

## 2-2 Les stratégies à mettre en œuvre dans le PLH

### 2.2.4 Structuration du développement de l'habitat périurbain

Longtemps, la ville est restée dense par obligation, puisque le seul mode de déplacement était la marche à pied et que lieu de domicile et de travail devaient être proches, l'espace non urbain étant dévolu à l'agriculture. L'étalement urbain n'a débuté qu'avec la mobilité facilitée par le transport collectif, d'abord, avec les phénomènes de banlieue puis surtout avec l'usage de la voiture individuelle permettant de séparer les différentes fonctions urbaines dans l'espace.

#### Maîtriser l'étalement urbain : pourquoi ?



Copropriété récente Sorbiers

Les questions environnementales et les **principes du développement durable** ont motivé l'orientation des politiques publiques pour la maîtrise de l'étalement urbain, pour deux raisons principales :

- plus on concentre le développement, moins la ville consomme les **espaces agricoles et naturels**,
- plus la ville est dense et polycentrique, plus les **transports collectifs** peuvent être attractifs et rentables et donc le recours à l'automobile est moins indispensable (source de pollutions et de nuisances).

Il faut admettre la propension quasi-générale à la quête d'espace, souvent corollaire aux progrès de la mobilité. Le temps de déplacement des ménages est resté stable depuis une vingtaine d'années, en

revanche l'amélioration des infrastructures et le développement de la motorisation des ménages (le fait de disposer d'une ou plusieurs voitures) ont permis d'effectuer des distances de plus en plus longues et donc de résider de plus en plus loin des centres et pôles d'emplois.

Ce phénomène a eu aussi des effets positifs en permettant à des communes rurales d'arrêter un lent processus de désertification.

La stratégie pour **équilibrer l'urbanisation de l'agglomération entre les centres anciens et les secteurs péri-urbains** ne consiste pas à opposer l'une à l'autre mais plutôt à concevoir l'ensemble comme un même territoire solidaire.

Cette problématique concerne les communes de la Couronne, des coteaux du Jarez et du Gier, mais de manière différenciée :

La forme urbaine et le niveau de services des communes de la proche couronne stéphanoise rapprochent celles-ci des typologies des quartiers périphériques des grandes villes (St Etienne, St Chamond, Firminy) et peuvent représenter des alternatives intermédiaires à une périurbanisation plus lointaine.

Le développement résidentiel des communes rurales ou de coteaux du Jarez ou du Gier mérite d'être envisagé en complémentarité avec le renouvellement des fonds de vallées



Lotissement Villars

## Maîtriser l'étalement urbain : comment ?

Dans le cadre des entretiens conduits auprès des communes en 2001 les communes périurbaines ont manifesté globalement leur souhait de marquer un ralentissement du développement pavillonnaire. Celui-ci est coûteux en infrastructures et services à la population. Ils souhaitent **diversifier leurs produits habitat** afin de pouvoir maintenir sur la communes **jeunes comme personnes âgées**. Ils s'attachent à la **valorisation des centres bourgs**. Toutefois les élus ont soulevé les difficultés rencontrées pour réaliser les projets (nécessité de réaliser des acquisitions foncières, surcoût pour construire en centre, opérations tiroirs complexes à monter...)

Dans ce cadre, le développement urbain et du parc de logements sur les secteurs périurbains pourrait s'appuyer sur les principes suivants :

- développement d'espaces nouveaux à urbaniser conjugué avec le renouvellement urbain par la **requalification ou la densification des centres bourgs** permettant de ainsi de ralentir la consommation foncière,
- **diversification de l'offre de logements** permettant une diversité des populations accueillies,
- **développement de l'offre locative sociale** publique ou privé,
- **nouveaux types d'offre de logements** (petit collectif, lotissements denses, maisons urbaines, réhabilitation de maisons de bourg ou de fermes en milieu rural),
- une politique habitat déclinée dans le cadre de **projets urbains et sociaux globaux** permettant d'assurer à ces nouveaux quartiers un niveau d'environnement et de service véritablement urbain. Pour cela les projets urbains-cadres doivent intégrer l'ensemble des fonctions urbaines (équipements, commerces, transports, espaces publics...). Cette exigence amènera à développer de l'habitat en priorité dans les secteurs desservis par les transports collectifs et disposant de fonctions de services.