

# LA CROISSANCE URBAINE

## État des lieux en Gironde



direction  
départementale  
de l'Équipement  
Gironde

décembre  
2006

**LA CROISSANCE URBAINE**  
État des lieux en Gironde  
Le Médoc  
Les Landes et Graves  
L'Entre-Deux-Mers  
Libournais - Cubzaguais - Blayais  
Le Bassin d'Arcachon

**Direction de la publication**  
Marie-Luce Bousseton, directrice déléguée de la direction  
départementale de l'Équipement de la Gironde  
Francis Cuillier, directeur général de l'a-urba

**Équipe projet a'urba**  
Jean-Baptiste Rigaudy, Maud Gourvellec, Virginie Boillet  
Nadine Gibault, chargée de communication  
Conception graphique © a'urba  
Olivier Chaput, Sylvain Tastet

Cartographies © a'urba  
Photographies © a'urba

État des lieux en Gironde  
**Mécanismes et processus** p. 1  
**Les tendances depuis 1982** p. 2/3  
**Une opportunité  
pour le développement  
local mais des conséquences  
préoccupantes** p. 4  
**Une stratégie commune  
à développer et à décliner  
par grand territoire** p. 4

Depuis plus de trente ans, la croissance urbaine grignote peu à peu nos territoires. Parfois vécue comme une aubaine face à la désertification des campagnes, elle suscite cependant de multiples interrogations et débats face à la dépendance à l'automobile et à la dégradation des espaces périphériques. Aujourd'hui, la maîtrise de ce processus, que l'on désigne souvent sous les termes d'étalement urbain, est devenue une exigence de développement durable et des politiques publiques. Face à cet enjeu incontournable du développement futur des territoires, l'État a souhaité engager, à l'échelle du

**Apporter un éclairage particulier sur l'évolution de la croissance urbaine à l'échelle du département et de ses territoires ces vingt dernières années.**

département, une réflexion spécifique afin de mobiliser et d'accompagner l'ensemble des acteurs territoriaux dans une démarche qui se doit d'être collective. Ainsi, le conseil général de la Gironde, le conseil régional d'Aquitaine, la communauté urbaine de Bordeaux et le SYSDAU, syndicat mixte du SCOT de l'agglomération bordelaise, ont été associés.

Cette publication, qui constitue la première étape de cette réflexion, propose d'apporter un éclairage particulier sur l'évolution de la croissance urbaine à l'échelle du département et de ses territoires ces vingt dernières années. Dans un premier volet, elle tente de donner la mesure de la situation en apportant des clefs de lecture du processus à l'échelle du département. Dans un deuxième volet, elle se consacre exclusivement à chaque territoire dans le but de comprendre les dynamiques locales propres et mettre en évidence les enjeux qui se posent à leur échelle.

Cette première étape devrait conduire à une réflexion particulière, à l'échelle des territoires, sur la question des formes urbaines qui constitue indiscutablement un des aspects fondamentaux du sujet.



## Mécanismes et processus

### Des mécanismes et des processus de développement nés des nouvelles conditions de mobilité

Avec la diffusion de l'automobile dans nos modes de vie, la croissance urbaine a radicalement changé de visage depuis le milieu des années 70, son caractère extensif, peu dense et diffus dessinant une nouvelle « ère urbaine ». Après une forme d'urbanisation dense demeurée à peu près inchangée pendant près de deux mille ans liée aux conditions de mobilité restreintes à la marche, puis un développement urbain en « doigts de gant » lié au développement des transports collectifs ferroviaires (tramways et trains), à savoir une urbanisation plutôt concentrée le long des axes de transport, le développement de l'automobile a amorcé une nouvelle ère, en rupture profonde avec les formes d'urbanisation précédentes, bouleversant l'équilibre et la forme des villes.

