

LA PROXIMITÉ, LEVIER D'UNE ORGANISATION URBAINE DURABLE ?

69

JUILLET 2012

↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↔ ↠ ↡ ↢ ↣ ↤ ↥ ↦ ↧ ↨ ↩ ↪ ↫ ↬ ↭ ↮ ↯ ↰ ↱ ↲ ↳ ↴ ↵ ↶ ↷ ↸ ↹ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿

DÉPLACEMENTS



Au cours des prochaines années, le contexte énergétique va être amené à évoluer. L'augmentation du coût de l'énergie va avoir un impact direct sur le coût des déplacements et plus particulièrement sur le coût des kilomètres parcourus. Nombre de ménages ne pourront par conséquent plus parcourir des distances quotidiennes élevées, leur organisation quotidienne s'en trouvera alors fortement affectée.

Par anticipation de ces évolutions, l'ADEUS a souhaité interroger la capacité de la métropole strasbourgeoise à répondre à ce futur probable et à assurer l'accessibilité de son territoire.

Après plusieurs dizaines d'années de périurbanisation et de spécialisation sectorielle, cette question est d'autant plus légitime que la dépendance à la voiture individuelle continue de s'accroître.

Cette analyse repose sur l'hypothèse que la proximité, en tant que modèle d'organisation urbaine, peut permettre à la métropole de fonctionner de manière post-carbone, en garantissant l'accessibilité à pieds ou à vélo aux services urbains essentiels et en répondant aux aspirations relatives aux modes de vie des citoyens.

La proximité pourrait donc être un des leviers d'une métropole durable et capable de répondre à une crise, notamment

énergétique (notion de résilience d'un territoire). Cette affirmation dépend toutefois de deux conditions :

- que l'on puisse identifier ce qui « fait proximité » pour pouvoir la reproduire et en faire un modèle urbain durable ;
- mais aussi que les résidents de la proximité s'approprient effectivement cette proximité dans les faits, confirmant la pertinence de cette organisation urbaine, aujourd'hui comme demain.

Identifier les outils pour “produire” de la proximité *

La méthodologie mise en place par l'ADEUS en 2011 permet d'identifier les périmètres de « vie dans la proximité » grâce aux caractéristiques de leur accessibilité, définie par le nombre d'opportunités d'activités offertes¹.

La proximité se construit alors autour de la relation entre des activités – en l'occurrence les services élémentaires du quotidien – et le bassin d'usagers potentiellement amenés à les fréquenter. Par définition, la proximité est donc directement liée :

- à un regroupement spatial d'individus créant un « marché » suffisant pour le développement des fonctions élémentaires du quotidien. Ce marché peut se mesurer en termes de **densité et de nombre de logements** ;
- à la présence d'une variété minimum de services/commerces permettant aux résidents de vivre au quotidien dans les environs de leur logement. Cette diversité d'équipements dépend notamment de la **typomorphologie du bâti et de la mixité des fonctions** qu'elle engendre.

Si ces conditions sont nécessaires, elles ne sont cependant pas suffisantes, tant les pratiques individuelles dépassent cette vision simplement fonctionnaliste. La qualité des espaces publics, des services eux-mêmes, les clivages sociaux ou encore la localisation de l'emploi sont en effet particulièrement déterminants dans les pratiques des espaces parcourus et contraignent bien souvent l'inscription dans la proximité du programme d'activités quotidien.

Le poids de ces différents éléments dans les arbitrages des individus est difficile à objectiver ; l'exercice a cependant été réalisé autour de la question de la qualité des espaces publics en intégrant aux critères de la proximité la présence d'espaces verts. Il en ressort que les périmètres de proximité évoluent peu : presque tous les îlots concernés profitent de la présence d'espaces verts. Ce constat s'explique par le bon niveau d'équipement de l'agglomération dans ce domaine : environ 90 % des logements de la CUS sont ainsi localisés à moins de 500 mètres d'un espace vert.

PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

L'approfondissement de cette problématique et notamment l'analyse de la relation entre ville et proximité a obligé à quelques arbitrages :

- le choix a été fait de ne retenir non pas l'ensemble des 4 services du quotidien (écoles, commerces alimentaires, santé et autres commerces du quotidien) mais une majorité de ces services pour « faire proximités ». Les périmètres de proximité présentés ci-après sont donc ceux proposant au moins 3 des 4 fonctions urbaines élémentaires ;
- la distance à 500 mètres apparaît comme la plus pertinente en termes de temps de trajet au regard des activités à réaliser (500 mètres correspondant à un peu plus de 7-8 minutes de marche active environ). C'est la seule distance de proximité retenue pour la suite de l'analyse.



