

Les quartiers « à portée de pied » existent déjà !

Nous les avons visités et avons rencontré leurs habitants : de Vigny Musset (Grenoble) à St Jean des Jardins (Châlon sur Saône) en passant par Mordelles et Servon-sur-Vilaine dans le pays de Rennes.

Des quartiers où il fait bon vivre, l'exemple de Mordelles

La commune de Mordelles, dans l'agglomération de Rennes, a renouvelé et agrandi son centre en préservant le patrimoine bâti et paysagé, tout en proposant à ses habitants une qualité de vie nouvelle.

Ces quartiers durables offrent le confort de la ville à la campagne.

Des habitats confortables et innovants en cohérence avec le style architectural du bourg, avec un espace extérieur (grande terrasse ou rez-de-chaussée) comme pièce à vivre et des commerces et des activités culturelles à proximité ! Tout cela à 15 mn de Rennes en transports en commun.

Et la vie en ville redevient désirable...

Pour relever le défi d'une ville désirable, les collectivités locales doivent repenser leurs politiques d'urbanisme et d'aménagement en construisant des lieux de vie de « courtes distances » qui répondent avec qualité et équité aux besoins des habitants et du territoire dans la limite des capacités de la planète.

Qu'on les nomme quartiers durables, revitalisation des centres bourgs ou régénération urbaine, **ces stratégies d'urbanisme sont le moyen de réconcilier économie, écologie et qualité de vie.**



« En venant nous installer ici, ce qu'on voulait c'est être en dehors de la ville, plus à la campagne car on a des enfants en bas-âge, tout en ayant accès aux services. Pari réussi, tout est à moins d'un km, 400 m pour les écoles... »

Yann,
un père de famille



« La conception du logement et le quartier et l'environnement me plaisent, on est proche de tout, du centre ville, des transports et de la nature. Dans la résidence on a un jardin que tout le monde utilise depuis la fête des voisins qui nous a rapprochés. »

Sandrine,
une jeune femme
locataire d'un F3



« On cherchait à acheter en dehors de la ville ; moi, j'ai été élevé à la campagne et j'ai besoin d'air pur. Mais mes enfants sont grands et vont souvent à Rennes ; ils y vont en bus, comme ma femme ! »

Christophe,
un père de famille





pour une planète vivante

Le WWF plaide pour un urbanisme heureux et écologique

Fruit de multiples rencontres avec ceux qui habitent la ville et ceux qui la font - élus, paysagistes, urbanistes, énergéticiens, économistes, sociologues, architectes, naturalistes urbains, spécialistes du transport, propriétaires et locataires... - la brochure « Urbanisme pour une ville désirable » a pour vocation d'alimenter la réflexion des acteurs locaux, décideurs de l'avenir de nos territoires, et de partager les ingrédients pour une ville désirable et durable.

Pour vous procurer la brochure « **Urbanisme, pour une ville durable** », vous pouvez la télécharger sur le site www.wwf.fr ou la recevoir par voie postale en adressant votre demande à iroth@wwf.fr

Le WWF, Organisation Mondiale de protection pour l'Environnement, il a pour objectif de stopper la dégradation de l'environnement dans le monde et de construire un avenir où les êtres humains pourront vivre en harmonie avec la nature en préservant la diversité biologique, en garantissant l'utilisation durable des ressources naturelles renouvelables et en encourageant des mesures destinées à réduire la pollution et la surconsommation.

L'organisation dispose d'un réseau opérationnel de 12000 programmes de protection de la nature dans plus de 90 pays et compte plus de 5 millions de membres.





pour une planète vivante

Urbanisme

| pour une ville désirable

**Le WWF
prône un nouveau
mode de ville**



Un guide pour réconcilier urbanisme et qualité de vie

Halte à l'étalement urbain

Le boom de la voiture, conjugué à l'exode rural, a généré une dilatation croissante des espaces urbanisés, repoussant les frontières des villes toujours un peu plus loin en périphérie.

Des zones pavillonnaires se sont construites un peu partout face à la forte demande de logements. Parallèlement, les infrastructures, notamment routières, et les zones d'activités se sont développées de manière effrénée.

Aujourd'hui, ce mode de développement reste dominant. Pourtant, les limites de cet urbanisme sans pilote dans l'avion sont pointées du doigt. Car au-delà des conséquences néfastes pour l'environnement, c'est à la qualité de vie des habitants que nuit ce modèle de développement.

Demain sera urbain

La moitié de la population mondiale vit déjà en ville et cela va toujours en augmentant.

C'est donc dès à présent qu'il faut mettre en œuvre des solutions alternatives pour un développement harmonieux des agglomérations.

Le défi urbain de demain est de proposer un habitat de qualité à la fois écologique et économique pour améliorer les conditions de vie des habitants.

En effet, de nombreux exemples montrent qu'il est possible de réinventer la vie en ville avec une **empreinte écologique réduite**, tout en offrant plus de **qualité de vie** et plus d'activités, d'échanges et de services. Pourquoi s'en priver ?



Des pistes pour améliorer la vie en ville

Militant depuis son origine pour la réduction de l'empreinte écologique, la préservation de la biodiversité mais aussi l'amélioration de la qualité de vie, **le WWF a décidé de participer activement à ce grand débat avec l'élaboration du guide « Urbanisme pour une ville désirable ».**

Après avoir analysé les méfaits de l'étalement urbain, le guide replace les attentes des habitants au cœur des politiques urbaines et face aux enjeux d'un développement humainement soutenable, il dessine les contours d'une vie de quartier plus désirable.

