



# FACILITER LA VIE DANS LA PROXIMITÉ

## PRÉREQUIS, CONDITIONS ET PRÉCONISATIONS



**Sommaire**

Eléments introductifs - - - - - 3

1. Disposer des services du quotidien - - - - - 7

Disposer d'une masse critique et d'une densité suffisantes - - - - - 8

Organiser des centralités pour accueillir des services de proximité - - - - - 8

2. Assurer les déplacements à pied et à vélo - - - - - 10

Disposer d'un réseau piéton-cycle lisible - - - - - 11

Assurer la sécurité et le confort des modes de déplacements les plus vulnérables - - - - - 12

Disposer de stationnement vélos sur les espaces publics et privés - - - - - 14

Franchir les barrières physiques - - - - - 16

Assurer la continuité avec l'existant - - - - - 17

3. Rendre les espaces agréables pour faciliter leur fréquentation - - - - - 18

Valoriser l'identité des lieux - - - - - 19

Renforcer la présence de nature en milieu urbain - - - - - 20

Favoriser l'appropriation des espaces publics - - - - - 21

Adapter espaces publics et privés - - - - - 22

Prendre en compte la sécurité des personnes - - - - - 23

4. Passer de la proximité aux espaces d'agglomération, métropolitains - - - - - 24

Accéder aux pôles de mobilité pour "sortir de la proximité" - - - - - 25

Articuler le réseau cyclable de proximité au réseau cyclable structurant - - - - - 26

Conclusion et enjeux - - - - - 27



« Faciliter la vie dans la proximité », l'objectif est fréquemment affiché dans les différents documents de planification en tant qu'orientation majeure de ceux-ci, notamment parce qu'il rejoint à la fois les aspirations des habitants, les préoccupations de maîtrise des consommations énergétiques (limitation des déplacements automobiles) et le risque environnemental.

Pour autant, « vivre dans la proximité » ne se décrète pas, d'une part parce qu'il s'agit de comportements individuels, et d'autre part parce que ces mêmes comportements individuels dépendent d'une offre urbaine, souvent privée, sur laquelle la puissance publique n'est généralement pas en capacité de « faire », mais plutôt de « rendre possible ».

Les réflexions qui suivent énumèrent l'ensemble des conditions qui produisent un milieu urbain favorable à la vie dans la proximité. Ces conditions, interdépendantes entre elles, relèvent à la fois de la place accordée aux modes actifs, de la qualité des espaces proposés, des seuils minima d'usagers des services et des équipements, des formes urbaines et architecturales...

Ces conditions se déclinent, telles un « pense-bête », sous la forme d'une série de préconisations que l'on peut envisager dans les opérations nouvelles, mais qui peuvent aussi inspirer la requalification de la ville existante.

# Eléments introductifs

## Qu'est-ce que la proximité ?

Pouvoir vivre dans la proximité, c'est pouvoir réaliser un certain nombre de pratiques quotidiennes à une distance compatible avec un usage piéton/cycle. Les travaux antérieurs de l'ADEUS ont permis d'objectiver cette distance : elle est de l'ordre de 500 mètres (voire 1 km) pour le piéton et de 3 km pour le cycliste.

Pouvoir vivre dans la proximité au sens large sous-entend de disposer près de son lieu de vie de services, commerces, équipements, espaces publics, espaces verts, espaces de jeu...

## La vie dans la proximité, une demande sociale et politique forte

Vivre dans la proximité correspond à une réelle demande sociale que l'on a pu mesurer à travers l'enquête sur les modes de vie réalisée par l'ADEUS<sup>1</sup> en 2012. D'une part, il existe un sentiment très fort d'enracinement local, à l'échelle alsacienne, bas-rhinoise, communale, voire du quartier pour deux tiers des Bas-Rhinois (contre 7% qui se sentent d'abord appartenir à l'Europe ou au monde).

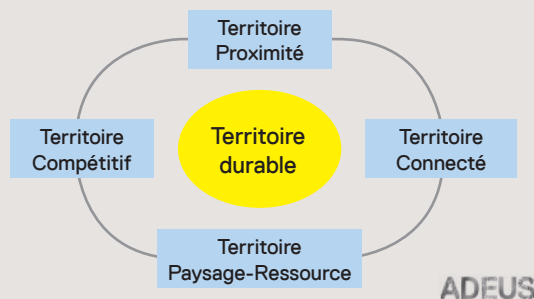
D'autre part, le désir de vivre dans la proximité est très fortement affirmé par les ménages bas-rhinois. Plusieurs faisceaux concordent à étayer ce constat. D'abord, 71% des ménages interrogés disent préférer vivre dans un lieu où la majorité des activités peuvent se faire à pied, contre 29% seulement qui désirent vivre dans un lieu plus isolé quitte à utiliser la voiture. Ensuite, 73% souhaiteraient vivre dans une ville ou à proximité pour avoir accès à ses services.

1. Cf. Note ADEUS n°70 « Les modes de vie des Bas-Rhinois en 2012 : de nouveaux modèles ? » : <http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg70-modes-de-vie>

Cette demande forte de proximité des habitants trouve naturellement sa traduction dans les projets. Elle est également souvent liée au risque énergétique et social, car vivre dans la proximité permet de limiter les distances parcourues et de réduire la consommation énergétique, ainsi que les émissions de polluants liées à l'usage de l'automobile.

Elle se traduit prioritairement par des préconisations en termes de répartition de la population sur le territoire, de densité, de taille critique des extensions urbaines, de mixité fonctionnelle, mais aussi de qualité du cadre de vie ou de facilitation de l'usage des modes actifs.

### LE CONCEPT DE PROXIMITÉ, UN DES QUATRE PILIERS DU TERRITOIRE DURABLE



### La vie dans la proximité, une réalité dans l'Eurométropole de Strasbourg

Pouvoir vivre dans la proximité est une réalité dans l'espace métropolitain. Seuls 3% de la population de l'Eurométropole de Strasbourg ont accès à l'ensemble des services élémentaires<sup>2</sup> à moins de 300 mètres de leur domicile ; à moins de 500 mètres, c'est 23% et à moins de 1 000 mètres, c'est 72% de la population qui ont accès à l'ensemble des services élémentaires. A moins de 3 kilomètres (qui est une distance cyclable tout à fait envisageable), la quasi-totalité de la population de l'Eurométropole a accès à l'ensemble de ces services du quotidien. Les travaux 2011 ont montré que, dans l'Eurométropole de Strasbourg, près des trois quarts des habitants vivent dans des îlots de proximité.

Ces travaux ont aussi montré que les services élémentaires recensés, par nature privés (à l'exception des écoles), ne s'installent que s'il existe pour eux une « clientèle » suffisante. L'analyse permet de montrer que les acteurs privés, à la recherche d'une rentabilité économique, ne s'installent que dans certaines conditions de densité, de masse critique et/ou de transit routier.

2. Ces services élémentaires, évoqués par David Mangin, sont composés d'écoles, de commerces alimentaires, d'équipements de santé (pharmacie et médecin), ainsi que d'autres commerces du quotidien (bar/restaurant, tabac/journaux).

### Les prérequis pour une vie dans la proximité

Si, faute d'une population suffisante, les services nécessaires à une vie dans la proximité ne sont pas présents aujourd'hui, alors :

- \* Soit le projet envisagé ne permet pas d'aboutir à une masse critique propre à générer une demande suffisante pour permettre l'implantation de nouveaux services. Faute de créer une offre de proximité de toute pièce, on s'interrogera sur la mise en relation de la nouvelle opération avec des offres existantes dans un périmètre accessible en modes actifs. Dans ce cas de figure, nous ne sommes pas dans une démarche de type « proximité ».
- \* Soit le projet envisagé permet d'aboutir à une masse critique propre à générer une demande suffisante pour permettre l'implantation de nouveaux services. Une démarche de type « proximité » est alors envisageable, et les préconisations élaborées dans ces travaux peuvent être utilisées.

