

Sylvain Grisot

Pour adapter les villes au changement climatique, l'action doit se faire plus rapide et massive

GILLES PINSON

Sylvain Grisot, qui êtes-vous ? D'où venez-vous ? Que faites-vous et à quoi aspirez-vous ?

Je suis consultant en urbanisme. J'interviens auprès d'acteurs publics et privés pour identifier avec eux les transformations de leurs pratiques à même d'engager les transitions. Mais une bonne partie de mon travail consiste aussi à faire du plaidoyer, à intervenir dans le débat public à travers un blog, des prises de parole, l'enseignement mais aussi par une démarche de lobbying. Tout cela est nourri par un travail de fond, que je n'ose pas appeler de recherche (même si je prépare actuellement une thèse sur le ZAN). J'appelle plutôt cela des explorations. Un collègue du CNRS me disait que ce que je fais ce n'est pas tant de la recherche-action, c'est de l'action-recherche. J'aime bien cette expression.

Ce à quoi j'aspire ? Changer le monde ! Plus sérieusement, une bonne partie de mon temps est consacré à essayer, modestement mais ambitieusement, de changer les pratiques de la fabrique de la ville. Je suis persuadé que la transformation de la ville et des manières de la construire et de la gérer est un levier de transition globale extrêmement puissant.

Votre dernier ouvrage s'intitule *Redirection urbaine* ? C'est quoi la redirection urbaine et pourquoi avoir préféré ce terme à celui de transition ?

Je me mets dans les pas d'Alexandre Monnin¹, un philosophe qui a théorisé la notion de redirection et en a exploré les déclinaisons opérationnelles. C'est une manière de sortir du champ sémantique de la transition, un

« Tout chantier de transformation de l'espace public devrait être une vraie révolution »

terme galvaudé et utilisé pour faire du *greenwashing*, même si ce n'est pas le cas dans tous les pays. Au Québec par exemple, le terme de transition est associé à une vraie logique de changement de modèle. En France, on s'en tient à une conception molle. On se contente de changer le carburant qu'on met dans la bagnole, mais sans changer de véhicule et encore moins le mode de vie qui va avec. Il s'agit donc de s'écarter de cette approche conservatrice de la transition. De s'écarter aussi de formes d'abandon que l'on retrouve soit chez les climatosceptiques soit chez les prophètes de l'effondrement. C'est un étroit sentier intermédiaire qui est un sentier de l'action.

1 | Philosophe spécialisé dans les enjeux de la transition écologique et numérique. Il propose une réflexion critique sur notre dépendance aux technologies et l'importance de bâtir des alternatives sobres et résilientes. Il milite pour une écologie intégrale, mêlant philosophie, design et action locale, afin de préparer des futurs compatibles avec les limites planétaires.

Ensuite, ce qui m'intéresse ce sont les acteurs qui font la ville, la redirection à travers la transformation des modes de faire et des organisations qui construisent et gèrent la ville. Le sous-titre du livre est presque aussi important que le titre : « Sur les chantiers de l'adaptation de nos territoires ». La redirection, ça s'organise au travers de prises de parole, de médiation, mais ça se fait aussi avec le tractopelle à travers une action sur la matérialité de la ville ! Ce bouquin, je l'ai écrit comme un « retour de terrain », au terme de cinq années

d'exploration. J'y trace moins un cadre théorique qu'une série de lignes d'action possibles.

Vous pouvez donner des exemples de ces chantiers ?

J'en esquisse six dans le bouquin. Je les ai distingués pour en faciliter la présentation mais il faut les articuler si on veut adapter nos villes. Prenons le premier chantier, celui de la « canopée », car il est très emblématique des changements que les villes ont commencé à impulser, mais sans que la réponse soit encore à la hauteur des enjeux. Toute la question est là : comment passer à l'échelle ? C'est-à-dire, certes accélérer, mais plus généralement, changer nos postures, nos pratiques, nos métiers et nos organisations.

