

dixit•net

POUR UN URBANISME CIRCULAIRE

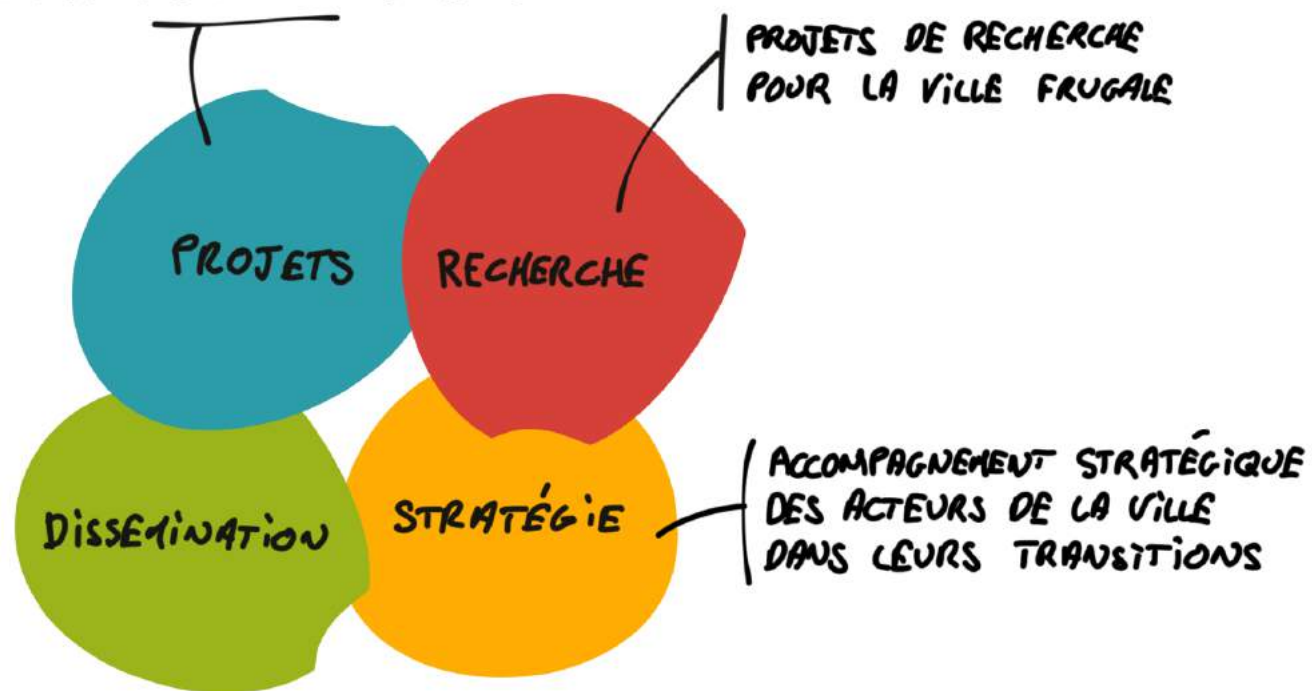
Sylvain Grisot

décembre 2020





CONSEIL OPÉRATIONNEL POUR
LA MISE EN OEUVRE DE PROJETS
DE TRANSFORMATION DE SITES



Sylvain Grisot

email : syg@dixit.net
twitter : [@sylvaingrisot](https://twitter.com/sylvaingrisot)



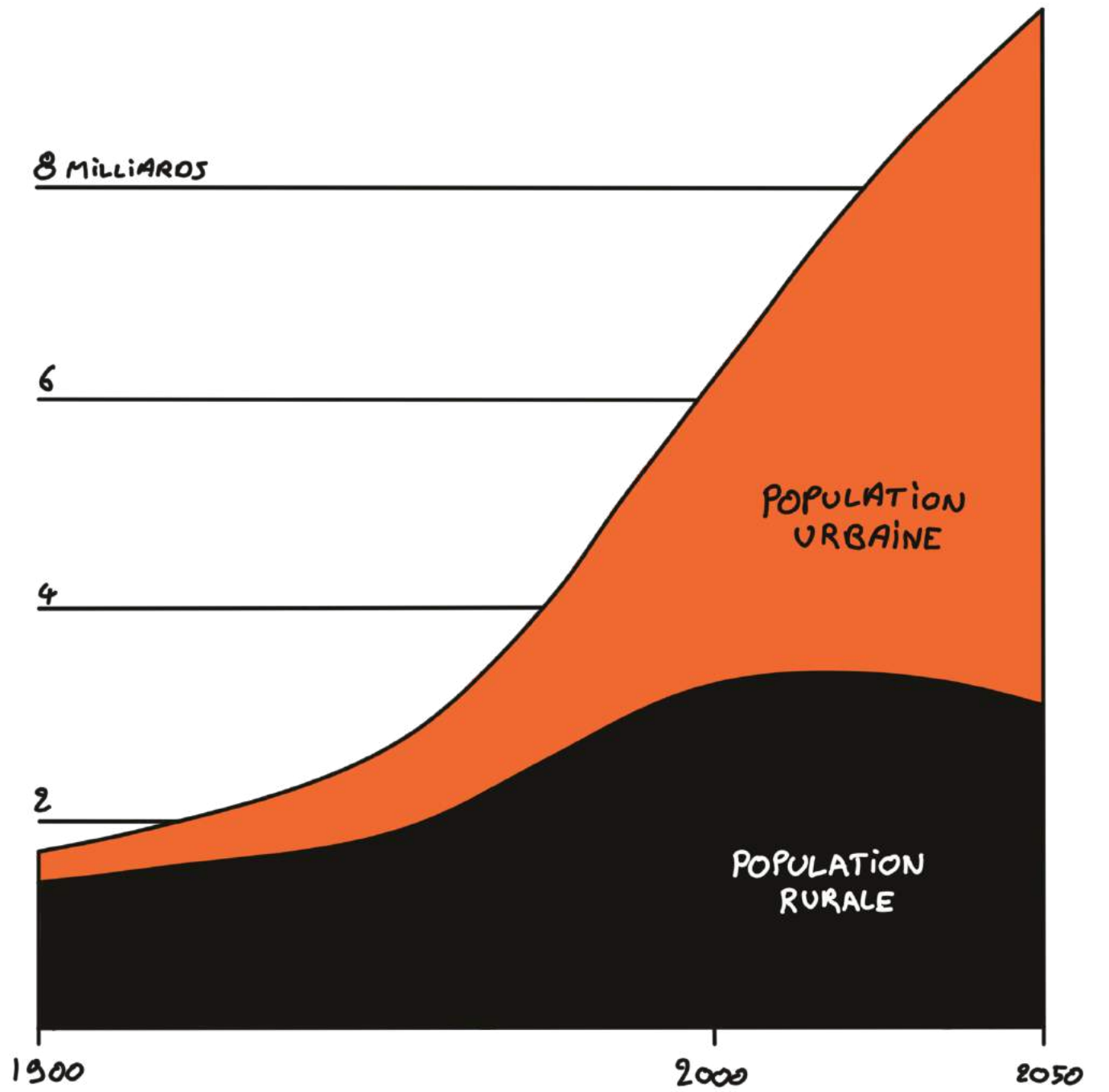
Sylvain Grisot

Manifeste pour un urbanisme circulaire

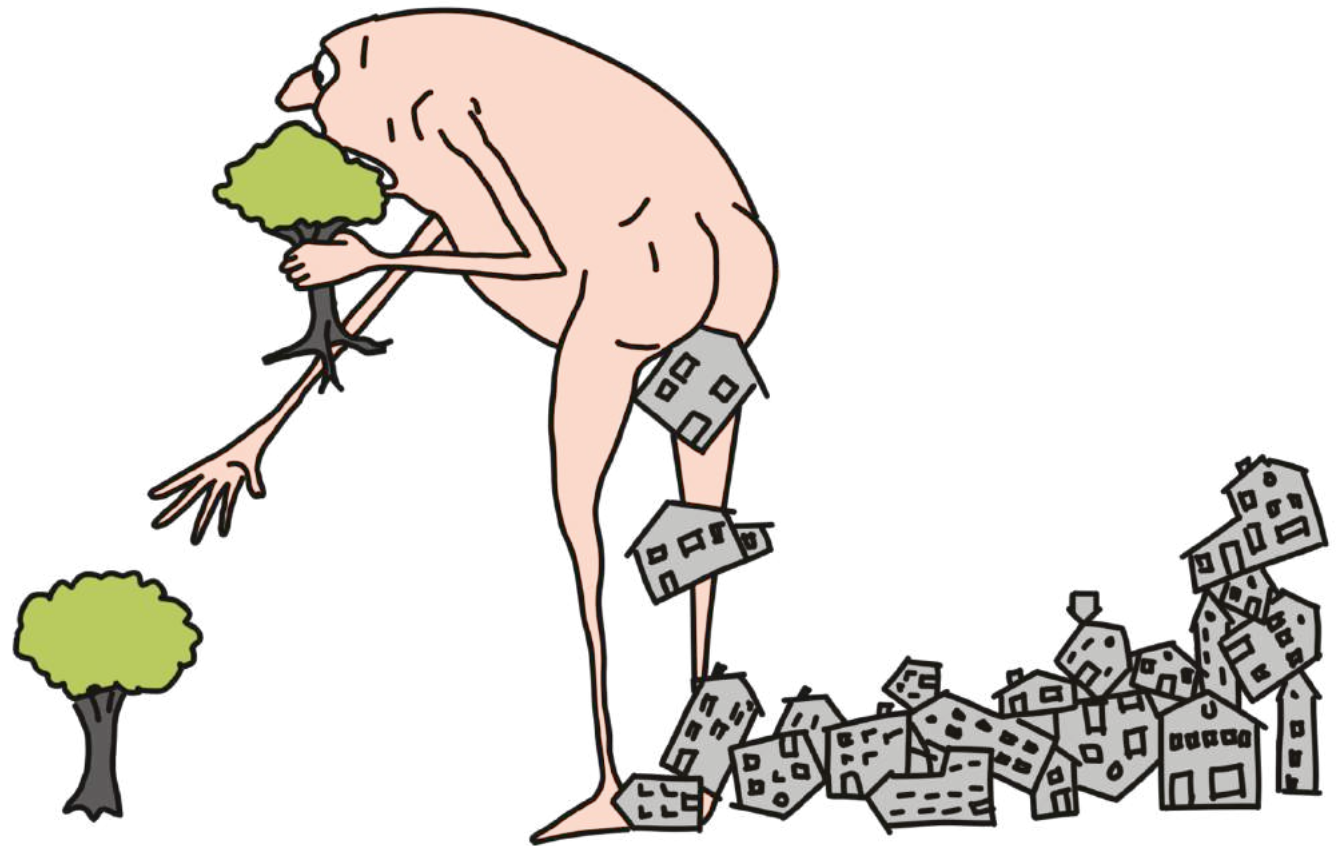
Pour des alternatives concrètes
à l'étalement de la ville


Éditions
Apogée

L'IMPASSE









Combien d'années faut-il pour urbaniser l'équivalent d'un département en France métropolitaine ?



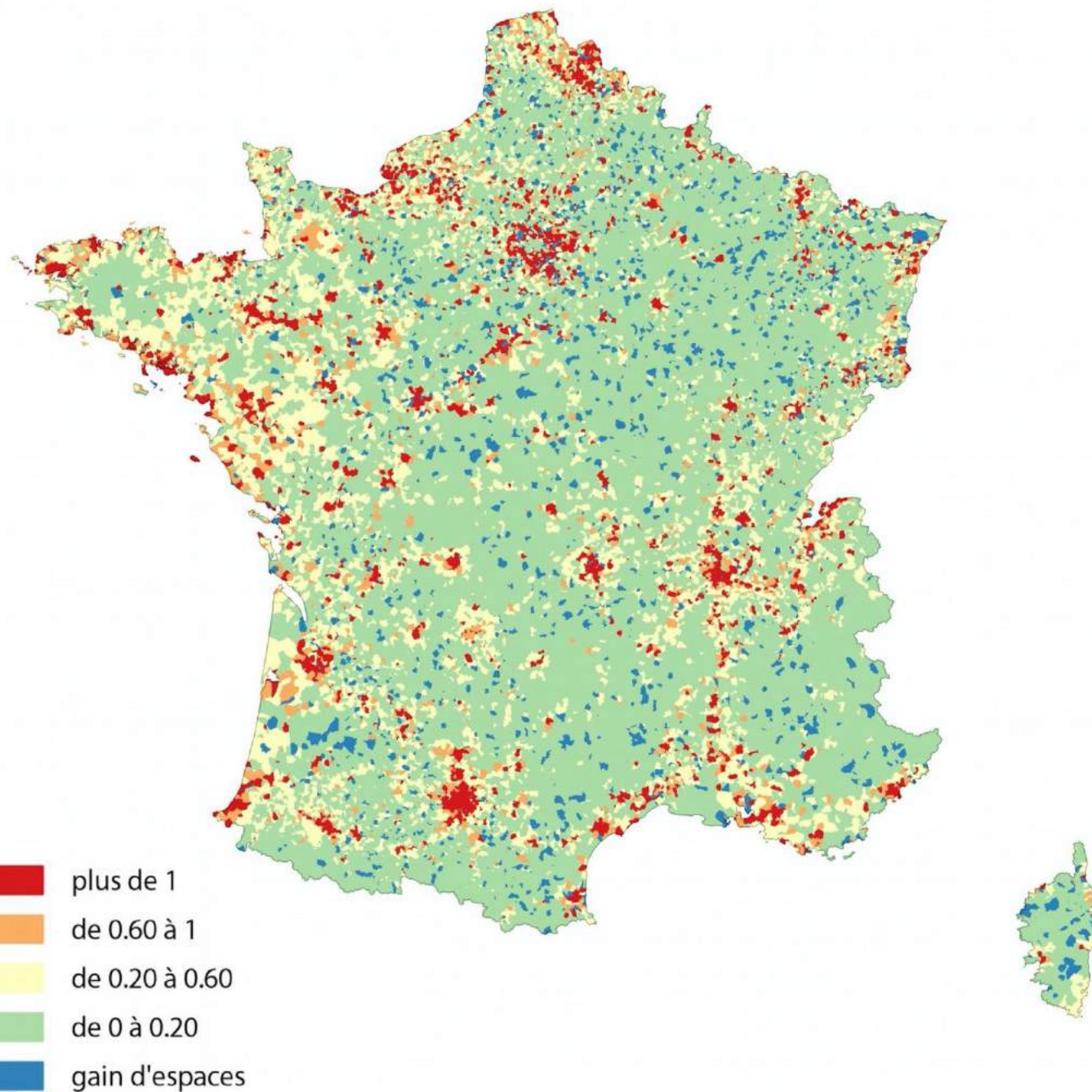
Consommation annuelle en France
métropolitaine : 30 000 ha / ans entre
2010 et 2017. Données foncières CEREMA.

Soit 20 #NDDL

5 terrains de foot... toutes les heures.



Croissance ?



Consommation d'ENAF entre 2006 et 2016 à l'échelle communale en %.

Source : La consommation d'espaces et ses déterminants d'après les Fichiers fonciers de la DGFIP, CEREMA, 2017

Croissance ? étalement !

