



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

Un atelier prospectif

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

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

Synthèse atelier professionnel 2021-2022
Master 2 Urbanisme et Aménagement - Université
Paris I Panthéon-Sorbonne

SOMMAIRE

Introduction générale	3
Contexte et objectifs de l'atelier	3
Méthodologie générale de l'atelier	4
Partie 1 - État de l'art	5
Méthodologie	5
Principaux résultats	5
Partie 2 - La proximité dans la région nantaise. Diagnostic et bilan des politiques d'aménagement	7
Méthodologie	7
Principaux résultats	8
Partie 3 : Prospective à l'horizon 2050. Proposition de leviers favorables à des modes de vie en proximité	10
Contexte 2050	10
Leviers nationaux et métropolitains	10
Carnets de prospective et leviers locaux	14
Conclusion	16
Bibliographie	17

Contexte et objectifs de l'atelier

Dans le cadre d'un atelier professionnel commandé par le Forum Vies Mobiles pour l'année académique 2021-2022, notre groupe de cinq étudiants et étudiantes du Master 2 Urbanisme et Aménagement, sous la direction de Juliette Maulat avec l'appui de Caroline Gallez, 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 mobilités¹ sont moins intenses et les déplacements carbonés drastiquement réduits, l'objectif de l'atelier a été de recenser les outils et politiques d'aménagement ayant des effets sur la proximité et 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.

Plusieurs crises ont récemment joué un rôle autour de l'enjeu de proximité. Les études et sondages sur la crise sanitaire et ses conséquences ont

¹ Nous ne traitons que de la mobilité des personnes.

révéler une aspiration à davantage de proximité et à un ralentissement des modes de vie. Plus récemment, la crise de l'énergie liée à la guerre en Ukraine rappelle la dépendance à une mobilité carbonée coûteuse pour les trajets quotidiens de nombreux ménages contraints notamment par des déplacements domicile-travail importants.

L'atelier s'inscrit ainsi dans un contexte d'une nécessaire restriction des déplacements carbonés dans un horizon 2050. En effet, dans une perspective 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, premier 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. Celle-ci 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. L'évitement des déplacements carbonés est aujourd'hui relégué

par les pouvoirs publics derrière l'innovation technologique. Pour atteindre la neutralité carbone en 2050, une réduction de 40% à 60% des kilomètres parcourus en voiture est nécessaire.

De plus, d'après de nombreuses enquêtes, les Français aspirent à un ralentissement des modes de vies. Ce ralentissement peut s'organiser autour de modes de vie en proximité 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. Si l'objectif de proximité est présent dans les politiques de planification territoriale et les travaux d'expertise publique depuis une quinzaine d'années, il est formulé essentiellement en termes de densité, d'articulation urbanisme-transport ou encore d'accessibilité.

Méthodologie générale de l'atelier

Cet atelier professionnel s'est déroulé en 3 phases.

La première partie est un état de l'art de la notion de proximité. Il s'agit d'un cadrage initial autour de la notion de proximité, regroupant une synthèse des travaux scientifiques sur cette même notion, et une synthèse critique 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 en analysant les valeurs et discours autour de la mobilité qui y sont associés. Cette première phase a ainsi permis d'appréhender la notion de proximité, se l'approprier et voir comment elle se traduit dans les politiques et outils existants.

La deuxième partie est un bilan des politiques existantes d'aménagement favorables à la proximité dans l'aire métropolitaine de Nantes. Nous avons dans un premier temps réalisé un diagnostic du territoire en termes de dynamiques urbaines, résidentielles et démographiques. Ce diagnostic comprend 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 l'élaboration de ce bilan des politiques d'aménagement en

faveur de la proximité, à différentes échelles. 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 : comment les acteurs de l'aménagement se saisissent-ils de l'enjeu de proximité sur le terrain nantais et le définissent-ils? Quelle place pour la proximité dans les stratégies d'aménagement et la planification territoriale ? Quels sont les outils et les politiques structurantes en matière de proximité ? Quel bilan, quelles contraintes à la mise en place des politiques et outils d'aménagement favorables à la proximité ?

La troisième partie est une phase de prospective à l'horizon 2050. Dans ce contexte de mobilité contrainte, nous avons proposé une politique d'aménagement favorable à la proximité, qui prenne en compte de manière transsectorielle l'ensemble des dimensions des modes de vie. 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.



Figure 1 : Densification pavillonnaire à Clisson. Photographie du groupe, 2022.

PARTIE 1 - ÉTAT DE L'ART

Méthodologie

L'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. L'ensemble des connaissances, notions et outils recensés ont permis 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 rapport 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.

