent en moyenne 5,4 km d'après les résultats de l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019. Ces inégalités ont eu tendance à se renforcer entre 2008 et 2019 (Enquête Mobilité des Personnes, 2019, figure 11). Les classes populaires se déplacent ainsi moins en nombre de déplacements, moins pour d'autres motifs que le travail et se déplacent moins loin (Enquête Mobilité des Personnes, 2019)

La catégorie socio-professionnelle est un déterminant fort des pratiques de mobilité, notamment pour les déplacements domicile-travail. Les cadres réalisent les navettes domicile-travail les plus longues en termes de distance et de temps, 19 km et 28 minutes en moyenne pour se rendre à leur travail contre 13 km et 25 minutes en moyennes pour les employés (CEREMA, base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements). Cette différence s'explique en partie par la vitesse de déplacement plus rapide des cadres avec une vitesse moyenne de

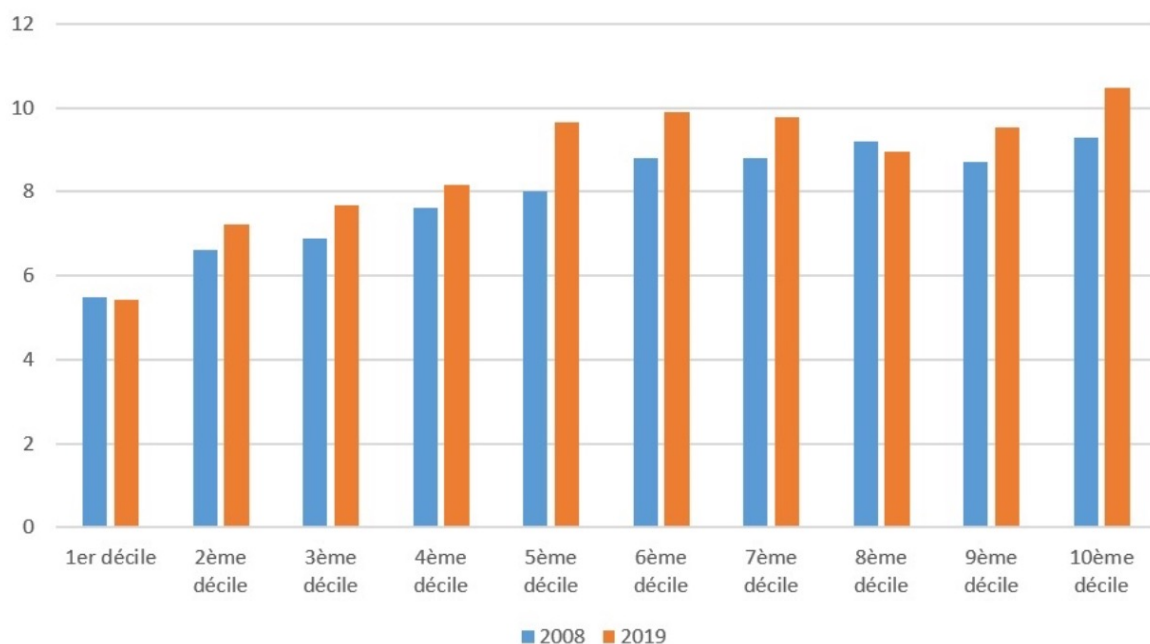


Figure 11 : Distance moyenne par déplacement (en km) selon le décile du ménage par unité de consommation en 2008 vs 2019. Source : Mathieu Chassignet à partir des données de l'INSEE - Enquête Mobilité des Personnes 2019. Enquête Nationale Transport et Déplacements 2008

40 km/h (hors Ile-de-France) soit 8 km/h de plus que les employés. Cela ne traduit pas nécessairement une utilisation plus importante de la voiture mais des emplois plus souvent situés au cœur des aires urbaines mieux reliées aux réseaux de transport (Observatoire des territoires, 2019).

Ces disparités dans les pratiques de mobilité peuvent s'expliquer plus largement par des espaces de vie différenciés entre classes populaires et supérieures. Les espaces de vie sont fortement structurés par la position sociale. En effet, des travaux menés par un groupe de chercheurs sur le périurbain francilien montrent que le nombre de lieux d'activité fréquentés et l'étendue des espaces d'activité des habitants sont liés à leur position sociale (Berroir et al, 2017). Ces travaux ont été menés en 2013 dans trois secteurs situés au nord de la métropole parisienne, à la composition sociale différenciée afin de mesurer le poids des déterminants sociaux dans les pratiques de mobilité des habitants du périurbain. Les données ont été produites à partir d'entretiens

semi-directifs permettant de relever les espaces de vie et d'activité. La portée qualitative des données mobilisées diffère des enquêtes nationales sur les déplacements qui ont pour objectif de dresser un portrait précis des pratiques de déplacement des ménages. Les résultats montrent pourtant que la distance de déplacements constitue un gradient social entre ménages populaires et aisés : la distance entre lieu de résidence et lieux d'activités est de 6 km en moyenne pour les classes populaires contre 10,1 km en moyenne pour les classes supérieures. Les résultats varient selon les motifs de déplacement : les distances sont similaires pour les courses alimentaires, mais pour les motifs d'accès aux services et aux équipements, les distances parcourues par les habitants augmentent progressivement avec le statut social (les distances doublent entre les classes populaires et les classes supérieures : 3,1 km contre 6,9 km). Ainsi, la portée spatiale des déplacements est déterminée par la position sociale (voir figure 12).

	Population totale 98 individus	Classes populaires 17 individus	Classe « Petits Moyens » 30 individus	Classes moyennes 35 individus	Classes supérieures 16 individus	Test Anova
Distance moyenne (en km) entre le lieu de résidence et les lieux d'activités						
Tout type d'activités	7,8	6,0	7,6	7,6	10,1	< 0,001
Courses alimentaires	3,7	4,2	3,3	3,6	4,3	> 0,10
Services et équipements	4,2	3,1	3,6	4,1	6,9	0,001
Travail/études	15,8	14,7	15,5	10,2	24,0	< 0,01
Loisirs	11,2	8,7	10,7	11,8	12,5	> 0,10
Nombre de lieux d'activité par habitant (en moyenne)						
Tout type d'activités	16,4	12,1	17,9	16,5	17,7	< 0,001
Courses alimentaires	3,8	3,6	3,7	4,1	3,8	> 0,10
Services et équipements	4,4	3,8	3,9	4,6	4	> 0,10
Travail/études	0,6	0,3	0,6	0,6	1	0,01
Loisirs	7,3	4,1	8,6	7,2	8,6	< 0,001
Nombre (%) des lieux d'activités situés à Paris par habitant (en moyenne)						
Tout type d'activités	0,9 (5,4 %)	0,2 (1,5 %)	0,9 (5,0 %)	0,7 (4,3 %)	1,9 (10,9 %)	< 0,001
Dispersion spatiale des lieux de résidence et d'activité						
Taille moyenne de l'ellipse de dispersion (en km ²)	229,5	119,9	212,4	254,3	323,8	< 0.10

Figure 12 : Description de l'espace de vie des habitants selon leurs catégories sociales. Source : Berroir, Sandrine, et al. « Mobilité au quotidien et ancrage local dans les espaces périurbains », Annales de géographie, vol. 713, no. 1, 2017, pp. 31-55. Enquête « Lieux et hauts lieux des densités intermédiaires », 2013

Ces résultats rejoignent les travaux de Cailly et Dodier en 2007 montrant que les ménages périurbains à faible niveau de ressources se caractérisent par une mobilité hors travail très réduite que les auteurs expliquent par un fort investissement du logement, des espaces privés extérieurs (jardin) et des espaces de proximité immédiate. A l'inverse, les périurbains aisés se distinguent par une forte mobilité hors travail et une fréquentation intense du centre de leur agglomération. Loin de l'idée commune d'une proximité uniquement accessible et réservée aux habitants riches et aisés, la proximité est davantage intégrée dans les modes de vie des classes populaires.

Ainsi, l'analyse de la mobilité quotidienne des Français fait apparaître un allongement global des distances parcourues sous l'effet de l'accélération des vitesses de déplacement. L'éloignement de modes de vie de proximité reste néanmoins différencié entre territoires et entre populations selon le niveau de ressources économiques. Ces pratiques sont aussi différenciées selon des critères d'âge, de sexe et de composition familiale, qui n'ont pas été détaillées ici. L'accroissement des distances parcourues est liée à de multiples facteurs mais a été en partie favorisé par des politiques publiques qui ont accompagné l'accélération des mobilités et la démocratisation de la vitesse en privilégiant une accessibilité aux ressources par la mobilité plutôt que la proximité.

2.2 Comment les politiques publiques ont favorisé l'allongement des distances parcourues ? Le paradigme dominant de la mobilité et l'impensé de la proximité

Cette partie vise à comprendre les déterminants agissant sur l'évolution des modes de vie vers la dispersion spatiale des activités décrites dans la partie précédente. Ces dynamiques sont à la fois la conséquence de l'évolution des conditions de déplacement sous l'effet de la vitesse mais également des politiques d'urbanisme et d'aménagement qui ont pu inciter à une déconcentration de l'habitat et des activités. Finalement, les politiques sectorielles de l'Etat ont aussi modifié le maillage des services, en particulier dans les territoires peu denses, et ainsi bousculer l'accessibilité en proximité aux services publics essentiels.

2.2.1 L'effet de la vitesse dans l'aménagement du territoire et les modes de vie : amélioration des conditions de transport, gain de vitesse et baisse des coûts de la mobilité

La vitesse moyenne a fortement augmenté sous l'effet de la diffusion de l'automobile et des réseaux routiers rapides jusqu'à atteindre un pic au début des années 2000 pour les déplacements intérieurs au même moment que la distance parcourue par personne (Bigo, 2020). Ainsi l'accès à la voiture n'a pas réduit les temps de déplacement, mais a permis d'accroître les distances parcourues. Les ménages français se sont tournés pour l'essentiel de leurs déplacements vers le mode le plus rapide, la voiture individuelle dont la vitesse a augmenté par l'amélioration des conditions de transport. En effet, la vitesse de l'automobile a augmenté sous l'effet de la mise en place de plans de circulation au cours des années 1970 dans les agglomérations françaises puis de la construction d'un réseau d'autoroutes et de voies rapides urbaines (Héran, 2009).

En ce sens, le système automobile a progressivement offert des avantages aux automobilistes par le biais d'un "effet club" renforçant l'effet de

dépendance automobile des ménages (Dupuy, 1995). Plus l'automobile se diffuse, plus les gains de vitesse sont importants et les coûts de déplacements faibles, ce qui rend les autres modes de déplacement comparativement moins avantageux. Cette baisse tendancielle des coûts de transport n'a été rendue possible que par l'accès au pétrole au début des années 1970, une énergie abondante et peu chère. L'accès à une vitesse bon marché a ainsi été déterminante d'après Wiel (2005) : *"Les villes du passé ne furent édifiées denses et compactes qu'en raison du coût élevé de la mobilité. Les trois composantes du coût de la mobilité sont le temps, l'argent, le confort ou la fatigue. L'accès à la vitesse « bon marché », en diminuant le temps de déplacement nécessaire, explique cet effondrement."* Le transport automobile a progressivement été de moins en moins cher, de plus en plus confortable et a fait gagner de plus en plus de temps grâce aux innovations technologiques successives.

De la ville marchable décrite par Marc Wiel, en passant par la ville des transports collectifs où l'organisation du territoire se concentrait près des nœuds du réseau, la ville de l'automobile a largement transformé l'aménagement du territoire, en permettant de dépasser les contraintes de temps et de distance (Wiel, 2005). Jusqu'aux années 1850, la forme de la ville était déterminée par les vitesses de circulation à pied, la ville était donc nécessairement compacte et dense (Wiel, 2005). L'apparition du chemin de fer entraîne le premier grand épisode d'étalement urbain dans les villes sous la forme d'une diffusion du bâti en doigts de gants le long des lignes de chemin de fer. La portée des déplacements s'accroît donc par l'accès à un mode de transport plus rapide et à plus longue distance (Wiel, 2005). Au milieu du XX^{ème} siècle, la diffusion de la voiture entraîne une nouvelle phase d'étalement urbain, à plus longue portée et une dilatation spatiale des fonctions dans la ville. L'accélération des vitesses a en ce sens favorisé un desserrement urbain. En effet, le financement public d'infrastructures routières a permis l'ouverture de l'urbanisation sur des territoires émiettés autour du pôle urbain central (Desjardins, 2016). En

conséquence, l'espace urbanisable s'est étendu tout comme l'espace effectivement pratiqué puisque la capacité de mobilité individuelle a pu donner un pouvoir organisateur sur l'espace pour le choix de résidence ou le choix des activités pratiquées (Orfeuill, Massot, 2005). Certains territoires ont été "marqués par l'automobile" (Dubois, Gay, Kaufmann et Landrière, 2021), voire "déformés" (Desjardins, 2021) par les effets de la périurbanisation et de l'étalement urbain. Les transformations de l'espace permises par la vitesse modifient ainsi radicalement l'« équation de mobilité» (Desjardins, 2016).

Au-delà de l'effet de la vitesse, l'allongement des distances parcourues a également été la conséquence des politiques d'urbanisme favorables à la déconcentration de l'habitat et des activités. Pour répondre à la crise sociale du logement, les politiques foncières se sont basées sur l'accessibilité en voiture à de nouvelles zones, ce qui fait dire à Xavier Desjardins que *"le permis de conduire a résolu le problème de permis de construire"* (Desjardins, 2021, p.54, *Constructif*).

2.2.2 Une géographie des prix fonciers et des politiques d'urbanisme favorables à la déconcentration de l'habitat et des activités

Les politiques d'urbanisme et d'aménagement ont favorisé un développement du périurbain, une déconcentration de l'habitat et des activités, allant à l'encontre d'un aménagement de proximité. Pour appréhender l'éloignement des zones d'habitat et d'activités, les politiques foncières impactant le logement et les activités économiques sont essentielles.

La France a connu une périurbanisation importante, qui a conduit à l'éloignement des populations et de certaines activités des centres urbains aux marges des espaces ruraux, dans une logique contraire à celle d'une organisation territoriale basée sur la proximité (Cusin, Lefebvre et Sigaud, 2016). Par rapport à d'autres pays européens, il s'agit d'une périurbanisation qui apparaît être assez peu encadrée et qui a amené à une "ville émietlée" (Charmes, 2011). Cette particularité française peut notamment s'expliquer par la présence de faibles

densités, au contraire des Pays-Bas par exemple, où les politiques foncières régulant et limitant l'usage des sols ont été particulièrement puissantes dans un contexte de risque inondation à l'échelle du pays entier (Desjardins, 2016). Le développement périurbain s'est surtout opéré par une spécialisation socio-spatiale des communes et non seulement par l'émergence de nouvelles polarités (Charmes, 2011).

La décentralisation des compétences en urbanisme et en aménagement du territoire a également pu favoriser l'étalement urbain. En effet, les communes puis les intercommunalités se sont progressivement vu dotées de compétences sur l'aménagement urbain. Les élus communaux et intercommunaux, ont aussi vu la périurbanisation comme une opportunité de redynamiser les communes avec un faible solde démographique et comme une possibilité d'acquérir de nouvelles ressources fiscales par l'installation d'activités (Charmes, 2019; Serrano, Demaizière, 2016). De fait, les politiques d'aménagement ont historiquement participé à un étalement des ressources et la lutte contre cet étalement apparaît comme une politique récente et encore peu planifiée.

Cet aspect est illustré par une comparaison, menée par Brès et Desjardins, entre deux territoires faiblement peuplés en France et en Allemagne. En Allemagne, les plans d'aménagement sont assez rigoureux et indiquent des objectifs clairs et prescriptifs en termes de réduction de l'étalement urbain (Brès, Desjardin, 2014) En revanche, en France, les SCOT étudiés proposent des orientations favorables à la lutte contre l'étalement urbain mais s'avère être peu prescriptif (Brès, Desjardins, 2019). Les grandes agglomérations urbaines s'étendent ainsi par l'inclusion des communes périurbaines au sein leur aire d'influence sans objectifs prescriptifs d'organisation de l'espace pour favoriser la proximité (Charmes, Raux, 2021). L'Agence Européenne de l'Environnement (EEA, 2006) souligne ainsi l'expansion territoriale des aires urbaines à faible densité, avec un aménagement irrégulier, éparpillé et espacé, et une tendance à la discontinuité (Charmes, Raux, 2021).

Les politiques de logement actuelles favorisent

aussi une certaine déconcentration de l'habitat. Selon l'AdCF (2019), elles sont caractérisées par une régulation nationale et une décentralisation communale et intercommunale incomplète. En effet, depuis une dizaine d'années, la législation donne à l'échelle communale et intercommunale de nombreuses compétences en termes de logement. Les collectivités doivent répondre à une demande de logement actuellement importante, et peuvent attribuer les logements sociaux. Elles disposent d'outils de planification et de régulation foncière comme les programmes locaux de l'habitat, qui leur permettent d'avoir une large marge de manœuvre et de mener leur propre politique d'habitat (Cordier, 2011). Les prérogatives en termes d'urbanisme, que sont le droit du sol et la délivrance des permis de construire, permettent aux communes de construire des nouveaux logements dans des terrains parfois peu denses (Driant, 2014). L'étalement urbain a pu, en ce sens, être induit par le développement de la propriété pavillonnaire. En effet les politiques ont pu encourager la propriété pavillonnaire par la mise en place de prêts à taux zéro, d'aides à l'accession à la propriété et à l'acquisition du foncier (Bonvalet, 2020). Or, la propriété nécessite du foncier disponible, dans des zones peu denses et éloignées des centres urbains (Berger, 2010). Ainsi, cet éloignement amène les propriétaires de ces pavillons à effectuer des déplacements plus importants au quotidien (Berger, 2010).

Au-delà des politiques d'urbanisation et d'habitat, la faible régulation publique de l'urbanisme commercial et les impensés autour de la localisation des activités ont participé à la dispersion des activités (Allé, 2015). En France, l'urbanisme commercial et la création de nouvelles surfaces commerciales sont encadrés par quelques documents comme le Plan local d'Urbanisme et les documents d'aménagements artisanal et commercial. Le PLU permet de déterminer les conditions d'aménagement et d'implantations des surfaces commerciales sur un territoire donné (AdcF, 2019), et les documents d'aménagement artisanal et commercial, annexés aux schémas de cohésion territoriale, permettent d'orienter le développement commercial (CEREMA, 2016). Mais, si en principe, les communes et

intercommunalités disposent de leviers pour restreindre le développement des grandes zones commerciales périphériques, ces outils sont souvent peu restrictifs et laissent une assez grande marge de manœuvre aux promoteurs, qui vont favoriser la mise en place de zones commerciales en périphérie (Allé, 2015). L'offre commerciale en périphérie a connu ainsi une croissance importante à partir des années 1970 et les projets commerciaux se sont multipliés sous l'effet de la croissance urbaine aux franges des agglomérations et à la périphérie des villes moyennes (CEREMA, 2016). En 2018, 1 334 459 m² de création de surfaces commerciales ont été autorisées par la Commission départementale des aménagements commerciaux (CDAC) et la commission nationale des aménagements commerciaux (CNAC), dont 85% des projets sont des surfaces commerciales situées en périphérie (CEREMA, 2016) (Procos, 2019). Composés d'élus et de personnes qualifiées en matière d'aménagement du territoire, la CDAC est compétente pour examiner les demandes d'autorisation d'exploitation commerciale pour les surfaces de ventes supérieures à 1000m²⁸. Cependant, pour la validation des projets commerciaux, des négociations sont faites entre le maire de la commune accueillant la surface commerciale et les autres maires d'une même intercommunalité afin d'éviter le blocage du projet en l'échange d'un autre vote favorable plus tard (Allé, 2015). Ces négociations mettent en lumière le fait que les autorisations sont assez facilement accordées lors des commissions puisque actants des accords établis en amont, ce qui implique une régulation de l'urbanisme commercial au coup par coup (Allé, 2015). De plus, durant les commissions, aucune expertise chiffrée n'est proposée sur la conséquence de l'installation d'établissements commerciaux en périphérie (Allé, 2015).

Cette croissance des surfaces commerciales dans les zones périphériques a pourtant des conséquences importantes sur les déplacements. En effet, l'installation de locaux commerciaux en périphérie favorise l'accès en voiture individuelle et éloigne les pôles commerciaux des bassins de vie, ce qui augmente les distances parcourues pour aller faire

8 CDAC - Commission départementale d'aménagement commercial, Préfète de la Somme

ses courses. Les projets d'extension commerciale génèrent également une forte consommation foncière au détriment des terres agricoles et espaces naturels (CEREMA, 2016). Or dans un contexte de zéro artificialisation nette, ce foncier en proximité immédiate des zones urbaines représente un grand enjeu dans un souci de reconnexion à la ville (CEREMA, 2016). Enfin, ce modèle extensif de développement des zones commerciales dans les périphéries crée un déséquilibre d'offre commerciale avec les centres villes (CEREMA, 2016). En effet, en parallèle, les centres villes connaissent, en particulier dans les villes moyennes, un phénomène de vacance commerciale et une disparition de certains commerces de proximité (CGEED, 2016). Un manque de cohérence apparaît avec d'autres politiques menées sur les commerces de centre-ville comme celle du plan Action Cœur de Ville, politique nationale visant à agir pour le renforcement des commerces de centre-ville⁹.

La déconcentration des activités mais aussi des lieux de vie et de l'emploi s'explique aussi par le processus de métropolisation. La métropolisation, dynamique spatiale contribuant à organiser le territoire autour d'une grande ville, a ainsi amené à un triple mouvement à la fois de concentration, de desserrement et de spécialisation des espaces urbains en termes d'activités (Di Méo, 2010). Les activités stratégiques que sont le tertiaire, le commandement, le pouvoir, la finance et les activités supérieures des entreprises se sont installées dans les centres urbains (Gaschet, Lacour, 2002). Ce sont des activités qui impliquent une présence d'emplois qualifiés et rares. Cette centralisation de l'activité tertiaire envoie donc en périphérie et en zone périurbaine les activités moins valorisées que sont l'industrie, les services à la personne et aux entreprises et la logistique, qui sont donc dispersées (Gaigné, Piguet, Schmitt, 2005). Ce processus s'explique par une géographie des prix fonciers et aux stratégies des entreprises dans leurs implantations de service au sein de l'espace métropolitain. Les prix fonciers sont plus élevés en centres urbains car il s'agit de terrains plus valorisés, plus accessibles, plus rares dans un cadre urbain déjà dense où il est

difficile de construire davantage (Bellefon, 2016). Les entreprises vont ainsi garder en centres urbains les activités les plus prestigieuses et vont délocaliser en banlieue et en périphérie les activités qui le sont moins (Corrius, 2006).

Enfin, outre les logiques de localisation des entreprises, la dispersion des activités et de l'emploi s'explique également par une faible régulation publique des zones d'activités et économiques dans les politiques d'aménagement (Demazière et al., 2012). En effet la capacité du SCOT à réduire l'impact de l'étalement des activités économiques, s'avère être limitée (Douay, Nadou, 2016). L'article de Douay et Nadou sur la gestion du foncier des zones d'activités économiques dans la planification métropolitaine traite l'exemple de Nantes. La métropole nantaise est marquée par un fort dynamisme socio-économique. A propos de la problématique de l'organisation spatiale des zones d'activités, son SCOT s'articule autour de la spatialisation et de la mise en place de pôles économiques. Il intègre dans cet aspect la problématique d'une répartition équilibrée des activités et de la protection des espaces naturels et agricoles. La question de l'étalement semble prise en compte. Cependant, le caractère prescriptif faible du SCOT amène à une absence de traduction explicite dans la localisation des zones d'activités. En effet, les énoncés sont assez peu précis et redirigent vers les EPCI. Ces projets de zones d'activités sont définies à une échelle infra de celle de l'aire urbaine, ce qui provoque une concurrence entre les EPCI et pousse les élus à penser en priorité au développement économique du territoire, plutôt qu'aux conséquences de l'étalement.

La déconcentration de l'habitat et des activités a donc été favorisée par des politiques d'urbanisme et d'aménagement faiblement régulées ayant provoqué un étalement des zones d'habitat, d'activités et commerciales. Au-delà de ces politiques menées à l'échelle locale, des politiques sectorielles, qui ont proposé une réorganisation du maillage territorial des services publics, ont également pu mener à un allongement des distances parcourues.

9 Action Cœur de Ville : Inventons les territoires de demain, Dossier de présentation, Ministère de la Cohésion des Territoires.

2.2.3 Des politiques sectorielles aux effets favorables à un allongement des distances de déplacement

Outre les politiques d'aménagement, les effets des différentes politiques sectorielles menées par l'État ont également pu provoquer une hausse des distances de déplacement afin d'accéder aux ressources et services. Dans un contexte de dématérialisation des services publics couplée de la fermeture de nombreux services publics, la proximité a été au cœur des débats et des revendications des usagers. Les fermetures de services de maternité ont notamment fait l'actualité de ces dernières années et sont devenues le symbole du départ des services publics des petites villes et territoires isolés. Cette partie n'a pas pour but de passer en revue l'ensemble des politiques sectorielles menées par l'État et leurs effets sur la proximité et l'organisation territoriale. Pour illustrer l'impact des politiques de l'État sur l'accroissement des distances de déplacements, il a été choisi de prendre l'exemple des services publics et des hôpitaux, de la dématérialisation des services et de la flexibilisation du marché du travail

Les nouvelles doctrines d'organisation de l'offre de services publics amènent à une réduction en nombre d'installations afin de réaliser des économies de fonctionnement¹⁰. Dans un contexte budgétaire restreint, l'État cherche à réduire ses dépenses. Il décide, dès lors, de fermer les services dits déficitaires afin de mutualiser les moyens et de réduire le personnel (Sénat, 2020). La conséquence est que les services publics sont ainsi nombreux dans certains territoires ruraux, ce qui crée des inégalités d'accès aux services de plus en plus importantes. Par exemple, 1702 écoles ont fermé entre 2013 et 2017 (Doré, 2019). Ces fermetures d'écoles se sont accompagnées d'un regroupement de classes dans une seule commune, ce qui amène de nombreux élèves à effectuer des distances plus longues et des durées de trajets plus élevées afin de se rendre à l'école (Doré, 2019).

Dans le domaine de la santé, parmi les 523 aires urbaines équipées d'hôpitaux en chirurgie et obstétrique, 59 ont vu leur hôpital disparaître. 73% des aires urbaines ont enregistré une baisse d'au moins 1% des lits d'hôpital ces dernières années (Doré, 2019). Le nombre de femmes vivant à plus de 45 minutes d'une maternité a doublé entre 1997 et 2019, sous l'effet de nombreuses fermetures (Doré, 2019). Cette nouvelle répartition des services publics, qui consiste à centraliser et à supprimer, amène à une couverture moindre dans les régions rurales et périurbaines de services essentiels de santé. Cette réorganisation répond à une libéralisation des services publics qui s'impose par les nouvelles doctrines d'organisation du secteur public venus des pays anglo-saxons, appelés *new public management* qui se définit comme une doctrine d'amélioration du secteur public par l'importation de concepts, techniques et valeurs issus du monde de l'entreprise (Chouraqui, 2020).

L'effet de ces réformes est particulièrement visible dans le cas de La Poste (encadré 2), société anonyme à capitaux publics (les actionnaires sont l'État et la Caisse des dépôts) qui doit trouver un équilibre entre une mission publique d'aménagement du territoire définie par la loi et une nécessaire rentabilité en tant qu'entreprise privée (Fijalkow et Taulelle, 2012).

¹⁰ Rapport d'information du Sénat fait au nom de la commission des finances sur l'implantation des services de l'État dans les territoires : état des lieux et enjeux financiers, Jacques Genest, 2020

Encadré 2 : La Poste, exemple d'une politique sectorielle basée sur une "proximité humaine", n'empêchant pas une fermeture de bureaux locaux

L'entreprise La Poste a changé de statut en 2010 pour devenir une société anonyme à capitaux publics afin de se conformer aux règles européennes de la concurrence. Désormais entreprise à mission, elle doit composer entre ses missions d'aménagement du territoire et sa nécessaire rentabilité, dans un contexte de libéralisation des services publics. Ses missions d'aménagement du territoire implique une obligation de maintenir un nombre minimum de France Contact et de garantir une couverture minimale de sorte que 90 % de la population se trouve à moins de 5 km de ces points, alors qu'elle est soumise à des contraintes budgétaires fortes et à une mise en concurrence (Fijalkow, Taulelle, 2012). Ainsi pour réduire les coûts, une restructuration des services postaux s'est faite. La forme historique de la présence de l'entreprise sur les territoires correspond aux bureaux de postes classiques. Or dans ce souci de réduction budgétaire, ces bureaux ont pu être transformés en nouveaux types de points de contacts moins coûteux comme les agences postales communales et les relais commerçants (Fijalkow, Taulelle, 2012). Les agences postales communales voient les services pris en charge par la collectivité en échange d'une indemnité versée par La Poste tandis que pour les relais commerçants, le service est pris en charge par les commerçants en échange d'une indemnité et d'un pourcentage sur les ventes (Fijalkow, Taulelle, 2012). Ainsi entre 2002 et 2010, le nombre de bureaux de poste a été divisé par 3 en passant de 15700 à 10500 et le nombre d'agences communales a été multiplié par 5 par un passage de 900 à 5000 (Fijalkow, Taulelle, 2012). Cela pose le problème de l'accès à ce service public dans certains territoires ruraux particulièrement touchés par ces restructurations et la disparition des services postaux traditionnels. Le groupe La Poste avance que ces réorganisations sont compensées par la mise en place d'autres services autour du concept de « proximité humaine ». Des services à domiciles sont proposés comme "Veiller sur mes parents" ainsi que des services dématérialisés et des services colis dans des commerces de proximité (Barnéoud, 2020). Cependant, ces services sont considérés comme dégradés car offrant moins de choix et moins de possibilités d'opérations postales (Fijalkow, Taulelle, 2012)

Encadré 3 : Les services des impôts, une prise en charge décentralisée

Depuis l'an 2000, les services des impôts composés de la Direction Générale des Impôts et la Direction Générale de la comptabilité publique, ont soutenu le développement d'un nombre important de téléprocédures. Ce développement a provoqué une extension des procédures effectuées de manière dématérialisée. Pour les entreprises, les déclarations et les transmissions des factures se font en ligne ainsi que la déclaration et le règlement de la TVA. Pour les particuliers, le paiement de certains impôts comme celui sur le revenu se fait en ligne tout comme les déclarations de revenus qui sont pré-remplies (Sénat, 2020). Ce dispositif a permis de réduire le nombre de personnes se rendant physiquement dans les services et a amené à une réorganisation des fonctions d'accueil, de conseil et d'établissement de l'impôt (Sénat, 2020). Un interlocuteur fiscal unique a été privilégié, les services des impôts aux particuliers, ce qui a permis des fusions et des fermetures, ce qui implique moins de proximité physique.

Plus largement, “ la reconfiguration territoriale des services est un effet combiné des évolutions des politiques publiques, des métiers dans les services et des modes de vie” (Desjardins, 2020). En ce sens, les services publics ont suivi un mouvement de dématérialisation de leur fonctionnement, par l’essor du numérique (Genest, 2020). Cette nouvelle forme de service public a été présentée comme une solution pour simplifier les procédures et réaliser des économies (Chouraqui, 2020). La plupart des démarches se font désormais par le biais d’internet. Cela a permis la fermeture d’un guichet et la diminution des effectifs affectés (Genest, 2020). C’est le cas pour les démarches administratives, la délivrance de titres et le paiement des impôts (encadré 3). Les services en sous préfectures, chargés de la délivrance des titres comme la carte d’identité ont été fermés et remplacés par des services dématérialisés. Pour les impôts, le paiement se fait par un mode dématérialisé ce qui a amené à une réorganisation des services (Genest, 2020). Une suppression de services physiques a pu donc s’observer dans certains territoires. Cette solution de la dématérialisation est vue comme un maintien d’un accès théorique aux services dans les lieux isolés, permettant un service dit “de proximité”. Mais cette situation omet les inégalités d’équipements et de distances à parcourir pour ceux n’ayant pas accès à l’outil informatique¹¹ (De Legge, 2011). En effet, ces démarches présupposent la maîtrise des nouvelles technologies. Or les populations précaires souffrent de fracture numérique (Genest, 2020). 60 % des individus estimant ne pas être des « internautes » sont âgés de plus de 65 ans tandis plus de 20 % des personnes issues des classes populaires à moyennes n’effectuent aucune démarche en ligne (Genest, 2020).

Ces populations doivent ainsi effectuer des distances plus grandes et voient leur accessibilité au service réduit, du fait de ce recours aux nouvelles technologies (De Legge, 2011). Cet aspect pousse dès lors à une remise en question de cette organisation des services. Face à cette situation, des points guichets uniques ont été développés par France Services sous le nom de “Maisons France Service”, outil de proximité à destination des zones les plus isolées, qui sera détaillé en partie 3.

La flexibilisation du marché de travail réinterroge quant-à-elle le lien habitat-lieu d’emploi et les distances entre les lieux d’habitation et les lieux d’emploi. Les évolutions du marché du travail amènent à une multiplication des temps partiels, des contrats courts et à une instabilité de l’emploi (Gallez, 2019). Elles vont à l’encontre d’un rapprochement et d’une proximité entre lieu d’habitat et lieu d’emploi, qui avait dans les années 1980 l’objectif de réduire la distance domicile-travail (Gallez, 2019). Ce contexte d’évolution du marché du travail implique dès lors une augmentation des distances entre lieu de vie et lieu de travail et une hypermobilité de certains travailleurs (Vignal, 2010). Des choix résidentiels et professionnels se font de la part des ménages. Des arbitrages se font entre mutation professionnelle plus éloignée de chez soi et conserver son environnement amical et familial local (Vignal, 2010). Des choix sont aussi faits entre opportunité de carrière et volonté de rester dans son lieu d’habitation et son environnement de proximité (Vignal, 2010). Cependant ces dilemmes sont remis en question par la question du télétravail qui a émergée durant la crise du covid, et qui permet le développement du travail à domicile donc théoriquement moins de déplacements.

11 Transformation numérique de l’action publique : Les risques de la dématérialisation pour les usagers, Vie Publique

2.3 L'hypermobilité remise en cause par l'impératif écologique, les enjeux sociaux et les aspirations à des modes de vie en proximité

Le modèle de vie basé sur une hypermobilité et des distances parcourues importantes, que les politiques publiques ont renforcé, est remis en cause par l'impératif écologique, l'émergence d'enjeux et de contestations sociales sur la dépendance aux mobilités carbonées, ainsi qu'une aspiration à des modes de vie plus en proximité.

2.3.1 L'impératif environnemental : l'urgence de l'évitement des déplacements

L'hypermobilité a été dénoncée pour ses nombreux effets sur l'environnement. La prise de conscience de l'urgence environnementale a en effet amené une prise de conscience dès le début des années 1990 de la société civile et des pouvoirs publics sur les effets néfastes liés aux mobilités carbonées et à la consommation d'espaces naturels.

Les déplacements importants motorisés génèrent une pollution atmosphérique, qui a de nombreux effets néfastes. Cette pollution s'explique par une hausse des gaz à effets de serre (Crozet, 2016). En effet dans le monde, entre 1990 et 2006, les émissions de gaz à effet de serre sont passées 955 à 1297 millions de tonnes, ce qui représente une hausse de plus de 36 %. Cette hausse est notamment due à un plus fort recours aux moyens de transports comme l'avion mais aussi la voiture (Crozet, 2016). Ce sont des modes de transports émettant une forte quantité de CO₂ et fortement consommatrices en énergies fossiles, et provoquant un épuisement des ressources (ADEME, 2016). La pollution provoquée par ces gaz à effets de serre a des conséquences importantes en matière de santé publique et touche en particulier les populations habitant à proximité des infrastructures routières (Demoli et Lannoy, 2019). Faire baisser cette empreinte environnementale des déplacements, en les régulant, apparaît donc urgent. Cette régulation pose aussi la question d'un retour à un aménagement de proximité, pouvant constituer un levier d'action

pour pallier aux conséquences environnementales de l'hypermobilité.

2.3.2 L'impératif social : inégalités mobilitaires et contestations

L'hyper mobilité est également remise en cause par la question sociale. En effet, ses conséquences sur l'organisation de l'espace urbain provoquent des inégalités sociales fortes, qui sont sources de contestation.

La question des inégalités sociales apparaît par la problématique de l'accessibilité, de la mobilité et la proximité des ressources urbaines.

L'éloignement et les difficultés d'accès aux infrastructures de mobilité amène à la relégation de certaines populations, qui ne peuvent accéder aux centres urbains et aux richesses (Gallez, Fol, 2013). En effet, les ménages les plus pauvres ont des choix résidentiels limités, ce qui implique un déménagement dans les périphéries des centres urbains et des distances de déplacements importantes, puisqu'il s'agit de territoires peu accessibles et peu reliés (Gallez, Fol, 2013). L'amélioration des conditions de transport a mené à une dispersion et une spatialisation des activités ainsi qu'à la localisation des activités et de l'habitat qui favorise l'accessibilité des populations favorisées et marginalise celle des plus précaires (Gallez, Fol, 2013 ; Olesen, Lassen, 2012). Ainsi cette problématique a de réels effets sociaux et les populations les moins favorisées n'ont plus accès aux ressources de proximité (Olesen, Lassen, 2012). En effet, puisqu'étant captives, elles se retrouvent éloignées, en termes de temps de parcours, d'équipements majeurs. On a vu précédemment que les différentes définitions de la proximité à des services ne prennent pas en compte le mode d'accès. Cela implique une proximité qui n'est pas accessible à tous et donc, des inégalités. Cette inégalité d'accès entraîne donc des enjeux de justice et d'équité concernant la proximité aux ressources urbaines (Gallez, 2021). La mobilité et l'éloignement aux ressources urbaines devient ainsi un enjeu de lutte sociale et d'expression des positions de classe (Orfeuill, Ripoll, 2015).

La crise des gilets jaunes, moment de contestation important, a permis de placer au cœur du débat public l'importance de la mobilité motorisée dans les pratiques de déplacements des ménages habitant dans des zones peu denses. Née d'un mécontentement lié notamment à un abaissement de la vitesse sur les routes départementales à 80 km/h et à une nouvelle taxe sur les prix de l'essence, cette crise a fait émerger le fort coût de la dépendance automobile pour certains ménages. Ce mécontentement a touché en particulier les habitants des territoires ruraux et périurbains, qui utilisent l'automobile pour se déplacer accéder aux divers services (Fourquet, 2020). Ce sont des populations éloignées de certaines centralités, effectuant ainsi des distances importantes au quotidien et pour qui l'automobile est indispensable (Fourquet, 2020). Cette crise permet de révéler des enjeux sociaux liés à l'importance de la mobilité pour les ménages. En effet, elle a été marquée par la contestation d'une partie de la population se sentant exclue et marginalisée spatialement et socialement (Souillard et al, 2020). Ce sentiment d'exclusion se crée en partie face aux centres urbains, vus comme dominants (Souillard et al, 2020).

2.3.3 Des aspirations individuelles à la proximité : réduction des déplacements domicile-travail et ralentissement des rythmes de vie

La question des impératifs sociaux et écologiques, et les contestations qui en ont découlé ont notamment permis l'émergence d'aspirations individuelles de plus en plus tournées vers les modes de vie en proximité. Ces aspirations se traduisent notamment par une évolution des pratiques de mobilité qui reflètent une baisse des distances parcourues au quotidien et une volonté plus forte de proximité dans tous les types de territoire.

Des aspirations individuelles mettent de plus en plus en avant un désir de ralentissement des modes de vie et de retour à la proximité. Les enquêtes quantitatives et qualitatives du Forum Vies Mobiles (2015) sur les aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie montrent une volonté des interrogés d'aller vers des modes de vie plus en proximité. Ainsi, 74% des personnes interrogées considèrent que le

rythme de vie dans la société actuelle est trop rapide à cause du travail et des distances parcourues, et 78% souhaitent un ralentissement des modes de vie (Forum Vies Mobiles, 2015). Ce ralentissement va dans le sens de la proximité puisque près de la moitié de la population rejette la dispersion spatiale des activités et presque autant considèrent les trajets de plus de 35 minutes comme trop longs et qu'il est important de les réduire. Pour 44% des interrogés le modèle idéal est celui fondé sur une plus grande proximité. Beaucoup de français souhaitent travailler près de chez eux et 75% seraient prêts à réduire leurs déplacements et à privilégier la proximité. Dans des enquêtes menées par Christine Romero (2019) au sein de l'aire urbaine d'Orléans, une aspiration à la proximité est également exprimée de la part des habitants du périurbain. Ils souhaitent avoir des équipements proches de leur domicile, dans une proximité correspondant à une durée de déplacement qui ne soit pas excessive (de l'ordre d'1h), et expriment même la volonté d'une certaine « immobilité » (Romero, 2019). La mobilité est considérée comme une contrainte et vivre à portée du travail, des lieux de consommation, de loisirs, des amis, définirait une bonne qualité de vie (Romero, 2019).

Cette aspiration à la proximité se construit dans un contexte de prise de conscience du défi écologique et environnemental, mais également dans une volonté d'avoir davantage de temps libre à consacrer à ses loisirs et à sa famille (Forum Vies Mobiles, 2015). En effet, les enquêtes menées montrent une satisfaction des individus à choisir leurs déplacements en fonction de leurs priorités personnelles (Romero, 2019). Dans le cadre d'un scénario post-car, des enquêtes menées en Ile de France sur les aspirations en termes de modes de vie et de mobilité font apparaître ces mêmes différences et motivations, selon le lieu d'habitation des interrogés. Un débat se pose cependant sur une préférence à l'accessibilité ou davantage à la proximité (Berroir et al., 2018). En effet, les personnes interrogées semblent aspirer à un ralentissement des modes de vie mais l'opinion se divise entre ceux souhaitant avoir un accès rapide aux centralités et ceux souhaitant réellement une accessibilité

en proximité aux principales aménités. De plus, ces aspirations citoyennes au ralentissement des modes de vie et à un renforcement de la proximité peuvent entrer en contradiction avec des valeurs prédominantes qui structurent les modes de vie : pavillon individuel avec jardin, voiture personnelle...

2.3.4 Le monde post-covid : Un renforcement des aspirations individuelles à la proximité ?

Le contexte de la pandémie de Covid 19 a contribué à renforcer les aspirations individuelles à la proximité. La crise sanitaire a provoqué une généralisation du télétravail, qui a eu une influence sur les distances de déplacements (Almosni et al, 2021), et a permis l'émergence d'idées pour penser une ville plus en proximité.

La période du premier confinement de Mars et Avril 2020 aurait consolidé les aspirations des Français à propos de la mobilité et des modes de vie. D'après l'enquête qualitative sur les impacts du confinement sur la mobilité et les modes de vie des Français menées par le Forum Vies Mobiles (2020), le confinement a amené 38 % des Français à prendre conscience que leurs déplacements pourraient être faits davantage en proximité, à pied ou à vélo, et qu'ils pourraient être réduits au quotidien. Un souhait de poursuivre une réorganisation des modes de vie a également été exprimé à la suite du confinement. Près de 44% des Français ont été satisfaits du ralentissement qu'il a provoqué, ce qui leur a permis de consacrer davantage de temps à leurs loisirs, à leurs proches et aux activités domestiques (Forum Vies Mobiles, 2020). Une pérennisation de ce mode de vie réorganisé est également mis en avant. Un souhait de déménagement des grandes villes vers des plus petites a ainsi été exprimé par de nombreux urbains dans l'enquête "Covid 19 : Le Jour d'après" réalisée par l'ObsoCo (2020). Dans cette enquête, 72 % des habitants de l'urbain qui ont été interrogés affirment avoir "envie d'ailleurs". La pandémie de Covid-19 aurait ainsi permis de révéler aux yeux des urbains les défauts de la ville, et une envie de déménagement a émergé en réponse à des aspirations à un mode de vie plus ralenti, plus en proximité, et avec moins de déplacement (Grimault, 2020).

La généralisation du télétravail durant cette période de confinement amène des interrogations sur les effets induits sur les déplacements. Le télétravail a ainsi pu réduire les déplacements hebdomadaires domicile-travail, et apparaît dès lors être une réponse au besoin de réduction des déplacements qui a pu être exprimé plus tôt. Durant cette période sur un jour télétravaillé, un actif a réduit le volume de ses déplacements de 69% (ADEME, 2020). Quand il se déplace pendant le confinement, la distance parcourue par ce même actif diminue de 39% (ADEME, 2020). Le télétravail permet ainsi d'éviter des déplacements habituellement réalisés vers et depuis le lieu de travail, et notamment les mobilités pendulaires qui sont réduites de 97 %, tout comme celles liées aux déplacements pour les loisirs (-59 %) et pour les achats (-50 %) (ADEME, 2020). Selon l'ADEME, la généralisation du télétravail permettrait l'évitement quotidien de 1,7 % des déplacements et de 2 % des distances parcourues (ADEME, 2020). Ceci équivaut à plus de 3,3 millions de déplacements pour 42,9 millions de km évités un jour de semaine (ADEME, 2020). Si, d'après les données de l'enquête, 66 % de la distance parcourue pour le trajet domicile-travail est réalisée en voiture, ce sont alors 17 millions de kilomètres parcourus en voiture pour les déplacements pendulaires qui pourraient être évités quotidiennement grâce au télétravail.

Les aspirations individuelles vont donc vers un mode de vie plus ralenti, avec davantage de temps consacré à la vie personnelle et privée. Or, en assouplissant les contraintes spatiales et temporelles, le télétravail a tendance à faciliter la réorganisation des agendas individuels et la recherche d'une meilleure conciliation des sphères professionnelles et privées (Aguiléra, Terral, 2020). Le télétravail a également permis le déménagement de certains travailleurs en périphérie afin d'avoir des modes de vie plus conviviaux et plus en proximité (Aguiléra, Terral, 2020). Dès lors, de nouveaux déplacements sont apparus. Plutôt que d'avoir réellement diminué, ils ont été reportés vers des pratiques en partie privées, pour aller voir de la famille par exemple ou pour emménager (Aguiléra, Terral, 2020).

Finalement à propos de la proximité, les pratiques de mobilité se caractérisent par un accroissement des distances de déplacements et une stabilité des temps de déplacements. Les déplacements se diversifient et génèrent des inégalités entre habitants des grandes agglomérations, des villes moyennes et des territoires ruraux, mais aussi entre catégories sociales. Cet allongement des distances de déplacement s'explique notamment par les politiques publiques qui ont promues une déconcentration des activités, des emplois, de l'habitat et une réduction en nombre des services. Un modèle de l'hypermobilité a donc émergé. Cependant

ce modèle a plus ou moins récemment été remis en cause par des impératifs environnementaux et sociaux. Des aspirations individuelles à une vie plus en proximité et à un ralentissement des modes de vie s'expriment aussi de plus en plus, renforcées par la pandémie de Covid 19. Ces problématiques ont pu être prise en compte par des politiques d'aménagement pouvant permettre des modes de vie en proximité. La partie suivante se penchera ainsi sur la présentation de ces outils, pouvant participer au déploiement des modes de vie favorables à la proximité.

3. Vers des politiques d'aménagement favorables à la proximité ? Modèles urbains, outils et limites

La mise à l'agenda de la notion de proximité s'est faite en parallèle de l'émergence des enjeux de mobilité durable dans le référentiel des politiques publiques. Le concept de mobilité durable introduit des objectifs de changement du paradigme de mobilité, par le passage de modes de déplacements carbonés à des modes de transport durable. Néanmoins, les outils mobilisés ont été surtout ceux de l'innovation technologique. L'aménagement urbain n'a été que progressivement pris en compte et surtout l'évitement des déplacements ne structure pas encore les politiques publiques. Pourtant, la notion de proximité se retrouve dans des modèles urbains anciens, comme la ville compacte, actualisés et complétés par des concepts nouveaux, notamment la ville du quart d'heure qui a connu une résonance mondiale. Au-delà des modèles, des outils opérationnels transversaux sont mobilisés par les acteurs publics pour renforcer la proximité des modes de vie. Mais ces modèles, outils et politiques agissant pour des modes de vie en proximité se heurtent à de nombreuses limites et obstacles qui complexifient la mise en œuvre d'un aménagement des territoires fondé sur la proximité spatiale et temporelle.

3.1 Un consensus autour de la mobilité durable qui mène à la mise à l'agenda de la notion de proximité

La mise à l'agenda est un concept des sciences politiques qui s'intéresse à la politisation des enjeux. Cette théorie met en avant qu'aucun enjeu n'est politique, mais que tous les enjeux peuvent être politisés (Kingdon, 2014; Jones et Baumgartner, 2009). Une mise à l'agenda est ainsi définie comme le traitement d'un enjeu qui n'a auparavant pas ou peu été traité par les pouvoirs publics.

Ainsi, la mise à l'agenda de la proximité spatiale se traduit par une prise en compte de ce concept de la part des autorités publiques lors de l'élaboration de projets de politiques publiques qui touchent à l'aménagement ou à la mobilité. Par ailleurs, certains enjeux sont politisés et se retrouvent donc au cœur des controverses médiatiques, sans que celles-ci ne fassent preuve d'une mise à l'agenda opérationnelle. La mention de ce concept général de "mise à l'agenda" permet donc d'analyser l'émergence de la notion de proximité dans les politiques publiques. Si les préoccupations environnementales ont fait émerger les concepts de mobilité durable et ouvert la voie à des politiques publiques de changement du paradigme mobilitaire, la mise en œuvre de politiques de proximité est plus progressive.

3.1.1 Des objectifs clairs de changements du paradigme mobilitaire actuel : la mise à l'agenda de la mobilité durable et de la proximité

La mise à l'agenda de la proximité en tant qu'outil politique pour réduire les déplacements est récente. La prise en compte de la proximité dans les politiques publiques est étroitement liée à l'émergence du concept de mobilité durable en tant que moyen de réduire l'empreinte carbone des mobilités. Pour permettre cette baisse, les modes actifs sont privilégiés ainsi qu'une réduction des déplacements, ce qui passe par la question des distances. La mobilité active est ainsi compatible avec un souci de proximité spatiale fondée sur moins de déplacements. La proximité spatiale émerge en tant que concept à l'intérieur des différents leviers identifiés afin de rendre la mobilité (plus) durable (cf. 3.1.2 par exemple modèle Avoid-Shift-Improve).

Alors que la question urbaine est en France une "constitutive de la politique nationale de l'aménagement du territoire" depuis les années 1960, la prise en compte des enjeux écologiques dans l'aménagement se fait cependant plus tardivement. Si l'enquête d'impact environnemental est instaurée en 1976 avec la réforme de l'enquête publique et l'instauration de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), l'enjeu écologique n'est pris en compte qu'à partir du milieu des années

1996 avec l'émergence des préoccupations autour de la qualité de l'air. Un des moyens suggérés afin d'assurer une meilleure qualité de l'air dans les villes est un report modal vers les transports collectifs et les modes actifs. Cette prise en compte tardive de l'enjeu écologique est d'autant plus étonnant, que le paradigme de la planification urbaine des années 1960 avait été la recherche d'équilibre entre grandes agglomérations urbaines et la redistribution de la croissance économique, et aurait ainsi pu être une première porte d'entrée pour l'enjeu de la proximité. (Gallez, et al. 2013)

Dans le domaine des politiques des transports, la durabilité n'émerge en tant qu'enjeu que dans les années 1980 avec le concept de transports durables. Il s'agit de diminuer les impacts environnementaux tout en préservant les objectifs économiques. L'enjeu est donc centré sur une recherche de solutions autour de l'efficacité des transports (des solutions plus fiables et performantes mais également plus rapides). Ces solutions contribuent à stimuler l'étalement urbain, l'accroissement des distances et la dépendance automobile, puisque malgré des progrès sur l'efficacité des véhicules, c'est le volume de véhicules qui devient toujours plus important et lourd, donc problématique. C'est par ce constat de l'absence d'effet réducteur de la stratégie d'amélioration d'efficacité sur les émissions carbone, que le concept de mobilité durable émerge et introduit les dimensions sociales et éthiques, ainsi que la capacité d'agir sur l'urbanisme et la planification, liant ainsi le domaine d'urbanisme au domaine des transports. (Bourdages et Champagne, 2012)

En 1992 le livre vert de la commission européenne sur l'impact du transport sur l'environnement met en avant le constat d'échec de la résolution des problèmes dans le domaine des transports. Le livre vert suggère de réduire le volume important de véhicules routiers, par la diminution des besoins en automobilité à la faveur des transports en commun, ainsi qu'une réduction des distances à parcourir à travers une meilleure planification urbaine et un contrôle de l'étalement urbain. (Bourdages et Champagne, 2012) Le livre vert marque une nouveauté par rapport à la planification

traditionnelle des transports, tissant des liens entre l'urbanisme et le transport, afin d'aboutir à des mobilités plus durables. Le rapprochement entre le champ de l'aménagement et transport introduit pour la première fois l'enjeu de la proximité dans les débats autour de l'automobile.

Avec l'émergence de la notion de mobilité durable, la nécessité de réduction des « besoins » de déplacement, en lien avec les problèmes de qualité de l'air, est ainsi exprimée (Banister, 2007). Aujourd'hui, cette nécessité est également en lien avec une diminution des gaz à effets de serre liée aux mobilités. L'une des orientations de la stratégie Nationale Bas Carbone à horizon 2050 est de mettre en place des plafonds d'émission de gaz à effets de serre à ne pas dépasser, par le biais de budgets carbone, et permettre une réduction de moitié des consommations d'énergie : ces mesures impliquent une réduction des déplacements (Maresca, Dujin, 2014).

3.1.2 Une boîte à outils des mobilités développée pour répondre aux nouveaux objectifs des politiques publiques : transports collectifs, modes actifs et aménagement urbain

Jusqu'aux débuts des années 1990, les politiques de transport s'attachent notamment à faciliter les déplacements en voiture par l'aménagement d'infrastructures routières lourdes garantissant un gain de temps et un confort d'utilisation. La mise à l'agenda du concept de mobilité durable entraîne un changement de paradigme dans la boîte à outils des mobilités par l'émergence de nouveaux objectifs centrés dans un premier temps sur le développement de masse des transports collectifs avant d'être décliné plus récemment dans des politiques favorisant les modes actifs en lien avec l'aménagement urbain des espaces publics.

Selon Banister (2007), quatre principes hiérarchisés sont à appliquer pour favoriser une « mobilité durable » :

1. Éviter les déplacements : substitution en réduisant le besoin de se déplacer notamment par l'avènement du numérique travers une

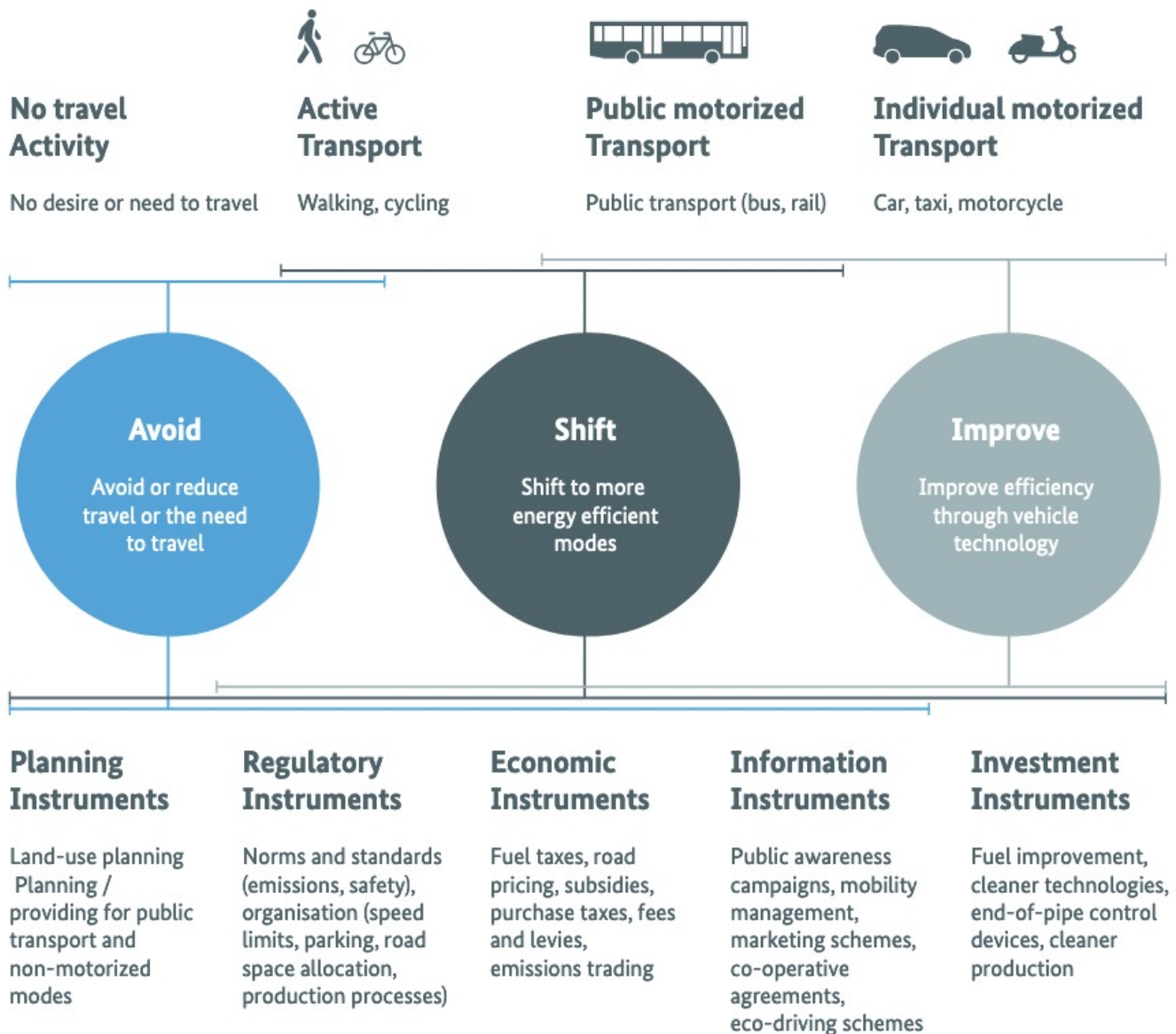


Figure 13 : Le modèle Avoid-Shift-Improve. Source TransformativeMobility.org

- digitalisation des services ou des services de livraisons (une technique controversé).
2. Impulser un changement modal : à travers la promotion des modes actifs, une réduction de la vitesse et la redistribution de l'espace dédié à la circulation automobiles en faveur des piétons et des vélos, une mise en place de péages, une amélioration des transports publics et l'encouragement d'usages alternatifs.
 3. Réduire les distances : autour de l'intention d'intégrer la mobilité durable à travers l'aménagement urbain, en se servant des mécanismes tels que la mixité fonctionnelle, l'augmentation de la densité, la localisation des logements et l'implantation stratégique des services.
 4. Accroître l'efficacité des véhicules par les

innovations techniques.

Les principes qui encouragent la proximité se retrouvent notamment dans les volets 1, d'évitement des déplacements, et 3 par la réduction des distances de déplacement. Similaire à ces quatre outils, le modèle Avoid-Shift-Improve (voir figure 13) a été développé en Allemagne dans les années 1990. Depuis 1994, il a été repris par la commission européenne. Le modèle est inspiré des principes de mobilité durable et met l'accent sur les besoins des personnes au lieu de l'infrastructure automobile. Les trois principes, éviter (*avoid*), changer/glisser (*shift*) et améliorer (*improve*), sont évoqués dans l'ordre hiérarchique (du plus important au moins important) comme devant structurer les stratégies de mobilité durable.

Le premier principe “éviter/réduire” a pour objectif de réduire le besoin pour des déplacements motorisés à travers un développement guidé par les transports et les villes compactes, ainsi qu’une mixité fonctionnelle plus importante. La notion d’aménagement favorisant la proximité apparaît clairement dans ce premier principe.

Le deuxième principe “changer/maintenir” a pour objectif de changer la part modale en direction des modes moins polluants, c’est-à-dire les modes actifs et les transports publics.

Le troisième principe “améliorer” vise à la fois à une amélioration de l’efficacité des véhicules de transport motorisés, mais aussi à rendre les transports publics plus attractifs.

En lien avec la mise à l’agenda politique des enjeux de durabilité, les politiques de mobilité ont progressivement été centrées autour de différents outils associant promotion des transports collectifs, aménagements favorables aux modes actifs, restrictions des déplacements automobiles et renforcement des liens urbanisme transport (Debrie, Maulat, Berroir, 2020). Le développement des transports publics est un outil important dans le modèle “Avoid-Shift-Improve”, ce développement est souvent perçu comme un outil pour améliorer la qualité des espaces de vie urbains. Les politiques de transports durables sont ainsi envisagées non pas uniquement sous le prisme de la restriction de certaines mobilités (notamment la voiture individuelle), mais en tant qu’outil d’amélioration de la qualité de vie en ville. Dans la région d’Ottawa par exemple, la mise à l’agenda de la mobilité durable est directement associée à une volonté d’améliorer la qualité de vie au sein de l’agglomération (Roy-Baillargeon et Gauthier, 2013). Dans la région de Montréal, la réduction des usages urbains des voitures est quant à elle devenue un enjeu de l’agenda de la politique communale. Un renouvellement de la pensée guidant les politiques de transports a eu lieu. Les transports en commun sont placés en haut de la hiérarchie en tant que mode principal afin de d’améliorer la qualité de vie urbaine, contrôler l’expansion urbaine périphérique et l’étalement urbain (Paulhiac et Kaufmann, 2006).

La réduction des usages de l’automobile, ou même la limitation de circulation dans certaines zones (centrales) afin de favoriser l’usage des modes actifs sont le plus souvent associés à une requalification des zones centrales et une valorisation des espaces publics. Les réductions des déplacements dans le cadre de l’amélioration des espaces de vie restent ainsi dans la plupart des cas observées sur certaines zones ciblées, comme le montre la piétonnisation de l’hypercentre bruxellois (Debrie et al. 2020).

Parmi les différentes actions mises en œuvre en matière de mobilité durable, quelle place occupent les outils visant à réduire le besoin de déplacement par l’aménagement ? Pendant que les politiques de mobilité s’attachent à réduire la place de la voiture révélant, Debrie et al. (2020) rappellent qu’ au sein des différents volets de la boîte à outils des mobilités durables, le volet aménagement est moins développé que les autres outils.

3.1.3 L’aménagement urbain, un levier d’action progressivement pris en compte pour agir sur la mobilité

L’examen des lois structurant les politiques d’aménagement et de transport révèlent la faible mobilisation du concept de proximité dans les stratégies de mobilité durable. Si la notion n’est pas mobilisée textuellement, les politiques d’aménagement urbain intègrent des enjeux transversaux sur le concept de proximité.

La loi SRU (loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain du 13 décembre 2000)¹ ne fait mention que deux fois du mot “proximité”. Dans les deux cas, les mentions ne désignent pas le concept de la proximité en tant qu’outil d’aménagement du territoire. Cependant, certaines modifications permises par la loi ont des implications sur des aménagements en proximité, notamment en modifiant le droit d’urbanisme en profondeur à travers l’introduction du SCoT (Schémas de Cohérence Territoriale) et du PLU (Plan Local d’Urbanisme). Les SCoT constituent notamment des instruments pour répondre aux enjeux de cohérence spatiale, temporelle et sectorielle des politiques urbaines (Gallez et Maskim, 2007). De

même, la loi SRU a introduit des principes pour un développement durable et une densification (des espaces périurbains) en limitant la possibilité de fixer une taille minimale des terrains constructibles. Dans le domaine des transports, la SRU vise à réduire la place des voitures dans des zones desservies par les transports en commun; de même elle a prévu le transfert de la gestion des TER au niveau régional.

Dans le texte de la loi ENE (loi Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010), le mot proximité est évoqué à plusieurs reprises, notamment en lien avec la possibilité d'instaurer des densités minimales dans les espaces proches des transports publics. Il met surtout en lien l'ouverture à l'urbanisation des terrains et l'offre existante en transports collectifs. La loi ENE établit ainsi un lien entre une bonne desserte du territoire en modes de déplacements alternatifs à la voiture et limite la périurbanisation des territoires isolés. La loi ENE se trouve ainsi en continuité de la loi SRU, en ayant pour objectif la densification des terrains périurbains. Par ailleurs, la loi ENE permet de mettre en place des seuils de stationnement de voitures. La loi ALUR (loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové du 23 mars 2014) renforce le lien entre desserte en transports collectif et proximité: le PLU doit désormais fixer des objectifs chiffrés de "modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain" (art. L. 123-1-3 du code de l'urbanisme). La loi ALUR a également entraîné un transfert de la compétence du PLU de la commune à l'intercommunalité. Cette augmentation du niveau de compétence permet en théorie un renforcement de l'expertise des collectivités locales et permet d'éviter un émiettement des compétences et des décisions politiques. Par ailleurs, l'ALUR fait mention de l'importance des "commerces de proximité divers" dans la revitalisation du centre-ville.

La loi LOM (loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019) vise à développer la desserte en transports des zones périurbains existants non-desservi par des fournisseurs (publics) de transport en introduisant des modes de déplacements alternatifs, tels que que l'autopartage, le covoiturage, le transport à la demande. Elle s'appuie sur trois piliers: 1) l'investissement dans les "transports

du quotidien" 2) l'obligation pour les collectivités locales et employeurs de trouver des solutions alternatives ou plus durables pour les déplacements domicile-emploi 3) des avancées technologiques afin de rendre la mobilité plus "propre". La loi LOM introduit dans ce cadre la définition de bassins de mobilité² qui s'appuient sur les EPCI, ainsi que la planification des transports au niveau local.

Il s'avère ainsi que le concept de la proximité en lui-même ne figure pas (ou très peu) dans les grandes lois sur l'aménagement urbain des dernières deux décennies. Cependant, ces lois ont introduit des leviers d'actions, notamment concernant le lien entre l'aménagement de nouvelles zones d'activités et d'habitat et la desserte en transports communs. Cette évolution des méthodes de planification vers une coordination renforcée entre les politiques d'urbanisme et de transport s'inscrit dans un contexte général d'évolution des méthodes et des objectifs (Maulat, 2016).

L'ensemble de ces textes législatifs entraînent des avancées réglementaires qui vont dans le sens d'une mise à l'agenda d'un aménagement urbain tourné vers la proximité, notamment par l'articulation des politiques urbanisme-transport. Cependant, aucune de ces mentions au sein des textes législatifs introduit le concept de la proximité physique dans le cadre législatif. En outre, cela pose la question de la place et du rôle des différentes échelles de l'action publique afin de permettre une proximité. Une des problématiques est celle de la place des collectivités locales. La prochaine partie détaille les principaux modèles urbains, outils et politiques de proximité.

3.2 Des modèles aux outils : concrétisation de la proximité

Les outils présentés dans cette partie n'ont pas vocation à fournir une liste exhaustive de l'ensemble des outils visant à favoriser des modes de vie de proximité. Les outils cités et listés dans ce document sont les instruments principaux pouvant agir sur l'organisation d'un aménagement et de modes de vie de proximité. Les dimensions du transport de marchandises par rapport à la proximité (circuits courts alimentaires, logistique de proximité, ...) ne sont ici pas traitées.

Dans l'élaboration de la typologie des outils existants sur la proximité, il est apparu qu'il en existait quatre types distincts, néanmoins interdépendants dans les effets produits sur la proximité. En premier lieu, on trouve les modèles urbains, imaginés par des chercheurs comme forme idéale d'une ville. Ces outils peuvent directement être construits à partir du concept de proximité, comme la ville du quart d'heure, ou intégrés un objectif de proximité, comme la ville compacte. Sur un volet plus opérationnel que ces modèles, les outils d'urbanisme et d'aménagement apparaissent comme des leviers d'action aux effets plus ou moins importants la proximité. En parallèle, certaines politiques, mises en place à l'échelle locale ou nationale, ont aussi pu avoir pour objectif de renforcer la proximité spatiale de manière directe ou indirecte. Ces sujets sont aussi appropriés à une échelle plus locale avec le développement de projets, tantôt publics ou privés, dans une optique de rapprochement des services aux habitants, en particulier dans les zones peu denses et rurales.

Le tableau des outils recensés est présenté en annexe.

3.2.1 Les modèles urbains de proximité : de la ville compacte à la ville du quart d'heure

Il existe de nombreux modèles urbains revendiquant un idéal normatif de proximité spatiale. Les modèles urbains poursuivent des objectifs qui se veulent réalistes et dont on pourrait s'inspirer pour construire la ville. Françoise Choay évoque notamment le caractère « exemplaire » et « reproductible » de ces « projection[s] spatiale[s] » qui donnent « une image à la ville » (Choay, 1965, p.16). Ainsi, la définition de la proximité évolue selon ces différents modèles.

Un premier type de modèle urbain favorisant l'aménagement de proximité correspond aux modèles orientés vers la densification, la mixité fonctionnelle et le lien urbanisme-transport. Dans les années 1990, le modèle de la ville compacte a structuré les débats sur le rapport entre villes, mobilités et durabilité et un certain consensus collectif s'est établi sur les vertus de ce modèle. La question de la compacité est cependant plus ancienne chez les planificateurs et urbanistes. Elle s'oppose à la ville diffuse pour défendre les principes de "marchabilité" et de "mise en valeur des espaces publics du lotissement, ce qui permet de densifier le lotissement et de valoriser la marche à pied" (Ghorra-Gobin, 2014, p.2). À l'inverse, les villes « en saut-de-mouton » ou les « villes diffuses » (Secchi, 2002), sont présentés comme des contres-modèles où l'espace urbain n'est pas aggloméré suivant le principe de proximité mais au contraire diffusé sur le principe de l'accessibilité automobile. Les liens entre ville compacte et ville diffuse sont établis dans les principes du *New Urbanism* dont la charte plaide pour une densification de l'espace construit et une haute qualité dans l'aménagement des lieux publics. La ville compacte apparaît pour la première fois aux Pays-Bas dans les documents d'urbanisme et de planification (Charmes, 2011). Ce modèle a également été promu à la suite des études de Newmann et Kenworthy (1999) sur le lien entre densité urbaine et consommation énergétique, leurs résultats montrant que plus la ville est dense, moins la mobilité est polluante. Les travaux sur la compacité font ainsi état d'un consensus autour des vertus de la ville compacte, "*la ville des courtes distances réunissant les avantages de proximité*

et d'accessibilité" (Munafò, 2017). A partir des années 2000, le concept de "ville durable" s'impose à la fois dans la recherche urbaine et dans les politiques publiques, ce qui renforce le modèle de ville compacte. La ville compacte est ainsi décrite comme une forme spatiale et sociétale permettant des avantages écologiques, économiques et sociaux nombreux : consommation réduite au sol, optimisation de l'utilisation d'infrastructures et d'équipements collectifs, réduction des coûts d'urbanisation, etc. Cependant, outre les éloges faits à ce modèle d'urbanisation, plusieurs critiques ont émergé sur les effets pervers de ce modèle conduisant à une densification par le haut et une densité qui affecte la désirabilité de la vie urbaine par le manque d'espaces verts notamment (Charmes, 2010). Les opposants à la ville compacte font ainsi l'apologie d'une ville parc, ville peu dense et verte. Le développement d'une ville compacte repose par ailleurs sur un modèle de dépendance centre/périphérie qui peut générer des flux de trafic et une congestion importants. En effet, une grande partie des résidents est obligée de parcourir de grandes distances pour atteindre les espaces situés en périphérie. En France la diffusion du modèle de la ville compacte s'est traduite par des politiques de densification importantes. Par exemple, la ville de Lyon s'est saisie de ce modèle pour densifier et concentrer le dynamisme urbain sur le cœur métropolitain (Charmes et Rousseau, 2014). En effet, les zones urbanisables ont été déclassées dans les PLU locaux des communes de première ou deuxième couronne de l'aire urbaine de Lyon afin de limiter l'étalement urbain et restreindre l'offre de maisons individuelles. Dans certains secteurs, les droits à construire ont été réduits alors que la demande de logement est forte. Ainsi, les politiques de densification dans les couronnes périurbaines sont diversement appropriées par les élus selon les spécificités économiques, sociales et politiques des communes. Charmes et Rousseau (2014) soulignent certains effets pervers de ces stratégies par l'augmentation des prix immobiliers dans les communes proches du cœur urbain, rendant souvent inaccessibles l'acquisition d'un bien pour la plupart des ménages modestes accédant à la propriété qui s'éloignent des cœurs urbains denses.

En lien avec le modèle de ville compacte, le modèle du Transit Oriented Development (TOD) est basé sur la coordination urbanisme-transport avec pour objectif une densification près des axes structurants de transports en commun. Ce modèle repose ainsi plus sur une proximité par l'accessibilité que sur une proximité physique. Le TOD est un modèle de planification théorisé en 1993 par Peter Calthorpe dans *The Next American Metropolis*. Il s'agit d'un modèle s'accordant avec les idées du *New Urbanism* qui promeut une nouvelle forme de développement urbain (Cervero et al, 2004). L'émergence de ce modèle d'urbanisme est liée à la remise en cause de l'efficacité du principe "predict and provide" (prévoir et satisfaire les besoins de déplacements) qui adaptait l'offre d'infrastructures routières à la croissance urbaine (Gallez et al., 2015). L'objectif du modèle du TOD est de maîtriser l'étalement urbain et de permettre le report modal de la voiture vers les transports collectifs par des projets urbains mis en place autour des stations de transports en commun favorisant une forte densité, une mixité fonctionnelle et des aménagements urbains propices aux modes actifs (Calthorpe, 1993). Le modèle des Transit Oriented Development s'est imposé depuis les années 1990, comme le principal modèle de planification des métropoles nord-américaines (Cervero et al., 2004). Il a été traduit sous formes de guides de normes et de recommandations. Le modèle du Vancouverism suit les principes du TOD (voir fiche en annexe) (Douay, 2015; Debrie 2020). Avec un développement progressif des règlements et des zonages d'urbanisme par la municipalité de Vancouver, la construction en hauteur s'est développée pour limiter l'étalement urbain et conserver des zones naturelles aux alentours de l'agglomération (Douay, 2015). Les quartiers entourant les gares du réseau du Skytrain ont été densifiés sur le même modèle.

Un autre exemple de modèle urbain basé sur la compacité est le modèle de ville cohérente (Orfeuill et al., 2012). Ce concept urbain émerge dans les années 1990 en reprenant les mêmes vertus de la compacité tout en intégrant un principe de proximité temporelle. Ainsi, Jean-Pierre Orfeuill, Marie Hélène Massot et Emre Korsu, dans *La ville cohérente*

(2012) définissent ce concept urbain en substituant aux critères morphologiques traditionnels (compact, diffus, dense etc.) un critère fonctionnel: un agencement urbain qui permette à tous les actifs d'être à moins de «X» minutes de leur emploi (30 minutes en Île-de-France). L'idée est de remplacer une approche morphologique sur la ville compacte et les courtes distances, par une approche des villes plus équilibrée, afin de réduire significativement les distances de déplacement. L'enjeu est de rapprocher les lieux de travail et les lieux de vie en mettant en cohérence des bassins de vie (Massot et Orfeuillat, 2007).

Un deuxième type de modèle urbain correspond aux modèles urbains d'aménagement des espaces publics favorables aux usages de proximité. L'exemple du modèle urbain des super-manzanas à

Barcelone cherche ainsi à recréer de la proximité au niveau de l'îlot en coupant la circulation automobile sur les voies centrales afin de libérer des emprises spatiales destinées à créer de nouveaux espaces publics de proximité (Bodego, Lavadinho, Lensel, 2018). Les manzanas, unité urbaine imaginées par Cerdà sont aujourd'hui réinventées pour devenir des "super-manzanas" (voir figure 14). Le principe de la proximité est au cœur du sujet avec la recréation d'un lien social dans les quartiers, le réinvestissement de l'espace public et la limitation du trafic automobile sur certains axes. Si l'on est moins sûr de la densification pure que sur une réorganisation des circulation pour favoriser l'aménagement d'espaces publics de qualité, le modèle des super-manzana semble sur la bonne voie pour favoriser les modes de vie de proximité, en sécurisant et en embellissant la rue pour qu'elle soit réinvestie par les habitants.

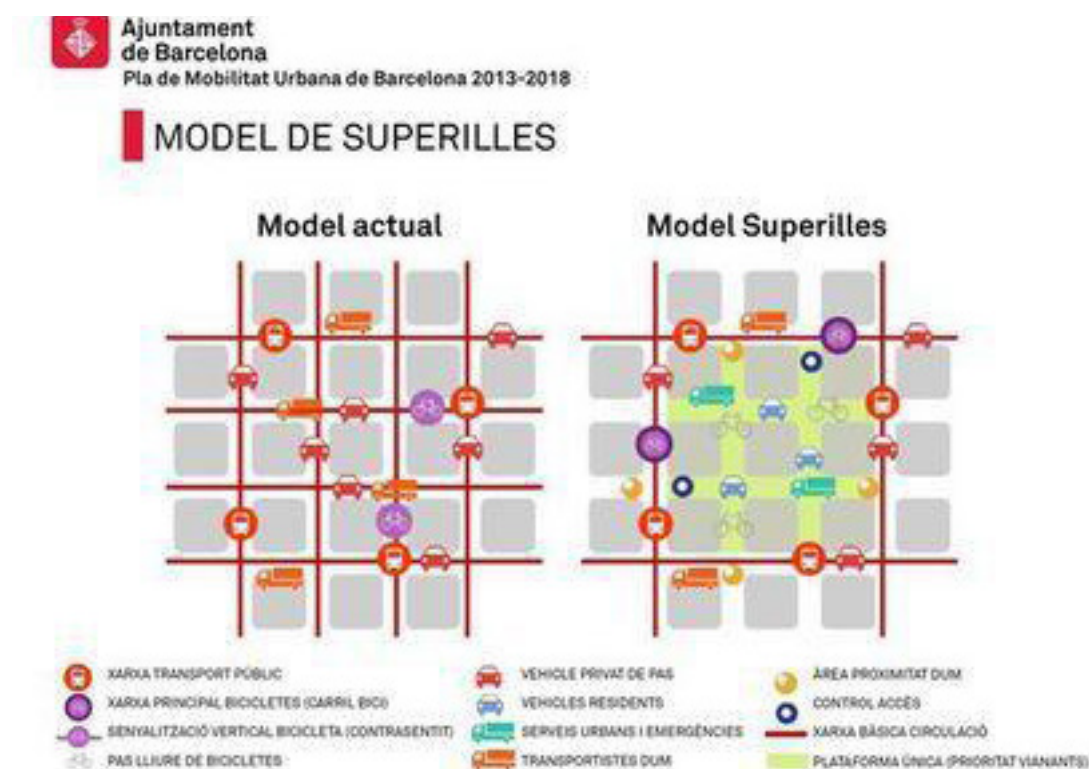


Figure 14 : De la manzana à la super-manzana. Source : Ville de Barcelone, Plan de mobilité 2013-2018, 2016

Plus récemment et dans la lignée des travaux qui ont été menés quelques décennies plus tôt sur la ville compacte, plusieurs travaux ont présenté une troisième forme de nouveaux modèles urbains, orientés autour de l'organisation spatiale des ressources urbaines basés sur une proximité à l'échelle de l'îlot, du quartier ou de la ville. En 2009, Philippe Madec présente le modèle de la "ville de la pantoufle" (Madec, 2009), moins présentée comme un modèle à suivre qu'une piste à poursuivre selon l'auteur pour réduire les distances et rationaliser les déplacements. En présentant la ville de la pantoufle comme une ville "durable et de proximité" (Madec, 2009), où tous les déplacements sont à portée de pieds, Madec propose une recherche constante de sobriété des déplacements dans l'espace urbain : "au cœur du bio-îlot : tous les déplacements seront à portée de pieds, dans une sobriété du déplacement qui mesure l'espace urbain en minutes plutôt qu'en kilomètres" (Madec, 2009). Il introduit ainsi un principe d'aménagement fondé sur la proximité temporelle à pied.

