

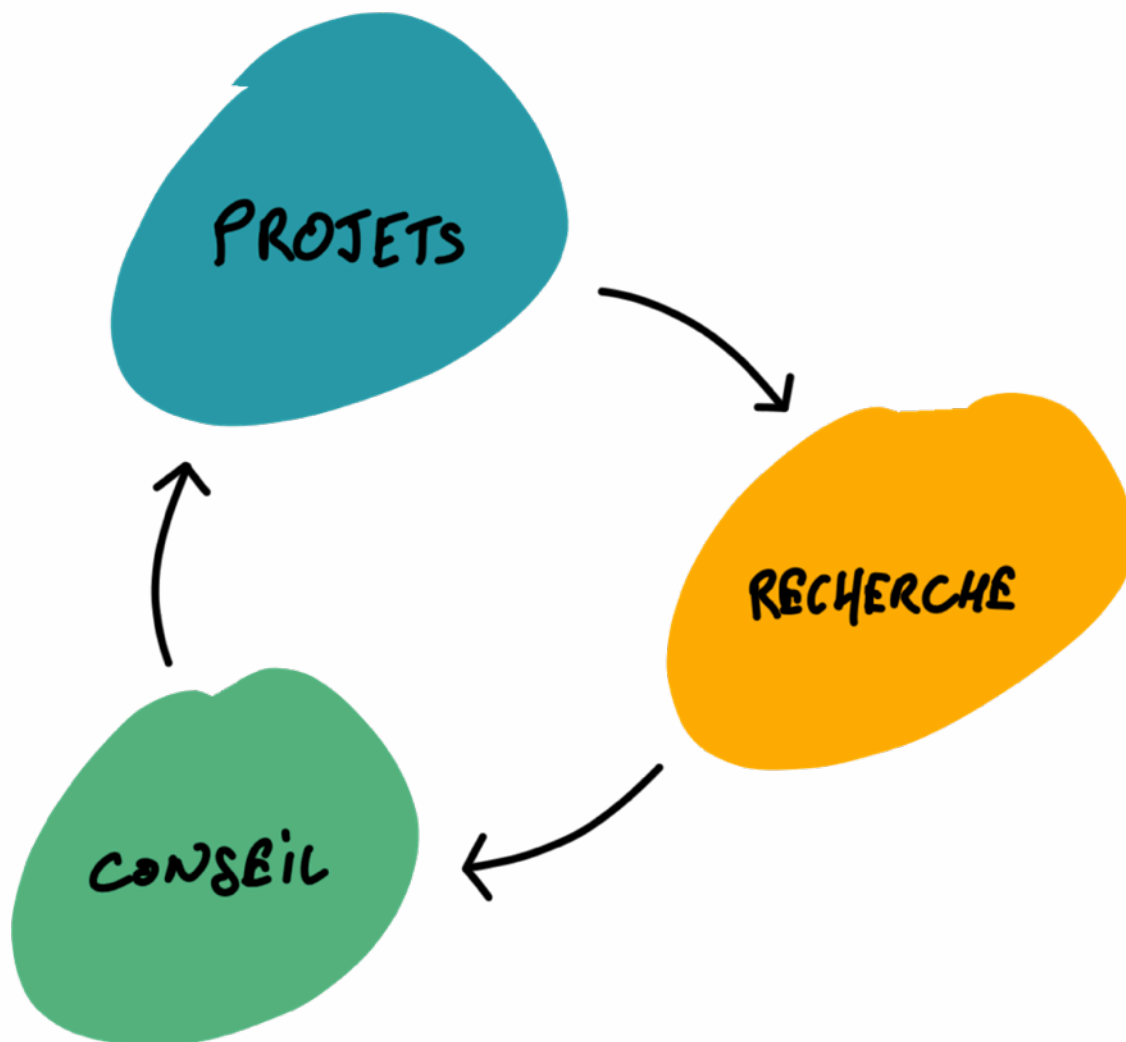
dixit.net

# POUR UN URBANISME CIRCULAIRE

Sylvain Grisot

Septembre 2021



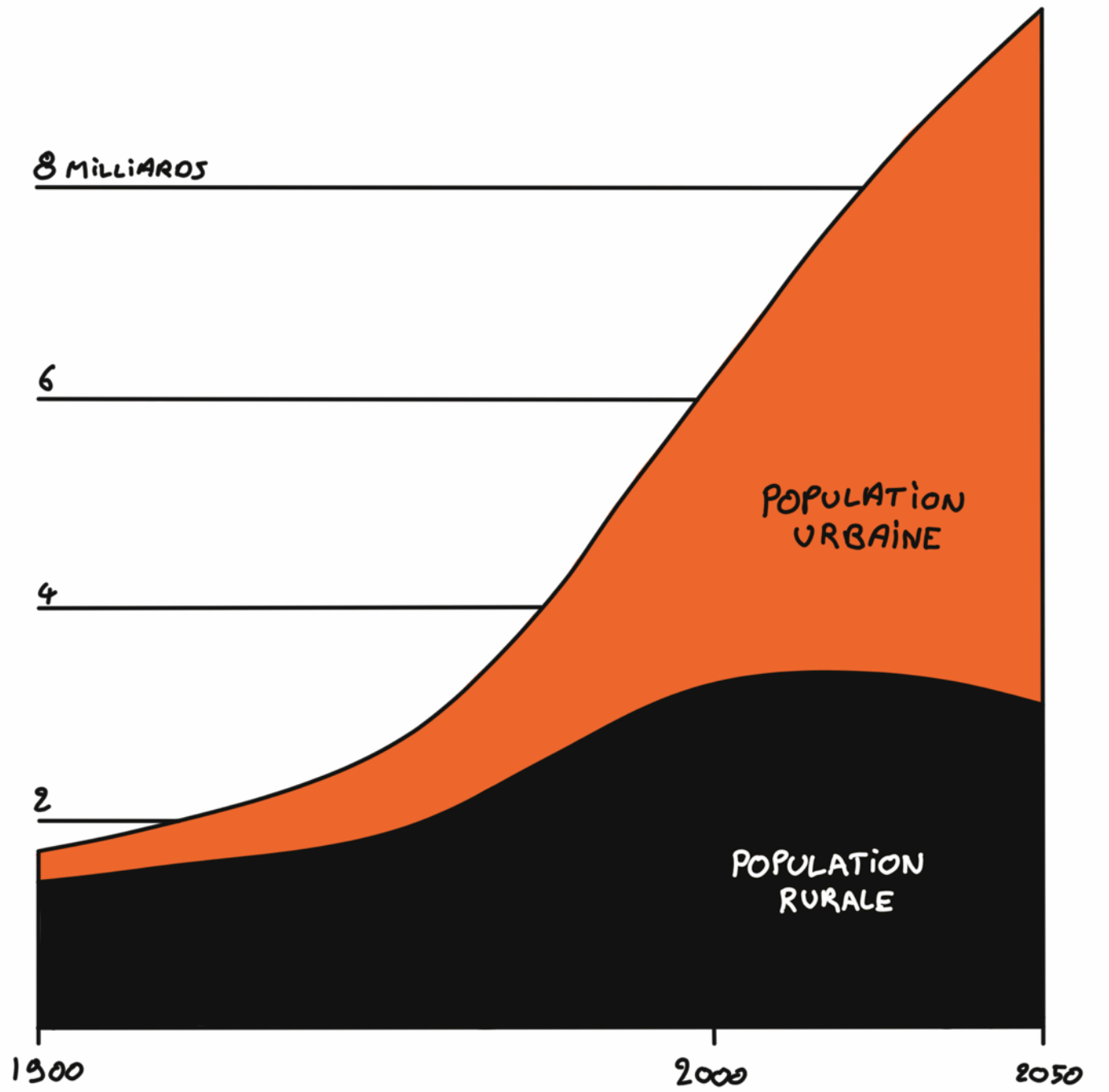


Sylvain Grisot

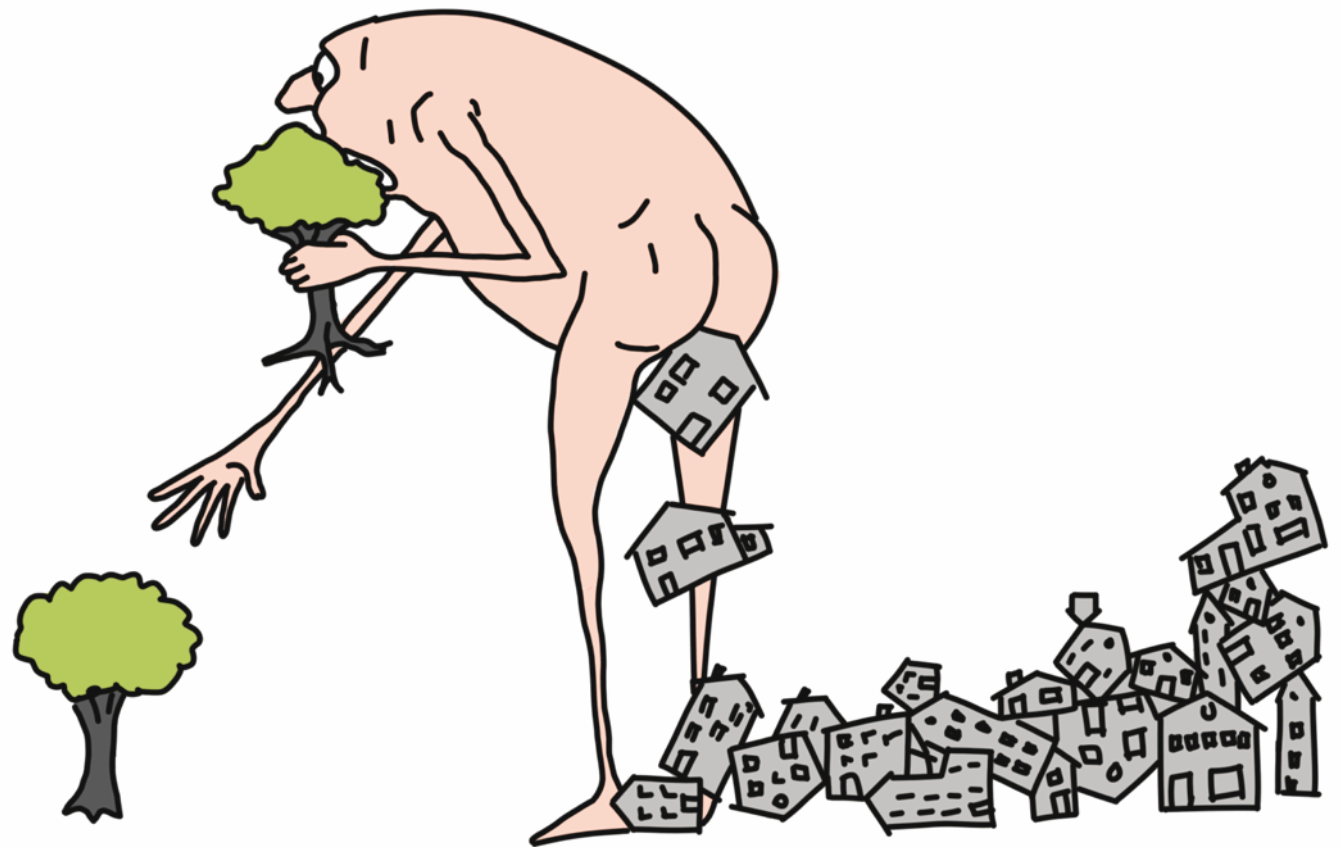
email : [s@dixit.net](mailto:s@dixit.net)  
twitter : [@sylvaingrisot](https://twitter.com/sylvaingrisot)



# L'IMPASSE









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

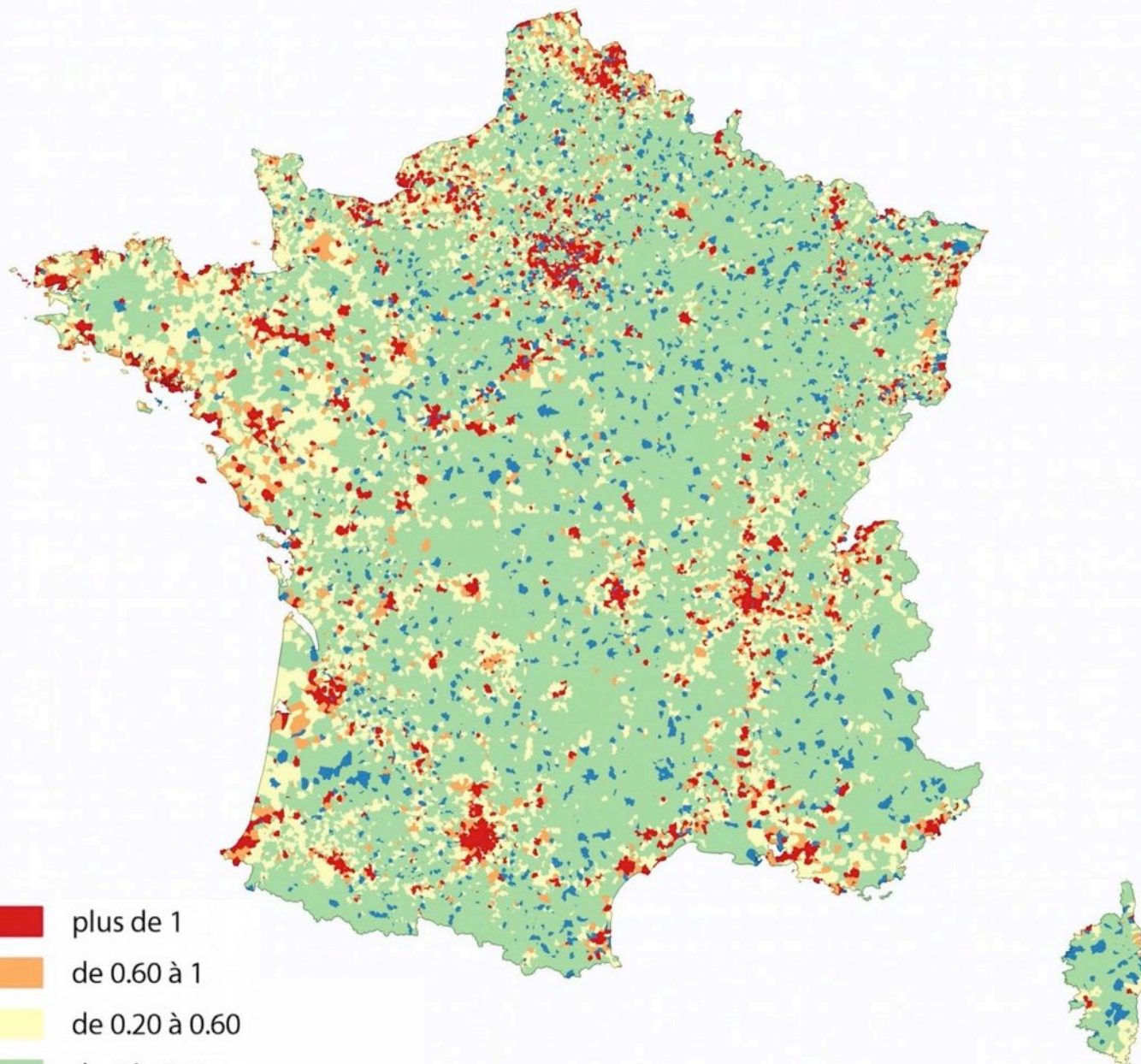
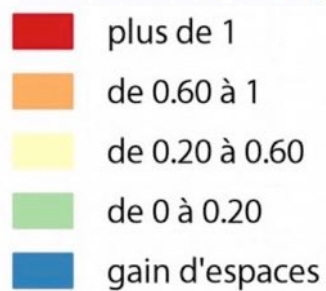




# Croissance ?

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 !

