

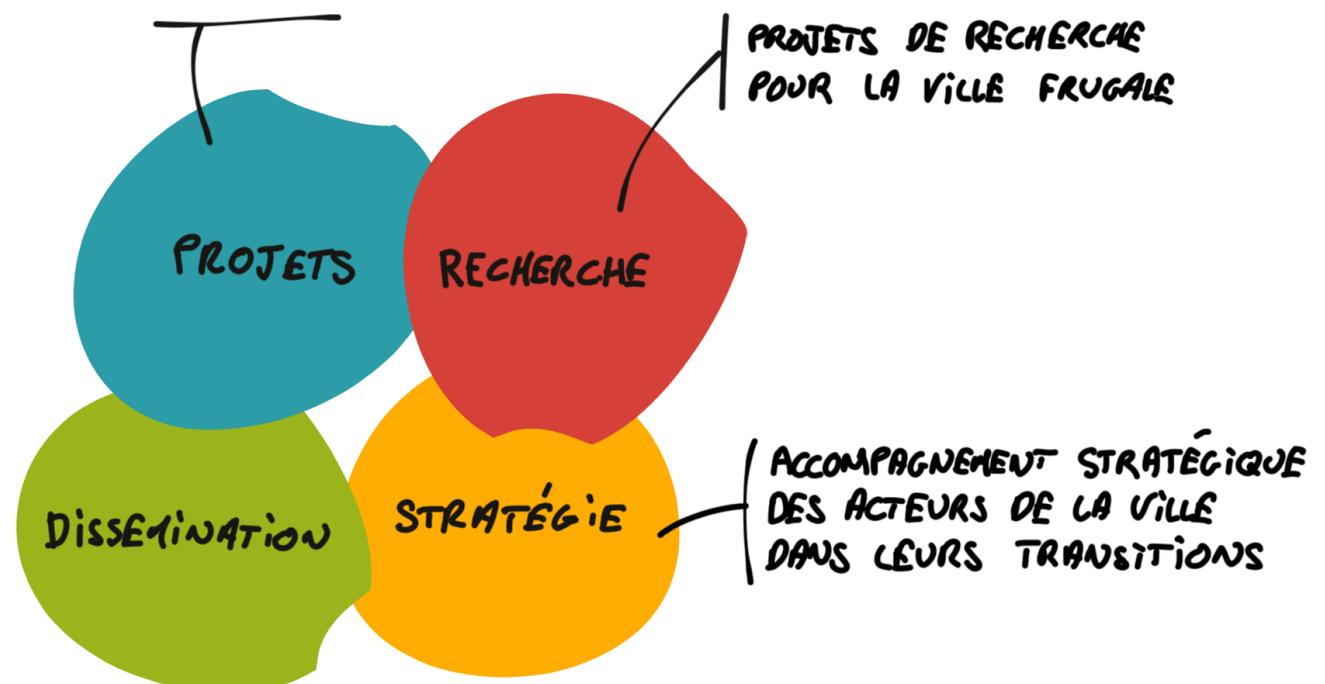
POUR UN URBANISME CIRCULAIRE

Sylvain Grisot





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

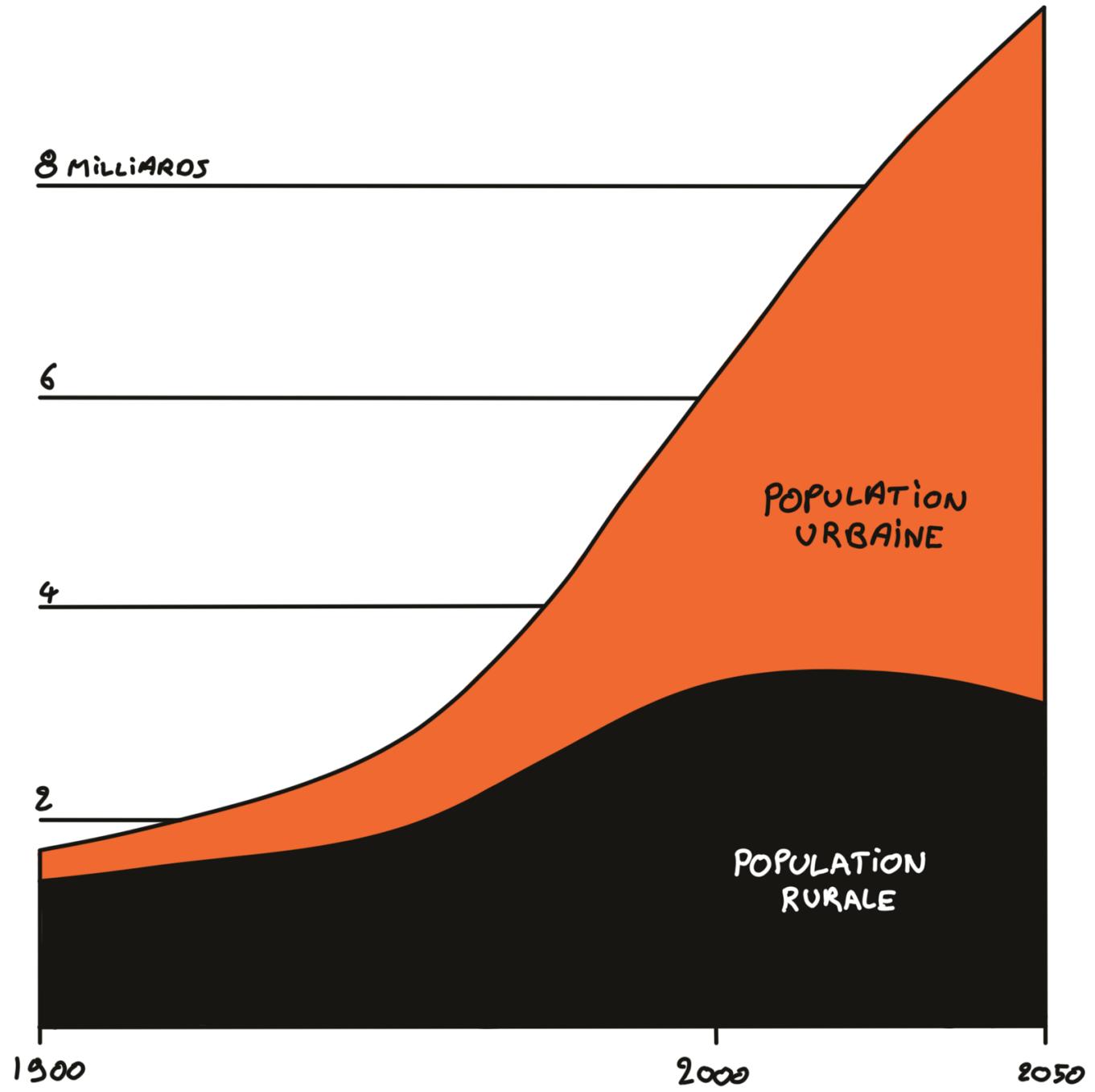


Sylvain Grisot

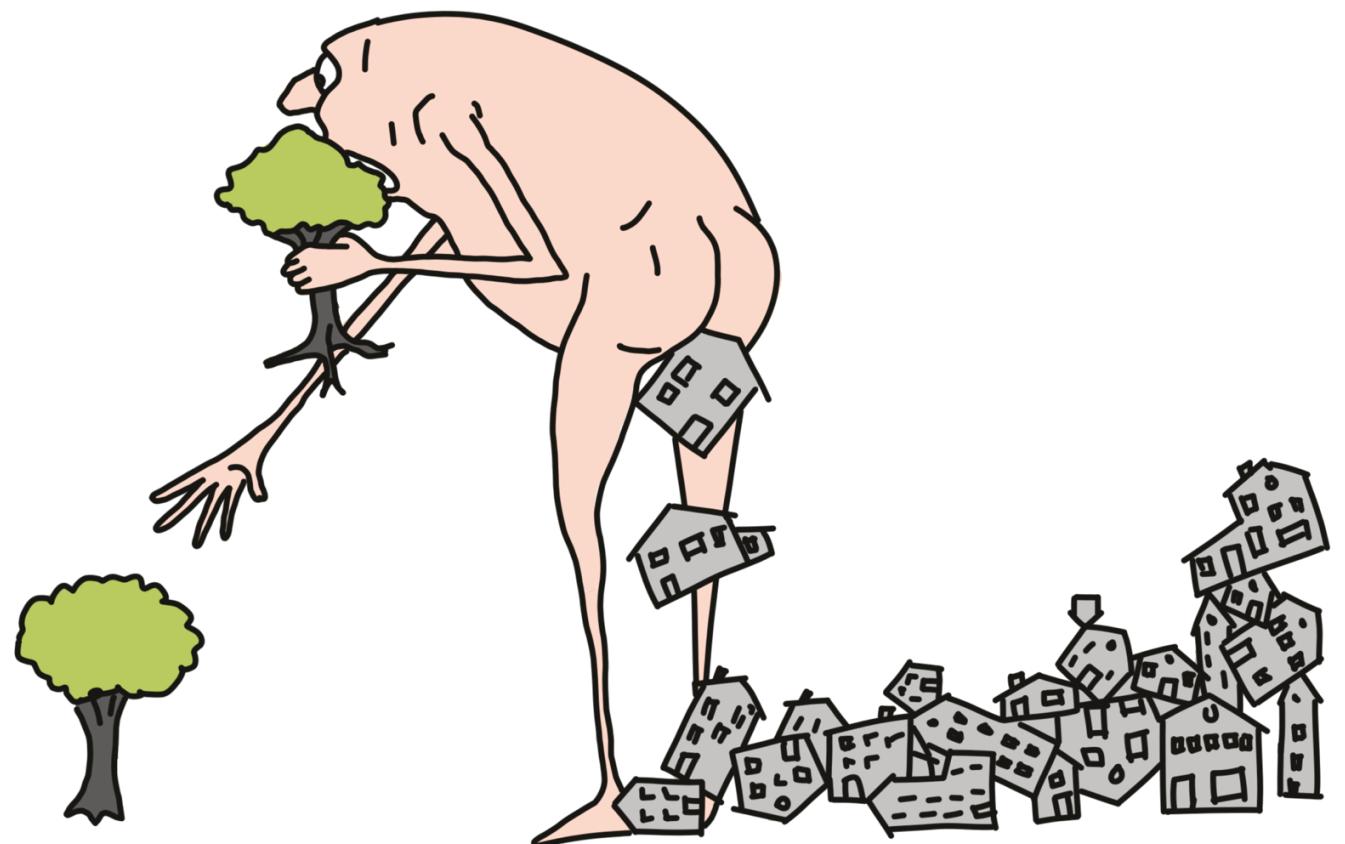
email : syg@dixit.net
twitter : [@sylvaingrisot](https://twitter.com/sylvaingrisot)

The background features a minimalist design with large, organic, flowing shapes in a bright orange-yellow color against a white background. These shapes resemble stylized clouds or liquid droplets.

L'IMPASSE







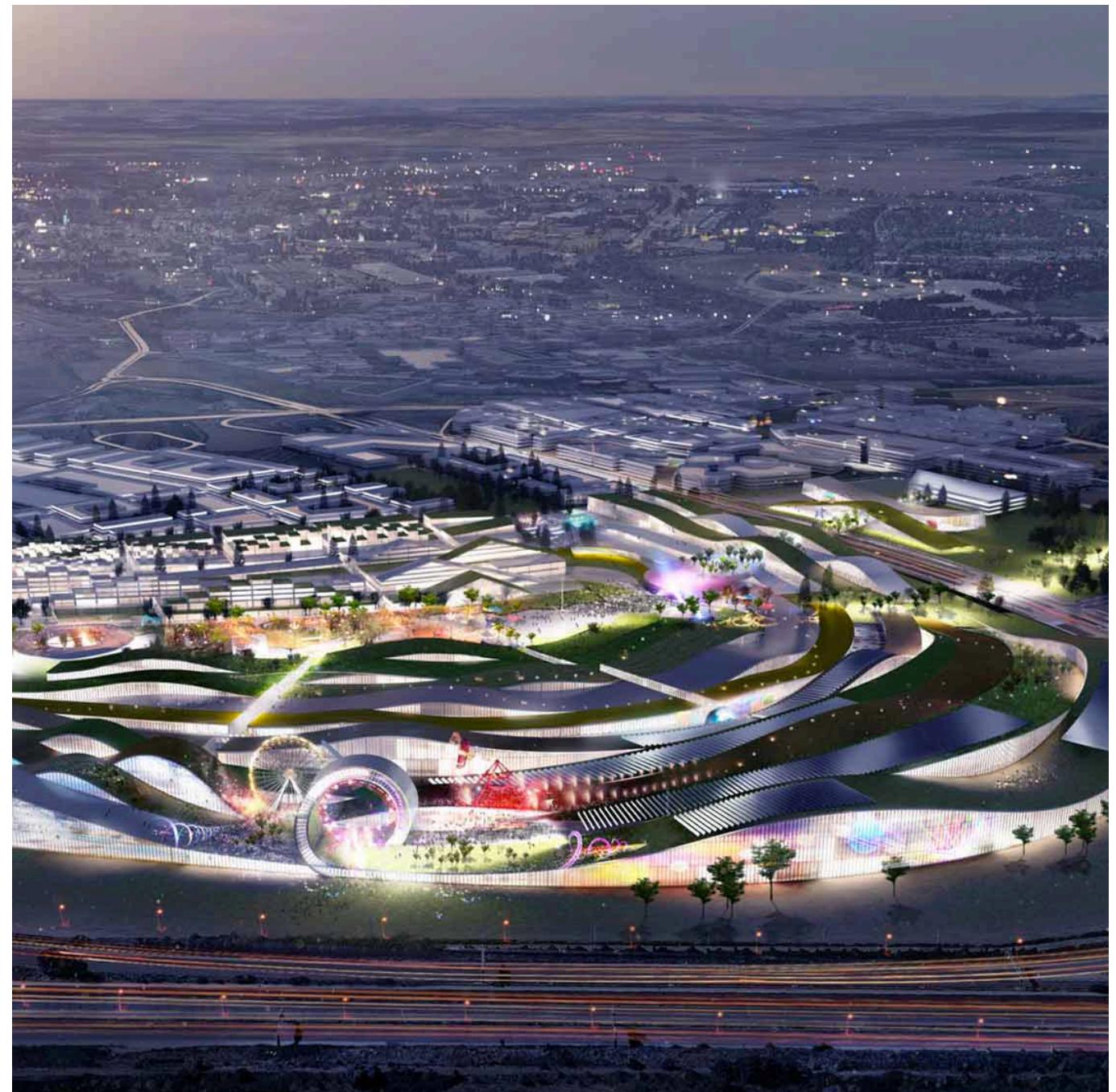
Combien d'années faut-il pour urbaniser l'équivalent d'un département en France métropolitaine ?





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

Soit 20 #NDDL

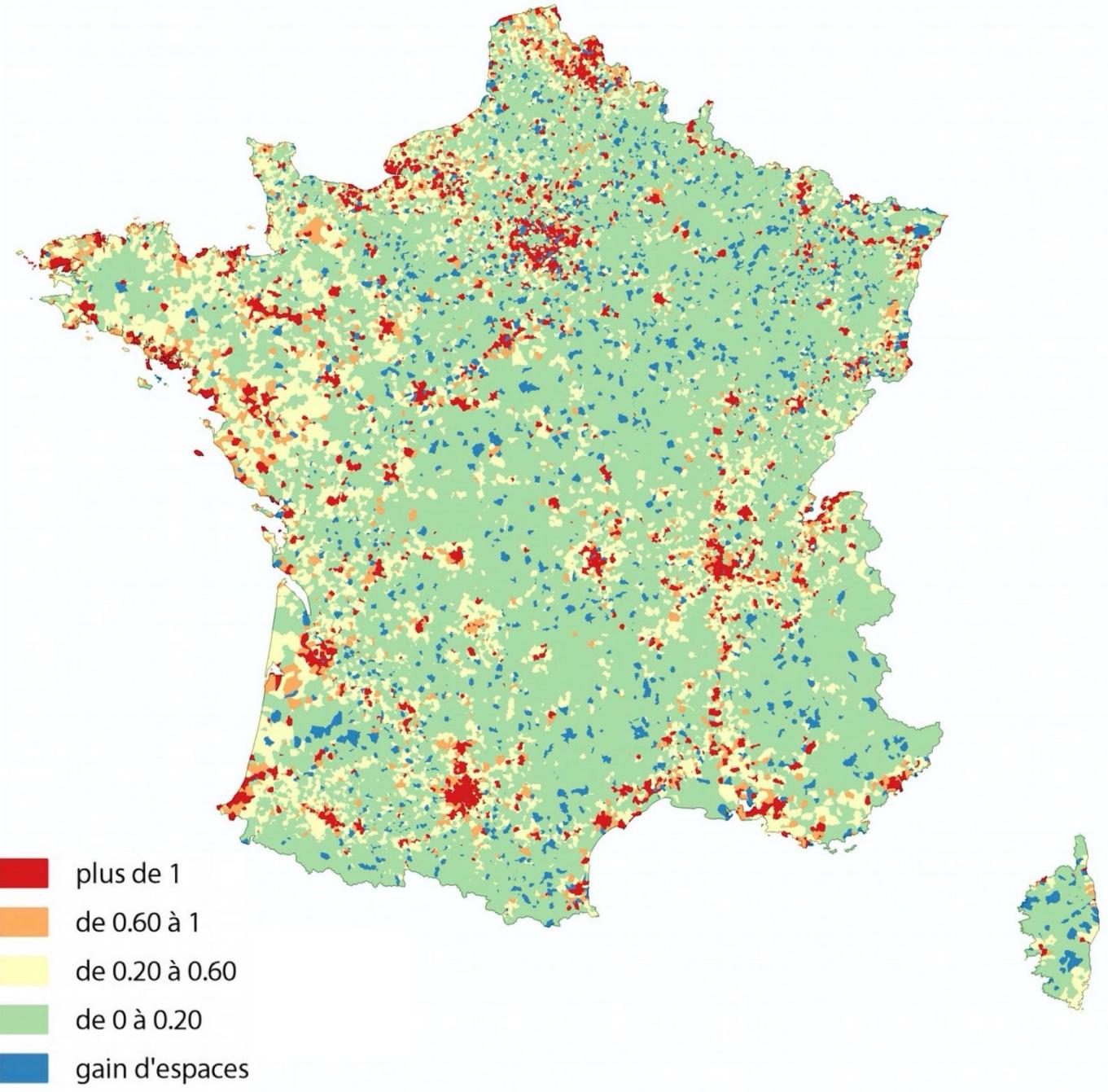


375 #Europacity



5 terrains de foot... toutes les heures.

Croissance ?



Croissance ? également !

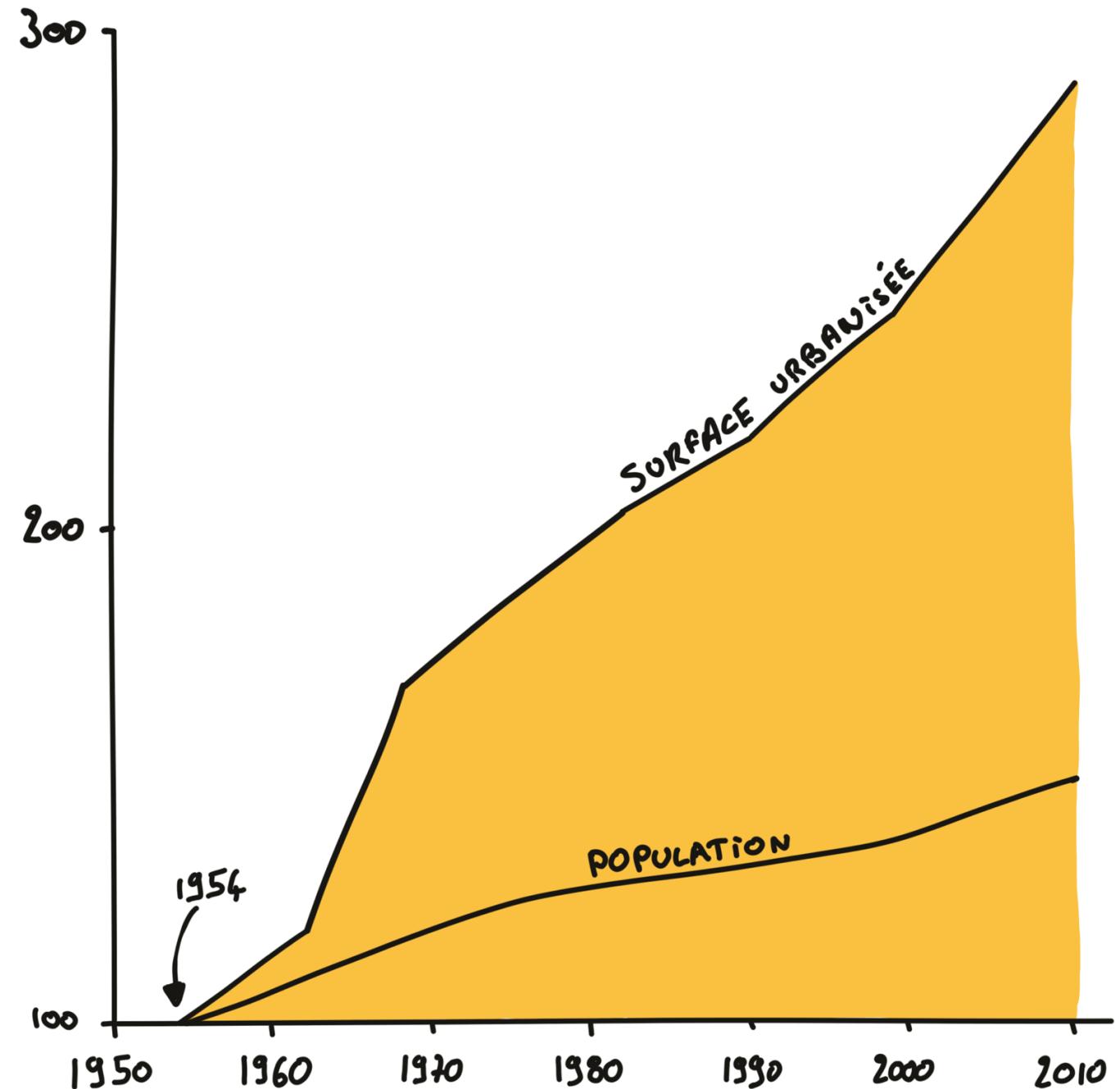
2010-2015

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 pour artificialisé 27 500 ha pour des usages d'habitat, soit + de 25% de la conso. nationale pour l'habitat.

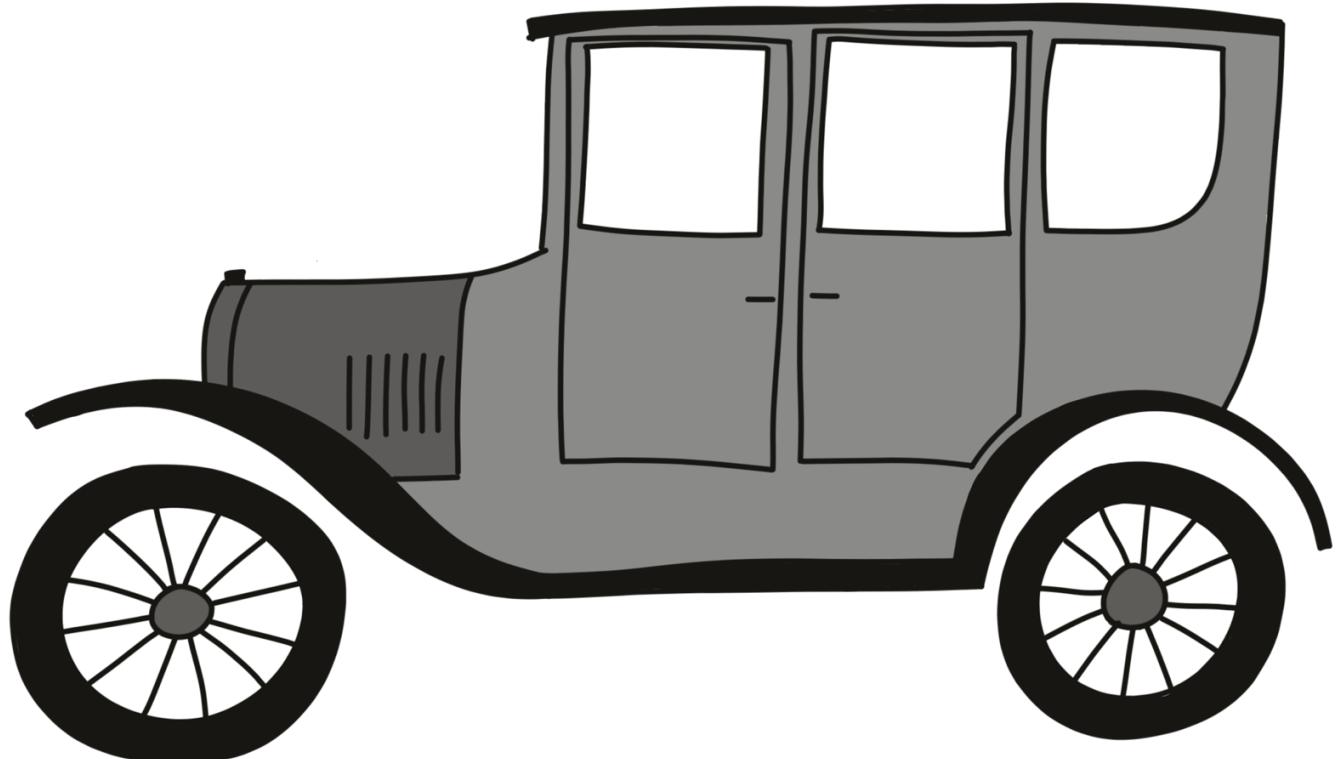
Illustration tirée de : Croissance de la population et des surfaces artificialisées en France. Polèse, Shearmur et Terral (2015)



Où s'étaler ?

