

LA TRANSITION EST ENTRE NOS MAINS

Assises de la **transition écologique**
à Orléans métropole

DE JANVIER À AVRIL 2021

« **Vers un urbanisme circulaire et la ville des proximités** »

Webinaire – 9 février 2021

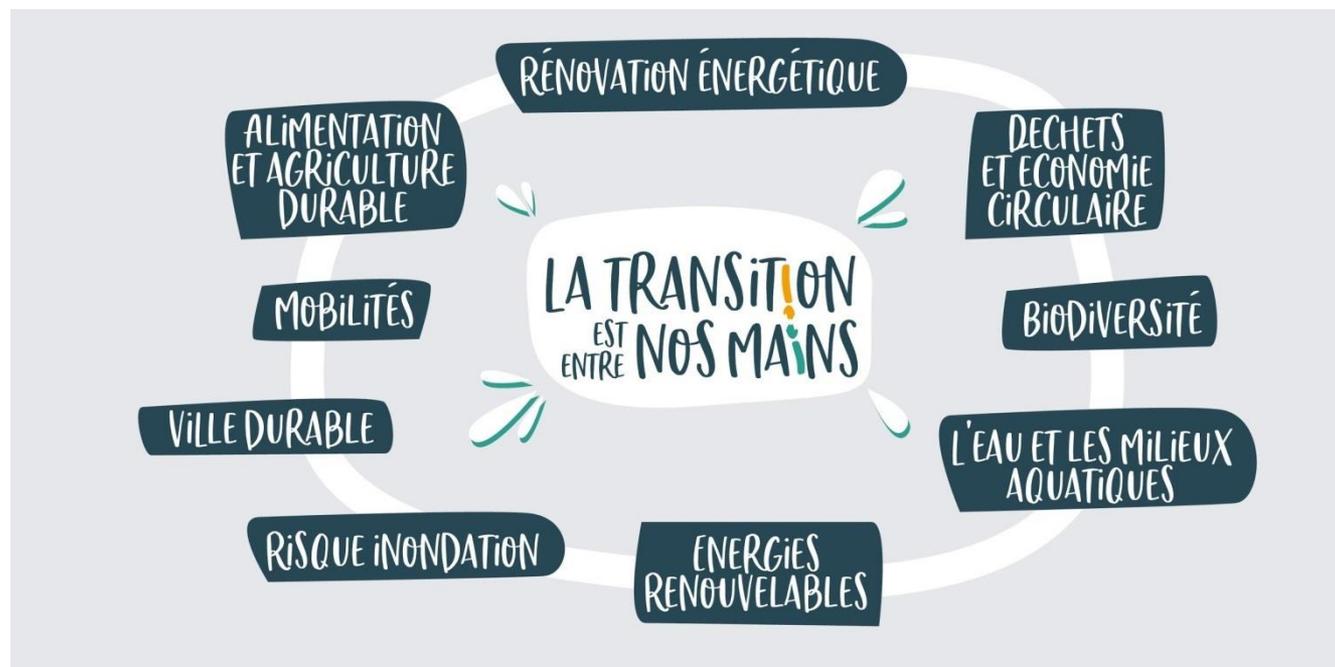
Que sont les Assises ?

4 MOIS D'ÉCHANGES ET DE PARTAGES

7 THÈMES

de janvier à avril 2021

Des événements et des animations pour montrer "ce qui marche", explorer les possibles, créer de solutions concrètes



4 MOIS D'ÉCHANGES ET DE PARTAGES



Une plateforme & Une newsletter

pour retrouver
l'agenda des activités,
les ressources, les
restitutions

pour suivre l'actualité
et s'inscrire aux
activités

pour contribuer aux
Assises

transition.orleans-metropole.fr



Assises de la **transition écologique**
à Orléans métropole

LA TRANSITION
EST NOS MAINS

Webinaire

« Vers un urbanisme circulaire et la ville des proximités »

Les habitants de la métropole d'Orléans effectuent plus d'un déplacement sur 2 en voiture

Le trafic routier sur la métropole, c'est :

 **1^{er}** secteur émetteur de gaz à effet de serre, avant le secteur résidentiel ou l'industrie

 **2nd** émetteur de polluant atmosphérique après le secteur résidentiel et tertiaire

 **1/4** des consommations énergétiques de la métropole liées au trafic routier

 **19 %** des habitants impactés par le bruit généré par le trafic routier

3 principaux leviers vers la mobilité durable (source ADEME) :

En 1 : MAITRISER = Agir sur la demande et les comportements



En 2 : REPORTER = Choisir des modes de transports moins impactants



En 3 : AMELIORER = Améliorer l'existant pour limiter son impact



Webinaire

« Vers un urbanisme circulaire et la ville des proximités »

En 1 : **MAITRISER** = Agir sur la demande

Ordre du jour

1. Pour un urbanisme circulaire

- ✓ Sylvain GRISOT, Urbaniste, Dixit.net

2. Vers la ville des proximités

- ✓ Laurent FOUILLE, Responsable thématique Mobilité et Société, Agence d'urbanisme TOPOS

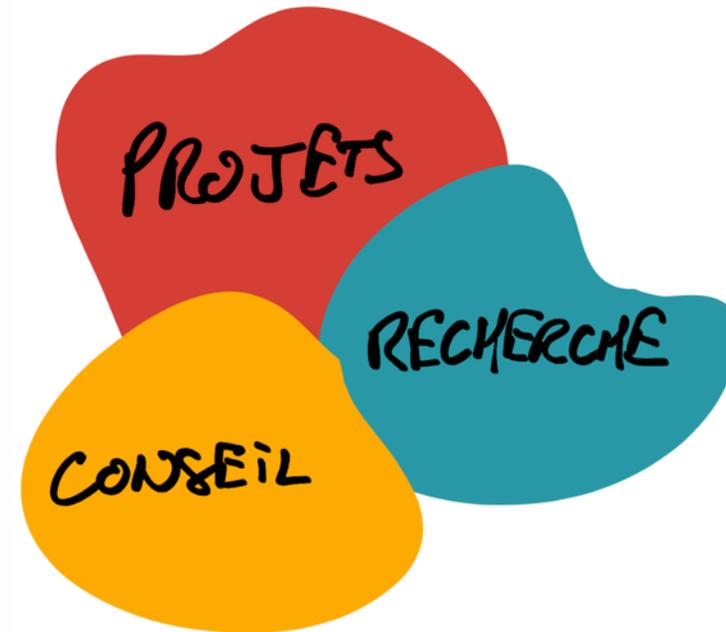
NOTRE MOBILITÉ
EST ENTRE NOS MAINS

Pour un urbanisme circulaire

Sylvain Grisot

Urbaniste

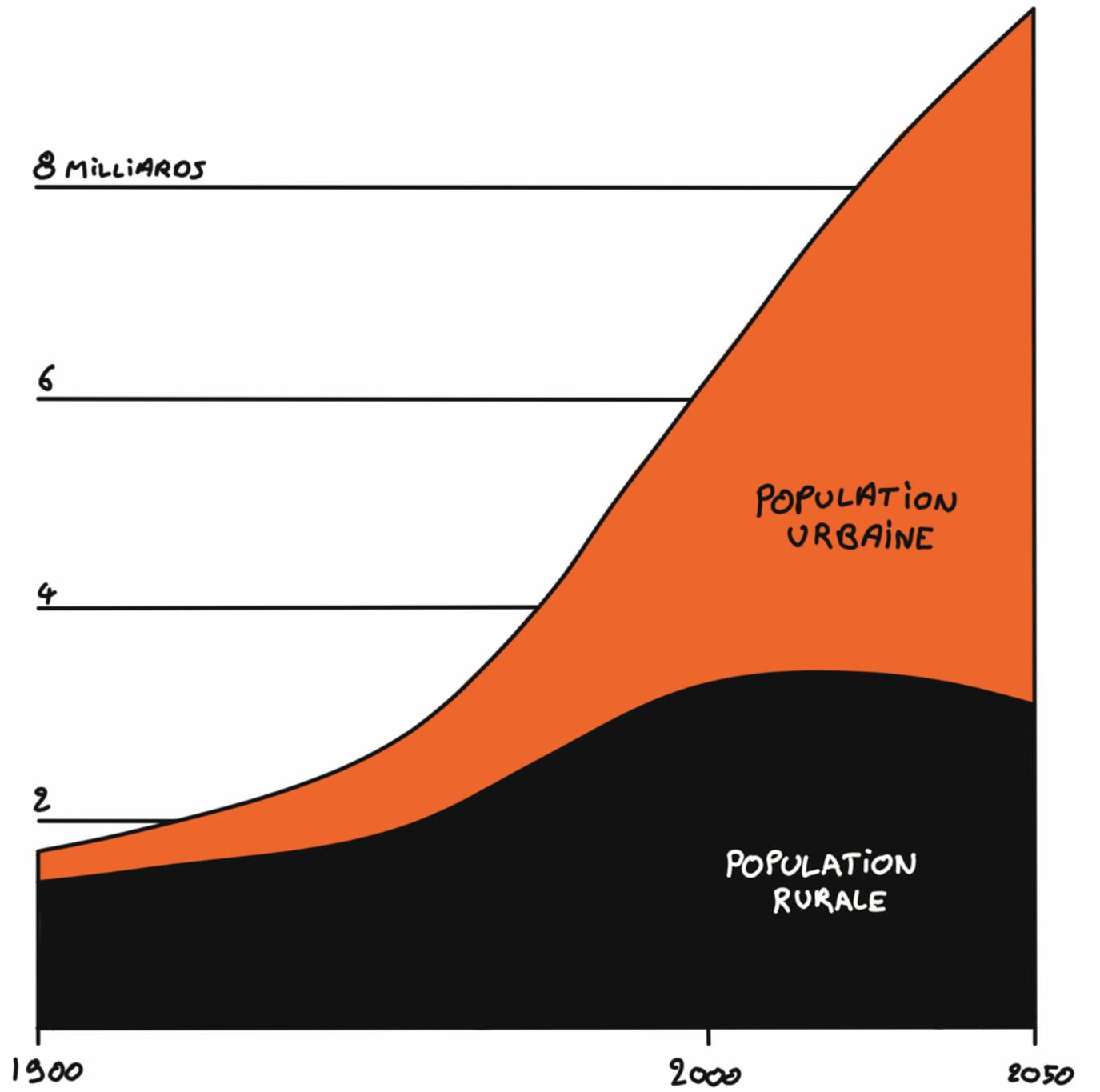
dixit • net



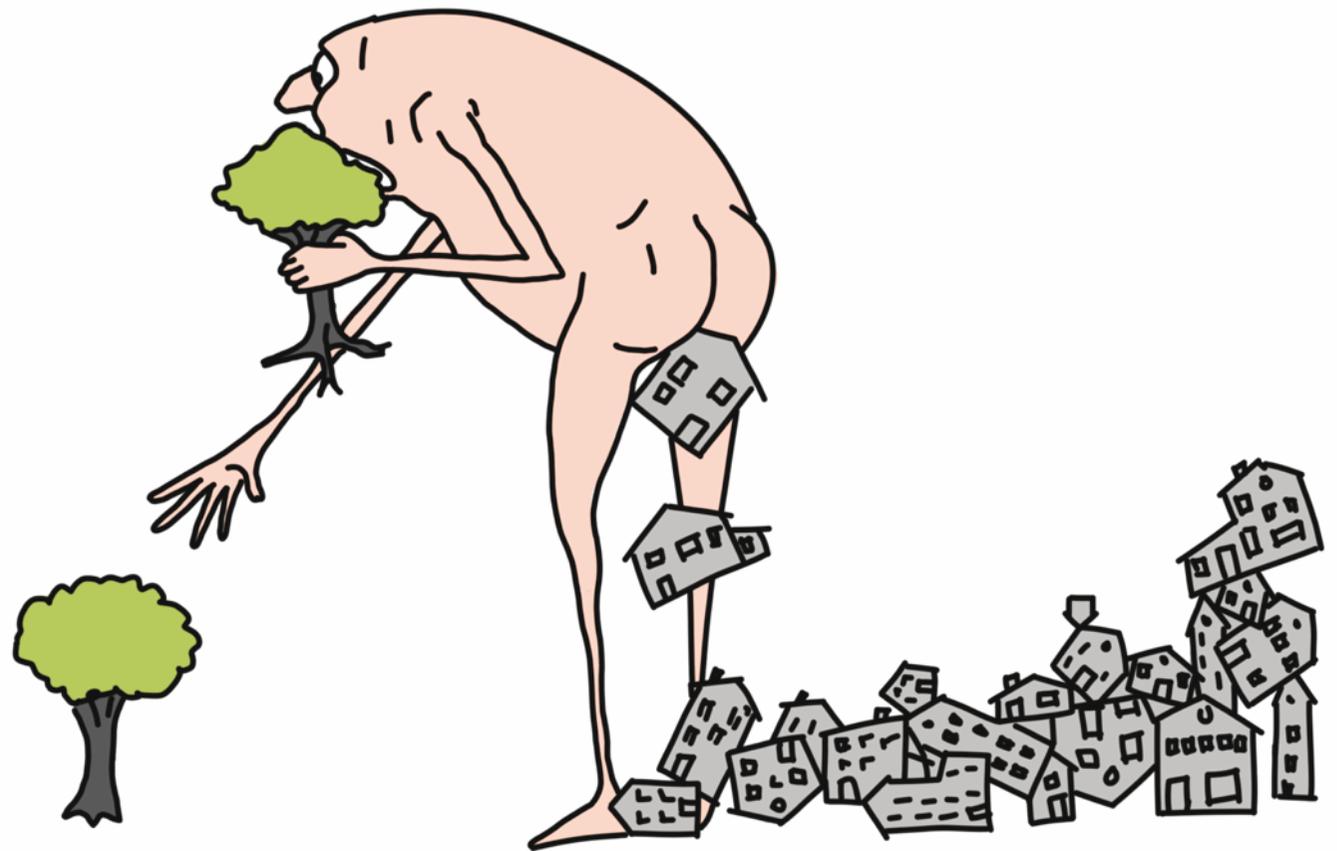
Sylvain Grisot

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

L'IMPASSE









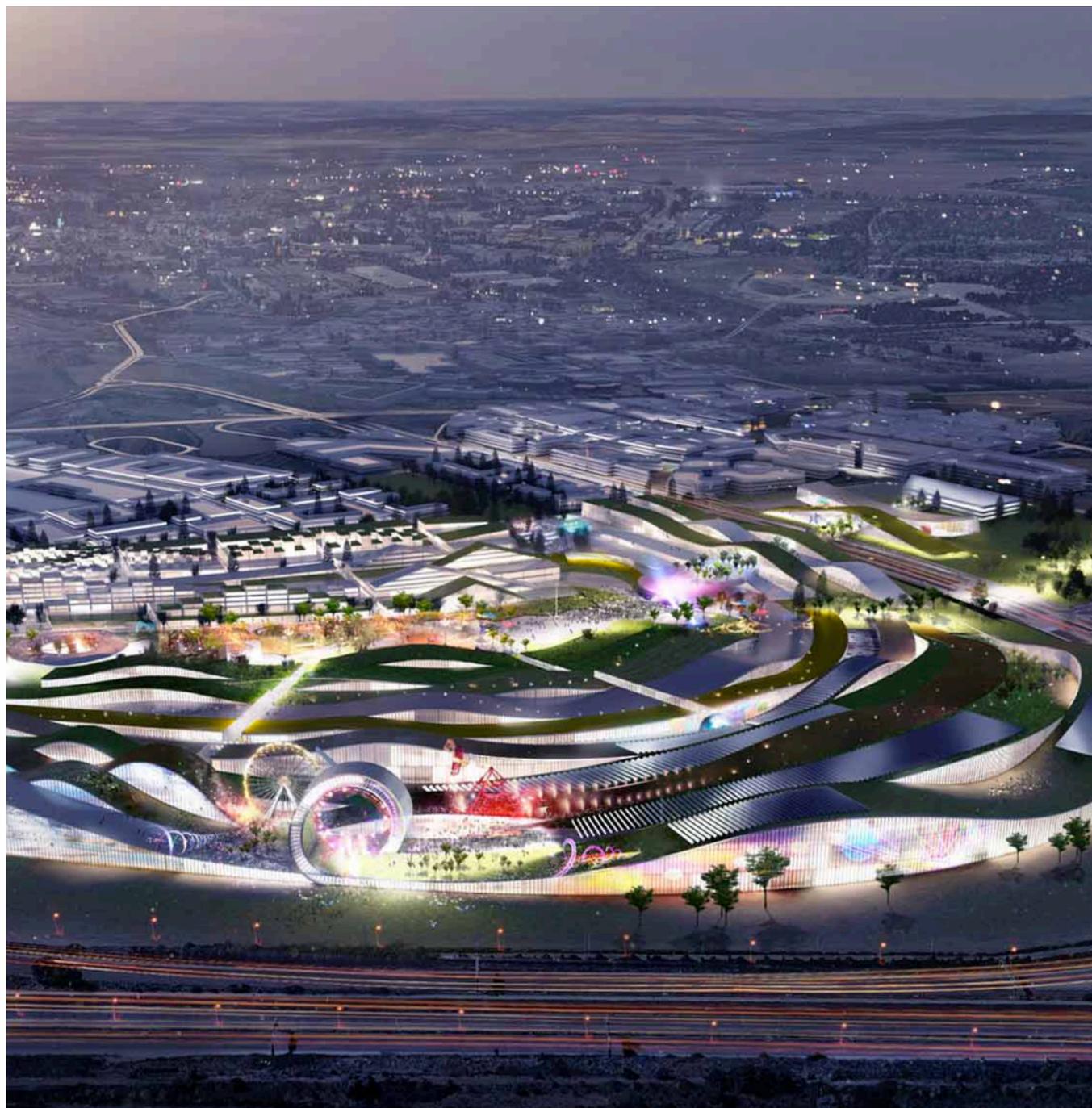
Combien d'années faut-il pour urbaniser l'équivalent d'un département en France métropolitaine ?



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

Soit 20 #NDDL

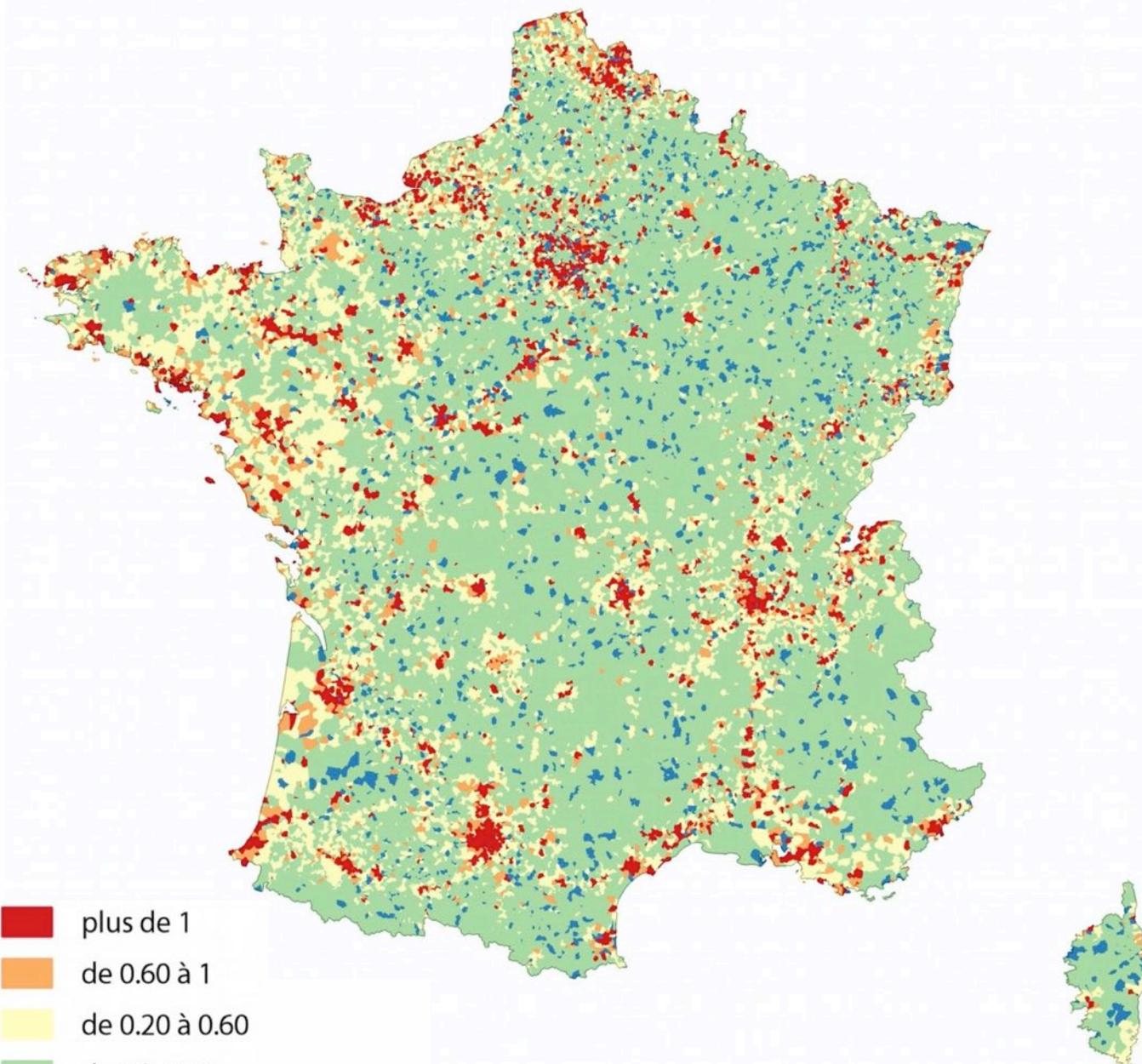
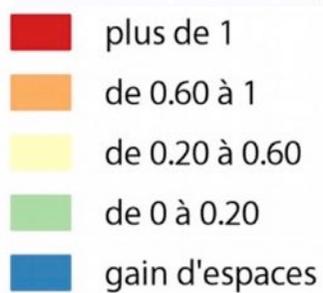
375 #Europacity



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 !