L'un des modèles les plus récents et les plus repris, ayant été formalisé dans la lignée des travaux sur la réduction des distances et des temps de déplacement, est le modèle de la ville du quart d'heure théorisée par Carlos Moreno (2020). Tout comme la ville de la pantoufle de Philippe Madec, il s'agit moins d'un modèle clairement présenté comme tel que la présentation d'une idée, poursuivant l'idéal d'une réduction des déplacements et d'une vie quotidienne plus tournée vers la proximité. Cette forme de modèle urbain a notamment été reprise à l'occasion de la crise sanitaire, le confinement ayant entraîné pour les habitants une redécouverte du périmètre de leur vie quotidienne, et ayant fait émerger des aspirations individuelles à un ancrage plus local. La ville du quart d'heure se présente donc comme un concept fondé sur une ville dont les services essentiels seraient accessibles à 15 minutes de chez soi à pied ou à vélo, soucieux de proposer une meilleure qualité de vie dans la ville et de répondre aux aspirations des habitants (Moreno, 2021). La ville y est perçue comme un archipel de villages. Six fonctions essentielles sont rendues accessibles par la ville du quart d'heure : habiter dignement, travailler

en réduisant la pendularité, l'approvisionnement en circuits courts, les soins physiques et mentaux à proximité, un accès de proximité à l'éducation et la culture, l'épanouissement personnel en harmonie avec la nature. Selon Moreno, la ville du quart d'heure est "une proposition de convergence dans la création de valeur, écologique, économique et sociale, pour faire de nos villes des lieux, viables économiquement, viables écologiquement et équitables socialement." Le modèle original a été imaginé par Portland dans les années 2000 avec les "20 minutes neighborhoods". L'idée est que 90% des habitants de Portland se déplacent facilement à pied ou à vélo pour satisfaire tous leurs besoins quotidiens de base, hors travail³. Il s'agit donc de concentrer à l'échelle du quartier l'ensemble des services essentiels à la vie quotidienne. Il connaît aujourd'hui un succès important et a été décliné dans divers contextes métropolitains. Au cœur du programme de la maire de Paris, Anne Hidalgo lors des municipales de 2020⁴, le projet de la ville du quart d'heure est aujourd'hui étudié pour être mis en place à Copenhague, Ottawa ou encore Melbourne⁵. Cependant la place occupée par la proximité dans ce modèle pose encore question car selon Moreno, d'autres critères sont essentiels pour permettre une mise en place plus ou moins effective de la ville du quart d'heure. Il faudrait ainsi continuer d'agir la densité, la digitalisation et la diversité sociale pour y parvenir (Moreno, 2021). Ainsi il existe une diversité de modèles urbains, plus ou moins théoriques comme des modèles, qui visent à la mise en place d'aménagements urbains pouvant favoriser la proximité. Conservant pour points communs la réduction des déplacements de longue distance, le développement de la marchabilité, le ralentissement ou encore la respiration, ils peuvent servir de sources d'inspiration pour construire de nouveaux modes de vie en proximité.

L'équivalent de la ville du quart d'heure adapté aux territoires ruraux est le territoire de la demi-heure. Théorisé par Moreno, il repose sur quatre piliers:

3 20-Minute Neighborhoods - City of Portland, Oregon

4 Paris, ville du quart d'heure ou le pari de la proximité. Ville de Paris <https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37>

5 La ville du quart d'heure, un concept partagé dans le monde. Ville de Paris <https://www.paris.fr/pages/la-ville-du-quart-d-heure-un-concept-partage-dans-le-monde-15882>

écologie, proximité, solidarité et participation. Il s'agit "d'optimiser les ressources" à travers une décentralisation créant des territoires polycentriques avec une gouvernance "à l'échelle humaine". Ce changement d'échelle dépend, selon Moreno, de la gouvernance locale qui doit prendre en charge et pousser le projet autour du commun urbain (au sens d'Ostrom). Les modes de transport sont moins spécifiés que pour la ville du quart d'heure, Moreno admet que toutes les aménités ne seront pas accessibles dans 30 minutes de marche ou à vélo.⁶ Ce concept repose donc sur une proximité par accessibilité en des premières pistes sur l'aménagement des zones moins denses.

Un quatrième type de modèle urbain peut être associé aux formes de modèles ayant développées autour concept de ralentissement.. Ainsi en Italie, le mouvement "cittàslow" a été développé dans les années 1980-1990 dans le but de poursuivre un "apaisement des rythmes urbains contre la «macdonaldisation du monde»(Munch et al., 2020). Aujourd'hui, de plus en plus de villes, d'abord en Italie puis dans le monde, rejoignent le mouvement. Issu du mouvement des slowfood, ce modèle s'applique aujourd'hui uniquement pour les villes de moins de 50 000 habitants (voir fiche en annexe) et met en avant une décélération des rythmes de vie. Concrètement, la lenteur urbaine implique l'éloignement des voitures du centre-ville, un développement des transports alternatifs, des rues piétonnes, la suppression de places de parking, l'augmentation du nombre de terrasses de cafés, de bancs, la favorisation des circuits-courts d'approvisionnement, la revitalisation du centre historique, la présence d'espaces verts et de loisir, un étalement urbain réduit, le développement des commerces de proximité, etc. (Mallet, 2014). La lenteur urbaine est ainsi promue comme un modèle de proximité par le label des cittàslow.

L'ensemble de ces modèles urbains mobilisent des concepts variés pour favoriser un aménagement de proximité. La plupart s'intéressent aux espaces denses et laissent de côté les réflexions sur les sur les formes moins denses tels que les espaces ruraux.

3.2.2 Favoriser la proximité par le prisme des outils d'urbanisme

Les modèles exposés précédemment sont mobilisés à des échelles et intensités variables. Ils restent néanmoins des modèles théoriques dont l'application opérationnelle pose question. La mise en place concrète d'actions favorisant la proximité se fait à travers la mobilisation d'outils d'urbanisme. Nous avons choisi d'en traiter trois types : les outils de planification, les outils fonciers puis les outils financiers.

Les outils de planification concernent ici les modes de réglementation et de l'organisation de l'urbanisme sur un territoire pouvant favoriser des modes de vie en proximité. Les premiers outils évidents sont les Plans Locaux d'Urbanisme, parfois intercommunaux (PLU et PLUi) ainsi que les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT). Au sein des SCoT, c'est plus particulièrement le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui donne une orientation sur l'aménagement de proximité traduit ensuite dans les règles d'urbanisme opposables dans le Document d'Orientation et d'Objectifs.

Le SCoT peut ainsi être mobilisé comme un levier pour aménager les territoires en proximité, comme dans le SCoT du Pays Sud Toulousain, étudié par Juliette Maulat (2016) dans le cadre de la coordination des politiques d'urbanisme avec le transport ferroviaire régional à l'échelle métropolitaine. La métropole toulousaine a connu une extension urbaine très forte portée par une croissance démographique importante. La périurbanisation n'a pas été coordonnée avec le réseau de transports en commun, notamment le réseau ferré. En conséquence, les communes périurbaines sont restées dépendantes de la voiture. Les premiers schémas directeurs des années 1980 et 1990 se sont révélés peu efficaces pour articuler le développement urbain avec les transports collectifs. À partir des années 2000, la loi SRU a permis de lancer une démarche de planification sur le territoire toulousain à travers la mise en place de différents SCoT, un SCoT pour le territoire de l'agglomération toulousaine et trois SCoT périurbain, coordonnés sur le périmètre métropolitain par une structure de coordination,

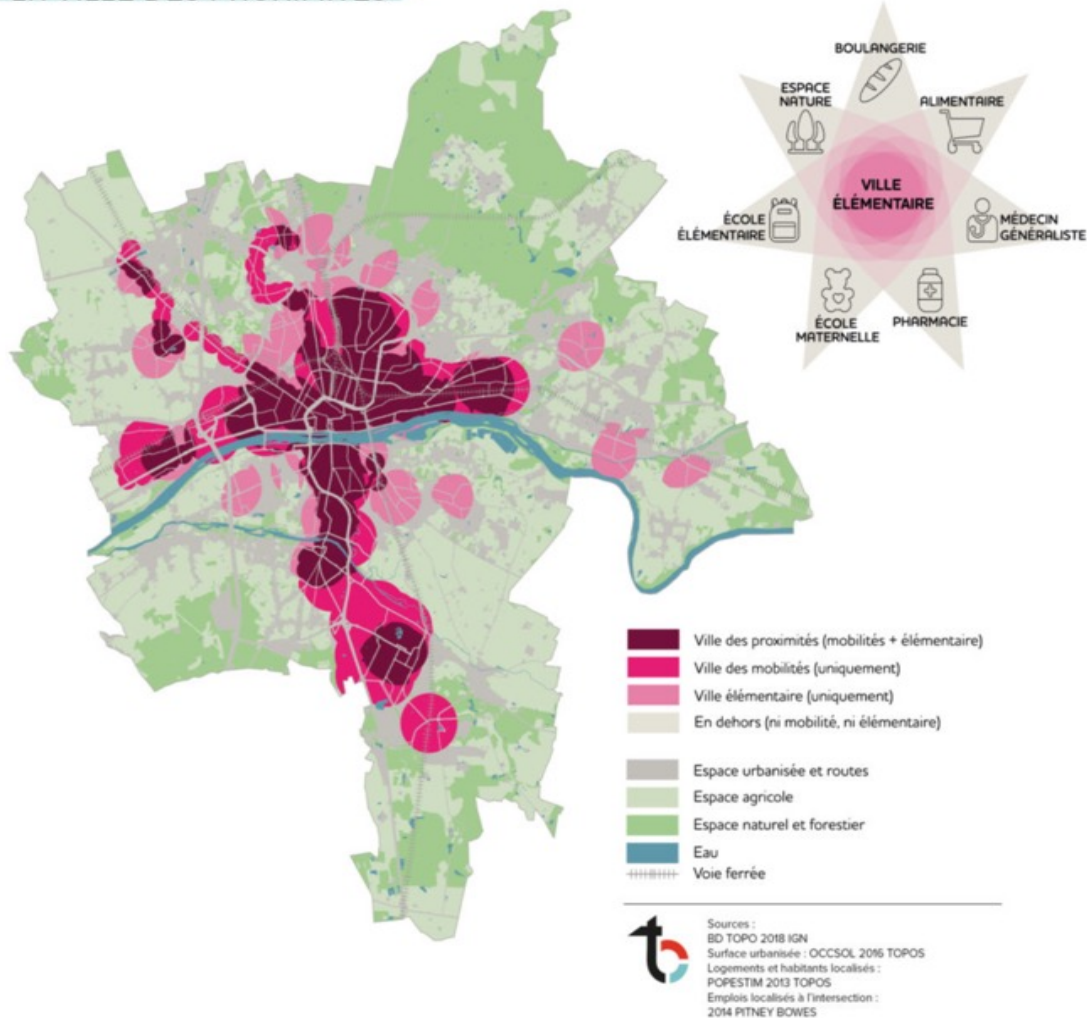
l'InterSCoT qui s'assure de la cohérence entre les documents. La vision stratégique de l'ensemble de ces documents prône un *“modèle de développement polycentrique amarré au réseau ferré”* représentatif de l'objectif commun de coordination urbanisme-transport (Maulat, 2016). Pour autant, cet objectif commun est décliné de manière différenciée dans les différents SCoT. Le SCoT central défend le modèle d'une *“ville compacte”* et des *“courtes distances”* à travers des préconisations de densification urbaine et de restriction de l'extension urbaine hors du cœur d'agglomération et des voies existantes ou en projets de transports en commun. Des objectifs précis de densité sont affectés aux zones concernées par des extensions urbaines. L'ensemble de ces objectifs sont déclinés en fonction des types de territoire et de leurs SCoT. Néanmoins, *“les objectifs de polarisation et d'articulation de l'urbanisation aux transports collectifs sont moins forts dans les SCoT périphériques”* (Maulat, 2016), où les élus peuvent chercher à échapper aux préconisations les plus contraignantes des SCoT notamment en termes de maîtrise du développement urbain autour des stations de transports. Ainsi, les stratégies d'aménagement développées dans certains SCoT projettent une organisation spatiale de vie en proximité en reprenant certains modèles cités précédemment, parfois plusieurs modèles à la fois (densification, ville compacte, réinvestissement du centre ville, développement de modèles polycentriques, multiplication de pôles structurants sur le territoire) (Maulat, 2016). Différents outils et instruments sont mobilisés pour concrétiser les orientations inscrites dans le SCoT. En premier lieu, le principe de compatibilité des PLU avec les SCoT est censé assurer une cohérence entre les objectifs métropolitains du SCoT et les projets locaux. Il existe surtout un outil dédié à la coordination urbanisme-transport, le contrat d'axe. Il engage l'autorité organisatrice des transports, chargée de développer l'offre de transports collectifs et les communes, qui en retour doivent mettre en œuvre des politiques d'urbanisme favorisant l'usage des transports collectifs, à travers des politiques de densification ou de mixité fonctionnelle. Dans le cas du SCoT toulousain, ces contrats d'axes ont constitué un des principaux instruments de concrétisation de

l'objectif de coordination urbanisme-transport inscrit dans le SCoT par leur valeur prescriptive, l'ouverture à l'urbanisation des secteurs situés à proximité d'un projet de transports collectifs étant conditionnée à la signature du contrat d'axe (Maulat, 2016). L'exemple du SCoT toulousain montre ainsi certains leviers identifiés dans les SCoT pour favoriser l'aménagement de proximité : la densification, la coordination urbanisme-transport, ou le renforcement de centralités. Ici, le troisième point est un levier concret qui favorise l'aménagement du territoire en faveur de la proximité spatiale.

Certains territoires vont plus loin dans la prise en compte de l'aménagement de proximité, en intégrant la proximité comme concept clé dans la révision ou la constitution de leurs SCOT. Ainsi, la métropole d'Orléans s'est appuyée sur un outil développée par l'agence locale d'urbanisme appelé *“Ville des Proximités”*⁷ (voir figure 15). L'objectif était de fournir une définition commune du terme de proximité à partir de la distance aux services incontournables. Une cartographie a été mise en place illustrant l'accessibilité à 7 services élémentaires considérés comme essentiels à la vie quotidienne : boulangeries, pharmacies, écoles élémentaires, écoles maternelles, espaces naturels, commerces alimentaires, médecin généraliste. Cette carte a été croisée avec une carte sur les espaces à proximité d'une gare, station de tramway ou arrêt de bus d'une ligne structurantes (900 m d'une gare ou station de tramway, 300 m d'un arrêt de bus). Les deux cartes superposées donnent la définition de la ville des proximités qu'a retenue la métropole. La carte montre que la ville des proximités n'est pas seulement la ville centre mais concerne aussi les espaces périphériques. Il est estimé que près de 10% du territoire est aujourd'hui considéré comme une *“ville des proximités”*. Ainsi, le SCOT a été révisé à partir de cet outil, en permettant d'identifier les zones où l'accès aux services doit être amélioré. Un des grands principes inscrits dans le nouveau projet de SCOT baptisé *“Métropoles des proximités”* est que chaque centre-bourg dispose d'un minimum de services de proximité. L'outil sera mobilisé pour

7 L'outil Ville des Proximités participe à la révision du SCOT d'Orléans Métropole - Smart City -février 2021 <http://www.smartcity-mag.fr/article/790/l-outil-ville-des-proximites-participe-a-la-revision-du-scot-d-orleans-metropole>

LA VILLE DES PROXIMITÉS



LA VILLE DES PROXIMITÉS :

C'est la superposition de la ville élémentaire et de la ville des mobilités.



LA VILLE DES MOBILITÉS :

Les espaces situés à moins de 900 m d'une gare ou d'une station de tramway ou à moins de 300 m d'un arrêt de bus d'une ligne structurante.

Figure 15 : L'outil "Ville des proximités" développé par Topos, agence d'urbanisme locale des territoires de l'Orléanais. Source : Topos - 2019

observer l'évolution des périmètres et la répartition des logements nouvellement construits. L'exemple des SCOT montre que l'outil de la proximité peut être intégré comme une orientation à suivre dans les documents d'urbanisme et de planification.

Des outils articulant l'urbanisme et le transport sont également mis en place pour guider l'urbanisation. C'est le cas à Copenhague, à travers le Finger Plan. Ce plan pense le développement de la ville

à l'image d'une main: dans la paume se trouve le centre-ville et les doigts correspondent à des corridors d'urbanisation qui sont séparés par des espaces verts (voir figure 16). Depuis 2007, tous les bâtiments de bureaux de plus de 1 500m² de superficie de plancher doivent impérativement être construits à moins de 600 mètres à pied d'une gare.⁸ Une limite choisie selon une étude qui montre

8 <https://urbanlifecopenhagen.weebly.com/history--general-plan.html>

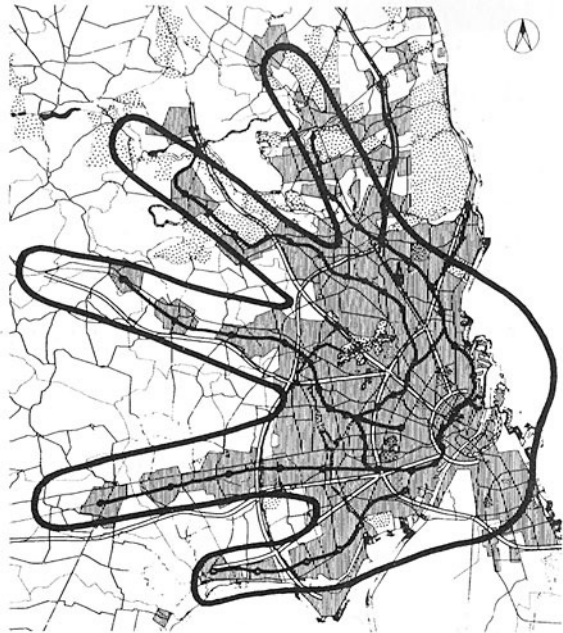


Figure 16 : Finger Plan de Copenhague. Source : Urban life Copenhagen

que cette distance incite à utiliser le train pour les trajets domicile-travail et que cela peut réduire de 50% l'usage de la voiture sur ces trajets pour les résidents périurbains. Entre les doigts du Finger Plan se trouvent des espaces naturels, préservés et accessibles.

Comme le Finger Plan, le *Piano Regolatore Generale* de Rome (PRG) met l'accent sur les enjeux de coordination urbanisme et transport (Delpirou, 2009). Le PRG a pour objectif que le développement de l'urbanisme coïncide avec le développement de l'offre de transports. Ainsi, il n'est possible d'urbaniser que les zones nouvellement desservies et les nœuds de transports. Des retards dans la livraison des infrastructures de transports font que l'urbanisation se développe aujourd'hui loin des centres d'activité et contribue à l'étalement de la ville, à l'opposé donc des ambitions initiales du PRG (voir fiche en annexe). Les modèles abordant la proximité ont aussi inspiré la mise en place de la politique ABC aux Pays-Bas dans les années 1990, aujourd'hui abandonnée (voir fiche en annexe). Le principe était d'intégrer le développement économique dans la planification territoriale en incitant les entreprises ayant une grande surface, un grand nombre de visiteurs et d'employés, à se situer à proximité d'axes de transports en commun et ainsi réduire la dépendance à la voiture (Airoldi, 2020). L'objectif recherché était ainsi d'influer sur la

localisation des emplois (Airoldi, 2020). Le territoire était classé en plusieurs types de localisation pour les entreprises, qui impliquait des règles en termes de stationnement (Airoldi, 2020). La zone A située en centre à moins de 1200m d'une gare centrale impliquait un stationnement limité avec une case par 10 employés. La zone B située à moins de 800m d'une gare et à moins de 2000 m d'une autoroute fait partie des zones facilement accessibles à la fois en voiture et en transports publics relativement proches des centres. Le stationnement dans ces zones ne doit pas dépasser une case pour 5 employés. Enfin les zones C et D sont des zones périphériques marquées par une dépendance à l'automobile où il n'y pas de normes de stationnement particulières (Van der Cammen, De Klerk, 2012). Ce dispositif met en avant une organisation de l'espace entre implantation des entreprises et proximité à une infrastructure de transport. Ainsi il existe une cohérence entre localisation des activités, infrastructures de transport et les modes de déplacement. Il est fondé sur un accord d'intention entre différents acteurs et n'a pas de réelle valeur juridique (Airoldi, 2020).

En France, les outils de projets urbains peuvent également être cités pour leur contribution à un aménagement de proximité. C'est le cas notamment de l'outil de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). Dans le programme des ZAC, l'objectif de proximité peut être directement intégré notamment à travers les volets d'aménagement des espaces publics ou des obligations de mobilité durable. La proximité est abordée différemment selon les ZAC. Pour les ZAC Ecocité Canal de l'Ourcq à Bobigny ou Pompidou le Mignon à Bois-Colombes, la proximité est avant tout mobilitaire, avec une intégration aux réseaux de transports existants. Elle est aussi commerciale avec l'intégration de nombreux commerces dits "de proximité" sur les rez-de-chaussée. Les écoquartiers valorisent également la proximité sous différents angles au sein de leurs programmes. Au sein du référentiel écoquartier publié en 2020 par le Ministère de la Transition Énergétique, l'objectif 12 est intitulé : "favoriser la diversité des fonctions et leur proximité". Plusieurs questions sur lesquels les écoquartiers doivent se positionner sont émises : Les différentes fonctions urbaines sont-elles facilement

accessibles dans le quartier et au-delà ? Comment le projet contribue-t-il à développer une offre de services ou d'emploi en complémentarité avec l'existant ? La programmation en logement est-elle en adéquation avec les offres d'emplois présentes sur le territoire (revenus, nombre...) ? Comment encourager le réemploi des matériaux et /ou des équipements issus de déconstructions sélectives pour les espaces publics et les bâtiments ?

En complément des outils de planification, les outils fonciers peuvent aussi constituer des instruments pour favoriser un urbanisme de proximité. Ils permettent d'encadrer la construction des futurs espaces urbains et de les faire correspondre aux problématiques de proximité. A ce titre, l'objectif de zéro artificialisation nette des terres à horizon 2050 (ZAN) offre trois leviers par lesquels la proximité peut être renforcée selon le Cerema⁹ :

- La densification des parcelles, en construisant plus sur un même espace en surélévation, dès la construction ou en réorganisant l'intérieur des bâtiments
- L'utilisation des espaces vacants que sont les friches industrielles ou les espaces commerciaux vacants.
- La désartificialisation et la renaturation en rendant au sols ses fonctions naturelles. Il s'agit alors de dépolluer les sols, les désimperméabiliser et les renourrir.

À court terme, l'obligation réglementaire de non-artificialisation des sols laisse imaginer une perspective rapide d'aménagement basée sur la densification et l'organisation urbaine en proximité. Les dents creuses ou friches urbaines constituent en ce sens des opportunités foncières centrales pour répondre à l'objectif de proximité. Plusieurs exemples de réhabilitation de friches peuvent être cités, notamment les opérations menées dans le cadre du Fonds Friches lancé par le gouvernement, telle que la réhabilitation de l'ancienne friche industrielle de Daval Saulcy située en centre bourg. Celle-ci ayant permis la construction d'un écoquartier labellisé

9 Zéro artificialisation nette : de forts enjeux, des leviers d'action pour les acteurs du territoire. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/zero-artificialisation-nette-forts-enjeux-leviers-action>

par le Ministère de la Transition Écologique.¹⁰ Il s'agit du réaménagement des anciens sites textiles fermés depuis 1990 et 2002. Le projet est construit à proximité des commerces et des écoles du village, construisant des logements sociaux, des logements en accession à la propriété, ainsi qu'un réaménagement des espaces publics autour du site. La mobilisation du foncier des friches apparaît également comme un enjeu central mobilisé dans un objectif de renforcement de la proximité, y compris dans les zones pavillonnaires¹¹. La commune de Plailly est située au sud du département de l'Oise et à proximité immédiate de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle. Très concernée par l'étalement urbain depuis les années 1980, elle bénéficie aujourd'hui d'un accompagnement conjoint du Cerema et de la Direction Départementale des Territoires (DDT) afin de monter en compétence sur la densification pavillonnaire. Sur les sujets de friches, le Cerema développe plusieurs outils pour accompagner les collectivités territoriales tels que le Cartofriche au sein duquel plus de 4200 friches ont été répertoriées sur le territoire national. Ces friches sont pertinentes pour des aménagements en proximité dans les années à venir, notamment avec l'application de la loi Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à horizon 2050. Ces terrains, précédemment artificialisés, sont une réserve foncière, mobilisables dans le futur.

Sur le levier foncier, la densification peut également permettre de renforcer les dynamiques de proximité. La DREAL Nouvelle Aquitaine, en collaboration avec des étudiants de l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, a proposé un guide des bonnes manières pour lutter contre l'étalement urbain, phénomène qui touche particulièrement la région Nouvelle Aquitaine par le dynamisme des pôles urbains (notamment Bordeaux). Les résultats proposés sont adaptés à la diversité des territoires étudiés. Plusieurs préconisations foncières sont émises afin de limiter cet étalement et ainsi agir sur un contexte de proximité. Le rapport propose notamment des projets "bimby" (*build in my backyard*) en tant que moyen de densification simple et efficace pour des zones pavillonnaire et rurales. Ceci permet de

10 <http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/operation/1901/>

11 Zéro artificialisation nette : de forts enjeux, des leviers d'action pour les acteurs du territoire. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/zero-artificialisation-nette-forts-enjeux-leviers-action>



Figure 17 : Boutique Tambour Battant à Saint-Etienne. Source : Base Commune

construire des logements neufs qui sont adaptés à la demande, sans opération de rénovation urbaine. Le rapport montre la potentialité de cet outil à travers l'exemple de la ville de Périgueux, où 60% des 5700 unités foncières de la ville pourraient accueillir une construction BIMBY, si uniquement 1% de ces parcelles le faisaient, la ville pourrait atteindre leur objectif de 40 nouveaux logements en densifiant et sans devoir mobiliser des réserves de foncier bâti.

Le foncier peut être un levier puissant afin d'agir sur la proximité. Se servir de cet outil nécessite toutefois que les communes connaissent l'étalement urbain dans leur communes et qu'elles établissent des stratégies foncières sur le long terme. Ce n'est qu'à

partir de ce moment que les outils foncier, allant de la préemption du foncier jusqu'au bail réel solidaire peuvent être employés de manière stratégique. Dans ce sens, les outils fonciers sont souvent associés à des outils de planification. Une fois que la stratégie est fixée, les acteurs publics peuvent se servir de l'outil de la préemption foncière afin d'aménager des territoires en proximité, pour placer des services ou des commerces de proximité dans le centre-ville, par exemple. On peut par exemple mentionner les foncières solidaires qui permettent d'activer des rez-de-chaussée inutilisés. C'est le cas de la foncière coopérative Base Commune qui met en relation les propriétaires de biens vacants et les porteurs de projets comme elle l'a fait à Saint Etienne dans le quartier Chateauxreux (voir figure 17).

Les loyers sont ainsi décotés pour les deux premières années. Le dispositif peut être pérennisé en fonction des activités (artisanat, culture) ou se rapprocher des prix du marché pour des commerces développés.

A Champigny-sur-Marne, Base Commune commercialise un local d'activité de 85m² rénové en centre ville à seulement 7,5€ / m² / mois. Après deux ans, de nouveaux appels d'offres peuvent-être réalisés afin d'attirer de nouvelles activités. Ainsi transformé et du fait de l'activité présente, le rez-de-chaussée (re)devient un lieu de vie de proximité en lieu et place d'un espace inoccupé. D'une manière similaire, le bail réel solidaire (BRS) sur le logement s'adresse aux ménages issus de la classe moyenne désirant se porter acquéreurs d'un logement dans des zones denses (et donc chères). Ce dispositif permet de limiter l'éloignement subi des classes populaires vers la périphérie en limitant les prix fonciers. Les Organismes de fonciers solidaires (OFS), des structures à but non lucratifs agrégés par les préfets de la région, permettent une dissociation entre sol (appartient à OFS) et bâti. Pendant que le sol est détenu par les OFS, ceux-ci peuvent louer le droit de construire sur un terrain ou le bâtir sur à un terrain à des ménages. Puisque les OFS détiennent les sols, ceux-ci sont mis en dehors de la spéculation immobilière, les ménages possèdent ainsi les murs de leur logement, mais louent le sol. Ces ménages sont par ailleurs choisis à travers d'après des critères de sélection, notamment un plafond de revenu. Par ce biais, et par une TVA minorée, les prix d'acquisition peuvent être entre 20 et 40% inférieurs aux prix du marché. Plusieurs logements ont déjà été construits, comme au Kremlin-Bicêtre.¹² Le dispositif permet d'accéder à la propriété avec un prix au mètre carré situé autour de 5000 euros dans le futur quartier Saint Vincent de Paul dans le quatorzième arrondissement de Paris par exemple, comme proposé par la Foncière de la Ville de Paris qui est un Organisme de Foncier Solidaire (OFS). Ces projets visent à insérer durablement des classes moyennes dans des espaces chers en lieu et place de terrains attractifs situés en proche banlieue ou plus éloignés. Le dispositif favorise donc en premier lieu la mixité sociale, même si les catégories socio-économiques les plus précaires sont de fait pas

concernées. De fait, par la mise en place du BRS, la proximité urbaine est favorisée pour des ménages qui, selon leurs moyens, n'auraient pas pu obtenir ce type de logements.

En Suisse, il existe également la possibilité d'accorder des terrains en droit de superficie à un tiers. Le droit de superficie est la vente des droits de construire sur un terrain, sans que le terrain soit vendu en lui-même. La superficie est vendue pour une durée déterminée, de 30 à 50 ans en général, et est cotisable comme un loyer régulier. En sachant que le sol est un bien de quantité limitée, cet outil est très intéressant, permettant à des institutions publiques (mais pas que) qui n'ont pas intérêt de construire, d'accorder leurs terrains à des tiers, tout en ayant la possibilité d'imposer des conditions d'occupation et de densité. Ce dispositif est notamment utilisé à des fins de valorisation de la proximité comme le montre bien le quartier Holliger à Berne (CH) (voir figure 18). C'est un nouveau quartier construit sur un terrain d'une friche d'usine de déchets délaissée. La mairie de Berne a accordé ce terrain à six coopératives de logement bernois qui construisent un quartier hébergeant 330 logements, ainsi qu'un centre de quartier, des ateliers loués à des artisans et un centre d'accueil pour des personnes toxicomanes.

Viennent ensuite les outils financiers, qui permettent d'encourager les modes de vie en proximité au travers d'incitations financières. Bien que le sujet puisse être porteur, il n'a pas été évident de trouver des mécanismes fiscaux incitatifs directement liés aux modes de vie en proximité. De manière indirecte, on peut toutefois citer des taxes locales incitatives à destination des entreprises telles que les Zones Franches Urbaines, qui sont liées à des fonciers spécifiques et qui pourraient être utilisées à des fins de redynamisation de centre-ville par exemple mais également des quartiers politiques de la ville afin de favoriser l'implantation d'activités permettant de renforcer la présence de commerces de proximité et d'activités locales.



Figure 18 : Le nouveau quartier coopératif Holliger à Berne. Le bâtiment vert accueillait avant les travaux un incinérateur, la coopérative Warmbächli est en train de construire 60 nouveaux logements.. Source : Holliger-bern.ch, 2020

L'ensemble des outils présentés montrent des exemples de leviers pouvant être mobilisés pour favoriser localement la proximité. Néanmoins, les effets de ces outils peuvent s'avérer limités si ils ne sont pas pensés à travers une politique globale d'urbanisme et d'aménagement.

3.2.3 Les politiques de mobilité et les politiques d'urbanisme-transport et leurs effets sur la proximité

Les politiques ayant trait à la proximité participent aujourd'hui à traduire opérationnellement certains des modèles théoriques vus précédemment. Ces dernières prennent deux formes, la majorité sont orientées vers la mobilité pour servir la proximité. D'autres prennent un parti différent en agissant directement sur l'aménagement du territoire.

Les politiques de mobilité prennent des formes diverses pour renforcer la proximité et ainsi réduire le besoin de déplacement. Certaines agissent sur la contrainte des usagers automobile pour favoriser les modes de déplacements alternatifs aux modes carbonés. C'est le cas par exemple des politiques de limitation du stationnement. Il est nécessaire de prendre en compte le fait qu'un

véhicule est en moyenne stationné durant 97% de sa durée de vie et qu'une place de stationnement représente environ 10m²¹³. A Paris selon David Belliard (Adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie), les places de stationnement en surface représentent 50% de la surface publique pour 13% des flux¹⁴. A l'horizon 2026, ce sont près de 70 000 places qui devraient être remplacées par des composteurs, des espaces de stationnement pour vélo ainsi que du mobilier urbain. Certaines mesures compensatoires sont envisagées, notamment "se garer dans des parkings souterrains à des tarifs corrects" ¹⁵. Dans une démarche d'accompagnement et de montée en compétence des villes sur ces sujets, le CEREMA a mis en place le dispositif "Une voirie pour tous". Le dispositif concerne des villes de toutes tailles autour d'un programme d'échange, d'animation et d'accompagnement. La question du stationnement et notamment de la réduction des places afin de favoriser les modes de déplacements actifs sont abordés.



Figure 19 : Quartier sans voiture Oberfeld à Ostermundigen, Berne. Source : Photographie, Daniel Baehler.

Outre Paris, des grandes agglomérations telles que Nantes ou Bordeaux mais aussi de moindre taille (Lisieux, Guéret, Granville) sont engagées dans une réorganisation de l'offre de stationnement sur leur territoire avec une clarification des espaces réglementés ou la création de zones bleues (agissant sur la durée). La proximité est ainsi valorisée dans une perspective de rapprochement des activités et des clients, notamment ceux venant de plus loin. Avec la limitation du stationnement la proximité est valorisée par l'utilisation de modes de déplacements, dits alternatifs aujourd'hui par rapport à la voiture (du fait d'absence d'espace pour la stationner), mais qui doivent tendre à devenir la norme.

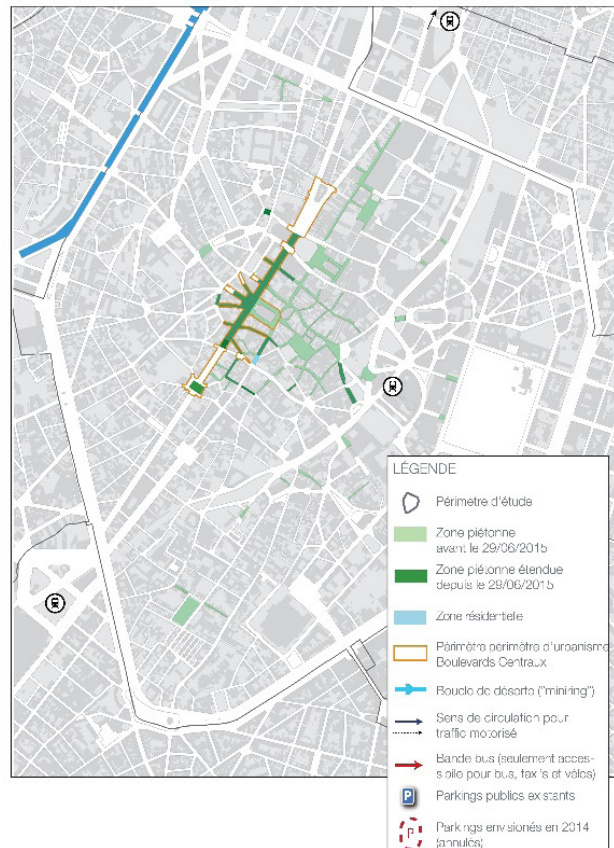
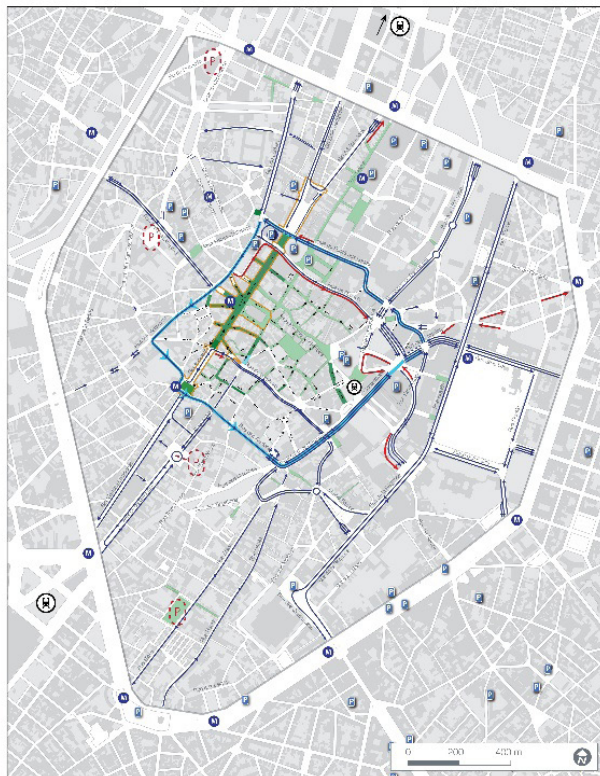
Des politiques de mobilité vont plus loin que le simple volet de stationnement en modifiant l'organisation des déplacements au sein de quartiers. Dans cette optique, renforcer les proximités passe par des politiques destinées aux modes de transports lents. En Suisse il existe des quartiers 0 voitures (par

exemple la Coopérative Oberfeld à Ostermundigen dans la banlieue de Berne) où les espaces dédiés à la voiture sont remplacés par d'autres activités tel qu'une crèche, un atelier de menuiserie¹⁶ (voir figure 19).

Nonobstant l'aspect coercitif initial, l'objectif de ces politiques est de rééquilibrer la place des usages et ainsi favoriser les modes de vie en proximité une fois ces quartiers "pacifiés". Pour compenser l'absence de places de stationnement, des arrêts de bus à hauts niveaux de services (passage huit fois par heure) ont été planifiés ainsi que la mise à disposition de deux véhicules partagés. La mobilisation affichée par les pouvoirs publics visant à diminuer la place de la voiture est à mettre en perspective avec des politiques de piétonnisation des centres urbains. La piétonnisation des centres villes est au croisement de multiples enjeux de mobilité, de proximité, d'accessibilité mais aussi de mixité. Pérennisée et critiquée à Bruxelles dans son

16

<https://wohnenimoberfeld.ch/>



Ville de Bruxelles, 2014 et 2017, SumProject & B-Group-Greisch, 2015. UrbIS Release 2016Q2. CC-BT 2.0

hypercentre, elle est expérimentée à Lille tous les samedis entre 11h et 19h suite aux essais menés lors des premiers mois du covid. Plusieurs études¹⁷ ont été menées pour en évaluer la pertinence et en finir avec le mythe tenace “no parking, no business” véhiculé par les commerçants. Il en résulte que les centres villes les plus dynamiques économiquement sont ceux ayant le plus contraint la présence de la voiture, encourageant les visiteurs à user d’autres moyens de transports pour s’y rendre¹⁸. A Lille, les clients sont 42% à se rendre dans le centre-ville à pied. Selon les données du Cerema¹⁹, pour les villes de plus 100 000 habitants (soit l’équivalent de Roubaix ou Nancy) les clients sont 64% à se rendre au centre-ville à pied. Il est aussi intéressant de constater que les automobilistes ne sont pas dépendants de leur véhicule et que les mesures

17 Mobilité vers les commerces du centre-ville : 5 enseignements issus d’une enquête menée à Lille, Alternatives Economiques, 16 décembre 2021. Mathieu Chassignet.

18 Ibid

19 Fiche n° 37 : Mobilité et commerces : quels enseignements des enquêtes de déplacements ?

d’apaisement de l’espace public sont plébiscitées.

Pour les villes moins peuplées, par exemple Saint Omer et ses 14 300 habitants, les proportions sont inversées avec plus de 75% des clients qui rejoignent le centre ville directement en voiture. 55% des interrogés sont cependant en faveur d’un réaménagement de l’espace en proposant des alternatives (transports collectifs plus efficaces ou gratuits comme à Dunkerque, des trottoirs plus larges...). Le sujet de la piétonnisation est toutefois encore en débat ; l’ouvrage “Nouvelles Idéologies Urbaines : dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre” (Reigner, Brenac, Hernandez, 2013, PU de Rennes) en est le témoin. Il rassemble les controverses autour de schémas et termes semblant trop consensuels autour des concepts des mobilités durables. Selon Lionel Francou²⁰, les auteurs cherchent à déconstruire le modèle et

20 Pour une critique éclairée de l’action publique urbaine, Lionel Francou in Nonfictions, 2014. https://www.nonfiction.fr/article-7264-pour_une_critique_eclairée_de_l’action_publique_urbaine.htm

apporter des clés de réflexion remettant en cause certaines actions menées “en faveur des mobilités durables”. Le cas de la suppression des places de stationnement et de la piétonnisation des centres urbains est éloquent. Cette supposée réduction de la place de la voiture s’accompagne aussi d’un renforcement des infrastructures de stationnement souterraines dédiées dans l’hyper-centre de Bruxelles notamment (voir figure 20). Les parkings existant dans l’hyper-centre sont nombreux (en bleu clair sur la carte) et d’autres sont même en projet (bleu marine), signe que l’avenir proche de la voiture n’est pas encore immédiatement remis en question.

Les politiques vélo, abordées au sein des schémas directeurs sont à mettre en perspective avec les démarches de réduction de la voiture observées précédemment. Depuis l’émergence de la pandémie de coronavirus, plus de 1000 kilomètres de «corona pistes» ont été installées sur le territoire²¹. L’objectif aujourd’hui concerne leur pérennisation. La mairie de Paris s’est déjà fixé pour objectif d’en pérenniser 50 kilomètres sur son territoire. Ces programmes sont d’autant plus efficaces lorsqu’ils sont corrélés à une politique de plus grande échelle. C’est le cas de l’étude programmatique sur l’abaissement général de la vitesse pour agir sur les déplacements, menée conjointement par le Cerema et Grenoble Alpes Métropole appelée “Grenoble, Métropole Apaisée”. Au cours de ce travail de 3 ans d’étude de l’abaissement de la vitesse à 30km/h sur le périmètre de la métropole grenobloise, une légère baisse a été relevée qui a cependant conduit à une nette amélioration de l’accidentalité en nombre et en gravité. Si la satisfaction générale des piétons n’a que peu évolué, celle des cyclistes est plus marquée notamment autour du ressenti du trafic qui a lui baissé sur la période d’étude. Un début de transfert des modes de transport à été initié vers des modes de déplacements actifs, favorisant donc la proximité spatiale. La métropole de Strasbourg par exemple a été pionnière dans des politiques privilégiant des mobilités douces en piétonnisation le centre-ville de Strasbourg, mais également en développant un réseau étendu de pistes cyclables. De plus Strasbourg a également développé un

21 Vélo : le boom des corona pistes, La gazette des communes, le 20 mai 2020.

plan vert, mis en place dès 1974, qui vise à mettre en valeur une trame d’espaces verts au sein de l’agglomération.

En complément des politiques de mobilité, certaines politiques d’aménagement viennent servir l’approche de la proximité par des transformations urbaines globales. Les projets de revitalisation urbaine (notamment par le biais du programme Action Cœur de Ville ou Petites Villes de Demain) visent une amélioration des conditions de vie en proximité dans les centres villes anciens de 222 villes en France concernant 20 millions d’habitants. Le programme vise à inciter les acteurs du logement, du commerce et de l’urbanisme à réinvestir les centres-villes, à favoriser le maintien ou l’implantation d’activités en cœur de ville, afin d’améliorer les conditions de vie dans les villes moyennes²². A ce titre, ce sont 5 milliards d’euros qui sont mobilisés sur 5 ans à partir de 2017 avec divers financeurs : 1,5 milliards d’Action Logement, 1,2 milliards pour l’Agence nationale d’amélioration de l’habitat (ANAH) et 1 milliard provenant de la Caisse des Dépôts. Enfin 700 millions d’euros sont engagés par le biais d’emprunts divers. Le projet fédère de nombreux acteurs, à toutes les échelles du maillage territorial. Le maire pilote la réalisation des actions et interagit avec les partenaires locaux et régionaux afin que ces derniers agissent concrètement dans les périmètres définis par des investissements nouveaux ou en renforcement de leur action en cours. Le Commissariat Général à l’Égalité des Territoires (CGET) anime le comité technique national et coordonne les ressources²³. Pour le programme Action Cœur de Ville, il en résulte 5 enjeux prioritaires :

- La proposition d’une offre attractive en matière d’habitat via la réhabilitation et la restructuration de l’ancien couplé avec des constructions neuves
- Le développement économique avec l’implantation de commerces et d’entreprises
- Le développement de l’accessibilité, la mobilité

22 Un plan partenarial d’investissement dans les villes moyennes : <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/programme-action-coeur-de-ville>

23 ibid

et les connexion

- La valorisation des bâtiments, des espaces et du patrimoine
- La garantie d'un service de qualité aux usagers

Ces différents enjeux menées par Action Cœur de Ville permettent de valoriser la proximité dans des territoires ayant souffert de divers phénomènes socio-économiques, tels que la désindustrialisation ou l'exode rural. Le (re)développement des fonctions commerciales et résidentielles visent à améliorer le cadre de vie. Avec la dynamisation de ces espaces, ce sont des nouveaux modes de vie en proximité qui peuvent s'y développer, au sein de villes et territoires périurbains très marqués par l'utilisation de la voiture et la présence de fortes polarités commerciales en périphérie. Ces orientations se retrouvent dans d'autres programmes similaires tel que le dispositif des Quartiers Politique de la Ville (QPV) qui proposent aujourd'hui une gestion urbaine de proximité avec une revalorisation des commerces de proximité. A Paris, une étude de l'atelier parisien d'urbanisme (APUR) intitulée "Les commerces dans les quartiers politique de la ville à Paris" et datant de Janvier 2020 apporte plusieurs éclairages sur les dynamiques en cours²⁴. Les locaux y sont plus souvent vacants que par rapport au reste de la capitale (12% contre 9%)²⁵, leur nombre par habitant y est plus faible (11 pour 1000 contre 28 pour 1000)²⁶. La diversité des commerces y est aussi moindre. A Paris, les tendances sont cependant au rattrapage, sur fond de hausse continue des loyers et donc de report de la population dans ces quartiers aux coûts moins élevés. L'EPARECA, nouvellement Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) identifie des leviers d'action au sein de son étude "Favoriser la création de commerces dans les quartiers politique de la ville"²⁷ publiée en 2015. 3 étapes sont répertoriées :

- L'identification et la sélection des porteurs de projets

24 Les commerces dans les quartiers politique de la ville à Paris" Janvier 2020, APUR.

25 ibid

26 ibid

27 Favoriser la création de commerces dans les quartiers politique de la ville. EPARECA / BGE, 2015.

- L'accompagnement des porteurs de projets dans la formalisation et le financement de leur projet
- L'apport d'un appui technique à la concrétisation et la création du commerce

Différents facteurs permettent la réussite des projets menés selon l'ANCT. En premier lieu, il s'agit de respecter les diverses recommandations pour l'implantation des divers projets, avec un chiffre d'affaires prévisionnel adapté à la réalité des quartiers. Il s'agit de mobiliser les parties prenantes du projet (représentants de la collectivité locale, promoteur, CCI...) ainsi que les acteurs du territoire (habitants, commerçants, associations d'entreprises...). Antoine Fleury et Sylvie Fol dans leur étude menée à Saint Denis (Fleury, Fol, 2018) ont montré que passée une période de dégradation et d'uniformisation de l'offre commerciale au sein des quartiers populaires, une nouvelle dynamique était en cours. La prise en compte croissante du commerce dans l'aménagement urbain, dans les opérations de renouvellement d'une part mais aussi de maîtrise publique du foncier commercial d'autre part permet un regain d'activité. De manière générale, les actions menées sur les commerces, au sein du programme Action Cœur de Ville ou plus finement au sein des Quartiers Politique de la Ville permettent aux habitants d'améliorer leur qualité de vie, avec un axe structurant autour de la proximité. Les commerces sont plus attractifs, diversifiés, plus haut de gamme aussi. Cela participe directement à renforcer l'attractivité de ces espaces urbains (Fleury, Fol, 2018) mais risque aussi de favoriser des effets de gentrification à terme.

Enfin, les politiques d'aménagement peuvent être des outils de planification favorisant ainsi la proximité. Le cas des villes nouvelles développées en France dans les années 1960 peut s'avérer intéressant. Les villes nouvelles sont issues du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAURP de 1965). Les cinq villes nouvelles de la région Île de France ont été reliées à Paris à travers le RER et autres voies express. L'objectif sous-jacent à leur construction est de rompre la centralité parisienne en créant de nouvelles polarités en grande couronne. L'objectif est de constituer des bassins de vie autonomes.

Leur fonctionnement repose sur trois principes fondamentaux:

- Une continuité spatiale avec la ville centre
- La présence de nombreux équipements publics et de services ainsi que des espaces végétalisés
- Un équilibre emploi-habitat

Les opérations se déroulent dans le cadre juridique des opérations d'intérêt national (sous contrôle direct de l'État) à travers l'outil de ZAD (zones d'aménagements différés; permettant de penser le développement urbain sur le long terme), et des ZAC en tant qu'outil de concertation entre acteurs publics et privés. Pendant que les villes nouvelles n'ont pas atteint les projections de population prévues dans les années 1960, il s'agit pourtant des villes conséquentes: en Île de France les villes nouvelles ont absorbé jusqu'à la moitié de la croissance démographique entre 1975 et 1990. Leur modèle de fonctionnement repose en partie sur la mixité des fonctions en ville et l'aménagement par des formes urbaines denses et compactes. L'objectif annoncé était d'atteindre une autonomie de fonctionnement par l'équilibre emploi-habitat. Les évolutions de chacune des villes nouvelles ont été distinctes, certaines se révélant être des réussites sur le plan de l'emploi et de la proximité avec l'habitat.

Ces différentes mesures, bien qu'appliquées de manière disparate sur des territoires hétérogènes, mettent en exergue l'existence de nombreux questionnements de la part des pouvoirs publics. Ces derniers se traduisent par un large éventail de politiques et de mesures dont les effets sont aujourd'hui parfois difficiles à quantifier. Ils ont toutefois pour bénéfice indéniable d'offrir de nouvelles possibilités de déplacements ou à minima d'ouvrir un nouveau référentiel dans les déplacements des populations qui peut conduire parfois à un recentrage des activités en proximité. La bascule semble être initiée dans de nombreux territoires, il sera intéressant de constater son évolution et ses premiers résultats au cours des prochaines années.

3.2.4 A l'échelle de la vie du citoyen, de nombreux projets de mise en proximité des services

A l'échelle des citoyens, de nombreux projets publics et privés s'emparent des thématiques liées à la proximité pour la traduire sur le territoire.

Ces projets divers permettent ainsi de rapprocher des services aux citoyens, dans des zones peu denses. Les projets concernent notamment l'insertion professionnelle, avec l'installation de 2000 maisons France Services entre 2019 et 2022 (voir fiche en annexe). Ces maisons sont des guichets uniques pour les services de la poste, de pôle emploi, de l'assurance maladie, des allocations familiales ou de l'assurance retraite ainsi que de GRDF. L'objectif est de pourvoir en premier les zones rurales ainsi que les quartiers prioritaires de la ville (QPV). Dans un registre similaire, les Points d'Information et de Médiation Multiservices (PIMMS) sont au nombre de 70 en France. Ils permettent la médiation et l'accompagnement au sein des entreprises partenaires (SNCF, EDF, La Poste). Il s'agit ici d'un partenariat public privé (des entreprises privées présentes sur du domaine public) avec une forte prégnance de la proximité car situé au sein de bassins de vie²⁸.

A ces maisons de services s'ajoutent des politiques en faveur du développement de tiers lieux et des espaces de coworking afin de rapprocher les lieux de travail des lieux de vie dans le périurbain et le rural. Le projet Soho Solo dans le Gers (porté par Gers Développement, organe de la CCI) regroupe 32 tiers lieux comprenant fab labs, bureaux à partager, pépinières commerciales et autres lieux alternatifs. Visant à attirer des populations urbaines, il participe à valoriser des modes de vie en proximité (Sajous, 2021). Le secteur de la santé est aussi concerné par des projets de proximité avec des regroupements de médecins et auxiliaires de santé. Ces derniers mutualisent leurs compétences et leurs frais au sein de "village médicaux" comme il s'en trouve à Monein dans les Pyrénées Atlantiques. Les collectivités, en lien avec le conseil départemental, sont proactives dans l'accueil de ces maisons de santé. Ces dispositifs permettent d'attirer de nouveaux profils au sein de zones peu denses. La question des télé-services

et de la télémédecine peut-être une solution mais reste tributaire d'une connexion internet haut-débit qui n'est pas encore atteinte sur l'ensemble du territoire, et encore moins dans les zones rurales les plus reculées. Autant de la part des patients que des médecins, ce sont leurs relations qui évoluent, notamment avec l'absence de communication non verbale et le déclin d'une relation entre médecin et patient qui s'opère. Des formations spécialisées et éventuellement intégrées au parcours universitaire pourraient être à prévoir pour pallier certaines lacunes (Duruapt, 2016). De manière générale, la dématérialisation des services publics semble être une solution idéale à la proximité de manière unilatérale mais discutable du fait de l'hétérogénéité de l'accès à internet. Les projets de proximité menés par des acteurs privés sont en effervescence dans de nombreux domaines liés aux services à la personne. Dans le commerce, le Groupe La Poste est à l'initiative du site mavillemonshopping.com qui vise à mettre en relation des habitants avec leurs commerçants de proximité. La Poste, soucieuse de diversifier son activité, propose également un outil appelé "veiller sur mes parents" pour les familles

résidant loin de leurs proches. Dans une démarche similaire, le groupe Carrefour, avec l'enseigne "de proximité" Carrefour Contact atteint aussi bien "les grandes agglomérations, les zones périurbaines et les zones rurales" avec "des horaires adaptés et une large offre de services".

Au-delà des offres commerciales de proximité, les circuits courts et la lutte contre les déserts alimentaires peuvent trouver une solution dans le projet AgriLocal dont les départements du Puy de Dôme et de l'Isère sont précurseurs (voir fiche en annexe). Il s'agit de relier les établissements publics (40 collèges, 36 maisons de retraite, 44 communes...) et privés (restaurants, centres d'hébergement) avec les 174 producteurs locaux et les 41 entreprises locales d'un même bassin de vie afin de passer commande directement et de manière simplifiée. Entre 2013 et 2015, ce sont plus de 90 tonnes de produits qui ont transité en circuit court dans le Puy de Dôme.

3.3 Freins et limites à la mise en œuvre de politiques favorables à des modes de vie en proximité

Ces divers outils présentés dans ce dernier chapitre ont connu des succès différents dans leur mise en œuvre. Dans cette prochaine partie nous nous interrogeons sur les trajectoires différenciées de ces outils. Nous abordons cette question en trois volets: d'abord nous nous interrogeons sur la prise en compte de la proximité dans les politiques, ensuite nous montrons les différents freins à une mise en œuvre des politiques de proximité, nous concluons sur des débats autour des enjeux associés à la proximité qui peuvent représenter un frein supplémentaire à la mise en œuvre des politiques de proximité.

3.3.1 La proximité, encore trop impensée ? Des politiques de transition orientées vers les innovations technologiques dans les mobilités plus qu'un retour à la proximité

Les politiques de mobilité durable structurent les politiques de transition. Néanmoins celles-ci sont actuellement en France davantage tournées vers la solution de l'innovation technologique pour réduire les émissions carbone que vers une restriction des déplacements et du retour à un aménagement de proximité

Les élus ont tendance à privilégier l'investissement dans des nouvelles technologies rendant les moyens de transports existants (et notamment la voiture) plus durable (Banister, 2007), à privilégier des politiques qui visent à un report modal vers des modes actifs ou les transports publics (Maulat, Frétiigny, 2021) ou des politiques incitatives (Debrie et al., 2020). À l'inverse, les élus ne font que très rarement recours à des outils qui visent à limiter ou éviter les déplacements. En analysant les développements législatifs récents, Frétiigny et le Forum Vies Mobiles (2020) constate que ceux-ci favorisent les politiques d'innovations au détriment des politiques sur l'évitement des déplacements. Comment expliquer cette priorité au développement de nouvelles technologies ? Premièrement, selon Banister (2007) le principe de limitation des déplacements est

politiquement impopulaire, puisqu'il est associé à une limitation des libertés individuelles (de ne plus/pas pouvoir se déplacer où on veut, quand on veut). Banister (2007) met en avant l'importance d'effets de démonstration positifs afin de mieux convaincre les habitants des politiques de mobilités durables, ainsi que d'inclure les habitants dans le processus de décision. Selon lui, il sera possible d'implanter des mesures limitant les déplacements, une fois que la nécessité des mesures sera expliquée. Il met en avant que les politiques de la mobilité durable ne pourraient être beaucoup plus facilement implantées avec la compréhension et l'acceptation des mesures par les habitants.

Le Forum (Forum Vies Mobiles, 2020) explique que de surcroît, en plus de cet oubli des politiques de proximité, l'objectif de la neutralité carbone en 2050 n'est pas abordé à travers des politiques transversales, mais "en silo", par domaines segmentés de politiques publiques. Le concept de la proximité doit être pensé de manière transversale, dépassant par ailleurs largement les domaines que nous avons mis en avant (touchant aux transports, à l'aménagement, à des questions foncières, ou d'économies d'échelles).

Enfin, les confinements ont révélé des impensés des politiques d'aménagement autour des logiques de proximité qui ont entraîné «une mise sous contrôle des proximités sociales et spatiales» et une «régulation des distances» (Offner, 2021). Ces impensés concernent surtout la marche et l'usage de la voiture qui, selon Offner, ne sont pas ou mal régulé à travers les politiques de transports existants.

Selon Debrie (2021), nous assistons à une dualisation des politiques publiques dans la plupart des métropoles entre l'hyper-centre concentrant les politiques de mobilité durable, ainsi qu'un aménagement des centre-villes d'après des concepts de proximité, et des espaces plus ruraux marqués par des palettes d'outils plus limités. Puisque les formes urbaines se modifient sur le temps long, la réponse aux urgences environnementales et sociales implique une intensification des politiques d'aménagement et de mobilité privilégiant la proximité afin de contrer ces tendances (Debrie,

2021). À travers cette dualisation des politiques, les territoires où des politiques de proximité sont mises en œuvre sont très concentrés, il s'agit ainsi d'une petite partie du territoire - excluant des territoires moins urbains et denses de ces politiques.

3.3.2 Une concrétisation complexe des politiques d'aménagement favorables à la proximité ?

L'élaboration de politiques de proximité se heurte à différents obstacles. Premièrement, il existe une certaine réticence des politiques publiques à passer des outils incitatifs aux outils coercitifs. Ces outils incitatifs, comme la création des pistes cyclables, ont l'avantage d'être plus politiquement acceptés, puisque celles-ci sont du registre à offrir des alternatives sans restreindre la circulation automobile. Cette préférence "interroge quant aux effets sur le processus de dépendance automobile", puisque celle-ci joue uniquement sur l'offre et la demande et a ainsi une implication directe sur l'utilisation de la voiture (Debrie et al., 2020). Il est ainsi à la fois difficile de mesurer l'impact de ces politiques sur le recours à des modes alternatifs, mais surtout ces mesures sont les moins efficaces dans la lutte contre les émissions CO2 (cf. modèles avoid-shift-improve en chapitre 3.1.).

Comme nous l'avons évoqué plus haut, la complexité des enjeux de proximité rend nécessaire une approche transversale des politiques publiques. Par exemple, les politiques résidentielles et les politiques de mobilités sont vues en tant que couple, qu'il s'agit de combiner afin de réussir à établir des systèmes de proximité, ou même afin de limiter efficacement les émissions CO2 (Raux et Charmes 2021). Une autre thématique souvent évoquée est le logement. Gallez (2019) écrit par rapport à l'équilibre habitat-emploi: *"Il serait donc paradoxal d'attendre de la réorganisation spatiale des activités un effet de réduction des circulations sans réfléchir, d'un autre côté, à l'ensemble des politiques qui ont fait de la mobilité un facteur d'ajustement aux contraintes des marchés de l'emploi et du logement. L'équilibre, s'il doit advenir, serait plutôt la résultante d'une stratégie croisée de régulation des mobilités, d'aménagement planifié et des politiques de logement et d'emploi, visant une modération*

de la dépendance à la mobilité de nos pratiques sociales." Afin d'aborder avec succès un enjeu aussi complexe que la proximité, celui-ci doit être pensé en tant qu'enjeu transversal qui ne concerne pas uniquement à des politiques d'aménagement ou de transport.

En plus de la transversalité des domaines d'action des politiques publiques touchant à la proximité, ce thème implique également dans son élaboration une multiplicité d'acteurs. Il s'agit à la fois de divers acteurs publics, sur des niveaux différents, tout comme des acteurs privés. Il est probable que ces acteurs défendent des intérêts parfois conflictuels, compliquant ainsi l'élaboration d'une politique de proximité. Debrie et al. (2020) montrent par exemple, comment dans le cas de Paris, la composition de la gouvernance (ville, métropole, région et divers acteurs privés) peut freiner ou empêcher la mise en œuvre de certaines politiques. De même, les limites des compétences des institutions, surtout sur le niveau local, peuvent également freiner la mise en application des politiques en faveur d'aménagements de proximité (Gallez et al., 2020).

La concrétisation des objectifs de proximité se heurte également à des freins économiques qui traduisent une inégalité dans la capacité d'action ou d'intervention de la part des pouvoirs publics. Les obstacles sont particulièrement importants quand les enjeux de retombées économiques sont grands. La négociation entre des communes rurales et des grandes entreprises comme Carrefour, qui veulent s'installer dans ces communes, en est un bon exemple. La mairie peut avoir conscience des implications que l'installation aura sur les commerces de proximité dans son centre-ville. Elle ne se trouvera pas sur un pied d'égalité lors des négociations avec une telle entreprise, en lien avec son manque de ressources et sa petite taille, qui offre des avantages non négligeables sur les plans de l'emploi et du dynamisme économique dans un contexte de mise en concurrence territoriale des projets privés (Allé, 2015).

De même, des héritages territoriaux peuvent également être un frein pour la mise en œuvre de nouvelles politiques publiques liées à la proximité.

Ainsi, le tissu urbain existant d'une commune aura forcément une influence sur la manière dont les plans d'urbanisme sont dessinés dans le futur, tout comme il existe des particularités régionales qui influencent également le champ des possibles. Les différentes strates de la ville - ici, d'après le sens géographiques, superposition des matériaux (de construction et objets) "l'accumulation des strates qui surélève progressivement le niveau des rues et du bâti" (Géoconfluences, 2019) - peuvent limiter des prises d'actions par le poids du passé sur les décisions présentes. Cet héritage territorial par exemple a constitué un frein à la mise en œuvre des stratégies de coordination transports-urbanisme ou de densification (Gallez et al. 2015). Dans ce cas, le poids des souvenirs du passé, des héritages territoriaux, par les habitants était une raison assez importante afin de se mobiliser contre le projet de densification et freiner la densification du quartier.

Enfin, nous avons souvent fait mention des aspirations individuelles en tant qu'argument des politiques de proximité. Ceci n'est vrai qu'en partie. Pendant qu'il existe certainement un intérêt pour une perte de vitesse et une diminution des kilomètres de déplacements, il est également vrai que certaines aspirations à des modes de vie, notamment au pavillon, sont plus difficile à relier avec des modes de vie en proximité (et à d'autres politiques visant à diminuer l'empreinte carbone, notamment le dispositif de Zéro Artificialisation Nette). De l'autre côté, les résistances locales des personnes déjà installées sur place peuvent nuire à la mise en place de certaines politiques de proximité à travers des contestations NIMBY. Un bon exemple sont les contestations des habitants contre des projets de densifications, en ce sens, le projet TEP Ménilmontant à Paris apporte des éclairages. Il s'agissait d'un projet de logement social à côté d'une place de sport et une friche. Le projet avait prévu de garder les infrastructures sportifs, tout en construisant des logements sociaux sur la friche. Des habitants et élus s'étaient ralliés contre le projet, entre autres au nom de la biodiversité ou de garder des espaces verts dans leur quartier. On pourrait également qualifier ces résistances en tant que typiquement NIMBY: les habitants sont pour une

densification, mais contre que celle-ci soit faite dans leur quartier (il vaut de même pour la construction des logements sociaux).

Ces freins doivent être prises en compte afin de créer des politiques de proximité réussies. Ils montrent de manière parlante la complexité du sujet, à la fois dans le fonds (une multiplicité de thématiques qui doivent être prises en compte) et dans la forme (une multiplicité d'acteurs et de niveaux d'action à mobiliser).

3.3.3 Une proximité controversée ?

Enfin, plus largement, certains modèles prônant des modes de vie en proximité sont aujourd'hui remis en question. Il existe ainsi plusieurs controverses autour du lien entre forme urbaine et mobilité.

La ville du quart d'heure, par exemple, a suscité de vifs débats. Le modèle de la ville a rencontré un succès important, étant repris dans de nombreuses villes et dans la presse internationale. Certaines villes ont adapté ce même principe au sein de leurs plans d'urbanisme ou en tant que principe directeur de leurs stratégies d'urbanisme. La ville du quart d'heure présente à la fois la possibilité de rendre des villes plus durables ou de "quitter la mobilité subie" (Moreno, 2022). En même temps, le modèle de proximité sous-jacent a également été critiqué pour des diverses raisons (Veltz, 2022). Il est mis en avant que ce modèle ne fonctionne uniquement si l'emploi n'est pas pris en compte. La conséquence pour les personnes qui ont accès à la ville du quart d'heure est ainsi d'autant plus frappante si nous prenons en compte le prix des appartements dans les centres des métropoles françaises: la ville du quart d'heure risque d'être une ville réservée aux plus privilégiés. Certains argumentent que le télétravail pourrait permettre d'intégrer le travail dans la ville du quart d'heure. Or, selon Veltz (2022 à paraître), il ne s'agit que d'une proportion de cadres qui peuvent faire recours à cette pratique. Enfin, le partage d'une agglomération en différents centres peut aussi renforcer une division déjà établie aujourd'hui et rendre l'accueil de populations venant hors du centre plus difficile.

La densité est souvent présentée comme un moyen de rendre les villes plus durables. La densité semble également être un bon moyen de vivre à proximité : si tout est proche, les distances peuvent être minimisées. L'hypothèse selon laquelle la densité urbaine est synonyme de durabilité est très répandue. Les espaces de faible densité ont ainsi été identifiés comme les formes urbaines les plus polluantes, notamment après les analyses de Newmann et Kenworthy en 1998. A l'aide d'une courbe, ils établissent une relation entre la densité des agglomérations urbaines et la consommation d'énergie des déplacements. Les conclusions de leurs études sur 37 métropoles d'Amérique du Nord, d'Australie, d'Europe et d'Asie montrent que la consommation d'énergie liée aux déplacements serait d'autant plus importante que la ville est étalée (densité faible). Ces résultats ont servi d'appui pour favoriser un urbanisme dense et compact intégrant une diversité fonctionnelle en rejetant les mouvements d'étalement urbain et de périurbanisation. Cependant, des travaux postérieurs ont montré qu'il n'existe en réalité "pas de relations simples et directes entre formes urbaines et consommation d'énergie" (Desjardins, 2011). L'agrégation des données utilisées et la fiabilité de ces données s'avèrent incertaine du fait des mesures imprécises de la circulation automobile et des périmètres métropolitains variés donc difficilement comparables en termes de densité. Malgré les limites de la méthode de Newmann et Kenworthy, d'autres travaux ont montré que la densité, dans les pays développés, apparaît comme un élément favorable à une moindre utilisation de l'automobile en matière de mobilité quotidienne (Desjardins, 2011). Par ailleurs, différentes études ont entre-temps prouvé que la forme de la ville, et donc aussi sa densité, n'a pas d'influence sur les comportements de mobilité, ou que les personnes qui vivent dans des zones plus denses ne sont pas forcément moins mobiles. Il existe certes des relations positives entre les personnes vivant dans des zones urbaines et l'utilisation des transports publics ou des modes actifs, mais ces études ne prennent pas en compte la mobilité de loisirs, notamment les excursions occasionnelles sur de longues distances. J-P Orfeuill montre dans son

étude sur l'effet barbecue (2002) que les personnes vivant en zone urbaine ont plus tendance à partir en week-end que celles vivant en banlieue ou en zone rurale. L'effet barbecue montre donc que les formes urbaines denses ne déterminent pas des comportements de mobilité de courte distance. (Nessi, 2012)

Inversement, les territoires de faible densité n'impliquent pas nécessairement une absence de vie de proximité et une grande dépendance à la voiture. Une ville diffuse est une ville qui se caractérise par une forte présence de maisons individuelles et de l'absence d'un centre dominant. Elle est le résultat d'un processus d'addition d'initiatives individuelles. Même dans ces villes diffuses, les transports publics peuvent être développés avec succès et sont utilisés, comme le montre le maillage fin de réseau ferroviaire dont les habitants se servent pour leurs déplacements quotidiens dans la région bruxelloise (Charmes 2015). La densité urbaine n'est donc pas ne suffit donc pas à imaginer un mode de vie de proximité.

Néanmoins, la densité reste encouragée. Certaines villes, en raison de la rareté de la ressource foncière, ont choisi de densifier en hauteur. Alors que dans certains pays, notamment en Asie et aux Amériques, cette pratique existe depuis longtemps, en Europe, le débat ne fait que commencer. Il apparaît néanmoins quelques limites : dans le cas de Vancouver les tours sont à dominante résidentielle, ce qui entraîne un déplacement des bureaux vers l'extérieur du centre-ville, et donc des phénomènes de congestion aux franges de la ville ainsi qu'un éloignement habitat-emploi (Douay, 2015). On observe alors une spécialisation résidentielle (ville dortoir) au détriment de la diversité fonctionnelle, qui s'accompagne d'une hausse des prix de l'immobilier. En Europe, ce type de densification en hauteur est également critiqué pour d'autres raisons : d'une part, ces tours constituent une grande coupure dans le paysage, d'autre part, il faut construire haut pour que les tours soient économiquement rentables (Cathomen, 2009 ; Froideveaux 2010b). La question de la densité se pose également : en raison de l'ombre portée et de la sécurité sismique, les immeubles de grande hauteur

doivent, en Suisse par exemple, être construits à une certaine distance des autres bâtiments, ce qui crée des zones très peu denses autour des immeubles de grande hauteur (Cathomen, 2009 ; Froideveaux 2010b). Construire plus haut n'est donc pas nécessairement synonyme de villes plus denses, ni de villes où l'on vit à proximité, comme le montre l'exemple de Vancouver.

Par ailleurs, la densification résidentielle prônée par les politiques de coordination urbanisme-transport, est un des leviers mobilisés pour favoriser l'aménagement de proximité. Mais, la densification autour des stations de transport en commun peut également accentuer le fonctionnement radiocentrique d'une aire urbaine et donc renforcer la dépendance des périphéries aux centres urbains (Gallez et al., 2015). De plus, la densification près des axes de transport en commun peut également entrer en contradiction avec des stratégies et politiques de renforcement des centralités existantes.

De même, seule une politique de densification ou l'emploi d'un outil de densification ne suffisent pas afin d'aménager des modes de vie en proximité: un territoire dense, mais mono-fonctionnel entraîne pourtant des déplacements vers d'autres territoires afin d'avoir accès à des autres fonctions. Cet aspect montre de nouveau l'importance de penser des politiques de proximité de manière transversale.

Même si l'émergence de la proximité dans l'aménagement et les politiques de transports est assez récente, le concept de proximité est souvent mis à l'agenda par des références à une perte de proximité par la rétraction des services publics. La reconfiguration territoriale des services, les évolutions des politiques publiques et des métiers dans les services et des modes de vie doivent être prises en compte dans le réaménagement des territoires pour accommoder des modes de vie en proximité.

3.4 Les initiatives citoyennes, une solution pour construire des modes de vie en proximité ?

Les initiatives citoyennes pour une vie locale en proximité se sont développées en contre point de l'appropriation du sujet par les pouvoirs publics (comme vu précédemment) , dans le sillage des événements survenus à Notre Dame des Landes. Au-delà de l'aspect idéologique du projet, de ses tenants et aboutissants, la Zone À Défendre (ZAD) est devenue un espace d'expérimentation agricole et de vie en proximité²⁹. Dès les années 1970, les oppositions prenant place dans le Larzac ouvrent la voie à des expérimentations de modes de vie alternatifs et en proximité (Terral, 2012). Dans cette continuité, des espaces associatifs et autogérés, centres sociaux, culturels et politiques émergent à la

fois dans les agglomérations (telles que les tanneries à Dijon) et dans les espaces ruraux.

Ces projets de proximité sont aussi présents dans les épiceries participatives de quartiers ou de villages, tout comme les boulangeries et autres épiceries itinérantes. Ces initiatives permettent de raccrocher les citoyens éloignés d'une part et de mieux inclure les producteurs aux bassins de consommations d'autre part. Le projet Base de données habitat participatif et oasis³⁰ recense en France l'ensemble des lieux alternatifs existants, répondant aux impératifs actuels de changement des modes de vie (voir figure 21). Les habitats participatifs permettent à des groupes de citoyens de concevoir, créer et/ou gérer leur habitat collectivement, afin de mieux répondre à leurs besoins. Cela se fait en cohérence

30 <https://www.basededonnees-habitatparticipatif-oasis.fr/?PagePrincipale>

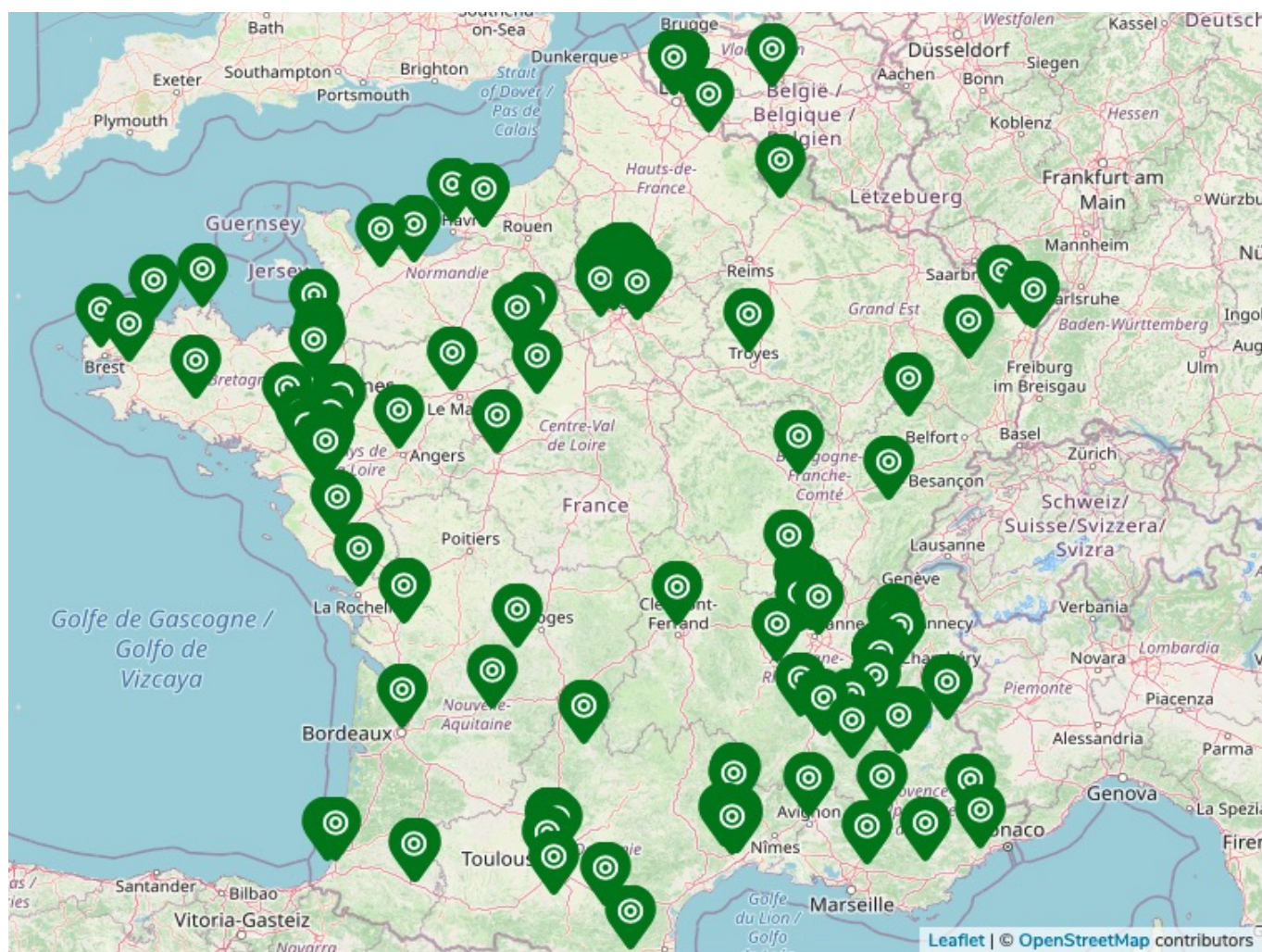


Figure 21 : Carte des 162 oasis de vie et habitats participatifs complets, ayant un foncier acquis. Source : Coopérative Oasis

avec leurs moyens et leurs aspirations, en particulier en matière de vie sociale et d'écologie³¹. Les Oasis, définis comme des lieux de vie et de ressources, peuvent prendre des formes diverses ; écohabitat partagé, écoquartier, "écohameau", "écovillage", commune en transition... Ces derniers sont structurés autour de cinq axes essentiels :

- La mutualisation des espaces et des services
 - La gouvernance collective
 - La sobriété énergétique
 - Le recours à l'agriculture locale et aux potagers biologiques
 - La transmission et le partage des savoirs
- Il existe aujourd'hui plusieurs formes d'Oasis :

Les oasis de vie sont des lieux où vivent plusieurs familles et où un collectif expérimente le vivre-ensemble

Les oasis ressource sont des lieux ayant une activité économique, par exemple tournée vers l'accueil, et qui incarnent les différentes dimensions d'une oasis. Ils n'habitent pas nécessairement plusieurs familles sur place.

Le Moulin Bleu, situé à Saint Jean Froidmentel dans le Loir et Cher (41) est un des nombreux exemples d'habitat participatif. Le projet est classé comme "abouti", le groupe affiche complet et est propriétaire de son foncier par le biais d'une SCI. L'habitat participatif est constitué d'un groupe de 20 amis vivant en autonomie dans un moulin réhabilité. Ils y développent des activités créatrices de lien social et bienfaitrices pour l'environnement, loin des grands centres urbains. L'ensemble des espaces sont mutualisés. Leurs ambitions convergent autour de 6 orientations principales : habiter ensemble en communauté, bâtir la résilience, construire un lieu pour se sentir bien avec soi et avec le monde, expérimenter, vivre solidaire, agir sur le monde.

Il est aujourd'hui difficile de trouver des modèles économiques viables de modes de vie alternatifs et insérés dans les modes d'échanges actuels. Ces mouvements s'inscrivent souvent dans des systèmes altermondialistes comme en témoignent les divers axes des oasis. La carte ci-dessus témoigne qu'ils ne sont pas rares à l'échelle du territoire français et belge. Sont-ils des solutions viables en contrepoint de l'existant ? C'est aujourd'hui difficile à affirmer pour une population plus importante mais l'intérêt de ces démarches est réel par rapport aux enjeux de proximité.