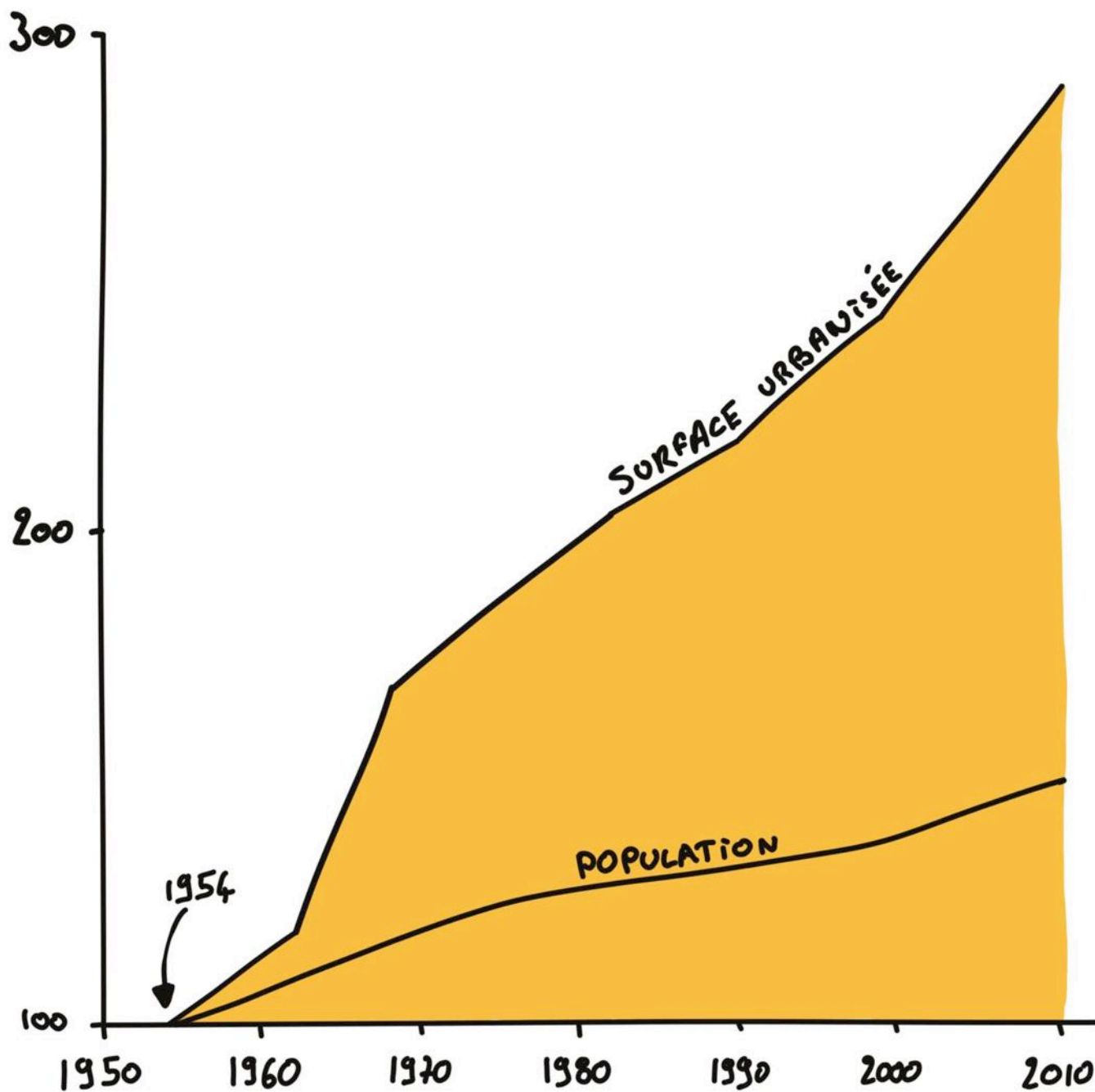


Illustration tirée de : Croissance de la population et des surfaces artificialisées en France. Polèse, Shearmur et Terral (2015)

# Dé-corrélations

Bretagne et Normandie ont des profils de consommation foncière très proches, et pourtant des dynamiques de développement très différentes.

Période 2009-2018 :

- Surface et consommation très proche (environ 20 000 ha)
- Dynamiques démographiques très différentes : + 185 000 habitants pour la Bretagne, +34 000 pour la Normandie.

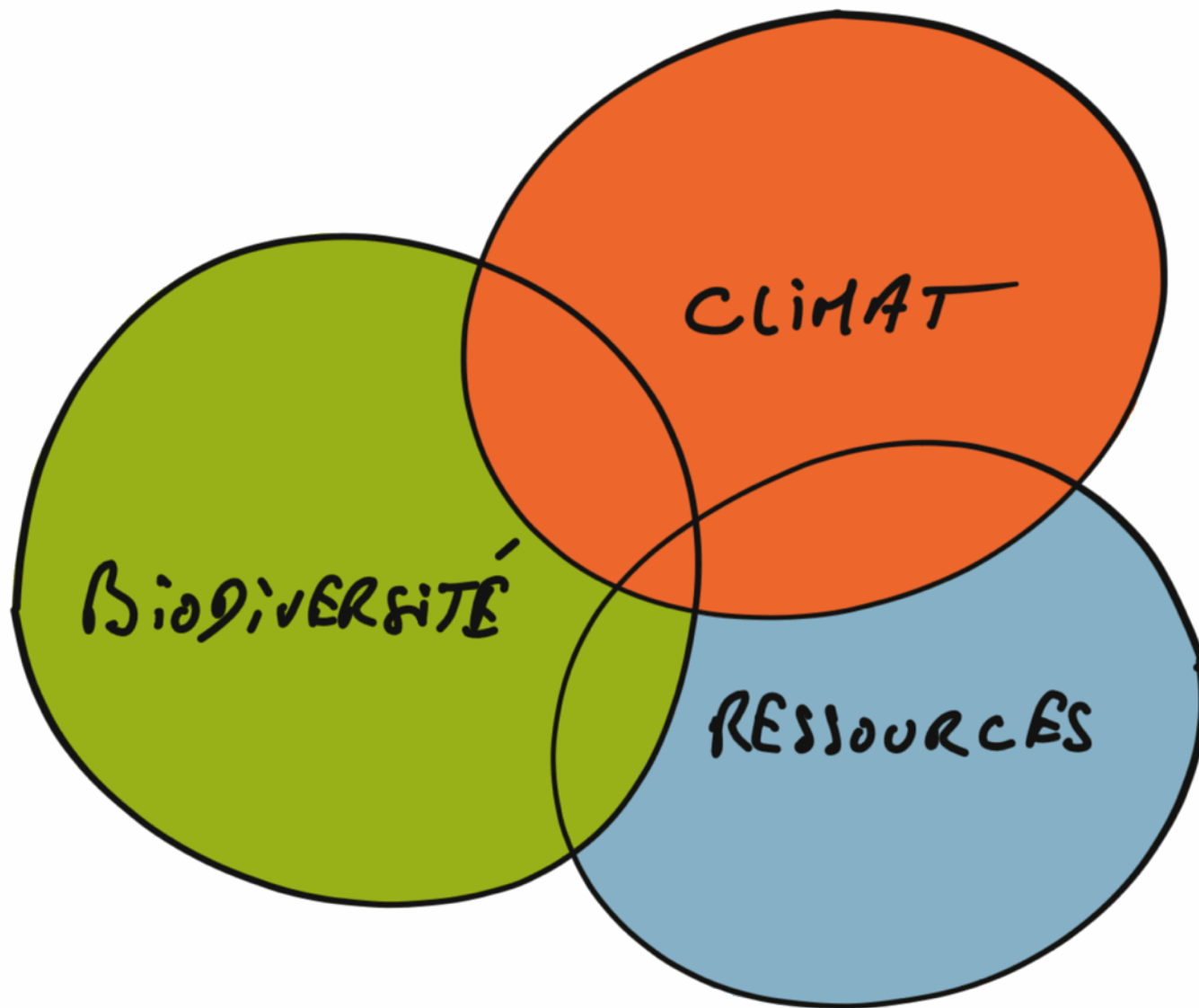
	% de la surface régionale artificialisé dans l'année									
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Auvergne-Rhône-Alpes	0,05	0,05	0,06	0,05	0,05	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04
Bourgogne-Franche-Comté	0,03	0,03	0,03	0,03	0,02	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02
Bretagne	0,09	0,09	0,09	0,08	0,08	0,07	0,06	0,06	0,06	0,07
Centre-Val de Loire	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04
Corse	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03	0,02	0,03	0,02	0,02
Grand Est	0,04	0,04	0,04	0,03	0,04	0,03	0,02	0,03	0,02	0,02
Hauts-de-France	0,07	0,07	0,07	0,06	0,06	0,06	0,05	0,04	0,05	0,05
Île-de-France	0,10	0,10	0,09	0,10	0,09	0,08	0,07	0,08	0,09	0,09
Normandie	0,09	0,09	0,08	0,08	0,07	0,06	0,05	0,05	0,05	0,07
Nouvelle-Aquitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04
Occitanie	0,05	0,05	0,05	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
Pays de la Loire	0,09	0,09	0,10	0,08	0,09	0,07	0,06	0,06	0,06	0,06
Provence-Alpes-Côte d'Azur	0,06	0,06	0,07	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,04
<b>France métropolitaine</b>	<b>0,06</b>	<b>0,06</b>	<b>0,06</b>	<b>0,05</b>	<b>0,05</b>	<b>0,05</b>	<b>0,04</b>	<b>0,04</b>	<b>0,04</b>	<b>0,04</b>
Données : Observatoire de l'artificialisation + INSEE estimation de la population										

«  $\frac{1}{4}$  de la consommation  
de sols pour des usages  
d'habitat a lieu dans des  
communes qui perdent  
des habitants »



# IMPACTS

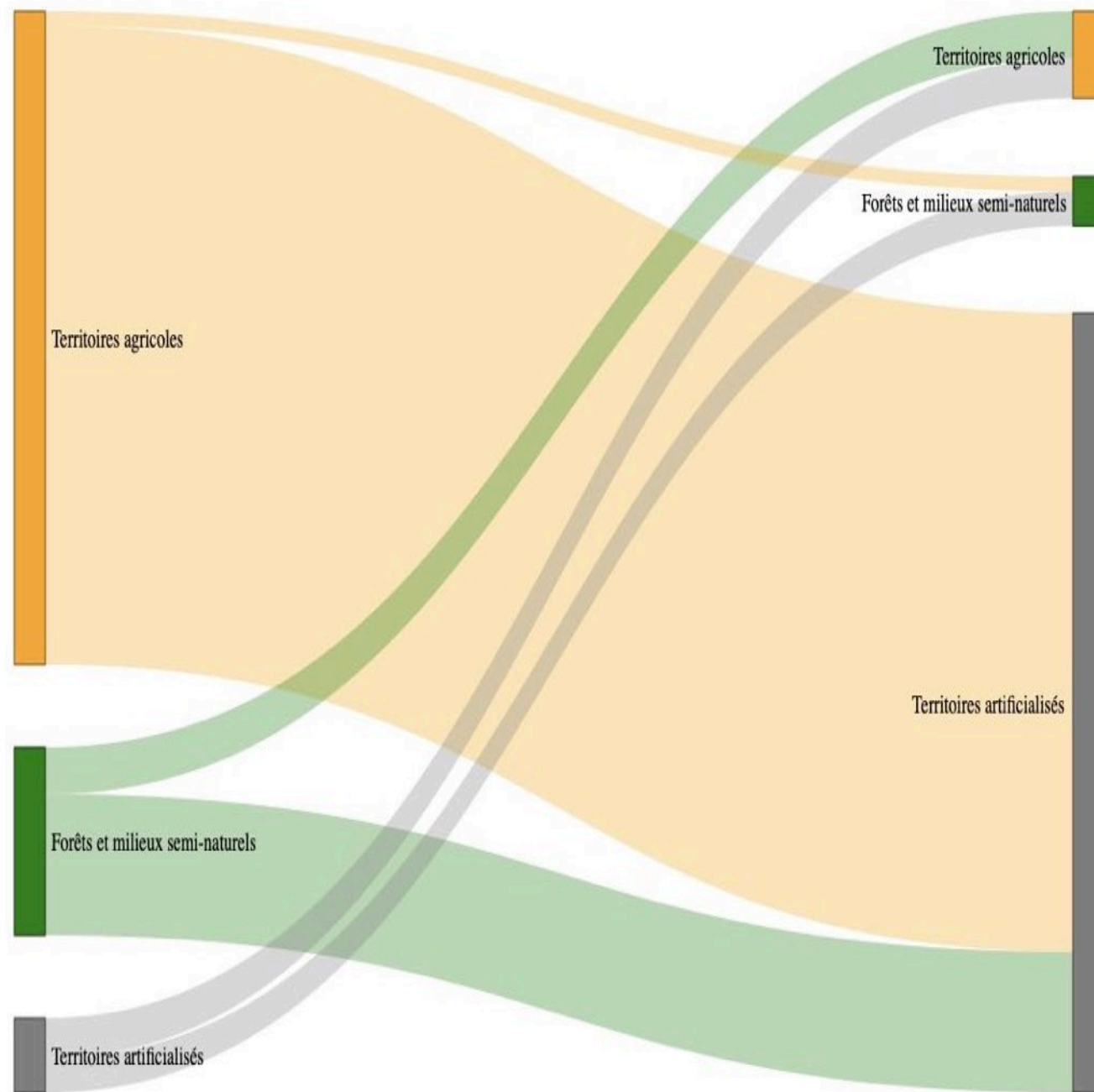
La fabrique de la ville  
au cœur des 3 crises du  
siècle



## Impacts environnementaux



# Enjeux agricoles



Surface Agricole Utilisée :  
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.



# Impacts financiers

## Urban

City's Annual Cost, per Household



**\$1416**

(Total)



Parks & Recreation  
**\$69**



Fire Department  
**\$177**



Transportation  
**\$91**



Culture / Economy  
**\$19**



Sidewalks & Curbs  
**\$27**



Governance  
**\$158**



Libraries  
**\$38**



Roads  
**\$26**



Storm & Waste Water  
**\$147**



Solid Waste  
**\$185**



Police  
**\$192**



School Bussing  
**\$13**



Transfers to Provinces  
eg. School Boards  
**\$232**



Water  
**\$42**

## Suburban

City's Annual Cost, per Household



**\$3462**

(Total)



Parks & Recreation  
**\$129**



Fire Department  
**\$406**



Transportation  
**\$171**



Culture / Economy  
**\$36**



Sidewalks & Curbs  
**\$194**



Governance  
**\$297**



Libraries  
**\$72**



Roads  
**\$280**



Storm & Waste Water  
**\$613**



Solid Waste  
**\$185**



Police  
**\$360**



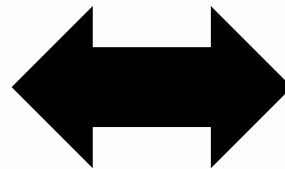
School Bussing  
**\$87**



Transfers to Provinces  
eg. School Boards  
**\$435**



Water  
**\$197**



## Urbanisme à fragmentation



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

# Impasse climatique



Emission du CO<sub>2</sub> stocké, perte de capacité de stockage, construction neuve et mobilités induites...

# 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. »**

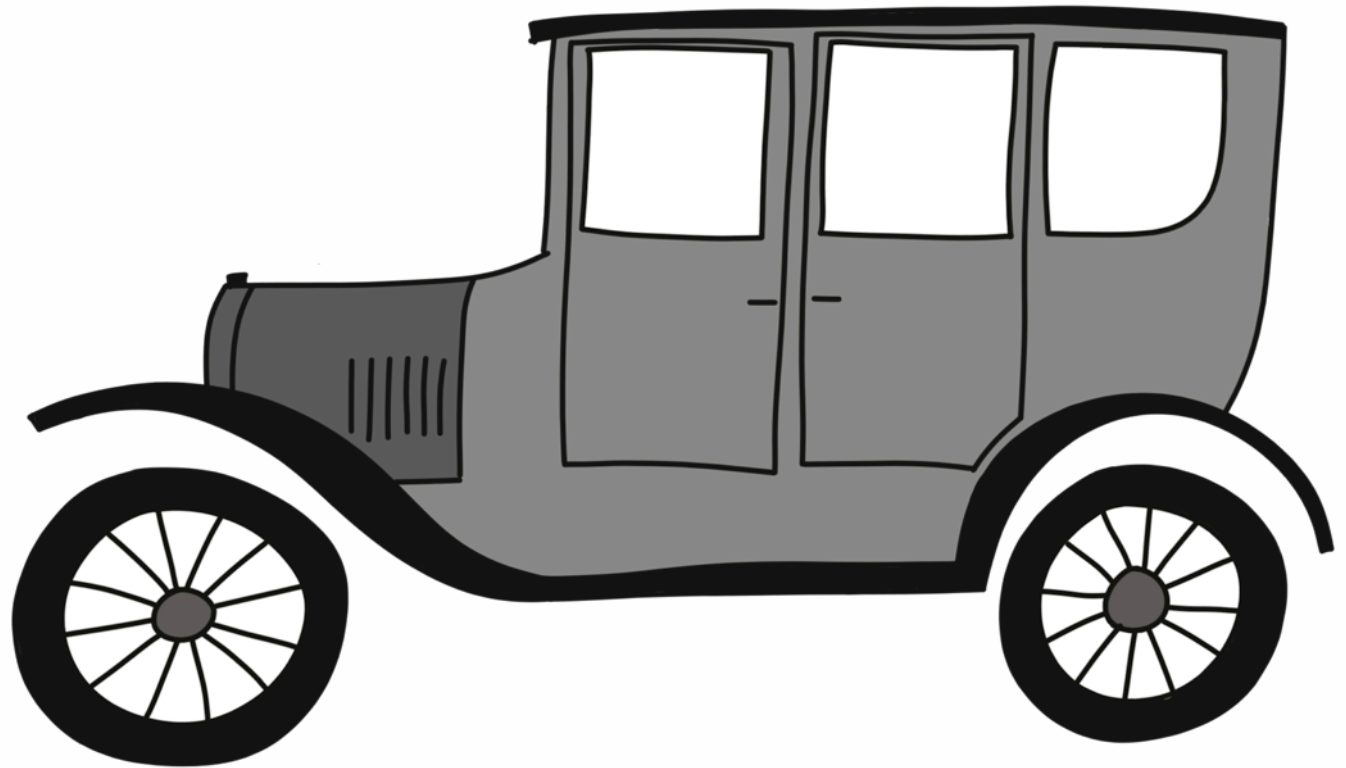
- Dr. David Mowat, Canadian Partnership Against Cancer.