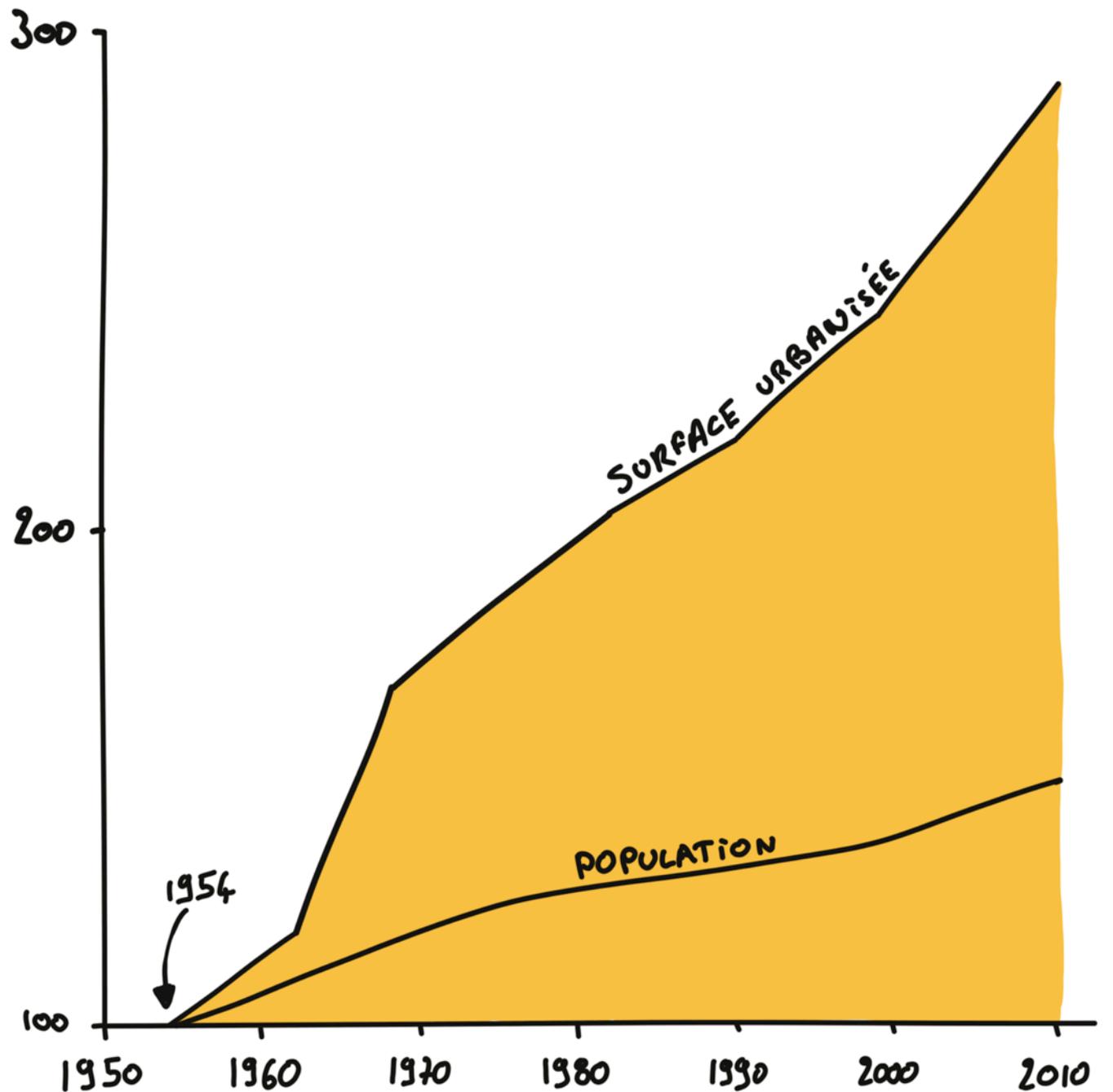
2010-2015

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.

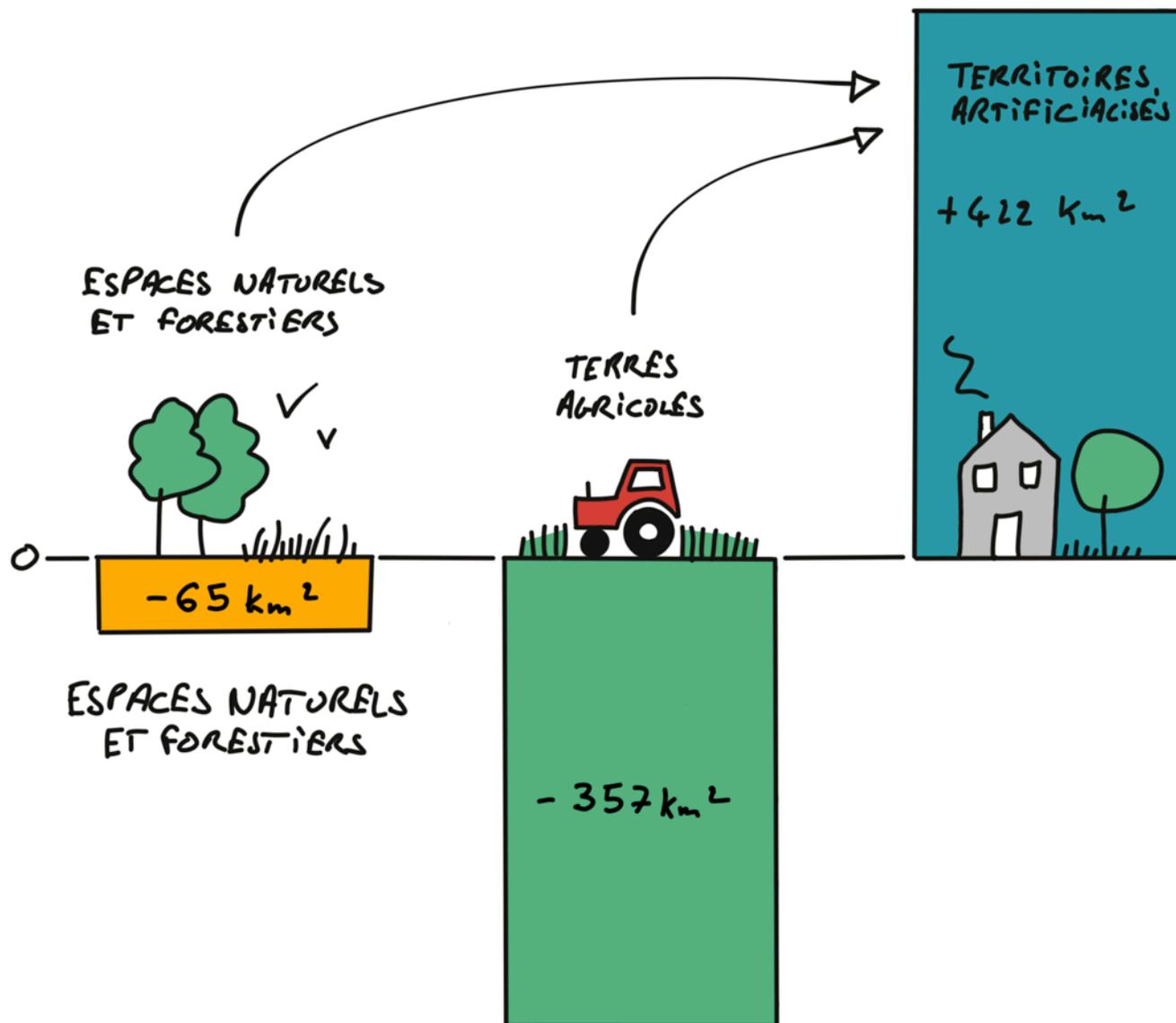
Illustration tirée de : Croissance de la population et des surfaces artificialisées en France. Polèse, Shearmur et Terral (2015)



Impacts environnementaux



Enjeux agricoles



Surface Agricole Utile :

1960 : 34,5 M ha

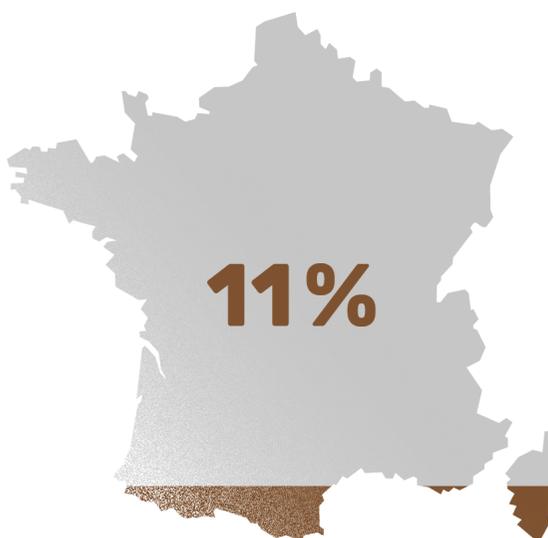
2010 : 29,1 M ha

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

> Une stagnation des rendements constatée depuis 2000.

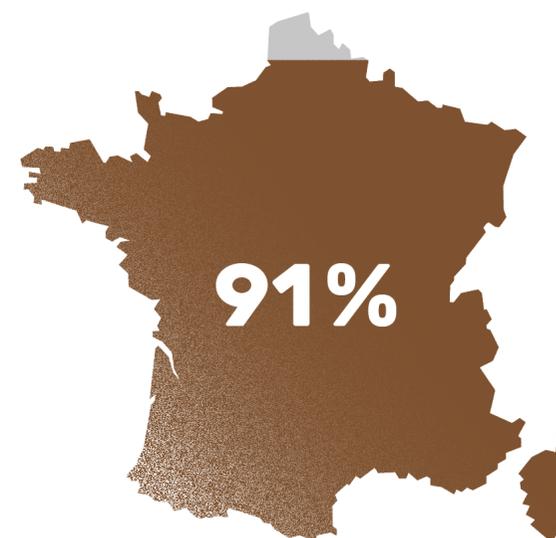
WINTER IS NOT COMING

Surface agricole touchée
par la sécheresse



11%

1961-2008



91%

2080

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

Transitions



Conséquences économiques

Urban

City's Annual Cost, per Household



\$1416

(Total)



Parks & Recreation
\$69



Solid Waste
\$185



Fire Department
\$177



Governance
\$158



Police
\$192



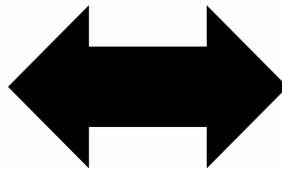
Transportation
\$91



Libraries
\$38



School Bussing
\$13



Culture / Economy
\$19



Roads
\$26



Transfers to Provinces
eg. School Boards
\$232



Sidewalks & Curbs
\$27



Storm & Waste Water
\$147



Water
\$42

Suburban

City's Annual Cost, per Household



\$3462

(Total)



Parks & Recreation
\$129



Solid Waste
\$185



Fire Department
\$406



Governance
\$297



Police
\$360



Transportation
\$171



Libraries
\$72



School Bussing
\$87



Culture / Economy
\$36



Roads
\$280



Transfers to Provinces
eg. School Boards
\$435



Sidewalks & Curbs
\$194



Storm & Waste Water
\$613



Water
\$197

Urbanisme à fragmentation



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

Impasse climatique



Empreinte carbone moyenne d'un Français

tCO₂



■ Mobilité ■ Logement ■ Biens et services privés ■ Alimentation ■ Services et investissements publics

Asphyxie



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

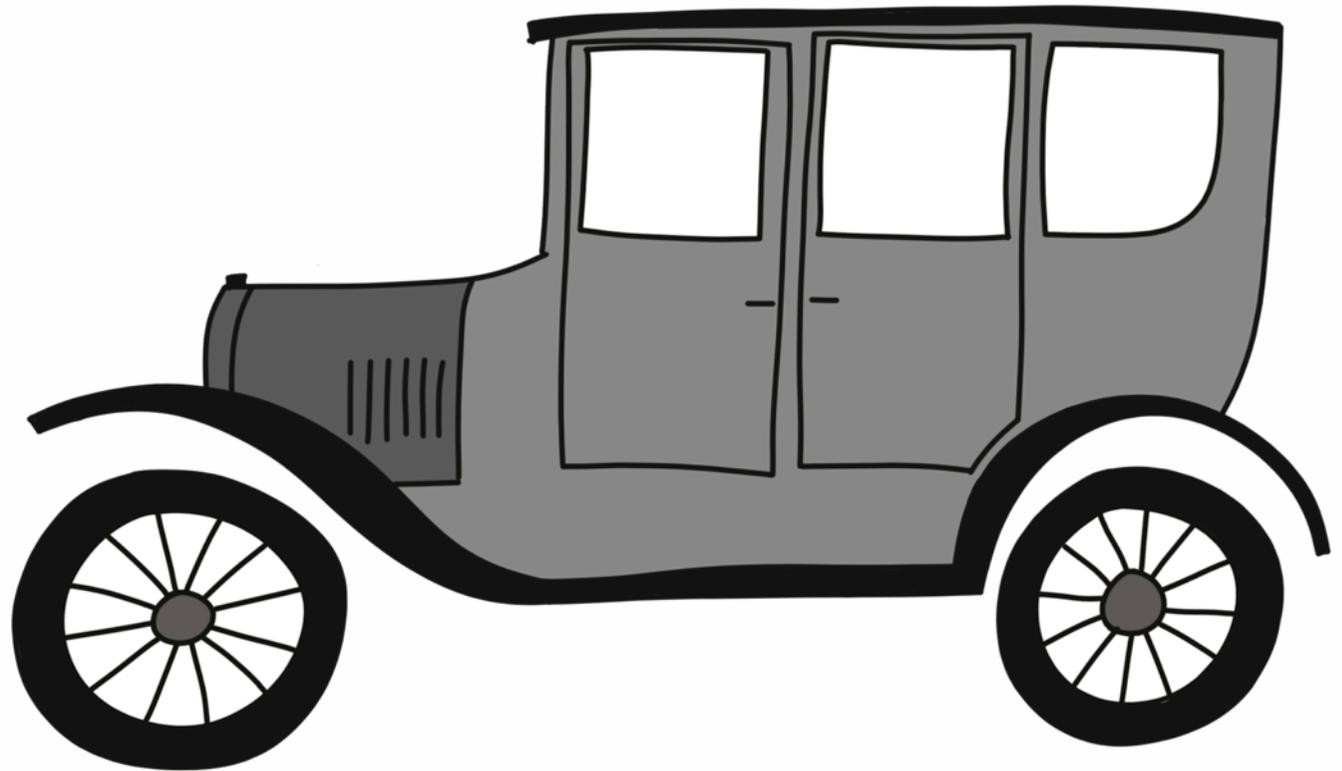


« Cars cause sprawl, & sprawl causes cars. Together, it's a death spiral. »

- 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.

Une entrée rapide dans la ville...



New York, 5th Ave, 1900

Une entrée rapide dans la ville...



New York, 5th Ave, 1913

...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 accidents. The conference will be held in Washington on Dec. 25. 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 horror of war cannot be less appalling than the horror of peace. The automobile comes up as a far more destructive piece of mechanism than the machine gun. The machine gun kills men; the automobile kills men and the great mass of men who are the men in the street.

Fifty 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 which compares with the appalling toll of 1,000 lives destroyed monthly by accidents in the United States.

The present state of the motor vehicle, it tells a description in 10 words as it moved through 1923. It accounted for 31,000 victims, according to the traffic data collected in the first nine months of this year there will be an increase 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 street and highway accidents. A Commission on the subject was appointed by Mr. Hoover to study the conference with a study of the public safety situation. This committee is giving preliminary reports upon the annual report of the United States Census Bureau on mortality statistics, which revealed that 10,000 persons died in motor accidents in 1923, an increase of almost 1,000 over 1922.

While the motor killed 10,000 persons last year, it killed 10,000 more in the motor car was also involved in other highway deaths. The Census Bureau charges each motorist with the heaviest vehicle involved. A collision between a truck and an automobile is classified as a truck accident. When a motor car kills 100 motorists, the street cars are blamed upon the motorist. 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



made human judgments by comparison with those caused by automobiles. The huge economic loss caused by street and highway accidents is set forth in a preliminary report prepared by the Commission on Statistics suggested by Secretary Hoover. On the subject the report says in part:

"The economic loss due to these approximately 31,000 accidents is which personal injuries occur are probably never to be 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 personal injury.

"These two items, applied to 31,000 fatalities and 475,000 non-fatal injuries respectively, give an approximate total of \$102,000,000. Add to this an average actual property damage of \$300,000 to all accidents involving other personal injury or property damage (approximately 1,000,000), there results a total estimated loss of nearly \$103,000,000 annually."

"On these estimates are based in



to create and make. However, that would be a different class who would cover such matters. In reality, the automobile driver and a different class of driver.

"Their present condition there is a badly complicated business proposition and instead for a use of some kind of territory we will about a world study in it. However, with the study to the motorist.

"Generally, in a single a man or of accident, this man accident, and the man individual it also to some extent from the other end of the street. As long as the highway and at two inches cannot cover the same state of mind, when the man sees, as they as they do, what is the solution?

"Generally, the of of course it is. The existing and existing road conditions, however? In fact, the accident motorist who will for this study off to be used or not to play, the following again person who immediately attempt a crossing road have some measure of their action. Generally, the automobile operator who will have some sense the fact that and into his way with these more dangerous condition is entitled to some regard.

"As it stands, the motorist has no his motor for the use of the street and the fact however, despite the great efforts of police, traffic and motor vehicle authorities to regulate his and his kind. The motorist has required that and the fact that looks like these things.

"If we have failed adequately to regulate motorist shall we control the motorist to attempt to regulate motorist? It is well enough to regulate the 'motorist', if by that time we seek the motorist individual who is not so getting there, whether on or off a street, without looking or governing his movements. But if we mean the motorist and the motorist's intelligence and interests of our population who do not see the motorist because they cannot find him, connected by the motorist, never making trails of motorist that motorist will automatically toward them, ending up the highway as fast as to report all individuals of these and motor, try to cross their way through, if they are to cross at all, they I thought.

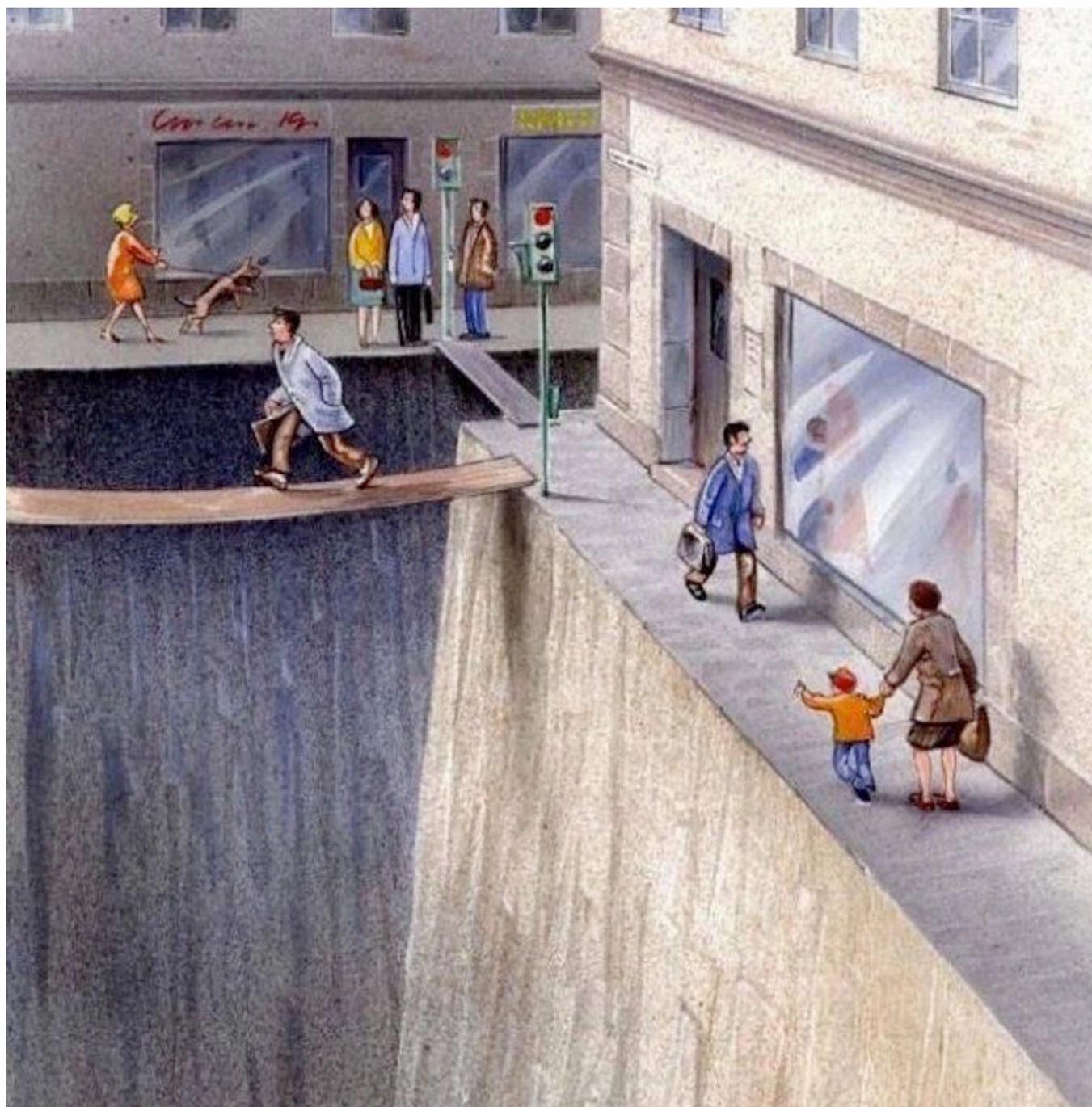
As to Regulating the motorist is to be done with control. His constitutional rights will not be given, at least. To place in the hands of any single official such as the Police Commissioner of this or any other city the unlimited power to prosecute motor for his conduct is a questionable matter, no matter how well meaning that official may

concerning them in the actual use of the highway in the presence of superior forms in the shape of the motorist's motor car?"

"It is usually only when in court of the motorist of an accident or of his own badly post-mortem from such accident that the motorist is, as he speak, allowed to make his legal rights; that is to say, not to fall victim to the grip of such matters.

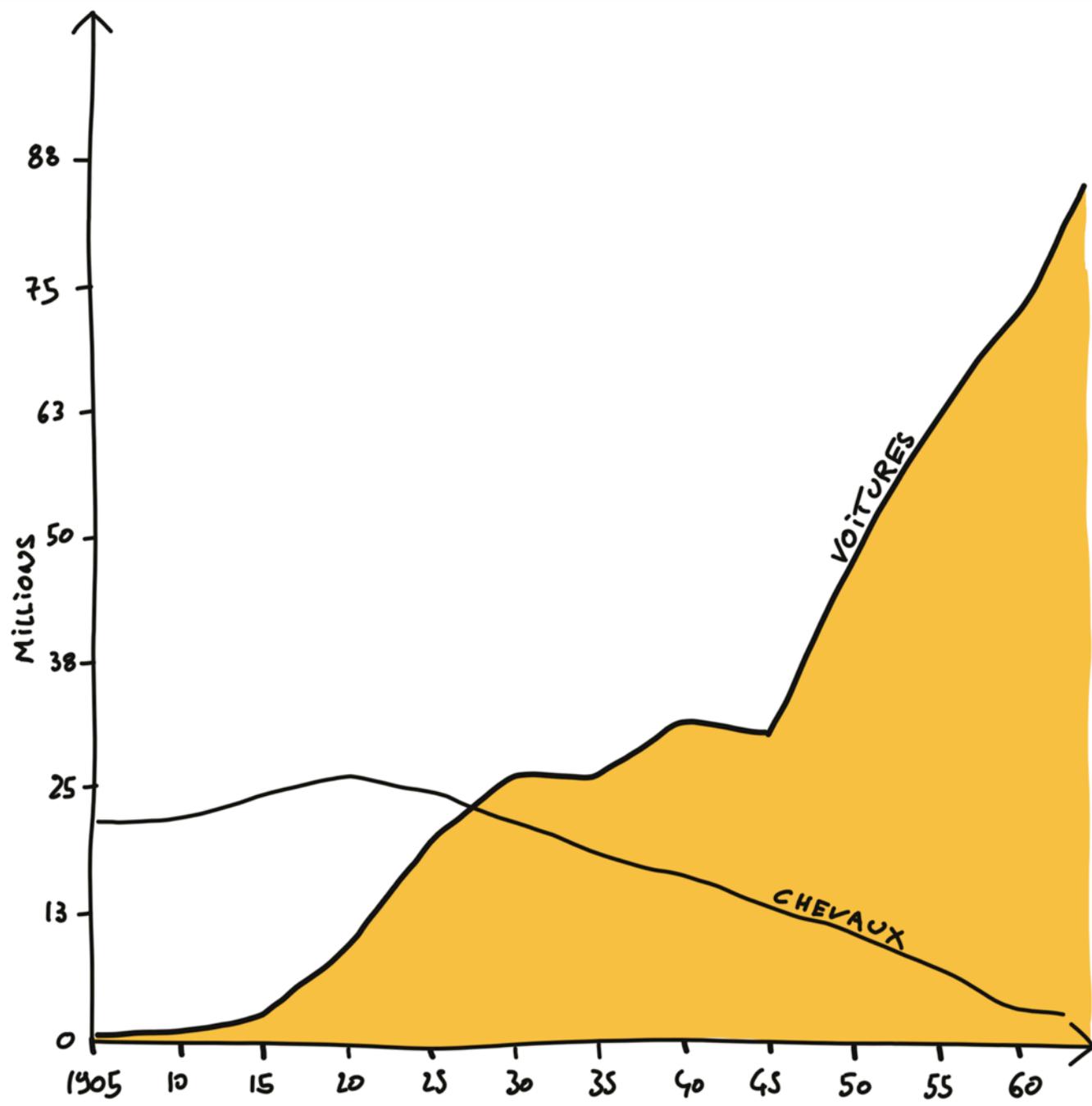
"Some time ago General O'Hara was quoted as saying that 'most of us are still addicted to habits on the street which were suitable to the life of a pedestrian age when all vehicles were horse driven. The common street rules for an entirely new set of habits and for a kind of abnormal and protection which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

Publication Like a Rabbit.



