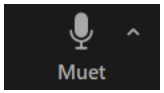
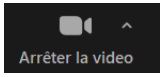
LA TRANSITION EST ENTRE NOS MAINS

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

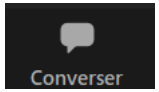
DE JANVIER À AVRIL 2021



Micro : pour inviter les sons parasites, couper votre micro. Si vous voulez parler, il suffit de cliquer dessus pour prendre la parole.



Vidéo : la session va être enregistrée. Si vous ne souhaitez pas être filmé.e, coupez la vidéo.



Espace de discussion : en cliquant sur l'outil de discussion, vous pouvez poser vos questions et signifiez vos remarques.

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

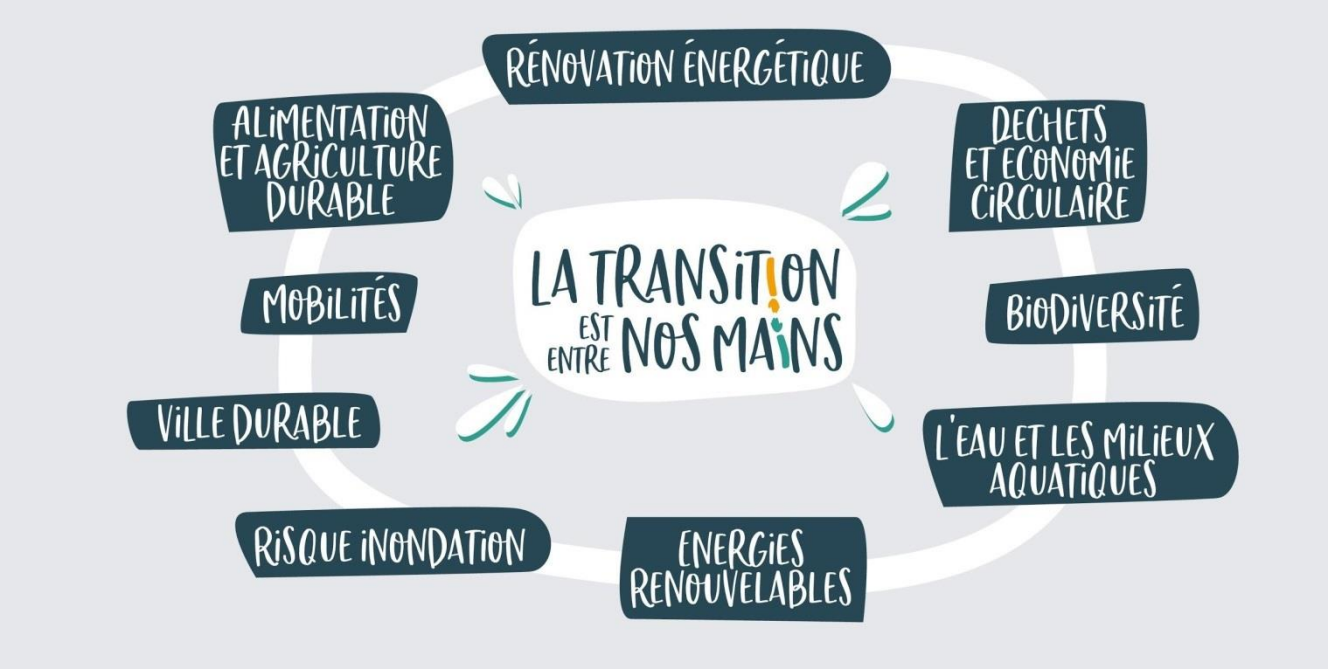
Que sont les Assises ?

4 MOIS D'ÉCHANGES ET DE PARTAGES

9 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

transition.orleans-metropole.fr



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

pour suivre l'actualité et s'inscrire aux activités

pour contribuer aux Assises

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 :

- **1er** 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
- **¼** 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



En 1 : MAITRISER = Agir sur la demande

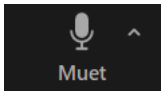
Ordre du jour

1. **Pour un urbanisme circulaire**
   - ✓ Sylvain GRISOT, Urbaniste, Dixit.net

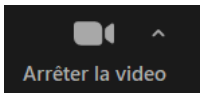
2. **Vers la ville des proximités**
   - ✓ Laurent FOUILLE, Responsable thématique Mobilité et Société, Agence d'urbanisme TOPOS

Quelques règles pour le bon déroulé du webinaire

Les outils à utiliser sur zoom



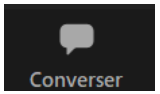
Micro : si je ne parle pas, je coupe mon micro. Si je veux intervenir, il me suffit de cliquer dessus pour prendre la parole.



Vidéo : la session est enregistrée. Si je ne souhaite pas être filmée, je coupe ma vidéo.



Lever la main : avant de prendre la parole, je clique sur le logo pour signifier aux animateur.ices mon intervention. Cela permet une modération des discussions.



Espace de discussion : en cliquant sur l'outil de discussion, je peux poser mes questions et signifier mes remarques. Les modérateur.ices pourront ainsi faire remonter les interrogations aux intervenant.es.

Avec les autres participant.es, j'adopte une posture bienveillante :



NOTRE MOBILITÉ EST ENTRE NOS MAINS

Pour un urbanisme circulaire

Sylvain Grisot

Urbaniste

dixit.net

dixit.net

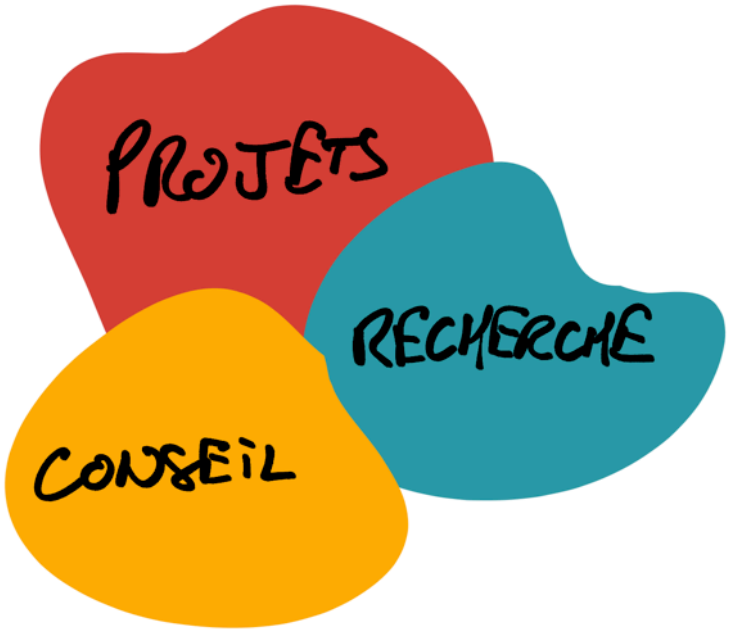
POUR UN URBANISME CIRCULAIRE

Sylvain Grisot



février 2021





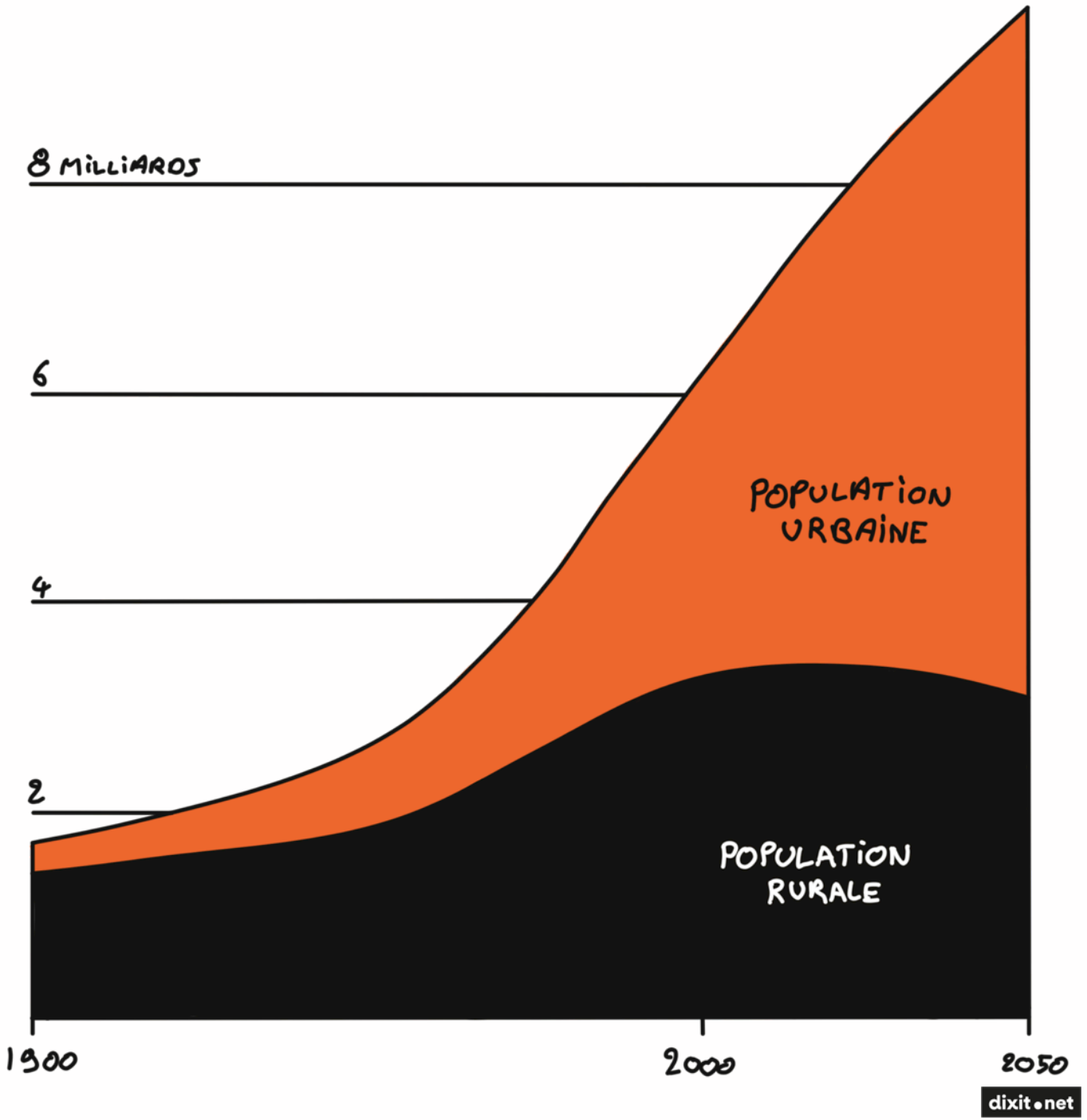
Sylvain Grisot

email : s@dixit.net
twitter : @sylvaingrisot

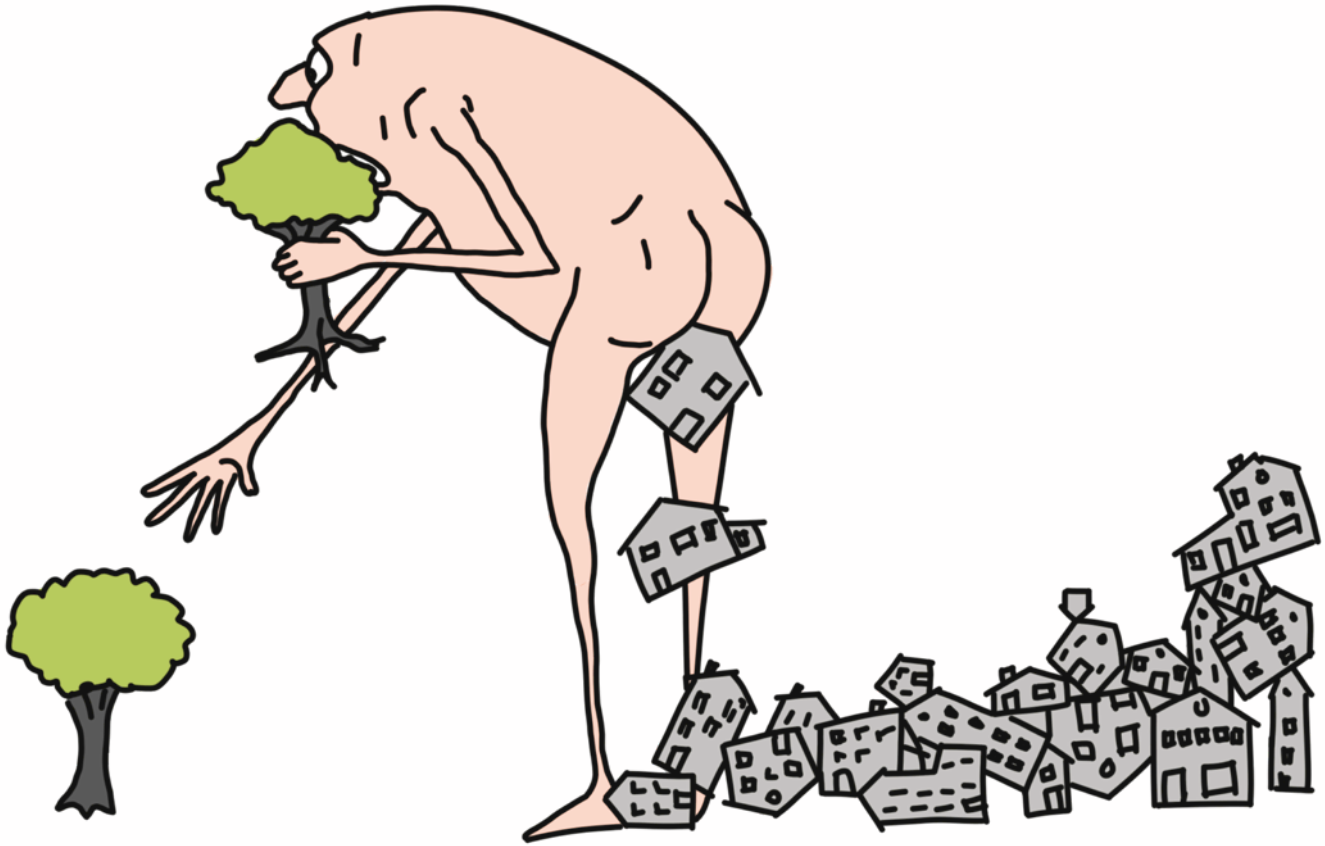
dixit.net

L'IMPASSE

dixit.net


8 MILLIARDS
6
4
2
POPULATION URBAINE
POPULATION RURALE
1900
2000
2050
dixit.net


dixit.net



dixit.net

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



dixit.net



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

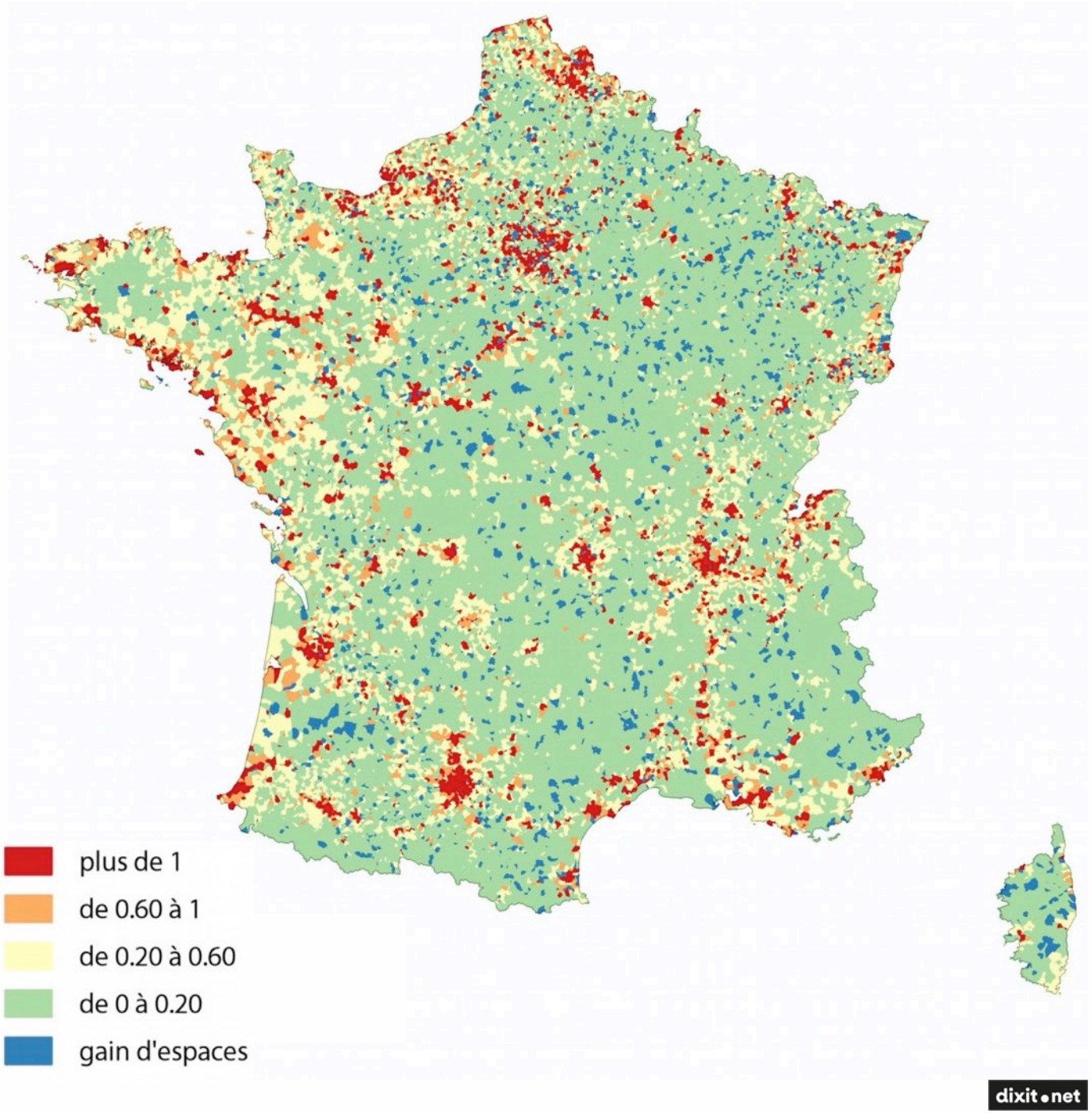
Soit 20 #NDDL

dixit.net



dixit.net

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

dixit.net

~~Croissance ?~~
étalement !

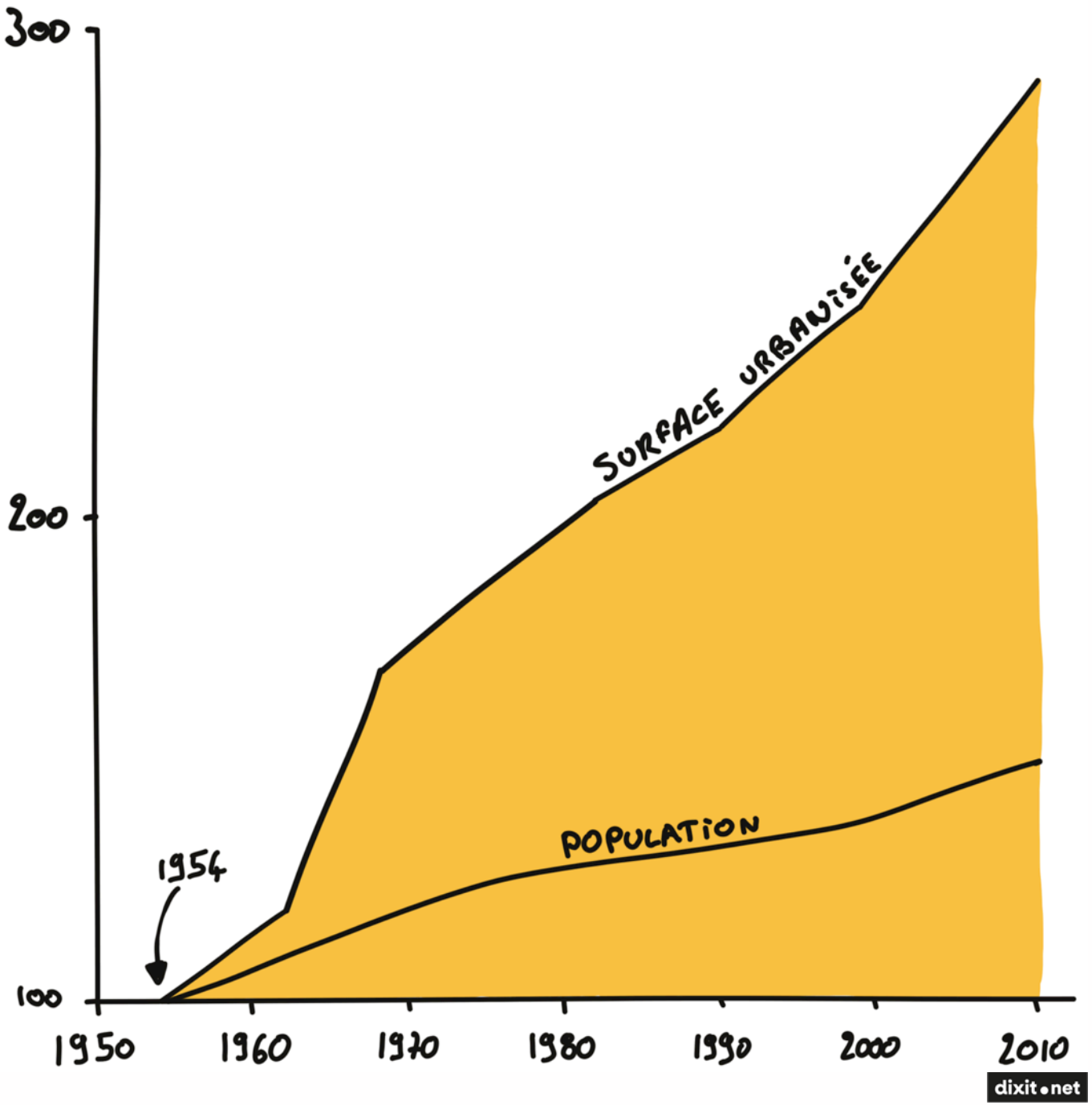
2010-2015

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.