# ORIGINES

# 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

**T**HE 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 accidents. 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.

**T**HE losses of war appear to be less costly than the losses of peace. The automobile comes up as a far more destructive piece of mechanism than the machine gun. The machine gun kills more death than the aeroplane. The loss in the great sense lies not in the war in the trench.

Five thousand of our own were killed in action or died of wounds in the sixteen months of this country's participation in the World War. This is at the rate of 1,000 fatalities a month, a number average which compares with the appalling toll of 1,000 lives destroyed monthly by accidents in the United States.

The greatest single factor in the automobile, it fell a distance of 50 miles as it crossed through 100. It averaged for 10,000 victims. According to the traffic data collected in the first nine months of this year there will be an average of more than 1,000 for 1924. At the beginning of October approximately 25,000 motor deaths had already been reported.

A conference called by Secretary Hoover for next month will examine the difficulties now faced and highway accidents. A Committee on Motor Safety was appointed by Mr. Hoover to study the conference with a clearly defined plan of the public service attention. This committee is giving particular attention upon the annual report of the United States Census Bureau on mortality statistics, which revealed that 10,000 persons died in vehicular accidents in 1923, an increase of almost 1,000 over 1922.

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



roads become congested by automobiles will three caused by automobiles. The large element has caused by street and highway accidents in all parts. In a preliminary report prepared by the Commission on Statistics reported by Secretary Hoover. On this subject the report says in part:

"The economic loss due to these approximately 10,000 accidents is which personal injuries occur are probably never fully known. Several estimates have been made. The most conservative is based upon the usual fatality of \$1,000 per 100 and average of 175 for each accident victim.

"These two items, applied to 10,000 fatalities and 175,000 non-fatal injuries respectively, give an approximate total of \$17,500,000. Add to this an average actual property damage of \$300,000 to all accidents involving either personal injury or property damage transportation estimated at 1,000,000, there results a total estimated loss of nearly \$18,500,000 annually.

"The above estimates are subject to



in errors and trade. Accidents, that would be a sufficient cause who would cover such matters. In reality, the automobile driver are a sufficient cause right now.

"Under present conditions there is a badly unorganized business proposition and control for a use of some cities of territory we call about a world ready to be warlike, with the victory to the motorist.

"Generally, the use of a car or of transport, this also makes, and the more individual it also, to look after from his other self, which the street. As both must use the highway and as few bodies cannot control the more likely of men, when the roads meet, as they do often do, what is the solution?

"Generally, the use of a car or of transport, this also makes, and the more individual it also, to look after from his other self, which the street. As both must use the highway and as few bodies cannot control the more likely of men, when the roads meet, as they do often do, what is the solution?

"As it stands, the motorist has won his contest for the use of the streets over the foot passenger, despite the greater safety of public, safety and motor vehicle accidents to regulate his and his kind. The motorist has required four and the rest of support that looks like a lawyer.

"If we have failed adequately to regulate motorist shall we control the highway in the presence of danger from the shape of the maintenance of motor cars?"

"It is usually only when in court at the post-mortem of an accident or of his with badly post-mortem from such accident that the pedestrian is, as he speak, allowed to make his legal rights heard of an order not to fall victim to the getting of such matters.

"Some time ago General O'Brien was quoted as saying that 'most of us are still addicted to habits on the street which were suitable to the life of a pedestrian age when all vehicles were horse drawn. The modern street calls for an entirely new set of habits and for a kind of alertness and protection which we did not even dream of twenty years ago.' He recommends that the pedestrian franchise himself with the rules of the road and traffic regulations as well as the problems of the motor vehicle driver.

As to Regulating Pedestrians.

"Any regulation of the pedestrian is to be done with caution. His constitutional rights will not be taken away. To place in the hands of any single official such as the Police Commissioner of this or any other city the unqualified power to promulgate rules for his conduct is a questionable expedient, no matter how well meaning that official may

ensuring them in the actual use of the highway in the presence of danger from the shape of the maintenance of motor cars?"

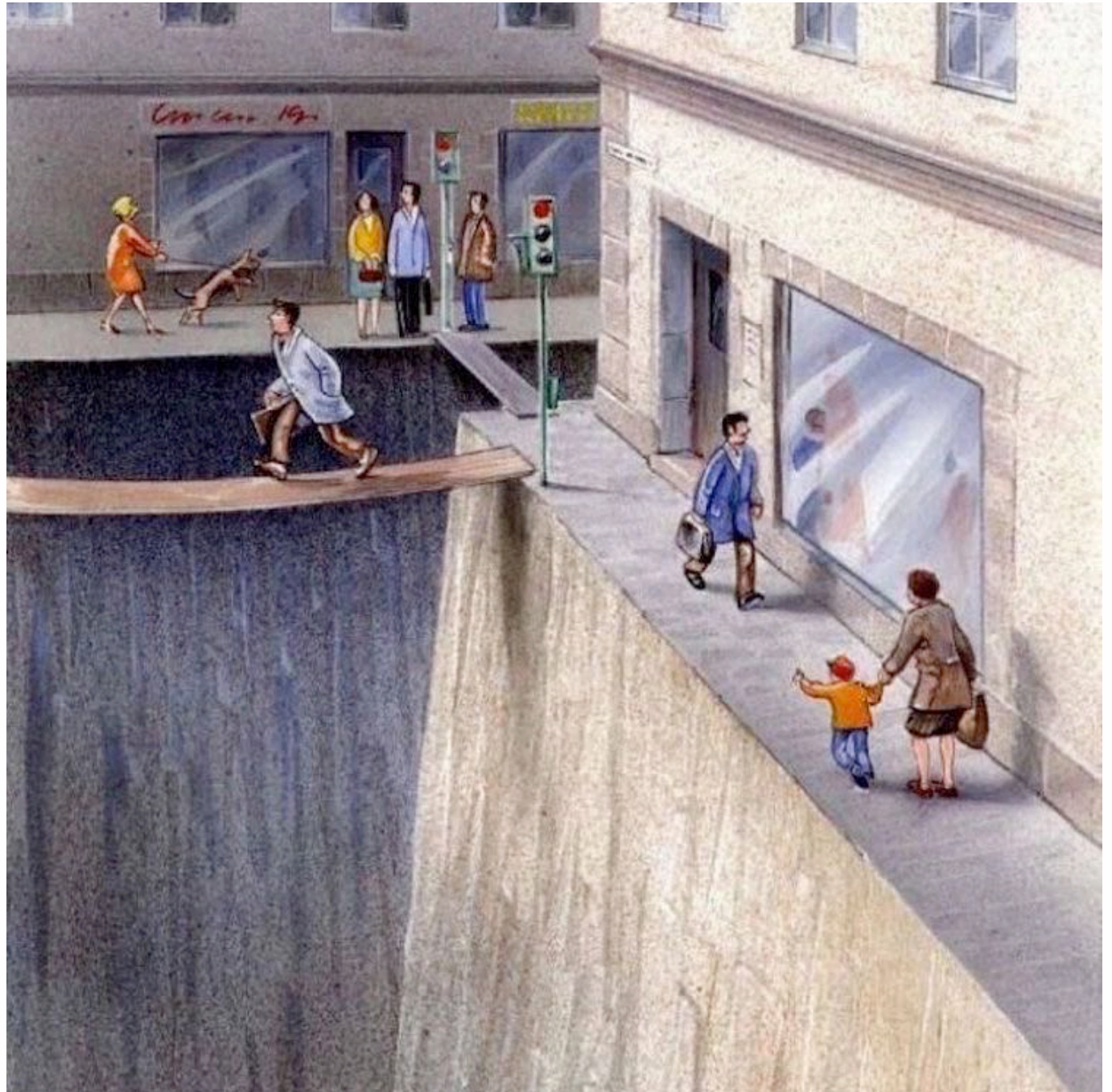
"It is usually only when in court at the post-mortem of an accident or of his with badly post-mortem from such accident that the pedestrian is, as he speak, allowed to make his legal rights heard of an order not to fall victim to the getting of such matters.

"Some time ago General O'Brien was quoted as saying that 'most of us are still addicted to habits on the street which were suitable to the life of a pedestrian age when all vehicles were horse drawn. The modern street calls for an entirely new set of habits and for a kind of alertness and protection which we did not even dream of twenty years ago.' He recommends that the pedestrian franchise himself with the rules of the road and traffic regulations as well as the problems of the motor vehicle driver.

Fredricka Ellis & Hobbins.

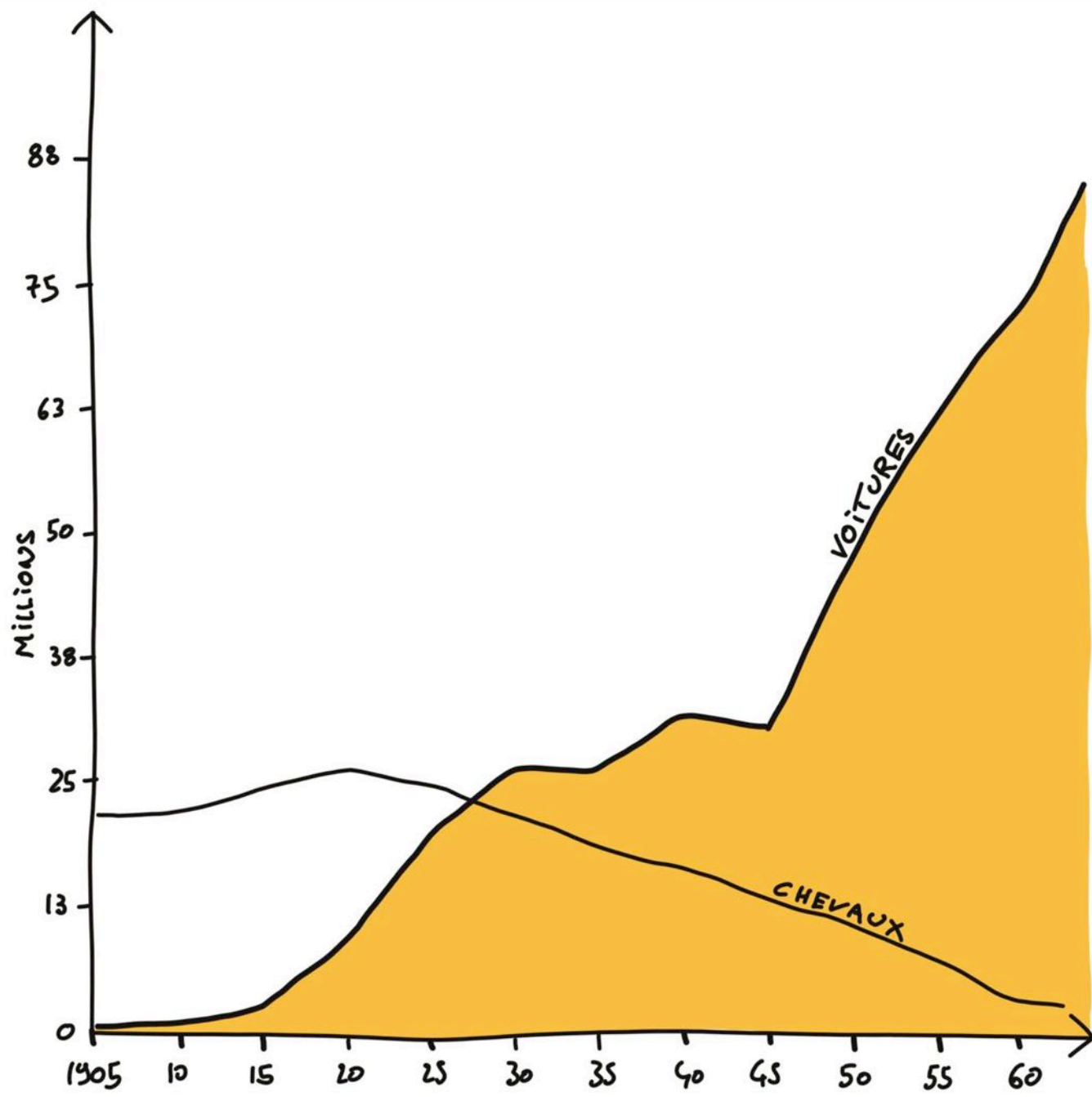


## Adapter la ville à la voiture



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

First in  
canned  
dog food



1924 : Premières boîtes de nourriture pour chien aux USA

A la fin des années 1950, la ville de Sydney détruit plus de 1000 tramways et dépose plus de 250 km de voies. Une ligne de moins de 15 km vient d'être reconstruite.