IMMEUBLE AVEC SERVICES, COMMERCES ET LOGEMENTS, MAISONS EN BANDE SUR LE TOIT. SOLARSIEDLUNG, FRIBOURG, ALLEMAGNE

The Sun Ship, Rolf Disch, architecte

1. Pour plus d'informations, cf. note « Quels îlots de proximité aujourd'hui ? », n° 53, septembre 2011.

Atteindre une masse critique d'utilisateurs grâce à une densité et un nombre de logements suffisants

L'installation d'un service dans un secteur répond à un besoin exprimé par les résidents de ce secteur. La pertinence, voire la viabilité, de chaque service repose donc sur une masse critique d'utilisateurs/clients. Cette masse critique varie selon le type de services mais aussi en fonction de son statut public ou privé.

L'identification d'un seuil de population à partir duquel la demande est suffisante pour que les services élémentaires s'installent reste cependant possible. Ce seuil dépend du nombre d'utilisateurs potentiels présents à proximité des services, calculé ici par un nombre et une densité de logements.

La confrontation de la densité et des îlots de proximité permet de prendre conscience de la réalité du lien qui les unit.

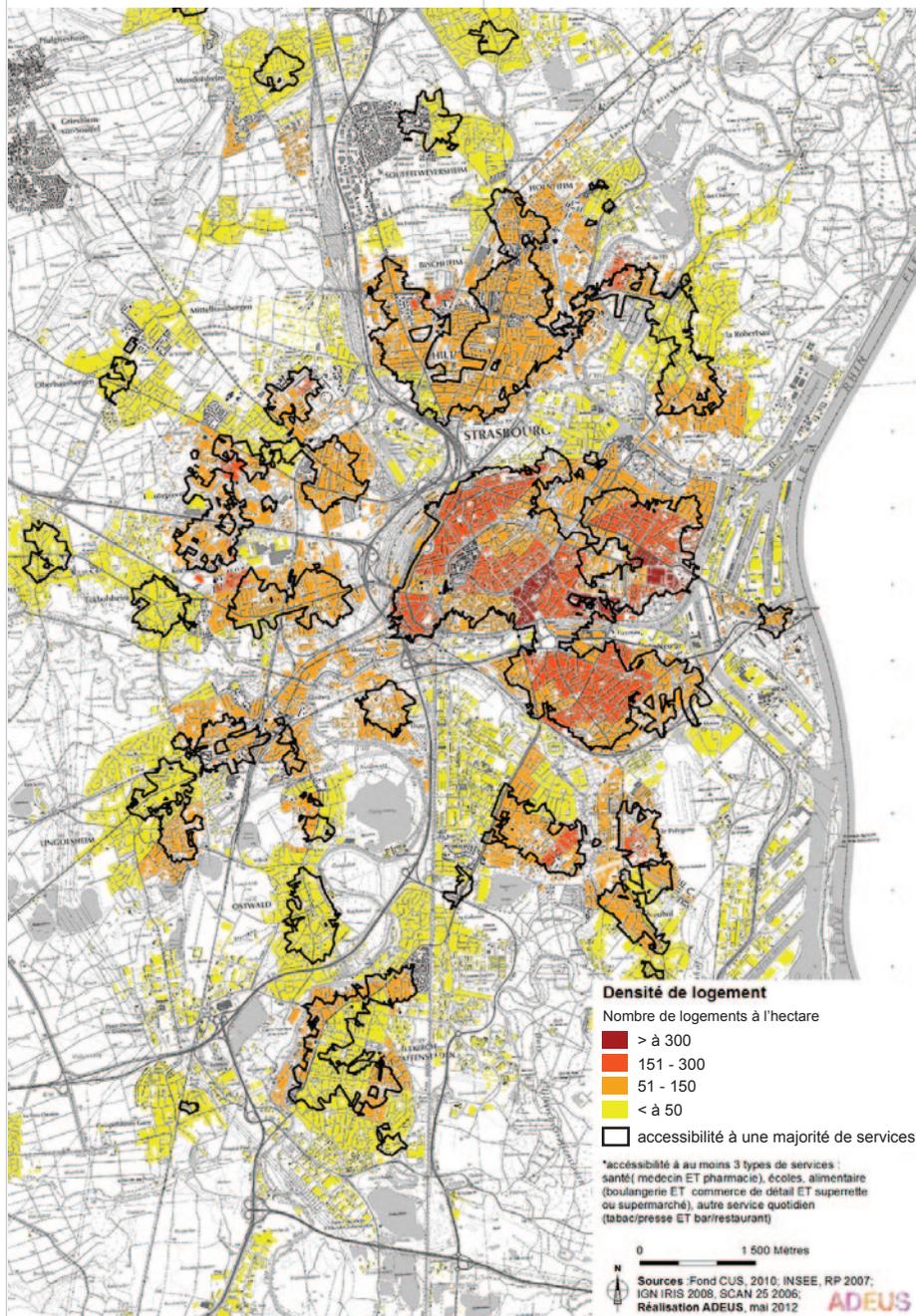
85 % des secteurs comptant une densité supérieure à 40 logements par hectare sont ainsi inscrits dans la proximité. Si tous ne le sont pas, c'est principalement en raison d'un volume de logements pas toujours suffisant : une densité, même importante, ne touchant qu'une centaine de logements n'ouvre pas un « marché » pour les services étudiés.