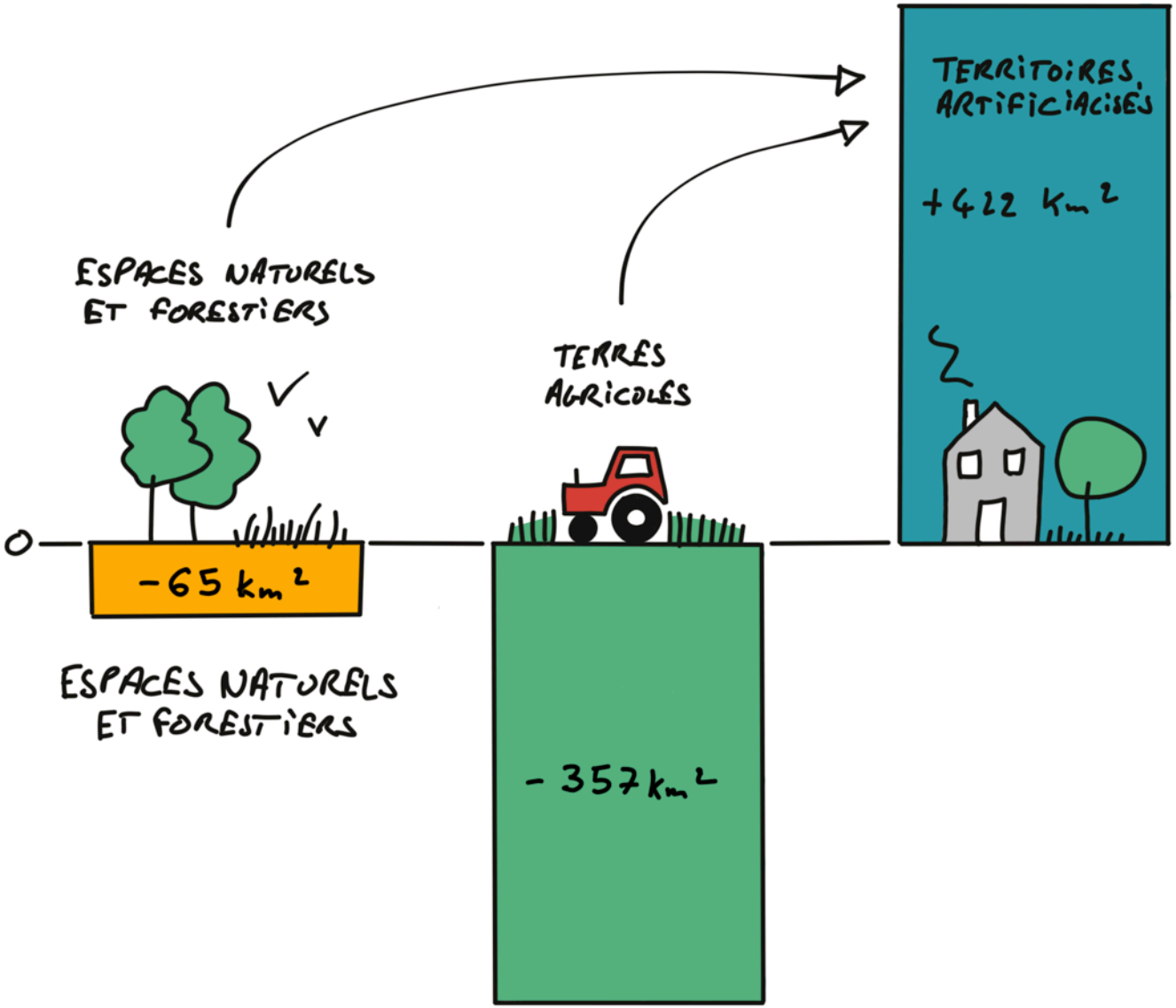
Illustration tirée de : Croissance de la population et des surfaces artificialisées en France. Polèse, Shearmur et Terral (2015)



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.

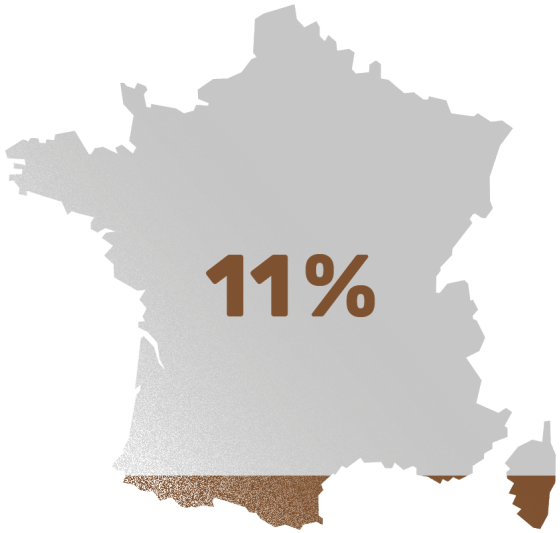
France métropolitaine / Corine Land Cover / 2012-2018

dixit.net

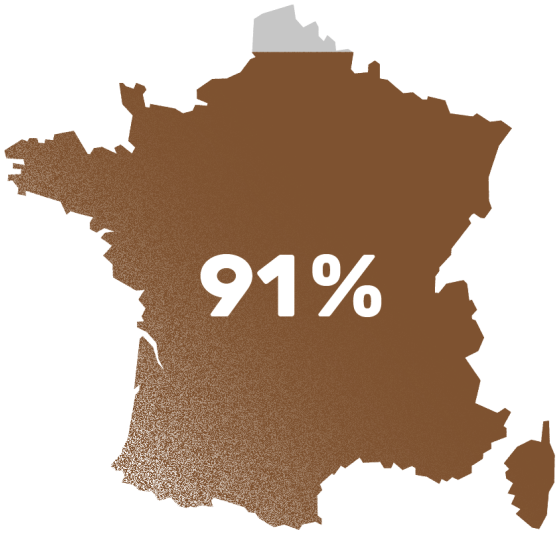
Dérèglements

WINTER IS NOT COMING

Surface agricole touchée par la sécheresse



1961-2008



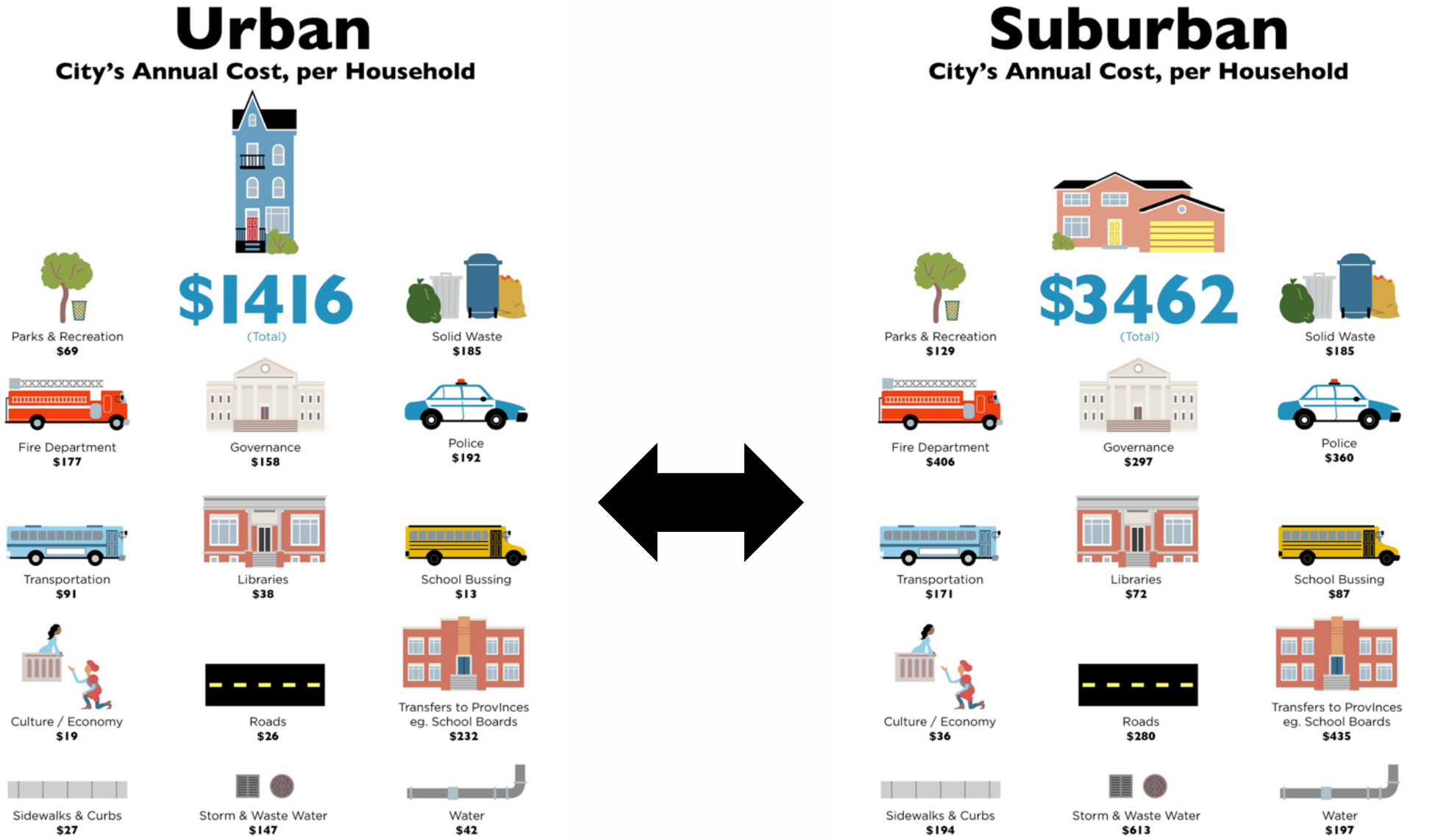
2080

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

Transitions



Conséquences économiques



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

dixit.net

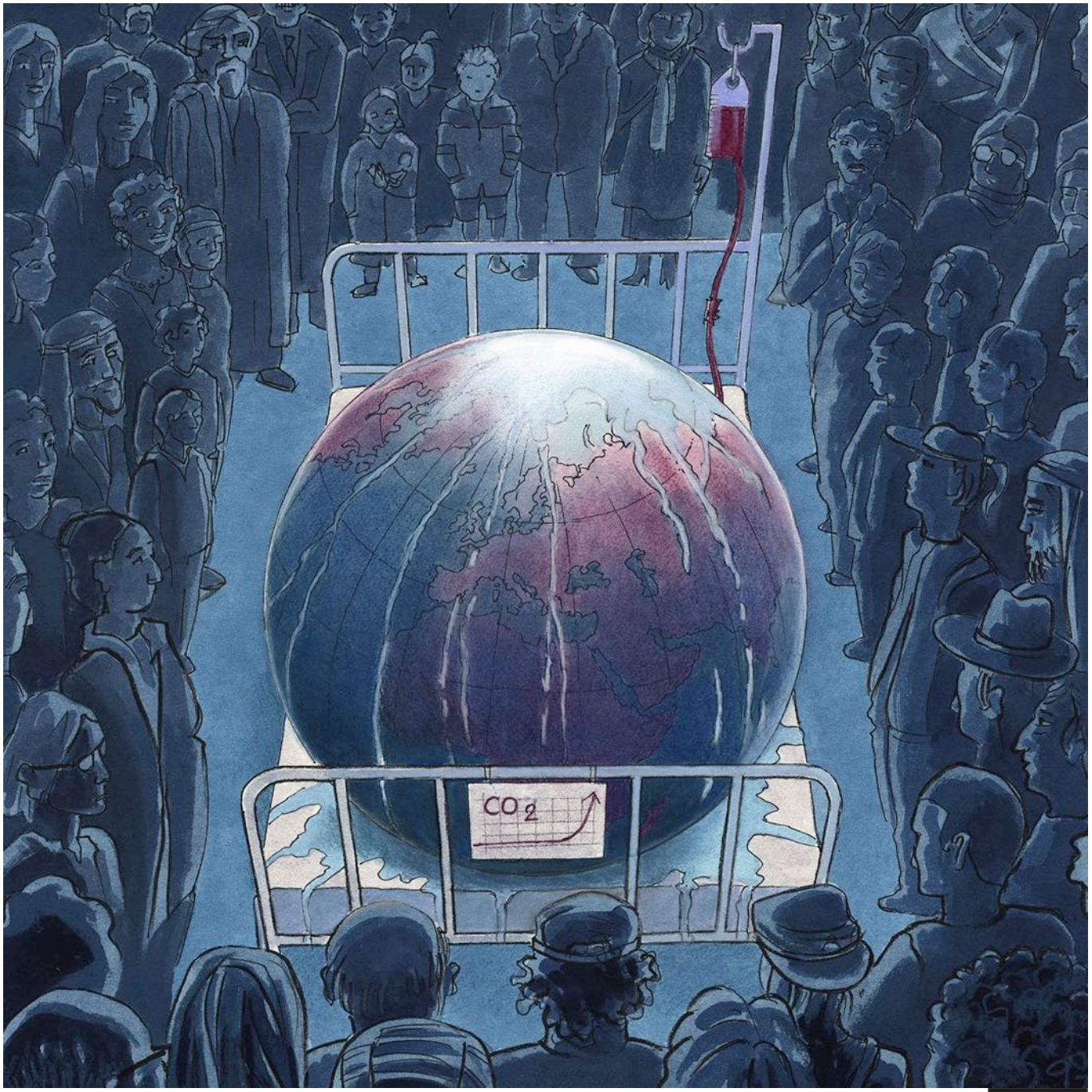
Urbanisme à fragmentation



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

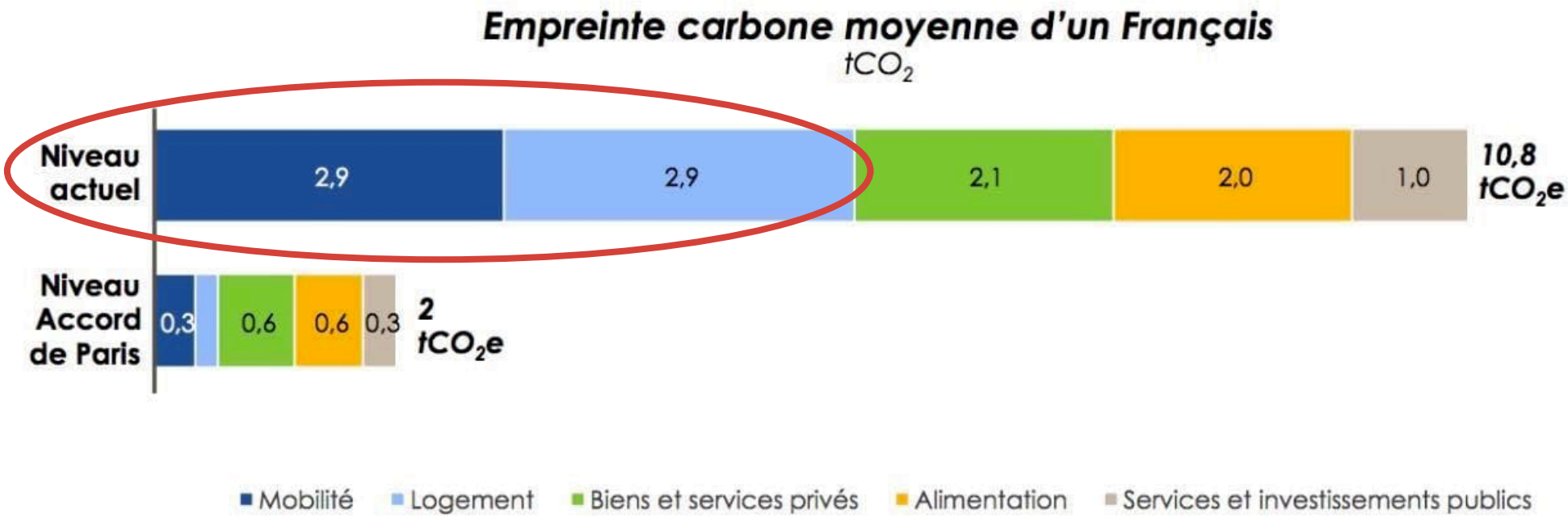
dixit.net

Impasse climatique



Luc Schuiten - www.vegetalcity.net

dixit.net



http://www.carbone4.com/publication-faire-sa-part/

dixit.net

Asphyxie



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

dixit.net

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

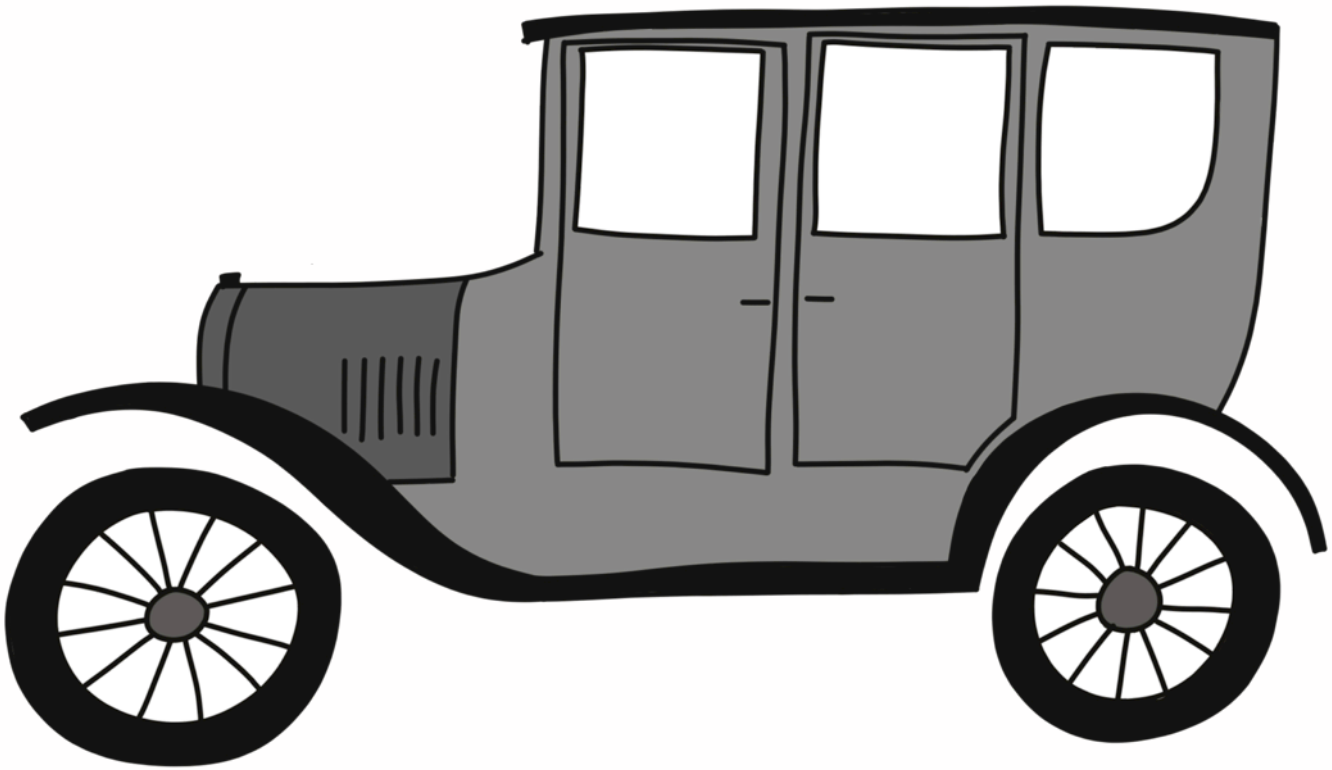
- Dr. David Mowat, Canadian Partnership Against Cancer.



https://www.cassiovasconcellos.com.br/galeria/coletivos/

dixit.net

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.

dixit.net


Une entrée rapide dans la ville...
New York, 5th Ave, 1900
dixit.net


Une entrée rapide dans la ville...
Alterations are Completed
e Building will be Occupied by
PALDING & BROS.
at 25 West 42nd St.
New York, 5th Ave, 1913
dixit.net

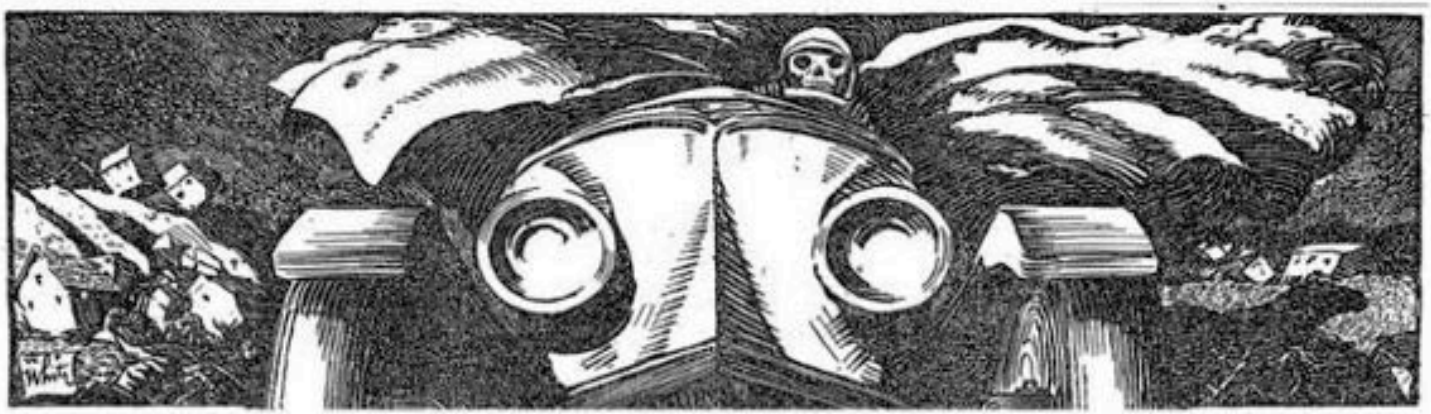
...mais pas simple.