Le chantier de la canopée est extrêmement simple. Il consiste à



D. R.

Sylvain Grisot est consultant en urbanisme, spécialisé dans la transition écologique des territoires et des villes. Fondateur de dixit.net, un cabinet d'expertise en urbanisme, il s'est fait connaître au travers de formations, de conférences, d'un blog, d'une newsletter et de trois livres qui posent les linéaments de ce que pourrait être une pratique de l'urbanisme capable de faire face à l'urgence climatique : *Manifeste pour un urbanisme circulaire* (2021), *Réparons la ville* (2022, avec Christine Leconte) et, tout récemment, *Redirection urbaine* (2024). Dans ce dernier ouvrage, il présente les 6 chantiers qui permettraient d'adapter les territoires aux défis climatiques.



désimperméabiliser les sols afin de les réactiver, de planter des arbres, etc. Cela permet de lutter contre les îlots de chaleur, de prévenir les inondations et puis aussi de rendre beaucoup plus vivables et agréables nos espaces urbanisés, notamment les plus minéralisés. Ce chantier est engagé un peu partout en France, mais seulement par petites touches. Cela ne nous permettra absolument pas d'être au rendez-vous des objectifs de limitation du réchauffement fixé pour 2050. Il faudrait agir de manière plus rapide et massive. Tout chantier de transformation de l'espace public devrait être une vraie révolution : supprimer les places de stationnement, limiter la circulation automobile, dégager de la place pour les modes doux et le végétal. Il faudrait planter suffisamment d'arbres pour qu'en couper un ne soit plus un scandale. Couper un arbre, cela devrait être un acte de gestion urbaine normale. Il faudrait penser la trame végétale comme une infrastructure urbaine majeure, au même titre que le réseau de voirie ou de tramway. Et lui donner une vraie importance stratégique avec

des moyens financiers et fonciers à la hauteur, ce qui implique de sacrifier ou de limiter d'autres usages et une organisation dédiée avec des centaines de personnes, une variété de professions mobilisées. Quand Haussmann remodèle Paris, il le fait à partir d'un réseau d'infrastructures, la voirie, le métro. C'est massif. C'est ce qu'il faut faire aujourd'hui. Et techniquement, on sait le faire ! On sait réactiver des sols étouffés par l'imperméabilisation, choisir les essences en anticipant le changement climatique. Mais le caractère massif, ce que l'on appelle le « passage à l'échelle », n'est absolument pas là, dans aucun territoire ! Tout le monde fait un peu de végétalisation, réintroduit le vélo, mais ce sont toujours des variables d'ajustement qui restent marginales. On ne fait que « greenwasher », alors qu'il faudrait que ça devienne le « mainstream » de l'action publique. On continue à penser qu'en matière de mobilité et d'espace public, il faut penser en priorité la circulation automobile.

Est-ce la volonté politique qui fait défaut ?

Parfois oui mais on a aussi des acteurs volontaristes qui veulent faire bien, mais qui n'y arrivent pas. C'est plutôt au niveau des organisations que le bât blesse. Si on massifie la présence du végétal dans la ville, les collectivités locales sont incapables de le gérer. De la même manière qu'on a une direction de la voirie, des délégations de services publics, des régies et des autorités organisatrices sur les transports, il faudrait qu'il y ait des régies du végétal ou des directions du végétal puissantes dans les organigrammes des métropoles, qui pourraient avoir l'ascendant sur les autres directions. Des directions avec à leur tête des élus légitimes, avec un vrai poids politique, avec des financements conséquents, une capacité à mobiliser le foncier ! Le problème se situe aussi du côté des relations entre collectivités et citoyens. Il n'y a pas très longtemps, les citoyens qui voulaient planter quelque chose sur le trottoir devant chez eux devaient demander une autorisation alors que la végétalisation massive et l'entretien ne pourront se faire qu'au

travers de formes de réappropriation de l'espace public par les collectifs, par les citoyens. Bref, pour accélérer, il faut un changement de culture !

De quelle manière la redirection réinterroge-t-elle les opérateurs privés qui font aussi la ville ? Comment convertit-on à la redirection un promoteur, par exemple, qui ne veut faire que du neuf et qui est rétif à la réhabilitation ?

Je passe beaucoup de temps à ça, à rentrer dans des organisations et à réinterroger les pratiques et l'idée que se font les organisations de leur propre intérêt. Il y a toujours une première phase d'acclimatation, pendant laquelle on amène les acteurs à acter qu'on est au bout du modèle, que les crises que nous vivons – climatique, immobilière, etc. –, ne sont pas uniquement des phases passagères. C'est pour ça que je fais des bouquins, pour rentrer dans ces organisations ! J'essaie de faire comprendre qu'on est face à des choses qui remettent en cause y compris leur existence. C'est le premier pas. C'est pour ça que j'appelle la période que nous traversons et qui nous amènera jusqu'à 2050 les « 30 Turbulentes ».