Territoires	Part de la croissance du nombre de ménages (2011-2017)	Part de la consommation d'espaces (2011-2017)	
	Urbain	Périurbain	Rural
Urbain	60%	36%	
Périurbain	38%	54%	
Rural	2%	10%	

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.

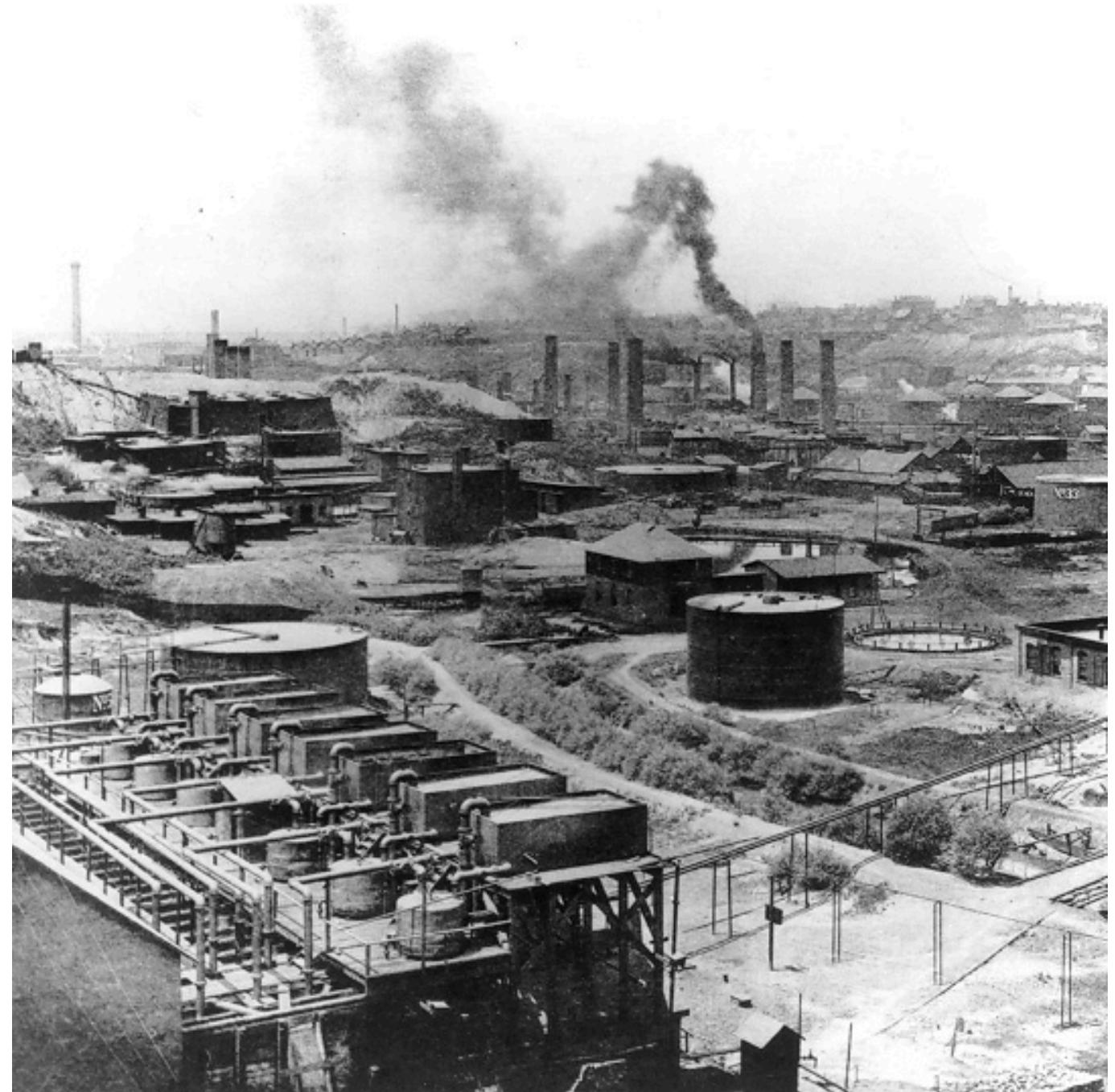
Plus qu'un modèle, c'est évidemment un mode de production. Mais seul, le véhicule ne constitue pas un système de mobilité.

Faire système

1907 : 8% des foyers US sont raccordés à l'électricité, les autres s'éclairent au kéroène / 43000 voitures vendues (utilisent de)

1912 : 16% / 356 000 voitures

1920 : 35% / 1 900 000 voitures





New York, 5th Ave, 1900



New York, 5th Ave, 1913

« 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

THREE need for vigorous nationwide efforts to promote greater road and highway safety have been stressed. However, to call a conference of representatives of the various agencies interested in combating the steady increase in vehicular accidents, the conference will be held at Washington on Dec. 28. It will treat the subject from several angles, including statistics, research, engineering, law, engineering, city planning and zoning, insurance, education and the motor vehicle and public relations.

THIS history of war expense is to be divided into two parts: one relating to the expenses of the Army, and another relating to the expenses of the Navy. The expenses of the Army will be treated first.

1917. The earliest material deals with the artillerymen. The men in the service were men only, and the women were not included.

1917. Many of our men were killed in action or died of wounds in the service. The number of deaths was 1,000,000 in the World War. This is about the same as the number of deaths in the Civil War. There were 1,000,000 fatalities during a month when we were fighting with the Germans. The 1,000,000 deaths were due to accidents in the United States.

The greatest single death factor in the war was, however, held to be the influenza. It is estimated that 25,000,000 Americans died of influenza. According to one estimate, 100,000,000 Americans were infected with influenza. There will be no increase of taxes than \$2,000 for 1918.

1918. The beginning of October approached, and the 1,000,000 winter soldiers had already been

A conference called by Senator Blawie for next month will recommend the discontinuation of state and federal grants-in-aid. A committee of the Senate was appointed by Mr. Blawie to supply the conference with a clearly defined plan of the new program.

The conference is planned to discuss the financial needs of the United States Census Bureau. The Bureau's budget for fiscal year 1953 will be \$200 million, up from \$175 million in 1952. This figure does not include a projected expenditure of \$100 million by the Bureau in 1953, an increase of almost 2,000 million.

While the pitcher started light in automobile accidents, the accident rate last year was given as 16.9 per 100,000 population. The motor car was also involved in other highway deaths. The General Motors division of the American Automobile Association reported that between a train and an automobile is often listed as a true accident. When trains collide, 90% machines, the accident rate is 10.5 per 100,000 population. In 1952, three of the 12,000 were

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



describing them as "the actual highway" in the presence of form in the shape of the ex-governor's note?

"It is only natural when in the consideration of an entire bill one would post-mortem question that the particular section or clause under consideration does not add up to the sum total of all parts not to fall the price of waste moments.

"These days General Departmental Way Commissioners will addressest to health as who were sentinels at the approaches to the city, old veterans again.

The bill, however, provides for an entirely new set of roads. For a kind of alternative and where necessary, even diversionary roads.

Under the proposed Way Commissioner Functions mentioned value of the road and traffic as well as the presence of vehicles will be

its streets and roads. Accordingly, it would be a privileged class who would enjoy such resources. In reality, the immobile citizens are a privileged class.

"Under present conditions there is a deadly competition between predators and rodents for a use of these strips of territory which will allow a modified deadly to its warfare, with the victory to the weaker.

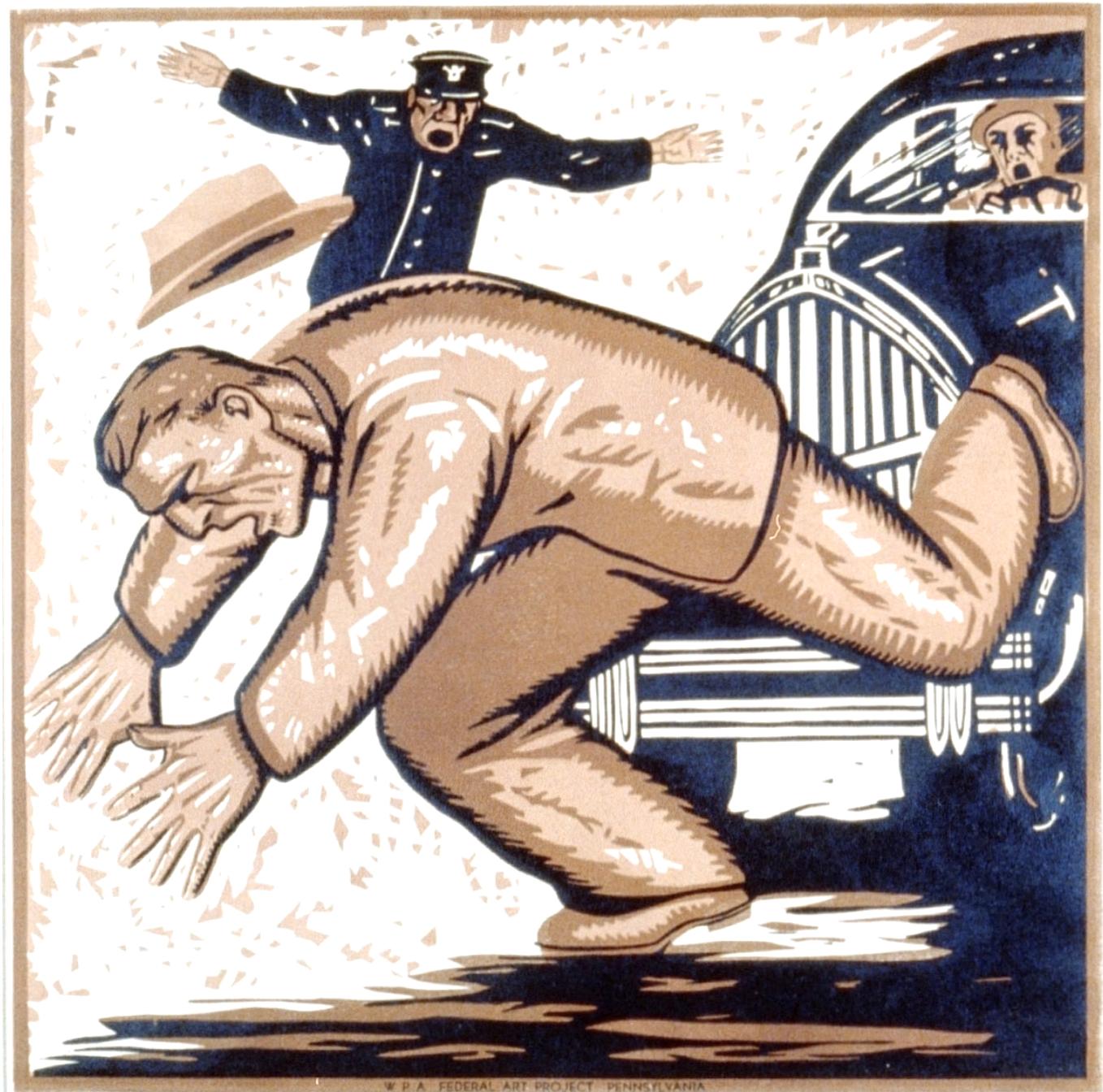
"Probably, the deer harbor a man—or at least a man's heart—within its body, and the same individual it seems to have retained since his birth has not visited the wood. As both men are the brothers and as two Indians cannot occupy one house alone at once, why they have moved, as they do often do, when he is the

"Manifestly, the *... or* cannot go on. The wrangling and snarling cannot continue. However, *... or* will rule. This is the last battle who wins. Mr. Shlesinger will not be able to stop it. The following aged person who becomes the successor attempts a crowning must have some measure of their essence. Conversely, the commanding operator who—with these genes sees the last dust eat him in his effort to dominate—expected otherwise is destined to become a failure."

Four and like the rest of us respect their books
more. I am sure that you have received
our copy and I hope you will accept our thanks.
We have been told continually by
those who have seen it that they regret
not having it published earlier.
Is it wide enough to embrace the "Soviet
Union" as it stands now? Is it not
true that the Soviet Union is bent on pros-
trating them, whether on or off a cross-
roads, without sparing or giving the
slightest consideration to their rights?
The very first thing that we have done
is to accept the wider range in definitions
and advances of our principles which do
not necessarily mean that we are
more or less than we were before.
Those who concentrated on
the never-ending, never-ending trials of un-
derstanding between us and the
Soviet Union, trying up the tightrope as
fast as to upset all resolutions of time
and space, try to thread their way
through the clouds in some air, then
disappear completely.

As to Regulating Journals.
Any regulation of the press must be made with caution. His constitutional rights still exist as before, at least. We place in the hands of any single official trust as the Pitts Commission of one or two other the uncontrolled power to prosecute under the law that he considers is a revolutionary expedient, so neither law well meaning that official nor

**« Il faut tuer Mr Jay
Walker et toute sa
famille. »**

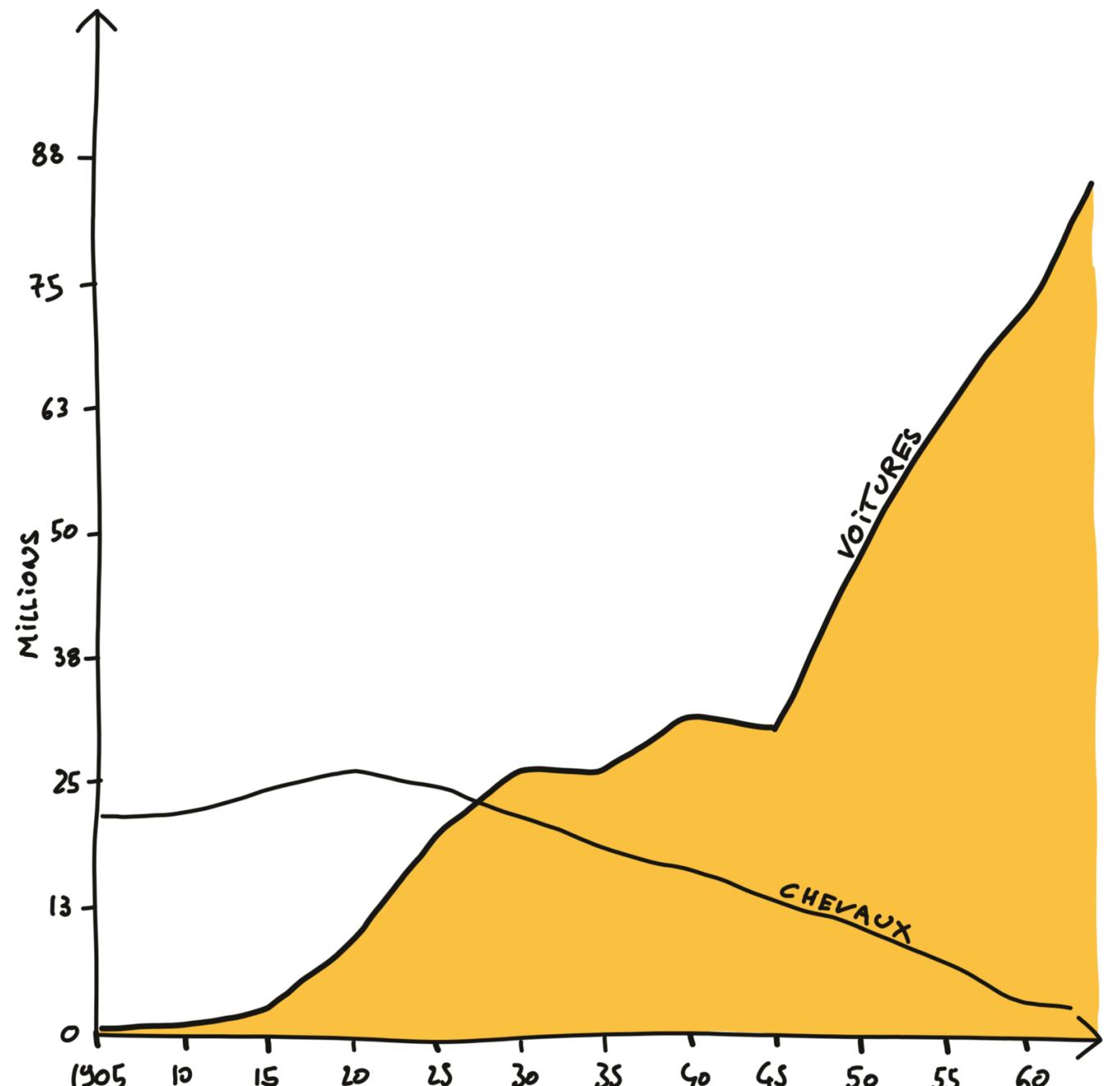


W.P.A. FEDERAL ART PROJECT PENNSYLVANIA

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 boites 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.



**Transformer la ville,
avant le territoire**



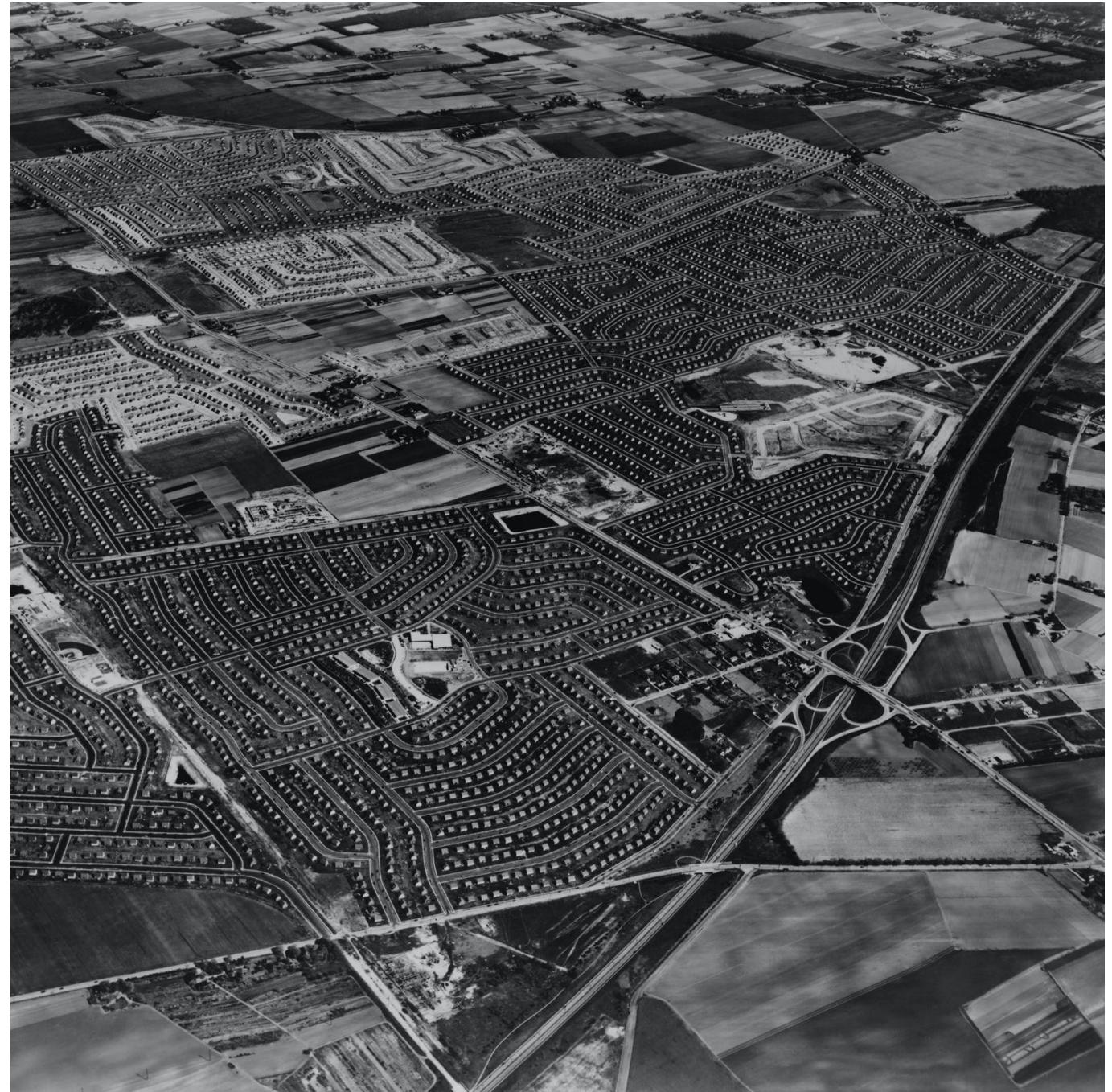
La meute, Place de la Concorde, Paris
Photo by Robert Doisneau (1969)

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



Et le diffuser

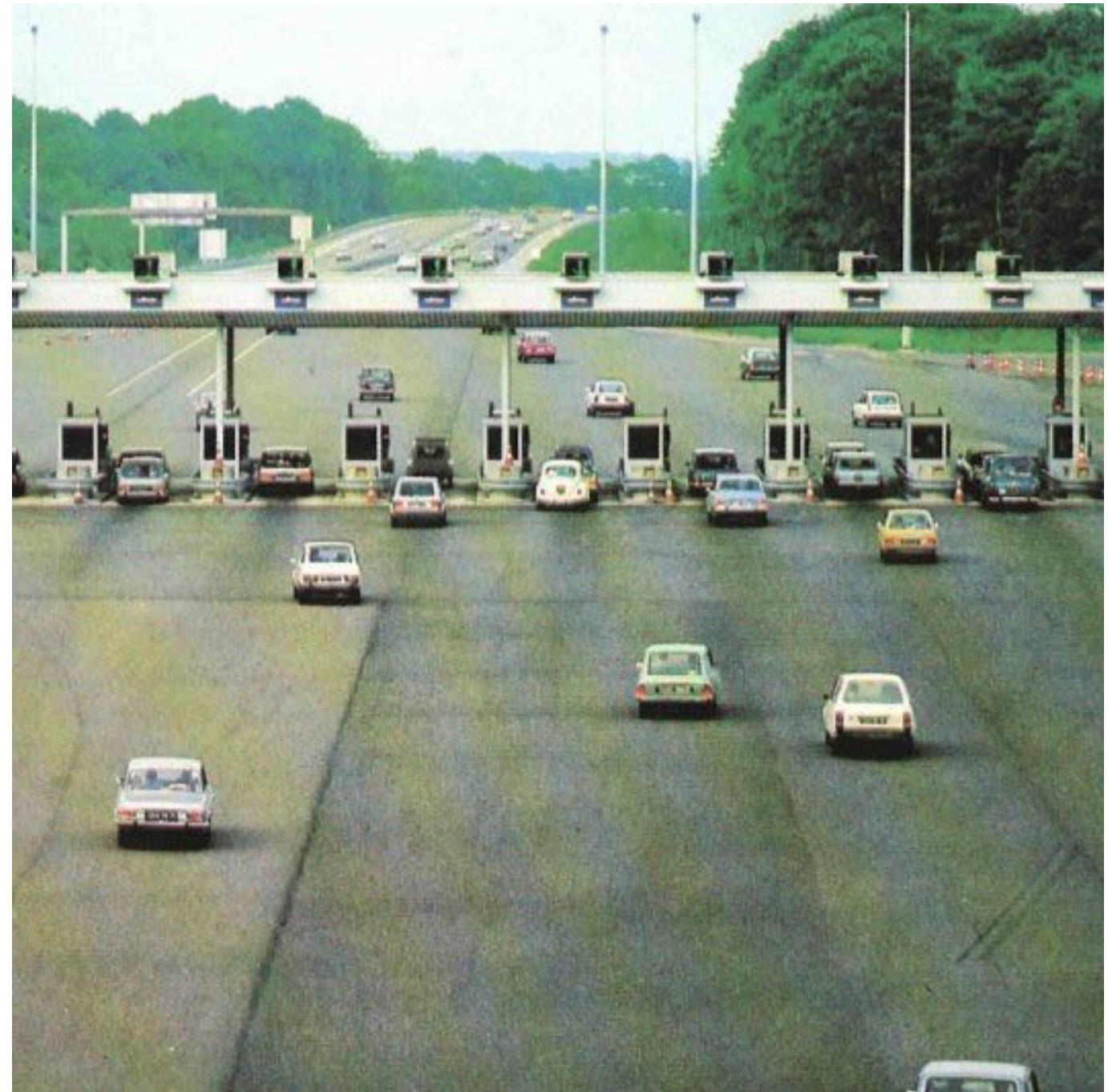
Aux USA, Dwight D. Eisenhower promulgue en 1956 la « Interstate and Defense Highways Act », prévoyant 65 000 km en 10 ans.

1919 – Motor Transport Corps.

