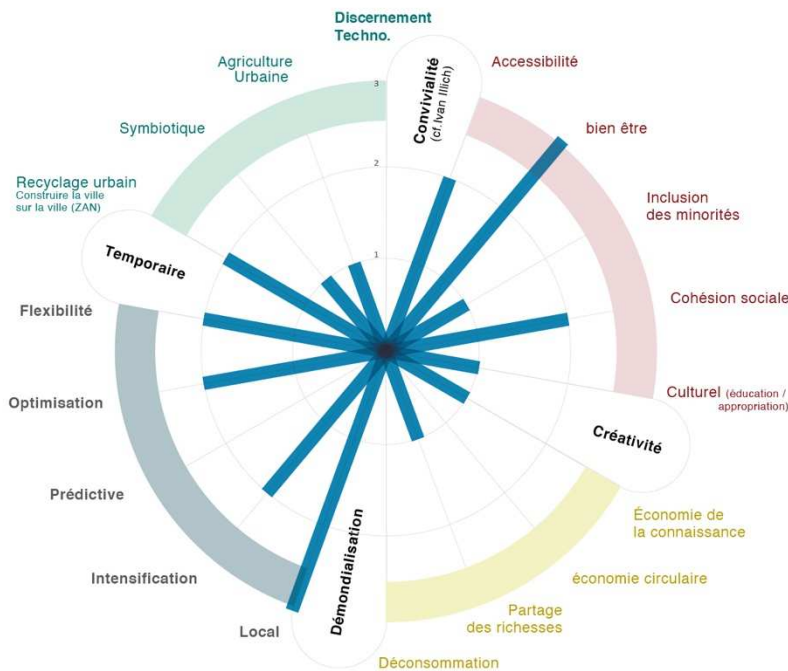


Le concept de Ville des proximités (Carlos Moreno, 2016), faisant écho à la notion de ville intense (Jacobs, 1961), entend développer une accessibilité de proximité aux besoins quotidiens des urbains. Cette notion de *proximité des services* est apparue dans les années 1980 et s'entend alors d'un point de vue objectif : « parce qu'ancrée sur un espace local restreint », ou subjectif : « renvoyant à la dimension relationnelle de la prestation » (Laville et Nyssens, 2006). L'enjeu est double : préserver l'environnement en limitant les trajets et améliorer le cadre de vie en ville (Bailey, 2014).



Le concept de ville des proximités

Définitions et marqueurs : Dans la notion contemporaine de « ville des proximités », est entendu « proche » ce qui est accessible dans un rayon de 15 minutes à pied (soit 1km) ou à vélo (soit 3km). Sont quant à eux compris comme « *besoins quotidiens* » six fonctions reconnues comme essentielles : se loger et produire dignement, accéder aux soins, s’approvisionner, apprendre et s’épanouir. Afin de permettre une telle diversité fonctionnelle dans un espace délimité, une mixité fonctionnelle du bâti est nécessaire (Carlos Moreno, 2016). Celle-ci peut faire appel au chrono-urbanisme, outil d’aménagement des temps urbains, telle que décrite par Luc Gwiazdzinski (2012). Une telle proximité spatiale serait amenée à stimuler des communautés locales dynamiques, à créer des « villes ».

Ce concept d’une ville rendue qualitative par son intensité proche n’est pourtant pas l’apanage du XXI^{ème} siècle : dès les années 1960, la journaliste et théoricienne de l’urbanisme Jane Jacobs prédit dans son ouvrage *Déclin et survie des grandes villes américaines* (Jacobs, 1961) l’échec du développement urbain conditionné par la voiture et son étalement démesuré. Sans prétendre éditer un manifeste de la ville idéale l’auteur, qui se présente comme citoyenne urbaine, se propose d’observer les lacunes des aménagements américains et de les mettre au regard de ce qui selon elle fonctionne, fait urbanité, et correspond aux quartiers populaires non encore soumis à l’urbanisme moderne « *officiel* ». Ainsi pour Jane Jacobs déjà, la ville désirable doit être mixte, dense et dézonée : « *Dans nos villes, nous avons besoin de toutes les formes de diversité possibles, entremêlées de façon à se compléter les unes les autres* ». Bien qu’aucune valeur de temps ne soit citée, il est à noter que cette densité d’activités est rendue possible par un maillage viaire serré, davantage propice au piéton qu’à la voiture. On retrouve également chez Jacobs l’idée...

Concepts associés : Chrono-urbanisme, ville adaptable / malléable, ville à échelle humaine, ville intense, bio-îlot, ville archipel.

... qu'une ville n'est pas uniquement une articulation fonctionnelle d'immeubles et de voies : « *c'est un tissu de relations sociales, un milieu où s'épanouissent des sentiments et des sympathies* ». Par cette approche sensible et sociale de la ville, où le bien-être, le sentiment de sécurité et la possibilité de créer du lien jouent un rôle aussi important que les échanges marchands, Jane Jacobs définit ce qu'elle appelle la *ville intense*.