Ensuite, on travaille sur ce à quoi il faut renoncer et ce à quoi on ne veut pas renoncer. Typiquement, vous parliez du promoteur qui ne fait que du neuf. Ce n'est pas qu'il ne pourra plus faire de neuf, on en aura besoin quoi qu'il en soit, mais on sait qu'il faut en faire moins. Et de toute façon, on a un chantier absolument massif sur la transformation de l'existant. On peut donc amener les promoteurs à considérer que donner une seconde vie à des bâtiments déjà là, c'est un champ d'opportunités, c'est un marché !

Après, la question c'est comment on met ça en œuvre ? Et ce n'est pas simple, car ce qui se joue ce sont des changements de métiers, de processus de projet, ce sont d'autres compétences à mobiliser, des modes de financement extrêmement différents. Mais tout cela, ça se travaille avec les acteurs, au sein des organisations.

Et comment fait-on avec les acteurs les plus rétifs à la transformation ?

Comme ceux par exemple pour lesquels la ville n'est faite que de placements financiers (bureaux, logements, etc.) qu'il faut avant tout rendre rentables ?

Il est clair que la financiarisation de la ville fait partie du problème. Elle n'est pas uniquement le fait des fonds d'investissement et des gestionnaires d'actifs, elle se déploie aussi au travers des dispositifs de défiscalisation qui ont été conçus pour favoriser l'investissement locatif des petits épargnants. Ça génère des bâtiments pensés sous l'angle d'une double optimisation. Une première en termes de temps. La défiscalisation, c'est sur 9 ans. Cela conduit les acteurs, qu'ils soient promoteurs, constructeurs, propriétaires ou même élus, à ne guère se soucier

du devenir des constructions au-delà de cet horizon. Au bout de 9 ans, le promoteur aura vendu, le constructeur ne sera plus tenu par la garantie décennale, le propriétaire aura rentabilisé son investissement et aura revendu et l'élu ne sera peut-être plus là. Donc au lieu d'avoir une chaudière collective qui va durer 30 ans, on privilégie des solutions de chauffage individuel à bas coût. On réduit les investissements et on reporte les coûts sur le locataire. Surtout, on produit des logements qui ne sont pas faits pour durer.

La deuxième optimisation porte sur l'espace. On vient chasser le moindre mètre carré qui ne peut pas être valorisé sous forme de loyer perçu : la cour, les couloirs, les communs, les entrées, etc. Tous ces espaces dont on a réalisé au moment du covid qu'ils étaient essentiels. Bref, le système pousse à produire des bâtiments jetables qui ont peu de qualité d'usage. Cependant, il y a aussi des acteurs financiers dont le cœur de métier est de concevoir des placements immobiliers à long terme, qui sont extrêmement exigeants sur la pérennité de ce qui est produit, qui vont prescrire au promoteur de faire des rez-de-chaussée pour accueillir du coworking, parce qu'ils font le pari que le télétravail va se développer, mais plus forcément chez soi mais à côté de chez soi, dans un espace accueillant. Donc ils obligent le promoteur à mettre 100 m² mutualisés au rez-de-chaussée, alors que le promoteur a plutôt l'habitude de courir après ces m²-là, qui sont pour lui un coût et pas une recette. Il existe par exemple des foncières, publiques ou privées, qui ont vocation à être propriétaires sur du temps long. Il y a des dirigeants qui sont propriétaires de leurs entreprises et qui ne regardent pas que le résultat de l'année ou la rémunération des actionnaires mais

POUR ALLER PLUS LOIN

La « financiarisation » désigne le processus par lequel les biens immobiliers deviennent des actifs financiers, échangés et valorisés sur les marchés. Elle transforme les bureaux, les logements ou les équipements urbains en des outils de spéculation et d'investissement, souvent au détriment de leur fonction première : loger, offrir un espace de travail, etc.

s'intéressent à la pérennité de l'entreprise et qui veulent lui faire prendre un virage. La situation est complexe. Il existe des acteurs publics qui sont calés sur du temps court et qui ne sont pas dans la redirection ; et on a des acteurs privés qui font ce qu'on aimerait arriver à faire faire à des acteurs publics. Si on veut vraiment faire bouger les choses, il faut rentrer chez les gens et comprendre vraiment ce qui fonctionne.