Le seuil précis d'installation des fonctions essentielles du quotidien avoisine en réalité **1 000 logements avec une densité de 40 logements par hectare.**

Un facteur permet toutefois de déroger à la règle : la présence d'un axe routier passant qui va ouvrir le marché au-delà de la seule proximité en attirant certains usagers en transit.

L'identification de ces seuils de densité et de volume présente un intérêt réel en matière d'urbanisme : on sait de fait sinon créer de la proximité, au moins l'encourager dans les opérations d'aménagement. Si d'autres facteurs entrent également en compte (mixité des fonctions, qualité des espaces publics), assurer une densité et un volume minimum de logements sont des prérequis de base... loin d'avoir été toujours respectés par le passé.

DENSITÉ ET PROXIMITÉ SUR LE CŒUR D'AGGLOMÉRATION



sources : INSEE, RP 2007, SIRENE 2009, ADEUS



Garantir une mixité fonctionnelle suffisante

Si la densité est un des critères d'entrée pour aménager la proximité, les caractéristiques – notamment morphologiques – des extensions urbaines ou des opérations de renouvellement le sont également.

Cette notion de typomorphologie du bâti renvoie à la diversité des conceptions de la ville au fil du temps, en fonction des contraintes du moment, des orientations souhaitées (spécialisation urbaine) mais aussi des modes de transport utilisés¹.

La ville d'aujourd'hui est le fruit de ces diverses vagues d'urbanisation. Outre la densité du bâti, typomorphologie et mixité des fonctions jouent donc sur la configuration et la localisation des îlots de proximité :

- l'archipellisation des îlots de proximité résulte des importantes coupures que forment les réseaux de transports lourds – autoroutes et chemins de fer – et autres glacis et canaux ;
- **la proximité se concentre majoritairement dans les secteurs mixtes à dominante d'habitat** : tissus de faubourg (inscrits à 65 % dans la proximité) et ancien mixte (61 %) ;
- les secteurs résidentiels collectifs, grâce à leur densité relativement élevée, permettent en partie aussi la proximité (45 %) ;
- à l'inverse, **le tissu résidentiel individuel éloigne fortement ses résidents de la proximité** (15 %), les contraignant à utiliser des modes plus adaptés aux longues distances ;
- enfin, les tissus spécialisés d'équipements collectifs (22 %) et plus encore d'activités (4 %) sont clairement distincts des périmètres de proximité. Leur forte spécialisation affecte le fonctionnement global de l'agglomération, notamment parce que les nombreux emplois qui s'y trouvent ne sont pas ou peu accessibles avec les modes alternatifs à la voiture. La vie dans la proximité n'autorise pas souvent le déplacement vers le travail, pourtant particulièrement structurant à l'échelle de la journée en termes de mobilité.

A l'instar de la densité, typomorphologie du bâti et mixité des fonctions sont donc des leviers, ou au moins des critères de développement de la proximité. L'analyse précédente met toutefois en exergue le fait que les aménagements réalisés au cours des dernières dizaines d'années s'inscrivent globalement moins dans la proximité qu'auparavant.