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



LOOK FOR THIS SEAL

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.



Transformer la ville, avant le territoire



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

Inventer un nouveau modèle

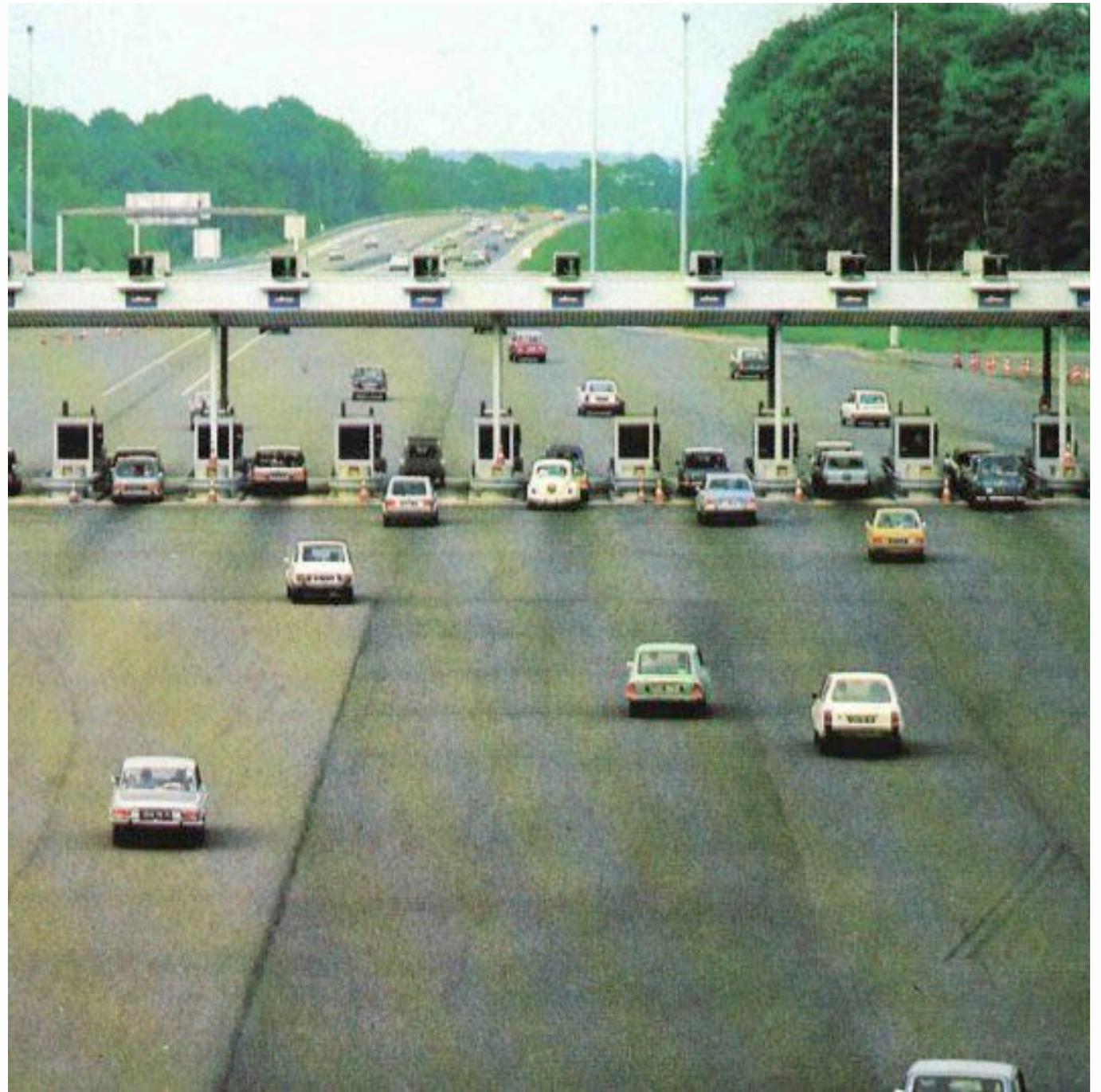
Lewittown.

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

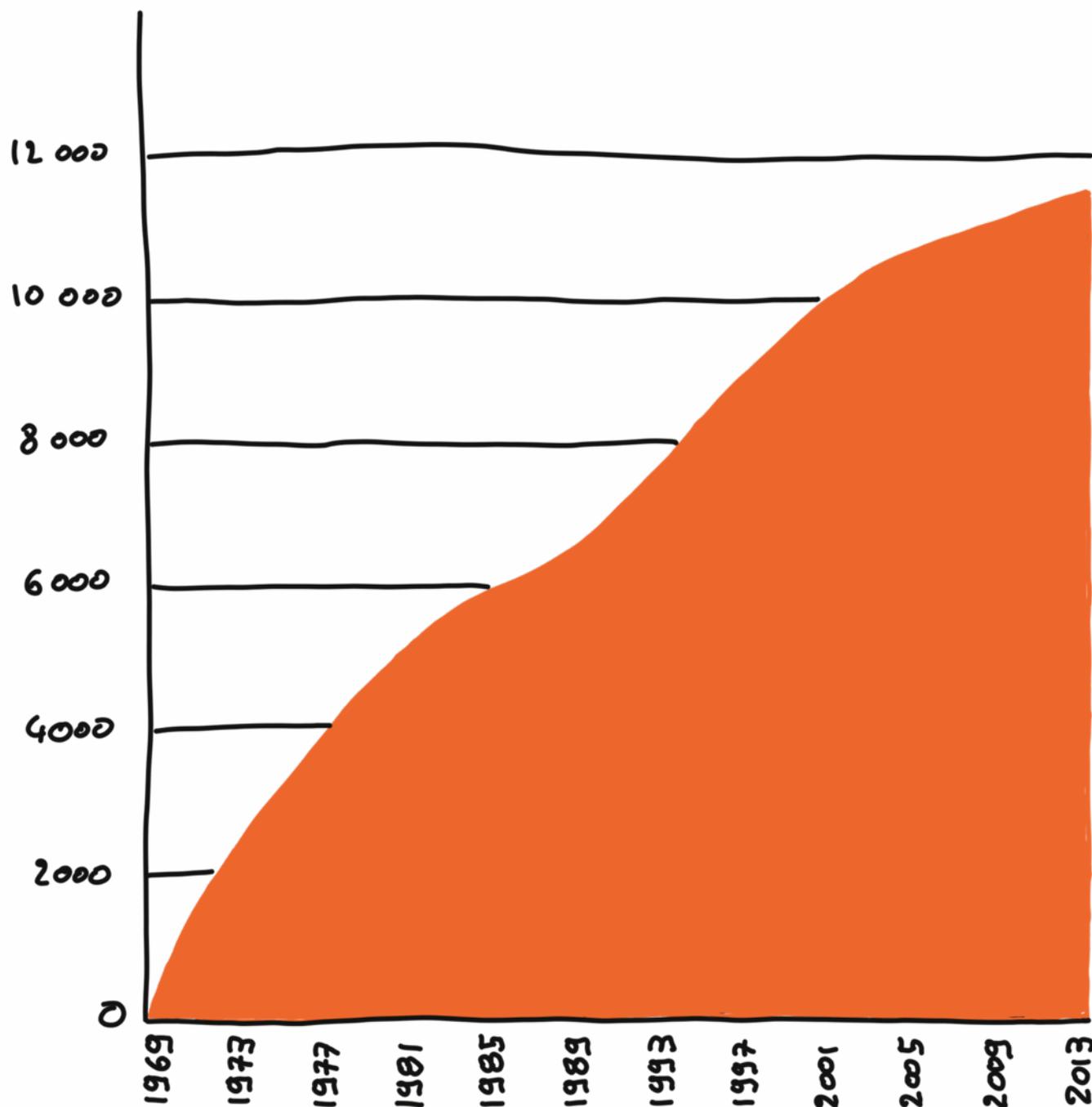


Transformer le territoire

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

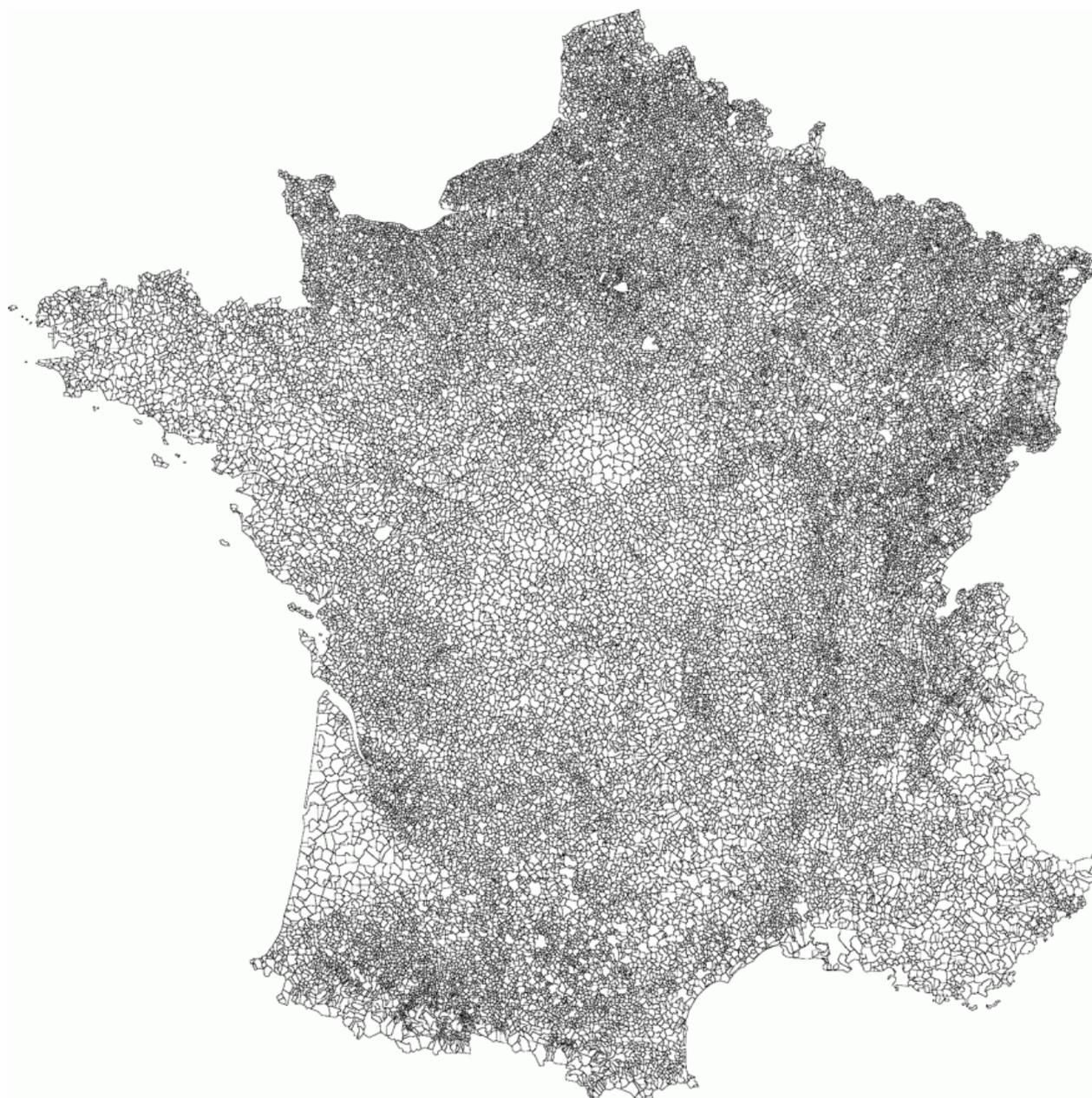


« libérer l'urbanisme »



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

36000 urbanistes

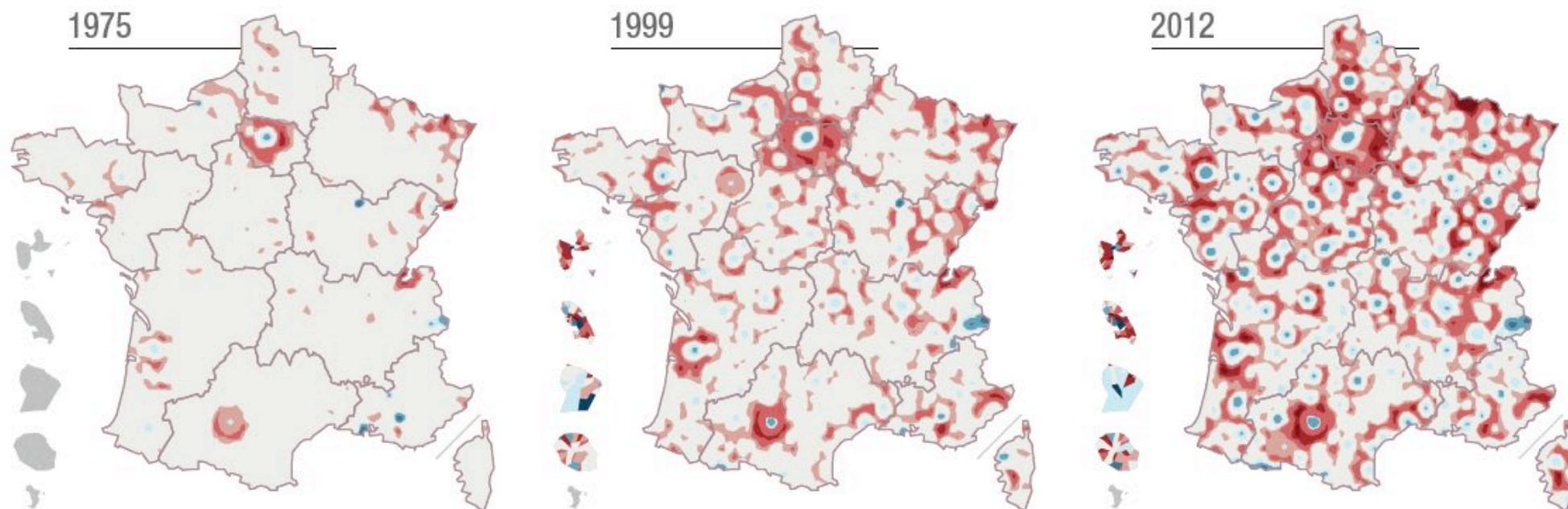


Effets de la décentralisation.



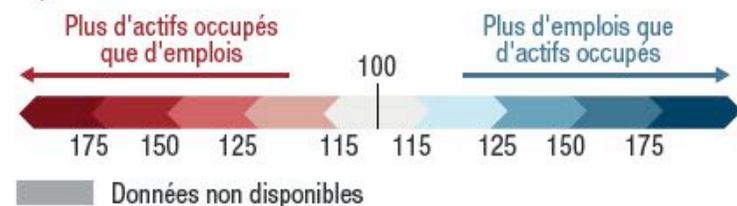
Prendre ses distances

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

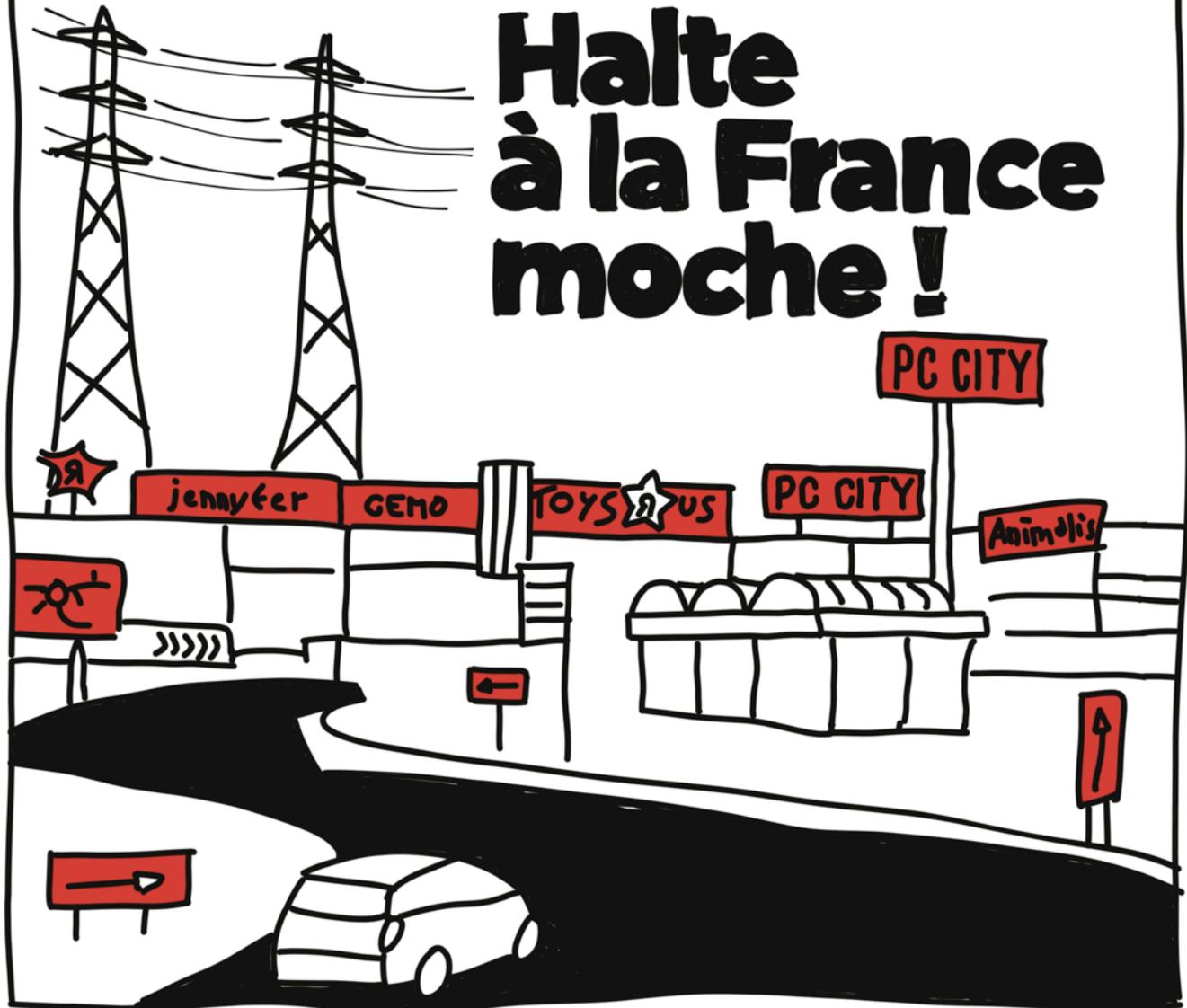
**Les documents d'urbanisme
et les opérations d'aménagement**

Article 1^{er}

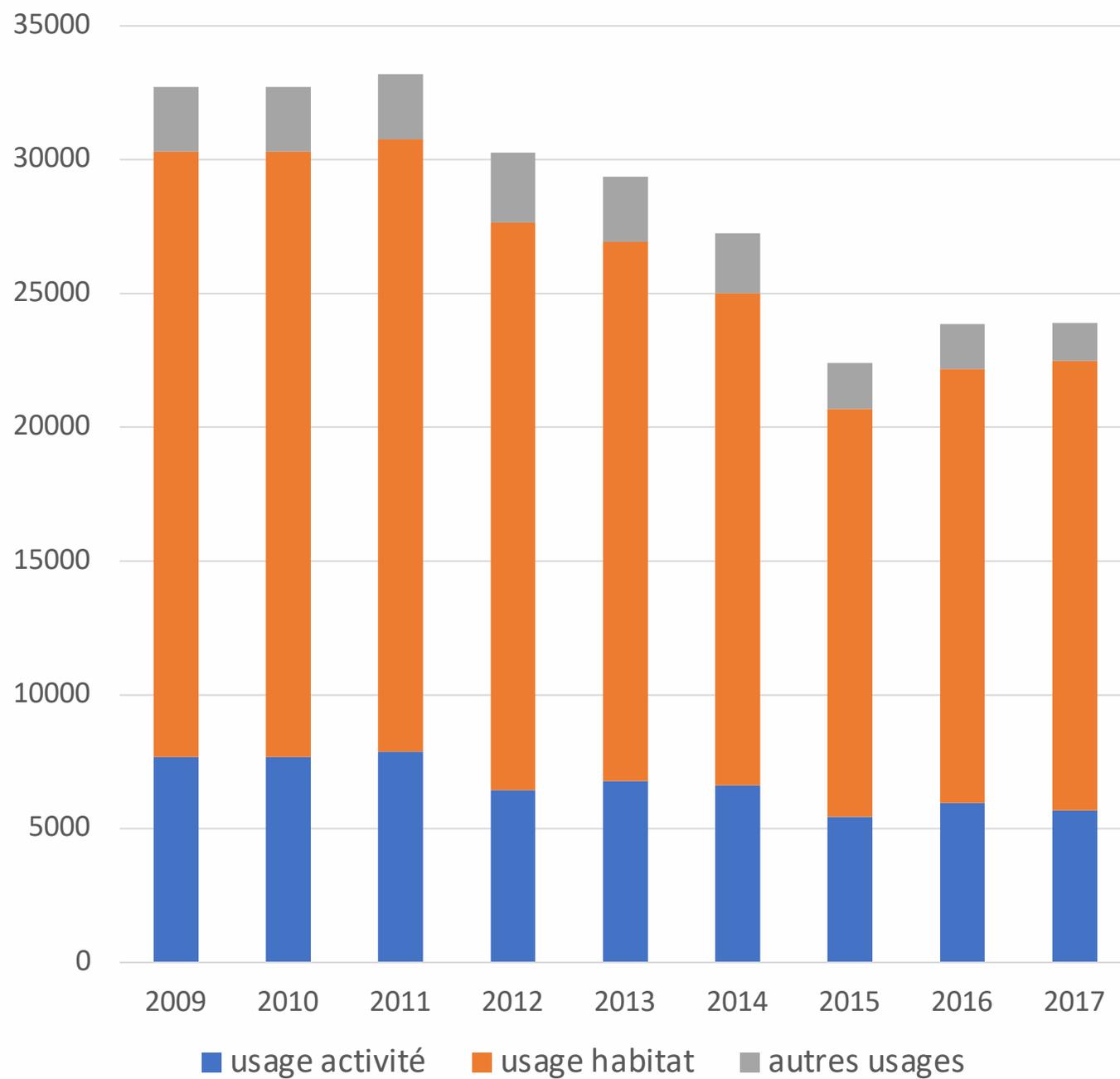
A. – Le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} du code de
l'urbanisme est ainsi modifié :

Télérama

Halte à la France moche !