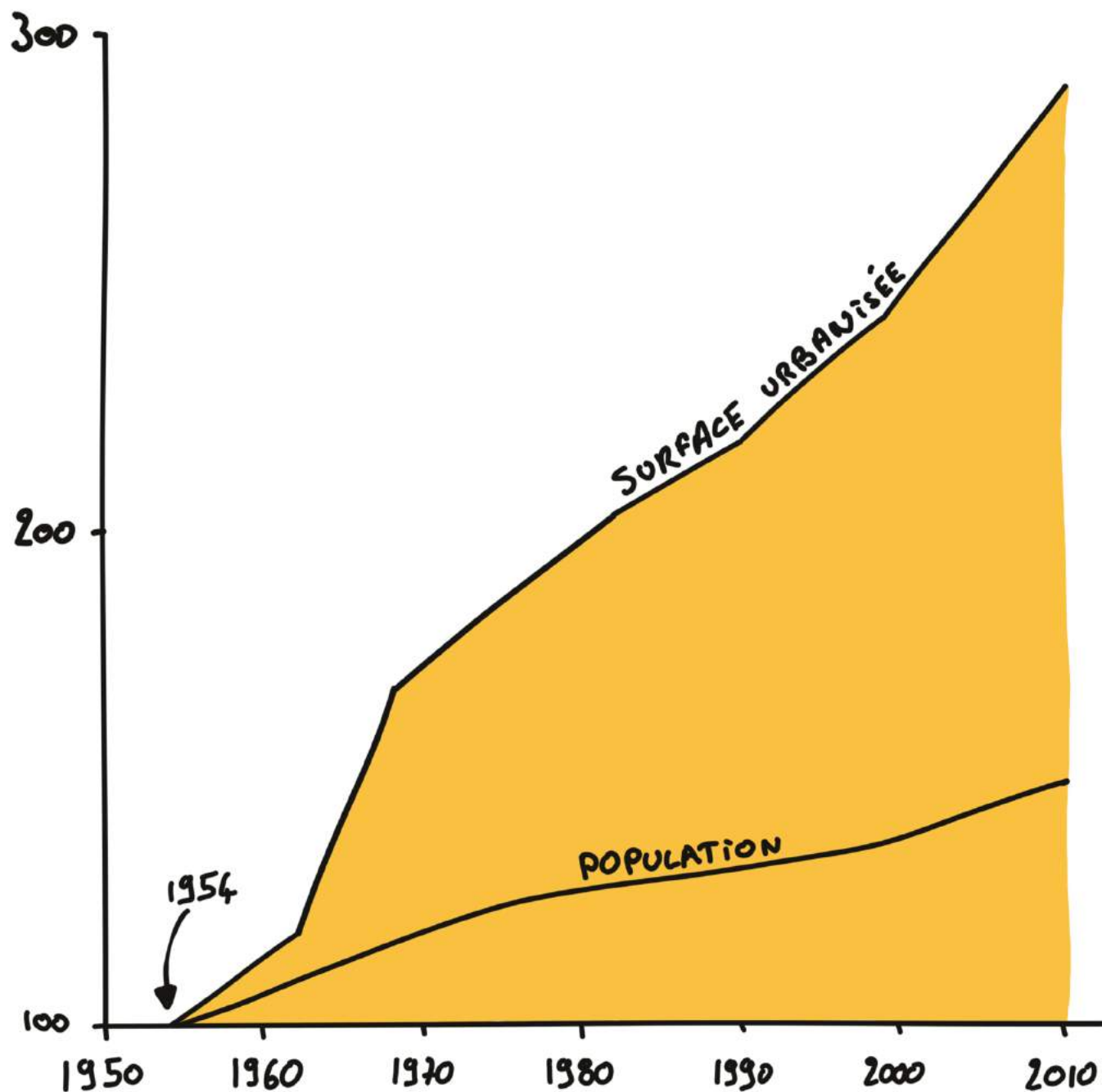
2010-2015

Pays de la Loire
+ 147 000 habitants / + 19 000 emplois
> 14 000 ha consommés

Bourgogne (surface comparable)
+ 900 habitants / - 20 000 emplois
> 4000 ha consommés, soit 30% des PdL

Les 14 000 communes en France ont perdu des habitants ont artificialisé 27 500 ha pour des usages d'habitat, soit + de 25% de la conso. nationale pour l'habitat.

Illustration tirée de : Croissance de la population et des surfaces artificialisées en France. Polèse, Shearmur et Terral (2015)



Télérama

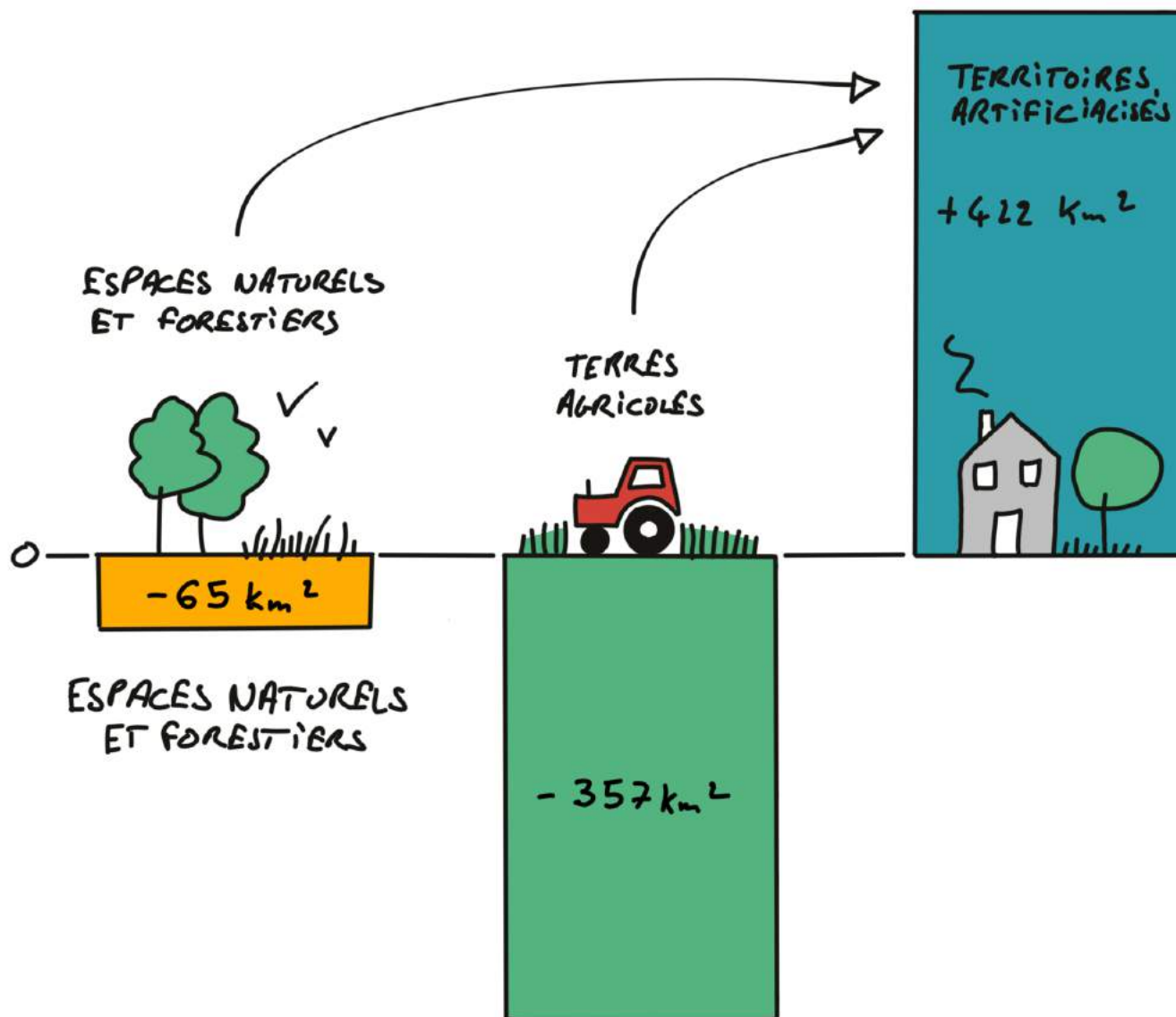
Halte à la France moche !



Impacts environnementaux



Enjeux agricoles



Surface Agricole Utile :

1960 : 34,5 M ha

2010 : 29,1 M ha

> Une réduction de 56% de la SAU /
habitant en 50 ans.

> Une stagnation des rendements
constatée depuis 2000.

Urbanisme à fragmentation



La localisation périurbaine et la dépendance automobile questionnent les mobilités quotidienne, sociale, et résidentielle.

Impasse climatique



Asphyxie



Les conducteurs français ont passé en moyenne plus de 30 heures dans les bouchons en 2017.

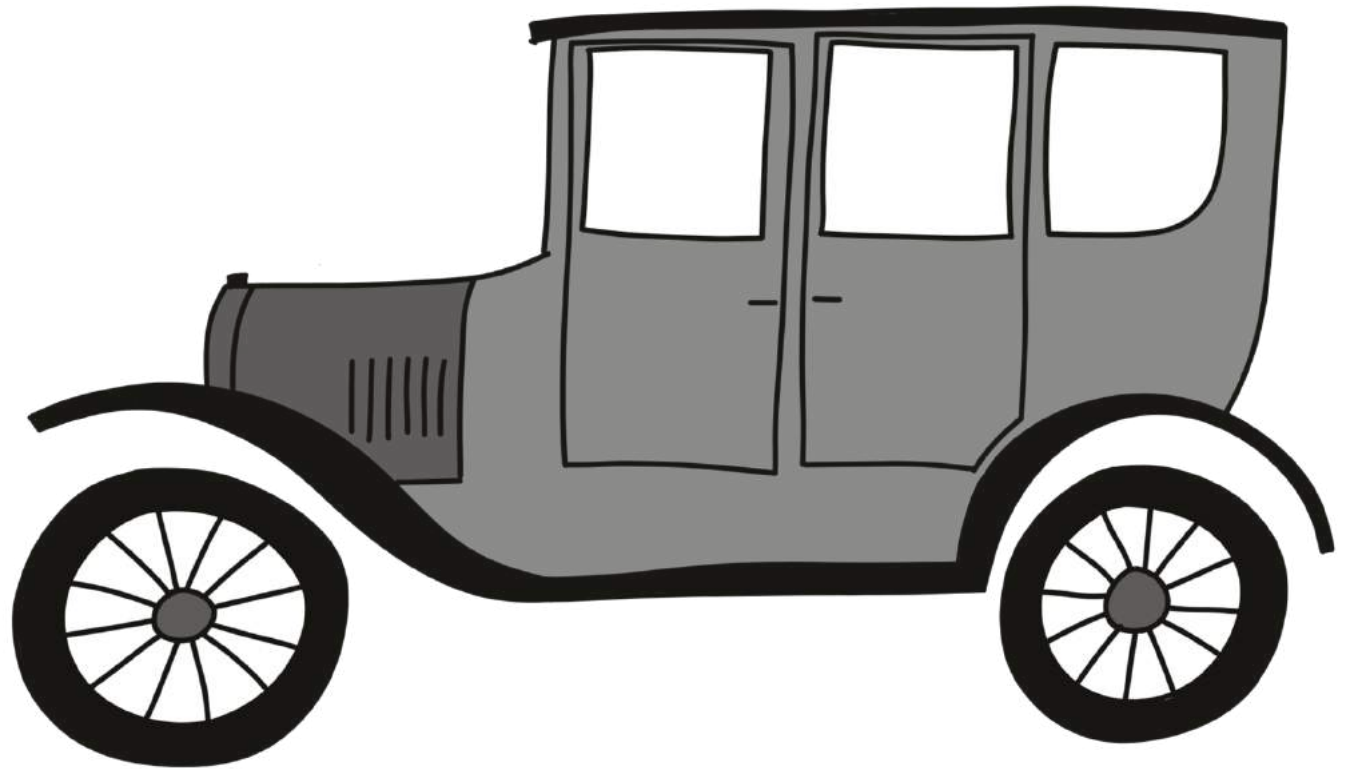


« Cars cause sprawl, & sprawl causes cars. Together, it's a death spiral. »

- Dr. David Mowat, Canadian Partnership Against Cancer.



Le moteur de l'explosion



La première Ford T de série sort de l'usine Ford de l'avenue Piquette à Détroit le 27 septembre 1908.

Plus qu'un modèle, c'est évidemment un mode de production. Mais seul, le véhicule ne constitue pas un système de mobilité.

...mais pas simple.

« Les horreurs de la guerre sont moins terribles que les horreurs de la paix. L'automobile est un mécanisme beaucoup plus destructeur que la mitrailleuse, et le chauffard fait plus de morts que l'artilleur. L'homme de la rue est moins en sécurité que l'homme des tranchées. »

New York Times, Nov. 23, 1924

NATION ROUSED AGAINST MOTOR KILLINGS

THE need for vigorous action-wide action to promote street and highway safety has prompted Secretary Hoover to call a conference of representatives of the various agencies interested in checking the steady increase in vehicular fatalities. The conference will be held in Washington on Dec. 23. It will treat the subject from seven angles, including statistics, traffic control, construction and engineering, city planning and zoning, insurance, education and the motor vehicle and public relations.

THE losses of war appear to be less appalling than the horrors of peace. The automobile takes up as a far more destructive piece of mechanism than the machine gun. The machine gun kills only death from the battlefield. The loss in the street seems less safe than the loss in the trench. Fifty thousand of our own were killed in the course of the war. In the same months of this country's participation in the World War. This is at the rate of 1,000 fatalities a month. A month average was compared with the death toll of 1,000 lives destroyed monthly by automobiles in the United States. The greatest single fatal factor in the automobile, it fell a death toll of 10,000 as it passed through 1923. It accounted for 31,022 victims, according to the death toll statistics reported in the first four months of this year there will be an increase of more than 1,000 for 1924. At the beginning of October approximately 24,000 motor deaths had already been reported.

A conference called by Secretary Hoover for next month will coordinate the departments most directly and indirectly concerned. A Commission on Traffic Safety was appointed by Mr. Hoover to report the conference with a County district plan of the public highway situation. This committee is planning preliminary statistics upon the actual report of the United States Census Bureau on mortality statistics, which revealed that 22,000 persons died in vehicular collisions in 1923, an increase of almost 1,000 over 1922.

While the motor killed in automobile accidents last year was about 24,000, the motor car was also involved in other highway fatalities. The Census Bureau charges more injuries to the machine vehicle involved. A collision between a truck and an automobile is often called as a truck accident. When such cases occur, no statistics, the street scene are placed upon the records. There were 1,000 deaths in truck accidents in 1923. Many of the 1,000 who

Secretary Hoover's Conference Will Suggest Many Ways to Check The Alarming Increase of Automobile Fatalities.—Studying Huge Problem



roads become hospitalized by accidents will three caused by automobiles. The large element was caused by street and highway accidents in all parts. In a preliminary report prepared by the Commission on Statistics appointed by Secretary Hoover. On the subject the report says in part: "The statistics here due to these approximately 1,000 accidents in which personal injuries occur are probably never to be known. Several estimates have been made. The most conservative is based upon the total fatality of 24,000 per 100 and average of 175 per week motor injury."
"These two items, applied to 24,000 fatalities and 17,500 personal injuries respectively, give an approximate total of 420,000. Add to this an average actual property damage of \$300 per car to all accidents involving other personal injury or property damage (approximately estimated at 1,000,000), there results a total estimated loss of nearly \$200,000,000 annually."
"The above estimate for street and



to street and road accidents. That would be a serious case who would cover into matters. In reality, the automobile driver are a selfish class that are.

"Their great weakness there is a badly organized business proposition and control for a use of those cities of territory we will about a world ready to be captured, with the victory to the motorist."