Principaux résultats

La première partie de cet état de l'art a permis de détailler les définitions de la notion de proximité dans la recherche en particulier dans le champ de l'aménagement. 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. Abordée et appropriée de différentes façons selon les chercheurs des différents champs des sciences humaines, elle conserve trois dimensions

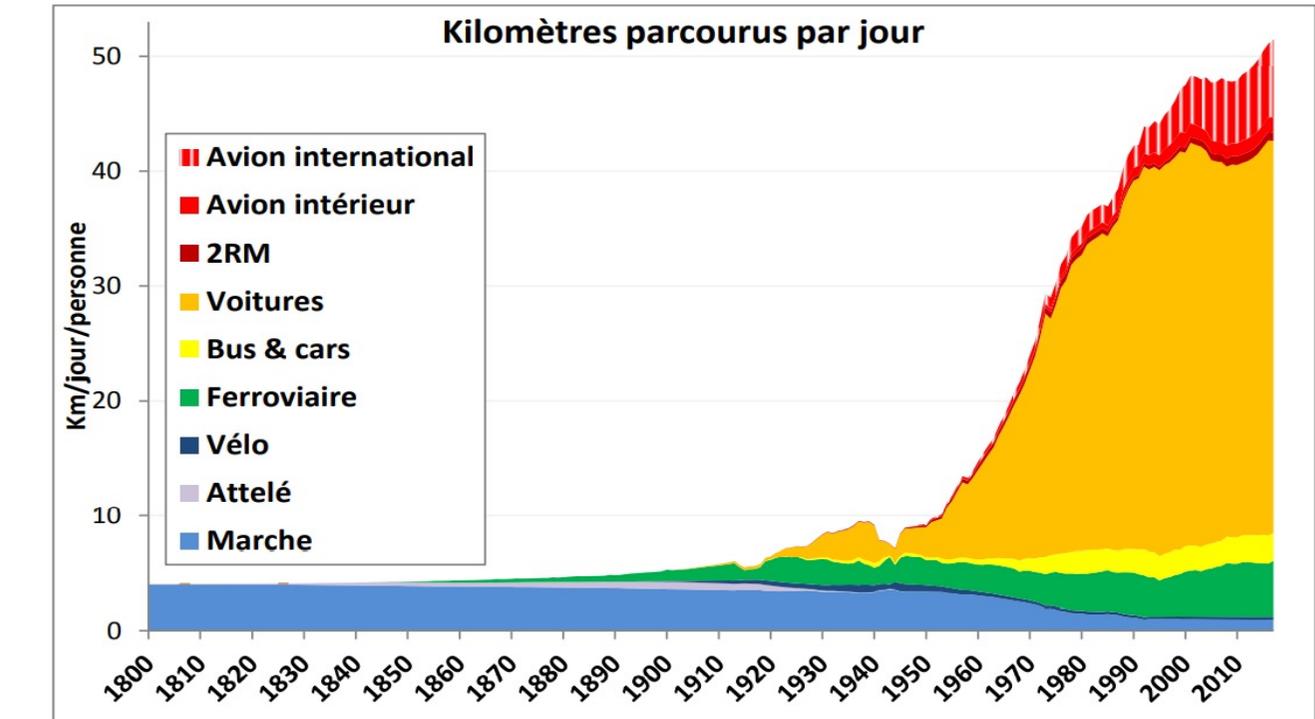


Figure 2 : Estimation du nombre de kilomètres par jour et par personne en France. 1800-2017. Source : A. Bigo (2020) Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement. Schéma à partir de nombreuses données compilées, en particulier CGDD, SNCF, DFAC, Orselli, Grubler, Papon : incertitudes importantes plus périodes sont éloignées.

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 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"

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 permet également de résumer l'effet des politiques d'urbanisme et sectorielles sur l'éclatement spatial des modes de vie. L'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. D'autant plus puisque certaines politiques publiques encouragent davantage cet éloignement des lieux 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. 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 et d'une réduction ou limitation des déplacements carbonés. Quelques initiatives vont vers une proximité spatiale mais elles demeurent assez anecdotiques et sont souvent 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



Figure 3 : Un des outils proposés dans la troisième partie sont les foncières solidaires. La coopérative Base commune est une telle foncière solidaire qui met en lien des propriétaires d'immobilier commercial vacants et des porteurs de projet. Les loyers pour les locaux sont décotés pendant les deux premières années. Cet outil est particulièrement intéressant dans le contexte d'une commune avec une stratégie foncière définie qui se sert de la préemption foncière pour activer des rez-de-chaussées inactifs. Image : Boutique du tambour battant à Saint-Étienne. Source : Base Communes.

denses, périurbains et ruraux, des impensés en termes de proximité spatiale, alors même que ces espaces représentent les territoires où l'enjeu de proximité est prégnant par l'éloignement aux services et équipements.

PARTIE 2 - LA PROXIMITÉ DANS LA RÉGION NANTAISE. DIAGNOSTIC ET BILAN DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT

Méthodologie

Cette deuxième phase du travail s'appuie sur un travail de terrain sur l'ensemble de la région nantaise. Il est nourri par trois sources principales: des observations effectuées dans différentes communes de la région nantaise (au sens large), documentées à travers des grilles d'observations ainsi que des photos, des entretiens avec différents acteurs de l'aménagement et développement de la région nantaise (élus, des techniciens au sein des services d'urbanisme sur les niveaux communaux et intercommunaux, et des spécialistes des questions de proximité, notamment des chercheurs et urbanistes), ainsi qu'une analyse de documents stratégiques et de planification (SRADDET de la Région Pays de Loire, SCOT du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, le PLUm de métropole de Nantes, le PDU et PADD de Nantes Métropole). Une première partie a été consacrée à une présentation et étude du territoire nantais et dresse un diagnostic du territoire. Dans un deuxième temps nous nous sommes réinterrogés sur la définition de la proximité qui est faite dans ce contexte territorialisé spécifique. 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.

