



## La **proximité** devient le modèle dominant pour les **lieux générateurs de déplacements** (activités productives, services et équipements publics et privés)

### Pourquoi ce jalon ?

---

- La proximité spatiale, qu'elle soit mesurée en distance ou en temps de déplacement, apparaît aujourd'hui comme un contrepois face à l'étalement urbain et à ses impacts négatifs sur l'environnement. Elle constitue une alternative nécessaire à la spécialisation des espaces aménagés qui a longtemps prévalu et qui aujourd'hui encore, via les parcs industriels, les zones commerciales ou logistiques, ou les mauvais choix de localisation d'équipements collectifs, fait en sorte que les lieux de résidences s'en éloignent de plus en plus, ce qui génère toujours plus de dépendance à l'automobile pour les déplacements. Cependant, les principaux modèles actuels prônant le développement durable des villes mettent surtout l'accent sur la proximité à partir du logement, c'est-à-dire du point d'origine des déplacements quotidiens. C'est le cas par exemple des quartiers TOD (*transit oriented development*), le modèle dominant de la ville durable en Amérique du Nord depuis 30 ans, qui propose de favoriser l'aménagement de quartiers denses et complets à proximité d'une station de transport collectif. Il en est de même avec le concept très populaire actuellement de la «ville des 15 minutes», qui promet une ville où les fonctions essentielles sont accessibles en 15 minutes à pied, à vélo ou en transport en commun à partir de chez soi. Or, avec le recul, les principaux constats sur les quartiers de type TOD montrent que tant que les destinations à atteindre pour travailler, pour consommer ou se divertir sont éparpillées et non accessibles en transport en commun, le transfert de la voiture vers les modes actifs et collectifs reste très mitigé. Quant à la ville des 15 minutes, très inspirée de l'organisation spatiale du noyau central des villes européennes, héritée de l'époque préindustrielle, elle paraît difficile, voire impossible à dupliquer dans le contexte de la ville nord-américaine sans un changement majeur des modes de localisation des activités génératrices de déplacements. Ces changements en faveur d'une économie de la proximité sont indispensables et complémentaires au jalon 63 sur le renforcement de la densité et de la mixité fonctionnelle pour amener un changement systémique vers un territoire plus sobre et résilient.
- De ce point de vue, un certain nombre d'évolutions sont susceptibles d'amener des transformations convergentes entre elles pour faire émerger ce nouveau modèle. En premier lieu, la circularisation de l'économie (plus particulièrement des activités productives fonctionnant en symbiose, en économie de partage ou de fonctionnalité) redonne beaucoup d'importance aux facteurs de proximité entre entreprises comme entre entreprises et consommateurs. Le modèle de la «ville productive» s'appuie sur l'avancement de technologies telles que l'impression 3D, le traitement décentralisé des ressources, l'émergence de la culture «maker», de nouveaux modèles entrepreneuriaux pour prôner un retour dans les milieux de vie de l'industrie et de la fabrication de façon mieux distribuée, plus silencieuse, non toxique et adaptable aux conditions urbaines existantes.
- Si le télétravail apparaît aujourd'hui comme une mutation majeure impactant durablement la mobilité quotidienne par une diminution relative du navettage domicile-travail, un des effets rebond pourrait être un plus grand éloignement entre domicile et lieu d'emploi. Un autre effet négatif pourrait résulter de la recherche d'espaces résidentiels plus grands pour y accueillir des espaces privés de travail, ce qui va à l'encontre de la recherche de modes d'habiter plus sobres. En revanche, la croissance de la pratique du coworking dans des tiers-lieux à mi-chemin entre les deux serait plus favorable au développement d'une plus grande proximité spatiale.

- Le développement de circuits de proximité apparaît comme un levier très important et de plus en plus soutenu pour augmenter l'autonomie alimentaire des territoires et soutenir l'offre alimentaire locale. Ce type de circuit de commercialisation mobilise les proximités géographiques entre production et consommation alimentaire, à l'échelle autant régionale que plus locale, notamment par la multiplication des marchés publics.
- D'une manière plus générale, si la tendance croissante de la préférence pour l'achat local dénotée par les enquêtes de consommation reste marginale par rapport à l'essor du commerce numérique, l'impact positif de l'accessibilité à pied ou à vélo sur la viabilité commerciale commence à être bien documentée pour les grandes villes.
- Enfin, de plus en plus d'opérations de réurbanisation de la banlieue des villes nord-américaines s'appuient sur des projets de polarités secondaires multifonctionnelles accessibles en mobilité active ou par transport en commun, en s'appuyant notamment sur l'opportunité de la reconversion de milliers de centres et boulevards commerciaux en friche. Ce mouvement largement mené par des promoteurs privés vient redonner vie à un concept structurant, mais un peu laissé pour compte de l'urbanisme durable, le regroupement des localisations d'activités génératrices de mobilité dans une organisation multipolaire du territoire, pour en favoriser l'accessibilité par des modes de transport durables. Les paliers locaux et supralocaux de gouvernement devraient avoir un grand rôle à jouer pour encadrer le développement de ces pôles afin d'assurer une bonne complémentarité des centralités. Dans une planification inadéquate, ce modèle « multipolaire » pourrait facilement empirer la dépendance à l'automobile.

## Niveau d'avancement



## Qui doit être mobilisé?



**Entreprises et organisations publiques**



**Gouvernements locaux et supralocaux**



**Secteurs de la construction, des transports et de l'environnement** : promoteurs immobiliers, architectes, urbanistes, designers

## Ressources

<https://citiesofmaking.com/>

<https://collectivitesviables.org/articles/localisation-des-activites.aspx>

<https://www.planning.org/planning/2023/winter/meet-the-15-minute-citys-cousin-the-20-minute-suburb/>

Joncoux, S. *et al.* (2021). Autoportrait de l'autonomie du Bas-Saint-Laurent pour le secteur bioalimentaire. Rapport intermédiaire, FabRégion Bas-Saint-Laurent

Praly, C. *et al.* (2014). Les circuits de proximité, cadre d'analyse de la relocalisation des circuits alimentaires

Tsui, Tanya, *et al.* "The role of urban manufacturing for a circular economy in cities." Sustainability 13.1 (2020): 23