## Inventer un nouveau modèle

**Lewittown.** Naissance des *suburds* 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

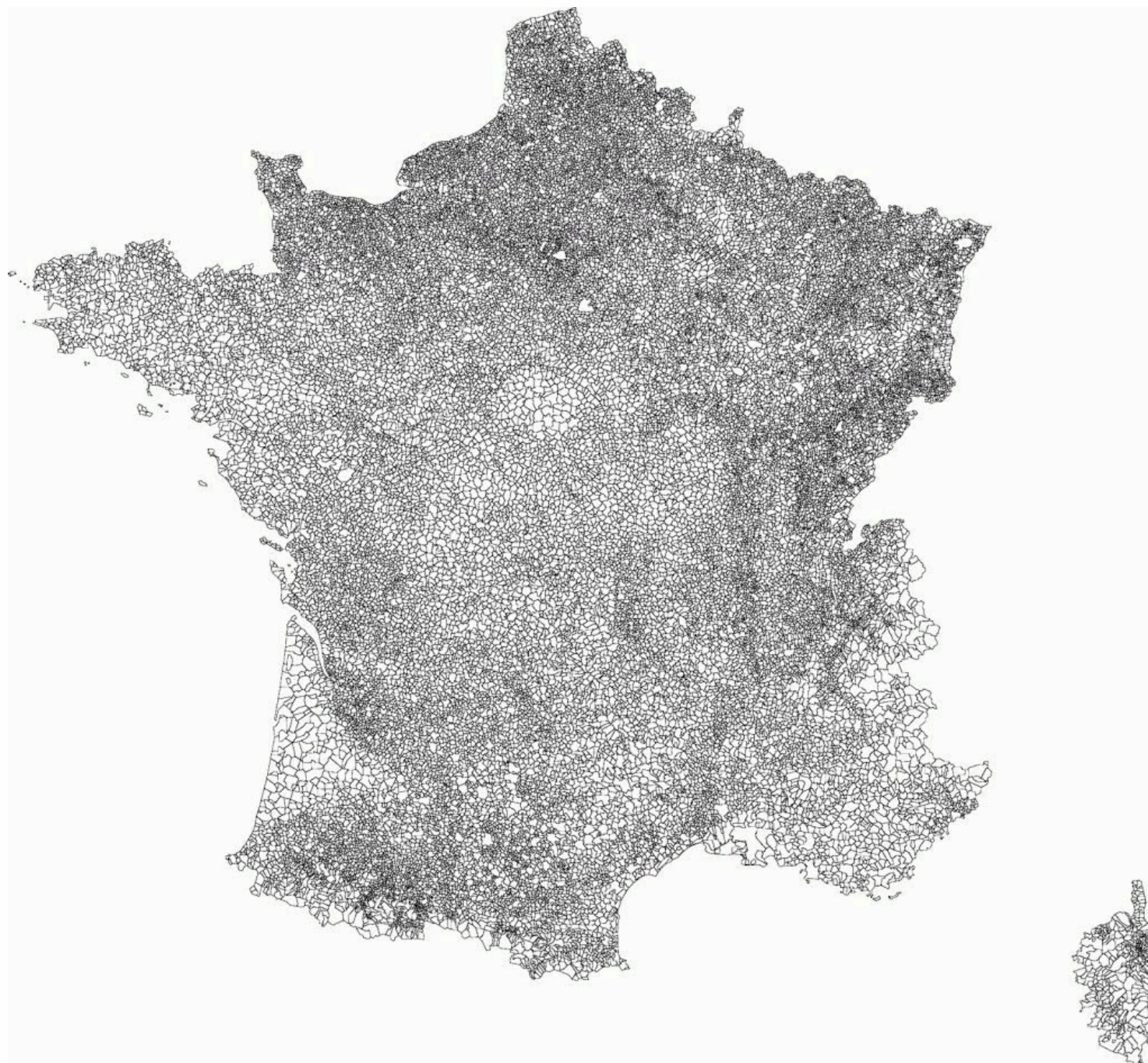


## « libérer l'urbanisme »



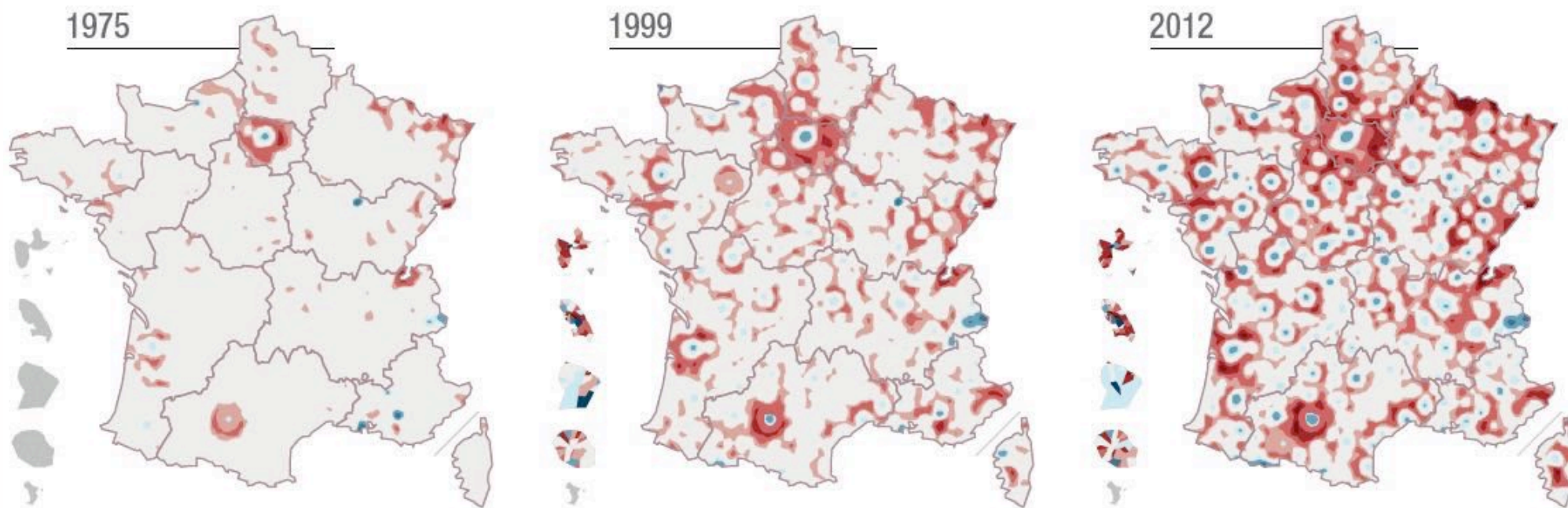
Albin Chalandon, ministre du logement de 1969 à 1972. Changement de modèle.

# 36000 urbanistes



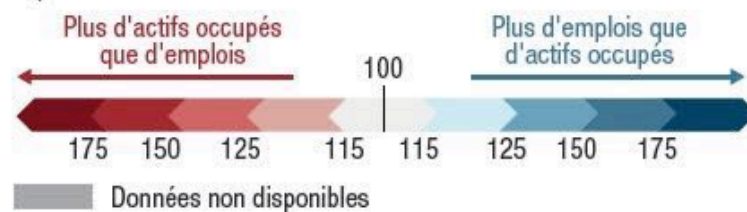
Effets de la décentralisation.

# Prendre ses distances



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

Représentation lissée







# 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<sup>er</sup>**

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

**Section 1**

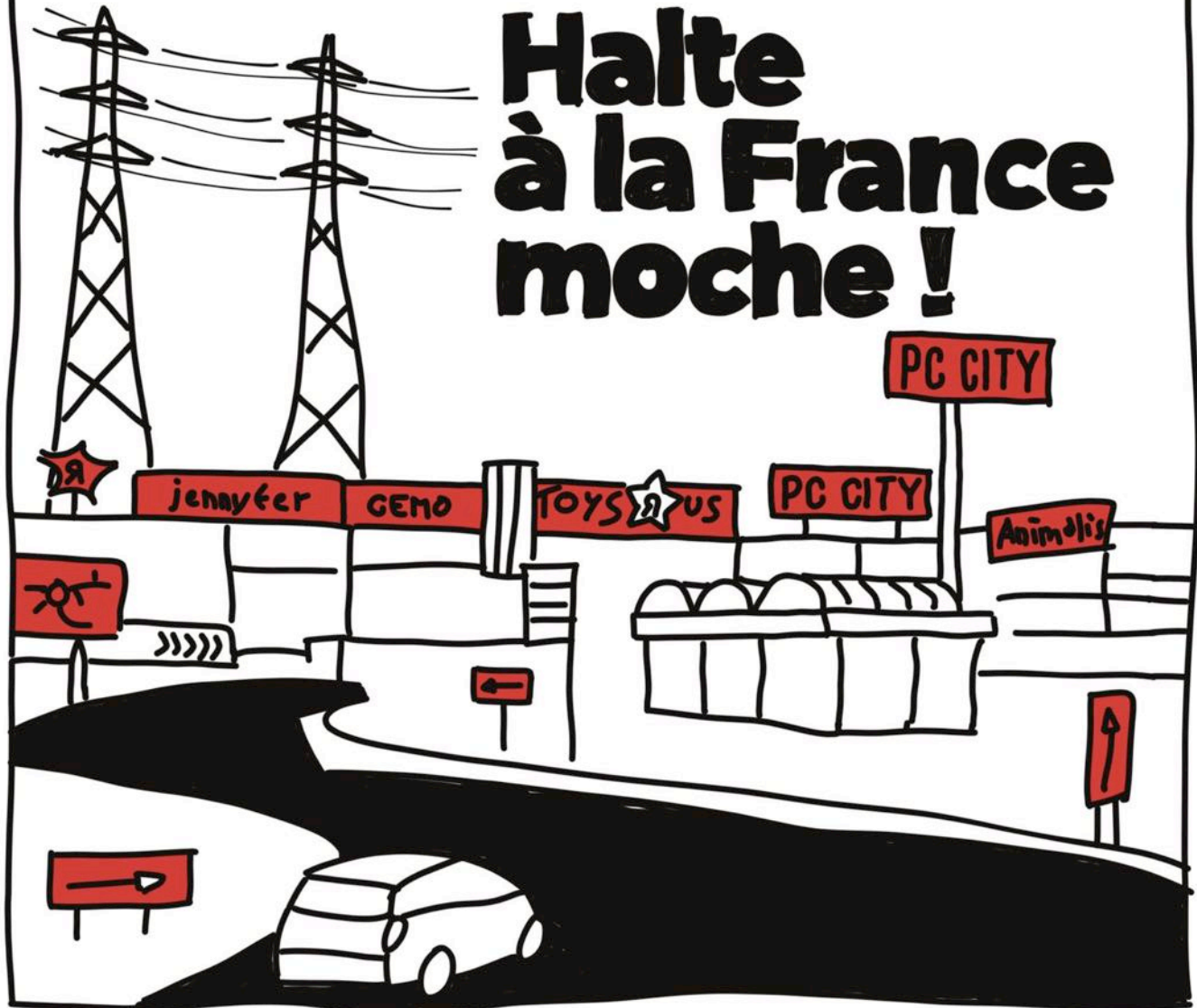
**Les documents d'urbanisme  
et les opérations d'aménagement**

**Article 1<sup>er</sup>**

A. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> du code de  
l'urbanisme est ainsi modifié :

# Télérama

## Halte à la France moche !



HARIBO, C'EST BEAU LA VIE,

# HARIBO ZAN

L'320-01443-43000001 HARIBO/WHITES/ENTRO/BEUTE : 01/2015

CONFISERIE À LA RÉGLISE  
AROMATISÉ MENTHE



ZAN

POUR LES GRANDS ET LES PETITS!

Passer de la prohibition  
aux alternatives  
concrètes

309 MADERS

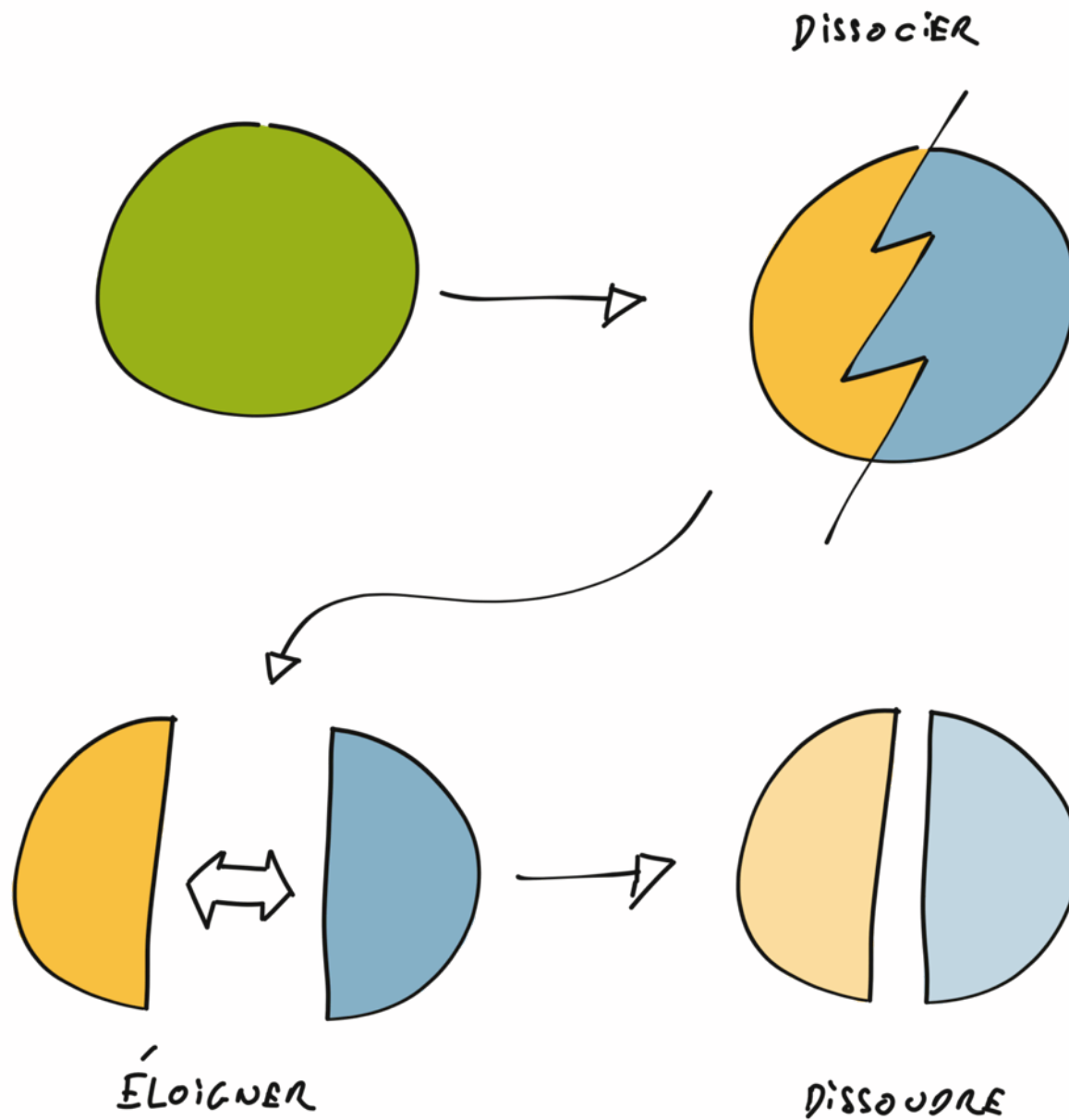
PROHIBITION  
IS NEAR AT HAND!  
PREPARE FOR THE WORST  
STOCK UP NOW!  
~ TODAY ~ TOMORROW ~  
SOON THERE'LL BE NOTHING  
BUT THE LAKE.  
ASK FOR OUR PRICE LIST

5¢ A GLASS  
TRY OUR BURGUNDY ALS - 11° AM

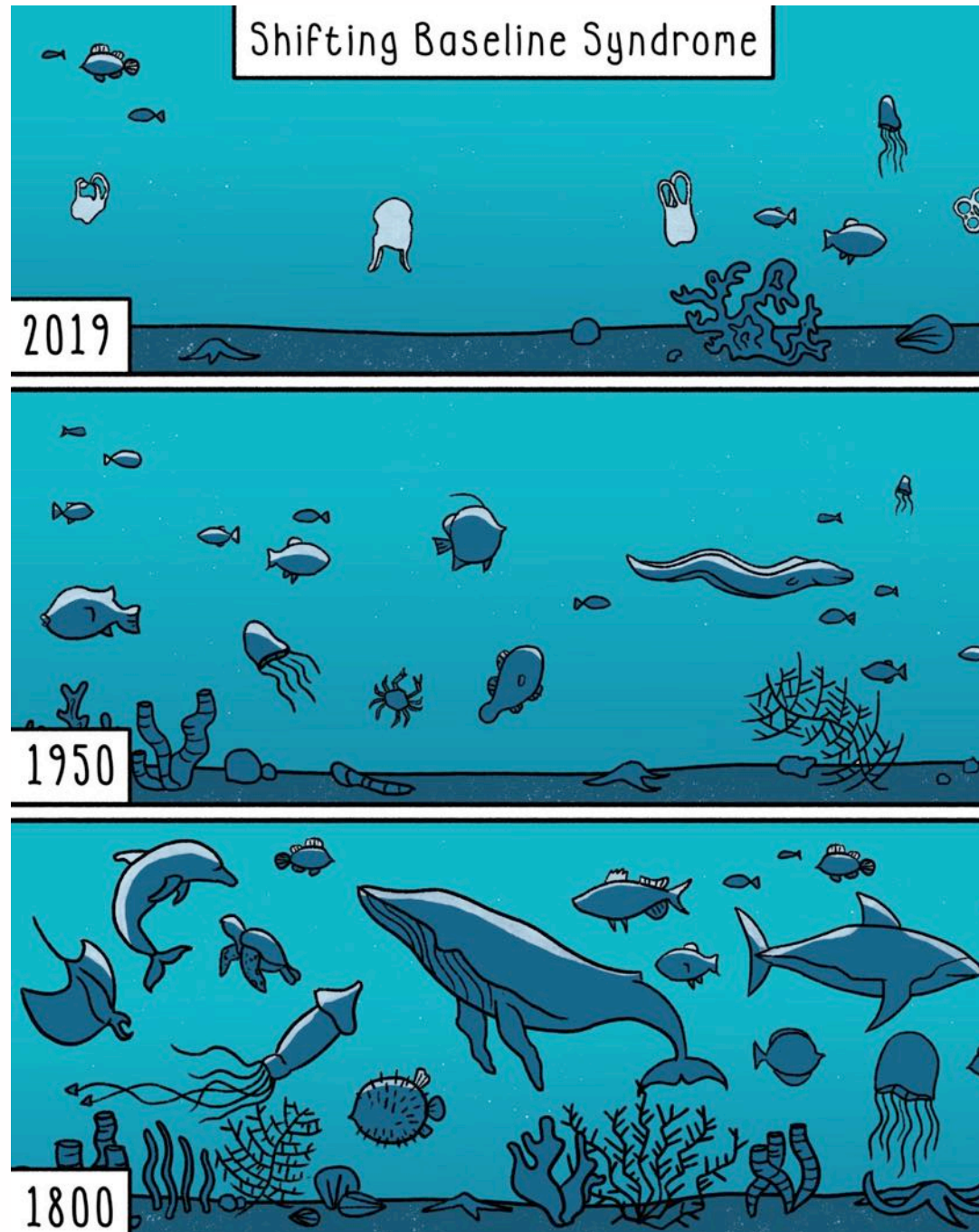
COLD STEIN  
of  
BEER 5¢

FAR  
WEL

# Un modèle à dépasser



## Juste ½ siècle



« We transform the world but we don't remember it »

Daniel Pauly "Anecdotes and the shifting baseline syndrome of fisheries"

