



LA PROXIMITÉ, UN QUOTIDIEN FACILITÉ POUR LES HABITANTS

Acheter du pain, amener ses enfants à l'école, consulter un médecin puis se rendre à la pharmacie, aller au parc avec ses enfants, prendre les transports en commun... voilà autant de raisons pour un habitant de se déplacer au quotidien.

Si ces services sont éloignés, l'usage de l'automobile devient un réflexe, voire une nécessité. Pour que plus de personnes se déplacent à pied ou en vélo, elles doivent vivre dans une ville des courtes distances, où l'ensemble des services du quotidien est disponible à proximité.

Cette aspiration à la proximité est triplement légitime : pour l'environnement (moins de déplacements polluants), pour la qualité de vie (gain de temps, accès facilité) et pour l'intégration sociale.

Depuis 2008, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la métropole orléanaise appelle de ses vœux le développement d'une ville des proximités, sans toutefois la définir, ni la cartographier... Fort de ce constat, dès le début de la révision de ce SCoT, l'agence d'urbanisme a proposé de répondre à ces questions : la proximité c'est quoi ? c'est où ?

Pour cela, elle a développé un outil cartographique qui définit et localise la proximité.



Trois déplacements à pied sur quatre se font sur des parcours de moins de 900 mètres et 79 % des déplacements à pied sont réalisés en moins de 15 minutes.

SOURCE : CGDD, *La mobilité des Français*, décembre 2010, La revue du CGDD, p.79



AGENCE
D'URBANISME
TERRITOIRES
DE L'ORLÉANAIS

LA VILLE DES PROXIMITÉS, DE LA NOTION À L'OUTIL

LOCALISER LES SERVICES DU QUOTIDIEN POUR RÉVÉLER UNE VILLE INTENSE ACCESSIBLE À PIED OU À VÉLO



PRENDRE EN COMPTE LES ATTENTES DES HABITANTS...

DES CHOIX ONT ÉTÉ OPÉRÉS POUR UNE DÉFINITION SIMPLE ET PARTAGÉE DE LA PROXIMITÉ.

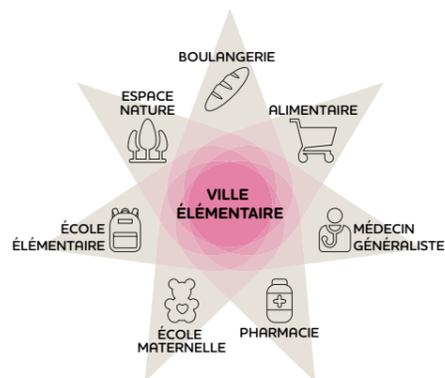
LA VILLE DES PROXIMITÉS :

C'est la superposition de la ville élémentaire et de la ville des mobilités.



LA VILLE ÉLÉMENTAIRE :

Les espaces situés à moins de 900 m de 7 services essentiels à la vie quotidienne.



LA VILLE DES MOBILITÉS :

Les espaces situés à moins de 900 m d'une gare ou d'une station de tramway ou à moins de 300 m d'un arrêt de bus d'une ligne structurante.