Lieutenant-colonel Dwight D. Eisenhower



Transpositions

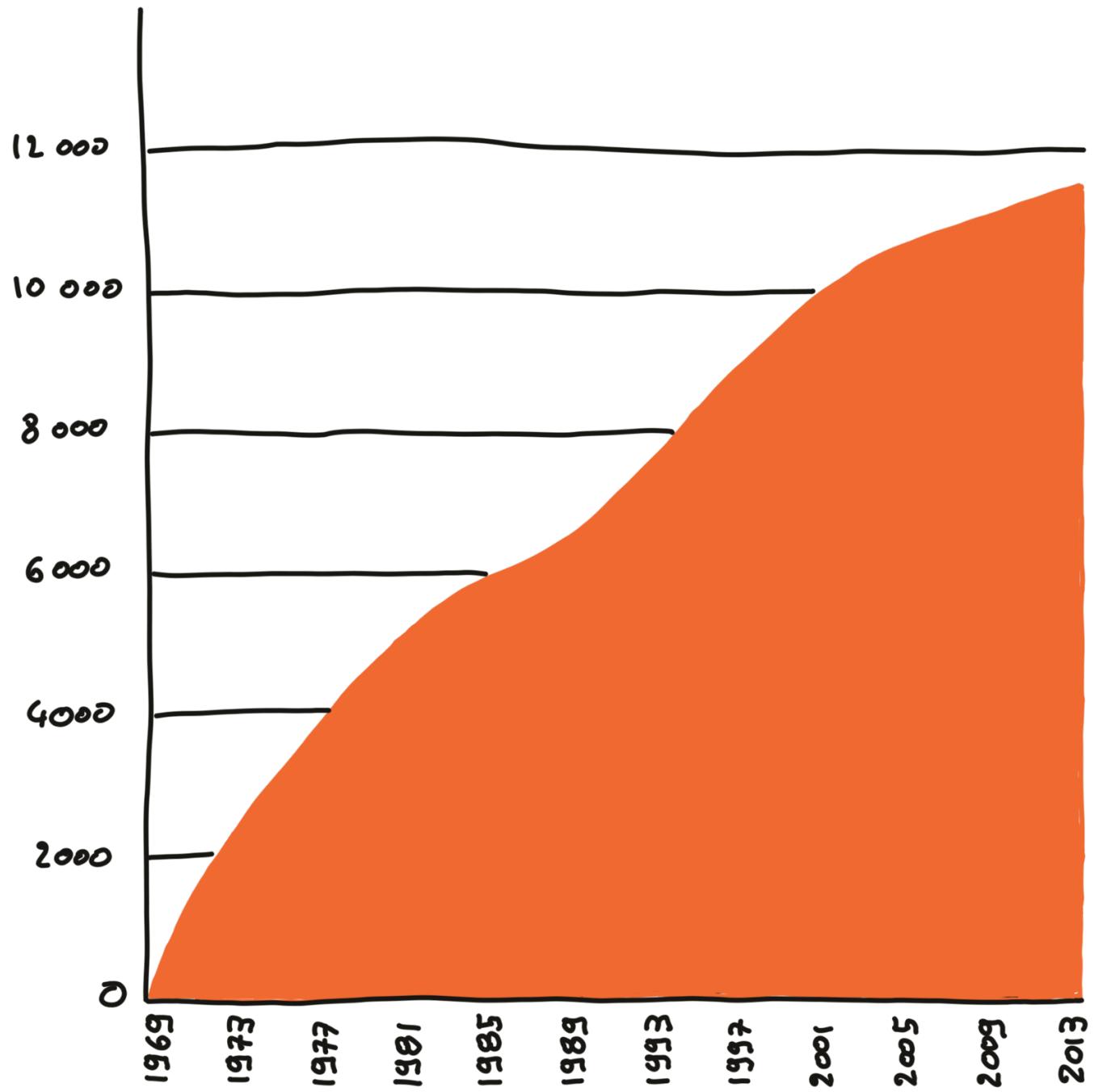


Transformer le territoire

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

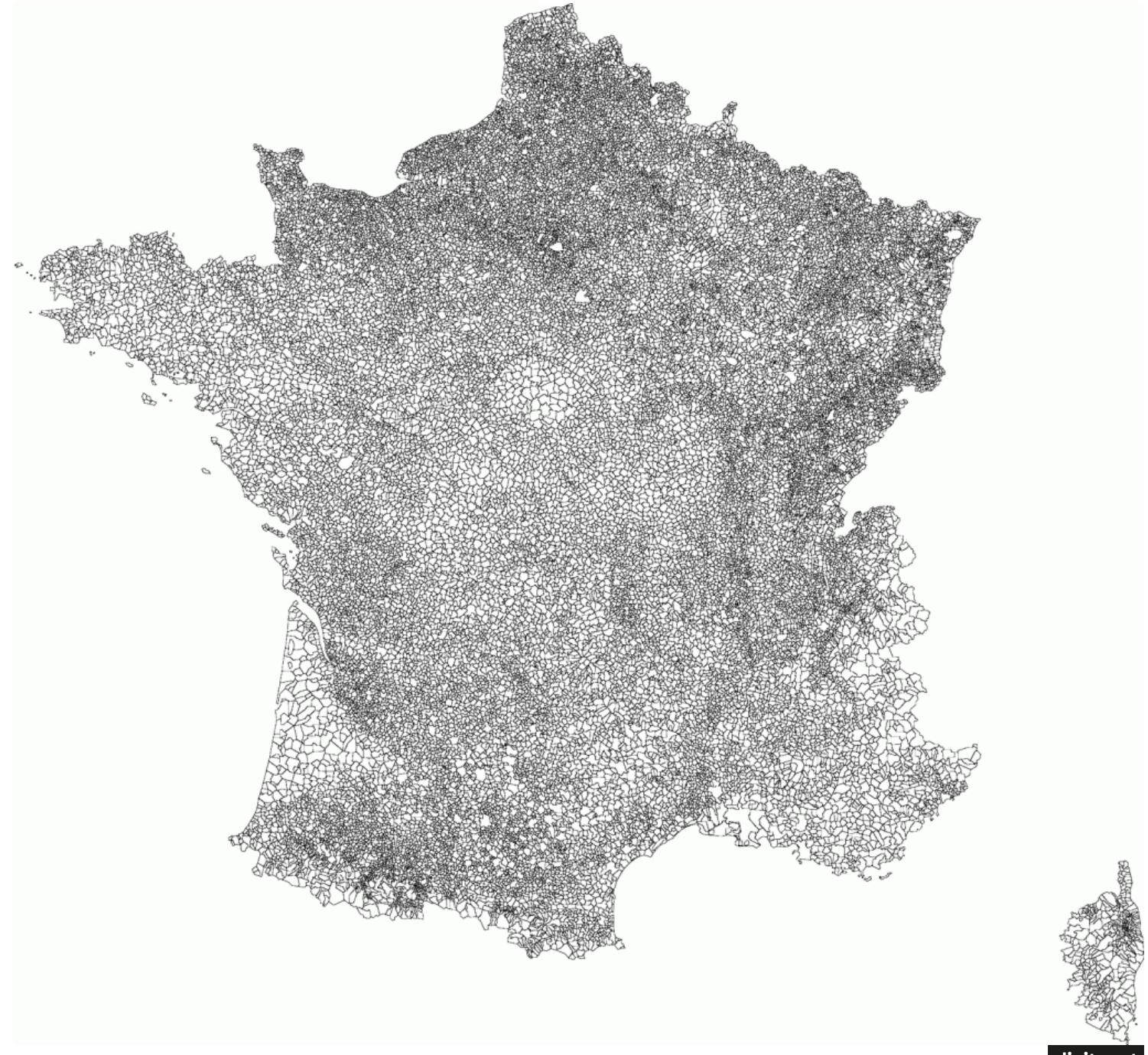


« libérer l'urbanisme »



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

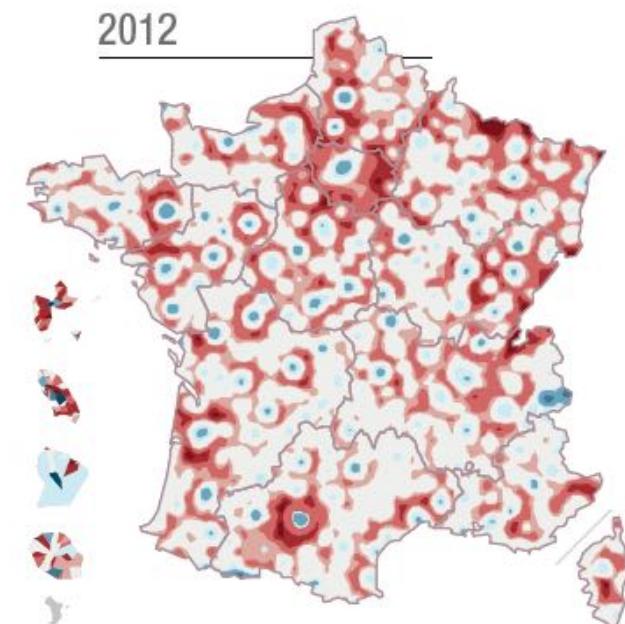
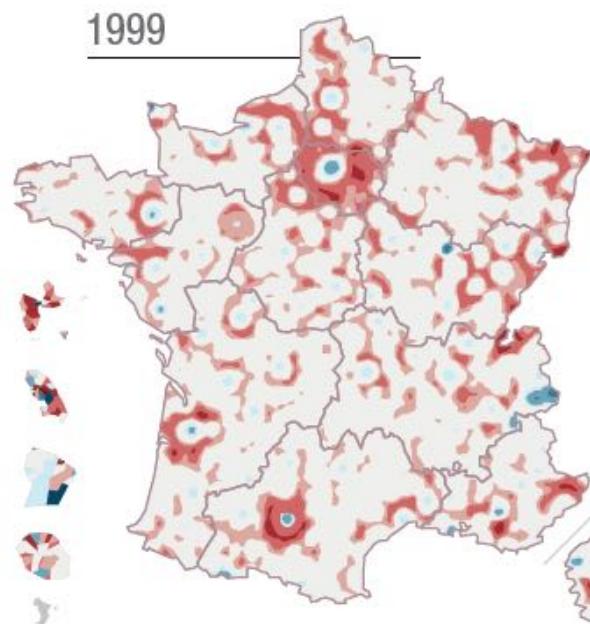
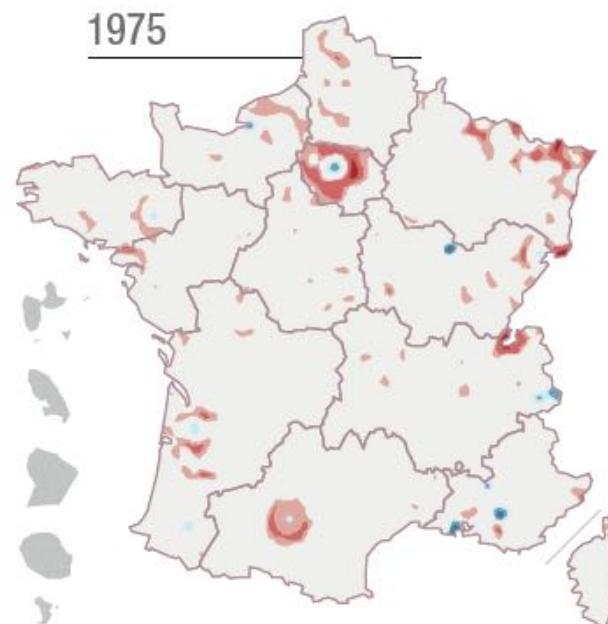
36000 urbanistes



Effets de la décentralisation.

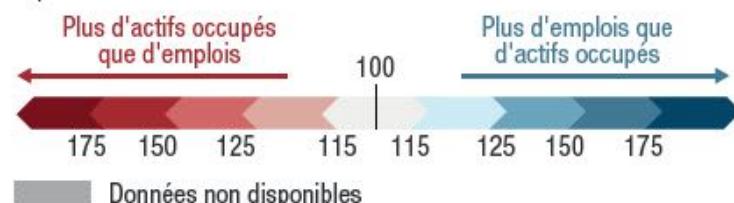
Prendre ses distances

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

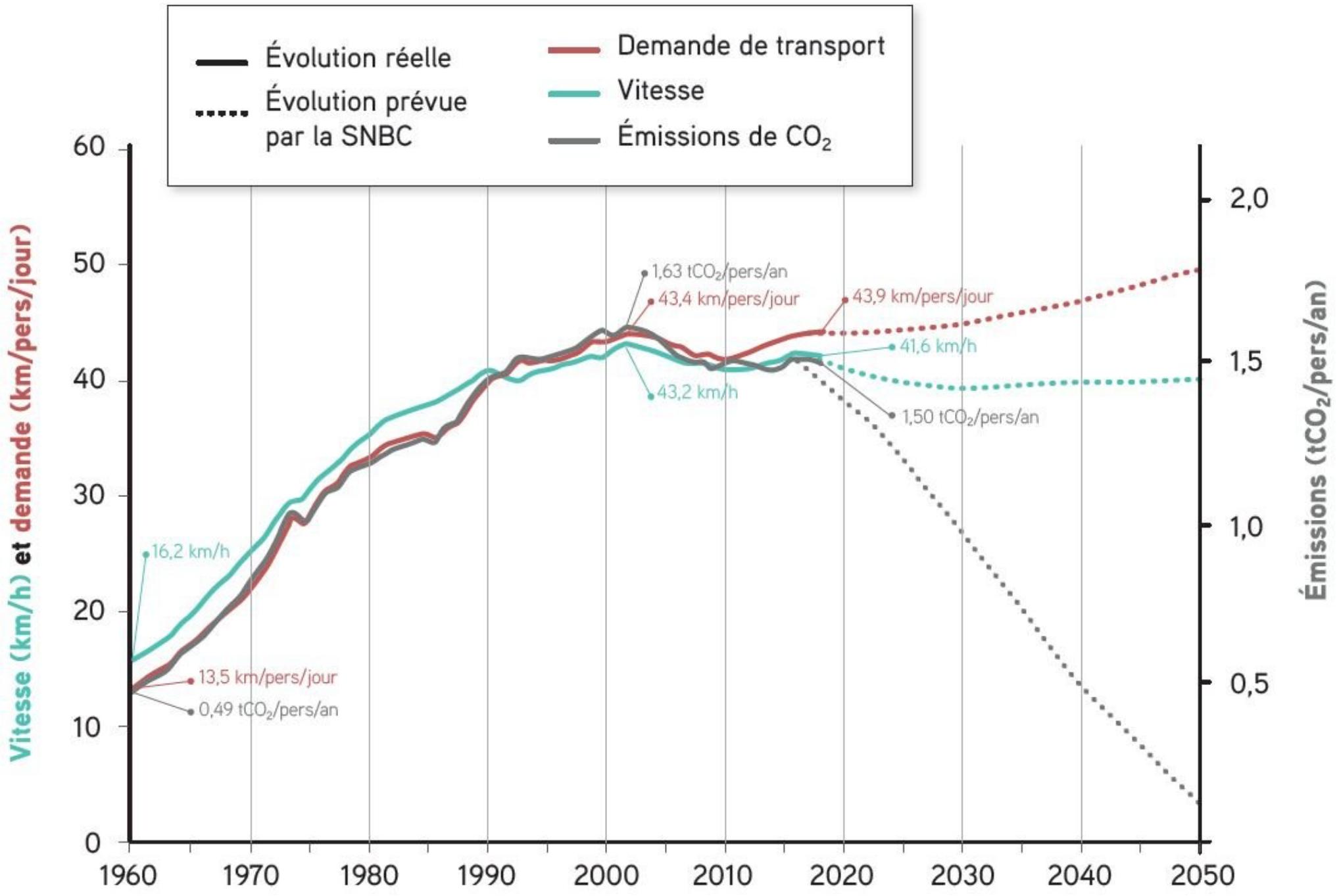
Représentation lissée



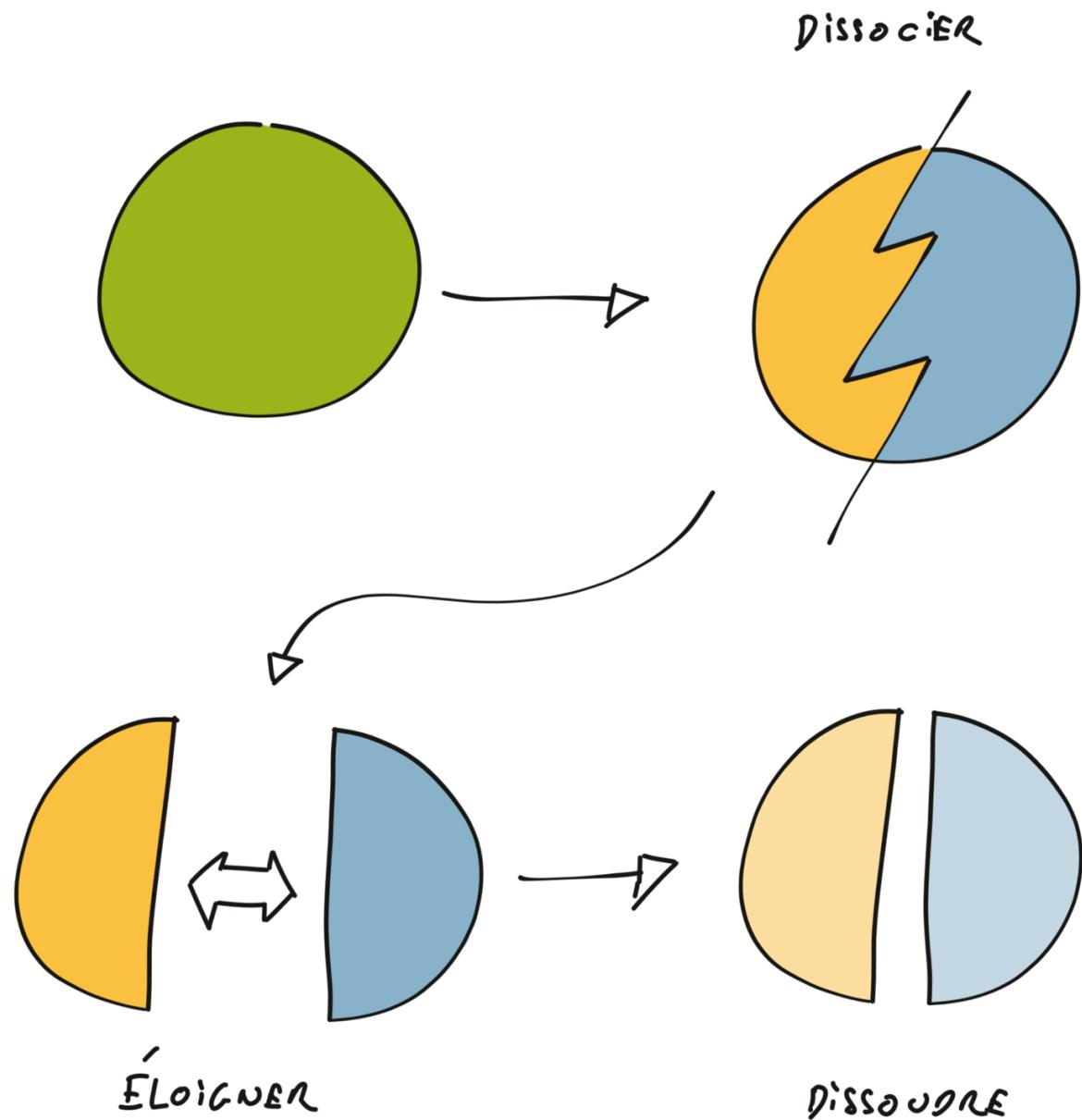
POUR MIEUX COMPRENDRE

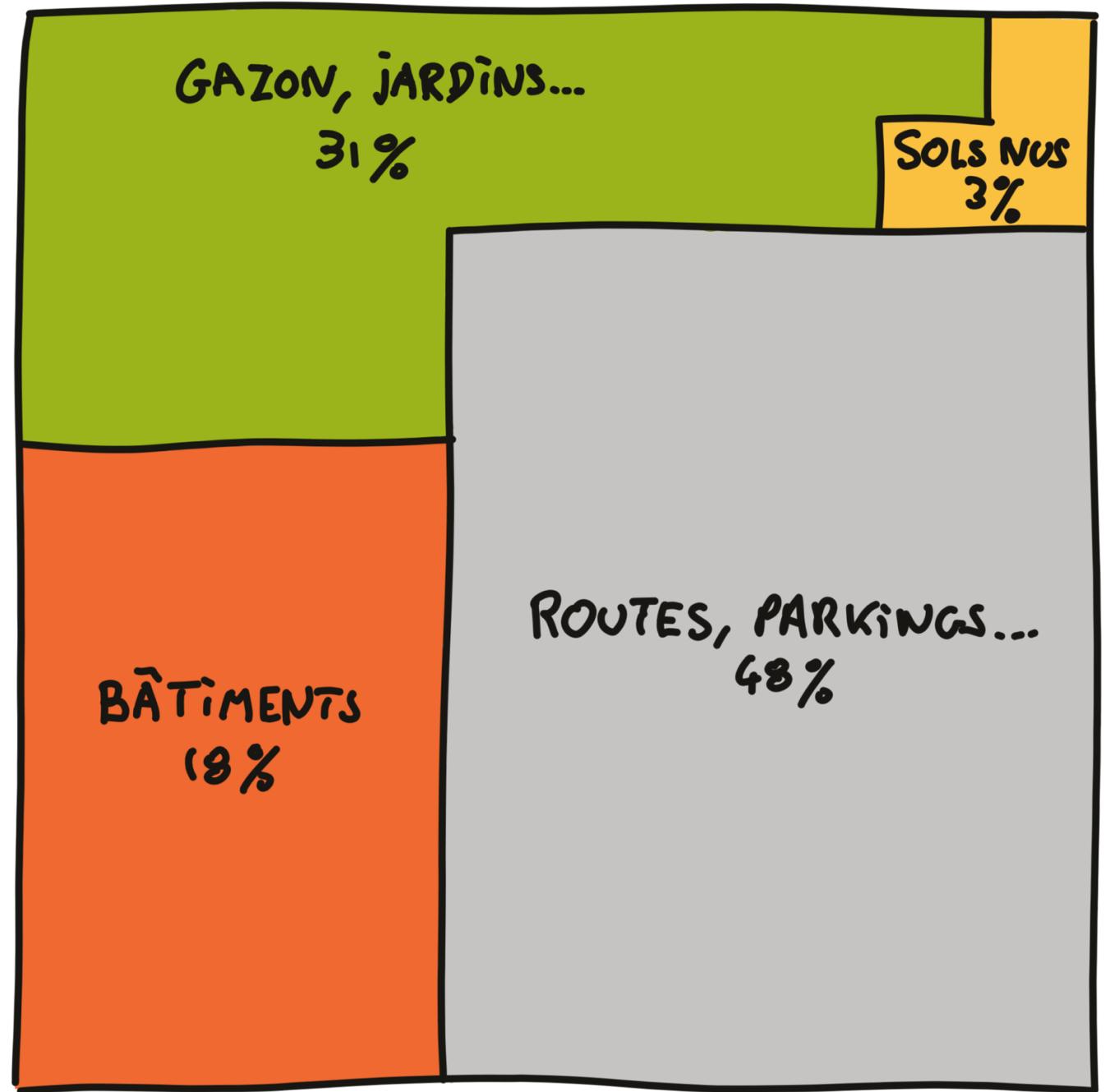
Dans les zones en rouge foncé, on compte plus de 175 actifs résidents occupés pour 100 emplois, alors que dans les zones en bleu foncé on compte plus de 175 emplois pour 100 actifs occupés résidents.

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



Le nouveau normal

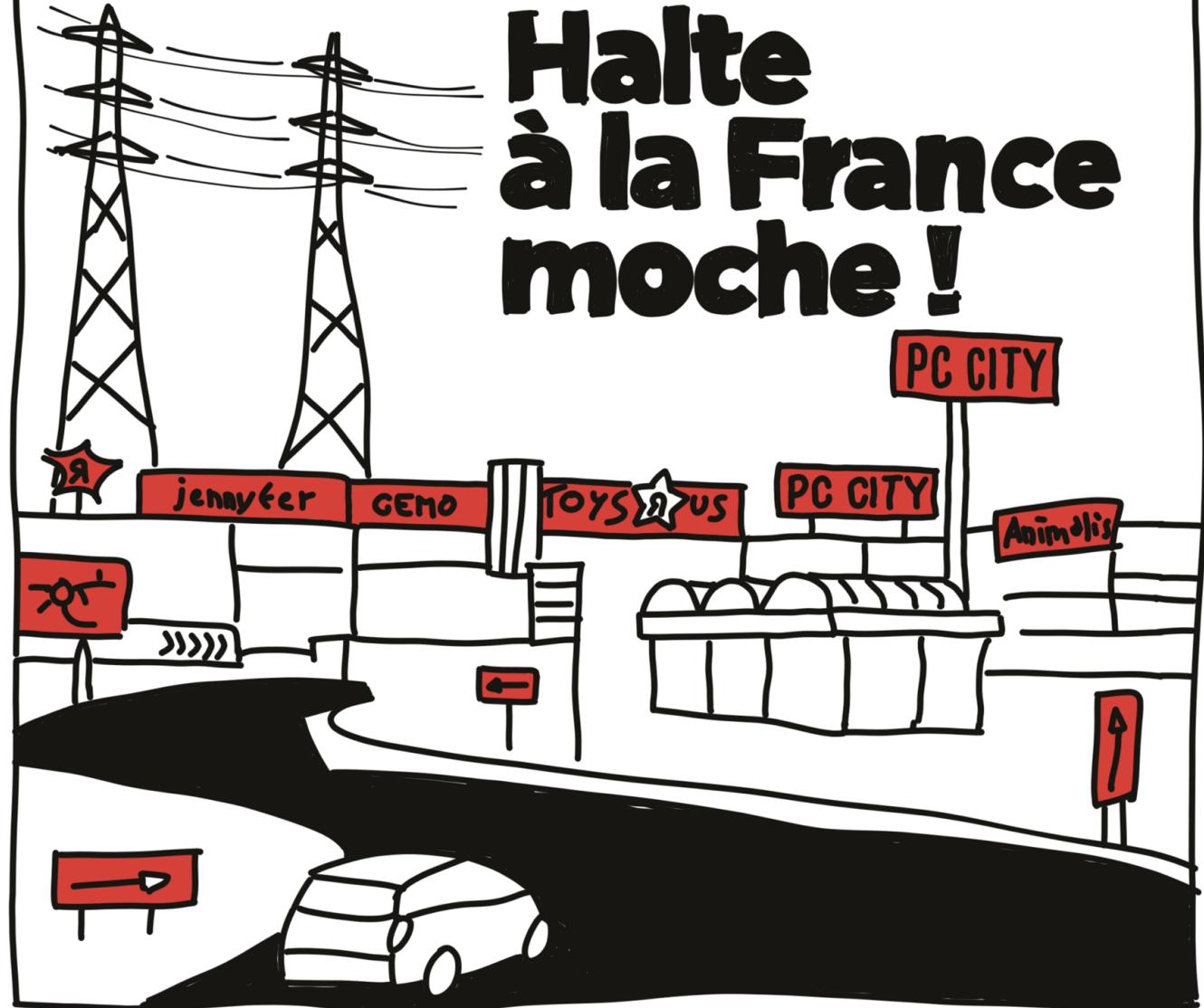




Nature des sols artificialisés en 2014,
Etude Terruti-Lucas 2014.