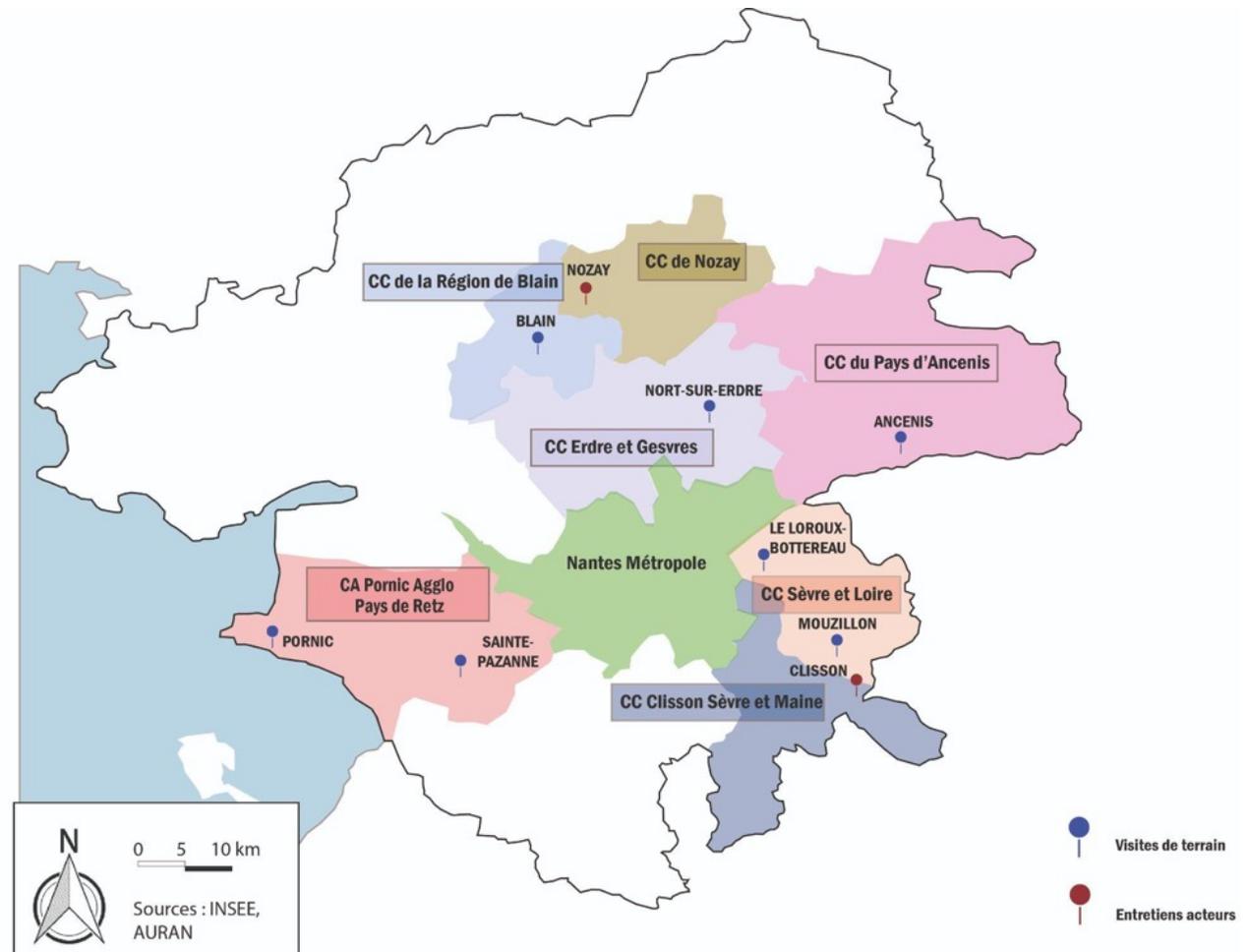


Figure 3 : Présentation du terrain d'études dans le périmètre du département de Loire-Atlantique. Réalisation du groupe, 2022

Principaux résultats

Le contexte spécifique de la région nantaise a des implications sur la prise en compte et les enjeux autour de la proximité spatiale. 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). La région nantaise se caractérise par un dynamisme démographique et économique important avec pour effet direct un fort mouvement de périurbanisation entamé dès les années 1975. Cet étalement urbain a notamment été permis et intensifié par la motorisation des ménages qui a entraîné un éclatement entre les lieux de vie et d'habitat (Devisme, 2009) 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 (AURAN, 2021).

