



HAL
open science

Définir des paramètres d'accessibilité aux commerces pour évaluer la marchabilité des territoires : Que nous disent les documents d'urbanisme ?

Xavier Lehmann

► To cite this version:

Xavier Lehmann. Définir des paramètres d'accessibilité aux commerces pour évaluer la marchabilité des territoires : Que nous disent les documents d'urbanisme ?. 5èmes Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM), ThéMA, Jun 2023, Dijon, France. hal-04460184

HAL Id: hal-04460184

<https://hal.science/hal-04460184>

Submitted on 15 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Définir des paramètres d'accessibilité aux commerces pour évaluer la marchabilité des territoires : Que nous disent les documents d'urbanisme ?

Xavier Lehmann*

LVMT, Univ Gustave Eiffel, Ecole des Ponts, Champs-sur-Marne, France

Introduction

Pour répondre aux problématiques environnementales actuelles et aux enjeux de santé publique qui y sont associés, des politiques publiques ont été mises en place pour limiter l'usage des modes motorisés et favoriser le recours aux modes actifs. C'est dans ce cadre que le concept de « marchabilité » est reconnu pour évaluer la capacité d'un territoire à susciter la pratique de la marche (DRIEA, 2019). Cette évaluation, telle qu'elle a été formalisée par différents outils de mesure, repose autant sur le ressenti des piétons que sur les caractéristiques de l'environnement bâti.

Parmi les variables morphologiques qui permettent de mesurer le potentiel piétonnier d'un espace urbain, l'évaluation du nombre et de la diversité des aménités présentes sur le territoire est primordiale dans la plupart des approches méthodologiques recensées dans la littérature (Koljensic, 2022). Ces indicateurs renvoient au concept plus général d'accessibilité, que l'on peut définir comme la performance d'accès à un certain nombre de ressources depuis chaque lieu (Frankhauser et al., 2018). La valeur de cette performance, pour passer d'un potentiel d'accès à un potentiel de marche, nécessite une proximité physique entre les habitants et les activités. (Koljensic, 2022). Cette association, entre un bouquet d'aménités et des distances ou temps d'accès compatibles avec la pratique de la marche, est aussi utilisée dans le concept de « ville du quart d'heure » pour identifier les territoires de proximité. Les modèles d'évaluations de ce concept reposent majoritairement sur des calculs d'aires de chalandises, sous forme de zones tampons ou d'isochrones.

Ces mesures de proximité d'accès demandent donc une réflexion sur les choix des aménités à prendre en compte et des distances jugées raisonnables pour les modes actifs. Cependant, il n'existe pas dans la littérature de définition unanime des types d'équipements, principalement des commerces et services, à considérer dans les évaluations. Si leur sélection repose généralement sur des études scientifiques et des enquêtes pour connaître les besoins de la population, une autre source nous semble pertinente pour comprendre l'organisation spatiale des commerces et son potentiel de structuration de territoires marchables : les documents d'urbanisme.

* Auteur correspondant
Adresse mail: xavier.lehmann@enpc.fr



Depuis une vingtaine d'années, les évolutions législatives ont porté la question de l'aménagement commercial vers une intégration toujours plus forte dans le code de l'urbanisme (Giacuzzo et al., 2021). De la loi SRU avec la création du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en 2000 jusqu'à la récente loi « climat et résilience » en 2021, les outils de planification de l'armature commerciale se sont progressivement formalisés avec une considération croissante pour un développement territorial durable, favorable à l'accessibilité et aux modes actifs. Pour garantir une organisation équilibrée de l'armature commerciale sur un territoire pluri-communal, les SCoT développent différents critères de hiérarchisation des commerces et des polarités urbaines. Ces critères nous permettront de comparer les stratégies des territoires et des acteurs en matière d'aménagement favorable à la marche à différents niveaux d'échelle. Aux critères liés à la nature des activités commerciales sont associés des conditions de proximité et de localisations préférentielles des centralités et des pôles qui structurent le territoire des SCoT. Ces attributs, liés à l'environnement bâti, conditionnent d'autres indicateurs essentiels à prendre en compte comme les fréquences de recours, distances et temps d'accès aux commerces et services ou l'animation des centralités. Pour chaque type de commerces sont préconisés des modes de transports, selon des environnements urbains et des contextes géographiques particuliers.

Il ne s'agit pas, à travers l'étude des SCoT, d'aborder la marchabilité à l'échelle de la voirie et des aménagements locaux mais d'appréhender les ressorts de sa planification à une échelle globale et stratégique, celle des bassins de vie. En effet, aborder le rôle des commerces et services comme générateur de déplacements, notamment actifs, nécessite de comprendre l'organisation hiérarchique de ces équipements sur le territoire et la complémentarité des pôles urbains. Si certaines polarités périphériques favorisent les déplacements motorisés, d'autres centralités concentrent les activités nécessaires à la vie « quotidienne » et orientent davantage les déplacements vers la marche.