... POUR UNE NOUVELLE CARTE DE LA MÉTROPOLE

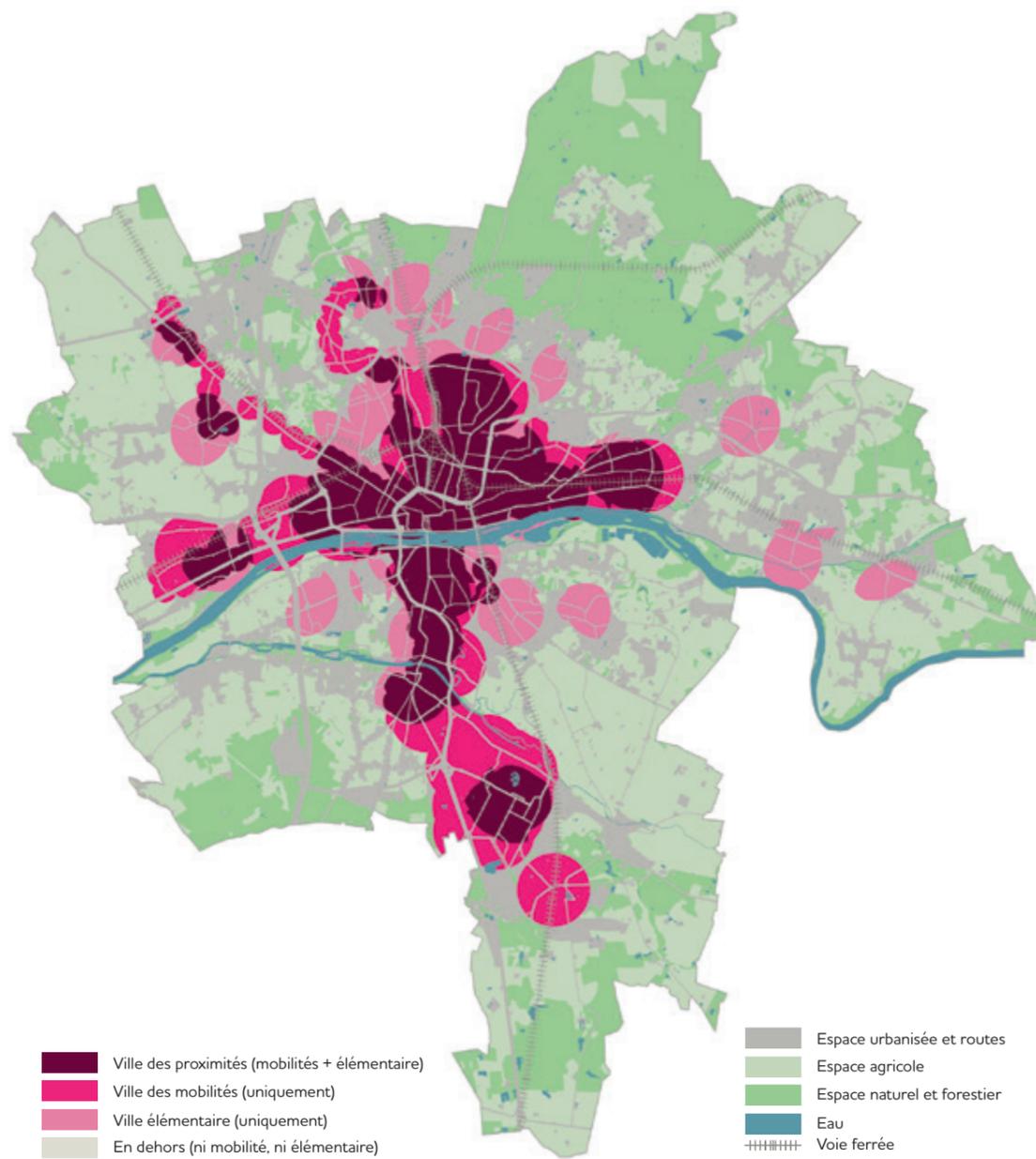
En partant des services de base, l'outil produit une géographie inédite. La carte ci-contre représente les espaces situés à moins de 900 m de l'ensemble des services du quotidien (ville élémentaire) et du réseau de transport collectif performant (ville des mobilités). La combinaison de ces deux critères dessine le contour de la ville des proximités. Son tracé ne vise pas la précision, puisqu'il s'agit d'identifier des secteurs à l'échelle de la métropole.

Représentée de la sorte, le caractère multipolaire de la métropole devient évident. Le niveau d'intensité urbaine, certes plus important dans le cœur de la métropole, ne disparaît pas nécessairement en s'éloignant. Des discontinuités sont observables et des pôles émergent, y compris à la périphérie. Ainsi un niveau minimal de proximité est garanti dans les périmètres colorés. Certains centres-bourgs n'apparaissent pas, car ils ne remplissent pas l'ensemble des critères (parfois parce qu'un seul élément est manquant). Ce résultat est inhérent à la méthode employée, car l'ensemble des services est requis (logique tout ou rien) à une distance acceptable (effet de seuil).