Conclusion

La proximité s'avère être un concept large et polysémique, avec diverses définitions. Elles se fondent sur une proximité spatiale, mais également sur une proximité en termes d'accessibilité par la mobilité. Les différentes mesures de la proximité se font en temps mais également en distances. Cet état de l'art permet de mettre en lumière le fait que les politiques publiques et les projets urbains assimilent le plus souvent la proximité à une accessibilité par la mobilité, facilitée par des aménagements favorisant la vitesse des déplacements motorisés. En effet, la diffusion de l'automobile accompagnée par les politiques publiques a conduit à une hausse des distances parcourues, un éloignement des lieux de vie, d'emploi et des activités. La proximité spatiale semble ainsi être un grand impensé des politiques publiques. Le paradigme mobilitaire actuel accorde une place importante aux évolutions technologiques afin réduire l'empreinte carbone des déplacements, au détriment d'une réelle proximité spatiale. Quelques initiatives vont vers une proximité spatiale mais elles demeurent assez anecdotiques et sont également très focalisées vers une articulation urbanisme-transport. De plus, les concepts et politiques existantes se centrent principalement sur les espaces urbains et font des espaces peu denses, périurbains et ruraux, des impensés en termes de proximité spatiale, alors même que ces espaces représentent les territoires où l'éloignement aux services et équipements est dénoncée.

Cet impensé autour de la proximité est dû à plusieurs freins. Ils sont liés à une gouvernance complexe des projets mais aussi à des controverses autour de la notion. Ces freins sont pour nous, dans le cadre de la prospective, des aspects auxquels nous porterons une attention particulière. La suite de l'atelier devra permettre, à partir de cet état de l'art, d'élaborer des propositions alternatives au modèle actuel et de proposer des leviers complémentaires aux outils mentionnés dans cette phase 1. La réflexion sera orientée, dans une logique prospective, aux conditions de mise en œuvre d'une politique d'aménagement favorable à la proximité dans l'aire métropolitaine de Nantes. Dans ce cadre, nous considérons la notion de proximité comme celle de la proximité spatiale. Cela nécessitera tout d'abord de faire un diagnostic du territoire en termes de services, d'équipements, d'accessibilité ainsi qu'un bilan des politiques d'aménagement menées par rapport à l'objectif de proximité. Il s'agira ensuite de proposer une politique d'aménagement favorable à la proximité en articulation avec la mise en place dans le temps des restrictions de mobilité. Cette réflexion sera déployée à différentes échelles, avec un focus sur un ou plusieurs terrains particuliers au sein du territoire d'étude. Les leviers et outils (financiers, juridiques, techniques, politiques, etc.) qui pourraient être actionnés, existants ou à inventer, seront ainsi analysés.

PHASE 2 : La proximité dans la région nantaise. Diagnostic et Bilan des politiques d'aménagement.

Récit de voyage

Lorsque nous avons préparé le travail de terrain sur la proximité en région nantaise, il a fallu organiser notre séjour. Puisque nous voulions explorer un maximum de territoires, notamment périurbains et ruraux, disposer d'une voiture nous a paru essentiel. Nous sommes un groupe de cinq étudiants, et nous ne sommes que deux à posséder le permis de conduire. Par chance, l'un d'entre nous disposant d'un véhicule personnel, nous ne nous posons pas vraiment la question des difficultés à nous rendre d'un point à un autre. Mais voilà, nous étions peut-être un peu trop confiants.

Ce mardi 15 février, alors que trois d'entre nous sommes dans le train à 7h30 du matin, pour nous rendre à un entretien à Nantes à 10h et être récupérés par les deux étudiants restants, dont notre chauffeur et sa voiture, le verdict tombe. Ce dernier, encore à Paris, nous appelle. Fiévreux, en temps de covid, il ne pourra pas nous accompagner. Nous devons donc rapidement trouver une solution pour trouver une voiture pour la semaine, mais surtout pour nous rendre à Abbaretz, petite commune rurale dans la communauté de communes de Nozay au nord de Nantes, où nous sommes attendus dans l'après-midi. Nous sommes d'abord ravis d'apprendre qu'Abbaretz étant directement reliée à Nantes par le tram-train, nous pourrions nous y rendre facilement. Mais il n'est pas possible d'y louer une voiture. Nous trouvons donc un point de location dans une station

essence Hyper U à Nort-sur-Erdre.

Victoire ! Nort-sur-Erdre est également reliée à Nantes par le tram-train. Nous arrivons à Nort-sur-Erdre aux alentours de 16h après 50 minutes de transports et le temps n'est pas avec nous. Il pleut beaucoup, c'est la tempête. Seulement nous devons marcher 25 minutes jusqu'au point de location, perdu au milieu d'une zone d'activité périphérique. Lorsque nous arrivons nous sommes trempés mais ravis d'enfin récupérer notre véhicule. Nous arrivons à Abbaretz en un peu moins de 20 minutes, il est presque 18h. Si notre camarade n'avait pas été malade, nous aurions sûrement gagné beaucoup de temps.

Cette anecdote ouvre notre analyse de terrain. Elle permet, par l'expérience de l'arrivée à Abbaretz, de poser les jalons de notre réflexion sur la proximité dans la région nantaise qui, au premier abord, a pu nous paraître assez difficile à imaginer pour un groupe d'étudiants sans voiture. Tous les cinq portés par un cadre méthodologique nous incitant à penser les modes de vie en proximité dans un objectif de réduction des déplacements carbonés, nous sommes conscients de faire face à un terrain intéressant. Il s'agira donc dans l'analyse qui va suivre d'en dresser les caractéristiques, pour mieux comprendre les enjeux de proximité qui le traverse.

Introduction

Grands enjeux

Suite aux demandes du Forum Vies Mobiles, la région nantaise a constitué notre terrain d'études. Le territoire se caractérise par sa faible densité et son armature urbaine multipolarisée. Francis Beaucire et Pierre-Henri Émangard ont ainsi décrit en 1997 le territoire nantais comme un "archipel" par l'urbanisation dispersée, avec comme conséquence la multimotorisation des ménages et l'usage important de l'automobile en dehors de la ville centre (Beaucire F. et Emangard P.H., 1997). La métropole diffuse nantaise est ainsi constituée d'une juxtaposition d'ensembles urbains composites mais indissociables (Renard, 2000) :

- L'agglomération nantaise aux fonctions tertiaire,
- L'ensemble industriel de l'estuaire,
- La façade littorale aux fonctions touristiques.

Nantes reste pourtant jusqu'aux années 1950, une ville industrielle, presque insulaire, sans agglomération et sans liens avec son arrière-pays (Renard, 2004). Dès 1975 le mouvement de périurbanisation s'intensifie et entraîne une expansion radiocentrique de l'agglomération nantaise, le développement de chapelets de centres urbains et industriels (en particulier dans le Nord Loire, la croissance restant dissymétrique) et une attractivité du littoral océanique. L'extension urbaine se fait surtout par le développement en périphérie de quartiers résidentiels d'habitat individuel peu denses en continuité ou non des bourgs existants (Devisme, 2009).

Le contexte démographique et économique dynamique fait du territoire nantais un espace à enjeu autour des questions de proximité. En raison de son attractivité, le territoire a connu un phénomène d'étalement urbain soutenu par la demande en logements mais également en zones d'activités et économiques. Pourtant, contrairement

au fonctionnement métropolitain radiocentrique d'autres métropoles, l'armature urbaine de la région nantaise présente un profil polycentrique organisé notamment autour de deux grands pôles, Nantes et Saint-Nazaire, et complétés par un réseau de centralités intermédiaires comme Ancenis, Clisson, Savenay ou encore Blain.

Problématique et questions de recherche

Notre travail a été guidé par la manière dont était traitée la proximité dans le discours des acteurs politiques et techniques, les documents stratégiques et réglementaires et les politiques d'aménagement de la région nantaise. Cette problématique est déclinée en plusieurs questions de recherche :

- Interroger la place de l'objectif de proximité dans le discours des acteurs institutionnels (techniciens, élus, experts) et dans les documents stratégiques d'aménagement. Comment les acteurs de l'aménagement se saisissent-ils de l'enjeu de proximité sur le terrain nantais ? Comment définissent-ils la proximité ?
- Quelle place pour la proximité dans les stratégies d'aménagement et la planification territoriale ? Quel dialogue entre ces documents ?
- Confronter les visions de la proximité : les stratégies, politiques et outils sont-ils mobilisés pour favoriser une proximité spatiale ou favorisent-ils une accessibilité par la mobilité ? La proximité sociale est aussi apparue importante pour de nombreux acteurs ayant été interrogés sur leur définition de la notion de proximité. Comment traduire cette définition dans les politiques locales et aménagements de proximité.
- Montrer des exemples intéressants d'aménagements favorables à la proximité à la fois spatiale mais aussi en matière d'accessibilité (proximité par la mobilité) le cas échéant. Quels sont les outils et les politiques structurantes en matière de proximité ? Comment sont-ils mis en place ?

- Poser la question des freins à la mise en place de tels aménagements. Quel bilan, quelles contraintes à la mise en place des politiques et outils d'aménagement favorables à la proximité ?

Méthodologie

Suivant les demandes exprimées au sein du cahier des charges, le travail introduit une forte dimension territoriale sur l'ensemble de la région nantaise. Pour ce faire, trois séquences de visite du terrain nantais ont été initiées.

Observation

La première séquence, qui a eu lieu entre le 3 et 4 février 2022, avait pour objectif de découvrir la région nantaise, son armature urbaine diversifiée et s'imprégner du paysage. Cela nous a conduit à aller en premier lieu à Ancenis, une commune de 7 500 habitants, située à 40 kilomètres à l'est de Nantes, sur les rives de la Loire. Classée *Petite Ville de Demain*, Ancenis bénéficie du rayonnement nantais et angevin, avec plus de 12 000 migrations quotidiennes vers Nantes¹. Nous avons passé la nuit à Rezé, commune de banlieue avoisinant la ville de Nantes avec 42 000 habitants. Le tissu urbain de la ville de Rezé est hétérogène, les grandes zones pavillonnaires avoisinant les immeubles - souvent de logement social. Nous avons également pu repérer plusieurs chantiers dans des zones moins denses, dont les projets auront pour conséquence une densification du quartier. La ville se trouve en vaste partie à l'intérieur du périphérique qui entoure la ville de Nantes et ses communes avoisinantes. Le lendemain, nous nous sommes déplacés sur la commune de Sainte-Pazanne, 6 500 habitants à 30 kilomètres de Nantes et labellisée *Petite Ville de Demain*. Sainte-Pazanne présente une armature urbaine étendue, représentative du périurbain pavillonnaire classique avec des zones d'activité situées en périphérie du centre-bourg. Dans une démarche de découverte du territoire en voiture, nous avons choisi de traverser la Loire par le bac entre Le

Pellerin et le Couëron. La démarche est simple, le bac effectue des rotations en continu d'une dizaine de minutes. Nous nous sommes ensuite dirigés vers Blain, 10 000 habitants à 40 kilomètres au nord-ouest de Nantes, *Petite Ville de Demain* et identifié comme pôle structurant du territoire au sein du SCoT Nantes Saint-Nazaire. L'armature urbaine est similaire à celle de Sainte-Pazanne ou encore Ancenis, avec un territoire étendu, un centre-ville peu animé contrairement aux zones commerciales alentour. Deux enseignes majeures de la grande distribution se font face et rivalisent pour attirer des clients. Ces zones de passages sont aussi les plus animées, en témoigne l'affluence un vendredi après-midi du bar le QG, situé sur le parking du E.Leclerc de Blain.

La seconde séquence sur la région Nantaise s'est articulée autour des entretiens sollicités et de la découverte du territoire entre le 8 et le 11 février. Nous avons pu arpenter divers quartiers nantais, au nord la Place Viarme et le quartier des Hauts Pavés, sur l'Île de Nantes le quartier Prairie-au-Duc. Ces quartiers, situés en zone urbaine dense, présentent des contextes différents. Le quartier des Hauts Pavés est un quartier résidentiel tandis que Prairie-au-Duc est tout récent, avec encore quelques lots encore en construction. La mixité des usages est promue, avec des immeubles plus hauts (parfois jusqu'à R+12). Des entretiens avec les techniciens et les élus de la ville du quart d'heure mais aussi les promoteurs nous ont permis de mieux comprendre les objectifs des aménagements sur lesquels nous reviendrons au cours de ce bilan. Nous nous sommes rendus à Clisson (7 500 habitants à 30 kilomètres de Nantes) afin de rencontrer deux techniciennes de la ville, mais aussi visiter la ville et ses alentours. Le contexte topographique de la ville, entre deux collines et avec la Sèvre Nantaise qui la traverse, segmente les divers quartiers du bourg, avec un centre-ville actif et un nouveau quartier en construction, proche de la gare. Le Hellfest, festival de musique métal présent sur la commune et accueillant 150 000 visiteurs, occupe une surface foncière très importante. Lors de notre retour vers Nantes, nous nous sommes arrêtés dans deux communes du Vignoble Nantais : Mouzillon, 2 800 habitants à 35 kilomètres de Nantes, située sur

1 AURAN "échanges quotidiens entre les EPCI de Loire-Atlantique (voiture)" (2015)

l'axe Ancenis Clisson donc traversé par des poids-lourds et Le Loroux-Bottereau, 8 300 habitants à 20 kilomètres de Nantes.

Lors de la troisième séquence, entre le 15 et le 18 février, des visites et des entretiens ont eu lieu à nouveau dans la communauté de commune de Nozay. Les visites ont porté sur les communes d'Abbaretz, de Nozay et de Puceul et un entretien s'est déroulé avec la présidente de la communauté de communes et maire de Puceul. Des visites ont aussi eu lieu dans sur la commune de Nort sur Erdre (8 500 habitants à 30 kilomètres reliés à Nantes par le Tram-train) ainsi que sur la commune littorale de Pornic (15 000 habitants à 50 kilomètres de Nantes) pour observer les effets éventuels de la saisonnalité sur la façon d'apprécier la proximité.

Lors de nos visites de territoires, nous avons procédé à une observation directe suivant une grille d'observation (en annexe). Plusieurs thématiques ont été observées : la forme de l'habitat, les types de services présents, les équipements, les commerces, l'organisation de l'espace urbain ainsi que l'offre de transports présente sur le territoire. Pour chacun de ces sujets, une observation générale a été menée, ainsi que les diverses pratiques et usages, la participation au rôle de centralité et d'attractivité de la thématique ainsi que des dispositions favorables à la proximité.

Analyses de document

Ces séquences de terrains se sont accompagnées d'un travail d'analyse de documents stratégiques et de planification, afin de réaliser ce diagnostic et de bilan des politiques d'aménagement sur la proximité. Ces documents furent le Schéma de Cohérence d'Orientation Territoriale (SCOT) du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUm), le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) de Nantes Métropole, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Pays de la Loire, mais également des documents plus

locaux et sectoriels comme Action Coeur de Ville. Cette analyse de documents nous permet ainsi de dresser un diagnostic varié, à plusieurs échelles et sur de nombreuses thématiques. Cette typologie des documents analysés sera développée par la suite.

Entretiens

Au cours des trois séjours dans la région Nantaise, plusieurs entretiens ont été conduits. On peut distinguer trois types d'intervenants.

- Les techniciens : ils ont été rencontrés à Nantes autour de la ville du quart d'heure, à Clisson pour des questions de proximité, de cadre de vie et enfin sur la communauté de commune de Nozay avec le responsable environnement et développement durable. A l'échelle de la région Nantaise, nous avons pu nous entretenir avec le directeur du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, sur l'évolution de la prise en compte de la proximité au sein du SCoT ou encore avec le directeur Cohésion et Prospective territoriales chez Loire-Atlantique développement.
- Les élus : des entretiens ont été menés à Nantes, toujours sur la ville du quart d'heure et à Nozay, avec la présidente de la communauté de commune et maire d'une petite commune proche pour discuter de l'élaboration du projet de territoire et de la question de la proximité sur un territoire rural
- Les techniciens et chercheurs : nous avons pu rencontrer certains spécialistes des questions de proximité au sein de divers domaines. A Nantes, nous avons rencontré des chercheurs universitaires au CRENAU, des chargés de mission à l'agence d'urbanisme Nantes Métropole (AURAN) mais aussi le responsable du pôle développement de l'aménageur du quartier Prairie-au-Duc sur l'Île de Nantes. Nous avons pu nous entretenir avec Anthony Pietronave travaillant au département Voyageurs de la SNCF pour discuter de la démarche des gares mobiles, déployées sur les places des marchés de communes périurbaines et rurales. Dans la

Présentation des focus

perspective de la phase 3 de prospective, un entretien a été mené avec le pôle Prospective Veille Innovation de l'Agence Nationale de Cohésion des Territoires

Notre analyse des politiques d'aménagement s'appuie sur des focus spécifiques sur différents territoires de l'aire urbaine nantaise. Nous avons choisi ces territoires après des visites de terrain et/ou des entretiens avec des acteurs du territoire. Ils représentent des situations territoriales différenciés : quartier urbain dense et ancien pour le quartier des Hauts Pavés à Nantes, nouveau quartier Prairie-au-Duc sur l'Île-de-Nantes présenté comme l'archétype de la ville du quart d'heure, commune de banlieue avec Saint-Herblain, petite ville structurante d'un territoire rural et périurbain avec Clisson et communauté de communes rurales de Nozay.

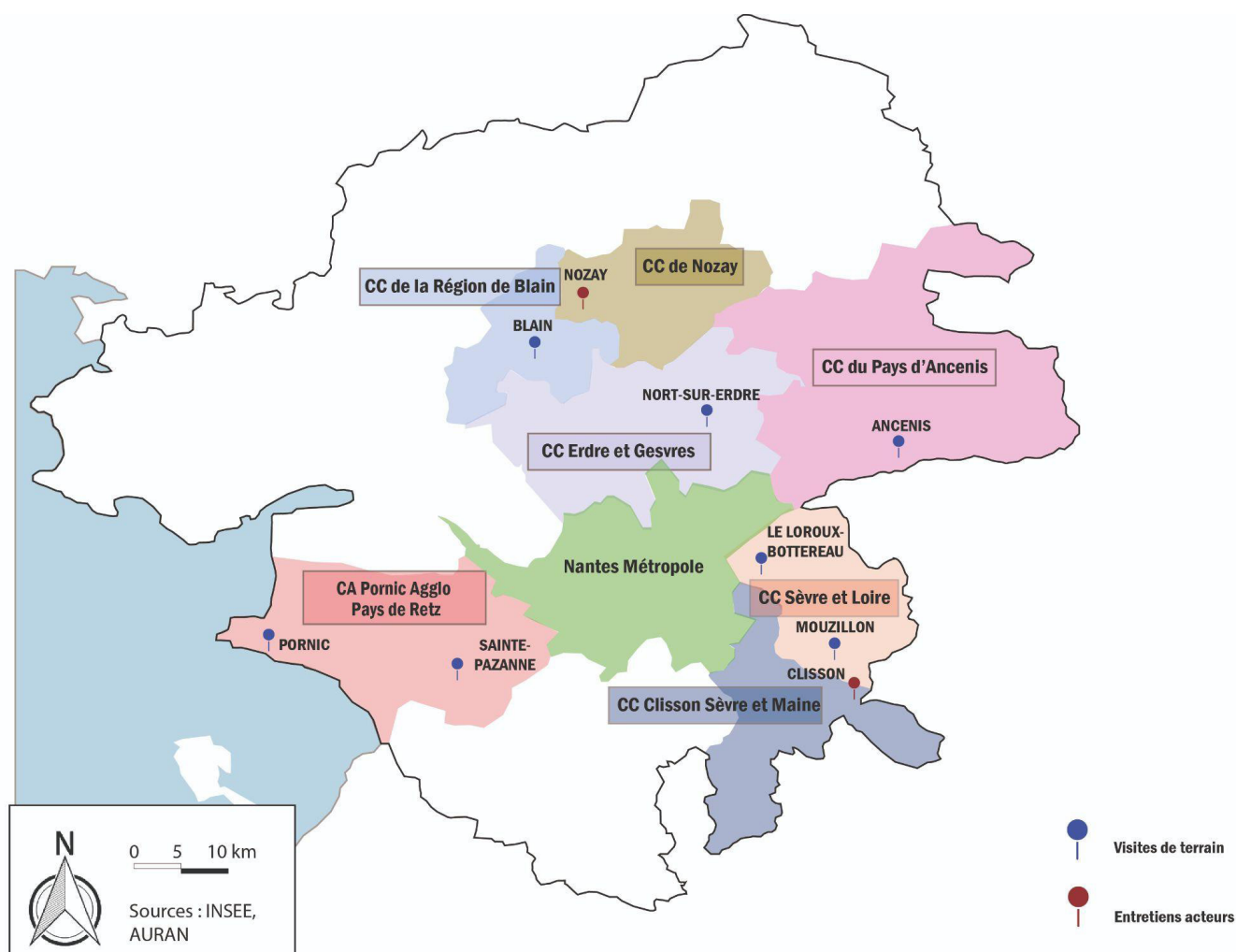


Figure 1 : Présentation du terrain d'études dans le périmètre du département de Loire-Atlantique
Réalisation du groupe, 2022

Nantes - Quartier des Hauts Pavés - Place Viarme

Les Hauts Pavés sont un quartier dense du centre de la ville de Nantes. Le profil du bâti est ancien avec des immeubles de mi-hauteur (R+2 à R+4). Le quartier est principalement habité par des catégories socio-professionnelles supérieures (cadres et indépendants) ayant pour certaines une forte volonté d'implication dans la vie du quartier, par le biais d'associations locales (association des parents d'élèves de l'école de la rue Noire par exemple). Le quartier est organisé autour de la place Viarme et du parc des Capucins avec entre les deux la rue des Hauts Pavés occupant une fonction de centralité commerciale. Le quartier a commencé à évoluer en 2015 avec le programme municipal "Réinventons nos places". La place Viarme est un grand espace de stationnement peu fréquenté et approprié. Avec le travail conjoint de l'agence d'urbanisme Monono,

de la ville de Nantes et des habitants, les travaux réalisés ont conduit à rééquiper et à animer l'espace public en questionnant la fonction de parking de la place. Ces premiers travaux dans le quartier ont été suivis d'actions en faveur de la proximité avec les travaux menés sur la rue des Hauts Pavés : réduction de la place de la voiture, végétalisation de l'espace, élargissement des trottoirs, création d'une zone de rencontre et réduction de la vitesse. Par la suite, avec le programme immobilier Russeil, le parc des Capucins, situé lui aussi dans le quartier des Hauts Pavés Saint-Félix, s'est vu être rénové et agrandi en bénéficiant d'une ouverture permettant de faire le lien entre la rue Noire et la rue Russeil. Pour les habitants du quartier et notamment les élèves de l'école de la rue Noire, cela permet de fluidifier et sécuriser leur trajet entre leur domicile et l'école.

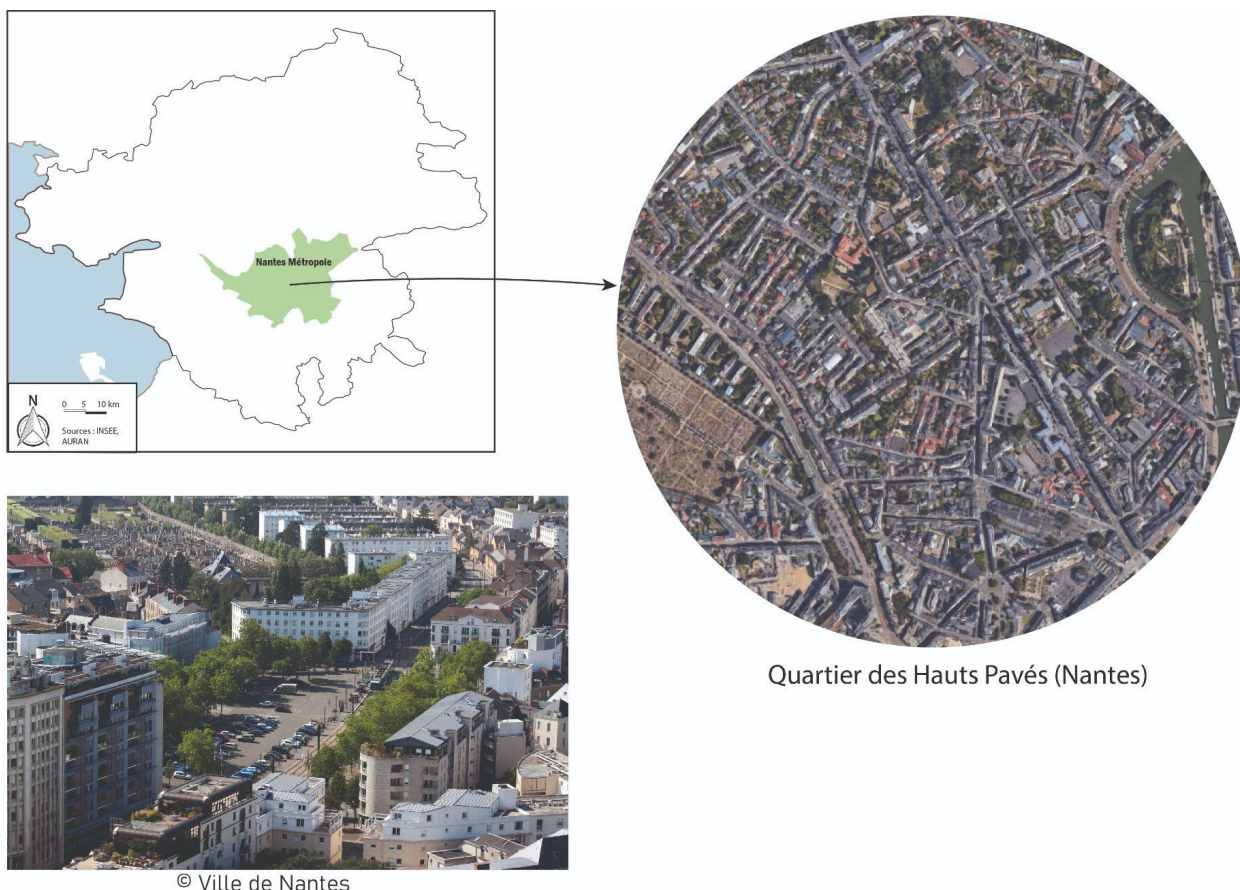


Figure 2 : Situation du quartier des Hauts Pavés (Nantes), réalisations du groupe, 2022

Nantes - Ile de Nantes - Quartier Prairie-au-Duc

Le nouveau quartier de Prairie-au-Duc est situé sur la partie ouest de l'île de Nantes, sur le foncier d'anciennes friches et chantiers navals. Ses premiers habitants s'installent en 2012 et 3 500 sont attendus à terme. Le quartier est une illustration concrète de la théorie de la ville du quart d'heure théorisé par Carlos Moreno ; pour les habitants, les emplois, les commerces, l'école ou les équipements de santé sont situés à moins de 15 minutes à pied. Une mixité des usages a alors été développée par l'aménageur du quartier, la Société d'Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique (SAMOA).

On trouve dans Prairie-au-Duc 50% de logements, 20% de bureaux, 20% d'équipements et 10% de commerces qui participent à un effort de proximité pour les habitants. Dans cette perspective, la SAMOA a confié la gestion des baux commerciaux au groupe Chessé pour y créer un pôle de commerces. L'objectif de ce pôle commercial est de diversifier l'offre pour les habitants. Afin de permettre à de plus petits commerces de s'y installer, les prix des baux sont modulés en fonction de l'activité, entre une banque et une poissonnerie par exemple.

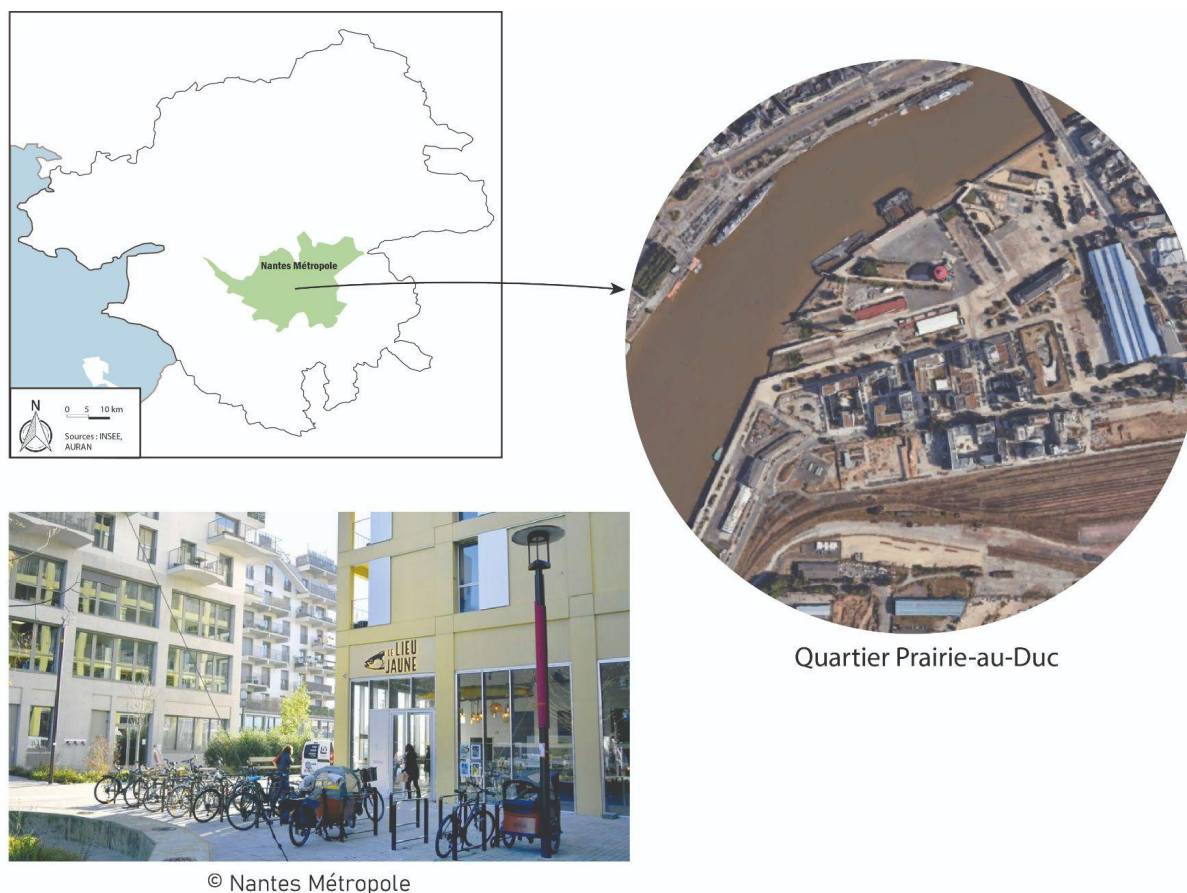
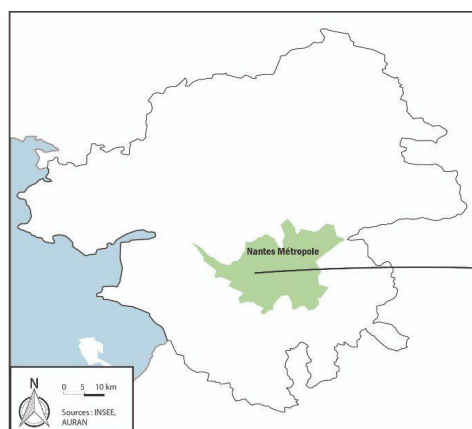


Figure 3 : Situation du quartier Prairie-au-Duc (Nantes), réalisations du groupe, 2022

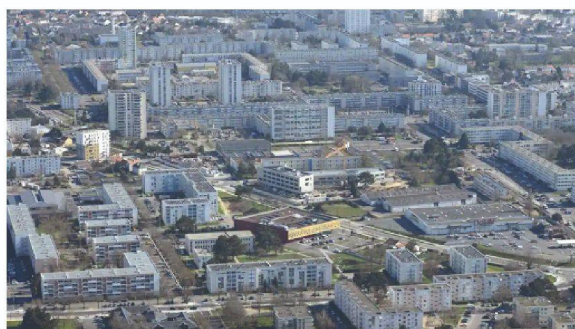
Saint-Herblain

Saint-Herblain est une commune limitrophe à l'ouest de Nantes. C'est la seconde ville de Nantes Métropole en termes de population (47 000 habitants) avec une croissance de population se stabilisant ces dernières années (entre 1,5 et 3% selon les quartiers). Commune rurale jusqu'à la fin des années 1950, Saint-Herblain a connu une expansion démographique très importante dans les années 1960 avec la construction de grands ensembles et de routes qui ont donné lieu à une structuration urbaine dispersée entre centre bourg, quartiers résidentiels, quartiers de grands ensembles et politiques de la ville (QPV) comme

Sillon de Bretagne ou Bellevue. La commune est desservie par 2 lignes de tramway, une gare TER et est coupée par le périphérique nantais. Cette coupure pose la question de l'intégration des QPV au sein de la ville. L'automobile est le premier mode de transport, et on assiste ces dernières années à une saturation des grands axes ainsi qu'une dégradation des temps de circulation. Afin de contrecarrer ces dynamiques, un réseau vélo de plus de 100 kilomètres est en développement. Saint-Herblain est aussi une forte polarité commerciale à l'échelle de la région nantaise, avec notamment la zone commerciale Atlantis qui comporte plus de 120 boutiques, le zénith de Nantes, deux cinémas...



Saint-Herblain



© Ville de Saint-Herblain

Figure 4 : Situation de Saint-Herblain, réalisation du groupe, 2022

Clisson

La ville de Clisson accueille 7 400 habitants à 35 kilomètres au sud de Nantes, au sein de l'EPCI Clisson Sèvre et Maine Agglo et du syndicat mixte du Vignoble Nantais dont elle est pôle de centralité. Clisson est desservie via Nantes par le train en 15 minutes. 3000 personnes y montent et descendent chaque jour, faisant de la gare la plus importante de Loire Atlantique en dehors de Nantes. La ville est connue pour son centre touristique riche avec la présence d'un château et d'un centre bourg

commerçant. La structuration urbaine est fondée sur un centre et village plus éloigné, séparés par un nivellement conséquent et le passage de la Sèvre Nantaise. Cela pose la question du lien de proximité entre le centre et la périphérie. Plusieurs actions en faveur de la proximité y sont développées. La ville de Clisson opère notamment un virage en matière de proximité avec la mise en place d'une zone 30 sur l'ensemble de la commune. Les visées sont multiples, avec notamment la réduction du transit et la favorisation des modes actifs sur l'ensemble de la commune, notamment pour les déplacements intra-communaux.

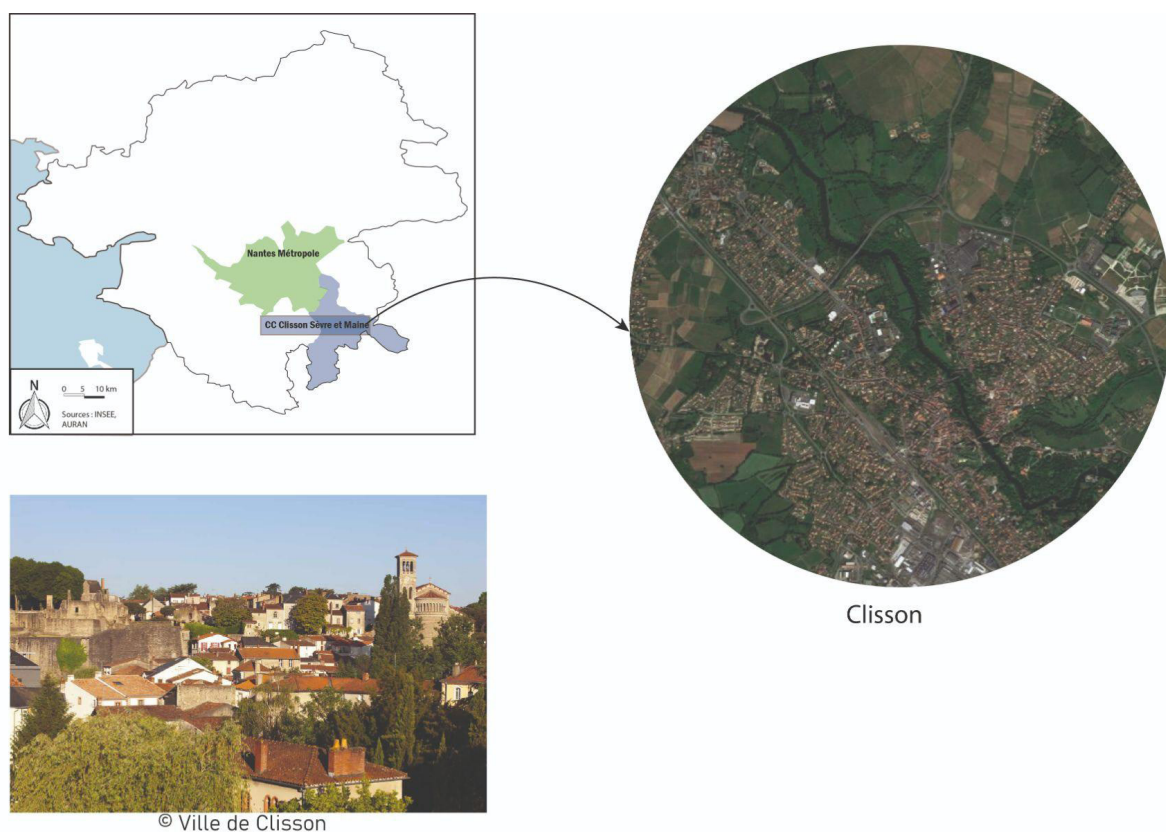


Figure 5 : Situation de Clisson, réalisation du groupe, 2022

Communauté de communes de Nozay

La communauté de communes de Nozay compte 7 communes et 15 700 habitants sur un territoire à dominante rurale à 40 kilomètres au nord de Nantes et 65 kilomètres au sud de Rennes. La commune la plus peuplée est Nozay avec 4 500 habitants. Le territoire est marqué par une forte croissance démographique du fait de son attractivité résidentielle, dans un cadre de verdure et situé entre Rennes, Nantes et Châteaubriant. Bien que desservie par le tram-train sur la commune

d'Abbaretz (8 trajets vers Nantes pour une durée de 50 minutes), il n'existe pas de transports en commun sur la communauté de commune, ce qui limite l'attrait de cette gare pour les habitants des communes alentour. Les déplacements en voiture sont donc quasiment exclusifs (77%), notamment pour les déplacements domicile-travail. Des mesures en faveur de la proximité ont cependant été développées au cours du projet de territoire adopté en 2017, elles concernent la mobilité active des administrés avec le circuit vélo des 7 étangs, reliant les 7 communes entre elles par des voies cyclables.

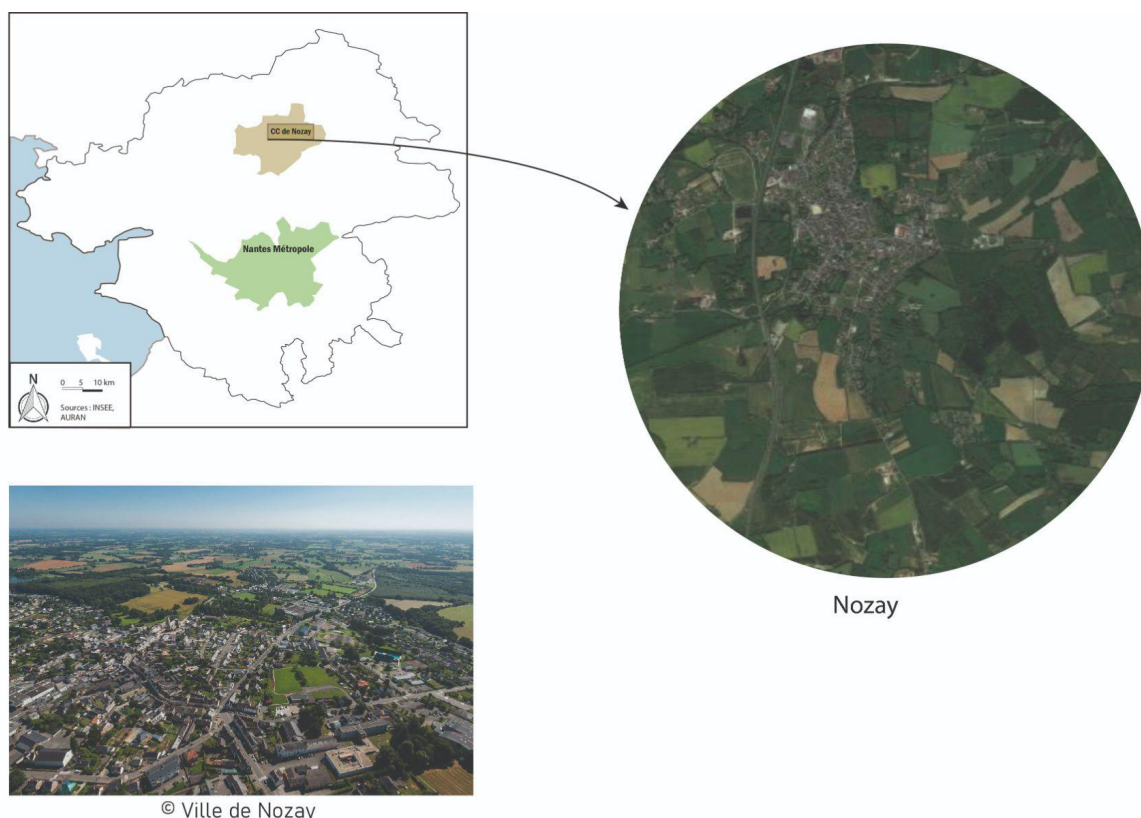


Figure 6 : Situation de Nozay, réalisation du groupe 2022

1. Dynamiques du territoire et pratiques de mobilité de la population : diagnostic de la région nantaise

Cette première partie vise à présenter le territoire de notre étude en dressant un diagnostic territorial. Le périmètre que nous avons choisi pour ce travail est celui de la région nantaise au sens large. Ce périmètre se décompose en plusieurs sous-périmètres allant de Nantes Métropole au pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, ou encore de l'aire urbaine nantaise. D'abord, nous présentons les grands enjeux du territoire en montrant qu'il s'agit d'un territoire dynamique à la fois dans la croissance de sa population, ainsi qu'économiquement. Ces tendances font de la région nantaise un territoire avec un fort dynamisme en construction de logement,

ce qui entraîne également une périurbanisation. La périurbanisation ainsi que la multipolarité historique du territoire ont encore aujourd'hui des implications importantes sur les modes et les distances de déplacements - cette thématique est abordée dans un deuxième temps. Dans un dernier temps, nous mettons en avant les liens entre la périurbanisation et la multipolarité du terrain d'étude et les modes de déplacements, montrant qu'une vaste partie des habitants du terrain ont recours à la voiture pour leurs déplacements du quotidien.



Figure 7 : Les différents périmètres du territoire nantais : département, aire urbaine, pôle métropolitain, Nantes Métropole, réalisation du groupe, 2022

1.1. Les dynamiques démographiques et résidentielles

Au premier janvier 2019 la population de la Loire Atlantique s'élevait à 1 429 272 habitants (AURAN, 2022). Avec une croissance de près de 1,2% par an contre 0,7% au niveau régional, le dynamisme démographique de la Loire Atlantique et de la région nantaise en fait ainsi l'un des plus importants des aires urbaines françaises. De même, au cœur de la région Pays de la Loire dont la majorité des départements perdent de la population, la Loire Atlantique représente 69% de la croissance démographique régionale (AURAN 2022).

La ville de Nantes constitue un pôle important de cette croissance démographique. Elle réunit ainsi deux tiers de la population de l'aire urbaine sur un sixième du territoire et représente 56% de la croissance démographique du territoire, avec une croissance d'1,4% en moyenne par an dans son aire d'attraction (AURAN 2022). Elle a la 3ème aire d'attraction la plus dynamique en France métropolitaine derrière Bordeaux et Lyon (1,5%). L'aire d'attraction correspond à l'ensemble de communes environnantes qui bénéficient de l'influence du pôle de population et d'emploi de la métropole, cette influence est mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail (INSEE, 2021). Au 1er janvier 2019 la population de l'aire d'attraction de la métropole de Nantes s'élevait à 1 011 020

habitants (AURAN, 2022). Néanmoins même si la métropole nantaise est au cœur de cette croissance, les différentes composantes géographiques du département de la Loire Atlantique connaissent toutes une certaine augmentation démographique. Les figures 8 et 9 montrent ainsi que le dynamisme démographique ne concerne pas que la métropole ou les EPCI les plus urbains. En effet, la figure 9 qui repose sur une répartition par grands secteurs géographiques composant le département réalisée par l'AURAN montre une croissance démographique annuelle de près de 1,3% dans les espaces de la couronne périurbaine nantaise, ainsi non loin des 1,4% de la ville de Nantes et de son aire d'attraction.

Plusieurs intercommunalités sont aussi marquées par une croissance démographique importante et/ou en accélération (Pornic agglomération (+ 1,5 %), Erdre et Gesvres (+ 1,8 %), Clisson agglomération (+ 1,2 %), La CARENE (+ 0,9 %), Cap'Atlantique (+ 0,5 %) (AURAN, 2021). De même, la croissance démographique est plus tirée par la proche périphérie que par la ville centre (1%/an sur l'ensemble du territoire métropolitain contre 0,7% dans la ville centre) et on peut ainsi déduire un dynamisme global propre à tout notre territoire d'étude (AURAN, 2021).

Ce fort dynamisme démographique est aussi dû à l'importance du solde migratoire. En effet, le solde naturel en Loire Atlantique reste globalement positif mais diminue légèrement, excepté dans la ville de

Évolution de la population en Loire-Atlantique depuis 2008

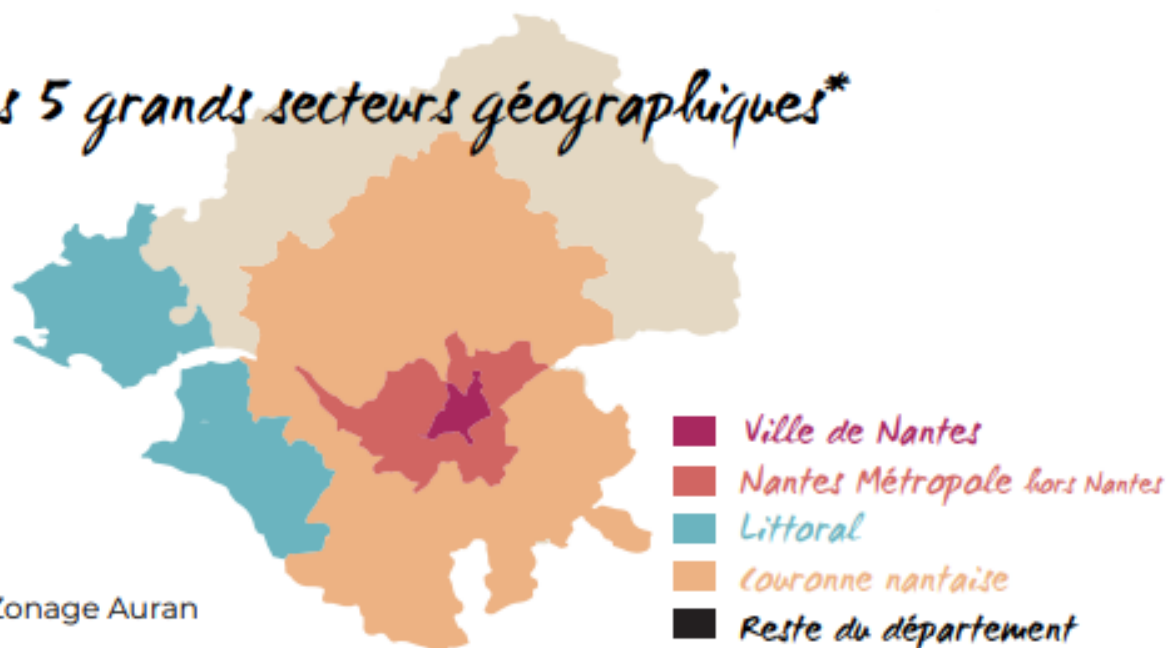
	Population au 1 ^{er} janvier			Croissance démographique annuelle		Croissance liée au solde naturel		Croissance liée au solde migratoire	
	2008	2013	2019	2008-2013	2013-2019	2008-2013	2013-2019	2008-2013	2013-2019
<i>Loire-Atlantique</i>	1 256 040	1 328 774	1 429 272	+1,1 % +14 547	+1,2 % +16 750	+0,5 % +6 842	+0,4 % +5 346	+0,6 % +7 705	+0,8 % +11 403
<i>Aire d'attraction de Nantes</i>	873 569	929 153	1 011 020	+1,2 % +11 117	+1,4 % +13 645	+0,7 % +6 092	+0,6 % +5 577	+0,6 % +5 024	+0,8 % +8 067
<i>Couronne périurbaine</i>	292 730	319 955	345 816	1,8 % +5 445	+1,3 % +4 310	+0,9 % +2 582	+0,6 % +1 922	+0,9 % +2 863	+0,7 % +2 389
<i>Nantes Métropole</i>	580 839	609 198	665 204	+1,0 % +5 672	+1,5 % +9 334	+0,6 % +3 510	+0,6 % +3 656	+0,4 % +2 161	+0,9 % +5 679
<i>Nantes Métropole hors Nantes</i>	297 551	316 480	346 396	+1,2 % +3 786	+1,5 % +4 986	+0,5 % +1 549	+0,5 % +1 608	+0,7 % +2 236	+1,0 % +3 378
<i>Ville de Nantes</i>	283 288	292 718	318 808	+0,7 % +1 886	+1,4 % +4 348	+0,7 % +1 961	+0,7 % +2 048	-0,0 % -751	+0,8 % +2 301

Source : Insee RP2019-2013, Etat-Civil, Auran

Figure 8 : L'évolution démographique de la région nantaise entre 2008 et 2019, AURAN, 2021

Les 5 grands secteurs géographiques*

*Zonage Auran



Évolution de la population par grand secteur depuis 2008

	Population au 1 ^{er} janvier			Croissance démographique annuelle		Croissance liée au solde naturel		Croissance liée au solde migratoire	
	2008	2013	2019	2008-2013	2013-2019	2008-2013	2013-2019	2008-2013	2013-2019
<i>Ville de Nantes</i>	283 288	292 718	318 808	+ 0,7 % + 1 886	+ 1,4 % + 4 348	+ 0,7 % + 1 961	+ 0,7 % + 2 048	- 0,0 % - 75	+ 0,8 % + 2 301
<i>Nantes Métropole hors Nantes</i>	297 551	316 480	346 396	+ 1,2 % + 3 786	+ 1,5 % + 4 986	+ 0,5 % + 1 549	+ 0,5 % + 1 608	+ 0,7 % + 2 236	+ 1,0 % + 3 378
<i>Littoral</i>	226 822	234 114	247 406	+ 0,6 % + 1 458	+ 0,9 % + 2 215	- 0,0 % - 6	- 0,2 % - 550	+ 0,6 % + 1 465	+ 1,2 % + 2 766
<i>Couronne nantaise</i>	304 360	331 481	357 140	+ 1,7 % + 5 424	+ 1,3 % + 4 277	+ 0,8 % + 2 584	+ 0,5 % + 1 858	+ 0,9 % + 2 840	+ 0,7 % + 2 418
<i>Reste du département</i>	144 019	153 981	159 522	+ 1,3 % + 1 992	+ 0,6 % + 924	+ 0,5 % + 754	+ 0,2 % + 383	+ 0,8 % + 1 239	+ 0,3 % + 541

Figure 9 : L'évolution démographique de la région nantaise entre 2008 et 2019, AURAN 2021

Nantes (AURAN 2022). L'apport naturel permet ainsi l'arrivée d'environ 5 600 habitants par an. Les mouvements de population vers le département sont donc les plus à même de faire augmenter la population ligérienne. Le solde migratoire permet ainsi un apport de près de 8 050 nouveaux habitants par an au département (AURAN, 2022), motivés par des migrations de courte distance liées au parcours résidentiel (avec une population habitant déjà en Loire Atlantique) mais surtout de longue distance pour rapprocher les nouveaux habitants des études supérieures et de l'emploi. Ainsi en 2018, 41% des nouveaux habitants de Nantes provenaient d'une autre commune des Pays de la Loire, 42% provenaient d'une autre région hors Ile-de-France, 17% provenaient d'Ile-de-France et 7 % provenaient de Paris (AURAN 2022).

Ces quelques chiffres qui témoignent du dynamisme et des évolutions de la démographie du terrain nantais ont une répercussion indéniable sur

l'artificialisation des sols et sur la demande en foncier pour les habitants. Ainsi la métropole de Nantes fait partie des métropoles les plus dynamiques en matière de construction de logements avec une augmentation de 12 points (venant derrière Paris, Toulouse et Strasbourg), ce qui représente le 4^{ème} département le plus en croissance (Métroscope 2020). Or ce rythme soutenu de construction accroît le processus d'étalement urbain. "A Nantes la dynamique d'artificialisation dépasse les frontières de la métropole (administrative) et ses 24 communes (645 000 habitants) et transforme le territoire beaucoup plus vaste de la métropole vécue, composé des 108 communes de l'aire urbaine (960 000 habitants)" (Grisot, 2021). En somme, la croissance démographique si elle montre le dynamisme de la région nantaise peut aussi jouer un rôle dans la consommation de l'espace comme dans l'étalement spatial des modes de vie liés à la construction de logements pour répondre aux besoins d'une population croissante. Cependant,

Figure 1 - Rythme et intensité de l'artificialisation selon les types d'espaces

Observation de l'artificialisation des sols (période 2011-2016)	Ensemble de l'aire urbaine	Aire urbaine hors Nantes Métropole	Nantes Métropole hors Nantes	Nantes
Augmentation du nombre de ménages	36 215	10 272	14 895	11 048
Rythme d'artificialisation : Part de la surface de la commune artificialisée pour l'habitat	0,44 %	0,44 %	0,51 %	0,12 %
Intensité de l'artificialisation : surface artificialisée pour l'habitat par nouveau ménage (en m ²)	418	1 233	162	7



Source : Observatoire de l'artificialisation des sols (IGN, CEREMA et IRSTEA)
<https://artificialisation.biodiversitetousvivants.fr/>
 S. GRISOT, S. CHARRIER

Figure 10 : Rythme et intensité de l'artificialisation selon les types d'espaces au sein de l'aire urbaine de Nantes, Sylvain Grisot 2021

on constate un effet de seuil lié à la frontière administrative de la métropole de Nantes (Grisot, 2021). En effet l'artificialisation est plus forte dans les communes de la couronne périurbaine que dans la ville de Nantes elle-même. La consommation foncière par nouveau ménage est en effet nettement plus faible dans la métropole (hors Nantes), avec 162 m², contre 1 233 m² dans le reste de l'aire urbaine (figure 10), soit près de huit fois plus (Grisot, 2021).

Concernant les dynamiques résidentielles, il est à noter que la région nantaise concentre une majorité de logements individuels partout sur le territoire mais encore plus hors de la métropole. En effet avec une accélération de l'étalement urbain à partir des années 1970 la maison individuelle en accession à la propriété s'est imposée comme un modèle de vie pour les habitants du territoire, en lien avec plusieurs facteurs déterminants : "démocratisation

Des grands logements en bien plus grand nombre dans le périurbain

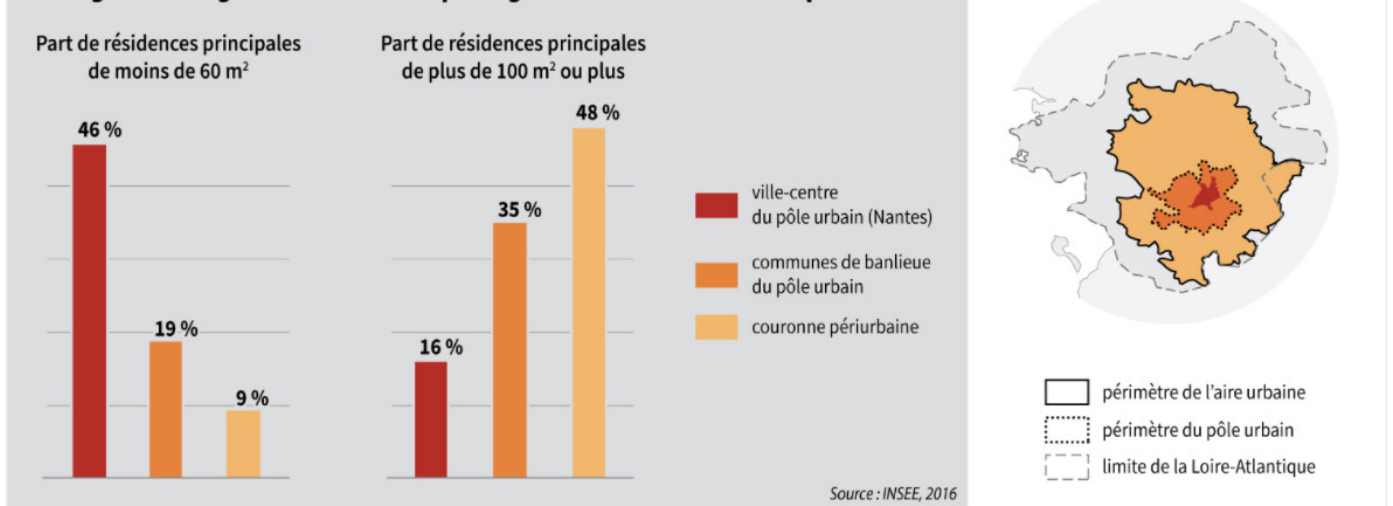


Figure 11 : Surfaces de logements dans les différents territoires de l'aire urbaine de Nantes, François Madoré et Isabelle Garat, 2021

de l'accès à l'automobile, diminution du coût du foncier avec l'éloignement des zones urbaines denses et quête d'un cadre de vie idéalisé représenté par l'image d'une campagne bucolique" (Madoré et Garat, 2020). On observe ainsi une répartition géographique de plusieurs types de logements sur le terrain nantais. Le périurbain est ainsi composé à 93% de maison (contre 43% dans le pôle urbain) et de 78% de propriétaires occupants (contre 52% des ménages du pôle urbain) (Madoré et Garat, 2020). Si on observe une nette différence entre la part de maisons individuelle dans le centre urbain et la métropole de Nantes et la périphérie, le parc de certaines communes jouxtant la ville de Nantes reste

mixte (comme à Rezé, Orvault ou Saint-Herblain) où la part de grands ensembles est par exemple plus élevée. On note aussi une dominante de grands logements familiaux dans le périurbain avec une présence quasi-exclusive de maisons de 112 m² en moyenne contre 63 m² en France (Madoré et Garat, 2020). A l'inverse, la majorité des logements de moins de 60 m² se trouvent dans le pôle urbain. En effet, près de 46% des logements ont, dans le pôle urbain, une surface de moins de 60 m² (figure 11). Les tailles de logements sont ainsi parmi les plus faibles sur le plan national (Chesnel et Devisme, 2020). Globalement les surfaces construites diminuent et les maisons sont plus chères.

1.2 La localisation de l'emploi et des activités

Le département de la Loire Atlantique connaît un dynamisme inédit sur le marché de l'emploi, en étant l'un des départements français les plus attractifs en termes d'offres d'emploi et de niveau de rémunération. Il y a environ 6 700 emplois supplémentaires chaque année sur le département (+1,2% par an). Il est intéressant de constater que cette croissance des offres d'emplois s'applique de manière uniforme sur divers échelons territoriaux : la ville-centre de Nantes, la métropole Nantes Saint-Nazaire et l'aire urbaine Nantaise.

A l'échelle du département de la Loire Atlantique, la polarisation de l'emploi se fait largement autour de la métropole de Nantes Saint-Nazaire et leurs

agglomérations respectives. Avec 247 589 emplois salariés privés en 2013, Nantes concentre 79% des emplois salariés privés du pôle. L'agglomération de Saint-Nazaire représente quant-à-elle 13,4% des emplois salariés privés du pôle. A l'échelle de Nantes Métropole, la ville de Nantes représente la majorité des emplois, mais la croissance est plus importante sur les communes périphériques (INSEE, RP, 2007, 2012, 2017). La carte des ratios emplois actifs témoigne de ces polarités. Nantes et les communes en périphérie immédiates situées à l'ouest sont de forts bassins d'emplois (Nantes, Saint-Herblain, Bouguenais). Cela implique pour les communes en seconde couronne d'avoir des ratios négatifs, et ce parfois de manière nette (Sucé-sur-Erdre au nord, Brain au sud-ouest). D'autres communes sont des bassins d'emplois. La séparation observée sur l'agglomération nantaise (centre comme bassin d'emploi et communes alentour avec un ratio négatif) est particulièrement visible sur l'agglomération

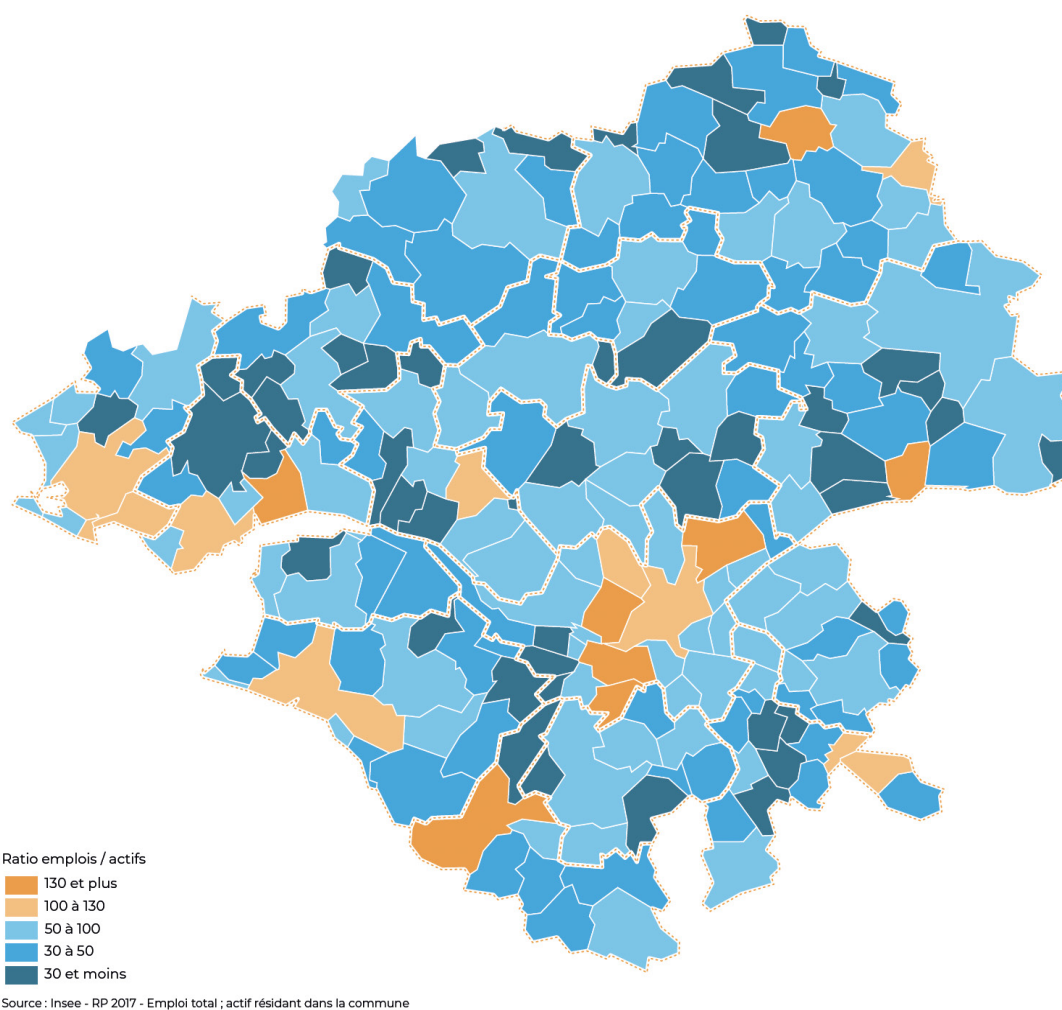


Figure 12 : Ratio emplois / actifs de la région nantaise, AURAN, 2021

de Saint-Nazaire. Les communes de Montoir de Bretagne, Saint-Nazaire ou encore Guérande sont des bassins d'emploi quand Saint-Joachim ou Saint-Malo-de-Guersac, pourtant limitrophes, présentent des ratios négatifs.

Suivant ces observations, les types d'emplois sont assez logiquement inégalement réparties sur le département. Selon les données de l'INSEE de 2017 illustrées par l'AURAN, l'emploi tertiaire se concentre dans les zones métropolitaines centrales et l'emploi ouvrier en périphérie. Le secteur agricole est assez fort sur le nord du département.

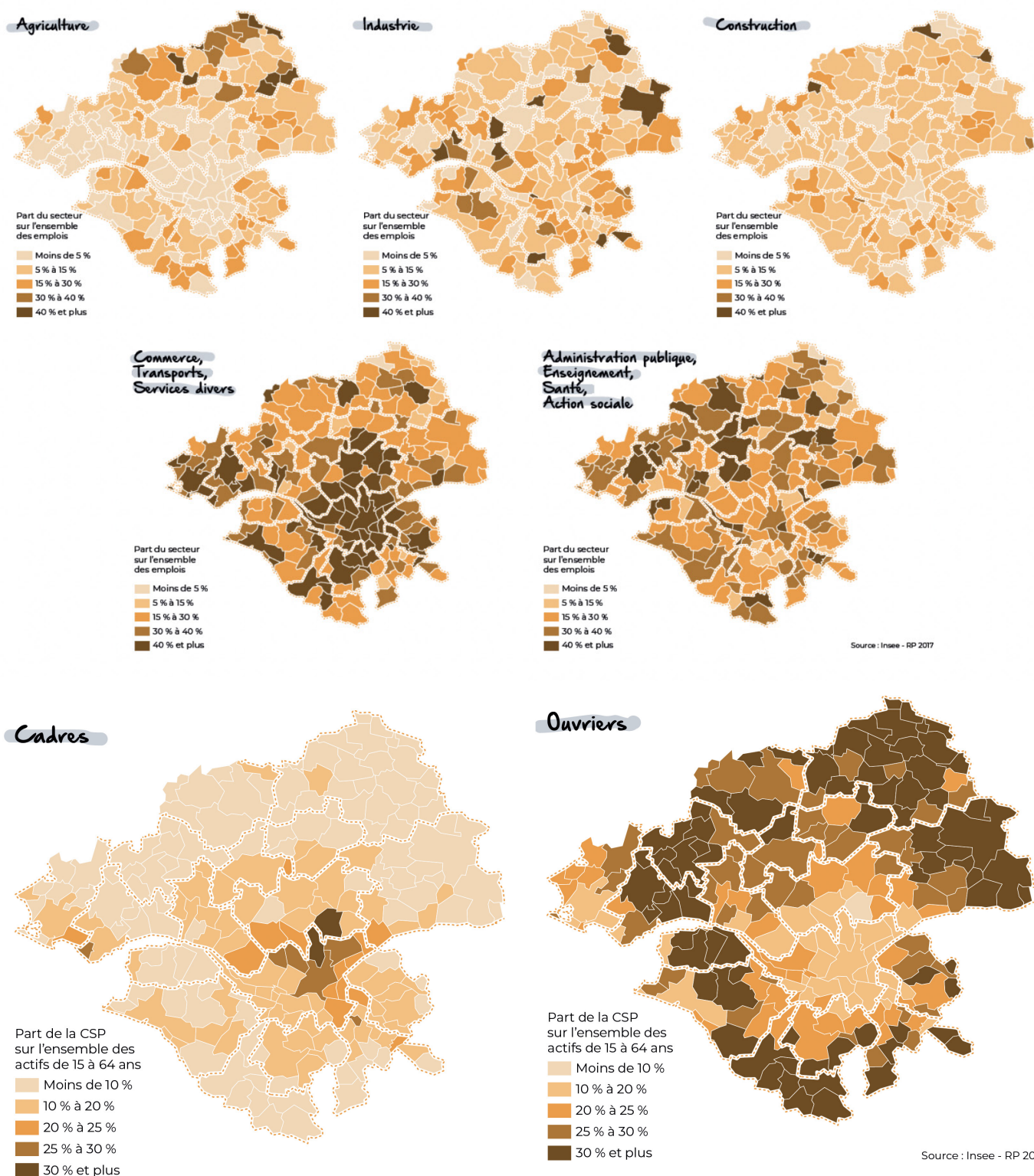


Figure 13 : Répartition des actifs par catégories socioprofessionnelles en 2017, AURAN, 2021

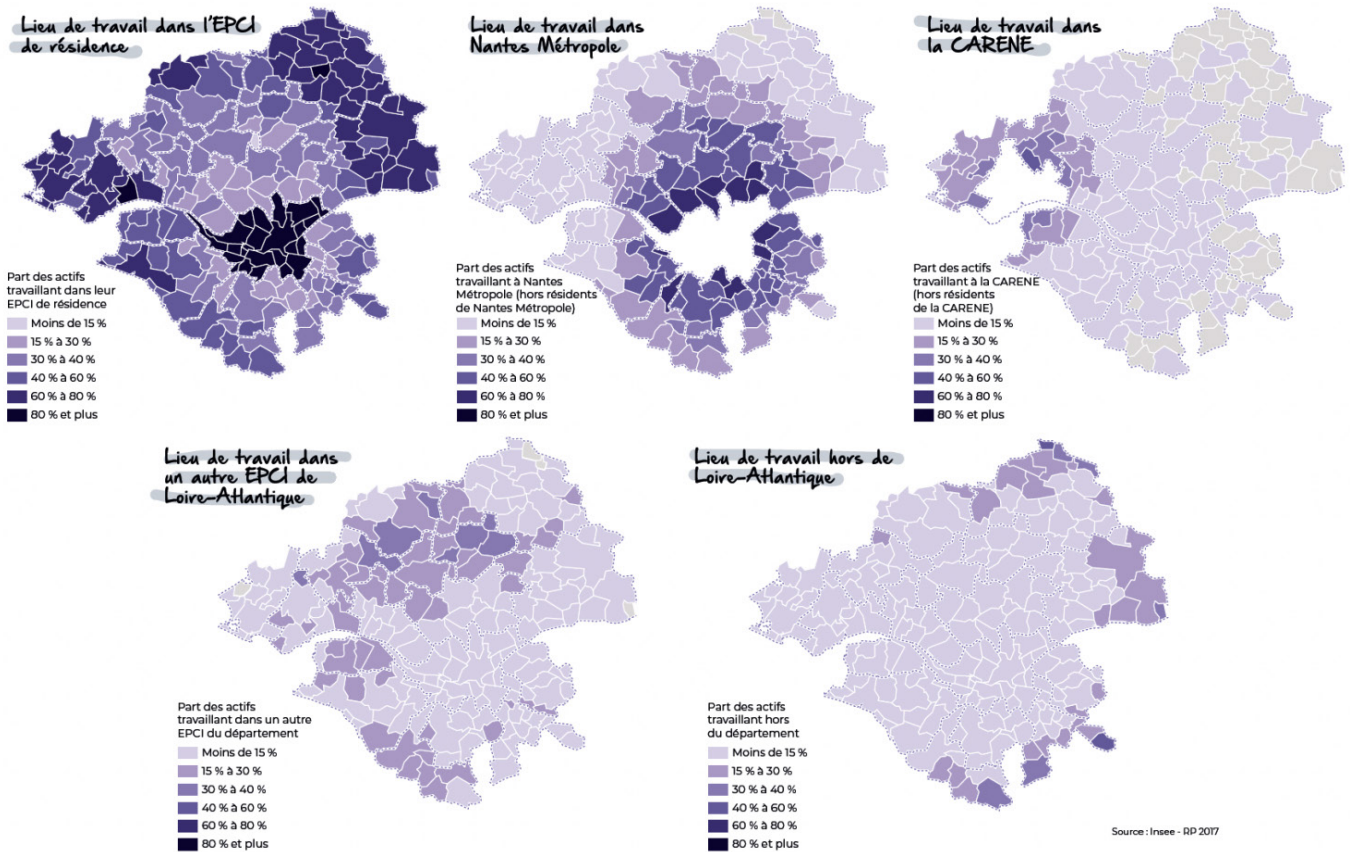


Figure 14 : Actifs et lieu de travail en Loire Atlantique AURAN, 2021

La couronne périurbaine nantaise est essentiellement à vocation résidentielle. La répartition de l'emploi implique une mise à distance des lieux d'habitats et d'emploi qui est rendue possible par l'accès à la motorisation sur l'ensemble de l'aire urbaine et du département. La couronne périurbaine regroupe 33% de la population pour seulement 19% de l'emploi. Les migrants alternants (actifs ayant un emploi qui n'est pas situé sur leur commune de résidence) sont plus nombreux parmi les périurbains nantais

(79% en 2016) que parmi ceux du pôle urbain (56%) (Madoré, 2020). Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de Nantes Métropole de 2018 montre que 29% des emplois sont occupés par des actifs qui ne résident pas dans le territoire métropolitain (94 200 actifs) ce qui entraîne un flux pendulaire quotidien en croissance de 1.3% entre 2012 et 2017 en Loire-Atlantique comme à Nantes (1.3%).

1.3 Des pratiques de mobilité différenciées selon les territoires de vie des habitants de la région nantaise

Les dynamiques résidentielles et démographiques ont entraîné un étalement urbain dans l'aire urbaine nantaise. Cet étalement urbain a notamment été permis et intensifié par la motorisation des ménages qui a permis un éclatement entre les lieux de vie et d'habitat. Les pratiques de mobilité se sont en conséquence modifiées avec de plus longues distances parcourues au quotidien.

Cependant, les pratiques de proximité restent centrales dans les déplacements des ménages dans le territoire nantais. Cette partie vise à décrire les pratiques de mobilité différenciées des habitants de la région nantaise. Dans un premier temps, des données générales permettront de comprendre les dynamiques de déplacement. Dans un second temps, la différenciation territoriale dans les pratiques de mobilité sera décrite afin de rendre compte des différences entre le périurbain et le cœur urbain notamment. Finalement, la crise sanitaire modifie à court et moyen terme les pratiques de déplacements notamment au regard de la proximité.

Sources: Les données et constats présentés sont issus principalement de l'Enquête Déplacements Grand Territoire de Loire-Atlantique 2015 (EDGT, 2015) qui permet de connaître la mobilité, restreinte aux jours ouvrables, des individus (de 5 ans et plus) appartenant à un ménage résidant dans les 230 communes de la zone d'étude. Ces données sont notamment reprises dans les analyses de l'AURAN, l'Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise, complétés par leurs propres observations et évaluations. Les documents réglementaires locaux, notamment le PDU 2018, s'appuient également sur les constats de l'EDGT 2015. Enfin, les données territorialisées de l'INSEE sont également mobilisés

- **Une augmentation des flux de déplacements et une part modale importante de l'automobile dans la région nantaise**

Il convient tout d'abord de noter qu'en conséquence du dynamisme démographique de Nantes Métropole, le nombre de déplacements est en hausse constante sur le périmètre du territoire : le volume de déplacements quotidiens est passé de 1

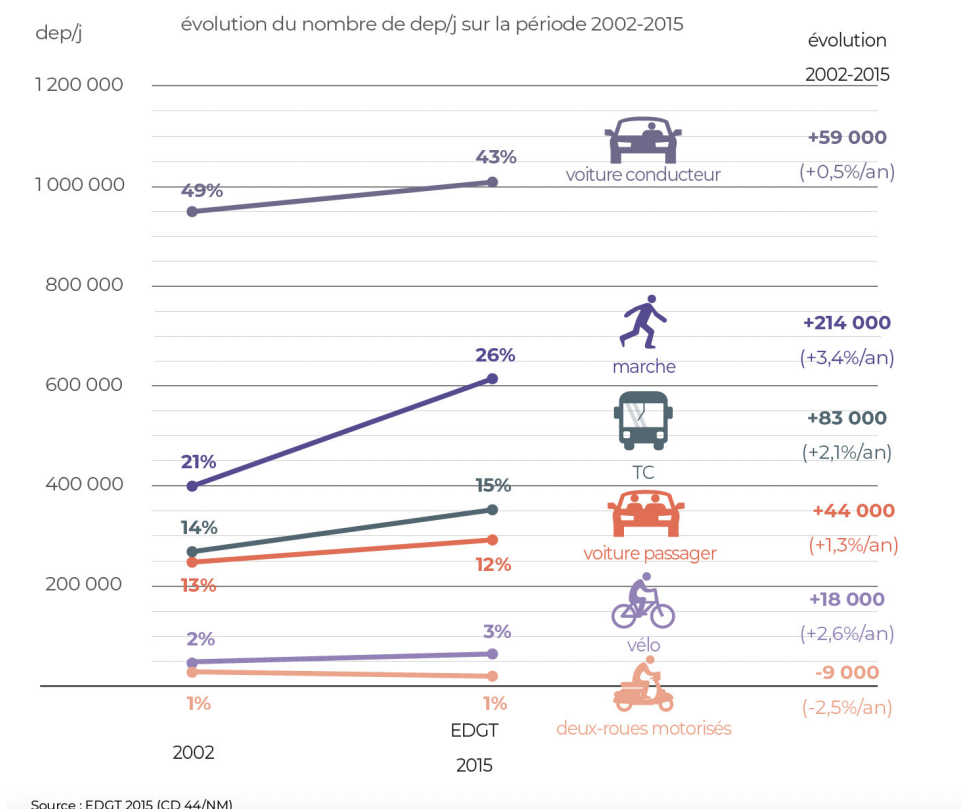


Figure 15 : Nantes Métropole: volumes de déplacements de la part modale de chaque mode en 2002 et 2015. AURAN, 2021 d'après EDGT, 2015

940 000 en 2002 à 2 351 000 de déplacements en 2015 (figure 15).

L'augmentation des flux concerne surtout les liaisons centre-périphérie même si les flux internes aux périphéries occupent un poids croissant (AURAN, 2015).

Si la marche a connu l'augmentation la plus importante, la part modale de la voiture reste la plus importante en 2015. La part modale des transports en commun continue de progresser dans une métropole où l'usage des transports collectifs est important par rapport à des agglomérations de taille similaire. Ce constat peut notamment s'expliquer par la politique ancienne de développement des transports en commun marquée dès les années 1970 par le retour du tramway. Néanmoins, l'usage de la voiture reste plus important que dans d'autres agglomérations de taille similaire. Ce maintien de la

place de la voiture dans les pratiques de déplacement des ménages est visible par l'augmentation de la motorisation des ménages, sur l'ensemble des secteurs, sauf le cœur d'agglomération (EDGT, 2015).

La distance des déplacements vers les lieux de formation et d'emploi détermine le choix du mode de déplacement, la voiture. La démocratisation de la voiture va de pair avec une déconnexion entre lieux d'habitat et d'emploi qui ont entraîné un élargissement du périmètre du bassin de mobilité. L'aire urbaine nantaise s'est élargie vers le nord et l'ouest en direction de Rennes et de Saint-Nazaire par l'augmentation de la population dans les zones périurbaines alors que dans le même temps la majorité de l'emploi était maintenue dans la métropole nantaise (EDGT, 2015).