Artificialisation en France métropolitaine (hectares)



HARIBO ZAN

CONFISERIE À LA RÉGLISE
AROMATISÉ ANIS

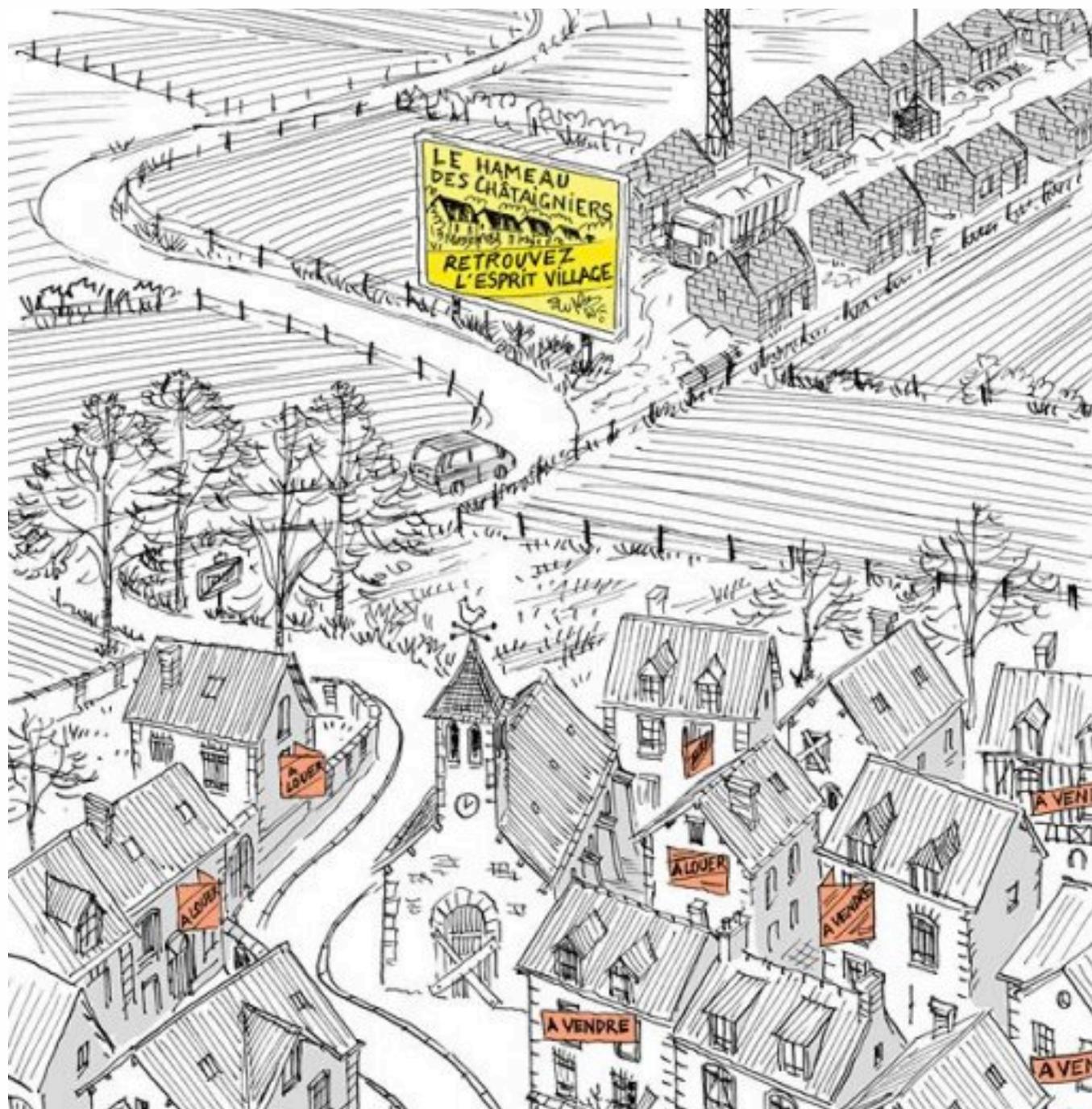


ZAN

Passer de la prohibition
aux alternatives
concrètes



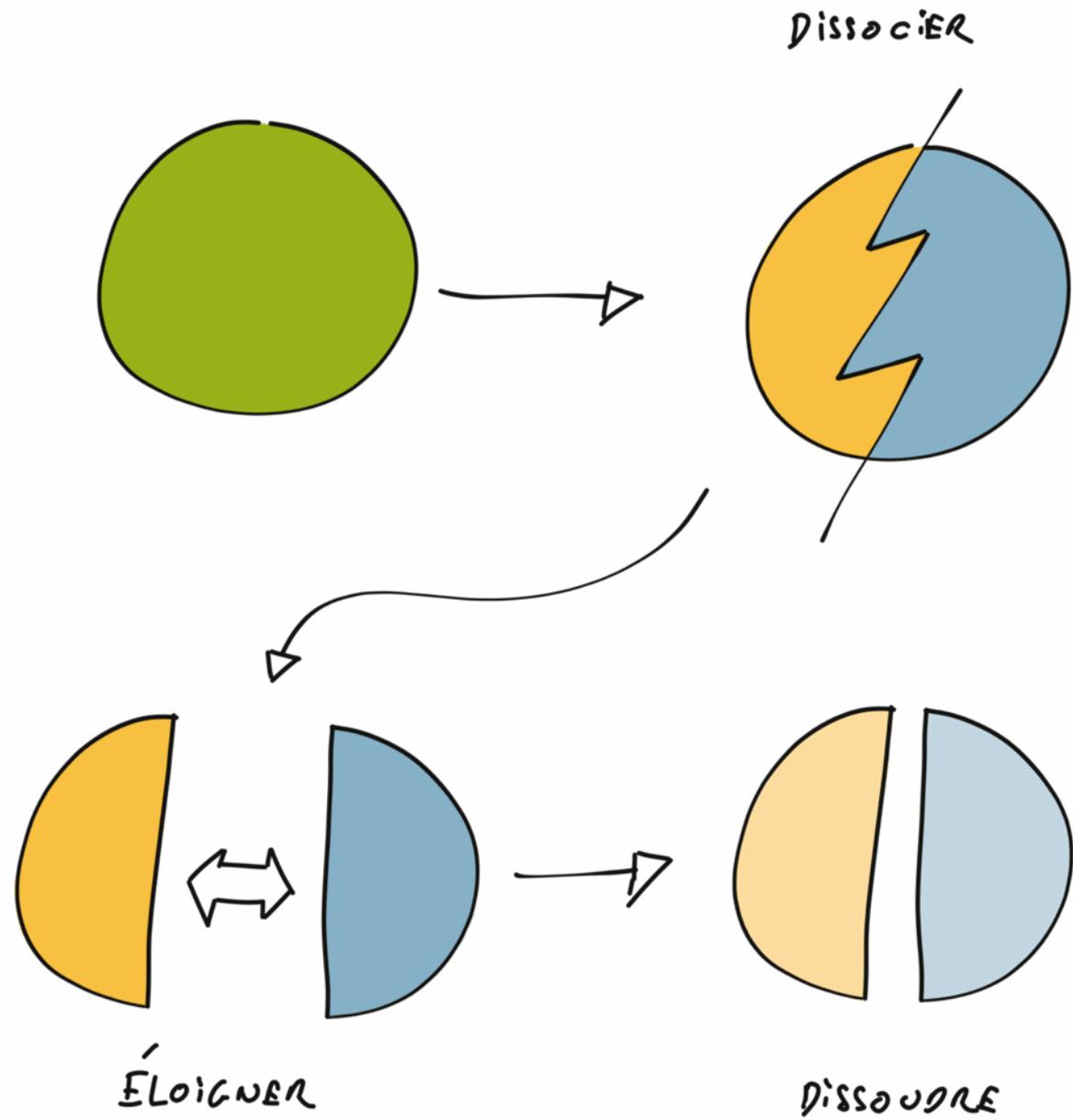
Changer de modèle

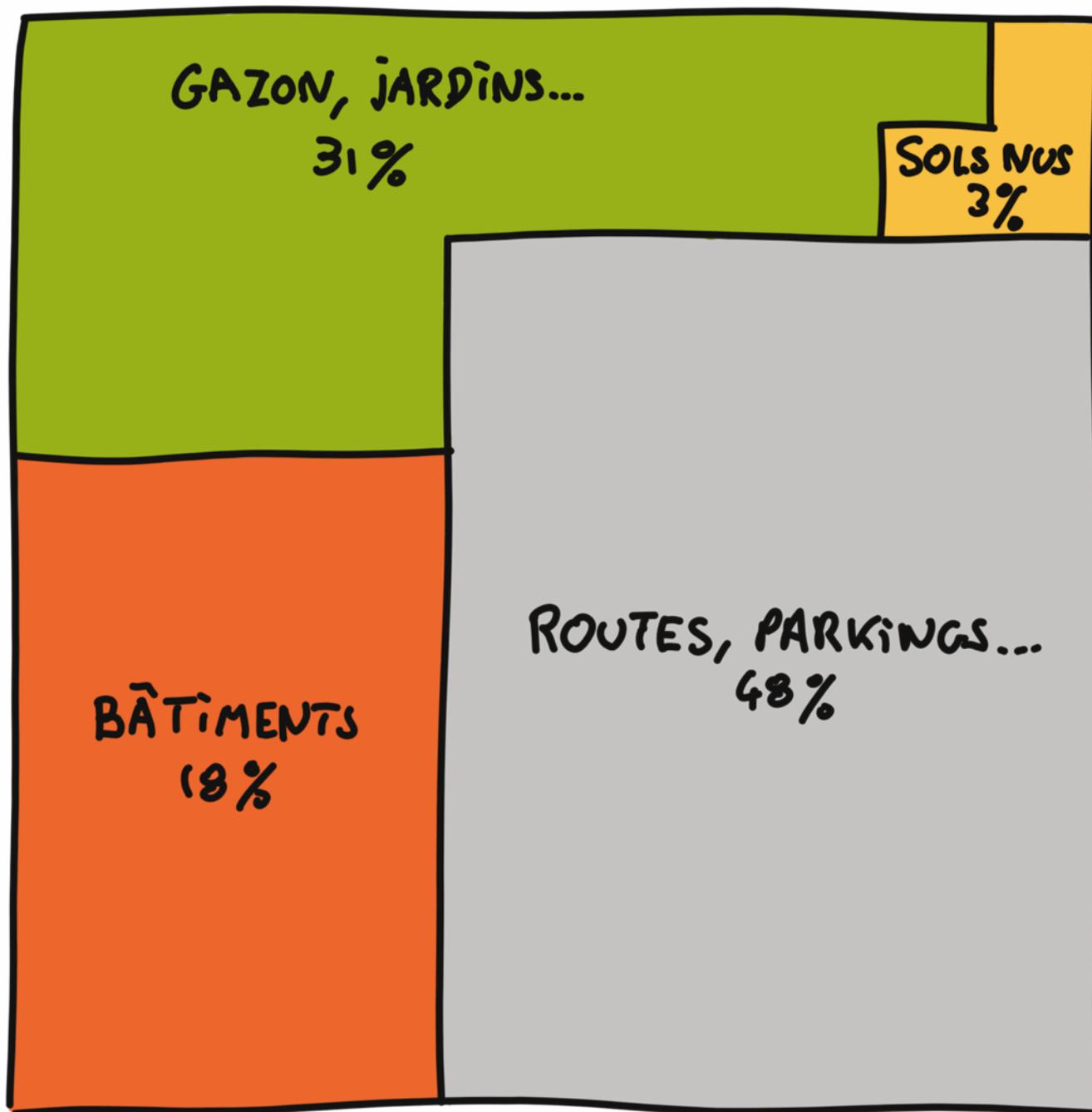


Entre 2005 et 2013, seulement 41 % des nouvelles constructions sont dans des espaces déjà artificialisés en 2005

(INSEE 2017 –PC)

Le nouveau normal



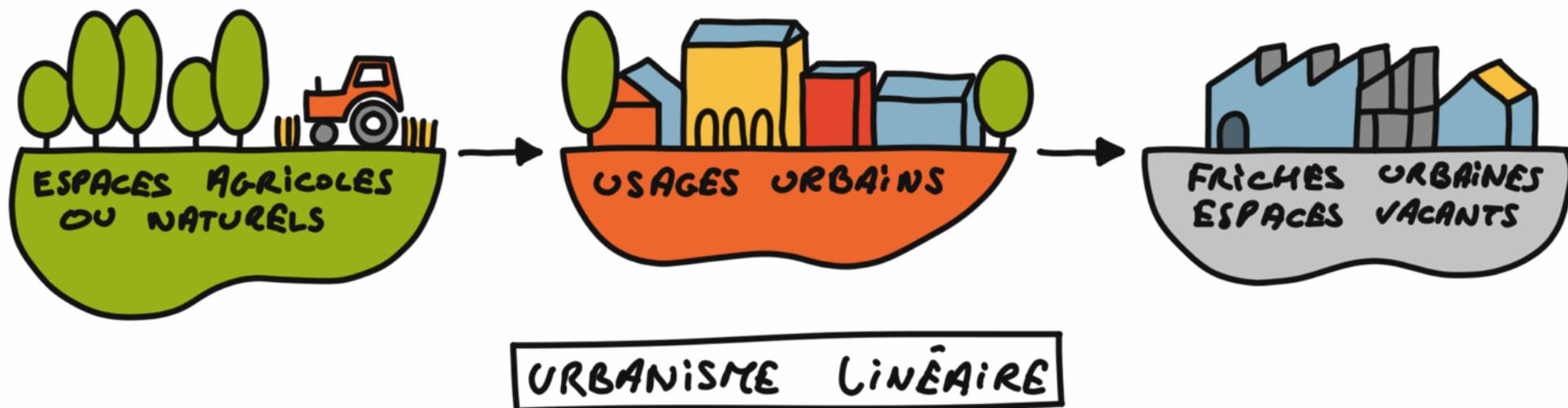


Nature des sols artificialisés en 2014,
Etude Terruti-Lucas 2014.

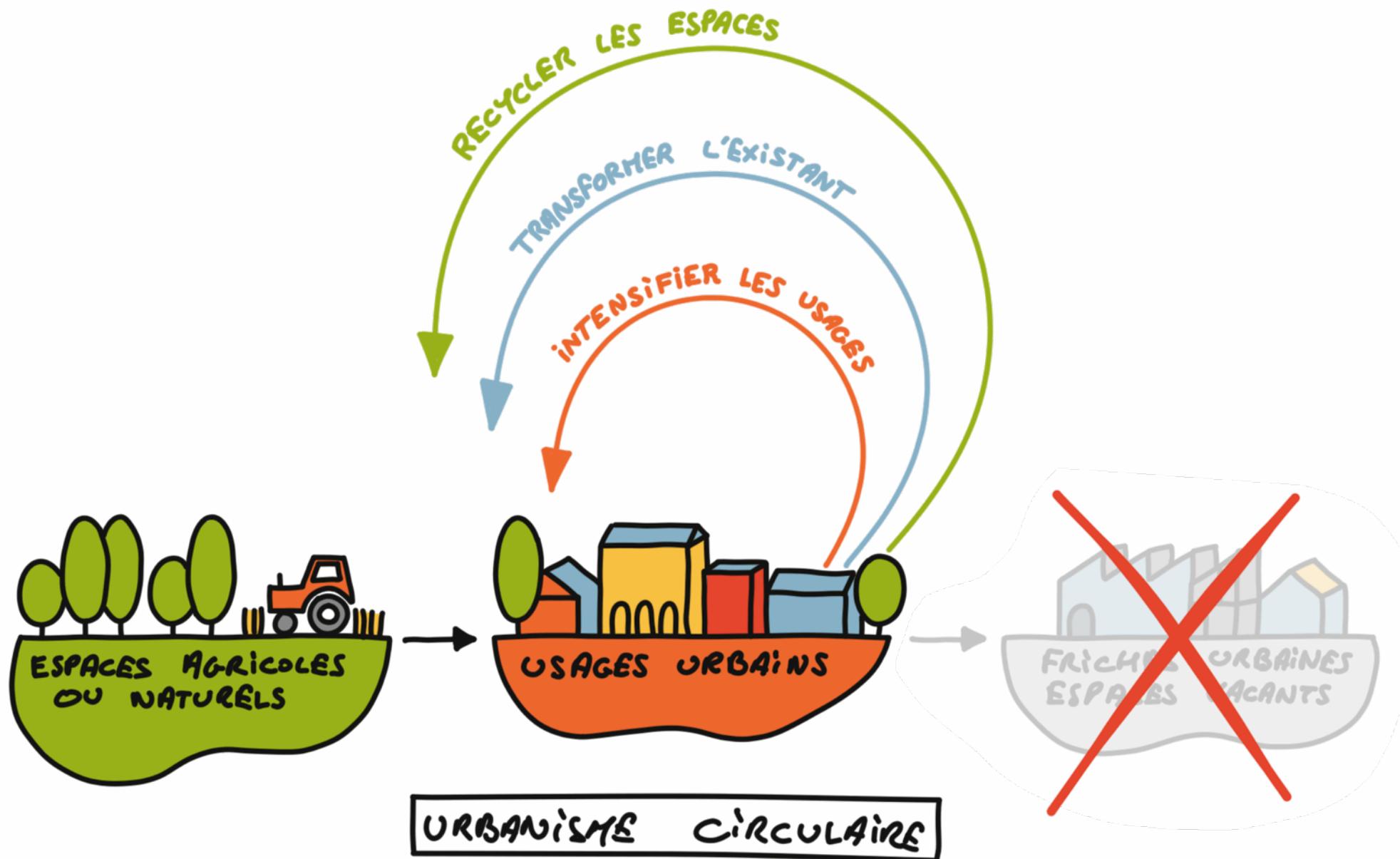


L'URBANISME CIRCULAIRE : NOUVEAU MODÈLE ?

L'urbanisme linéaire ...



... l'urbanisme circulaire



La ville de 2030 est (presque) déjà là

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

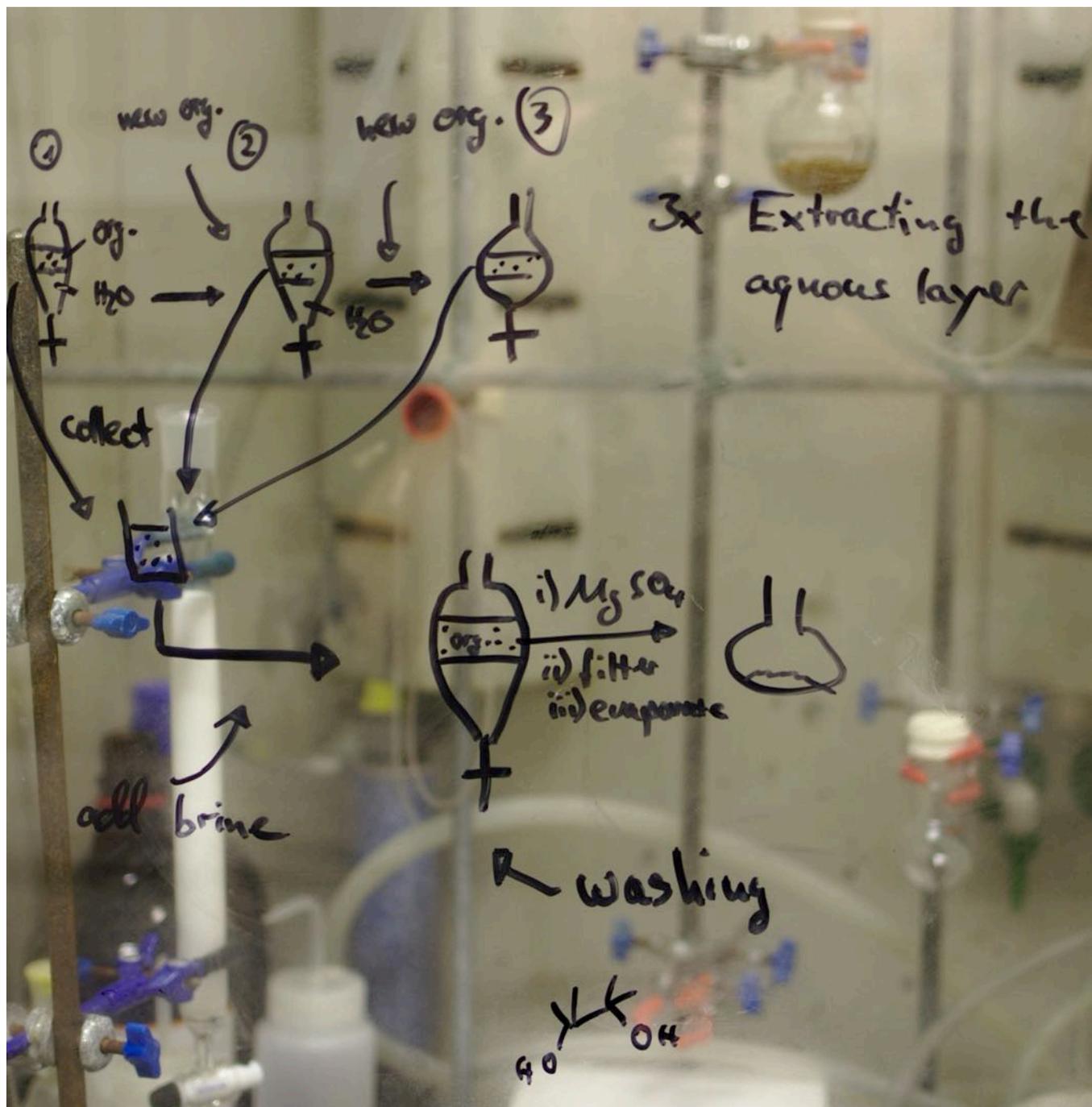
- La ville de 2030 est déjà là à 90%
- Seul 1/3 de celle de 2050 reste à
construire