On a beaucoup parlé des acteurs qui produisent et gèrent la ville, qu'en est-il des habitants, des usagers ? Comment peut-on les embarquer dans la redirection ?

Ce matin même, j'étais à une réunion avec des élus de trois territoires différents avec lesquels on discutait de processus de concertation sur des sujets délicats de densification, de place de la voiture. Les trois étaient étonnés de voir à quel point les citoyens sont très avancés sur ces questions. On entend souvent dire que les gens ne sont pas prêts, que les freins à la redirection viennent des habitants. En fait, ça demande à être vérifié !

Idem au sein des organisations. Les dirigeants, les services RH qui m'invitent à intervenir sur ces sujets me demandent souvent d'y aller doucement. Ce que je ne fais jamais. Mon propos est toujours le même. Et en fait, les gens dans la salle disent « Ah ! Enfin, on en parle ! »

Il ne faut pas avoir peur de repolitiser ces questions, de faire de la densification, de la place de la voiture, de la végétalisation des sujets de débat démocratique local ; ne pas craindre que s'exposent les visions divergentes. Quand on pose les termes du débat et qu'on ouvre le champ des possibles, ça

favorise l'appropriation par les habitants. Le problème c'est que les élus et les techniciens ont tendance à avoir peur de ce que pensent les citoyens. Il s'agit donc moins d'une question de faire adhérer que de modalités du dialogue politique local.

Vous travaillez à une thèse sur le ZAN. Où en êtes-vous de vos réflexions ?

On pourrait presque dire que le dispositif tel qu'il existe aujourd'hui est le résultat d'un accident industriel. Personne n'en est véritablement satisfait. Il n'est pas à la hauteur du travail qu'il y a eu en amont du débat parlementaire. On a un truc un peu « mal foutu », qui est aussi « con » qu'un radar automatique si vous me permettez l'expression. On ne peut pas discuter avec un radar automatique. C'est la même chose avec le ZAN. Il a fallu lever le pied dans la mise en œuvre du dispositif car, dans beaucoup de territoires, ça a été un choc.

En même temps, ça a provoqué une prise de conscience. Ce texte mal ficelé

« Le ZAN a amené énormément d'acteurs sur le terrain à réaliser qu'il y avait un truc qui n'allait pas dans la façon de faire nos villes »

a amené énormément d'acteurs sur le terrain à réaliser qu'il y avait un truc qui n'allait pas dans la façon de faire nos villes, et notamment la tendance à s'appuyer uniquement sur l'étalement urbain. Pas mal de communes ont été conduites à refaire leur plan local d'urbanisme. Dans ces communes périurbaines, on regardait toujours en premier les champs en périphérie pour construire de nouveaux logements, sans jamais regarder l'intérieur des

bourgs. Là, ils ont retourné le regard sur leur territoire et ils se sont aperçus qu'il y avait beaucoup plus de potentiel pour ce qu'on appelle « faire la ville sur la ville ».

La prise de conscience a aussi secoué le monde de l'urbanisme et de l'aménagement autour de la question des sols. On ne pouvait plus se permettre de réfléchir uniquement en termes de « foncier ». Pour les professionnels de la ville qui se préoccupaient avant tout d'éviter de consommer du sol agricole dans la périphérie, il y a un nouveau sujet qui s'est imposé : la question de la perméabilité, des fonctions écosystémiques des sols. La limitation de l'étalement urbain ne doit pas se traduire par l'imperméabilisation des sols dans les centres denses. Il faut aussi préserver les cœurs d'îlots, les espaces verts. En fait, le ZAN met sur la table deux sujets différents sans vraiment les articuler entre eux.

Ce serait dommage qu'au prétexte de ses ratés et de ses vices de conceptions, le ZAN soit abandonné. Or, c'est ce qui semble préfigurer avec la proposition de loi en discussion actuellement au Sénat. Sous couvert de vouloir faciliter la vie des élus locaux, on est en train d'enterrer le ZAN. L'urgent, c'est plutôt de faciliter sa mise en œuvre en travail-

lant sur les dispositifs opérationnels, la fiscalité, le financement, l'ingénierie et la formation des opérateurs. Car, aujourd'hui, les élus locaux ont fait le job. Ils sont en train de trouver des consensus locaux pour changer de braquet en matière d'urbanisme. Il faudrait donc travailler à pérenniser ce qui marche, à rendre possible la mise en œuvre du ZAN. —