"Finally, to be sure, a number of streets, this one makes, and the more individual it gets to such extent from his other end, with the street. As both sides are the highway and at two bodies cannot control the same state of mind, when the result is, as they are often do, what is the solution?"

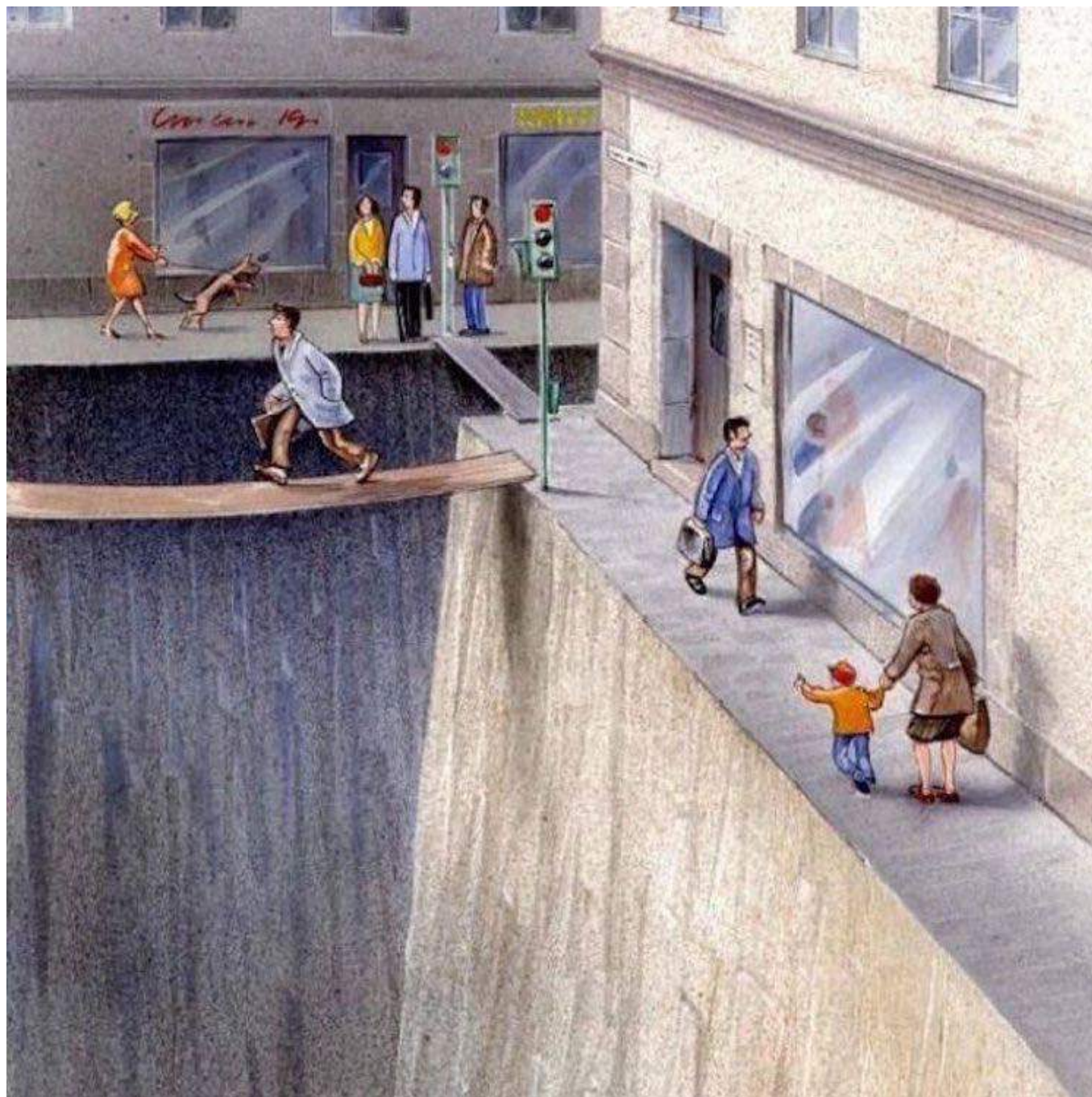
"Generally, the it... of control is on. The existing and existing street conditions, however? In the end, the traffic matter who need for this kind of to be used or not to plan, the following kind of person who immediately attempts a crossing must have some measure of their status. Commonly, the automobile operator who, with some warning upon the fact that not too late very much more, organized discipline is needed to be made."

"As it stands, the motorist has very little control for the use of the street over the foot passenger. Despite the great efforts of police, traffic and motor vehicle authorities to regulate the road and the use of street that have been made."

"It is hard to believe adequately to regulate motorist should be allowed to be better to attempt to regulate pedestrian. It is well enough to regulate the 'pedestrian,' if by that term we mean the pedestrian individual who is not on getting down, whether on or off a street, but without looking or giving him a moment's thought, but if we mean the average and the motor-vehicle in intelligence and character of the pedestrian who do not see the fact, looking up the highway as such as to report all individuals of these and motor, try to control their way through if they are to come at all, then I thought."

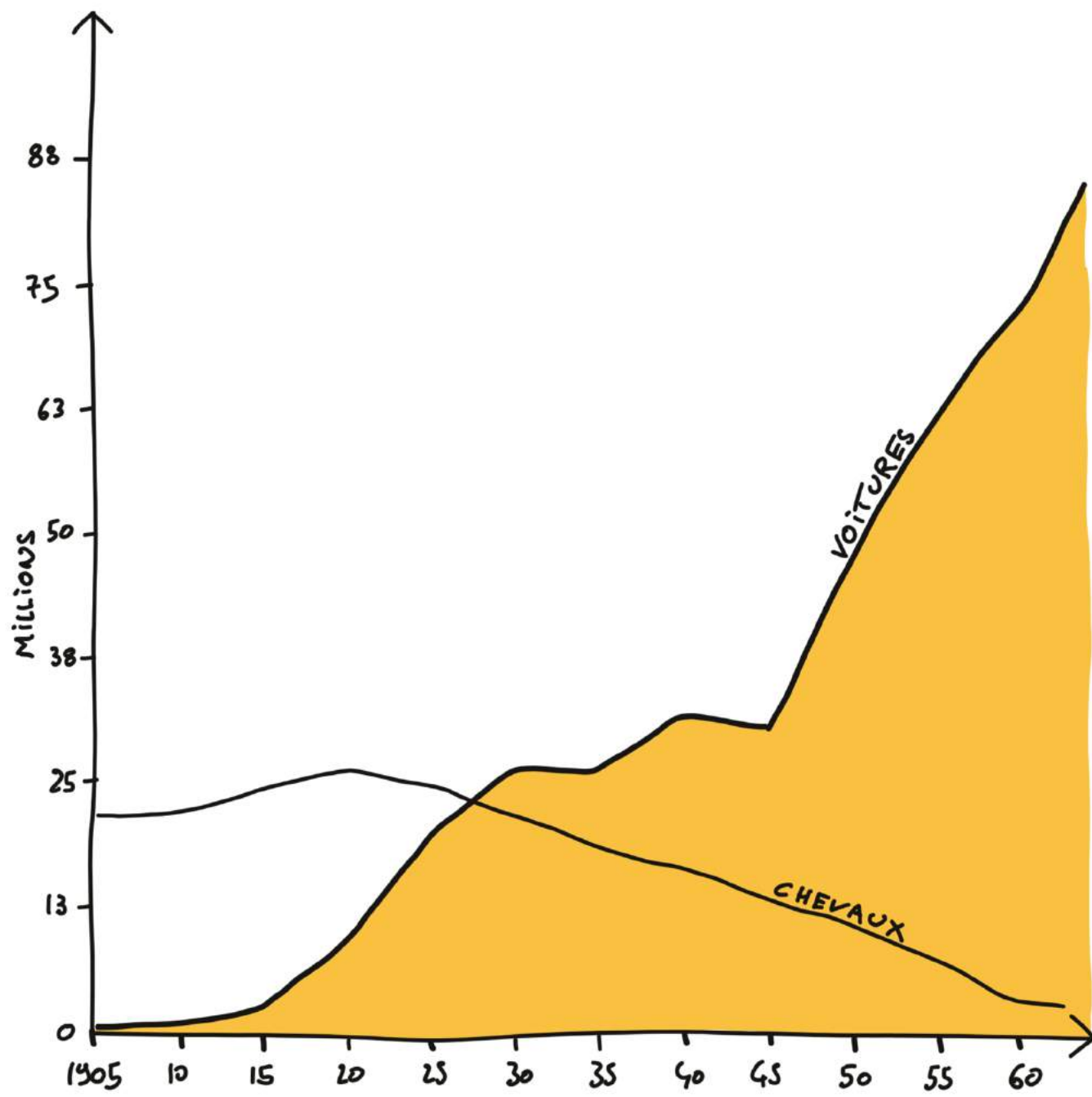
As to Regulating Pedestrians. "Any regulation of the pedestrian is to be done with caution. His constitutional rights will not be taken, at least, to place in the hands of any single official such as the Police Commissioner of this or any other city the unprecedented power to prosecute unless for his conduct is a questionable offender, no matter how well meaning that official may

concerning them in the actual use of the highway in the presence of motorist forms in the shape of the automobile motor car?"
"It is usually only when in court at the post-mortem of an accident or of his own badly post-mortem, they each admitted that the pedestrian is, as it stands, allowed to enjoy his legal rights' most of us never get to full violation of the rights of each motorist."
"Some time ago General O'Brien was quoted as saying that 'most of us are still allowed to battle on the street while were suitable to the use of a pedestrian eye when all vehicles were lower down. The motorist street side for an entirely new set of habits and for a kind of courtesy and protection which we did not even know of twenty years ago.' He recommends that the pedestrian Association should with the value of the road and traffic regulations as well as the problems of the motor vehicle driver."



1925 : Première législation à Los Angeles actant la redistribution de l'espace public en faveur de la voiture.

Karl Jilg/Swedish Road Administration



Source : Micromobility Industries, Flotte globale aux USA

Transformer la ville, avant le territoire



La meute, Place de la Concorde, Paris
Photo by Robert Doisneau (1969)

Inventer un nouveau modèle

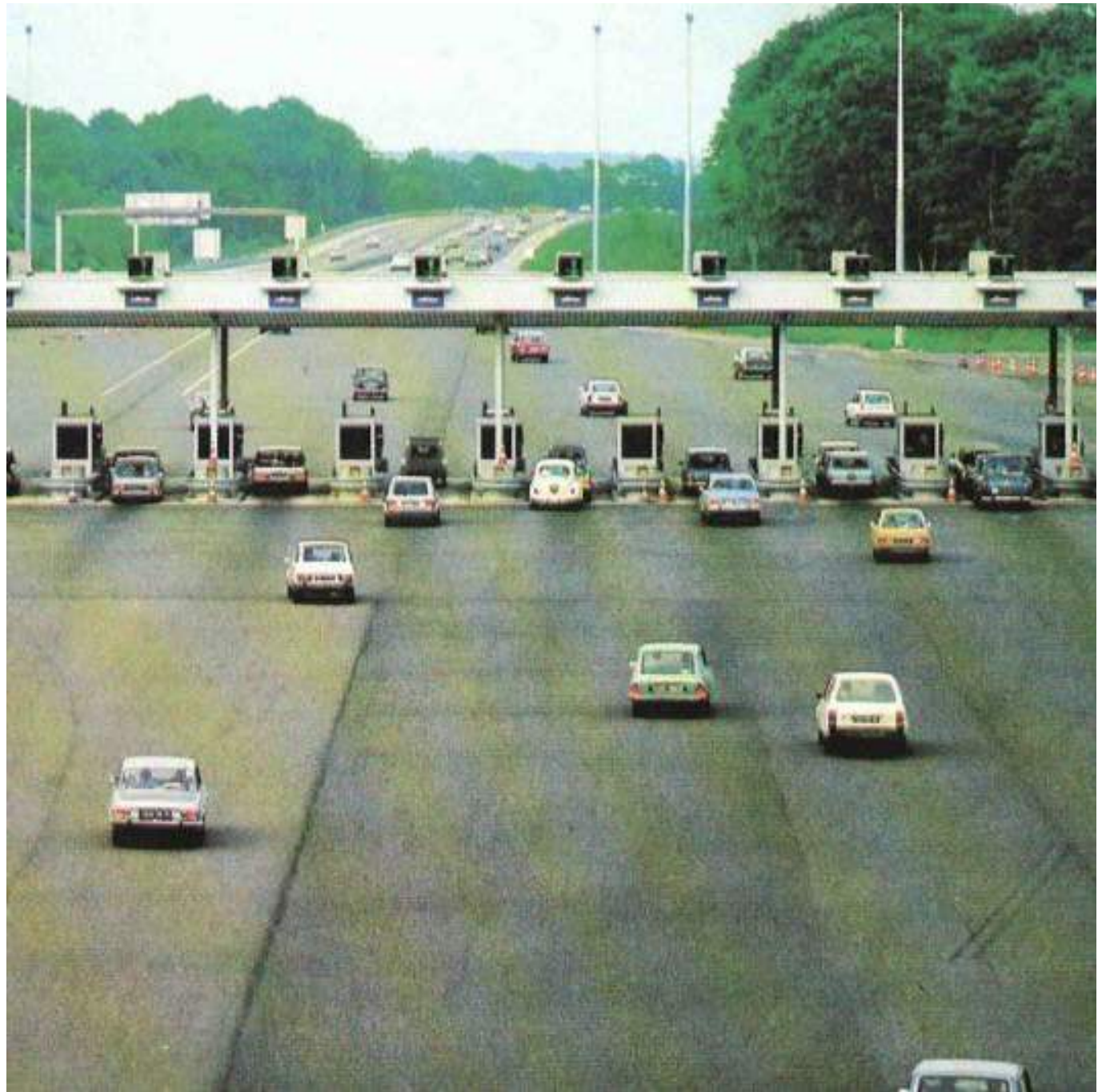
Lewittown.

Naissance des *suburbs* aux USA après Guerre. Les premiers projets privés, monofonctionnels, dépendants de la voiture, standardisés, fondé sur l'emprunt... et réservé aux blancs.

