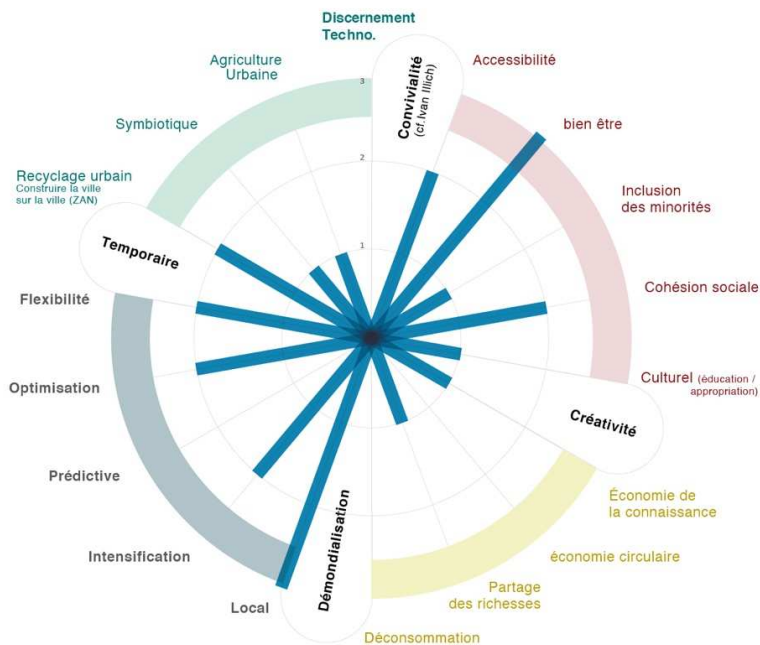


# 8 Ville des proximités



## 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 programmatique 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<sup>ème</sup> 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’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...

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 (Bailly, 2014).

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

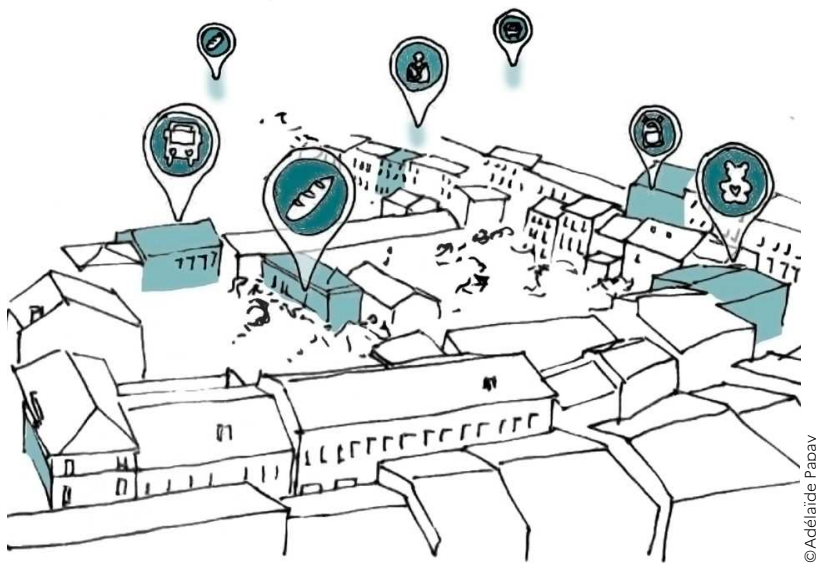


Illustration n° 8 : La répartition de l'offre commerciale, de services, de transports, de loisirs et de travail à proximité du lieu de résidence