

### **Principe 3. Réorganiser la ville de telle sorte que la grande majorité des déplacements s'y effectuent dans l'espace de proximité.**



**Si le développement de bons réseaux de transports publics et la diffusion de la voiture privée ont rendu accessible les différentes zones urbaines et extra urbaines, il a en même temps contribué à l'allongement des distances. Les déplacements sont parmi les plus importants facteurs de pollution urbaine. Il convient donc de les minimiser pour limiter ce problème.**

« La voiture a permis de s'affranchir des distances grâce à la priorité donnée aux infrastructures routières ou autoroutières, qui a été la règle jusqu'à présent. Un espace de proximité correspond par exemple à un village (s'il n'est pas étendu à l'infini), à un bourg centre dont l'extension est agglomérée, à un quartier de ville ou même à une ville nouvelle de quelques dizaines de milliers d'habitants, dès lors que son plan masse a été conçu dans cet objectif et que sa relation rapide avec d'autres pôles urbains régionaux soit pensée en amont.

Négliger ou oublier cet impératif d'espace de proximité, c'est tenter de faire marcher l'urbanisme durable sur une seule jambe. Si un ménage décide, pour des raisons écologiques, de quitter son logement actuel, situé près de son lieu de travail, où il consomme 10 000 kWh d'énergie de chauffage et d'électricité pour une maison « zéro énergie » située à 25 km, mais que, ce faisant, il lui faut effectuer en voiture (voire en voitures) nombre de déplacements qui étaient jusqu'alors de proximité (travail, école, courses, etc.), le gain apparent d'énergie devient en réalité une hausse de consommation. »

Il est possible d'atteindre cet objectif grâce à des organisations urbaines qui privilégient la mixité et le développement polycentrique.

*(voir fiche de bonne pratique : Groningen)*