

ANALYSE COMPLEMENTAIRE ENTRE LES 3 REGIONS URBAINES : LYON, GRENOBLE ET SAINT-ETIENNE

Les zones d'habitat se sont développées 2 fois plus vite dans les espaces péri-urbains (+4%) que dans les espaces centraux (+2%). Ce rapport est de 3 pour les zones d'activité.

Pour 10 hectares de zone résidentielle construite, 8 le sont dans les espaces péri-urbains. Ainsi en 2005, 70% des zones d'habitat sont localisées en périphérie.

Cette proportion n'a guère évolué en 5 ans contrairement à ce qui est observé pour les zones d'activité. En effet, si comme pour l'habitat, les zones d'activité sont à 70% localisées en périphérie, ce taux n'était que de 50% en 2000.

Alors que la région grenobloise se trouve dans la moyenne de consommation d'espace (autour de 300 m² par hab.), elle affiche une moindre efficacité de l'agglomération centrale avec 150 mètres carrés consommés pour un habitant supplémentaire pour l'habitat, contre 77 m² pour le Scot de l'agglomération lyonnaise. Sur l'aire couverte par les 11 Scot (périmètre inter-Scot + Grenoble), l'habitat occupe également, en 2005, 70% de l'espace urbanisé.

Entre 2000 et 2005, les zones d'habitat ont crû 2 fois moins vite que les zones d'activité.

Mode de calcul

SURFACES DE ZONES D'HABITAT (classe 11) comprises dans le périmètre de 1 km d'un point d'accès au réseau de transport en commun lourd (train, métro, tramway).

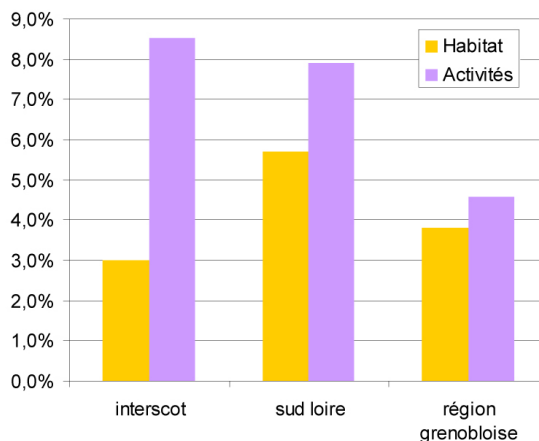
Faisabilité indicateur / suivi :

indicateur facile à construire et suivre (données existantes et facilement disponibles).

Remise à jour :

2010 par SPOTThema (5 ans)

Rythme d'évolution de l'urbanisation selon la vocation des espaces entre 2000 et 2005



Sources : 3 Agences 2007
(territoire couvert par 11 scot)

PART DES SURFACES DE ZONES D'HABITAT DESSERVIES PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN LOURDS

Intérêt de l'indicateur / enjeux

L'étalement urbain augmente les besoins en réseaux de transport et s'accompagne d'une forte croissance de l'utilisation de la voiture. L'augmentation des consommations d'énergie va de pair avec un accroissement des émissions de gaz à effet de serre, dont les transports sont le principal émetteur. Il est donc important, dans ce contexte, de suivre l'évolution des zones d'habitat desservies par les transports en commun.

Ce qu'il faut retenir

Moins de 20 % des zones d'habitat du territoire de l'inter-Scot sont desservies par les transports en commun lourds.

Entre 2000 et 2005, cet indicateur se stabilise, voire diminue légèrement, c'est-à-dire que les zones à dominante d'habitat progressant plutôt en dehors des secteurs desservies par le transport en commun.

Le territoire le mieux desservi par les transports en commun, après l'agglomération lyonnaise (40% des zones d'habitat desservies) et le Scot Sud Loire (22 %) est le Scot de la Dombes (19 %) !

SCOT	% des zones d'habitat du Scot comprise dans les 1 km autour des gares
Agglomération lyonnaise	40
Beaujolais	13
Bugey Côtière Plaine de l'Ain	15
La Dombes	19
Rives du Rhône	8
Nord-Isère	8
Ouest lyonnais	10
Sud Loire	22
Val de Saône - Dombes	0
Total Inter-Scot	19

En 2005, 19 % des surfaces de zones d'habitat du territoire de l'inter-Scot étaient situées à moins d'1 km d'un point d'accès au réseau de transport en commun lourd (train, métro, tramway)