Distances moyennes des déplacements internes à la Loire-Atlantique des habitants de Nantes Métropole selon le motif à la destination

Motifs	Cumul déplacements quotidiens	1 déplacement quotidien	
	somme (km)	moyenne (km)	médiane (km)
travail	4 281 100	9,3	5,9
formation	1 220 500	3,8	1,9
achats	1 890 000	3,8	1,9
loisirs, visites	2 810 000	5,1	2,4
affaires personnelles	1 790 000	4,0	2,0
autres	254 000	7,1	3,2

source : EDGT 2015

Figure 16 : Distances moyennes des déplacements internes à la Loire-Atlantique des habitants de Nantes Métropole selon le motif à la destination , PDU, Nantes Métropole, 2018 d'après EDGT, 2015

- **Des pratiques de déplacement contrastées en fonction du lieu de résidence**

Au-delà des données générales, il existe des différences de pratiques importantes entre habitants de l'intérieur et de l'extérieur du périphérique nantais en termes de mode de déplacement, de taux de motorisation ou d'équipement. Nantes et l'intérieur de périphérique ont des pratiques similaires et bénéficient de réseaux de transports structurants. Les pratiques des habitants de l'extérieur du périphérique se rapprochent quant-à-elle davantage des pratiques rurales. Le périphérique marque ainsi une ligne de distinction forte entre les pratiques. Moins de la moitié de la population intra-périphérique (qui correspond à la zone dense, peuplée par 400 000 habitants soit 2/3 de la population du territoire de la métropole et 60% de l'emploi) utilise quotidiennement la voiture pour se déplacer, contre 72% des habitants de l'extérieur du périphérique (EDGT, AURAN, 2015).

Budgets-distance des habitants selon le type de territoire

Sources : EDGT (2015) population de 5 ans et +

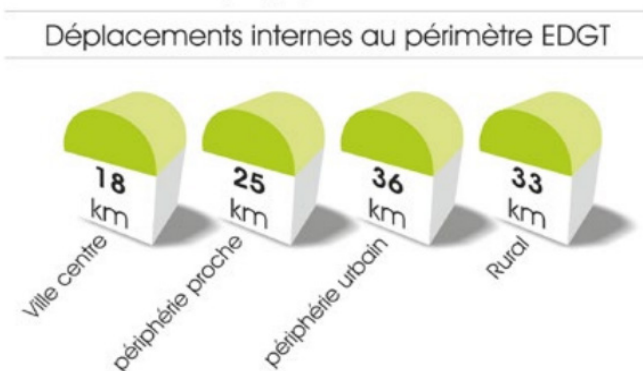


Figure 17 : Budgets-distances quotidiens des habitants selon le territoire, PDU, Nantes Métropole, 2018

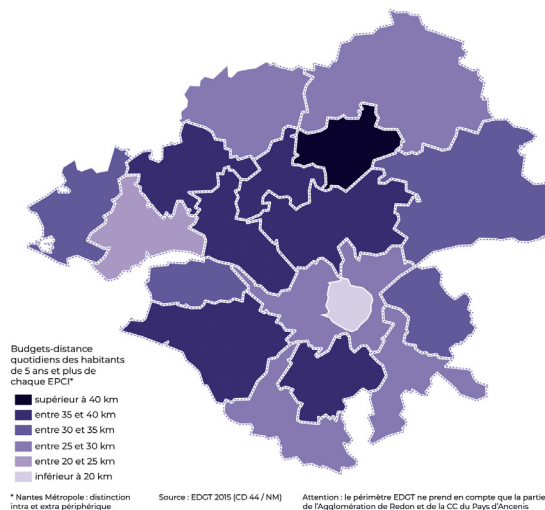
Ainsi, les budgets-temps de déplacement se déclinent selon la typologie d'espace (EDGT, AURAN, 2015) (figures 17 et 18) :

- à Nantes, les budgets-distances quotidiens sont inférieurs à 20 km
- dans la métropole de Nantes ces budgets se limitent à 25-30 km/jour
- dans 4 des 9 communautés de communes avoisinant la métropole de Nantes, ces budgets sont entre 35 et 40 km/jours, dans 2 entre 30 et 35 km/jour

Ce sont des budgets temps qui interrogent sur la localisation des polarités d'emploi et des lieux d'habitations.

En conséquence de ces budgets-temps de déplacement élevés, la part modale est très

Budgets-distance quotidiens par EPCI



* Nantes Métropole : distinction intra et extra périphérique Source : EDGT 2015 (CD 44 / NM) Attention : le périmètre EDGT ne prend en compte que la partie 44 de l'agglomération de Redon et de la CC du Pays d'Ancenis

Figure 18 : Budgets-distances quotidiens des habitants par EPCI, AURAN, 2021

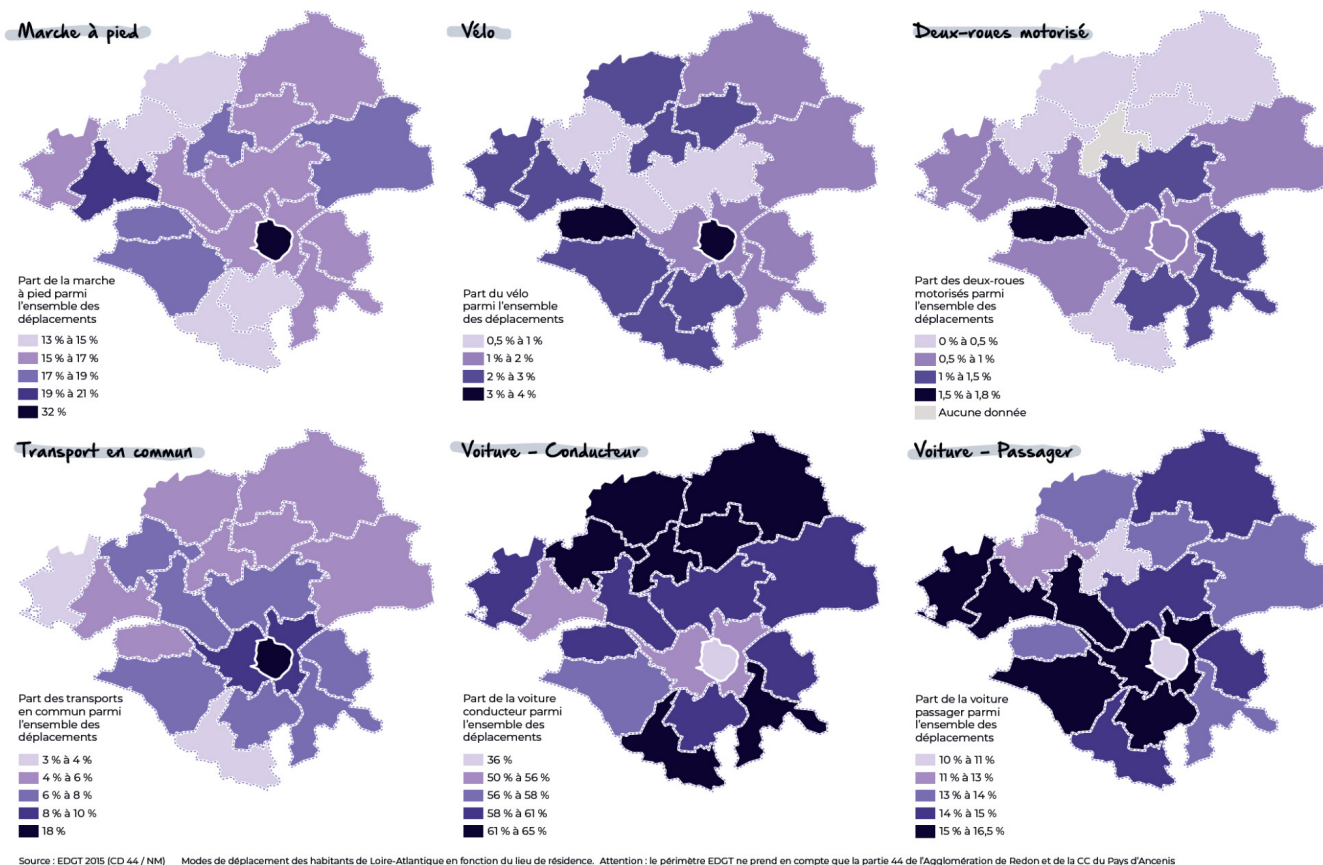


Figure 19 : Part modale des différents moyens de déplacements en Loire Atlantique, AURAN, 2021

différenciée selon les territoires du département (figure 19). La ville de Nantes connaît ainsi les parts modales de la marche (32%) et du vélo (3,6%) les plus importantes. A l'inverse, les territoires les plus périphériques connaissent les parts modales en voiture les plus importantes, avec un taux supérieur à 61% qui correspondent aux conducteurs dans les franges périurbaines, comparé à 36% dans la ville de Nantes.

De plus, les taux de motorisation des ménages sont très élevés dans le périurbain : en 2016 dans le pôle urbain de Nantes 80% des ménages possèdent au moins une voiture contre 84% dans l'aire urbaine de Nantes et 95% des ménages de la couronne périurbaine contre 80% dans le pôle urbain (INSEE, 2016) (figure 20)

Pourtant, si la motorisation est généralisée dans le périurbain, les taux de motorisation restent élevés dans l'urbain dense - alors que ces zones disposent d'une offre structurante de transports en commun et une organisation spatiale de proximité plus favorables aux déplacements en modes actifs.

En effet, ce taux est élevé au sein de la couronne périphérique nantaise puisque 77% des ménages possèdent au moins une voiture (EDGT, 2016). Ces chiffres élevés mettent une nouvelle fois en avant la prédominance de la voiture sur le territoire considéré. Les taux de motorisation en banlieue proche sont également similaires à ceux du périurbain. Ce n'est seulement que dans les quartiers les plus centraux et dans les quartiers de grands ensembles de logements sociaux situés en périphérie que les taux de motorisation sont plus faibles (Madoré, 2020).

Au-delà des différences territoriales, les pratiques de déplacement des ménages sont également déclinées socialement comme l'illustre la répartition modale selon l'occupation principale. Ainsi, la voiture est majoritairement utilisée par les actifs et par des hommes, les transports collectifs sont majoritairement utilisés par les moins de 25 ans et sous-utilisés par les actifs occupés (EDGT, 2015).

Finalement, si les usages de mobilité sont différents selon le territoire de proximité, les pratiques de proximité sont identifiées comme un dénominateur

Dans le périurbain, plus des neuf dixièmes des ménages sont motorisés

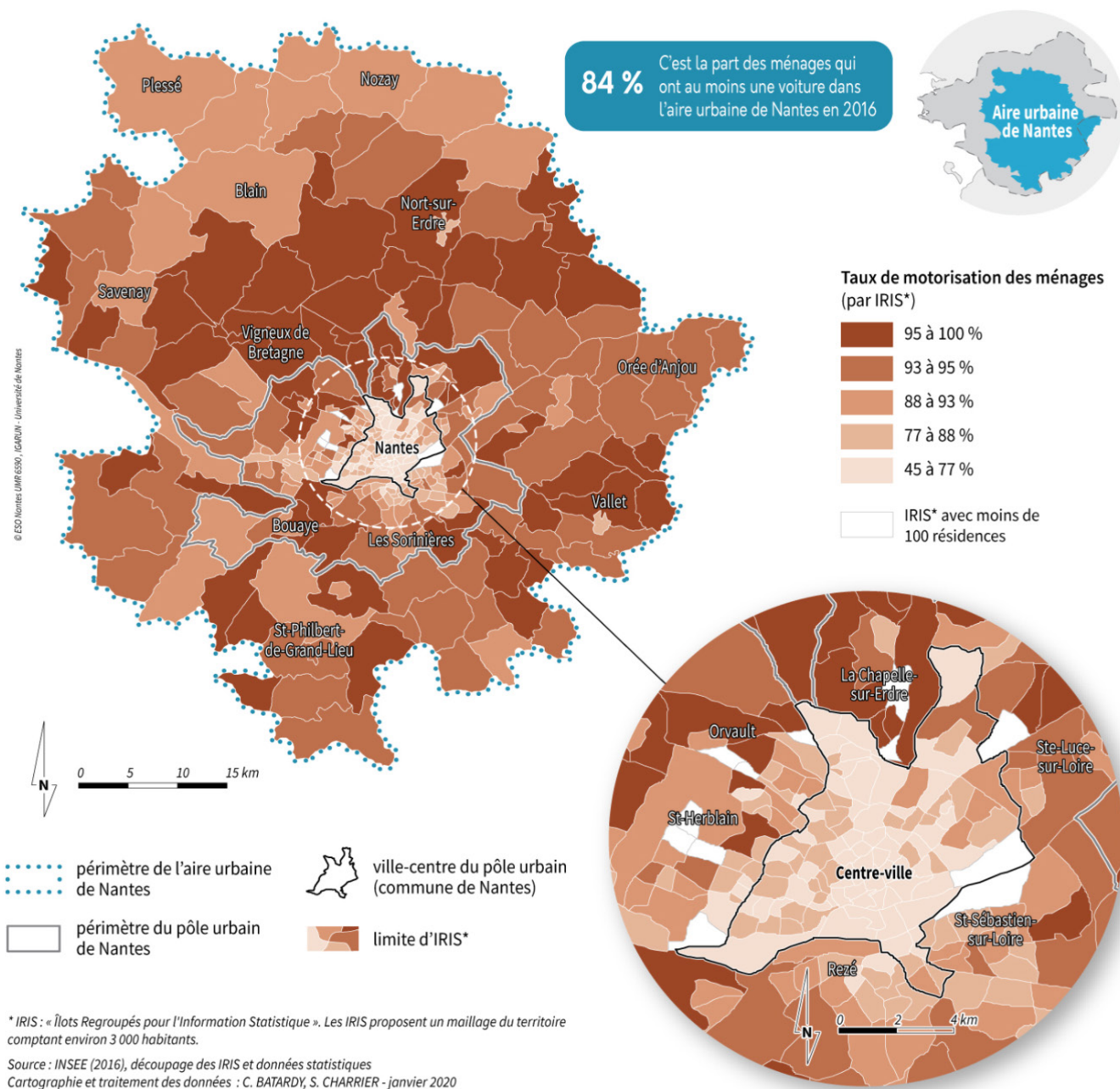


Figure 20 : Motorisation des ménages dans l'aire urbaine Nantaise, François Madoré, 2020

commun à l'ensemble des territoires de la métropole par le PDU 2018-2027. Ainsi, 61% des déplacements sont réalisés par les habitants dans leurs communes de résidence et 55% des déplacements font moins de 3 km. De même, 72% des habitants passent moins d'1h30 / jour dans les transports.

Pourtant, malgré ces pratiques de proximité, Nantes est la 2ème métropole qui compte le plus de déplacements réalisés en voiture pour des trajets entre 1 et 2 km. L'enjeu central identifié par

le PDU est de faire coïncider proximité et recul des transports motorisés. Néanmoins, les déplacements de moins de 3 km ne représentent que 12% de l'ensemble des kilomètres parcourus. Cela s'explique par le fait que les déplacements dominants sont des déplacements domicile-travail qui impliquent des distances plus importantes (Entretien avec le chargé de mission mobilité, AURAN, 2022). Les temps de parcours s'affirment comme le paramètre structurant du territoire par leur rôle dans le choix du lieu d'habitation des ménages.

- **Quelle évolution des pratiques de mobilité quotidienne pour les habitants depuis la crise sanitaire ?**

La crise sanitaire a pu modifier plus ou moins sensiblement les pratiques de mobilité des habitants. Une recherche de l'AURAN À la recherche des mobilités perdues publiée en mai 2021 traite de l'impact visible de la crise sanitaire sur les modes de vie des habitants. Cette étude dresse plusieurs constats : augmentation de l'immobilité, mobilité individuelle quotidienne plus faible avec un nombre moyen de déplacements réalisés par jour et par personne de 11 ans et plus, en baisse depuis la crise mais toujours plus de personnes à se déplacer. La hausse du nombre de déplacements malgré les restrictions de déplacements et la fermeture de nombreux lieux d'emplois et lieux publics est avant tout imputable à la hausse de la population. En revanche, les motifs de déplacements ont évolué en région nantaise à la suite de la crise sanitaire, à l'image d'une évolution perçue sur l'ensemble du territoire français : la part des déplacements liés à la formation et aux loisirs est en baisse alors que le travail reste un motif structurant et que les déplacements liés aux achats et affaires personnelles progressent.

Surtout, la synthèse de l'AURAN met en avant le constat de davantage de proximité pour les déplacements "non-contraints". La diminution des déplacements de loisirs lors des périodes de confinement, qui ont représenté 43% de toute la réduction des déplacements, était avant tout liée aux restrictions de ces périodes. De plus, ces réductions ne sont intervenues uniquement lors des périodes de confinement et n'ont pas d'implication durable sur les pratiques de déplacements.

Ce diagnostic synthétique permet d'introduire les grands enjeux de proximité dans le territoire nantais : un dynamisme démographique à l'origine d'une extension urbaine des zones résidentielles, un dynamisme économique à l'origine de la création de zones d'activité éloignées des zones d'emploi. En conséquence, les pratiques de mobilité des habitants de la région nantaise sont marquées par l'utilisation importante de la voiture individuelle et des budgets-temps de déplacement importants pour les populations résidant hors de la zone centre de Nantes. Ces disparités territoriales dans les pratiques de mobilité sont un élément explicatif des définitions variées de la proximité par les acteurs du territoire (élus, chercheurs, techniciens).

2. Une proximité aux définitions variables dans la région nantaise : cadrage du sujet et échelles de représentations

L'état de l'art a montré que la définition de la proximité est à la fois spatiale et sociale. Au sein des sciences sociales, la proximité est perçue comme un espace de vie et un espace vécu. La proximité des personnes aux aménités est caractérisée par l'accès („*Possibilité d'aller dans un lieu*” selon Le Robert). C'est une notion à différencier de l'accessibilité, qui est définie par la potentialité, la qualité de ce qui est accessible. L'accessibilité peut être associée à un espace, à une aménité spéciale, un groupe social, une temporalité et met en relation deux dimensions que sont la distribution spatiale des aménités et leur impédance qui représente l'effort pour atteindre ces aménités. L'amélioration des potentiels d'accessibilité est principalement à destination des individus, des habitants qui souffrent d'un déficit dans leur potentiel d'accessibilité. Se pose ainsi la question de l'accès aux aménités.

En ce sens, il s'agit de comprendre l'articulation entre la proximité et l'accessibilité. En effet, jusqu'à aujourd'hui, les politiques de mobilité avaient mis l'accent sur l'amélioration des potentiels d'accessibilité par la hausse de la vitesse et ont permis un réagencement des aménités dans l'espace au profit de la déconcentration, de la dispersion, de l'éloignement entre le domicile et l'emploi. En conséquence, on a pu s'affranchir de la proximité, en dehors des centres urbains denses et dynamiques. Pour être associée aux notions d'accessibilité et d'accès, la notion de proximité doit ainsi être rapportée aux aménités ou aux pratiques. Les aménités de proximité sont donc les commerces, les services ou les équipements “de proximité”. La mesure de la proximité par rapport au lieu de résidence va se faire en distance ou en temps tout en faisant apparaître l'aspect du mode de transport. Cette dernière n'est pas perçue de la même manière en fonction de notre mode de déplacement et varie selon de nombreux autres facteurs sociaux ou territoriaux, ce qui en amène à des définitions variées.

2.1 Une perception sociale de la proximité par les acteurs du territoire nantais

Nous avons ainsi vu dans l'état de l'art sur la notion de proximité que le concept apparaissait polysémique, et avons notamment noté la définition sociale de la proximité, vraisemblablement la plus difficile à définir tant la variété des perceptions de la proximité la rendait difficile à présenter. C'est pourtant cette première définition qui nous a été donnée par de nombreux acteurs interrogés, qui, quand ils ont dû définir ce que signifiait la notion de proximité pour eux, ont davantage donné des éléments de définition sensibles et personnels.

Nous avons donc assisté à une mise en avant des enjeux de la proximité sociale perçue comme proximité humaine, plus que proximité spatiale. Que ce soit à Nantes, à Clisson ou encore à Nozay, les élus et divers techniciens chargés de missions pour les collectivités interrogées ont quasi exclusivement donné une définition sociale et humaine de la proximité. On assiste ainsi à une certaine mystification du concept de proximité qui prendrait la forme d'une nouvelle forme de sociabilité dont „l'objectif [serait de] la retrouver” (élu en charge de la ville du quart d'heure à la ville de Nantes, 15/02/02). L'élue en charge de la ville du quart d'heure à la ville de Nantes évoque „les batailles de la proximité” menées par la ville de Nantes afin de „créer du lien, rapprocher les habitants les uns des autres et renforcer la vie de quartier”. Ce renforcement de la sociabilité rapprochée des habitants peut aussi passer par la concertation et la consultation des habitants pour ce qui pourrait par exemple constituer des problèmes de voisinage comme nous l'a énoncé un technicien chargé de proximité et d'espaces publics dans un des secteurs de la ville de Nantes. En somme c'est le ressenti qui prône lors de la définition de ce que pourrait être la vie en proximité, et ce qui en ressort, c'est qu'une définition unique, claire et précise de la notion est impossible à donner tant la variété des définitions nous est apparue selon que la personne interrogée vivait en ville, dans le périurbain ou dans des espaces plus ruraux.

Mais aux perceptions plutôt sociales de la proximité proposées par les élus et les techniciens des territoires explorés, ont aussi suivi celles des chercheurs pour lesquels on aurait pu penser à une définition plus spatialisée de la proximité, plus orientée autour de la distance à un certain bouquet de services ou de commerces. Si certains d'entre eux ont évoqué la proximité par son „rapport au centre” comme un chercheur du CRENAU qui a aussi évoqué „les effets, atouts et inconvénients” d'une région polycentrique comme celle de Nantes sur l'organisation du territoire, ou encore „l'idée d'un centre-ville actif et accessible [physiquement, financièrement et socialement]” comme nous l'a précisé la Cheffe du pôle Prospective Veille Innovation de l'ANCT, une autre chercheuse du CRENAU a évoqué l'importance de définir la proximité comme une proximité „ressentie en fonction des personnes, qui ne la ressentent pas de la même manière s'ils vivent sur une route de campagne ou en ville”. Elle a notamment insisté sur la „dimension sensible de la proximité qui ne se définit pas seulement par une question de distance”. Un troisième chercheur du CRENAU a quant à lui rappelé que „l'ambiance, l'urbanité, le sensible, la vie en société, la cohabitation [ou encore] la riveraineté” sont des éléments de définition de la proximité. La chargée d'études en économie des territoires de l'AURAN a quant à elle associé la proximité aux enjeux de revitalisation des centres. Ainsi, on observe une définition de la proximité par les acteurs du territoire, très orientée par les ressentis des personnes, et même des acteurs interrogés eux-mêmes. L'approche par l'organisation spatiale du territoire - qui va suivre - est ainsi utile pour préciser la définition spatiale de la notion, et venir contraster les ressentis.

2.2 Une représentation de la proximité qui varie selon l'organisation spatiale des territoires de la région nantaise

Les définitions de la proximité donnée par les différents acteurs interrogés lors des entretiens mettent également en avant les diverses représentations de la proximité selon les territoires. Dans l'hypercentre nantais, les personnes interrogées assimilent la proximité à la notion de „ville du quart d'heure, on développe la ville du quart d'heure, c'est un biais et on y voit vachement le prisme de gauche” (élu à la ville du quart d'heure, Ville de Nantes). Tandis que dans les communautés de communes rurales, la proximité est assimilée à la problématique „des déplacements motorisés de courtes distances” (présidente de la CC de Nozay) ou encore le fait que la proximité c'est plus largement “la question de la mobilité, en particulier celle des mobilités actives” (Responsable environnement et développement durable, CC de Nozay) Ces représentations de la proximité illustrent ainsi des

différences entre un contexte urbain et un contexte rural, et des pratiques différenciées. Par exemple à Blain, l'organisation spatiale se fait autour de grandes zones d'activités commerciales situées en périphérie et est marquée par la présence de peu de commerces en centre bourg. Cela implique donc des pratiques de consommation et de socialisation qui sont différentes des habitants de centre urbain.

À partir de ces représentations de la proximité qui varient en fonction de l'organisation spatiale des territoires, il apparaît que la notion est également liée à la question de la perception des temps de parcours que chacun est prêt à consentir. Celle-ci peut varier si il est considéré les services essentiels du quotidien ou bien les équipements publics structurants comme une bibliothèque / médiathèque. A partir de là sont mis en avant les problématiques d'horaires d'ouvertures des services et équipements dans les différents contextes territoriaux, de leur accessibilité, mais également de la fréquence d'utilisation qui varie selon le territoire considéré.

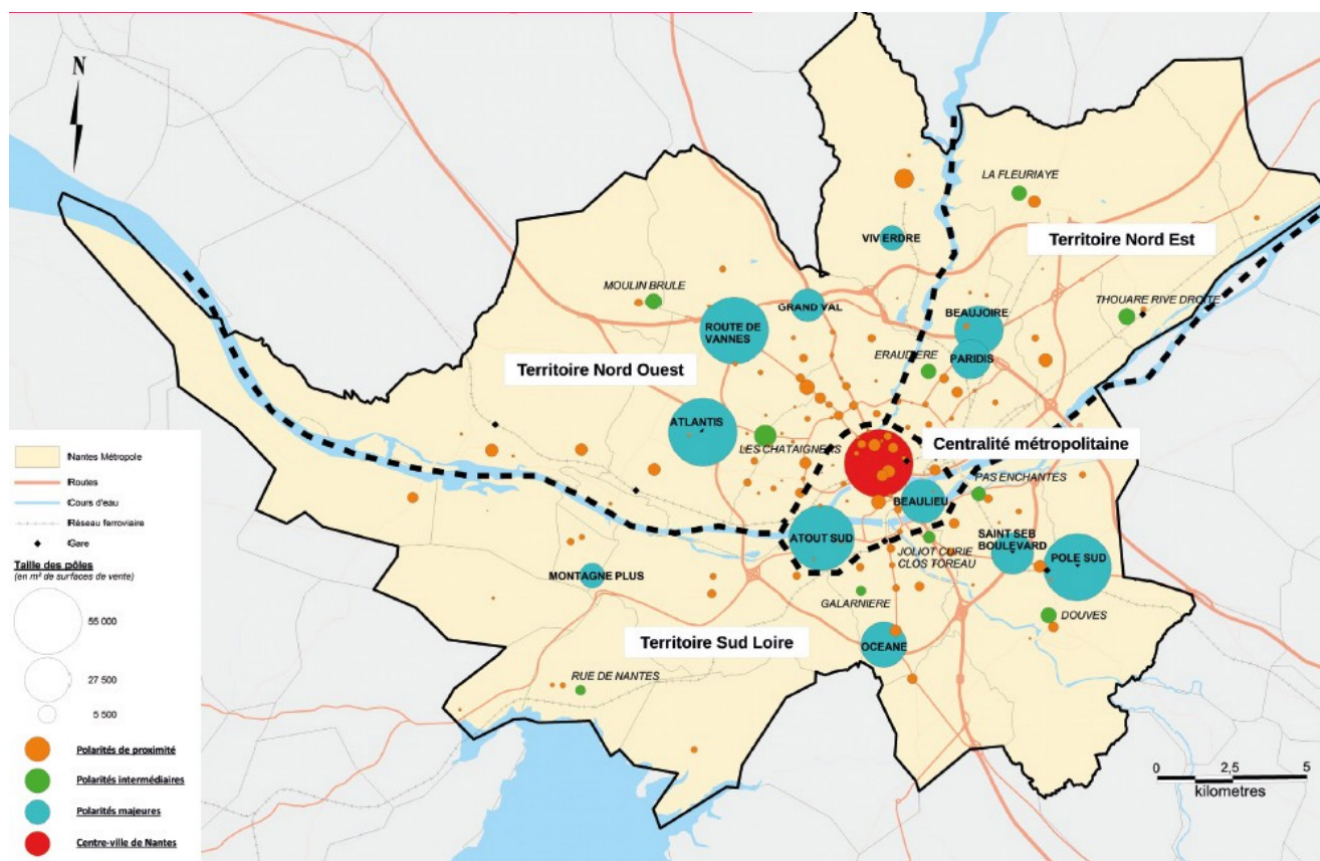


Figure 21 : Armature commerciale de Nantes Métropole , PLUm, Nantes Métropole, 2019

2.3 Une définition institutionnelle de la proximité : le concept de la ville du quart d'heure mobilisé par la ville de Nantes

Le concept de la ville du quart d'heure a émergé à Nantes en 2020, au moment où le concept de Carlos Moreno s'exporte dans plusieurs villes françaises et mondiales (élu à la ville du quart d'heure de Nantes, 15/02/22). Les politiques d'aménagement de proximité sont néanmoins anciennes dans la ville - notamment après le retour du tramway à la fin des années 1970. Cependant, la campagne municipale de 2020 a fait émerger la proximité comme un concept porteur avec la ville du quart d'heure. Avant même de devenir un projet de mandat politique, les services techniques du développement économique de la ville de Nantes s'emparent du concept en interne. La ville du quart d'heure est notamment mobilisée comme une réponse du point de vue commercial. En effet, la ville de Nantes s'organise autour d'une centralité commerciale unique, son hypercentre, et des grands centres commerciaux en périphérie desservis par le périphérique (figure 21).

De ce fait, les autres quartiers de la ville sont avant tout des quartiers résidentiels avec peu de polarités commerciales, ce qui implique des migrations de consommation importantes. C'est donc pour pallier à la configuration commerciale de la ville, que les services du développement économique s'emparent du concept de la ville du quart d'heure pour établir un diagnostic et une stratégie autour du maillage des commerces de proximité.

Pendant la campagne municipale de 2020 de Johanna Rolland (Parti Socialiste), la question de la ville du quart d'heure n'était pas mobilisée sous l'angle du commerce, mais sur la répartition inégale des services publics. L'objectif présenté est de recréer des centres de vie par la proximité aux services publics : „le service public est un appel à la proximité” (élu à la ville du quart d'heure de Nantes, 15/02/22). La proximité est également promue sous l'angle de la sociabilité, de la citoyenneté par

l'accès à la culture et par la création de tiers lieux. La communication officielle de la ville présente le quartier Prairie-au-Duc comme le modèle et l'archétype de la ville du quart d'heure. Pourtant, l'aménagement du quartier est antérieur au concept et à son émergence dans le programme politique municipal de l'équipe sortante. La ville du quart d'heure reste néanmoins un concept porteur pour la politique municipale qui a spécifiquement dédié un poste de technicienne dans la direction du développement urbain et un élu à la ville du quart d'heure.

Face à l'émergence politique du concept, l'AURAN, a publié en septembre 2021 une synthèse, *Le quart d'heure nantais*, destiné à „appliquer le concept théorique [de la ville du quart d'heure] aux réalités de la métropole nantaise” (p.1, Les synthèses de l'AURAN, n°72, septembre 2021 le quart d'heure nantais). L'AURAN a choisi une définition à travers un bouquet de services et d'équipements fondamentaux à partir de leur „pertinence du point de vue des usages du quotidiens” (p.4, idem). Un diagnostic sur l'ensemble de la métropole a recensé „25 000 lieux, représentant plus de 50 services et équipements différents” (p.4, idem) qui ont été regroupés en une armature de différentes catégories (figure 22).

L'agence d'urbanisme a fait le choix à partir de cette armature de proposer deux définitions „afin de tenir compte des caractéristiques des territoires observés” (p.5, idem) sur l'ensemble de la métropole nantaise : une formule de base et une formule élargie. Pour la formule de base, 12 services incontournables ont été identifiés: boulangeries, commerces alimentaires généralistes, buralistes, cafés et restaurants, banques, arrêts de transport en commun, médecins généralistes, pharmacies, écoles maternelles et primaires, crèches, bibliothèques, parcs et aires de jeux extérieurs. Les ¾ des habitants de la métropole vivent à moins de 15 minutes à pied de l'ensemble des services fondamentaux (figure 23). 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. Les travaux de l'AURAN font donc état d'une couverture satisfaisante sur l'ensemble du territoire malgré

Armature générale des services de proximité



Figure 22 : Les synthèses de l'AURAN, le quart d'heure nantais, AURAN, 2021

Couverture par la formule de base

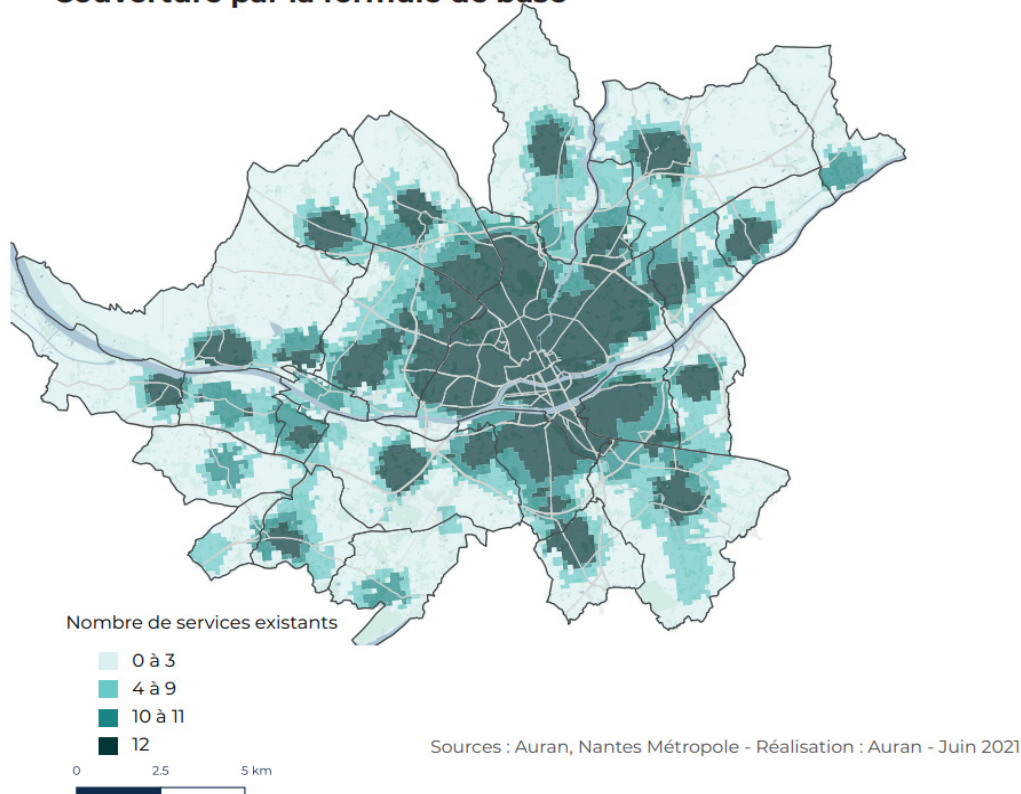


Figure 23 : Couverture en services fondamentaux du territoire de Nantes Métropole, AURAN, 2021

certaines disparités, notamment dans les quartiers politiques de la ville.

La formule élargie quant à elle, regroupe près de 50 services et équipements de proximité selon l'armature générale. Pour cette deuxième formule, l'analyse de l'AURAN s'est portée spécifiquement sur les quartiers de la ville de Nantes pour lesquels la couverture par la formule de base était déjà quasi-parfaite. Pour l'ensemble des services et équipements, les habitants du centre-ville bénéficient de la couverture la plus importante (figure 24).

Face à une couverture déjà complète dans les quartiers centraux de la ville de Nantes, la "ville du quart d'heure" apparaît surtout comme un concept marketing, comme nous l'ont confirmé une technicienne de la ville et l' élu à la ville du quart d'heure : „le quart d'heure, on va pas se mentir,

c'est surtout marketing" (élu à la ville du quart d'heure de Nantes 15/02/22). L'objectif par cette notion de la "ville du quart d'heure", d'après les acteurs interrogés, n'est pas de penser une politique globale de réduction des temps de distances mais est davantage de proposer un concept consensuel qui rassemble diverses opérations sur l'espace urbain. L'aspect consensuel de cette notion de "ville du quart d'heure" est d'ailleurs mis en avant par l' élu à la ville du quart d'heure de Nantes : „La ville du quart d'heure est une notion qui fait même consensus aux yeux de l'opposition de droite ... qui se la réapproprie. Par exemple, quand y a un truc qui ne va pas ... l'opposition dit que ça va au contraire de la ville du quart d'heure " (élu à la ville du quart d'heure de Nantes, 15/02/22). Il s'agit ainsi d'une notion servant de cadre aux actions sur l'urbain et soumise à différentes interprétations.

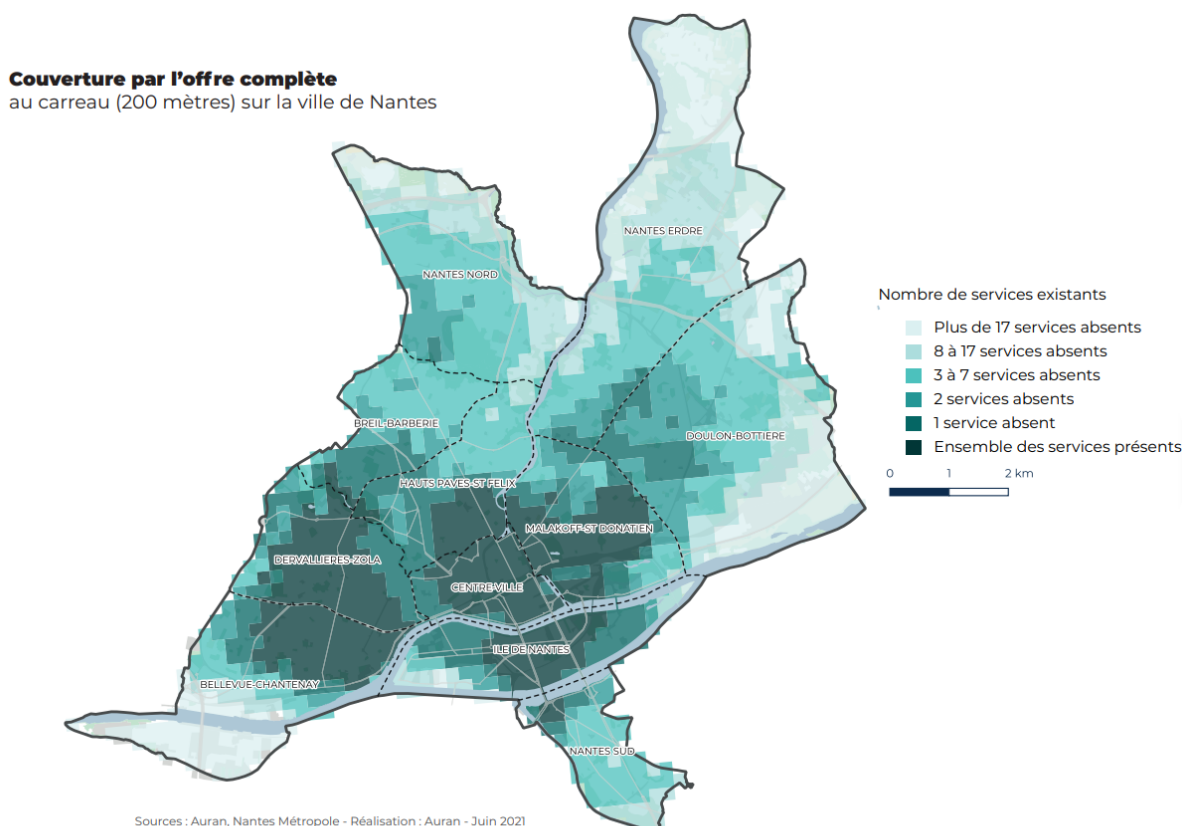


Figure 24 : Couverture en services essentiels du territoire de Nantes Métropole, AURAN, 2021

La polysémie de la définition de la notion de proximité se traduit donc sur le terrain par une interprétation et une mise en œuvre diversifiée. La première association que les acteurs (élus, techniciens) font de la notion est la proximité sociale, qu'ils associent à la création des lieux de sociabilité ou un rapprochement entre élus et citoyens à travers des démarches participatives. La notion de proximité est également nourrie par sa dimension sensible : elle est ressentie. Ce ressenti dépend de différents facteurs, comme des contextes territoriaux différents, le rendant ainsi individuel et évoluant entre les différents territoires étudiés.

Cependant, la proximité est également mobilisée afin de décrire des stratégies d'organisation des communes par les pouvoirs publics, comme dans le concept de la ville du quart d'heure. Ici, la notion de proximité est définie et mesurée. Le concept de la ville du quart d'heure a également une dimension de marketing territorial afin de mettre en avant l'attractivité d'une ville - en offre de commerce et de services, mais également dans son accessibilité en modes actifs. La notion de proximité est également intégrée dans le cadre législatif des différents documents d'urbanisme : la prochaine partie est consacrée à leur analyse.

3. La proximité dans les stratégies de planification territoriales

Dans ce troisième temps, nous nous sommes intéressés à la traduction stratégique et réglementaire de la notion de proximité spatiale dans les documents de planification. Nous abordons tout d'abord le cadre supra-local, c'est-à-dire régional et national, pour appréhender les réglementations, plans d'actions et stratégies pouvant aboutir à des actions et aménagements favorables à la proximité spatiale. La planification à l'échelle du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire s'est appuyée sur le développement d'une armature urbaine polycentrique par le rôle de plus en plus important des pôles structurants pour concentrer la croissance démographique et les services et équipements et répondre à l'obligation de réduction de la portée des déplacements. A l'échelle de Nantes Métropole, cœur métropolitain dynamique, les documents de planification et réglementaires ont intégré récemment l'objectif de proximité pour favoriser une "métropole rapprochée" (Plan local d'urbanisme métropolitain et Plan de déplacements urbains Nantes Métropole). Cette ambition diffère des stratégies des territoires périphériques à la métropole qui souhaitent poursuivre leur développement urbain et accueillir de nouvelles populations.

3.1 Un cadre national et des stratégies régionales favorables à des modes de vie en proximité sur le territoire nantais

Avant de s'intéresser aux stratégies locales qui pourraient favoriser la proximité, les échelles supra, comme la région ou même l'Etat, peuvent jouer un rôle dans la mise en place de politiques de proximité. Il existe ainsi plusieurs programmes nationaux qui proposent un certain panel d'objectifs supra-locaux en faveur de la proximité. Si les documents régionaux comme le SRADDET ont une valeur

prescriptive pour les documents de planification locaux avec des objectifs qui s'y imposent, d'autres politiques nationales comme le *Plan Action cœur de ville* ou *Petites villes de demain* peuvent permettre d'identifier des leviers pour construire des politiques favorables à la proximité.

- **Des dispositifs nationaux en tant que support financier et d'ingénierie pour des politiques de proximité communales : Action cœur de ville et Petites villes de demain**

Ces démarches nationales sont basées sur la revitalisation des centralités avec des objectifs dont fait partie la proximité, avec des opérations de revitalisation des centres villes moyennes et petites villes, comme nous l'ont notamment expliqué des membres du pôle Prospective Veille Innovation à l'ANCT lors d'un entretien à distance mené le 24 février 2022. Ce sont des démarches qui ont actuellement cours sur la région nantaise.

Le *Plan Action Cœur de Ville* concerne les communes de Châteaubriant et de Saint Nazaire. Il s'agit d'un programme de redynamisation des centres-villes de 222 villes moyennes sur le territoire français, élaboré par le ministère de la Cohésion des Territoires, en concertation avec les élus locaux, la Banque des territoires, Action logement et l'Agence nationale de l'habitat. Les villes sélectionnées sont celles qui sont le centre ville connaît actuellement des difficultés, sur le plan de l'attractivité avec une vacance commerciale importante et des logements dégradés. L'objectif du programme est d'inciter les acteurs du logement, du commerce et de l'urbanisme à réinvestir les centres villes, à favoriser le maintien ou l'implantation des activités en cœur de ville. Il s'appuie sur 5 leviers que sont la réhabilitation-restructuration de l'habitat en centre-ville, le développement économique et commercial, l'accessibilité, les mobilités et connexions, la mise en valeur de l'espace public et du patrimoine, et l'accès aux équipements et aux services publics². A Saint-Nazaire, il est prévu dans cet aspect de réhabiliter les surfaces commerciales du centre ville, d'aménager le front de mer, rénover et repositionner divers équipements comme les

2 Action Cœur de Ville, Agence Nationale de la Cohésion des Territoires,

Halles, créer un centre médical et créer un plan vélo³. A Châteaubriant, il s'agit de rénover le centre ville, de mettre en valeur le patrimoine dont le marché couvert et de soutenir le commerce de proximité. Ce programme a ainsi pour visée de renforcer des centralités à l'échelle locale.

Sur les terrains explorés dans la région nantaise, nous avons surtout rencontré des collectivités couvertes par le Plan *Petites villes de demain*. Blain, Savenay, Nort-sur-Erdre, Nozay, Ancenis, Le Loroux-Bottereau, Sainte-Pazanne ou encore Pornic sont concernées. Il s'agit d'un programme lancé en 2020 qui est le prolongement d'*Action Coeur de Ville*. Il permet à plus de 1000 petites villes et intercommunalités de moins de 20000 habitants de bénéficier d'un soutien spécifique de l'État et de ses partenaires pour élaborer des projets de revitalisation à l'échelle du plus petit centre-bourg. Ce programme vise à conforter le rôle structurant de ces villes dans le développement des territoires ruraux ou peu denses et à concrétiser des projets de territoires. Cela se traduit sur le territoire, à Blain par exemple, par une modernisation du centre ville et de ses espaces publics, en privilégiant les espaces verts et les liaisons douces, un soutien et à un accompagnement à un développement de commerces en centre-bourg, à valoriser et à renforcer les points d'attractivité actuels et les charges foncières, et renforcer la vitalité résidentielle de ce centre ville⁴. A Nozay, il s'agit davantage de *„requalifier du bâti dont un garage, de dynamiser le commerce de proximité et d'améliorer l'habitat”* (Entretien avec le responsable environnement et développement durable, CC Nozay,).

Comme nous l'ont rappelé les membres du pôle Prospective Veille Innovation de l'ANCT lors de notre entretien, *“ce sont majoritairement des politiques de redynamisation des centres villes”*. Les actions orientées vers la proximité font donc partie des objectifs promus par ces outils nationaux. En effet, pour eux *„la proximité est très liée au souci d'avoir un centre ville actif”*. Par exemple, les Plans préconisent le regroupement de services dans les gares ou des Tiers-lieux pouvant faire office de relais de centralité.

Plusieurs projets pourront ainsi bénéficier de crédits de relance. Il s'agit principalement de renforcement de centralités qui peuvent exister à l'échelle locale, parfois anciennes, qui ont pu être importantes et qui sont des territoires majeurs dans une démarche de proximité. Cependant les membres interrogés mettent l'accent sur le fait que *„on ne se pose pas la question autrement que sur les centres villes dans ces politiques nationales”*. Or la question du périurbain représente un aspect important, puisque *„dans le périurbain il peut y avoir de nouvelles centralités”* dues à des déplacements de population. Ainsi selon eux, il aurait été cependant intéressant de parfois dépasser le centre-ville pour avoir plus de proximité⁵ et *„se poser dans ce cadre des villes petites et moyennes la question si la centralité est un but en soi ou faut-il davantage en aménager plusieurs?”*

En dehors des opérations engagées dans le cadre des deux Plans nationaux que nous avons présenté, il est aussi important de mentionner l'Opération de revitalisation de territoire⁶ (ORT). Convention signée entre l'intercommunalité, sa ville principale, quelques communes volontaires et l'Etat pour une période minimale de 5 ans, avec un plan de financement et des actions prévues dans des secteurs clés sélectionnés, elle peut servir de levier d'action direct pour certains territoires. Elle prévoit des outils pour lutter contre la dévitalisation des centres-villes du territoire, en passant par la requalification du centre-ville et la rénovation du parc de logements et des locaux commerciaux pour rendre attractives les centralités habitées. Pour cela, plusieurs leviers d'interventions sont clairement identifiées et mis à disposition des territoires : dispense d'autorisation d'exploitation commerciale, possibilité de suspension au cas par cas de projets commerciaux périphériques, accès prioritaire aux aides de l'Anah, accès facilité au permis d'innover ou au permis d'aménager multi-sites, et renforcement du droit de préemption urbain et dans les locaux artisanaux. Ces leviers permettent ainsi des interventions sur les centres villes, dans des thématiques majeures pour une vie en proximité que sont par exemple la question des

3 Action Coeur de Ville , Ville de Saint Nazaire, 2021

6 <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/operation-de-revitalisation-de-territoire-ort>

Carte de synthèse du SRADDET

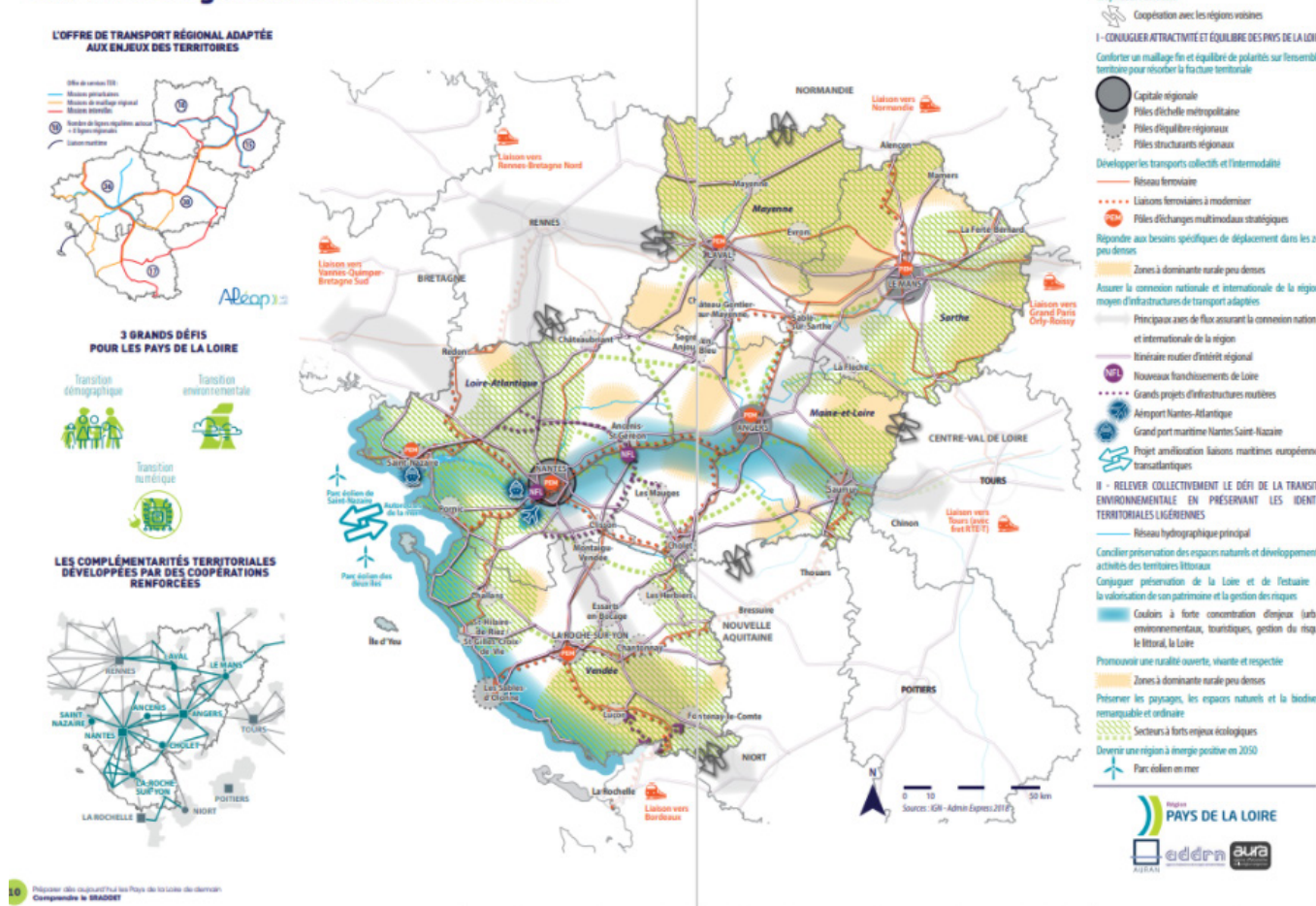


Figure 25 : Carte de synthèse du SRADDET Pays de la Loire, SRADDET Pays de La Loire, 2021

commerces mais aussi de l'habitat. Ils sont par la suite appropriés par les intercommunalité. Dans ce cadre, la communauté de commune de la région de Blain a notamment engagé son ORT, qui a été signée le 23 octobre 2020 par la ministre de la Cohésion des territoires.

- **Une stratégie régionale et des contrats de financements pouvant servir des intérêts locaux en faveur de la proximité**

La dernière version du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité du territoire (SRADDET) de la région Pays de la Loire a été publiée en 2021. Il définit à l'échelle de la région les grandes orientations stratégiques à suivre, prescriptives pour les SCoT régionaux. Certains des volets titrent des orientations stratégiques à suivre pour une meilleure coordination des politiques régionales. Le SRADDET mets ainsi en avant dans ses orientations le changement de paradigme qui devra s'opérer pour aller vers une

sobriété énergétique:

- conforter un maillage fin et équilibré de polarités
- maintenir une présence effective et adaptée des services du quotidien
- renforcer l'offre de soins
- mieux intégrer les zones économiques et commerciales au projet de territoire
- développer les transports en commun et des solutions alternatives durables
- tendre vers zéro artificialisation nette
- assurer les pérennité des terres agricoles garantes d'une alimentation de proximité
- décarboner les mobilités et massifier la rénovation du parc immobilier

Ces différentes orientations semblent ainsi concorder avec les logiques de proximité identifiées

précédemment dans les documents de planification locaux comme le SCoT, le PLUm ou encore le PDU. Cependant si ces orientations sont présentées pour leur rôle nécessaire pour une société plus sobre énergétiquement, la réduction des déplacements n'est pas envisagée si clairement comme une solution. Le report modal vers les modes actifs et le renforcement des réseaux urbains et ferrés de transports en commun restent les principales voies vers la sobriété énergétique défendues par le SRADDET. Il reste néanmoins intéressant pour les collectivités locales de la région Nantaise de se référer à la Région si leurs politiques de proximité impliquent une amélioration du réseau de transports en commun, car ils peuvent bénéficier de l'aide de la région Pays de la Loire qui intervient dans le financement des infrastructures ferroviaires et des aménagements des pôles multimodaux (gares). De plus, depuis la loi NOTRe du 1er septembre 2017 elle intervient dans le financement des transports interurbains.

Il existe aussi plusieurs outils mis en place par la Région pour améliorer le quotidien des habitants des territoires de proximité. On peut par exemple

penser au Pacte régional pour la ruralité ou aux contrats territoires-Région 2020. Publié en 2018, le Pacte régional pour la ruralité prévoit notamment un budget régional de 6,3 millions d'euros pour développer l'économie et l'emploi des territoires ruraux en passant par un soutien au développement du numérique ainsi que 2,4 millions d'euros pour maintenir la présence de professionnels de santé de proximité et 8,1 millions d'euros pour l'amélioration du cadre de vie, du logement et des centralités rurales. Les contrats de développement métropolitain et les contrats territoires-Région 2020⁷ consistent en un soutien financier de la région Pays de la Loire vers les collectivités pour leurs investissements publics. Trois principes régissent ces contrats : l'équité, la proximité et la liberté. Les investissements publics en faveur de la proximité passent ainsi par un principe de contractualisation entre la région et les intercommunalités avec une sélection par la Région de projets d'investissements structurants pour les territoires en matière de cadre de vie de proximité. Ces projets sont sélectionnés selon le caractère compatible des orientations de leurs documents d'urbanisme locaux (PADD, SCOT, PLUi) avec les objectifs du SRADDET, afin d'assurer une cohérence d'ensemble des projets sélectionnés.

7 Contrats Territoires-Région 2020 <https://www.paysdelaloire.fr/les-aides/contrats-territoires-region-2020/contrats-de-developpement-metropolitain>

3.2 La planification métropolitaine et le SCoT : pôles structurants et polycentrisme

L'aire urbaine de Nantes se caractérise par un fort dynamisme démographique et économique. Le territoire a maintenu un contraste fort entre l'urbain et le rural dans un système bipolaire entre Nantes et Saint-Nazaire qui tend néanmoins à s'unifier. Depuis 2014, les aires urbaines de Nantes et Saint-Nazaire sont ainsi contiguës. Contrairement à d'autres agglomérations françaises, le territoire nantaise reste jusqu'aux années 1980 sans structure de coopération intercommunale et sans documents de planification supra-communal. Toutes les tentatives de constitution d'intercommunalité échouent du fait de la réticence des communes de banlieue à être absorbées par la ville centre (Pinson, 2002). Néanmoins, plusieurs évolutions politiques et urbaines amènent à des changements institutionnels importants. L'élaboration d'un SCoT débute en 2003 sur un vaste périmètre regroupant Nantes et Saint-Nazaire et doit devenir un outil de coopération entre ces territoires. L'ensemble métropolitain est réuni depuis 2003 dans un même SCoT, sur un périmètre large, ce qui reste rare en France à cette échelle. Sur cet ensemble, le SCoT constitue le document pivot du système de planification territorial orientant

les stratégies de planification métropolitaine vers la construction d'une armature „multipolaire et polycentrique” (Directeur du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, 10/02/22).

La constitution de cette armature métropolitaine suit un chemin long héritée d'une vision stratégique ancienne débutée par un recentrement de proximité par les pôles de centralité. Le syndicat mixte du SCoT est créé en 2003 pour constituer le premier SCoT approuvé en 2007, qui constitue le premier document de planification intercommunale depuis le schéma directeur de l'aire métropolitaine de Nantes élaboré par l'Etat dans les années 1970 (figure 26). La constitution du pôle métropolitain constitue dans l'historique de la planification intercommunale de la région nantaise le moment de passage d'une planification dans les mains du maire et des conseils municipaux à un enjeu intercommunal.

Les principes du premier SCoT reprennent les objectifs fixés par la DTA (directive territoriale de l'aménagement) de l'estuaire de la Loire. Ce document de planification des priorités d'actions de l'Etat à l'horizon 20-25 ans a été approuvé en 2006 autour de 4 orientations :

- le renforcement du bi-pôle Nantes / Saint-Nazaire

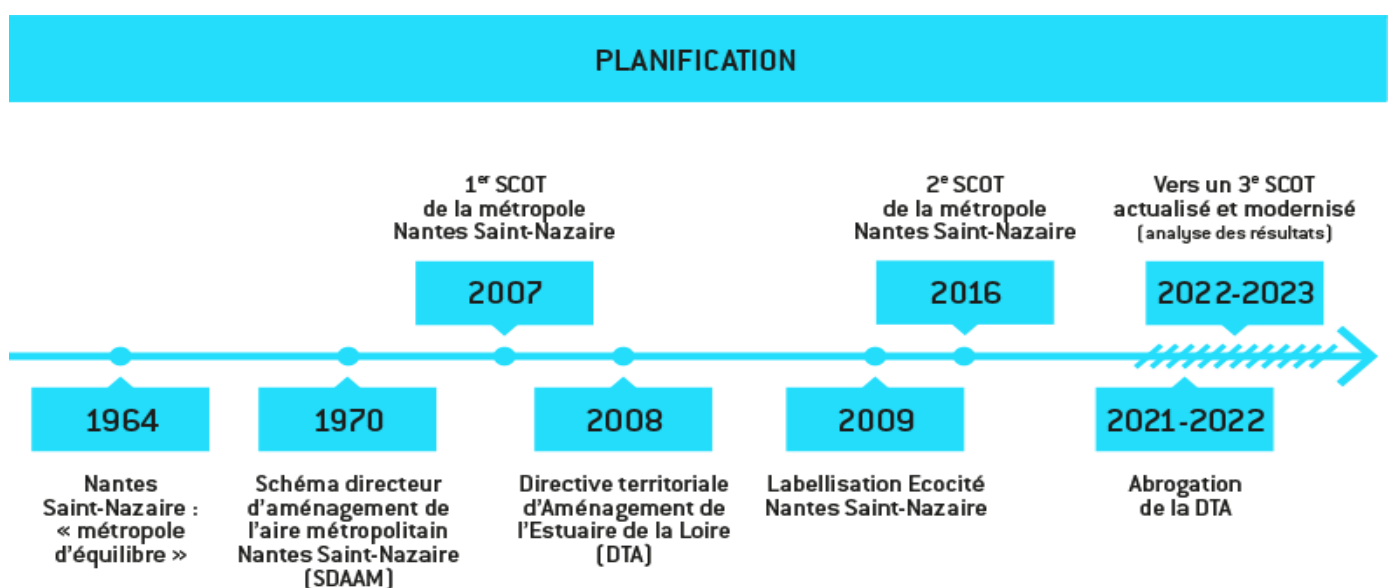


Figure 26 : Historique de la planification du SCoT, SCoT, Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, 2017

- le développement des pôles d'équilibre qui devront contribuer à un bon maillage de l'ensemble du territoire métropolitain
- l'affirmation du développement durable comme un enjeu stratégique
- la préservation et mise en valeur des espaces naturels et agricoles

Le modèle de développement urbain planifié par le SCoT de 2007 est donc d'abord fondé sur les pôles structurants comme centralités de proximité. La notion de proximité a d'abord été envisagée dans le SCoT 1 autour de la réduction des obligations de déplacement avec des pôles de centralité qui devaient devenir structurants en captant la croissance démographique et de l'emploi. Ainsi, „la croissance démographique jusqu'en 2030 devrait être portée à 72% par son solde naturel et 28 % par son solde migratoire” (SCoT métropolitain Nantes Saint-Nazaire, 2007). Le directeur du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire depuis 2007 précise que le SCoT 1 devait répondre à trois grands principes :

- *„Arrêter la diffusion urbaine et le mitage du territoire. L'objectif est de fermer les villages et les hameaux en freinant la dispersion urbaine et non tellement la périurbanisation dans le contexte territorial spécifique de l'ouest de la France avec une urbanisation très dispersée.”*
- *„Recentrer l'urbanisation dans le périurbain autour des centres-bourgs par la densification, en consolidant les services de proximité dans ces centres et pérenniser les terres agricoles qui ne constituent plus des réserves foncières (avant que ce soit inscrit dans le cadre réglementaire national) pour diminuer la consommation foncière de 10% par rapport aux années précédentes ”*
- *„Consolider les pôles structurants notamment dans leur fonction commerciale intermédiaire par des projets de zones commerciales et de zones d'activités.”*

Le SCoT recommande ainsi de privilégier la „densification et le renouvellement urbain” et une extension urbaine „en continuité du tissu existant afin de favoriser la ville des courtes distances et l'utilisation des transports collectifs” (SCoT Nantes Saint-Nazaire, 2007). Ce modèle s'est développé autour des 5 pôles structurants : Savenay, Saint-Etienne-de-Montluc, Treillières, Nort-sur-Erdre, Blain. Ceux-ci ont été définis comme des pôles intermédiaires en relais de Nantes et de Saint-Nazaire. Ces pôles ont été choisis pour leur rôle de centralité dans l'intercommunalité, mais également par la présence d'une desserte existante ou en projet par les transports en commun. A Savenay ou Saint-Etienne-de-Montluc la desserte ferroviaire existait en 2007 alors que la commune de Nort-sur-Erdre devait accueillir le projet de tram-train qui relie Châteaubriant à Nantes. Cette concentration du développement urbain sur ces villes desservies par des lignes de transports collectifs devait permettre de réduire les déplacements automobiles vers l'agglomération nantaise en incitant à des déplacements de proximité dans les périmètres intercommunaux constituant des “bassins de vie”. L'approche par les infrastructures de transport en commun permet également d'envisager le développement de fonctions commerciales, de services mais également de zones résidentielles structurées en fonction des stations de transport en commun sur le modèle du Transit-oriented development (TOD) (Maulat, 2014). Ainsi, plusieurs orientations du SCoT devaient guider l'aménagement des pôles structurants du SCoT : „favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans des secteurs desservis par les transports collectifs”, „favoriser la construction de logements, de services, d'activités tertiaires et d'équipements en priorité à proximité des stations et axes de transports collectifs”, “traiter les gares et les principaux points d'échanges de transports collectifs en pôles de centralité” (SCoT Nantes Saint-Nazaire, 2007). Les pôles structurants devaient être aménagés pour devenir des centralités de concentration du développement urbain, des services et équipements. Pour autant, le SCoT Nantes Saint-Nazaire ne fixe pas de contrainte forte au développement des communes hors des pôles structurants et donc hors des zones desservies par

les transports collectifs afin de ne pas freiner le développement de certains territoires.

Le concept de proximité a été consolidé dans le deuxième SCoT approuvé en 2017, dans un but de réduire les déplacements, en densifiant le modèle périurbain et en raccrochant le développement urbain au centre bourg. L'objectif est d'agir sur le mitage urbain en réduisant l'écart entre hameaux et villages et de raccrocher le développement urbain au bourg. Le SCoT 2 présente un objectif de réduction de 50% de l'espace urbanisé (contre une réduction de 10% dans le SCoT 1). La réduction est envisagée sous une échelle globale par un principe d'effort partagé mais d'intensité différencié selon le poids démographique, le développement passé et les perspectives de croissance démographique et économique des territoires. Le territoire de Blain, entré dans le périmètre métropolitain en 2010, était par exemple moins urbanisé que les autres territoires et n'a pas eu les mêmes objectifs de réduction de la consommation foncière.

Le modèle du SCoT 2 ne remettait pas en cause directement le modèle du lotissement mais avait pour objectif de le compacter notamment dans les pôles structurants afin de répondre à l'enjeu démographique et à l'enjeu de redéfinition de la proximité spatiale. Au moment de la constitution du SCoT 2, le code de l'urbanisme imposait que le SCoT devait présenter un objectif de réduction des déplacements.

En ce sens, le document d'orientations et d'objectifs du SCoT 2 Nantes Saint-Nazaire visait plusieurs objectifs :

- intensifier les centralités en incitant à des alternatives à l'automobile et en favorisant dans cet aspect l'émergence de la „ville de courte distance“. La ville de courte distance étant définie dans le SCOT comme une urbanisation se concentrant sur les centralités et sur les liaisons entre bourgs et villages et hameaux, avec la présence d'équipements.
- développer dans les centralités la mobilité à 10 minutes à pied et 5 minutes de vélo. Limiter la spécialisation de l'espace. Articuler les services de proximité du quotidien avec cette distance.
- requalifier le parc de logements, densifier, optimiser le tissu urbain et construire de nouveaux logements à proximité des commerces, services et équipements...afin d'avoir plus de proximité.
- volonté de mixité fonctionnelle par une diversification de l'habitat et des populations y habitant (en termes de revenus)

Le SCoT Nantes Saint-Nazaire permet de fixer des grandes orientations favorables à des dynamiques de proximité et montre une ambition du pôle métropolitain sur les questions de proximité. Pour autant, ces orientations ne sont que peu prescriptives. Les documents cibles comme le PLU sont uniquement soumis à de simples obligations de compatibilité avec les orientations et cibles du SCoT. Les documents cibles comme le PLU sont en effet soumis simplement à des rapports de compatibilité engageant avec le SCoT sur les questions de restriction de l'étalement urbain ou de densification. Le document cadre est peu engageant localement, permettant une certaine liberté aux intercommunalités.

3.3 La planification au sein de Nantes Métropole : densification, modes actifs et préservation

Contrairement au périmètre du SCoT métropolitain, la ville centre de Nantes est une intercommunalité centrale forte et ancienne. Nantes Métropole est créé en 2000 et constitue à l'origine une intercommunalité de "gestion" qui laisse une grande marge de manœuvre aux communes (Arab et al., 2008). Pourtant, l'historique des politiques d'urbanisme et de déplacements à l'échelle métropolitaine depuis les années 1960 révèle un faible recours aux instruments de planification territoriale (Maulat, 2014). La politique de déplacements est restée pendant longtemps une politique axée uniquement sur le développement de l'offre de transports en commun. L'organisation des ressources spatiales n'a été prise en compte que tardivement comme levier d'une politique de mobilité (Maulat, 2014). Les politiques de l'agglomération se caractérisaient par l'absence d'une régulation forte sur le développement urbain et les déplacements sur l'ensemble du périmètre intercommunal. À partir des années 2010, l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains et du Plan Local d'Habitat marque une nouveauté dans la coordination urbanisme et transport. Les deux documents sont élaborés en parallèle et proposent un chapitre commun. Cette évolution au tournant des années 2010 marque la promotion d'un modèle de ville compacte articulée à un réseau de transports en commun. En réalité, plus qu'une réelle stratégie de mobilité autour de l'articulation urbanisme transport, ces évolutions dans les politiques urbaines se révèlent surtout être des leviers pour valoriser l'attractivité du cœur métropolitain dans un contexte de concurrence accrue entre les villes (Maulat, 2014).

Cette ambition est prolongée par les nouveaux documents réglementaires de Nantes Métropole.

• Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) dans le PLUm

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), co-construit avec 24 communes, dans le cadre du Plan Local de l'Urbanisme métropolitain (PLUm), du Programme local de l'Habitat et du Plan Climat air énergie territoriale (PCAET), constitue le socle de la stratégie métropolitaine afin de „concevoir des villes où il est possible de se loger, de travailler, d'accéder à la formation et aux loisirs, sans avoir à se déplacer ni trop loin, ni trop longtemps.” (Plan de Déplacements Urbain Nantes Métropole, 2018, p.3). Le projet métropolitain s'exprime au travers du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLUm, qui fixe, pour cela, 4 grandes orientations stratégiques qui guideront, demain, toute politique publique portée par la Métropole :

1. Dessiner la métropole nature
2. Agir contre le changement climatique et s'adapter à ses premiers effets
3. Développer l'attractivité et le rayonnement de la métropole
4. Organiser la métropole rapprochée.

L'ambition d'une proximité spatiale pour les communes de la métropole est donc affichée en tant qu'objectif commun à tous les documents réglementaires. L'un des concepts centraux est la métropole compacte : l'objectif est de mieux articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité afin que chaque habitant dispose d'une offre de proximité diversifiée en termes d'habitat, d'emploi, d'études, de loisirs, ..., favorisant le recours aux modes actifs.

• Le règlement du PLUm

Dans le PLUm, construit à un horizon 2030, l'ambition d'une métropole rapprochée s'exprime par l'objectif de faire tendre le développement de la métropole vers davantage de mixité fonctionnelle et sociale, afin de favoriser la proximité. Dans cet

aspect, l'objectif se traduit par le fait de favoriser le développement de la mixité des usages dans une même construction, afin d'avoir des services plus nombreux et plus accessibles aux citoyens par des déplacements de proximité permettant d'éviter l'utilisation de l'automobile et d'aboutir à plus de proximité. Cela passe par des outils de densification autour des centralités urbaines afin de favoriser la "ville intense" pour que la mixité participe à la proximité (Entretien avec le chargé de mission PLUM Nantes Métropole, 03/03/22). Il s'agit également de "favoriser la ville des courtes distances", donc de favoriser l'urbanisation à proximité des axes de transports collectifs structurants et de créer des conditions propices au développement des modes actifs. Pour atteindre ces objectifs, la métropole a pour ambition de mettre en place un principe de maillage généralisé (liaisons et emplacements réservés) et de normes de stationnement territorialisées (pour répondre aux besoins des usagers). La spécificité de ce PLUM est, pour favoriser cette « métropole rapprochée », de proposer une classification des différentes zones du territoire, avec principalement des zones urbaines mixtes accueillant cette mixité fonctionnelle et de la densification, classifiée selon leur situation et si ce sont des centralités actuellement. Dans ce cadre, il est prévu de concentrer $\frac{3}{4}$ de la production de logements en intra-périphérique et dans les centralités urbaines en extra-périphérique (Plan Local d'Urbanisme métropolitain, 2019, p.11), ce qui correspond à ces zones urbaines mixtes. L'effort est ainsi porté pour permettre une préservation d'autres zones sur lesquelles l'urbanisation est interdite, et de recentrer le développement urbain, pour plus de proximité.

- **Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)**

Le nouveau plan de déplacements urbains Nantes Métropole (PDU), adopté en décembre 2018, place de nouvelles ambitions par rapport à la proximité, notamment par le levier de la réduction de la portée des déplacements. Ce PDU présente un plan d'actions à 10 ans 2018-2027 pour les 24 communes de la métropole. Le PDU est présenté comme l'outil indispensable pour que la Métropole

se donne les moyens de répondre au mieux aux besoins de mobilité tout en articulant de manière cohérente sa politique de déplacements avec les choix d'aménagement et de développement urbain.

Le PDU se construit autour de 5 orientations stratégiques pour impulser un changement des comportements de mobilité pour répondre à de nouveaux besoins de déplacements estimés à 270 000 déplacements quotidiens supplémentaires en 2030 tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre :

1. Innover pour impulser et accompagner le changement de comportement
2. Organiser la métropole rapprochée, le territoire des courtes distances
3. Poursuivre la construction d'un espace public apaisé et de qualité à l'échelle du piéton et du cycliste
4. Organiser les liens entre les territoires à l'échelle métropole et au-delà
5. Faire vivre collectivement la politique de mobilité avec les acteurs du territoire

Le deuxième objectif a été construit après que le défi de la proximité ait été identifié comme prioritaire à l'occasion de la concertation citoyenne relative à la révision du PDU par les citoyens et acteurs du territoire. Ainsi, l'idée est que "penser concomitamment l'organisation de la ville et le maillage du territoire par une offre de services de mobilité adaptée permet d'agir à la fois sur les distances de déplacement et sur le choix modal" (Plan de déplacements urbains Nantes Métropole, p.36). Les actions et politiques identifiées pour répondre à cette orientation sont multiples : anticiper les besoins de mobilité sur le territoire, renforcement des centralités et leur mixité, un développement urbain qui doit être privilégié aux abords des grands axes structurants de transports collectifs (Plan de déplacements urbains Nantes Métropole, p.36). La politique de stationnement est identifiée dans le PDU comme un levier majeur de la politique de déplacement.

Les documents de planification de Nantes Métropole intègrent l'enjeu de la proximité notamment à travers l'objectif de la "*métropole rapprochée*". Les principaux outils sont des outils de densification, la consolidation et la favorisation de centralités, ainsi que le développement des cheminements doux, afin de faire du territoire métropolitain un territoire de courte distance.

3.4 Les stratégies d'aménagement dans les périphéries : entre extension urbaine et valorisation des bassins de vie

L'ensemble de l'aire urbaine nantaise n'est pas couverte par le périmètre du SCoT métropolitain Nantes Saint-Nazaire. Certains territoires ont mis en place leur propre stratégie de planification dont les problématiques peuvent différer de Nantes Métropole. Dans le cas du document stratégique du Vignoble Nantais, situé au sud-ouest de Nantes, la stratégie du territoire cherche à résoudre les problématiques d'extensions urbaines et de valorisation des bassins de vie.

Le Vignoble Nantais est un pays ainsi qu'un syndicat mixte, situé à proximité immédiate de Nantes en son sud-est. Au sein de son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), et plus particulièrement de son Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), le Vignoble Nantais annonce 5 objectifs :

- Préserver les ressources environnementales du territoire
- S'organiser autour de pôles de centralité supports d'équilibre et de dynamisme pour le Pays du Vignoble Nantais
- Donner à l'agriculture la visibilité pour renforcer son rôle économique et patrimonial majeur
- Valoriser et renforcer la qualité de vie du Pays du Vignoble Nantais
- Soutenir le développement d'un système économique dynamique

Les cinq objectifs visent selon le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) à : „Tirer parti d'un positionnement d'interface avec d'autres territoires et pas seulement Nantes, pour renforcer notre identité du Pays du Vignoble Nantais”. L'objectif pour le Vignoble Nantais est de : „s'organiser autour de pôles de centralité supports d'équilibre et de dynamisme pour le Pays du Vignoble Nantais”. 4 types de centralités sont développées :

- Centralité d'équilibre d'avenir
- Centralité de proximité
- Centralité intermédiaire
- Pôle d'équilibre structurant, où s'est répartie la croissance de population (+1,25%) conformément aux objectifs du SCoT.

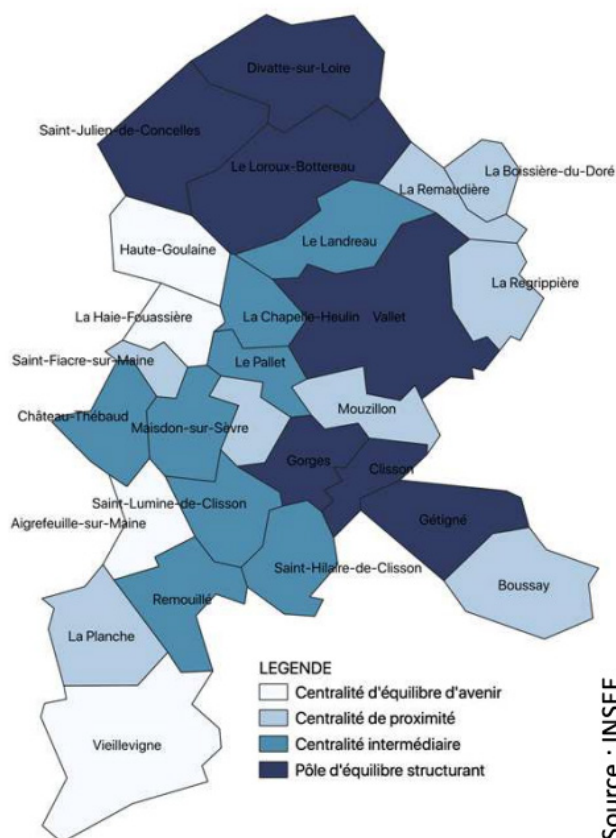


Dans le bilan du SCoT, datant de 2021, le Vignoble Nantais affirme que le renforcement des centralités a été une réussite par le prisme de la construction de logements, en rapport avec les objectifs précédemment initiés. La croissance démographique a été moins forte qu'escompté, à l'inverse des territoires voisins du Pays de Retz et de Nantes Métropole. Les logements construits n'ont donc pas permis d'accueillir autant d'habitants qu'envisagé. Le bilan du SCoT avance comme hypothèse une évolution des profils résidentiels sur le territoire, avec une plus forte représentation des personnes seules et des couples sans enfants. Il est aussi noté que les transports collectifs intra-territoriaux demeurent inexistantes, pour des déplacements en croissance. Cela entraîne, toujours selon le bilan du SCoT, une intensification de l'autosolisme sur le Vignoble Nantais.

Le bilan du SCoT analyse aussi les dynamiques commerciales sur la période de référence. Le nombre de commerces dans le Pays du Vignoble Nantais stagne et l'implantation commerciale est réalisée dans les zones dédiées. La période 2015 - 2021 se caractérise par une diminution "importante" du nombre de commerces au sein des centralités : „toutes les tailles de commerces sont moins représentées dans les centralités en 2018

qu'en 2014" (entretien avec le chargé d'études urbanisme et cadre de vie, et avec le responsable de l'Agenda 21, Ville de Clisson, 10/02/22). Le bilan souligne que cette dynamique ne répond pas aux objectifs énoncés dans le SCoT, qui soutient le maintien des petits commerces en centralité et souhaite conditionner l'implantation des commerces en zone dédiée à une impossible implantation en centralité.

Rappel de l'armature définie par le SCoT :



D'après les acteurs interrogés à Clisson, les pistes de réflexion existent d'ores et déjà pour le prochain document (entretien avec le chargé d'études urbanisme et cadre de vie, et avec le responsable de l'Agenda 21, Ville de Clisson, 10/02/22). Il permettra d'aller plus loin en :

- Repensant les logiques d'implantations commerciales en lien avec les flux
- Tenant compte du principe de « zéro artificialisation nette » et des difficultés observées sur le développement des zones périphériques, pour s'interroger sur leur avenir
- Investissant l'aménagement des centres-villes de manière plus apaisée, plus végétale, et permettant aux séniors comme aux plus jeunes d'y trouver leur place.

Le phénomène de différenciation entre stratégie métropolitaine et stratégie des agglomérations périphériques révèle l'incapacité de la métropole à loger tous les habitants (notamment les familles, nombreuses ou monoparentales) mais aussi les impacts des politiques d'attractivité que mènent les communes limitrophes avec des lotissements de faible densité pour attirer les familles (Grisot, 2021). Sylvain Grisot plaide pour que la métropole se dote d'un outil de régulation réel à l'échelle métropolitain, c'est-à-dire à l'échelle de l'aire urbaine pour endiguer les concurrences territoriales ainsi qu'une stratégie globale sur l'artificialisation des sols.