Télérama

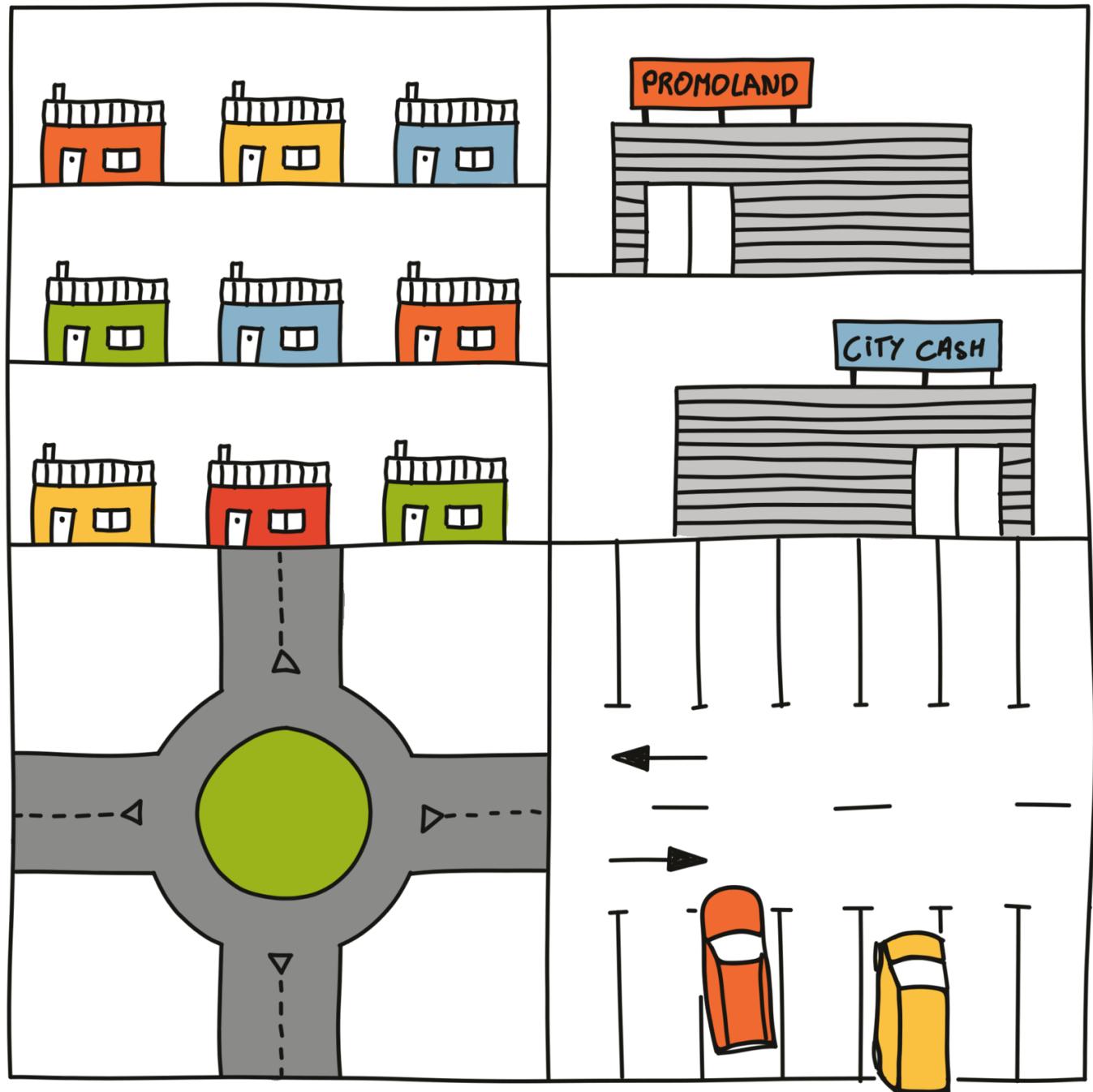
**Halte
à la France
muche !**



LES VACANCES EN FRANCE

C'EST VRAI QUE
PARFOIS ON CUBLIE
À QUEL POINT C'EST
UN BEAU PAYS !!!





Dépendances



The image consists of two vertically stacked photographs. The top photograph is an advertisement for the Renault KADJAR SUV. It features a red KADJAR driving on a dirt road through a desert landscape at sunset or sunrise, with mountains in the background. The text "Renault KADJAR" and "Le Roi des SUV" is displayed at the top, and "Nouvelles motorisations essence TCe 140 et 160 plus efficientes et plus dynamiques" is displayed in the center. The bottom photograph shows a dense traffic jam on a multi-lane highway. A speed limit sign indicating 80 km/h is visible on the left. The scene illustrates the contrast between the freedom and efficiency of a car like the KADJAR and the dependency on infrastructure and fuel caused by traffic congestion.

Renault KADJAR
Le Roi des SUV

Nouvelles motorisations essence TCe 140 et 160 plus efficientes et plus dynamiques

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.



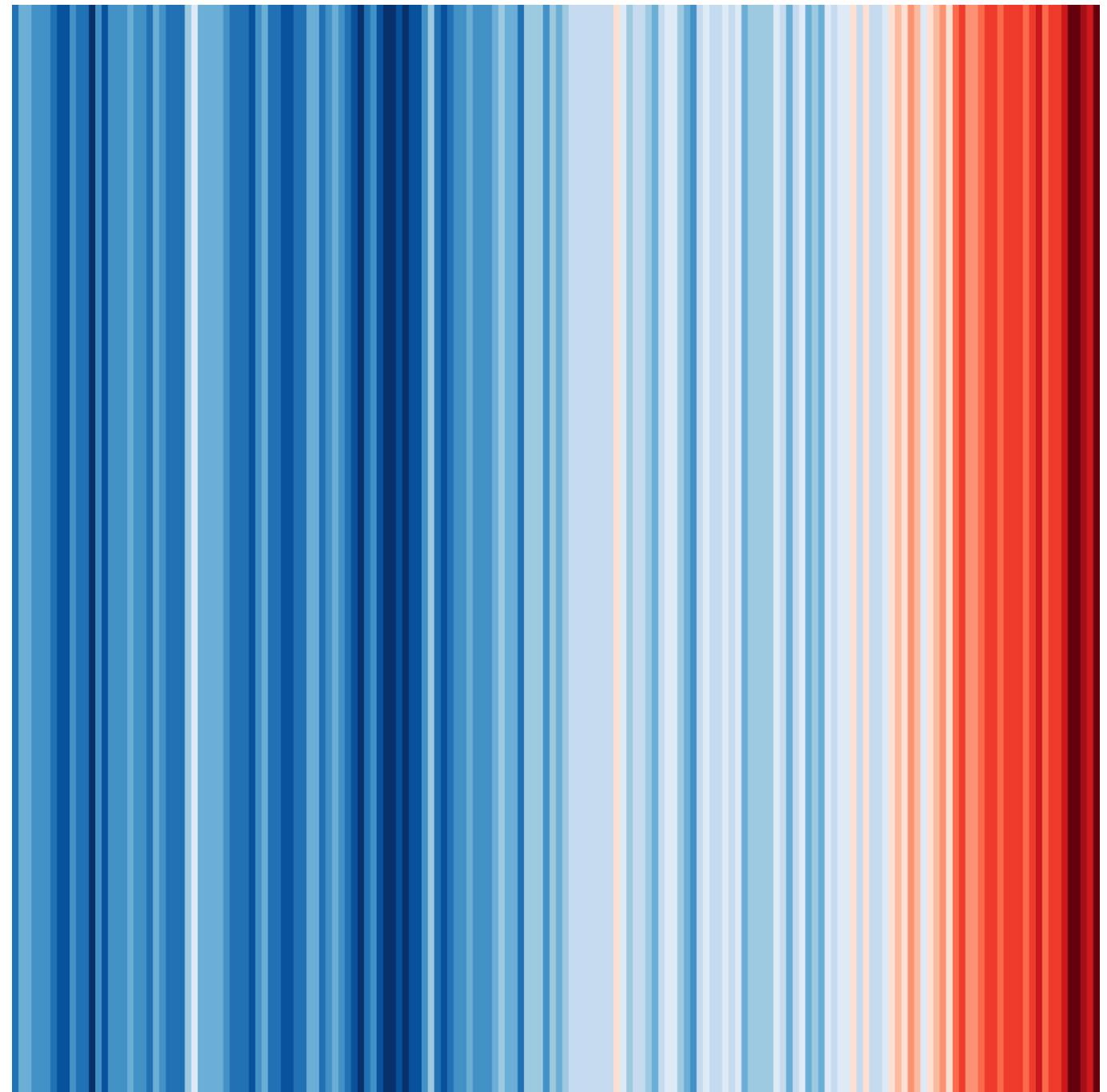
<https://www.cassiovasoncellos.com.br/galeria/coletivos/>

dixit.net

Impasse climatique



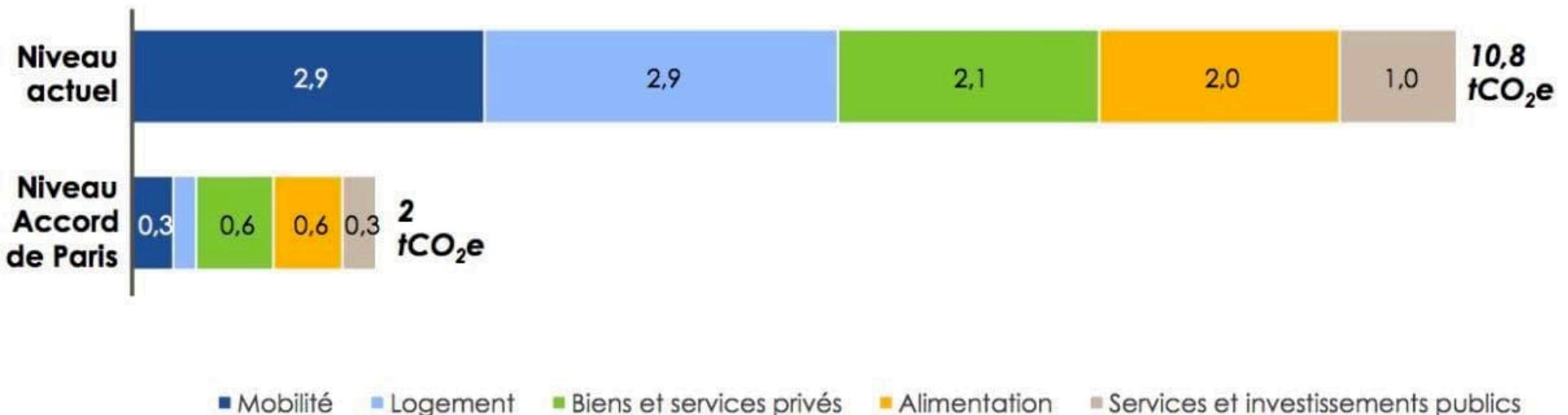
Luc Schuiten - www.vegetalcity.net



Température du globe 1850-2019 · Ed
Hawkins (University of Reading)

Empreinte carbone moyenne d'un Français

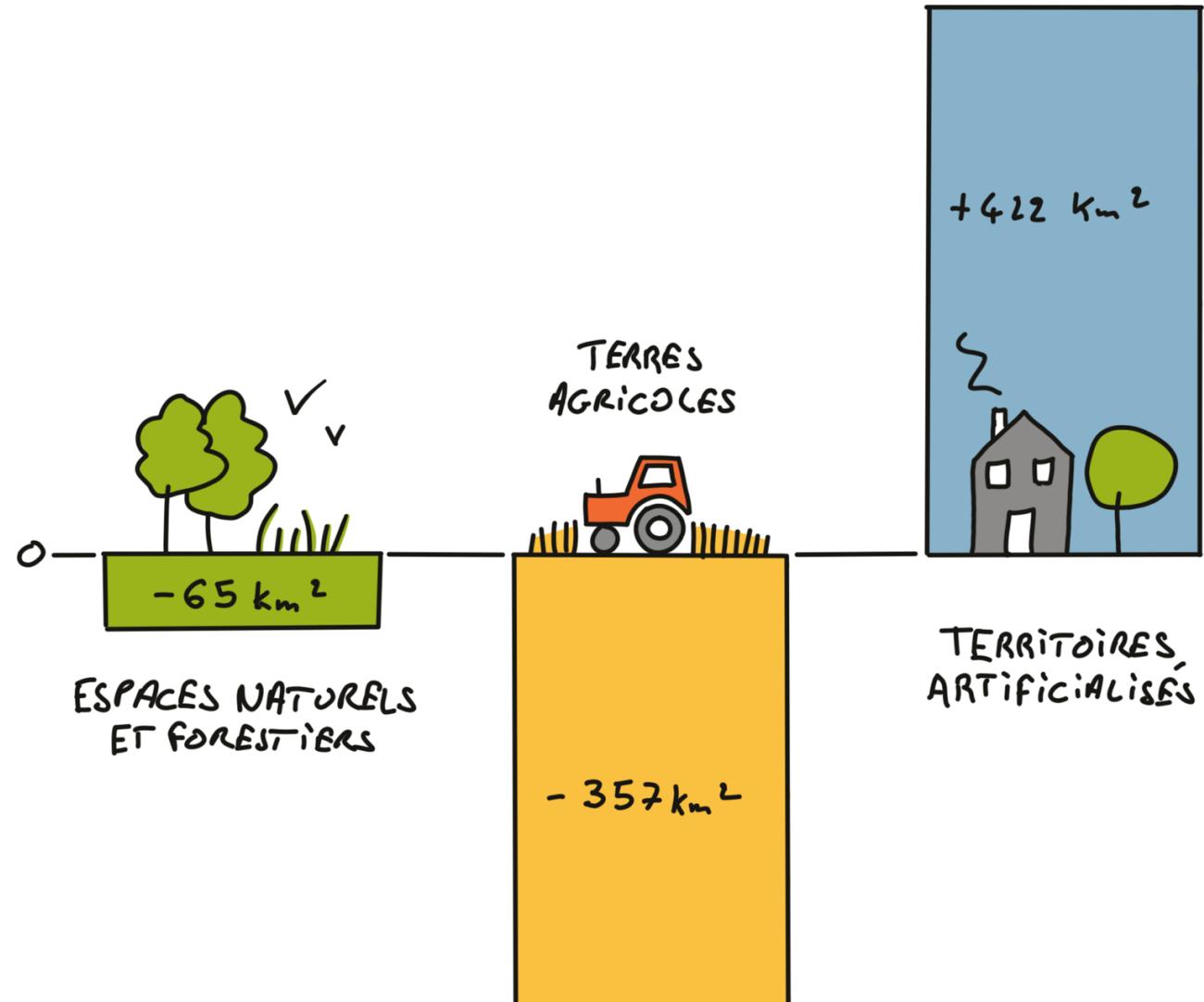
tCO₂



Impacts environnementaux



Enjeux agricoles



Surface Agricole Utile :

1960 : 34,5 M ha

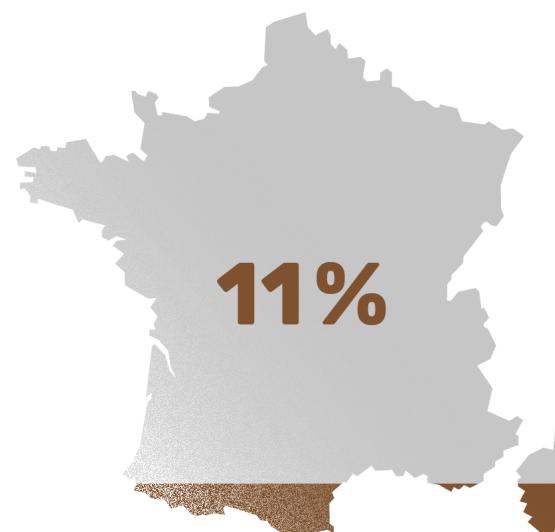
2010 : 29,1 M ha

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

> Une stagnation des rendements constatée depuis 2000.

WINTER IS NOT COMING

Surface agricole touchée
par la sécheresse



1961-2008



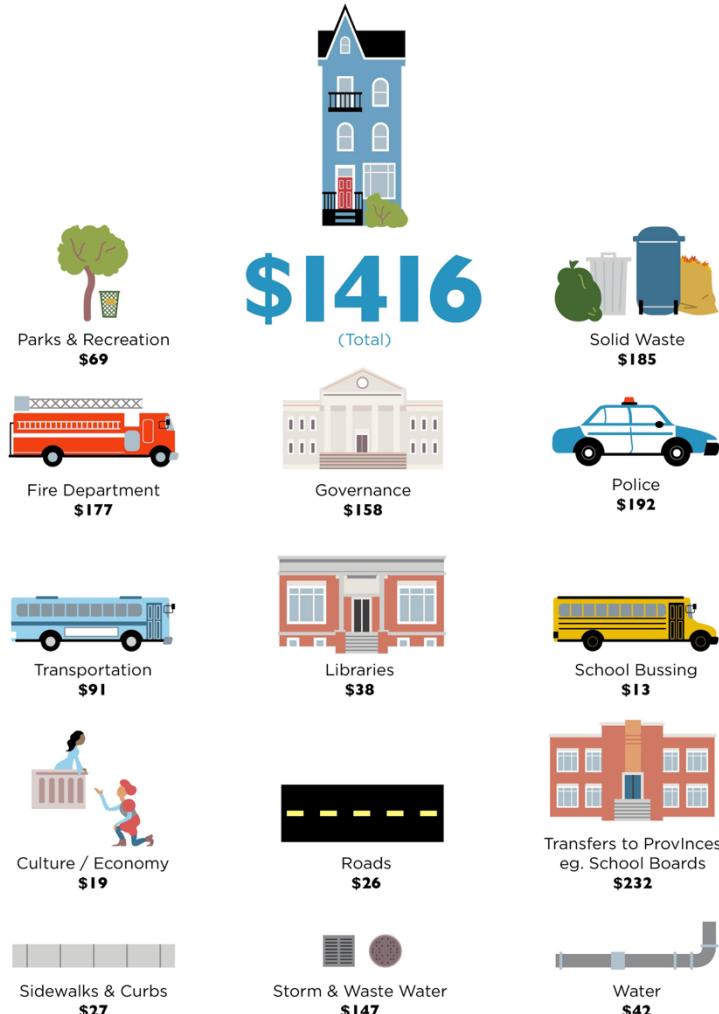
2080

Sources : « Projet ClimSec : Impact du changement climatique en France sur la sécheresse et l'eau du sol » [Société météorologique de France, 2011](#)

Conséquences économiques

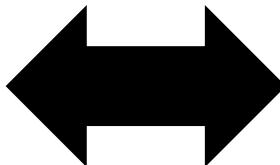
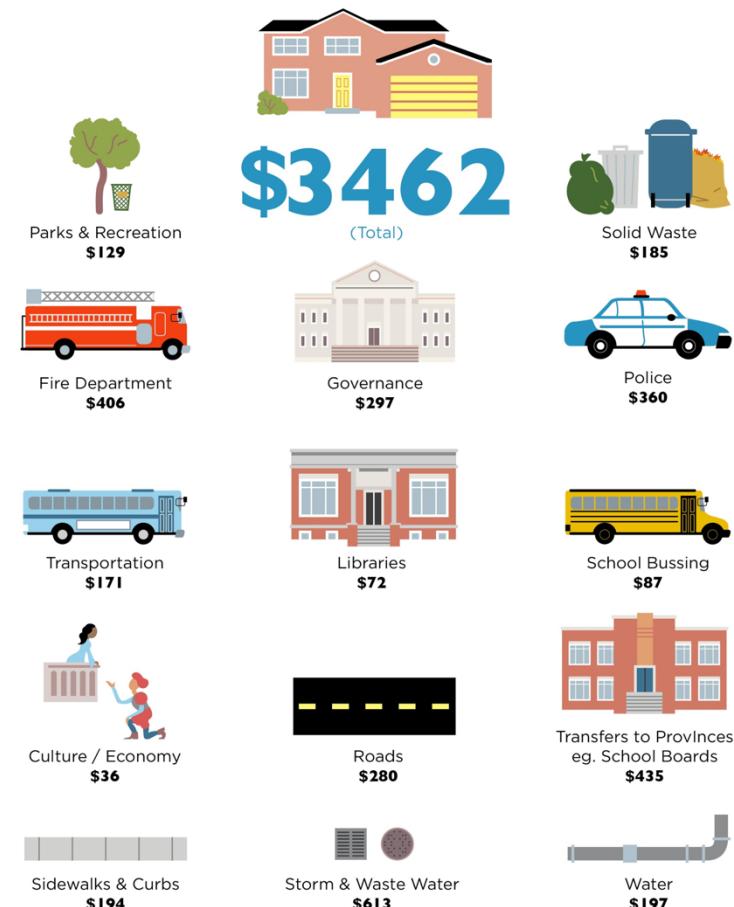
Urban

City's Annual Cost, per Household



Suburban

City's Annual Cost, per Household

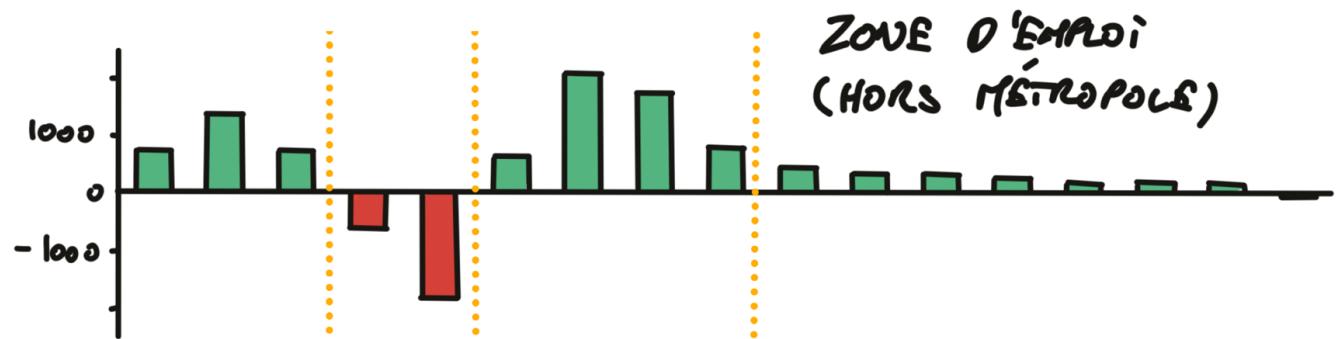
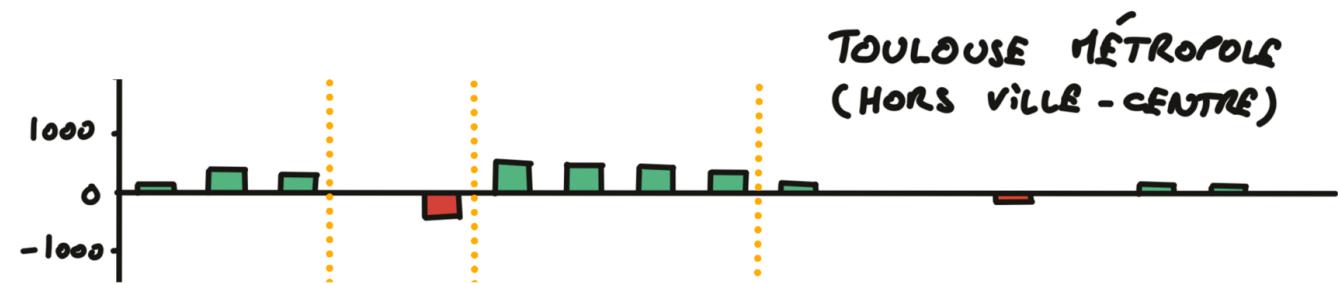
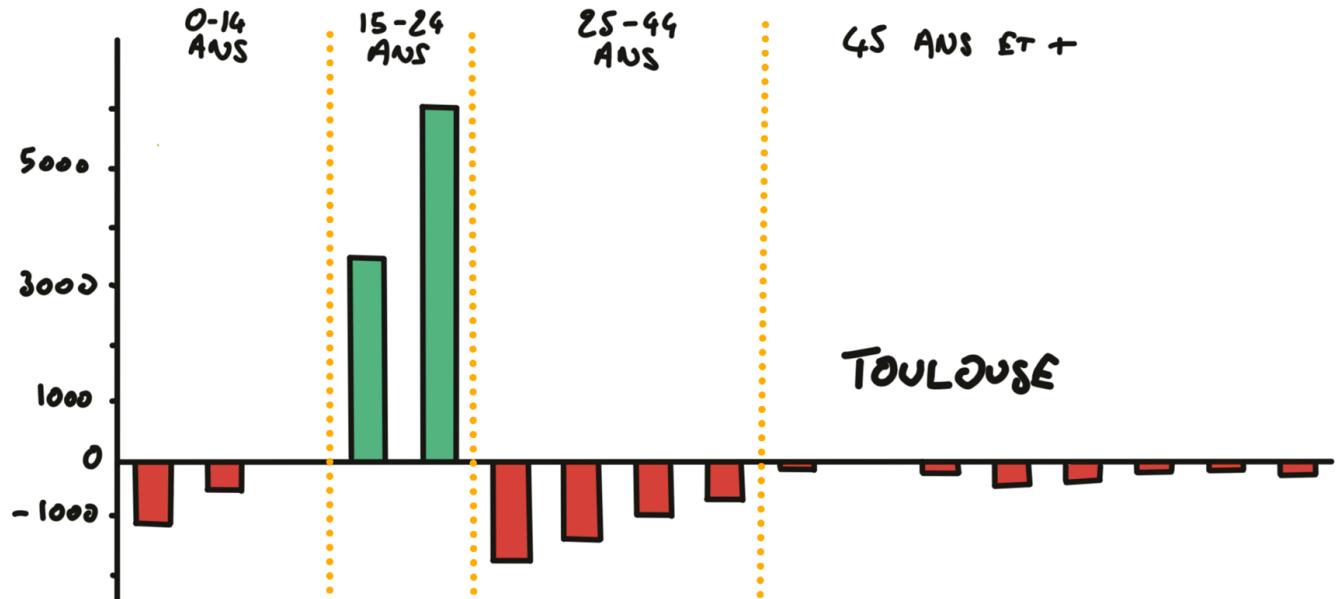