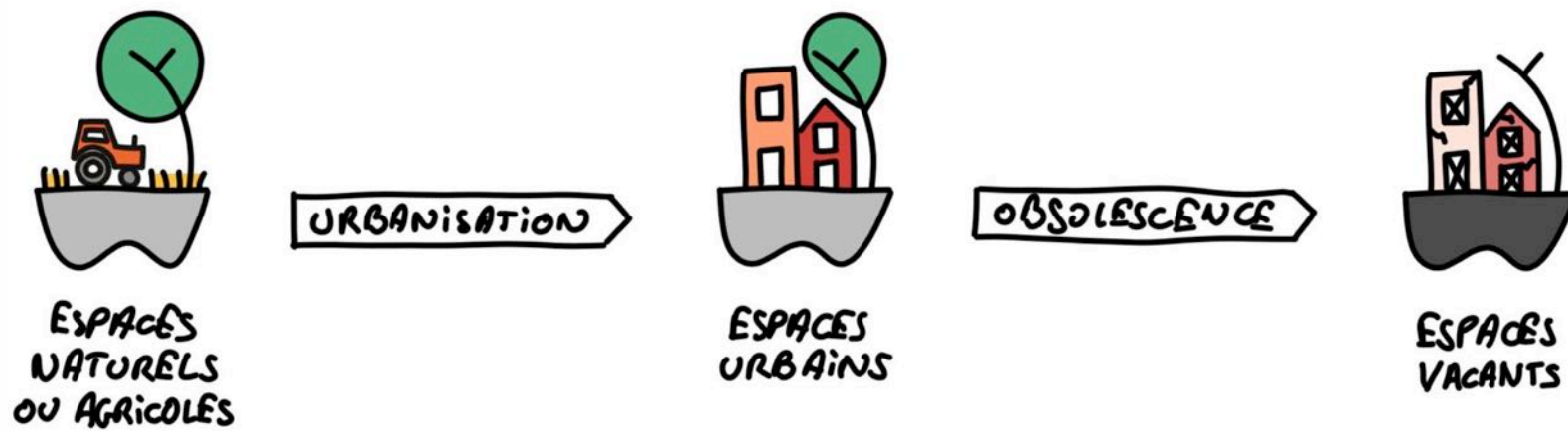
[https://www.ted.com/talks/daniel\\_pauly\\_the\\_ocean\\_s\\_shifting\\_baseline?language=fr-ca](https://www.ted.com/talks/daniel_pauly_the_ocean_s_shifting_baseline?language=fr-ca)



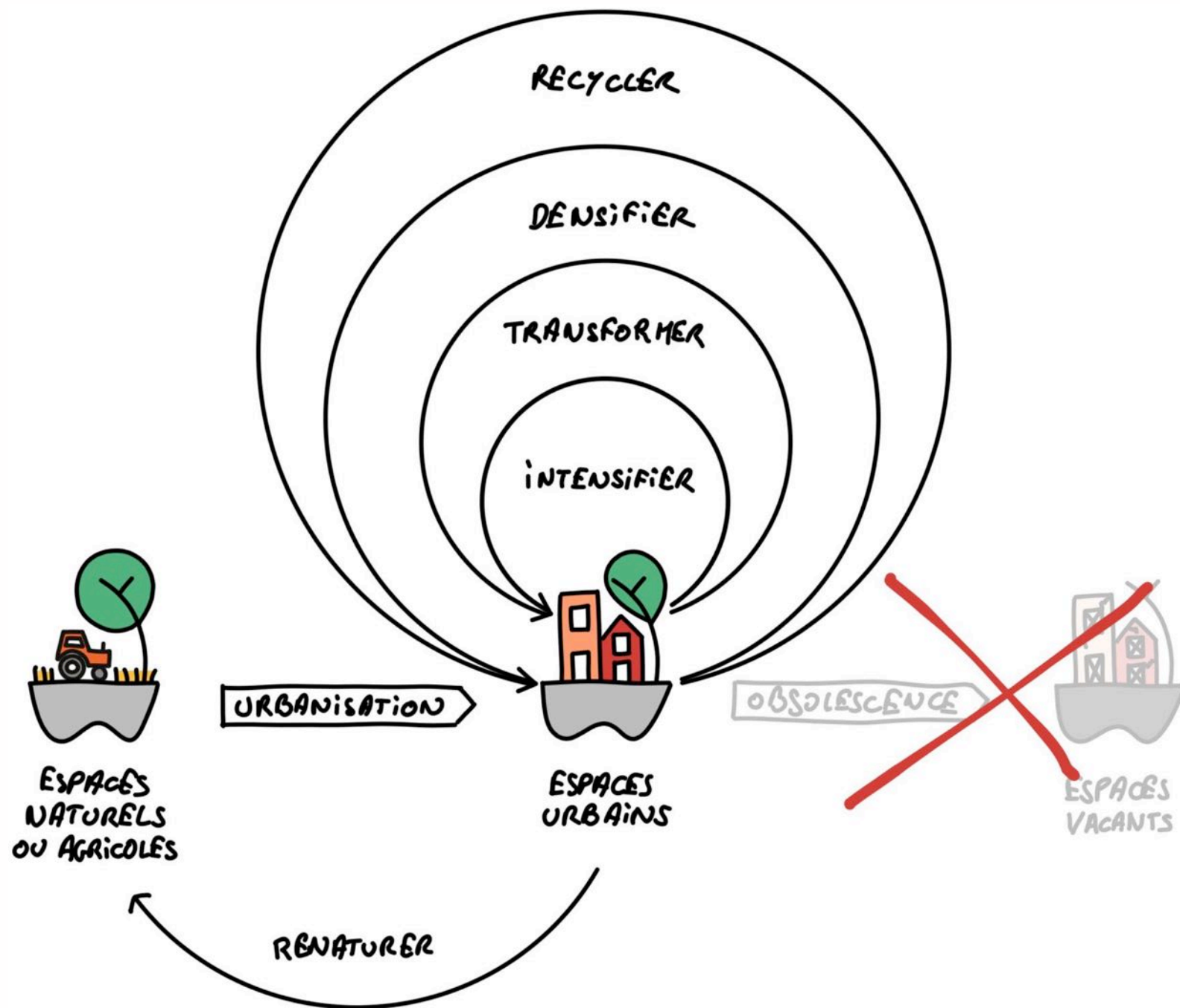
# L'URBANISME CIRCULAIRE



# De l'urbanisme linéaire...



# ... à l'urbanisme circulaire

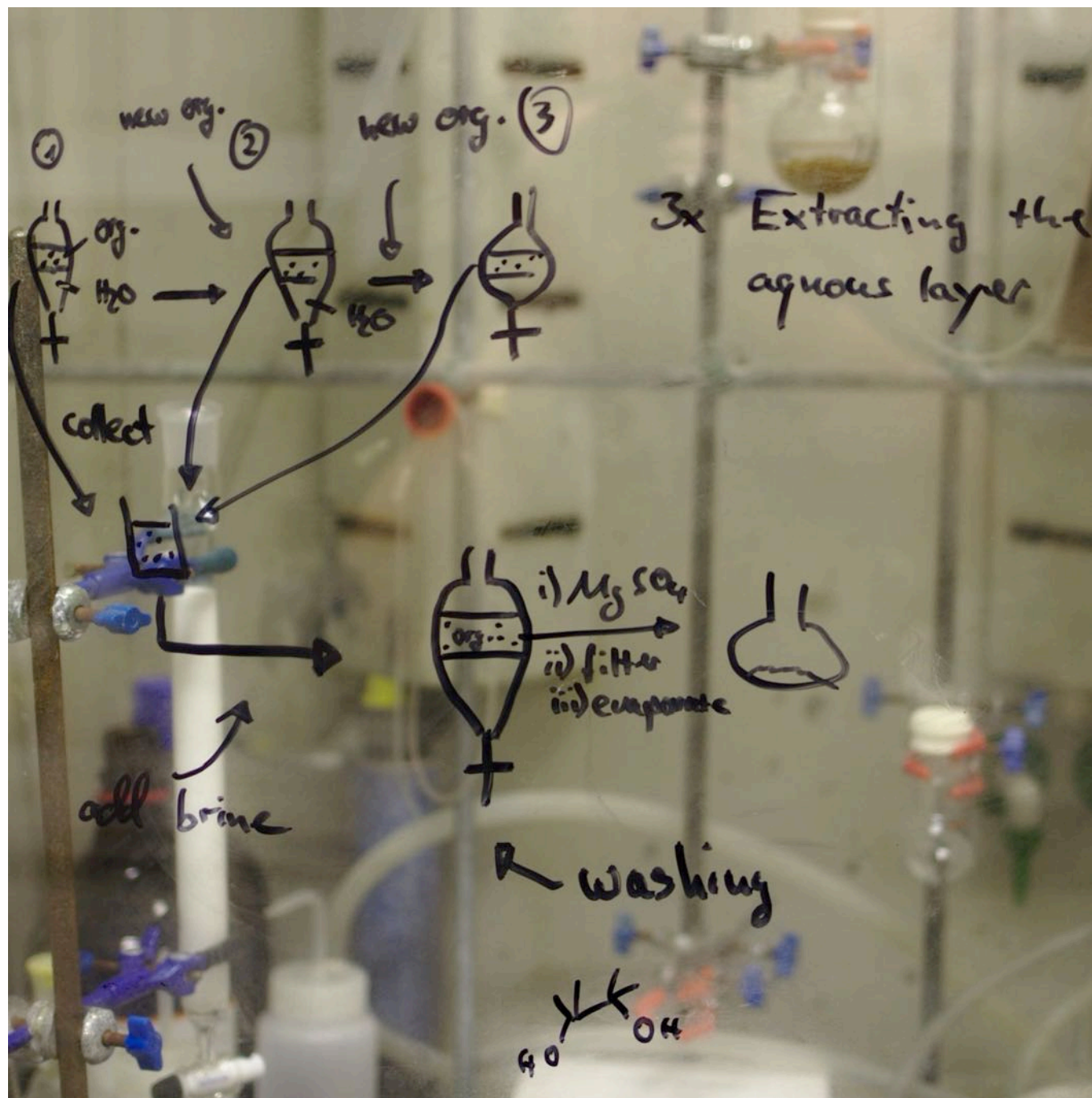


## La ville du futur nous entoure déjà

C'est long de faire la ville, 80% de la ville de 2050 est sans doute déjà là. Il nous faut réussir les 20% qui nous restent à produire, mais surtout nous concentrer sur le déjà là.



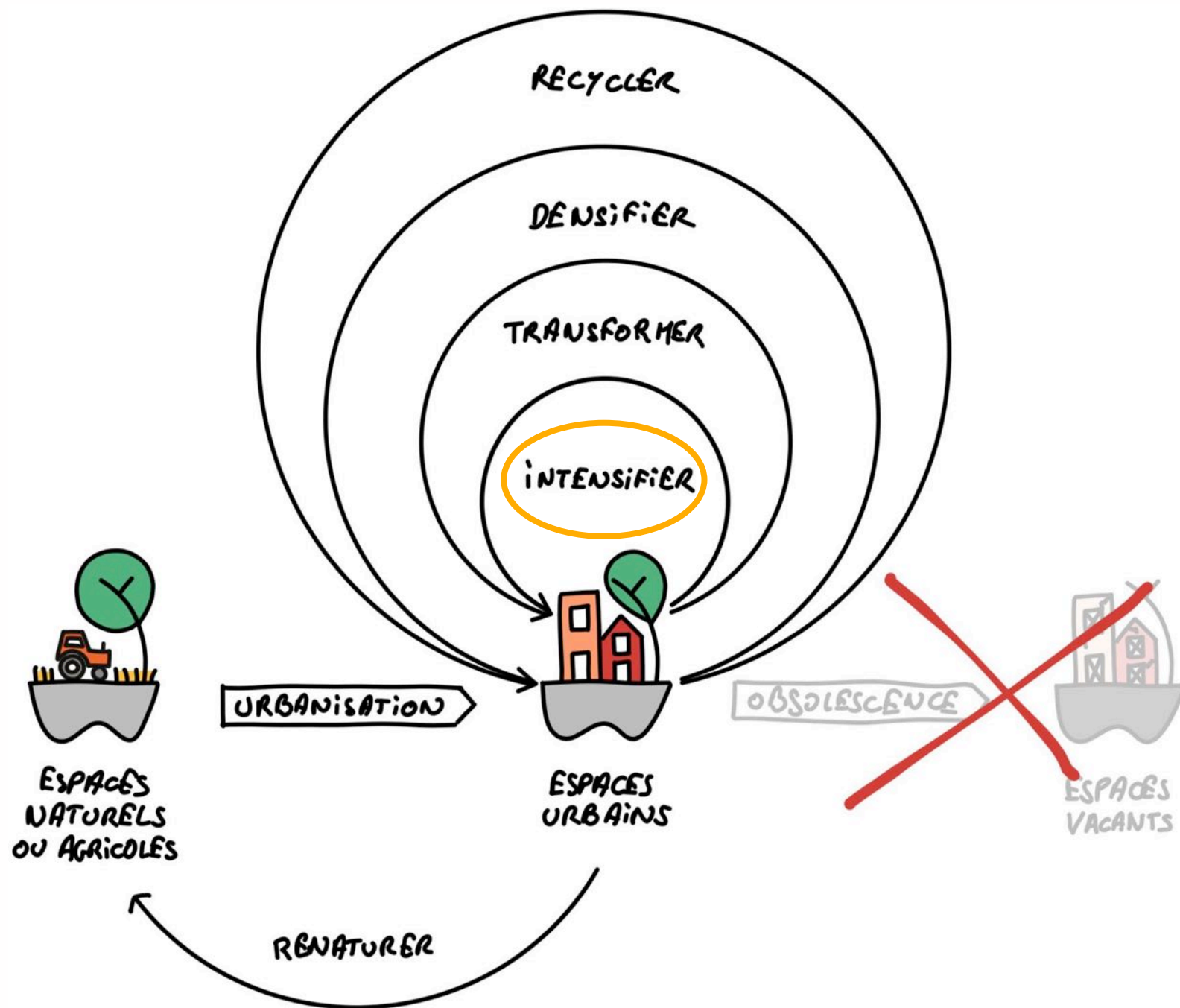
Rien n'est à inventer,  
mais tout reste à faire