Levitt & Sons Inc. fait faillite fin 2007



Transpositions

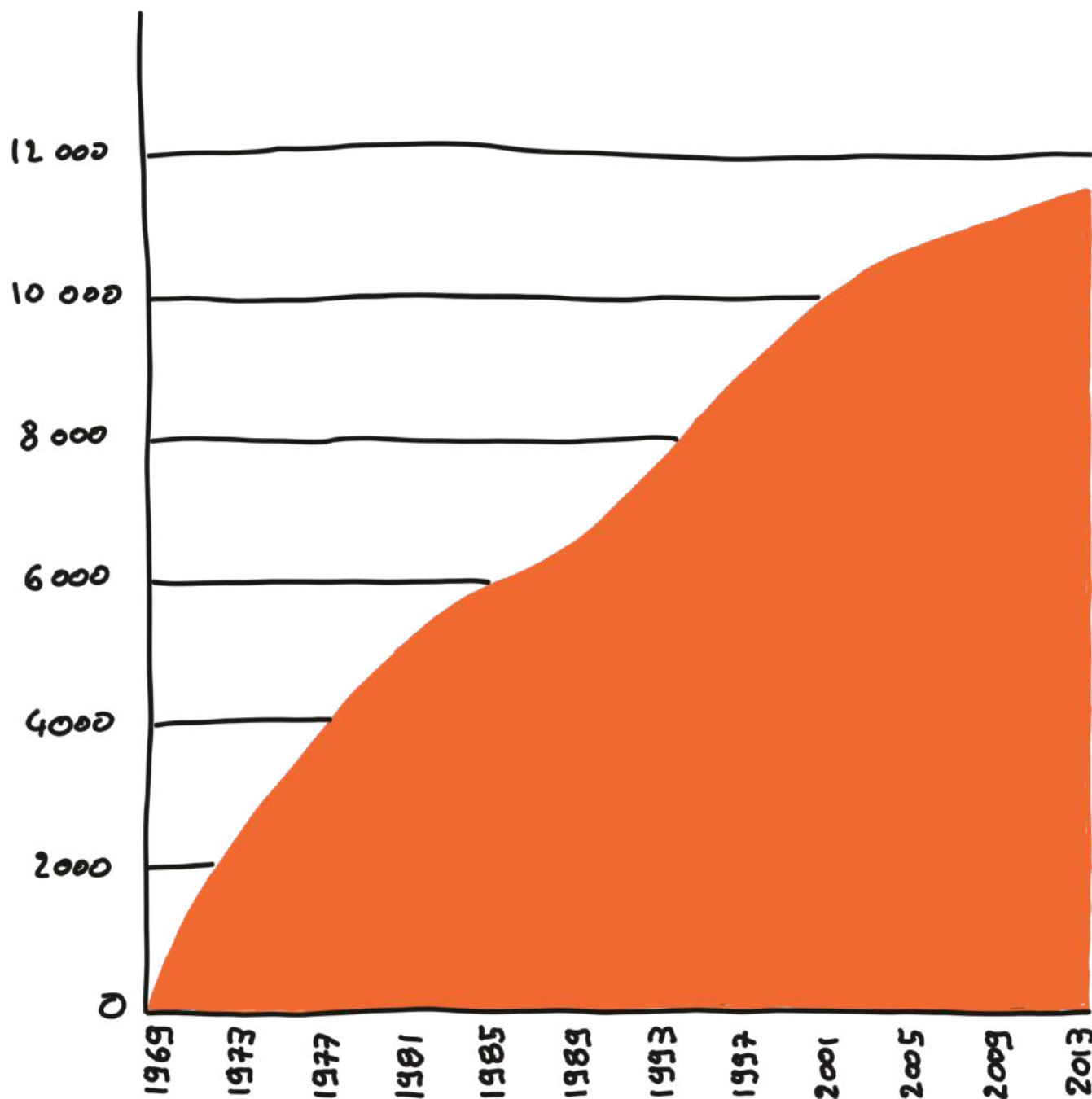


Transformer le territoire

En France, le démarrage réel des travaux de grande ampleur ne date que de la toute fin des années 60.

Distance médiane domicile-travail des actifs ne travaillant pas dans leur commune de résidence : double entre 1975 et 2015

Kilométrage total d'autoroutes en France métropolitaine

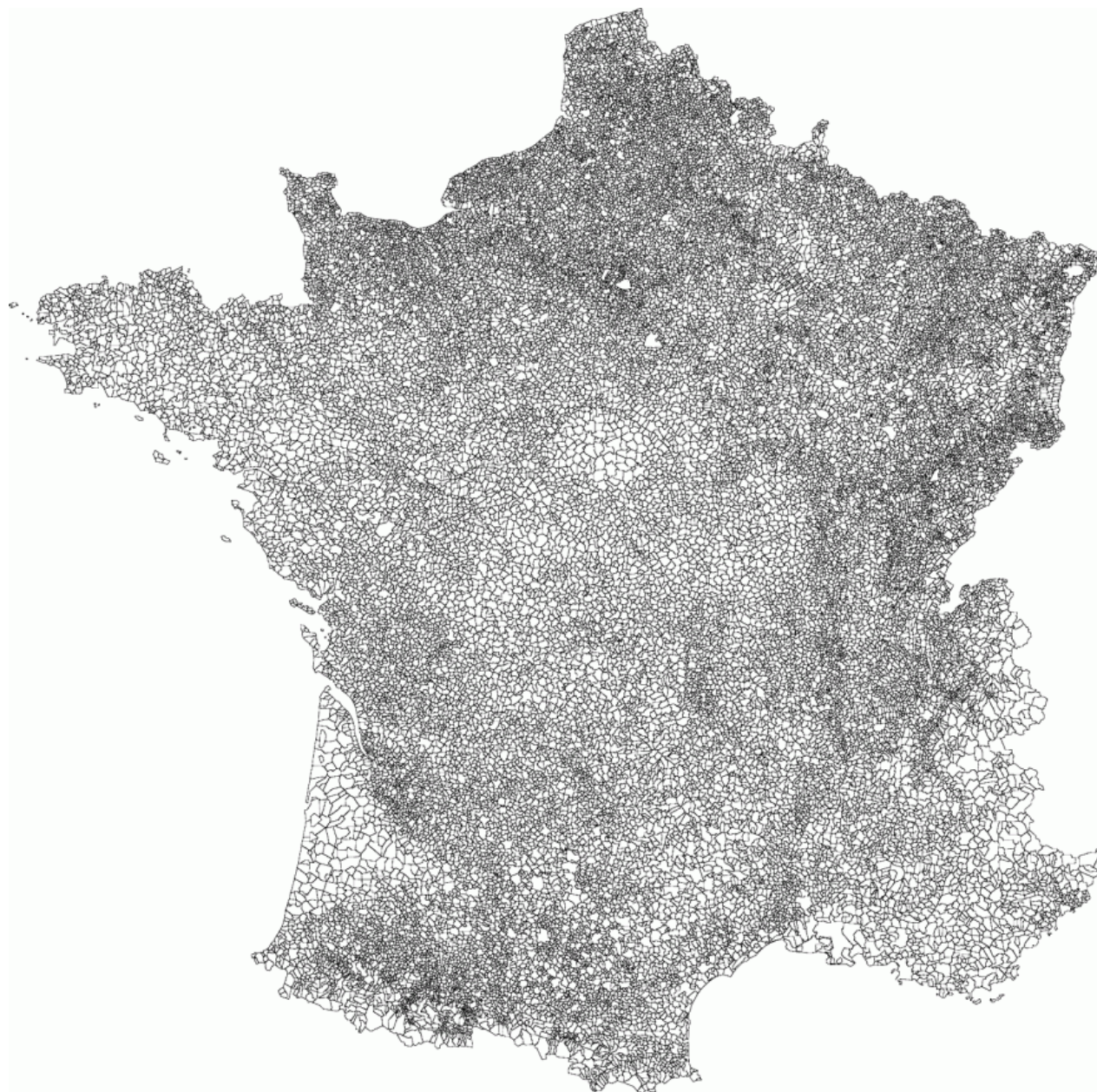


« libérer l'urbanisme »



Albin Chalandon, ministre du logement de 1969 à 1972. Changement de modèle.

36000 urbanistes

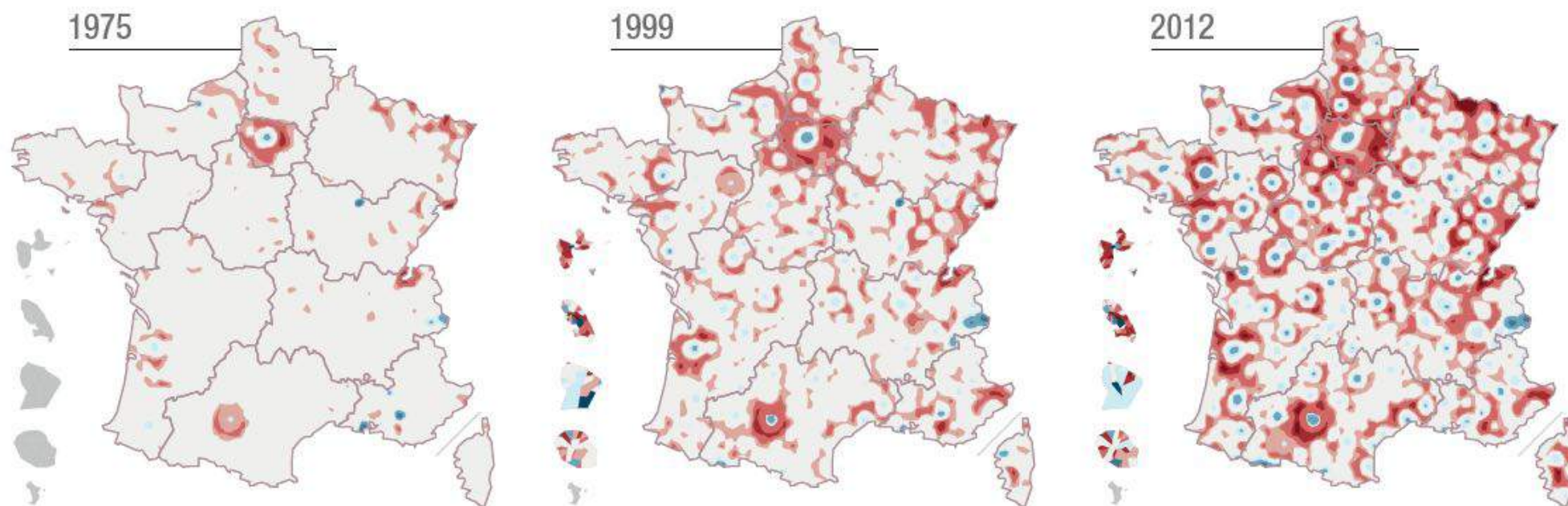


Effets de la décentralisation.



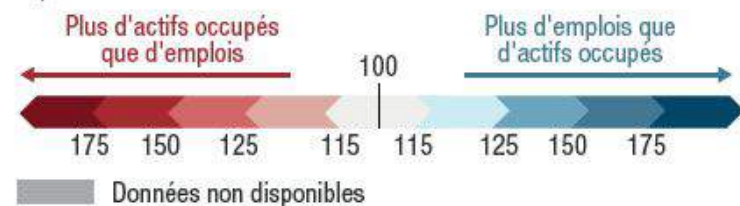
Prendre ses distances

Une dissociation croissante entre lieux de résidence et lieux de travail



Évolution du rapport entre nombre d'emplois et nombre d'actifs occupés, 1975-1999-2012

Représentation lissée



 POUR MIEUX COMPRENDRE

Dans les zones en rouge foncé, on compte plus de 175 actifs résidents occupés pour 100 emplois, alors que dans les zones en bleu foncé on compte plus de 175 emplois pour 100 actifs occupés résidents.

Sources : Insee, RP 1975-2012 - Carte communale lissée sur 10 km pour la France métropolitaine, carte communale non lissée pour les régions d'outre-mer - Données 1975 non disponibles pour les régions d'outre-mer - Traitements du bureau de l'Observation des territoires
Réalisation : CGET, 2016

IMPUISSANCES

**LOI n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative
à la solidarité et au renouvellement urbains (1)**

NOR : EQUX9900145L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,
L'Assemblée nationale a adopté,
Vu la décision du Conseil constitutionnel n° 2000-436 DC
en date du 7 décembre 2000,
Le Président de la République promulgue la loi dont la
teneur suit :

TITRE I^{er}

**RENFORCER LA COHÉRENCE
DES POLITIQUES URBAINES ET TERRITORIALES**

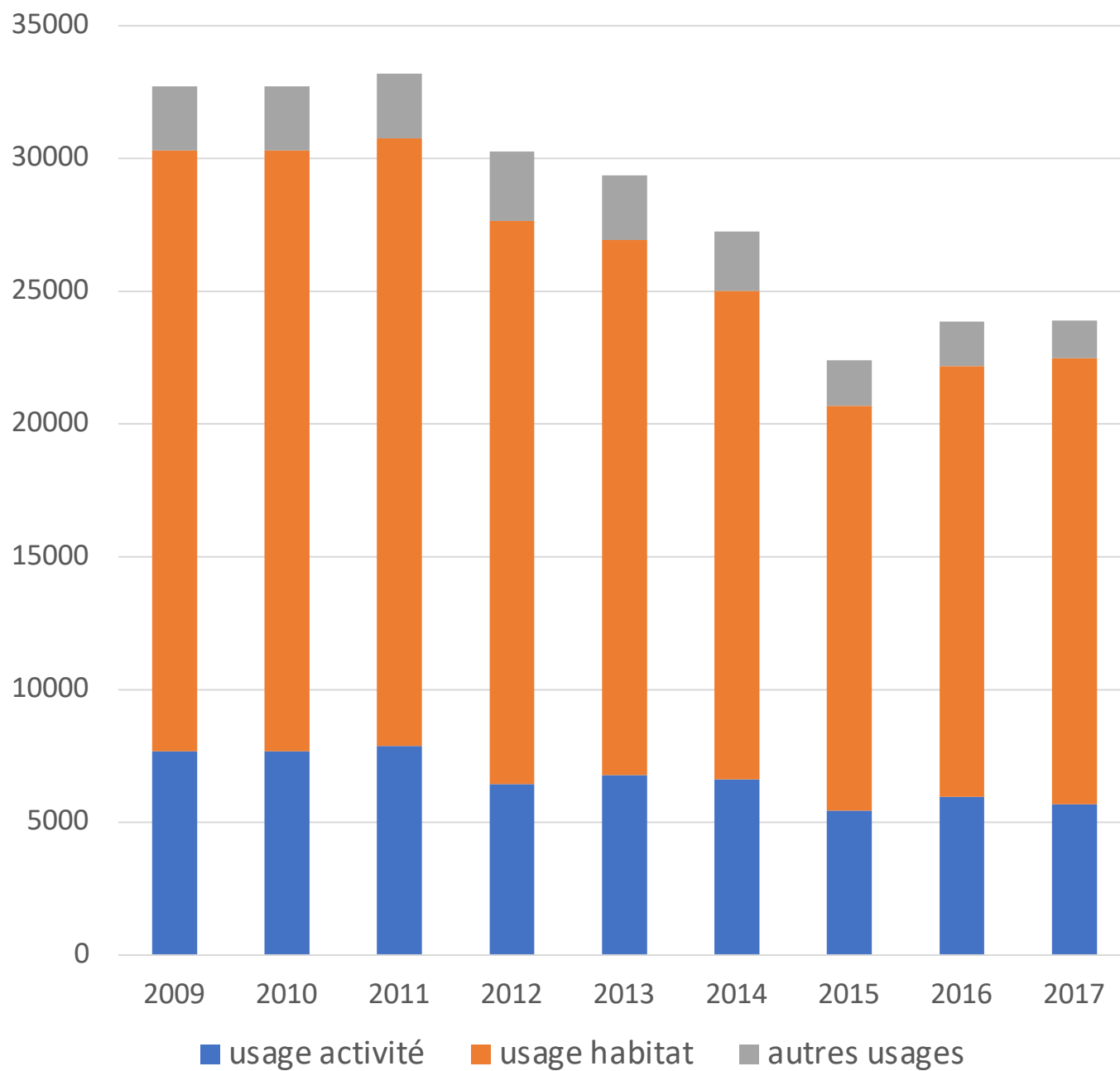
Section 1

**Les documents d'urbanisme
et les opérations d'aménagement**

Article 1^{er}

A. – Le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} du code de
l'urbanisme est ainsi modifié :

Artificialisation en France métropolitaine (hectares)