<https://institute.smartprosperity.ca/content/cost-sprawl-comparison>

Urbanisme à fragmentation

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







L'URBANISME CIRCULAIRE

**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

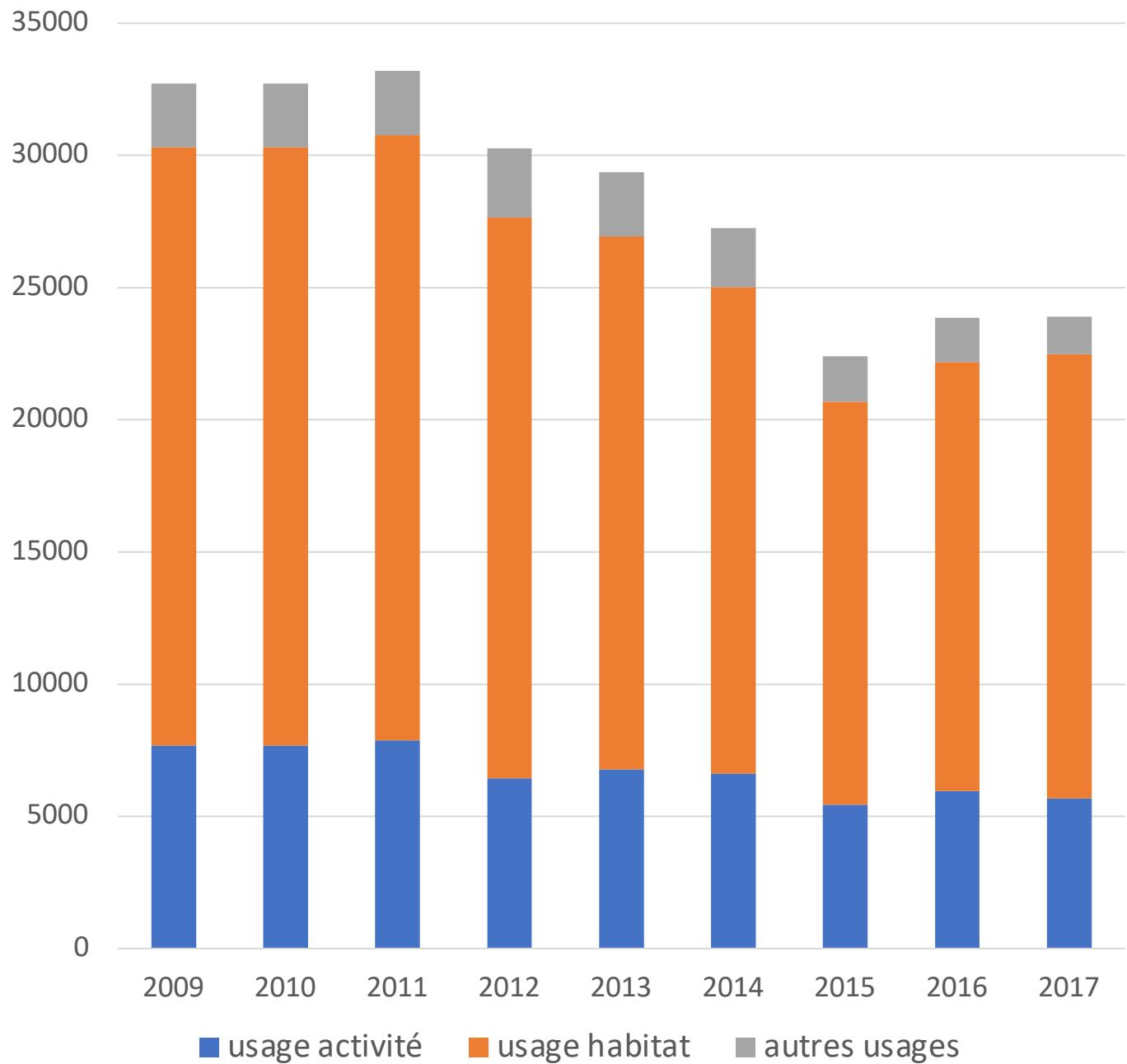
Section 1

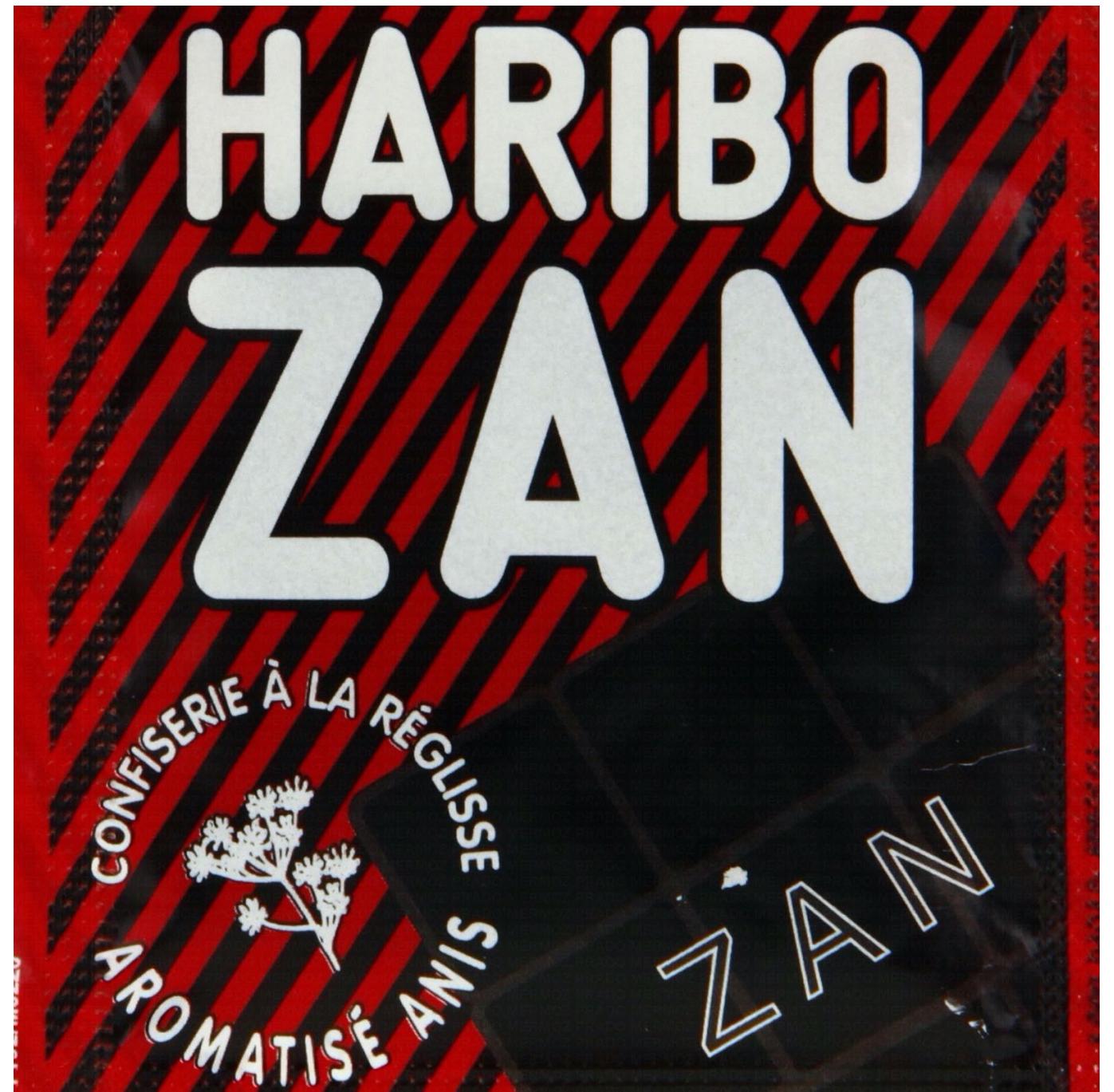
***Les documents d'urbanisme
et les opérations d'aménagement***

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)







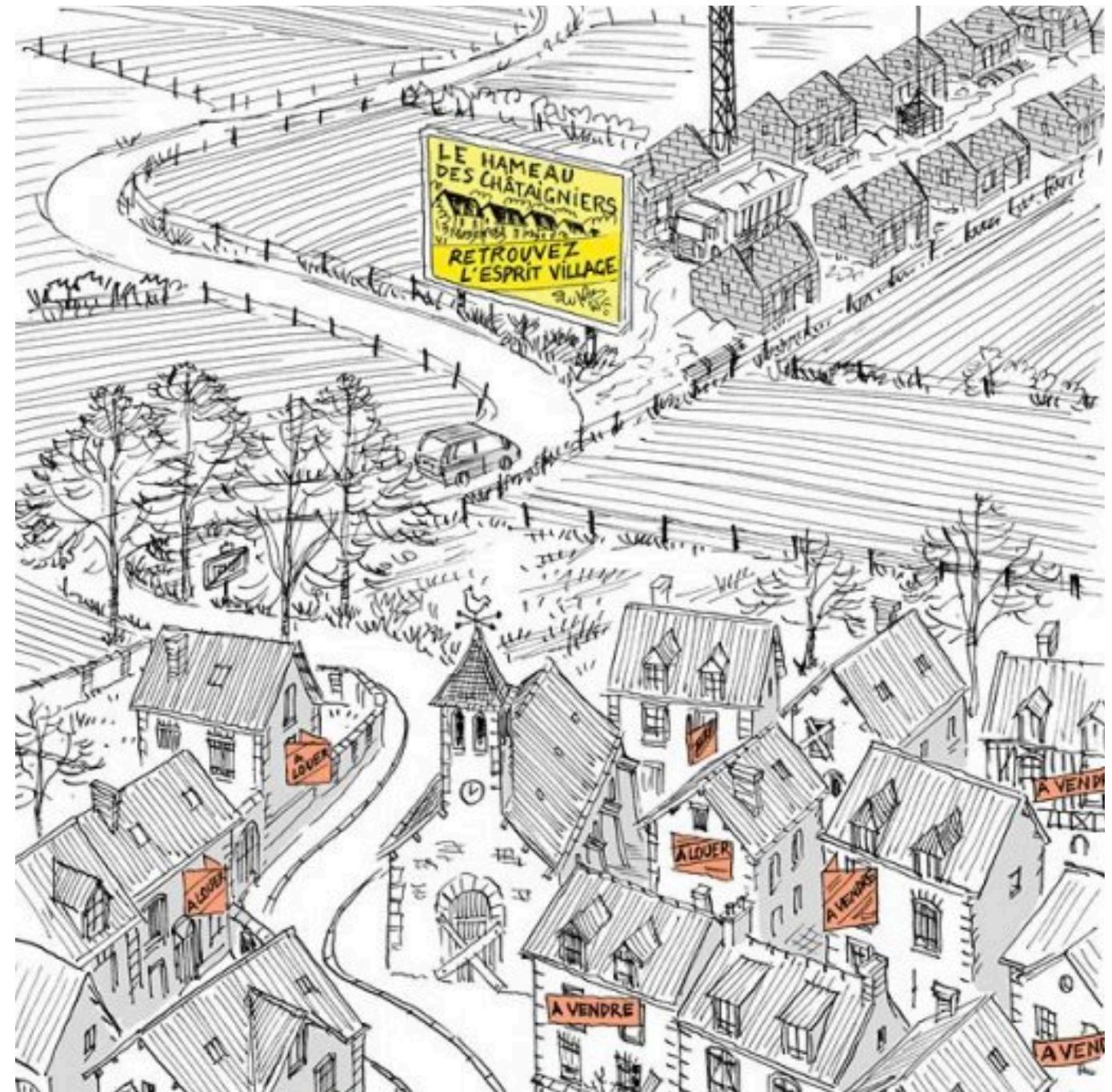
Passer de la prohibition
aux alternatives
concrètes



Changer de modèle

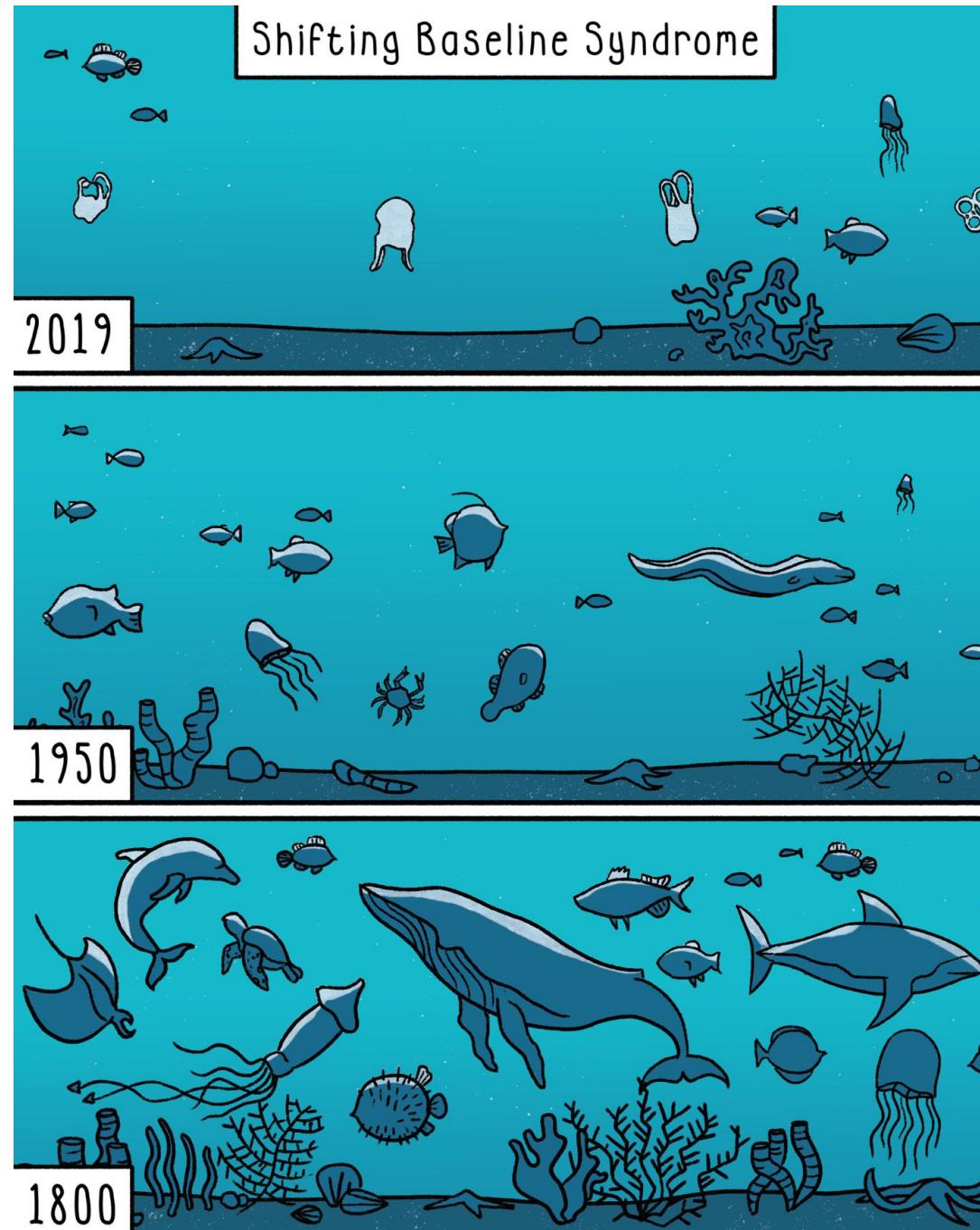
Entre 2005 et 2013, seulement 41 % des nouvelles constructions sont dans des espaces déjà artificialisés en 2005

(INSEE 2017 -PC)