Les entretiens menés avec différents acteurs du territoire, notamment les élus et techniciens, ont permis de noter que la proximité est avant tout comprise dans son aspect social par les acteurs



Figure 4 : Couverture en services fondamentaux du territoire de Nantes Métropole, AURAN, 2021.

sur le terrain autour des enjeux de proximité citoyenne et humaine. La définition de la proximité varie également selon les types et configurations de territoire disparates dans la région nantaise :

dans les quartiers urbains centraux, la proximité est avant tout perçue à travers la ville du quart d'heure et donc l'accès en modes actifs aux principaux équipements et services du

quotidiens alors que dans les territoires ruraux la proximité se fait à une échelle plus large, impliquant des déplacements motorisés. **Les 3/4 des habitants de la métropole vivent à moins de 15 minutes à pied de l'ensemble des services fondamentaux.**

Les grands documents de planification territoriale, quelle que soit leur échelle, et les plans d'actions régionaux et nationaux inscrivent des objectifs et outils pour favoriser la proximité (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.). Néanmoins, cette volonté de rapprochement spatial n'est pas toujours suivie d'effets. La mise en œuvre de certaines politiques de proximité se heurte aussi au manque de moyens financiers ou d'ingénierie des collectivités locales et au manque d'ingénierie. Parfois, celui-ci sert également plus en tant que marketing territorial et ne dépasse pas des actes symboliques.

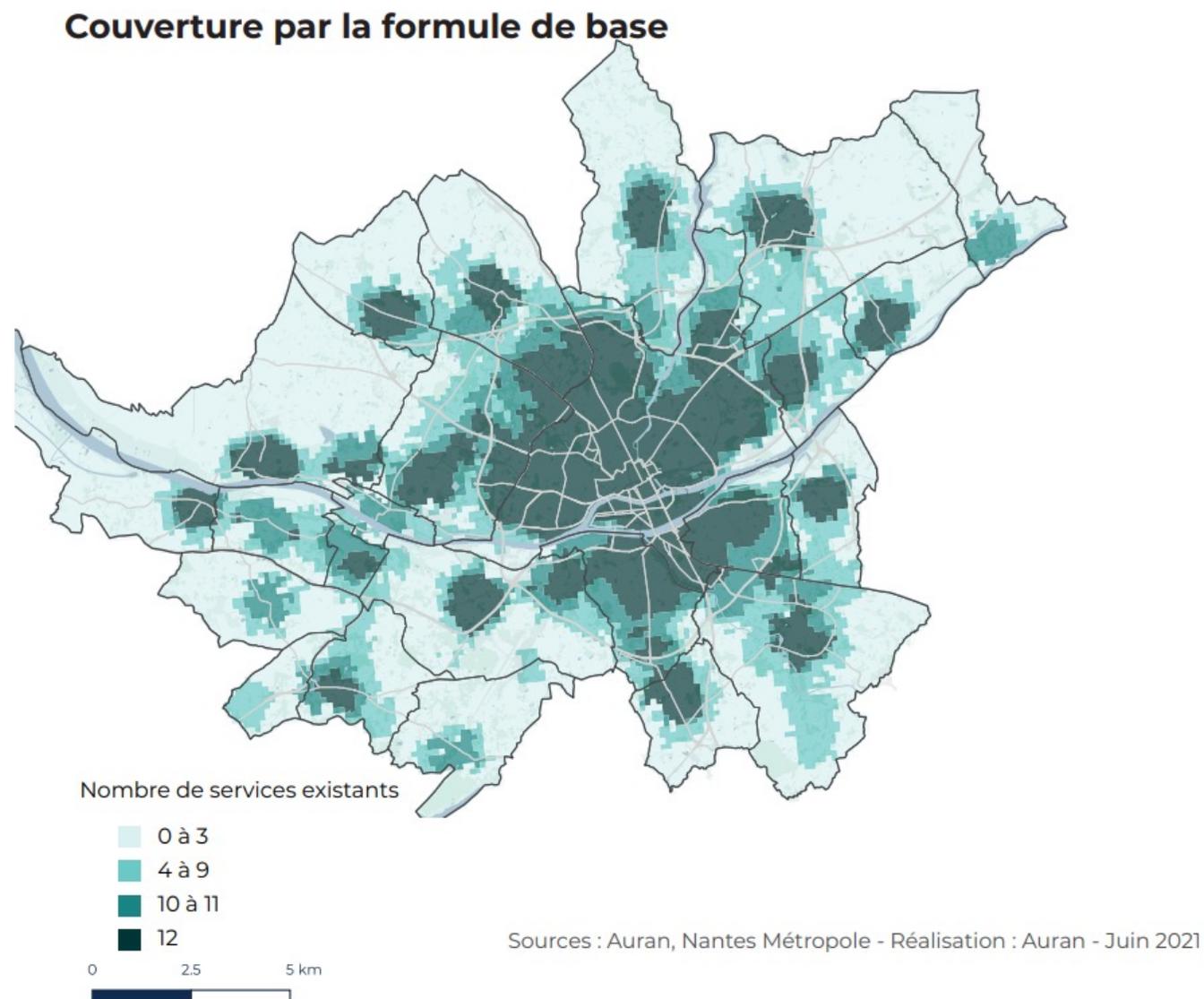


Figure 5 : Couverture en services fondamentaux du territoire de Nantes Métropole, AURAN, 2021.