« 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

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





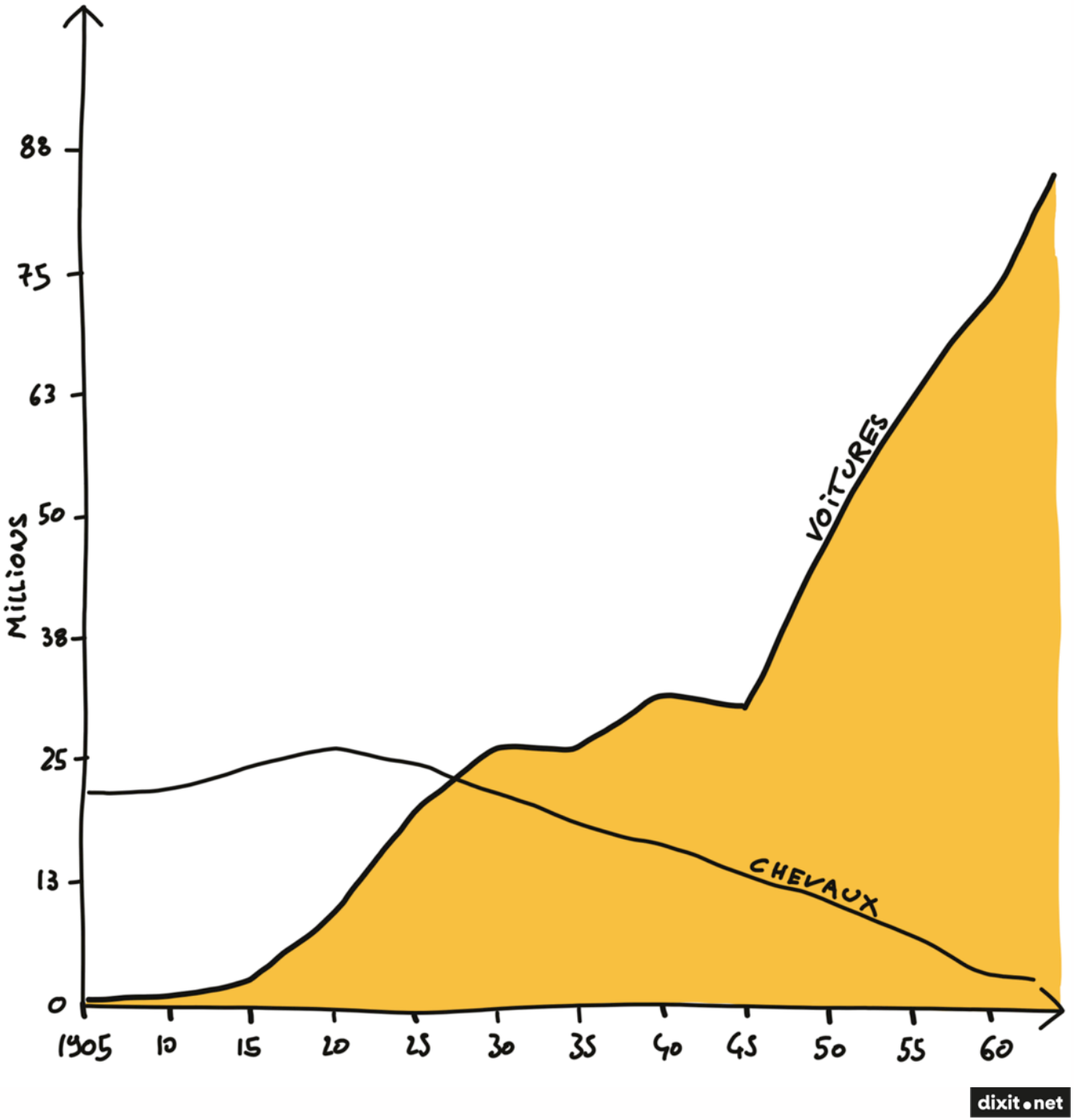
dixit.net



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

Karl Jilg/Swedish Road Administration

dixit.net



Source : Micromobility Industries, Flotte globale aux USA



1924 : Premières boites de nourriture pour chien aux USA

dixit.net

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.



dixit.net

Transformer la ville, avant le territoire



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

dixit.net

Inventer un nouveau modèle



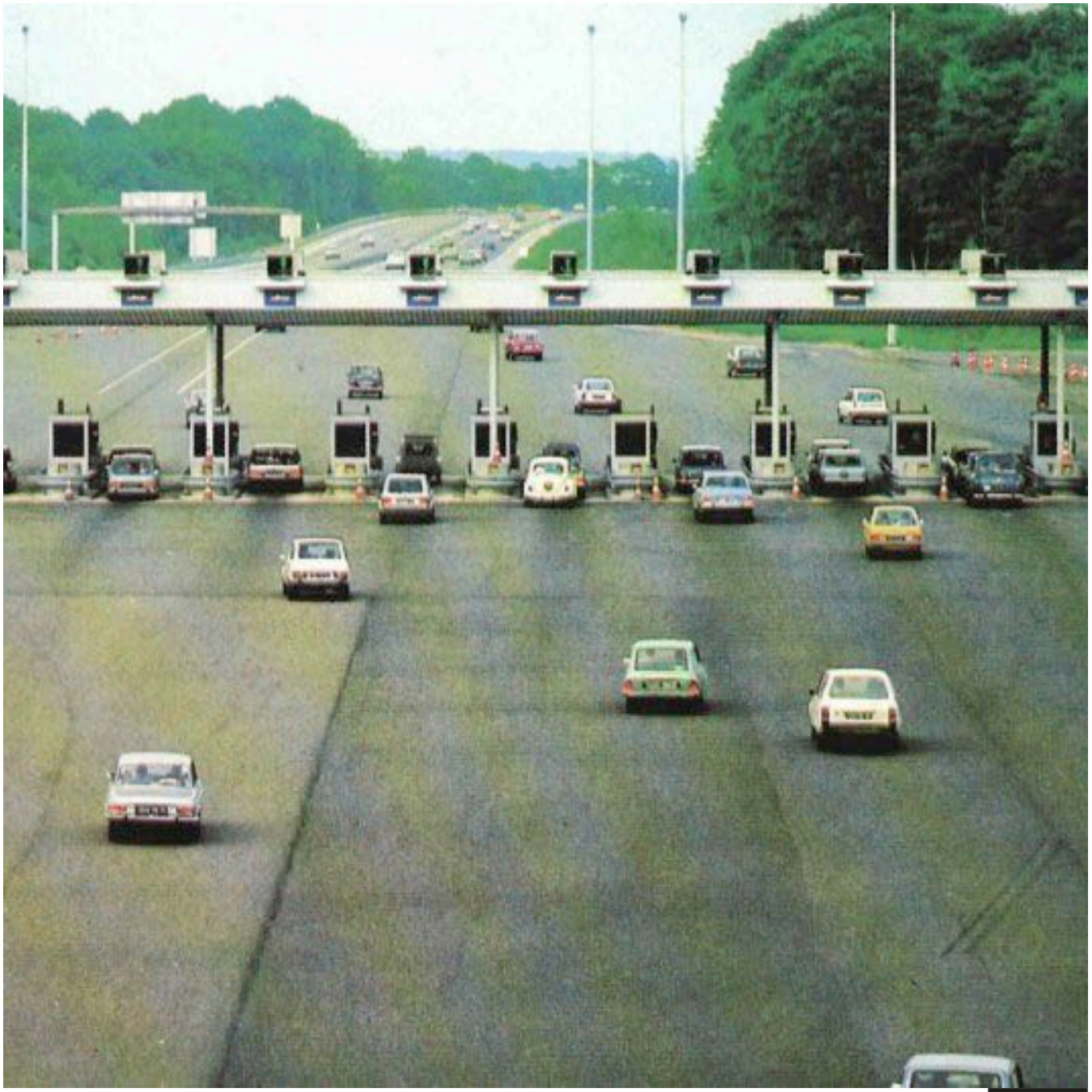
Lewittown.

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

dixit.net

Transpositions

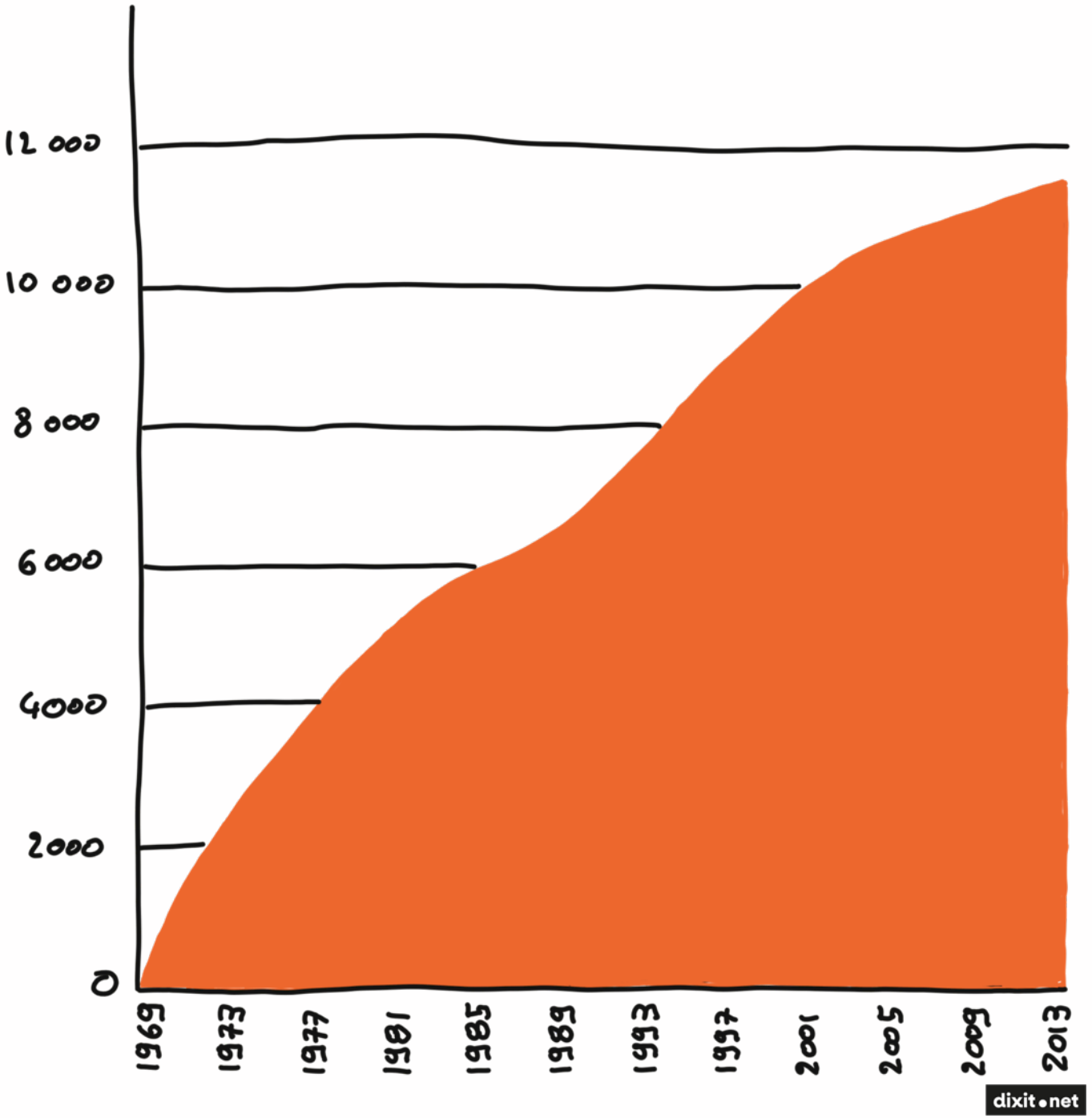


Transformer le territoire

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



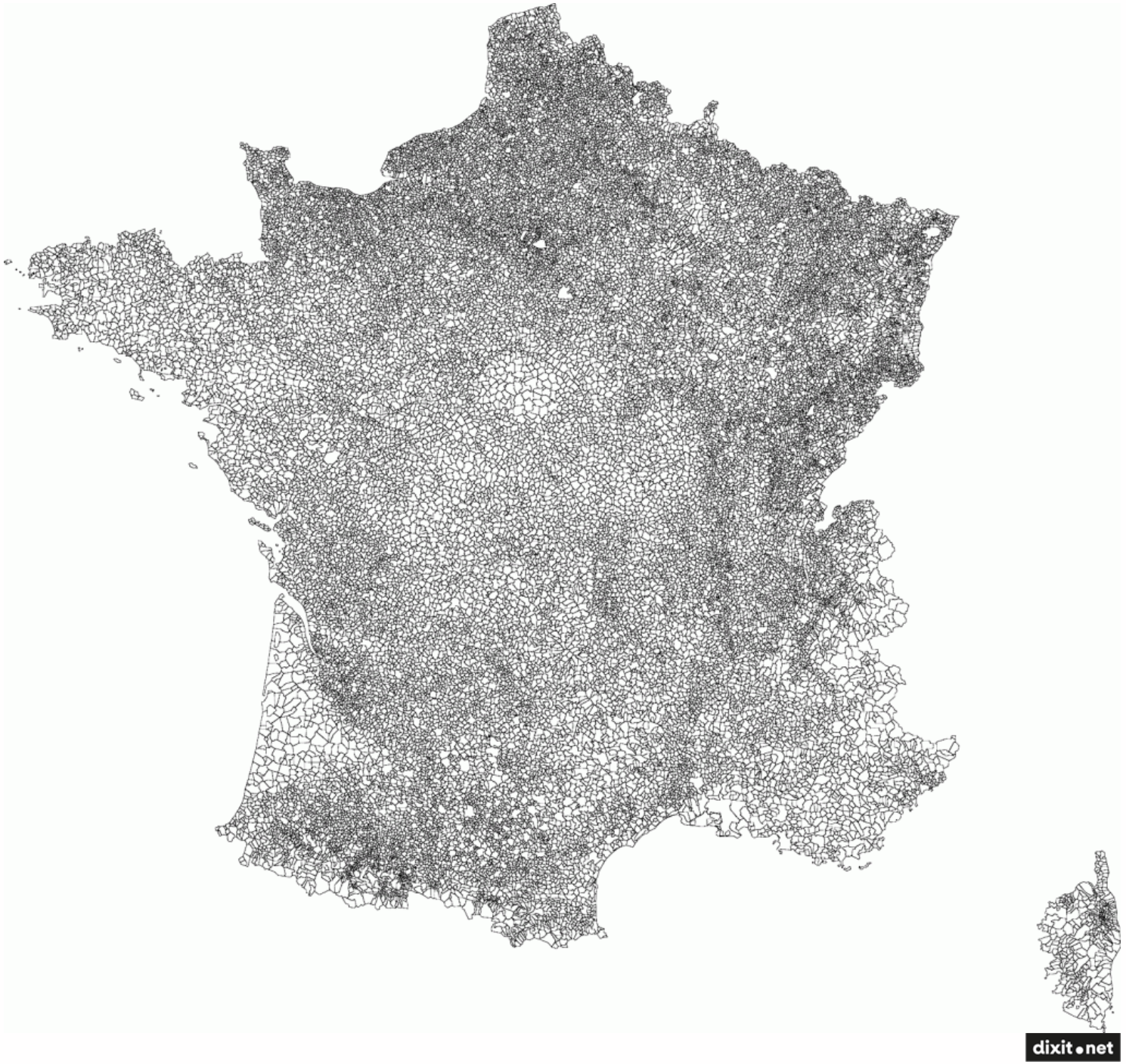
« libérer l'urbanisme »



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

dixit.net

36000 urbanistes

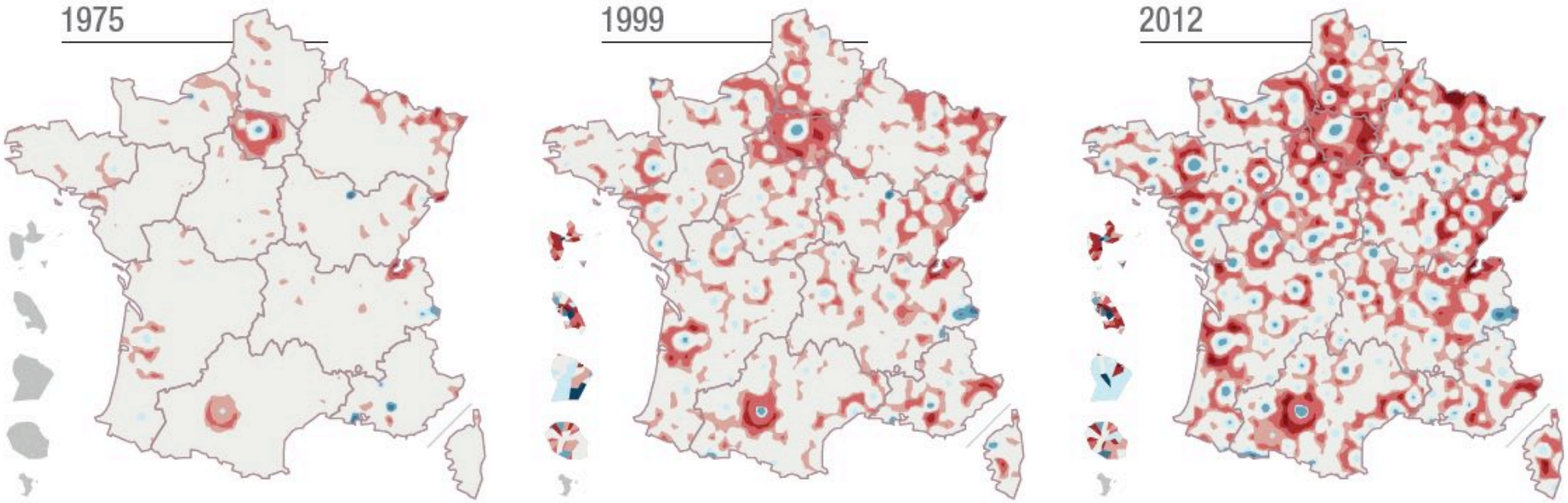


Effets de la décentralisation.