> Il faut changer vite et se concentrer sur
l'existant

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4263935>

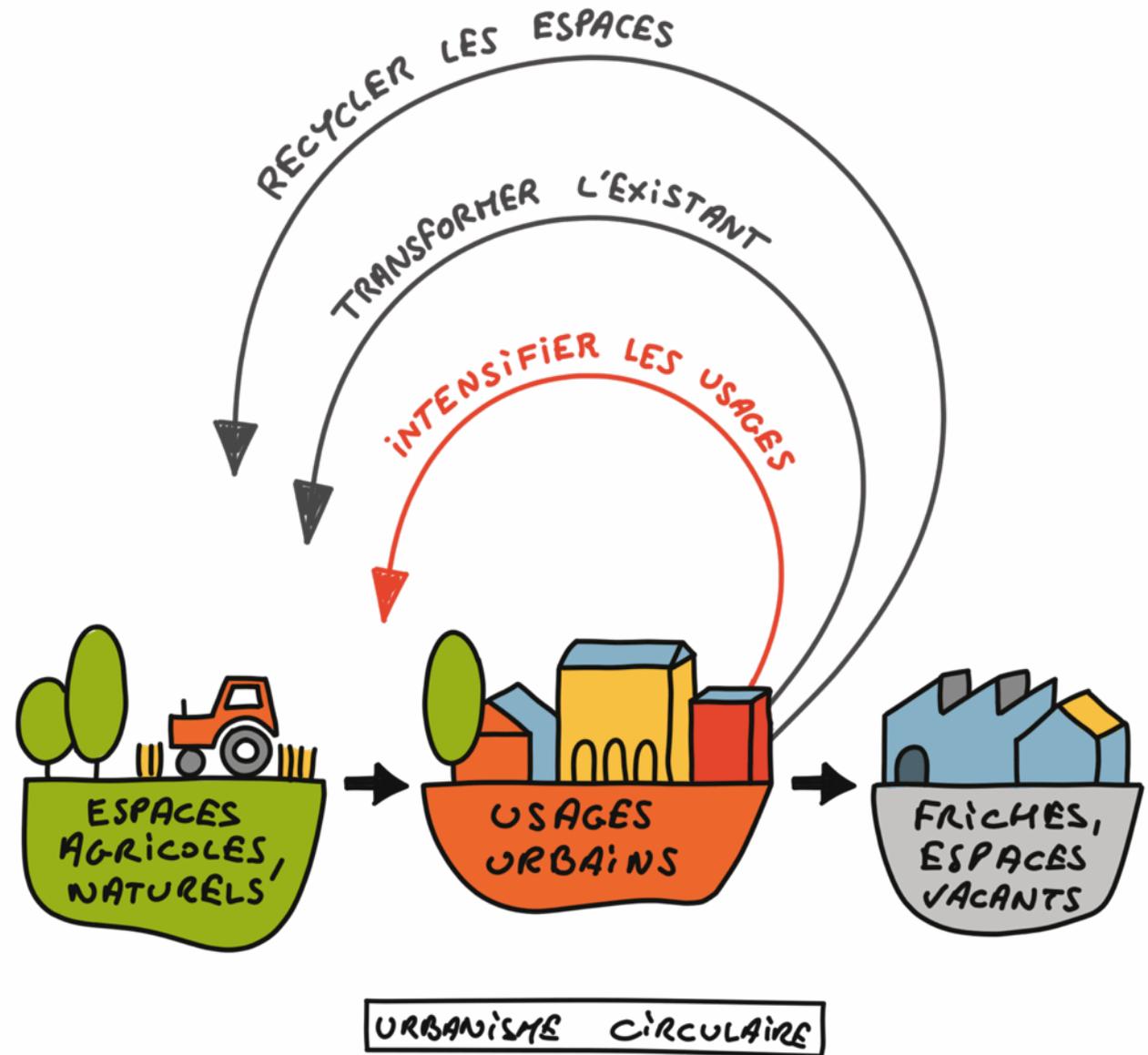


Rien n'est à inventer,
mais tout reste à faire



LES PIONNIERS

1. Intensifier les usages



Travailler les temps de la ville



Plateau urbain / Les Grands Voisins





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

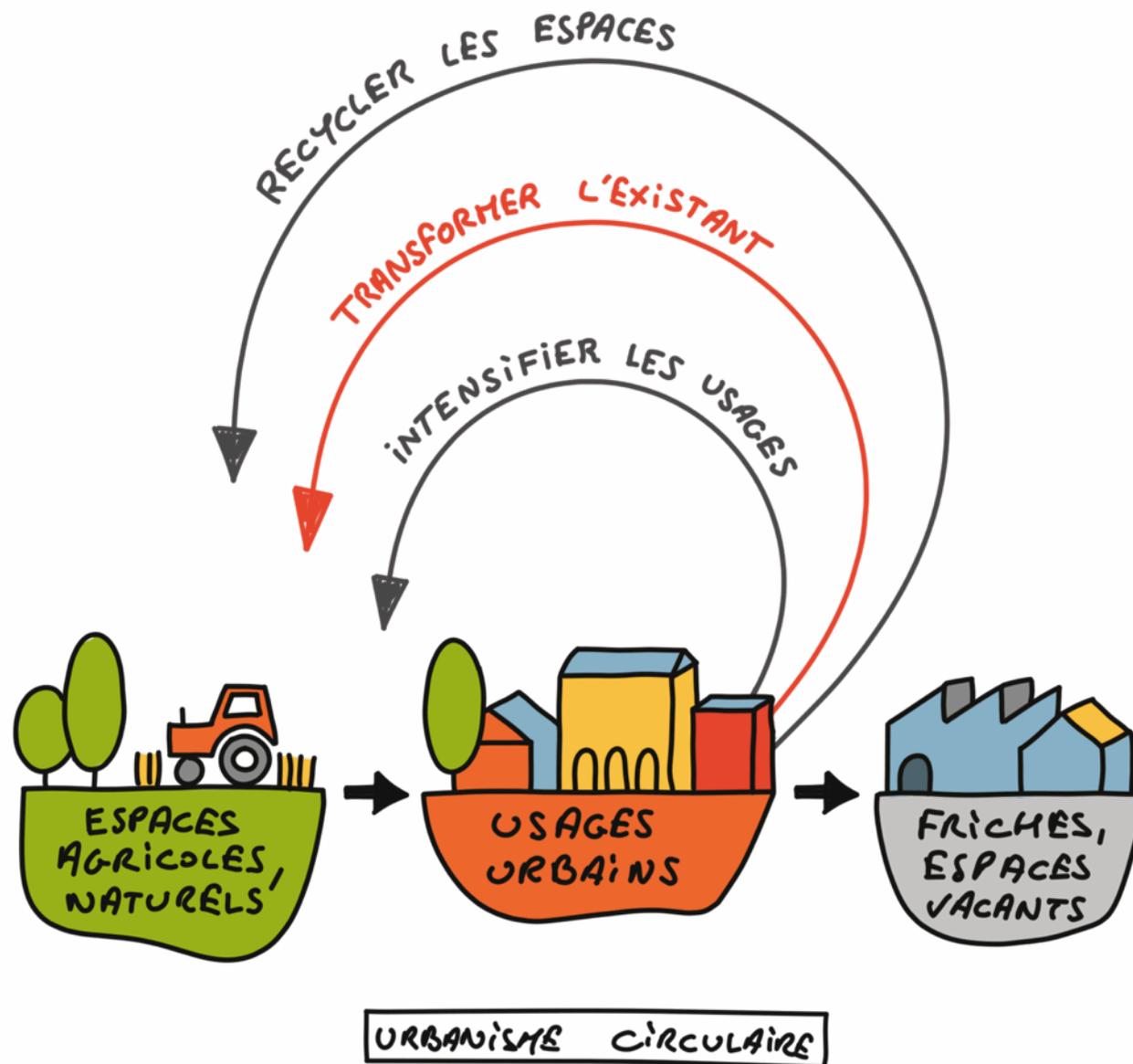
Pour se réinventer, les villes devraient prendre la clé des temps

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

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

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

2. Transformer l'existant



Dunkerque, la Halle aux sucres



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





Anne Demian / Black Swan, Strasbourg

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

Construire pour après demain

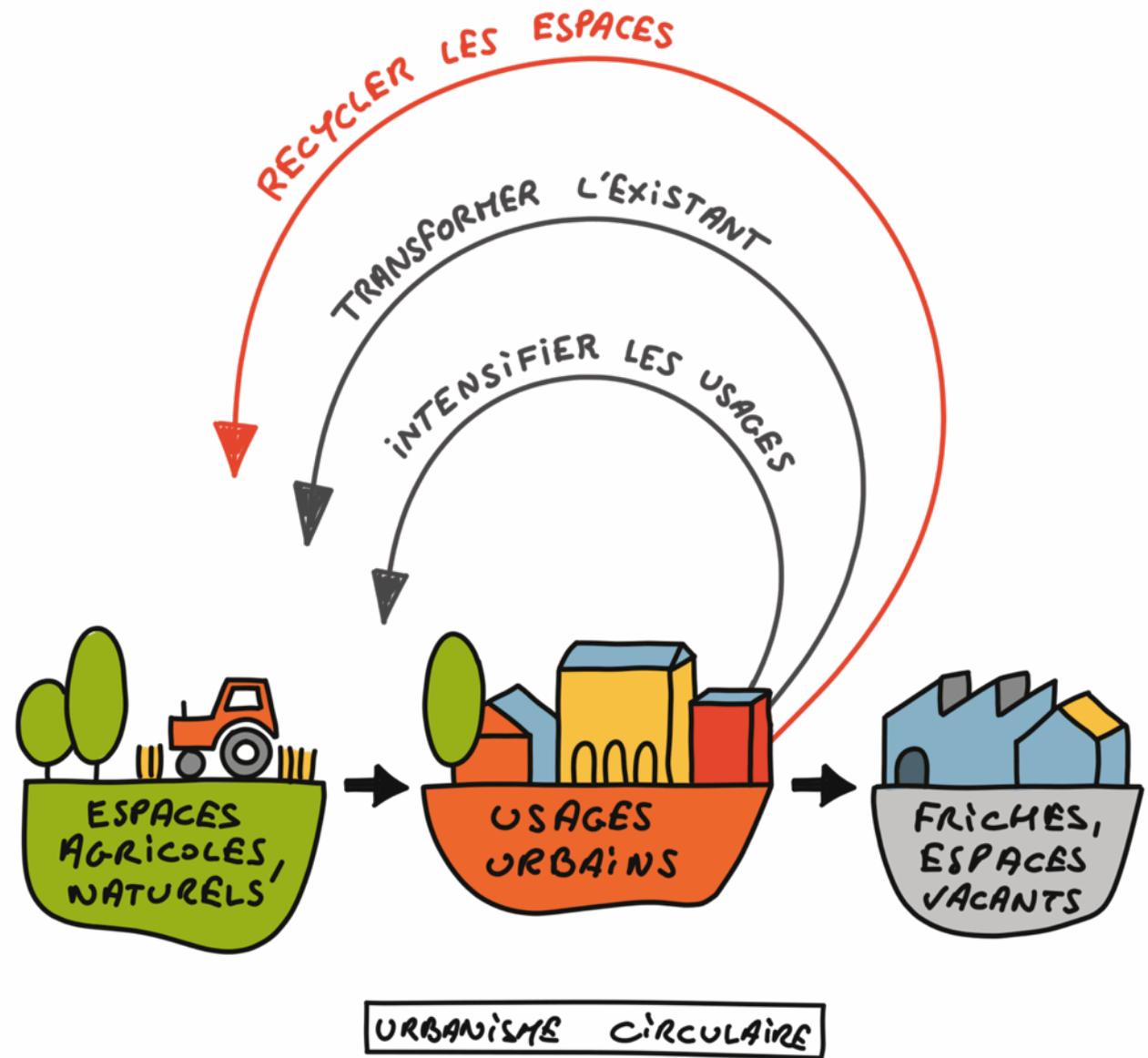


Tank Architecture / Ruche d'entreprises et
parking silo de la Tossée, Tourcoing

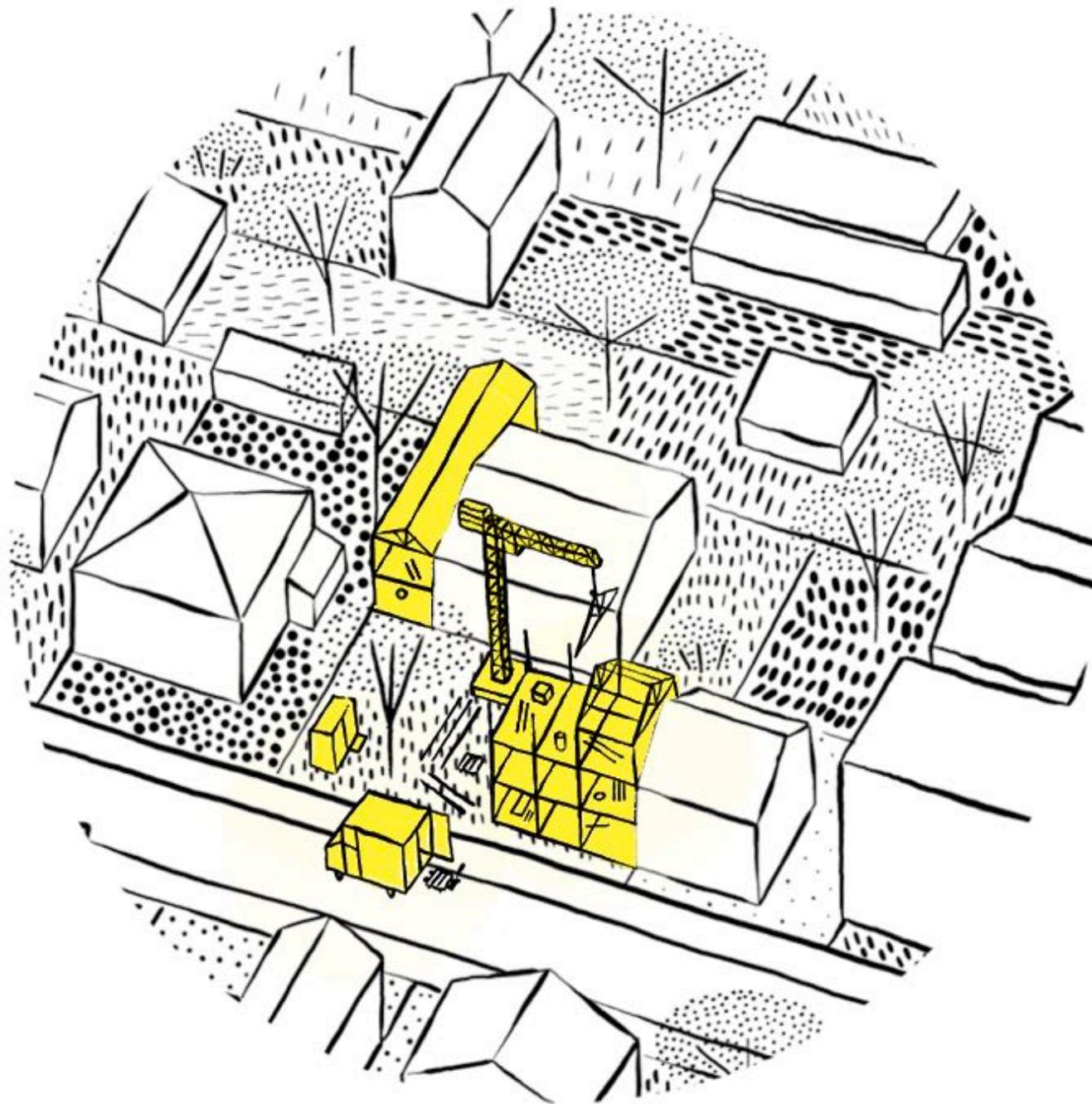
<http://www.tank.fr/#!/projet/3>

dixit.net

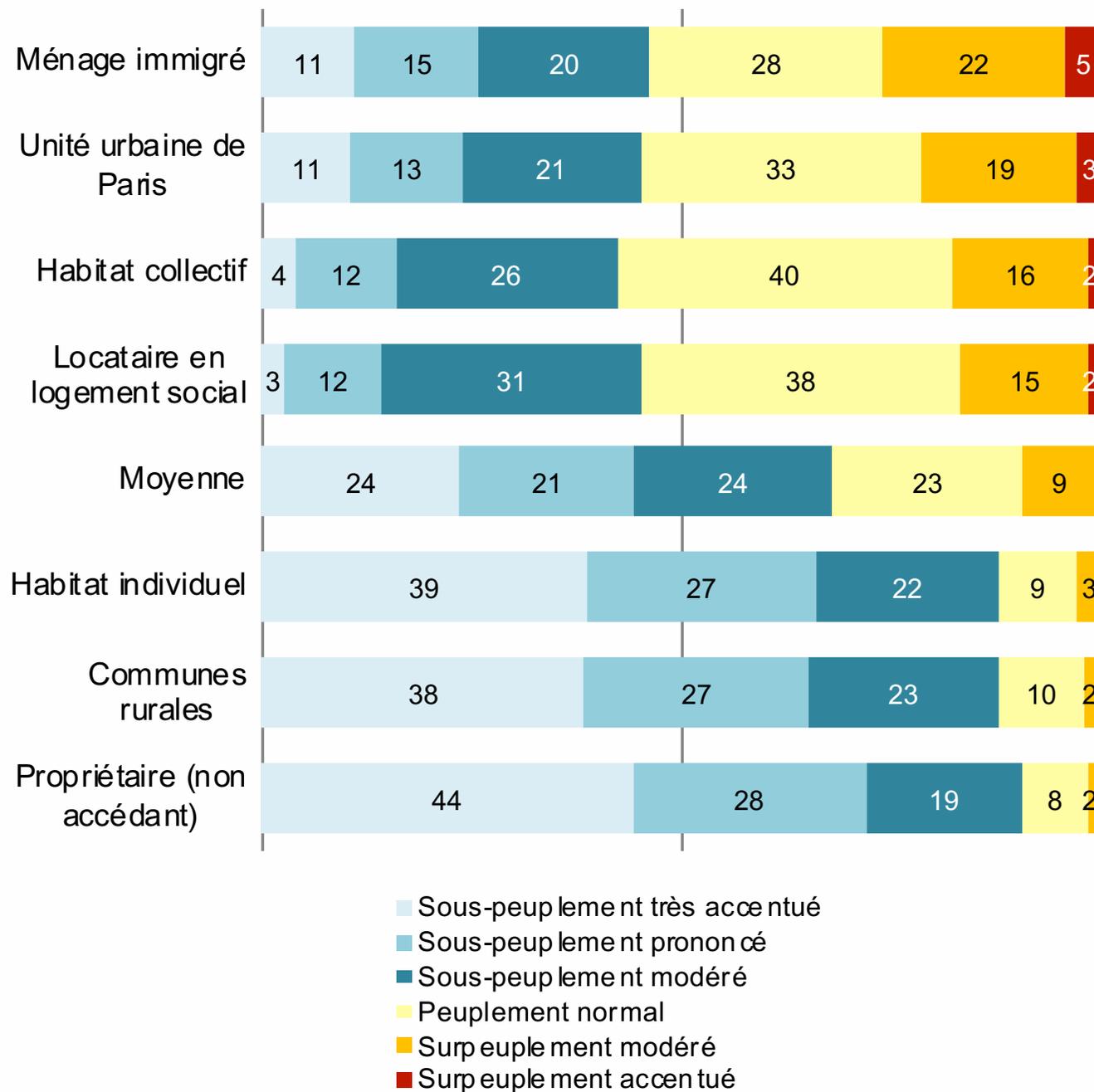
3. Recycler les espaces



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



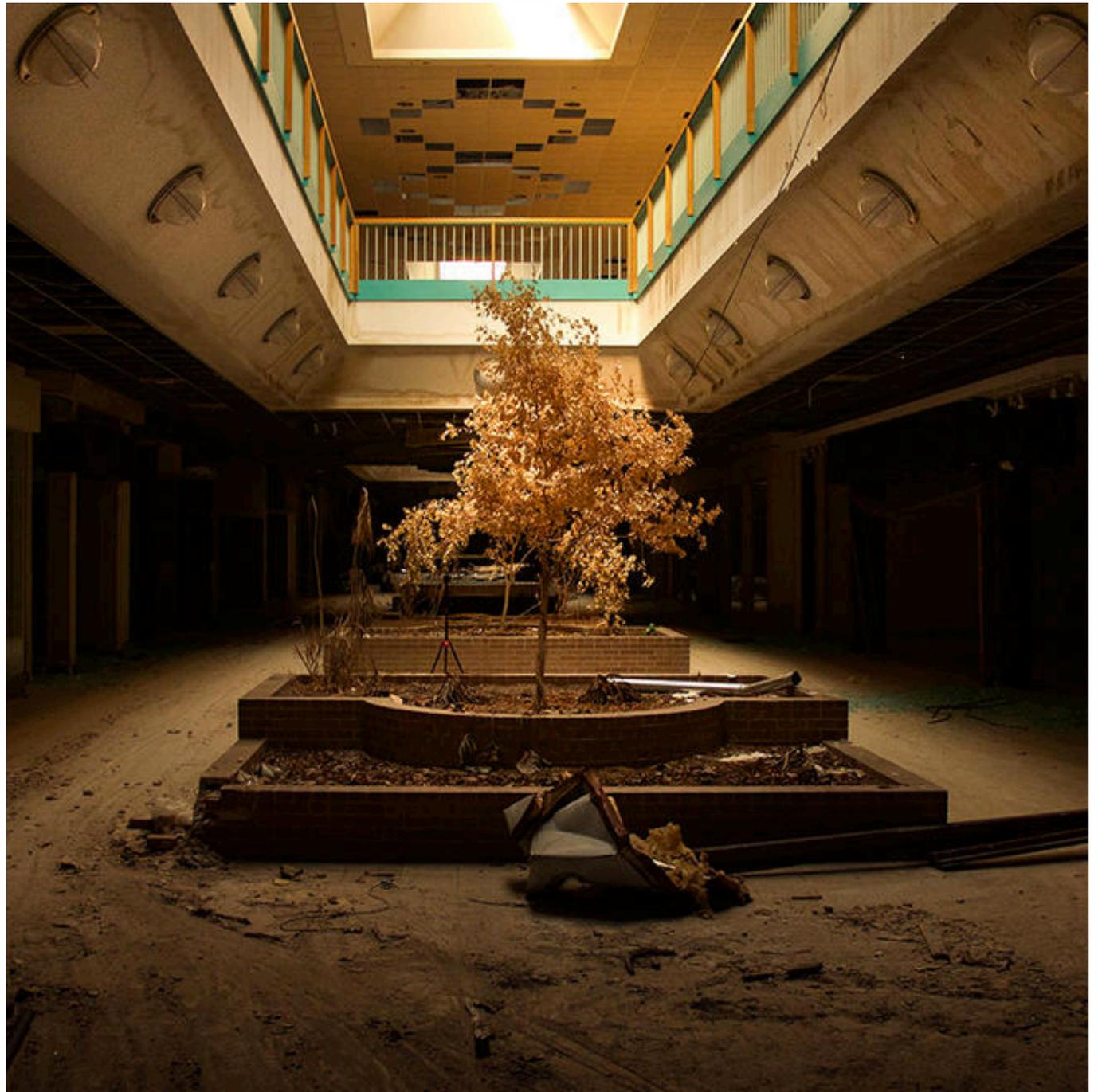
Le foncier économique : un impensé





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

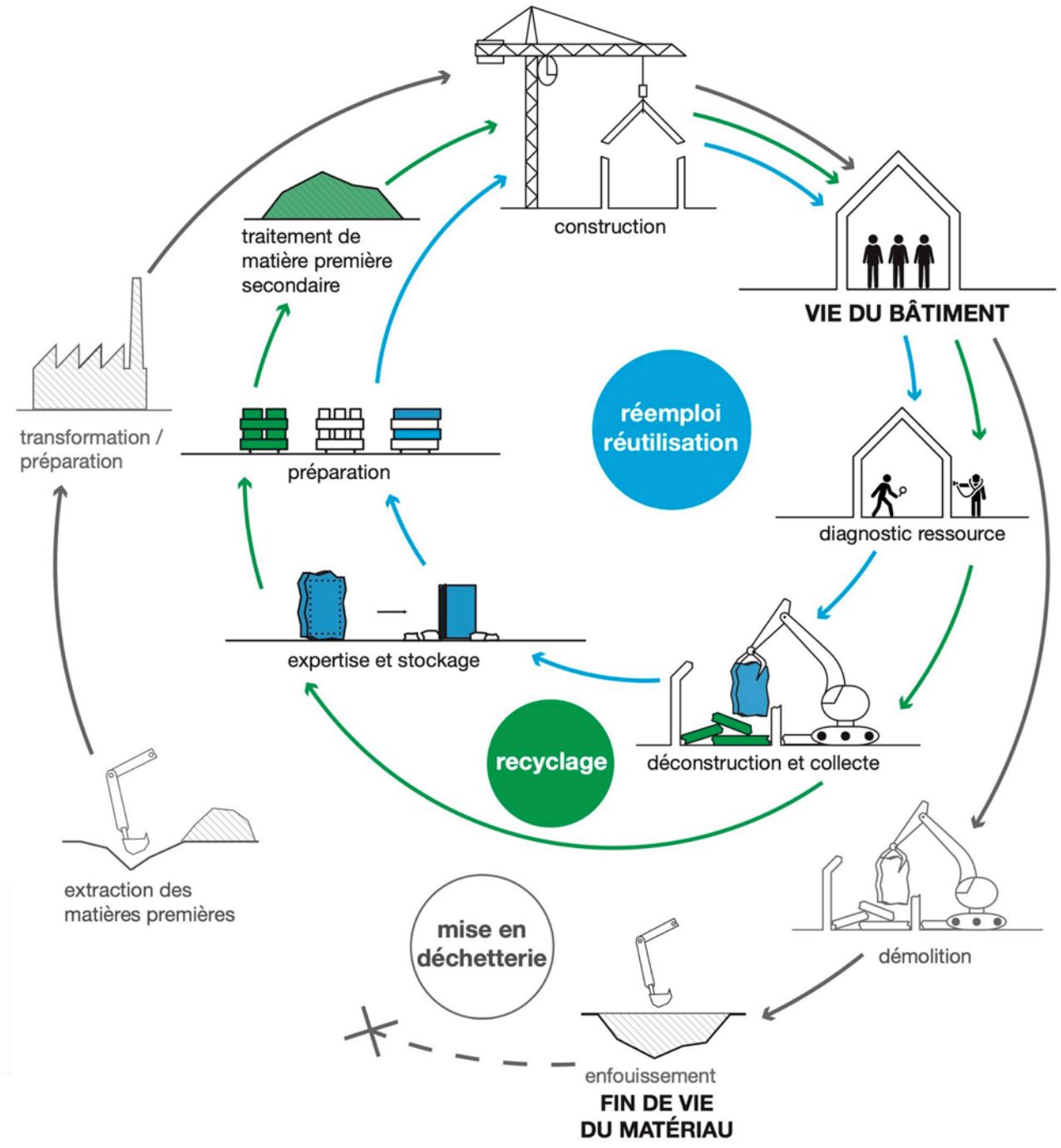
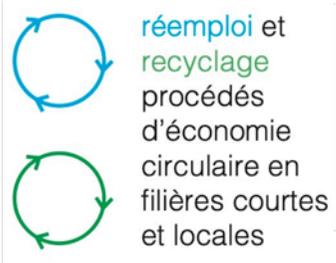
- Grandes parcelles
- Proximité des populations
- Contact des axes
- Présence des infrastructures