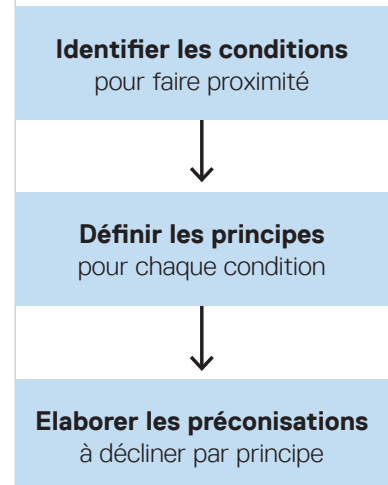


### La démarche

Les travaux réalisés ont été élaborés selon trois étapes que sont l'identification des conditions à la vie dans la proximité, la définition des principes qui s'imposent pour chaque condition et la déclinaison de ces principes en préconisations opérationnelles.

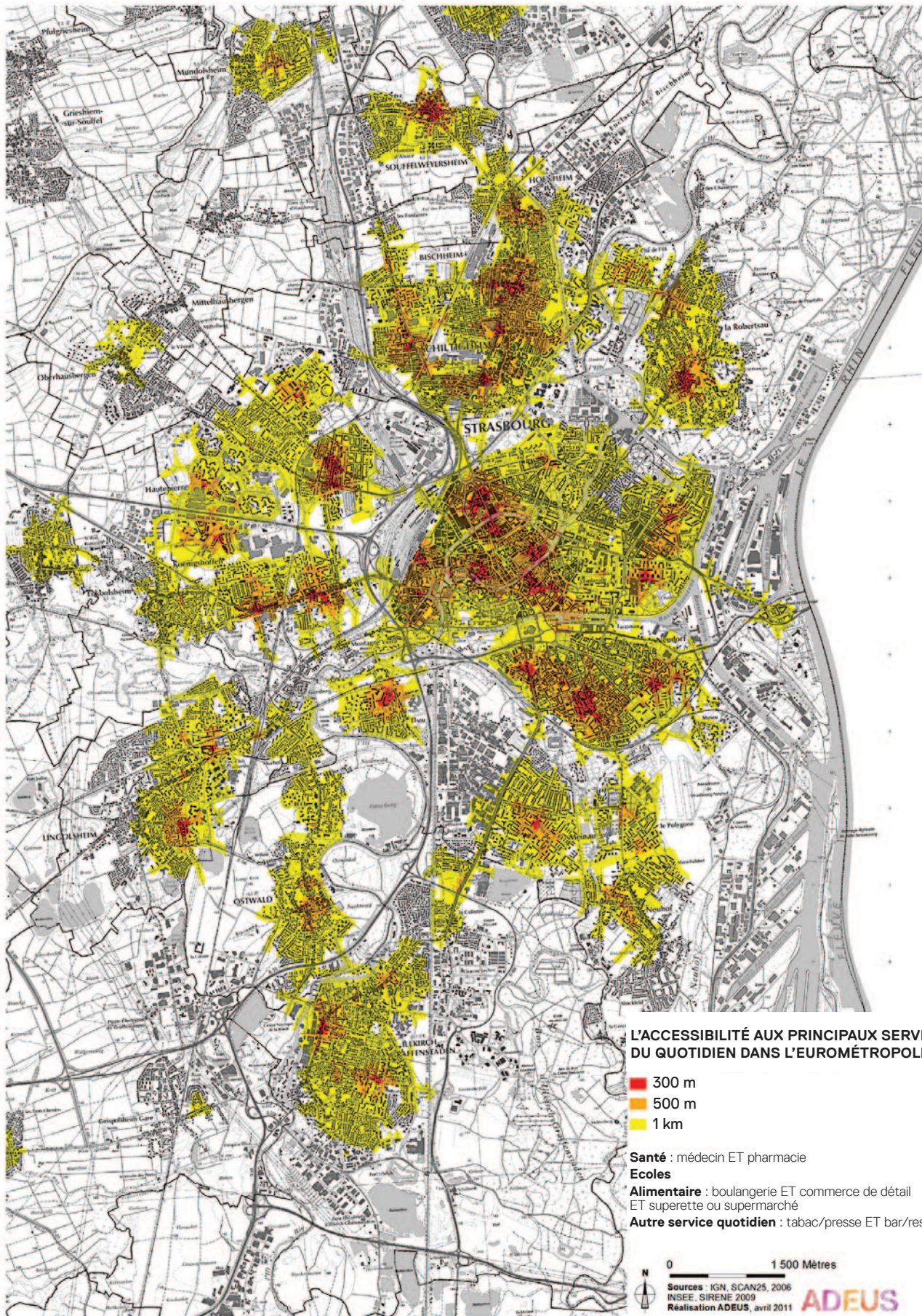
Ces travaux ne portent pas sur la programmation.

#### UNE DÉMARCHÉ EN TROIS ÉTAPES



ADEUS





## Les conditions pour vivre dans la proximité

Les éléments de diagnostic permettent de structurer la démarche autour de quatre grandes conditions permettant la vie dans la proximité.

La première de ces conditions est de disposer des services essentiels du quotidien sur le territoire. Or, ces derniers ne s'installent que sous certaines conditions de densité, de masse critique et/ou de flux.

La seconde de ces conditions est de permettre d'assurer les déplacements à pied et à vélo, dans une logique de métropole post-carbone moins dépendante de la voiture. Vivre dans la proximité suppose donc de pouvoir réaliser ses déplacements de proximité de manière confortable et en sécurité.

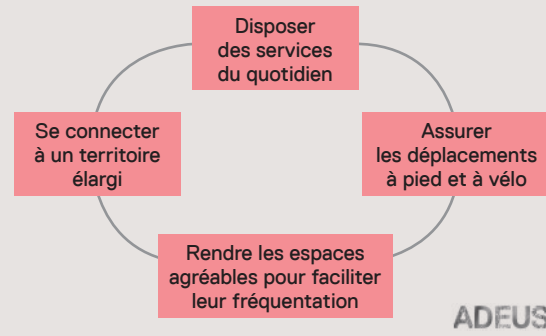
La troisième de ces conditions est de rendre les espaces agréables, pour faciliter leur fréquentation. Cette dimension qualitative et sensible est indispensable pour rendre attractifs les espaces de vie de proximité.

La dernière de ces conditions est de pouvoir passer de la proximité aux espaces d'agglomération, métropolitains, afin que les habitants puissent « sortir de la proximité ». S'il est important de répondre à l'attente de pouvoir vivre à proximité de son lieu de vie (domicile ou travail), il convient de ne pas favoriser le repli sur soi et de faciliter également l'ouverture vers les autres territoires.

Chacune de ces conditions définit un certain nombre de préconisations concernant le traitement de l'espace public, l'organisation viaire, les principes architecturaux, des principes de programmation... qui sont ensuite déclinés, illustrés et précisés dans la démarche.

*NB : Il convient de garder à l'esprit que ces préconisations n'ont pas vocation à être utilisées en l'état. Elles sont davantage à utiliser comme « pense-bête », comme un moyen de s'interroger sur la ville qui est produite par un projet donné, comme un outil de vérification de la cohérence globale du projet avec des objectifs de vie dans la proximité.*

### LES CONDITIONS POUR VIVRE DANS LA PROXIMITÉ



### Le cadre de la démarche

Ces travaux ont été principalement pensés pour les situations d'extensions urbaines. Ils sont cependant compatibles avec les secteurs de renouvellement urbain.