PARTIE 3 - PROSPECTIVE À L'HORIZON DE 2050. PROPOSITION DE LEVIERS FAVORABLES À DES MODES DE VIE EN PROXIMITÉ

A la suite des réunions et de l'évolution du cahier des charges, la partie trois dédiée à la prospective a été traitée indépendamment. Novices en la matière, une première partie du travail a consisté pour nous à se familiariser aux différentes méthodes de prospectives, aux divers choix possibles et surtout poser un cadre et de premiers jalons pour notre travail. Suite aux travaux menés par le Forum Vies Mobiles, et dans une recherche de cohérence au sein du groupe, il a été décidé de travailler sur un horizon 2050 qui soit le plus désirable possible pour le groupe d'étudiants (non représentatifs de la société) que nous sommes en 2022.

Contexte 2050

Un premier travail de définition du contexte existant en 2050 a donc été nécessaire afin de pouvoir réfléchir sur une base commune et concertée. Notre cheminement a commencé par l'étude de l'AURAN sur la ville du quart d'heure nantaise et la définition de dix services essentiels. En s'appropriant, puis en transformant cette liste, nous avons fait émerger et classé dix enjeux essentiels en 2050 pour une vie désirable : se loger, respirer, se nourrir, se déplacer, s'entraider, se soigner, s'éduquer, se divertir, travailler et consommer.

Pour chacun de ces enjeux, nous nous sommes appliqués à imaginer leur contexte en 2050 et quelques outils pour souligner leur importance. Ces enjeux sont une entrée en matière pour comprendre notre démarche ainsi qu'un fil rouge pour suivre la construction des carnets de prospective.

Dans le prolongement des dix services et équipements essentiels de l'AURAN (Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise qui a réalisé une étude sur les services et équipements dans la ville du quart d'heure en 2020), réadaptés et appropriés, nous avons procédé à leur territorialisation fictive selon nos besoins essentiels afin de mieux appréhender le sens de la proximité. Ils se répartissent donc sur trois types d'espaces selon leur désirabilité dans le type de territoire vécu :

- à 15 minutes à pieds
- à 15 minutes en modes actifs
- à 15 minutes en modes partagés

Cet exercice de pensée a été appliqué à cinq types de territoires fictifs : ville-centre, banlieue, périurbain, bourg structurant, et commune rurale pour comprendre la différente appréciation de la proximité selon les territoires sur lesquels elle s'applique, ainsi que les difficultés qui se posent aujourd'hui pour des modes de vie en proximité.

Leviers nationaux et métropolitains

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. Nous avons fait le choix de présenter un outil par enjeu identifié, afin de donner une idée du contenu de cette première sous-partie, au lieu de faire un résumé.

Se loger

Les politiques fiscales actuelles ne sont pas en cohérence avec l'objectif de proximité spatiale et poussent les entreprises, les ménages, les collectivités à construire et s'installer loin des centres urbains, pendant que la qualité des logements notamment en secteur dense se dégrade pour les logements neufs par rapport au logement ancien. Un bon exemple pour ces politiques fiscales incohérentes à l'objectif de la proximité sont les frais réels des déplacements domicile-travail qui 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 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%), il s'agit ainsi de modifier le système de remboursement des frais réels (barème des frais kilométriques).

Se divertir

Dans l'objectif des modes de vie en proximité, le rapprochement des activités de loisirs et de divertissement des centralités apparaît comme un enjeu central en 2050 avec la digitalisation et le rapprochement de l'offre culturelle. À travers la mise en place d'un programme Action ville culturelle, un fond de soutien des projets peut être créé qui renforce et soutient des lieux culturels locaux (musées, cinémas, théâtres, bibliothèques), afin de réduire des déplacements pour des raisons culturelles vers des plus grandes centralités. Il sera également intéressant de créer d'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. Ainsi, inscrire dans la loi un « droit à un espace vert » paraît crucial. Celui-ci pourrait être mise 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 (en reprenant l'idée d'un bouclier rural / périurbain).



Figure 6 : Reconversion d'un parking en parc urbain au Palais des Spectacles à Saint-Étienne. Source : Alexandre Chemetoff & associés – Arnaud Dubois Fresney via CEREMA.

Travailler

Les leviers doivent permettre un rapprochement des lieux d'emplois et des lieux de d'habitat, par exemple en appréhendant la localisation des entreprises en fonction des bassins de vie et de la desserte en transports en commun, ainsi qu'envisager des dispositifs de mutualisation du foncier d'entreprises et d'échanges de postes entre entreprises ou entre sites (par exemple avec la politique ABC menée au Pays-Bas dans les années 80 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.