Martin Etienne, D'A n°270

Shifting baseline : le nouveau normal



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

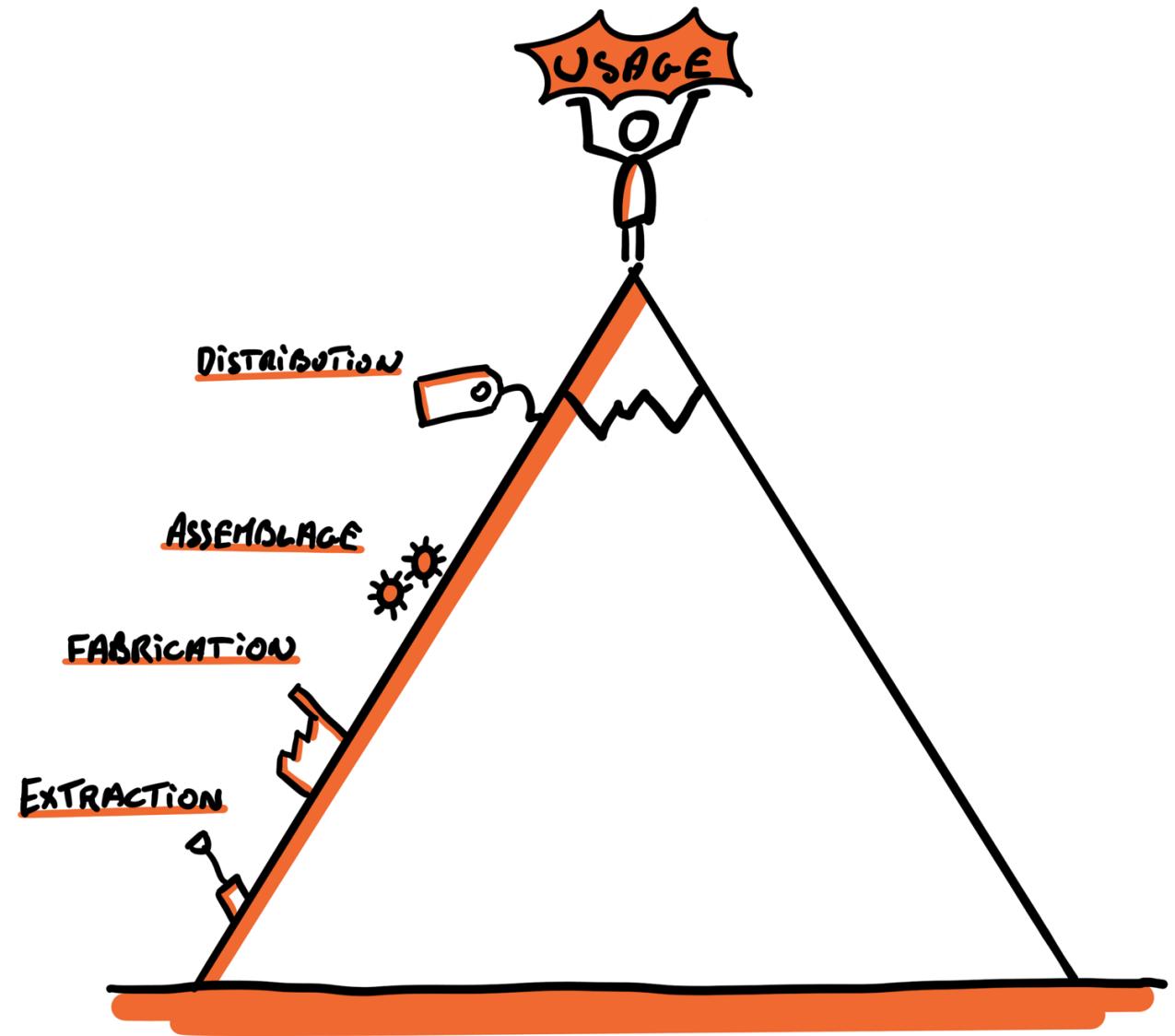
**La ville de 2030
est déjà là**



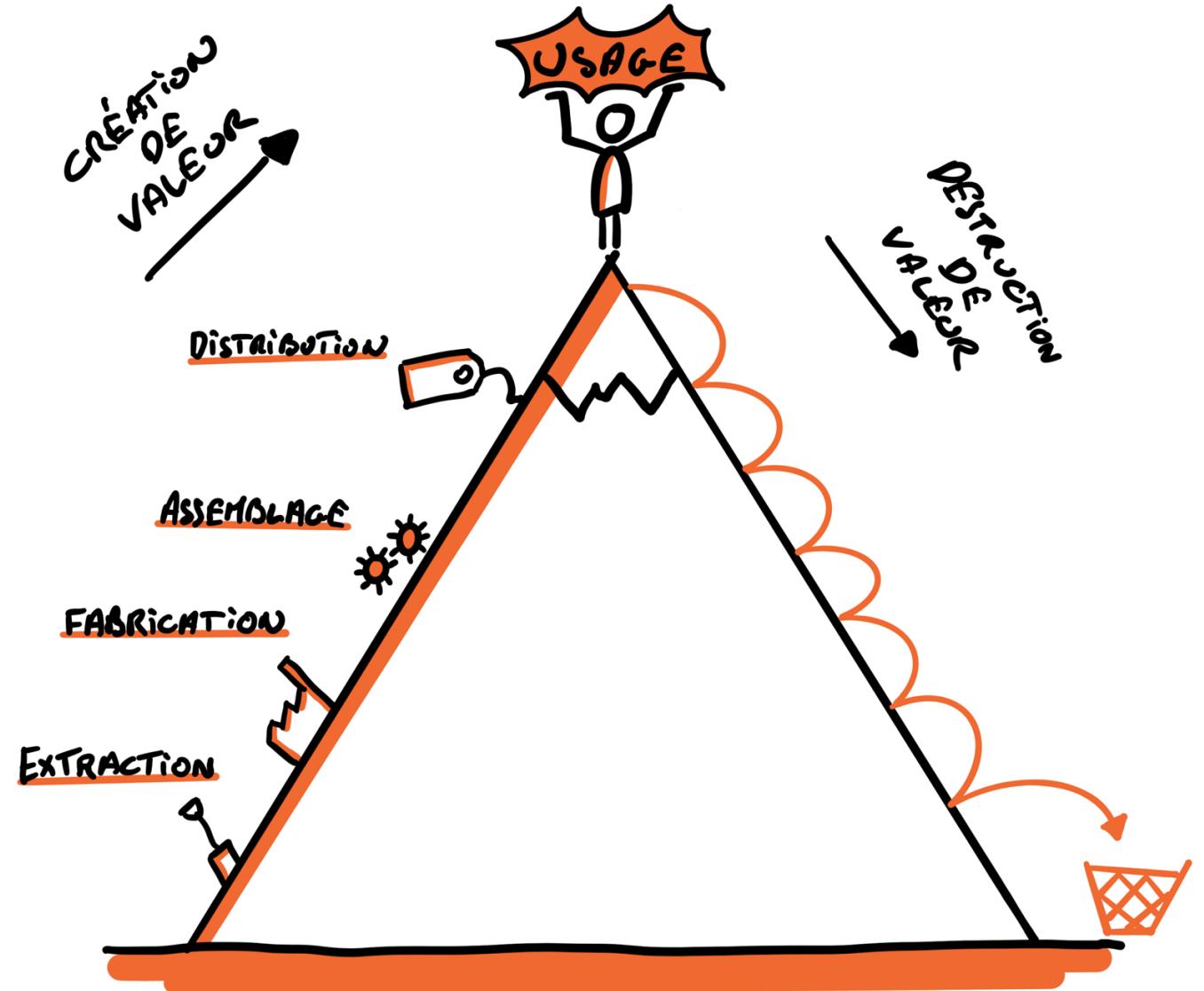


L'URBANISME CIRCULAIRE

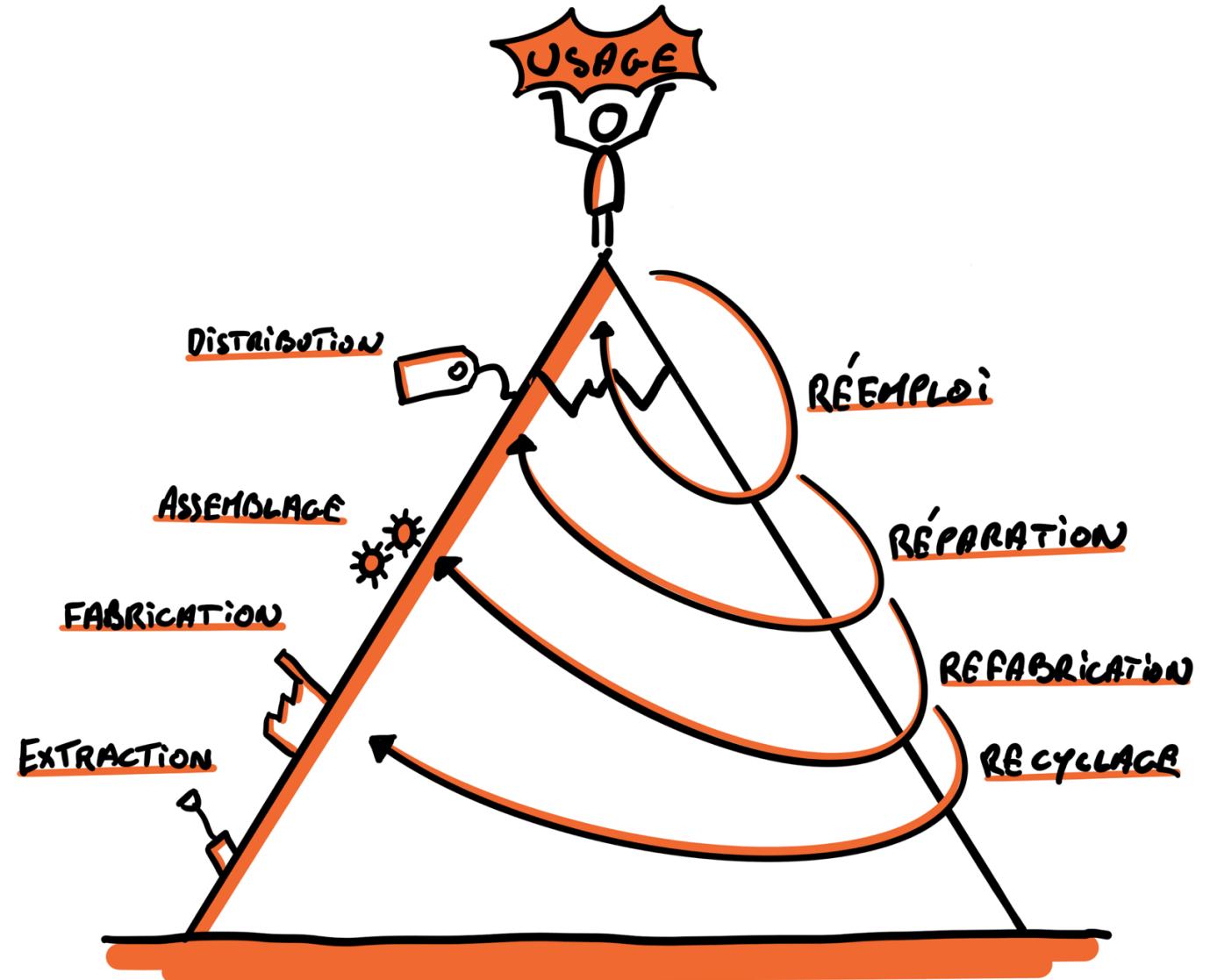




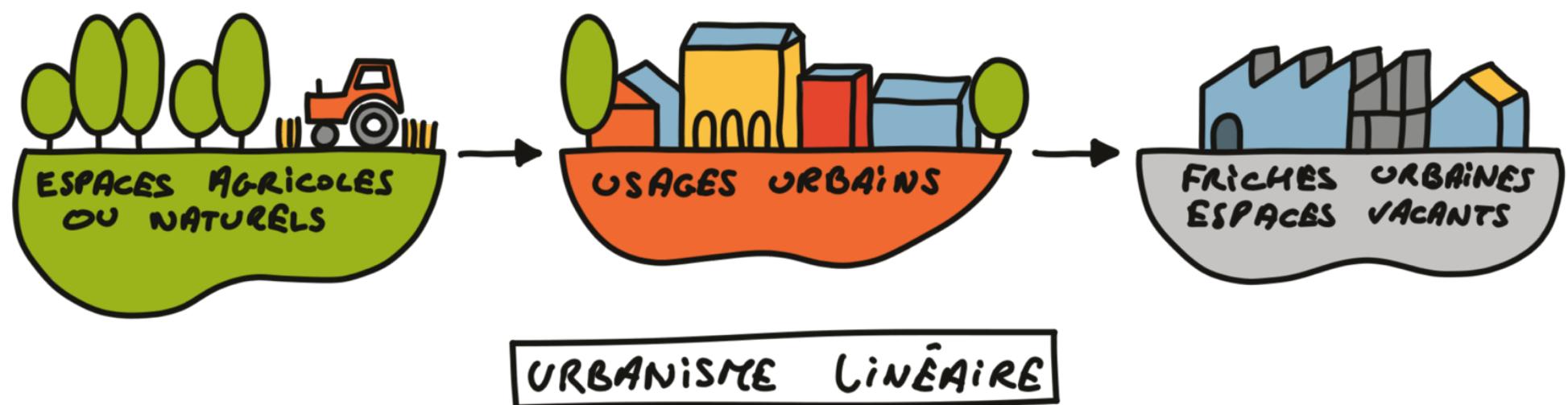
De l'économie linéaire



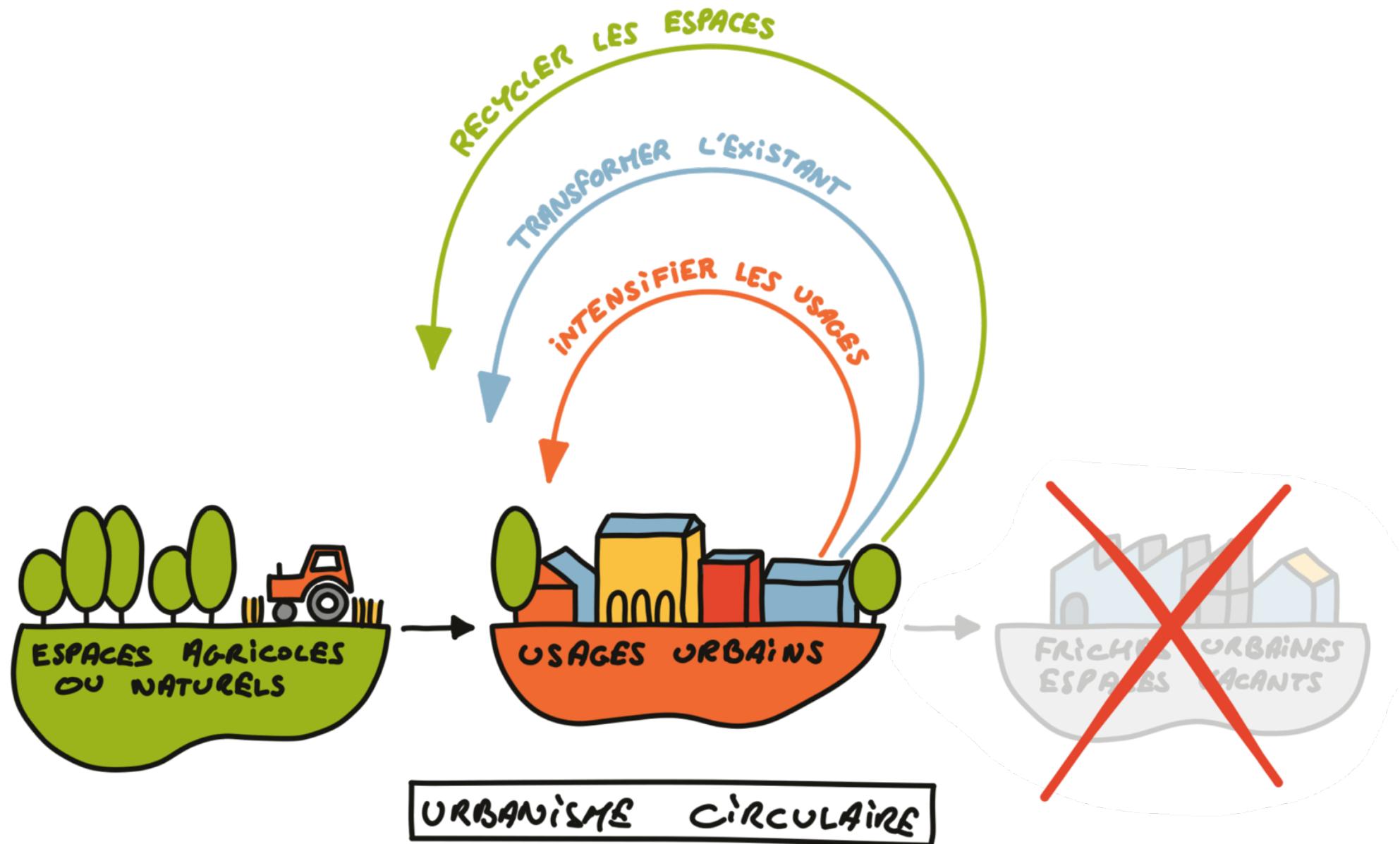
L'économie circulaire



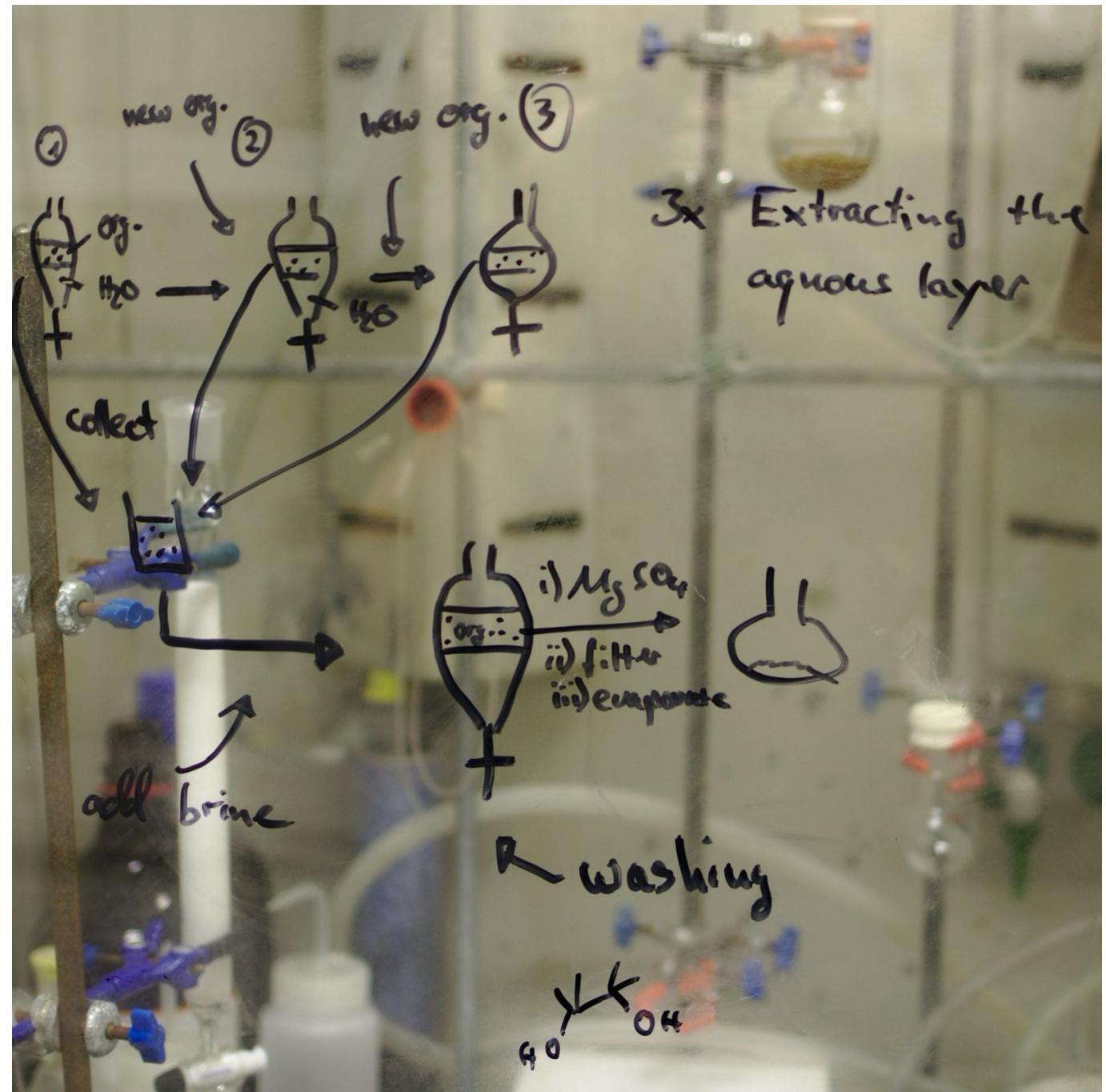
L'urbanisme linéaire ...



... l'urbanisme circulaire



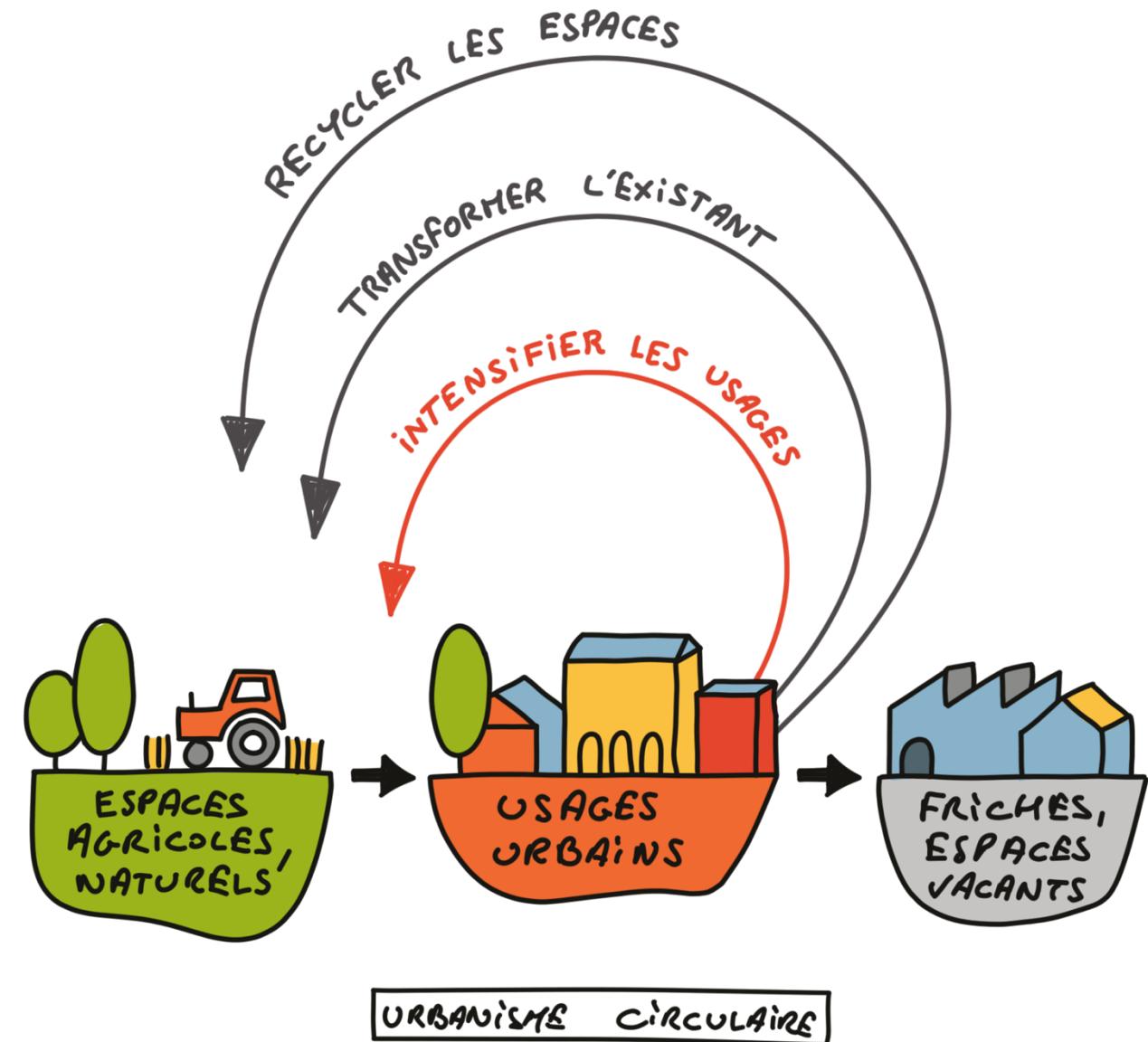
Rien n'est à inventer,
mais tout reste à faire



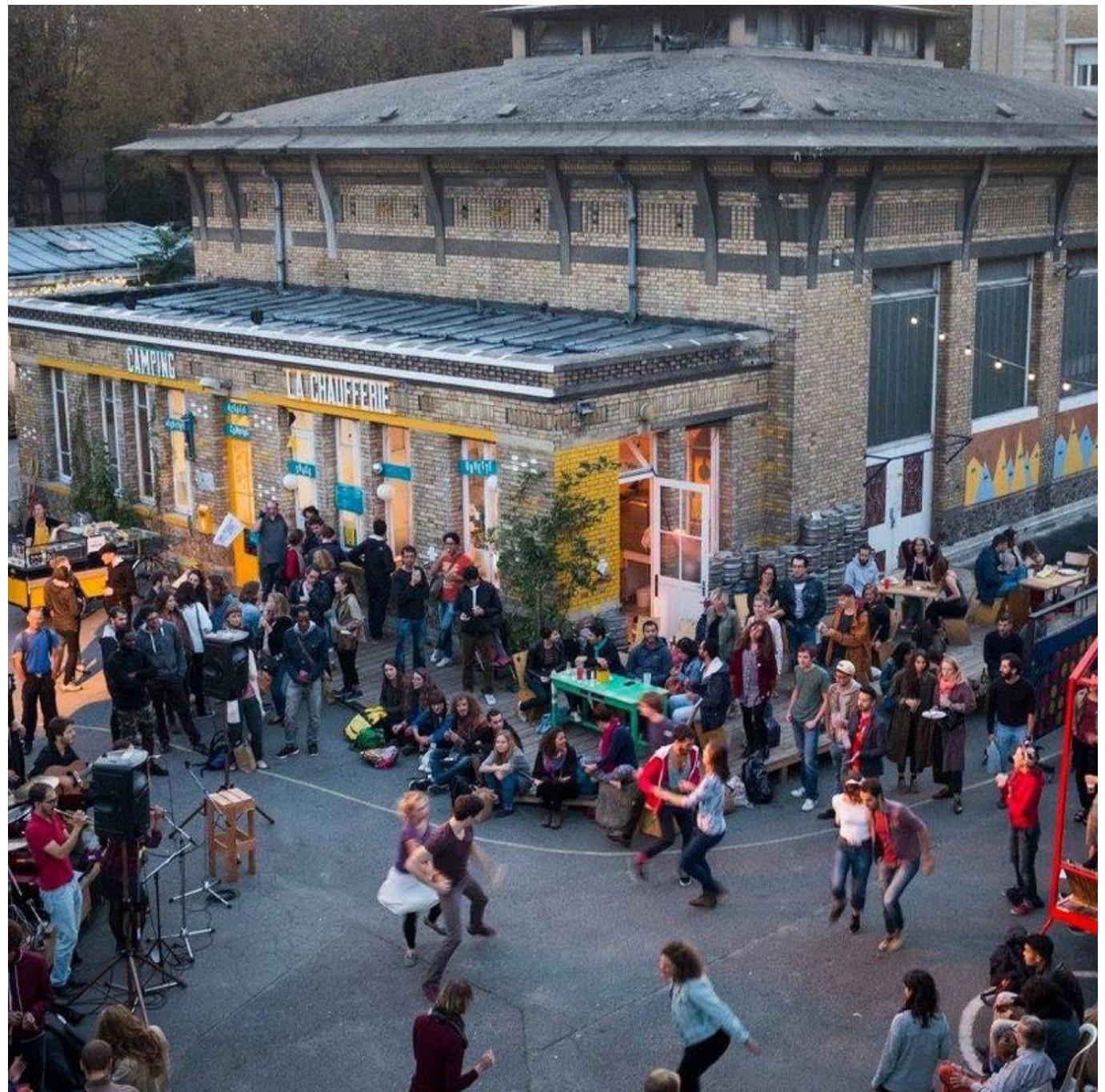


LES PIONNIERS

1. Intensifier les usages



Travailler les temps de la ville



Plateau urbain / Les Grands Voisins



Mab'Lab / Paris



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.





TRIBUNE

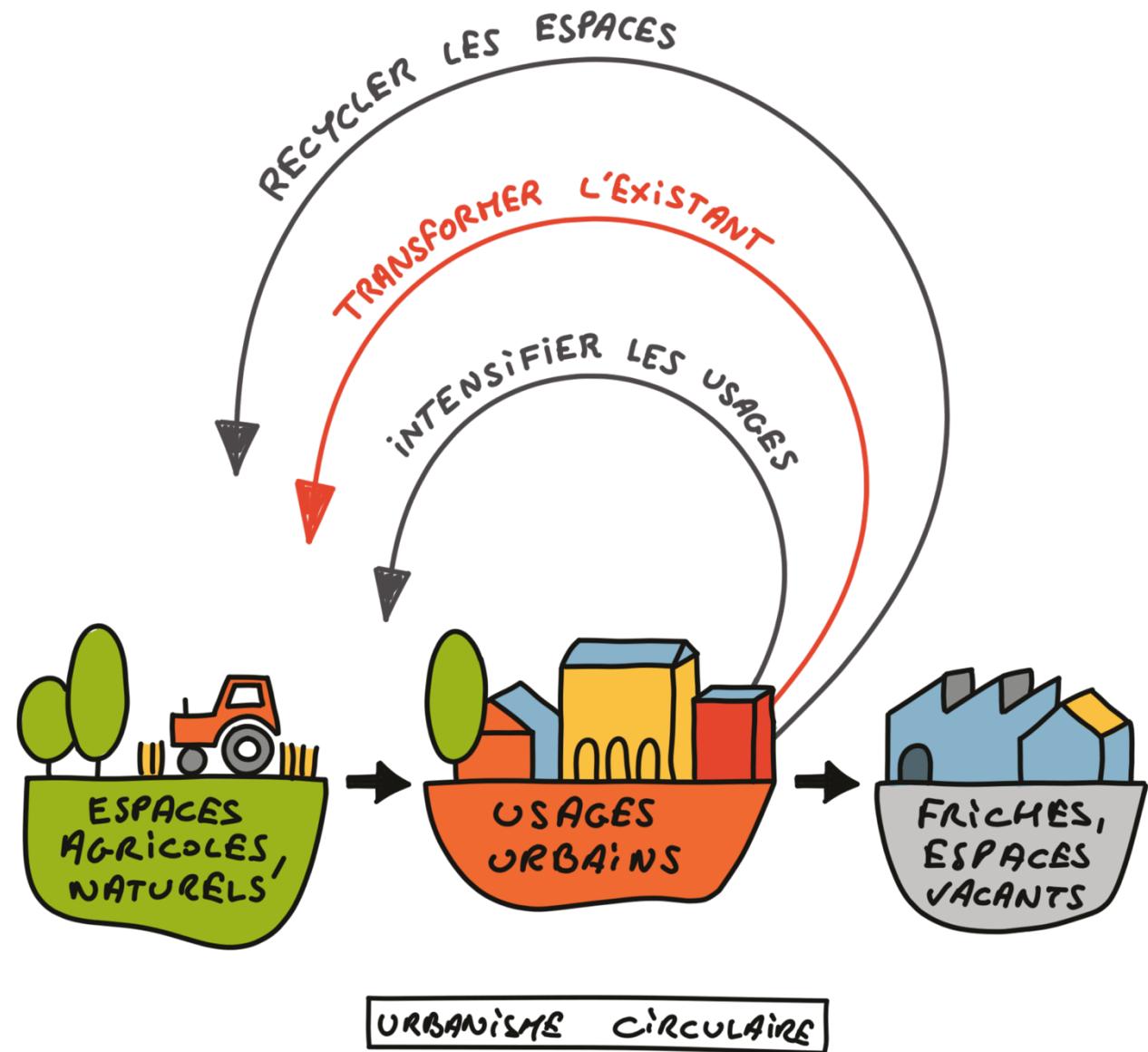
Pour se réinventer, les villes devraient prendre la clé des temps

Par Luc Gwiazdzinski, géographe ,
Sylvain Grisot, urbaniste et Benjamin
Pradel, sociologue, Libération 5 mai 2020

[https://www.libération.fr/debats/2020/05/05/pour-se-reinventer-les-villes-devraient-prendre-la-cle-des-temps_1787392](https://www.liberation.fr/debats/2020/05/05/pour-se-reinventer-les-villes-devraient-prendre-la-cle-des-temps_1787392)

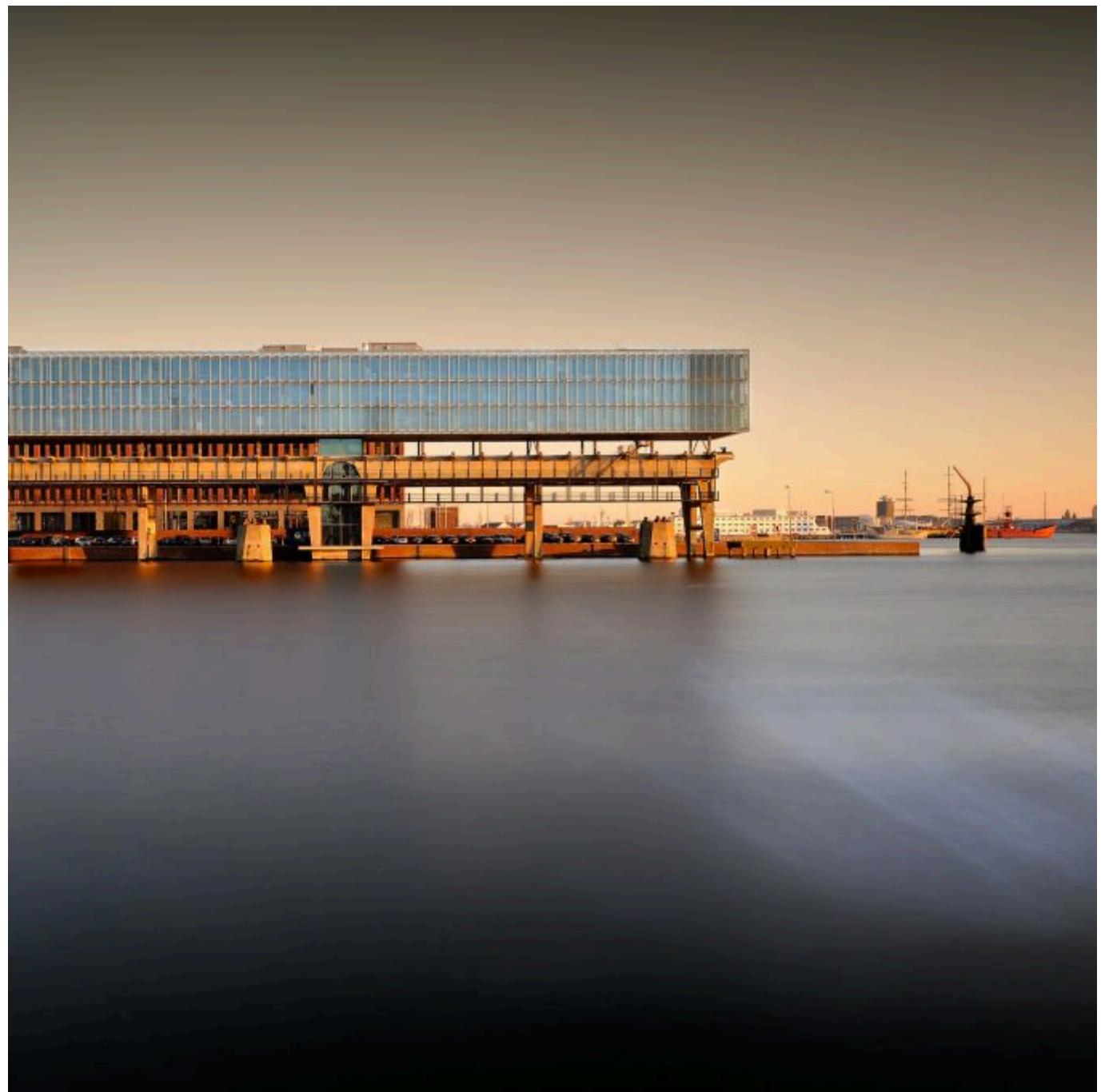
Si on a souvent aménagé l'espace pour gagner du temps, on a trop rarement aménagé les temps pour gagner de l'espace.

