

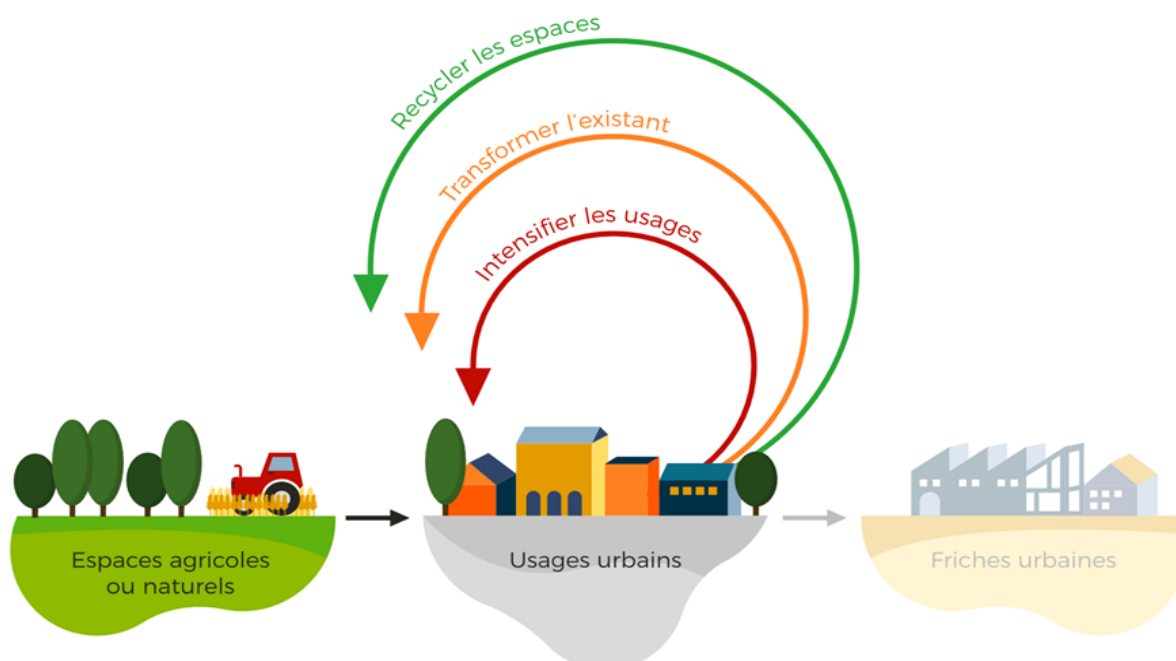


## Contribution de Claudine GEORGES

claudine.georges74@gmail.com

### L'urbanisation circulaire... la place de l'humain

J'ai engagé une réflexion personnelle après l'intervention de l'urbaniste Sylvain Grisot, professeur à l'Université de Nantes. Il a développé une recherche sur le renouvellement urbain qui fut le thème de son intervention au Conseil de développement de Nantes Métropole, le 23 janvier dernier. Il propose de retenir pour l'urbanisation les mêmes principes que pour l'économie circulaire avec pour objectif la production de biens et de services limitant la consommation, le gaspillage des matières premières, de l'eau et des sources d'énergie. Il présente l'urbanisme circulaire comme un processus en boucles qui a pour souci le devenir des sols.



Il faut, selon lui, sortir du processus linéaire traditionnel et engager des cycles de transformation de l'existant basés sur le réemploi, la réparation et le recyclage en se concentrant non seulement sur certains services tels l'eau, les déchets et l'énergie mais aussi sur la fabrique de la ville.

J'approuve la recherche de l'économie des usages en mutualisant les espaces : les salles existantes par la constitution d'une charte gérée par les associations, les entreprises et la collectivité de façon à éviter la construction de locaux et l'aménagement d'espaces nouveaux. Quelques transformations ou extensions pourraient s'avérer nécessaires.