Se déplacer

Dans un contexte où 60% des déplacements domicile-travail font moins de 5 km, le développement des solutions de déplacements de proximité alternative à la voiture individuelle devient un levier central. L'aménagement des itinéraires cyclables structurants reliant les centralités du territoire notamment les liaisons intercommunales rurales 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. **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.

Vivre ensemble

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 pour rapprocher services publics de proximité (espaces éducatifs, de santé...)



Figure 7 : Nourrir une commune en circuit court: la municipalité de Maisons-Alfort a lancé un projet de maraîchage pour approvisionner les crèches de la ville en fruits et légumes locaux. Source : © David Dinh /Maisons-Alfort.

et population doivent être mises en place pour assurer un maillage fin sur le territoire en particulier en périurbain et rural. Il s'agit ainsi de mettre en place un droit aux services publics à travers un « bouclier rural et périurbain » inscrit dans la loi un droit aux services publics afin de lutter contre leur désertification. Ainsi, 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.

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. Les commerces de centre-ville et lieux d'artisanat peuvent indirectement être soutenus à travers l'introduction d'une taxation des parkings des grandes surfaces qui sera calculée en fonction de la taille des parkings des grandes surfaces en périphérie (surface imperméabilisée). Elle permettrait de rétablir un équilibre avec le centre-ville, puisqu'elle contrebalance l'avantage comparatif offert par la facilité d'accès à de grandes surfaces de stationnement gratuites contrairement au centre des villes.

Nom du levier	Faisabilité (court terme / long terme)	Impact sur la proximité	Acceptabilité sociale
Se loger			
1. Augmenter la taxe d'aménagement pour des lotissements	●●●●●	●●●●○	●●○○○
2. Modifier le système de remboursement des frais réels (barème des frais kilométriques)	●●●●●	●○○○○	●○○○○
3. Mettre en place d'une charte nationale pour les promoteurs pour la qualité du bâti	●●●●○	●●●○○	●●●○○
4. Réformer la taxe foncière pour pallier au déséquilibre fiscal centre-périphéries	●●●○○	●●●○○	●○○○○
5. Rendre la fiscalité avantageuse pour la rénovation du patrimoine bâti en centre-ville	●●●●●	●●●○○	●●●●●
6. 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	●●●○○	●●●○○	●●●○○
7. Imposer une étude d'accessibilité à pied ou en vélo dans les dossiers de demande de permis de construire	●●●○○	●●●○○	●●●○○
<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> 1 2 5 Phase 1 → 2030 6 7 3 4 Phase 2 → 2040 Phase 3 → 2050 </div>			
Se rafraîchir			
8. Inscrire dans la loi un «droit à un espace vert»	●●●●●	●●●●○	●●●●○
9. Créer un fond national de reconversion de parkings extérieurs	●●●○○	●●●○○	●●○○○
<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> 9 Phase 1 → 2030 8 Phase 2 → 2040 Phase 3 → 2050 </div>			
Travailler			
10. Intégrer le temps de déplacements dans le temps de travail	●○○○○	●●○○○	●●●○○
11. Généraliser le forfait mobilités durables	●●●●●	●●●○○	●●●○○
12. Rendre plus contraignant la mise en place et les mesures des Plans de Mobilité (PDM)	●●●○○	●●○○○	●●○○○
<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> 11 12 Phase 1 → 2030 Phase 2 → 2040 10 Phase 3 → 2050 </div>			
Se déplacer			
13. Investir dans le secteur ferroviaire pour moderniser le réseau structurant et sauver les lignes de desserte fine du territoire	●●●○○	●●●○○	●●●○○
14. Augmenter les fonds mobilités actives	●●●●●	●●●○○	●●●○○
15. Encourager le développement de solutions de déplacements intermédiaires	●●○○○	●●○○○	●●○○○
16. Réformer le modèle économique des transports collectifs pour augmenter les financements	●○○○○	●○○○○	●○○○○

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	●●○○○	●●○○○	●●○○○
<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> 14 20 19 17 13 Phase 1 → 2030 18 16 15 Phase 2 → 2040 Phase 3 → 2050 </div>			
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	●○○○○	●●○○○	●○○○○
<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> 21 Phase 1 → 2030 22 Phase 2 → 2040 Phase 3 → 2050 </div>			
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)	●○○○○	●●○○○	●●○○○
<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> 24 Phase 1 → 2030 23 Phase 2 → 2040 Phase 3 → 2050 </div>			
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	●○○○○	●●○○○	●●○○○
<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> 25 26 27 28 Phase 1 → 2030 Phase 2 → 2040 Phase 3 → 2050 </div>			
Se divertir			
28. Mettre en place un programme Action ville culturelle	●○○○○	●●○○○	●●○○○

Figure 8 : Tableau de synthèse et évaluation des outils nationaux proposés dans la phase 3. Réalisation du groupe, 2022.