Tableau de synthèse des documents stratégiques et de planification consultés par échelle d'action et leur contenu : définition de la proximité, et leviers proposés . Réalisation du groupe, 2022

Echelle du document	Nom du document	Type de document	Définition de la proximité	Objectifs	Leviers
Nationale	Action Coeur de Ville	programme interministériel	revitalisation du centre-ville	Mettre en lumière des problèmes de désertification des centres des villes moyennes pour inciter les acteurs du logement, du commerce et de l'urbanisme à réinvestir les centres-villes	<ul style="list-style-type: none"> - Leviers financiers avec une dotation d'équipement, une dotation de soutien à l'investissement local, et un fond national d'aménagement et de développement du territoire - Dispositifs fonciers avec un Fond Friche visant à dépolluer les sites industriels et à recycler le foncier
	Petites Villes de Demain	programme interministériel	revitalisation du centre-bourg	Améliorer le quotidien des habitants des petites villes jouant le rôle de centralités territoriales (dotation globale de 3 milliards d'euros pour toutes les villes du programme)	<ul style="list-style-type: none"> - Soutien en ingénierie afin de donner aux collectivités les moyens de mettre en oeuvre un projet de territoire, par un financement de postes de chefs de projet et de managers - Création de Maisons France Service, de Fabriques de Territoires et de Micro-Folies - Aides financières pour la rénovation du bâti et de la patrimoine
	ORT	convention multipartite (Etat -EPCI)	revitalisation territoriale	Mettre en oeuvre un projet urbain, économique et social de revitalisation du territoire concerné	<ul style="list-style-type: none"> - Leviers de soutien financier - Dispense d'autorisation d'exploitation commerciale - Possibilité de suspension de projets commerciaux de périphéries - Renforcement du droit de préemption urbain et dans les locaux artisanaux

Echelle du document	Nom du document	Type de document	Définition de la proximité	Objectifs	Leviers
Régionale	SRADDET Pays de la Loire	document stratégique	pas de définition de la proximité mais une mise en avant de la nécessité de changer de paradigme pour aller vers une sobriété énergétique	Conjuguer, dans les choix d'aménagement pour la Région à l'horizon 2050, l'attractivité et l'équilibre des Pays de La Loire et réussir la transition écologique en préservant les identités territoriales.	Normes et valeurs prescriptives pour les documents de planification locaux
	Pacte Régional pour la ruralité	dispositif régional	soutien aux habitants des espaces ruraux fragiles	Développer les services, l'accessibilité, le commerce de proximité dans le rural,	<ul style="list-style-type: none"> - Accompagnement financier aux commerces de proximité - Soutien aux projets alimentaires territoriaux (PAT) - Actions pour le maintien de la présence de professionnels de santé et de l'accès aux soins de proximité
	Contrats Territoires-région 2020	dispositif régional	pas de définition de la proximité mais soutien aux projets locaux de développement	- Aider les intercommunalités de la Région selon leurs besoins et leurs difficultés	Soutien financier de la Région aux intercommunalités par contractualisation, pour permettre aux territoires de mettre en place des projets
Pôle métropolitain	SCoT Nantes Saint- Nazaire	document réglementaire	politique des pôles structurants	<ul style="list-style-type: none"> - Volonté de concentrer la croissance démographique et résidentielle autour des pôles structurants, inciter aux alternatives à l'automobile pour favoriser l'émergence de la "ville de courte distance" 	<ul style="list-style-type: none"> - Localiser le développement commercial, les fonctions économiques et de centralités dans les pôles structurants

Echelle du document	Nom du document	Type de document	Définition de la proximité	Objectifs	Leviers
Métropole de Nantes	PADD	document réglementaire	proximité spatiale comme objectif commun à tous les documents d'urbanisme réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> - Organiser la métropole rapprochée et la métropole nature - Maintenir une offre de proximité diversifiée en termes d'habitat, d'emploi, d'études, de loisirs, qui favorise le recours aux modes actifs 	Fixe des orientations prescriptives aux documents réglementaires infra
	PLUm	document réglementaire	construire la métropole rapprochée par la densification, et la mixité fonctionnelle et sociale	Optimiser le foncier à densifier, mutualisation de foncier, sanctuarisation de terres pour lutter contre l'étalement urbain	<ul style="list-style-type: none"> - Mutualisation de foncier - Définition de zones urbaines mixtes accueillant la densification et devant proposer une mixité fonctionnelle - Mise en place de normes de stationnement territorialisées et d'un maillage généralisé
	PDU	document réglementaire	construire la métropole rapprochée et promouvoir le territoire des courtes distances	Ambition de réduction de la portée des déplacements, action sur le stationnement et la pacification de l'espace public pour favoriser les modes actifs préciser.	Permettre une offre de services de mobilité adaptée permettant d'agir sur les distances de déplacement

4. Des outils et projets locaux en faveur de la proximité ?

L'analyse des documents de planification à différentes échelles nous ont permis d'illustrer, sur le territoire, différents objectifs et stratégies sur la proximité. Cependant ils sont associés à des outils et à des projets locaux qui interrogent sur leur compatibilité avec des problématiques de proximité. Ces premiers outils sont ceux notamment liés à la densification et à la mixité fonctionnelle.

4.1 Les outils de densification et de mixité fonctionnelle

A l'échelle de Nantes Métropole, le PLUm encourage le développement de la proximité à travers le rôle renforcé des centralités. Cela passe par une logique d'optimisation du foncier afin de localiser des zones à densifier afin d'organiser la „métropole rapprochée“. Le zonage identifie les espaces de mixité des fonctions par la zone UM (espaces urbains mixtes)

qui correspond à la majorité des tissus urbanisés de la métropole. Dans ces zones, l'objectif est de favoriser la mixité fonctionnelle et sociale et la proximité. Plusieurs secteurs sont identifiés (figure 27) :

- UMa : secteurs de développement correspondant aux centralités actuelles ou en devenir
- UMb : secteurs de développement correspondant aux quartiers de grands ensembles ou de projets urbains à la morphologie spécifique
- UMc : secteurs de développement aux formes diversifiées situés en élargissement des centralités ou le long de corridors de mobilité
- UMd : quartiers résidentiels principalement pavillonnaires à préserver
- UMe : villages et hameaux à contenir dans leur enveloppe actuelle

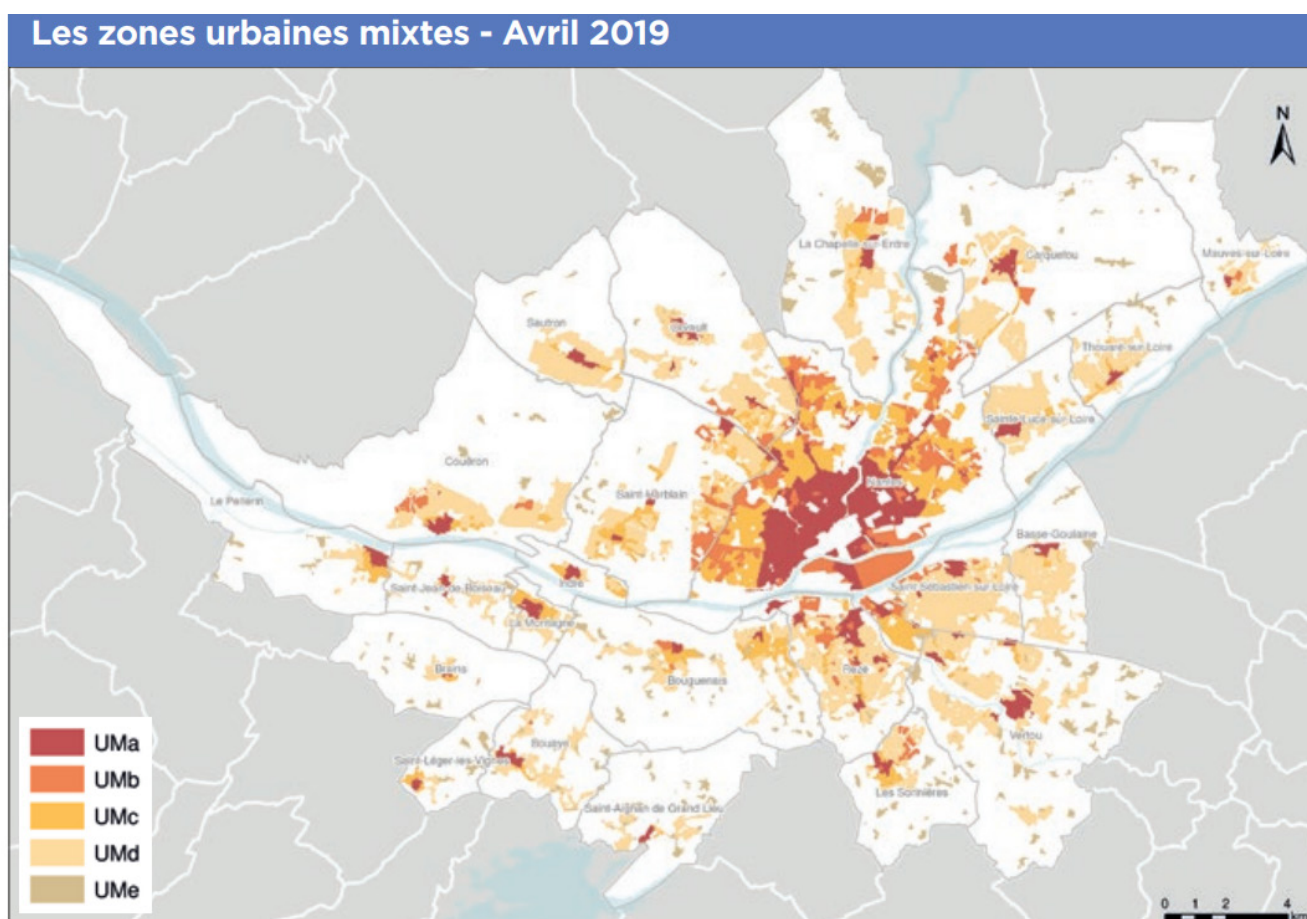


Figure 27 : Répartition des zones urbaines mixtes sur le territoire Nantes Métropole, PLUm, Nantes Métropole, 2019

Pour favoriser la mixité urbaine et permettre une diversification et une intensification du tissu urbain existant, toutes les destinations sont autorisées dans la zone urbaine mixte (logements, bureaux, équipements et services, commerces de détail, ...).

Les secteurs UMa (centralités) et UMc (extension des centralités et le long d'axes de mobilité) sont les secteurs privilégiés du développement urbain. L'objectif sur ces secteurs est de favoriser la diversité des formes bâties et la qualité des paysages urbains le long des rues afin d'éviter la standardisation des constructions afin de rendre la densification acceptable. Par ailleurs, la zone UMd (quartiers pavillonnaires) se distingue entre deux types de secteurs : secteur UMd1 la ville apaisée en cours d'évolution avec densification possible et UMd2 à préserver la ville résidentielle avec des constructions nouvelles possibles uniquement le long des rues et à l'arrière des parcelles des extensions limitées. Cette différenciation traduit des volontés politiques des élus de certaines communes de refus de la densification.

Plus spécifiquement, le PLUm indique que pour favoriser l'optimisation des parcelles, les règles relatives à la volumétrie et à l'implantation des constructions sont peu contraignantes pour laisser la capacité aux entreprises de se développer sur site. De plus, pour favoriser la mutualisation de certains espaces/équipements et économiser le foncier, il est prévu des règles alternatives pour la réalisation des surfaces éco-aménagées et des aires de stationnement mutualisées en cas d'OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) sectorielle ou de secteur d'aménagement le mentionnant. Ces zones à densifier sont localisées dans les centralités et ont pour objectif de proposer une mixité fonctionnelle et favoriser l'implantation de services. Ce sont les zones urbaines mixtes notamment. Parallèlement des terres sont sanctuarisées pour lutter contre l'étalement urbain et un allongement des distances. L'urbanisation est favorisée le long des axes de transports collectifs structurants afin de favoriser la "ville de la courte distance".

TRADUIRE L'ORIENTATION « ORGANISER LA MÉTROPOLÉ RAPPROCHÉE »

LES SPÉCIFICITÉS DES SECTEURS PAVILLONNAIRES

Spécificités de l'UMd1

- Permettre la densification en profondeur dans le respect de l'intimité et de l'ensoleillement des jardins privés.
- Conditionner les projets d'ensemble, à la création de voie nouvelle permettant un maillage piéton, vélo ou voiture. La voie déclenche alors une nouvelle bande constructible.

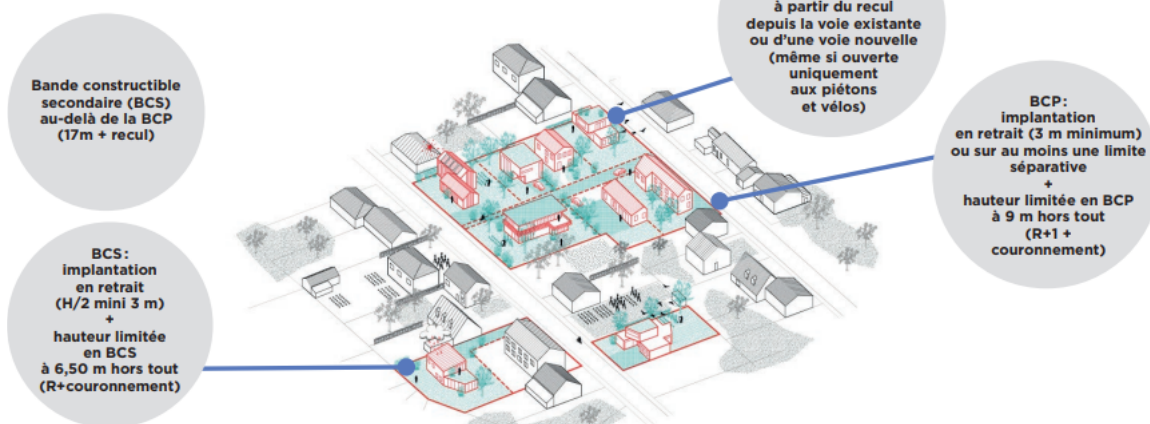


Figure 28 : La densification des secteurs pavillonnaires, PLUm Nantes Métropole, 2019

Par ailleurs, le PLUm présente plusieurs outils de mixité sociale afin de favoriser les parcours résidentiels et éviter une fuite forcée des ménages ne pouvant se loger dans la métropole vers la périphérie. Tout d'abord, un outil d'élargissement des "secteurs de renforcement de la mixité sociale" a été mis en place qui définit un pourcentage minimal de la surface de plancher des programmes de construction ou d'aménagement à destination d'habitation qui doit être affecté à des logements locatifs sociaux ou à des logements abordables. Il s'agit d'une "obligation de faire" opposable à toute opération d'aménagement ou de construction à destination d'habitation à partir d'un certain seuil, exprimé en surface de plancher. Par ailleurs, des "emplacements réservés pour la mixité sociale" sont prévus pour permettre la réservation d'un ou plusieurs terrains en vue de la réalisation d'un programme de logements comprenant une part minimale de 35% de logements locatifs sociaux et jusqu'à 100% pour les petites opérations inférieures à 20 logements.

Au-delà de Nantes Métropole, le cadre réglementaire national émergent avec l'objectif du Zéro Artificialisation Nette, modifie les orientations et les stratégies des communes. Plusieurs entretiens menés ont permis de mettre en avant la nécessité pour les acteurs (élus et techniciens) de penser le processus de densification en fonction du Zéro Artificialisation nette (trajectoire inscrite dans le projet de loi climat et résilience visant à ne plus artificialiser à terme, tout en laissant la possibilité de compenser l'artificialisation). Cela passe par une volonté de sobriété foncière, avec un cap à atteindre qui soit celui de l'absence de toute artificialisation nette en 2050. Cette injonction réglementaire nationale qu'est le ZAN a donc des répercussions sur les enjeux d'aménagements locaux.

Clisson a quelques réserves foncières ; la commune dispose donc d'une marge d'urbanisation par rapport aux objectifs du ZAN. Cependant d'autres communes se sentent pénalisées par les articles 47 à 50 du projet de loi climat et résilience, évoquant le calcul de la surface des territoires à urbaniser : „Le rythme national de l'artificialisation des sols doit être tel que, sur la décennie à venir, la consommation totale d'espace observée soit inférieure à la moitié de la consommation totale observée sur la décennie écoulée“. Mais ce cadre apparaît être contraignant pour certaines communes, puisque fixe des limites en termes de développement urbain comme il est expliqué dans la CC de Nozay. En effet, „le principe du ZAN est de ne pas augmenter l'artificialisation de 10 à 15 % par rapport à 2010, et comme on a été assez peu vertueux dans ces années là avec peu d'ouvertures et ça fait qu'on aurait très peu de possibilité d'urbanisation" (responsable environnement et développement durable, CC de Nozay, 2022). Ainsi des communes comme Puceul dans la communauté de communes de Nozay qui ont eu un rythme d'urbanisation faible ces dernières années voient leur possibilité d'organiser très réduite en comparaison d'espaces qui ont beaucoup urbanisé récemment (Blain par exemple). Aujourd'hui ce problème fait apparaître plusieurs débats, dont celui d'aller vers des objectifs territorialisés de lutte contre l'artificialisation des sols.

4.2 Les actions sur les maillages « doux »

La plupart des territoires explorés considèrent les actions sur les maillages doux comme des actions visant à inscrire ces aménagements dans une logique de proximité. Dans de nombreux cas il s'agit plus d'une logique de proximité de l'accessibilité par la mobilité, avec un renforcement des liaisons aux transports collectifs notamment. Dans d'autres cas on observe aussi des aménagements menés dans une logique de proximité spatiale, avec des aménagements réalisés à plus petite échelle comme celle d'une ville ou d'un quartier, pour y favoriser les déplacements par modes actifs.

S'agissant des actions menées dans une logique de proximité par l'accessibilité, le PLUm métropolitain prévoit plusieurs outils à l'échelle de Nantes métropole. On note notamment des normes territorialisées pour le stationnement vélo et automobile. Le PLUm prévoit ainsi l'obligation pour tout projet de logement collectif ou de bureaux de prévoir des emplacements pour les vélos : 1 emplacement par logement inférieur à 50m² en intra-périphérique et 2 emplacements par logement supérieur à 50m², et 1 emplacement par logement en extra périphérique quelle que soit la surface. Il prévoit également des normes pour les véhicules motorisés dans les constructions à usage de bureaux afin de favoriser l'usage des transports collectifs structurants, et limiter la consommation d'espace. Une norme maximale est ainsi imposée, avec une faculté d'adaptation de cette norme pour les entreprises situées à proximité des accès au réseau routier majeur de la métropole (A811, A11, N165, N444) et pour celles utilisant une flotte de véhicules professionnels afin de répondre à leur fonctionnement particulier. Enfin le PLUm met en avant un principe de maillage généralisé avec des emplacements réservés pour aménager de nouvelles voies, de nouveaux espaces publics, des liaisons viaires destinées aux modes actifs inscrits pour construire un maillage facilitant l'accessibilité dans les équipements, services, et arrêts de transports en commun. Toujours à l'échelle de Nantes métropole,

le PDU Nantes Métropole prévoit plusieurs outils pour favoriser la proximité par l'accessibilité. Une des ambitions fortes du PDU est d' "**Organiser la métropole rapprochée, le territoire des courtes distances**" (PDU Nantes métropole, 2018). Une fiche action⁸ est notamment proposée dans le document pour lister et plusieurs enjeux allant dans ce sens dont : anticiper les besoins futurs de déplacement liés aux dynamiques du territoire dont la croissance démographique et les déplacements croissants l'accompagnant, favoriser les déplacements de proximité et multimodaux, prévoir un schéma directeur vélo, un schéma stratégique piéton, et un schéma directeur des transports en commun intégrant le fluvial, le covoiturage et la logistique urbaine. Le PDU souligne également la nécessaire évolution des documents de planification urbaine en fonction des besoins de mobilité actuels et futurs des territoires avec un accent mis sur les politiques de stationnement et la révision du schéma directeur d'urbanisme commercial en lien avec les problématiques d'accessibilité aux commerces par tous les modes et la maîtrise de la croissance des flux de déplacements motorisés. L'ambition globale du PDU est ainsi intéressante pour le renforcement de la proximité par l'accessibilité, mais il ne donne pas d'objectif chiffré de réduction de la distance kilométrique, qui pourrait être intéressant pour faire tendre vers une plus grande proximité spatiale.

Pour les aménagements menés dans une logique de proximité spatiale, plusieurs des territoires visités lors du terrain dont Nantes, Nozay et Clisson, nous ont semblé proposer des exemples intéressants. Par exemple dans le centre de la ville de Nantes, les aménagements du quartier des Hauts Pavés Saint-Félix s'inscrivent dans un renforcement de la proximité spatiale par des actions sur les cheminements piétons. Des travaux ont ainsi été menés autour de la Place Viarme en collaboration avec les habitants pour réhabiliter la place et la rue des Hauts Pavés avec le projet "Viarne pour tous". Le quartier a été transformé en zone de rencontre avec un élargissement des trottoirs, et des travaux de végétalisation qui ont permis de rendre plus praticable l'espace pour les piétons et de mettre en valeur les espaces publics et commerçants. Un

double sens cyclable a été aménagé dans la rue des Hauts Pavés, ainsi qu'une limitation du trafic automobile et du stationnement par la mise en place d'un sens unique automobile. Lors d'une balade de terrain menée avec une technicienne spécialisée sur les questions de ville du quart d'heure à Nantes auprès de l'élue ville du quart d'heure nous a présenté les grands principes de la proximité pour la ville de Nantes. Elle en cite 3 :

1. Faciliter le quotidien des nantais
2. Contribuer à une ville plus sobre et solidaire
3. Renforcer le pouvoir d'agir des habitants

Ces principes se matérialisent par une amélioration des conditions de marche sur les grands axes, un développement des parcours verts de traverse, un aménagement de lieux de séjours et de sociabilité, une sécurisation des rues pour favoriser la marche et une mise en valeur des pépites patrimoniales et paysagères. Pour réduire les temps de distance à pied, les aménagements passent aussi par certaines destructions et abatement d'obstacles ou de murs pour briser l'effet de coupure, ou encore sécuriser les déplacements de proximité. Parmi les parcours

verts qui ont ainsi été tracés pour encourager à la marche et aux parcours de proximité, le rôle du parc des Capucins est particulièrement intéressant concernant la question des actions engagées vers la proximité spatiale. Le parc a été agrandi de 3000 m², du fait de sa liaison avec un autre parc plus petit, pour permettre de nouveaux cheminements au sein



Figure 29 : Aménagement de proximité spatiale dans le quartier des Hauts Pavés Saint-Félix à Nantes. En haut à droite : aménagement de la rue des Hauts Pavés pour favoriser les circulations par modes actifs. Ci-dessus : nouveau cheminement piéton traversant le parc des Capucins pour relier la rue Russeil à la rue Noire. Réalisation du groupe, 2022

du quartier des Hauts Pavés. Il permet aujourd’hui une liaison piétonne entre les rues Noires et Russeil, et permet notamment aux habitants d’accéder plus rapidement à l’école de la rue Noire qui devaient jusqu’à lors contourner le parc et faire un détour d’un quart d’heure pour accéder à l’école à pied.

Plusieurs aménagements sont aussi engagés dans une perspective d’apaisement des déplacements, et d’un meilleur partage des flux sur l’espace public pouvant favoriser les modes doux et la proximité. À Clisson par exemple, les techniciens de la ville nous ont ainsi présenté le projet de mandat Clisson Ville 30 qui prendra effet à partir du mois de juin 2022. Il s’agit d’un abaissement de la vitesse à 30 km/h à l’échelle de la commune hors rocade, pour permettre de renforcer l’attractivité commerciale, pacifier et sécuriser les espaces publics. Sans pour autant être présenté comme un projet de proximité, cette politique de ralentissement contribue à la proximité en permettant de favoriser les modes actifs pour les déplacements intracommunaux: accompagner ses enfants à l’école, accéder aux commerces,

ou encore au travail. Dans la communauté de commune de Nozay également, le renforcement des modes actifs a été l’un des enjeux soulevés par l’atelier des territoires de 2016-2017 “mieux vivre ensemble dans le périurbain“. En est ressorti dans cet espace rural la création d’un nouveau circuit cyclable en site propre, le circuit des 7 étangs. Il vise à relier les communes entre elles par un réseau de déplacements doux mettant en valeur l’identité paysagère du territoire de la communauté de communes et de ses étangs. Le circuit emprunte les voies agricoles, une voie ferrée reconconditionnée en voie verte, et des voies vélo existantes. Sur son site internet la communauté de communes indique que : «*Cette liaison aura une fonction multiple en favorisant les déplacements réguliers vers les lieux de travail, les écoles et les services mais en permettant également les pratiques sportives et le tourisme. Elle aura néanmoins comme vocation première de relier les communes le plus directement possible.*»⁹ Ainsi cet aménagement cyclable s’intègre complètement aux enjeux de la proximité spatiale.

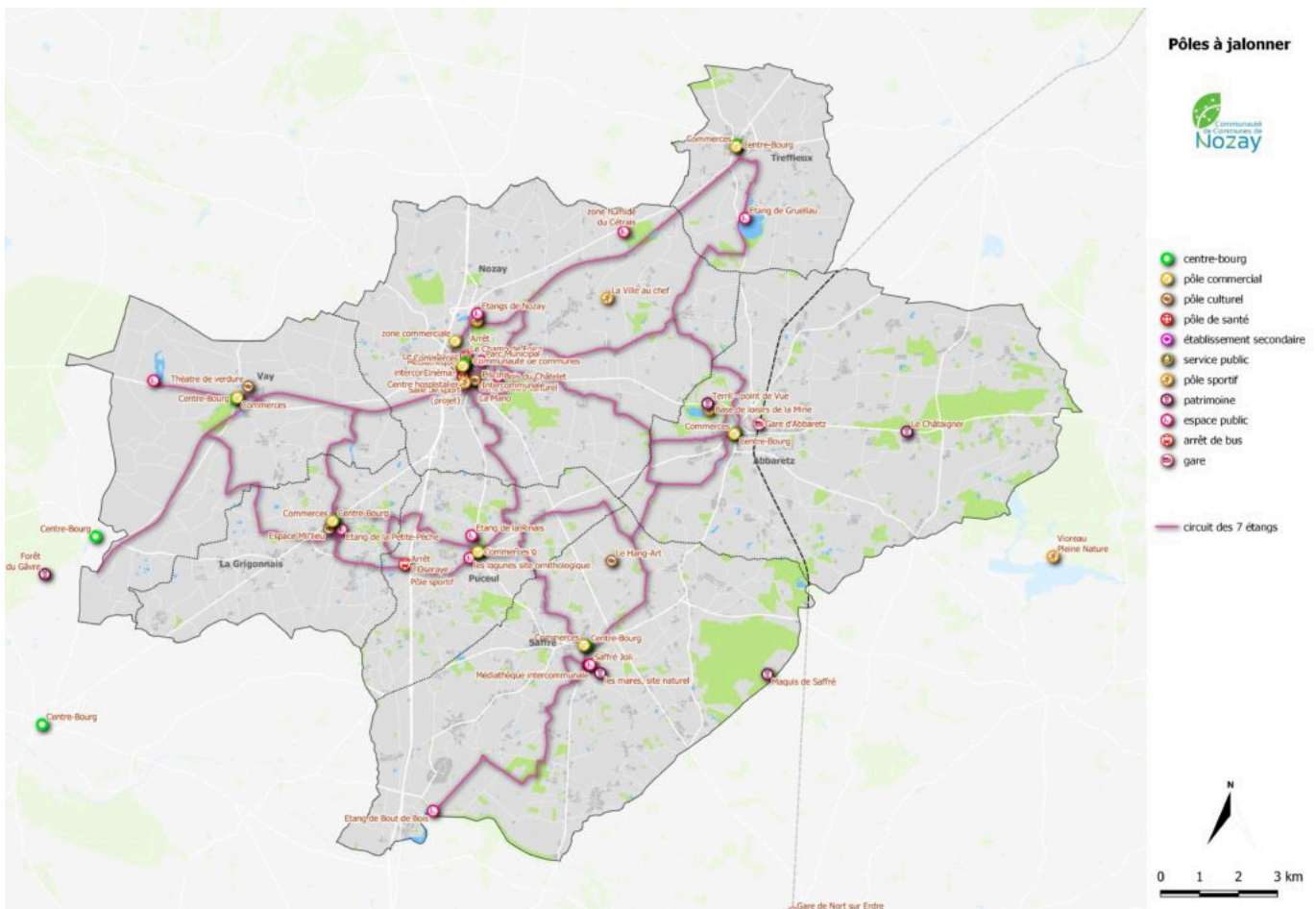


Figure 30 : Le circuit des 7 étangs dans la communauté de communes de Nozay. Un outil du rapprochement spatial des différentes composantes du territoire par le vélo. Communauté de commune de Nozay, 2018

4.3 L'action sur l'offre commerciale

La problématique des outils et des projets favorables à la proximité sur le territoire nantais implique également la question des actions menées sur l'offre commerciale. Au sein du SCoT Nantes Saint-Nazaire le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) statue sur les Zones d'Aménagement Commercial (ZACom) et plus largement sur les implantations commerciales. D'après le DOO, elles doivent d'abord être privilégiées dans les centralités (Nantes ou les divers pôles structurants), et si seulement quand cette implantation dans les centralités n'est pas possible ou judicieuse, alors l'implantation des commerces suit la démarche des ZACom (figure 31). Ce sont donc des zones d'aménagement commercial identifiées, qui permettent d'interdire l'implantation de commerces en dehors de celles-ci et ainsi de maîtriser le développement commercial du territoire couvert par le SCoT Nantes Saint-Nazaire

La démarche des ZACom consiste en la réalisation d'une typologie de ces zones, situées sur le territoire du SCoT Nantes Saint-Nazaire en dehors des centres urbains. Leur typologie se décline en 4 types basés sur 5 critères : la desserte en transports en commun, l'accès en mode doux, la relation à la ville (dont la question de l'intégration dans le tissu urbain), l'effet sur l'animation au centre de la commune considéré et leurs effets sur la vie de quartier (présence d'une offre similaire ou pas...) (DOO, page 26). A partir de ces ZACom, des objectifs différents sont mis en avant. Les ensembles commerciaux les plus intégrés à la centralité, proches des zones d'habitation et accessibles par des modes alternatifs doivent s'inscrire dans une logique de mixité fonctionnelle et de proximité et ont vocation à se développer et se renforcer. Les ensembles commerciaux moins bien desservis ont vocation à se développer de façon limitée pour ne pas nuire à l'animation urbaine et enfin dans les ensembles commerciaux des pôles structurants, afin de garantir une vie urbaine, le développement des galeries commerciales y est interdit.

Ce dispositif des ZACom met ainsi en avant un souci de maîtrise de l'implantation commerciale en dehors des centralités urbaines de la région Nantaise. La prise en compte dans l'élaboration de la typologie des diverses possibilités de cheminement ou encore de l'impact de ces polarités commerciales sur la vitalité des centres urbains témoigne de la prise de conscience des pouvoirs publics des impératifs de proximité dans le développement général du territoire. Il s'agit d'étoffer l'offre commerciale de centre-ville tout en densifiant (et parfois en élargissant) l'espace marchand en fonction du contexte urbain (reconquête de friches ou remembrement de surfaces commerciales) pour valoriser leur attractivité et ainsi faciliter leur développement ou leur requalification. Concrètement, cela se traduit par la présence de quelques zones et centralités commerciales d'importance, qui se développent.

A l'échelle du SCoT Nantais, la volonté des décideurs est également d'assurer une meilleure organisation et répartition spatiale des activités, pôles résidentiels et économiques par une stratégie affichée de hiérarchisation : deux grands pôles urbains (Nantes et Saint-Nazaire) ainsi que des pôles structurants (Savenay, Nort-sur-Erdre, Saint-Etienne-de-Montluc, Grandchamp-des-Fontaines / Treillières) qui sont les relais dans le maillage du territoire. Une répartition plus équilibrée des activités est soutenue par le SCoT : " le développement des sites d'activité économique sera organisé dans une logique de performance et d'équilibrage des emplois entre les territoires du SCoT" (PADD, page 14). Il est toutefois important de garder à l'esprit le caractère peu prescriptif du SCoT et de ses dimensions. A Nantes Saint-Nazaire, le SCoT affirme le choix d'une meilleure répartition spatiale des emplois, par la proposition de dispositifs de mixité fonctionnelle, par un renforcement des pôles structurants et par une optimisation de la fonctionnalité des parcs d'activités. A l'échelle du Plan Local d'Urbanisme Métropolitain, issu de Nantes et de ses 24 communes périphériques formant Nantes Métropole, l'action commerciale est aussi planifiée. Les objectifs de l'orientation commerce dans le PLUm sont de renforcer l'attractivité commerciale de la métropole et de sa centralité, de renforcer l'offre commerciale de proximité, d'assurer un développement densification et polarisation de

l'offre dans les polarités commerciales existantes et de favoriser les projets urbains mixtes (PLUm Nantes Métropole, 2019). La présence de commerces de détail et de services à la personne permettent de conforter la vie de quartier autour des polarités de proximité. Elles visent aussi à limiter les ruptures commerciales ainsi qu'une meilleure diversité dans l'offre. Par exemple, en dehors des polarités définies, les baux commerciaux de plus de 100m² sont interdits. L'objectif de cette mesure est de limiter ou encadrer l'expansion des grandes zones commerciales. Certains bourgs peuvent avoir plusieurs polarités commerciales, qui sont ainsi des polarités intermédiaires, pour lesquelles il est nécessaire de pouvoir y accéder autrement qu'en voiture. À ces fins, le développement de deux types de linéaires commerciaux est engagé. Les linéaires "souples" ont pour objectif de préserver les continuités marchandes et interdisent les bureaux et logements en rez-de-chaussée. Les linéaires "stricts" réservent les meilleurs emplacements aux commerces de détail afin de limiter les ruptures de

linéaires commerciaux et de renforcer la diversité commerciale. Par ailleurs, dans le règlement du PLUm, les pôles commerciaux sont classés dans un zonage mixte pour permettre une plus grande diversité des destinations autorisées pour accélérer leur renouvellement et améliorer leur intégration urbaine.

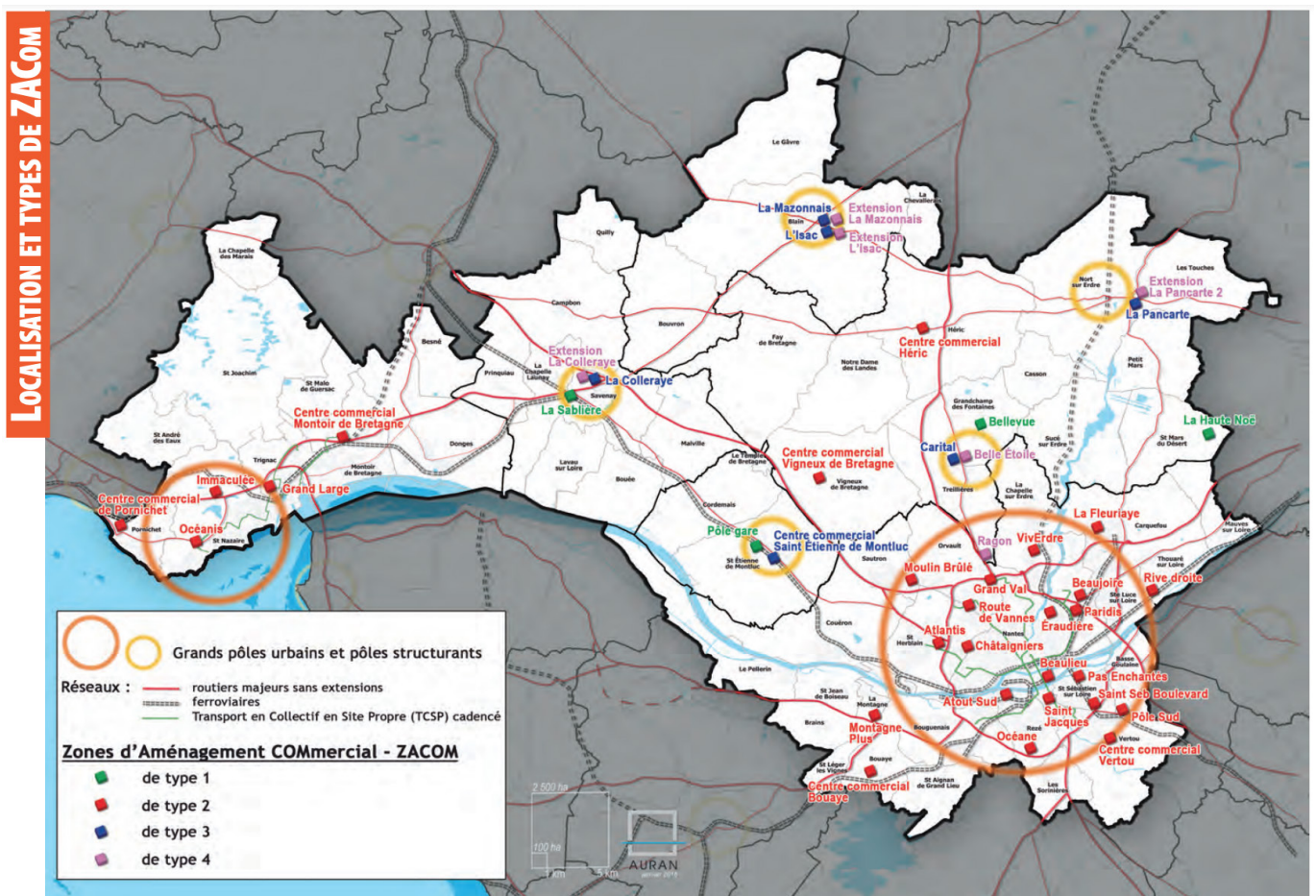
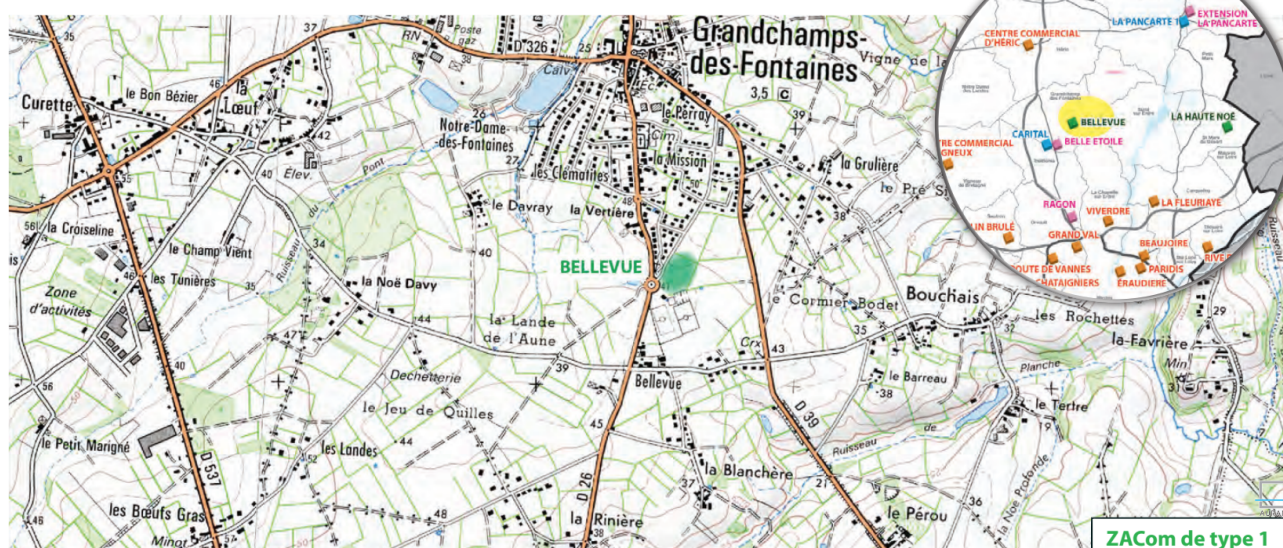


Figure 31 : Localisation et types des ZACOM dans le pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, Document d'Orientations et d'Objectifs, Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, 2016

Enfin, à une échelle plus réduite sur le quartier de Prairie-au-Duc de Nantes, d'autres mesures ont été prises. La foncière Chessé, afin de favoriser une grande diversité de l'offre commerciale, a mis en place des tarifs préférentiels pour les petits commerces de bouche. Après avoir acquis 1850m2 de surfaces commerciales, un plan de merchandising a été construit et des dispositifs d'aides mis en avant afin de limiter les coûts de sortie, "en sollicitant les banques et assurances" (Responsable du pôle développement, SAMOA, 2022). A partir de là, les prix de loyers ont été régulés par un système de péréquation et sont progressifs pour aider l'implantation de petits commerces indépendants¹⁰. En effet, ces loyers évoluent en fonction du développement du secteur, pour éviter une prise de risque importante de la part des petits commerçants. La proximité favorisée ici ainsi est spatiale, rapprochant les habitants des commerces et des services de proximité en assurant une diversité.

ZACOM DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES ERDRE ET GESVRES

Commune de Grandchamp-des-Fontaines



Desserte transports en commun	Accès modes doux	Relation à la ville	Effet sur l'animation du centre	Effet sur la vie du quartier
*	***	***	**	**

ZACom de type 1
ZACom de type 2
ZACom de type 3
ZACom de type 4

Figure 32 : Exemple de ZACom de la Communauté de Communes Erdre et Gesvres, Document d'Orientations et d'Objectifs, Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, 2016

5. Quel bilan des politiques d'aménagement en faveur de la proximité?

La question des stratégies d'aménagement ainsi que des outils pouvant favoriser la proximité, au sein des différents documents de planification, interrogent cependant sur leur réelle portée. La problématique est dès lors de nous interroger sur les freins entravant la mise en place d'action et de politiques favorables à la proximité spatiale.

5.1 Des politiques d'aménagement en faveur de la proximité limitées dans leur portée

Nous avons donc analysé dans un premier temps les politiques menées en faveur de la proximité sur le terrain nantais. Nos recherches bibliographiques et nos entretiens de terrains nous ont permis d'affirmer que la proximité est bel est bien un sujet à Nantes. Cependant il semble assez important de souligner les définitions variées de la proximité qui sont ressorties de toutes ces étapes. Nous avons en effet eu l'occasion de mettre en avant les définitions multiples de la proximité : sociale, spatiale, temporelle, vécue et ressentie, etc. à l'heure du bilan, nous confirmons donc la difficulté qui reste à en faire un guide pour les politiques d'aménagement.

Tout d'abord nous avons vu que si les grands documents de planification territoriale, quelle que soit leur échelle, et les Plans d'actions régionaux et nationaux proposaient une certaine définition de la proximité plus orientée vers le rapprochement spatial des activités et des personnes (renforcement des centralités, densification résidentielle et fonctionnelle, réduction de l'étalement urbain et du mitage, réduction des déplacements dans la "ville de courte distance", etc.), les définitions des acteurs interrogés s'orientaient souvent plus autour des

enjeux de la proximité sociale en tant qu'argument de lien social entre les individus, voire entre les voisins. Ces distinctions dans la définition même de la proximité pour les acteurs qui font le territoire peut ainsi apparaître comme un frein à la mise en place de politiques de proximité car quelle proximité considérons-nous ?

Ensuite nous avons constaté un certain affichage politique de la proximité par l'appropriation politique du concept de la ville du quart d'heure. En effet, la création d'une équipe ville du quart d'heure à la ville de Nantes avec élus et techniciens confirme l'intérêt et l'engagement politique du centre métropolitain pour des modes de vie plus rapprochés dans le temps et dans l'espace. Les aménagements conduits dans le quartier des Hauts Pavés Saint-Félix à Nantes ainsi que ceux réalisés dans le quartier Prairie-au-Duc sur l'Île de Nantes montrent qu'il est possible de réduire les distances de déplacements que ce soit par la réduction des coupures urbaines et la création d'itinéraires doux ou encore par la densification résidentielle et fonctionnelle. Cependant si nous avons relevé des objectifs marketing autour de l'appropriation consensuelle du concept de ville du quart d'heure, on peut noter la valeur symbolique de ce portage politique qui permet de traduire un concept par des aménagements concrets. Reste à imaginer comment dépasser le symbolique.

D'autre part, il nous semble que plusieurs politiques de proximité n'ont pas toujours porté leurs fruits. De cette façon, notre entretien avec le responsable du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire a permis de mettre en lumière le constat d'échec de la politique des pôles structurants. En effet la croissance démographique projetée dans le SCoT 1 de 2007 a bien eu lieu mais ne s'est pas concentrée autour des 5 pôles structurants identifiés. Le renforcement de la population dans les pôles structurants ne s'est pas opéré, et le mouvement de périurbanisation s'est donc poursuivi. L'implantation de deux grandes surfaces Hyper U et E.Leclerc et de leurs immenses parkings à 600 mètres de distance l'un de l'autre à l'entrée de ville de Blain illustre cet échec. Cependant cet échec reste à relativiser : la création de zones d'activités hors des villes a permis

de consolider des zones d'emploi autour de ces pôles structurants. Toutefois ces zones d'emplois auraient eu encore plus d'intérêts si elles avaient été créées dans les centralités par densification car permettent de meilleures recettes fiscales pour les communes, et la création d'emplois (INSEE, dynamiques de l'emploi par intercommunalités). Mais de nouvelles perspectives s'ouvrent sur ces questions : **“Constatant que le pari de 2008 des pôles structurants n'est pas réussi totalement puisqu'il n'y a pas un renforcement en population dans l'ensemble des pôles structurants, nous allons complètement réinterroger l'armature urbaine à l'aune de cette notion de proximité dans le SCoT 3”**¹¹. En effet le nouveau SCoT qui est en train d'être réfléchi projette des impératifs de neutralité carbone et foncière. C'est donc une nouvelle organisation urbaine qui est en train d'être pensée, avec une attention particulière donnée au développement de lieux de production locaux (et des circuits courts), leviers d'emplois non négligeables et non délocalisables selon le directeur général du pôle métropolitain.

5.2 Le manque de moyens financiers : facteur limitant dans le développement d'actions en faveur de la proximité

La portée limitée des politiques menées en faveur de la proximité s'explique également par des manques de moyens financiers, qui sont des facteurs limitants importants. En effet, au cours des dernières années et à la suite de la crise économique des années 2010, les dotations de l'Etat aux collectivités ont été en baisse constante avec des prérogatives et des compétences qui progressivement se sont étendues. Entre 2017 et 2020, les communes de 10 000 à 20 000 habitants ont vu leur dotation baisser de plus de 4 % en moyenne. Pourtant sur la région Loire Atlantique, le montant de la dotation globale de fonctionnement (DGF) est en hausse de +1,3% entre 2020 et 2021 et de +5,7% entre 2017 et 2021¹². Avec les différents actes de décentralisation, les compétences assumées par les intercommunalités deviennent de plus en plus importantes et d'après l'association des maires ruraux de la Loire Atlantique (AMR 44) les dotations sont insuffisantes pour permettre d'assurer ces compétences et pouvoir réaliser des projets d'investissements ambitieux. L'association des maires ruraux de Loire-Atlantique et la Cour des comptes dénoncent une Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) et une Dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) trop urbaines¹³.

Pour des petites communautés de communes comme Nozay (commune rurale à 40 kilomètres au nord de Nantes), les structures comportent peu de ressources humaines, 45 ici, dont seulement une vingtaine de techniciens. Les budgets de fonctionnement et de développement sont également mesurés. Cela représente 12 millions d'euros pour la communauté de communes de Nozay : 6 millions d'euros de budget de fonctionnement et 6 millions d'euros de budget de développement. Ces limites budgétaires sont considérées par certains de nos interlocuteurs comme les freins majeurs de développement de leurs territoires respectifs à l'heure d'enjeux majeurs pour leurs territoires.

Pour les politiques urbaines telle que la ville du quart d'heure à Nantes, le manque de diffusion et de moyens financiers est marquant. Le concept proposé par l'universitaire Carlos Moreno a été emparé par les sphères politiques pour une traduction concrète en mesures territorialisées. A Nantes, la rénovation du quartier des Hauts Pavés, de la rue éponyme ou encore de la rue Noire ont été pensés en ce sens. Ces dépenses engagées au cours de la précédente mandature (2014-2020) permettent de favoriser la proximité dans le cadre de la ville du quart d'heure. Selon les techniciens, à l'heure de nouveau mandat, les finances communales ont été pénalisées par la crise sanitaire et il n'y a pas de nouveaux projets à l'ordre du jour pour favoriser la proximité, notamment dans les quartiers politique de la ville.

5.3 Le développement territorial à l'heure de la proximité : lacunes en ingénierie des collectivités, contraintes d'organisation des services et déficit technique

Au-delà du manque de moyens financiers et des ambitions politiques limitées pour agir en faveur de la proximité, les lacunes en ingénierie des collectivités, c'est-à-dire la capacité à bâtir des projets, peuvent limiter le développement de stratégies territoriales et de projets en faveur de la proximité, en particulier dans les communes périurbaines et rurales. En effet, des difficultés de recrutement apparaissent dans un contexte de déficit d'attractivité et de compétitivité des métiers de la fonction publique en particulier des services municipaux en perte de compétence au profit des intercommunalités. Une étude publiée en 2022 par le baromètre Randstad-La Gazette des Communes, sur l'attractivité de la fonction publique territoriale, met en avant le fait que 39 % des employeurs territoriaux disent éprouver des difficultés à attirer des candidats en 2021, soit 9% de plus qu'en 2015¹⁴. De nombreux postes sont libres et où il manque des candidatures. C'est ce que nous ont confirmé des techniciennes de Clisson interrogées sur les manques de moyens dédiés aux projets municipaux. Les deux interlocutrices rencontrées ne venaient d'ailleurs pas de formations en urbanisme ou d'environnement et des postes restaient vacants dans la municipalité. Ces difficultés s'expliquent notamment par le fait qu'il existe aujourd'hui une concurrence de certains emplois territoriaux avec ceux du secteur privé. Ce phénomène touche en particulier les techniciens et s'explique par le fait que l'écart de rémunération est souvent favorable au secteur privé tout comme les possibilités d'évolutions¹⁵. De plus, le faible nombre de techniciens dans certaines collectivités, comme précisé précédemment, est un obstacle à la conduite de projets.

Par ailleurs, la mise en œuvre de stratégies ou d'opérations d'aménagement favorables à la proximité peut également se heurter à l'inertie des services municipaux et intercommunaux et à une certaine organisation en silo. Le manque de coordination entre les services à différentes échelles administratives peut limiter la construction de démarches transversales permettant d'agir sur plusieurs volets relatifs à la proximité. Un exemple anecdotique mais qui se révèle être un frein important nous a été relaté par une technicienne chargée de la ville du quart d'heure sur la ville de Nantes. Un espace vert a été réaménagé en parc dans le quartier des Hauts Pavés à Nantes et plusieurs cheminements piétons ont été créés pour faciliter la traversée du parc. Ces itinéraires à petites échelles se révélaient néanmoins structurants pour les cheminements vers l'école et permettaient d'éviter des longs détours à pied. Ce projet entre donc parfaitement dans les actions mises en place dans le cadre de la promotion de la ville du quart d'heure. Néanmoins, l'ouverture du parc à 8h45 est incompatible avec les horaires de l'école pour les enfants le matin, ce qui oblige les parents à faire un grand détour pour déposer leurs enfants à l'école, alors même que le parc a été réaménagé afin de créer un cheminement vers l'école. Ce manque de coordination entre services municipaux des espaces verts en charge de la gestion quotidienne des espaces et la direction de l'aménagement de la ville de Nantes porteuse d'une vision stratégique pour favoriser les déplacements piétons est révélateur des freins internes existants dans la mise en œuvre de projets favorables à la proximité spatiale.

En dehors de ces freins d'organisation interne aux collectivités territoriales, les communes et intercommunalités bénéficient, le plus souvent, d'une expertise d'ingénierie externe, à la suite d'appels à projets ou de démarches nationales ou régionales. La communauté de communes de Nozay s'est ainsi appuyé sur *l'Atelier des Territoires*, démarche lancée par l'Etat et pilotée par la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) et le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) en 2016-2017 sur le thème "Mieux vivre ensemble dans le périurbain", pour définir son projet de territoire. La nouvelle intercommunalité constituée après le choix de ne pas rejoindre le périmètre métropolitain Nantes Saint-Nazaire et l'agglomération du Pays de Blain et le passage au cap des 15 000 habitants¹⁶, ne disposait pas de documents de planification stratégique sur le territoire et a fait le choix de candidater à ce programme expérimental national. En ce sens, les communes ne disposaient pas vraiment de l'ingénierie pour maîtriser l'urbanisation,

dans un territoire attractif de la troisième couronne de la métropole nantaise qui a subi l'arrivée de populations ne trouvant pas à se loger près de Nantes. La candidature du territoire a été retenue et la communauté de communes a pu bénéficier du support d'ingénierie et technique de l'Etat et notamment de l'accompagnement d'une équipe pluridisciplinaire d'experts composée d'urbanistes, d'architectes, paysagistes et géographes. Les moyens déployés à l'occasion de l'atelier des territoires ont permis de mener une démarche ambitieuse de co-construction de la vision du territoire à l'horizon 2030 entre les élus des communes associant les acteurs du territoire, qui n'auraient pas pu être menés dans cette temporalité et avec cette méthodologie sans l'encadrement par les services de l'Etat et l'agence *Interland*. Cette construction d'une vision commune avec l'appui d'une ingénierie extérieure a permis aux élus du territoire d'identifier la proximité comme un enjeu essentiel, notamment dans un des trois piliers stratégiques du territoire, "des polarités fortes pour bien vivre ensemble". Il a été identifié quatre enjeux

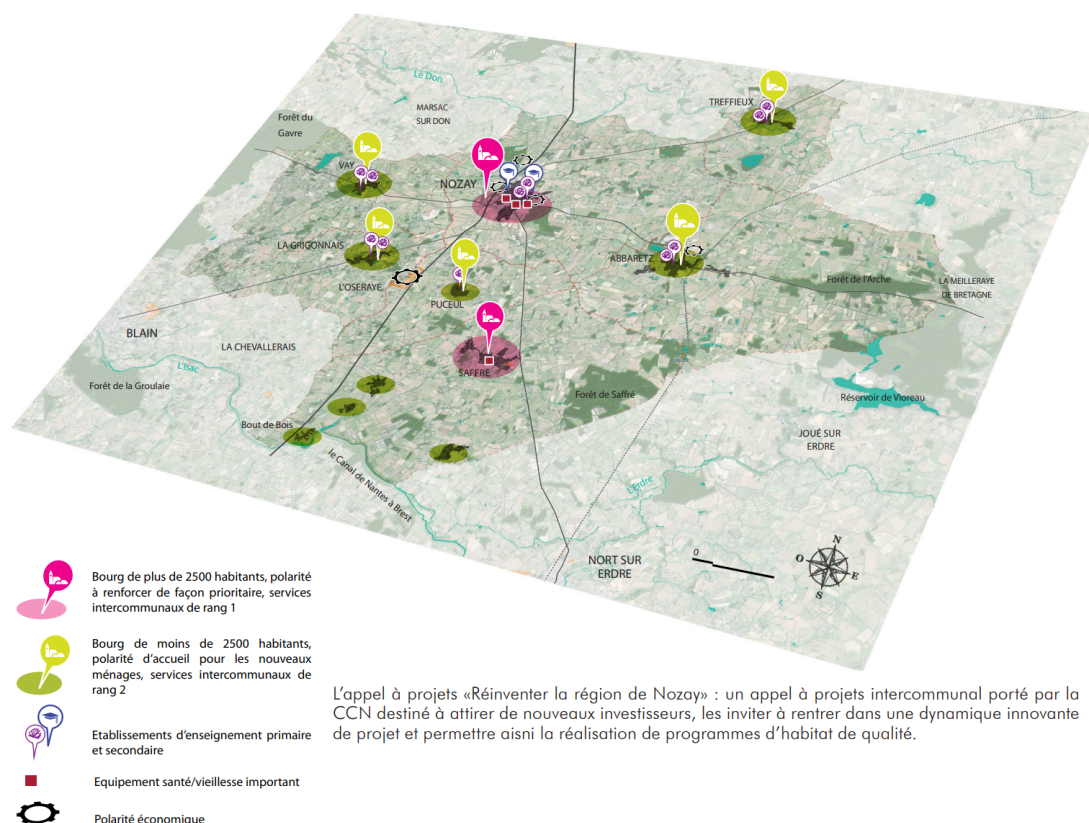


Figure 33 : Représentation de la vision stratégique du territoire de la communauté de communes de Nozay : Promouvoir un développement polarisé et harmonieux garant du cadre de vie, Appel à projet "Réinventer la région de Nozay", Banque des Territoires, 2021

démographiques et d'aménagement majeurs pour l'organisation de l'armature du territoire : l'accueil constant de nouveaux ménages, le vieillissement de la population, la limitation de la consommation des espaces agricoles et naturels et la diminution des déplacements longs réalisés en automobile. Les élus ont décidé dans le cadre de l'atelier de conforter les polarités en privilégiant le regroupement de l'offre de logements, des activités, des services et des équipements, limitant la consommation d'espace (figure 33).

La démarche de l'Atelier des Territoires "Mieux Vivre ensemble dans le périurbain" a été poursuivie par une démarche intitulée "Premier Réinventer Rural" lancée par la communauté de communes de Nozay. Cet appel à projets innovants est centré autour de l'habitat et mobilise des équipes d'architectes/aménageurs qui vont réaliser de nouveaux quartiers ou repenser des espaces de centre-bourg. L'objectif est de proposer de nouvelles manières d'habiter ainsi que de nouveaux usages (mutualiser certains programmes, favoriser les mobilités douces, penser l'intergénérationnel, etc.). sur des terrains constructibles des sept communes de la Communauté de Communes de Nozay. La communauté bénéficie de l'appui des services de l'Etat (DDTM) et d'une assistance à maîtrise d'ouvrage financée par l'Etat, l'atelier Georges.

La communauté de communes a donc pu s'emparer d'une vision stratégique et d'une compétence de portage de projets à la suite de l'intervention d'experts extérieurs. Ces démarches restent cependant peu répandues et concernent le plus souvent des communautés avec une convergence politique pour imaginer et co-construire le futur d'un territoire, ce qui limite la diffusion de ces démarches dans d'autres territoires ruraux.

5.4 La proximité clivante : intérêts politiques divergents, manque de collaboration dans la gouvernance et limites administratives

L'enjeu de proximité n'est pas saisi de la même manière par tous les acteurs du territoire. Il existe en effet des stratégies politiques différentes entre les territoires, qui entraînent des enjeux d'aménagement en faveur de la proximité qui s'avèrent plus ou moins ambitieux. Au sein de Nantes métropole, un accent fort est mis sur la densification et l'arrêt de l'extension urbaine, à l'image des hauts immeubles de logements et de bureaux du quartier Prairie-au-Duc. En périphérie, ces enjeux sont moins fortement exprimés car ces espaces sont souvent des territoires qui n'ont pas connu les rythmes de développement soutenus des années précédentes, avec une volonté des élus locaux de ne pas contraindre leur développement comme dans la communauté de commune de Nozay ou dans le vignoble nantais où certains élus se sentent aujourd'hui pénalisés par l'objectif zéro artificialisation nette qui est calculé en fonction des surfaces construites précédemment sur le territoire. Il s'agit donc de relever un certain nombre de freins à la mise en place d'une réflexion globale autour de la proximité dans la région de Nantes.

Parmi les difficultés à se projeter dans une politique de proximité globale, on peut citer les effets de seuil qui sont aussi marqués selon les frontières administratives. Sur les rythmes d'artificialisation par exemple, il existe une forte prévalence de l'extension urbaine en dehors de la Métropole (et pas du renouvellement urbain déjà artificialisé) et du logement individuel diffus (Grisot, 2021). À noter d'ailleurs que ce n'est pas dans les communes rurales, où le coût et la disponibilité du foncier sont plus accessibles, que l'intensité de l'artificialisation est la plus forte mais dans les communes limitrophes de la métropole. Ainsi la faible intensité de l'artificialisation à Nantes Métropole révèle la capacité des documents d'urbanisme (PLUi métropolitain) à réguler concrètement l'étalement urbain. Toutefois la surintensité de l'artificialisation

dans les communes limitrophes de Nantes (figure 34), liée à la croissance démographique, génère une accélération de l'étalement urbain dans territoires où les PLU et les SCoT n'ont pas forcément le même périmètre. Sylvain Grisot dans son article "Quand la métropole déborde" publié en 2021, insiste ainsi sur le fait qu' "il est certainement nécessaire que le territoire se dote (enfin) d'un outil de régulation à l'échelle de la métropole réelle, permettant d'endiguer les concurrences territoriales et de garantir que chacun joue son rôle dans une stratégie globale de développement frugale en sols".

De plus, si la nécessité d'agir sur le maillage en équipements et services publics a été identifiée pour favoriser la proximité, il peut être difficile de constituer un maillage reproductible de ces équipements, que l'on pourrait redéployer et appliquer sur tout type de territoire. En effet, il apparaît compliqué pour les territoires les moins dotés, notamment dans l'espace rural, d'imaginer un maillage fin de ces services et équipements. Il s'agirait alors de favoriser la répartition des équipements et services publics au sein des différentes communes d'une même communauté de communes pour éviter de concentrer la croissance dans la commune centre. La maire de Puceul, et présidente de la communauté de communes de Nozay a notamment identifié ce point de tension, et mis en avant une certaine volonté d'équilibrer dans l'intercommunalité les dispositifs de proximité, afin que les habitants puissent tous bénéficier d'un maillage de services et de commerces suffisant, pour éviter d'effectuer des déplacements vers une seule commune centre. En signifiant „Proximité [oui] mais pas exclusivité”, cette dernière, qui reste la maire de Puceul qui n'est pas la ville centre de la communauté de commune de Nozay, a affirmé ce postulat. La problématique reste ainsi de ne pas centraliser toutes les fonctions dans la commune centre au détriment des communes plus petites et périphériques, tout en conservant un certain panel de services essentiels au centre.

Enfin on note encore peu de collaborations intercommunales sur le territoire qui quand elles existent sont souvent imparfaites ou posent des problèmes liés à des divergences d'idées politiques. À Clisson par exemple, il y a seulement un PLU et pas de PLUi. Cela s'explique par le fait que les maires des différentes communes ont des divergences de points de vue, comme nous avons pu le comprendre lors de notre terrain sur le territoire clissonnais. Certains maires de communes périphériques ne partagent ainsi pas la même vision sur le territoire que le maire de Clisson. Cette situation a empêché que tous les acteurs se réunissent autour d'un projet de territoire partagé par et pour toutes les communes de Clisson Sèvre et Maine Agglo. Reste donc à tenir compte des différents politiques, tout en identifiant des leviers permettant de rassembler les intérêts de tous, et notamment autour de la proximité.

Figure 2 - Le périmètre de Nantes Métropole, une frontière dans la métropole

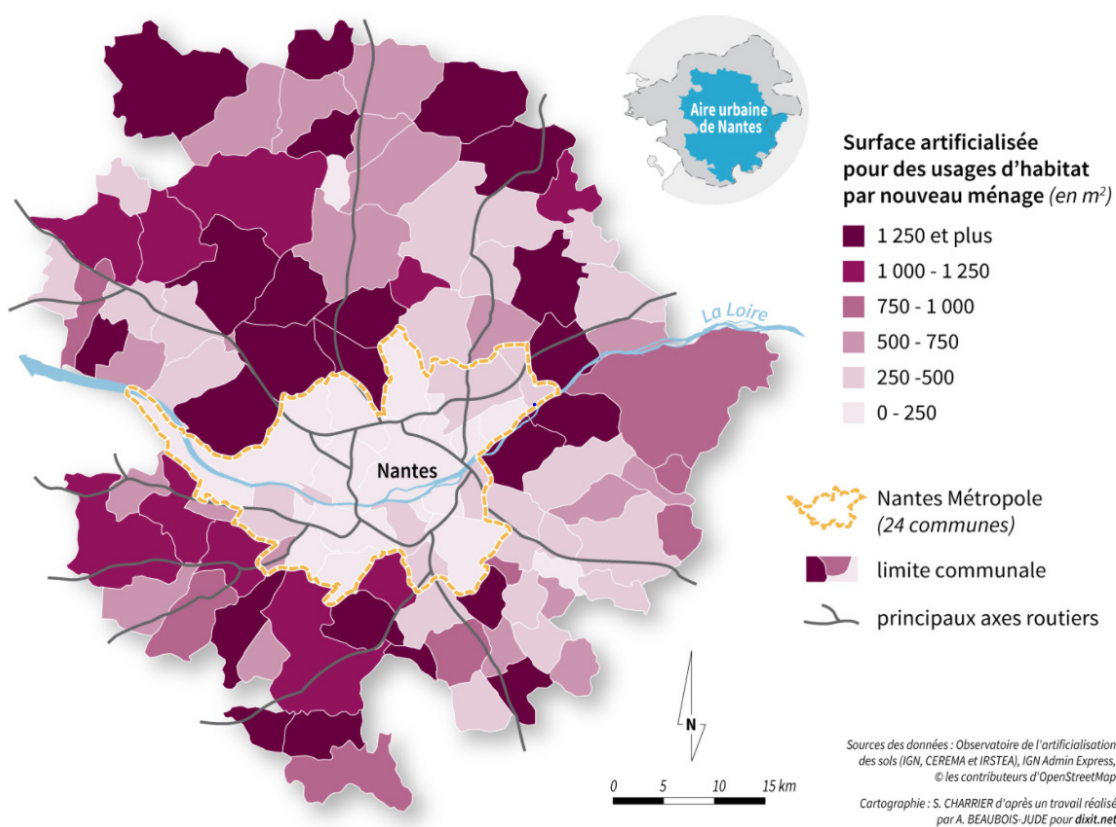


Figure 33 : Surface artificialisée pour des usages d'habitat par nouveau ménage dans l'Aire urbaine de Nantes, Sylvain Grisot, 2021

Conclusion

Les déboires racontés dans le récit de voyage nous ont amené à aborder la notion de la proximité sur le territoire nantais de manière différenciée. Les trois voyages sur le terrain nous ont permis dans un premier temps de nous familiariser avec le territoire et son armature urbaine, qui ont conduit Francis Beaucire et Pierre-Henri Emangard à en caractériser l'insularité (Beaucire et Emangard, 1997). C'est d'abord l'attractivité économique de la région nantaise qui a entraîné son dynamisme résidentiel et démographique, accentué autour Nantes, sa métropole et le littoral. L'éclatement des polarités résidentielles et économiques conduisent à un fort niveau de déplacement des habitants, principalement en voiture (55% des déplacements, conducteurs et passagers confondus). Cette mobilité entraîne une différenciation de l'appréciation de la proximité, en fonction des modes de transports mais surtout des lieux de vie. Certains acteurs politiques se sont donc emparés de ces thématiques pour structurer le programme d'aménagement de leur commune ou intercommunalité. C'est notamment le cas à Nantes avec la transposition des théories de la ville du quart d'heure, ou encore à Nozay avec le projet de territoire. Au sein des documents d'urbanisme la notion de proximité est reprise. Les pôles structurants du SCoT en sont un exemple, qui n'a cependant pas fonctionné autant qu'espéré. D'autres outils sont aussi développés pour atteindre les objectifs initiés dans les stratégies. Le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain avance la possibilité de densifier certaines armatures urbaines au sein des dents creuses ou des cœurs d'îlots. Certains outils concernent les maillages "doux" sur des territoires aux multiples contraintes (fractures urbaines, distance...) ou encore l'offre commerciale avec les Zones d'Aménagement Commerciales (ZACom) sur le pôle métropolitain de Nantes Saint-Nazaire.

Plusieurs apports sur l'appréhension de la proximité dans la région nantaise peuvent être notés, en dressant le bilan des différentes politiques

d'aménagement. Après avoir réalisé nos enquêtes, tenter de recenser de la manière la plus exhaustive possible les politiques d'aménagements en faveur de la proximité, et malgré malgré un temps limité ; il apparaît que ces politiques sont limitées dans leur portée, du fait de manques divers : moyens financiers, humains, en ingénierie, ou même parfois d'ambition et d'impensés. Les plans, schémas directeurs ou politiques précédemment initiées n'offrent souvent pas les résultats escomptés et plusieurs entretiens nous ont confirmé leur réorientation à venir, sur les pôles structurants des SCoT par exemple.

Toutefois, malgré une ouverture et un affinage de notre conception de la proximité, ses définitions différenciées et ses enjeux multiples, plusieurs limites apparaissent. Le contexte de notre étude et ses limites temporelles ne nous ont pas permis de se rendre sur la région Nantaise autant de fois que nous l'aurions souhaité. Cela nous a conduit à spécifier les territoires observés, en se rendant sur des communes déjà identifiées. Les contextes locaux n'ont donc pas pu être appréhendés dans leur diversité, avec un tropisme sur le nord de la région nantaise. Le nombre de communes, le dynamisme de certains élus et la multitude de documents produits ne nous ont pas non plus permis d'observer l'ensemble des SCoT, en se référant principalement aux savoirs des enquêtes sur le sujet, pouvant ensuite nous aiguiller sur une commune aux caractéristiques pertinentes. Finalement, il apparaît qu'un atelier entier aurait pu être effectué sur la manière dont la proximité (concept vaste dès sa terminologie) est appréciée sur la région Nantaise.

La troisième phase sur la prospective est donc l'occasion de dépasser les limites temporelles de l'exercice pour proposer une vision transversale de la proximité sur des territoires supports. C'est aussi l'occasion de mobiliser, enrichir, adapter, transformer des outils existants, en imaginer de nouveaux, parfois ambitieux, pour décliner les formes de la proximité dans un futur désirable à nos yeux.

**PHASE 3 : Prospective à l'horizon 2050.
Propositions de leviers favorables à des
modes de vies en proximité.**

Introduction et méthodologie

La phase 3 de prospective vient en complément des deux premières phases d'État de l'Art et de Bilan des politiques d'aménagement dans la région nantaise.

L'objectif de cette troisième phase est de se projeter en 2050. Il s'agit de mettre en avant la manière dont nous proposons de répondre à l'impératif proximité dans un contexte de mobilités carbonées contraintes. Ce travail prospectif vise à identifier les leviers favorables à l'aménagement des territoires pour des modes de vie en proximité. Ces derniers se déclinent à plusieurs échelles: nationale, métropolitaine et locale.

Enfin, il est important de préciser que cette troisième phase ne peut présenter une prospective convaincante sur tous les aspects. Il s'agit avant tout de réfléchir à comment l'aménagement du territoire, au sens large, peut permettre des modes de vie en proximité désirable dans un contexte de réduction de déplacements carbonés afin d'identifier des leviers clés. Ce retour à la proximité doit être vu comme une nécessaire adaptation des modes de vie du fait du changement climatique, sans entraver la qualité de vie de chacun.

Contexte et conséquence 2050 selon les enjeux

Notre réflexion s'est basée sur les lectures faites tout au long de ce travail depuis la phase d'état de l'art sur la proximité, du diagnostic et bilan des politiques d'aménagement nantaises sous le prisme de la proximité jusqu'à des réflexions prospectives existantes. En parallèle, nous avons procédé à une définition du minimum nécessaire pour vivre en proximité. Nous nous sommes inspirés du travail de l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (AURAN) sur la ville du quart d'heure cité précédemment. À partir de leur liste des 12 services et équipements nécessaires, nous nous sommes appropriés une liste de services et équipements nécessaires en ajoutant d'autres équipements qui nous paraissent essentiels au bon fonctionnement d'un mode de vie en proximité. Une fois la liste établie, elle a été classée selon des catégories :

- *Ville alimentaire* : boulangerie, alimentation générale, café, restaurant marché, AMAP, jardin partagé
- *Ville sanitaire* : pharmacie, médecin généraliste, maison de santé, cabinet médical
- *Ville commerçante* : buraliste, coiffeur, laverie, point relais-colis
- *Ville éducative* : école maternelle, école primaire, crèche, collège
- *Ville loisirs* : parc, aire de jeux, piscine, gymnase
- *Ville culturelle* : bibliothèque, médiathèque, cinéma, musée
- *Ville de l'emploi* : pôle emploi, espace de télétravail
- *Ville des services et du lien social* : Maison France Service/mairie, maison associatives, déchetterie et recyclerie

Par la suite, nous avons réalisé un compte rendu des équipements, services et commerces présents sur les différents territoires d'étude. En constatant qu'une partie de ces équipements existent déjà dans les communes (avec une hétérogénéité entre les communes et même au sein de la commune) nous avons fait émerger des enjeux pour le développement de mode de vie en proximité en 2050, qui nous a mené vers le cadre général de la prospective 2050.

Le propre de la prospective étant d'imaginer un futur en fonction de l'évolution des sociétés et de leurs modes de vie sur la base du souhaitable¹, les capacités de réalisation (à la fois scientifiques ou techniques) n'ont pas été mesurées. Les enjeux qui sont présentés ont été classés selon qu'ils soient cruciaux mais aussi englobants dans notre mode de vie en proximité.

SE LOGER

Projection 2050 : dans un contexte de croissance démographique, le poids démographique supplémentaire sera réparti dans les centralités secondaires, ainsi que le périurbain et le rural. Au contraire, la croissance démographique sera moins forte dans les villes et les banlieues. Ces dernières étant déjà denses voire très dense, et offrent peu de réserve foncière. Aussi, ces espaces étant particulièrement minéraux, ils risquent de perdre de leur attractivité comparé à des territoires qui offrent un accès plus facile à des espaces verts. Le contexte du Zéro Artificialisation Nette, poussera à une densification. Il invite aussi à repenser des espaces moins denses et de repenser la consommation énergétique des habitats.

1 Ayant grandi dans les années 2000 et 2010, notre groupe a connu la prise de conscience collective de l'urgence climatique et les premiers effets du changement climatique nous ont profondément marqués. Cette prospective en témoigne, puisque nous partons de l'hypothèse que le changement climatique aura des implications importantes sur notre quotidien (canicules, événements extrêmes). Pourtant, nous restons optimistes et nous nous sommes permis d'inclure certaines réformes qui nous paraissent être plutôt des utopies sociales (réduction de temps de travail hebdomadaire à 25 heures).

Ainsi, la densification et la réhabilitation des polarités secondaires, allant du périurbain au rural et de manière mesurée, nous paraît crucial dans ce contexte. Certains espaces devront être repensés sous ces contraintes. Les grandes emprises foncières des zones commerciales en périphérie, par exemple, présentent des lieux intéressants afin de penser la densification et la mixité fonctionnelle. Nous prévoyons donc un recours plus fort à la reconversion des friches qui constituent des réserves foncières importantes pour les terrains déjà artificialisés pour y favoriser l'implantation de logements et ainsi participer à la densification du territoire. La rénovation énergétique des bâtiments, déjà pointée du doigt par les divers rapports du Groupe Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC) devra être entamée et pour certains introduire une dimension de production énergétique ou d'autosuffisance.

Afin de renforcer les liens sociaux entre les habitants d'un territoire², il nous paraît intéressant de soutenir davantage des formes d'habitat participatif, coopératif, solidaire ou intergénérationnel.

RESPIRER, SE RAFRAÎCHIR

Projection 2050 : dans le contexte du changement climatique (+ 1,5 °C, augmentation de risques naturels : canicule, inondation, pollution atmosphérique), une des problématiques centrales sera son influence sur la ville. Nous nous intéressons notamment aux îlots de chaleur urbains ; plus conséquents. Une optimisation des îlots de fraîcheur devra être pensée afin de permettre un mode de vie soutenable en proximité.

Il s'agit ici de garantir l'accès des habitants à un espace extérieur en hyper-proximité, ainsi que de les rapprocher des grands espaces verts de respiration. Cet enjeu pourrait être mis en œuvre avec des leviers tels que l'intensification de la

2 Cette proximité sociale nous paraît un levier important pour renforcer la proximité spatiale : elle tisse des liens entre les habitants d'une même commune

végétalisation sur l'espace public, un système de partage du réseau d'espaces verts privés ou de baignade urbaine accessible.

Par ailleurs, une réflexion est à mener autour des aménagements réversibles en fonction des risques naturels connus sur les territoires. Les risques peuvent être utilisés comme une potentialité d'aménagement, en particulier dans les espaces publics. Pour les risques d'inondations, en particulier dans les parcs et jardins, des réservoirs temporaires sont à imaginer.

SE NOURRIR

Projection 2050 : notre hypothèse part d'un changement majeur dans le domaine de l'approvisionnement. Une réduction des flux de marchandises par voies de transport carbonés impliquerait une augmentation de l'autoproduction, des flux locaux alimentaires, un abandon des grands champs de monoculture, une plus grande diversité de productions ainsi qu'une meilleure prise en compte de la saisonnalité. Le poids de l'industrie agro-alimentaire en serait ainsi diminué.

Le renforcement des circuits-courts alimentaires passerait par une augmentation nette de l'autoproduction avec un meilleur maillage de jardins partagés. Cette évolution aura également des conséquences importantes sur la relation entre le centre et sa périphérie, avec une plus grande interdépendance pour assurer l'accès à une alimentation de qualité aux habitants. Le développement de l'agriculture urbaine de proximité est à (re)penser pour rééquilibrer cette relation de dépendance. Les échanges entre le centre et la périphérie sont à imaginer en fonction des ressources de chacun, notamment des engrais naturels dans les villes avec les boues et les récupérations d'urine. Enfin, la mise en relation des territoires sera à imaginer à une échelle plus large, entre les différentes régions, en fonction des besoins ou des surplus.

SE DÉPLACER

Projection 2050 : notre démarche de prospective est basée sur une forte diminution des déplacements carbonés individuels, du fait notamment du prix et de la rareté des énergies fossiles, qui entraînent une hausse des prix de déplacements. La frugalité énergétique dans les déplacements est donc un objectif central. Le renforcement de la proximité spatiale sera assurée et renforcera l'utilisation des modes actifs dans les déplacements quotidiens.

Le poids de la voiture sera drastiquement réduit avec une réduction du taux d'équipement à l'échelle des ménages. Cela fait appel à des leviers bien connus : la mutualisation, le partage, le covoiturage et l'auto-stop. Un travail sur les mentalités, les référentiels communs sur la voiture, doit être mené pour repenser les déplacements. Ces derniers doivent être perçus comme communs, collectifs, en opposition au modèle actuel de valorisation de l'autosolisme. Afin de rendre plus attractifs les transports en communs, il faudra à la fois élargir le maillage pour une meilleure desserte fine du territoire, ainsi que l'intermodalité entre les transports en commun et les modes doux. Les modes actifs sont à systématiser pour les déplacements de proximité. Pour ce faire, une politique éducative ambitieuse autour des déplacements cyclables doit être imaginée, en s'accompagnant d'aménités adaptées.

Avec une adaptation du droit de l'urbanisme, des servitudes de passage entre certaines parcelles pourraient être négociées. Cela permettrait aux habitants, dans les communes et quartiers pavillonnaires, de disposer d'une alternative en mode actif plus rapide que la voiture pour rejoindre les centralités ou polarités communales.

Le contexte de sobriété énergétique pourra conduire au report modal de la voiture vers les modes actifs rendu possible par l'aménagement d'itinéraires et d'infrastructures dédiés et de services (stationnement, ateliers de réparation ...). L'intermodalité sera également favorisée.

S'ENTRAIDER, VIVRE ENSEMBLE

Projection 2050 : la démarche de prospective, telle qu'imaginée, intègre un renforcement de la participation citoyenne. Les communes pourraient aussi favoriser et encadrer la solidarité par le biais de mécanismes d'aides divers.