La démarche et des préconisations sont valables dans tous les types de territoires (urbains, péri-urbains, ruraux...). Il est cependant admis que tous les territoires n'auront pas les conditions requises pour vivre dans la proximité.

Enfin, précisons que le champ des zones d'activité n'a pas été pris en compte.



# 1. Disposer des services du quotidien

L'existence de services du quotidien dépend de deux paramètres primordiaux et incontournables : la présence de nombreux usagers et le regroupement de ces services sur un lieu identifiable et lisible dans le milieu urbain. Sur le premier aspect, la recherche d'usagers futurs suffisants conduira à diversifier la programmation au sein du quartier afin de lui assurer une vitalité et une certaine forme de résilience. Sur le second aspect, c'est en jouant à la fois sur la forme urbaine, le traitement des pieds d'immeubles, la programmation... que peut émerger une centralité (de type nœud ou linéaire) efficace et viable.

## Principes

- ↳ Disposer d'une masse critique et d'une densité suffisantes
- ↳ Organiser des centralités pour accueillir des services de proximité

## Disposer d'une masse critique et d'une densité suffisantes

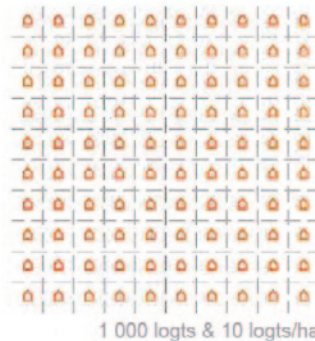
Vivre dans la proximité suppose l'installation de services du quotidien. Or, les éléments de diagnostic ont montré que ces derniers ne s'installent qu'à condition de capter des usagers suffisamment nombreux.

Il convient alors de viser une diversité d'usagers, qu'ils soient habitants, actifs ou personnes de passage.

Pour atteindre ce seuil minimum, les préconisations consistent alors à mettre en œuvre :

- 1 000 logements minimum ;
- Une densité de 40 logements/hectare minimum.

Une programmation mixte est préconisée, mélangeant habitat et activité (tertiaire, artisanat, services...) afin de générer de l'ordre de 500 emplois pour 1 000 logements au minimum.



*densité insuffisante pour vivre dans la proximité*



*masse critique insuffisante pour vivre dans la proximité*



*conditions requises pour créer une centralité et vivre dans la proximité*

🏠 = 10 logements  
 📏 = 1 hectare

ADEUS

## Organiser des centralités pour accueillir des services de proximité

Les services de proximité gagnent à être regroupés sur un même lieu ou sur un même parcours. Cela leur confère une plus grande visibilité, une dynamique interactive, permet aux usagers une économie et une mutualisation de leurs déplacements. Ainsi regroupés, les services gagnent en fréquentation et, par conséquent, en résilience et en pérennité.

Lors de l'urbanisation d'un secteur, il conviendra d'interroger systématiquement cet aspect de la présence et/ou de l'accès aux services de proximité. De préférence, on cherchera à rattacher le nouveau quartier à une centralité voisine plutôt que d'en créer une nouvelle. Quand cette opportunité n'existe pas, on cherchera à créer une nouvelle centralité, en s'appuyant à la fois sur la forme urbaine et sur une programmation adaptée.

Pour ce qui est de la forme urbaine, plusieurs critères devront être réunis pour faire centralité. Parmi eux, on peut citer la localisation des services et équipements sur des lieux de passage, un maillage fin pour raccourcir les distances au bénéfice des modes actifs, la conception du socle urbain (rez-de-chaussée et étages fonctionnant avec le rez-de-chaussée) adaptée à l'accueil de fonctions publiques/parapubliques.





## Donner la priorité aux centralités existantes

Lorsqu'une centralité existe dans un rayon de moins de 3 km<sup>1</sup>, il convient d'assurer une/des liaison(s) directe(s) et confortable(s) pour les modes actifs entre le secteur d'extension et la centralité existante.

## Préconisations pour la création de nouvelles centralités

Lorsque l'extension urbaine ne peut pas être connectée à une centralité existante proche, plusieurs conditions sont à réunir pour créer une nouvelle centralité, parmi lesquelles :

- Accrocher la centralité à un flux important (il pourra être extérieur au quartier afin de multiplier les usagers des services et équipements) ;
- Localiser la centralité de façon à ce qu'elle soit visible (dans le paysage urbain grâce à un travail sur les cônes visuels, la silhouette urbaine, les espaces publics...) ;
- Organiser les voies de façon à ce que plusieurs d'entre elles convergent vers cette centralité (carrefour) ;
- Augmenter la densité bâtie (et la densité de population) au droit de la centralité ;
- Souligner la silhouette urbaine (bâti plus élevé) au droit de la centralité ;
- Proposer un espace public généreux susceptible d'être un lieu de rassemblement (de type place, parvis, jardin...). Cet espace public doit être en capacité d'accueillir aussi bien des fonctions ordinaires (se prélasser grâce à des bancs, jeux extérieurs...) que des fonctions exceptionnelles (fêtes collectives, marchés thématiques, services/commerces itinérants...) ;
- Adapter la programmation au caractère public des lieux et regrouper sur la centralité plusieurs éléments programmatiques interactifs et faisant sens parmi les suivants :
  - commerces/services (privés)/centres de distribution urbains. Favoriser, lorsque le contexte s'y prête, les commerces à caractère convivial de type café/restaurant,

- équipements publics du quotidien (locaux associatifs, terrains de sport/loisirs, écoles, équipements culturels...). Ces programmes peuvent être imbriqués, superposés, etc.,
  - espaces de travail partagés (tertiaire),
  - jardins partagés,
  - stations de gestion des déchets,
  - stationnements (surtout vélo, mais aussi automobile courte durée),
  - arrêts de TC.
- Éviter, au droit des espaces publics destinés à être intenses, les fonctions domestiques en rez-de-chaussée ainsi que les garages et les places de stationnement longue durée ;
  - Traiter les pieds d'immeubles (socle qui comprend le rez-de-chaussée et les niveaux inférieurs de l'immeuble qui fonctionnent avec lui) de façon à ce qu'ils soient en avancée et ouverts sur la rue (voir page 22 « Adapter espaces publics et privés »).

## ÉLÉMENTS QUI CONSTRUISENT UNE CENTRALITÉ

CENTRALITÉ DE TYPE "NŒUD"



CENTRALITÉ DE TYPE "LINÉAIRE"



- /// équipement
- ┌ pied d'immeuble ouvert sur rue
- voie locale
- ➔ voie structurante

ADEUS

1. Distance considérée comme pertinente pour un accès en modes actifs. Selon le type de territoire, on peut retenir de 500 mètres en tissu urbain dense à 3 km dans des tissus plus diffus.





## 2. Assurer les déplacements à pied et à vélo

Dans un contexte où les contraintes sur l'énergie se sont accentuées et où les transports en commun constituent une armature largement développée, le développement des modes actifs prend tout son sens. Ces derniers auront un rôle essentiel pour compléter le réseau de transport en commun et effectuer les déplacements de proximité.

Par ailleurs, l'évolution des modes de vie appelle à une qualité du cadre de vie socialement valorisable, où les déplacements ne sont plus une contrainte mais un parcours qui permet d'enchaîner plusieurs activités (accompagnement des enfants, activités de loisirs, achat...) dans un environnement sécurisé.