Carnets de prospective et leviers locaux

Il est tout d'abord important de noter que les leviers présentés ne constituent pas une liste exhaustive de l'ensemble des outils pouvant avoir un effet direct ou indirect sur la proximité, mais des choix subjectifs selon des exemples et références relevées par le groupe. Les leviers sont classés au niveau national, régional et métropolitain. L'ensemble est référencé dans un tableau proposant une évaluation subjective de leur faisabilité, de leur impact sur la proximité et de leur acceptabilité sociale. Cette évaluation a été réalisée de manière collégiale après discussions et débats. Un phasage de ces leviers est proposé dans le tableau récapitulatif en annexe (3 phases : horizon 2030 / court-terme ; horizon 2040 / moyen-terme ; horizon 2050 / long-terme).

Une deuxième sous-partie a été dédiée à des leviers locaux et localisés sur cinq territoires supports :

- Quartier Prairie au Duc à Nantes (Ville-centre)
- Saint-Herblain (Banlieue)
- Basse Goulaine (Périurbain)
- Blain (Bourg structurant)
- Abbaretz (Rural)

Ces territoires sont présentés dans cinq carnets de prospective qui reprennent des leviers et outils territorialisés ou référencés. Si les territoires choisis sont classés selon une certaine typologie

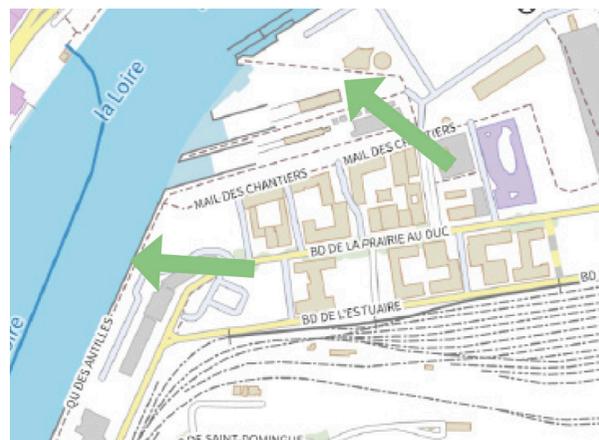


Figure 9 : le quotidien de Lia, persona du quartier du centre-ville nantais en 2050, met en avant l'importance de penser les liens entre le quartier et la Loire : aménager des petits espaces verts et des liaisons vertes vers la Loire. Réalisation du groupe, 2022.

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 de sorte à ce que les mesures proposées puissent être déclinées et appropriées sur d'autres territoires aux caractéristiques proches. Il est important de noter qu'il est difficile de comparer ces différents terrains supports entre eux, du fait de leur périmètres et réalités divers. C'est dans cette optique que nous avons choisi de détailler les leviers locaux à partir de territoires types. Dans cette perspective, les leviers locaux ont à leur tour été évalués selon trois critères : leur



Figure 10 : Felipe emprunte le le périphérique transformé en boulevard urbain dédié aux modes actifs, avec une seule voie pour les véhicules motorisés partagés dans l'objectif avec pour objectif est de baisser la place de l'automobile en y réduisant la vitesse de circulation ainsi que le nombre de voies réservées aux voitures. Source : leidd.fr.

faisabilité, leur efficacité en faveur de la proximité ainsi que leur acceptabilité sociale.

Afin d'illustrer au mieux les leviers et outils issus des carnets de territoire, nous y avons ajouté pour chacun d'entre eux des personas, insérés au sein d'un moment de la semaine. La réflexion des personas s'est articulée autour de plusieurs enjeux : une représentativité générationnelle et sociale, ainsi que des moments divers au sein de la semaine mais aussi des saisons. Ce sont ainsi cinq personnages dont les vies s'insèrent dans les carnets de prospective pour souligner discrètement l'impact des outils et leviers imaginés dans la vie quotidienne en 2050.



Figure 11 : Une médiation culturelle que Suzanne pourrait organiser. A Saint-Brieuc (Côtes d'Armor), le festival annuel de street-art «Just Do Paint», permet de transformer les facades 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 facades les moins accueillantes et les murs aveugles font partie des espaces les plus recherchés pour donner à voir la ville sous un nouvel angle. Source : glartent.com

Dans le quartier de Prairie au Duc, Lia a 19 ans et suite à un parcours compliqué est en réinsertion dans une entreprise de réparation de vélos. Elle travaille un dimanche matin avant de retrouver ses amis pour un banquet de voisins et une baignade dans la Loire du fait d'un pic de chaleur en Mars. A Saint-Herblain, Felipe est jeune médecin en quartier prioritaire de la ville. Il réalise des consultations en physique et virtuelles. Le jeudi soir, il anime des ciné-débats dans l'école d'à côté et rentre chez son ami à vélo en passant par le périphérique de Nantes, reconverti en faveur des modes actifs.

Dans la commune de Basse Goulaine, Suzanne, 78 ans, est une ancienne propriétaire de station



Figure 12 : «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 républicain de demain, similaire à la recyclerie dans laquelle Emma travaille. Source: chroniques-architecture.com

essence. Aujourd'hui, retraitée active de la commune, elle organise des cours de Tai-Chi pour les actifs en télétravail. Elle participe aussi aux médiations culturelles organisées par la ville et rentre déjeuner chez elle avec les deux enfants de ses voisins qui se rendent des services mutuellement.