dixit.net

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

https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/visiotheque/2016-rapport-une-dissociation-croissante-entre-lieux-de-residence-et-lieux-de-travail-0

dixit.net

IMPUISSANCES

dixit.net

Impuissances réglementaires

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 Ier

RENFORCER LA COHÉRENCE DES POLITIQUES URBAINES ET TERRITORIALES

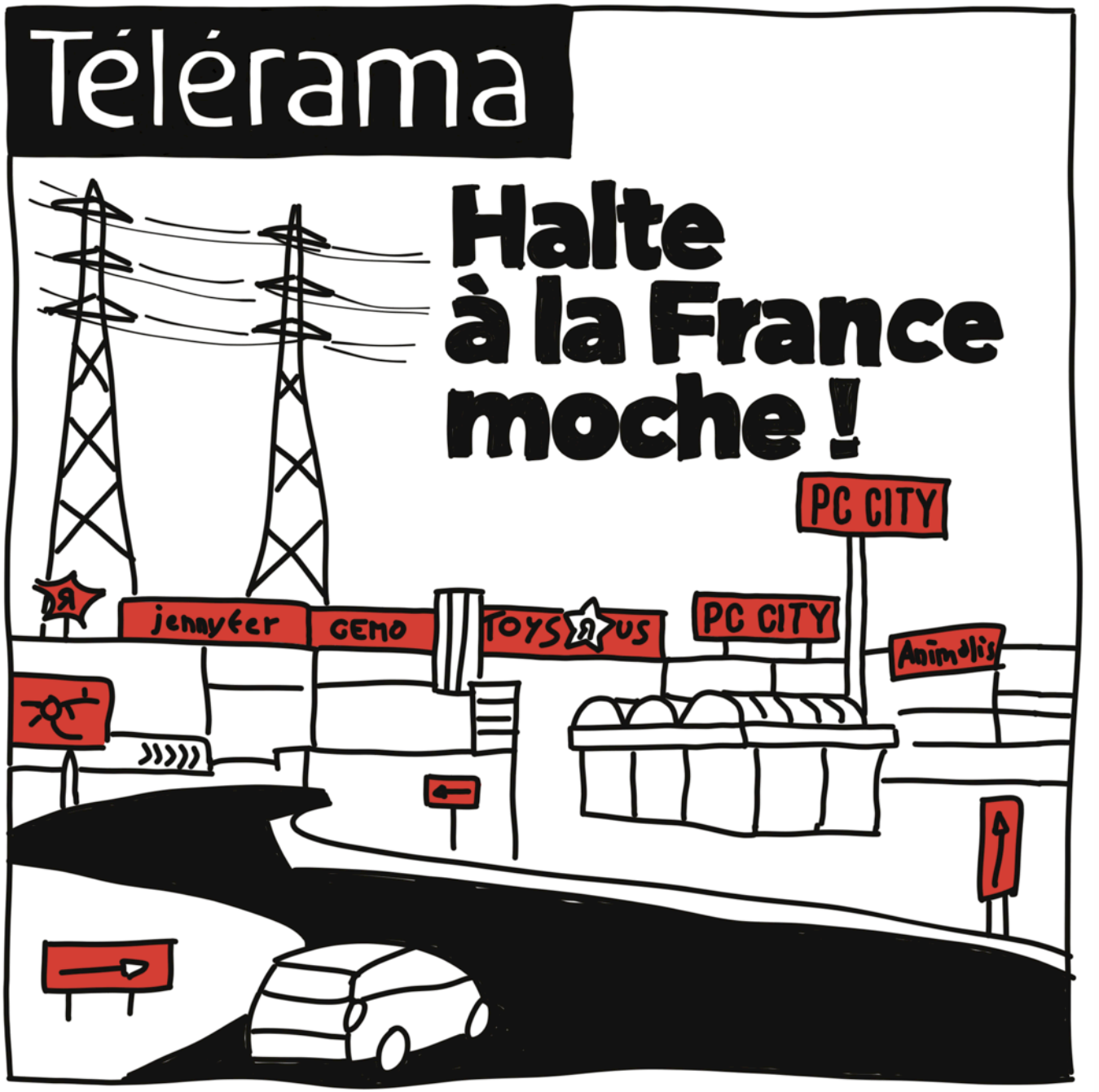
Section 1

Les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement

Article 1er

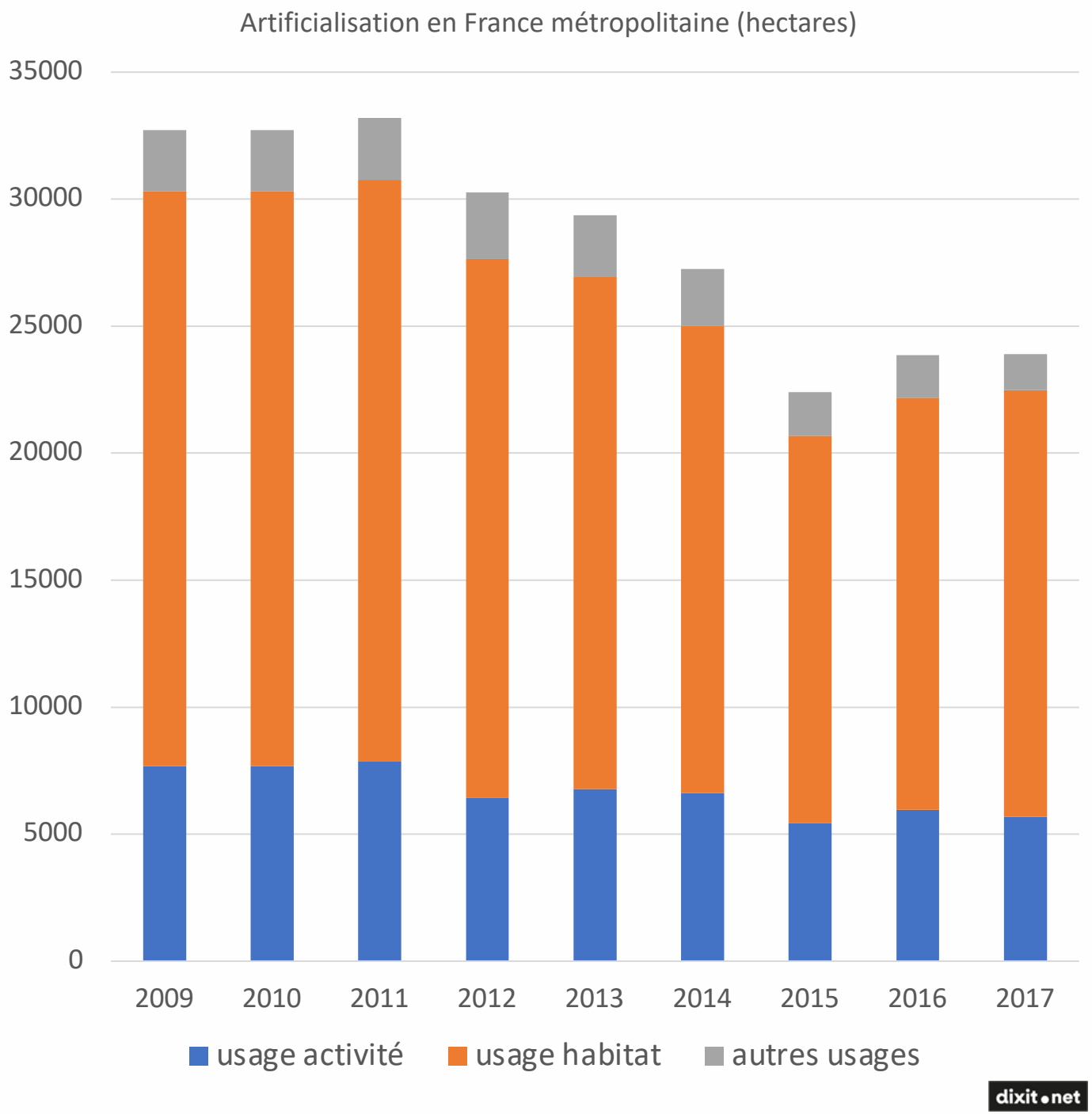
A. – Le chapitre Ier du titre II du livre Ier du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

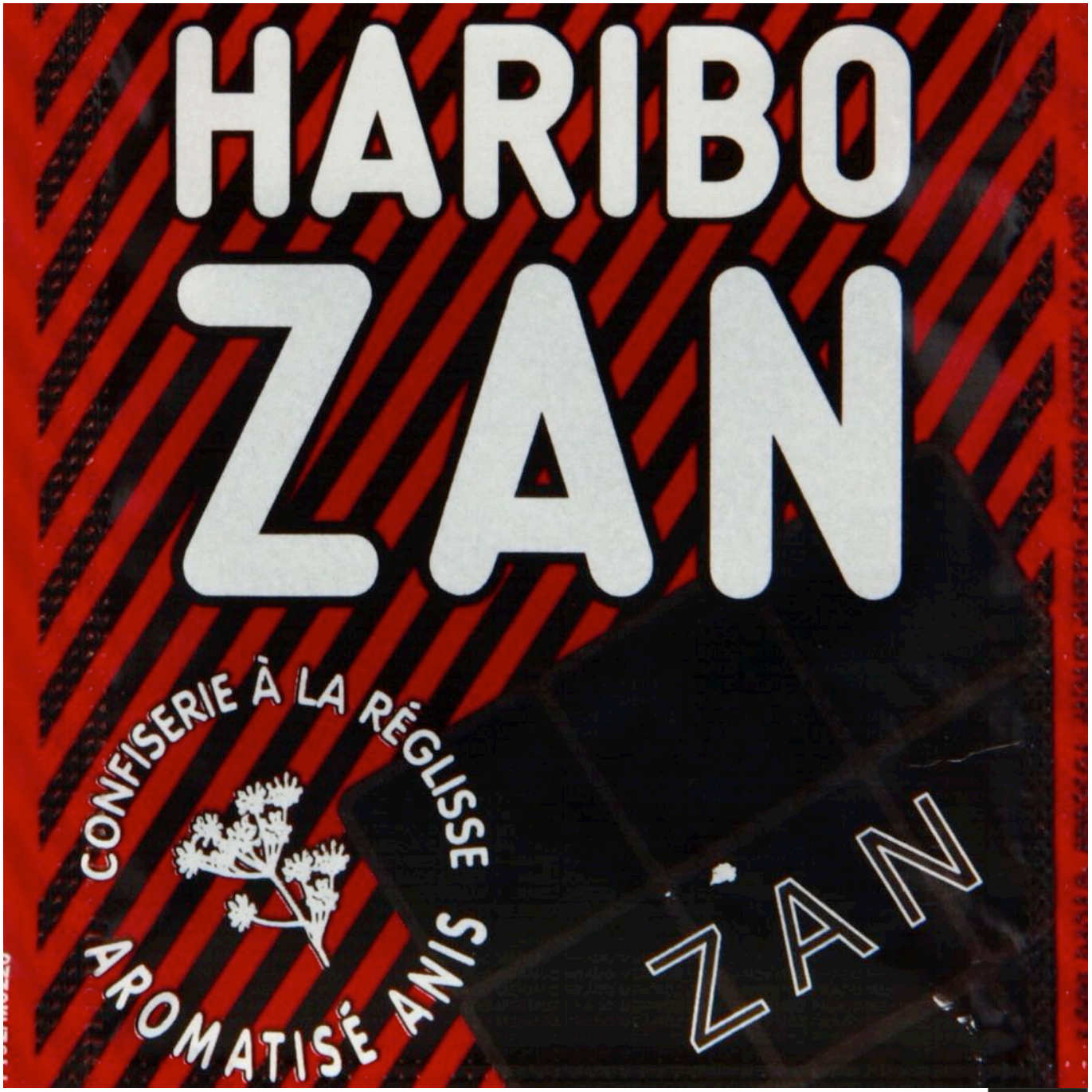
dixit.net



Télérama n°3135 – Février 2010

dixit.net


Artificialisation en France métropolitaine (hectares)
35000
30000
25000
20000
15000
10000
5000
0
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
usage activité
usage habitat
autres usages
dixit.net



dixit.net

Passer de la prohibition aux alternatives concrètes



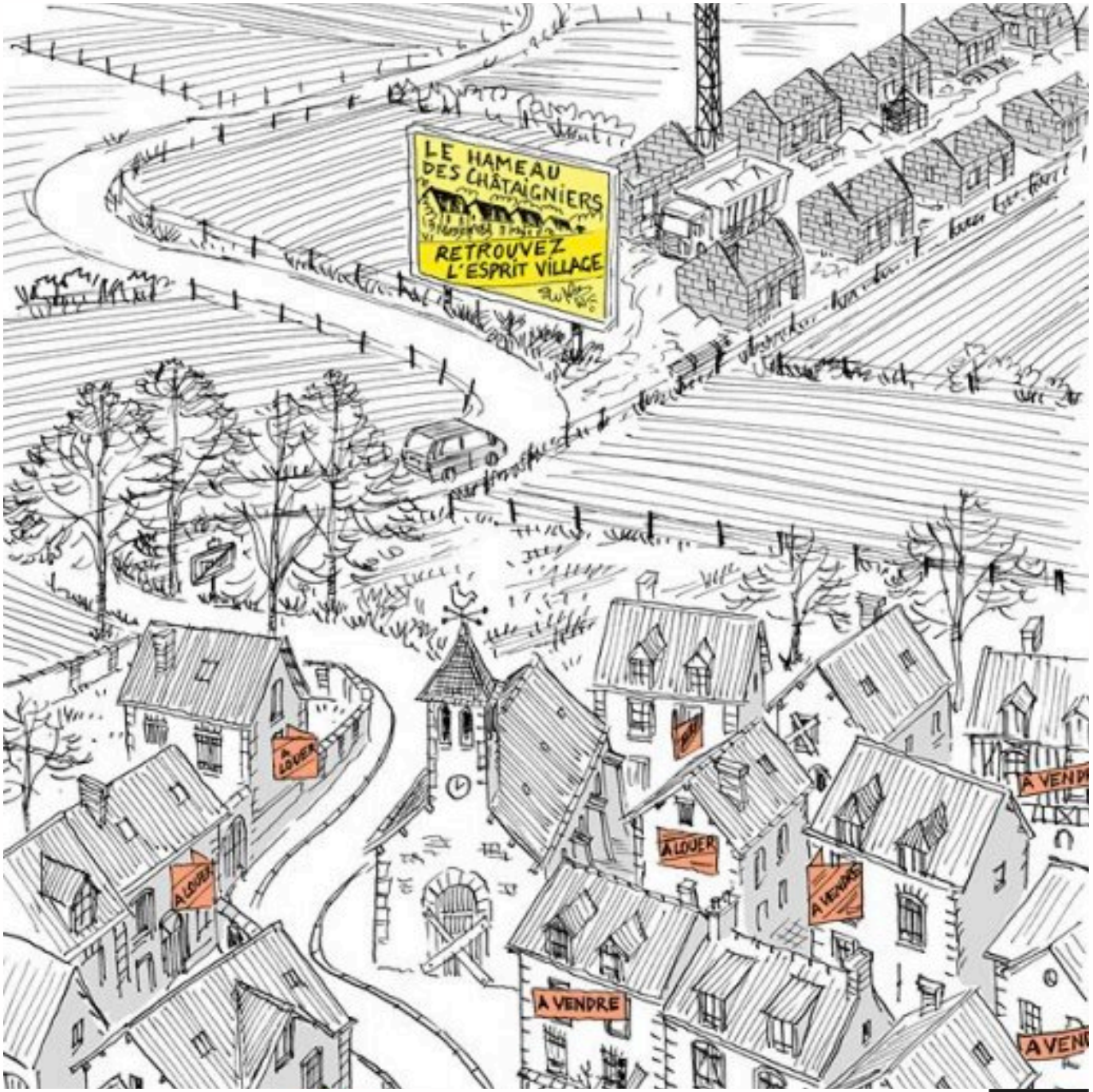
https://emke.uwm.edu/entry/prohibition/

dixit.net

Changer de modèle

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

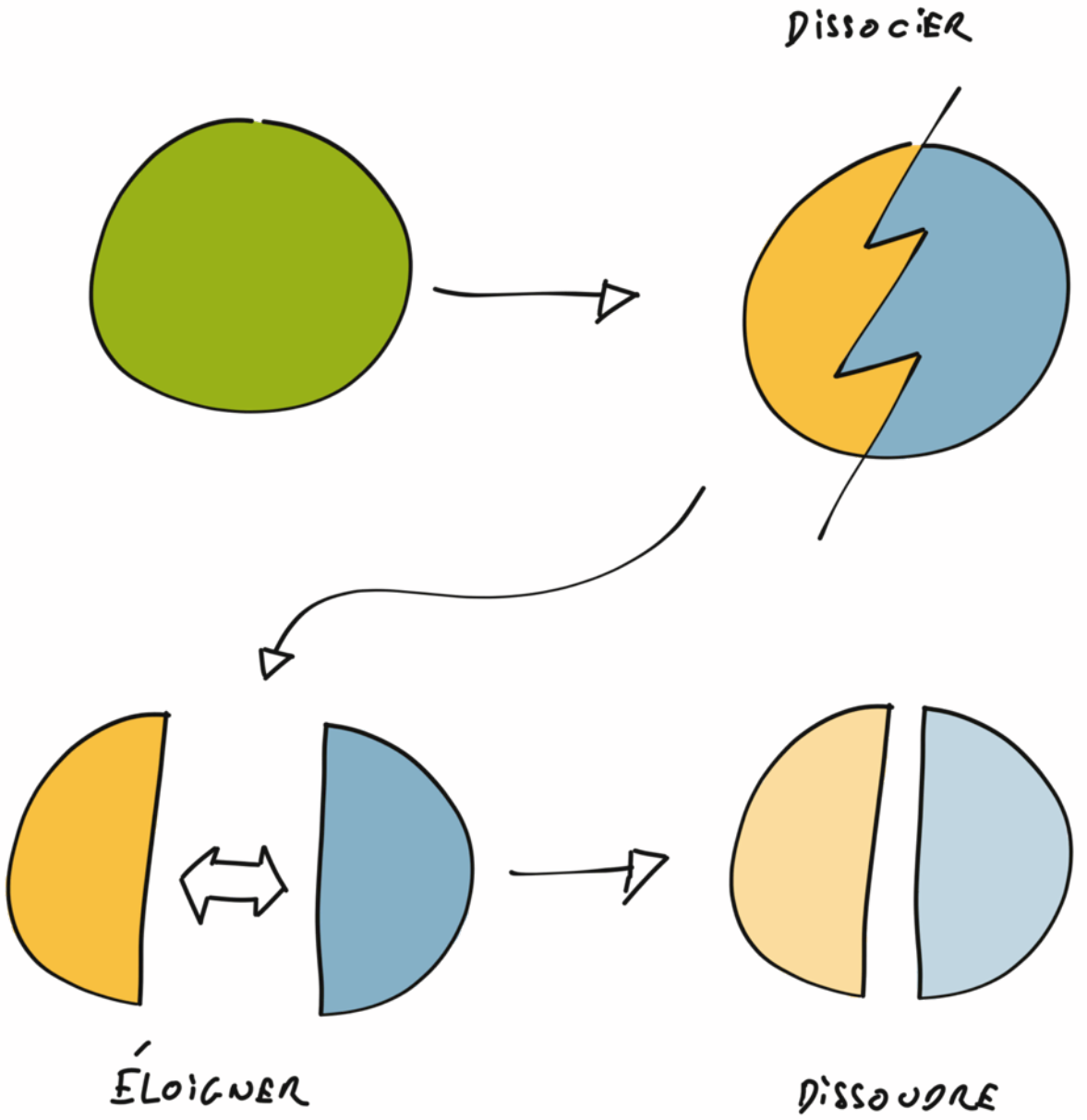
(INSEE 2017 –PC)



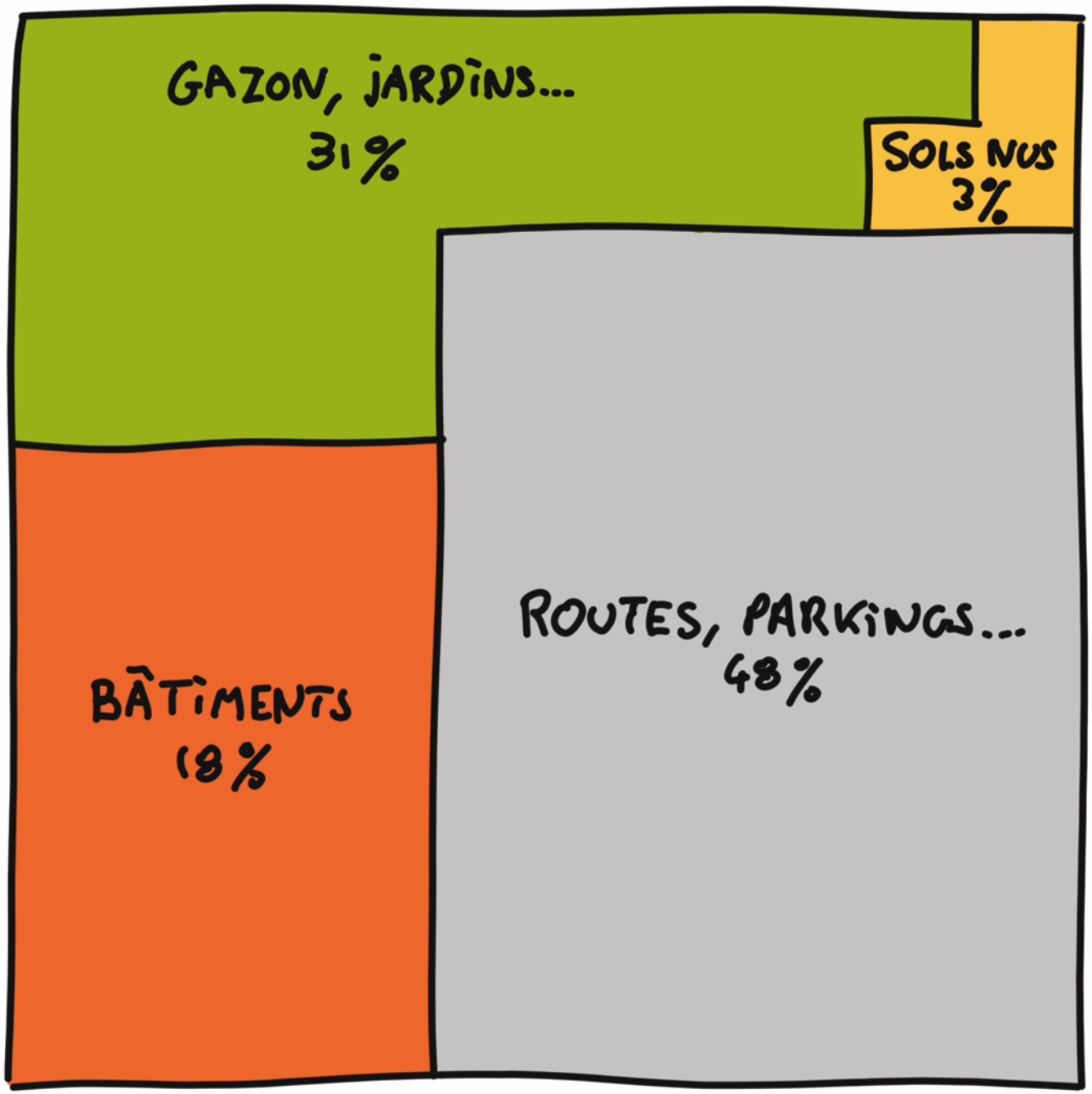
Martin Etienne, D'A n°270

dixit.net

Le nouveau normal



dixit.net



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

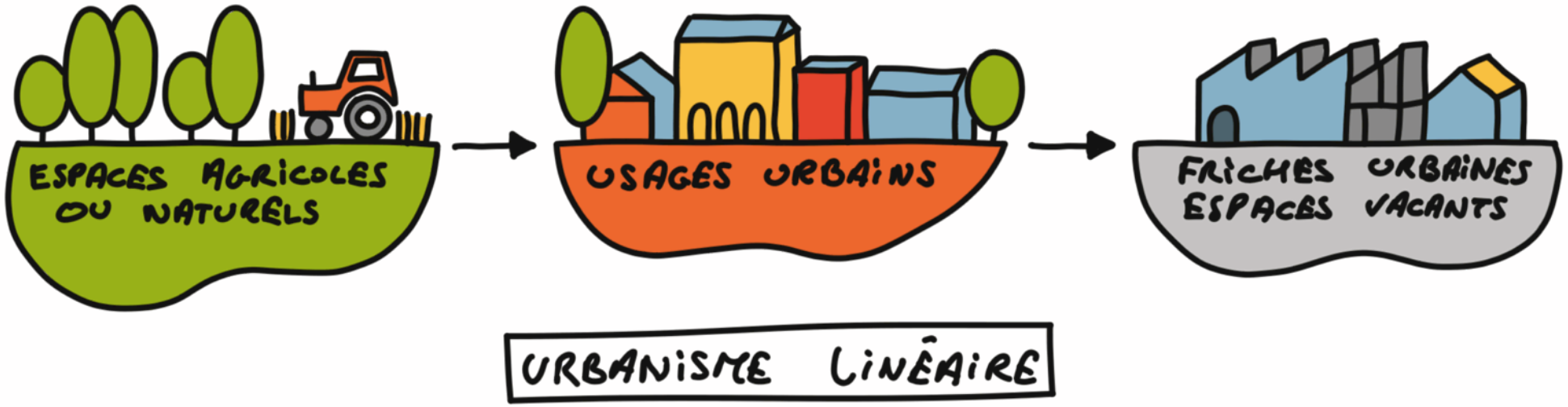
dixit.net

L'URBANISME CIRCULAIRE :

NOUVEAU MODÈLE ?