La tendance semble s'être inversée dernièrement mais la configuration actuelle est une base difficilement modifiable sur laquelle il faut composer. Si la proximité ne peut par conséquent émerger partout, d'autres outils sont alors nécessaires pour garantir l'accessibilité de la métropole, en premier lieu desquels la mise en réseau des îlots de proximité par une bonne connectivité des territoires par les transports en commun.

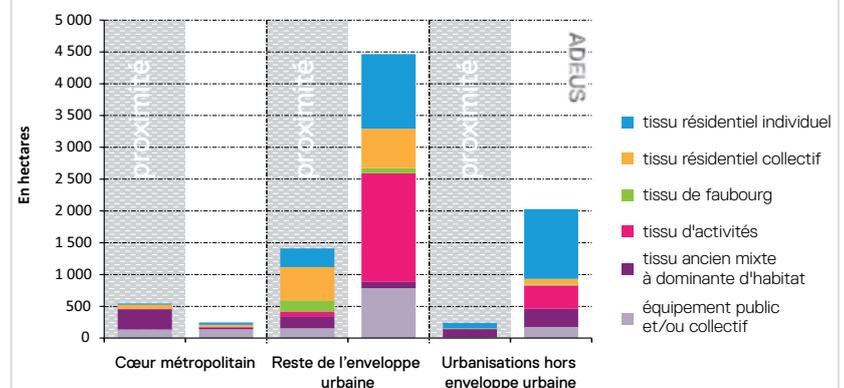


RELATIONS ENTRE PROXIMITÉ ET TYPOMORPHOLOGIE DU BÂTI

| | Part du bâti inscrit dans la proximité par type de tissu | Poids de chaque type de tissu dans la proximité |
|--|--|---|
| Équipement(s) public(s) et/ou collectif(s) | 22 % | 14 % |
| Tissu ancien mixte à dominante d'habitat | 61 % | 29 % |
| Tissu d'activités | 4 % | 4 % |
| Tissu de faubourg | 65 % | 8 % |
| Tissu résidentiel collectif | 45 % | 27 % |
| Tissu résidentiel individuel | 15 % | 18 % |