HARIBO ZAN

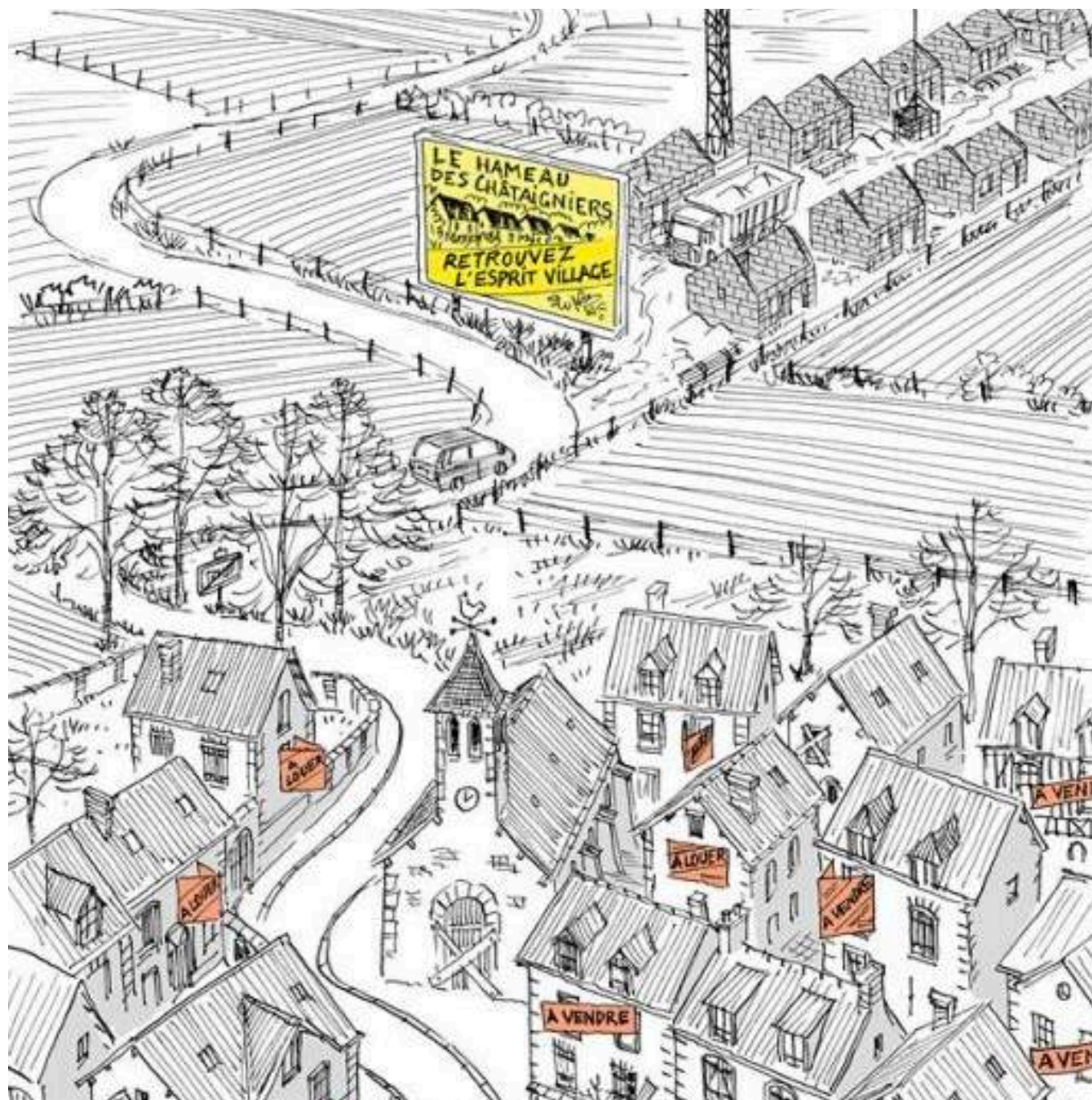
CONFISERIE À LA RÉGLISE
AROMATISÉ ANIS



Passer de la prohibition
aux alternatives
concrètes



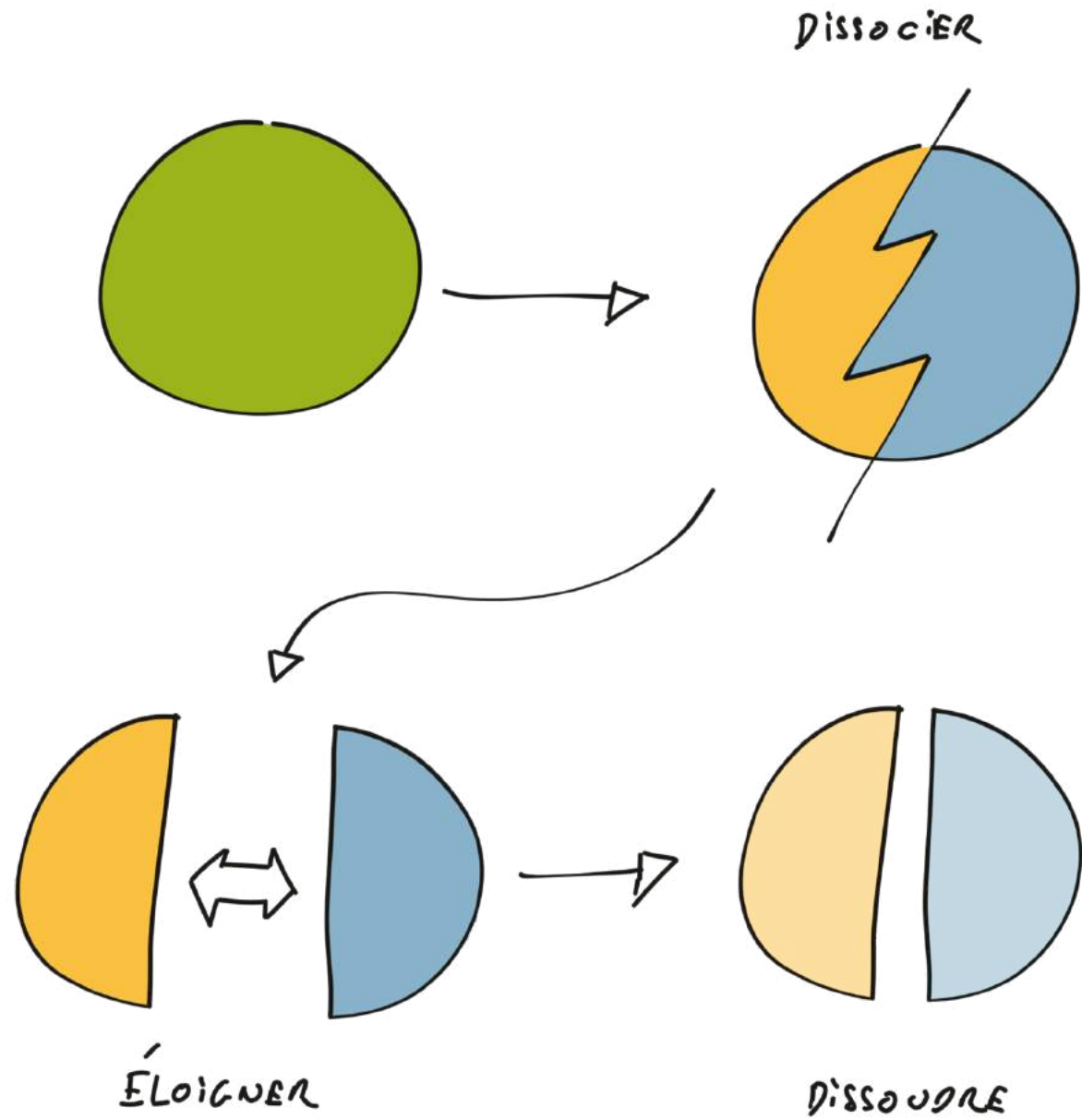
Changer de modèle

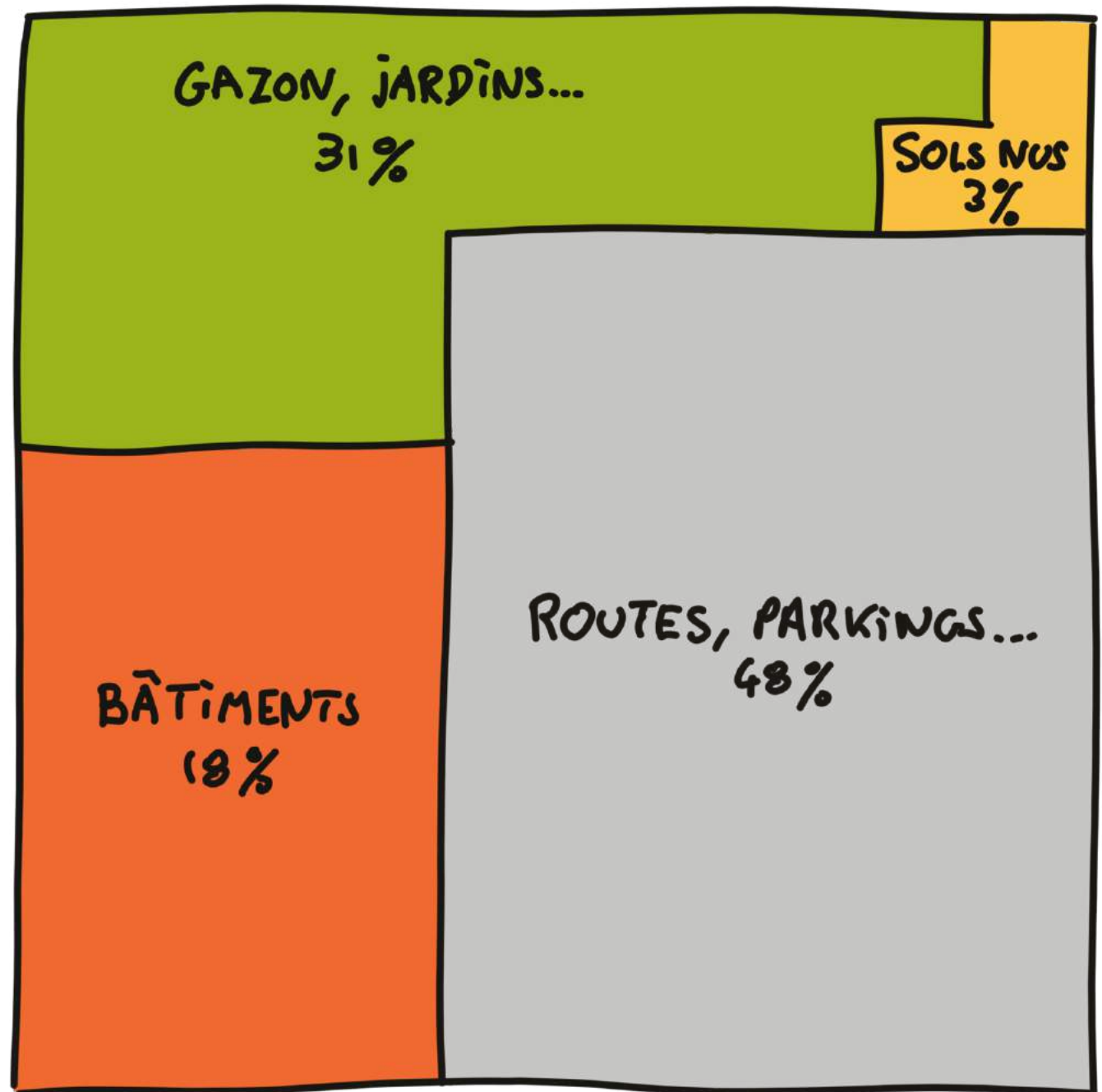


Entre 2005 et 2013, seulement 41 % des nouvelles constructions sont dans des espaces déjà artificialisés en 2005

(INSEE 2017 –PC)

Le nouveau normal





Nature des sols artificialisés en 2014,
Etude Terruti-Lucas 2014.

La ville de 2030 est déjà là

Croissance du parc de logements : 1%
par ans en France métropolitaine (2014-
19) :

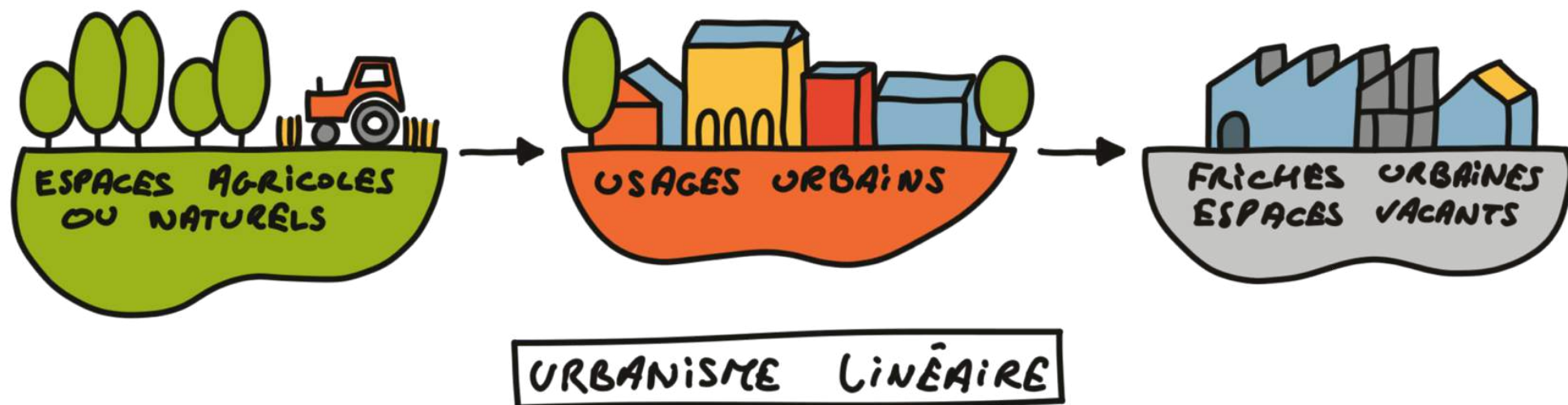
- La ville de 2030 est déjà là à 90%
- Seul 1/3 de celle de 2050 reste à
construire

