

1.2.3.5 *En quelques lignes*

Synthèse sur l'insertion urbaine de l'habitat

Des formes urbaines d'habitat diversifiées

Les formes urbaines dans l'agglomération stéphanoise révèlent une richesse et une diversité à valoriser. Les immeubles du XIXe et XXe siècles constituent la base de la trame urbaine des centres anciens dans laquelle se sont insérées les constructions des années 30 à 50. L'urbanisme des années 50 à 70 a réalisé de grands quartiers d'habitat locatif ou d'accession sociale périphériques souvent en situation collinaire, ainsi que des rénovations urbaines.

Depuis les années 80, les opérations de logements sont de petite taille et réalisées dans un souci de mixité sociale et d'intégration dans la trame urbaine.

De nombreuses communes se sont engagées dans des projets urbains de reconquête des centres associant habitat, équipement et requalification de l'espace public. La culture architecturale reste à développer.

Des localisations de l'habitat qui façonnent les déplacements

Un déplacement sur deux a pour origine ou destination la ville de Saint-Etienne, et un habitant de la région stéphanoise réalise en moyenne 3,6 déplacements par jour.

L'étalement de l'urbanisation, la redistribution spatiale de la population et des emplois ont participé à l'augmentation en nombre et en distance des déplacements domicile-travail. En dix ans le nombre de déplacements en voiture par jour et par personne est passé de 1,83 à 2,01. La durée moyenne d'un déplacement en voiture est de l'ordre du quart d'heure. Au contraire le nombre de déplacements en transports collectifs a diminué.

Les politiques publiques mises en œuvre dans la région stéphanoise en matière de transports visent notamment à améliorer la desserte ferroviaire périurbaine Ondaine-Saint-Etienne-Gier ainsi qu'à organiser des pôles d'échanges

autour des gares et définir une offre de transport collectif adaptée sur les 43 communes de Saint-Etienne Métropole.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains exige aujourd'hui une mise en adéquation des politiques d'aménagement et des politiques de déplacements. La loi et la D.T.A. prévoient une possibilité d'obligation de desserte en transports collectifs pour l'ouverture de nouveaux terrains à l'urbanisation.

Des services qui déterminent les choix d'habitat

Les premiers critères d'implantation résident dans le choix du logement lui-même, la localisation, la taille, le type et le statut sont des éléments primordiaux. L'accès aux services (équipements, commerces,...) ne semble rentrer en compte qu'à "produit égal" mais peut être un facteur déclenchant.

Certains critères de localisation prennent aujourd'hui de l'importance. Le critère équipement scolaire apparaît déterminant pour les ménages avec enfants, c'est également un critère majeur pour les communes dans la conduite de leur politique d'habitat.

La nécessaire prise en compte de la préoccupation environnementale dans l'habitat.

La démarche Haute Qualité Environnementale (H.Q.E.) associe la qualité de vie des usagers au développement durable des ressources naturelles. Pour les maîtres d'œuvre, elle se traduit par la nécessité de réduction des consommations énergétiques, une utilisation limitée des ressources non renouvelables, une gestion des nuisances du chantier, recyclage des déchets de construction, et insertion du bâtiment dans l'aménagement urbain ...