Afin de permettre un accès généralisé à des aménités de loisirs ou de respiration en proximité, un dispositif communal de mise à disposition des piscines ou des jardins peut être imaginé. Contre quelques week-ends de mise à disposition de leur piscine ou jardin dans l'année, les habitants peuvent recevoir une subvention pour l'entretien ou la mise aux normes. Le poids décisionnaire des associations et de l'économie sociale et solidaire (ESS) doit être renforcé. La solidarité entre voisins peut être accompagnée et encouragée par des démarches communales ciblées, en fonction des besoins ou des profils d'habitants à aider (personnes âgées, dépendantes...)

Dans cette démarche de facilitation de la solidarité commune, un recensement des capacités d'aides de chacun peut être développé.

SE SOIGNER

Projection 2050 : dans un contexte de vieillissement de la population impliquant un recours au soin plus important, la vulnérabilité sera accentuée face aux événements naturels extrêmes (canicules, inondations) et aux épidémies qui sont amenées à se généraliser.

La question du bien vieillir et du vieillir ensemble est à poser dans un contexte de prise de conscience de l'état des structures existantes. Les services de santé doivent être rendus accessibles en proximité au travers de services à domicile (hybrides car virtuels et physiques), un maillage plus fin de maisons de santé. De plus, une partie des soins pourraient être assurés (et reconnus en tant que tel) par des communautés d'entraide en complément des professionnels.

S'ÉDUIQUER, APPRENDRE

Projection 2050 : la prise en compte de nouveaux enjeux, autour de la souveraineté alimentaire, de l'indépendance énergétique, du prolongement de durée de vie de nos équipements dans un contexte de réduction des déplacements et des flux transnationaux, va bousculer l'organisation du marché de l'emploi. Le cadre de notre prospective insiste sur un retour progressif des métiers du secteur primaire et secondaire, et donc des besoins en main d'œuvre associés. La formation scolaire mais aussi continue à l'âge adulte est à adapter en conséquence.

Les parcours éducatifs seraient à adapter pour apprendre aux élèves des connaissances basiques sur des enjeux clés. En lien avec l'enjeu de se nourrir en circuit court et avec une présence généralisée de jardins partagés et potagers dans les écoles, les élèves seront amenés à planter, adapter leurs choix d'espèces en fonction des potentiels et des spécificités de chacune, les planter, les faire pousser et ensuite les récolter. A l'âge adulte, du fait de la fragmentation supposée des activités, une facilitation du retour à la formation est à prévoir, en lien avec de nouveaux enjeux et des aspirations individuelles.

SE DIVERTIR

Projection 2050 : dans un contexte de déplacements réduits, plusieurs activités de loisirs doivent se trouver proximité et atteignables à pied ou à vélo.

Le développement d'équipements légers de loisirs (table de tennis de table, terrain de pétanque, panier de basket...) est à intégrer aux politiques communales. De même, il serait intéressant de réfléchir à des déplacements des œuvres d'art du Réseau des Musées Nationaux (RMN) pour faire venir la culture au lieu déclencher des déplacements pour les habitants. Enfin, l'accès à la culture peut être favorisé à travers certains outils numériques.

TRAVAILLER

Projection 2050 : du fait de la réduction des déplacements pour se rendre au travail, une réduction et une fragmentation des heures de travail, la part de l'emploi serait réduite dans la journée. De nouvelles formes de travail, autour des temporalités journalières, hebdomadaires, et pourquoi pas saisonnières sont à imaginer.

La crise sanitaire a permis de constater le potentiel du télétravail comme levier de proximité. Cependant, en termes de proximité, son usage est encore dévoyé et ne concerne qu'une partie de la population (entre 8 et 17%). La temporalité d'une journée de travail sera amenée à évoluer vers une décomposition des tâches ou même des emplois. Il apparaît possible d'avoir plusieurs emplois, dont un ayant un lien fort avec la proximité (approvisionnement en nourriture, éducation, associatif...). De fait, les carrières pourraient être plus évolutives (moins de temps dans une même entreprise), le travail en tant qu'indépendant (moins de salariat), plus répandu. Dans ce contexte de fluidification du marché du travail, une bourse du travail qui permette d'accélérer le rapprochement des actifs avec leurs lieux de vie et de fluidifier les évolutions de carrière pourrait être envisagée.

CONSOMMER (HORS ALIMENTATION)

Projection 2050 : dans un contexte de réduction de la consommation et de la réutilisation de biens (lié à la hausse de leur prix et de la baisse des ressources fossiles), l'objectif est à une augmentation de leur durée de vie.

Suivant un objectif de prolongement de la durée de vie des objets et des équipements, le développement des recycleries, des magasins de seconde main, des ateliers de réparation mobile (pour réparer mais aussi former les habitants à la réparation) est à prioriser. Le troc, le partage des biens, la mutualisation des achats sont aussi à prendre en compte comme des facteurs clés pour favoriser la proximité. Enfin, l'autoproduction est à encadrer pour en faire un aspect important de création puis de consommation locale.

Cette troisième partie se présente donc en deux temps : une présentation des leviers sur les échelons nationaux et métropolitains puis une présentation des leviers locaux à travers cinq territoires supports que nous avons choisis. Les leviers nationaux et métropolitains sont classés selon la typologie des enjeux présentée ci-dessus. Ils sont accompagnés pour certains de références présentes en annexe.

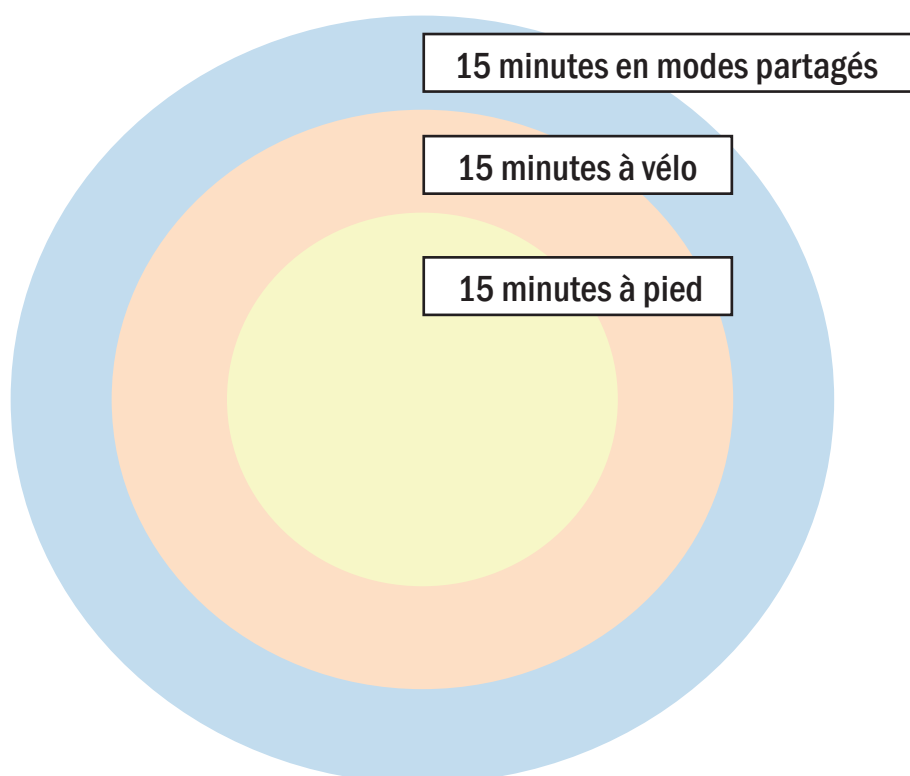
Méthodologie de la prospective

Une réflexion sur le contenu de la proximité : Quels temps et quelles distances à parcourir pour accéder aux services et équipements de proximité ?

Pour introduire la réflexion et mieux appréhender ce que signifie la proximité, et surtout ce qu'elle signifie selon que l'on vit en ville, en banlieue, dans le périurbain ou encore des espaces moins denses et plus ruraux, un exercice de réflexion a été mené autour de la proximité en temps ou en distance à tel ou tel service ou équipement. Pour réfléchir au panel d'équipements et services essentiels à considérer à telle distance du centre pour favoriser la proximité, nous nous sommes référés à la liste des 12 équipements essentiels définis dans les travaux de L'AURAN (Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise) sur la ville du quart d'heure à Nantes. Le but de l'exercice était de voir si ces 12 services nécessaires sont vraiment nécessaires à 15 minutes à pied dans tous les types d'espaces. En plus des 12 équipements essentiels, quelques équipements supplémentaires ont été sélectionnés parmi une liste complémentaire de 50 services et équipements présentée par l'AURAN. Par exemple

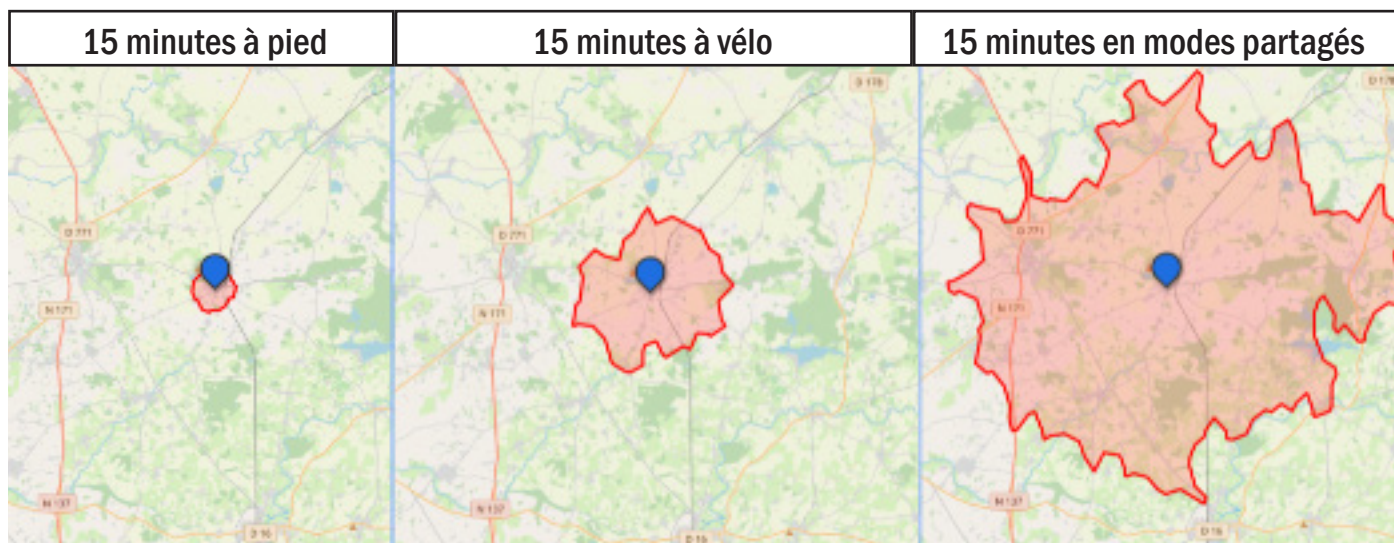
pour l'alimentation, en plus d'un commerce d'alimentation générale, on pourra s'attarder sur la désirabilité d'un marché de proximité ou d'une AMAP. Pour la ville sanitaire on pourra aussi vérifier si la présence d'une maison de santé est souhaitable à proximité ou encore une agence pôle emploi, voire même une piscine.

Les services et équipements essentiels ont ensuite été disposés selon le rayon de proximité adéquat, et selon leur désirabilité dans le type de territoire vécu (15 minutes en modes partagés, 15 minutes à vélo et 15 minutes à pied). En effet, il peut y avoir une large différence d'accessibilité à un service selon le mode de déplacement adopté. Toujours dans une logique de recours minimale à la voiture individuelle, le recours aux modes partagés est favorisé pour les déplacements motorisés. Il inclut le recours aux transports en communs, ainsi que le covoiturage et l'autopartage le cas échéant. La fréquence



Modèle de l'exercice pour la répartition des services et équipements par type de territoire

du recours à ces équipements à aussi été prise en compte dans l'évaluation, et faisant l'hypothèse que l'accès à certains services physiques structurants d'aujourd'hui, comme les banques, ne seront plus nécessairement essentiel à pied, nous avons pris la liberté de les éloigner du centre. La sélection et la disposition des éléments a été réalisée de manière objective et collégiale par les étudiants.



Mise en application du modèle des trois cercles isochrones par modes de déplacements différenciés à l'échelle de la commune d'Abbaretz. De gauche à droite, on passe d'un rayon de 15 minutes à pied à partir du centre, à 15 minutes à vélo puis enfin à 15 minutes en modes partagés.

(Réalisation du groupe à partir du site openrouteservice.org)

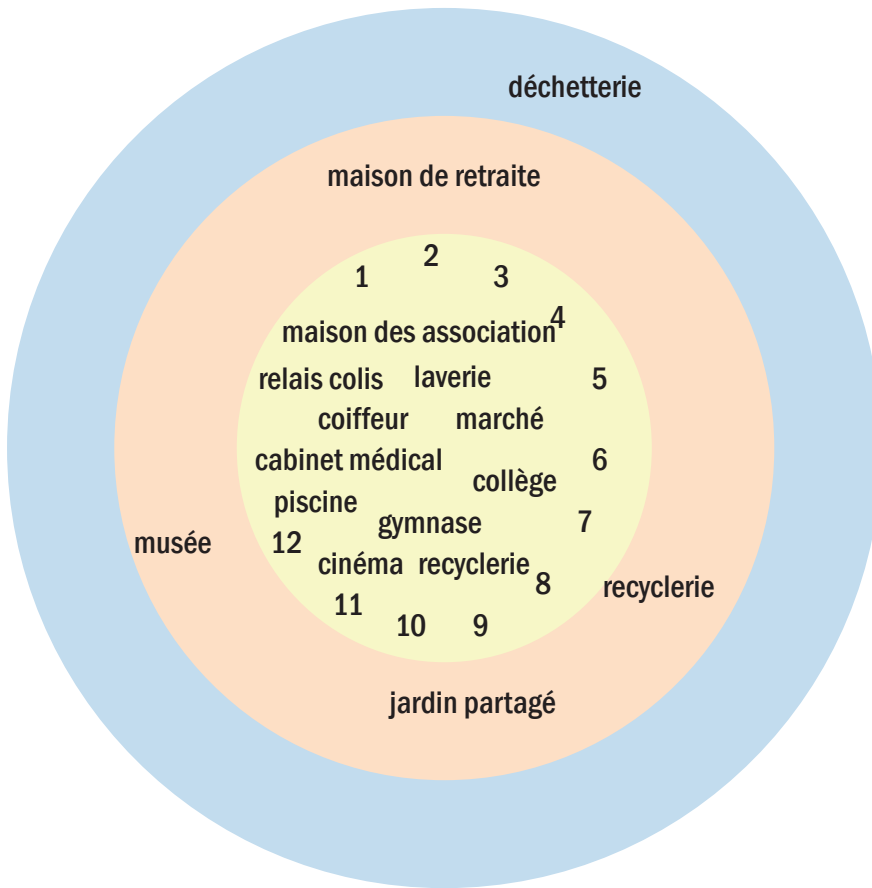
Liste des 12 services et équipements essentiels définis par l'AURAN

1. Alimentation générale
2. Boulangerie
3. Buraliste
4. Café, Restaurant
5. Banque
6. Maison France Service
7. Médecin généraliste
8. Pharmacie
9. Bibliothèque, médiathèque
10. Parc et aire de jeux
11. Crèche
12. École maternelle et école primaire

Liste des services et équipements complémentaires mobilisés pour l'exercice, regroupés par enjeux thématiques, à partir de la liste des 50 services et équipements de l'AURAN

Ville alimentaire : marché, AMAP, jardin partagé
 Ville sanitaire : maison de santé, cabinet médical
 Ville commerçante : coiffeur, laverie, point relais-colis
 Ville éducative : collège
 Ville loisirs : piscine, gymnase
 Ville culturelle : cinéma, musée
 Ville emploi : pôle emploi, espace de télétravail
 Ville des services et lien social: maison associatives, déchetterie et recyclerie

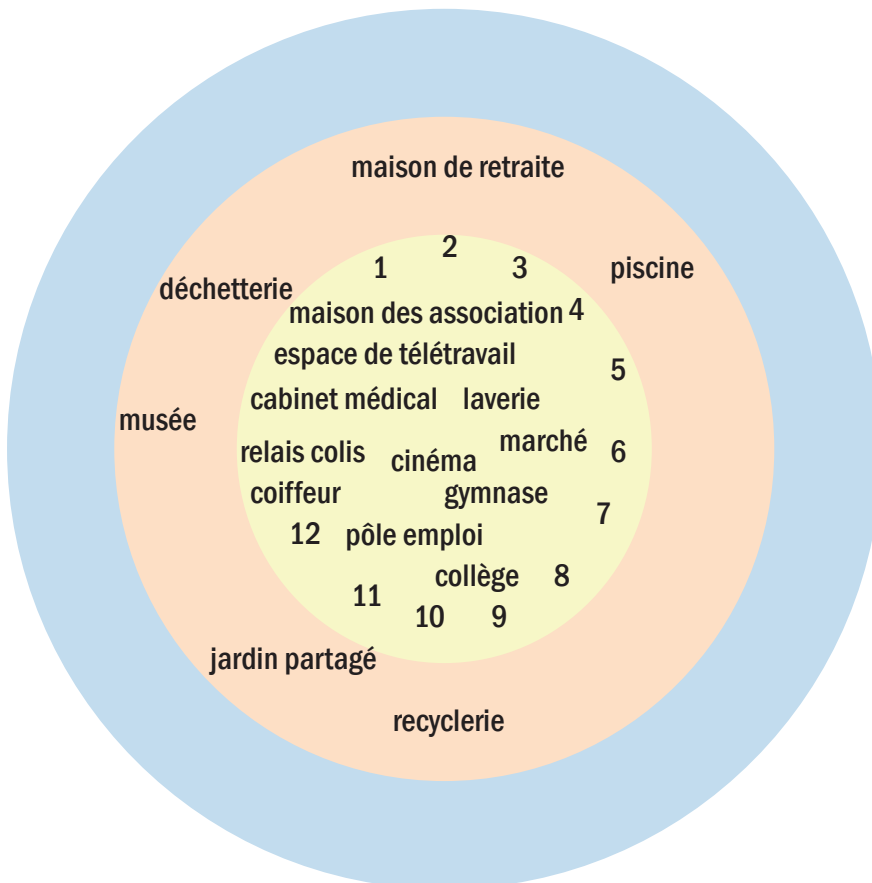
VILLE CENTRE



Liste des 12 services et équipements essentiels définis par l'AURAN

1. Alimentation générale
2. Boulangerie
3. Buraliste
4. Café, Restaurant
5. Banque
6. Maison France Service
7. Médecin généraliste
8. Pharmacie
9. Bibliothèque, médiathèque
10. Parc et aire de jeux
11. Crèche
12. École maternelle et école primaire

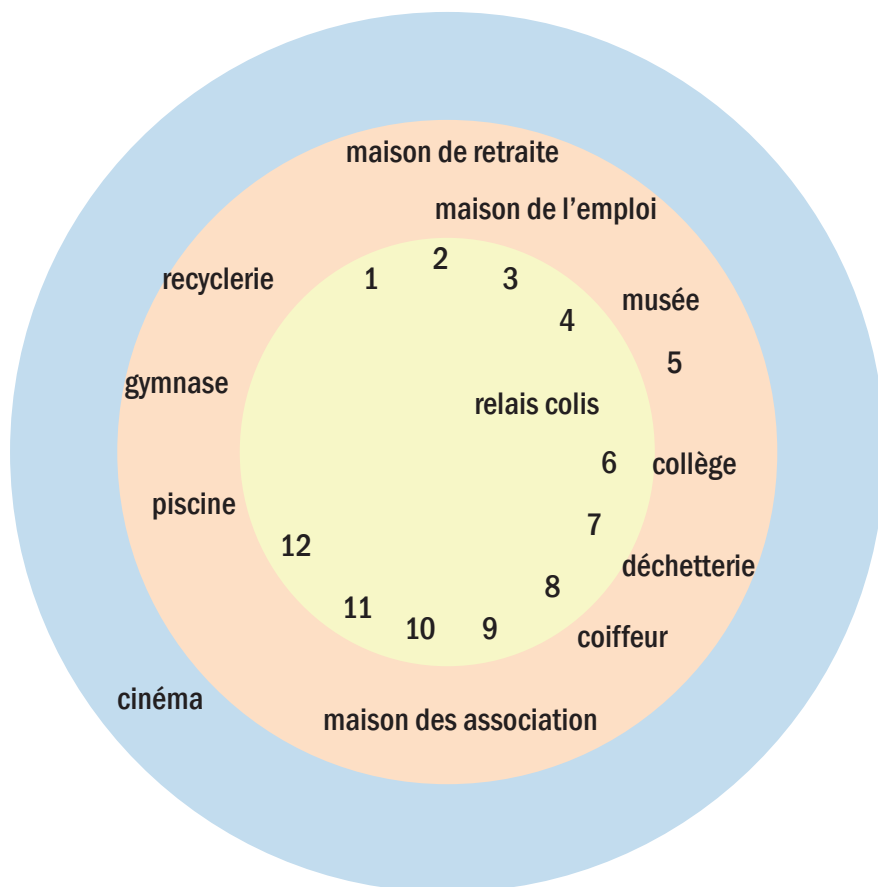
TERRITOIRE DE BANLIEUE



Liste des 12 services et équipements essentiels définis par l'AURAN

1. Alimentation générale
2. Boulangerie
3. Buraliste
4. Café, Restaurant
5. Banque
6. Maison France Service
7. Médecin généraliste
8. Pharmacie
9. Bibliothèque, médiathèque
10. Parc et aire de jeux
11. Crèche
12. École maternelle et école primaire

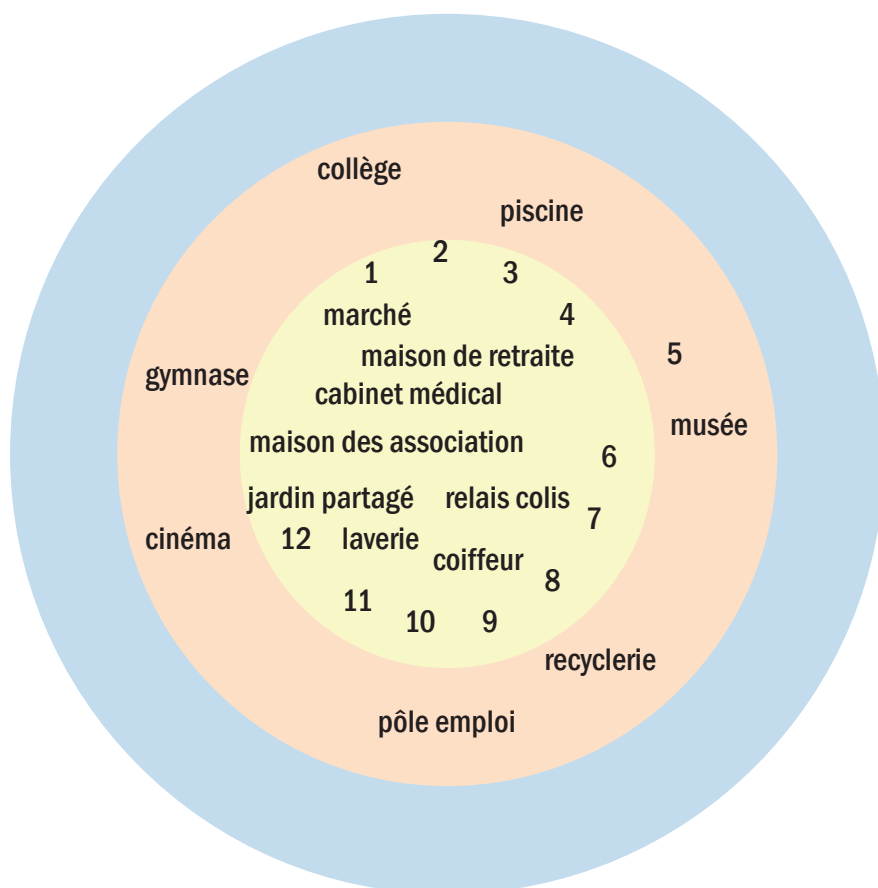
TERRITOIRE PERIURBAIN



Liste des 12 services et équipements essentiels définis par l'AURAN

1. Alimentation générale
2. Boulangerie
3. Buraliste
4. Café, Restaurant
5. Banque
6. Maison France Service
7. Médecin généraliste
8. Pharmacie
9. Bibliothèque, médiathèque
10. Parc et aire de jeux
11. Crèche
12. École maternelle et école primaire

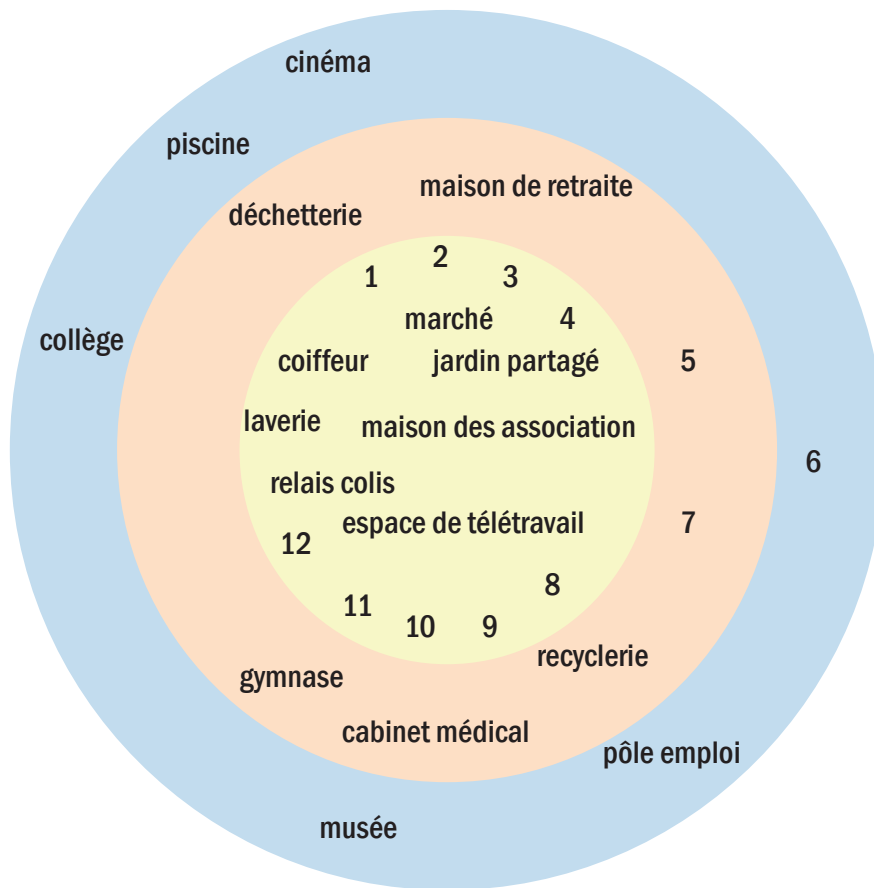
BOURG STRUCTURANT



Liste des 12 services et équipements essentiels définis par l'AURAN

1. Alimentation générale
2. Boulangerie
3. Buraliste
4. Café, Restaurant
5. Banque
6. Maison France Service
7. Médecin généraliste
8. Pharmacie
9. Bibliothèque, médiathèque
10. Parc et aire de jeux
11. Crèche
12. École maternelle et école primaire

TERRITOIRE RURAL



Liste des 12 services et équipements essentiels définis par l'AURAN

1. Alimentation générale
2. Boulangerie
3. Buraliste
4. Café, Restaurant
5. Banque
6. Maison France Service
7. Médecin généraliste
8. Pharmacie
9. Bibliothèque, médiathèque
10. Parc et aire de jeux
11. Crèche
12. École maternelle et école primaire

Méthodologie du choix des leviers, à différentes échelles

Les phases d'état de l'art et de bilan des politiques d'aménagement dans la région nantaise nous ont permis d'identifier des leviers pour favoriser les modes de vie en proximité. Nous avons choisi de catégoriser ces leviers selon les échelles de mise en place : nationale, métropolitaine ou régionale et locale. Les leviers présentés ne constituent pas une liste exhaustive de l'ensemble des outils pouvant avoir un effet direct ou indirect sur la proximité. Ils constituent des choix subjectifs selon des exemples et références relevés par le groupe. Leur description est synthétique et nécessiterait une analyse complète. L'ensemble des leviers sont référencés dans un tableau proposant une évaluation subjective de leur **faisabilité** c'est-à-dire de la complexité de leur mise en place, de leur **impact sur la proximité**, c'est-à-dire leur effet sur la réduction des distances de déplacement, et leur **acceptabilité sociale**, c'est-à-dire leur réception par l'opinion publique. Cette évaluation a été réalisée de manière collégiale entre les étudiants après discussions et débats. Un phasage de ces leviers est proposé dans le tableau récapitulatif en annexe. Le calendrier est décomposé en 3 phases :

- Phase 1 : horizon 2030 / court-terme
- Phase 2 : horizon 2040 / moyen-terme
- Phase 3 : horizon 2050 / long-terme

Ces 3 phases décomposent des horizons temporels existants. Les leviers ont été classés le long de ces phases après échanges entre les étudiants selon le degré de faisabilité notamment.

Ils permettent également d'établir une distinction entre les leviers de transition au changement à court et moyen terme (horizon 2030-2040) et les leviers d'adaptation à un contexte de réduction des déplacements carbonés à long terme (horizon 2050).

Méthodologie des carnets de prospective

Dans une démarche de spatialisation de notre démarche, en lien avec la seconde phase de ce devoir, cinq carnets de prospective ont été réalisés. Ces cinq territoires sont des supports de réflexion sur des communes types de la région nantaise et représentent des archétypes de sorte à ce que les mesures proposées puissent être déclinées sur d'autres territoires aux caractéristiques proches :

- Prairie au Duc (Nantes)- quartier de centre urbain récent
- Saint-Herblain - commune de banlieue
- Basse Goulaine - commune périurbaine de lotissements
- Blain - bourg structurant
- Abbaretz - commune rurale

Si les territoires choisis sont classés selon une certaine typologie et peuvent représenter des archétypes, ils restent des espaces spécifiques avec un mode de fonctionnement propre. L'objectif étant de pouvoir monter en généralité avec nos propositions. Il est important de noter qu'il est difficile de comparer ces différents terrains supports entre eux, du fait de leur périmètres divers (un quartier pour Prairie au Duc et des communes de taille diverses pour les autres). Le recensement des équipements peut donc paraître lacunaire mais correspond aux limites établies du territoire. Dans le cas de Prairie au Duc, même si certains équipements sont absents du quartier, il est nécessaire de préciser qu'ils sont accessibles à 15 minutes à pied ou en mode actif dans un autre quartier nantais.

Pour illustrer le choix de ces territoires de référence ainsi que leurs spécificités, des références statistiques issues du dossier complet INSEE de la commune sont présentées. Afin de parfaire leur présentation, un recensement ainsi qu'un classement des équipements de référence ont été conduits. Plusieurs catégories ont été retenues pour le recensement :

- Principaux services publics (mairie, poste...)
- Alimentation générale
- Supermarchés - Centre commercial
- Restaurants et cafés
- Petits commerces indépendants
- Services de santé
- Groupe scolaire
- Collège et Lycées
- Association d'habitants
- Arrêts de transports en commun
- Infrastructures sportives
- Équipement culturel
- Zone d'activité
- Tiers lieux - espace de télétravail
- Grands espaces verts
- Autres

Le recensement est présenté de manière synthétique sur les carnets de prospective, une version exhaustive est présentée en annexe. Les chiffres clés ainsi que le niveau d'équipement des communes nous ont permis de dégager trois enjeux clés pour chacun des territoires sélectionnés. Ces enjeux permettent de guider la prospective, en faisant émerger certains leviers puis outils. Dans la mesure du possible, les leviers ainsi que leurs outils associés ont été spatialisés ou référencés en fonction d'un existant dont nous nous sommes inspirés.

Chacun des carnets de prospective ont été agrémentés de fragments de journée de personas. Ces derniers ont été établis de sorte que la plus grande partie des profils soient représentées, selon l'âge, le sexe, le niveau d'activité, les catégories socio-professionnelles. Les différentes temporalités hebdomadaires et saisonnières ont aussi été prises en compte. Enfin, les actions des personas au cours du récit ont été amenées dans une perspective d'un mode de vie en proximité en 2050 sur ces territoires supports.

Leviers nationaux pour favoriser la proximité spatiale

Les leviers nationaux présentés constituent des outils clés identifiés pour favoriser la proximité spatiale. Leur présentation ci-dessous introduit des pistes de réflexions pour la mise en place de ces outils coercitifs et incitatifs. Des références sont mobilisées en exemple ou illustration de ces leviers. Les leviers présentés et le descriptif ne sont pas exhaustifs et mériteraient une analyse détaillée. Un tableau récapitulatif de ces outils ainsi qu'une évaluation de la difficulté de mise en oeuvre est présenté en page 8.



Se loger

Les politiques fiscales actuelles ne sont pas en cohérences avec l'objectif de proximité spatiale et poussent les entreprises, les ménages, les collectivités à construire et s'installer loin des centres urbains. La qualité des logements notamment en secteur dense se dégrade pour les logements neufs par rapport au logement ancien.

● Augmenter la taxe d'aménagement pour la construction de lotissements

Cette augmentation vise à décourager la construction de nouveaux lotissements en extension urbaine. La construction de logement représente 68% des surfaces artificialisées entre 2009 et 2017. Ces lotissements construits en périphérie des zones urbanisées mal reliés à des structures de transports publics, ce qui génère une dépendance à la voiture individuelle et des coûts supplémentaires de raccordement aux réseaux pour les collectivités. Cette taxe pourrait être fixée au moment de l'attribution du permis d'aménager et être échelonnée selon la localisation du lotissement (dans les dents creuses ou en extension urbaine). Cette augmentation pourrait être complétée par l'obligation d'appliquer un versement pour sous-densité (actuellement seulement applicable pour les EPCI qui le souhaitent). Ce versement de sous-densité permet d'orienter les comportements des aménageurs afin de lutter contre l'étalement urbain en définissant un seuil minimal de densité par secteur par un prélèvement taxant le terrain gaspillé.



Zone de lotissement de Saint-Pazanne
Photographie du groupe

● Modifier le système de remboursement des frais réels (barème des frais kilométriques)

Les frais réels des déplacements domicile-travail sont aujourd'hui déduits de l'impôt sur les revenus. Une déduction forfaitaire automatique de 10% peut s'appliquer au même titre que des barèmes kilométriques calculés. Ces frais kilométriques sont comptabilisés lorsque la distance domicile-travail est inférieure à 40 km ou plus en cas de circonstances particulières. Cette déduction d'impôts incite à une installation loin des zones d'emplois et hors des zones desservies par les transports en commun. Ces remboursements amènent à des situations où il est parfois plus intéressant fiscalement de venir au travail en voiture que d'emprunter les transports en commun (pris en charge à hauteur de 50%).

● Mettre en place une charte nationale pour les promoteurs pour la qualité du bâti

Une charte entre l'État et les promoteurs permettrait d'assurer une meilleure qualité du bâti construit : surface minimale de pièces, hauteur des plafonds, logements traversants, un minimum de mixité fonctionnelle, un minimum d'espaces verts, des espaces extérieurs de qualité, une réduction des places de parking, l'intégration de garages à vélos de qualité et de taille suffisante. Cette charte nationale est à décliner selon l'implantation et le type de logements (forte densité en zone urbaine dense, ...) en reprenant le modèle des chartes locales élaborées par certaines municipalités. L'objectif est de rendre une densification douce acceptable par une meilleure qualité de bâti. Cette charte co-construite avec les acteurs de la construction et du bâtiment définirait des principes minimums obligatoirement applicables pour toute nouvelle construction. En cas de refus de l'application des règlements de la charte, les maires auraient la compétence pour refuser le permis de construire.



Se loger

- **Réformer la taxe foncière pour pallier au déséquilibre fiscal centre-périphéries**

La taxe foncière est souvent plus élevée dans la commune-centre et les communes de couronne périurbaine du fait de la présence d'infrastructures, d'équipements et de réseaux coûteux dans les centres urbains. Les stratégies résidentielles des ménages peuvent donc privilégier une installation en périphérie. Le changement de taxation a pour objectif d'inciter une installation des ménages dans les communes centres. Le déséquilibre dans la taxe foncière entre centre et périphérie pourrait être harmoniser à travers un fond régional de péréquation.

- **Rendre la fiscalité avantageuse pour la rénovation du patrimoine bâti en centre-ville**

Il est aujourd'hui plus cher de réhabiliter que de construire pour les bailleurs et les promoteurs. De plus, certaines mesures fiscales d'accès à la propriété favorisent les nouvelles constructions plutôt que la réhabilitation. Ainsi, l'accession sociale à la propriété bénéficie d'une TVA réduite en construction mais pas en réhabilitation. Un levier pourrait être de rendre les mesures fiscales avantageuses pour la rénovation du patrimoine bâti en centre-ville et augmenter la taxation dans les constructions neuves.

- **Mettre en place un système de notation pour évaluer la proximité d'un logement aux équipements et services permettant l'introduction d'une réglementation des permis de construire basée sur un indice de proximité**

En reprenant l'idée de la notation énergétique des bâtiments, une notation évaluant la proximité d'un logement aux principales aménités urbaines (liste des services et équipements essentiels) pourrait être mise en place avec des notes allant de A, très grande proximité aux services et équipements, à G, éloignement aux services et équipements. Cet indice de proximité pourrait servir de base pour une réglementation d'autorisation des permis de construire.

- **Imposer une étude d'accessibilité à pied ou en vélo dans les dossiers de demande de permis de construire**

Imposer dans les dossiers de demande de permis de construire ou d'aménager une étude d'accessibilité à pied ou en vélo et en faire un critère d'évaluation des permis pour les équipements publics et privés. L'accessibilité pourrait ainsi être établie à 15 minutes maximum.



Se divertir

Le rapprochement des activités de loisirs et de divertissement des centralités apparaît également comme un enjeu central. La digitalisation de l'offre culturelle et de loisirs à l'horizon 2050 apporte des réponses partielles à l'éloignement des lieux de culture et de loisirs des zones rurales et périurbaines, mais restent à développer par des leviers nationaux pour créer de l'attractivité culturelle.

- **Mettre en place un programme Action ville culturelle**

Créer un programme d'action similaire à Action cœur de ville qui soutient la culture dans des petites et moyennes villes. Le programme se compose en deux parties: une première qui consiste en la mise en place de savoirs-faires, bonnes pratiques et support technique que l'État propose à des petites et moyennes centralités afin de développer leur offre culturelle. Un deuxième volet est composé d'un fond qui soutient des projets. L'objectif est de renforcer et soutenir des lieux culturels locaux (musées, cinémas, théâtres, bibliothèques), afin de réduire des déplacements pour des raisons culturelles vers des plus grandes centralités. Ce levier peut être complété par un réseau de mutualisation des collections de musées.

Se rafraîchir

Dans le contexte d'augmentation des températures à l'horizon 2050, l'accès à des espaces de respiration apparaît comme un levier central, notamment dans des espaces urbains denses. Pour lutter contre le phénomène d'îlots de chaleur et offrir des espaces de respiration de proximité, des leviers nationaux peuvent être mis en place.

- **Inscrire dans la loi un «droit à un espace vert»**

Ce droit pourrait assurer l'accès de tous les habitants à un espace vert de qualité en proximité. Il pourrait être mis en place à travers un système de "bouclier vert" inscrivant dans les textes de loi le droit à un espace vert ou espace de respiration à proximité (reprenant l'idée d'un bouclier rural/ périurbain).

- **Créer un fond national de reconversion des parkings extérieurs**

Dans un contexte d'artificialisation des sols croissants et de déplacements carbonés fortement réduits, les parkings sous-utilisés constitueront d'importants potentiels fonciers. L'État pourrait encourager des initiatives écologiques (et innovantes) à travers un fond de subvention ou un appel à projets innovants afin d'encourager des initiatives intéressantes.



Reconversion d'un parking en parc urbain au Palais des Spectacles à Saint-Étienne
Alexandre Chemetoff & associés – Arnaud Duboys Fresney via CEREMA



Travailler

Les leviers nationaux présentés ont pour objectif un rapprochement des lieux d'emplois et des lieux d'habitat par une diminution des temps de déplacement domicile-travail.

- **Intégrer le temps de déplacement dans le temps de travail**

Cet outil permettrait d'inciter les employeurs à s'approcher des centres urbains et des stations de transports collectifs pour limiter les temps de déplacement des employés. Ils pourraient être incités à mettre en œuvre des dispositifs qui évitent les déplacements de leurs employés (télétravail, flex office) ou qui encouragent un rapprochement à l'entreprise (des primes de rapprochement pour des déménagements, des logements de fonction, plateforme d'échanges de postes ...).

- **Rendre plus contraignante la mise en place et les mesures des Plans de Mobilité (PDM)**

Les Plans de Mobilité, anciennement Plans de Déplacements Entreprises sont des stratégies actuellement obligatoires pour les entreprises de plus de 100 travailleurs depuis le 1er janvier 2018. Cette obligation est actuellement peu suivie et l'impact sur les mobilités est faible, ce qui ne contraint pas les employeurs à proposer des stratégies et des leviers

autour des distances de déplacement domicile-travail pour favoriser l'usage des modes de transports alternatifs. Ces Plans de Mobilité pourraient intégrer des réflexions autour de l'éloignement entre lieu de travail et domicile des employés.

- **Généraliser le forfait mobilités durables**

Le forfait mobilités durables est aujourd'hui une prise en charge facultative par les employeurs des frais de transports personnels entre le domicile et le lieu de travail jusqu'à 500 € par an en vélo, covoiturage, engin de déplacements personnels, les transports en commun et en mobilité partagée. Seuls 39% des grands groupes français du CAC 40 l'ont mis en place. Un des leviers pourrait être de rendre obligatoire le forfait mobilités durables, cumulable avec le remboursement des transports en commun pour toutes les entreprises de plus de 10 salariés, afin d'inciter aux déplacements en modes actifs ou en mobilité partagée des employés (sachant qu'en 2017 pour des trajets de 5 kilomètres maximum, 60% des actifs se déplacent en voiture - INSEE 2017).



Se déplacer

Si l'éloignement des zones d'habitat et d'activités est une tendance qui se confirme, de nombreux déplacements quotidiens sont réalisables en proximité. Ainsi, 60 % des déplacements domicile-travail font moins de 5 km (INSEE, 2017). Le développement de solutions de déplacements de proximité alternative à la voiture individuelle est donc un levier central au niveau national.

- **Investir dans le secteur ferroviaire pour moderniser le réseau structurant et sauver les lignes de desserte fine du territoire**

Les fonds fléchés vers la modernisation du réseau routier ou la création de nouvelles infrastructures routières doivent être ré-orientés en partie vers les lignes de train du quotidien. Ce levier pourra être complété par un effort de densification et de rabattement vers les stations de transport en commun.

- **Augmenter le fonds mobilités actives**

Porter l'investissement sur le vélo à 30 €/an/habitant afin de soutenir les projets et aménagements des collectivités locales. L'investissement pourrait notamment être ciblé vers les petites et moyennes villes, les territoires ruraux et péri-urbains qui sont le plus en retard aujourd'hui dans le déploiement d'un réseau vélo.

- **Encourager le développement de solutions de déplacements intermédiaires**

Permettre le développement de véhicule intermédiaire entre vélo et voiture en modifiant le cadre réglementaire (vitesse maximale bridée) et en subventionnant leur acquisition. Ces véhicules moins chers que les voitures sont des initiatives et expérimentations intéressantes pour la mobilité en zones isolées (territoires ruraux et périurbains).



Les modes intermédiaires, autant d'alternatives à la voiture.

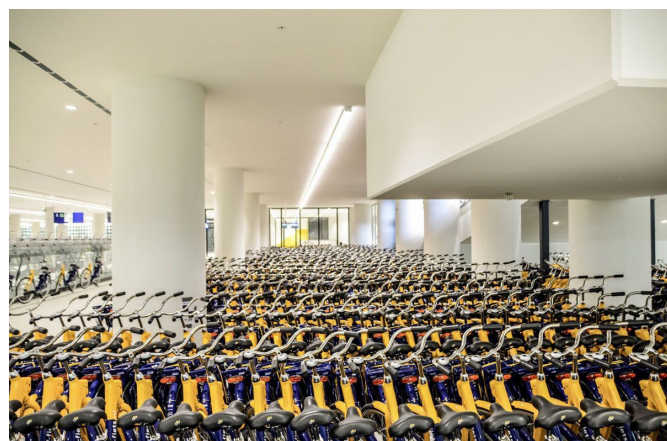
Frédéric Héran

- **Réformer le modèle économique des transports collectifs pour augmenter les financements**

Le modèle de financement des transports collectifs a été fragilisé à la suite de la crise sanitaire avec un financement provenant des recettes voyageurs en baisse et une remise en cause du versement transport. Plusieurs acteurs appellent à une refonte du modèle économique des transports collectifs qui pourrait être basé sur un financement via l'écotaxe poids-lourds et une meilleure récupération d'une partie des plus-values foncières liées aux opérations de transports (en développant l'usage de zones d'aménagement différenciés). Ces leviers sont notamment préconisés par le Conseil d'Orientations des Infrastructures (COI) dans le bilan et perspectives des investissements pour les transports et les mobilités présenté en mars 2022.

- **Favoriser la stratégie d'intermodalité train-vélo**

Un des leviers pour favoriser des déplacements de proximité en modes actifs en limitant l'utilisation de transports carbonés est d'agir sur l'intermodalité entre le train et les modes actifs notamment le vélo, qui associés ont un potentiel important pour les déplacements quotidiens. Un des outils mobilisables est le stationnement sécurisé des vélos en gare. Le développement d'un plan d'actions national peut s'inspirer de la stratégie nationale des Pays-Bas pour favoriser le stationnement dans les gares et également mettre en place un système de vélo en libre-service accessible dans toutes les gares (système OV-fiets).



Stationnement des vélos en libre-service OV-fiets en gare de Delft (Pays-Bas)

Weelz



Se déplacer

- Introduire une obligation de réduction des kilomètres parcourus dans les documents réglementaires

L'idée que soit rendu obligatoire la formulation d'un objectif de réduction des km parcourus (division par 2) à l'horizon 2050 dans les documents planification SRADDET, SCOT, PLU et Plans de mobilité de manière similaire à l'obligation de réduction des surfaces artificialisées.

- Réduction de la vitesse en agglomération et hors agglomération sans alternatives cyclables

Introduire dans la législation nationale (code de la route) la généralisation de la vitesse automobile à 30km/h comme la norme en agglomération. Ce levier doit permettre de ralentir la vitesse de circulation en ville des voitures. Il peut être complété par la réduction de la vitesse sur le réseau routier hors agglomération sans itinéraire cyclable alternatif.

- Généraliser les schémas directeurs piéton

La marche constitue le premier mode de déplacement. L'instauration d'un plan piéton national, sur le modèle d'autres pays européens (Autriche, Écosse) peut permettre de fixer des objectifs quantitatifs d'augmentation de la part modale de la marche et des objectifs qualitatifs pour définir un cadre prescriptif sur la qualité des aménagements piétons (feux favorables aux piétons avec des temps de passage raccourcis, longueur maximum de traversée des passages piétons, ...). Le plan piéton national pourrait également intégrer une obligation de mise en place d'un schéma directeur piéton pour toutes les intercommunalités. Actuellement, les plans marches locaux n'ont pas de portée juridique ou réglementaire mais résultent d'une démarche volontariste des collectivités. Les schémas directeurs piétons locaux comprendraient un diagnostic des aménagements piétons et itinéraires empruntés existants intégrant l'identification des points noirs en termes d'accidentologie.



Se nourrir

Si les déplacements des personnes sont réduits dans le futur, il est fort probable que ceci soit également vrai pour les circuits des marchandises. Afin de garantir aujourd'hui un accès pour tous à des produits locaux de qualité, il s'agit d'adapter la TVA en fonction du bilan de CO2 des déplacements (km) d'un produit: les produits locaux seraient par la suite beaucoup moins taxés que des produits venant de loin.

- Adapter la fiscalité de la TVA afin de favoriser des circuits courts

Ce levier consiste à introduire une fiscalité réduite pour favoriser la consommation de produits alimentaires provenant des circuits courts, soumis à des coûts de production et de transports plus importants liés aux économies d'échelles plus faibles que d'autres produits.

- Encourager les collectivités à créer une régie de maraîchage par un fond de subvention dédié

Afin de favoriser la production agricole locale dédiée à une consommation locale et d'encourager des démarches locales innovantes, l'Etat peut mettre en place un fonds de subvention dédié pour financer une partie des régies agricoles pour du maraîchage municipal.



Régie Municipale de Maisons-Alfort : la municipalité de Maisons-Alfort a lancé un projet de maraîchage pour approvisionner les crèches de la ville en fruits et légumes locaux. - © David Dinh / Maisons-Alfort

Vivre ensemble / Se soigner

Dans un contexte 2050 de croissance démographique hors des grands centres urbains métropolitains, la demande en services publics de proximité sera démultipliée. En réponse, des stratégies nationales pour rapprocher services publics de proximité (espaces éducatifs, de santé, ...) et population doivent être mises en place pour assurer un maillage fin sur le territoire en particulier en périurbain et rural.

- **Mettre en place un droit aux services publics à travers un «bouclier rural et périurbain»**

L'idée est d'inscrire dans la loi un droit aux services publics afin de lutter contre leur désertification. Un temps maximum serait défini pour chaque service public essentiel. Par exemple, 45 minutes d'une maternité, 20 minutes d'un accueil de médecine générale, 15 minutes d'une école élémentaire, 15 minutes d'un bureau de poste, etc.

L'idée est que ce droit soit opposable juridiquement contre la fermeture d'un service public.

- **Mettre en place une obligation d'établir un diagnostic sur le niveau de services et équipements dans les SCoT et PLU(i)**

Lors de l'élaboration des SCoT et PLU(i), une obligation de réalisation d'un diagnostic sur le niveau de services et d'équipements du territoire pourrait être intégrée à la législation nationale (code de l'urbanisme). Ce diagnostic permettrait d'identifier les zones sous-dotées en services et équipements de proximité et d'introduire dans les orientations réglementaires des documents d'urbanisme des objectifs d'amélioration des niveaux d'équipement et de services.



Consommer

Les modes de consommation sont amenés à évoluer d'ici 2050, avec notamment un recentrement vers les produits locaux et d'artisanat. La redynamisation des commerces et lieux d'artisanat des centres-villes et des bourgs-centres apparaît comme un levier central dans l'objectif de renforcement de la proximité spatiale.

- **Réformer le système d'attribution des zones commerciales**

Dans le contexte d'interdiction d'artificialisation de nouvelles surfaces pour toutes nouvelles zones commerciales ou artisanales, le système d'attribution des zones d'aménagement commerciales doit être réformé. La loi Climat de 2021 a exclu les entrepôts de e-commerce de cette règle et a imposé un seuil de 10 000 m² en dessous duquel les nouvelles surfaces commerciales peuvent être construites, bien que cela représente 80 % des projets. La fin de l'artificialisation des sols implique de mettre en place un outil contraignant l'aménagement de l'ensemble des zones commerciales. Le rôle et la composition des Commissions d'Aménagement Commercial (CDAC et CNAC) doivent être réformés pour contraindre et interdire les nouveaux aménagements commerciaux et les extensions. Cette réforme doit être complétée par un renforcement du rôle des documents d'urbanisme : les implantations commerciales doivent être inscrites dans le SCoT (qui devient prescriptif sur le volet commercial) et le PLU et PLUi doivent intégrer des moyens coercitifs pour assurer la cohérence et la complémentarité des activités commerciales.

- **Introduire une taxation des parkings des grandes surfaces**

Cette taxation calculée en fonction de la taille des parkings des grandes surfaces en périphérie (surface imperméabilisée) permettrait de rétablir un équilibre avec le centre-ville. L'avantage comparatif offert par la facilité d'accès à de grandes surfaces de stationnement gratuits contrairement au centre des villes serait contrebalancé par cette taxe qui participerait directement à la revitalisation du centre-ville.

- **Mettre en place une fiscalité spécifique pour les zones de centre-ville**

Pour pallier à la concurrence des centres commerciaux en périphérie et aux zones de services en périphérie construits dans des zones franches urbaines, les centres-villes en difficulté (vacance commerciale, résidentielle, ...) pourraient être identifiés comme des territoires financiers prioritaires et bénéficier d'une fiscalité spécifique à destination des commerçants, artisans et professions libérales qui se verraient être exemptées de la CFE (cotisation foncière des entreprises). Ce dispositif fiscal pourrait être lissé au niveau de l'intercommunalité par l'arrêt de la création de zones franches en périphérie.

Leviers régionaux pour favoriser la proximité spatiale

Au-delà des leviers nationaux présentés précédemment et à une échelle plus large que les leviers locaux, les outils favorisant la proximité entrent dans une stratégie régionale ou métropolitaine. Cette échelle couvre l'ensemble des bassins de vie (aire urbaine), d'un bassin d'emploi. Les leviers développés ci-dessous sont issus de réflexions à l'échelle de la région nantaise, territoire d'études de la phase 2. Ils ne constituent pas une liste exhaustive de l'ensemble des leviers possibles mais sont les leviers clés identifiés pour favoriser la proximité spatiale.



Se loger

A l'échelle métropolitaine, les enjeux liés au logement concernent principalement la régulation de l'artificialisation des sols dont l'habitat représente le principal facteur et la mise en place de stratégies de densification douce dans les zones douces .

- **Mettre en place des leviers incitatifs pour le BIMBY dans une démarche de densification douce dans les centralités**

Ce levier permet d'encourager la densification des zones pavillonnaires à travers le BIMBY. Le diagnostic et l'identification des potentiels fonciers pour la densification sont déjà des obligations réglementaires au moment de l'élaboration des SCoT et PLU(i). L'encouragement pourrait passer à travers des moyens fiscaux. Il sera intéressant d'y ajouter un dispositif qui rend ces logements BIMBY accessibles à des type de logement sociaux ou abordables en offrant des bonus fiscaux importants. Les propriétaires acceptant

la construction de logements abordables pour des ménages éligibles au logement social pourrait par exemple être exonéré de taxes foncières pendant 5 ans.



se nourrir

L'échelle métropolitaine ou régionale doit permettre d'élaborer des stratégies de résilience alimentaire dans un contexte 2050 de restriction des importations de denrées alimentaires. Les leviers s'attachent à favoriser des circuits courts alimentaires de production et de consommation.

- **Mettre en place d'un schéma directeur agricole à l'échelle régionale pour produire une stratégie de production et identifier les réserves foncières**

Afin d'assurer une meilleure autosuffisance en nourriture en circuits courts les documents d'urbanisme régionaux et métropolitains pourraient inclure des schémas directeurs agricoles organisant la sanctuarisation de terres agricoles fertiles, y compris en coeur de zones urbanisées et les types de productions envisagées. Le schéma directeur agricole intégrant des droits de préemption pour des terrains fonciers à potentiel agricole ce qui permettrait de sanctuariser ces terrains pour de la production agricole future. À l'horizon 2050, le contexte de recentrement vers des modes de consommation alimentaires de proximité impliquera des besoins en terres fertiles à proximité des lieux résidentiels. Le schéma directeur agricole permet de conserver des terres propres à l'agriculture hors d'une artificialisation (par exemple des friches, des terrains de sport, des dents creuses, ...).

- **Mettre en place une politique Agrilocal déclinée à l'échelle régionale**

Un deuxième levier concerne l'instauration des réseaux comme Agrilocal qui mettent en lien des producteurs locaux avec des services de restauration (privé et public). Ces réseaux peuvent être développés à petite échelle, au niveau des bassins de vie, afin de favoriser des circuits courts alimentaires et assurer l'accès à une nourriture de qualité pour tous. La mise en place d'une politique s'appuyant sur l'outil agrilocal pourrait permettre une liaison directe entre acheteurs publics (collèges, lycées, maisons de retraites, écoles primaires, communes, communautés de communes, etc.) et fournisseurs d'un même bassin de vie via une plateforme numérique.





Travailler

La pertinence de l'échelle métropolitaine ou régionale permet de dépasser le cadre local et de raisonner à l'échelle du bassin d'emplois. Les leviers doivent permettre d'appréhender la localisation des entreprises en fonction des bassins de vie et de la desserte en transports en commun mais également d'envisager des dispositifs de mutualisation du foncier d'entreprises ou d'échanges de postes entre entreprises ou entre sites

- **Mettre en place un système d'autorisation pour la localisation des entreprises selon la proximité à une centralité urbaine et/ou à une station de transports en commun.**

Ce levier s'inspire de la politique ABC menée aux Pays-Bas dans les années 1980 afin de planifier l'implantation des entreprises selon leur domaine d'activité en fonction de la proximité et à l'accessibilité en transports en communs des villes. Cet outil pourrait être décliné à l'échelle régionale pour toute création de foncier d'entreprises ou de reconversion vers du foncier d'entreprises. Les entreprises accueillant un nombre important de salariés (entreprises tertiaires de l'administration, ...) et dont l'activité ne nécessite pas un accès à des infrastructures routières (entreprises logistiques par exemple) pourraient voir leur autorisation d'implantation conditionnée à la desserte en transports en commun et la distance à des centralités urbaines, par un système de notation

couplé à des normes de stationnement différenciées.

- **Créer une banque d'emplois pour l'échange de postes associée à une banque d'échange de logements**

Au niveau du bassin d'emplois métropolitain ou régional, l'idée est de créer une banque d'emplois selon la localisation afin de faciliter pour les entreprises locales les échanges de postes. Cette banque d'emplois pourrait être associée à une banque de logements afin d'identifier les habitats libres à proximité des nouveaux emplois afin de faciliter les changements de postes, mutations et déménagements.



se déplacer

En complément de l'échelon national, la stratégie régionale ou métropolitaine doit permettre le développement de modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle à travers le financement pour le développement de transports en commun et l'aménagement d'itinéraires cyclables structurants reliant les centralités du territoire.

- **Mettre en place des subventions régionales et métropolitaines pour le développement des transports en commun (train, bus, ...) dans des zones rurales et périurbaines**

Plusieurs intercommunalités périurbaines et rurales ne disposent pas d'un réseau de transports publics qui relie les communes. Dans un objectif de diminution de déplacements carbonés, le développement d'un réseau de transports en commun à l'échelle intercommunal sera dès lors crucial. Nous proposons ainsi que les niveaux supérieurs (fonds régionaux) encouragent la mise en place des transports en commun à travers de supports financiers renforcés en lien avec la compétence transport des régions (AOM régionale).

- **Aménager des itinéraires cyclables structurants reliant les centralités du territoire notamment les liaisons intercommunales rurales**

Ce levier répond à un objectif simple de liaison cyclable de l'ensemble des centralités d'un territoire afin d'offrir des alternatives au réseau routier et à la voiture individuelle qui restent le plus souvent les seuls modes de déplacement pour relier deux pôles pourtant proches. Les aménagements doivent notamment se

déployer en périurbain et interurbain. Cette proposition peut s'appuyer sur un levier juridique de renforcement de l'application de l'article 20 codifié à l'article L.228-2 de la loi LAURE du Code de l'environnement qui fonde l'obligation des collectivités à prévoir l'aménagement d'itinéraires cyclables à l'occasion de travaux de voirie. Cette disposition juridique est actuellement peu appliquée par les collectivités. Un levier financier peut également être envisagé avec la logique du 1 pour 1 : 1 € investi dans l'amélioration de la voirie (réfection, ...) doit être compensé par une obligation d'investissement du même montant dans les investissements pour les modes alternatifs.



Développer le vélo en périurbain et interurbain - CEREMA



Vivre ensemble

Dans le cadre d'une stratégie régionale, le vivre-ensemble et la solidarité apparaissent comme des enjeux clés à l'horizon 2050. Dans l'hypothèse d'un engagement citoyen local et associatif plus soutenu, le développement de lieux mutualisés de proximité est un levier de réduction des déplacements.

- **Mettre en place un fond régional pour le développement de maisons partagées de mutualisation des services**

L'idée est le développement de fonds régionaux pour la mise en place d'espaces polyvalents qui offrent à la fois des lieux de réparation, partage et transmission de savoir-faire, mais également des espaces de travail (télétravail) et des activités ludiques et/ou festives. Ces maisons permettent de faire face à la transformation du marché de travail, des cycles de vie des biens ainsi qu'à des pénuries de matières premières et de composants. Les fonds régionaux et métropolitains permettent d'acquérir des lieux et soutiennent les porteurs de projets au niveau local. Cette politique de maisons partagées pourrait s'appuyer sur la récupération de logements vacants via l'exercice d'un droit de préemption systématique pour des logements déclarés d'utilité publique laissés vacants depuis plus de 5 ans.

Carnet prospectif 1 : **Prairie-au-Duc**

PRAIRIE-AU-DUC

Ville centre



Chiffres clés en 2018 (INSEE)

Population

3 400 habitants

Emploi et Commerce

2000 emplois
1 500 actifs
22 cellules commerciale de proximité

Mobilité

47% des ménages ont au moins une voiture
47,7% vont au travail en voiture, 27,4% en TC et 19% à pied ou en vélo

Logement

début des constructions en 2012
1200 logements
50% de logements sociaux et abordables

Equipements de référence

Principaux services publics (mairie, poste, administrations)	●	Petits commerces indépendants	●	Associations d'habitants	●
Supérette / alimentation générale	●	Services de santé	●	Arrêt de transport en commun	●
Supermarché / centre commercial	●	Groupe scolaire	●	Equipement culturel (bibliothèque, médiathèque, cinéma, théâtre)	●
Restaurants / cafés	●	Collège / lycée	●	Equipement sportif (complexe sportif, stade, piscine)	●

Enjeux centraux



Rendre la densité urbaine plus désirable en mettant à disposition des espaces communs polyvalents et accessibles



Assurer un accès à des lieux de fraîcheur dans le quartier



Rapprocher les habitants d'une alimentation locale de qualité en repensant le système d'approvisionnement



Respirer / Se rafraîchir

Assurer un accès à un espace de respiration pour tous

- **Repenser les espaces publics urbains en fonction des espaces verts : déminéraliser, verdir, intégrer l'eau afin de créer des îlots de fraîcheur**

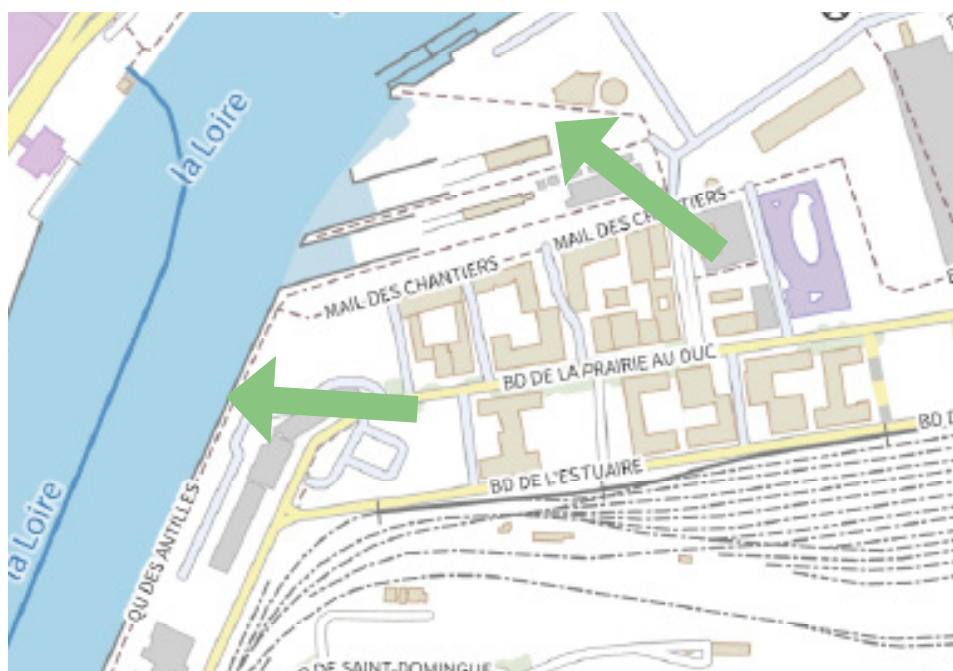
Dans une ville centre dense et minérale, les espaces verts apparaissent comme des outils clés pour lutter contre les hausses de température et les îlots de chaleur urbains. Il s'agirait donc de créer un réseau d'espaces verts ponctuels en ville, reliés entre eux par des continuités vertes de promenade passant par des places et placettes déminéralisées. Des jeux d'eau, à l'image de la place de la bourse à Bordeaux, pourraient aussi permettre un rafraîchissement de l'espace public en plus d'apporter des activités ludiques en ville.

- **Valoriser les bords de la Loire en s'appuyant sur leur potentiel de baignade et de rafraîchissement**

Les berges de la Loire doivent être repensées en tant qu'espace large de repos et de rafraîchissement. Il serait intéressant d'y créer des jetés pour que les habitants puissent aller se baigner et se rafraîchir dans le fleuve. La création d'espaces de baignade pourrait s'appuyer sur des liaisons vertes entre le quartier et le fleuve.

- **Intégrer un minimum d'espaces verts pour tous les projets de construction d'immeubles**

Pour pallier au manque d'espaces verts dans les centres urbains denses, il paraît essentiel d'intégrer un minimum d'espaces verts aux futurs projets de construction dans les quartiers de renouvellement urbain. Le verdissement des toits par exemple, pourrait participer à la formation d'un maillage d'espaces verts plus denses et connectés, crucial pour le survie de la biodiversité en ville. Le minimum d'espaces verts pourrait être fixé via des chartes locales imaginées par les collectivités à destination des promoteurs fixant selon les quartiers le minimum de surfaces d'espaces verts exigibles au moment du dépôt de permis de construire.



Penser les liens entre le quartier et la Loire : aménager des petits espaces verts et des liaisons vertes vers la Loire



Se nourrir

Garantir un accès à une alimentation de qualité en créant des circuits courts alimentaire et créer des espaces de production maraîchers en ville

● Organiser un marché dans le quartier

Dans une optique de renforcement des circuits courts alimentaires, le rapport entre producteurs et consommateurs paraît crucial. Pour éviter des déplacements trop longs vers des zones d'achat alimentaire, la présence d'un marché est nécessaire à l'échelle du quartier. Les produits proposés pourraient par exemple être fournis par des agriculteurs partenaires de la plateforme agrilocal de la région nantaise.

● Mobiliser les espaces de parkings souterrains pour implanter des espaces d'agriculture urbaine

En supposant que la diminution des déplacements carbonés en 2050 fasse des grands espaces de parking des espaces de plus en plus délaissés, ces derniers pourraient être acquis par la mairie pour développer une offre sous-terraine d'agriculture urbaine. Des champignons ou encore quelques légumes et herbes aromatiques peuvent ainsi tout à fait se développer sans la lumière naturelle, à l'image des produits issus de "La caverne", ferme urbaine implantée dans un ancien parking souterrain du quartier de la Porte de la Chapelle (18ème arrondissement) à Paris.



Référence : «La caverne», ferme urbaine implantée dans un ancien parking sous-terrain dans le 18ème arrondissement à Paris

● Créer des espaces de production maraîchère en ville

Pour participer à la production d'aliments en circuits courts et diminuer la dépendance du centre à la périphérie dans la question de l'approvisionnement alimentaire, la ville peut participer à la production maraîchère à travers la mise à disposition de jardins ouvriers et potagers partagés sur les réserves foncières du quartier. De cette manière les habitants peuvent participer eux-mêmes à la production et sont davantage sensibilisés aux enjeux de l'alimentation de proximité. De plus, changer le système de verdissement de la ville en plantant des haies et des arbres fruitiers, et faire de l'agriculture urbaine dans les parcs permettraient de créer plus de fraîcheur, mais aussi de la ressource alimentaire.



Référence : arbres fruitiers en libre cueillette plantés en 2020 dans le jardin d'Elbé à Angers.



Vivre ensemble /



Se divertir /



Consommer

Créer une proximité sociale en ville et faire face à l'impératif écologique grâce au réemploi, à l'échange, la réparation ou encore la création manuelle des biens

- Renforcer la participation des habitants au sein de leur quartier et les rapprocher les uns des autres par des outils de participation citoyenne

Dans un contexte de limitation des déplacements, les habitants passeront la plupart de leur temps dans leur quartier respectif. La qualité de ces quartiers a donc une grande importance pour la qualité de vie des habitants qui y vivent et se déplacent peu. Renforcer la participation des habitants dans la gestion et l'organisation de leur quartier, en créant des conseils citoyens et en mettant à dispositions des locaux et espaces de rencontre leur permettrait ainsi de pleinement s'approprier le quartier et créer des liens sociaux avec leurs voisins.



- Mettre en place des lieux multifonctionnels permettant la réparation, l'échange et le partage des biens

Le partage, la réparation, le réemploi et l'échange apparaissent comme des enjeux importants en 2050. Créer des espaces de partage pour accueillir ces usages apparaît ainsi crucial pour mutualiser et limiter les déplacements. Ces lieux pourraient être mis en place dans les maisons de quartier et être tenus par des associations et des bénévoles. Ces lieux pourraient également proposer d'autres ateliers d'apprentissages d'arts manuels permettant aux habitants de produire eux-mêmes leur propres biens (ateliers de menuiserie, poterie, tricot, couture, etc.). Pour faciliter la mise en place de telles structures, jouer sur la temporalité des différents équipements pourrait permettre de faire des économies sur la construction de lieux dédiés. La mairie pourrait par exemple mettre à disposition des cours d'écoles pour des brocantes, des expositions d'art temporaire ou des ateliers de réparation le weekend. La mise à disposition de locaux vacants est aussi envisageable.



Référence : La ville de Paris et l'OPH Paris Habitat ont permis à l'association «1000 collectes» de s'installer dans les anciens locaux de la Poste de la rue de Saussure pour implanter un tiers-lieu dédié à la récupération, le recyclage et la réutilisation des objets à l'échelle locale : la ressourcerie des Batignolles. Largement appropriée par les habitants du quartier, elle permet la collecte de tous types d'objets qui après avoir été réparés, nettoyés et réemployés sont revendus à prix solidaires dans la boutique. Elle propose aussi divers ateliers pratiques pour former les citoyens aux savoirs-faire manuels .



Vivre ensemble /



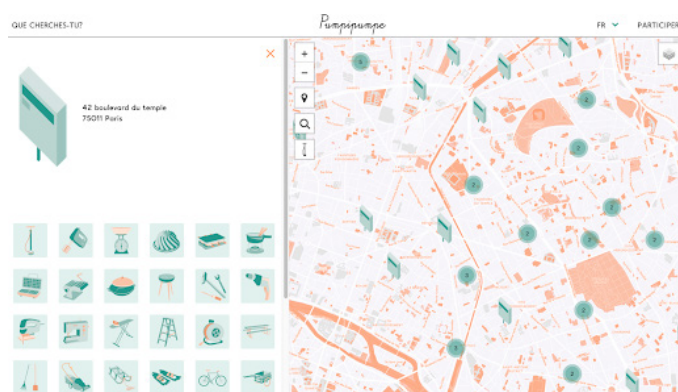
Se divertir /



Consommer

● Créer des réseaux d'entraide et de partage entre voisins

Dans un contexte de rareté des biens, le partage via le réseau de voisinage paraît un moyen essentiel. Cette pratique peut être appuyée à travers des supports physiques (maisons de quartier, affiches, cf. référence 1) et numériques (tels que des groupes facebook de voisinage, ou encore des plateformes de partage cf. référence 2).



Référence: Le site web Pumpipumpe permet le partage de biens en ville. Des particuliers peuvent commander des autocollants pour leur boîtes à lettre, représentant les biens qu'ils souhaitent prêter dans leur ménage. Ces boîtes aux lettres sont également visibles sur la carte de la communauté en ligne et reliées à une fonction de messagerie. Le site a été fondé par des Suisses, dans la ville de Berne et presque 500 ménages participent à la communauté de partage.



Référence : soirée troc dans le quartier de Téraillon à Bron (banlieue lyonnaise). Grâce au SEL (Système d'échange local) créé à l'initiative d'habitants du quartier, les voisins peuvent partager leurs compétences, leurs connaissances et faire preuve de solidarité. Ici, les habitants peuvent notamment échanger les objets dont ils n'ont plus l'utilité contre ceux de leurs voisins, ou bien se prêter des objets en échange de divers services



Se loger

Pallier au manque d'espaces dans les appartements et encourager les modes d'habitat alternatifs

- **Intégrer plus d'espaces partagés dans les immeubles**

Pour combler le manque d'espaces dans les appartements en ville, il serait intéressant de proposer des espaces partagés et multi-usages. Ils libèrent de l'espace dans les appartements en délocalisant à l'extérieur du logement privé des espaces mutualisables comme les bureaux, les chambres d'amis, les laveries, et permettent le partage de certains biens comme les machines à laver ou des livres.



Référence : Laverie commune d'une coopérative d'habitat à Zurich à côté d'une bibliothèque partagée

- **Favoriser des modes d'habitat participatifs et solidaires**

Le renforcement de la participation et du renforcement des liens sociaux entre les habitants prend aussi forme dans les logements, qui sont plus petits en ville. Les formes d'habitat participatif comme les coopératives de logement ou l'habitat intergénérationnel permettent ainsi aux habitants de mutualiser des équipements au sein du logement. L'habitat intergénérationnel permettant la rencontre entre des résidents plus jeunes, des familles et des plus âgés, permet aussi la création d'une solidarité de voisinage au travers de petites tâches du quotidien, agissant contre l'isolement des personnes âgées en les intégrant dans une communauté.

A la suite d'un parcours individuel difficile marqué par une condamnation pour trafic d'essence frelatée, Lia est une jeune femme de 19 ans en réinsertion dans le quartier de Prairie au Duc. Elle partage sa vie entre diverses activités, notamment à l'Atelier de la Prairie où elle effectue des réparations en tout genre.

A lors que ses amies profitent des derniers moments de week-end, Lia doit encore passer quelques heures à l'atelier de réparation de vélos. Elle fait l'ouverture à 10h mais s'y présente un peu en avance, anticipant le monde qu'il va y avoir un dimanche. En ce mois de mai caniculaire, les pannes sont assez similaires. Certains éléments ont fondu sous l'effet d'une attente prolongée au soleil. Elle remplace les joints, les gaines, parfois même des selles. La chaleur est le sujet de discussion unanime de ce matin, c'est vrai que des pointes à 40 degrés dans Nantes au mois de mars c'est peu commun. Les organismes en pâtissent, les vélos aussi, donc. Les selles blanches en matières végétales, n'absorbant pas la chaleur, se vendent très bien. C'est à l'Atelier de la Prairie qu'elles sont fabriquées. Aujourd'hui, le vélo est devenu un outil de travail pour beaucoup. Une cliente lui raconte que quand ses parents allaient au travail avec leur propre voiture et que le litre d'essence avait dépassé les 4 euros, le pays avait été paralysé. Lia n'a que 19 ans et n'a pas connu cette époque.

Elle aime bien discuter avec les clients, leur donner des conseils, leur apprendre parfois à changer une pièce. Un petit coup de matière grasse sur les vitesses et ils repartent toujours ravis. A cause de la chaleur, l'Atelier de la Prairie ferme à 13 heures aujourd'hui. Lia en profite pour aller déjeuner au banquet des voisins où elle y retrouve quelques amis qui savourent leur salade fraîche sous une ombre généreuse. De grands arbres ont été plantés en lieu et places des vieux immeubles des années 20, ils rafraichissent bien l'espace. Les banquets de voisins ont été lancés de manière régulière après la Grande Pandémie. Ils ont pourtant bien évolués, les grandes pièces de bœuf fumantes ont été remplacés par des boulettes végétariennes et des légumes de

la région. Sous cette atmosphère caniculaire et pourtant seulement printanière, les corps digèrent et se dévêtissent. Le banquet n'est qu'à quelques mètres de la grève aménagée sur le bord de Loire et comme une seule femme, Lia et ses amies s'y dirigent, aimantés par la promesse d'une eau rafraichissante. Elle n'est baignable que depuis peu, avec la forte réduction de la production des usines et le déversement de leurs eaux toxiques. Quelques mètres en amont, Les matériaux issus de la destruction de certains immeubles ont permis la construction d'une petite jetée, déviant le fort courant du fleuve et permettant la baignade. Les secouristes sont néanmoins aux aguets. Leurs équipes ont été renforcées pour la journée. Sur la grève, Lia réalise qu'elle ne va presque plus à la mer. Les différentes plages, le banquet des voisins et l'Atelier de la Prairie lui permettent de tout faire à proximité. La chaleur lui permet de sécher rapidement, on se croirait en aout. L'ambiance est chaleureuse, un DJ diffuse une musique entraînante. Vers 16h, Lia a un flash, elle doit filer récupérer les coulemelles qu'elle a commandé. Elle embrasse des amis avant de se diriger rue Magdeleine dans un parking sous terrain reconverti en ferme urbaine. La mairie de Nantes, dans une crainte d'assurer une meilleure autonomie alimentaire et face à la baisse du nombre de véhicules avait voté ce projet. Ca avait fait grand bruit, avec des manifestations animées. Des grosses polaires sont posées à l'entrée sur des portes manteaux. L'idée est bienvenue, la température naturelle est de 12 degrés au niveau -3. Certains sont même venus uniquement pour se rafraichir.

Carnet prospectif 2 : **Saint-Herblain**

SAINT-HERBLAIN

Territoire de banlieue



Chiffres clés en 2018 (INSEE)

Population

46 352 habitants

38% de - de 30 ans,
49% dans les QPV

Emploi

42 272 emplois
76% d'actifs

ratio emploi/habitant : 66%
10,3% de chômage
63% travaillent en dehors
de la commune

Mobilité

84% des ménages ont
au moins une voiture

70% vont au travail en voiture,
18% en TC, 4% en vélo
et 3% à pied

Logement

54% construits entre
1971 et 2005

43% de locataires dont 21%
d'un HLM loué vide
3 QPV sur la commune

Equipements de référence

Principaux services publics (mairie, poste, administrations)	●	Petits commerces indépendants	●	Associations d'habitants	●
Supérette / alimentation générale	●	Services de santé	●	Arrêt de transport en commun	●
Supermarché / centre commercial	●	Groupe scolaire	●	Equipement culturel (bibliothèque, médiathèque, cinéma, théâtre)	●
Restaurants / cafés	●	Collège / lycée	●	Equipement sportif (complexe sportif, stade, piscine)	●

Enjeux centraux



Repenser les modes de déplacements pour favoriser les modes actifs et la vie en proximité



Garantir l'accès à des espaces verts et de respiration pour tous



Intégrer et relier les quartiers de la politique de la ville aux services, équipements, et à la culture



Se déplacer

Réduire la part modale de la voiture, favoriser les modes actifs et repenser le périphérique

- **Créer des cheminements doux pour les piétons et les vélos afin de désenclaver certains espaces, de mieux les desservir, de faciliter et de rendre plus agréables les déplacements**

Un maillage de cheminements piétons et vélos serait proposé à partir notamment des QPV, afin de les relier aux grands espaces de respiration mais également aux différents équipements. Cela se caractérisait par des voies spécifiques aux modes actifs, mais aussi par des trottoirs plus grands, afin d'apaiser les déplacements

- **Installer des ateliers de réparation vélo sur l'emprise des parkings des lieux de destination (zones d'activités, gares, commerces, lieux d'habitations et espaces communs)**

Du fait de l'augmentation des usages du vélo pour de nombreux déplacements du quotidien, et de la baisse des déplacements automobiles, les parkings construits autrefois pour un usage de l'automobile s'adapteront à ces nouvelles pratiques de mobilités, en y proposant des ateliers de réparation de vélos.