Préconisant un changement profond dans notre façon de penser et d'aménager le territoire, il livre les clés d'un habiter autrement dans une ville des courtes distances.

Un modèle qui devrait accommoder les collectivités locales dont les charges d'entretien des réseaux, voies et infrastructures de transports en communs ne cessent de s'alourdir.



Quand l'urbanisation nous nuit

L'étalement urbain, c'est l'équivalent, tous les sept ans, d'un département englouti sous l'asphalte et les zones d'activité et d'habitation .

Les conséquences sont dramatiques socialement, préjudiciables économiquement et catastrophiques pour l'environnement.



Le sacrifice de la qualité de vie des habitants...

La voiture et la multiplication des voiries ont permis d'aller habiter toujours plus loin dans la périphérie et de déconnecter les surfaces commerciales et les zones d'activités de l'habitat.

Revers de la médaille : tous les services sont éloignés et les habitants sont devenus

tributaires de leur voiture, ce qui, outre les émissions nocives de gaz à effet de serre, les astreint aux tracas des embouteillages et aux difficultés de stationnement pour effectuer leurs activités quotidiennes : faire leurs courses, emmener les enfants à l'école etc.

La distance moyenne du domicile aux commerces a augmenté de **29% en 15 ans.**

... et des paysages

« Comment la France est devenue moche ? » titrait dernièrement Télérama.

Entre centres villes muséifiés et multiplication anarchique en périphérie de « non lieux » sans lien avec le patrimoine paysager et architectural, l'attractivité des territoires souffre.

Quand la forêt et le champ se muent en lotissement

Les espaces naturels, agricoles et forestiers reculent et avec eux disparaissent tous les services qu'ils rendaient : production de nourriture, écoulement et épuration des eaux, stockage du carbone... pour n'en citer que quelques uns.

Menace pour la biodiversité

Par destruction directe des habitats mais aussi en faisant disparaître les corridors écologiques permettant de rallier les sites de reproduction, de nourrissage, de repos ou d'hivernage, l'étalement urbain participe à l'érosion de la biodiversité.



Vers une paupérisation et une hémorragie démographique des zones pavillonnaires ?

9 millions de français consacrent déjà 18% de leur budget au transport. La précarité énergétique, c'est aussi ne plus pouvoir utiliser sa voiture quand le pétrole augmente. Ce qui est très problématique quand on habite loin des transports en commun, des commerces et des équipements.

Dans son budget transport, un habitant de la grande couronne subit un surcoût de **4000 €** par an en moyenne par rapport à un Parisien.

En moyenne, un habitant de la périphérie de Lille émet, pour ses déplacements, environ **3 fois plus de Gaz à Effet de Serre** qu'un habitant du centre ville.

Un nouveau projet de ville pour un urbanisme désirable

Concrètement, à l'échelle de tous les quartiers, des centres ville aux périphéries, cela consiste à mettre en place les conditions pour que tout un chacun puisse :

« Vivre à portée de pied »

dans un quartier suffisamment dense pour accueillir les activités et services dont chacun a besoin au quotidien sans avoir à parcourir de longues distances : commerces, écoles, crèches, services administratifs, etc. Et un quartier bénéficiant d'une bonne desserte en transport en commun pour l'accès aux loisirs et à son travail.

« Se loger de façon confortable »

avec une palette d'hébergements diversifiée pour répondre aux désirs et aux attentes de chacun (propriétaire ou locataire, famille ou célibataire, jeune ou âgé, etc.), tout en restant à un prix accessible.

« Bien vivre ensemble »

dans son logement, avec ses voisins, dans la quête d'un équilibre entre besoins d'intimité, de calme et de reconnaissance sociale et désirs d'un quartier vivant et convivial. L'organisation et l'architecture des bâtiments et des espaces publics sont à penser pour et avec les habitants.

« S'aérer et se détendre »,

au sein d'un quartier arboré, avec un espace vert, une terrasse de café et une aire de jeux pour les enfants de 2 à 99 ans, de taille suffisante à moins de cinq minutes à pied de chez soi.

Ce sont aussi des logements offrant un espace extérieur à soi (jardin, patio ou terrasse) pour jardiner, recevoir, jouer etc.

Selon une enquête parue dans la revue Urbanisme, **44 %** des propriétaires vivant dans des zones périurbaines préféreraient habiter dans un milieu plus urbain.



la ville de demain

Les quartiers durables de demain seront compacts et vivants, neutres en carbone, sans déchets, sans rejets. Ils seront conviviaux et solidaires, melting-pot d'origines sociales et de générations, proposeront des logements avec commerces et services de proximité et seront parfaitement intégrés dans leur territoire.

Reliés par des pistes cyclables et un réseau de transports en commun rapides, ils s'approvisionneront de préférence en alimentation biologique produite localement. Les matériaux utilisés seront locaux et recyclés. Bref, la vie y sera douce.

Le WWF accompagne dans ce sens le projet de centralité durable de Lyon Confluence dans le cadre du programme "Quartiers durables WWF"

Favoriser le vélo et la marche à pied c'est diminuer la pollution et les coûts, favoriser la convivialité mais aussi gagner de la place au sol : une voiture monopolise **40 mètres carrés** pour son stationnement et sa circulation.

A côté des espaces verts, on relève des **températures inférieures de 1 à 2°C**, un confort important lors des grandes chaleurs ! En effet, un degré de plus pendant une canicule et le risque de mortalité s'accroît dangereusement.