La ville des proximités met elle aussi en œuvre l'amélioration des accessibilités à pied (marchabilité) et à vélo, faisant évoluer ses infrastructures en faveur de ces modes doux : c'est la « ville de la pantoufle » comme la définit Philippe Madec sous le terme de "bio-îlot". Pour lui, la place accordée au piéton est vectrice d'une "vie paisible" et favorise les "continuités écologiques et paysagères" (Madec, 2008). Cette réflexion sur la proximité des besoins peut à ce titre être mise en relation avec une approche dite soutenable de la mobilité urbaine, dite *Avoid, Shift, Improve* (sutp.org). Le premier jalon de cette approche, motions de l'initiative européenne Sustainable Urban Transport Project, est "d'éviter le besoin de prendre les transports », c'est-à-dire planifier la ville en « zones d'utilisation mixte ». À la suite de ce premier jalon grâce auquel la majorité des déplacements peut se faire à pied, il s'agira ensuite de modifier les transports en commun pour les rendre plus durables et d'améliorer les performances des transports individuels en dernier recours (sutp.org).

Liens avec la low-tech : Cette approche de la mobilité, dont la proximité est l'outil planificateur premier, adopte une démarche similaire à la démarche low-tech, en questionnant avant tout le besoin et en cherchant à l'amenuiser. La proximité spatiale et donc temporelle, en tant que vecteur d'accessibilité, permet ici cette réduction d'usage.

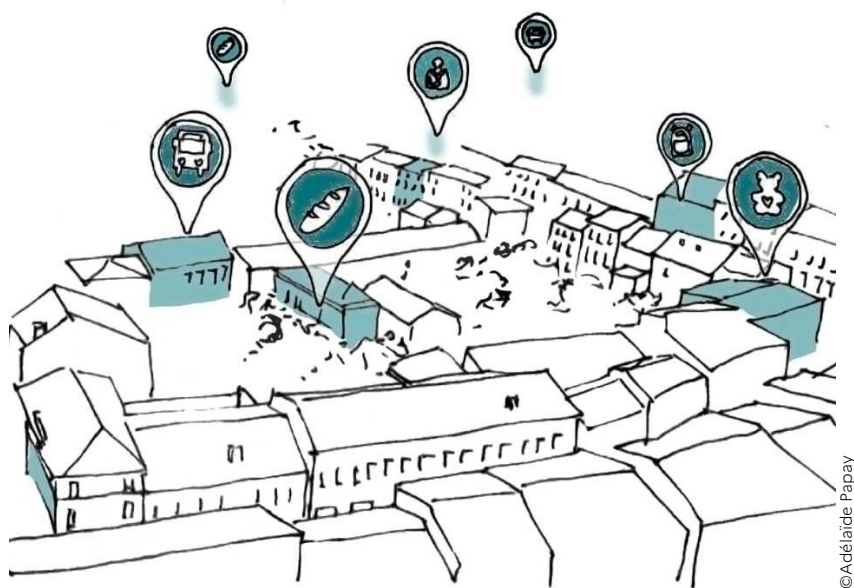


Illustration n° 8 : La répartition de l'offre commerciale, de services, de transports, de loisirs et de travail à proximité du lieu de résidence

ANNEXE 4 : À PROPOS DE LA VILLE DES PROXIMITES

Introduction

Le concept de Ville des proximités (Carlos Moreno, 2016), faisant écho à la notion de ville intense (Jacobs, 2016), entend développer une accessibilité de proximité aux besoins quotidiens des urbains. Il s'est récemment vu réapproprié ville du quart d'heure par le groupe politique Paris en Commun. Dans son acception actuelle, le concept de « proximité » combine les notions de "milieu de vie complet" et de "ville polycentrique", en adoptant la perspective du déplacement en tant qu'expérience individuelle et excluant les transports motorisés comme la voiture individuelle. C'est la qualité de l'expérience du déplacement qui est recherchée, comme reflétant son degré de pénibilité et d'acceptabilité. Cette notion de *proximité des services* est apparue dans les années 1980 et s'entend alors d'un point de vue objectif : « parce qu'ancrée sur un espace local restreint », ou subjectif : « renvoyant à la dimension relationnelle de la prestation » (Laville et Nyssens, 2006). L'enjeu est double : préserver l'environnement en limitant les trajets et améliorer le cadre de vie en ville (Bailly, 2014).

Qualité et vie en ville

Pour qualifier la notion contemporaine de « ville des proximités », il s'agit de définir à la fois la notion de « proximité » et celle des « besoins quotidiens ». Est entendu « proche » ce qui est accessible dans un rayon de 15 minutes à pied (soit 1 kilomètre) ou à vélo (soit 3 kilomètres). Sont quant à eux compris comme « besoins quotidiens » six fonctions reconnues comme essentielles : se loger et produire dignement, accéder aux soins, s'approvisionner, apprendre et s'épanouir.