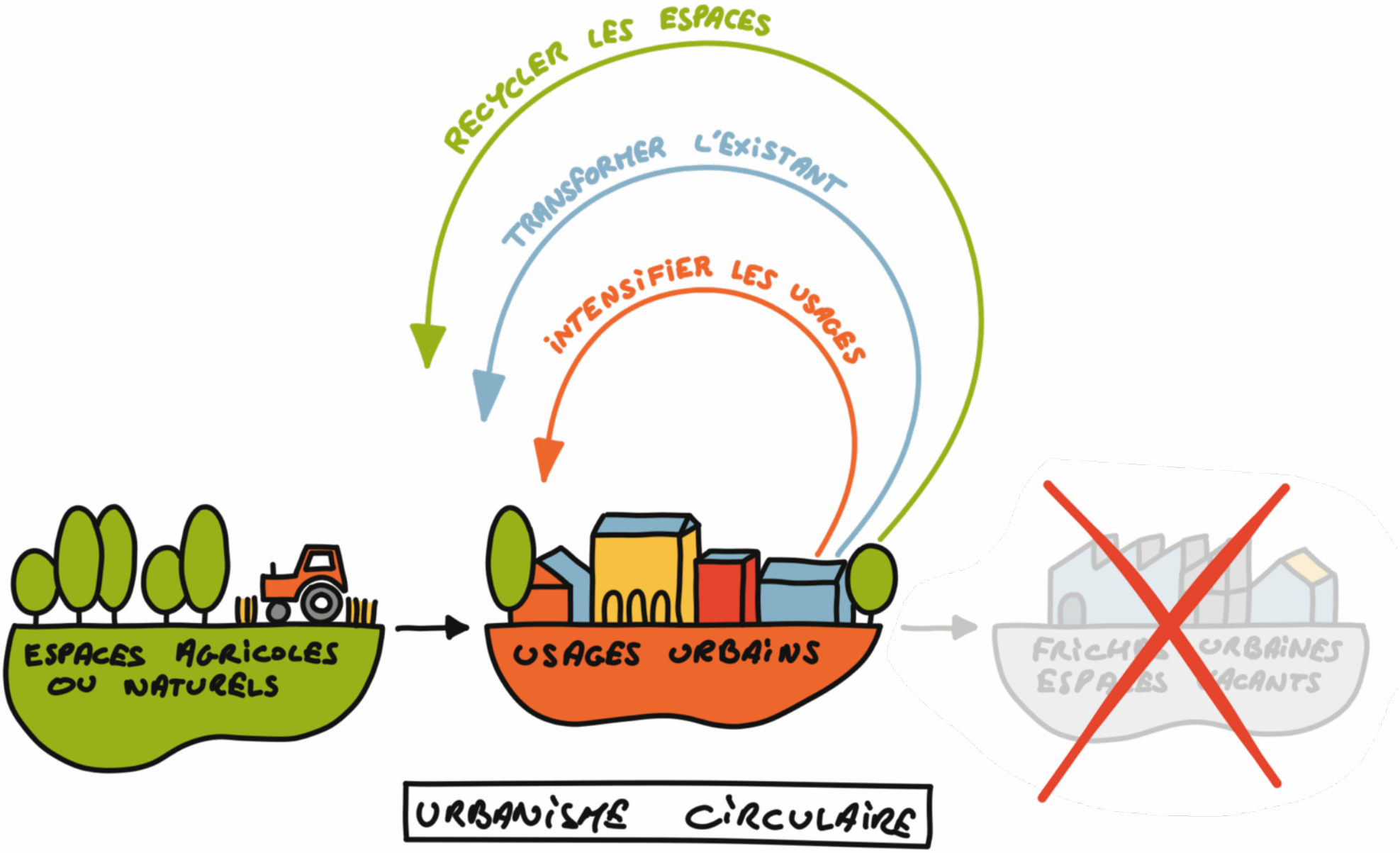
dixit.net

L'urbanisme linéaire …



dixit.net

… l'urbanisme circulaire



dixit.net

La ville de 2030 est (presque) déjà là



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

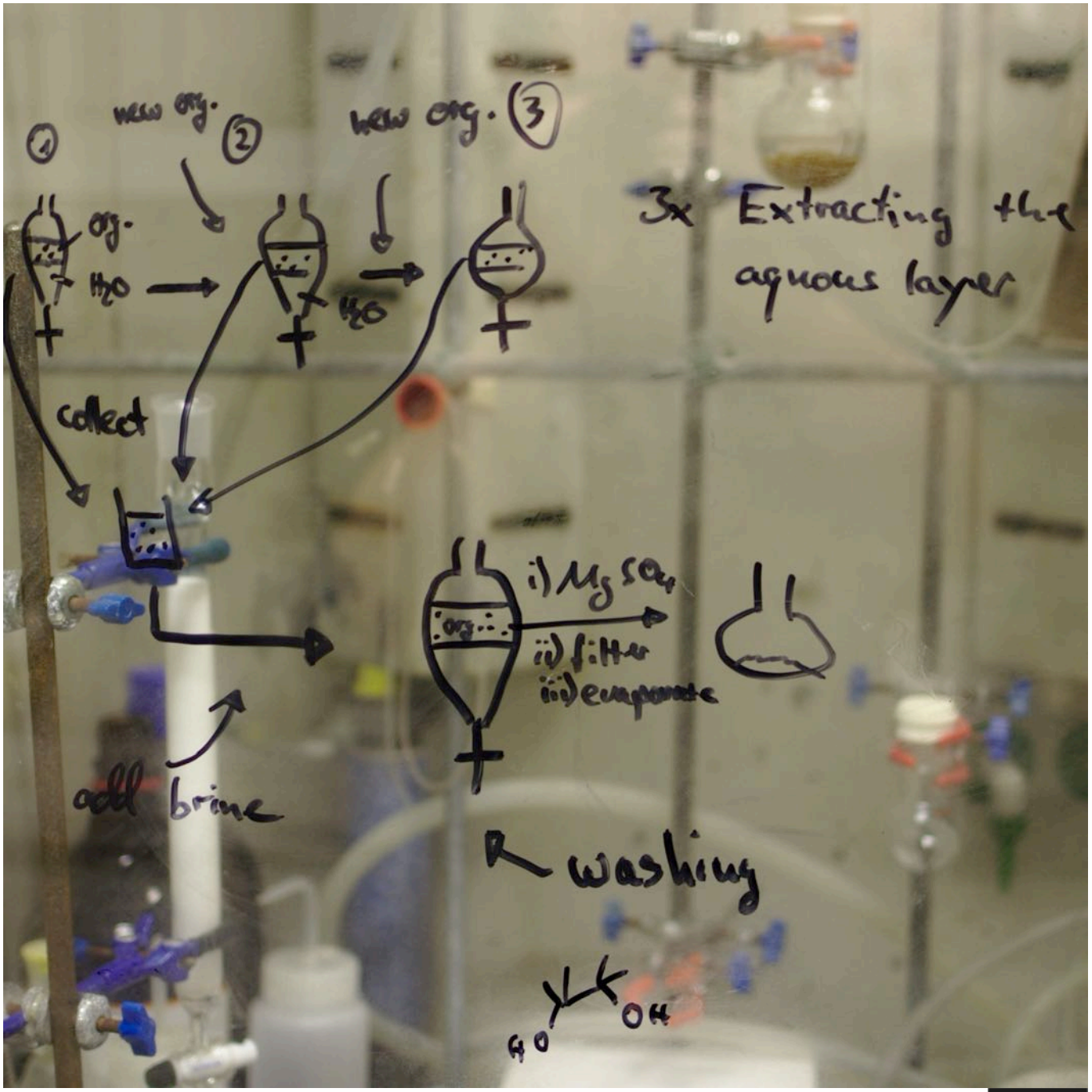
- La ville de 2030 est déjà là à 90%
- Seul 1/3 de celle de 2050 reste à construire

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

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

dixit.net

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

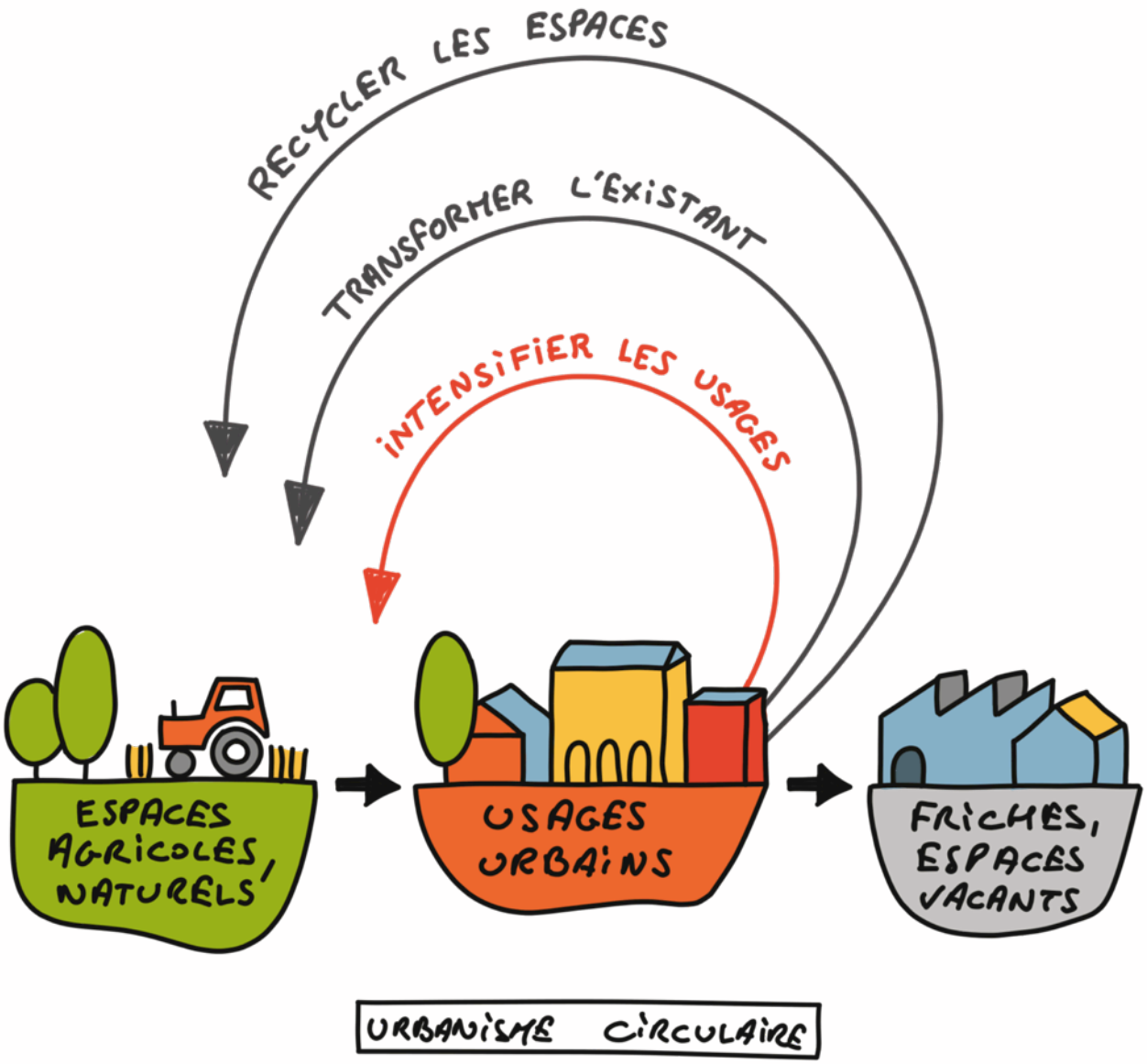


dixit.net

LES PIONNIERS

dixit.net

1. Intensifier les usages



dixit.net

Travailler les temps de la ville



Plateau urbain / Les Grands Voisins

dixit.net


dixit•net



dixit.net

Salles de classe ou logement de vacances ?



https://www.franceinter.fr/emissions/l-esprit-d-initiative/l-esprit-d-initiative-24-aout-2020

dixit.net

À l'école Saint-Philbert sur l'ile 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

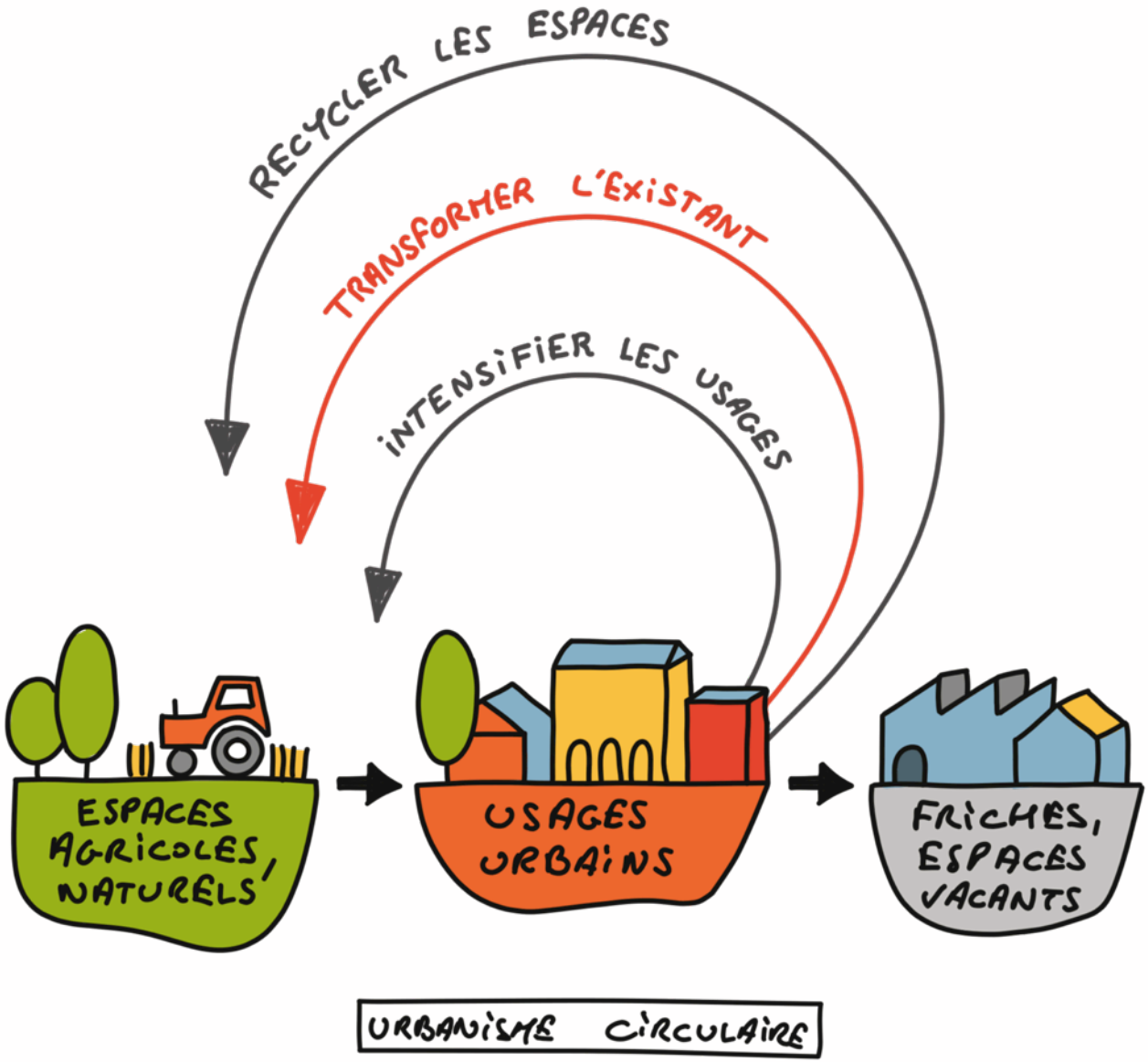
Si on a souvent aménagé l'espace pour gagner du temps, on a trop rarement aménagé les temps pour gagner de l'espace.