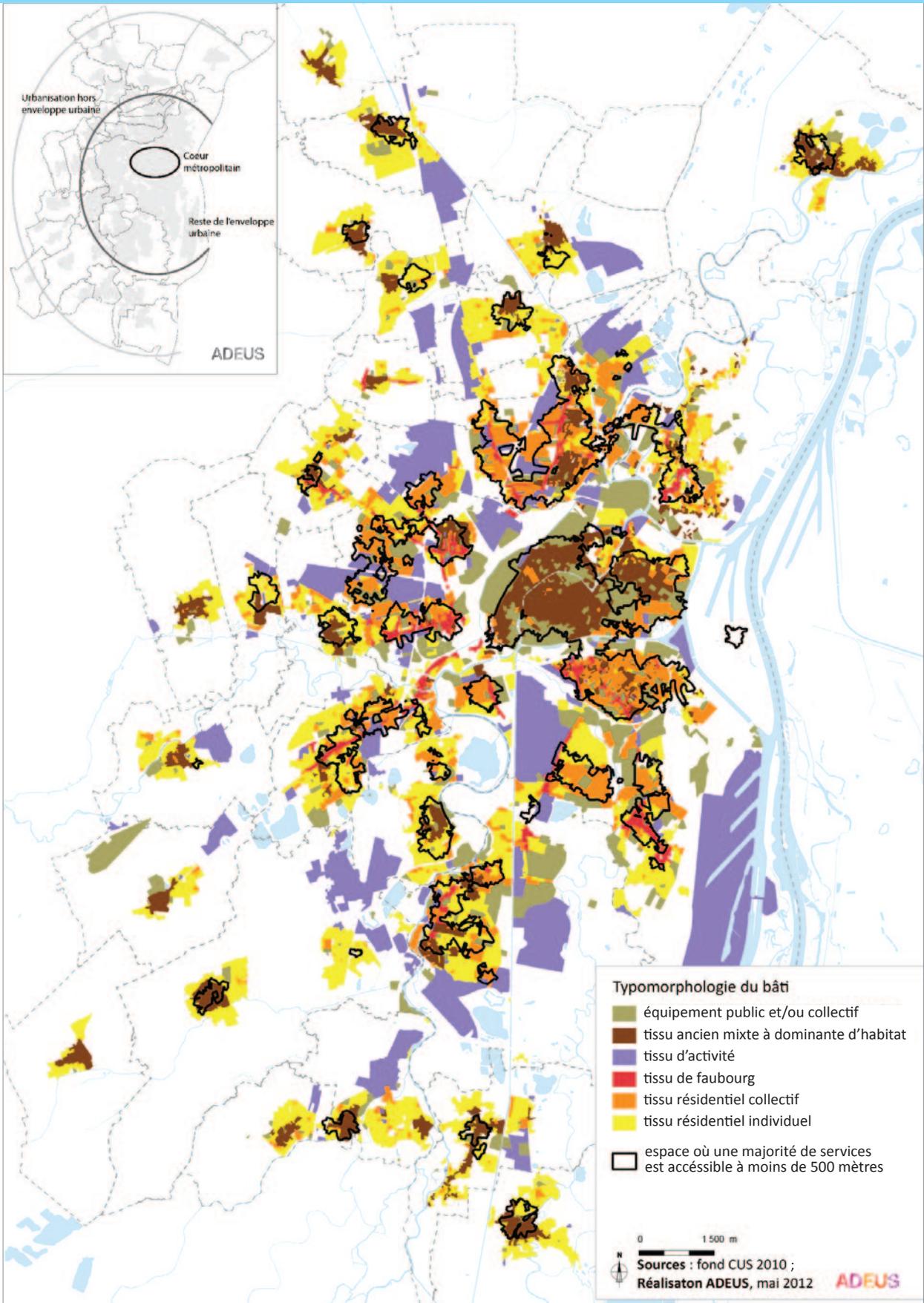
source : ADEUS

RELATIONS ENTRE PROXIMITÉ ET TYPOMORPHOLOGIE DU BÂTI PAR SECTEUR



source : ADEUS

1. Comme l'indiquait Cerdà, « chaque moyen de locomotion génère des formes d'urbanisation particulière » : les modes actifs produisent de la proximité et encouragent la mixité des fonctions alors que l'automobile accompagne l'étalement urbain et la spécialisation des territoires.



PROXIMITÉ ET TYPOMORPHOLOGIE DU BÂTI SUR LA CUS

sources : fond CUS 2010, ADEUS

Vivre dans la proximité : un réel impact sur la mobilité des individus



Les îlots de proximité identifiés dans l'agglomération strasbourgeoise permettent, a priori, de vivre de manière post-carbone.

S'il est évident qu'une évolution du contexte énergétique entraînera une modification importante des pratiques de mobilité, on peut d'ores et déjà s'interroger sur l'impact actuel de cette proximité sur l'organisation quotidienne des individus qui y résident. En d'autres termes, l'approche théorique qui permet d'identifier des périmètres de proximité sur la base des services élémentaires présents et de leurs usagers potentiels est-elle confirmée dans les faits par des pratiques territoriales et de mobilité différentes selon que l'on vive ou non dans ces périmètres ?

Une mobilité identique...

Premier constat, la mobilité des individus¹ est la même dans et en-dehors des îlots de proximité. Ne pas vivre dans la proximité n'est donc pas une contrainte en matière de programme d'activités tant que l'on dispose de moyens de transport permettant de se déplacer sur de longues distances. Or, en cas de crise énergétique, c'est bien la mobilité de ces individus résidant hors proximité qui serait directement impactée s'ils sont dans l'impossibilité de basculer vers des trajets en transports en commun.

A contrario, la vie dans la proximité a un impact sur le taux de personnes immobiles. En effet, le poids des immobiles (personnes n'effectuant aucun déplacement le jour de l'enquête) est de 11 % hors proximité contre 9 % dans la proximité : disposer de services aux alentours de son domicile incite ou autorise les individus à sortir de chez eux alors qu'ils ne le peuvent pas toujours en dehors de la proximité.

PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

Le croisement entre îlots de proximité – périmètres à 500 mètres d'une majorité de services – et secteurs de l'Enquête Ménage Déplacements 2009 sur le Bas-Rhin, permet d'analyser la mobilité des individus selon qu'ils résident ou non dans la proximité. En principe, la proximité doit entraîner une diminution des distances parcourues et encourager à utiliser davantage les modes alternatifs à la voiture, plus pertinents sur les courtes distances.