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

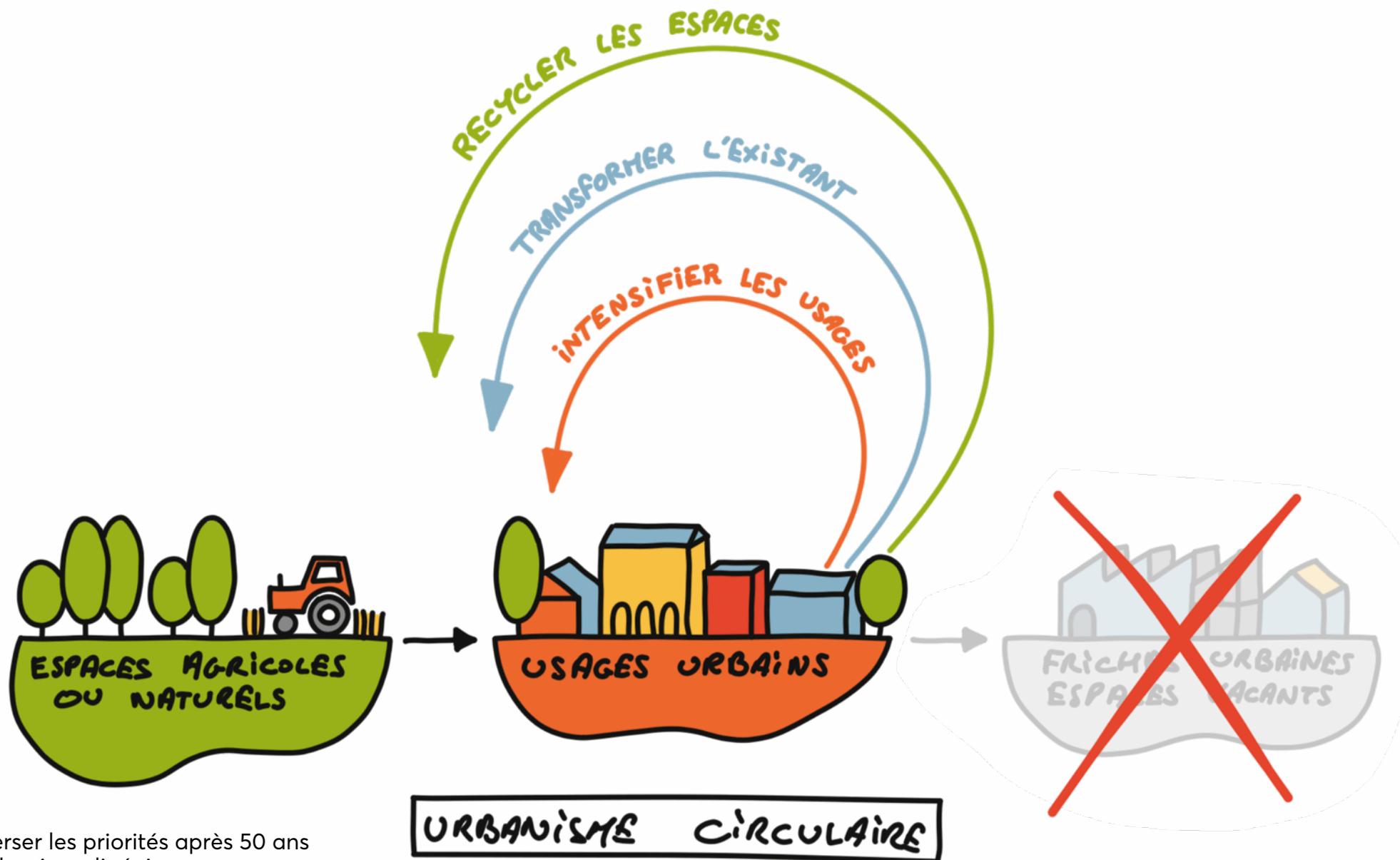
dixit.net

Faire la ville en circuit court



MANIFESTE

Faire la ville frugale en sols



Inverser les priorités après 50 ans d'urbanisme linéaire.

Faire la ville de la proximité



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

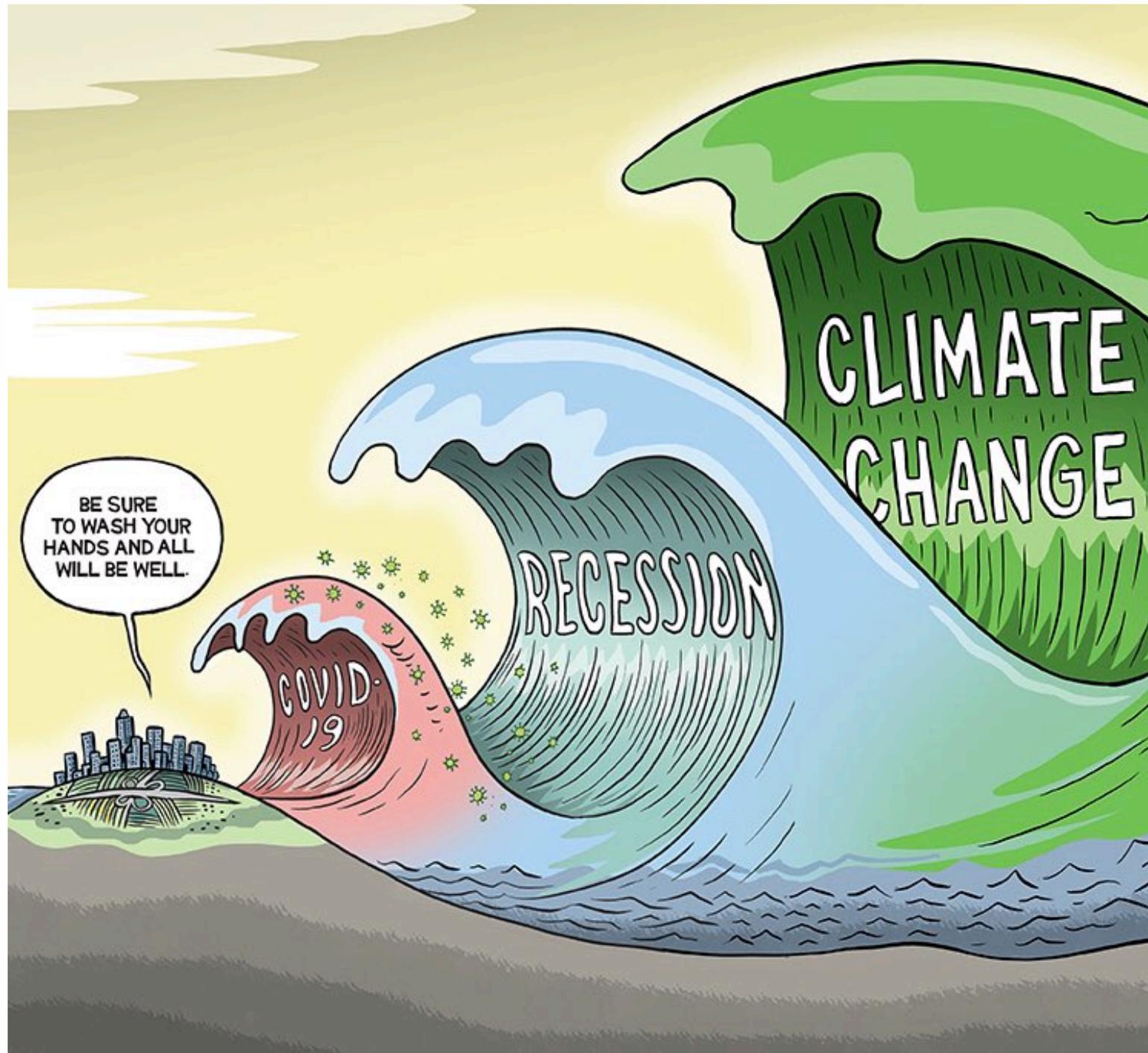
mener les services et l'emploi à proximité des logements / Habiter les villes de toutes les échelles.

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

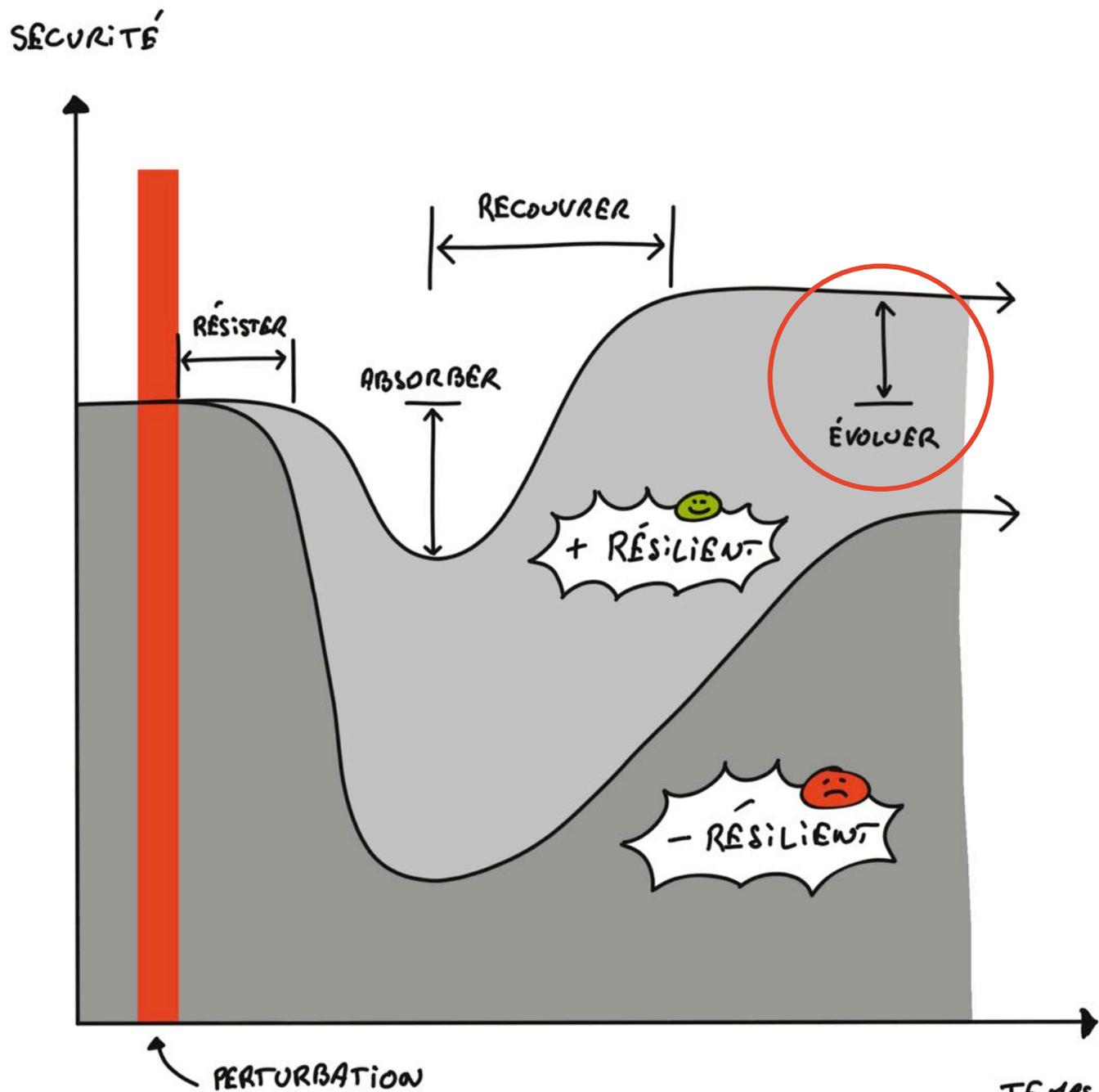
**Faire la ville
pour tous**



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



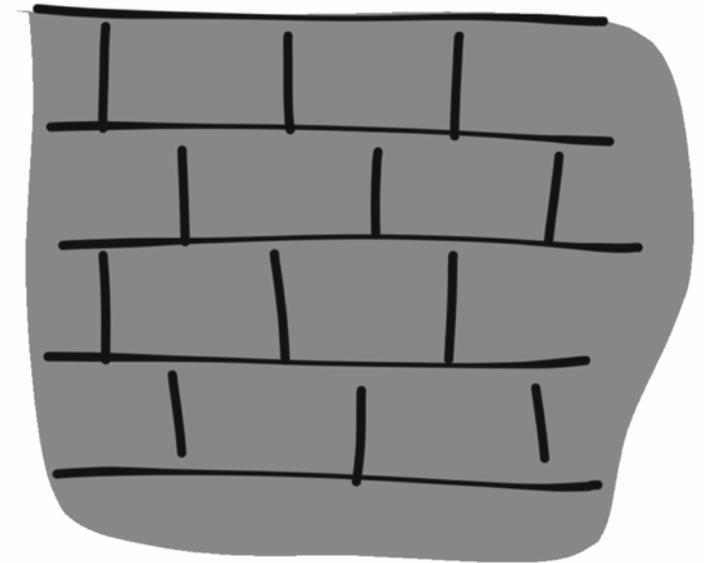
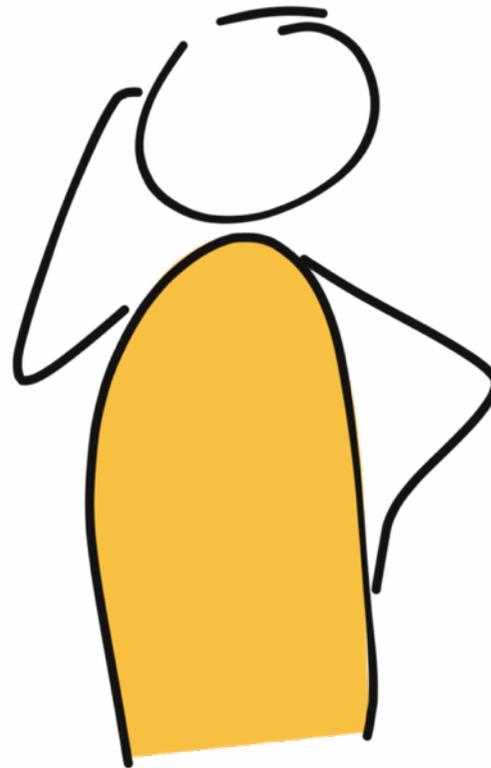
Faire la ville résiliente et adaptative



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

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



Bifurquer : Nécessité

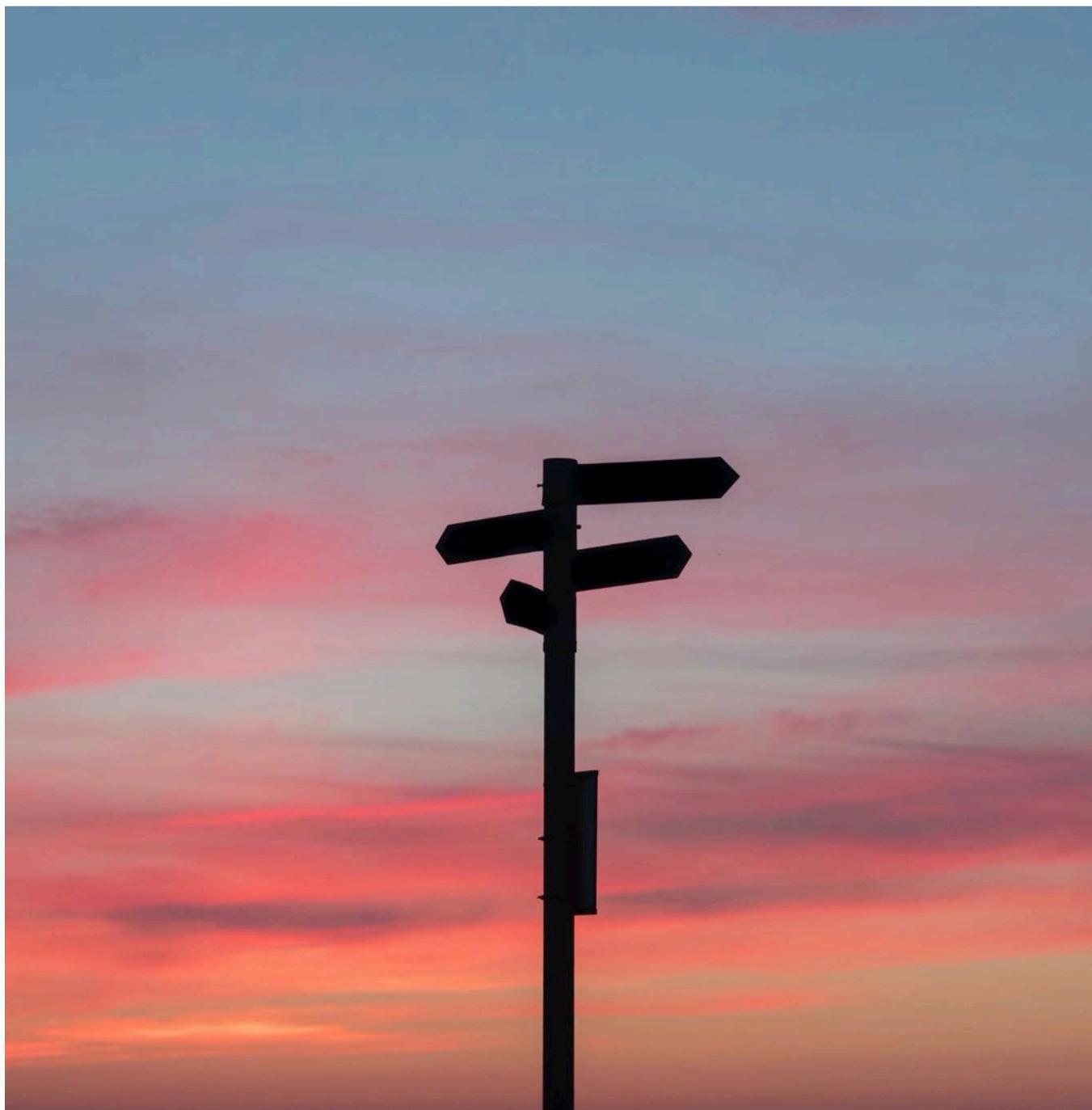


Bifurquer : Opportunité

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.



La newsletter :

dixit.net/newsletter



la newsletter de dixit.net

dixit.net est une agence de conseil et de recherche urbaine. Nous décryptons chaque semaine les grands enjeux de la ville et suivons les pionniers de l'urbanisme circulaire.

Subscribe

 substack

NOTRE MOBILITÉ
EST ENTRE NOS MAINS

Avez-vous des questions ?

Sylvain GRISOT

s@dixit.net

Assises de la **transition écologique**
à Orléans métropole

LA TRANSITION
EST ENTRE NOS MAINS

NOTRE MOBILITÉ
EST ENTRE NOS MAINS

Vers la ville des proximités

Laurent FOUILLE

Responsable thématique « Mobilité et Société »





En préambule

Une mise en dialogue de ce qui
a été fait à Orléans avec ce qui
a été fait ailleurs

La présentation d'un outil
construit pour le SCoT
d'Orléans

Des exemples inspirants venus
d'ailleurs





01 DE LA PROXIMITÉ

- ☺ Brève généalogie de la notion et chroniques de la ville du quart d'heure

02 L'OUTIL VILLE DES PROXIMITÉS

- ☺ Retour sur 6 années de travail en 6 diapos

03 ET MAINTENANT LA TRANSITION

- ☺ Des sources d'inspiration
- ☺ Conclusion



01 DE LA PROXIMITÉ

LA TRANSITION
EST ENTRE
NOS MAINS

Assises de la **transition écologique**
à Orléans Métropole
DE JANVIER À AVRIL 2021

NOTRE MOBILITÉ
EST ENTRE
NOS MAINS



C'est quoi la proximité ?

Une notion ancienne en urbanisme : la ville est la proximité.

1999 : Marc Wiel, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*

- ville pédestre,
- ville hippomobile,
- ville du rail (ou ferroviaire),
- ville motorisée.