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

dixit.net

2. Transformer l'existant



dixit.net



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 m^2 de bureaux



dixit.net



Anne Demian / Black Swan, Strasbourg

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

dixit.net

Construire pour après demain

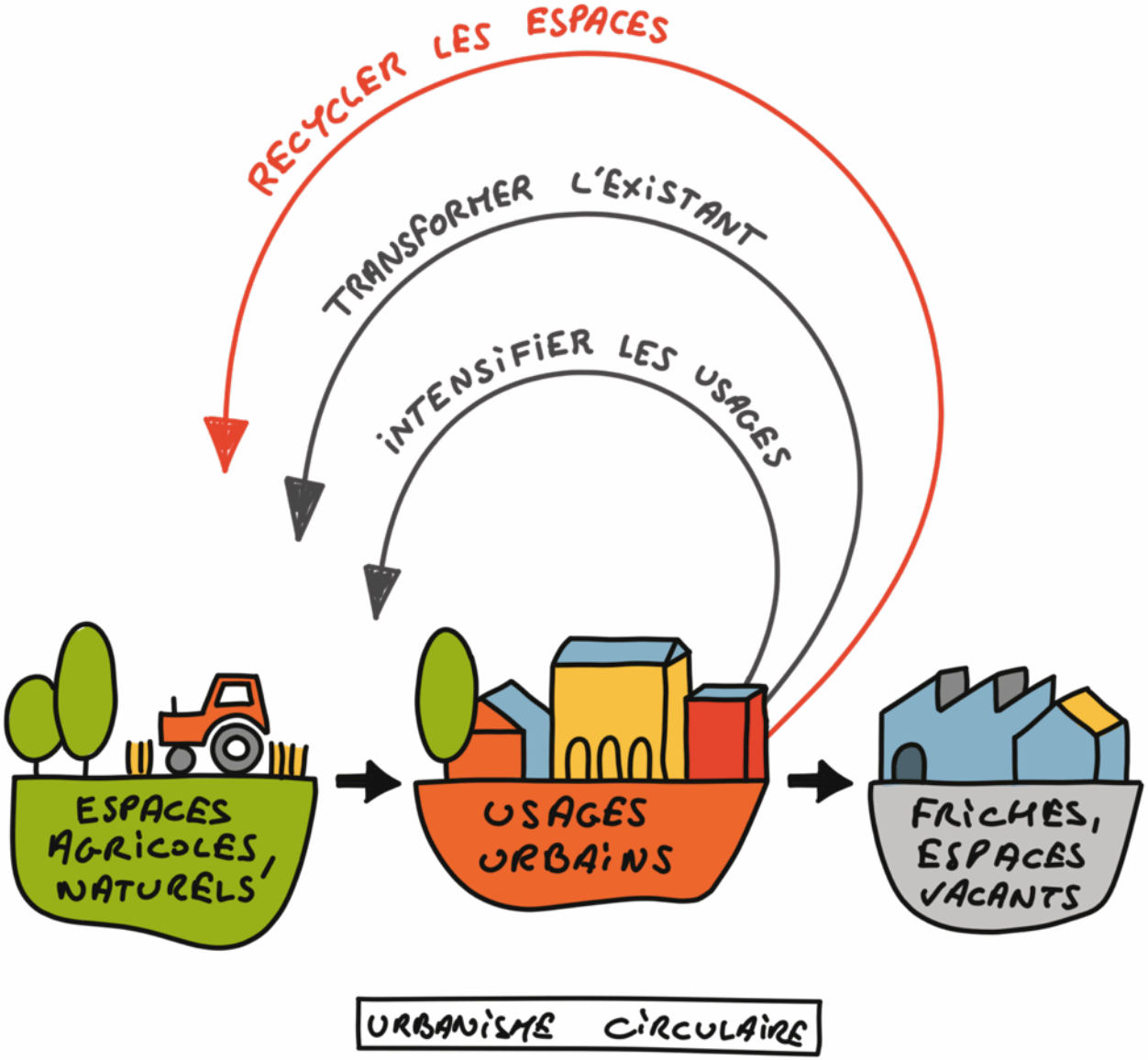


Tank Architecture / Ruche d'entreprises et parking silo de la Tossée, Tourcoing

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

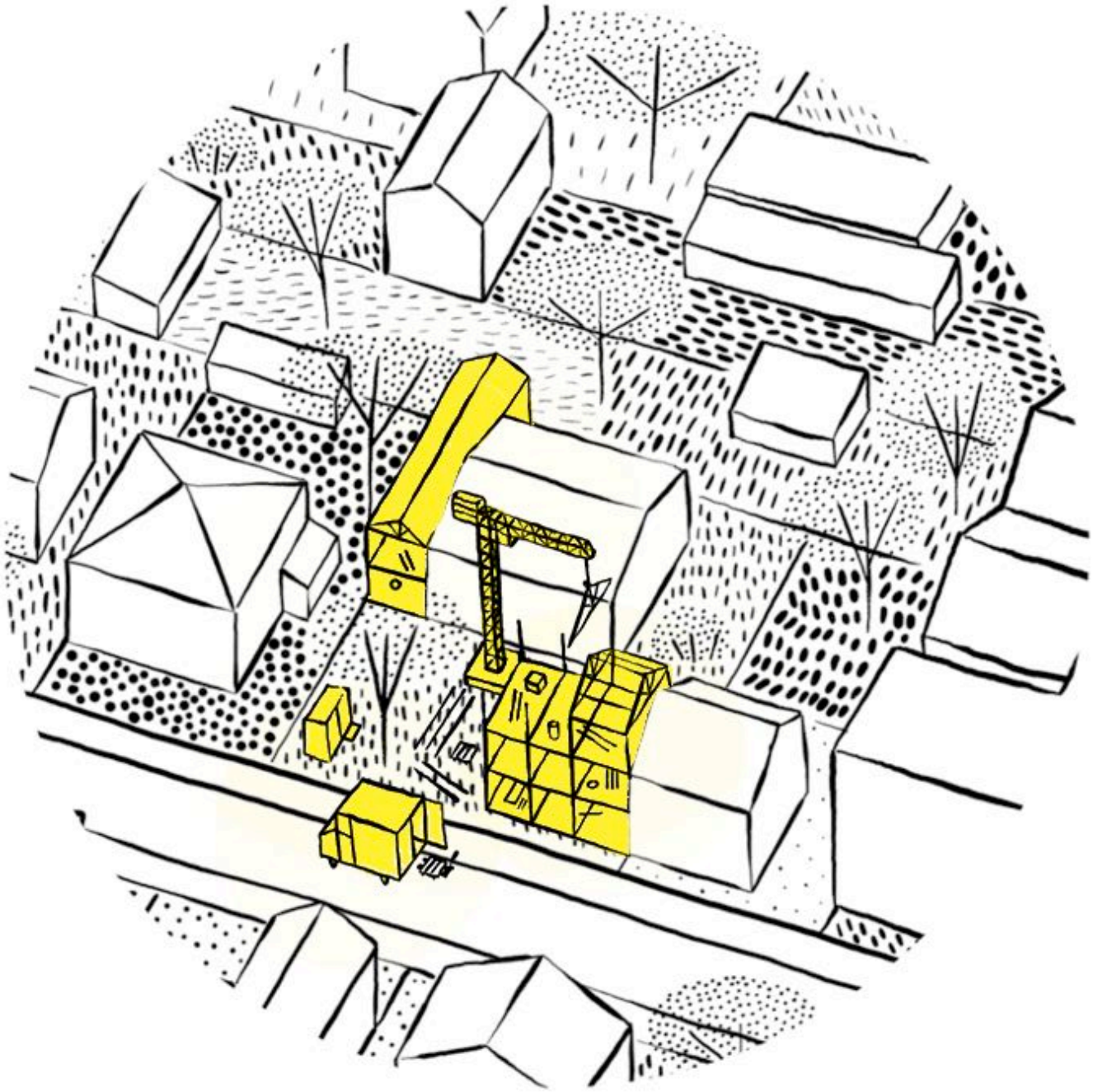
dixit.net

3. Recycler les espaces

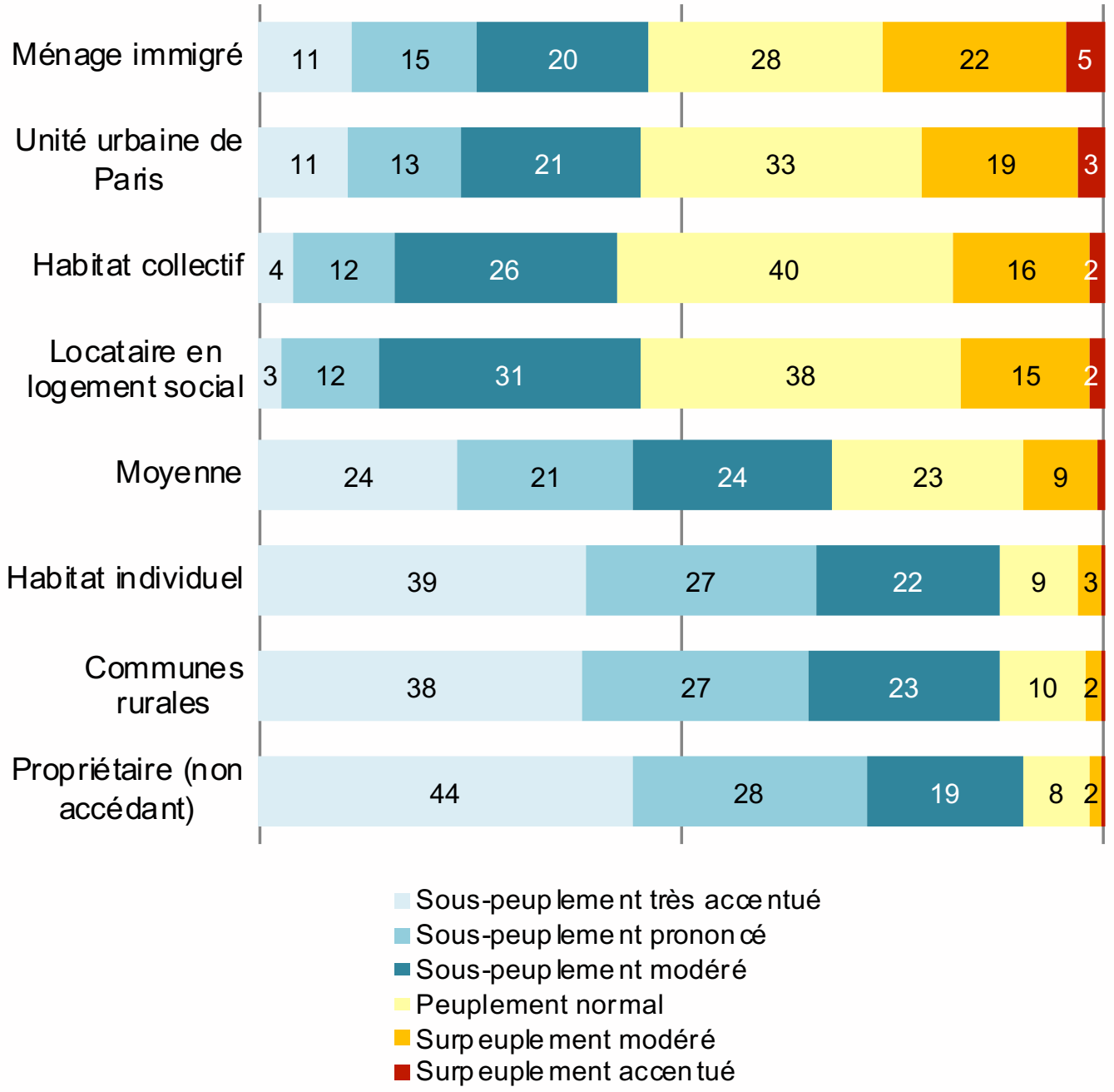


dixit.net

Transformations pavillonnaires



Occupation des logements



Source : Insee, enquête Logement 2013.

dixit.net

(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



dixit.net

Le foncier économique : un impensé





dixit.net

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

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

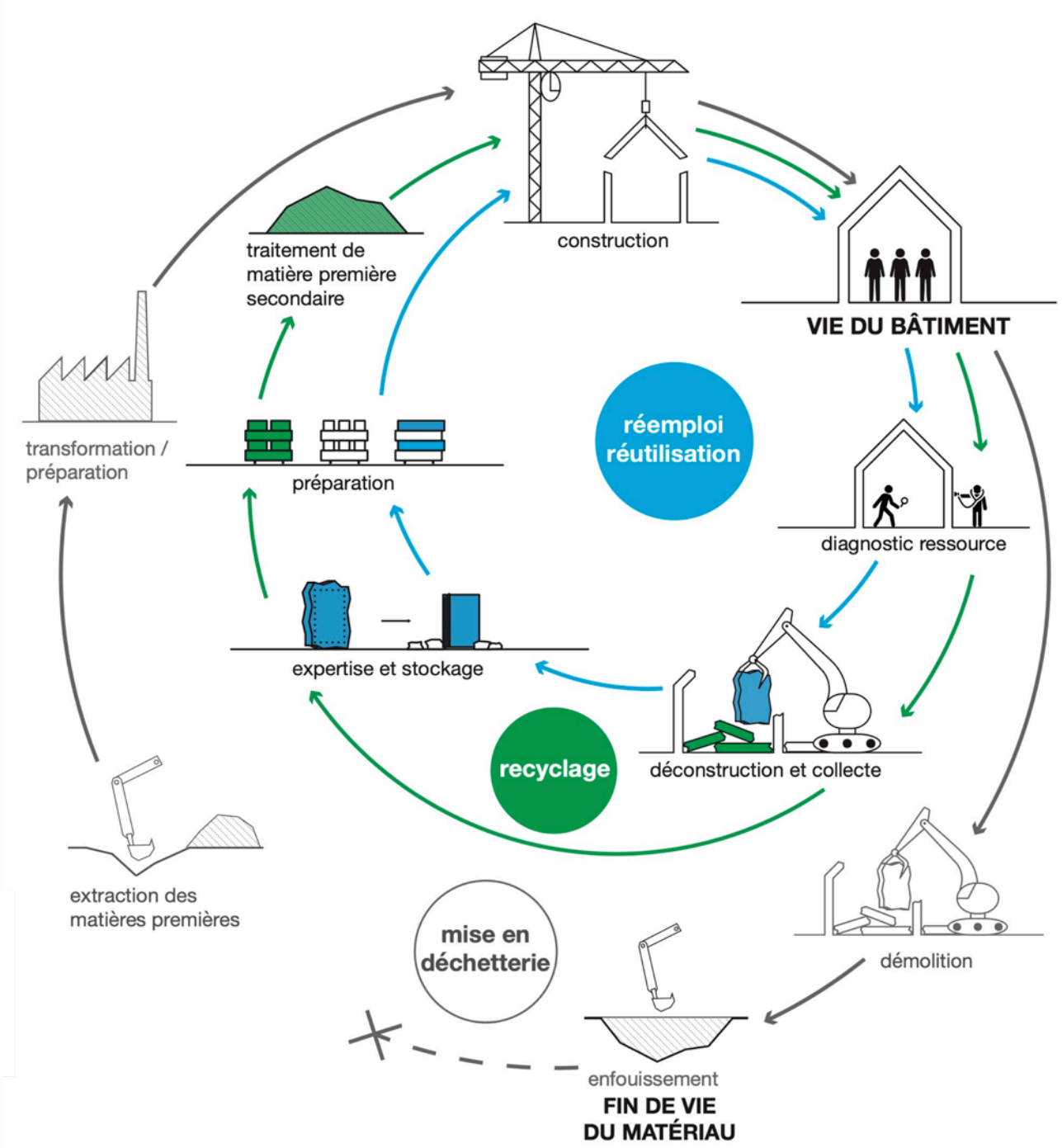


https://www.wsj.com/video/why-amazon-is-gobbling-up-failed-malls/FC3559FE-945E-447C-8837-151C31D69127.html

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



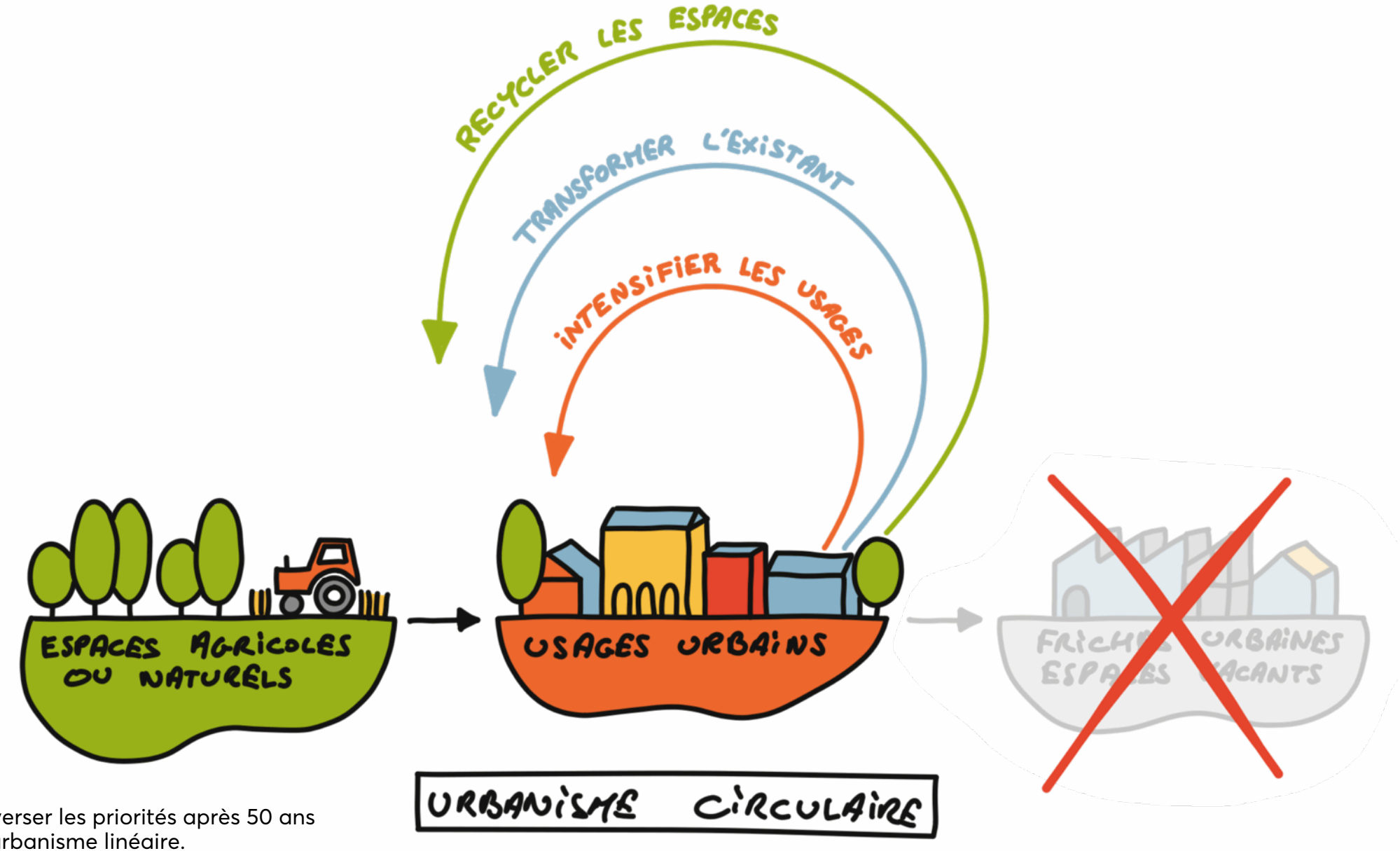
Démarche de métabolisme urbain de Plaine Commune

dixit.net

MANIFESTE

dixit.net

Faire la ville frugale en sols



Inverser les priorités après 50 ans d'urbanisme linéaire.

dixit.net

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.

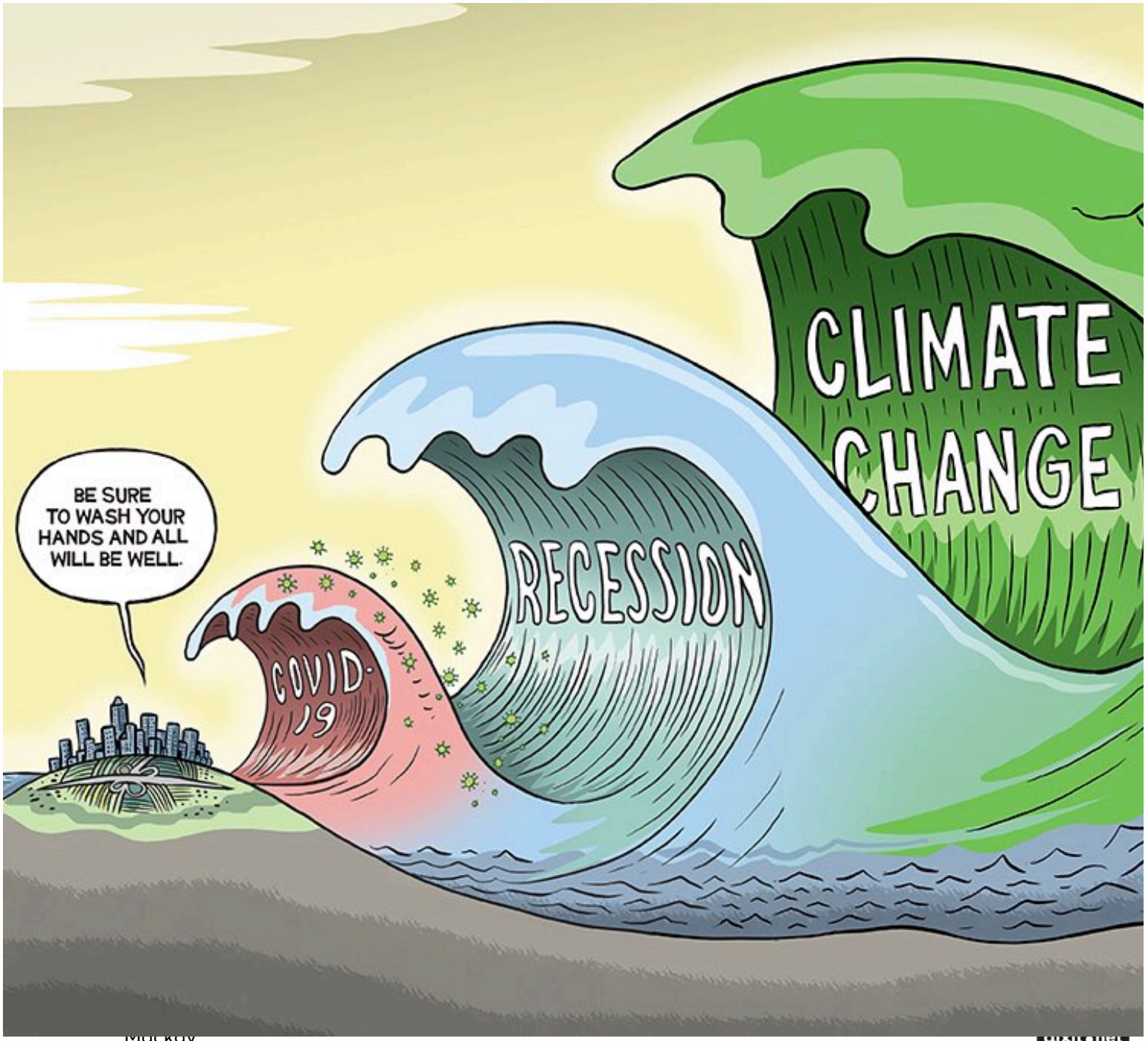
Arthur Beaubois-Jude / https://twitter.com/Tabularthur/status/1254717469148745728?s=20