### Principes

- Disposer d'un réseau piéton/cycle lisible
- Assurer la sécurité et le confort des modes de déplacements les plus vulnérables
- Disposer de stationnements vélos sur les espaces publics et privés
- Gérer les barrières physiques
- Assurer la continuité avec l'existant

## Disposer d'un réseau piéton-cycle lisible

L'usage des modes actifs nécessite l'existence d'un réseau de déplacement adapté et performant.

Dans le cadre de cette recherche de vie dans la proximité, il devra aussi être pensé et articulé avec les lieux de vie, de services et la ou les centralités. Pour un meilleur report modal, ceci peut être associé à une politique de régulation du stationnement dans la centralité.

### Développer des cheminements directs vers la/les centralité(s)

- En développant des trottoirs confortables, des pistes cyclables, zones 30 ou de rencontre sur les axes existants qui convergent vers la centralité ;
- En proposant, s'il n'y a pas de liaisons directes existantes vers la centralité (rupture urbaine, forme inadaptée du réseau de voirie...), des emprises spécifiques modes actifs (elles pourront être inscrites à travers des emplacements réservés du Plan Local d'Urbanisme).

### Développer des cheminements lisibles

- En garantissant la continuité du réseau de mode actif ;
- En développant un jalonnement adapté (signalétique efficace, cohérence des panneaux de signalisation...);
- En s'appuyant sur des continuités physiques existantes (cours d'eau, alignements d'arbres, topographie...);
- En valorisant les perspectives vers la centralité facilitant la visualisation du parcours.

### Mettre en place des stationnements vélos dans la centralité

- En développant des arceaux en quantité suffisante, notamment au droit des équipements et des services à desservir.

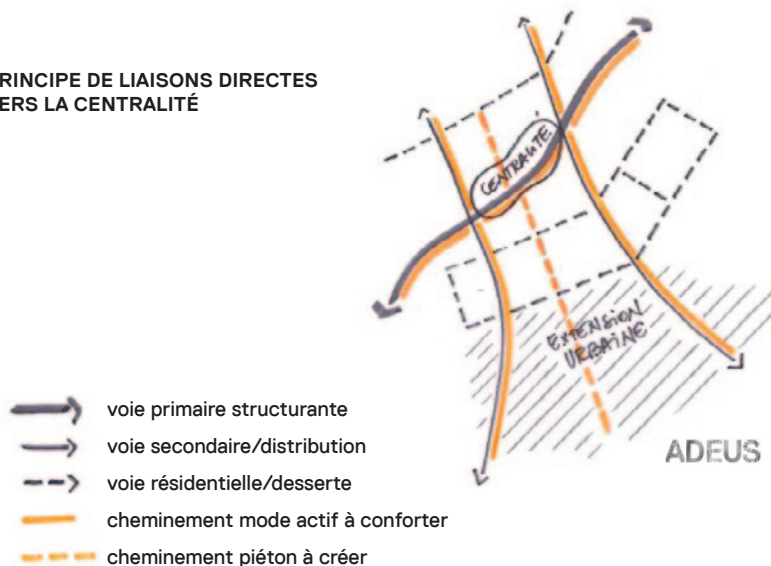


UNE PISTE CYCLABLE JALONNÉE PAR UNE SIGNALÉTIQUE AU SOL ET SUR PANNEAUX.



UN MAIL PIÉTON STRUCTURÉ PAR UN ALIGNEMENT D'ARBRES QUI CONFÈRE LISIBILITÉ ET CONFORT D'ÉTÉ.

### PRINCIPE DE LIAISONS DIRECTES VERS LA CENTRALITÉ



## Assurer la sécurité et le confort des modes de déplacements les plus vulnérables

Favoriser l'usage des modes actifs nécessite d'assurer la sécurité des déplacements pour toutes les catégories de population (notamment les plus vulnérables). Cela suppose d'utiliser à bon escient l'ensemble des possibilités réglementaires existantes pour choisir le type de traitement de voirie le mieux adapté à une situation urbaine donnée.

### Utiliser les bons outils...

- **Zone piétonne** : son objectif est de privilégier l'animation urbaine et les déplacements à pied. Le trafic de véhicules est inexistant, sauf en période de livraison. L'enjeu est d'affecter prioritairement la voirie aux piétons.
- **Zone de rencontre** : son objectif est de favoriser des activités urbaines et la mixité des usages sans s'affranchir du trafic automobile. L'enjeu consiste à faire cohabiter piétons et cyclistes avec des véhicules à faible vitesse par une relation de convivialité au bénéfice des modes les plus faibles.
- **Zone 30** : son objectif est de favoriser les déplacements en modes actifs en cohabitation avec les voitures particulières. Les pistes cyclables ne sont pas nécessaires dans ce cas de figure.
- **Voie structurante** : son objectif est d'organiser la diffusion des flux automobiles au sein du quartier afin d'apaiser le trafic routier par ailleurs. Sur ces axes, la dissociation des flux piétons/cycles/voitures/TC est un enjeu pour permettre d'assurer la sécurité et un fonctionnement efficace des déplacements.
- **Piste cyclable** : son objectif est de réduire les conflits d'usage entre les cyclistes et :
  - d'une part, les automobiles sur la chaussée,
  - d'autre part, les piétons sur le trottoir.

Elle a particulièrement du sens quand le trafic automobile est élevé ou quand la géométrie de la voie (étroite) génère des conflits, ou enfin quand la forme du réseau automobile génère des distances incompatibles avec la pratique du vélo. Dans ce dernier cas, un maillage de pistes cyclables peut raccourcir les distances.

### ... aux bons endroits...

- **Zone piétonne** : plutôt dans des centralités d'échelle d'agglomération comme le cœur métropolitain de Strasbourg ou le centre-ville de Kehl.
- **Zone de rencontre** : soit dans des centralités d'échelle plus réduite, soit pour des voies avec un faible trafic automobile (venelle de desserte).
- **Zone 30** : plutôt au sein d'un quartier, dans une optique de desserte des parcelles (aussi bien dans les quartiers strasbourgeois que dans les communes périphériques).
- **Voie structurante** : indispensable dans un quartier pour recueillir les flux générés par les nouvelles constructions.
- **Pistes cyclables** : soit en site propre avec des itinéraires dédiés, soit le long des voies structurantes.

### PRINCIPE DE HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU VIAIRE



### ... avec une bonne qualité d'aménagement

- ♦ **Adapter le revêtement de sol à l'usage visé**

Les revêtements de type bitume incitent les cyclistes à la vitesse et génèrent des conflits d'usage avec les piétons.

Les revêtements de type stabilisé (graviers) ou pavés irréguliers contraignent la vitesse des cyclistes et sont plus adaptés à des usages de promenade.

- ♦ **Garantir un bon éclairage :** la notion de sécurité est à la fois objective et ressentie. L'éclairage de l'espace public participe fortement au sentiment de sécurité. A titre d'exemple, la pratique du vélo est corrélée à la durée du jour (et à la température extérieure) bien plus qu'à la pluie !

- ♦ **Prévoir du mobilier urbain adapté :** pour les personnes à mobilité réduite (y compris les personnes âgées, les femmes enceintes...), la présence de bancs à intervalles réguliers permet de segmenter un déplacement trop long pour être réalisé en une fois. Notons que l'existence de ce mobilier urbain ne doit pas entraver la bonne circulation des piétons et cyclistes. Cela aboutit à la réalisation de trottoirs larges, permettant à la fois d'intégrer ce mobilier et de circuler confortablement.