A Blain, Emma, 45 ans, est cadre à mi-temps en informatique et travaille sur l'ancienne zone commerciale de l'Hyper U, reconvertie en bureaux et logements. Elle va chercher son fils à l'école pour l'emmener au théâtre. Pendant ce temps, elle travaille à la recyclerie pour réparer et prolonger la durée de vie de l'électronique du petit et gros électroménager.



Figure 13 : Les services mobiles nous paraissent être un levier important afin d'assurer un maillage fin de services et équipements nécessaires à des modes de vies en proximité. Nous nous inspirons ici de la société Dok'Ici, qui vise à lutter contre les déserts médicaux dans des territoires ruraux. En 2050, Quentin peut prendre rendez-vous chez le docteur mobile qui passe une fois par semaine à Abbaretz et y passer entre la fin de son travail et l'atelier participatif d'urbanisme. Source : DOK'Ici.

Enfin, à Abbaretz, Quentin, 58 ans, est un ancien chauffeur livreur dont l'activité s'est recentrée sur le nord de la métropole nantaise. Il travaille tôt le matin pour collecter des produits frais et les livrer à des cantines ou des restaurants d'entreprises. Il habite en collocation pour actifs dans la commune et participe aux ateliers participatifs du conseil citoyen de l'urbanisme.

CONCLUSION ET PERSPECTIVES : APPORTS ET PISTES D'APPROFONDISSEMENT

Les deux premières phases de notre travail ont établi le fait que la proximité est certes un concept utilisé par les différents discours, présent dans les politiques d'aménagement, mais aux résultats encore trop insuffisants, en particulier dans les zones peu denses. Penser la proximité implique donc de dépasser les sujets cadres de l'aménagement et de l'urbanisme et d'embrasser l'ensemble des composantes des vies que l'on mène : notre vie professionnelle, personnelle, notre rapport à la nature et à ce et ceux qui nous entourent. Ce travail fastidieux résume donc de manière inédite les différentes interprétations de la proximité, synthétise les concepts, leviers et outils existants, et ce à différentes échelles : nationale et internationale avec les concepts présentés dans la phase une et nationale, métropolitaine puis locale au sein de la phase deux sur Nantes.

Les politiques d'aménagement favorables aux modes de vie en proximité se sont caractérisées par la proposition de leviers et d'outils pour imaginer et se donner les moyens de créer ce futur désirable d'une vie en proximité. La 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 et le flux de matière, des biens, des marchandises et de la logistique que cela implique 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 pourrait être une perspective intéressante de poursuite de l'analyse.



Figure 14 : Zone 30 dans un quartier pavillonnaire à Saint-Pazanne. Photographie du groupe, 2022.

BIBLIOGRAPHIE

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

Baccaïni, B., Sémécurbe, F. and Thomas, G. (2007) « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », INSEE Première, (1129), p. 4

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>.

Beaucire Francis., Émangard Pierre-Henri, Allard Marc, 1997, « Les déplacements domicile-travail dans l'archipel nantais », in Transports urbains, n°96, p.9

Beaucire Francis *La conjecture de Zahavi est-elle toujours d'actualité ?*, Chroniques Audio - Forum Vies Mobiles, 27 mai 2013

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

Charmes Eric et al., *La densification en débat*, Dossier études foncières n°145, mai-juin 2010

Crozet Yves 2019, 3 Juin, « Vitesse des déplacements », Forum Vies Mobiles. <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/vitesse-des-deplacements-12976>

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>

Doré Gwénaél, « 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>

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-dacces-aux-ressources-interet-dune-approche-fondee-sur-laccessibilite/>.

Frétygn Jean-Baptiste, Juliette Maulat « Facing the environmental transition: The critical issue of grasping mobile spatialities at the crossroads of (un) changing practices an

Forum Vies Mobiles Pour en finir avec la vitesse, 2020

Gallez, Caroline. « 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.

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>,

Maulat, Juliette. « 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/>.

Munafò Sébastien, « Forme urbaine et mobilités de loisirs : l'« effet barbecue » sur le grill », Cybergeog: European Journal of Geography, 2017

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

Raux, Charles, et Eric Charmes. « Tous en ville ! Faut-il empêcher l'émiettement périurbain pour décarboner la mobilité ? » Cybergeog : European Journal of Geography, 14 juin 2021. <https://doi.org/10.4000/cybergeog.36910>.

Renard Jean. "Nantes, métropole inachevée?". In: L'information géographique, volume 64, n°2, 2000. pp. 117-133.

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)

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>.

Enquêtes et études

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

Documents de planifications et urbanisme

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

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

Abdelli, Mehdy ; Baccou, Violette ; Galand, Paul ; Saint-Jalme, Anna ; Senften, Flora, 2022, *Comment aménager les territoires pour favoriser des modes de vie en proximité ? Un atelier prospectif* , Atelier professionnel Master 2 Urbanisme et Aménagement, Paris 1 Panthéon-Sorbonne, pour le Forum Vies Mobiles, 266 p.