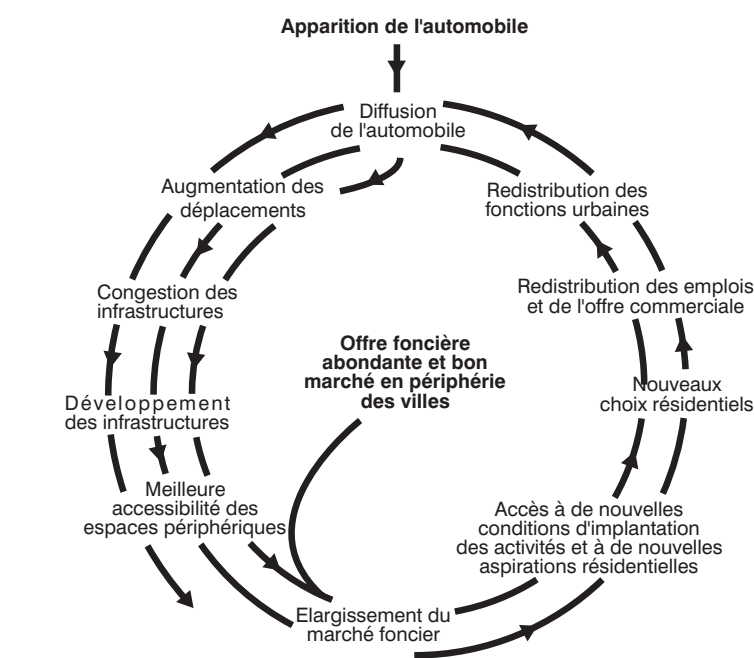
Ainsi, l'organisation urbaine qui se caractérisait jusqu'alors essentiellement par la concentration des populations dans les centres urbains traditionnels et leurs faubourgs, cède le pas à une organisation plus complexe et moins lisible basée sur une redistribution complète des fonctions urbaines dans l'espace (activités, commerces, services, habitat, etc.) conduite à la fois par la dispersion des emplois et par la forte dispersion de l'offre résidentielle.

### Deux principales formes de croissance urbaine aujourd'hui : l'étalement urbain et le mitage des espaces ruraux

Les conditions d'accessibilité des territoires ont permis d'élargir considérablement le marché foncier, modifiant de fait les conditions d'implantation des activités économiques et de l'habitat et par la force des choses, les formes de croissance urbaine. Malgré la complexité du processus en œuvre aujourd'hui, deux principales formes de croissance urbaine peuvent néanmoins être identifiées, l'étalement urbain, c'est à dire le développement extensif et peu dense de l'urbanisation autour des centres urbains, en grande majorité sous la forme d'habitat individuel, et le mitage des espaces péri-urbains et ruraux, soit un développement progressif, dispersé et anarchique des constructions dans les paysages naturels ou agricoles.

### L'enjeu d'accompagnement du processus de développement urbain

Aujourd'hui, force est de constater que certains paramètres ayant trait à la gestion du développement urbain sont venus conforter, voire encourager dans certains cas, le processus. La politique du logement initiée à partir des années 70 et celle de développement des infrastructures routières ont joué un rôle majeur en accompagnant et facilitant la migration des populations et des emplois vers les communes périphériques. Et parallèlement, la réorganisation des pouvoirs en matière d'urbanisme à partir de 1967 (loi d'orientation foncière) a multiplié les acteurs institutionnels, ne permettant pas de réguler de façon globale et cohérente



le développement urbain et laissant certaines dynamiques locales nouvelles se développer.

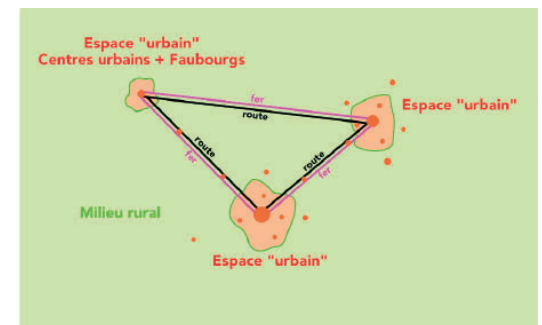
La croissance urbaine n'est donc pas un phénomène nouveau en tant que tel puisque depuis la révolution industrielle, les villes françaises n'ont eu de cesse de se développer et de s'étendre. De plus, elle constitue incontestablement le signe

**Aujourd'hui, ce n'est pas tant la croissance urbaine qui est remise en cause mais bien son caractère extensif et dispersé depuis plus de trente ans. L'enjeu n'est donc pas de limiter la croissance urbaine mais bien de l'accompagner afin d'en limiter ses aspects négatifs.**

d'un développement et présente des aspects positifs indéniables en permettant notamment de redynamiser certains territoires ruraux et de répondre aux aspirations des populations en matière de cadre de vie. Néanmoins, elle se doit d'être mieux encadrée au plan de l'organisation de l'espace au risque de générer des effets irréversibles.