2. Transformer l'existant





Dunkerque, la Halle aux sucres



Amsterdam NDSM - Kraanspoor / OTH
Architecten

<https://www.archdaily.com/2967/kraanspoor-oth-ontwerpgroep-trude-hooykaas-bv>

dixit • net

Grimper sur les toits



Vendredi architecture / Le Guérandaïs
Saint Nazaire

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





Anne Demian / Black Swan, Strasbourg

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

dixit.net

Construire pour après demain



Tank Architecture / Ruche d'entreprises et parking silo de la Tossée, Tourcoing

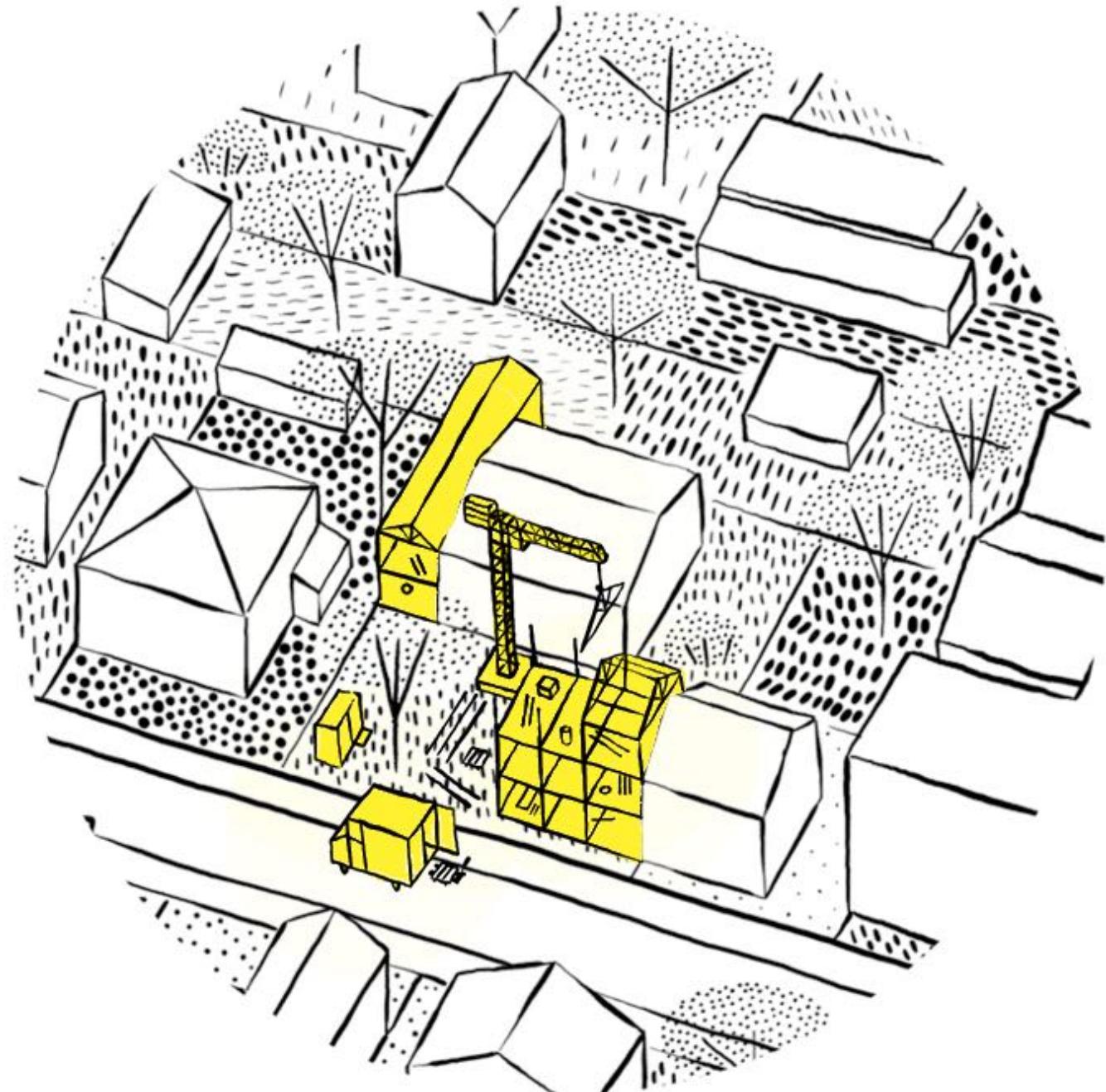
<http://www.tank.fr/#!/projet/3>

dixit • net



HIVE -INN
DE VOEUX ROAD | HONG KONG

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 :

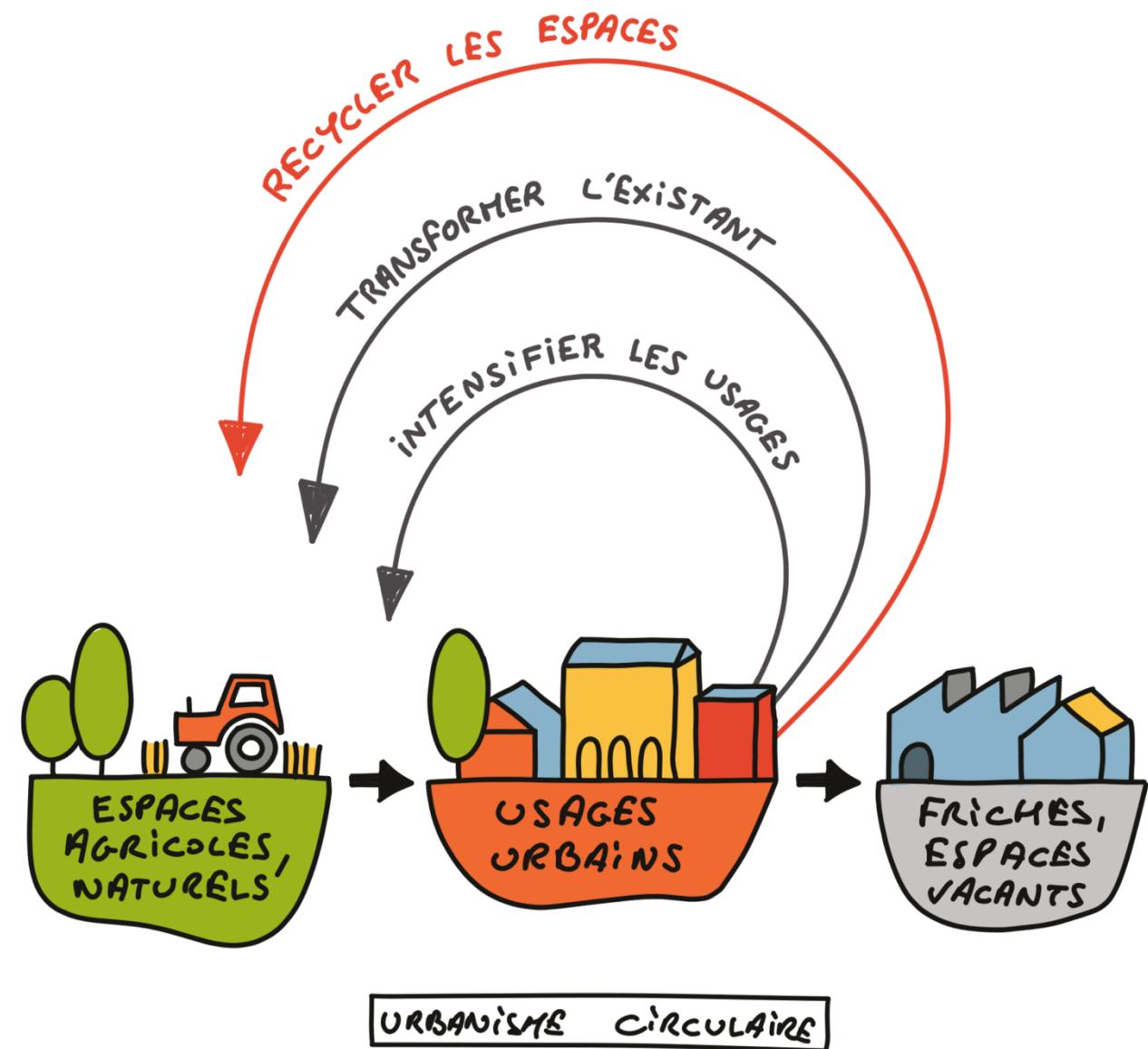
- alliance public et privé et dialogue très en amont, en supprimant la rupture diffus / aménagé
- démontrer qu'il y a de la place (presque) partout
- densifier bâti et nature
- faire des exemples



Le foncier économique : un impensé



3. Recycler les espaces

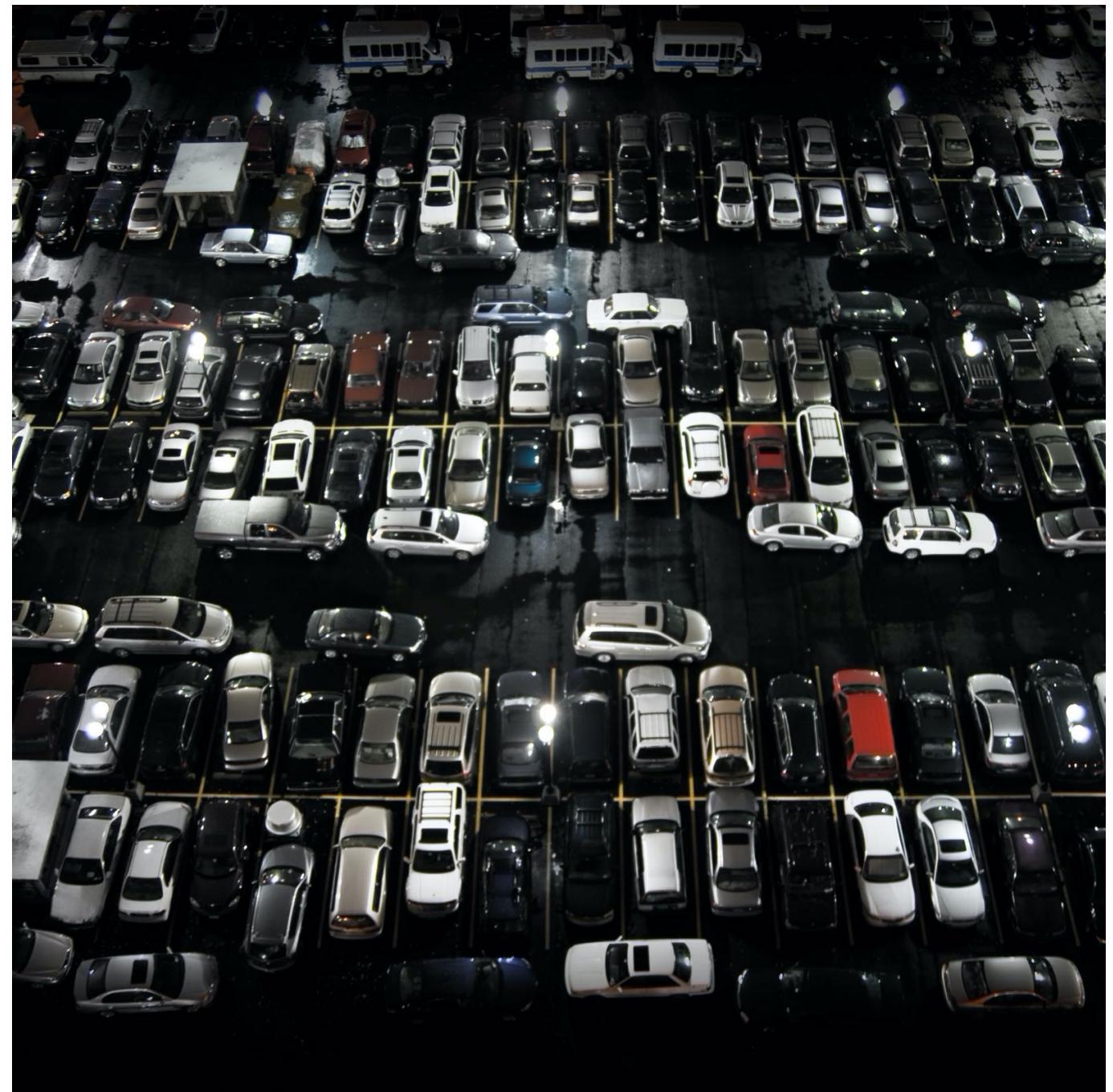




Aux USA, mutations d'espaces commerciaux abandonnés en espaces logistiques :

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





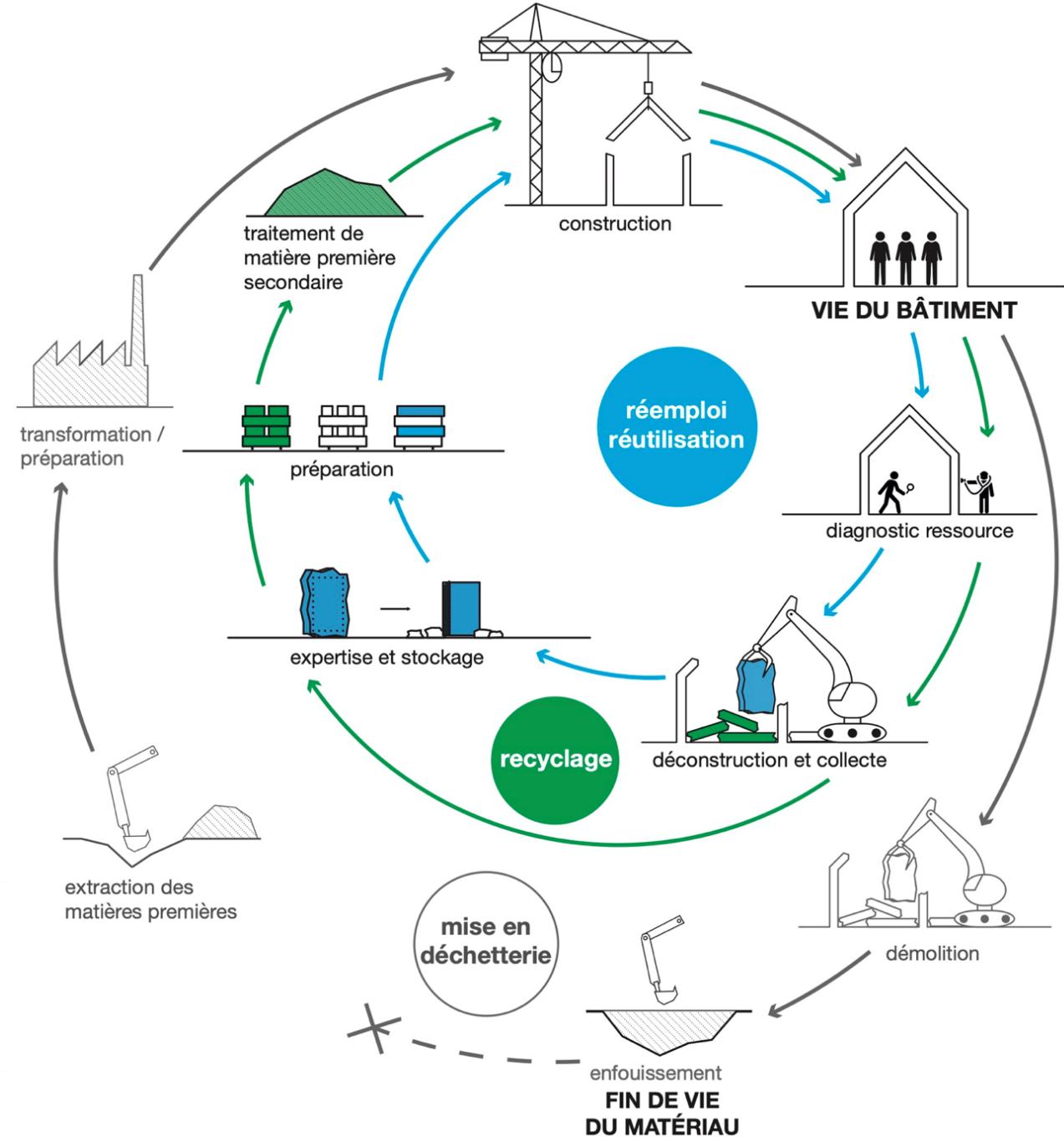


DIXIOTONET

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

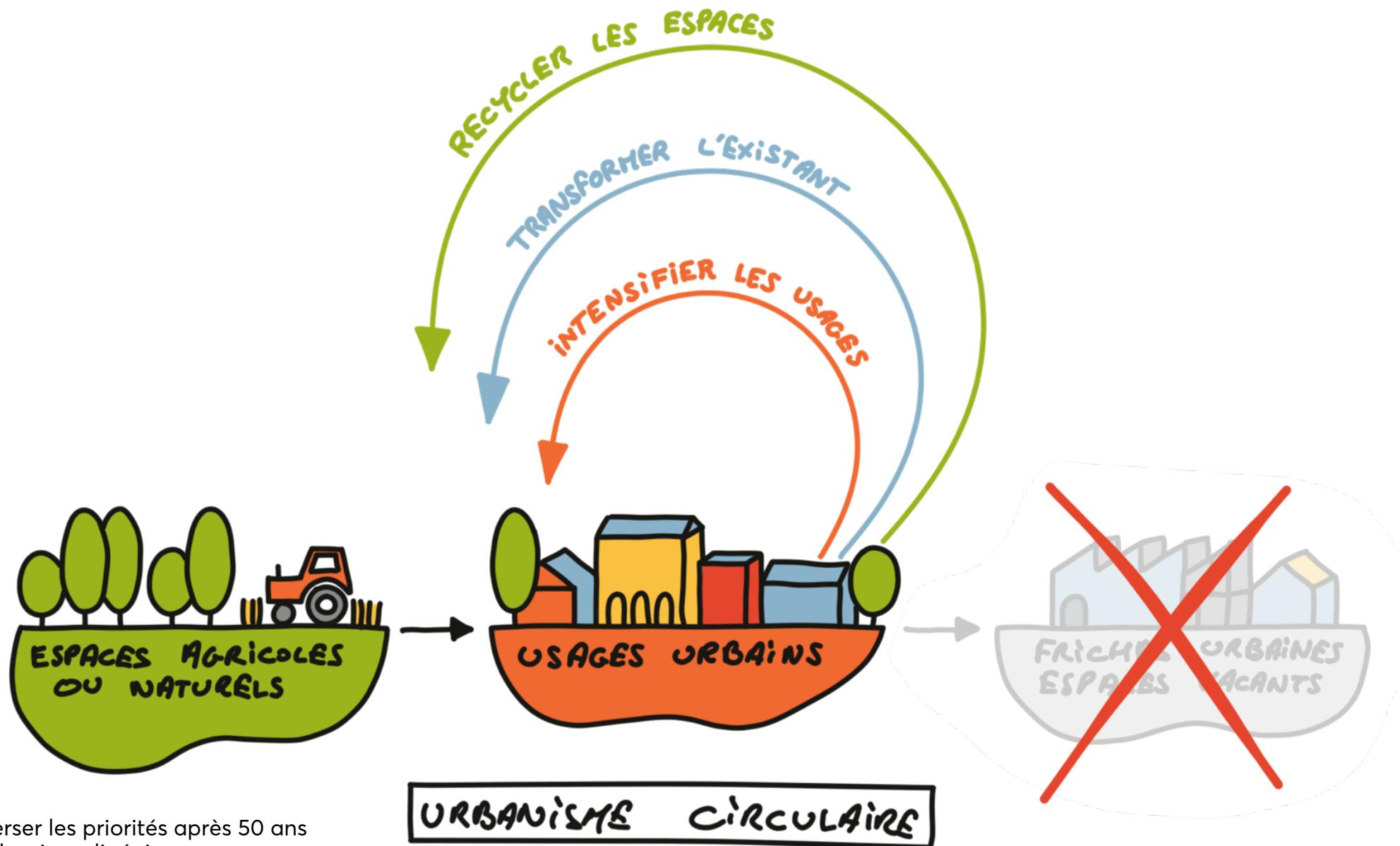




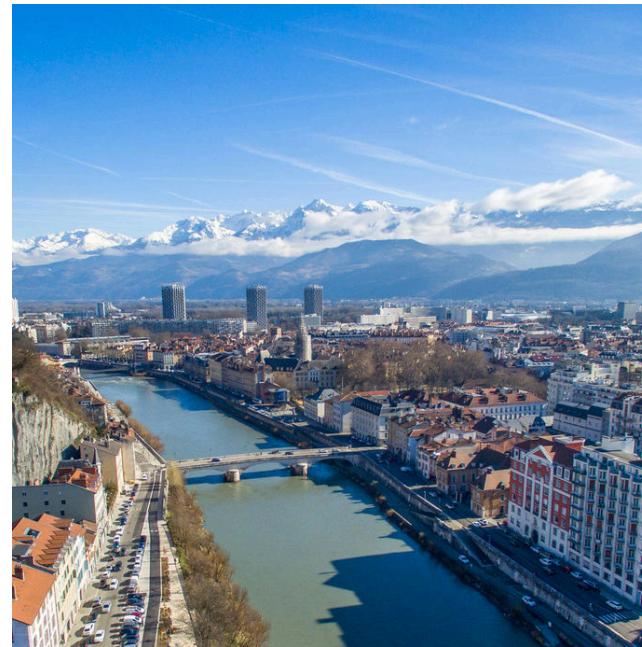
« Shrinking cities »

MANIFESTE

Faire la ville frugale en sols



Chacun sa part



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

Et penser la décroissance : faire projet sans croître.