L'outil permet aux élus et techniciens :

- de situer des espaces privilégiant la facilité d'accès aux services pour le plus grand nombre ;
- d'orienter la programmation de nouveaux projets en partant des besoins quotidiens des habitants ;
- de faire évoluer les secteurs où un ou plusieurs services font aujourd'hui défaut.

Cette représentation renouvelée du territoire modifie la conception des politiques d'aménagement en changeant le prisme. En effet, la carte usuelle, qui figure ici en fond de plan, laisse penser que les espaces urbanisés seraient tous «urbains» au même niveau. En croisant les périmètres produits par l'outil avec les éléments habituellement observés (surfaces urbanisées, logements, habitants et emplois), on obtient leur répartition dans les différents périmètres. (Voir ci-dessous les chiffres clés).

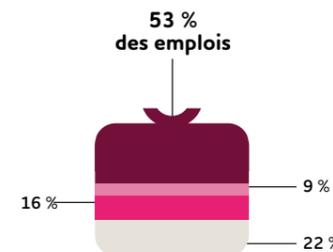
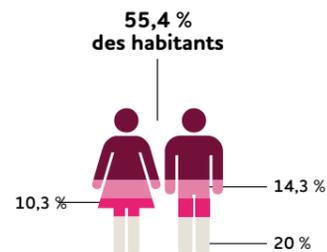
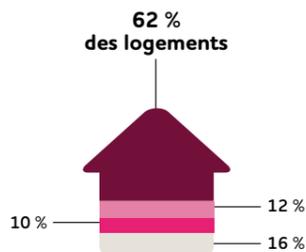
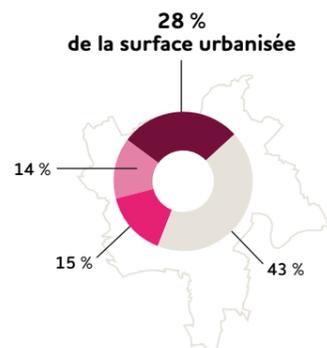
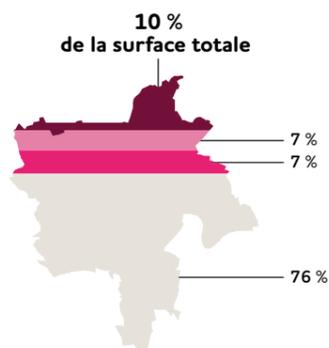


- Ville des proximités (mobilités + élémentaire)
- Ville des mobilités (uniquement)
- Ville élémentaire (uniquement)
- En dehors (ni mobilité, ni élémentaire)

- Espace urbanisée et routes
- Espace agricole
- Espace naturel et forestier
- Eau
- Voie ferrée

LES CHIFFRES CLÉS

DANS LA MÉTROPOLE ORLÉANAISE, LA VILLE DES PROXIMITÉS C'EST :



Dans la métropole orléanaise, 53 % des emplois se situent dans la ville des proximités, 9 % dans la ville élémentaire, 16 % dans la ville des mobilités et 22 % en dehors.



Bruno MALINVERNO
Adjoint au Maire de Saint-Jean-de-Braye, Vice-Président en charge des Transports d'Orléans Métropole

« Lors de la révision du SCoT et du PDU, cet outil a permis d'objectiver les débats et d'établir une armature urbaine, la « Métropole des proximités », qui en est directement inspirée. L'outil produit par l'agence a posé les fondations du consensus sur lequel nous avons pu bâtir un projet basé sur la proximité, pour une moindre consommation d'espace, une plus grande qualité de vie et un quotidien facilité. »

DÉFINITIONS

CONCEPTION DE L'OUTIL

Chaque service est localisé finement pour délimiter les espaces qui en bénéficie. Autour de chaque entité sont formées les zones tampons représentant une distance acceptable pour y accéder. Ces zones situées à proximité des services sont ensuite intersectées entre elles pour représenter la combinaison ou le cumul des services. Ainsi, les espaces situés à proximité de l'ensemble des services sont représentés sur une carte.

DISTANCE ACCEPTABLE

Pour la plupart des services la distance retenue est de 900 m, car elle correspond à environ 15 min. à pied ou 5 min. en vélo. Pour des services de moindre attractivité (bus ou espace vert local), la distance utilisée est de 300 m, ce qui correspond à 5 min. de marche.