Ces résultats confirmeraient la pertinence de la proximité comme modèle urbain durable.



1. Nombre moyen de déplacements effectués par personne et par jour.

... mais des comportements bien distincts

La conséquence la plus visible de la vie dans la proximité sur les comportements de mobilité s'observe dans les parts modales : l'usage de la voiture y est logiquement moins élevé en raison, notamment, de déplacements potentiellement plus courts et pour lesquels les modes actifs sont donc davantage utilisés.

Cet usage proportionnellement réduit de la voiture chez les résidents de la proximité (à relativiser toutefois puisqu'encre plus d'un déplacement sur trois est réalisé en voiture¹) traduit :

- une utilité moindre de ce mode dans des secteurs mieux équipés en services,
- ainsi que le caractère moins adapté de la voiture dans des quartiers plus denses et où il est souvent plus difficile de stationner.

Ces deux facteurs expliquent en partie les écarts de taux d'équipement en voiture observés : près d'un ménage sur quatre n'est pas équipé en voiture dans la proximité alors que presque tous le sont en dehors, voire disposent en moyenne, pour plus d'un ménage sur deux, d'au moins une voiture par adulte du ménage.

Le rapport des individus au territoire évolue également fortement, notamment en termes de distances parcourues. Vivre dans la proximité permet, par définition, de parcourir des distances moins importantes : la distance moyenne parcourue quotidiennement est ainsi de 12 km pour les résidents d'îlots de proximité contre 16 km pour les autres, soit un trajet 33 % plus long.

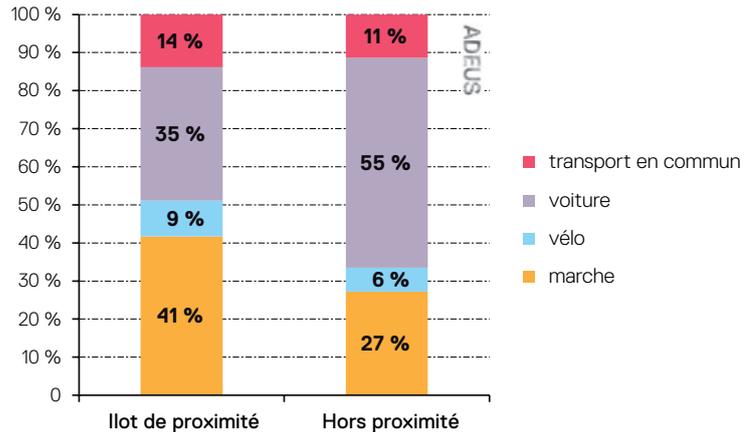
Mais davantage encore que les distances, ce sont les temps de déplacements qui apportent un éclairage sur l'intérêt de la proximité en termes d'organisation quotidienne et de mobilité. Alors que le « budget temps de transport » quotidien est très proche selon le niveau de centralités dans tout le département (environ 80 minutes), des écarts nets apparaissent dans la CUS entre les résidents de la proximité (78 min) et les autres (84,5 min).

Cet écart (8 %) traduit la plus grande efficacité de la proximité en matière de mobilité :

contraintes moindres dans les déplacements (à pied et à vélo) et économie de quelques précieuses minutes... comme autant de garanties de la préservation d'un programme d'activités choisi et non intégralement subi, y compris en cas de crise énergétique importante.

1. Tous les besoins/activités des individus ne peuvent se trouver à proximité de leur domicile. L'emploi est très souvent localisé bien au-delà des distances considérées comme de proximité.