- **Transformer le périphérique en boulevard urbain en le végétalisant et en y aménageant des voies réservées aux modes actifs**

L'objectif est de baisser la place de l'automobile au sein de ce périphérique en y réduisant la vitesse de circulation ainsi que le nombre de voies réservées aux voitures. Cette réduction de voies s'accompagne à l'inverse d'une installation de voies réservées aux modes actifs, de passage piétons et d'une végétalisation des talus et des terres pleines (conserver la photo). Cela permettra de ne plus considérer le périphérique comme une fracture urbaine. Cette démarche, dans ce cadre, s'inspire des différents travaux menés par l'APUR sur l'avenir du périphérique parisien.



Transformer le périphérique en boulevard urbain dédié aux modes actifs, avec une seule voie pour les véhicules motorisés partagés



Respirer / Se rafraîchir

Garantir un accès aux grands espaces de respiration pour tous (parcs et bois) et proposer des espaces de respirations à proximité immédiate de chaque quartier

- **Végétaliser l'espace public, les dents creuses, les parkings et les toits**

La finalité est d'exploiter les dents creuses, qui sont des espaces inexploités, ainsi que les parkings et les toits, afin de les valoriser, en les végétalisant. Cette végétalisation permettra d'offrir des espaces de respiration à proximité pour tous.

Référence : valorisation des espaces de proximité en déshérence dans un QPV du Port (Réunion). Des jardins habitants ont été créés pour végétaliser les dents creuses dans les quartiers mais aussi pour permettre aux habitants de produire des denrées. Les déchets alimentaires des cantines, restaurants et habitations sont collectés et valorisés pour obtenir du compost pour entretenir ces espaces de production



Se nourrir

Développer l'agriculture locale et urbaine

- **Reconvertir et utiliser le potentiel des parkings de bas d'immeubles et des toits pour y installer des jardins partagés et des espaces productifs**

Les parkings de bas d'immeubles étant trop grands pour les nouvelles pratiques de mobilité, et les toits inexploités; ce sont des espaces à valoriser en y créant des jardins partagés afin que les habitants puissent créer leurs denrées alimentaires.

- **Renforcer la sensibilisation au manger local dans les écoles (potager, rencontre avec les producteurs locaux)**

L'objectif en 2050 sera de favoriser les circuits alimentaires courts. Pour cela, il apparaît nécessaire de sensibiliser les plus jeunes sur les bienfaits de manger local. Par des rencontres, des ateliers mais aussi par la présence de potagers, les enfants pourront s'approprier cette problématique du manger local.



Vivre ensemble

Soutenir et impulser les initiatives de solidarité locale et assurer un maillage de services administratifs pour tous

- **Mutualiser les locaux d'écoles et de maisons de quartier pour y créer des événements, des ateliers d'entraide et de solidarité**

Les écoles et maisons de quartier étant des locaux avec une disponibilité horaire importante en fin de journée et en soirée, ils représentent un potentiel afin d'y créer des ateliers d'entraide et de solidarité, sans devoir réaliser des travaux d'envergure. Ces ateliers pourraient être thématiques, récréatifs ou au contraire pourraient permettre un échange de savoir-faire comme la poterie et la fabrication de vaisselle par exemple. Chacun pourrait donc apporter son savoir et le partager avec les autres habitants, pour créer une démarche solidaire. Ces ateliers s'accompagnent d'événements divers afin de renforcer les liens entre chaque habitant.

- **Mettre en place des services mobiles municipaux à implanter sur des lieux stratégiques comme les lieux de croisement et de passage des flux, pour rapprocher les habitants des administrations**

Afin de garantir pour tous une présence en proximité des services municipaux, il serait créer des services mobiles afin de pouvoir les implanter sur des lieux stratégiques comme les lieux de croisement et de passage de flux. Ces lieux sont stratégiques car ils drainent de nombreux flux et leur situation touche des habitants des différents quartiers. Par exemple, le rond-point Abel Durand au nord de la commune se situe au croisement du QPV Bellevue et du quartier pavillonnaire du Preux. Y implanter des services mobiles permettrait de toucher un grand nombre d'habitants. Ces services mobiles offrent également l'avantage de ne pas créer de nouveaux locaux.



Référence : «La Guitoune», dispositif mobile avec des permanences fixes dans les quartiers mis en place par l'association Luoga à Béziers.

Par l'intermédiaire d'un vélo cargo avec ordinateur, accès à internet, une table et des bancs, le dispositif prend la forme d'un bureau d'aide itinérant, véritable lieu de rencontre et de socialisation permettant aux habitants de se former au numérique ou encore de se faire aider lors de démarches administratives.



Se loger

Densifier les zones résidentielles et le centre-bourg

- **Augmenter les étages des immeubles en centre bourg**

Afin de lutter contre l'étalement urbain et de renforcer la centralité qu'est le centre bourg, des opérations de densification seront menées. Les immeubles étant actuellement en R+1 et R+2, il y a la possibilité d'augmenter leur nombre d'étages. Cela permettra d'éviter une périurbanisation, offrira la possibilité de proposer une mixité en terme de logements mais aussi fonctionnelle dans le centre bourg et de limiter la consommation foncière. La densification sera cependant douce, afin de la rendre acceptable aux yeux des habitants



Référence : Un exemple de densification douce par le haut dans le centre de Montréal (réhabilitation des espaces inférieurs et surélévation)

- **Densifier sur le modèle BIMBY en zones pavillonnaires**

Le BIMBY se veut être un dispositif de densification qui vise à offrir la possibilité aux propriétaires de vendre une partie de leur terrain pour la construction de nouveaux logements. L'idée est de densifier des zones déjà habitées et de choisir sur la commune les zones pavillonnaires. En effet, elles se prêtent particulièrement bien à ce dispositif puisqu'il s'agit de réserves foncières importantes et constituent des potentiels de développement urbain. Densifier par ce dispositif permet de répondre aux besoins de logements et notamment sociaux et d'éviter un émiettement de l'habitat.

S'éduquer / Se divertir

Garantir une offre éducative diversifiée à destination de la jeunesse et permettre l'accès à la culture pour tous

- **Créer des points de prêt de livres dans les écoles et maisons de quartier**

Afin d'offrir un accès à tous à la littérature à proximité, sans devoir forcément aller en bibliothèque parfois éloignée, des points de prêt de livres peuvent être mis en place dans les écoles et maisons de quartier. Ces lieux ont été sélectionnés car leur maillage offre des potentialités en terme de proximité spatiale et de foncier.

- **Imaginer un accès numérique aux collections des musées du territoire national voir international**

Afin d'apporter de la culture pour tous, un accès numérique aux collections des musées du territoire national pourrait être proposé. Cela permettrait aux populations d'avoir une offre culturelle et accès au patrimoine national, dans son immédiat proximité, sans parcourir des distances importantes



Référence : Déclinaison en Creuse du Plan «Culture près de chez vous» déployé dès 2018 par le Ministère de la culture. Ici «la micro-folie» de la commune de la Souterraine, musée numérique soutenu par le FRAC (Fonds Régional d'Art Contemporain). Le projet est piloté par la commune, ainsi que plusieurs musées parisiens et vise à ramener de la culture dans les milieux ruraux ou peu fournis en infrastructures culturelles, en s'inspirant des folies de l'architecte Bernard Tschumi dans le parc de la Villette

- **Amener des expositions temporaires dans les écoles et maisons de quartier et y organiser des projections de films**

L'objectif est d'utiliser le potentiel que représente les écoles et les maisons de quartier en termes de foncier en soirée et en weekend afin d'y organiser des expositions et des projections de films. La mise en place y est assez simple et cela permettra d'apporter de la culture en proximité, pour tous, dans une ville où le manque d'équipement culturel et cinématographique est parfois important, en utilisant des locaux existants



Travailler

Garantir un accès à l'emploi pour tous et repenser les zones d'activité

- **Créer des maisons de l'emploi pour l'aide à l'insertion sociale et à la reconversion professionnelle**

Afin de faire face à un chômage parfois important sur la commune, des maisons de l'emploi seront créées. Elles offrent aux habitants la possibilité d'y faire des formations professionnelles, et apportent pour les demandeurs d'emplois des solutions d'orientation et d'insertion professionnelle.

- **Densifier et mutualiser le foncier d'entreprises et d'activité afin de limiter l'étalement des zones d'emplois et d'économiser du foncier**

Afin d'éviter un étalement des zones d'activités et d'emplois et d'aller vers une sobriété foncière, des stratégies de densification peuvent y être menées ainsi que de la mutualisation du foncier d'entreprises et d'activités. Cela se caractérisait par une identification et une exploitation des espaces inoccupés dans les zones existantes et par une optimisation de l'organisation du foncier dans ces zones.



Référence : Les intercommunalités du Pays de Brest ont conçu leur propre application SIG dédiée à la gestion et au pilotage du foncier économique des entreprises du territoire. Le Pôle métropolitain a notamment reçu le soutien financier de la Région Bretagne et de l'Europe pour mettre en place une plateforme mutualisée permettant d'évaluer le potentiel de densification et de renouvellement du foncier économique brestois. Sur le site internet du pays de Brest une section est dédiée aux conseils à l'implantation géographique des entreprises avec un état des lieux de la densité des espaces existants, et l'identification des potentialités de densification des espaces bâtis

Exemple de division parcellaire dans la zone d'activité de Kergonan à Brest ayant permis de d'identifier plusieurs terrains sous-exploités

Issu de parents brésiliens émigrés en France avant sa naissance, Felipe a fait ses études de médecine à Nantes. Diplômé depuis peu, il est médecin généraliste dans le quartier de Bellevue. Tantôt virtuelles, tantôt en présentiel, ses consultations sont animées par sa passion du cinéma qu'il transmet au sein d'une association de ciné-débat.

Juste après avoir eu le temps de boire un verre d'eau, Felipe se connecte pour la dernière patiente de la journée. C'est un check-up de routine pour madame Fortond, qui approche des 90 ans désormais. Le rendez-vous est assez rapide, et tous deux ont le temps d'échanger quelques banalités sur leur quotidien. Depuis son cabinet médical hybride, Felipe est désormais le deuxième médecin généraliste du quartier de Bellevue, qui a longtemps fait sans. Bien qu'hésitante à ses débuts, la démarche a commencé à trouver son public. Pour les médecins c'est une vraie avancée. Les salles d'attente sont virtuelles, Felipe y diffuse des images de documentaire sur son pays d'origine ; le Brésil. Les patients s'enchaînent vite, notamment pour ceux dont les symptômes sont courants, par exemple une grippe en temps d'épidémie. Dans le quartier, la démarche est bienvenue et participe à la remise en proximité des services publics, votée en 2041. Il n'est pas encore 19h lorsque Felipe quitte la maison médicale avec deux de ses collègues. Au milieu du mois de septembre, les soirées sont encore douces et prolongées. Il décide de passer au biergarten du parc de la méta. Les longues tablées invitent à refaire le monde et rencontrer ses voisins. Des brasseurs itinérants viennent proposer leurs produits. Felipe ne peut pas trop s'attarder. Il fait partie de l'association Ciné-débat de Saint Herblain et ce soir il est le présentateur et l'animateur. L'idée est de projeter des films anciens au public, majoritairement des enfants et quelques parents dans le centre multiculturel de Bellevue. Après deux projections sur le thème de la guerre dans le film, Felipe a hérité du sujet de la mobilité dans le cinéma. Comme pied de nez au sujet, il présente *Fast & Furious*. Des pilotes de rues au passé compliqué traversent le monde au cours du film pour régler des conflits.

Les nombreux véhicules slaloment à des vitesses aberrantes dans les centres urbains, l'assemblée est tenue en haleine. Les plus jeunes n'en croient pas leurs yeux. Le débat est à sens unique, outre l'intérêt contestable du film, c'est le mode de vie qui est décrié par des spectateurs. Felipe ne cache pas son étonnement. Pas de nostalgique de l'autosolime ou de la vitesse en ville dans son audience. Il s'en tire néanmoins avec les honneurs et quelques applaudissements pour son choix osé. A la sortie de l'école, après quelques ultimes questions, il repasse au cabinet médical saluer Éric son collègue de la permanence de nuit et récupérer son vélo. Il reste à Felipe une demi-heure de vélo pour rejoindre son compagnon à Orvault, à 9 kilomètres. Il passe par le périphérique dont il aura connu toutes les périodes, le tout voiture quand il était petit puis progressivement sa transformation. Le soir, seule une des voies est dédiée aux véhicules partagés et aux bus, rares au demeurant en cette fin de soirée. Quelques parties ont été déminéralisées quand il avait une dizaine d'années. La métropole avait lancé une opération « coup de pioche » où les habitants venaient se défouler sur le bitume friable. Il roule à bon rythme pour poursuivre sa soirée.

Carnet prospectif 3 : **Basse-Goulaine**

BASSE GOULAINE

Territoire périurbain



Chiffres clés en 2018 (INSEE)

Population

9000 habitants
+14% entre 2008 et 2018

Emploi

3352 emplois
74% d'actifs
ratio emploi/habitant : 67%
80% travaillent en dehors de la commune

Mobilité

94% des ménages ont au moins une voiture
82% vont au travail en voiture, 8% en TC, 3% en vélo et 1,5% à pied

Logement

88% construits entre 1971 et 2005
45% des habitants installés depuis moins de 10 ans

Equipements de référence

Principaux services publics (mairie, poste, administrations)	●	Petits commerces indépendants	●	Associations d'habitants	●
Supérette / alimentation générale	●	Services de santé	●	Arrêt de transport en commun	●
Supermarché / centre commercial	●	Groupe scolaire	●	Equipement culturel (bibliothèque, médiathèque, cinéma, théâtre)	●
Restaurants / cafés	●	Collège / lycée	●	Equipement sportif (complexe sportif, stade, piscine)	●

Enjeux centraux



Créer une centralité et des polarités fortes au sein de Basse Goulaine en insistant sur l'identité communale et l'aspect culturel



Créer de l'attractivité sur la commune autour de l'emploi et des loisirs



Densifier les dents creuses et les coeurs d'îlots dans une politique raisonnée et concertée



Se divertir

Renforcer l'offre culturelle en faisant de la commune un lieu de destination et pas uniquement de départ.

- **Créer un parcours de découverte communale visant à faire de la commune un lieu de destination**

Le parcours prendrait la forme d'un itinéraire artistique, avec un thème annuel, en s'appuyant sur les jeux de hauteur et de paysage pour découvrir la commune sur un autre aspect. Ce parcours culturel peut s'inspirer de ce qui est fait aux jardins de Chaumont. Le modèle des jardins suit une thématique annuelle. Leur dessin, les plantes, fleurs et essences présentées évoluent tous les ans. A Basse Goulaine, tous les ans, un artiste pourrait réinterpréter l'identité culturelle de la commune avec des œuvres présentées au cours de l'itinéraire.



Référence : A Saint-Brieuc (Côtes d'Armor), le festival annuel de street-art «Just Do Paint», permet de transformer les façades du centre-ville en galerie d'art à ciel ouvert. Lancé en 2018 par la mairie, qui a fait appel à plusieurs collectifs d'artistes graffeurs, le festival permet de mettre en lumière le centre-ville au travers d'un parcours artistique insolite. Les façades les moins accueillantes et les murs aveugles font partie des espaces les plus recherchés pour donner à voir la ville sous un nouvel angle.

- **Mettre à disposition des habitants une maison ou une salle de jeunesse, pouvant être louée au cours des événements festifs.**

Dans le cadre d'une commune pavillonnaire, aux maisons individuelles proches, une maison ou une salle pourrait être mise à disposition des jeunes de la commune. A la fois suffisamment proche pour être accessible et utilisée mais aussi discrète et bien isolée pour éviter les nuisances sonores pour le voisinage.



Respirer /Se rafraîchir

Exploiter le potentiel communal et lutter contre l'artificialisation des sols en offrant à la population de nouvelles activités et de nouveaux potentiels.

- **Exploiter les dents creuses et les parcelles sans forte valeur immobilière pour y installer de petits équipements**

Ces espaces sans programme défini mais avec des équipements pouvant suggérer un usage visent à être appropriés par les habitants en proximité immédiate. On doit pouvoir y accéder en quinze minutes à pied pour jouer au basket, faire du sport entre amis, se retrouver autour d'un picnic. La liberté des usages et la proximité des espaces pour les habitants doit être au cœur du dispositif. Sur la commune de Basse Goulaine, nombreuses sont ces parcelles pouvant être utilisées à ces fins, du fait de leur forme les rendant inconstructibles et de leur emplacement.



Référence : A Basse-Goulaine, on peut imaginer la possibilité d'utiliser plusieurs parcelles libres et difficilement valorisables, afin d'en suggérer des espaces publics récréatifs

- **Création d'un (vrai) parcours santé sur la commune avec un maillage d'équipements sportifs sur le territoire**

La présence d'équipements sportifs légers répartis sur le territoire permettrait d'encourager la population à pratiquer une activité physique régulière, en proximité, sur l'ensemble du territoire communal. Un agent de la mairie ou un habitant volontaire pourrait accompagner les usages en préparant des séances sportives autour de la commune pour les habitants. La mairie serait partenaire de ces événements hebdomadaires.



Se déplacer

Favoriser la marchabilité et les modes actifs sur le territoire

- **Négocier des servitudes de passage, créer des traversées piétonnes et vélo**

Dans les communes périurbaines où la majorité des déplacements se font en voiture, des servitudes de passage entre certaines parcelles à destination des piétons et des vélos permettrait de créer des cheminements plus rapides au sein de la commune. Ce faisant, la marche et le vélo seraient plus attractifs pour les déplacements intra-communaux. Le projet "Marche à Suivre" porté par l'Agence Monono à Bordeaux serait un exemple d'incitation à utiliser ces servitudes de passage, en donnant le temps à pied et à vélo pour atteindre l'église, l'école ou un commerce. L'habitant se rendant compte que le trajet en mode actif présente un intérêt par rapport à la voiture.

- **Créer des centres de réparation de vélo sur la commune**

Du fait de la hausse des usages du vélo pour une grande partie des déplacements du quotidien, le développement des ateliers de réparation, de récupération de pièces mais aussi de vente vont être amenés à se développer au sein des communes, à proximité des bassins de vie et des axes de passage les plus empruntés.



Référence : Porté par l'agence d'urbanisme et de paysage Monono, le projet de recherche-action «Marche à suivre» à Bordeaux propose de mettre en avant l'efficacité de la marche dans les déplacements du quotidien. Le projet, décrit comme une démarche d'expérimentation, propose ainsi dans les stations des transports en commun du quartier de Mériadeck des itinéraires marchables alternatifs aux trajets en transports publics



Se nourrir

Réduire la distance des espaces d'approvisionnement

- **Création d'un réseau communal de jardins potagers partagés**

Ce réseau communal prendrait appui sur les divers potentiels foncier, à la fois publics (école, mairie, bâtiments publics) mais aussi privés (sur la base du volontariat). L'objectif est d'augmenter de manière significative la production maraîchère sur la commune, avec une participation groupée des élèves et des citoyens en mettant à disposition un espace de production ou en participant à la plantation, l'entretien et la récolte des jardins.



Référence : Le territoire de Belfort a créé un réseau départemental de jardins partagés. Le réseau vise à mettre en lumière des espaces productifs à vocation socio-éducative, mais aussi à développer le partage d'expérience des différents usagers. Parmi les lieux d'accueil de ces jardins : centres culturels, écoles, collège, maison de quartier, ehpad...



Travailler

Utiliser l'absence de centralités du territoire pour créer des polarités de télétravail.

- **Créer un maillage de petits espaces de télétravail avec un pôle central de start-up ou incubateur d'entreprise en lien avec les enjeux du territoire (se divertir, se nourrir...)**

Permettre aux habitants de la commune dont les lieux d'emploi se trouvent éloignés, et pouvant maintenir une activité à distance, de travailler dans des lieux adaptés sur la commune. Ces lieux d'une taille modeste permettraient d'accueillir quelques travailleurs à l'échelle d'un quartier où d'une rue en fonction des besoins. En proximité, cette polarité serait accessible à pied ou en vélo. Plusieurs lieux de télétravail peuvent être en lien au sein de la commune, avec une centralité qui accueillerait une pépinière d'entreprises, travaillant sur des enjeux de la commune et éventuellement en partenariat avec la commune. Cette démarche peut s'inspirer de ce qui a été fait au milieu des vignes et des vergers, dans le domaine Melchior-Philibert à Charly dans le périurbain lyonnais. Classé aux Monuments

historiques, il offre un espace de près 300 m² dédié à des co-workers réguliers et occasionnels. Il répond à un besoin des habitants des petites communes du territoire cherchant à se rapprocher de leur lieu de vie et d'éviter les déplacements domicile travail vers Lyon





Se loger

Densifier les coeurs de parcelles et les dents creuses

- **Déploiement de logements abordables de type "petit collectif"**

Construits grâce à la scission et la vente de certaines parcelles, ces logements abordables permettent de rééquilibrer le profil social des habitants de la commune et ainsi permettre la vie en proximité pour tous. Une démarche similaire est conduite dans la communauté de communes du Creusot-Montceau pour favoriser la création de logements en BIMBY (build in my backyard) tout en limitant l'étalement urbain. Les propriétaires occupants d'un logement volontaires peuvent bénéficier d'entretiens gratuits avec des professionnels pour évaluer les possibilités de transformation et de valorisation de leur parcelle. Il est intéressant de constater que cette démarche intervient dans un contexte de rétractation de la population, bien différent de celui de Basse Goulaine.



Référence : Démarche BIMBY dans la communauté urbaine du Creusot-Montceau pour favoriser la création de logements sans étalement urbain. Dans un contexte de croissance démographique négative, l'enjeu était d'éviter de nouveaux départs en permettant aux résidents d'adapter leurs logements à leurs besoins et de redynamiser l'offre pour permettre l'installation de nouveaux ménages. La communauté urbaine s'est engagée sur une opération Bimby dès 2016 accompagnée par le Lab in Vivo. Les propriétaires occupants d'un logement volontaires peuvent bénéficier d'entretiens gratuits avec des professionnels pour évaluer les possibilités d'évaluation de leur parcelle



Vivre ensemble / Se soigner

Accompagner le vieillissement de la population

- **Entamer l'adaptation de logements pour personnes à mobilité réduite (PMR) et personnes âgées en rez-de-chaussée**

Avec le vieillissement généralisé de la population, en particulier sur certaines communes pavillonnaires, l'adaptation des logements aux besoins des personnes âgées et à mobilité réduite est un outil pour permettre une fin de vie en proximité, dans sa commune de résidence. Des logements intergénérationnels sont développés dans le même sens pour permettre une co-présence dans le logement. Ils permettent aux personnes âgées de vivre en autonomie plus longtemps et à leur hôte d'être hébergé à moindre coût.

Référence : L'association nantaise «le temps pour toiT» déployée à Nantes et à Angers, met en relation divers profils pour un habitat partagé intergénérationnel et solidaire. Bien souvent, des personnes âgées accueillent un jeune actif ou un étudiant pour le temps d'un stage, d'une alternance ou pour une durée plus longue, afin de lui proposer un loyer à bas prix en échange de services ou plus simplement d'une présence pour lutter contre la solitude.





- **Ouvrir des espaces privés quelques jours par an en échange de subventions publiques**

Dans les communes avec un fort taux d'équipements individuels (piscine, jardin...), une incitation à l'ouverture de ces espaces quelques jours dans l'année en contrepartie de subventions à l'entretien peut permettre à certains habitants de profiter de ces aménités. Dès lors, afin de favoriser la proximité, cette ouverture peut permettre d'avoir accès sur la commune à des espaces verts ou de fraîcheur, tout en rencontrant certains de ses voisins. Le site de partage de jardin «Savez-vous Planter Chez Nous» met en relation des habitants souhaitant cultiver avec des particuliers propriétaires de jardins ou de parcelles agricoles. Le principe est simple : prêter son jardin en échange d'une aide à l'entretien par un habitant motivé. Le site propose des annonces sur toute la France, mais reste globalement destiné à des usagers locaux pour renforcer l'entraide et le partage à l'échelle locale. Pour les piscines, le site swimmy est un exemple à développer à une échelle communale.



Référence : Le site de partage de jardin «Savez-vous Planter Chez Nous» met en relation des habitants souhaitant cultiver avec des particuliers propriétaires de jardins ou de parcelles agricole. Le principe est simple : prêter son jardin en échange d'une aide à l'entretien par un habitant motivé. Le site propose des annonces sur toutes la France, mais reste globalement destiné à des usagers locaux pour renforcer l'entraide et le partage à l'échelle locale

SUZANNE – 78 ans – Basse Goulaine

Autrefois propriétaire d'une station-service sur la nationale avec Pierre, son mari décédé, Suzanne est une retraitée active. Fondatrice de l'association de gym chinoise de Basse Goulaine, elle donne des cours certaines matinées de la semaine. Suzanne donne aussi de son temps comme médiatrice culturelle.

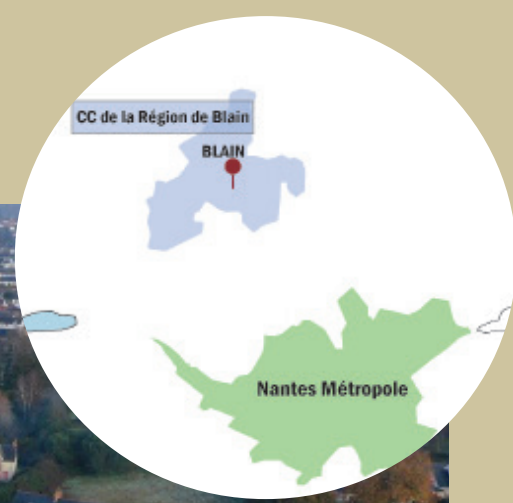
Il est 8h pile ce vendredi et les premiers voisins arrivent sur l'étendue d'herbe délaissée de la rue de Vendée. Le groupe est finalement assez homogène se dit Suzanne. Tous vont pratiquer le Tai Chi pendant une heure, avant pour certains de rejoindre, 50 mètres plus loin, la maison de télétravail. Suzanne est la plus âgée du groupe mais aussi la plus aguerrie. Elle guide les mouvements, soigne ses conseils et y ajoute des silences. Le panorama est commun pour le groupe, autour d'eux se dressent les pavillons. Même leur rénovation thermique, subventionnée à grands frais dans les années 2030, n'a pas changé leur uniformité. Elle aura eu cependant le bénéfice d'inciter fortement à la plantation d'arbres fruitiers et au remplacement des murs par des haies sur les parcelles. La parcelle communale sur laquelle se trouve le groupe a longtemps cherché un propriétaire qui n'a finalement pas pu construire, à cause du ZAN, qui a soulagé les voisins alentours. L'étendue d'herbe était laissée un peu à l'abandon et Suzanne en a profité pour y organiser ses sessions de gym chinoise. Cet emplacement l'a aidé à trouver son public ; principalement de jeunes actifs en quête d'un moment de calme entre les enfants et leurs premières réunions. A 9h tout le monde est parti, Suzanne aussi. Depuis la nouvelle politique culturelle de Basse Goulaine, elle assure une médiation bénévole. Tous les trois mois, un artiste est présenté dans les divers lieux de la ville. Aujourd'hui, Suzanne est en charge d'animer la cour du collège de la ville. Elle va donc répondre aux questions des élèves sur les œuvres présentées dans leur cour mais aussi dans le reste de la commune. C'est Neil Beloufa qui est exposé en ce moment et c'est un véritable coup de projecteur. Suzanne et ses collègues s'accordent à dire que c'est à Nantes qu'il aurait dû être présenté. C'est

pourtant Basse Goulaine et sa politique culturelle audacieuse qui l'exposent. Les habitants ne manquent pas de questions pour ces œuvres, parfois controversées, exposées sur l'espace public, et Suzanne répond aux sollicitations avec plaisir. Après avoir discuté avec des élèves curieux et un peu fatiguée, elle croise un ami qui l'emmène en taxi-vélo chez Pauline et Louis, deux enfants qui habitent avec leurs parents en face de chez elle. La famille est locataire d'une maison qui a été construite sur l'ancien jardin de Suzanne. Pierre et elle avaient été convaincus par les arguments du service logement de Basse Goulaine qui a mené une politique de densification douce depuis le début des années trente. Aujourd'hui, à son âge, elle est rassurée d'être plus proche de ses voisins. Ils s'aident mutuellement, en bonne intelligence. Elle déjeune avec les enfants deux fois par semaine contre des petits services qui lui simplifient la vie. Elle et ses voisins ont été accompagnés par la mairie pour encadrer cette démarche et bénéficier des nouvelles aides qui existent. Avec les enfants, Suzanne va préparer le déjeuner. Au menu du jour, un taboulé frais avec les légumes cultivés dans la cour de l'école.

Carnet prospectif 4 : **Blain**

BLAIN

Bourg Structurant



Chiffres clés en 2018 (INSEE)

Population

9873 habitants

+9,2 entre 2008 et 2018

Emploi et Commerce

3659 emplois 77% d'actifs
ratio emploi/habitant : 66%
70% travaillent en dehors de la commune
22 cellules vides
8,5% de vacance

Mobilité

91% des ménages ont au moins une voiture

86% vont au travail en voiture, 4% en vélo et 1% à pied

Logement

50% construits avant 2005

6,4% de vacance

Equipements de référence

Principaux services publics (mairie, poste, administrations)	●	Petits commerces indépendants	●	Associations d'habitants	●
Supérette / alimentation générale	●	Services de santé	●	Arrêt de transport en commun	●
Supermarché / centre commercial	●	Groupe scolaire	●	Equipement culturel (bibliothèque, médiathèque, cinéma, théâtre)	●
Restaurants / cafés	●	Collège / lycée	●	Equipement sportif (complexe sportif, stade, piscine)	●

Enjeux centraux



Refaire du bourg une centralité attractive et désirable pour les habitants du bassin de vie



Concentrer l'habitat autour du bourg et des polarités existantes pour rapprocher les habitants des services et des équipements, et ainsi sanctuariser les grands espaces verts alentours



Généraliser les modes actifs en créant des cheminements doux



Se déplacer

Réduire la part modale de la voiture, renforcer la marche, le recours aux transports en commun, systématiser la pratique du vélo

- **Créer des cheminements doux depuis les pôles d'habitat vers le centre bourg**

Pour favoriser le recours aux modes actifs, la matérialisation de cheminements doux qui viendraient relier les espaces habités des entrées de ville au centre-bourg de Blain par des voies cyclables et marchables apparaît nécessaire. Aujourd'hui c'est la voiture qui prédomine sur ces liaisons, alors même que la plupart des zones habitées se situent à tout juste 15 ou 20 minutes à pied du bourg. Pour faciliter le tracer de ces cheminements doux, les espaces de lotissement pourront être rendus plus perméables, avec la création de servitudes de passage sur les parcelles privées.



- **Intensifier la fréquence des bus régionaux et créer un réseau de bus intercommunal**

Deux lignes de bus du réseau régional Aléop relient la commune avec Nantes et Orvault. Cependant les liaisons sont peu fréquentes (très tôt le matin, une sur l'heure de midi et en fin de journée) et il n'existe pas de réseau de bus intercommunal dans le pays de Blain. Créer un réseau intercommunal permettrait de proposer une offre alternative à la voiture individuelle aux habitants du bassin de vie de Blain, pour accéder aux services et équipements du territoire.



Un réseau de voies vertes à aménager au cœur de Blain.



Réhabiliter le bâti du centre-bourg et densifier le bâti existant

- **Densifier autour des polarités communales : zone d'activité, centre commercial**

Pour limiter l'étalement urbain et sanctuariser les espaces non artificialisés autour de Blain, l'identification des potentiels fonciers, et notamment de densification des zones bâties existantes apparaît comme un leviers nécessaire pour accueillir de nouvelles populations et répondre à la demande en logement. En plus des efforts à fournir pour remplir les logements vacants en centre-bourg, il pourrait être intéressant de créer du logement abordable par de la densification douce, avec des incitations fiscales pour les nouveaux occupants.

- **Utiliser le potentiel de réserve foncière d'une future friche commerciale pour un projet de reconversion résidentielle**

Dans l'hypothèse où les modes de consommation ne seront plus les mêmes en 2050, avec un recours plus accru aux commerces de proximité, la possible reconversion en zone d'habitat de l'une des deux grandes surfaces de Blain (Leclerc et Hyper U) pourrait être un levier intéressant pour la densification résidentielle à l'échelle de la commune.



L'emprise foncière de l'actuel centre commercial Hyper U à l'entrée Est de Blain, un fort potentiel de densification résidentielle



Respirer /Se rafraîchir

Rendre plus vivable et respirable le centre-bourg et s'appuyer sur les grands espaces verts, canal et campagnes alentours pour permettre aux habitants de se rafraîchir

- **Végétaliser l'espace public et créer un espace de baignade sur les bords du canal**

Le centre de Blain étant très minéral et peu praticable par les piétons, l'idée serait de rendre le sol plus poreux en végétalisant davantage les espaces publics. Cela permettrait de rendre les espaces du centres plus désirables et de lutter contre les îlots de chaleur urbains, enjeu majeur en 2050. Créer un espace récréatif de baignade sur les bords du de l'Isac, dont le cours est emprunté par le canal de Nantes à Brest permettrait également de créer un espace de rafraîchissement pour les Blinois, demandeurs de ce type d'espace en 2050, tout en ramenant de l'attractivité aux berges. C'est notamment ce qui a été fait dans le port de Copenhague où un groupe d'architectes a aménagé un espace de baignade en plein air dans le cadre de la régénération du port de la ville pour en faire un lieu attractif et plus seulement productif.



Référence : aire de baignade en plein air dans le port de Copenhague. Elle a été aménagée par un groupe d'architecte dans le cadre de la régénération du port de la ville pour en faire un lieu attractif et plus seulement productif

- **Renforcer les liens physiques et la communication pour l'accès aux espaces de campagnes alentours**

Dans l'optique de donner des possibilité de se rafraîchir et d'accéder à un espace vert de respiration en 2050, s'appuyer sur les grands espaces verts de campagnes situés aux alentours de Blain et accessibles à pied depuis le bourg est essentiel. Un effort pourrait ainsi être fait autour de la signalétique et de la communication autour de l'accès à ces espaces depuis le bourg et les espaces habités.



Se nourrir

Renforcer la sensibilisation à l'alimentation durable et se rapprocher de l'espace de production pour réduire les déplacements liés aux marchandises alimentaires

- **Créer une régie municipale de maraîchage**

Afin d'inciter aux partenariats locaux entre agriculteurs et commerces alimentaires, cantines scolaires ou encore restaurants d'entreprises, l'acquisition de parcelles agricoles par la commune permettrait d'assurer une maîtrise de la qualité et de la localité de certains produits alimentaires, tout en limitant les déplacements liés aux transport de ces marchandises

Référence : Au nord de la commune de Mouans-Sartoux (Alpes-Maritimes), la mairie a racheté par préemption 6 hectares du domaine agricole de Haute-Combe pour produire plus de 85% des besoins en légumes des services de restauration collective des trois groupes scolaires de la commune



S'entraider

Renforcer l'économie sociale et solidaire sur le territoire, renforcer le tissu associatif local et renforcer l'entraide, l'échange et le troc pour limiter les déplacements

- **Renforcer la part d'espaces de rencontres**

Nous faisons l'hypothèse qu'en 2050 le partage de biens matériels et de services sera plus démocratisé. En raison de déplacements carbonés plus limités, les habitants seront davantage amenés à se retrouver dans des lieux et espaces de rencontre hybrides. Ces lieux pourraient être mis à disposition par la mairie pour accueillir diverses activités et ramener de l'attractivité au bourg. En ce sens le labo diva, tiers-lieu hybride situé à Nantes dans le nouveau quartier République est une bonne référence pour imaginer ces nouveaux lieux. Regroupant un espace café restaurant, un espace de coworking, une boutique de jouets de seconde main et un espace d'exposition.



Référence : «Le Labo Diva» à Nantes, lieu hybride rassemblant café-cantine, espace de coworking, boutique solidaire de jouets de seconde main, et salle d'exposition sur le quartier république de demain



Se soigner

Renforcer l'offre de soins : assurer une offre de qualité pour le bassin de vie de Blain

- **Créer une maison de santé à destination des femmes et envisager l'offre de services de santé itinérants pour desservir les zones d'habitat isolé de l'intercommunalité**

Si la ville de Blain est déjà relativement bien équipée en services de santé (médecin généraliste, maison de santé, cabinet infirmier, laboratoire de santé, etc.) le fait que la ville joue le rôle de bourg structurant pour tout un bassin de vie justifie le renforcement d'une offre de santé de qualité pour un public encore plus étendu que la seule ville de Blain. A ce titre, encourager la création d'une maison de santé spécialisée dans les soins féminins fait sens. Cette dernière pourrait être permise par des subventions publiques, et pourrait prendre la forme d'un cabinet fixe ou mobile, à l'image du «bus santé des femmes», ancien bus de la RATP créé en 2019 en partenariat avec la région Ile-de-France. Depuis il sillonne les Yvelines et les Hauts-de-Seine pour venir à la rencontre des femmes éloignées de la santé (éloignement physique, précarité financière). Le bus fait halte deux fois par semaine dans les communes des deux départements et est composé de quatre espaces de

consultation. Il propose des services de dépistage (auditif, visuel, diabète, cholestérol, obésité, maladies cardiovasculaires, cancer du sein...) et permet la mise en relation avec une psychologue, un avocat et une assistante sociale si besoin.



Consommer

Maintenir et accueillir les petits commerces de proximité en centre-bourg

- **Créer une foncière solidaire pour l'implantation de petits commerces**

Pour faciliter l'accueil de petits porteurs de projets qui pourraient être frileux à s'implanter dans un nouveau territoire, la foncière solidaire est un levier utile. Elle peut aussi permettre de lutter contre la vacance commerciale en incitant les porteurs de projets à occuper les locaux vacants. Par exemple, la foncière solidaire Base Commune, créée à l'initiative de Plateau Urbain et du Sens de la Ville, est une foncière coopérative qui achète et commercialise des locaux vacants en rez-de-chaussée pour y installer des activités manquantes et faisant sens sur le territoire. Les loyers des locataires sont décotés pendant les deux premières années du projet, puis augmentent progressivement avec des loyers différenciés appliqués en fonction des surfaces et des activités. Pour certains projets liés à l'artisanat ou la culture,

voire même pour des projets transitoires, la décote peut aller au-delà des deux ans.





Travailler

Faciliter la création d'emplois sur la commune et créer une vie de proximité sur les zones d'emplois existantes

- **Créer une maison de l'emploi pour l'aide à l'insertion sociale et à la reconversion professionnelle**

Dans l'optique d'un renouvellement des manières de travailler avec un rapprochement du travail des espaces habités, est des emplois de plus en plus tournés vers la sphère productive et artisanale, la création de nouveaux espaces de formations apparaît comme un levier nécessaire pour mieux travailler en proximité en 2050.

- **Planter des services dans la zone d'activité**

Aujourd'hui les zones d'activités apparaissent comme des espaces de destinations où les déplacements ne se font qu'en voiture. Le levier de l'implantation de services dans ces espaces permettrait d'y développer une vie de proximité et d'y développer de nouveaux usages. Plusieurs espaces de restauration, ou encore d'espaces verts de détente pourraient y être développés pour inciter les personnes travaillant sur la zone à en exploiter tous les potentiels.

Aujourd'hui cadre en informatique, Emma a un parcours de vie tortueux. Divorcée, elle élève son fils de 8 ans à Blain et est aussi salariée à la recyclerie d'où elle répare et remplace les composants informatisés de l'électroménager.

Pour Emma, les réunions s'enchaînent ce mercredi matin. Ses clients et collaborateurs sont exigeants et elle déploie des efforts de diplomatie pour tenir les délais. Elle se laisse aller à quelques rêveries en regardant par la fenêtre le printemps arriver. L'étendue d'herbe, qui a remplacé le parking du Super U de son enfance, partage l'espace avec quelques fleurs. Depuis vingt ans, la zone commerciale s'est métamorphosée, elle est devenue zone d'activité, avec des espaces de production, de logements et de bureaux dont le sien. Les grandes surfaces dans lesquelles elle allait faire les courses pour la semaine ont bien changé. Avec la mise en application progressive du ZAN dans les années 20, les cartes ont été redistribuées. Les grandes enseignes, en perte de vitesse du fait des changements de pratiques, ont vendu une partie de leur foncier. Pour les communes c'était une aubaine. Autrefois grises et sans âme, ces zones sont aujourd'hui dynamiques. La matinée prend déjà fin, quand elle s'en va. L'effet est le même que lorsqu'on sort d'un long tunnel sous une montagne. Elle est éblouie par le soleil. Son après-midi est aussi chargée que sa matinée, en plus amusante. Emma détache son vélo porteur et se dirige vers l'école Annie Ernaux pour aller chercher Sacha, son fils de 8 ans. Elle s'arrête en chemin chez Claire et Luc, un couple d'amis et traiteurs en circuit court. Ils ont à peine le temps de s'arrêter pour croquer un sandwich et discuter qu'il est déjà 13h. Elle craint toujours que son fils ne l'attende, seul devant le grand portail. Le moteur électrique de son vélo lui permet d'être dans les temps. Lorsqu'elle arrive, il a déjà son petit casque attaché et son cartable préparé. Il monte à l'arrière de son vélo. La matinée de Sacha a semblé plus calme que la sienne et il déborde d'énergie. Avec sa

classe, ils ont décidé des fruits qu'ils allaient semer avant de retourner la terre. Désormais, Emma et Sacha filent tous les deux vers la salle de théâtre qui est le long de la rivière. Les élèves travaillent une adaptation de la Vie de Galilée de Brecht. Emma était perplexe mais Sacha semble ravi. Une fois que son fils est entre de bonnes mains, elle reprend son vélo pour aller à la recyclerie. Ouverte dans les années 10, elle située elle au nord de Blain. Emma y travaille quelques heures par semaine et met à profit ses connaissances en micro-informatiques pour réparer les cartes mères du petit et gros électroménager des habitants. Les interventions sont souvent rapides et offrent une seconde jeunesse aux équipements. Emma en profite pour distiller de précieux conseils pour prendre soin de ces objets devenus rares et chers. Il est déjà l'heure d'aller chercher Sacha, qui est encore en costume de scène. La représentation approche et les enfants s'approprient peu à peu leurs tenues qu'ils ont eux-mêmes confectionnés avec des tissus récupérés. Ils n'ont qu'un quart d'heure de vélo à faire avant d'arriver à la maison. Comme Sacha n'a pas de devoirs, il a le droit de jouer un peu avec ses kapla avant d'aller faire sa toilette.

Carnet prospectif 5 : **Abbaretz**

ABBARETZ

Territoire rural



Chiffres clés en 2018 (INSEE)

Population

2000 habitants

stable depuis les années 1970,
en légère augmentation depuis
les années 1990

Emploi

Une majorité d'employés
(environ 30% des actifs)
et d'agriculteurs (28 % des actifs,
en forte baisse depuis 2008)

ratio emploi/habitant : 77%

Mobilité

78% des actifs travaillent en
dehors de la commune

82 % des actifs vont au travail
en voiture

Equipements de référence

Principaux services publics (mairie, poste, administrations)	●	Petits commerces indépendants	●	Associations d'habitants	●
Supérette / alimentation générale	●	Services de santé	●	Arrêt de transport en commun	●
Supermarché / centre commercial	●	Groupe scolaire	●	Equipement culturel (bibliothèque, médiathèque, cinéma, théâtre)	●
Restaurants / cafés	●	Collège / lycée	●	Equipement sportif (complexe sportif, stade, piscine)	●

Enjeux centraux



Favoriser des déplacements de proximité et mutualiser les moyens de déplacements de longue distance



Développer les visions stratégiques du territoire, s'appuyer sur les démarches locales (tissu associatif) et mutualiser les services techniques et d'ingénierie



Encourager le développement d'une offre de santé de proximité, de lieux de télétravail et d'habitat intergénérationnel

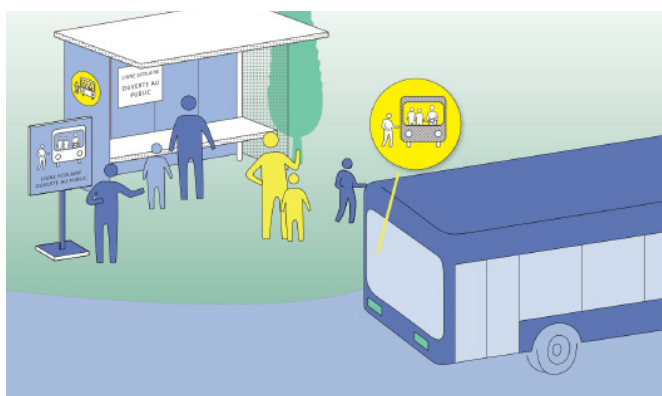


Se déplacer

Favoriser des déplacements de proximité et mutualiser les moyens de déplacements en longue distance

● Développer une stratégie pour les modes actifs au sein du bourg

Pour favoriser les déplacements de courte distance et de proximité dans le bourg, des aménagements doivent être conduits pour apaiser l'espace public. Cet aménagement passe par le tracé de cheminement cyclables et marchables, des jalonnements, et une réduction de la vitesse lors de la traversée du bourg



Référence : Le Pays Nivernais Morvan a mis en place une expérimentation autour de l'ouverture des lignes scolaires au public dans le cadre de la démarche Villages du Futur.



© Communautés de Communes Grand Pic Saint-Loup

Référence : La communauté de communes du Grand Pic Saint-Loup dans l'Hérault propose une offre d'autopartage de véhicules communaux passant par la plateforme numérique Moduauto, permettant de réserver et d'ouvrir les véhicules.

● Proposer des solutions de mobilité mutualisés en s'appuyant sur des outils numériques, des initiatives, et coopérations solidaires

Pour les déplacements de plus longue distance et dépassant l'échelle du bourg, des alternatives à la voiture individuelle. En effet, à l'échelle d'un village rural ne disposant pas de tous les services et équipements nécessaires pour que les déplacements se limitent à l'intérieur du bourg, l'effort doit être conduit sur le mode de déplacement. Plusieurs alternatives peuvent être imaginées :

- Un réseau TaxiParents : Les parents partagent le transport de leurs enfants en mutualisant les déplacements vers les activités extra-scolaires . Le transport des enfants des uns par les parents des autres fait l'objet d'une assurance, au travers de la création d'une association TaxiParents. Au sein d'un village par exemple, les parents peuvent s'organiser par plage horaire, évitant ainsi les temps d'attente trop longs pour les parents comme pour les enfants. Les «tours» de TaxiParents sont répartis équitablement entre les familles.
- L'ouverture des lignes scolaires au public : Les horaires scolaires s'accordant bien avec les journées de travail, et les écoles étant souvent situées à proximité des centres villes, les lignes de bus scolaires peuvent constituer un levier intéressant pour limiter le recours à la voiture individuelle. Les arrêts sont facilement repérables et sont des supports de communication pour inciter à l'utilisation des bus, visibles depuis la route pour ceux qui prennent leur voiture. Les habitants peuvent alors monter à bord, en fonction des places disponibles. Le Pays Nivernais Morvan a mis en place une expérimentation similaire dans le cadre de la démarche Villages du Futur.
- Une offre d'autopartage des véhicules communaux : Une flotte de véhicules pourrait être mise à disposition des habitants, par la collectivité. La mise en relation se ferait via une plateforme numérique.



S'entraider

Proposer des espaces mutualisés en coeur de villages de regroupement des services et développer les visions stratégiques du territoire

- **Créer une station de services publics multi-usages**

Dans les espaces ruraux qui manquent souvent de certains services et équipements essentiels, la mise à disposition d'un local commercial inoccupé du centre-bourg par la collectivité permettrait d'offrir une un certain panel de services essentiels aux habitants. A Auzances, petit village de la Creuse, une station des services rassemble un espace de coworking, un espace dédié au numérique et propose des services liés à la mobilité. Ce lieu de vie et de travail est ouvert à tous (particuliers, professionnels, associations, jeunes et moins jeunes, etc...) et permet en plus de fournir des services aux habitants, de leur donner un lieu ou se rassembler, renforçant ainsi l'identité locale.



- **Créer un atelier d'urbanisme rural**

Les espaces ruraux ne disposant pas d'un panel élargis de professionnel de l'urbanisme et de l'aménagement, la mise en marche d'un atelier d'urbanisme rural pourrait permettre de définir une stratégie territoriale tangible. La mutualisation des services techniques et d'ingénierie du territoire à travers la réunion d'un collectif de partenaires techniques (conseil général, CAUE, DDT, etc.) et des habitants du territoire pourrait prendre la forme d'une société coopérative d'intérêt collectif comme l'Arban, dans le Plateau des Millevaches (Limousin). Créée par des habitants et des élus du plateau de Millevaches pour tenter de répondre aux problèmes de manque et de mal logement, la SCIC Arban est un atelier d'urbanisme rural, qui a pour objectif d'accompagner les petites collectivités locales rurales pour concevoir des projets d'urbanisme stratégique (programmes de redynamisation de bourg) ou opérationnel (projets d'éco-quartiers).





Se soigner

Permettre le développement d'une offre de santé de proximité

- **Déployer une offre de services médicalisés itinérants à travers les bus santé**

Afin de rapprocher les habitants ruraux d'une offre de santé de qualité, sans construire des infrastructures en dur, le cabinet médical mobile apparaît comme un levier crédible pour réduire les déplacements longue distance liés à la santé. La société Dok'ici, vise ainsi à lutter contre les déserts médicaux. Avec des médecins généralistes à son bord, le bus Dok'ici a notamment été mis en circulation en septembre 2020 dans le département de l'Orne, territoire rural qui se caractérise par un manque de médecins et une population vieillissante peu mobile. Le projet a été rendu possible grâce à un partenariat avec l'ARS Normandie, la CPAM, la Préfecture au titre de l'aménagement du territoire, l'Ordre des médecins et l'Union régionale des médecins libéraux (URML).



Se loger

Encourager le développement d'une offre d'habitat partagé, intergénérationnel

- **Mise en place de solutions adaptées et co-construites avec les habitants pour faire émerger des projets d'habitat partagé**

Dans les espaces ruraux où une partie de la population est vieillissante mais où le prix du foncier reste globalement plus attractif qu'en ville, les projets d'habitat partagés s'imposent comme un nouvel enjeu majeur pour 2050. Les collocations d'actifs ou encore l'habitat intergénérationnel sont des alternatives à imaginer pour le monde de demain. Dans le cadre du Réinventer rural (Appel à projets innovants), la commune d'Abbaretz a d'ailleurs souhaité implanter son projet d'habitat innovant en plein cœur de bourg. Au rez-de-chaussée, il a été envisagé une « maison KOYO » dédiée aux personnes âgées, et à l'étage des appartements pour des familles sous la forme d'une location ou d'une accession à la propriété. Des espaces mutualisés favorisant l'entraide et les rencontres entre les résidents et les habitants du territoire ont aussi été imaginés, comme un jardin potager ou des salons commun.





Se divertir

Faire d'Abbaretz un lieu de destination

- **Développer l'attractivité de la commune en organisant des événements estivaux et en s'appuyant sur la desserte de la gare de tram-train Nantes-Chateaubriand**

En se projetant dans un futur en 2050, où les déplacements carbonés seront limités, le potentiel de destination d'Abbaretz, territoire peu dense et rural disposant de sa propre gare de tram-train, est un levier à utiliser pour développer l'attractivité de la commune. Des événements estivaux en extérieur, prenant la forme de concerts voire même d'un festival annuel (musique, photo, cinéma en plein air), pourraient être installés sur l'un ou plusieurs des nombreux champs du territoire en partenariat avec la commune et le propriétaire. De plus, on peut imaginer que l'accès à un espace de nature pour un tel événement pourrait être très recherché pour les habitants du bassin de vie et de la région nantaise à échelle plus large, souhaitant s'éloigner un peu de la ville pour respirer et se rafraîchir.

Originaire de son terroir, Quentin a longtemps traversé la France et l'Europe dans la cabine de son camion. Aujourd'hui, son métier est le même mais le périmètre s'est drastiquement réduit. Pour la plateforme Agrilocal, il met en relation les producteurs et les consommateurs dans un rayon de 50 kilomètres.

Il est 3h58 ce mardi matin quand Quentin se lève, deux minutes avant son réveil. C'est la force de l'habitude dirait-il, en entamant sa vingt-septième année de carrière. La nouveauté c'est qu'il se réveille toujours dans son lit désormais. Fini les parkings de station-service, le bas-côté des nationales, l'urine dans les bouteilles. Maintenant, il se lève chez lui tous les jours de l'année, prend une douche rapide, attrape un œuf dur à la volée et ferme silencieusement la porte d'entrée. Blouson à capuche et mains dans les poches, il se dirige à pieds vers le parking de la mairie où la camionnette finit de charger. Son badge posé sur le parebrise, le véhicule s'ouvre. Il a environ quatre heures pour faire le tour des fermes et GAEC du coin. Sans perdre de temps il s'élance, aux premières lueurs du matin. Le Trafic de la mairie d'Abbaretz ne fait pas son âge, surtout depuis que son vieux moteur a été remplacé par des batteries, lui permettant de filer silencieusement sur les longues départementales droites. En quatre heures, il récupère des blettes, des butternuts et du cèleri chez les Fournieux. Au moins deux cent kilos de pommes de terres et presque autant de poires chez André qui lui offre toujours un thé. Il finit sa tournée chez Émilie pour récupérer les œufs de ses poules. Aujourd'hui, la plateforme Agrilocal de Nantes Nord l'envoie à l'école Annie Ernaux de Blain et dans trois cantines d'entreprise. Il livre jusqu'aux cuisines les fruits et légumes avec son transpalette suranné. Cela lui rappelle son temps chez Grand Frais, aujourd'hui disparu, à sillonner la France dans la cabine de son Mercedes, à serrer des mains et signer des papiers. Une vie d'anonyme en sorte, caché derrière son numéro d'immatriculation ou parfois un « hé le livreur ». Ce matin il connaît tous ses interlocuteurs, leur famille

même pour certains. Il termine sa dernière livraison à 8h45 à Nord sur Erdre avant de rentrer chez lui pour se reposer. En rentrant, il croise William et Naia, ses colocataires, qui partent travailler. Quentin habite dans l'ancien presbytère que la commune a converti en logements pour actifs. Des parisiens l'avaient racheté pour le louer sur Airbnb. Ils ont vendu après la faillite de la plateforme. Quentin s'y sent bien dans cette grande maison, l'ambiance y est bonne. Cela apporte un peu de vie dans son quotidien, surtout le soir et les weekends. Après sa tournée Quentin se repose, jamais plus d'une heure, pour ne pas perdre le rythme de sa journée. Vers 11h, il retourne à la mairie déposer la camionnette. Le mardi après-midi, Quentin participe aux réunions de l'atelier participatif du conseil citoyen d'urbanisme. Avec quelques administrés intéressés par ces sujets, et dix autres tirés au sort, ils discutent avec le maire des orientations à prendre sur la commune, des servitudes de passage à négocier, des permis de rénover... L'équipe planche aujourd'hui sur le programme de festival pour la commune. Le sujet est sensible, les agriculteurs craignent pour leurs terres, même en jachère. Au sein de l'atelier, Quentin se sent utile, il pense même secrètement à se présenter aux prochaines municipales.

CONCLUSION

Les précédentes phases de notre travail ont établi le fait que la proximité est certes un concept utilisé par les différents discours, présent dans politiques d'aménagement, mais aux résultats encore trop insuffisants, en particulier des zones peu denses. Penser la proximité implique ainsi de dépasser les sujets cadres de l'aménagement et de l'urbanisme mais d'embrasser l'ensemble des composantes des vies que l'on mène ; notre vie professionnelle, personnelle, notre rapport à la nature, à ce et ceux qui nous entourent. Cette phase de prospective avait comme objectif de proposer une politique d'aménagement favorable à des modes de vie en proximité, dans un contexte de mobilité décarbonée en 2050. Ce contexte se caractérise par une réduction des déplacements carbonés, et donc par une évolution des déplacements vers des modes actifs. La politique d'aménagement favorable à des modes de vie en proximité s'est caractérisée par la proposition de leviers et d'outils. Ceux-ci ont été imaginés à partir de dix enjeux essentiels (se loger, se nourrir...), d'une adaptation des services et équipements essentiels de l'AURAN, pour imaginer et se donner les moyens de créer ce futur désirable d'une vie en proximité.

Les enjeux ont fait émerger des leviers que nous avons rendus le plus opérationnel possible avec des outils concrets, référencés, localisés et évalués. Ces derniers s'inscrivent sur différentes échelles : nationale, métropolitaine, locale. A l'échelle communale, ces enjeux, leviers et outils sont explicités sur cinq territoires supports aux armatures urbaines différentes et représentatives de l'existant sur la région nantaise : urbain, banlieue, périurbain, bourg structurant, rural. Partant de la réduction des déplacements et afin d'aboutir à une proximité spatiale désirable, cette phase de prospective a pu permettre de libérer la pensée hors des cadres conventionnels de la recherche mais a néanmoins eu ses limites. Les leviers ont été parfois difficiles à articuler, entre les différentes échelles d'actions, nationales, métropolitaines et locales. L'horizon 2050 paraît être en outre incertain. Des hypothèses et donc des choix ont dû être fait sur cette temporalité, en termes de mobilité, de structure sociale et sociétale, de prise en compte de la frugalité dans nos modes de vie, qui paraissent encore très hypothétiques aujourd'hui.

Une analyse plus poussée des effets directs et indirects sur la proximité spatiale de chaque levier et outil aurait pu présenter une opportunité intéressante de développement de la prospective. Aussi, la question de la mobilité des biens, des marchandises et de la logistique, n'a pas été abordée dans cette prospective en accord avec le Forum Vies Mobile. Au cœur de nos modes de vie actuels avec l'explosion récente du e-commerce, et offrant une illusion de proximité en omettant ses externalités négatives, ces thématiques peuvent permettre une ouverture de la réflexion désirable initiée ici. Par ailleurs, la réflexion autour de la construction d'une politique d'aménagement articulée autour du ratio de services et équipements pourraient être une perspective intéressante de poursuite de l'analyse.

Bibliographie phase 1

- Aguilera Anne, Terral Laurent, Le télétravail réduit-il les déplacements ?, Revue Urbanisme n° 419 p.36, 2020
- Aguilera Anne et al. « Accompagner la transition vers des mobilités plus durables dans le périurbain » ; 2017
- Aguilera Thomas “Contre la métropole et son monde” : mouvements d’occupation et ZAD en France au XXIe siècle (Nouvelle Sociologie Politique de la France), 2021
- Allain Remy, « Ville et proximité. Le point de vue d’un géographe-urbaniste », Mots. Les langages du politique [En ligne], 77 | 2005, mis en ligne le 31 janvier 2008
- Allé Camille (2015), La régulation de l’urbanisme commercial : élus locaux versus promoteurs, Métropoles
- Almosni Jérémie, Louvet Nicolas, Nivoix Abigaëlle, Wester Léa, Quand le télétravail devient possible : Analyse des impacts de la crise sanitaire sur les pratiques de mobilité, Métropolitiques, 2021
- Aragau C. et Rougé L., 2013. Du désir d’autonomisation à une maturité périurbaine : quel cheminement intercommunal ? Le cas de l’ouest francilien In B. Abdoul Hameth et J. Lombard (dir.), Dynamiques de développement et enjeux de gouvernance territoriale. L’Harmattan, Paris, 41-53.
- Baccaïni, B., Sémécurbe, F. and Thomas, G. (2007) « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », INSEE Première, (1129), p. 4
- Bajolle, Hadrien (2020) Réinventer la mobilité dans le périurbain : pour une proximité soutenable, Terra Nova
- Banister, David. « The sustainable mobility paradigm ». Transport Policy, New Developments in Urban Transportation Planning, 15, no 2 (1 mars 2008): 73-80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>.
- . « Viewpoint: Reducing the Need to Travel through Planning ». The Town Planning Review 65, no 4 (1 octobre 1994): 349-54.
- Baudin, Gérard. « De la proximité comme analyseur », L’Homme & la Société, vol. 165-166, no. 3-4, 2007, pp. 117-132
- Baysse-Lainé, Adrien, et Coline Perrin. « Les espaces agricoles des circuits de proximité : une lecture critique de la relocalisation de l’approvisionnement alimentaire de Millau », Natures Sciences Sociétés, vol. 25, no. 1, 2017, pp. 21-35.
- Bavoux Jean-Jacques, Beaucire Francis, Chapelon Laurent et Zembri Pierre (2005) Géographie des transports, Paris, A. Colin, coll. U Géographie, 232 p.
- Béal Vincent et Rousseau Max, « Alterpolitiques! » (2014) : politiques urbaines alternatives
- Beaucire Francis La conjecture de Zahavi est-elle toujours d’actualité ?, Chroniques Audio - Forum Vies Mobiles, 27 mai 2013

Beaucire Francis et Drevelle Matthieu (2013) « Grand Paris Express » : un projet au service de la réduction des inégalités d'accessibilité entre l'ouest et l'est de la région urbaine de Paris, *Revue d'Économie régionale et urbaine*, n°3.

Belton-Chevallier Leslie, Oppenchain Nicolas, Vincent-Geslin Stéphanie (2019) *Manuel de sociologie des mobilités géographiques*, Presse universitaires François Rabelais, CM, 216p.

Belzer, et Autler. *Transit Oriented Development: Moving from Rhetoric to Reality*. Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, 2002.

Berger Martine, *Les choix résidentiels des franciliens : l'attraction des pavillons ne se dément pas*, 2010

Berger Martine, Aragau Claire et Rougé Lionel, « Vers une maturité des territoires périurbains ? », *EchoGéo* [En ligne], 27 | 2014

Berroy Sandrine et al., *Dessine-moi une ville sans voiture : les aspirations en matière de modes de vie et de mobilité en Île-de-France*, 2018

Berroy Sandrine, Delage Matthieu, Fleury Antoine et al., « Mobilité au quotidien et ancrage local dans les espaces périurbains », *Annales de géographie*, 2017/1 (N° 713), p. 31-55. DOI : 10.3917/ag.713.0031. URL : <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2017-1-page-31.htm>

Bieber A. « Temps de déplacement et structures urbaines » in : Duhem B. et al. (éds.) *Villes et transports*. 1995 Actes du séminaire Tome 2, Plan urbain – Direction de l'architecture et de l'urbanisme. 277-281.

Bigo Aurélien *Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement*. (Thèse), 2020

Bodego Béatrice, Lavadinho Sonia, Lensele Bernard, « Des trames urbaines aux 'supermanzanas' », *Revue Urbanisme* n° 409, 2018

Bognon, S. . *Vers la reterritorialisation du réseau d'approvisionnement alimentaire parisien ? Trois approches de la mobilisation des proximités*. 2017 *Flux*, 109-110, 118-128. <https://doi.org/10.3917/flux1.109.0118>

Bonnin-Oliveira Séverine. *La fin des périphéries urbaines. : Modes de vie et recompositions territoriales aux marges de l'aire urbaine toulousaine..* *EspacesTemps.net*, Association *Espaces Temps.net*, 2013.

Bonnin-Oliveira Séverine , « Les petites villes dans la périurbanisation », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 32 | 2016, mis en ligne le 21 novembre 2016

Bourdages, Jade, et Eric Champagne. « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport ». *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, no Hors-série 11 (7 mai 2012). <https://doi.org/10.4000/vertigo.11713>.

Brenac, Thierry ; Hernandez, Frédérique ; Reigner, Hélène : "Nouvelles idéologies urbaines : dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre". Presses Universitaires de Rennes, 2013.

Brès, Antoine, et Xavier Desjardins. « Quelles alternatives à l'automobile dans les espaces d'« entre-villes » ? Une comparaison franco-allemande ». *Annales de géographie* n° 698, no 4 (7 juillet 2014): 1039-61.

- Cailly, Laurent. « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain », 2018, EspacesTemps
- Cailly, Laurent et Dodier, Rodolphe La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre, 2007
- Calthorpe, P. The Next American Metropolis. Princeton Architectural Press, 1993
- Cariou, C., Ferru, M. & Rallet, A. (2018). Perceptions des lieux et proximités subjectives : une analyse des dynamiques créatives franciliennes. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, , 1121-1151.
- Cathomen, I. (2009): Sind Hochhäuser in der Schweiz wirtschaftlich?, in: ImmoBilia 04/2009, S. 4 f., Zürich
- Cervero, R., Murphy, S., Ferrell, C., Goguts, N., Tsai, Y-H., Arrington, G.B., Boroski, J., Smith-Heimer, J., Golem, R., Peninger, P., Nakajima, E., Chui, E., Dunphy, R., Myers, M., & McKay, S. (2004). Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects. Transit Cooperative Research Program (TCRP) Report 102, published by the Transportation Research Board, Washington.
- Charmes, Eric. « Le périurbain ou la revanche du village », Constructif, vol. 55, no. 1, 2020, pp. 53-57.
- Charmes, Éric. « I. La périurbanisation ou l'émiettement des villes », , La ville émietée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine, sous la direction de Charmes Éric. Presses Universitaires de France, 2011, pp. 17-72.
- Charmes, Eric. « La ville diffuse ». Cités, territoires, gouvernance sur Citegeo, octobre 2015. https://www.citegeo.org/bdf_fiche-document-23_fr.html.
- Charmes Eric, Rousseau Max. "Le Pavillon et l'immeuble : géopolitique de la densification dans la région métropolitaine de Lyon". Géographie, Économie, Société, Lavoisier, 2014, 16 (1), pp.155-181.
- Charmes Eric et al., La densification en débat, Dossier études foncières n° 145, mai-juin 2010
- Chamboredon Jean-Claude, Lemaire Madeleine. Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement. In: Revue française de sociologie, 1970
- Choay Françoise (1965) L'urbanisme, éd. du Seuil, 448 p.
- Chouraqui Julie, Les réformes et l'état et la transformation des services publics : des tendances internationales au local, quels effets pour les territoires ?, Annales de Géographie, 2002, pages 5 à 30
- Cusin, François, Hugo Lefebvre, et Thomas Sigaud. « La question périurbaine. Enquête sur la croissance et la diversité des espaces périphériques », Revue française de sociologie, vol. 57, no. 4, 2016, pp. 641-679.
- Colard Jean, Benoît De Lapasse, Cécile Clément " Mobilités dans les espaces périphériques et peu denses : pour un territoire plus accessible ?" - France Stratégie - Avril 2021; <https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-2021-dt-02-colard-accessibilite-zones-peripheriques-avril.pdf>
- Cordier Mathilde, De la politique du logement aux politiques locales de l'habitat: l'apprentissage de l'action collective négociée, 2011
- Corrius C., Sièges sociaux et fonctions décisionnelles. Le cas des activités financières, IAURIF, DEDL , 2006

Coutard Olivier, Dupuy Gabriel, Fol Gabriel, La pauvreté périurbaine: dépendance locale ou dépendance automobile ? 2002/1 Espaces et sociétés 2002/1 (n° 108), pages 155 à 176

Crozet Yves 2019, 3 Juin, « Vitesse des déplacements », Forum Vies Mobiles. <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/vitesse-des-deplacements-12976>

Crozet Yves., Hyper-mobilité et politiques publiques - Changer d'époque, 2016

Crozet Y., Joly, I., 2003. De l'hypothèse de la constance du budget-temps de transport à sa remise en cause : une double interpellation des politiques de transport urbain. La "Loi de Zahavi" : quelle pertinence pour comprendre la construction et la dilatation des espaces temps de la ville ? 72p.

Cusin, François, Hugo Lefebvre, et Thomas Sigaud. « La question périurbaine. Enquête sur la croissance et la diversité des espaces périphériques », Revue française de sociologie, vol. 57, no. 4, 2016, pp. 641-679

De Legge, D. « Mission d'information sur les conséquences de la révision générale des politiques publiques pour les collectivités territoriales et les services publics locaux », Rapport du Sénat, 666, Sénat, 260 p., 2011

Debrie, Jean. « La mobilité urbaine est-elle en bonne voie ? » La vie des idées, septembre 2021. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03360220>.

Debrie, Jean « La mobilité à Vancouver, instrument de la liveable city ? », Métropolitiques, 30 mars 2020.

Debrie, Jean, Juliette Maulat, et Sandrine Berroir. « Les politiques urbaines face à l'automobile : objectifs, outils et controverses de l'action publique dans les métropoles de Bruxelles et Paris ». Flux N° 119-120, no 1 (27 juillet 2020): 102-20.

Delpirou Aurélien, « Action cœur de ville : une réponse en trompe-l'œil à la crise des villes moyennes ? », Métropolitiques, 28 octobre 2019

Delpirou, Aurélien. « La « thérapie du chemin de fer » à Rome : les impasses de l'articulation entre urbanisme et transport ». L'Espace géographique 40, no 4 (1 janvier 2012): 352-66.

Delpirou, Aurélien, Jean-François Doulet, et Jian Zhuo. « Coordonner urbanisme et transports collectifs : un référentiel à l'épreuve de la ville « made in China » ». Flux N° 101-102, no 2 (19 novembre 2015): 42-56

Demazière Christophe. « Problématique de la recherche : de l'« étalement économique » au potentiel de la planification stratégique spatialisée pour la viabilité des régions urbaines », Viabilité de l'économie productive des régions urbaines : investigation à partir de la planification stratégique. Une comparaison entre la France et l'Angleterre, université de Tours, Rapport PUCA, p. 18-70, 2012

Demazière Christophe, Serrano José, « Le foncier des espaces périurbains dans la planification spatiale : une construction intercommunale et interterritoriale », Revue d'économie Régionale et Urbaine

Demoli Yohan, Lannoy Pierre, Les coûts de l'automobile, Sociologie de l'automobile, 2019, pages 77 à 99 .

Desjardins, Xavier. « Des territoires déformés par les mobilités ? », Constructif, vol. 60, no. 3, 2021, pp. 51-55.

Desjardins Xavier, « L'aménagement face au désir de proximité », Constructif, 2020/1 (N° 55), p. 58-61. DOI :

10.3917/const.055.0058. URL : <https://www.cairn.info/revue-constructif-2020-1-page-58.htm>

Desjardins, Xavier. « Pour l'atténuation du changement climatique, quelle est la contribution possible de l'aménagement du territoire ? » *Cybergeo : European Journal of Geography*, 22 mars 2011. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.23531>.

———. *Urbanisme et mobilités*, 2016. <https://livre.fnac.com/a10634081/Xavier-Desjardins-Urbanisme-et-mobilites>.

Desjardins, Xavier, et Bertrand Leroux. « Les Schémas de cohérence territoriale : des recettes du développement durable au bricolage territorial ». *Flux (Métropolis)*, no 69 (septembre 2007): 6-20.

Di Méo, Guy. « La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques », *L'Information géographique*, vol. 74, no. 3, 2010, pp. 23-38.

Dieleman, Frans M., Martin J. Dust, et Tejo Spit. « Planning the Compact City: the Randstad Holland Experience. » *European Planning Studies* 7, no 5 (octobre 1999): 605. <https://doi.org/Article>.

Dittmar, Hank, et Gloria Ohland. *The New Transit Town: Best Practices In Transit-Oriented Development*. 1re éd. Island Press, 2003.

Doré Gwénaël, « Géographie inégalitaire des services publics et aménagement du territoire », *Population & Avenir*, 2019/5 (n° 745), p. 4-8. DOI : 10.3917/popav.745.0004. URL : <https://www.cairn.info/revue-population-et-avenir-2019-5-page-4.htm>

Doré Gwénaël "Services au public et territoires : l'instauration de schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public", 14ème journées de Recherche en Sciences Sociales, 10 et 11 décembre 2020, Clermont-Ferrand.

Dorsey, Bryan, et Alice Mulder. « Planning, place-making and building consensus for transit-oriented development: Ogden, Utah case study ». *Journal of Transport Geography* 32 (octobre 2013): 65-76. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.08.010>.

Douay Nicolas « Le Vancouverism : hybridation et circulation d'un modèle urbain », *Métropolitiques*, 2015

Douay Nicolas, Nadou Fabien, Développement et protection, quel(s) arbitrage(s) dans la planification métropolitaine de Marseille et de Nantes? La délicate gestion du foncier des zones d'activité économique, *Riurba* 2016, Numéro 2, 2016

Douay, Nicolas, et Olivier Roy-Baillargeon. « Le Transit-Oriented Development (TOD), vecteur ou mirage des transformations de la planification et de la gouvernance métropolitaines du Grand Montréal ? », *Flux*, vol. 101-102, no. 3-4, 2015, pp. 29-41.

Driant Jean Claude, *Enjeux et débats de la politique de logement en France*, 2014, *Revue d'Économie Financière*

Dubois-Taine Geneviève, Chalas Yves (dir.), *La ville émergente*. In: *L'information géographique*, volume 62, n°5, 1998. p. 236.

Dushina, Anna, Florence Paulhiac-Scherrer, et Franck Scherrer. « Le TOD comme instrument territorial de la

coordination entre urbanisme et transport : le cas de Sainte-Thérèse dans la région métropolitaine de Montréal ».

Durupt, Maxime, et al. « La télémédecine en zones rurales : représentations et expériences de médecins généralistes », Santé Publique, vol. 28, no. 4, 2016, pp. 487-497.

Dupuy Gabriel La dépendance automobile, 1999

Emre Korsu, La ville du quart d'heure, plus proche, plus lente, plus forte (Revue Urbanisme N° 419, p. 54-56), 2020

Emre Korsu, Marie-Hélène Massot, J- P Orfeuill. Le concept de ville cohérente, penser autrement la proximité. La Documentation française, pp.120, 2012.

Farinelli, B. . Préférer la mobilité ou la proximité ?. Population & Avenir, 728, 14-16, 2016

Fijalkov Ygal, Taulelle François, La Poste en milieu rural : une gestion entre rentabilité et aménagement du territoire, Sciences de la société 2012

Filippi Maryline, Wallet Frédéric, Polge Étienne, « L'école de la proximité : naissance et évolution d'une communauté de connaissance », Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2018lux N° 101-102, no 2 (19 novembre 2015): 69-81.

Fleury Antoine, Fol Sylvie : "Commerce et politiques publiques dans les quartiers populaires. Le cas de Saint-Denis". 2018

Fol, Sylvie, et Carole Gallez. « Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité ». RIURBA, 2017. <http://riurba.net/Revue/evaluer-les-inegalites-sociales-daccès-aux-ressources-interet-dune-approche-fondée-sur-laccessibilité/>.

Fonticelli, Claire « Ce que les politiques de densification font au périurbain francilien », « Pour » 2018/4 N° 236 | pages 39 à 46, DOI 10.3917/pour.236.0039, <https://www.cairn.info/revue-pour-2018-4-page-39.htm>

Fourquet, Jérôme. « La crise des Gilets jaunes : Somewhere contre Anywhere », Constructif, vol. 55, no. 1, 2020, pp. 11-14.

Fourny Marie-Christine , Cailly Laurent, Dodier Rodolphe . La proximité, une ressource territoriale de la mobilité périurbaine. ASRDLF, 49ème colloque international, Industries, villes et régions dans une économie mondialisée, Jul 2012, Belfort, France. ffhalshs-00719910

Frenay, Patrick, et Frenay, Gaëtan. « Piétonisation à grande échelle dans le centre de Bruxelles : un projet ambitieux... et des questions », Transports urbains, vol. 128, no. 1, 2016, pp. 23-27.

Frétygn Jean-Baptiste, Juliette Maulat « Facing the environmental transition: The critical issue of grasping mobile spatialities at the crossroads of (un) changing practices and policies ».

Froidevaux, H. : Mit der Höhe steigt das Risiko, in: Gipfelstürmer – Hochhäuser der Schweiz im Fokus, Ausgabe 2010/11, S. 40 f., Rüschlikon, (2010a)

Froidevaux, H.: Höhere Kosten – Höhere Erträge, in: Gipfelstürmer – Hochhäuser der Schweiz im Fokus, Ausgabe 2010/11, S. 72 f., Rüschlikon (2010b)

Forum Vies Mobiles Pour en finir avec la vitesse, 2020

Gaigné, Carl, Virginie Piguet, et Bertrand Schmitt. « Chapitre 9. Concentration urbaine, dispersion périurbaine et rurale de l'emploi industriel : une analyse structurelle-géographique », Marie-Andrée Buisson éd., Concentration économique et ségrégation spatiale. De Boeck Supérieur, 2005, pp. 163-179.

Gallez, Caroline. « Contrats de développement territorial in the Grand Paris project: towards negotiated networked development? » *Town Planning Review* 85, no 2 (1 janvier 2014): 273-86. <https://doi.org/10.3828/tpr.2014.17>.

———. « Coordonner transport et urbanisme ? Doctrines, représentations et pratiques locales (1960-2000) », s. d.

———. « De la lenteur à l'accessibilité. Réflexions à l'usage de la planification urbaine et territoriale ». In *Journées Marc Wiel*, Institut de Géoarchitecture. Brest, France, 2018. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01990063>.

———. « La dépendance automobile. Retour sur la genèse du concept et ses enjeux politiques. Entretien avec Gabriel Dupuy ». *Metropolis / Université Paris-Est Marne la Vallée*, juin 2018. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01991112>.

———. « La justice de la mobilité comme objet politique ». In *Penser ensemble les échelles de la mobilité*, 2021. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03325900>.

———. « L'équilibre habitat-emplois, entre idéal dépassé et vision anticipatrice ». *Urbanisme*, no 411 (janvier 2019): 79-80.

———. « Où en est la planification des déplacements urbains ? » *Urbanisme*, no 58 (2017). <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01683493>.

———. *La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir : Dossier d'habilitation à diriger des recherches Université Paris-Est Marne-la-Vallée Spécialité aménagement. Science politique. Université Paris-Est, 2015. tel-01261303* La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir - HAL-SHS - Sciences de l'Homme et de la Société (archives-ouvertes.fr)

Gallez, Caroline, et Sonia Chardonnel. « Comment appréhender les transformations des territoires mobiles ? Des approches circulatoires aux usages de l'accessibilité ». In *Renouveler la géographie économique*, édité par Magali Talandier et Bernard Pecqueur, 221-35. *Economica*, 2018. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01736460>.

Gallez, Caroline, Vincent Kaufmann, Hanja Maksim, Marianne Thébert, et Christophe Guerrinha. « Coordonner transport et urbanisme. Visions et pratiques locales en Suisse et en France ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* mai, no 2 (2013): 317. <https://doi.org/10.3917/reru.132.0317>.

Gallez C, Maskim HN. (2007). À quoi sert la planification urbaine ? Regards croisés sur la planification urbanisme-transport à Strasbourg et à Genève, Flux, n° 69, p. 49-62.

Gallez Caroline, Kaufmann Vincent, Mythes et pratiques de la coordination urbanisme-transport: regards croisés sur quatre agglomérations suisses et françaises. 1 vol. Recherches R281. Bron: INRETS, 2010.

Gallez, Caroline, et Juliette Maulat. « Une démarche pilote portée par la Région Ile-de-France : Charte et contrat aménagement-transport autour du prolongement de la ligne 11 du métro ». Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, no 101-102 (décembre 2015): 124-33.

Gallez, Caroline, Juliette Maulat, Olivier Roy-Baillargeon, et Mariane Thébert. « Le rôle des outils de coordination urbanisme-transports collectifs dans la fabrique politique urbaine ». Flux N° 101-102, no 2 (19 novembre 2015): 5-15.

Gallez, Caroline, et Benjamin Motte-Baumvol. « INCLUSIVE MOBILITY OR INCLUSIVE ACCESSIBILITY? A EUROPEAN PERSPECTIVE ». Cuadernos Europeos de Deusto, Governing Mobility in Europe: Interdisciplinary Perspectives, no 56 (avril 2017): 79-104.

Gallez, Caroline, et Mariane Thébert. Les Contrats de Développement Territorial du Grand Paris : une négociation multi-échelles de l'articulation urbanisme-transport? Rapport de recherche., 2013. <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00581164>.

Gaschet Frédéric, Lacour Claude, Métropolisation, centre et centralité, 2002, Revue d'Economie Régionale Givoni, Moshe, et David Banister. Moving Towards Low Carbon Mobility. Edward Elgar Publishing, 2013.