Dans cette optique est sous-entendue une mixité fonctionnelle, nécessaire au bâti pour permettre une telle profusion de possibilités dans un espace délimité. Cette mixité peut alors faire appel à une forme de *chrono-urbanisme* (Gwiadzinski, 2012), à l'image des cours d'écoles ouvertes le week-ends à d'autres usages urbains. Une telle proximité spatiale est amenée à stimuler des communautés locales dynamiques, à créer des « vies de quartier », expression entendue comme composante d'une qualité de vie en ville.

Du fait de son organisation polycentrique, la *ville des proximités* va à l'encontre d'une pensée moderniste qui prônait jusqu'à récemment la séparation des fonctions de la ville dans un zoning prédéfini. Cela signifie-t-il alors le retour en centre-ville d'activités jusqu'alors reléguées aux espaces périurbains ? Le concept semble en outre pouvoir se dupliquer à des échelles plus vastes, tel le « territoire de la demi-heure » (Moreno, 2016), où l'unité de temps s'adapte à l'échelle territoriale.

La ville intense

Ce concept d'une ville rendue qualitative par son intensité proche n'est pourtant pas l'apanage du XXI^{ème} siècle : dès les années 1960, la journaliste et théoricienne de l'urbanisme Jane Jacobs prédit dans son ouvrage *Déclin et survie des grandes villes américaines* (Jacobs, 1961) l'échec du développement urbain conditionné par la voiture et son étalement démesuré à coup de centres commerciaux et autres quartiers d'affaires. Sans prétendre éditer un manifeste de la ville idéale l'autrice, qui se présente comme citoyenne urbaine, se propose d'observer les lacunes des aménagements américains et de les mettre au regard de ce qui selon elle fonctionne, fait urbanité, et correspond aux quartiers populaires non encore soumis à l'urbanisme moderne « officiel ». Ainsi pour Jane Jacobs déjà, la ville désirable doit être mixte, dense et dézonée : "Dans nos villes, nous avons besoin de toutes les formes de diversité possibles, entremêlées de façon à se compléter les unes les autres". Bien qu'aucune valeur de temps ne soit citée, il est à noter que cette densité d'activités est rendue possible par un maillage viaire serré, davantage propice au piéton qu'à la voiture. On retrouve également chez Jacobs l'idée qu'une ville n'est pas uniquement une articulation fonctionnelle d'immeubles et de voies : « c'est un tissu de relations sociales, un milieu où s'épanouissent des sentiments et des sympathies ». Par cette approche sensible et sociale de la ville, où le bien-être, le sentiment de sécurité et la possibilité de créer du lien jouent un rôle aussi important que les échanges marchands, Jane Jacobs définit ce qu'elle appelle *la ville intense*.

Accessibilité et marchabilité

La ville des proximités met elle aussi en œuvre l'amélioration des accessibilités à pied (marchabilité) et à vélo, faisant évoluer ses infrastructures en faveur de ces modes doux : c'est la "ville de la pantoufle" comme la définit Philippe Madec sous le terme de "bio-îlot". Pour lui, la place accordée au piéton est vectrice d'une "vie paisible" et favorise les "continuités écologiques et paysagères" (Madec, 2008). Cette réflexion sur la proximité des besoins peut à ce titre être mise en relation avec une approche dite soutenable de la mobilité urbaine, dite *Avoid, Shift, Improve* (sutp.org). Le premier jalon de cette approche, motions de l'initiative européenne Sustainable Urban Transport Project, est "d'éviter le besoin de prendre les transports", c'est-à-dire planifier la ville en « zones d'utilisation mixte ». À la suite de ce

premier jalon grâce auquel la majorité des déplacements peut se faire à pied, il s'agira ensuite de modifier les transports en commun pour les rendre plus durables et d'améliorer les performances des transports individuels en dernier recours (sutp.org).

Conclusion : une réduction des besoins mobilitaires

Cette approche de la mobilité, dont la proximité est l'outil planificateur premier, adopte une démarche similaire à la démarche low-tech, en questionnant avant tout le besoin et en cherchant à l'amenuiser. La proximité spatiale, et donc temporelle, en tant que vecteur d'accessibilité, permet ici cette réduction d'usage.

Concepts associés

Chrono-urbanisme, ville adaptable / malléable, ville à échelle humaine

Exemples majeurs

Un concept similaire, nommé « Ville Archipel », a également servi de support au développement de la ville de Rennes (Chapuis et Viard, 2013). Copenhague (Five minutes City, programme appliqué depuis presque 3 ans) ; Barcelone (Les Super Blocks depuis 2016 dans la trame de Cerda) ; Melbourne (20 Minutes City) ; Milan (35 km de voies cyclables et transformation des rues accueillant des écoles en voies piétonnes).