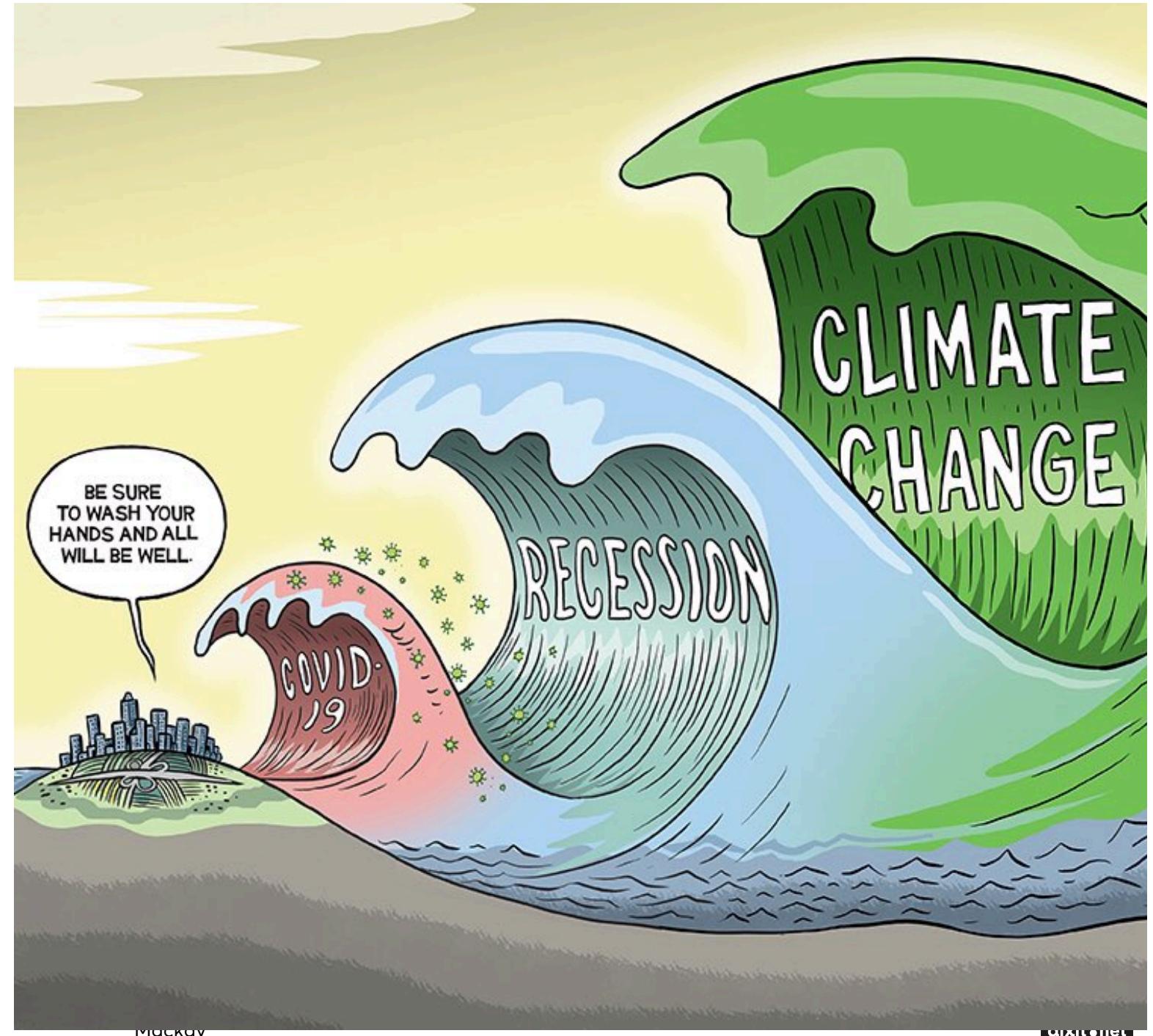
Faire la ville de la proximité



**Faire la ville
pour tous**



Faire la ville résiliente : du virus aux changements





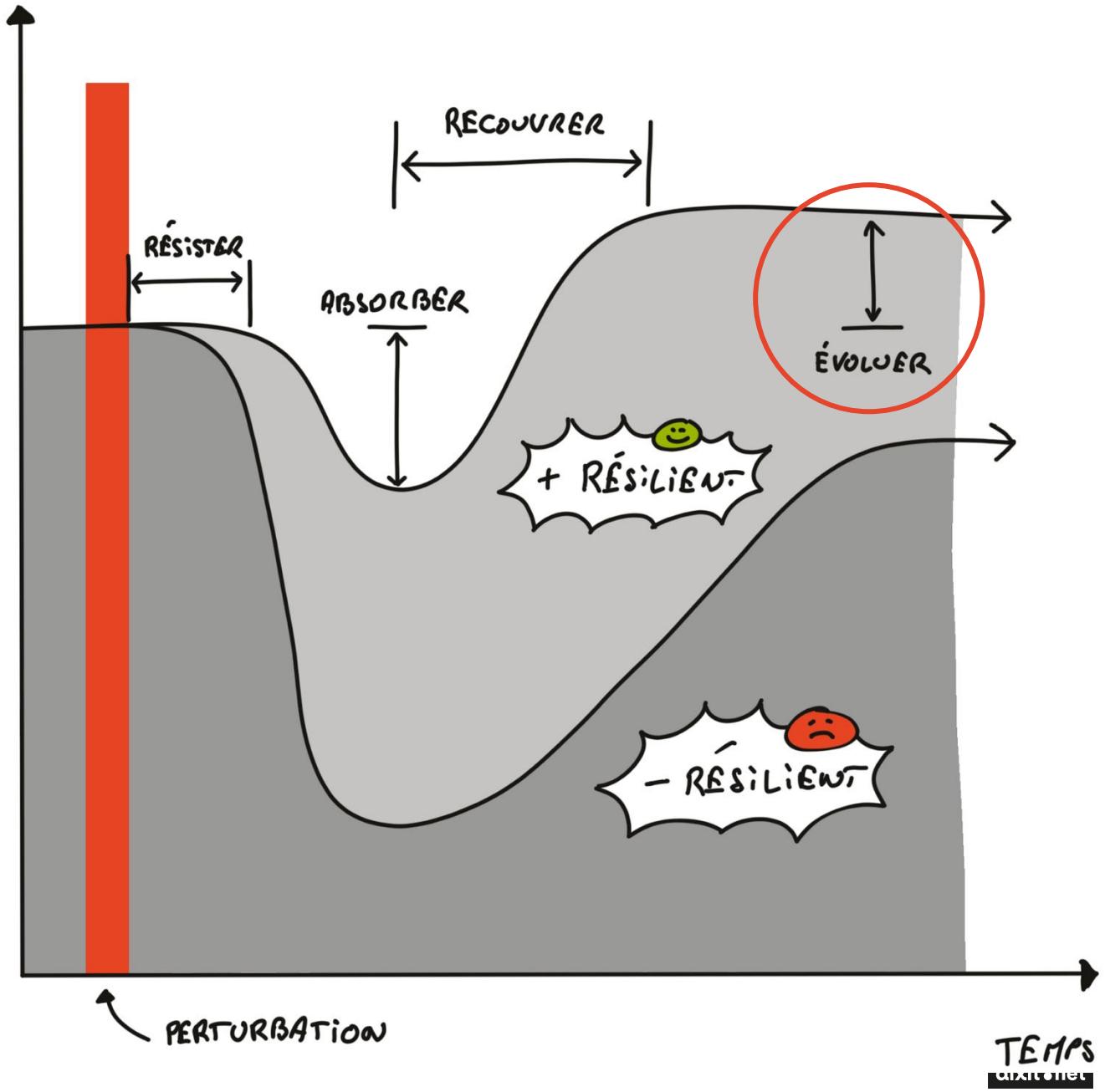
Le Signal (1965) Soulac-sur-Mer

Kintsugi



Transcender les faiblesses

Faire la ville résiliente et sécurité adaptative



**Connaissance des
potentiels**

**Compétence
des acteurs**

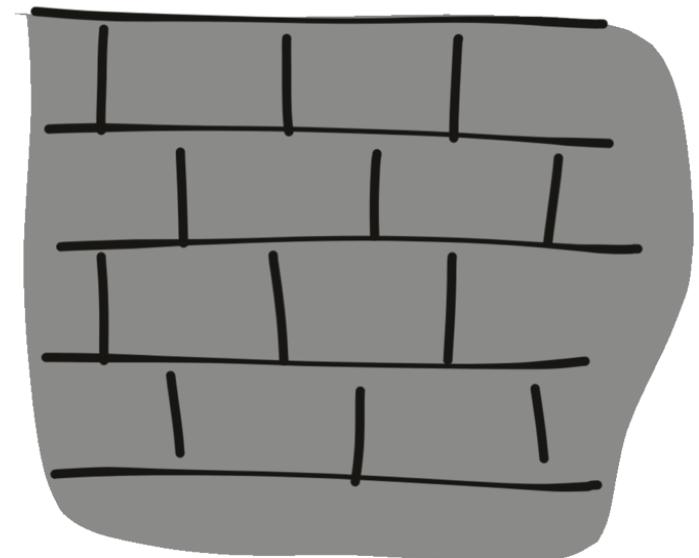
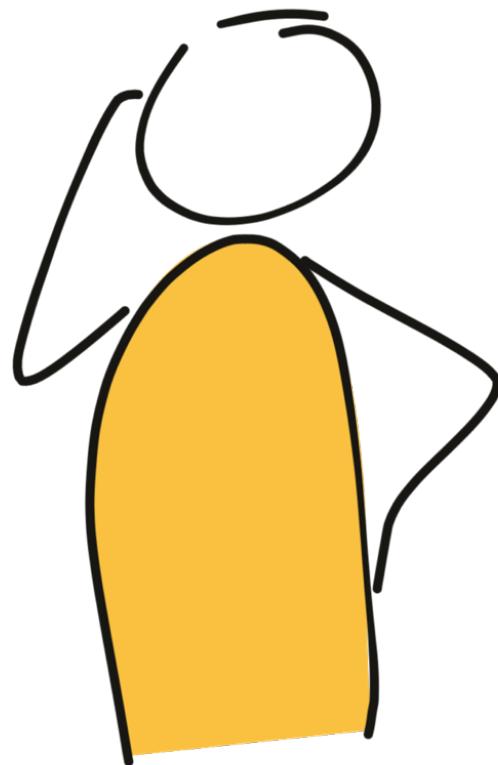
Processus & outils

**Cohérence
des stratégies**

Penser systémique pour repenser le système

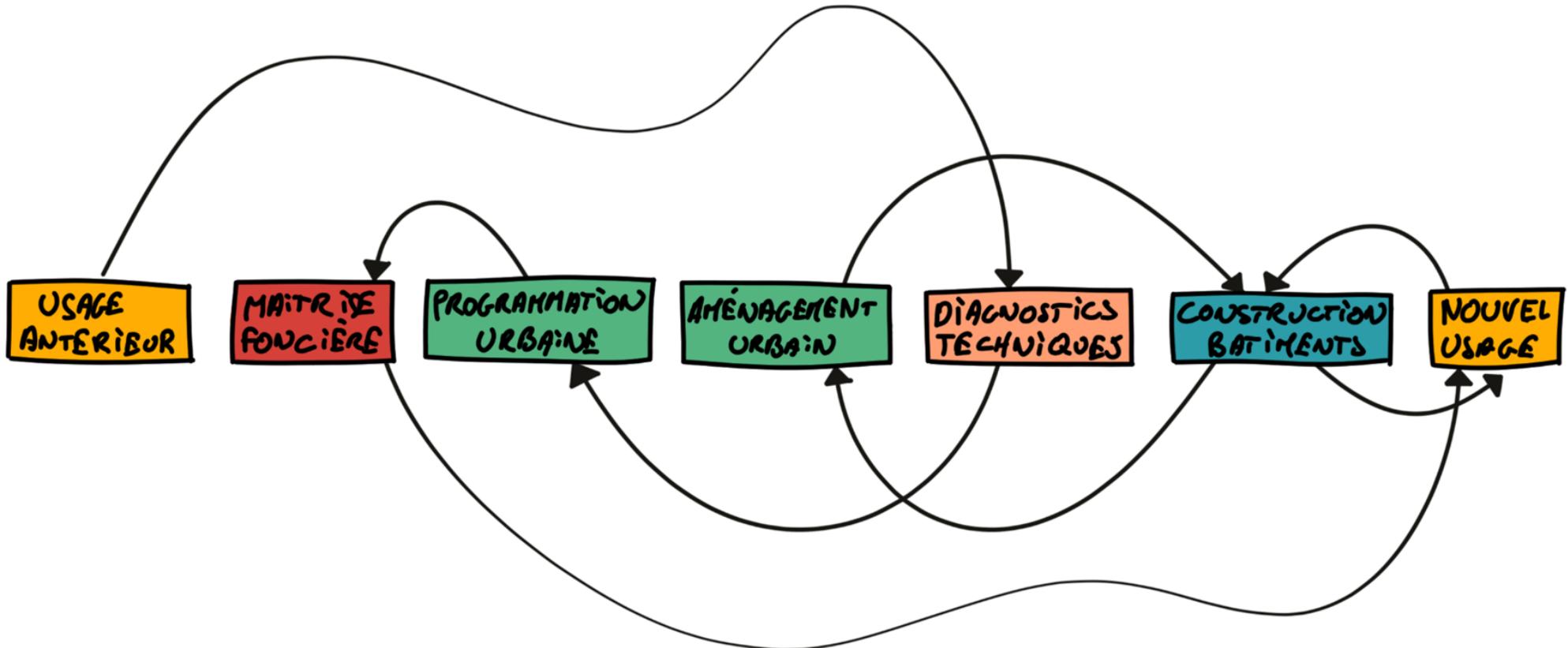


Assumer la complexité



- 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

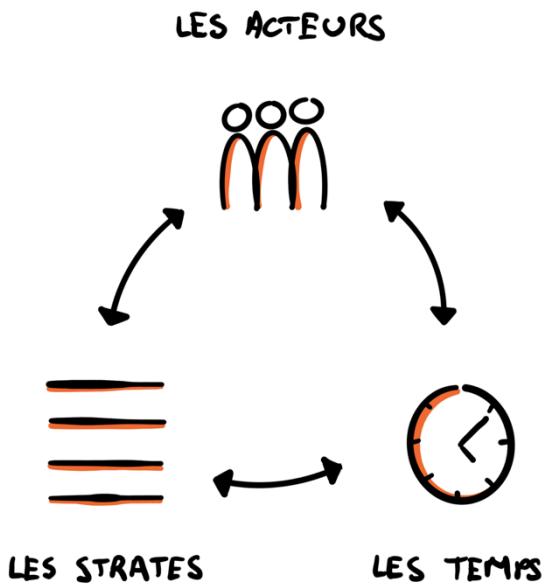




**Massifier n'est pas
industrialiser**



Re·designer les processus

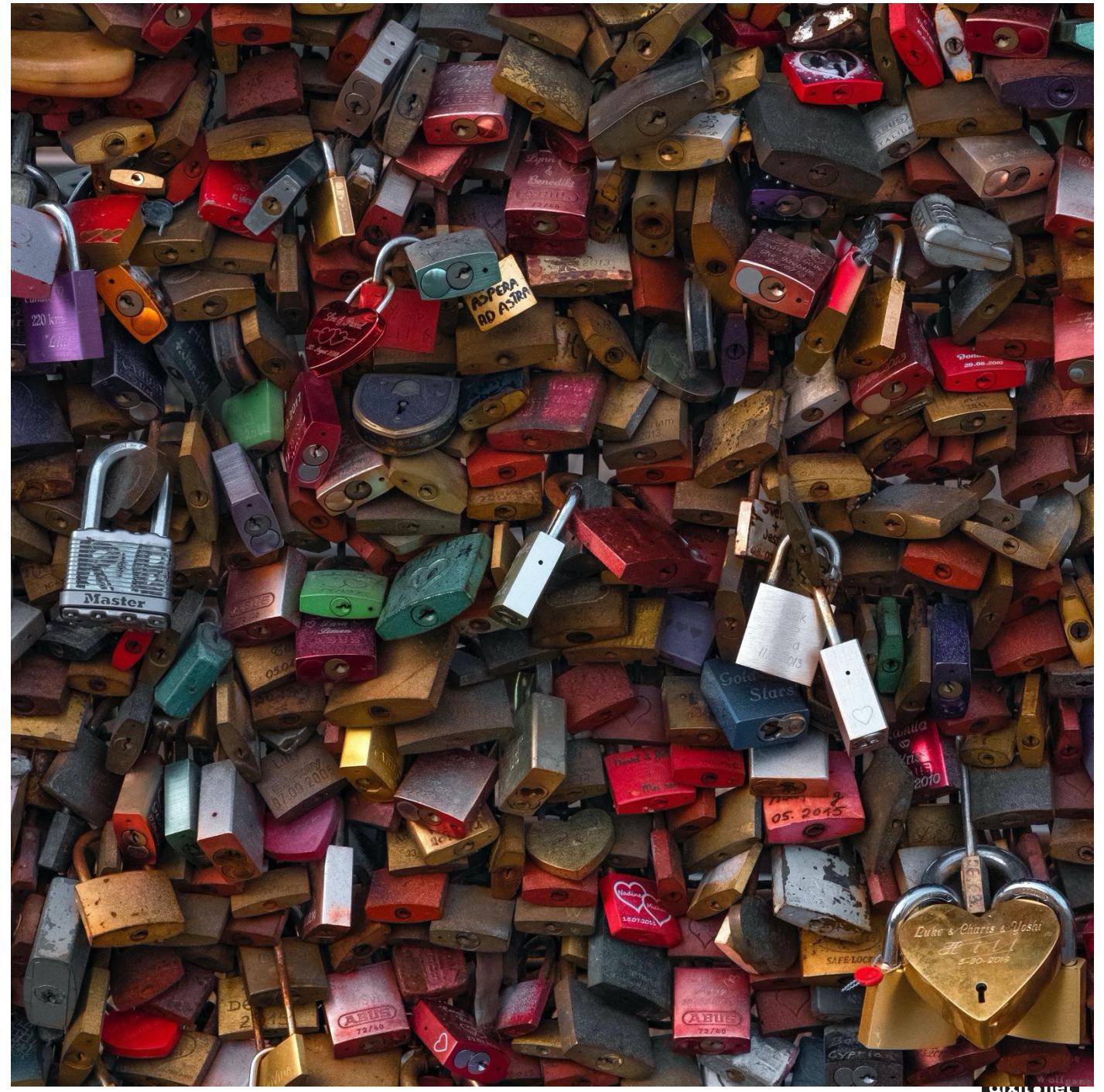


Ouvrir le capot, démonter les systèmes, identifier les verrous et les faire sauter, remonter dans le bon sens et passer à l'échelle.

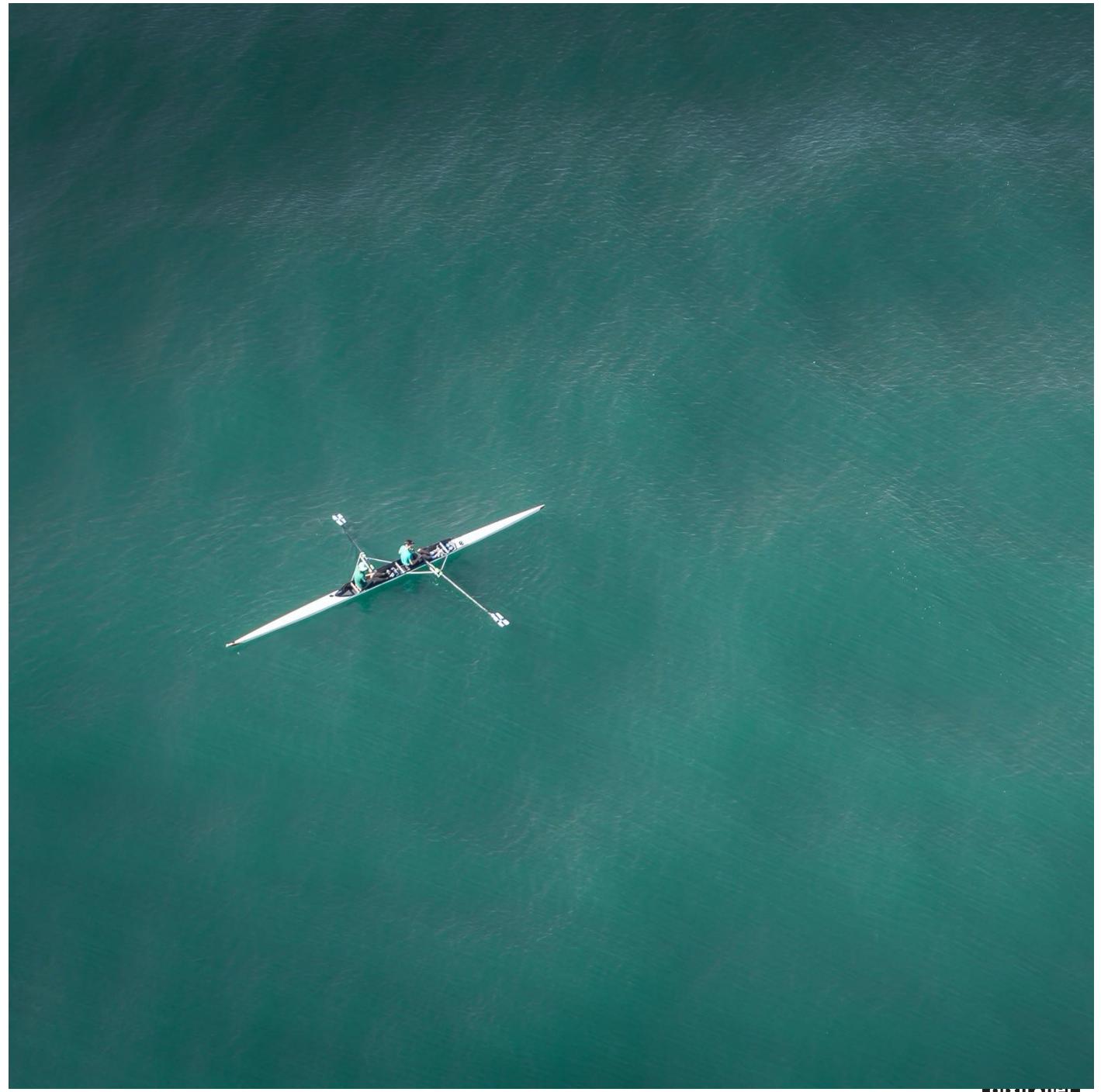


Faire sauter les verrous

Ce n'est pas la faute de l'ABF, de l'assureur ou du contrôleur technique.



du OU au ET



Bifurquer

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

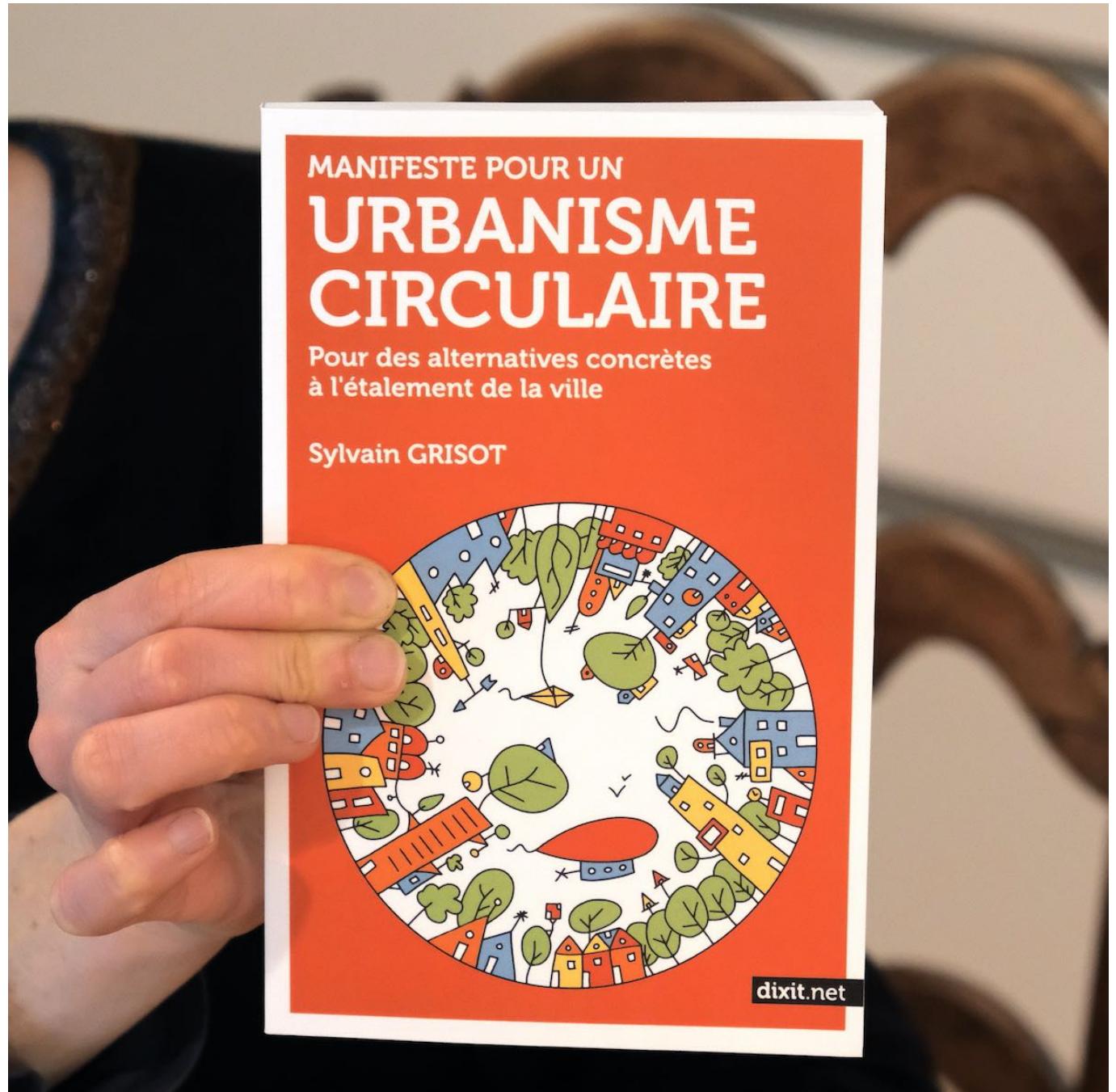


L'étalement urbain n'est pas le problème,
mais le symptôme d'un
dysfonctionnement structurel de la
fabrique de la ville.

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



urbanismecirculaire.fr



dixit.net

dixit.net/news



la newsletter de dixit.net

dixit.net est une agence de conseil et d'innovation pour la transformation de la ville. Tous les mois nous décryptons les grands enjeux de la ville et de ses transitions : veille, entretiens, prospective et analyses.

Type your email...

Subscribe

[Let me read it first >](#)