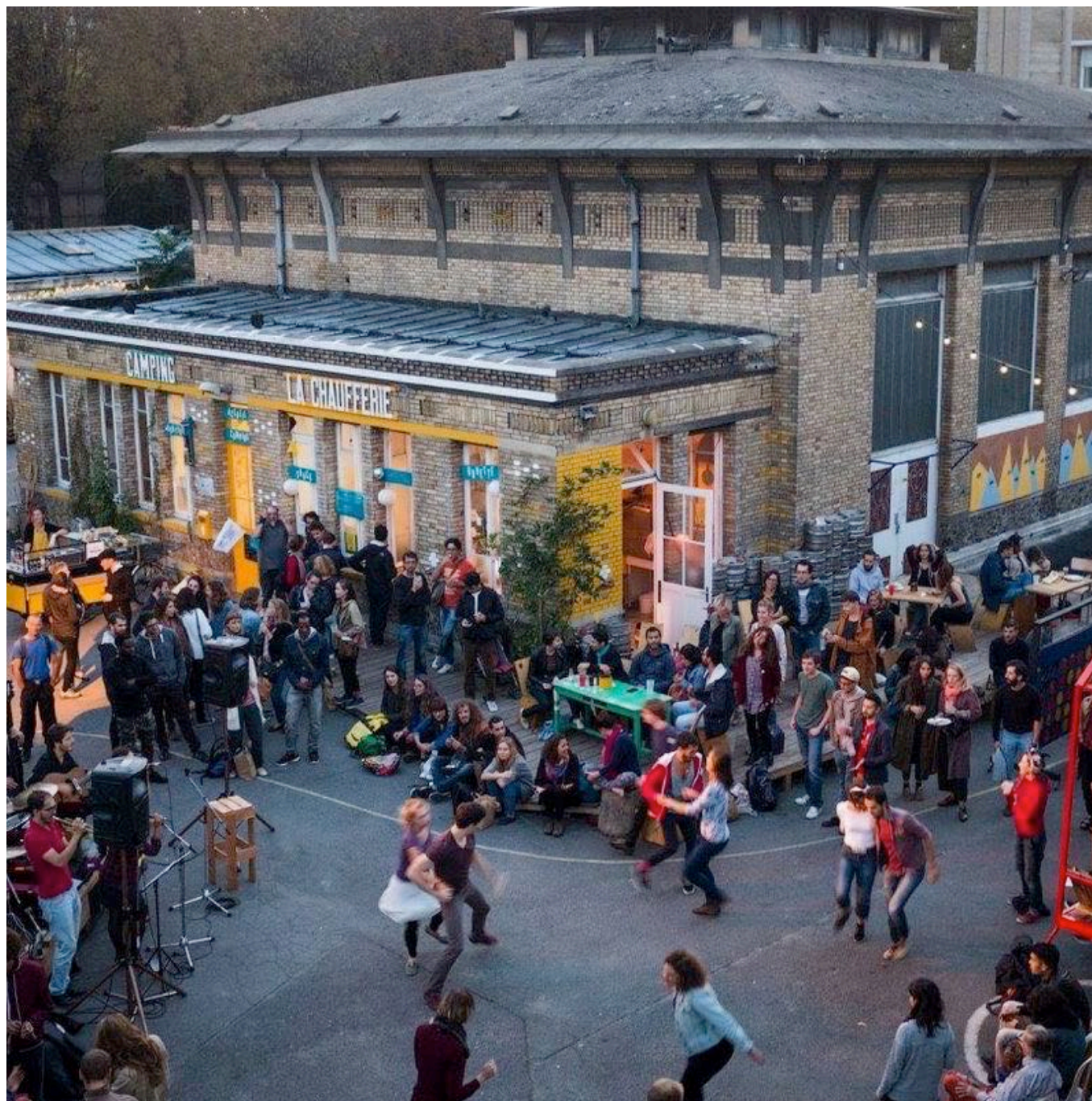


# LES PIONNIERS

# ... à l'urbanisme circulaire



## Travailler les temps de la ville



Plateau urbain / Les Grands Voisins

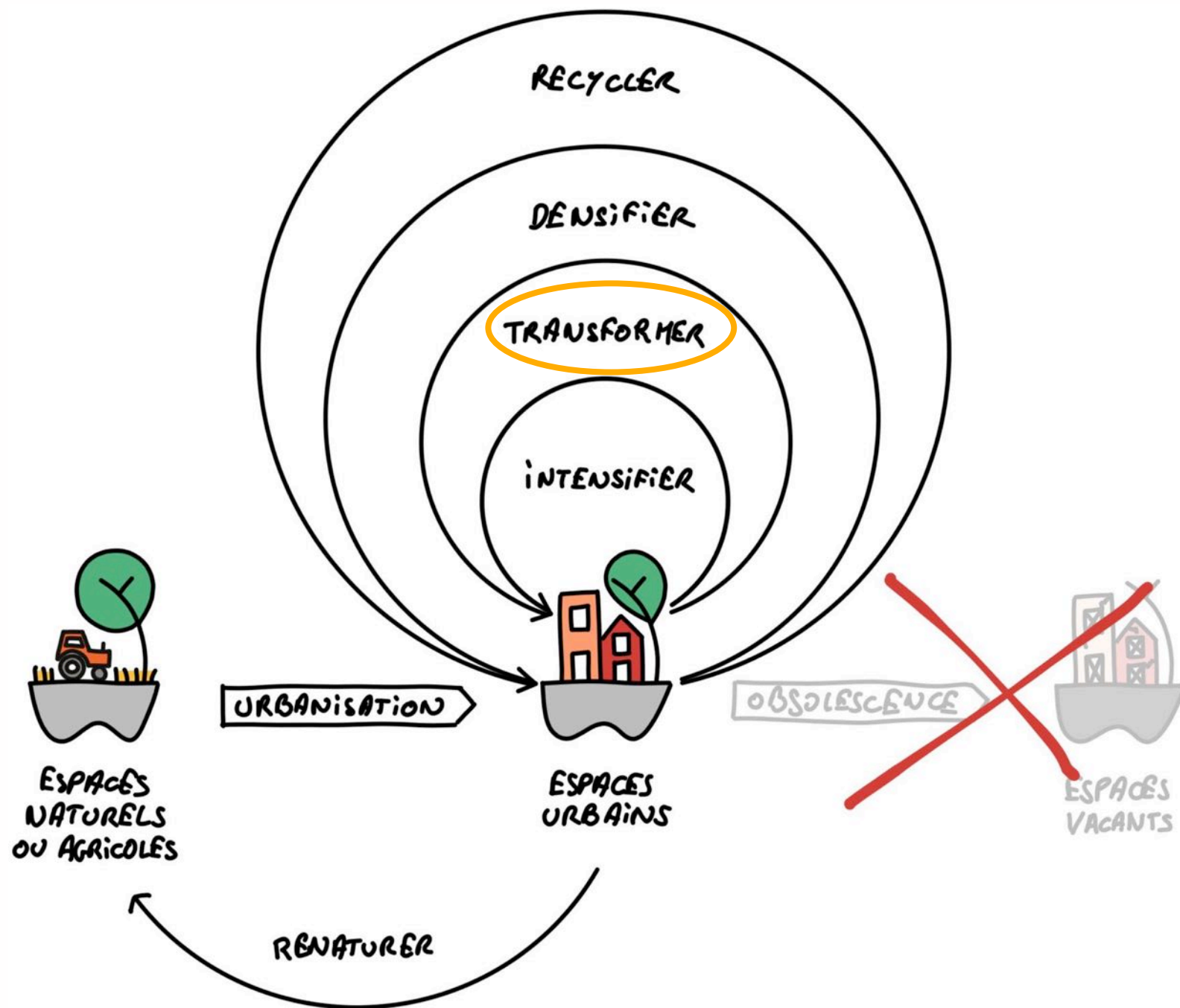
## Salles de classe ou logement de vacances ?

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.





# ... à l'urbanisme circulaire



# Grimper sur les toits



Vendredi architecture / Le Guérandais

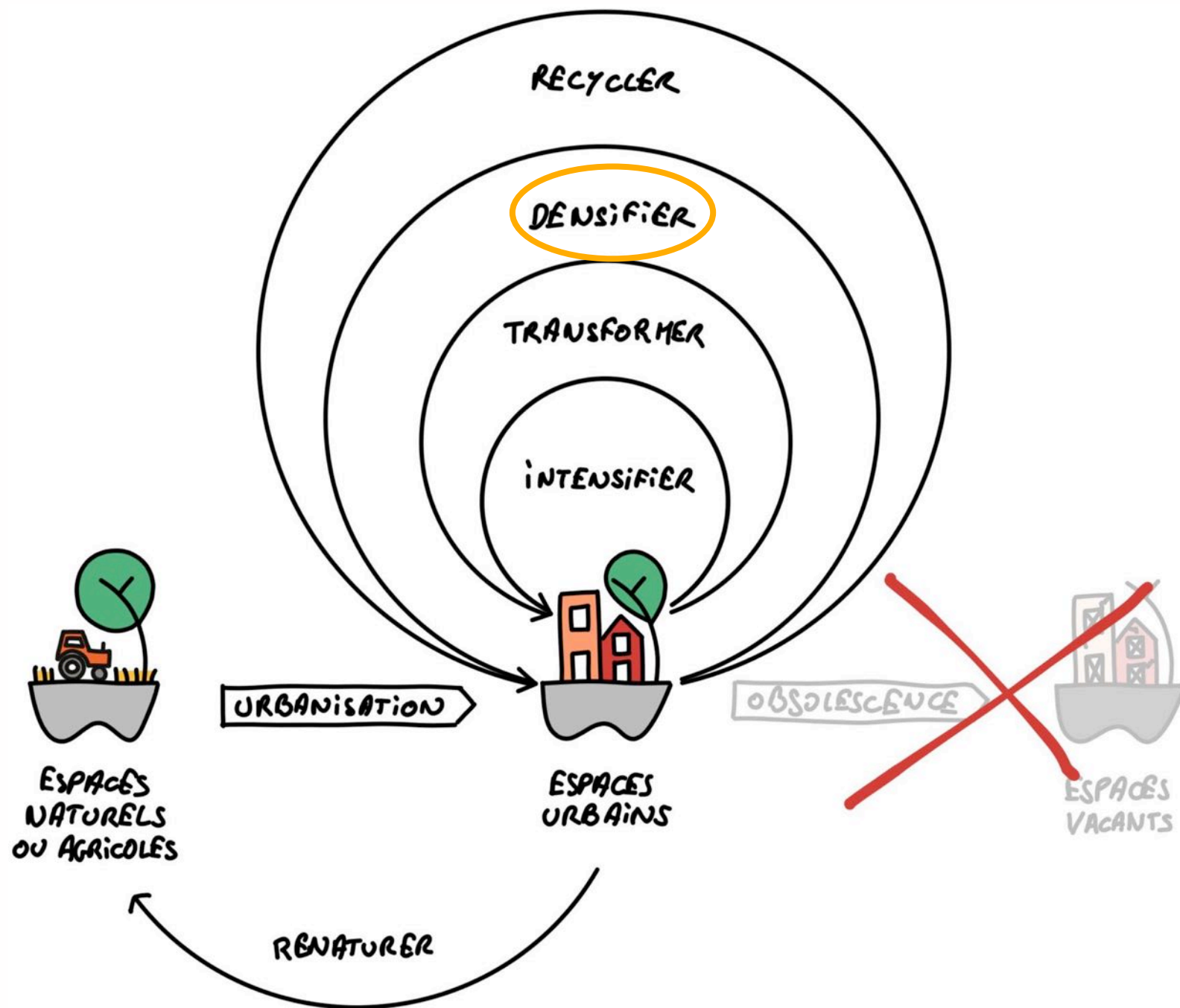
Saint Nazaire



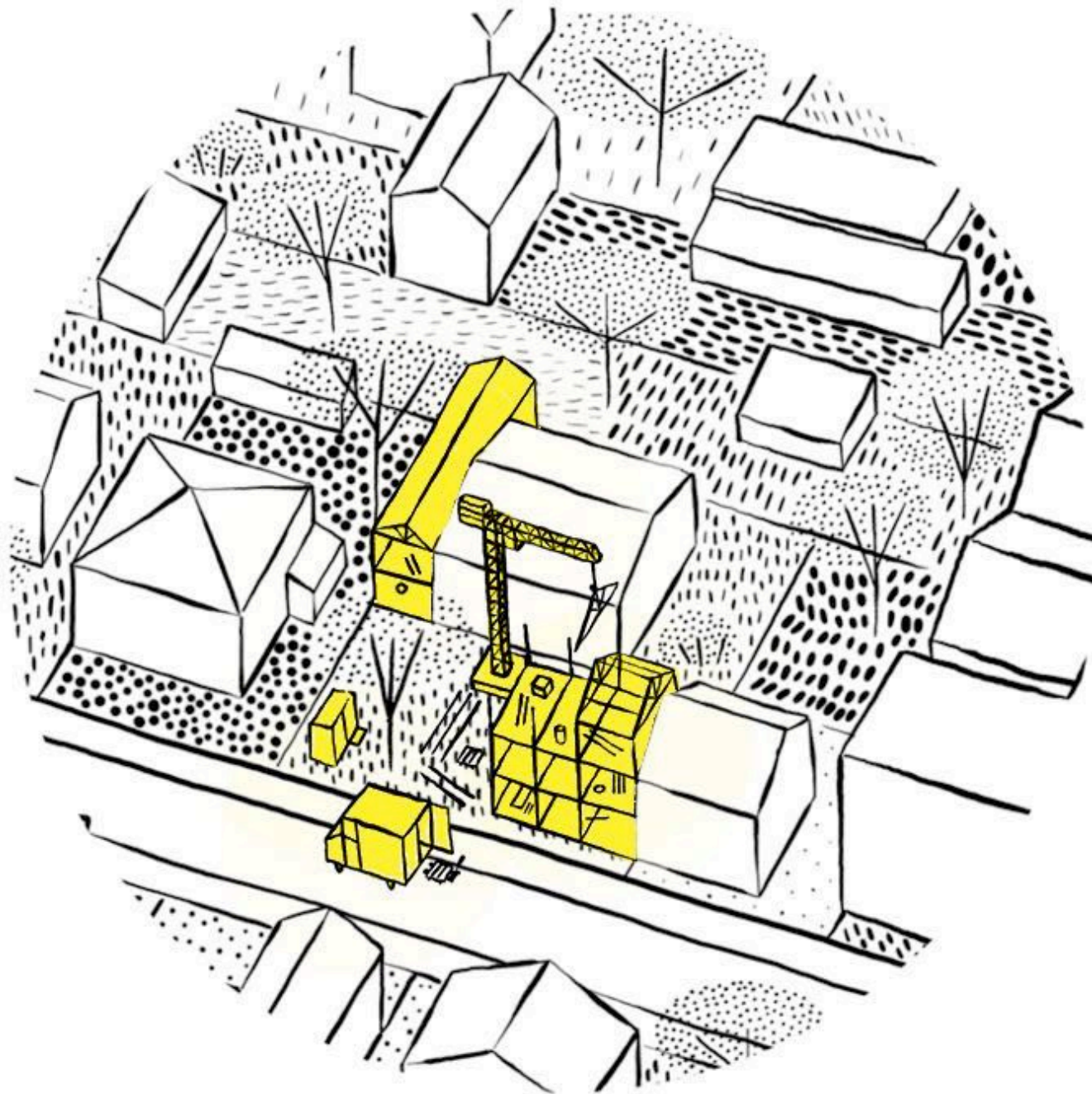
Anne Demian / Black Swan, Strasbourg

<https://www.annedemians.com/projets/black-swans/>

# ... à l'urbanisme circulaire



# Transformations pavillonnaires



## (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 :

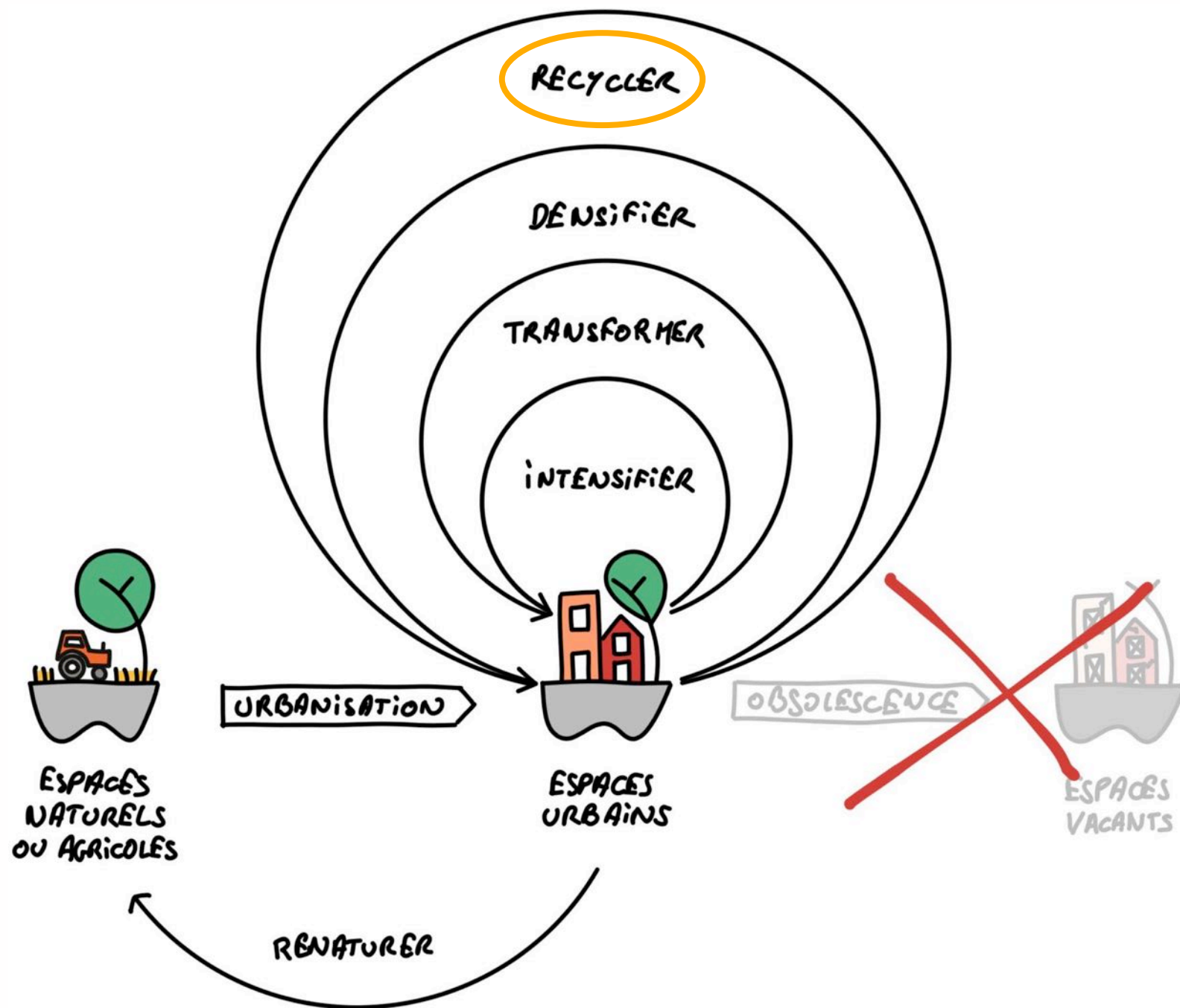
- démontrer qu'il y a de la place (presque) partout
- alliance public et privé et dialogue très en amont, en supprimant la rupture diffus / aménagé
- densifier bâti et nature
- faire de bons exemples