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/42639>
35

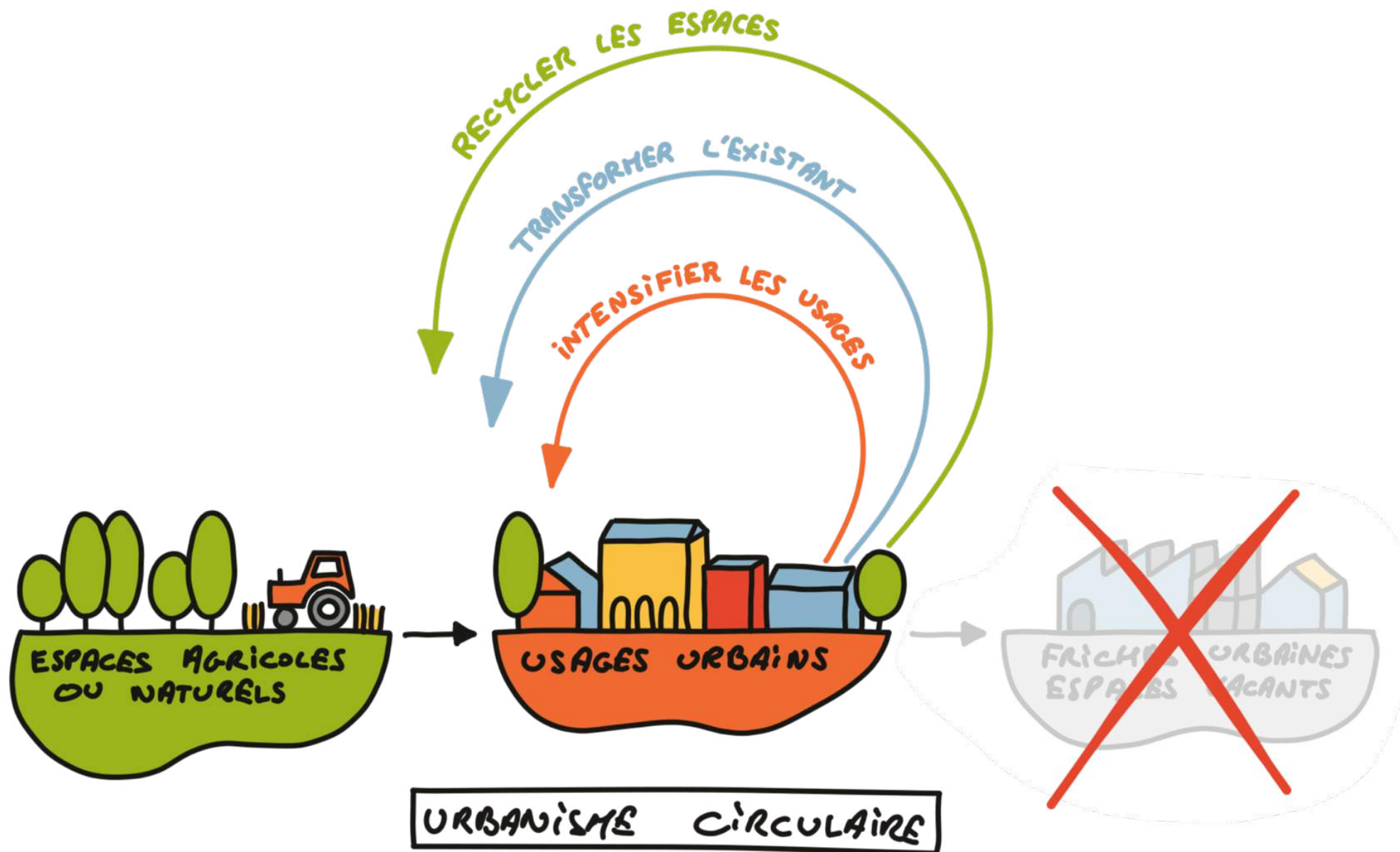


L'URBANISME CIRCULAIRE

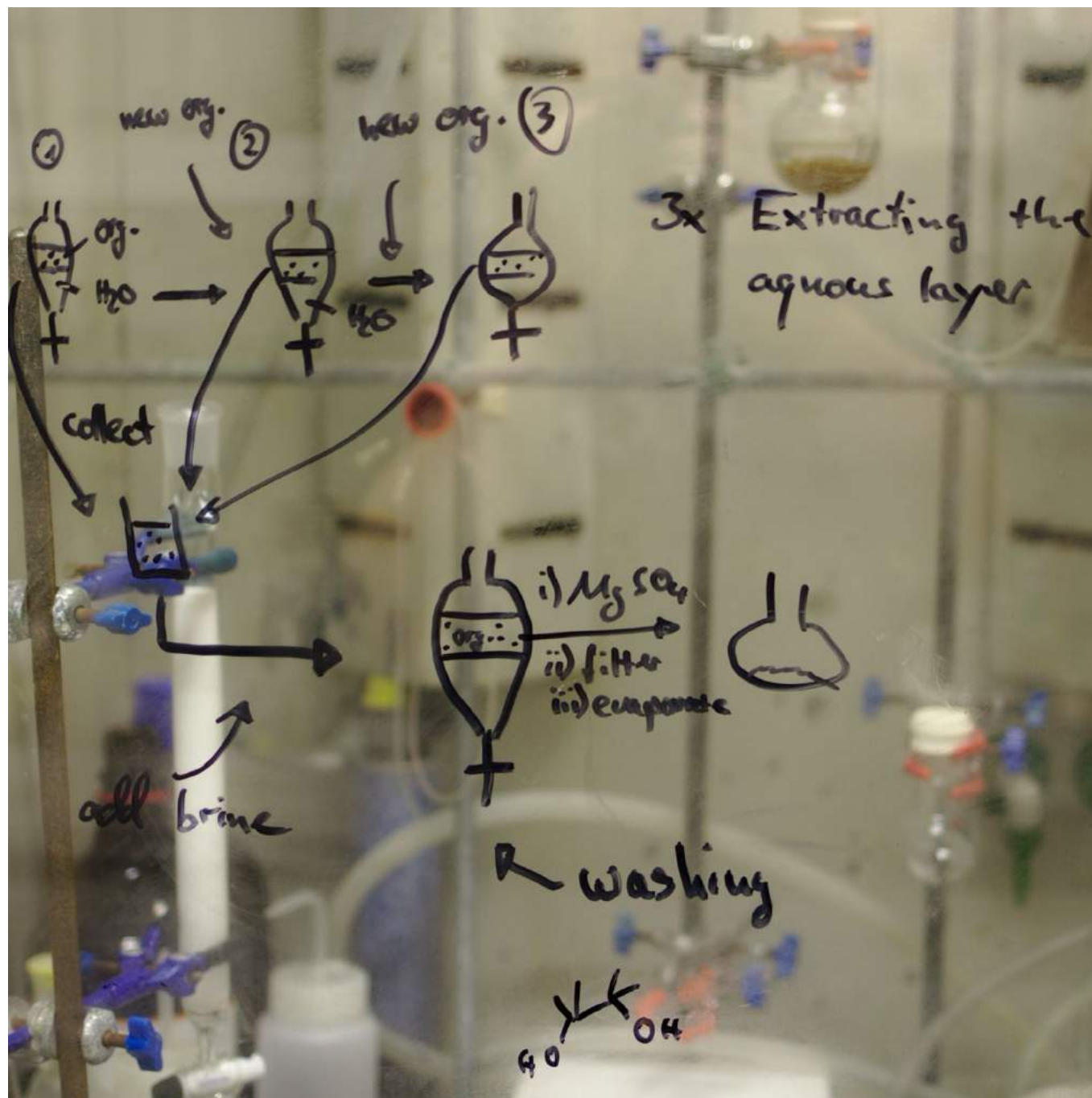
L'urbanisme linéaire ...



... l'urbanisme circulaire

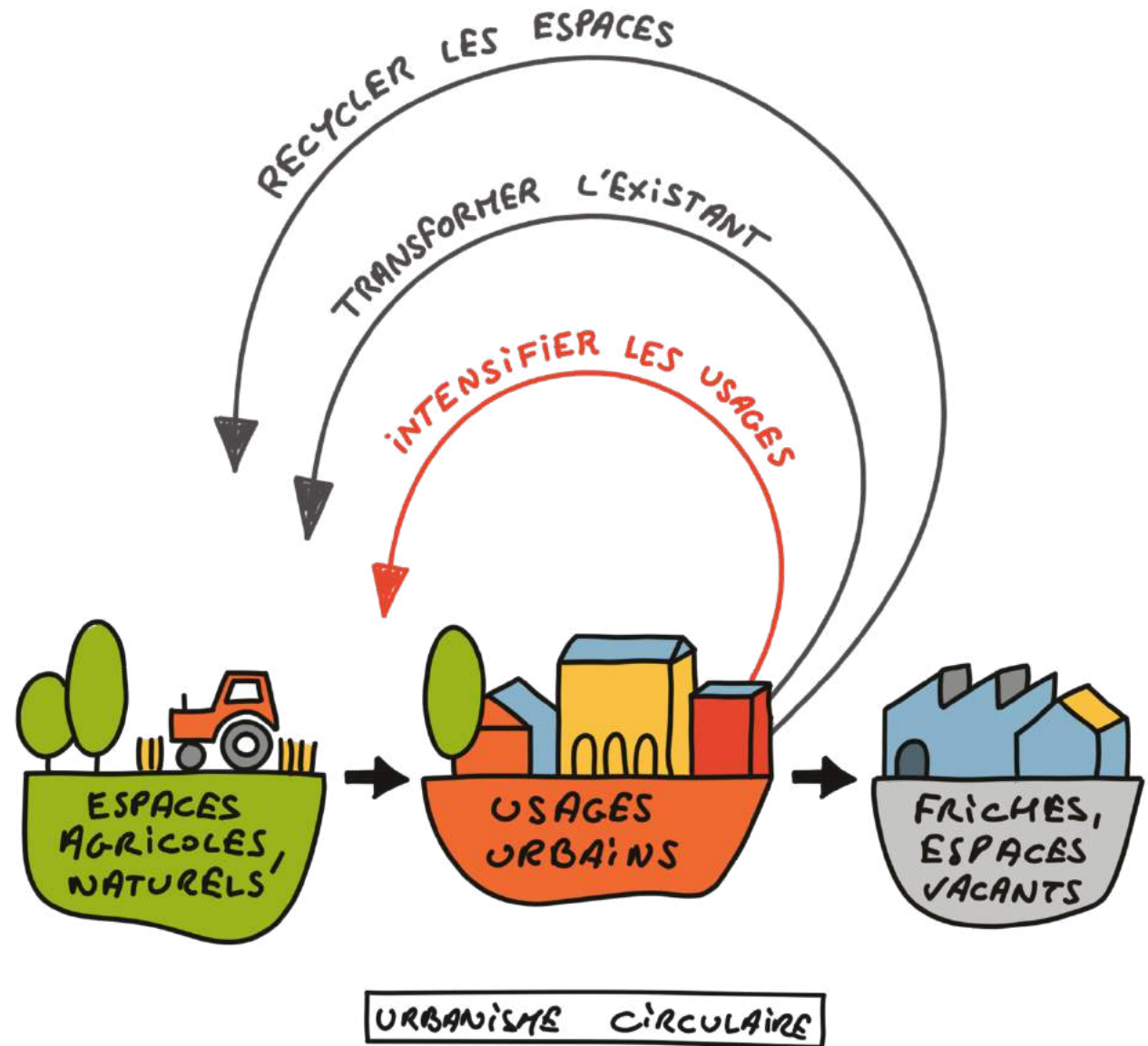


Rien n'est à inventer,
mais tout reste à faire



LES PIONNIERS

1. Intensifier les usages



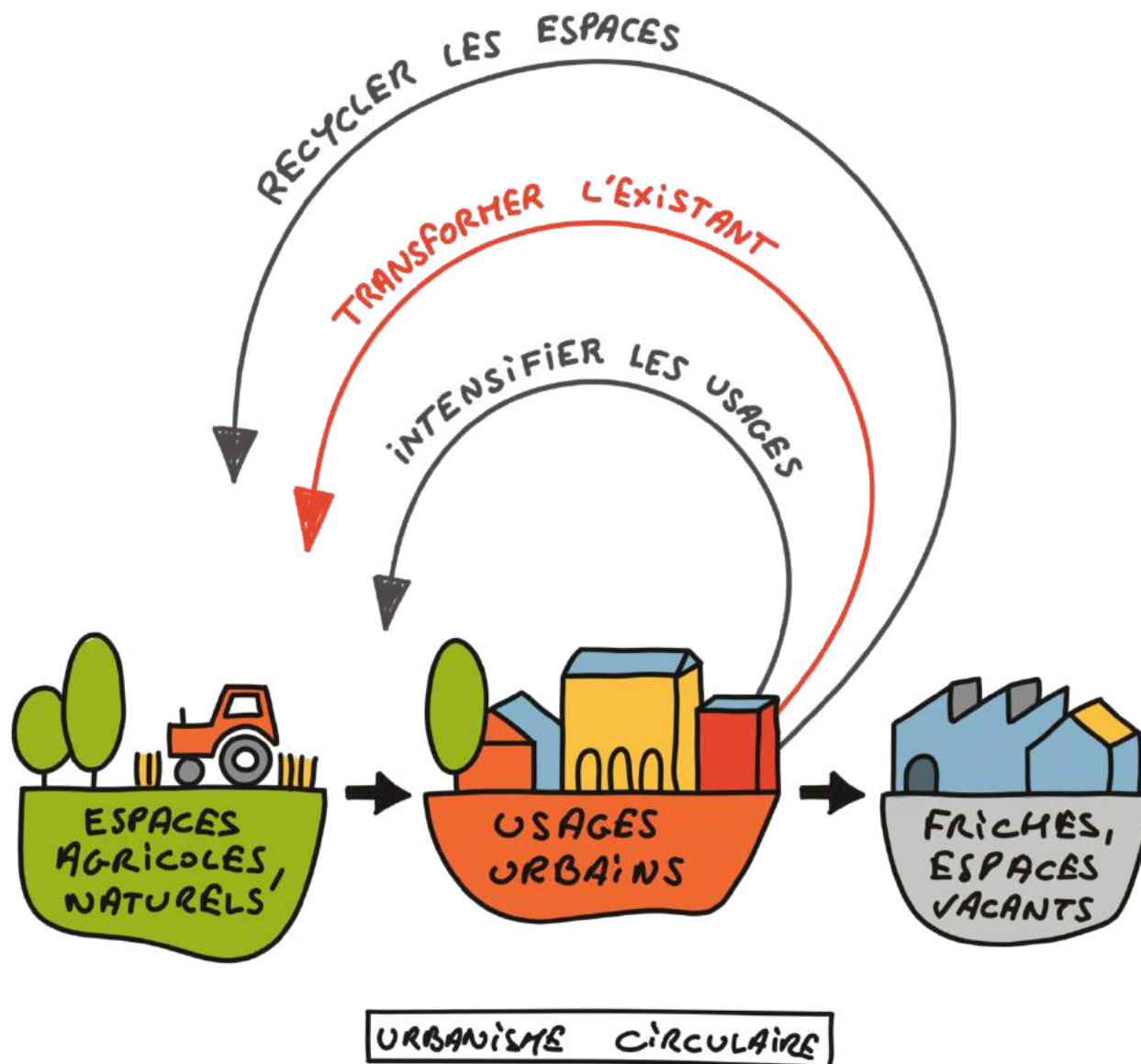


Salles de classe ou logement de vacances ?



À l'école Saint-Philbert sur l'île de Noirmoutier, les familles aux revenus modestes peuvent s'offrir une semaine à la mer en logeant dans les classes spécialement réaménagées par les parents d'élèves.