- ♦ **La voirie est aussi un lieu de stationnement pour les voitures :** s'il est impossible de donner des préconisations générales,

on retiendra qu'en général le stationnement sur voirie n'a pas de sens dans une zone de rencontre, tandis qu'il peut être autorisé en zone 30 et qu'il a pleinement sa place le long d'une voie structurante.



EXEMPLES DE VOIRIES OÙ LA CONTRAINTE SUR LE TRAFIC AUTOMOBILE FAVORISE DES MODES ACTIFS.

## Disposer de stationnement vélos sur les espaces publics et privés

Penser l'accessibilité en favorisant l'usage des modes actifs suppose également de permettre et faciliter le stationnement des vélos, tant sur l'espace privé que sur l'espace public. Une bonne offre de stationnement de vélo est en effet de nature à améliorer l'accessibilité cyclable et la sécurité de ce mode (tant routière que par rapport aux vols).

### Sur l'espace privé

Normer le stationnement quantitativement dans les documents d'urbanisme :

- En réservant au moins 3 % de la surface de plancher bâtie au stationnement des vélos pour l'habitat ;
- En réservant environ deux places par tranche de 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher bâtie de bureau ;
- En réservant environ une place pour 100 m<sup>2</sup> de surface commerciale (avec une dérogation éventuelle pour les plus petites et les plus grandes surfaces) au niveau du commerce.

Normer le stationnement qualitativement dans les documents d'urbanisme :

- En imposant le stationnement des vélos dans un local couvert sécurisé ;
- En imposant qu'une part majoritaire du stationnement des vélos soit en rez-de-chaussée (par exemple deux tiers, le dernier tiers pouvant être au niveau N-1).

Des recommandations sur la localisation, l'implantation, l'accessibilité et l'équipement des garages à vélo :

- En localisant les garages à vélo à moins de 50 mètres de l'entrée piétonne du bâtiment (et autant que possible plus proche que le stationnement des voitures) ;
- En imposant des largeurs de circulation d'au moins 1,80 m libre de tout accès (rangement perpendiculaire), ou d'au moins 1,20 m (rangement en épi à 45 degrés) ;
- En prévoyant des arceaux pour permettre un stationnement sécurisé des vélos.



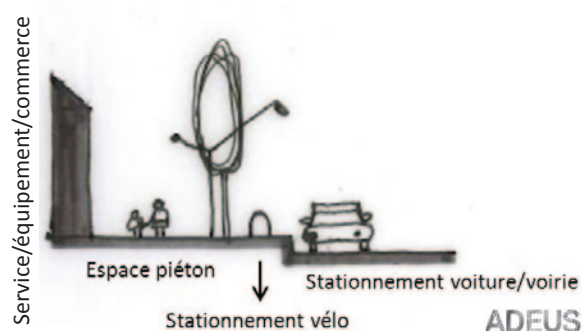
STATIONNEMENT VÉLO SUR L'ESPACE PRIVÉ.



## Sur l'espace public

- Anticiper dans les extensions urbaines : en pensant les espaces publics comme devant accueillir à terme des stationnements vélo, et prévoir des stationnements au droit des centralités.
- Avoir des emplacements de stationnement des vélos distincts du trottoir, avec une interface repérable et détectable par les personnes aveugles ou malvoyantes.
- Localiser les stationnements vélo à proximité immédiate des centralités, voire des générateurs de déplacements (services). L'objectif est double :
  - rendre plus performant le déplacement en vélo par rapport à la voiture,
  - rendre plus visible la performance du vélo et sa présence (objectif qui peut être remis en cause dans les secteurs à très fort usage du vélo, où il y a un risque élevé de conflit d'usage avec les piétons).

## L'INTÉGRATION DU STATIONNEMENT VÉLO DANS LES AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE



STATIONNEMENT VÉLO SUR L'ESPACE PUBLIC.



## Franchir les barrières physiques

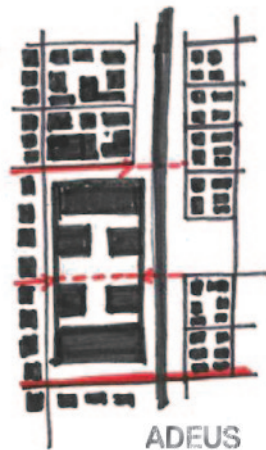
Il s'agit de favoriser la perméabilité du tissu urbain pour les déplacements modes actifs. Deux types de barrières physiques peuvent être identifiées :

- Les infrastructures naturelles (cours d'eau) ou de déplacements (autoroute, chemin de fer...) ;
- Les grandes emprises bâties (zone d'activités, équipement de taille importante de type hôpital...)

### Organiser le franchissement des infrastructures naturelles ou construites

- En choisissant le site adapté pour positionner le franchissement : itinéraires clairs, directs et lisibles, en lien avec les services à desservir et avec le réseau structurant des modes actifs lorsqu'il existe ;
- En l'adaptant pour le rendre confortable et sécurisant : éclairage, passerelle, ascenseur urbain... ;
- Maintenir ou créer des perméabilités physiques dans les emprises bâties importantes :
  - en les intégrant au projet dans le cas d'une opération nouvelle,
  - en préservant une emprise réservée dans le cas d'un ensemble bâti existant.

#### PRINCIPE DE FRANCHISSEMENT DES INFRASTRUCTURES ET DES GRANDES EMPRISES



DES FRANCHISSEMENTS DE COURS D'EAU ET D'INFRASTRUCTURES ASSURENT LA CONTINUITÉ DES PARCOURS CYCLABLES.



## Assurer la continuité avec l'existant

Pour fonctionner dans la proximité, il importe de penser les nouveaux quartiers dans la continuité des urbanisations existantes, proches des services urbains et des transports collectifs. Dans le cas d'une extension urbaine, il s'agit d'une part de penser l'accroche avec le milieu environnant (urbain et rural), et d'autre part avec les centralités qui constituent des lieux de services à la population (centre bourg, gare, station tram, collège, marché, équipement sportif et culturel...).

La mise en réseau des différents quartiers donne aussi l'opportunité de favoriser les échanges et d'intégrer la population nouvelle.

Dans le cas de l'ouverture d'une nouvelle zone d'urbanisation, les principales préconisations consistent à organiser la relation avec le tissu existant et à assurer la transition interquartiers.

### CHERCHER LA POROSITÉ DES TISSUS URBAINS



### ORGANISER LA TRANSITION ENTRE TISSUS URBAINS



### Organiser le maillage en lien avec le tissu urbain existant

Rendre perméable l'espace urbain à développer et le connecter au tissu urbain existant :

- S'appuyer et prolonger le maillage existant (viaire, piétons, cycles) afin de permettre le désenclavement, la traversée et l'accès au nouveau quartier ;
- Organiser les déplacements piétons et cycles de façon directe et lisible vers les centralités ;
- Valoriser les perméabilités visuelles en lien avec les éléments caractéristiques du tissu urbain existant ;
- Maintenir ou créer des perspectives vers les sites d'intérêt.

### Gérer la transition entre quartier nouveau et tissu existant

Articuler et intégrer le quartier nouveau en donnant du sens et de la lisibilité à l'espace d'interface :

- Valoriser (quand il existe) ou créer un espace ou équipement public pour développer l'articulation entre quartier existant et quartier nouveau ;
- S'appuyer, lorsqu'il existe, sur le réseau de voirie :
  - organiser et rendre attractive la forme urbaine au regard de cet espace public : façades, espace planté...,
  - inciter le développement d'usages afin de favoriser les rencontres entre les populations des deux tissus urbains (existant et nouveau) ;
- Permettre le maintien et le développement de perméabilités physiques et en particulier piétons-cycles.