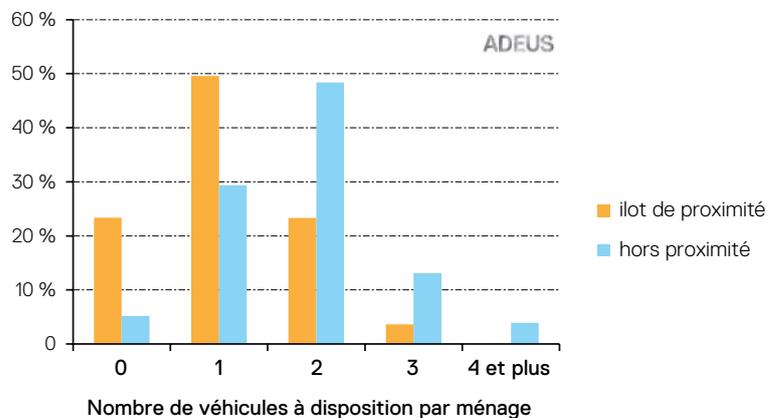
PARTS MODALES SELON LA LOCALISATION DU LIEU DE RÉSIDENCE



sources : EMD 2009, ADEUS



ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE



sources : EMD 2009, ADEUS

La proximité : une des clefs de résilience du territoire

Que ce soit dans le contexte actuel ou en anticipation d'une crise énergétique, la proximité offre d'indéniables avantages parmi lesquels une plus grande efficacité dans les déplacements, une plus grande liberté dans l'organisation du programme d'activités quotidien et surtout la préservation de tout ou partie de ce programme, y compris si l'accès à un véhicule particulier est – ou devient – problématique.

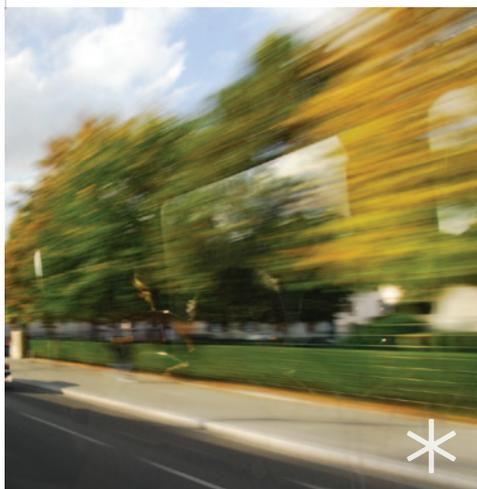
Or la CUS est déjà en partie une métropole des proximités. En effet, une part conséquente des habitants (23,5 % à 500 m) réside dans la proximité. Cette part, théorique, devrait croître, poussée d'une part par des opérations d'urbanisme qui se doivent de renforcer cette proximité et d'autre part par une acceptabilité des distances parcourues à pied ou à vélo qui augmentera si l'usage de la voiture se contraint à l'avenir.

La proximité semble bien être l'une des variables clés d'un territoire résilient. Elle ne peut toutefois à elle seule construire une métropole durable et qui réponde pleinement aux aspirations de ses habitants :

- tout d'abord, parce que l'emploi, activité contrainte dans le temps et dans l'espace, n'est que rarement localisé à proximité du domicile, obligeant bien souvent les individus à parcourir des distances plus longues ;
- ensuite, parce que la proximité va au-delà de l'approche fonctionnaliste retenue ici et intègre une dimension qualitative et subjective. Un périmètre inscrit dans la proximité ne fonctionnera effectivement comme tel que si ses habitants peuvent, pour des questions de sécurité notamment, et ont envie de le fréquenter ;

- enfin, parce que la proximité seule ne permet pas de construire une métropole durable qui doit aussi compter sur une mise en réseau des territoires et des personnes afin de réduire le risque d'entre-soi et d'offrir un accès à certains services rares.

La nécessité de cette mise en réseau est encore renforcée pour les territoires moins urbains, au sein desquels la proximité trouve plus difficilement sa place en raison de concentrations de personnes et de services moindres. C'est le cas du territoire départemental hors-CUS, fortement périurbanisé et dépendant de la voiture, dont la capacité à s'adapter à une crise énergétique devra passer par des dessertes et connexions en transports en commun efficaces.



POUR ALLER PLUS LOIN SUR CETTE THÉMATIQUE :

Sur la base de ce constat d'une inéluctable évolution du contexte de mobilité dans les années à venir, l'ADEUS souhaite compléter cette approche de l'accessibilité dans la proximité par une analyse de l'accessibilité dans la « connexion » par les transports en commun.

Les réflexions doivent donc se poursuivre en 2012 et 2013 afin d'identifier les territoires de la région métropolitaine suffisamment bien connectés en transports en commun pour que l'usage de la voiture ne soit pas nécessaire à destination des territoires d'échelles supérieures ou des grands équipements d'agglomération.



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

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**
Équipe projet : **Timothé Kolmer (chef de projet), Fanny Chailoux, Nathalie Griebel, Benoît Vimbert**
Photo : **Mathilde Delahaye et Jean Isemann**
Mise en page : **Sophie Monnin**
© ADEUS - Numéro ISSN : 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org