À travers cette communication, nous souhaitons montrer que l'étude des classifications et des stratégies de planification des commerces telles que définies dans les SCoT permet d'ajuster davantage les mesures de marchabilité aux normes d'aménagement des territoires. Dans la logique d'une identification des zones où le potentiel piétonnier doit être renforcé, il est utile de tenir compte de la dimension performative des documents réglementaires pour projeter une modification du territoire (Buhler, 2021). Enfin, comparer un corpus de documents basés sur un plan, une méthodologie et un processus d'élaboration similaire permet de faire ressortir les différences de contenus, selon les spécificités locales et l'interprétation des acteurs impliqués dans leur réalisation. Bien qu'il faille compléter ces critères de morphologie urbaine par des données plus qualitatives pour aborder la marchabilité dans son entièreté, cette approche par les normes reste néanmoins révélatrice de réalités locales et de l'appropriation par les acteurs de l'aménagement de ces problématiques.



Méthodologie

Notre approche, d'ordre phénoménologique, repose sur une analyse comparative d'un grand nombre de SCoT et de PLUi valant SCoT. À partir de la base de données SuDocUH (Suivi des Documents d'Urbanisme et d'Habitat) qui réfère annuellement l'état des procédures d'urbanisme en France, nous avons pu sélectionner un ensemble diversifié de SCoT selon différents critères : leur état d'avancement (en élaboration, en révision ou approuvé), leur niveau de modernisation par rapport aux dernières évolutions législatives et l'étendue de leur périmètre d'action. Cette sélection est représentative de la diversité des territoires en France : espace francilien, métropoles régionales, agglomérations de taille moyenne et espaces ruraux.

À partir de ce corpus, une étude approfondie des principaux documents et des outils constitutifs du SCoT a été réalisée en portant principalement notre attention sur l'urbanisme commercial, les enjeux d'accessibilité et l'organisation des mobilités dans les territoires. Il s'agit en premier lieu du Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL, pour sa dénomination la plus récente) et du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO). Ces documents prescriptifs présentent les modalités de mise en œuvre du projet porté par le SCoT (Giacuzzo et al., 2021). L'analyse s'est portée à la fois sur les éléments textuels (définitions, recommandations, prescriptions et objectifs principaux) et graphiques (tableaux de synthèse, cartes et schémas).

Principaux résultats obtenus ou attendus

L'intérêt de cette analyse comparative est de faire ressortir les points communs mais aussi les originalités propres à chaque SCoT sur nos questions de morphologie urbaine et de mobilité active. Le principal résultat qui en résulte est la formalisation d'une base de données rassemblant des informations sur les caractéristiques géographiques, socio-démographiques, institutionnelles et juridiques de chaque SCoT sélectionné et la mise au point d'une grille commune harmonisant les différentes nomenclatures, ouvrant ainsi la voie à des évaluations quantitatives et des comparaisons. à ces données de cadrage, nous associerons un ensemble d'indicateurs portant sur l'armature urbaine, le maillage commercial, l'accessibilité et les mobilités. Sur les commerces et services, nous collecterons plus finement l'ensemble des critères entrant dans l'élaboration des typologies présentes dans les documents. Nous pouvons par exemple évoquer le type d'activité et la surface des locaux, la localisation préférentielle au sein des polarités, les fréquences de recours ou l'aire de chalandise. Ces critères sont autant d'informations que les chercheurs pourront exploiter pour construire leurs indicateurs d'évaluation de la marchabilité.

Principales références bibliographiques

Buhler, T. (2021). When vagueness is a strategic resource for planning actors. *Planning Theory*, 20(4), 325-349. <https://doi.org/10.1177/1473095221995861>



DRIEA, (2019), Favoriser la « marchabilité » : un levier d'actions pour améliorer la santé des franciliens, ARS IDF, Paris.

Frankhauser P., Tannier C., Vuidel G., Houot H. (2018), Une modélisation multifractale intégrée à la planification urbaine et régionale, *Ordinateurs, Environnement et Systèmes Urbains*, 67, 132-146.

Giacuzzo, J.-F., Le Grand, V., Priet, F. (2021) Etude relative à l'intégration des éléments de l'aménagement commercial au sein des documents d'urbanisme, convention de recherche Etat (Ministère de la transition écologique et Ministère de l'économie, des finances et de la relance) /GRIDAUH

Koljensic, P. (2022). Analysis of 15-Minute City Index regarding Spatial and Sociodemographic Attributes: Based on a Case Study of Amsterdam [Diploma Thesis, Technische Universität Wien]. *repositUM*.

<https://doi.org/10.34726/hss.2022.106893>

Mots clés

Documents d'aménagement ; Accessibilité ; Commerces et services ; Stratégies territoriales ; Modes actifs

Sessions visées

1. Session n° 15
2. Session générale