### 3. Rendre les espaces agréables pour faciliter leur fréquentation

La proximité, synonyme d'intensité et d'une certaine forme de densité bâtie et de population, doit être associée à un cadre de vie de qualité et à des espaces de nature et de respiration pour être acceptable. Mettre en œuvre un cadre de vie attractif encourage la pratique de la ville à pied et à vélo. Il contribue aussi à favoriser les rencontres, à développer le sentiment d'appartenance et à construire la représentation du territoire.

#### Principes

- Valoriser l'identité du lieu
- Renforcer la présence de nature en milieu urbain
- Favoriser l'appropriation des espaces publics
- Adapter espaces public et privé
- Prendre en compte la sécurité des personnes

## Valoriser l'identité des lieux

Chaque territoire, qu'il soit urbain ou rural, possède un profil singulier issu de sa géographie, son histoire et d'un équilibre propre entre espace bâti et espace de nature. Dans ce contexte, une des orientations est de valoriser et enrichir cette identité au travers des projets d'aménagement, en misant sur les atouts spécifiques du site : paysage naturel, ensembles patrimoniaux, friches industrielles... En parallèle, la recherche d'un cadre de vie attractif repose sur un travail attentif sur les formes urbaines, les espaces publics et leur qualité d'usage.

### Révéler les éléments singuliers du site participant à son identité

- En préservant/créant les perméabilités visuelles vers le grand paysage et ses éléments caractéristiques ;
- En privilégiant des implantations bâties et des hauteurs favorisant perspectives et vues vers les éléments composant et caractérisant le site (rivière, relief...) ;
- En préservant/créant les perméabilités visuelles vers les éléments de patrimoine urbain (cultuel, culturel, industriel, résidentiel...) ;
- En préservant et valorisant les éléments du patrimoine bâti.

### Porter une attention particulière à la qualité des espaces publics, l'architecture, le mobilier urbain

- En composant les formes urbaines qui tiennent compte de l'organisation urbaine existante, du parcellaire, du maillage local ;
- En adaptant les espaces publics aux caractéristiques des lieux :
  - en privilégiant des matériaux qui sont adaptés au contexte local, qui respectent les critères de développement durable,
  - en choisissant des essences végétales locales consolidant l'identité des paysages du quartier/secteur,
  - en adaptant le mobilier urbain à la nature et aux usages du site.

### Enrichir le site par des éléments contemporains renforçant son identité

- En développant des typologies bâties qui composent avec le site.



LE PATRIMOINE INDUSTRIEL, VECTEUR D'IDENTITÉ DU SITE.



LA MISE EN ŒUVRE D'ESSENCES VÉGÉTALES LOCALES POUR RENFORCER L'IDENTITÉ DU LIEU.



LA MISE EN VALEUR D'UN COURS D'EAU POUR RETROUVER UN TRAIT D'IDENTITÉ.



UNE ARCHITECTURE CONTEMPORAINE QUI JOUE DE LA PRÉSENCE DE L'EAU ET LA VALORISE.



## Renforcer la présence de nature en milieu urbain

La nature et le végétal en particulier jouent un rôle important dans la qualité des aménagements urbains. Ils participent aux ambiances propices à la promenade, à la détente, aux jeux, aux sports, ce qui contribue à la vie extérieure, à l'animation et à la vie sociale des quartiers. Ils en structurent l'espace public, les embellissent, valorisent leur image et la qualité de leur cadre de vie.

### Préserver et valoriser les éléments de nature existants

- En privilégiant le maintien des structures paysagères existantes (végétation, eau, relief, zone inondable/humide, cheminement, parcellaire...);
- En préservant ou renforçant la lisibilité et l'accessibilité des éléments de nature et de paysage (coteau, vallée, forêt, espace agricole...).

### Créer de nouveaux espaces verts / espaces naturels

- En réservant un minimum de 30% de la superficie d'une zone à urbaniser en espace vert et en les positionnant en des lieux représentatifs du quartier et facilement accessibles par tous les habitants;
- En plantant largement les espaces publics (apport notamment en confort d'été<sup>1</sup>).

Il est par ailleurs recommandé :

- D'offrir un espace extérieur attenant à chaque logement (balcon, terrasse, jardin);
- D'offrir un accès à un jardin partagé (pour jardiner, manger dehors, jouer dehors, collecter les déchets organiques...);
- De favoriser le développement d'une végétalisation horizontale ou verticale sur les surfaces minéralisées (toiture plantée, mur végétal, plante grimpanche...);
- De limiter l'imperméabilisation de l'espace et de gérer l'infiltration des eaux de ruissellement en aérien.

1. Voir Note ADEUS n° 140 « Les îlots de fraîcheur dans la ville ». <http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg140-environnement>

### Tisser des continuités vertes en milieu urbain

- En créant un maillage d'espaces verts, en organisant des liaisons vertes piétons/cycles entre les différents espaces verts (jardins, parcs, square). Relier les espaces de nature contribue à la constitution d'une trame verte et bleue urbaine à l'échelle des communes. Ces continuités peuvent avoir des fonctions écologiques, récréatives et/ou paysagères.

### Traiter les lisières « ville-nature » dans un principe de relation

- En préservant et en valorisant une continuité d'espaces de nature accessibles au public et aux circulations douces le long d'un nouveau front urbain constitué;
- En permettant le maintien et l'aménagement de perméabilités piétonnes et visuelles, l'ensemble de ces perméabilités devant être orienté vers les espaces de « nature » voisins.



UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ ASSURÉ PAR LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE ESPACE BÂTI ET ESPACE VÉGÉTAL.



DÉS ESPACES PUBLICS QUI METTENT EN SCÈNE LE RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE ET FABRIQUENT LA RELATION VILLE-NATURE.



# Favoriser l'appropriation des espaces publics

La réussite d'un espace public<sup>1</sup> se mesure à sa fréquentation et à son appropriation par la population. Il sera fréquenté s'il est judicieusement positionné dans l'espace urbain, si les espaces sont à la fois agréables (à voir avec leur qualité, leur générosité) et sûrs (le contrôle social lié à leur fréquentation y joue pour beaucoup).

Un espace public a vocation à être partagé et utilisé par le plus grand nombre. Le partage de l'espace public (mutualisation) par des publics de profils différents permet un usage plus important dans le temps et une économie de foncier et de moyens publics. Il rend aussi la ville plus vivante et participe ainsi à l'animation urbaine.

Pour favoriser une appropriation de certains espaces publics, les pouvoirs publics pourront s'appuyer sur des pratiques émergentes, situées aux antipodes des logiques centralisées et descendantes, qui consistent par exemple à confier la gestion des espaces publics aux citoyens eux-mêmes. Cette approche permet la création de liens et de proximité sociale.

La forme urbaine (dispositif spatial) a un impact sur l'usage et la fréquentation des espaces publics. Une attention sera portée à la justesse de leur localisation, à leur relation avec l'environnement urbain/agro-naturel, à la qualité de leur traitement, à la générosité de leurs espaces...

1. Espace public : espace appartenant à tous (... ou à personne). Contrairement à l'espace domestique (privé et intime), il a vocation à être fréquenté et animé (valeur intrinsèque). Lorsque c'est le cas, l'espace public joue tout son rôle d'espace de civilité, de rencontre, d'échange, de partage... et aussi de frottement/conflit.

## Favoriser la polyvalence des espaces publics

L'espace public ne saurait être réservé à un usage ou à un groupe social. Il doit permettre une appropriation par un maximum de profils sociaux dans l'espace et dans le temps.