Genest Jacques (2020), « Agir pour nos concitoyens : redonner de la proximité et de l'efficacité à l'action publique dans les territoires », Rapport d'information du Sénat fait au nom de la commission des finances, Sénat

Ghorra-Gobin Cynthia, « Le New Urbanism et la soutenabilité », Métropolitiques, 28 novembre 2014.

Ghorra-Gobin Cynthia (2006), La Théorie du New Urbanism : Perspectives et enjeux. Rapport final, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 61 p, 2006

GORDON P., RICHARDSON H.W., 1996, Beyond polycentricity, the dispersed metropolis. Los Angeles, 1970-1990 , Journal of the American Planning Association, n° 62, pp. 289-295.

Grimault Vincent, La renaissance des campagnes, 2020, Seuil

Guérin-Pace France. « Vers une typologie des territoires urbains de proximité », L'Espace géographique, vol. 32, no. 4, 2003, pp. 333-344.

Héran, F. (2009). À propos de la vitesse généralisée des transports. Un concept d'Ivan Illich revisité. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, , 449-470.

Hubert, J. P., Pistre, P. and Madre, J. L. (2016) « L'utilisation de l'automobile par les ménages dans les territoires peu denses : Analyse croisée par les enquêtes sur la mobilité et le recensement de la population », Économie et Statistique, 2016 (483-485), p. 179-204

Jends M. et al - The compact city : a sustainable urban form ? - Spon - 1996

Jones, Bryan D., et Frank R. Baumgartner. 2009. *Agendas and Instability in American Politics*. 2nd ed. Chicago Studies in American Politics. Chicago: The University of Chicago Press.

Knowles, Richard D. « Transit Oriented Development in Copenhagen, Denmark: from the Finger Plan to Ørestad ». *Journal of Transport Geography, Special Section on Rail Transit Systems and High Speed Rail*, 22 (mai 2012): 251-61. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.009>.

Kingdon, John W. 2014. *Agendas, Alternatives, and Public Policies*. Second edition, Pearson new international edition.. Always Learning. Harlow, Essex: Pearson Education Limited.

L'Obsoco, Covid-19 : Le Jour d'après, Juillet 2020.

Laut Jean-Louis (1998) Proximité et commerce : pour l'éclairage du concept. In: *Communication et langages*, n° 116, 2ème trimestre 1998. Dossier : Les challenges du multimédia. pp. 92-107.

Madec Philippe, La ville en pantoufles, *ecologiK*, n°05, octobre/novembre 2008

Maksim H, Vincent S, Gallez C, Kaufmann V. *L'action publique face à la mobilité*. L'Harmattan, Logiques sociales, Paris, 2010. *L'action publique face à la mobilité*. Logiques sociales. Paris: L'Harmattan, 2010.

Maresca, Bruno, et Anne Dujin. « La transition énergétique à l'épreuve du mode de vie », *Flux*, vol. 96, no. 2, 2014, pp. 10-23.

Marshall, Stephen, et David Banister. *Land use and transport- European research towards integrated policies*. Elsevier., 2007.

Maulat, Juliette. « Contractualiser pour coordonner urbanisme et transport ? Regards croisés sur quatre expériences de contrats d'axes ferroviaires ». *Flux* N° 101-102, no 2 (19 novembre 2015): 82-98.

———. « Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques. Etude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes. » Université Paris 1, 2014. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-01287375/document>.

———. « Planifier et produire le Transit-oriented Development dans les banlieues du Grand Montréal ». Report, Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier - Université de Montréal, 2016. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01491672>.

———. « Le rôle de la planification territoriale dans la coordination des politiques d'urbanisme et de transport ferroviaire régional à l'échelle métropolitaine. L'exemple toulousain ». *Riurba* 2016/Numéro 2. URL : <http://www.riurba.review/Revue/le-role-de-la-planification-territoriale-dans-la-coordination-des-politiques-durbanisme-et-de-transport-ferroviaire-regional-a-lechelle-metropolitaine-lexemple-toulousain/>.

Maulat, Juliette, Florence Paulhiac Scherrer, et Franck Scherrer. « Les projets novateurs de Transit-oriented development dans le Grand Montréal : conception, mise en œuvre et effets d'un nouvel instrument d'urbanisme ». *Métropoles*, no 23 (31 décembre 2018). <https://doi.org/10.4000/metropoles.6533>.

Maulat, Juliette, Florence Paulhiac-Scherrer, et Franck Scherrer. « Public Policy Tools to Implement Transit-Oriented Development: The Case of the Montreal City-Region ». *Canadian Journal of Urban Research* 30, no 1 (23 juillet 2021): 84-98.

Moreno Carlos, Droit de cité : de la ville-monde à la ville du quart d'heure (2020)

Moreno Carlos , Allam Z, Chabaud D., Gall C., Pratlong F. Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities* 2021, 4, 93-111.

Ministère de la Cohésion des Territoires, Action Coeur de Ville: Inventons les territoires de demain, Dossier de présentation, https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2020-05/presentation_action-coeur-de-ville.pdf

Munafò Sébastien, « Forme urbaine et mobilités de loisirs : l'« effet barbecue » sur le grill », *Cybergeo: European Journal of Geography*, 2017

Munch Emmanuel, Belton Chevallier Leslie, Simon Gwendal, 2020. Rapport intermédiaire du projet PMD2, ADEME, 51 pages.

Nessi, Hélène, et Aurélien Delpirou. « Les politiques de « développement urbain durable » face aux héritages territoriaux. Regards romains sur la coordination transport/urbanisme ». *Flux*, no 75 (2009): 69-79.

Olesen Mette, et Lassen Clauss, Restricted mobilities: Access to, and activities in, public and private spaces. *International Planning Studies*, 17(3), 215-232, 2012

Orfeuil Jean Pierre et Fabrice Orfeuil, Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités, *Infolio*, 2015

Offner Jean-Marc Politiques de mobilité : un système de pensée et d'action inopérant, *Revue Urbanisme* n° 419, pp.26-27, 2021

Paquelin, D. La distance : questions de proximités. *Distances et savoirs*, 9, 565-590., 2011

Paulhiac, Florence, et Vincent Kaufmann. « Transports urbains à Montréal : Evolution des référentiels et enjeux d'une politique durable ». *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, no 1 (2006): 49-80.

Praly, Cécile, et al. « Les circuits de proximité, cadre d'analyse de la relocalisation des circuits alimentaires », *Géographie, économie, société*, vol. 16, no. 4, 2014, pp. 455-478.

Raux, Charles, et Eric Charmes. « Tous en ville ! Faut-il empêcher l'émiettement périurbain pour décarboner la mobilité ? » *Cybergeo : European Journal of Geography*, 14 juin 2021. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.36910>.

Renne, John L., et Jan S. Wells. « Emerging European-style planning in the USA: Transit-oriented development ». *World Transport Policy & Practice* 10, no 2 (2004): 12-25.

Roy-Baillargeon, Olivier, et Mario Gauthier. « La mobilité durable : une analyse des entraves à sa mise en œuvre dans la région de la capitale nationale du Canada ». *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, no Vol. 4, n°3 (30 octobre 2013). <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.9971>.

Romero, Christine. « Représentations et pratiques des mobilités quotidiennes dans l'aire urbaine d'Orléans : entre anxiété de la durabilité du mode de vie et aspiration à la proximité », *Norois*, vol. 253, no. 4, 2019, pp. 85-98.

Rougé Lionel et al., Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ? 2013.

Rougé, Lionel. , « Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains », EspacesTemps.net, Travaux, 2007 <http://www.espacestems.net/articles/mobilite-urbanite-periurbains-modestes/>.

Sajous, Patricia « L'expérience Soho Solo dans le Gers : exemple d'une campagne innovante ? », Netcom, 25-3/4 | 2011, 229-248.

Schorung, Matthieu. « Anticiper et préparer l'arrivée d'un réseau de transport. Une analyse des dispositifs de coordination aménagement-transport autour des gares du Grand Paris Express. » Report, Université Gustave Eiffel ; Ecole d'Urbanisme de Paris, 2021. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03117086>.

Souillard Natacha, Sebbah Brigitte, Loubère Lucie, Thiong Kay Laurent, Smyrniotis Nikos, Les Gilets jaunes, étude d'un mouvement social au prisme de ses arènes médiatiques, Terminal : Technologie de l'information, culture et société

Stead, Dominic, et David Banister. « Influencing Mobility Outside Transport Policy ». Innovation: The European Journal of Social Science Research 14, no 4 (2001): 315-30. <https://doi.org/10.1080/13511610120106129>.

Taulelle François (2012), Le délaissement du territoire Quelles adaptations des services publics dans les territoires ruraux ?

Terral Laurent., Shearmur Richard., Vers une nouvelle forme urbaine ? Desserrement et diffusion de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal, 2008, L'Espace géographique

Terral, Laurent, et Miguel Padeiro. « La centralité d'affaires parisienne face au desserrement des emplois. Un examen par le biais de la localisation d'activités « témoins » (1993-2008) », Géographie, économie, société, vol. 15, no. 3, 2013, pp. 205-237

Terral, Pierre-Marie. “Larzac : du refus local de l'extension du camp militaire au soutien à la « cause du causse » (1971-1981)”, Annales du Midi, 2012, pp. 359-374

Torre, André (2019) « Les différentes approches de la proximité ». Soins Cadres 28, no 111: 18-20. L'École de la Proximité (1992) (Revue d'économie régionale et urbaine)

Vallée J, Commenges H, Perchoux C, Kestens Y, Chaix B. 2015 « Mobilité quotidienne et accès potentiel aux ressources urbaines en Île-de-France : quelles inégalités sociales ? » in Mattei MF et Pumain P (dir) Données Urbaines (Volume 7), pp 87-95.

Van der Cammen Hans, De Klerk Len, The Selfmade Land : Culture and Evolution of urban and regional planning in the Netherlands, 2012

Vilhelmson Bertil, Eldér Erik , "Realizing proximity in times of deregulation and densification: Evaluating urban change from a welfare regime perspective", Journal of Transport Geography, Volume 94, 2021, 103098, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103098>.

Vilhelmson Bertil, Ana Gil Solá,, Anders Larsson, " Understanding sustainable accessibility in urban planning: Themes of consensus, themes of tension," Journal of Transport Geography, Volume 70, 2018, Pages 1-10, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.05.010>.

Wenglenski, S.. Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France. 2004 Revue d'Économie Régionale & Urbaine, , 539-550

Wiel Marc Ville et mobilité : un couple infernal ? : ville marchable, ville des transports collectifs, ville automobile (2005)

Ygal Fijalkow et François Taulelle, « La Poste en milieu rural : une gestion entre rentabilité et aménagement du territoire », Sciences de la société, 86 | 2012, 34-49.

Jan Zalasiewicz, Colin Waters, Mark Williams, “Les strates de la ville de l’antropocène”, Annales. Histoire, Sciences Sociales, 2017/2, pages 329-351, <https://www.cairn.info/revue-Annales-2017-2-page-329.htm>

Enquêtes et études

AdcF, intercommunalités, Habitat et logement, une décentralisation inachevée, 2019 https://www.adcf.org/files/newsletter_interco/AdCF-Interco238-page-a-page-WEB.pdf

AdCF, le cadre légal de l'urbanisme commercial, 2019

ADEME, Télétravail, (im)mobilité et modes de vie, 2020

ADEME, Impacts des transports sur l'environnement, 2016

CEREMA. « Articuler urbanisme et transport : une comparaison entre contrats d'axe et Transist-Oriented Development », 28 mars 2014. <http://www.cete-lyon.developpement-durable.gouv.fr/articuler-urbanisme-et-transport-a511.html>.

CEREMA, Intégrer les activités commerciales dans le tissu urbain : enjeux et opportunités, Juillet 2016, http://www.centres-bourgs.logement.gouv.fr/IMG/pdf/fi04616urbanisme_commercial.pdf

CGEED, La revitalisation commerciale des centres villes, Juillet 2016, https://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Affaires-0009314/010404-01_rapport_publicie.pdf;jsessionid=782F5B0BFD40F80A8DC13F749D399B00

Enquête Aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie -enquête internationale, Forum Vies Mobiles, 2015

Enquête sur les impacts du confinement sur la mobilité et les modes de vie des Français (2020), ObSoCo pour le Forum Vies Mobiles

Enquête Nationale Mobilité et Modes de Vie du Forum Vies Mobiles 2020

Enquête Mobilités EMC2 Cerema

Institut Paris Région (2014) La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités

Mobilité dans les villes moyennes Cerema

Ministère de la Transition Écologique (2015) Stratégie Nationale Bas Carbone

Observatoire des Territoires, (2019), Se déplacer au quotidien : enjeux spatiaux, enjeux sociaux

Procos, Palmarès Procos 2019 des centres-villes commerçants, 2019

Rapport d'information du Sénat fait au nom de la commission des finances sur l'implantation des services de l'État dans les territoires : état des lieux et enjeux financiers (2020), Jacques Genest

Réduire l'empreinte carbone de la mobilité : quelles politiques en France ? Forum Vies Mobiles et DécaFmob. P. Bocquillon, C. Bouloc, L. Cazeaux, D. Masson et J-B Frétygny

Sitographie

Jean-Marc Offner, Aux Frontières de la ville, La Gazette des Communes et Fabrique de la Cité, Podcast, 13 décembre 2021

<https://www.lagazettedescommunes.com/779952/podcast-sur-le-periurbain-ecoutez-le-troisieme-episode-de-notre-serie-aux-frontieres-de-la-ville/>

« Les quartiers doivent redevenir des “villages dans la ville” » : l’ambition de la mairie de Metz - Le Monde
Catherine Rollot

https://www.lemonde.fr/m-perso/article/2020/09/14/les-quartiers-doivent-redevenir-des-villages-dans-la-ville-l-ambition-de-la-mairie-de-metz_6052085_4497916.html

La Ville du quart d’heure : utopie? fantasme? écran de fumée? 25 AOÛT 2020. <https://chroniques-architecture.com/la-ville-du-quart-dheure-ecran-de-fumee/>

Alice Delaleu. « Peut-on réduire les distances entre domicile et travail quel que soit le cadre de vie ? »

TRIBUNE. Les experts de la mobilité Christophe Gay, Sylvie Landriève et Agathe Lefoulon expliquent que la crise sanitaire liée au Covid-19 constitue une occasion de repenser la mobilité liée au travail. Le Monde.fr - 2021-07-02. https://www.lemonde.fr/idees/article/2021/07/02/peut-on-reduire-les-distances-entre-domicile-et-travail-quel-que-soit-le-cadre-de-vie_6086643_3232.html

Ecole, travail, médecin à moins de 15 minutes, la ville qui fait gagner du temps. <https://www.lci.fr/population/ecole-travail-medecin-a-moins-de-15-minutes-la-ville-qui-fait-gagner-du-temps-2162610.html>

“La Prairie-au-Duc, un quartier de Nantes, les habitants ont accès aux écoles, commerces, loisirs et médecins dans un périmètre de 5 minutes à vélo et 15 minutes à pied”

La ville du quart d’heure - France Inter. <https://www.franceinter.fr/emissions/l-urbanisme-demain/l-urbanisme-demain-12-septembre-2020>

La ville du quart d’heure, nouvelle lubie urbaine ? <https://www.lesechos.fr/idees-debats/sciences-prospective/la-ville-du-quart-dheure-nouvelle-lubie-urbaine-1247448>

La ville du quart d’heure à la recherche du temps perdu. La Gazette des Communes. <https://www.lagazettedescommunes.com/694421/la-ville-du-quart-dheure-a-la-recherche-du-temps-perdu/>

La ville du quart d’heure, ou le village réinventé. <https://www.lettreducadre.fr/article/la-ville-du-quart-dheure-ou-le-village-reinvente.46115>

Le futur des surfaces de l’immobilier commercial en 13 chiffres clés (Procos), Lsa Conso <https://www.lsa-conso.fr/le-futur-des-surfaces-de-l-immobilier-commercial-en-13-chiffres-cles-procos,278237>

“Transformation numérique de l’action publique : Les risques de la dématérialisation pour les usagers”, Vie Publique <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/278016-risques-de-la-dematerialisation-pour-les-usagers-des-services-publics>

Ma ville mon shopping. <https://www.mavillemonshopping.fr/fr>

Agrilocal. <https://www.agrilocal63.fr/>

Transformative Mobility: “Sustainable Urban Transport: Avoid-Shift-Improve(A-S-I). iNUA #9: Implementing the New Urban Agenda. https://www.transformative-mobility.org/assets/publications/ASI_TUMI_SUTP_iNUA_No-9_April-2019.pdf

Géoconfluences: “Ville”, mai 2019. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/ville>

Agam.org <https://www.agam.org/objectif-zero-artificialisation-nette-une-nouvelle-opportunité-pour-un-urbanisme-responsable/>

Stratégie.gouv.fr: “Objectif “zéro artificialisation nette”” <https://www.strategie.gouv.fr/publications/objectif-zero-artificialisation-nette-leviers-protoger-sols>

Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales: <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/loi-solidarite-et-renouvellement-urbain-sru>

Ministère de la transition écologique: <https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/cooperation#:~:text=Un%20bassin%20de%20mobilit e%20est,une%20grande%20agglom eration%20par%20exemple>

“A Paris, un petit terrain de sport au c oeur d’une bataille très politique”, Denis Cosnard, LE MONDE, 08 avril 2019, https://www.lemonde.fr/politique/article/2019/04/08/boulevard-de-menilmontant-anne-hidalgo-accusee-de-betonner-paris_5447421_823448.html

“Friche TEP Ménilmontant, les travaux de bétonisation n’auront finalement pas lieu !” COOLMAGPARIS, octobre 2020, <https://coolmagazine.fr/friche-tep-menilmontant/>

Urban life Copenhagen: “Fingerplan”. <https://urbanlifecopenhagen.weebly.com/history---general-plan.html>

Ministère de la transition écologique: “Daval/Soulcy”. <http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/operation/1901/>

Programme Action Coeur de Ville <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/programme-action-coeur-de-ville>

Holliger Bern <https://www.holliger-bern.ch/>

Ministère de la cohésion des territoires: “Les organismes de foncier solidaire et le bail réel solidaire” <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2019-11/Les%20organismes%20de%20foncier%20solidaire%20et%20le%20bail%20r e%20solidaire.pdf>

Einleitung Baurechte, <https://www.baurechte.ch/>

Wohnen im Oberfeld, <https://wohnenimoberfeld.ch/>

“Une image de la France en l’an 2000, scénario de l’inacceptable” DATAR, 1971

“Territoires 2040”, DATAR, 2009-2014

Mirenowitz Philippe, “Guide pour les actions et études de prospective territoriale” DATAR, 1991

Repenser les villes dans la société post-carbone ADEME - 2013

Mission Post-Car 2060 - Forum Vies Mobiles

Décarboner la mobilité en vallée de la Seine (The Shift Project)

Prospective des transports et des mobilités 2040-2060. CGEDD et France Stratégie

Transition(s) 2050 – Ademe

Bruxelles Mobil 2040.

Vanier Martin, 2015, 28 scénarios de prospective territoriale pour la France : relecture transversale

Le Berre Sylvain, 2021, La prospective territoriale du conseil régional de Bretagne, entre instrument de communication et stratégie de légitimation (1996-2016)

BIBLIOGRAPHIE PHASE 2

Arab, N., Idt, J., Lefeuvre, M.-P., 2008. Nouveaux modes de structuration de l'action publique locale - Rapport « Gouvernance » - Programme Popsu, PUCA, 117 p

Beaucire Francis., Émangard Pierre-Henri, Allard Marc, 1997, « Les déplacements domicile-travail dans l'archipel nantais », in Transports urbains, n°96, p.9

Kévin Chesnel, Laurent Devisme. Vertiges et prodiges de l'habitat périurbain : Retour académique sur l'appel à projet du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire. [Rapport de recherche] Centre de recherche nantais Architectures Urbanités. 2020, pp.106. ffhal-03426381

Devisme, L., Barthel, P-A., Debre, C., Dumont, M., Roy, E., 2009. Nantes petite et grande fabrique urbaine, Marseille, Parenthèses, 267 p.

Douay Nicolas Nadou Fabien "Développement et protection, quel(s) arbitrage(s) dans la planification métropolitaine de Marseille et de Nantes ? La délicate gestion du foncier des zones d'activité économique?" 2016, Riurba 2016/Numéro 2.

Grisot Sylvain, 2021 : « Quand la métropole déborde », in *Atlas Social de la métropole nantaise* [En ligne]

Madoré François , 2020 : « La voiture partout dans l'aire urbaine et plus encore dans le périurbain », in F. Madoré, J. Rivière, C. Batardy, S. Charrier, S. Loret, *Atlas Social de la métropole nantaise* [En ligne], eISSN : 2779-5772, mis à jour le : 06/02/2020, URL : <https://asmn.univ-nantes.fr/index.php?id=314>,

Madoré François, Garat Isabelle, 2020 : « Un parc de logement profondément transformé sous l'effet de l'étalement urbain », in F. Madoré, J. Rivière, C. Batardy, S. Charrier, S. Loret, *Atlas Social de la métropole nantaise* [En ligne]

Maulat Juliette, "Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques. Étude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes". Sous la direction de Francis Beaucire (2014)

Pinson Gilles. Projets et pouvoirs dans les villes européennes. Une comparaison de Marseille, Venise, Nantes et Turin.. Science politique. Université Rennes 1, 2002. Français.

Renard Jean. "Nantes, métropole inachevée?". In: L'information géographique, volume 64, n°2, 2000. pp. 117-133.

Renard Jean , « Les territoires de la métropole nantaise : de la ville à l'agglomération, de l'agglomération à la métropole », *Norois*, 192 | 2004, 135-142

SITOGRAFIE

INSEE, septembre 2021, Base des aires d'attraction des villes 2020

Métroscope, mai 2020, Les 22 métropoles françaises Analyses chiffrées et focus sur la qualité de vie

Pacte régional pour la ruralité, novembre 2018, Région Pays de la Loire

Plan de Déplacements Urbains 2018-2027, perspectives 2030, Nantes Métropole

Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) Nantes Métropole, 2019

Le Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm), 2019

Les synthèses de l'AURAN, n° 72, septembre 2021 Le quart d'heure nantais

Les synthèses de l'AURAN, n° 76, Février 2022 Croissance démographique en Loire Atlantique : pas d'inflexion en vue !

SRADDET région Pays de la Loire, 2021

Schéma de Cohérence Territoriale, Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, 2007

Schéma de Cohérence Territoriale, Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, 2017

Politique ABC Pays-Bas

Type d'outil outil de planification

Échelle d'action Nationale

Étapes de mise en oeuvre

1993 : adoption par le parlement néerlandais du supplément à la quatrième politique de la planification territoriale (VINEX)

Description

La politique VINEX consiste à désigner, en coopération avec les Provinces et les municipalités des emplacements de développements urbains, brouwnfield ou greenfield selon qu'ils sont localisés dans un tissu préexistant ou en extension urbaine. Les nouvelles zones urbanisées sont donc construites en ville ou en immédiate proximité au noyau urbain. Une organisation des fonctions et des densités organisée vers les transports à travers le principe du Transit-Oriented Development.

En 1993, la politique VINEX introduit la politique de localisation ABC (*ABC-locatiebeleid*) : les entreprises avec une forte densité d'employés et de visiteurs (i.e surface de plancher en m² divisée par le nombre d'employés ou de visiteurs quotidiens) doivent être localisées près des infrastructures de transport public. Le principe est celui de « la bonne entreprise à la bonne place ». Les entreprises doivent être prioritairement localisées près des stations les plus importantes de transports collectifs (localisation A) ou près des nœuds de transports régionaux (localisation B). Les localisations près des autoroutes (localisation C) sont réservées aux entreprises logistique.

Table 1: accessibility profiles

Accessibility by public transport	Accessibility by car	
	Poor	Well
Poor	R-locations	C-location
Well	A-location	B-location

Rapport à l'objectif de proximité

L'objectif est de diminuer l'utilisation de l'automobile et de promouvoir l'utilisation des transports en commun notamment pour les déplacements pendulaires. Pour cela, il s'agit de conjuguer la densité avec l'offre de transport en commun et la localisation des entreprises en fonction de leur besoin de mobilité et les déplacements qu'elles génèrent afin d'établir une cohérence entre localisation des activités, infrastructures de transport et modes de déplacement.

Plus largement, la méthode ABC permet d'intégrer le développement économique dans la planification territoriale afin d'endiguer l'étalement urbain.

Analyse critique

La politique ABC a été abandonnée aux Pays-Bas. Il lui a été reproché une approche top-down qui ne laissait peu de marge de manœuvre aux niveaux local et régional (dont le pouvoir décisionnaire avait été renforcé par la décentralisation). Les municipalités n'appréciaient pas de perdre de potentielles entreprises faute de sites compatibles avec leur profil. Les normes de stationnement étaient également contestées par les entreprises et donc pas appliquées par les municipalités alors que c'était un des déterminants majeurs du succès de la politique ABC. De plus, il n'a pas anticipé la hausse majeure du secteur tertiaire et la demande exponentielle en bureau. Par conséquent, les localisations A et B se sont vite retrouvées saturées et des entreprises de bureaux avec une forte densité d'employés et de visiteurs se sont installées en zone C, favorisant l'utilisation de la voiture, loin du modèle de la ville compacte.

Néanmoins, si la politique ABC n'est plus en vigueur, elle guide de façon implicite les décisions des pouvoirs provinciaux et locaux. Mais désormais les échelons local et régional définissent les normes pour les types de localisation notamment en ce qui concerne le stationnement tout en respectant les critères du gouvernement central.

Références

Solène Airoldi, Cohérence entre urbanisme et transport public : le rôle du secteur public dans la gouvernance. Une comparaison entre les Pays-Bas et la France au regard des États-Unis et du Transit-Oriented Development (2016)

Piano Regolatore Generale (PRG) Rome (IT)

Type d'outil Outil de planification

Date 2006

Échelle d'action Métropolitaine

Étapes de mise en oeuvre

2001 : Naissance des premiers groupes de travail et de réflexion

2006 : Approuvé par le conseil municipal de Rome et début de mise en oeuvre

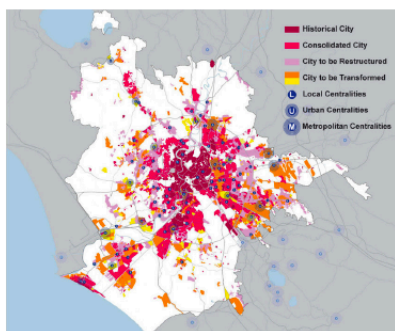
2008 : Plan définitivement approuvé par la Région du Latium après de longues procédures.

Description

Le PRG ou "Piano Regolatore Generale" de la commune de Rome est un document de planification urbaine. Il s'agit à la fois d'un plan programmatique de type SCOT et d'un instrument opérationnel de type PLU. Il autorise la croissance urbaine seulement dans un périmètre de 500m autour des gares et pôles d'échanges. Il cible également des zones autour des transports afin de créer de nouvelles polarités structurant le développement urbain de l'aire métropolitaine. Ce développement est donc dépendant de la proximité à la présence ou à la réalisation future d'une gare ou station du réseau ferré urbain ou régional.

Rapport à l'objectif de proximité

Il s'agit d'un exemple de planification visant une forme de proximité au travers de la densification mais aussi d'une inflexion des mobilités par un rapprochement entre urbanisation et réseaux de transports. Il s'agit de créer un couple entre proximité et accessibilité puisque l'urbanisation se crée à partir de la proximité à une infrastructure de transport.



Urbanistica Comune Roma

Plan approuvé par le conseil municipal de Rome en 2006

Analyse critique

Le PRG a permis la réalisation de quelques opérations mais l'urbanisation souhaitée autour des gares et des nœuds d'échanges ne s'est pas développée. Le dispositif souffre d'un manque de cohérence entre la livraison des infrastructures de transports et les activités du secteur privé. L'absence d'une maîtrise foncière et programmatique par les acteurs publics et un manque de ressources fiscales sont un frein à l'action des acteurs publics et expliquent l'échec du dispositif. La recherche de proximité dans les nouvelles opérations de développements urbains n'a donc pas pu aboutir, les opérations neuves ayant été réalisées loin des infrastructures de transport, de façon dispersée.

Exemple de réalisation

Le quartier de la gare de Pietralata (Quintiliani). Situé dans le nord-est de la ville, la commune souhaite urbaniser ce quartier de gare avec des programmes résidentiels et tertiaires. Cependant elle n'est pas propriétaire des sols et dépend du bon vouloir des propriétaires privés, de l'entreprise nationale ferroviaire et des administrations pour mener à bien l'opération. Son projet repose donc sur ces acteurs, qui bloquent actuellement les sols et empêchent le développement du quartier. Ainsi, la centralité est actuellement vide et la gare émerge au milieu d'un terrain vague



Photographie de la station Quintiliani, Hélène Nessi, Avril 2006.

Références

Aurélien Delpirou et Hélène Nessi (2009) "Les politiques de « développement urbain durable » face aux héritages territoriaux. Regards romains sur la coordination transport / urbanisme

Aurélien Delpirou (2011) "La "thérapie du chemin de fer" à Rome : les impasses de l'articulation entre urbanisme et transport"

Cittàslow

Réseau de villes

Type d'outil Modèle Urbain
Échelle d'action Communale
Étapes de mise en oeuvre

1999 : Naissance du modèle en Italie
2010 : Segonzac (Charente) 1ère ville française à rejoindre le mouvement

Description

Le mouvement des *Cittàslow* ou *Slow Cities* s'inscrit dans la continuité des mouvements Slow d'initiatives locales et citoyennes, notamment *Slow Food* fondé en Italie en 1986 qui promeut le plaisir de manger des produits locaux dans le respect des modes de production et des traditions et s'oppose à la "macdonaldisation" du monde. Le label *Cittàslow* reprend les mêmes bases en tant qu'organisation et réseau de villes prônant la lenteur urbaine par la décélération des rythmes de vie. Seules les villes de moins de 50 000 habitants peuvent obtenir le label sous respect de critères se rapportant à 6 domaines :

- la politique d'infrastructure
- le développement local
- la protection de la biodiversité
- le tourisme durable
- l'hospitalité
- la conscience citoyenne et sociale

Le réseau international est aujourd'hui composé de 266 villes, dont la plupart situées en Europe et notamment en Italie. Les villes ayant rejoint le mouvement sont le plus souvent des villes en désuétude en perte d'attractivité notamment dans leur partie centrale. La promotion de la lenteur urbaine est alors un outil d'attractivité pour les habitants et les activités.

Rapport à l'objectif de proximité

Le but est de s'éloigner de l'image négative de la lenteur urbaine. Concrètement, la lenteur urbaine implique l'éloignement des voitures du centre-ville, un développement des transports alternatifs, des rues piétonnes, la suppression de places de parking, l'augmentation du nombre de terrasses de cafés, de bancs, la favorisation des circuits-courts d'approvisionnement, la revitalisation du centre historique, la présence d'espaces verts et de loisir, un étalement urbain réduit, le développement des commerces de proximité, etc. La proximité est un des principes de base. L'adhésion au mouvement implique un abandon des développements de solutions de connexion plus rapide avec les villes aux alentours. (Munch, ...) La *Cittàslow* est perçue comme une île où les objectifs de ralentissement des rythmes de vie et la recherche de relation de proximité sont associés.



Label du mouvement *cittàslow*

Analyse critique

Les municipalités n'ont le plus souvent aucun pouvoir décisionnel pour appliquer les critères de la charte des *Cittàslow* avec le transfert de compétences aux intercommunalités (Mallet, 2018). Or, le label est restreint aux communes afin de valoriser une logique de proximité. En particulier, la charte n'est pas adaptée à l'organisation territoriale française, certaines intercommunalités ont vu leur demande d'adhésion refusée. Par ailleurs, le manque de financement des communes pour mettre en place les principes du mouvement ne permet pas toujours de nouvelles réalisations mais les communes s'appuient sur leurs équipements et patrimoine existants, au risque de créer une "ville musée".

Exemple de ville label

Orvieto (Italie) : une des premières communes adhérentes au mouvement qui accueille aujourd'hui le siège international des *Cittàslow*. Le modèle correspondait à la réalité morphologique de la ville, ville fortifiée en hauteur souvent décrite comme une île. Le réseau de bus a été densifié, des parkings construits aux abords de la ville ainsi que des zones piétonnes et des pistes cyclables. Le réseau de transports collectifs est particulièrement développé pour une ville de 20 000 habitants avec un réseau de bus urbains et une gare de téléphérique. De la même façon, que dans la quasi-totalité des villes étudiées, la présence de zones piétonnes dans la ville semble plus liée à un héritage architectural et géomorphologique, qu'à l'engagement dans des récentes politiques de piétonisation (Munch, 2020)

Références

Emmanuel Munch, Leslie Belton Chevallier, Gwendal Simon, 2020. Rapport intermédiaire du projet PMD2 "Politiques de mobilité durable et décélération", ADEME, 51 pages
Sandra Mallet, « Le label Cittàslow et sa diffusion dans les communes françaises : la lenteur pour produire des espaces durables ? », Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement [En ligne], 37 | 2018, mis en ligne le 13 juin 2017

Agrilocal 63

Plateforme de mise en relation

Type d'outil Service de proximité
Échelle d'action Départementale
Étapes de mise en oeuvre

2013 : A l'initiative du département du Puy de Dôme, création d'une association à vocation nationale.

Description

Le mouvement Agrilocal, initié par le département du Puy de Dôme consiste en la création d'une plateforme d'appels d'offre permettant aux agriculteurs de vendre leurs produits en circuits courts aux consommateurs publics (collèges, lycées, maisons de retraite...) mais aussi privés (restaurants, centres d'hébergements). Le fonctionnement est simple, le gestionnaire du restaurant collectif engage une consultation en définissant ses critères. La plateforme Agrilocal génère une demande pour l'ensemble des fournisseurs qui pourraient être concernés. Ces derniers peuvent répondre directement par mail ou sms. Une fois le délai de consultation achevé, le gestionnaire engage la commande de ses produits directement auprès des 4888 fournisseurs.

Le mouvement poursuit alors 4 objectifs principaux :

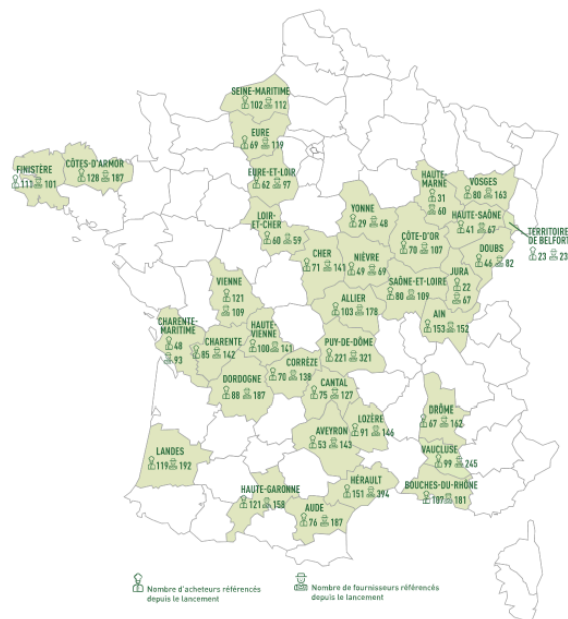
- Le développement économique
- L'aménagement et l'ancrage territorial
- L'approvisionnement durable et de qualité
- L'éducation et la pédagogie

Rapport à l'objectif de proximité

La proximité est au cœur du dispositif Agrilocal, dans l'ensemble des départements concernés. Il s'agit de valoriser au maximum les circuits courts d'approvisionnement en s'appuyant sur les dynamiques existantes à l'échelle du département. Ces dynamiques sont consolidées au cours des semaines Agrilocal "Au pré de l'assiette" pendant lesquelles des campagnes de sensibilisations sont réalisées.

	VOLUME TOTAL (en Tonne)	CHIFFRES D'AFFAIRES (en millions d'€)
2014	153	616 970 €
2015	348	1 327 791 €
2016	481	1 943 105 €
2017	1 143	4 146 227 €
2018	1 412	5 927 690 €
2019	1 776	7 054 829 €
2020	1 297	5 195 858 €
Total général	6 613	26 212 469 €
Progression 2019-2020	-37%	-36%

Tableau d'évolution du volume total et du chiffre d'affaires transité par la plate-forme agrilocal entre 2014 et 2020



Carte des départements français membre du réseau agrilocal (agrilocal.fr)

Analyse critique

Le projet mené par l'association Agrilocal semble pertinent pour atteindre certains types de consommateurs de gros. La dynamique de croissance départementale témoigne d'une attente de la part des utilisateurs. Les volumes ont été constamment en croissance depuis le lancement, sauf au cours de l'année 2020 perturbée par la crise sanitaire qui a eu un impact plus important sur les services de restauration collective. On peut s'attendre à une croissance continue de ce modèle pertinent, avec éventuellement à terme un développement vers le consommateur particulier, encore absent du dispositif. Une démarche de partenariat direct entre un ministère (Education Nationale) pourrait être imaginée. La limite envisagée serait alors les volumes nécessaires à la satisfaction des clients et une fois l'échange pérennisé entre les clients et les producteurs une obsolescence de la plateforme Agrilocal.

Références

<https://www.agrilocal.fr/>

Praly, Cécile, et al. « Les circuits de proximité, cadre d'analyse de la relocalisation des circuits alimentaires », Géographie, économie, société, vol. 16, no. 4, 2014, pp. 455-478.

Maisons France Services

Réseau de services

Type d'outil Dispositif de services publics

Échelle d'action Locale

Étapes de mise en oeuvre

2010-2013 : Expérimentation dans 22 départements du dispositif "plus de services au public". Cela a permis de rassembler les grands opérateurs aux missions de service public.

2013 : Généralisation du dispositif, objectif 1000 maisons de services en 2016

2020 : transformation des maisons de services au public deviennent France Services avec pour objectif d'atteindre les 2000 en 2022.

Description

Le déploiement des maisons France Services répond à un objectif de pérennisation de la présence publique dans les territoires. En 2019, à l'issue du grand débat national, Emmanuel Macron a annoncé la couverture de l'ensemble des cantons par des maisons France Service. Ces dernières doivent permettre aux usagers principalement issus des zones rurales et des quartiers prioritaires d'accéder à une multitude de services au sein d'un même lieux : démarches administratives liées à l'emploi, la santé ou encore la retraite. La démarche France Services attribue un label à des "guichets" mutualisés de service de proximité qui sont souvent des structures préexistantes. L'objectif est de constituer un bouquet de services dans les guichets (démarches des ministères de la finance, de l'intérieur, de la justice ainsi que de six grands opérateurs : pôle emploi, CAF, CNAM, assurance vieillesse, poste, MSA). Les maisons France Services permettent aussi de déclarer un litige ou un conflit ou de se faire accompagner par un agent autour de sujets tels que le numérique avec la mise à disposition de nombreux outils

Rapport à l'objectif de proximité

L'objectif de proximité est au cœur du dispositif Maison France Services. En 2022, le maillage du réseau Français devra permettre que tous les français accèdent à moins de 30 minutes de leur domicile à ces maisons France Service (le mode de



déplacement n'est pas précisé). Les sites peuvent être fixes ou itinérants (en bus) selon les besoins des territoires.



France Services
Proche de vous au quotidien

Label du projet France Services

Analyse critique

Si les Maisons France Services permettent un réel rapprochement entre les services et les habitants des territoires, les premiers retours font état d'une baisse de la qualité des services proposés. La polyvalence de l'accompagnement proposé n'est parfois pas en adéquation avec les niveaux de formations des interlocuteurs, souvent issus de l'une des composantes des services proposés. Dans certains territoires, les Maisons France Services sont encore mal identifiées par la population, ne reçoivent pas de renforts de personnel et peinent à concrétiser leur mission.



Références

Vie-publique.fr : France services, des services publics au cœur des territoires.

<https://www.vie-publique.fr/en-bref/278692-france-services-des-services-publics-au-coeur-des-territoires>

Vancouverism

Vancouver (CA)

Type d'outil Modèle urbain

Date 1990's

Échelle d'action Métropolitaine

Étapes de mise en oeuvre

1970's : Création de réserves de terres agricoles

1991 : Changement des règlements et zonages d'urbanisme pour permettre aux promoteurs d'accroître la densité dans les constructions à usage résidentiel.

Description

En réponse aux contraintes liées à la protection des zones naturelles et agricoles -mise en place par la province de la Colombie britannique pour limiter l'étalement urbain- et suite aux grandes vagues d'immigration depuis l'Asie depuis les années 1950, qui connaissent un pic dans les années 1990, un changement des règlements et zonages d'urbanisme a été opéré par la municipalité de Vancouver dès 1991. Il s'agit de donner la possibilité aux promoteurs d'accroître la densité des nouvelles constructions à usage résidentiel sur des zones auparavant réservées à l'emploi, dans le centre-ville et plus récemment autour des gares du réseau du Skytrain. Cette densification passe par la construction en hauteur, et donc de hautes tours dans le centre-ville et autour des gares métropolitaines, et a aussi permis l'implantation de services publics de qualité (Douay, 2015)..

Rapport à l'objectif de proximité

Le Vancouverism est un modèle urbain orienté autour d'une "stratégie de compacité visant à organiser la croissance urbaine autour de centralités reliées par le transport collectif" (Debrie, 2020). L'accès aux transports collectifs est donc incité, tout comme les modes actifs qui sont davantage priorités, du fait d'une certaine compacité de la ville et d'une plus grande proximité aux équipements du centre. De plus, en construisant du résidentiel en hauteur, de l'espace est dégagé pour favoriser l'aménagement d'espaces verts et d'espaces de respiration, ainsi que de créer des vues dégagées sur le paysage environnement (Montagnes et Océan dans le cas de Vancouver).

Références

Debrie Jean (2020) « La mobilité à Vancouver, instrument de la liveable city ? », Métropolitiques.

Douay Nicolas (2015) « Le Vancouverism : hybridation et circulation d'un modèle urbain », Métropolitiques.

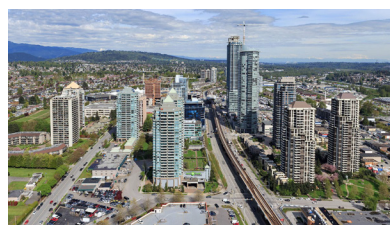


Densité verticale et tours résidentielles autour de la station "Science World" dans le centre-ville (Debrie, 2019).

Analyse critique

Si le modèle de densification urbaine du Vancouverism s'est largement diffusé (Toronto, San Francisco, Dubaï (marina)), et est devenu une référence en matière de design urbain, il est important de citer les quelques limites du modèle. Par exemple dans le cas de Vancouver, les tours sont à dominante résidentielle, ce qui entraîne un déplacement des bureaux vers l'extérieur du centre-ville, et de la congestion sortante. On observe une spécialisation résidentielle qui peut faire émerger un risque pour la ville de se transformer en ville dortoir au détriment de la diversité fonctionnelle, qui s'accompagne d'une hausse des prix de l'immobilier.

Exemple de réalisation



Le quartier autour de la station "Brentwood Town center" dans le quartier de Brentwood à Burnaby a vu en moins de 10 ans s'ériger tout un

ensemble de tours à vocations résidentielles et tertiaires, commerces et un centre commercial autour de la gare du skytrain. C'est aujourd'hui une nouvelle polarité du réseau de transport, qui mêle habitations, bureaux et commerces dans un même rayon de 400 mètres.

Zéro artificialisation nette (ZAN)

Type d'outil Foncier

Date de mise en oeuvre
Plan de biodiversité de 2018

Etape de mise en oeuvre

Échelle d'action National

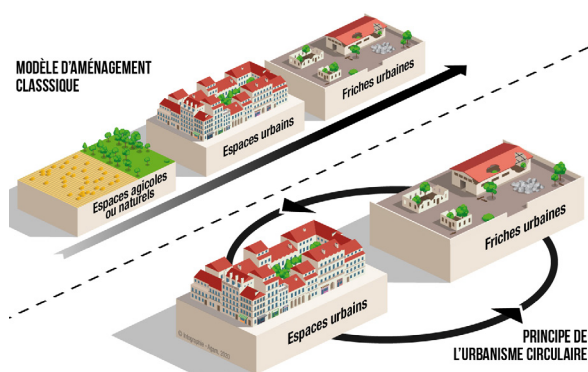


Figure: Urbanisme classique vs. urbanisme circulaire (source: agam.org)

DESCRIPTION

L'objectif de zéro artificialisation nette a été élaboré dans le cadre du plan biodiversité en 2018. L'objectif est de limiter toute artificialisation des sols, ainsi que de renaturaliser des espaces artificialisés "laissés à l'abandon". Le dispositif prévoit de modifier les règles d'urbanisme, afin de favoriser la densification, le renouvellement urbain et la renaturation.

RAPPORT À L'OBJECTIF DE PROXIMITÉ

Les outils d'aboutir à l'objectif de zéro densification nette offrent deux possibilités intéressantes à l'objectif de la proximité. La densification peut permettre une plus grande mixité fonctionnelle, ce qui en revanche soutient la proximité en tant que telle. De même, une densification de certaines zones rapproche les habitants des services. À l'inverse, la renaturation des sols artificialisés permet de déconcentrer des zones moins denses et de créer des friches, des espaces naturels. Ces deux outils combinés permettent de guider et concentrer le développement urbain afin de créer des zones plus denses.

RÉFÉRENCES

<https://www.strategie.gouv.fr/publications/objectif-zero-artificialisation-nette-leviers-protger-sols>

<https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-rapport-2019-artificialisation-juillet.pdf>

ANALYSE CRITIQUE

Il paraît d'abord important de souligner que la France a un rôle pionnier: aucun autre pays a défini une politique de la protection des sols, un bien *nota bene* de quantité limitée, à la hauteur des défis liés au changement climatique et la rapidité dans laquelle le sol est artificialisé. L'objectif ZAN s'avère avant tout d'être un objectif ambitieux, sans qu'il existe un levier d'outils assez important afin de le mettre en œuvre. Les trois outils présentés plus haut sont des suggestions urbanistiques intéressantes, notamment pour la proximité. Cependant, il manque des outils de contrôle et de pénalisation afin de mieux imposer ces nouvelles normes.

Tableau synthétique de recensement des outils

Nom de l'outil	Typologie	Périmètre d'application	Description brève	Références
Ville compacte	Modèle urbain	Local	Modèle urbain qui s'oppose au modèle de la ville diffuse. La ville compacte serait la ville des courtes distances. Elle est décrite comme une forme spatiale et sociale permettant des avantages écologiques, économiques et sociaux nombreux : consommation réduite au sol, optimisation de l'utilisation d'infrastructures et d'équipements collectifs, réduction des coûts d'urbanisation, etc.	Gallez et al., 2015 Ghorra-Gobin, 2014 Newmann et Kenworthy, 1999
Transit Oriented Development (TOD)	Modèle urbain	Intercommunal / Régional	Aménagement urbain porté par un objectif de densification près des axes structurants de transports en commun. L'objectif du modèle est de maîtriser l'étalement urbain et de permettre le report modal de la voiture vers les transports collectifs par des projets urbains mis en place autour des stations de transports en commun favorisant une forte densité, une mixité fonctionnelle et des aménagements urbains propices aux modes actifs. Le modèle des Transit Oriented Development s'est imposé depuis les années 1990, comme le principal modèle de planification des métropoles nord-américaines.	Cervero et al, 2004 Calthorpe, 1993 Maulat, 2016
Vancouverism	Modèle urbain	Local	Outil du Transit Oriented Development. L'objectif est de densifier « par le haut » (en construisant des tours) les zones situées à proximité des stations de transport en commun afin de limiter l'étalement urbain et de préserver des zones naturelles.	Douay, 2015 Debrie, 2020
Super-Manzanas	Modèle urbain	Micro-local	Modèle urbain d'aménagement des espaces publics, ayant pour objectif de créer des espaces publics de proximité à l'échelle de l'îlot en coupant la circulation automobile dans les voies internes.	Ville de Barcelone Bodego, Lavadinho, Lensesel, 2018
Cittàslow	Modèle urbain	Local	Réseau de villes mondiales labellisés prônant un ralentissement urbain à travers un éloignement des voitures du centre-ville, le développement des rues piétonnes, l'augmentation du nombre de cafés et la priorisation des circuits courts alimentaires.	Munch, 2020
Ville de la pantoufle	Modèle urbain	Micro-local	Modèle de ville "durable et de proximité" où tous les déplacements sont à portée de pieds à l'échelle de l'îlot. Le modèle porte l'objectif d'une sobriété de déplacement, où l'espace urbain se mesure en minutes plutôt qu'en kilomètres.	Madec, 2009

Ville cohérente	Modèle urbain	Local	Modèle d'agencement urbain reprenant les mêmes vertus de la compacité tout en intégrant un principe de proximité temporelle. Le concept substitue aux critères morphologiques traditionnels (compact, diffus, dense etc.) un critère fonctionnel: un agencement urbain qui permet à tous les actifs d'être à moins de «X» minutes de leur emploi (30 minutes en Île-de-France). L'idée est de remplacer une approche morphologique de la ville compacte et des courtes distances, par une approche des villes plus équilibrée, afin de réduire significativement les distances de déplacement. L'enjeu est de rapprocher les lieux de travail et les lieux de vie en mettant en cohérence des bassins de vie.	Orfeuil, Marsot et Korsu., 2012
Ville du quart d'heure	Modèle urbain	Local	Modèle de ville dont les services essentiels seraient accessibles en 15 minutes à pied ou à vélo. La ville prend la forme d'un archipel de villages, de quartiers assez indépendants, concentrant les services essentiels à l'échelle du quartier.	Moreno, 2020
Schéma de cohérence territoriale (SCoT)	Outils de d'urbanisme : planification	Local/inter-communal	Document d'urbanisme français comprenant des objectifs et des orientations décrivant une vision stratégique du territoire. Le SCOT peut être mobilisé comme un levier pour favoriser un aménagement de proximité.	Maulat, 2016
Politique ABC aux Pays-Bas	Outils d'urbanisme : planification	National	Stratégie de planification des activités : les entreprises avec une forte densité d'employés et de visiteurs doivent être localisées près des infrastructures de transport public.	Van der Kammen, De Klerk, 2012 Airoldi, 2016
Villes nouvelles	Outils d'urbanisme: politique d'aménagement	National	Politique d'aménagement des années 1970 dans la métropole parisienne, ayant pour objectif de construire des nouvelles centralités à côté de grands centres urbains, afin de desserrer le développement territorial et de mieux répartir le développement économique.	Schéma Directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région de Paris 1965
Finger Plan de Copenhague	Outil d'urbanisme : articulation urbanisme-transport	Local	Développement de l'urbanisation de la ville en coordination avec la desserte en transports et les espaces verts. L'aménagement de la ville suit la forme d'une main : le centre-ville se trouve dans la "paume", les quartiers résidentiels sur les "doigts", entre les "doigts" se trouvent des espaces verts. L'aménagement en "doigts" permet d'organiser la desserte des quartiers résidentiels à travers des longs axes de transports en communs.	Urban life Copenhagen, Fingerplan https://urbanlifecopenhagen.weebly.com/history---general-plan.html
Piano Regolatore Generale de Rome (PRG)	Outil d'urbanisme : articulation urbanisme-transport	Local	Outil de coordination entre urbanisation de nouveaux quartiers dans la ville de Rome, et ouverture des lignes ferroviaires. Cependant, échec de la stratégie suite à des décalages entre rapidité du développement des quartiers résidentiels et construction plus lente des infrastructures de transport.	Delpirou, Nessi, 2009

Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)	Outil d'urbanisme : projet	Micro-local	La ZAC est une opération publique d'aménagement de l'espace urbain, pouvant intégrer des objectifs de proximité à travers l'aménagement des espaces publics et des obligations de mobilité durable.	Référentiel ÉcoQuartier 2020, http://www.eco-quartiers.logement.gouv.fr/document/referentiel-ecoquartier-2020/
Zéro artificialisation nette des terres à horizon 2050 (ZAN)	Outil d'urbanisme : foncier	National	Outil incitant à la densification et au renouvellement urbain pour contrer la tendance à l'artificialisation des sols français, par une modification des règles d'urbanisme. Il apparaît en 2018 dans le Plan Biodiversité, et incite les collectivités à atteindre le "zéro artificialisation nette", toute nouvelle opération d'artificialisation devant en principe être compensée par une opération de renaturation.	Objectif "zéro artificialisation nette" : quels leviers pour protéger les sols ?, France Stratégie https://www.strategie.gouv.fr/publications/objectif-zero-artificialisation-nette-leviers-protger-sols
Build in your own backyard (bimby)	Outil d'urbanisme : foncier	Micro-local	Outil de densification sur des terrains privés et/ou pavillonnaires au travers de la construction de maisons sur des jardins individuels existants.	Guide des bonnes pratiques de lutte contre l'étalement urbain, Direction régionale de l'Environnement et du Logement, Nouvelle Aquitaine http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pj3.pdf
Préemption foncière	Outil d'urbanisme : foncier	Tous les niveaux, surtout communal	Outil permettant aux acteurs publics d'acquérir des terrains ou bâtiments pour l'intérêt public. Peut être utile pour favoriser la proximité car permettant d'agir notamment sur les commerces des centres-villes.	Acquérir le foncier, Outils de l'aménagement, CEREMA http://outil2amenagement.cerema.fr/acquerir-le-foncier-r323.html

Foncières solidaires	Outil d'urbanisme : foncier	Tous les niveaux, surtout communal	Organisme ayant pour objectif l'acquisition de foncier, afin de le mettre à disposition, souvent à prix réduit, de projets solidaires (commerces dans des centre-villes avec vacance importante, logements abordables...).	Ministère de la cohésion des territoires, Les organismes de foncier solidaire et le bail réel solidaire https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2019-11/Les%20organismes%20de%20foncier%20solidaire%20et%20le%20bail%20r%C3%A9el%20solidaire.pdf
Droit de superficie (Suisse)	Outil d'urbanisme : foncier	Tous les niveaux, surtout communal	Permet une séparation entre propriété du terrain et droit de construction. Les entités propriétaire des terrains peuvent alors accorder le droit de construire à une autre entité qui devient propriétaire des murs, en échange d'une taxe régulière pouvant être minorée sous conditions (densification, mixité fonctionnelle)	Einleitung Baurechte, Baurechte https://www.baurechte.ch/
Zones Franches Urbaine	Outil d'urbanisme : foncier	Local	Exonération d'impôts pour les entreprises situées dans les périmètres géographiques sensibles et défavorisés, afin de renforcer ou redynamiser le centre-ville, par l'implantation de commerces et de services notamment.	Zones franches urbaines, quelles opportunités pour les entreprises ? , Economie.gouv.fr, https://www.economie.gouv.fr/entreprises/zones-franches-urbaines-zfu-te-avantages-impots
Zones de Revitalisation Rurale (ZRR)	Outil d'urbanisme : foncier	National	Dispositif d'aides fiscales et sociales mis en place par l'Etat, ayant pour objectif d'aider les entreprises créatrices d'emplois dans les zones rurales moins peuplées et touchées par déclin démographique et économique.	Classement des communes en zone de revitalisation rurale - ZRR, https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/classement-des-communes-en-zone-de-revitalisation-rurale-zrr

Politiques de limitation du stationnement et quartiers 0 voitures	Politique de mobilité	Local Micro-local	Limitation du nombre de places de stationnement dans plusieurs communes afin d'encourager des modes de déplacements alternatifs à la voiture. Certains quartiers peuvent être aménagés sans aucun stationnement de voitures, avec des systèmes de contrats de loyer liés à une obligation de renoncer à sa voiture. Dans certains cas, peut s'accompagner de politiques de piétonnisation pour encourager les modes actifs.	Comment Anne Hidalgo veut révolutionner le stationnement à Paris, Les Echos, le 20 octobre 2020. Exemple en Suisse: Wohnen im Oberfeld, https://wohnenimoberfeld.ch/
Politiques de vélo	Politique de mobilité	Local	Politique de développement de réseaux de pistes cyclables, de zones de circulation apaisée et de stationnements vélo afin d'en favoriser l'usage. Grandes avancées liées aux "corona-pistes", pistes cyclables déployées sur les voies de circulation automobile durant les divers confinements liés à la pandémie de covid-19, qu'il s'agit aujourd'hui de pérenniser.	Le plan vélo et mobilités actives, Ministère de la Transition Ecologique, https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche#:~:text=Le%20plan%20v%C3%A9lo%20et%20mobilit%C3%A9s%20actives,-Aujourd'hui%20le&text=Le%20Plan%20v%C3%A9lo%20pr%C3%A9sent%C3%A9%20le,incitations%20et%20la%20culture%20v%C3%A9lo .
Politiques Action cœur de ville, Petites villes de demain, Quartiers Politique de la Ville	Politique d'aménagement	Local	Politiques d'aménagement pouvant servir l'approche de la proximité par des transformations urbaines globales. Plusieurs programmes de revitalisation urbaine (Action Cœur de Ville, Petites Villes de Demain) visent à améliorer les conditions de vie en proximité dans les centres villes anciens de 222 villes en France (et qui concentrent 20 millions d'habitants) en agissant sur des volets divers allant du logement au commerce.	Un plan partenarial d'investissement dans les villes moyennes : https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/programme-action-coeur-de-ville Les commerces dans les quartiers politique de la ville à Paris" Janvier 2020, APUR.
Comités des pôles du Grand Paris Express	Politique de mobilité	Intercommunal	Outils de réflexion et de coordination des liens entre transports et aménagement des gares et des quartiers de gares du Grand Paris Express. Opérant sur un périmètre de 300 mètres autour des gares, ils jouent un rôle sur la valorisation des espaces publics, et pensent l'intermodalité des différents modes de déplacement afin d'intégrer les gares dans leur tissu urbain.	Schorung, 2020

Maisons France Service	Politiques de services	National	Structures situées dans les espaces à faibles densités et dans les quartiers politiques de ville, combinant accueil physique et accompagnement numérique, et regroupant en un même lieu plusieurs services (santé, famille, retraite, droit, logement, impôt, recherche d'emploi).	France Services : Les services publics près de chez vous !, Economie.gouv.fr https://www.economie.gouv.fr/particuliers/france-services
Points d'Information et de Médiation Multiservices (PIMMS)	Politiques de services	National	Lieux d'accueil jouant le rôle d'interface de médiation entre les populations et les services publics au niveau local. Organisés sous forme d'associations, ils sont majoritairement financés par l'Etat.	Le concept Pimms Médiation, Qui sommes-nous ? https://www.pimms.org/qui-sommes-nous/le-concept-pimms-mediation/
Soho Solo	Politiques de services	Local	Plateforme de recensement des tiers-lieux (espaces de co-working, bureaux et salles à louer, lieux d'exposition...) et des actifs répartis dans le département du Gers.	Soho Solo https://www.soho-solo-gers.com/
Carrefour Contact	Politiques de services	National	Petit commerce regroupant en un même lieu une large offre de service et des horaires adaptés pour les habitants des zones périurbaines et des zones rurales.	Carrefour, enseignes contact https://www.carrefour.fr/enseignes/contact
Espaces de coworking	Politiques de services	Local	Mode d'organisation du travail basé sur la mise en place d'un espace de travail partagé, permettant de mutualiser les ressources et de favoriser les échanges. Il peut avoir lieu dans l'entreprise, dans des lieux dédiés ou même dans des lieux plus informels comme les cafés ou les tiers lieux.	Boutiller, 2018
AgriLocal	Politiques de services	Local	Plateforme d'échange sur Internet qui permet à la restauration collective d'avoir accès à des produits locaux. Outil au service des territoires pour favoriser les circuits courts, il permet de créer un marché public avec critères de prix, qualité et proximité.	AgriLocal, témoignages, https://www.agrilocal.fr/ https://www.agrilocal63.fr/

ANNEXES PHASE 2

Résumé entretiens menés

Fonction	Institution	Date de l'entretien	Lieu de l'entretien	Durée de l'entretien
Chercheurs	CRENAU (Centre de Recherche Nantais Architectures Urbanités)	08/02/22	Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes, laboratoires CRENAU	1h01min
Chargée de la ville du quart d'heure	Ville de Nantes	09/02/22	RDV place Viarme, Nantes; ensuite promenade	1h12min
Chargée de proximité	Nantes Métropoles	09/02/22	Épicerie Équitable, 12 All. de la Bouscarle de Cetti, Nantes	1h26min
Chargée d'études urbanisme et cadre de vie Responsable de l'agenda 21	Commune de Clisson	10/02/22	Siège temporaire de la mairie, à la Garenne Valentin, Clisson	1h24min
Responsable du pôle développement	SAMOA Société d'Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique	10/02/22	Le LABO DIVA, Nantes	0h53min
Responsable	Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire	10/02/22	Visio	1h03min
Responsable environnement - développement durable	Communauté de Communes de Nozay	11/02/22	Communauté de Communes de Nozay	1h00min
Chargé d'études des pôles économie territorial et mobilité,	AURAN, Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise	15/02/22	Bureaux de l'AURAN, Nantes	1h10min
Conseiller municipal et élu de la ville du quart d'heure	Ville de Nantes	15/02/22	Mairie centrale de la ville de Nantes, Nantes	1h09min
Présidente Maire	CC de Nozay Ville de Puceul	16/02/22	CC de Nozay	1h43min
Directeur des études	Agence Interland / Plateau urbain	16/02/22	Visio	0h38min
Responsable Développement / Relation Client	SNCF VOYAGEURS - DIRECTION TER PAYS DE LA LOIRE	18/02/22	Visio	0h36min
Cheffe du pôle Prospective Veille Innovation DGD Appui opérationnel et stratégique	ANCT, Agence Nationale de la Cohésion des Territoires	24/02/22	Visio	1h30min

Directeur Cohésion et prospective territoriales Veille et ressources stratégiques	Loire Atlantique Développement	02/03/22	Visio	1h40min
Chargée de mission PLU métropolitain Chargée de mission PDU	Mission Planification urbaine / Département du développement urbain de Nantes Métropole Direction de la stratégies et des études, du Département des Mobilités de Nantes Métropole	03/03/22	Visio	

Grille de lecture / d'observation des pôles structurants

Tableau général

Critères	Observation générale	Pratiques et Usages	Participation au rôle de centralité et attractivité (atouts remarquables...)	Favorable à la proximité ? (dispositifs, mixité fonctionnelle...)
Thèmes				
Habitat	. Forme d'habitat présent / Situation :	. Forme majoritaire d'habitat :	. Présence de densification ? :	. Organisation favorable à une proximité ? :
Services	. Services présents / Situation :	. Fréquentation des services :	. Présence de services essentiels du quotidien :	. Maillage suffisant ? :
Equipements	. Equipements présents / Situation :	. Utilisation et fréquentation des équipements :	. Présence de services remarquables . Présence d'équipements conférant un caractère de centralité :	
Commerces	. Commerces présents / Situation :	. Utilisation et fréquentation des commerces :	. Présence de commerces "remarquables" conférant un caractère de centralité :	. Présence suffisante et favorable à la proximité ? :
Espace urbain	. Organisation globale :	. Espaces les plus fréquentés :	. Présence de polarités ? :	
Transport et mobilités	. Automobile ? . Transports collectifs ? . Modes actifs ? :	. Modes de mobilités dominant : . Potentialité de développement ?	. Présence d'infrastructure de transports conférant un caractère de centralité :	. Usages de proximité ? :

Exemple

Critères Thèmes	Observation générale	Pratiques et Usages	Participation au rôle de centralité et attractivité (atouts remarquables...)	Favorable à la proximité ? (dispositifs, mixité fonctionnelle...)
Habitat	<p>. Forme d'habitat présent : Pavillonnaire peu dense et habitat collectif d'immeubles</p> <p>. Situation dans l'espace : À proximité de la gare, immeubles et habitat collectif. Au delà de la gare, lotissements pavillonnaires</p>	<p>. Forme majoritaire d'habitat : Lotissements pavillonnaires</p>	<p>. Présence de densification ? : Oui, à proximité de la gare</p>	<p>. Organisation favorable à une proximité ? : Non</p>
Services	<p>. Services présents : Bureau de Poste, Pôle Emploi, Centre d'Impôts</p> <p>. Situation dans l'espace : Les services sont centralisés à proximité de...</p>	<p>. Fréquentation des services : La Poste est assez fréquentée, Pôle Emploi moins</p>	<p>. Présence de services essentiels du quotidien : Oui</p> <p>. Présence de services remarquables : Oui</p>	<p>. Maillage suffisant ? : Oui, services situés à proximité des habitations</p>
Equipements	<p>. Equipements présents : Clinique et Lycée</p> <p>. Situation dans l'espace : Le lycée se situe à proximité de la gare, la clinique au nord</p>	<p>. Utilisation et fréquentation des équipements : Clinique fortement fréquentée</p>	<p>. Présence d'équipements conférant un caractère de centralité : Clinique et lycée (le seul à 10km à la ronde)</p>	<p>. Oui, les équipements permettent de centraliser le développement urbain</p>

Commerces	<p>. Commerces présents :</p> <p>Zone commerciale avec un supermarché</p> <p>. Situation dans l'espace : En périphérie</p>	<p>. Utilisation et fréquentation des commerces :</p> <p>Supermarché très fréquenté</p>	<p>. Présence de commerces "remarquables" conférant un caractère de centralité :</p> <p>Oui, supermarché et zone commerciale</p> <p>. Présence de commerces de proximité? Indépendants? :</p>	<p>. Présence suffisante et favorable à la proximité ? : Non, pas en coeur urbain mais en périphérie, favorisant l'automobile</p>
Espace urbain	<p>. Organisation globale : Centre dense autour de la gare et au delà, présence de zones pavillonnaires desservies par l'automobile</p>	<p>. Espaces les plus fréquentés :</p> <p>Autour de la gare, zone commerciale</p>	<p>. Présence de polarités ? : Oui, gare</p>	<p>Zone pavillonnaire non optimale</p>
Transport et mobilités	<p>. Automobile ? : Oui</p> <p>. Transports collectifs ? : Oui, bus et train</p> <p>. Modes actifs ? : Principalement à proximité de la gare, assez peu au delà</p>	<p>. Modes de mobilités dominant : Automobile, modes actifs en centre à proximité de la gare</p> <p>. Potentialité de développement ?</p>	<p>. Présence d'infrastructure de transports conférant un caractère de centralité : Oui, Gare</p>	<p>. Usages de proximité ? : Assez peu en dehors du centre car usage massif de l'automobile</p>

Annexe : Évaluation des leviers nationaux

Nom du levier	Faisabilité (court terme / long terme)	Impact sur la proximité	Acceptabilité sociale
17. Favoriser la stratégie d'intermodalité train-vélo			
18. Introduire une obligation de réduction des kilomètres parcourus dans les documents réglementaires			
19. Réduction de la vitesse en agglomération et hors agglomération sans alternatives cyclables			
20. Généraliser les schémas directeurs piéton			
<p>14 20 19 17 13</p> <p>Phase 1 → 2030</p> <p>18 16 15</p> <p>Phase 2 → 2040</p> <p>Phase 3 → 2050</p>			
Se nourrir			
21. Adapter la fiscalité de la TVA afin de favoriser des circuits courts			
22. Encourager les collectivités à créer une régie de maraîchage par un fond de subvention dédié			
<p>21</p> <p>Phase 1 → 2030</p> <p>22</p> <p>Phase 2 → 2040</p> <p>Phase 3 → 2050</p>			
Vivre-ensemble			
23. Mettre en place un droit aux services publics à travers un «bouclier rural et périurbain»			
24. Mettre en place une obligation d'établir un diagnostic sur le niveau de services et équipements dans les SCoT et PLU(i)			
<p>24</p> <p>Phase 1 → 2030</p> <p>23</p> <p>Phase 2 → 2040</p> <p>Phase 3 → 2050</p>			
Consommer			
25. Réformer le système d'attribution des zones commerciales			
26. Introduire une taxation des parkings des grandes surfaces			
27. Mettre en place une fiscalité spécifique pour les zones de centre-ville			
<p>25 26 27</p> <p>Phase 1 → 2030</p> <p>28</p> <p>Phase 2 → 2040</p> <p>Phase 3 → 2050</p>			
Se divertir			
28. Mettre en place un programme Action ville culturelle			

Nom du levier	Type d'espace	Faisabilité (court-terme / long-terme)	Impact sur la proximité	Acceptabilité sociale
Se loger				
1. Intégrer plus d'espaces partagés dans les immeubles, tels que des salles multiusages, des chambres d'amis communes, laveries ou espaces de télétravail	centre urbain			
2. Augmenter les étages des immeubles en centre-bourg pour densifier (actuellement en R+1 ou R+2)	centres urbains, banlieue, bourg			
3. Densifier les coeurs de parcelles dans les zones pavillonnaires sur le modèle du BIMBY	zones pavillonnaires (banlieue, périurbain, rural)			
4. Mobiliser les potentiels fonciers des friches commerciales pour densifier par des projets de reconversion résidentielle	zones commerciales (banlieue, bourg, périurbain)			
5. Mise en place de solutions adaptées et co-construites avec les habitants pour faire émerger des projets d'habitat partagé : colocations d'actifs, habitat intergénérationnel, ...	tous les territoires			
Se rafraichir / Respirer				
6. Exploiter les dents creuses et les parcelles sans forte valeur immobilière pour y installer des petits équipements sans imposer un programme d'espace public, pour une appropriation citoyenne (panier de basketball, espace d'assise...)	périurbain, bourg, rural			
7. Création d'un vrai parcours santé pour la population avec un maillage d'équipements sportifs légers sur le territoire	périurbain, bourg, rural			
8. Repenser les espaces publics urbains en fonction des espaces verts: déminéraliser, verdir, intégrer l'eau afin de créer des îlots de fraîcheur	centre-urbain, banlieue, bourg			
9. Offrir des lieux de baignade et/ou de rafraîchissement de proximité	tous les territoires			
10. Renforcer les liens physiques et la communication pour l'accès aux espaces de campagnes accessibles à pied depuis le bourg	périurbain, bourg, rural			

Nom du levier	Type d'espace	Faisabilité (court-terme / long-terme)	Impact sur la proximité	Acceptabilité sociale
11. Intégrer un minimum d'espaces verts pour tout les projets de construction d'immeubles et verdir les toits d'immeubles et assurer l'accès des habitants	centres urbains (ville, banlieue, bourg centre)			
Travailler				
12. Créer un maillage de petits espaces de télétravail avec un pôle central de start-up ou incubateur d'entreprises en lien avec les enjeux du territoire	périurbain, bourg, rural			
13. Créer une maison de l'emploi pour l'aide à l'insertion sociale et à la reconversion professionnelle sur le bassin d'emploi	tous les territoires			
14. Planter des services de restauration et jardins dans les zones d'activité	zones d'activité et d'emploi (banlieue, bourg, périurbain)			
15. Densifier et mutualiser le foncier d'entreprises et d'activité afin de limiter l'étalement des zones d'emplois et économiser du foncier	zones d'activité et d'emploi (banlieue, bourg, périurbain)			
Se déplacer				
16. Développer une stratégie pour les modes actifs en zones peu denses : aménagement de cheminements, jalonnement, réduction de la vitesse de traversée dans les bourgs	périurbain, bourg, rural			
17. Mettre en place des actions de communication, de sensibilisation et d'éducation pour inciter et faire connaître des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle	tous les territoires			
18. Proposer des solutions de mobilité mutualisés s'appuyant sur des outils numériques mais également sur des initiatives, coopérations et solidarités existantes dans les zones peu denses Exemples : Taxi Parents, lignes scolaires ouvertes au public, offre d'autopartage des véhicules communaux	périurbain, bourg, rural			

Nom du levier	Type d'espace	Faisabilité (court-terme / long-terme)	Impact sur la proximité	Acceptabilité sociale
19. Négocier des servitudes de passage, créer des traversées piétonnes et vélo pour diminuer les temps de déplacement.	périurbain, bourg, rural			
20. Créer des cheminements doux depuis les pôles d'habitat vers le centre-bourg	bourg, périurbain, rural			
21. Intensifier la fréquence des bus régionaux et créer un réseau de bus intercommunal	bourg, périurbain, rural			
22. Transformer le périphérique en boulevard urbain en le végétalisant et en y aménageant des voies réservées aux modes actifs	banlieue			
23. Installer des ateliers de réparation vélo sur l'emprise des parkings des lieux de destination (zones d'activités, gares, commerces, lieux d'habitations et espaces communs)	tous les territoires			
Vivre-ensemble				
24. Mise en place d'une station de services publics dans des territoires peu denses pour mutualiser les services	bourg, périurbain, rural			
25. Mise en place d'une société coopérative d'intérêt collectif pour mutualiser un atelier d'urbanisme entre des communes rurales	rural			
26. Mettre en place des lieux multifonctionnels permettant la réparation, l'échange et le partage des biens	tous les territoires			
27. Mutualiser des espaces privés en échange de subventions publiques d'aide à l'entretien (matériel et main d'oeuvre) : piscine ouverte au public, jardin privé ouvert	tous les territoires			
28. Mettre en place des services mobiles municipaux à implanter sur des lieux stratégiques comme les lieu de croisement et de passage des flux, pour rapprocher les habitants des administrations	tous les territoires			

Nom du levier	Type d'espace	Faisabilité (court-terme / long-terme)	Impact sur la proximité	Acceptabilité sociale
Consommer				
29. Créer une foncière solidaire pour l'implantation de petits commerces	tous les territoires			
Se nourrir				
30. Création d'un réseau communal de jardins potagers partagés, avec l'appui des espaces communaux et scolaires où l'ensemble des habitants pourraient venir cultiver et récolter des fruits et légumes	tous les territoires			
31. Créer des espace de production maraîchère en ville (jardins ouvriers, potagers pédagogiques et/ou partagés)	ville, banlieue, bourg centre			
32. Renforcer la sensibilisation à l'alimentation durable et locale dans les écoles (potager, rencontre avec les producteurs locaux)	tous les territoires			
33. Changer le système de verdissement de la ville en plantant des haies et des arbres fruitiers, et faire de l'agriculture urbaine dans les parcs	ville, banlieue, bourg centre, périurbain)			
34. Mobiliser les espaces de parkings souterrains pour implanter des espaces d'agriculture urbaine	ville, banlieue, bourg centre, périurbain)			
35. Renconvertir et utiliser le potentiel des parkings de bas d'immeubles et des toits pour y installer des jardins partagés et des espaces productifs	ville, banlieue, bourg centre, périurbain			
Se divertir				
36. Créer un parcours de découverte communale visant à faire de la commune un lieu de destination.	périurbain			
37. Ammener des expositions temporaires dans les écoles et maisons de quartier et y organiser des projections de films	banlieue			
38. Imaginer un accès numérique aux collections des musées du territoire national voir international	tous les territoires			

Nom du levier	Type d'espace	Faisabilité (court-terme / long-terme)	Impact sur la proximité	Acceptabilité sociale
Se soigner				
39. Mise en place d'une maison de santé digitalisée offrant des outils de téléconsultation	tous les territoires			
40. Mise en place de services médicalisés itinérants à travers les bus santé	zones peu denses (bourg, périurbain, rural)			

Liste des services et équipements présents sur les cinq territoires étudiés

	ABBARETZ	BLAIN	BASSE-GOULAIN	SAINT-HERBLAIN	PRAIRIE-AU-DUC
Principaux services publics	Poste	Poste, mairie, pôle emploi, point d'accueil CAF, déchetterie	Poste, mairie	Poste, mairie, pôle emploi, déchetterie, CAF, Centre des Finances Publiques	Point relais la Poste, laverie
Alimentation générale	Boulangerie	Boulangeries, supérettes, Biocoop, Lidl	Boulangeries, supérettes	Boulangeries, Boucheries, supérettes, biocoop, Grand Frais	Boulangerie, supérette, poissonnerie, laiterie (fromagerie), magasin de nourriture vegane
Supermarché / centre commercial	Non	Leclerc, Hyper U	Centre commercial Pôle Sud (85 boutiques, 1 supermarché Leclerc, 15 restaurants, 1 cinémas)	Centre commercial atlantis (151 boutiques, 1 hypermarché Leclerc, 31 restaurants, 2 cinémas), Super U, Carrefour, Auchan (30 boutiques), Aldi, Lidl	Non
Restaurants / cafés	Restaurants, café	Quelques restaurants, un tabac-presse et peu de cafés dans le bourg. Un bar dynamique sur le parking du Leclerc : «le QG»	Quelques restaurants et cafés	Restaurants, snacks, fast food, cafés	Restaurants, cafés
Petits commerces indépendant	Coiffeur, fleuriste, tabac-presse	Peu de commerces indépendants et nombreuses cellules vacantes en centre bourg	Peu voire pas de commerces indépendants	Nombreux petits commerces indépendants (hors QPV) dont caviste, fleuriste, coiffeur	Fleuriste, caviste, magasin de bières artisanale, boutique d'affiche, coiffeur, tabac-presse
Services de santé	Pharmacie	Pharmacie, maison de santé, ephad, cabinet infirmier, laboratoire médical	Pharmacie, maison de santé, 4 psychologues,	Pharmacie, 1 CHU, 2 cliniques, centres médicaux	Pharmacie, maison de retraite, cabinet infirmier
Groupe scolaire	2 écoles primaires	Plusieurs écoles primaires et maternelles	Plusieurs écoles primaires et maternelles	Nombreuses écoles primaires et maternelles	Crèche et groupe scolaire élémentaire
Collège / Lycée	Non	1 collège, 2 lycées (public et privé)	1 collège	5 collèges et 2 lycées	Non
Infrastructures sportives	City-stade	Complexes sportifs scolaires, centre aquatique	Gymnase, complexes sportifs scolaires, stade, centre aquatique	Complexes sportifs mutlisports, gymnase, piscine, stade	Salle de yoga, studio de danse
Arrêt de transports en commun	Gare de Tram-train reliant Nantes à Châteaubriand	2 lignes de bus régionales (Réseau Aleop) peu régulières	Plusieurs arrêts du réseau de bus de l'agglomération nantaise (TAN)	Gare TER, arrêts de bus, 2 lignes de tramway vers Nantes	Deux lignes de bus et 4 arrêts, 1 station de métro
Petit équipement culturel (bibliothèque, médiathèque)	Non	Office du tourisme, médiathèque	Ecole de musique, médiathèque	5 bibliothèques et médiathèques	Bibliothèque de l'école de l'art
Grand équipement culturel (musée, cinéma, théâtre, zénith)	Musée Agri-Rétro	Cinéma, musée de la fève et de la crèche	Non	Zénith, cinéma (dans le centre commercial Atlantis)	Ecole de cinéma, théâtre pour enfants
Zone d'activité	Oui	Oui	Oui	Oui (logistique, tertiaire, numérique)	Non
Tiers-lieu / espace de télétravail	Espace de coworking et de télétravail (le 3ème Lieu)	Non	Non	Espaces de coworking et de télétravail, 1 tiers-lieu (1 Tiers-Lieux : La Malle Créative)	Espace de coworking et de télétravail (la galerie Quartus)
Associations d'habitants	Réseau associatif local dense	Plusieurs associations citoyennes et nombreuses associations sportives, centre socioculturel	Plusieurs associations citoyennes et nombreuses associations sportives	Associations, centre socioculturel, Maison des Familles	Maison des associations
Grands espaces verts et espaces naturels	Mines d'Abbaretz, base nautique	Forêt du Gâvre, rivière de l'Isac (cours emprunté par le canal de Nantes à Brest) et chemin de halage du canal	Petite forêt (Bois Brédy)	Bois, coulée verte et parcs dont le parc de La Carrière qui dispose d'un plan d'eau (baignade interdite)	Non
Remarques complémentaires		Le canal de Nantes à Brest passant par Blain, la commune dispose d'un petit port de plaisance			Accessibles à 15 min à pied : cabinets médicaux, collège, lycée, gymnase, espace de télétravail, marché, jardin partagé, cinéma et piscine.