## Le foncier économique : un impensé



# ... à l'urbanisme circulaire



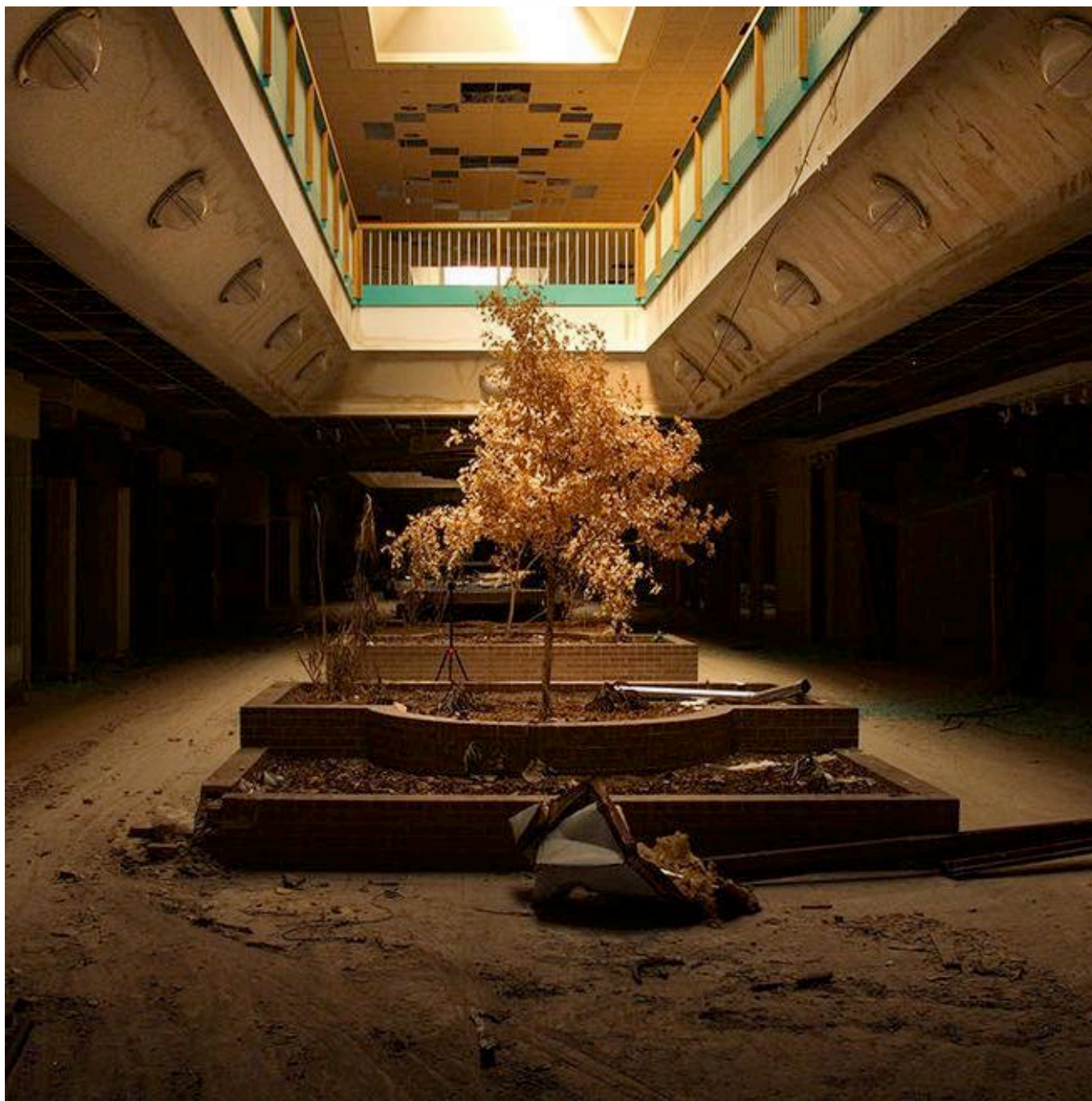


## Friches d'aujourd'hui



Les friches ne sont pas qu'industrielles.

## Et de demain





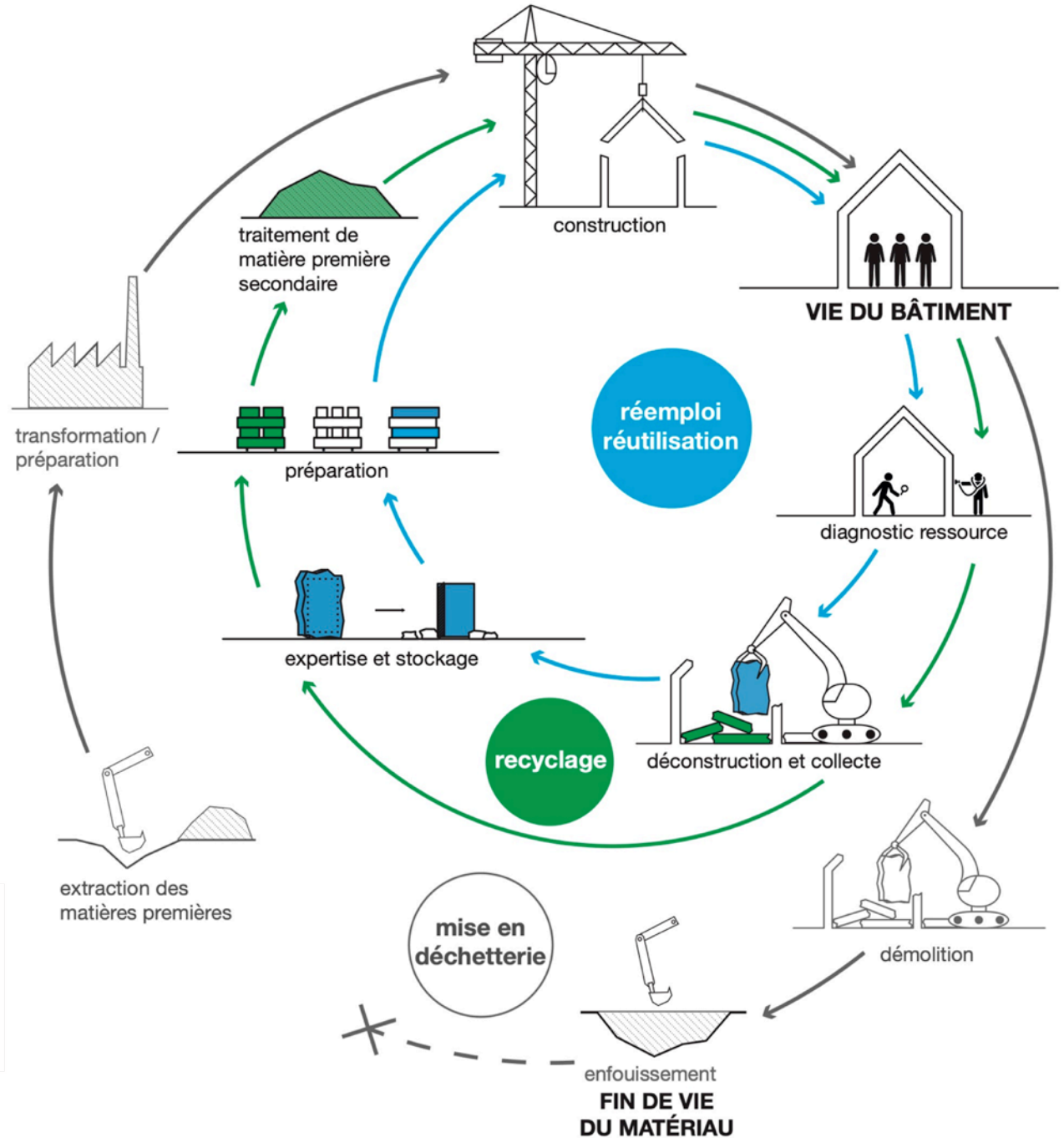
Aux USA, mutations d'espaces commerciaux abandonnés en espaces logistiques.

<https://www.wsj.com/video/why-amazon-is-gobbling-up-failed-malls/FC3559FE-945E-447C-8837-151C31D69127.html>

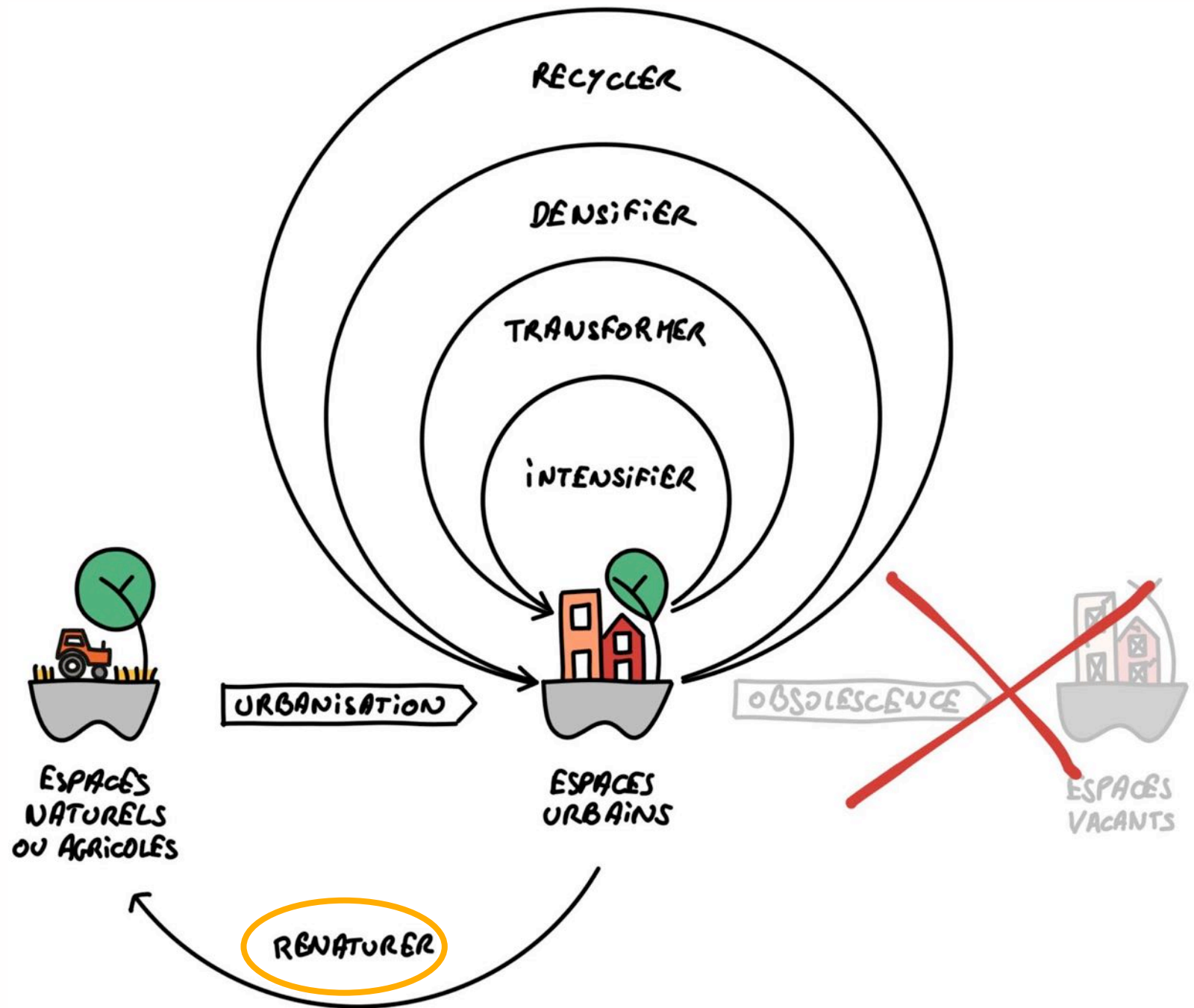
dixit.net

# Faire la ville en circuit court

-  réemploi et recyclage procédés d'économie circulaire en filières courtes et locales
-  économie linéaire avec rupture de filières et mise en décharge des matériaux



# ... à l'urbanisme circulaire



## Renaturer les sols



## Renaturer les sols



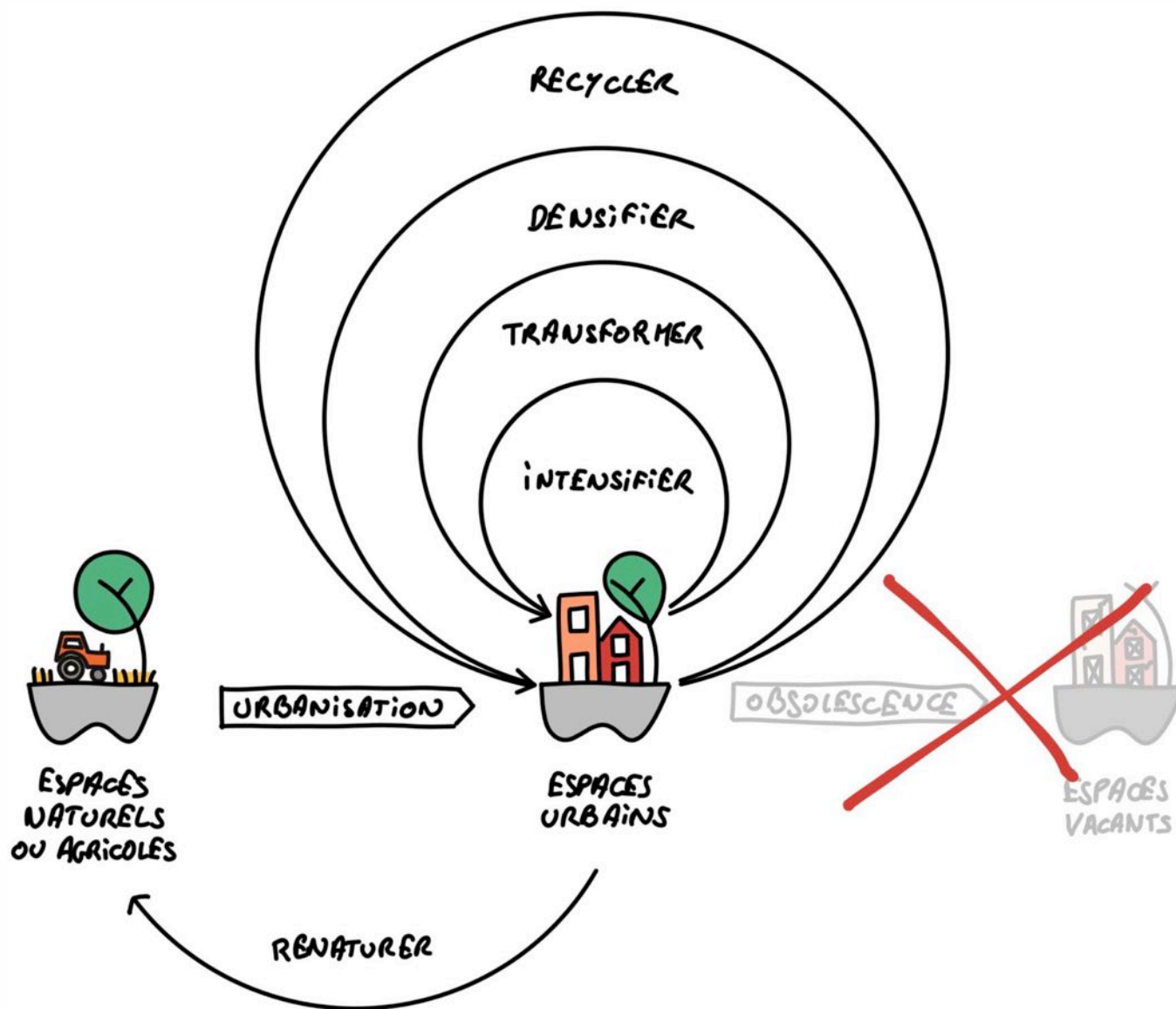
L'île du Ramier à Toulouse : Renaturation de 13 hectares pour créer un parc public.

[https://actu.fr/occitanie/toulouse\\_31555/en-images-toulouse-fini-le-goudron-une-vaste-prairie-a-reancien-parking-du-parc-des-expos\\_43473132.html](https://actu.fr/occitanie/toulouse_31555/en-images-toulouse-fini-le-goudron-une-vaste-prairie-a-reancien-parking-du-parc-des-expos_43473132.html)



# MANIFESTE

# Faire la ville frugale



Se saisir de la clef du sol pour inverser les priorités pour le demi-siècle à venir : transformer la ville au lieu de l'étaler.

L'usage des sols est un précurseur de l'usage des ressources matérielles et énergétiques.



# Faire la ville de la proximité



La ville de la proximité donne la liberté de laisser sa voiture au garage.