Pour cela, il convient de :

- Donner un caractère polyvalent aux espaces publics ;
- Concevoir des aménagements qui soient neutres en terme d'usages ou qui suggèrent plusieurs usages ;
- Lorsque la situation s'y prête, privilégier la zone de rencontre (partage modal de la voie publique) qui permet une grande souplesse d'usage à court et long termes. Le profil de voie à caniveau central favorise la polyvalence de la voie (contrairement à la segmentation par marquage physique de type trottoir piétons/piste vélos/couloir stationnement/chaussée automobile) ;
- Ne pas affecter plus de 50 % du domaine public aux modes motorisés pour toute création de voie en milieu urbain.

## Permettre le prélassement sur l'espace public

- Prévoir des espaces publics « seuils » (parvis, squares...) au droit des catalyseurs de vie urbaine (écoles, équipements, commerces, cafés/restaurants...) ;
- Prévoir du mobilier urbain (bancs, tables de pique-nique, jeux...), visible et appropriable. Il pourra jouer sur différents registres (art, repos, sport, convivialité...) ;

- Permettre les pratiques sportives sur l'espace public. Les équipements sportifs légers, ouverts à toutes les générations de population, sont des supports de spectacles potentiels (skate, pétanque, basket...) et présentent un véritable potentiel d'animation. Ils pourront être mis en scène dans l'espace public :

- les positionner sur les lieux passants et/ou sur les centralités,
- les rendre visibles pour faciliter leur appropriation,
- les positionner au cœur des quartiers habités.

## Accompagner les initiatives citoyennes qui contribuent à l'animation urbaine

- Encourager la gestion (entretien de la végétation, animation, gestion du compost...) de certains espaces publics (jardins partagés, trottoirs...) par des associations de riverains.



UNE PLACE POLYVALENTE QUI ACCUEILLE DES USAGES DIVERSIFIÉS (FLÂNERIE, BASKET, MARCHÉ...).



EN MILIEU URBAIN, DES JARDINIÈRES ENTRETENUES PAR UN COLLECTIF DE RIVERAINS.

## Adapter espaces publics et privés

Le rapport entre l'espace public et l'espace privé dépend de la vocation de chacun de ces deux espaces. L'enjeu est de trouver un dialogue et une adéquation entre ces espaces de statut et de nature différents.

Dans un quartier à urbaniser et afin de lui donner du « relief », on cherchera à proposer des espaces différenciés : à la fois des espaces intenses, propices à la vie collective, au vivre ensemble (à travers les espaces publics, équipements publics, services...) et des espaces à dominante résidentielle au caractère plus calme, plus intime, propices à la vie privée (à travers les logements et leurs espaces annexes).

Dans chaque cas, on cherchera à adapter les dispositifs spatiaux de part et d'autre, aussi bien sur l'espace public que sur l'espace privé. On s'intéressera au traitement de l'espace public, au frontage<sup>1</sup> et au bâti.

### Rapport à un espace public qui a une vocation intense

Lorsque l'espace public a vocation à être très fréquenté, il convient de traiter les espaces extérieurs et pieds d'immeubles en corrélation/interaction avec cette vocation, et notamment :

- Programmer des fonctions publiques/ parapubliques/servicielles en rez-de-chaussée ;

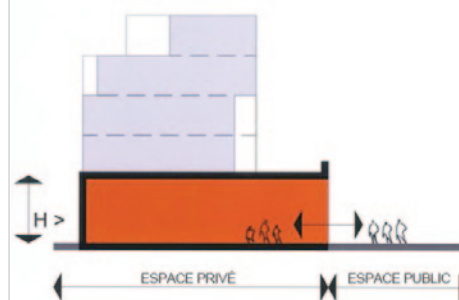
- Implanter les immeubles (ou partie d'immeuble) à l'alignement, voire en « avancée », au plus près de l'espace public ;
- Ouvrir largement les rez-de-chaussée sur l'espace public (façade vitrée ou similaire) ;
- Concevoir le rez-de-chaussée de plain-pied avec l'espace public ;
- Permettre la réversibilité des fonctions en rez-de-chaussée. Pour cela, il convient d'adopter une structure constructive flexible, de type plan libre (poteau/poutre) et une hauteur sous plafond supérieure à la hauteur standard ;
- Mettre en oeuvre des matériaux résistants et qualitatifs en rez-de-chaussée (soubassement, sol...) ;
- Offrir des places de stationnement vélos au droit des espaces publics (cf. page 14 « Disposer de stationnement vélos sur les espaces publics et privés »).

### Rapport à un espace public quand l'espace urbain a une vocation résidentielle

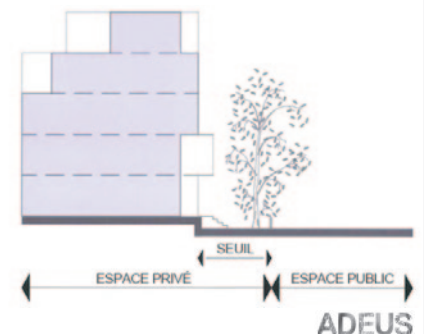
Lorsque l'espace urbain a une vocation résidentielle et que l'espace public côtoie des espaces privés à caractère domestique et intime (logements), il convient de traiter le frontage et le bâti en conséquence, et notamment :

- Traiter un espace de transition (seuil), avec recul du bâti, entre espace privé du logement et espace public (largeur de l'ordre de 3 mètres) ;
- Cet espace peut être traité en « jardin de devant », de préférence en pleine terre afin de permettre au végétal de jouer efficacement un rôle d'écran visuel ;
- Surélever les logements situés en rez-de-chaussée (de l'ordre de 80 cm).

#### TRAITEMENT D'UN PIED D'IMMEUBLE SUR ESPACE PUBLIC À VOCATION INTENSE



#### TRAITEMENT D'UN PIED D'IMMEUBLE SUR ESPACE PUBLIC À VOCATION RÉSIDENTIELLE



1. Frontage : espace compris entre la base d'une façade et la chaussée. Il peut être composé d'une partie publique et d'une partie privée.

## Prendre en compte la sécurité des personnes

L'espace public, par définition, a vocation à accueillir toutes les catégories de population, y compris les profils considérés comme plus vulnérables comme les femmes, les personnes âgées, les enfants, les handicapés... En effet, le « droit à la ville » est le même pour tous.

Ce qui est en jeu dans cette question de l'usage de l'espace public par toutes les composantes de la société, c'est la cohésion même de la société et notre capacité au « vivre-ensemble ».

L'objectif est de permettre l'usage de l'espace public par tous, aussi bien dans le temps que dans l'espace. La sécurisation de l'espace en est une des conditions.

Pour qu'un espace urbain soit « sécurisant », il faut qu'il soit, en premier lieu, fréquenté, animé, et mixte (c'est-à-dire pas fréquenté exclusivement par un même type de population), le « contrôle social » étant le meilleur moyen de sécuriser un espace.

### Préconisations

- Programmer de la mixité fonctionnelle, ce qui garantit de la fréquentation et du passage tout au long de la journée ;
- Favoriser des programmations propices à la vie collective et à la convivialité tels équipements publics, locaux associatifs, jardins partagés, restaurants et cafés... ;
- Penser l'espace public pour tous les usagers (en termes de localisation, type d'aménagements...) et notamment pour les populations les plus vulnérables : les enfants, les adolescents, les personnes âgées, les femmes, les personnes à mobilité réduite (handicapés, personnes âgées, femmes enceintes...)
- Assurer la visibilité dans l'espace public, en évitant les recoins (alignement des façades, végétal adapté...) avec un éclairage efficace dans les sites fréquentés de nuit (y compris dans les parcs et sur les pistes cyclables).