2. Transformer l'existant



Grimper sur les toits



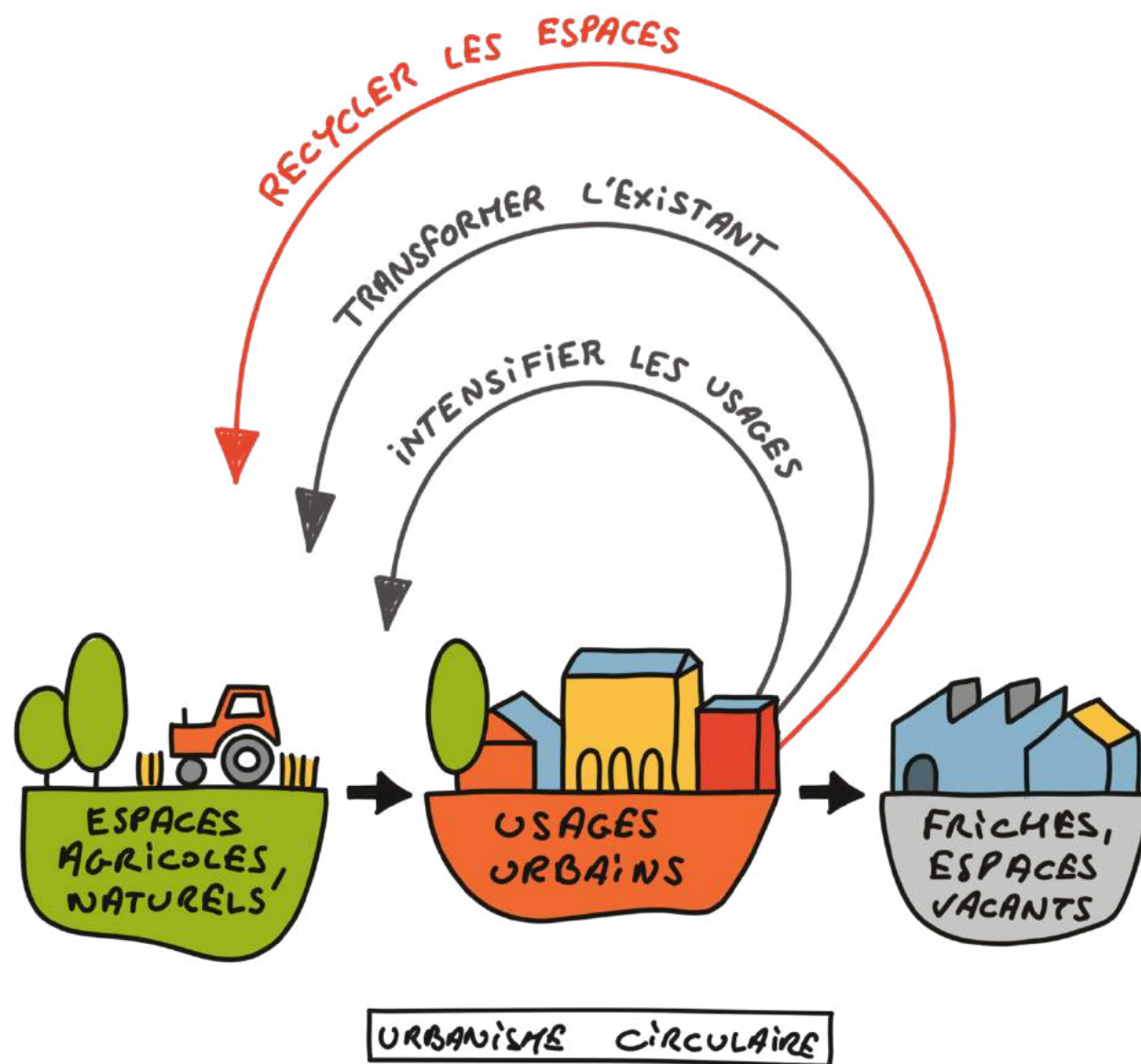
Vendredi architecture / Le Guérandais

Saint Nazaire

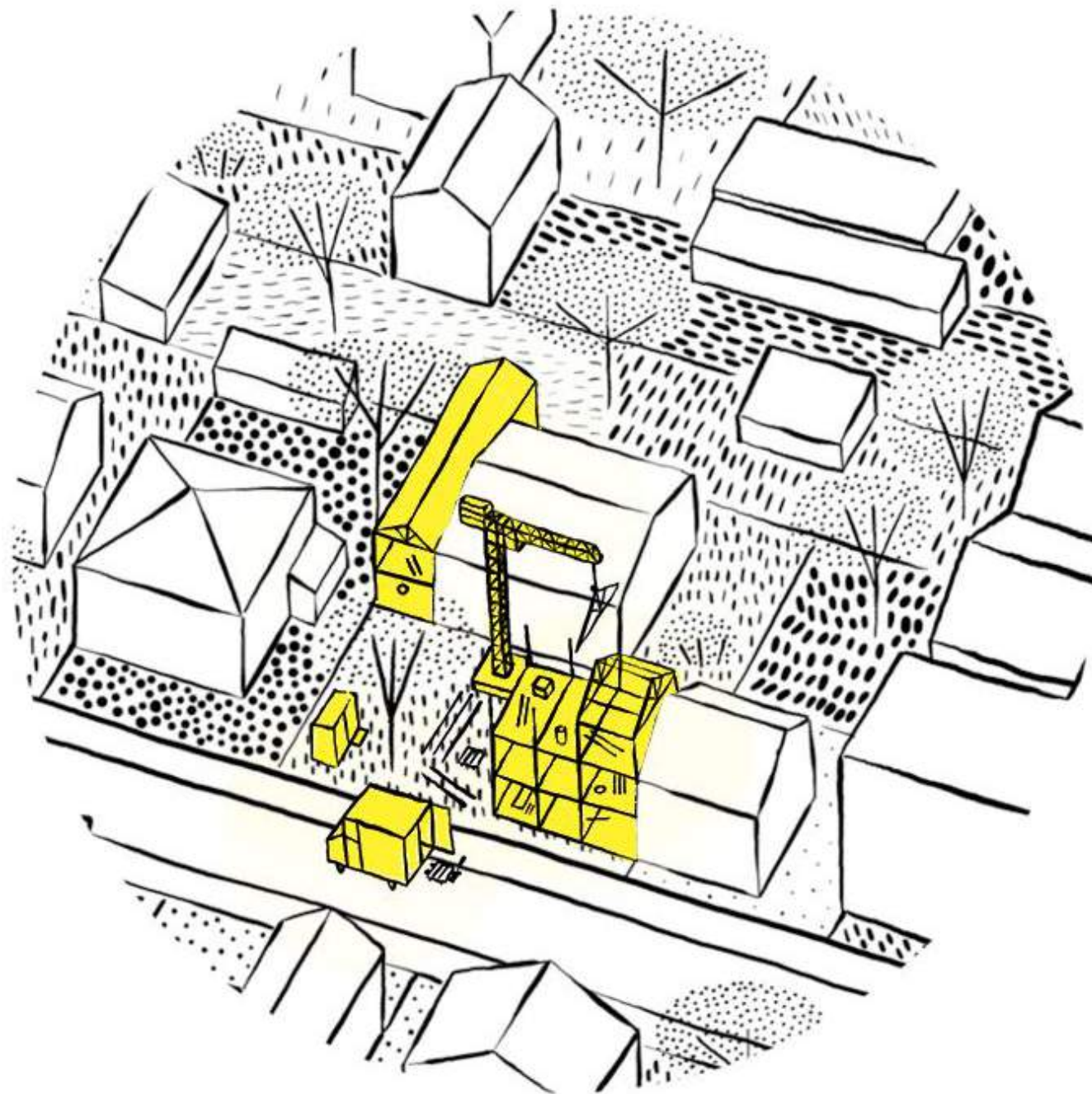
I3F – Agence Moatti-Rivière /
Transformation de bureaux en 90
logements sociaux + rénovation de 2 500
m² de bureaux



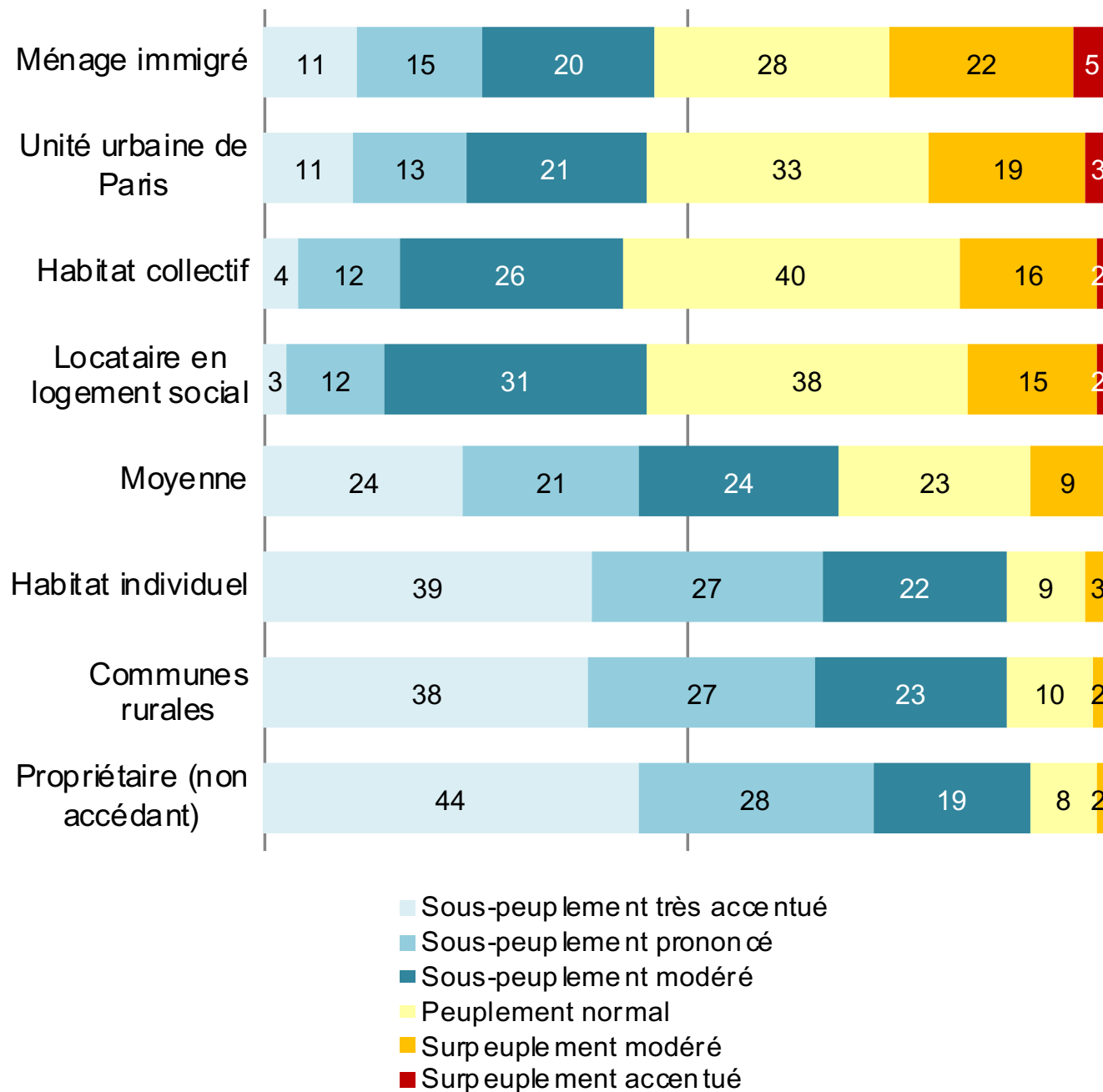
3. Recycler les espaces



Transformations pavillonnaires



Occupation des logements



Source : Insee, enquête Logement 2013.

(Mieux) densifier

- Pas un indice ou une forme urbaine, mais un processus relatif et contextuel
- Pas une hyper densité, mais une sortie de la sous-densité automobile
- Concerne le bâti, mais aussi le socle de la ville et l'espace public

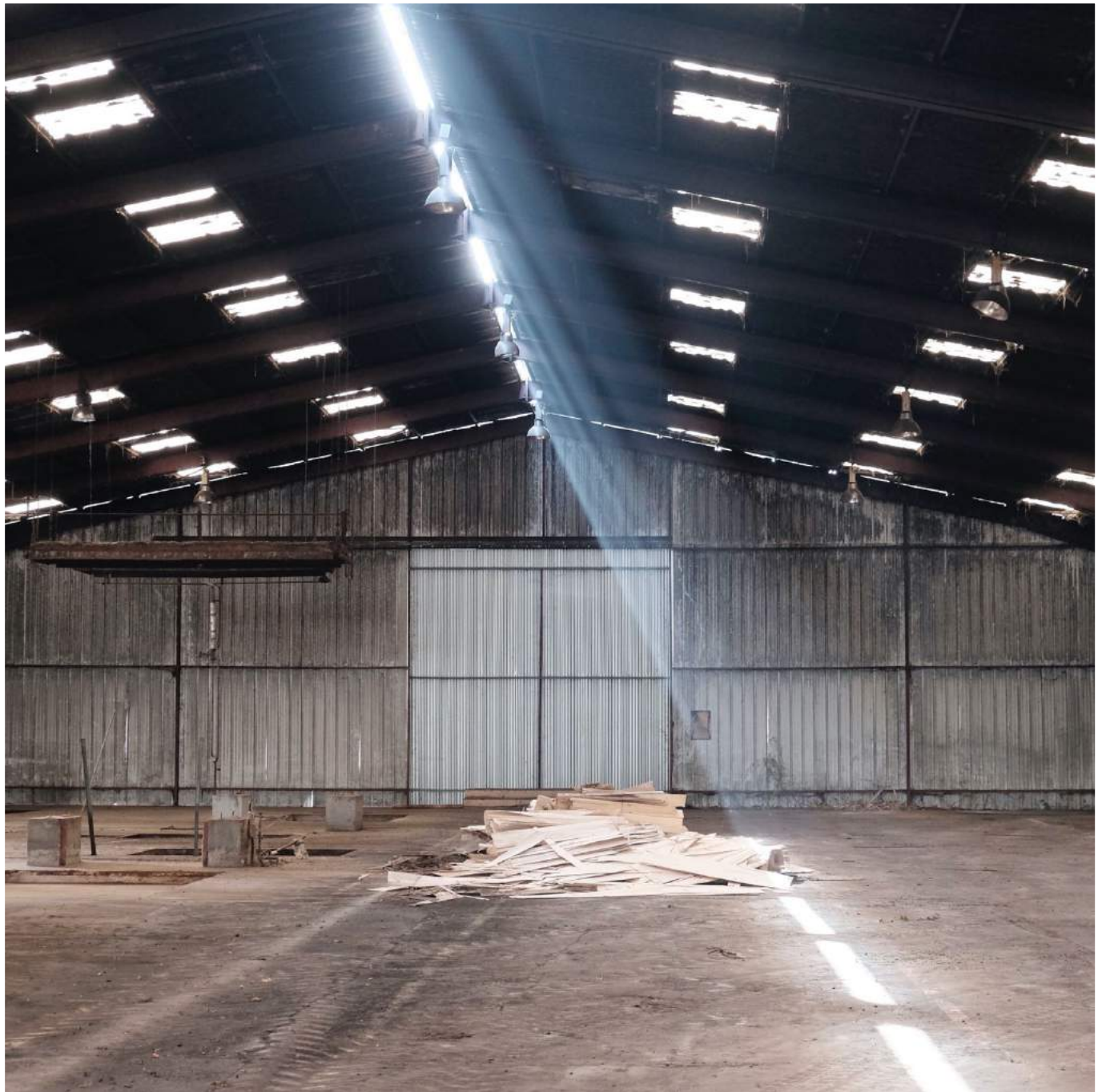
Faire bien :

- alliance public et privé et dialogue très en amont, en supprimant la rupture diffus / aménagé
- démontrer qu'il y a de la place (presque) partout
- densifier bâti et nature
- faire des exemples



Le foncier économique : un impensé





Aux USA, mutations d'espaces commerciaux abandonnés en espaces logistiques :

- Grandes parcelles
- Proximité des populations
- Contact des axes
- Présence des infrastructures



MANIFESTE

Assurer la cohérence



Un modèle, des territoires :