Le respect de la composition du sol est une priorité. Son système est complexe : il est composé d'une fraction minérale issue des roches, une altération de la roche mère, de la transformation de la matière organique en minerais de l'humus composé de feuilles mortes, de cadavres d'animaux et d'excréments, d'une fraction liquide procurée par l'eau contenant des éléments dissous et une fraction gazeuse qui occupe l'air du sol. Des échanges se font avec l'atmosphère, sa respiration se traduit par une consommation d'oxygène avec production de CO<sub>2</sub>.

La connaissance du sol permet de mieux le gérer, de connaître sa vulnérabilité, son degré de résilience face aux usages de l'homme. Sylvain Grisot recommande de ne pas pratiquer l'étalement urbain qui empiète sur les terres agricoles, lieu de préservation des sols. La fabrique de la ville doit être la plus sobre possible, une ville « frugale » dit-il avec une utilisation optimale de l'existant.

Il s'agirait donc de loger plus d'habitants dans un espace concentré sur lui-même, ce qui entraînerait la surélévation des bâtiments, la réduction des espaces entre les constructions, l'utilisation des friches. Pour lui, le moteur de l'explosion de la croissance urbaine est la voiture, aggravé par l'émergence d'une société à crédit. Un modèle urbain est né avec un développement autoroutier qui a produit une mobilité du quotidien, du social et du spatial. La voiture crée un encombrement des voies de déplacement et mobilisent des aires de parking. La ville repliée sur elle-même aurait des besoins nouveaux qui pourraient être résolus par la mise à disposition de lieux devenus vacants.

Il propose un programme pour empêcher une crise écologique causée par les activités humaines et l'utilisation intensive des ressources naturelles. La biodiversité, ensemble des interactions entre les êtres vivants et leur environnement, serait à repenser dans le cadre du développement durable des sociétés. L'écosystème est à protéger pour les générations présentes et futures. L'être humain devrait s'adapter et accepter les transformations imposées par la qualité d'une ville plus sobre destinée à tous, intégrant les dimensions sociales et économiques qui respectent l'environnement dans le cadre d'un schéma de cohérence territoriale (le SCOT).

Je me suis posée plusieurs questions. Le sol est le support du vivant, de l'humain. L'être humain est un être vivant qui confronte la conscience de lui-même avec celle du milieu extérieur. J'avais déjà évoqué dans d'autres contributions la puissance du regard, une des particularités de l'être humain. Le regard qui appréhende ce qui l'entoure est différent suivant la personnalité de l'individu. Sa constitution, son origine, son éducation, son état actuel, son désir de devenir lui donnent une diversité dans sa manière d'être et établissent une communication qui favorise une liaison toute personnelle avec le milieu de vie. Des conditions d'existence se sont créées et elles doivent être intégrées dans une coexistence qui engendre des contraintes provoquées par la différenciation entre son milieu intérieur et le milieu extérieur. Cette diversité humaine crée une multiplicité de désirs d'habiter avec des repères personnels et des exigences pour des usages particuliers dans la société. Peut-on alors transformer la ville en recentrant ses habitants dans des lieux communs dans une proximité non recherchée ? Certains veulent s'impliquer dans leur choix d'habiter, ne devrait-on pas respecter leur volonté ? Une médiation serait toujours possible avec la valorisation d'une économie des ressources naturelles, des espaces avec des efforts consentis pour certains développements techniques.

Pourquoi ne pas reconnaître ce carré de verdure qu'ils affectionnent pour se détendre ou pour rassembler la famille et pourquoi ne pas comprendre que le couple âgé ou la personne seule veut garder la maison familiale pour recevoir ses enfants éloignés par la vie professionnelle ? À d'autres moments, ces mêmes personnes pourront mettre leur propriété à la disposition d'amis et d'enfants dans le besoin. Elles favorisent d'ailleurs souvent la création de réseaux sociaux et assurent la gestion de projets qui permettent d'agir et de communiquer.