dixit.net

Faire la ville pour tous

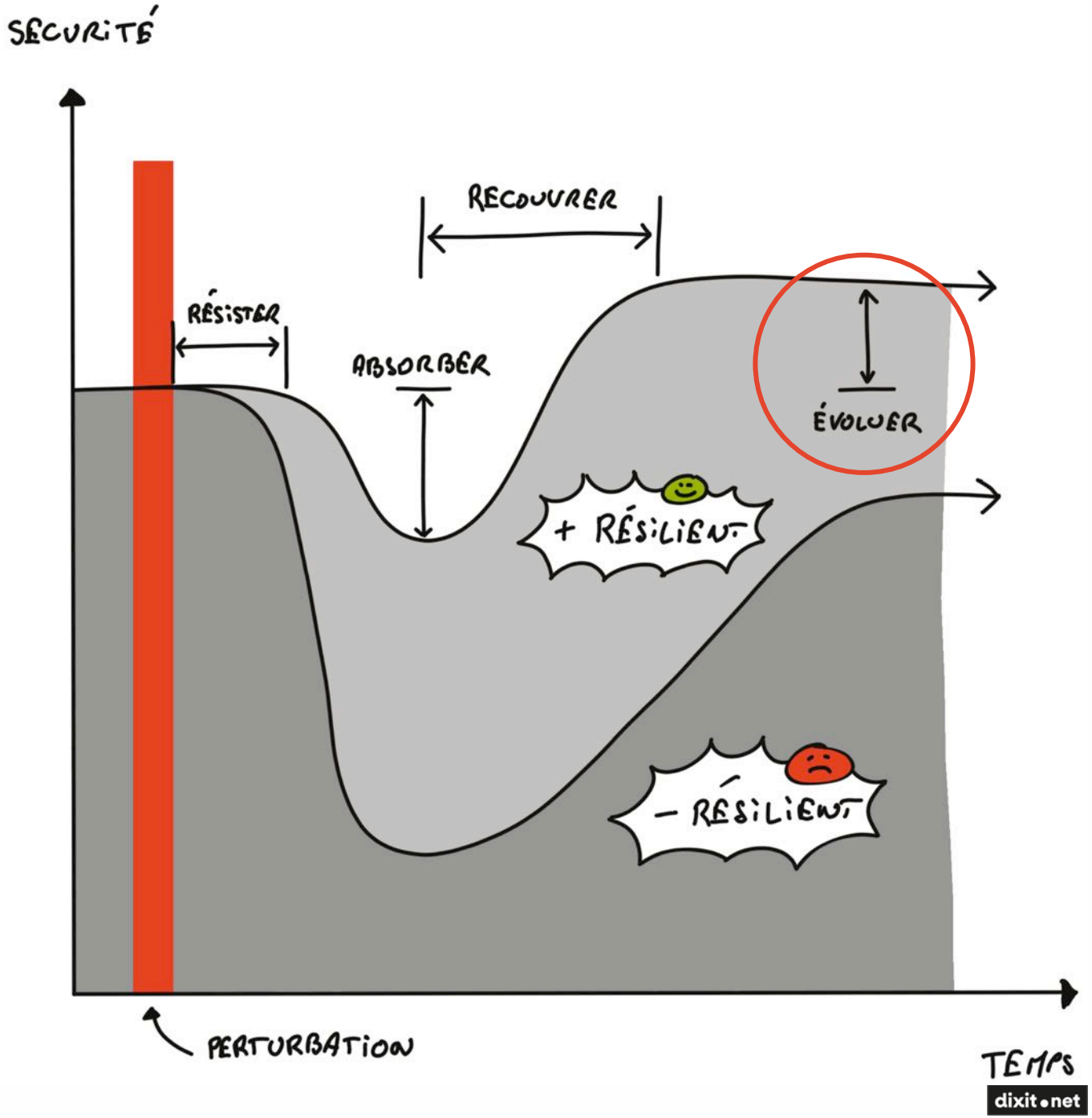


Faire la ville résiliente : du virus aux changements



Mackay

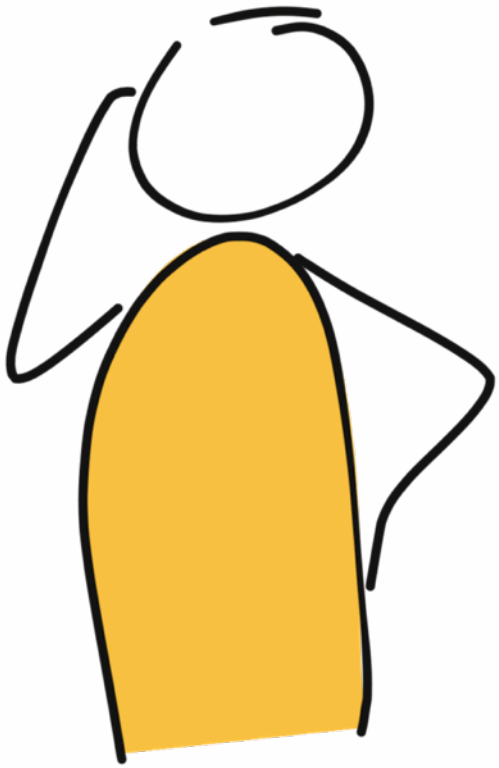
Faire la ville résiliente et adaptative

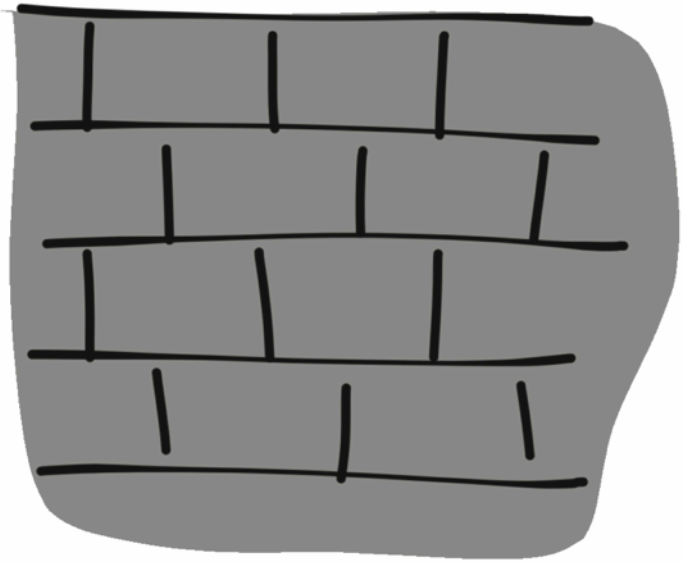


Révéler le foncier invisible



Miser sur l'intelligence





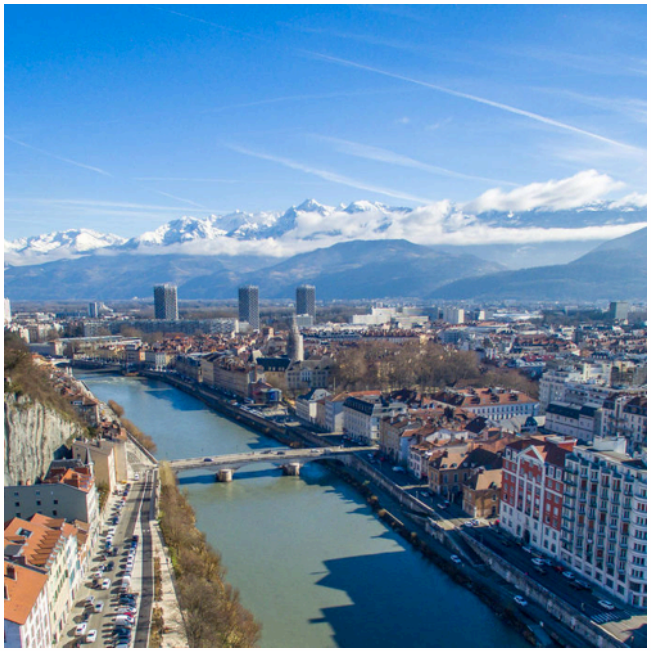
- Des processus de projets plus complexes
- Mais surtout différents : la fin des temps et des rôles et des étapes étanches
- De nouveaux métiers à inventer

Forger les outils



dixit.net

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

dixit.net

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.



Dans toutes les bonnes librairies,

aux éditions Apogée, 2021.



dixit.net

La newsletter :

dixit.net/newsletter



NOTRE MOBILITÉ EST ENTRE NOS MAINS

Avez-vous des questions ?

Sylvain GRISOT

s@dixit.net

NOTRE MOBILITÉ EST ENTRE NOS MAINS

Vers la ville des proximités

Laurent FOUILLE
Responsable thématique « Mobilité et Société »

PROSPECTIVE OBSERVATION STRATÉGIE
tpos
AGENCE D'URBANISME TERRITOIRES DE L'ORLÉANAIS

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



SOMMAIRE

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

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

01

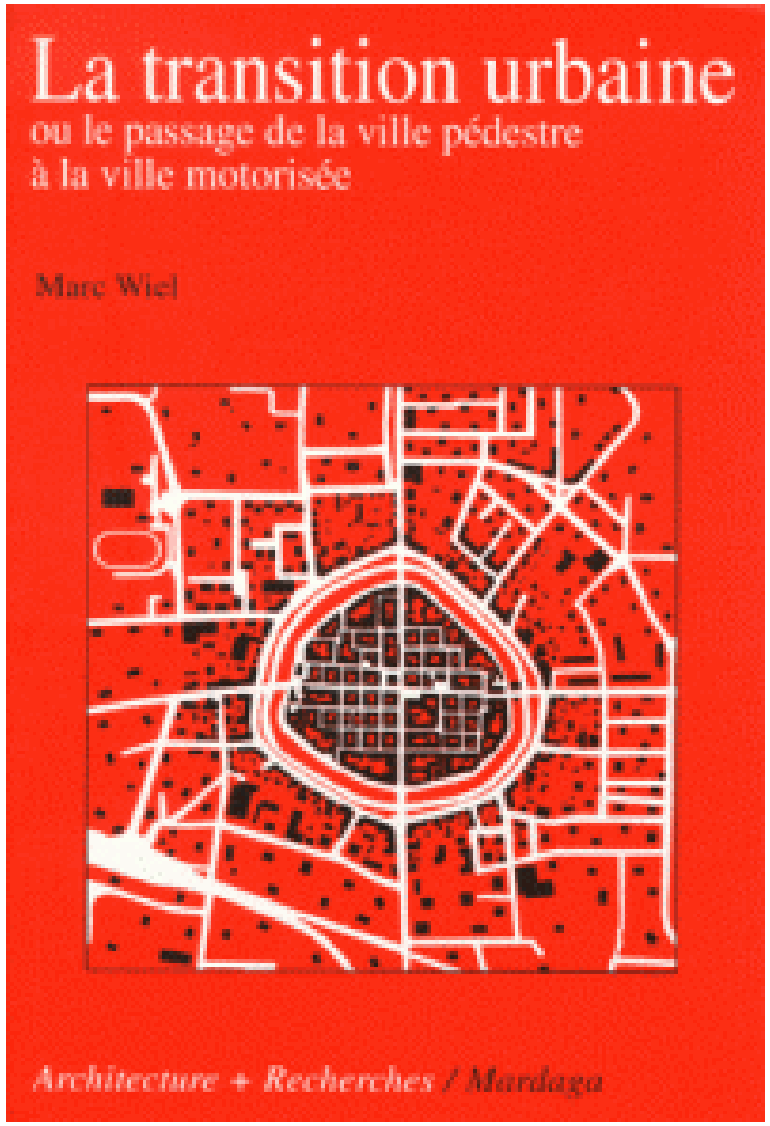
DE LA PROXIMITÉ

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 ?





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…

17/11/2020

IMMOBILIER, PUBLIC & ENVIRONNEMENT

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

Posté le 17-11-2020

LinkedIn Twitter 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 ?

11/09/2020

la gazette.fr

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, actus experts technique, Dossiers d'actualité, France



Rawpixel Ltd/AdobeStock

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 ?

04/01/2021



12/09/2020



25/09/2020



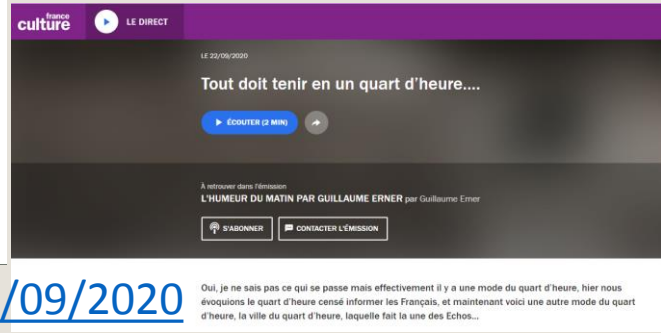
21/09/2020



25/08/2020



22/09/2020



02

L'OUTIL VILLE DES PROXIMITÉS

A Orléans, ça s'appelle la ville des proximités

2008: 1er 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.

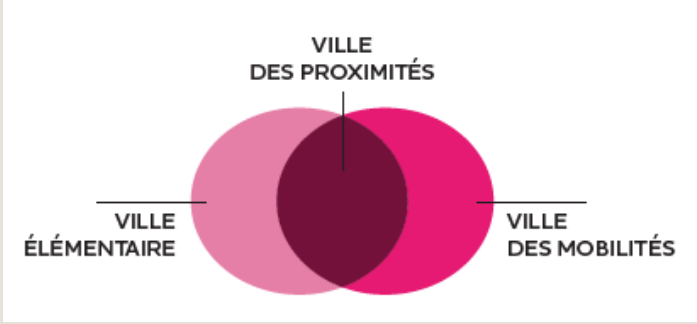




un modèle très simple combinant :

- **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*)

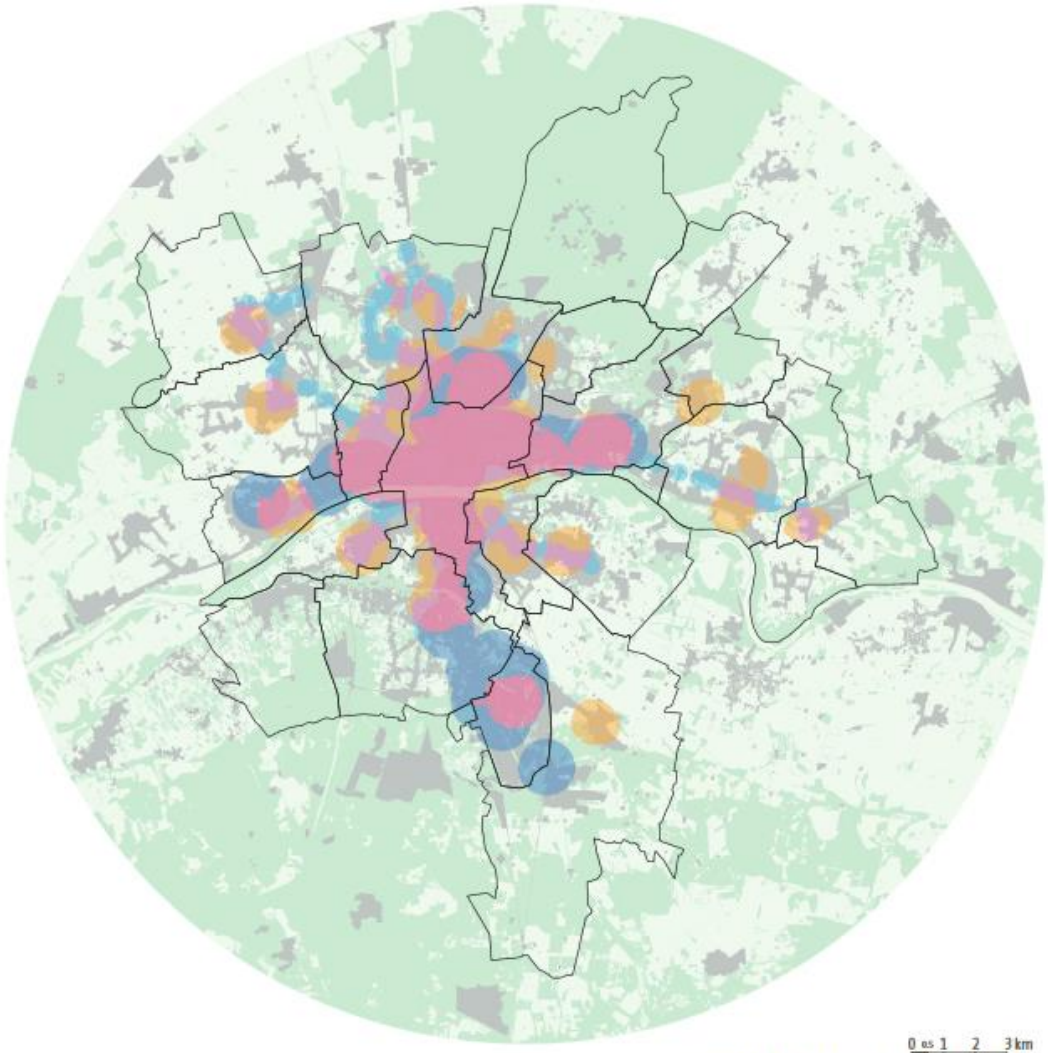


La ville des proximités

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

> CARTE : La « ville des proximités »



Source : BD Intensité urbaine, BD Équipements AUAQ, 2012

« 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)

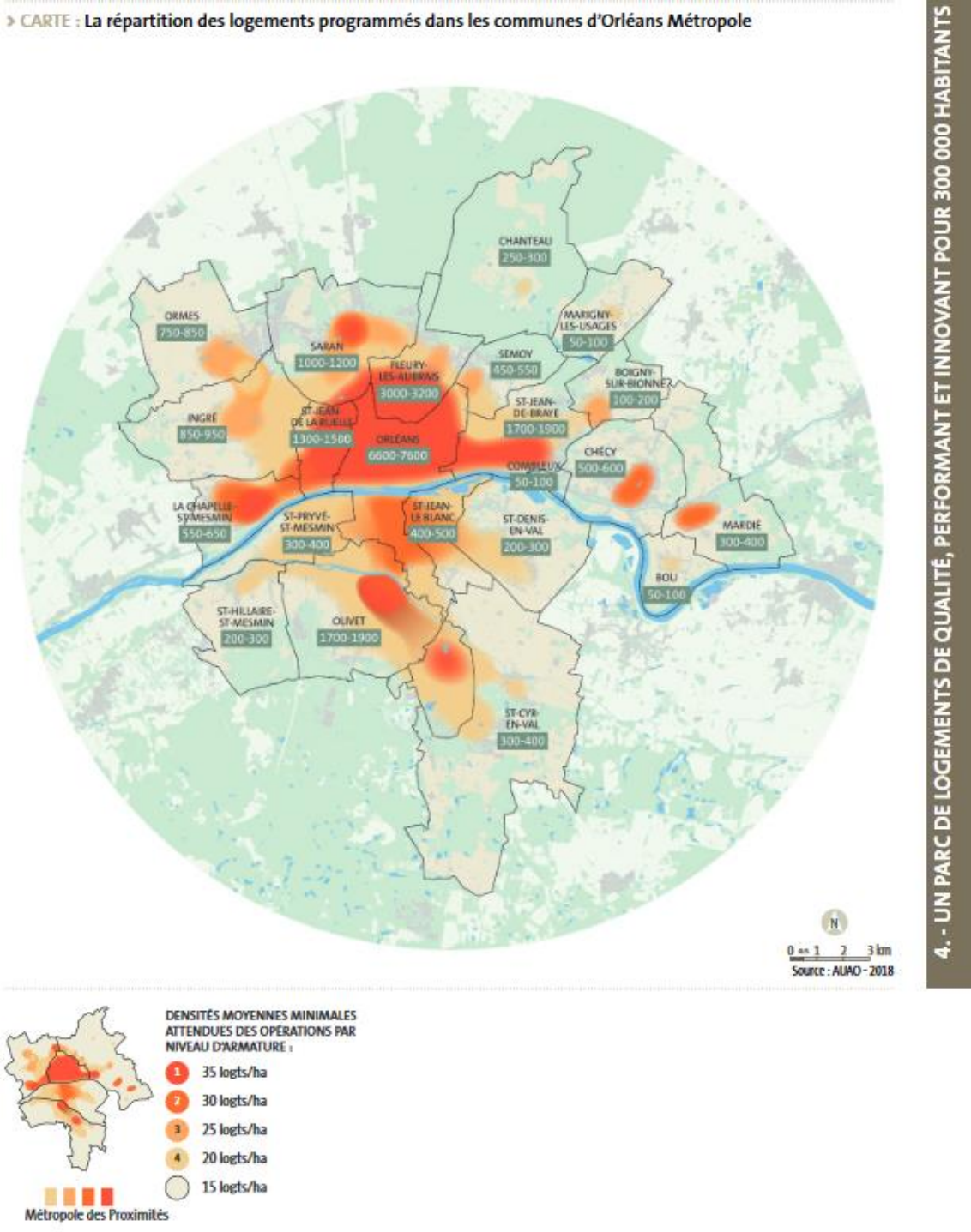
« ville des proximités » :
« ville élémentaire » + « ville des mobilités »

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





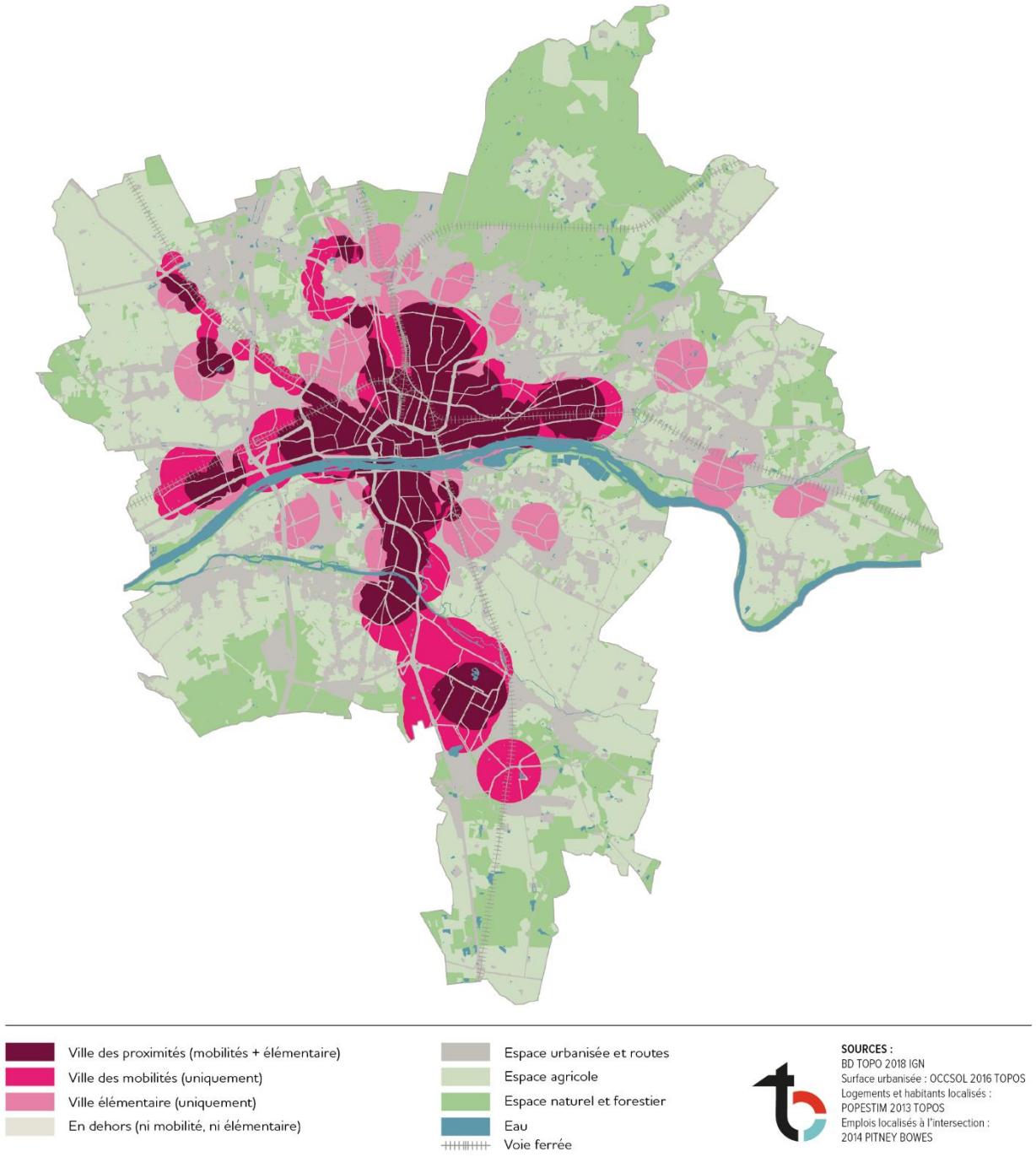
La ville des proximités

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.