Métropole : Intensifier, garder les siens

Périurbain : Epargner les sols, mailler, densifier

Ville moyenne : Planifier à la bonne échelle

Rural : Sanctuariser les sols, accueillir dans les bourgs



Faire la ville de la proximité

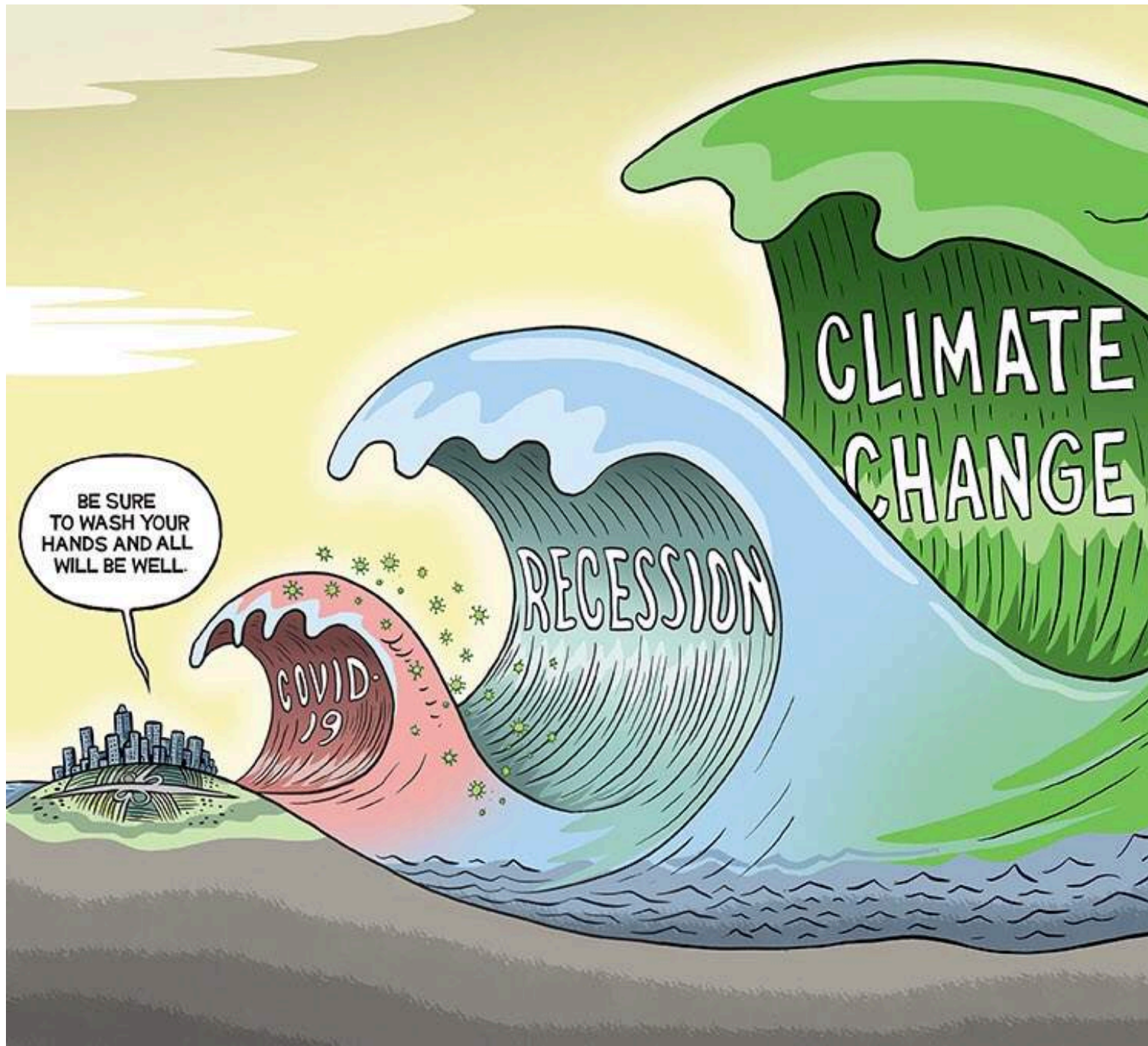


Tous les ans 7 millions de français déménagent, dont 1 million hors de leur Région.

**Faire la ville
pour tous**



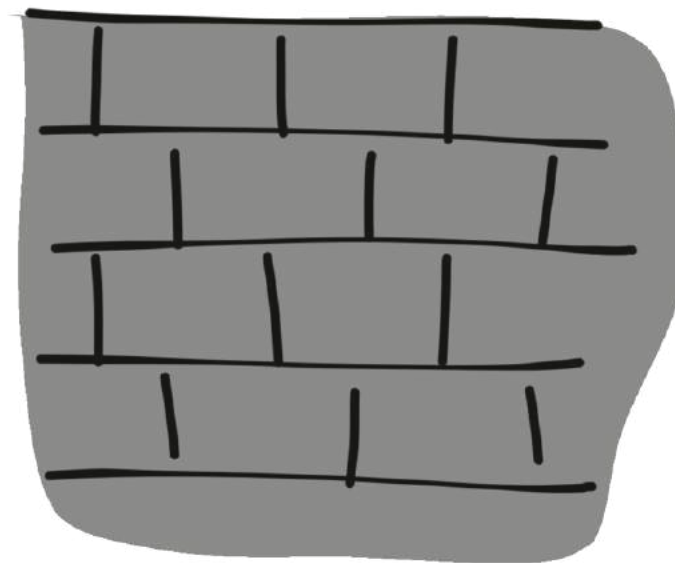
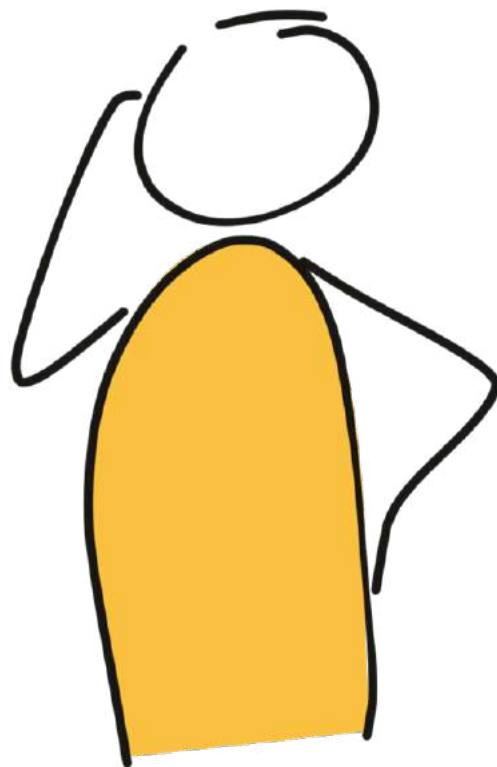
**Faire la ville
résiliente : du virus
aux changements**



Révéler le foncier invisible



Miser sur l'intelligence



- Des processus de projets plus complexes
- Mais surtout différents : la fin des temps et des rôles et des étapes étanches
- De nouveaux métiers à inventer

Forger les outils



Assurer la cohérence

Surface artificialisée pour des usages d'habitat par nouveau ménage (m²)



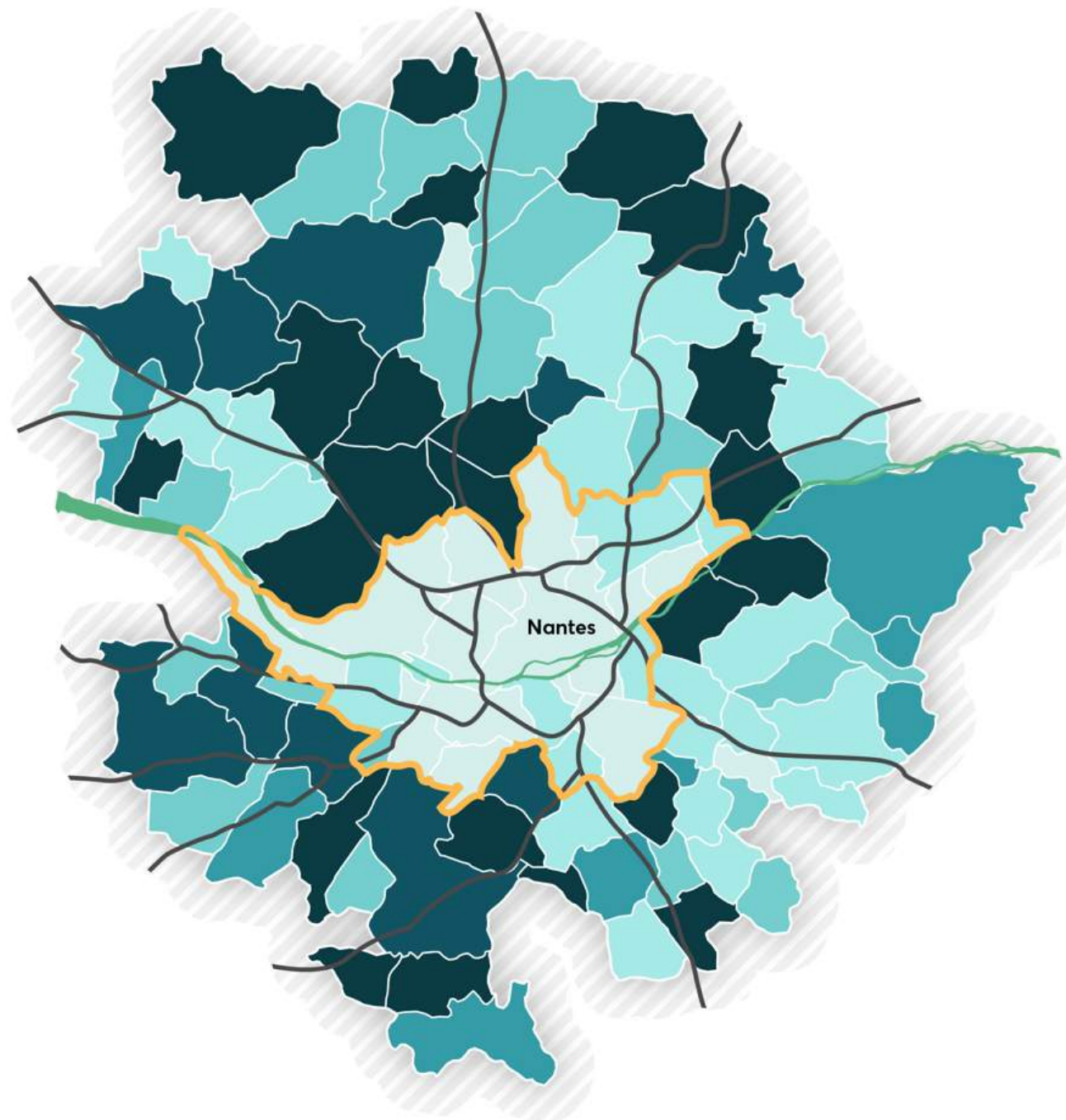
Nantes Métropole (24 communes)

Limites communales

Principaux axes routiers

La Loire

0 10 20km



Source : dixit.net

Données : Observatoire de l'artificialisation des sols (IGN, CEREMA et IRSTEA),
IGN Admin Express, © les contributeurs d'OpenStreetMap
Cartographie : Arthur Beaubois-Jude

Penser systémique pour repenser le système





Bifurquer : Nécessité



Mu Schuitem ©

Bifurquer : Opportunité

Nécessité et opportunité :

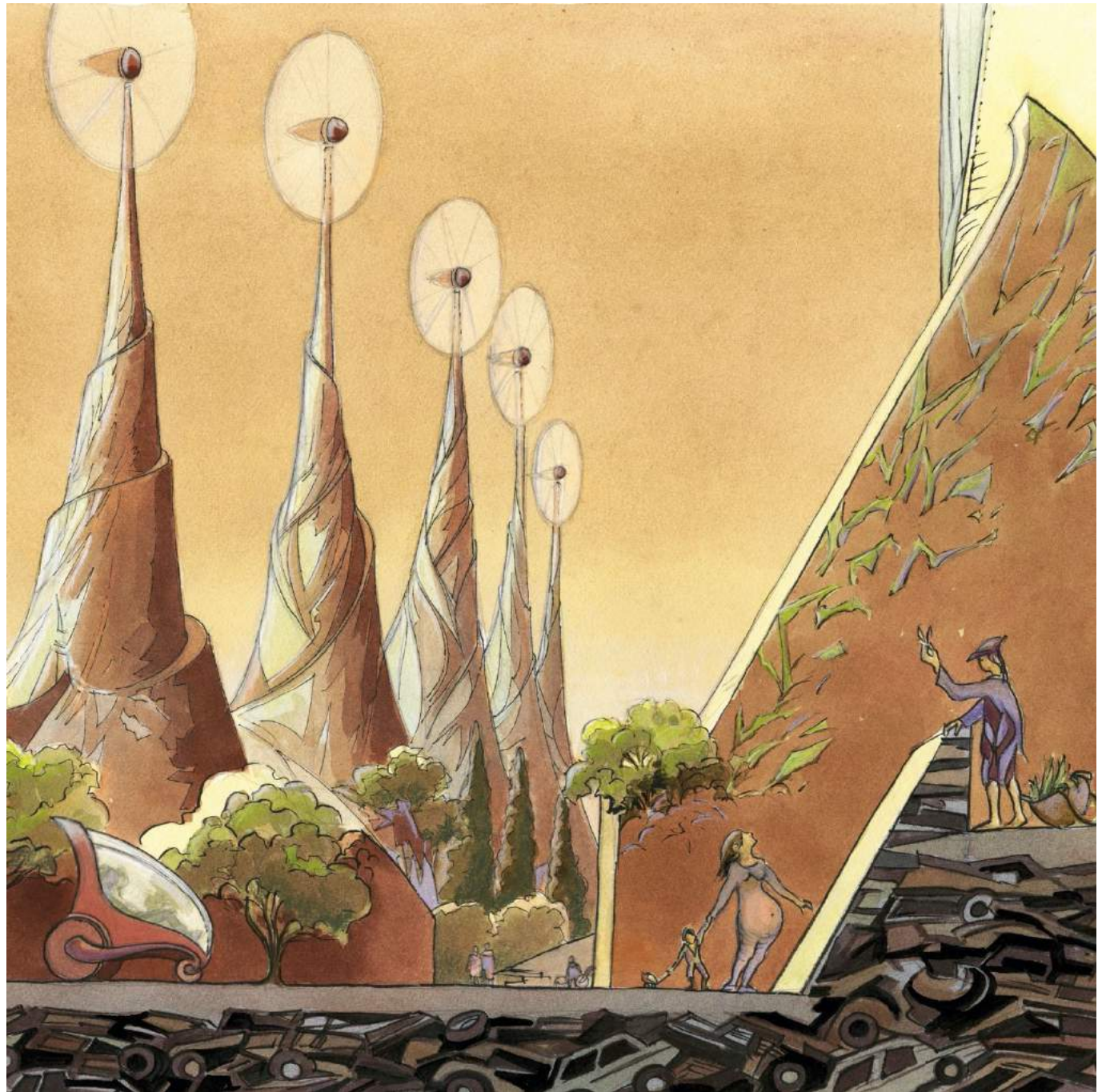
Individuelle : Nouveaux métiers de la transdisciplinarité, du dialogue, nouvelles façons d'exercer...

Collective : Nouveaux modèles d'affaires, nouveaux marchés pour les entreprises...
Nouveau positionnement des acteurs institutionnels publics et parapublics



L'étalement urbain n'est pas le problème, mais le symptôme d'un dysfonctionnement structurel de la fabrique de la ville.

Nécessité d'une prise de conscience des citoyens, professionnels et élus.



A paraître le 6 janvier 2021

En précommande sur :
www.urbanismecirculaire.fr





La newsletter :

dixit.net/newsletter

la newsletter de dixit.net

dixit.net est une agence de conseil et d'innovation urbaine. Nous décryptons tous les mois les grands enjeux de la ville et de ses transitions.

sylvain.grisot@dixit.net

[Inscrivez-vous](#)