Les villes se sont adaptées à l'automobile et à la mobilité facilitée : affectation de l'espace public, étalement urbain, zoning, infrastructures, effets de coupure...

Quand tout est loin, on se déplace beaucoup, vite, en voiture

Comment mettre fin au cercle : voiture/étalement urbain ?

La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée

Marc Wiel



Architecture + Recherches / Mardaga



Comment re-faire de la proximité ?

Face à l'étalement urbain, les principes antérieurs densité / mixité / proximité sont de retour : « *ville des courtes distances* » ou « *ville à portée de main* ».

Le *New Urbanism* (fin des années 80), inspiré de Jane Jacobs (1961), mais aussi d'Ebenezer Howard (la « *cité-jardin* » 1898), a bifurqué vers un *New pedestrianism* (Michael Arth, 1999).

En 2002, J. H. Crawford publie *Carfree Cities* ouvrant la voie à des quartiers sans voiture, un urbanisme sans voiture.

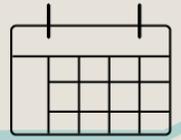
L'idée générale :

s'inspirer de la *ville pédestre*, celle qui existait partout avant l'automobile, pour proposer des formes urbaines mieux adaptées à la marche et au vélo.

et de la *ville ferroviaire*, urbanisation autour des gares ou stations de métro/tramway en « *collier de perles* » ou en « *doigts de gant* », « *Transit-Oriented Development* » : Copenhague, mais aussi Bâle, Karlsruhe...

... Orléans avec le tramway (Clos du Larry, Clos du hameau, Coligny).

Ce mode de planification date de « l'âge du fer » (1850-1940), soit avant la *ville motorisée* (étalée, diffuse, faite de districts fonctionnels reliées par des routes)



Ville du quart d'heure? Quartier à 20 minutes ? Ville des proximités ?

2010 Portland lance son « *20-minute neighbourhoods plan* »,
2016 concept repris par **Detroit**,
2017 par **Melbourne**
2019 à **Paris** la « *ville du quart d'heure* » de Carlos Moreno est
au programme d'Anne Hidalgo.
En décembre, **Ottawa** intègre le « *15-minute neighbourhood* »
dans son Plan Officiel.

2019 Orléans adopte son SCoT pour devenir en 2035 la
Métropole des proximités en s'appuyant sur un outil : la **Ville
des Proximités**

2020...



IMMOBILIER, PUBLIC & ENVIRONNEMENT

17/11/2020

La ville du quart d'heure, nouvelle hype des stratégies urbaines

Posté le 17-11-2020

[in LinkedIn](#)

[Twitter](#)

[f Facebook](#)

[Email](#)

[Imprimer](#)



Théorisé par Carlos Moreno et popularisé par Anne Hidalgo au cours des dernières élections municipales françaises, le concept de la "ville du quart d'heure" se répand partout autour de la planète. Décryptage de ce raz-de-marée urbanistique.



Connaissez-vous la ville du quart d'heure ?

04/01/2021



11/09/2020



ACCUEIL > LES TERRITORIAUX IMAGINENT LE MONDE D'APRÈS > La ville du quart d'heure à la recherche du temps perdu

EQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ La ville du quart d'heure à la recherche du temps perdu

Publié le 11/09/2020 • Par Alexandre Léchenet Laura Fernandez Rodriguez • dans : A la une, actual experts technique, Dossiers d'actualité, France



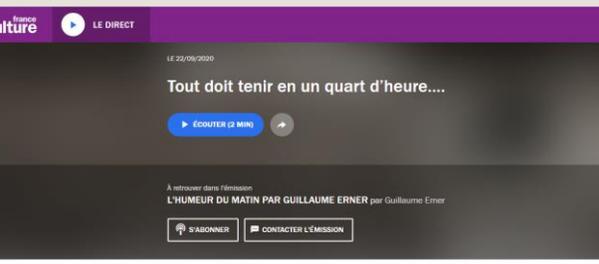
La question de l'accessibilité à des équipements de proximité est (re)devenue centrale à l'occasion de la crise sanitaire, et a été mise à l'honneur lors de la campagne électorale des municipales. Un alignement des planètes favorable à un retour en grâce des politiques temporelles ?

Rawpixel Ltd./AdobeStock



La ville du quart d'heure, nouvelle lubie urbaine ?

Trouver tout ce dont on a besoin à quelques minutes de chez soi, ainsi sera la ville du futur. Du moins, c'est ce que promettent plusieurs grandes cités, dont Paris. Derrière ce projet d'urbanisme séduisant, certains experts dénoncent un nouveau fantasme bobo.



12/09/2020



L'urbanisme demain avec, aujourd'hui, une idée dans l'air du temps : la ville du quart d'heure. Mais que se cache-il derrière ce concept ?

22/09/2020

Oui, je ne sais pas ce qui se passe mais effectivement il y a une mode du quart d'heure, hier nous évoquions le quart d'heure censé informer les Français, et maintenant voici une autre mode du quart d'heure, la ville du quart d'heure, laquelle fait la une des Echos...



02

L'OUTIL VILLE DES PROXIMITÉS



A Orléans, ça s'appelle la ville des proximités

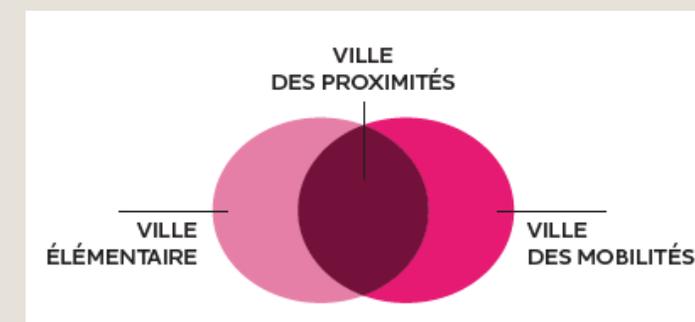
2008: 1^{er} SCoT, la proximité un principe fédérateur, mais ouvert à l'interprétation

2014: mise en révision, l'agence d'urbanisme propose **un outil pour cartographier la proximité sur la base d'une définition partagée localement**. Inspiré par des travaux des agences de Strasbourg (Adeus) et de Bordeaux (A'urba), pour en proposer notre version.



un modèle très simple combinant :

- **7 services indispensables au quotidien** médecin, pharmacie, école maternelle et primaire, boulangerie, commerce alimentaire, espace de nature + **transport collectif performant**
- **une distance acceptable** de 900 m correspondant à 15 minutes de marche ou 5 de vélo (*pour les espaces verts de proximité et les bus, la distance utilisée est de 300 m, soit 5 min à pied*)

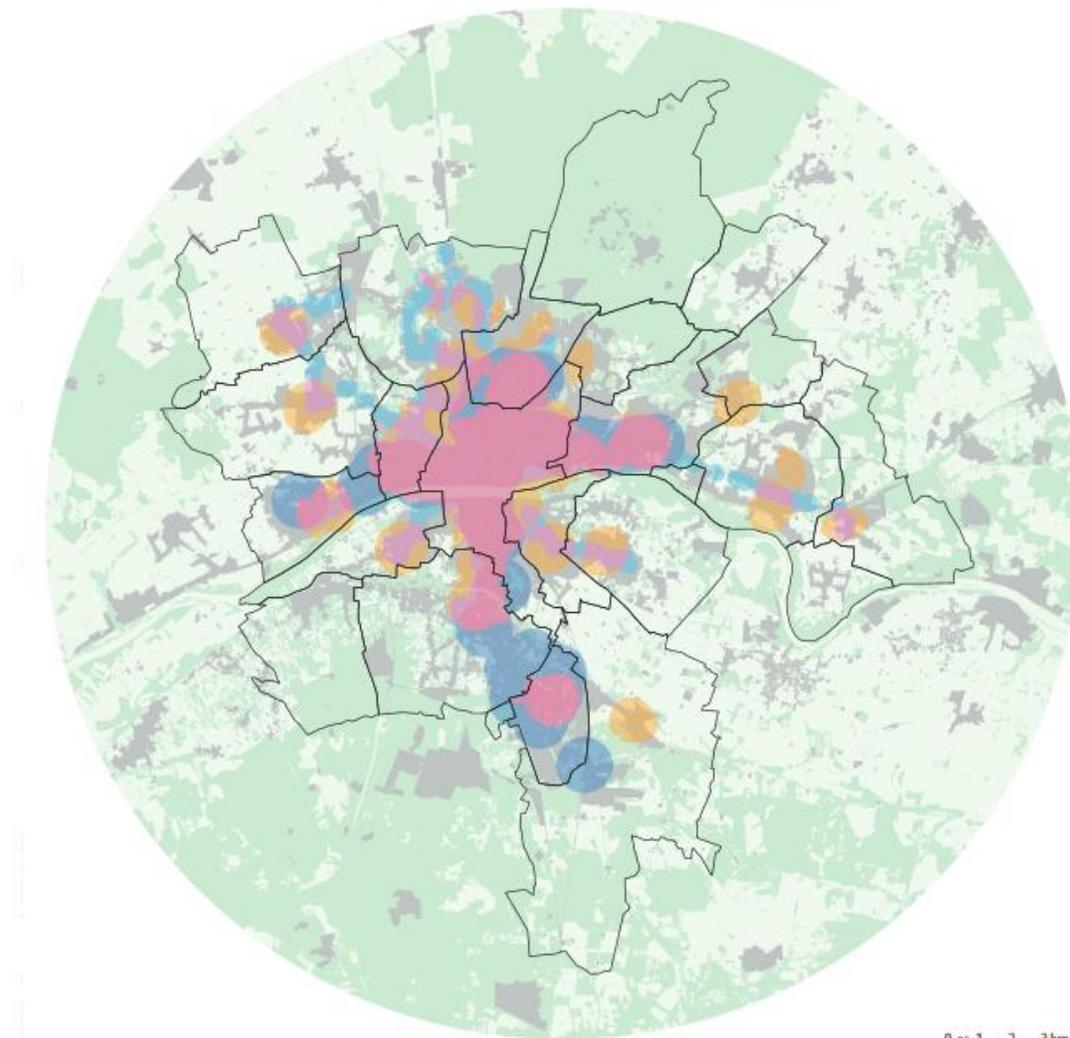




La ville des proximités

En 2015, nous obtenons la carte ci-contre :
(p.110 rapport de présentation du SCOT).

Elle a servi au diagnostic, offrant une lecture nouvelle
du territoire



« ville des proximités »

- « ville des mobilités » (bus)
- « ville des mobilités »
- « ville élémentaire »
- « ville élémentaire + « ville des mobilités (bus) »
- « ville élémentaire + « ville des mobilités »

« ville des mobilités » :
secteurs à proximité d'une gare SNCF et/ou d'un arrêt
de tramway ou d'une ligne structurante de bus

« ville élémentaire » :
secteurs à proximité de services élémentaires
(santé, éducation, alimentation, nature)

« ville des proximités » :
« ville élémentaire » + « ville des mobilités »



La ville des proximités

Ce travail s'est poursuivi dans l'axe III du PADD
En intégrant des projets de transports collectifs performants,
l'outil a servi à définir l'armature urbaine projetée :

« **La Métropole des Proximités en 2035** ».

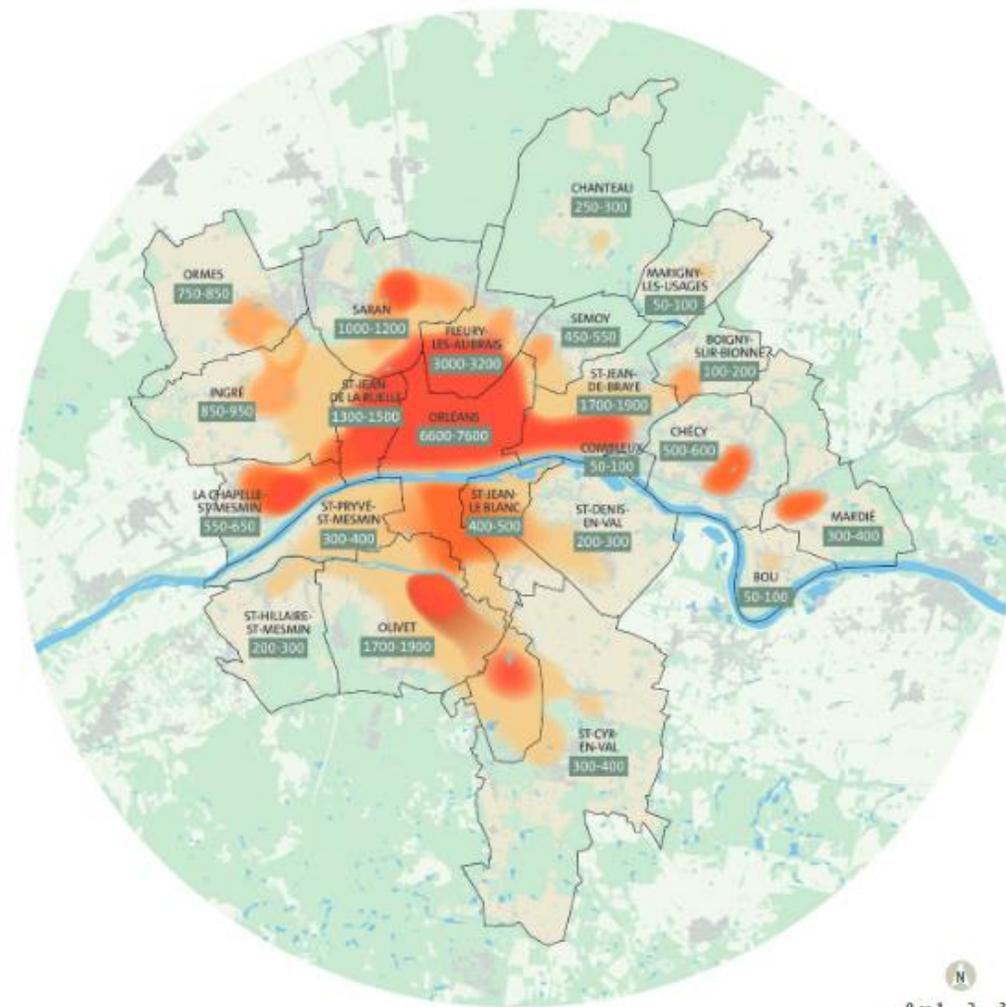
Cette armature se traduit dans différents objectifs et prescriptions, ici p.75 du DOO

Objectifs :

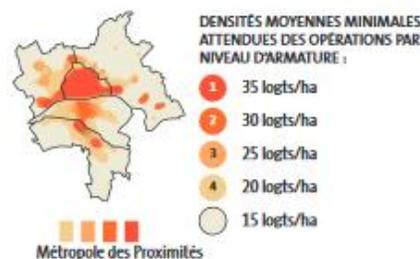
- orienter le développement vers ces espaces,
- implanter les services manquants,
- conditionner l'extension urbaine à ces services.

L'outil va aussi servir au suivi et à l'évaluation de la mise en œuvre su SCoT

» CARTE : La répartition des logements programmés dans les communes d'Orléans Métropole



0 1 2 3 km
Source : ALMO - 2018



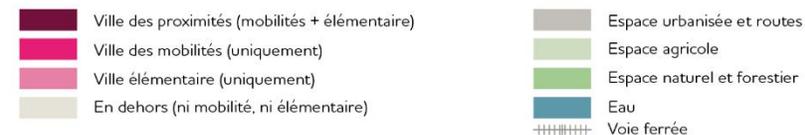
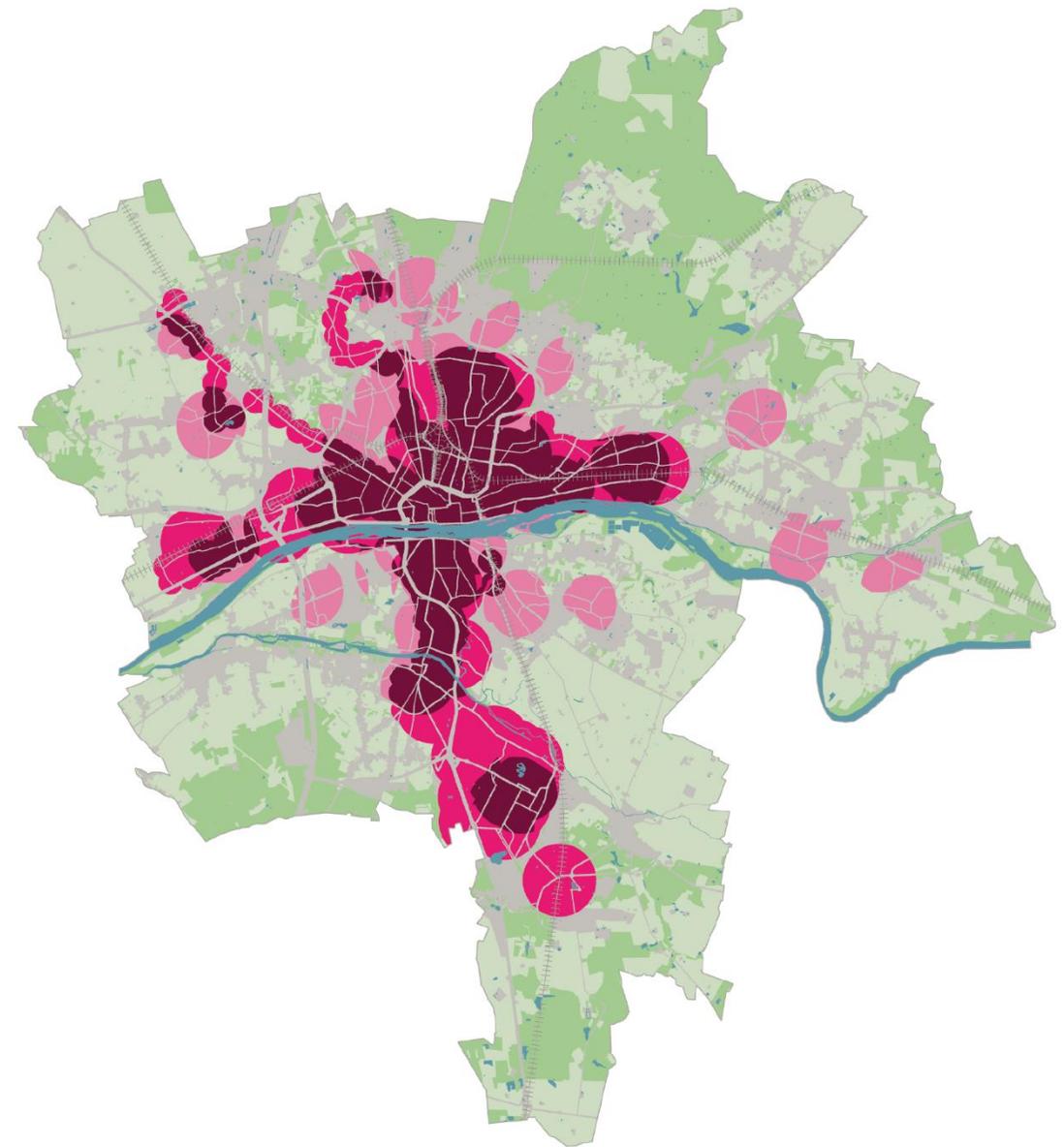


La ville des proximités

Raison pour laquelle le travail a été effectué une seconde fois en 2019.

Une mise à jour nécessaire pour :

- tenir compte d'évolutions (fermetures de pharmacie, évolution de la cartographie médicale, ouvertures de « drive » et chaînes de boulangerie)
- tenir lieu de référence au moment de l'adoption du SCOT.



SOURCES :
BD TOPO 2018 IGN
Surface urbanisée : OCCSOL 2016 TOPOS
Logements et habitants localisés :
POPESTM 2013 TOPOS
Emplois localisés à l'intersection :
2014 PITNEY BOWES

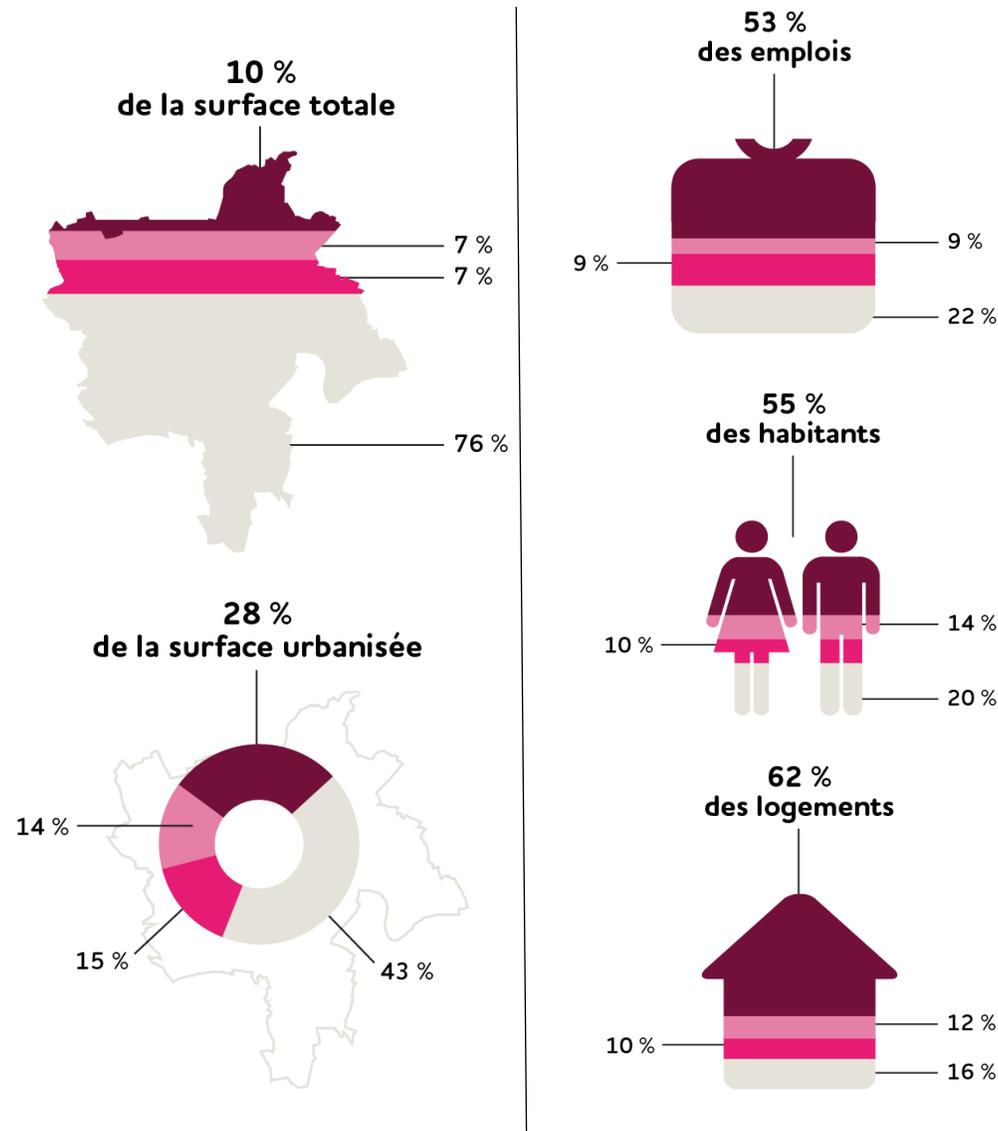


La ville des proximités

Bonne nouvelle : la situation de départ n'est pas mauvaise.