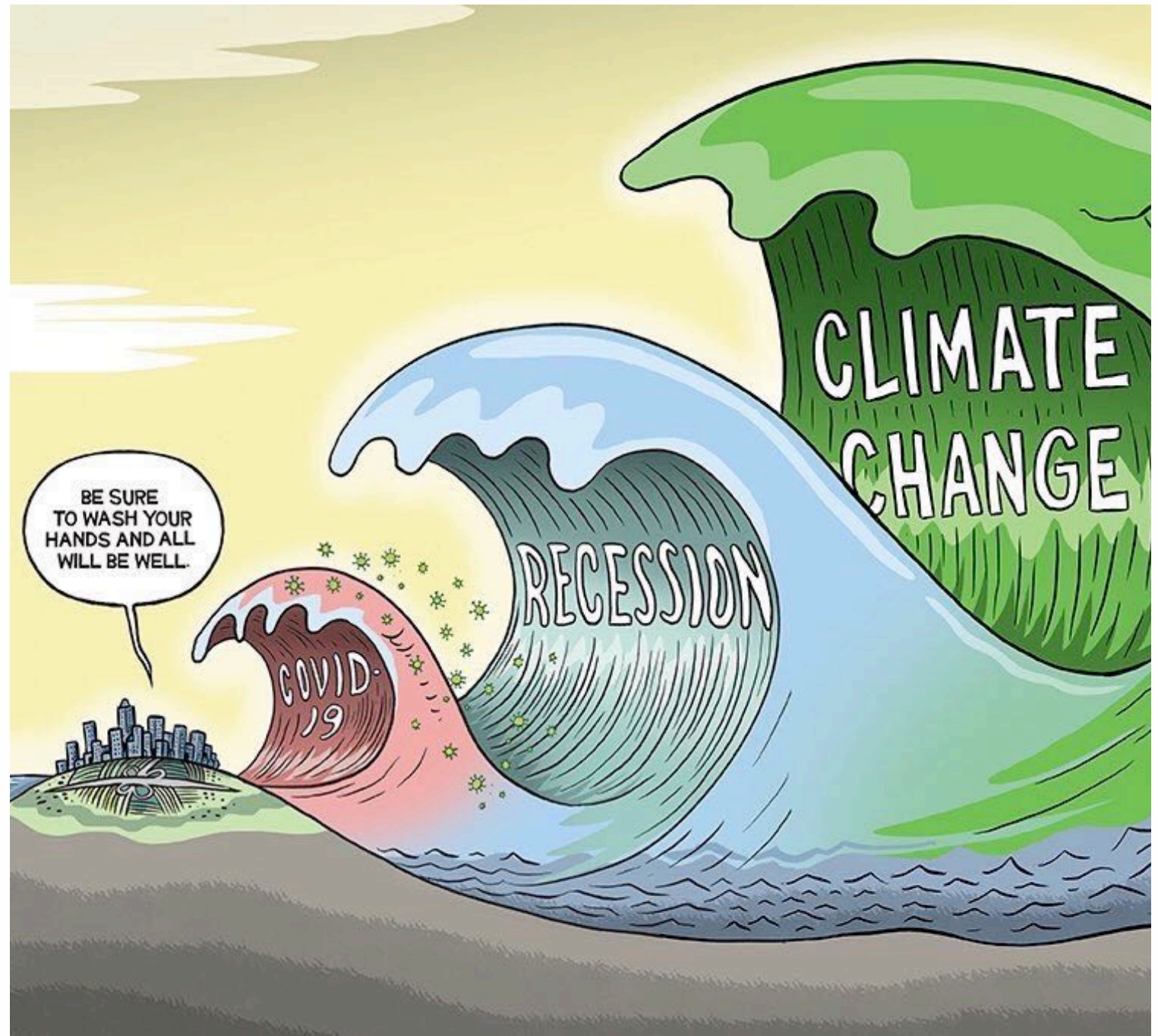
Amener les services et l'emploi à proximité des logements.

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

Faire la ville  
pour tous



# Faire la ville adaptative



## Révéler le foncier invisible

- Méconnaissance des potentiels de la ville existante : repérer les temps et les espaces pour les activer.
- Focalisation sur les friches industrielles, mais toutes les boucles ont des potentiels
- Mettre en place des observatoires permanents de l'étalement ET des alternatives possibles

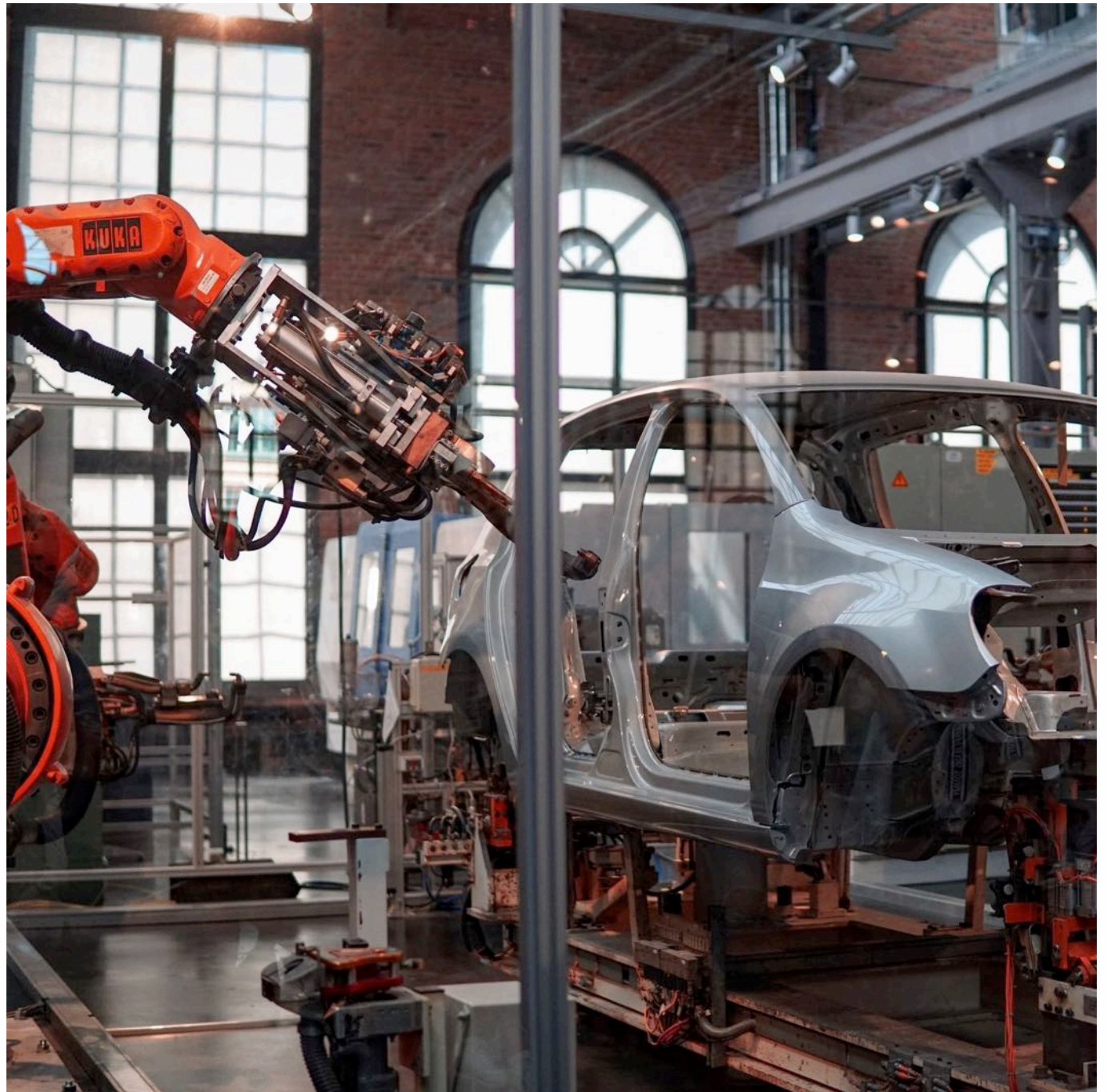


## Changer de matière grise



- 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

**Massifier n'est pas industrialiser**

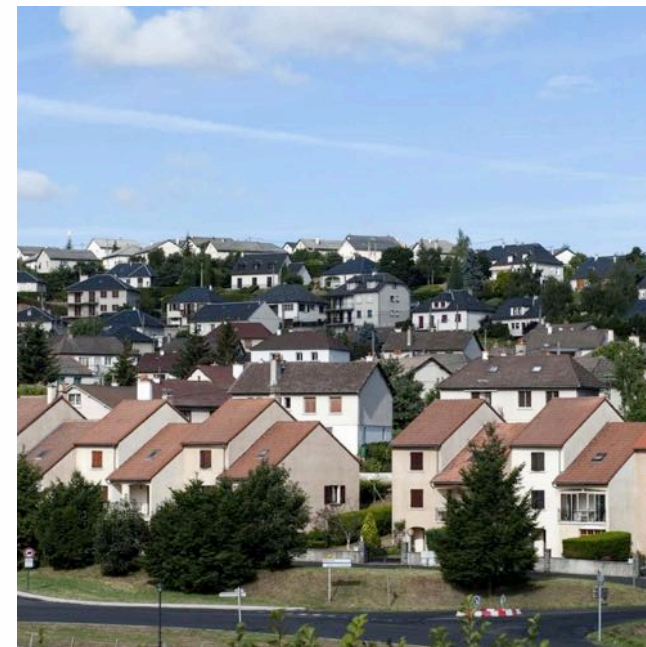


## Forger les outils

- Se préoccuper (enfin) des temps courts et longs
- Développer les outils opérationnels du recyclage urbain
- Admettre que certains espaces fonciers essentiels ne sont pas bien gérés par le seul marché
- Mettre en place des acteurs du temps long qui veillent sur les sols stratégiques : les sols communs



# Assurer la cohérence



- Un modèle, mais 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
- Un projet de territoire n'est ni agricole ni urbain.
- Il ne peut être élaboré à l'échelle communale
- Il doit transcender les limites administratives étroites des interco.

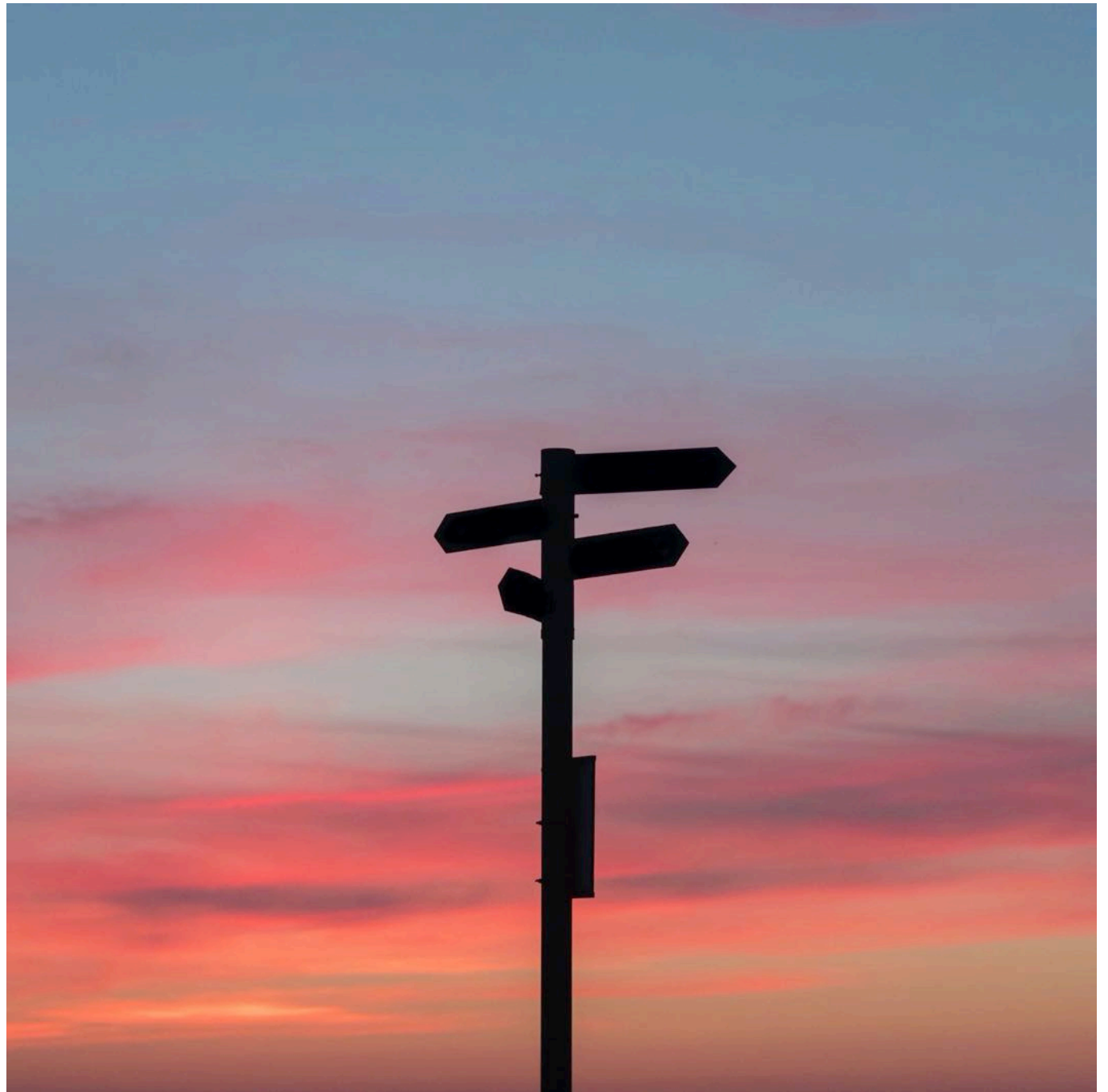




# Penser systémique pour repenser le système



# Bifurquer



# Nécessité



# Opportunité

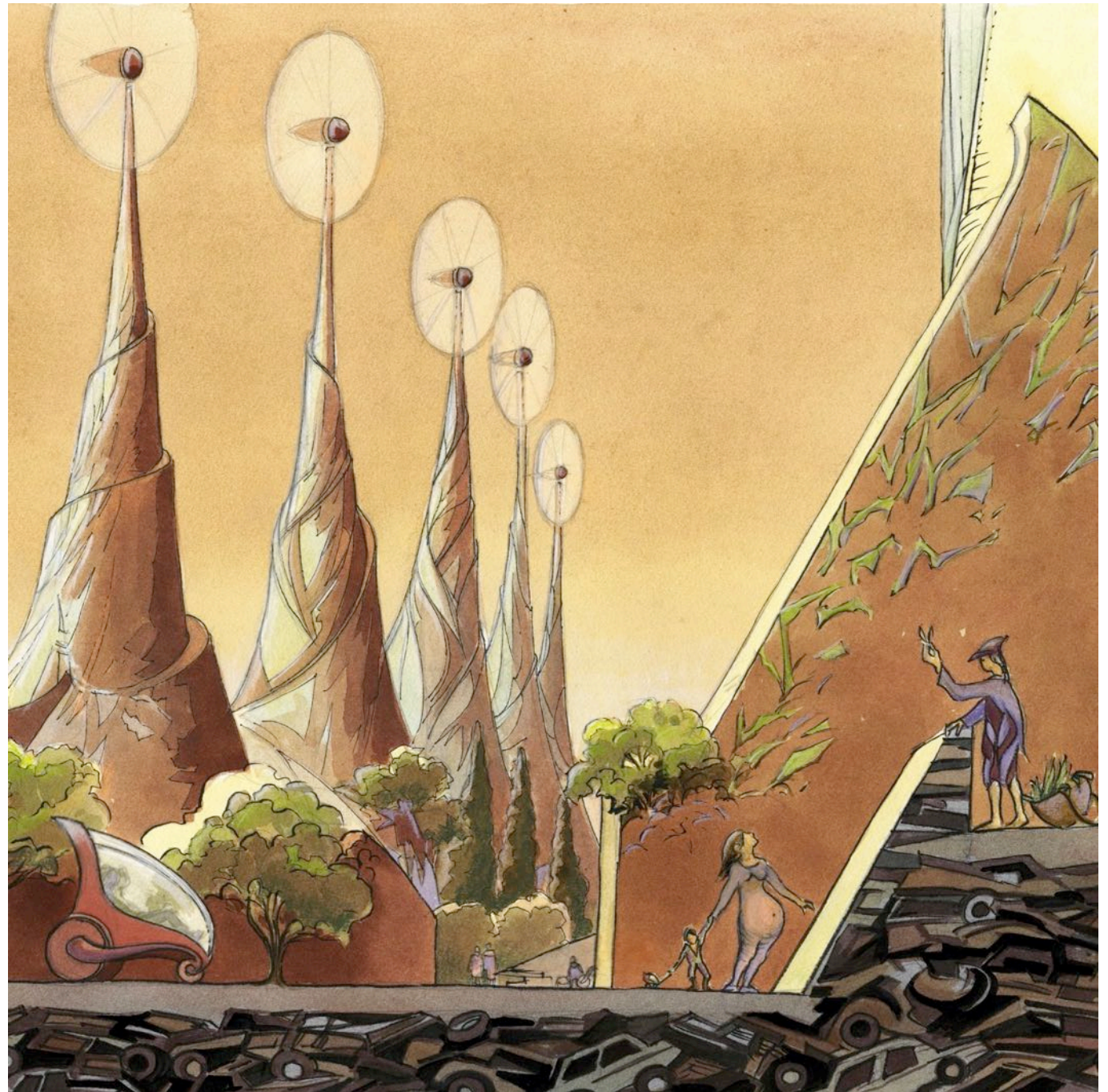
Nécessité et opportunité :

**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.



La newsletter du mercredi :  
[dixit.net/newsletter](https://dixit.net/newsletter)