SOURCES :
BD TOPO 2018 IGN
Surface urbanisée : OCCSOL 2016 TOPOS
Logements et habitants localisés : POPESTM 2013 TOPOS
Emplois localisés à l'intersection : 2014 PITNEY BOWES

DIRECTRICE DE LA PUBLICATION : Géraldine DUVALLET.
MISE EN PAGE : Katsiaryna LIAUKOVA. **CHEF DE PROJET :** Laurent FOUILLE.
Contact : laurent.fouille@topos-urba.org



UN OUTIL QUI OUVRE DES CHANTIERS

Conçu pour le diagnostic du SCoT d'Orléans Métropole, l'outil «ville des proximités» a directement servi à dessiner l'armature urbaine du projet, baptisée «Métropole des proximités». Il servira au suivi du SCoT et du PDU d'Orléans Métropole, pour mesurer les évolutions qui seront observées dans la durée. Il permettra d'observer l'évolution des périmètres ainsi que la répartition des logements nouvellement construits.

Le principe de fonctionnement de l'outil est déclinable par thème et transposable à d'autres services que ceux intégrés jusqu'ici. Sur cette base, d'autres analyses spécifiques seront possibles : concernant la proximité aux services de santé, aux équipements sportifs ou culturels par exemple...

L'extension de l'outil à une échelle géographique plus grande (celle de l'inter-

SCoT des Territoires de l'Orléanais) est également envisagée. Cette extension suppose de ré-interroger la pertinence des hypothèses utilisées (distances acceptables, services de base pris en compte dans la ville élémentaire, niveau de service acceptable pour les transports collectifs).

Enfin, plusieurs pistes d'amélioration sont envisageables. La liste des services retenus est révisable et sera ajustée pour correspondre au mieux aux évolutions des modes de vie et aux attentes des habitants. Le mode de prise en compte des distances pourra également être amélioré pour passer d'une logique «vol d'oiseau» à une logique «réseau». Pour ce faire, la construction d'un réseau réaliste pour les piétons et cyclistes fait partie des projets de l'agence (outil Perméabilité Urbaine aux Modes Actifs).

*POUR ALLER PLUS LOIN

VILLE DES PROXIMITÉS

Le nom donné à l'outil est aussi celui d'un concept d'urbanisme qui rejoint les notions de *Ville intense*, de *Ville des courtes distances* (*Stadt der kurzen Wege*), de *Ville à portée de main* ou encore de *TOD (Transit Oriented Development)*. Il consiste à lutter contre l'étalement urbain et la dépendance automobile en orientant le développement urbain vers les secteurs disposant déjà des services et équipements de proximité, pour diminuer les distances à parcourir. Dans cette approche, la planification urbaine réduit la demande de mobilité à la source.

LA PROXIMITÉ, DE LA NOTION À L'ACTION



AUAO, *Analyse Territoriale de l'Agglomération Orléanaise*, octobre 2015, pages 76-82.

ORLÉANS MÉTROPOLE, *Schéma de Cohérence Territoriale, Rapport de présentation*, juin 2019, pages 104-111.

A'URBA, *Planification stratégie territoriale, Ville intense, ville intime. L'armature d'une métropole attractive*, 2012.

ADEUS, *Quels îlots de proximités aujourd'hui ?* septembre 2011, Les notes de l'ADEUS n°53.

ADEUS, *La proximité, levier d'une organisation urbaine durable*, juillet 2012, Les notes de l'ADEUS n°69.

ADEUS, *Plan local d'urbanisme : mettre en œuvre la vie dans la proximité*, septembre 2014, Les notes de l'ADEUS n°131.

ADEME, *La ville intelligente s'invente dans les proximités*, mai 2018, Chronos, ObSoCo.

RÉFÉRENCES

TOPOS

Agence d'urbanisme
des Territoires de l'Orléanais
6 bis Avenue Jean Zay - «Le Millénum»
45000 - Orléans
Tél. : 02 38 78 76 76
Mail : agence.urbanisme@topos-urba.org

www.topos-urba.org