Avec de tels indicateurs, l'objectif est clairement d'augmenter la part des logements, habitants et emplois dans les secteurs qui bénéficient des services élémentaires et des transports collectifs performants.

Il est naturellement prévu d'évaluer la part des constructions neuves, ainsi que la consommation d'espace, selon ce critère.





Elargissement prévu...

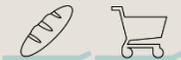
à 126 communes

test d'*isodistances* 1250 m
 (15' à pied ou 5' en vélo)

Éducation



+ alimentation

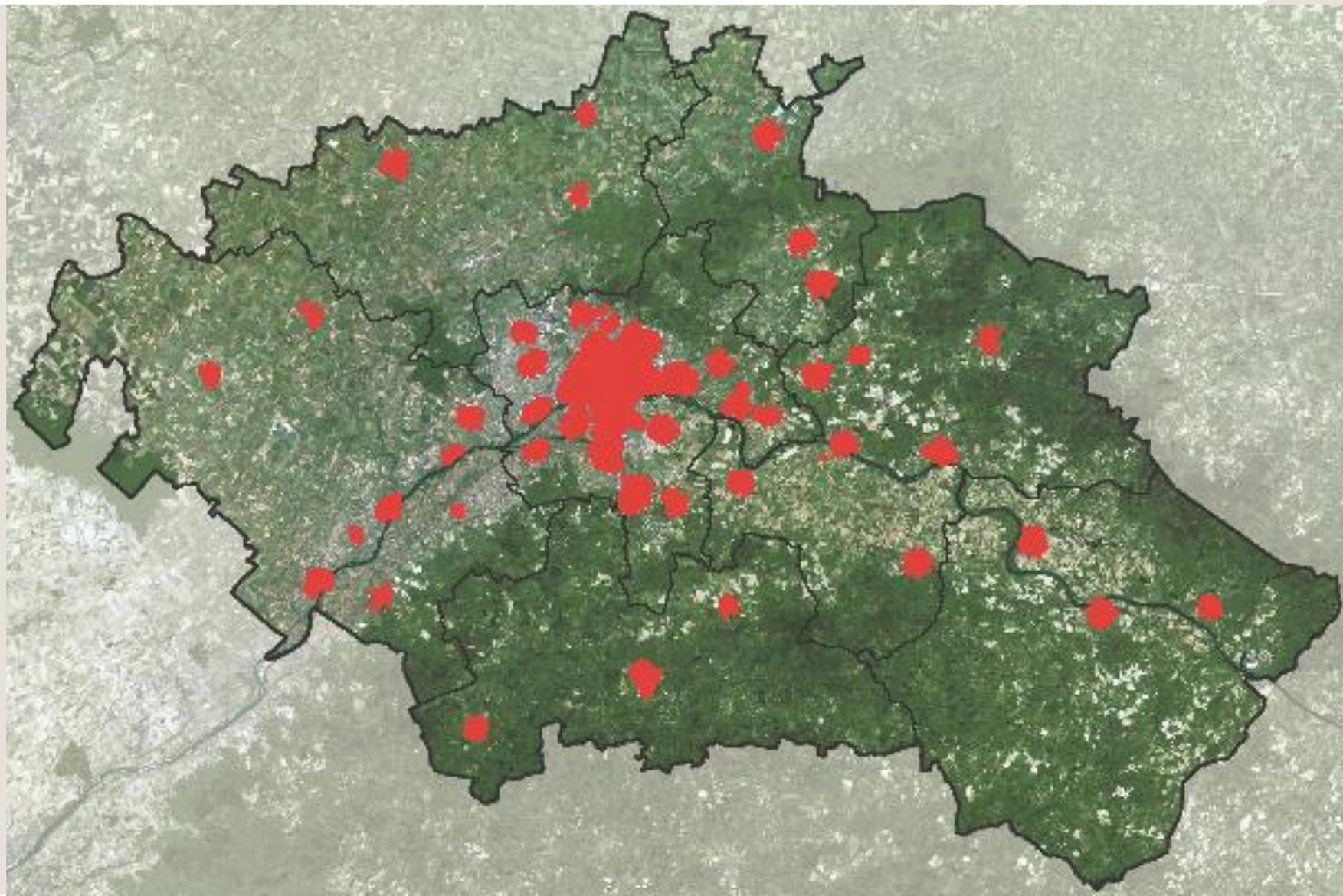


+ santé



De nouveaux services à ajouter ?

- relais colis,
- espaces de *coworking**
- marchés de producteurs,
- fermes /vente directe
- aires de covoiturage





Un outil pour cartographier la proximité

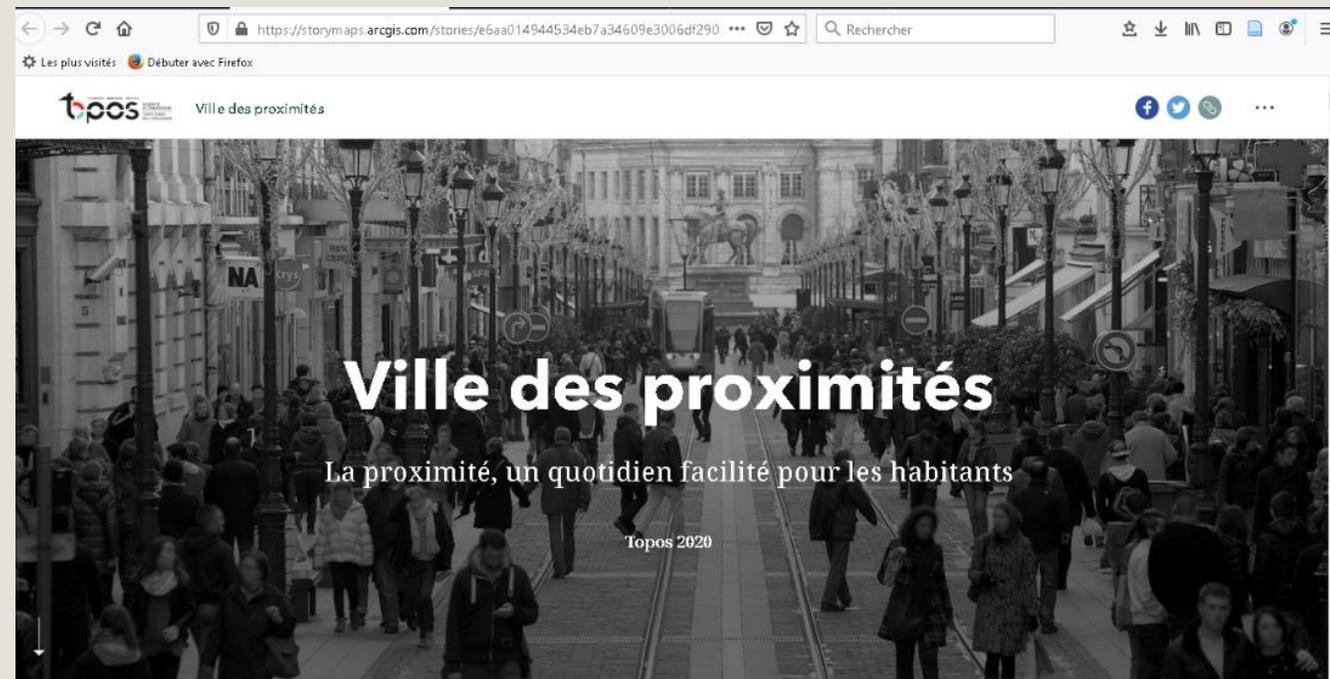
Pour en savoir plus, visitez notre site web :

www.topos-urba.org

- une page consacré à l'outil
- un *Focus* consacré
- une *storymaps* explicative

Et surtout d'autres outils :

- l'occupation du sol
- la consommation d'espace
- les équipements





03

ET MAINTENANT LA TRANSITION

LA TRANSITION
EST
ENTRE NOS MAINS

Assises de la **transition écologique**
à Orléans Métropole
DE JANVIER À AVRIL 2021

NOTRE MOBILITÉ
EST
ENTRE NOS MAINS



2020, année de la démobilité ?

- **L'immobilité n'est un plaisir pour personne.** En 2020, nous avons appris très rapidement à moins nous déplacer, moins loin, moins souvent, autrement.
- **Depuis nous avons excessivement recours à l'activité à distance** télétravail, achat, culture, sport, loisir, famille
- **Nous avons découvert des marges de manœuvre insoupçonnées** (ou minorées) qui seront utiles dans la transition vers une mobilité durable.
- **La proximité est un moyen de réduire la demande de mobilité à la source** par une organisation spatiale qui favorise la vie quotidienne dans le quartier ou dans le village.
- **Il existe d'autres moyens de réduire les distances parcourues :** le télétravail, les circuits-courts, l'économie circulaire, le groupement d'achat, le commerce de proximité...

Transports : 2020, année de la « démobilité »

Une enquête fait apparaître une progression des modes de déplacement individuels et une baisse des distances parcourues.

[19/01/2021](#)

Par Olivier Razemon

*« Ces tendances sont-elles durables ?
L'Obsoco et Chronos soulignent que l'appétence pour la proximité ne faiblit pas, combinée à une forte envie de réduire les distances parcourues. Comme en écho, une grande majorité des répondants valide les changements survenus dans l'espace public à la suite du déconfinement du printemps 2020, à commencer par les nouvelles pistes cyclables (78 %), la piétonnisation de certaines zones (75 %) ou la limitation de la vitesse à 30 km/h en ville (58 %). »*



Imaginer le meilleur

Les exemples de solutions qui fonctionnent ne manquent pas : ils abondent.

- **Copenhague**, la nouvelle capitale du vélo
- **Bâle, Karlsruhe** ou **Freiburg**, pour leur action pas à pas depuis 50 ans
- **Barcelone** ou **Madrid** pour leur transformation rapide des dernières années
- **Venise, Sienne** ou **Zermatt** archétypes de la ville pédestre
- **Milan**, emblématique du Covid et de la réponse vélo à grande échelle

Evoquons :

- [Douce ville par OcarGo](#) un court métrage sensible
- **Pontevedra** un exemple emblématique
- **Brême** une expérience en cours
- **Ottawa** retour au canada
- **The Line** une ville nouvelle annoncée





Pontevedra : la ville où le piéton est roi

L'histoire est belle, une véritable *success story*.
En 1999, il n'y a pas si longtemps donc, le nouveau maire Miguel Anxo Fernández lance un vaste plan pour la santé, le commerce, la qualité de vie... En quelques mois, il sort les voitures de la ville. 20 ans plus tard, la ville est métamorphosée et piétonne.

Un modèle basé sur la confiance plus que l'aménagement.

Trouve sa limite dans la place accordée au stationnement (le problème est résolu au centre, mais déporté à la périphérie)

[Europe Hebdo - Reportage dans une ville sans voiture, à Pontevedra en Espagne](#) 5min

[À Pontevedra, en Espagne, un centre-ville sans voiture](#) 5min

[Pontevedra : la ville sans voiture - Tout Compte Fait](#) 15 min

22/09/2018

L'EXPRESS

FRANCE

EUROPE

MONDE

ÉCONOMIE

NUMÉRIQUE

SCIENCES

IDÉES

+



S'abonner - 2 mois pour 1€

Bol d'air

Pontevedra, la ville où le piéton est roi

En bannissant l'automobile de son centre, cette ville espagnole est devenue un modèle de développement urbain.



À Pontevedra, ville -presque- sans voiture, les enfants rentrent à pied de l'école en toute sécurité.
AFP

Par Camille Laffont

publié le 22/09/2018 à 07:30

Actualité | Société

Une ville sans voiture, c'est possible. Et pas juste le temps d'une journée mondiale comme ce samedi 22 septembre. A Pontevedra, dans le Nord-Ouest de l'Espagne, 70 % des déplacements sont faits à pied. La pollution, les accidents et les nuisances ont chuté, tandis que la municipalité peut se réjouir d'agréables retombées en matière de commerce de proximité et de tourisme. Une politique ambitieuse, récompensée par le prix européen Intermodes et le prix international ONU-Habitat, et désormais érigée en modèle de développement urbain à travers le monde.

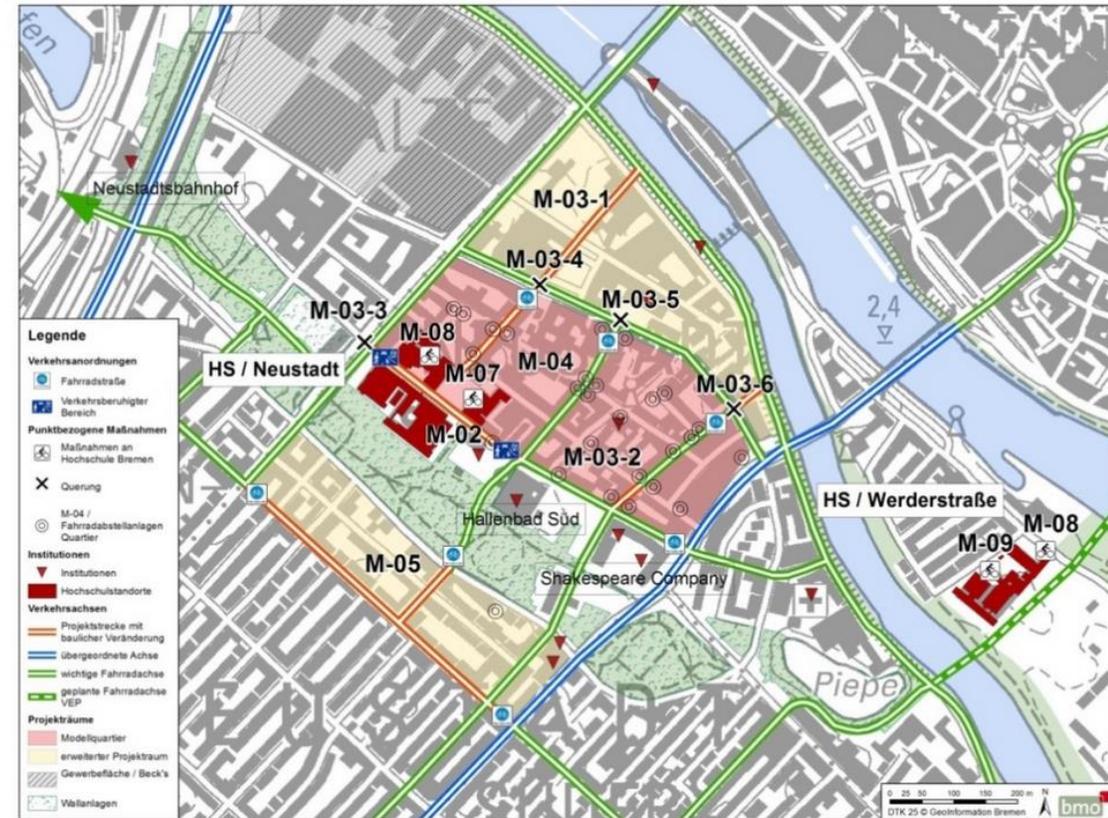


Brême, la première zone cyclable

Il ne faut peut-être pas faire des pistes cyclables partout !
 Les allemands, hollandais, suisses et danois arrivent au bout de la démarche avec des autoroutes à vélo saturées.
Brême passe « de la route à vélo à la zone cyclable »



13/10/2020



En rose la zone cyclable pilote, en jaune l'extension prévue. En vert les itinéraires cyclistes



Retour à Ottawa

23/11/2020

THE GLOBE AND MAIL CANADA

SUBSCRIBE REGISTER

CANADA WORLD BUSINESS INVESTING OPINION POLITICS SPORTS LIFE ARTS DRIVE REAL ESTATE WATCHLIST

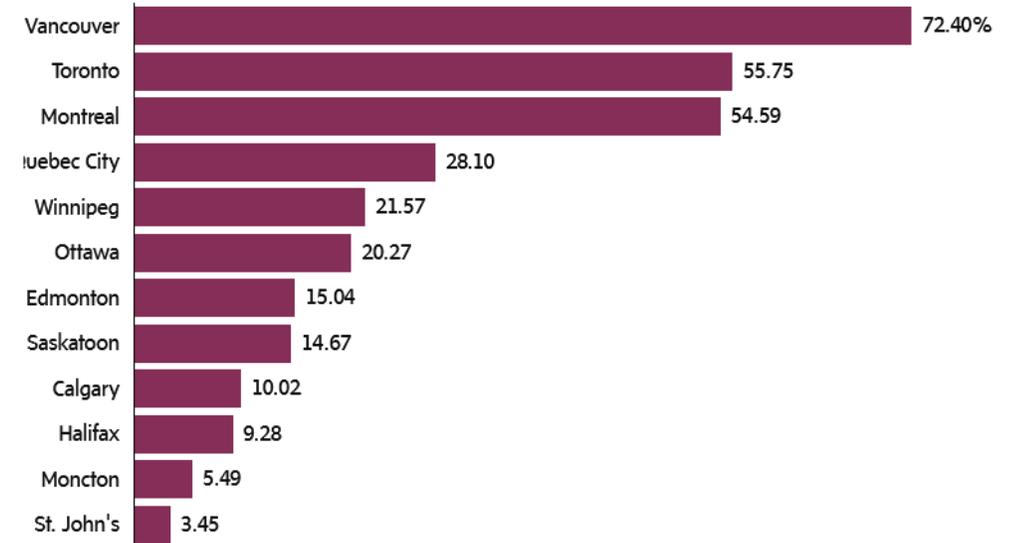
The 15-minute city aims to build more liveable neighbourhoods. In Canada, only 23 per cent of urban dwellers live in this type of area

A block-by-block analysis of the amenities available in urban areas offers insights into creating more vibrant communities

ALEX BOZIKOVIC > JOE CASTALDO > AND DANIELLE WEBB
 PUBLISHED NOVEMBER 23, 2020

La méthode n'est pas la même, mais Orléans semble plus proche de Montréal ou Toronto (ce qui est logique au regard de l'histoire des formes urbaines)

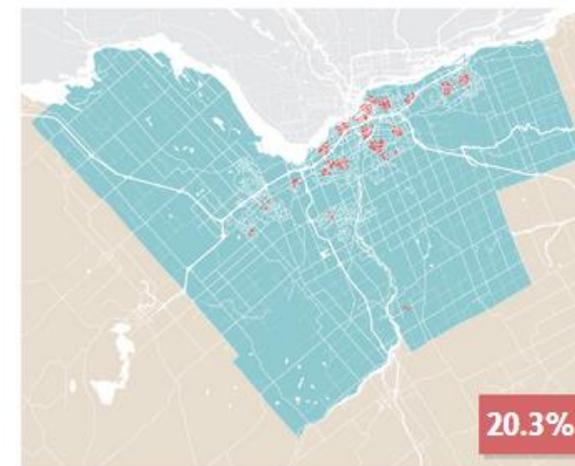
Percentage of population living in amenity-dense blocks



THE GLOBE AND MAIL, SOURCE: STATISTICS CANADA AND CANADA MORTGAGE AND HOUSING CORP.

DATA SHARE

OTTAWA





The Line : un mirage dans le désert

Après Mazdar City, voici **The Line** by Neom.

En Arabie Saoudite, une ville nouvelle va sortir du désert : zéro voiture, zéro carbone... mais un sacré chantier.

Un contresens ?

- l'inversion complète de l'utopie géniale développée par J.H. Crawford dans « *Carfree Cities* »
- le contraire de l'urbanisme circulaire : une ville en ligne droite sur 170 km !

La ville nouvelle fait table rase des contraintes de la ville existante. Avec beaucoup de moyens, on peut aussi avoir de très mauvaises idées.

En utilisant moins de ressources, nous devons être plus ingénieux !

15/01/2021

The Line : une ville révolutionnaire en ligne droite sans voiture ni pollution

par **Maxime Delmas** · 15 janvier 2021 · [Soyez le premier à commenter](#)



C'est un projet révolutionnaire et créatif qui veut redéfinir l'apparence des villes modernes en proposant un nouveau format d'urbanisation. "The Line" est une ville du futur construite en ligne droite et dans laquelle il n'y a "ni route, ni voiture, ni émission carbone".

Ce projet n'est pas juste une idée. La construction de cette ville va débuter dans quelques semaines en Arabie Saoudite. En plein questionnement sur son avenir, le premier exportateur de pétrole brut au monde investit massivement pour diversifier son économie et sortir progressivement de sa dépendance à l'or noir.

Techniquement "The Line" va mesurer 170 kilomètres de long et pourra accueillir un million d'habitants. Cette forme en ligne droite a plusieurs avantages : sa construction préservera 95% des réserves naturelles mais surtout la ville disposera d'un système de transports en commun à grande vitesse qui permettra de rejoindre les deux extrémités en 20 minutes maximum (soit une vitesse de 500 km/h) d'ici 2030.





Conclusion

- **Bonne nouvelle !** la transition est engagée depuis longtemps. Le virage a été pris, doucement, mais pris. Le nouveau contexte permet d'accélérer la transition.
- **Se comparer à Copenhague, Freiburg ou Portland**, ne doit pas faire peur ou nous auto-dénigrer. Ces exemples montrent que la transition prend du temps, mais qu'elle a fait ses preuves (dans l'ancien contexte déjà).
- **Notre territoire possède des atouts**, sans avoir bifurqué radicalement comme les pionniers dans les années 1970, nous avons construit deux lignes de tramway, plus de 400 km d'aménagements cyclables, un secteur piéton important, la Loire à Vélo, les quais apaisés...
- **Orléans est une petite métropole**, atout considérable. Un bâti historique en grande partie. Un territoire traversé par un val cultivé, à proximité de massifs forestiers et d'une plaine céréalière (circuits courts et vélogistique)
- **Avec la rapidité des changements désormais envisageables, nous pouvons être en 2035 la métropole des proximités, en profitant d'exemples inspirants.**



Conclusion bis

- **L'urbanisation tournée vers une infrastructure de mobilité est une impasse déjà explorée**, la solution réside dans la cohabitation des usages à basse vitesse et faible distance.
- **Attendre la solution technique est risqué**, l'électrique ou l'hydrogène poseront d'autres problèmes sans résoudre congestion et étalement urbain. Le problème énergétique demeure de déplacer vite et loin de nombreux véhicules aux masses élevées. La sobriété dans la mobilité offre des gains nets (chaque déplacement évité ou raccourci compte).
- **Adapter la ville existante est une nécessité**, mais l'adapter n'est pas forcément l'aménager, il s'agit de changer les règles (vitesses, stationnement) et les modes de vie (d'habiter, de travailler, de consommer...) qui, pour ancrés qu'ils soient, sont des conventions et non des lois de la physique.
- **Par ville, il faut entendre un système territoriale** et non pas un centre sur lequel porterait tout l'effort en repoussant plus loin le problème.

NOTRE MOBILITÉ
EST ENTRE NOS MAINS

Avez-vous des questions ?

laurent.fouille@topos-urba.org



Assises de la **transition écologique**
à Orléans métropole

LA TRANSITION
EST ENTRE NOS MAINS

Merci pour votre participation !

Prochains évènements

Vendredi 12 février 10h

Energies dans les transports
(webinaire)

Vendredi 12 février 15h30

**Visite du quartier du Larry
à Olivet**

Mardi 16 février 14h

**Conception des espaces publics en
faveur des piétons et cyclistes**
(webinaire)

AGISSONS ENSEMBLE!

transition.orleans-metropole.fr

transition@orleans-metropole.fr
[#transitionentrenosmains](https://twitter.com/transitionentrenosmains)