Il serait question de revoir la mobilité. Il est vrai que la circulation des voitures accentue la production du CO2 mais ne reste-t-elle pas indispensable pour le transport de certains jeunes enfants, d'handicapés, de personnes âgées, lors de participation à des activités tardives, des rendez-vous précis, lorsque le temps est limité, pour rejoindre les arrêts de transport en commun ou pour la non-desserte de certains quartiers ? La prise en compte de la collectivité n'est pas toujours assurée et le coût de certains déplacements peuvent revenir très cher. Il est vrai qu'on assiste déjà au remplacement de la voiture par la prolifération de trottinettes, de vélos tractant des porte-bagages, des porte-personnes, des remorques. Leur présence intensive demande une réflexion sur l'aménagement des voies et sur les règles de circulation. On pense récupérer des parkings à voitures mais a-t-on pensé au garage de tous ces véhicules nouveaux mus par la force physique ou électrique ?

Peut-on utiliser, voire supprimer des propriétés acquises parfois au prix de grands sacrifices pour satisfaire une retraite plus paisible, alors que ces habitants ont contribué à la création d'un quartier agréable à vivre et à la gestion d'associations dont tous profitent ?

Doit-on instituer une normativité ? Devant cette multitude de manières d'habiter engendrée par des repères divers d'usages dans la société, ne serait-il pas mieux de comprendre certaines réticences ressenties par la crainte d'un envahissement de la vie privée et d'engager une médiation sur le possible ?

On oublie souvent l'histoire pour construire une idéologie dont on ne prévoit pas toujours les conséquences. Un territoire a une histoire, une famille a une histoire qui a formé son intellect. Dans le cadre du développement durable, ne serait-il pas mieux de connaître le passé particulier du lieu, le prendre en compte pour assurer le présent en intégrant l'évolution vécue par le développement des techniques couplée avec des objectifs économiques et prévoir l'avenir par une analyse des conséquences possibles de l'institution du système élaboré ? Sylvain Grisot nous précise qu'il nous reste dix ans pour opérer ce changement.

Il n'est pas question de promouvoir l'individualisme ou le communautarisme dans la fabrique de la ville mais de rechercher la protection progressive des sols en symbiose avec ceux qui l'ont fait vivre jusqu'à présent et accepter des habitudes d'usages basés sur l'information des possibles qui porteraient atteinte au lieu de vie actuel. Certaines formes d'idéologie ne sont pas réfléchies : atteindre un objectif rend parfois aveugle, nous en avons continuellement des exemples. Ceux qui quittent la ville pour s'installer en périphérie ne consomment pas, en général, des terres agricoles mais s'installent souvent dans des petites villes ou villages, ils suppléent au manque laissé par la population vieillissante, grâce à leur arrivée la vie est sauvegardée, les écoles et les commerces de proximité peuvent fonctionner. Le trajet vers la ville pour leur travail peut s'organiser par du co-voiturage, le transport en commun souvent défaillant pour les résidents de ces lieux.

En ce qui concerne la protection des zones agricoles, a-t-on conscience des nuisances du développement des éoliennes dans les terres, certes accepté par des agriculteurs à qui on verse une rémunération importante : déstabilisation du socle rocheux, nuisances subies dans l'environnement,

surmortalité des animaux, gestion du recyclage des matériaux... ? et que dire des éoliennes en mer dont ce n'est pas le sujet dans cette analyse ?

Sylvain Grisot mettait un peu la pédale douce lors des réponses au questionnaire, n'a-t-il pas évoqué un certain équilibre ? Je suis d'accord pour une recherche d'équilibre. Une étude non partisane ou orientée devrait être engagée pour concevoir un équilibre après une étude du système existant avec une gestion de la densification la plus économe possible, associée au développement des techniques et de l'économie, tout en respectant le cadre de vie des habitants considérés dans sa diversité.

C'est un système complexe qui interpelle les élus. Il est compréhensible que les idées de cet urbaniste ne trouvent pas intégralement écho parmi ces derniers souvent confrontés à des choix guidés par le possible sur leur territoire, le financement des aménagements et la réaction de leurs électeurs.

Bon courage à cette initiative, rendez-vous dans dix ans pour voir le résultat.