DES ESPACES PUBLICS CONÇUS POUR DES USAGERS VULNÉRABLES.



DES ESPACES PUBLICS ÉPURÉS ET SANS OBSTACLES POUR ASSURER LE CONFORT DE TOUS, ET PARTICULIÈREMENT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE.



L'ÉCLAIRAGE ASSURE L'USAGE CONTINU DANS LE TEMPS DE L'ESPACE PUBLIC.



LA FRÉQUENTATION DES ESPACES PUBLICS, GAGE DE LEUR CARACTÈRE SÉCURISANT.



## 4. Passer de la proximité aux espaces d'agglomération, métropolitains

La mobilité a un rôle primordial dans l'organisation du territoire et dans sa dynamique.

Il est important d'articuler toutes les échelles de déplacement (proximité et grande échelle) afin d'accéder aux services les plus rares.

Ces lieux d'articulation des différents modes de transport, au-delà de leur statut de nœuds fonctionnels de la mobilité (pôles multimodaux) pourront être aménagés en tant que lieux d'échanges et de vie.

### Principes

- Accéder aux pôles de mobilité pour « sortir de la proximité »
- Articuler le réseau cyclable de proximité au réseau cyclable structurant



## Accéder aux pôles de mobilité pour « sortir de la proximité »

Il convient de veiller à rendre aisé l'accès en modes actifs aux pôles de mobilité que sont les gares, les arrêts de transports en commun structurants, ainsi que les sites émergents de covoiturage et d'auto-partage.

### Développer des cheminements directs vers les pôles de mobilité

- Soit avec des trottoirs confortables, pistes cyclables sur chaussée, zones 30 ou de rencontre, si le réseau routier est orienté de manière directe et rapide vers ces pôles ;
- Soit avec des cheminements piétons/cycles en site propre lorsque le réseau routier est indirectement relié aux pôles<sup>1</sup>. Ceux-ci peuvent être réservés à travers le Plan Local d'Urbanisme (emplacements réservés).

### Rendre les cheminements vers les pôles de mobilité lisibles

Au-delà de leur existence même, il importe de rendre lisibles ces itinéraires alternatifs à la voiture. Ceci peut se faire :

- À travers un réseau de modes actifs continu qui s'appuie notamment sur les continuités physiques existantes ;
- En garantissant des perspectives de cheminement (notamment vers le pôle), permettant de « voir où l'on va » ;
- Par le jalonnement.

1. On estime qu'une liaison est directe quand l'écart entre « distance à vol d'oiseau » et « distance réseau » est inférieur à 1,5.

### Qualifier les pôles de mobilité

- Faire des pôles des sites attractifs et repérables dans l'espace. Ces qualités dépendront notamment du soin qui leur sera accordé dans le projet urbain.

### Prévoir du stationnement pour les vélos

Afin de permettre le report modal, il est important de faciliter chaque partie de la chaîne de déplacement.

Pour répondre à ce principe, il convient de :

- Garantir du stationnement couvert et sécurisé pour les vélos (stationnement longue durée) ;
- Garantir un stationnement au plus proche du pôle de mobilité.



HAUT : UNE PISTE CYCLABLE LISIBLE, STRUCTURÉE PAR LE COURS D'EAU QUI DESSERT LE PÔLE MULTIMODAL.

BAS : EN MILIEU PÉRIURBAIN, UNE PISTE CYCLABLE EN SITE PROPRE DESSERT UN ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT.



LE STATIONNEMENT VÉLO, UNE CONDITION À L'USAGE DU VÉLO DANS LA CHAÎNE MULTIMODALE.

## Articuler le réseau cyclable de proximité au réseau cyclable structurant

Mettre en réseau les territoires de proximité avec le territoire plus large, d'échelle supérieure, nécessite d'articuler l'échelle de la proximité avec celle des grands territoires. Pour ce faire, il s'agit de :

### Connecter le quartier à un réseau cyclable structurant

- En reliant de façon lisible l'armature des espaces publics de proximité aux réseaux cyclables structurants lorsqu'ils existent ;
- En s'appuyant sur les structures paysagères existantes (cours d'eau, relief, boisement...) pour développer le rabattement vers le réseau cyclable structurant ;
- En privilégiant la mise en œuvre de continuités piétons/cycles sur les lisières urbaines pour organiser, depuis les quartiers, des rabattements vers le(s) réseau(x) structurant(s).



CONNEXION DIRECTE À UNE PISTE CYCLABLE STRUCTURANTE.



CONNEXION LE LONG D'UN ÉLÉMENT PAYSAGER À UNE PISTE CYCLABLE STRUCTURANTE.

### ORGANISER LE RABATTEMENT VÉLO VERS UNE PISTE STRUCTURANTE



— piste cyclable structurante

## réseau de proximité

→ rabattement vélo

ADEUS



# Conclusion et enjeux

Les risques énergétiques, sociaux et environnementaux liés à un usage élevé et parfois exclusif de la voiture, associés à une aspiration forte de la population à vivre dans la proximité conduit à analyser en quoi la proximité peut être le levier d'une organisation urbaine plus durable.

Vivre dans la proximité ne se décrète pas, cela demande de la « rendre possible ». Il s'agit dans un premier temps de rendre possible l'implantation des services du quotidien, services qui ont besoin d'une clientèle suffisante pour survivre économiquement. Il s'agit également de rendre possible les déplacements dans la proximité en proposant une offre de déplacements en modes actifs en lien avec ces services. Ces éléments purement fonctionnels restent néanmoins très limités sans une dimension et approche sensibles, seules à même de faciliter la vie dans la proximité. Enfin, si la vie dans la proximité est bien un objectif, elle ne doit pas effacer l'aspiration des citoyens à pratiquer l'ensemble du territoire. L'offre de proximité comprend aussi la connexion à la métropole via des pôles de mobilité.

Ces conditions qui se déclinent en préconisations sont naturellement à adapter dans le cas de projets urbains avec les problématiques propres au projet (notamment politiques, économiques et techniques). Les principaux enjeux qui subsistent aujourd'hui sont donc de mieux connaître les facteurs limitant la mise en œuvre de certaines de ces préconisations, de les dépasser en inventant de nouvelles façons de concevoir et produire le projet, en intégrant en amont l'objectif de proximité. Un autre enjeu est d'adapter les préconisations en fonction du rôle et de la responsabilité du projet urbain (renforcement métropolitain, rééquilibrage territorial...) dans le projet de territoire (métropolitain, intercommunal...).

Ce territoire des proximités, qui se construit pas à pas, concerne aussi les territoires à faible densité (campagnes urbaines, zones monofonctionnelles...). Sur ces types de territoires ne remplissant pas toutes les conditions, des marges de manœuvre et de progression existent cependant. Ces derniers pourront progresser à leur niveau, sur des aspects à leur portée (création de centralités d'échelle locale, organisation de circuits courts, appel à des services ambulants, prise en compte des piétons/cyclistes dans les aménagements...).





L'Agence  
de Développement  
et d'Urbanisme  
de l'Agglomération  
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**  
Validation : **Yves Gendron, Directeur général adjoint**  
Équipe projet : **Fabienne Commessie (chef de projet), Sylvie Blaison, Aline Bouvard, Stéphanie Martin, Benoit Vimbert**  
PTP 2015 - N° projet : **1.4.2.3**  
Photos : **ADEUS** - Mise en page : **Sophie Monnin**  
© ADEUS

Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables  
sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)