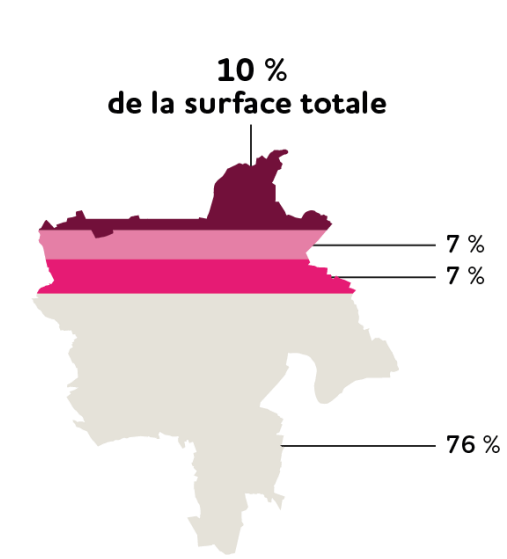


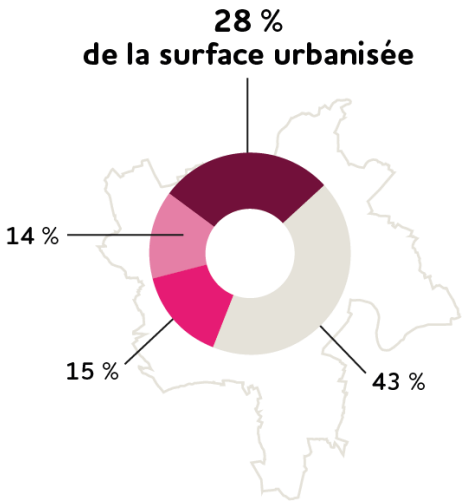
La ville des proximités

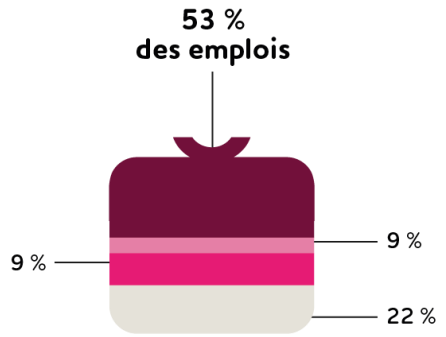
Bonne nouvelle : la situation de départ n'est pas mauvaise.

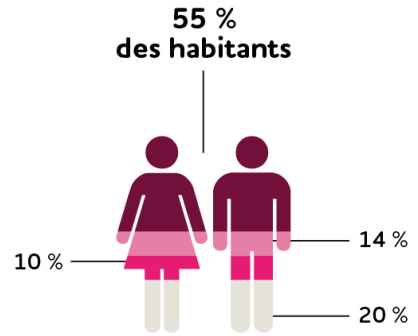
Avec de tels indicateurs, l'objectif est clairement d'augmenter la part des logements, habitants et emplois dans les secteurs qui bénéficient des services élémentaires et des transports collectifs performants.

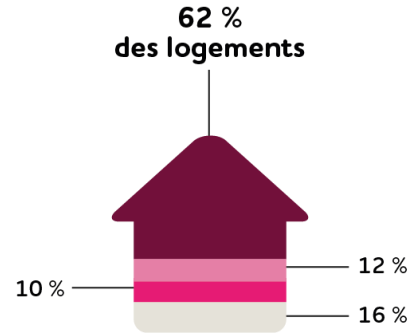
Il est naturellement prévu d'évaluer la part des constructions neuves, ainsi que la consommation d'espace, selon ce critère.









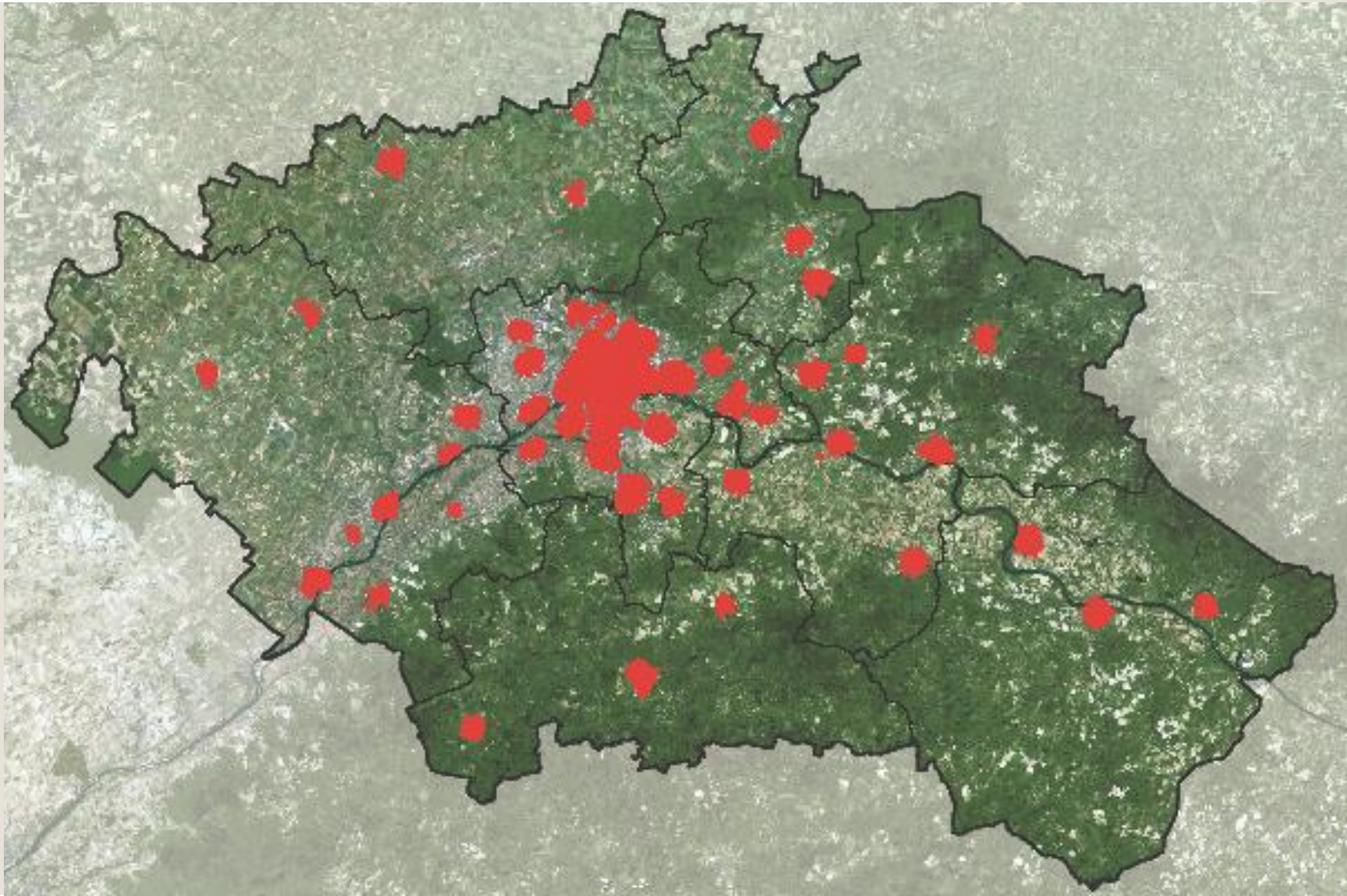


Elargissement prévu…

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

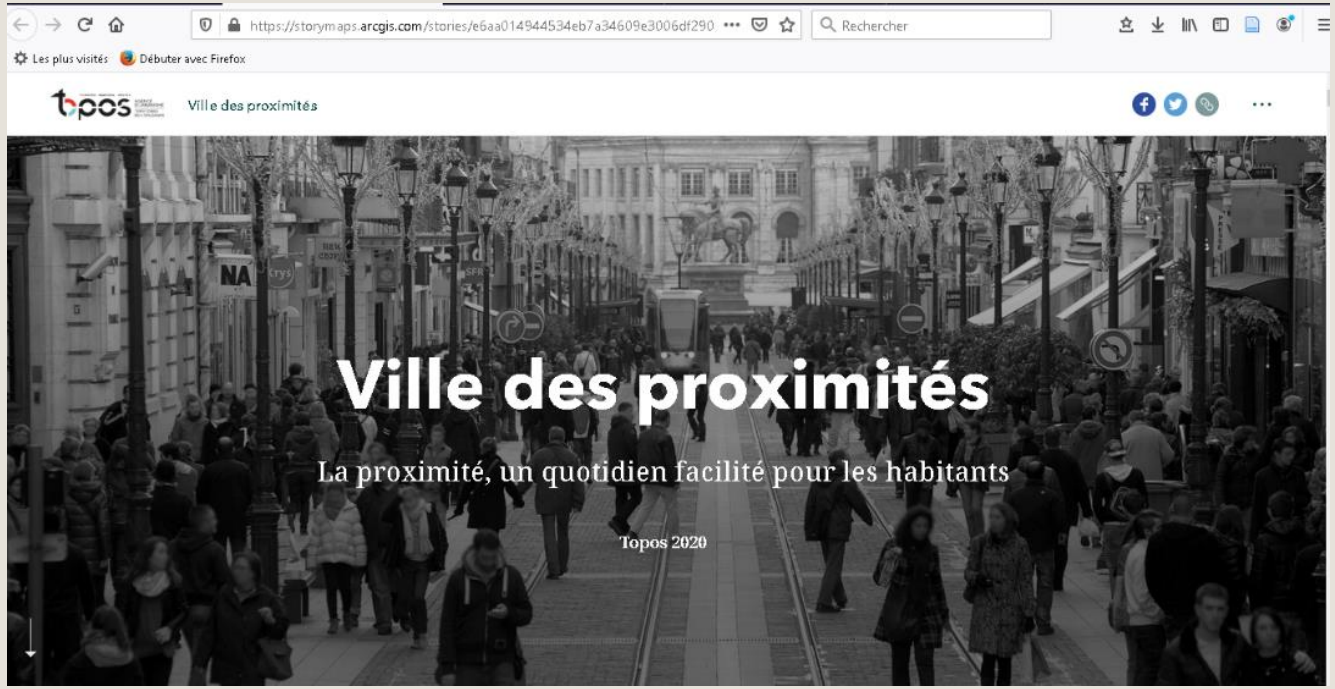
Pour en savoir plus, visitez notre site web :

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

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

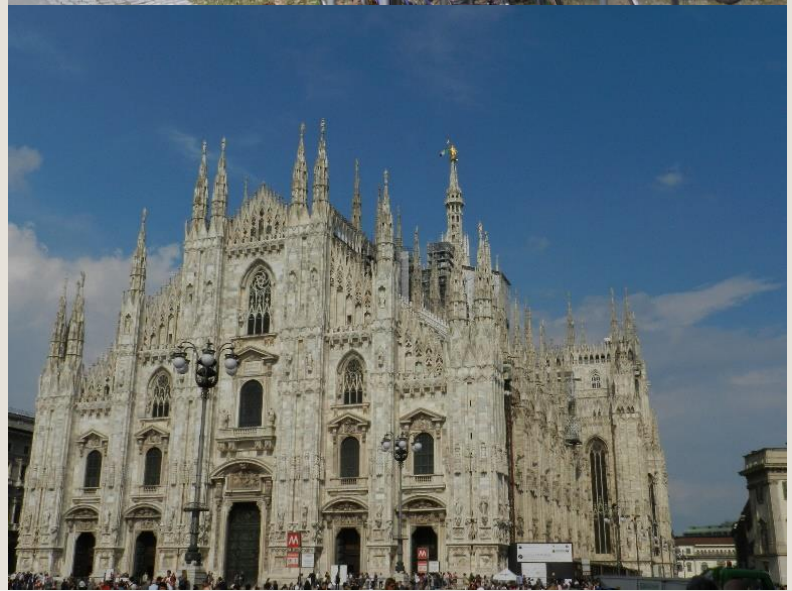
Les exemples de solutions qui fonctionnent ne manquent pas : ils abondent.

- **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





Milan, piazza del Duomo, 2018 et Freiburg, quartier Vauban, 2008 ©Fouillé

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

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.



A 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

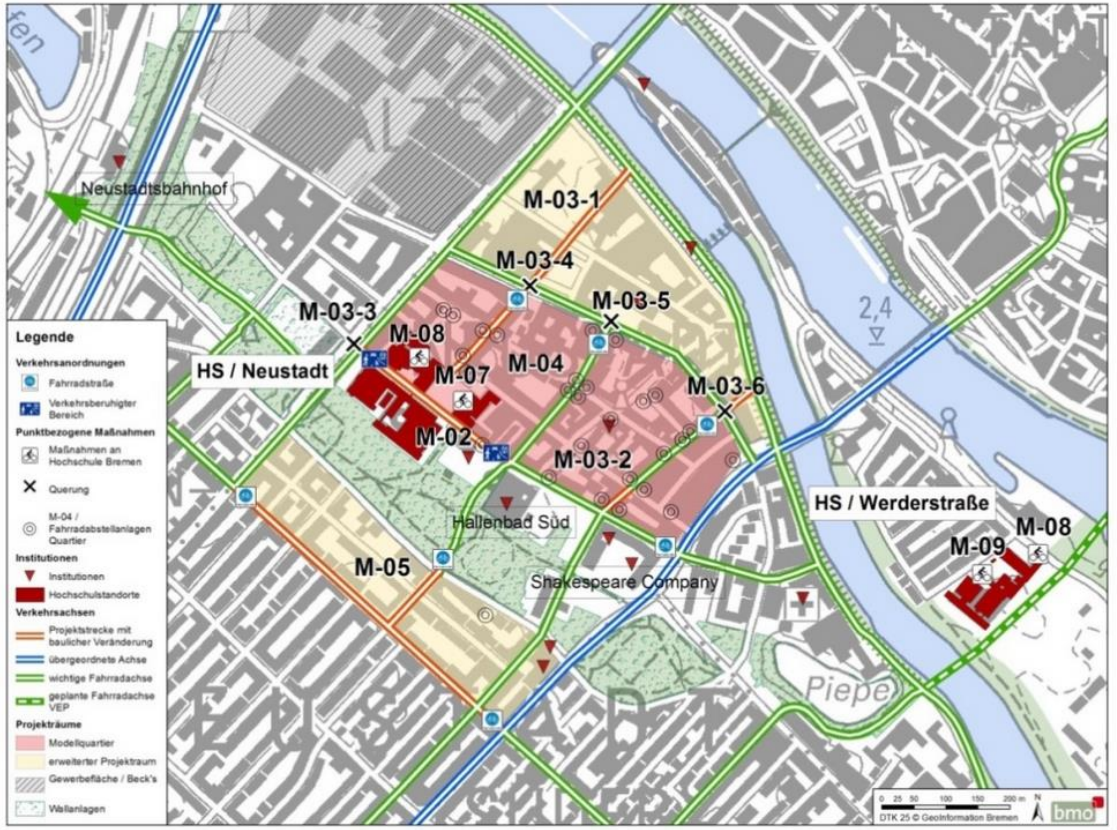
Une ville sans voiture, c'est possible. Et pas juste le temps d'une journée mondiale comme ce samedi 22 septembre. A Pontevedra, dans le Nord-Ouest de l'Espagne, 70 % des déplacements sont faits à pied. La pollution, les accidents et les nuisances ont chuté, tandis que la municipalité peut se réjouir 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

13/10/2020

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 »





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

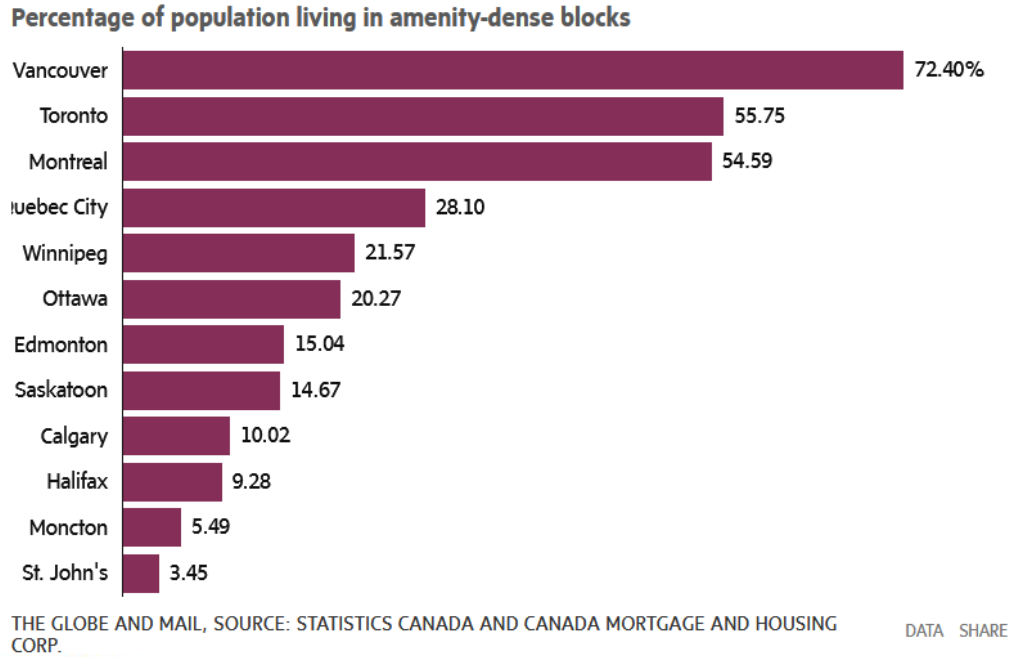
CANADA WORLD BUSINESS INVESTING OPINION POLITICS SPORTS LIFE ARTS DRIVE REAL ESTATE WATCHLIST

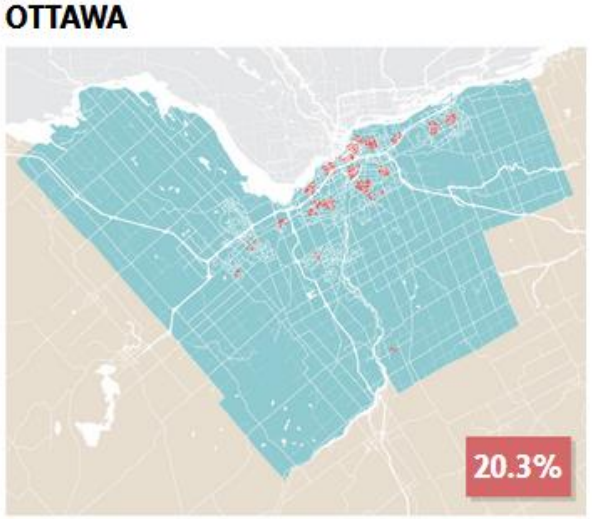
The 15-minute city aims to build more liveable neighbourhoods. In Canada, only 23 per cent of urban dwellers live in this type of area

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)







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 devrons être plus ingénieux !

CREAPILLS Communication Inspiration À propos Partenariat

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.



Crédits : Neom



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.

Avez-vous des questions ?

laurent.fouille@topos-urba.org

NOTRE MOBILITÉ 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)

Plus d'info sur transition.orleans-metropole.fr

AGISSONS ENSEMBLE !

transition.orleans-metropole.fr

transition@orleans-metropole.fr
#transitionentrenosmains

ORLÉANS MÉTROPOLE

Climate-KIC

Climate-KIC is supported by the EIT, a body of the European Union