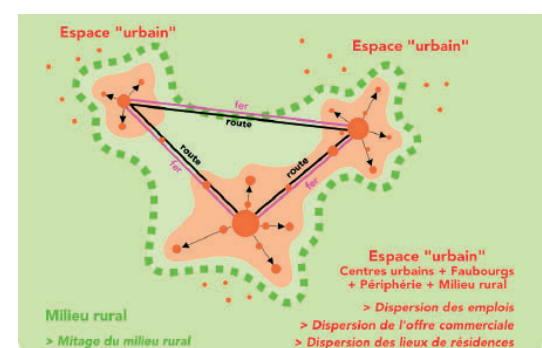
### Jusqu'en 1960, concentration des fonctions urbaines dans les espaces urbains traditionnels

- Des liens forts entre lieu d'habitation et localisation des fonctions urbaines (emplois, commerces, services, etc.).
- Une organisation de l'espace simple et lisible.
- Une frontière lisible entre l'espace urbain et l'espace rural.



### Aujourd'hui, dispersion dans l'espace des fonctions urbaines (emplois, habitat, services, etc.)

- Moins de liens entre lieu d'habitation et localisation des fonctions urbaines (emplois, commerces, services, etc.).
- Une organisation nouvelle et complexe de l'espace.
- Une frontière entre l'espace urbain et l'espace rural difficile à déterminer.



# Les tendances depuis 1982

D'une manière générale, le territoire girondin présente une densité brute relativement faible, une urbanisation historiquement peu dense liée aux modèles d'habitat individuel bordelais (échoppes, pavillons) et une diffusion lointaine de l'urbanisation sur son territoire. Parallèlement, il se caractérise par une disponibilité de l'espace et une géographie, sans relief ni contrainte, favorisant la poursuite des phénomènes d'étalement et de mitage tendant peu à peu vers une urbanisation de tout le territoire périphérique.

Afin de comprendre, dans le temps, les évolutions de la croissance urbaine, le développement de la construction constitue un bon indicateur même s'il ne permet pas d'appréhender en totalité les processus à l'œuvre. Combiné avec les différents indicateurs issus des recensements, il permet néanmoins de faire émerger les grandes tendances de développement qui se dessinent à l'échelle du département.

## Avant 1999

### Un développement autour de l'agglomération bordelaise et tourné vers l'ouest du département

Jusqu'en 1999, la croissance urbaine s'est principalement opérée autour de l'agglomération bordelaise et du bassin d'Arcachon.

Dans le système urbain bordelais, le desserrement économique sur la ceinture périphérique le long de la rocade, en particulier sur Mérignac, Pessac et Cestas a joué un rôle essentiel dans la dispersion résidentielle observée vers l'ouest du département. Parallèlement, dès 1999, les interactions entre Bordeaux et l'ouest du Bassin d'Arcachon (Andernos et Biganos) se dessinent fortement. Bien que ces communes conservent une certaine autonomie, notamment du point de vue économique, il n'en reste pas moins qu'elles deviennent également des foyers résidentiels pour les actifs travaillant dans le système urbain bordelais.

### Une corrélation entre le développement urbain, les grandes infrastructures et la structure géographique du département.

De même, celui d'Arcachon connaît un dynamisme important en matière de construction qui n'est pas exclusivement lié à l'implantation de résidences secondaires. En effet, au-delà de la vocation balnéaire du site, il connaît une croissance économique particulièrement favorable avec le développement des pôles d'emploi de La Teste et de Gujan-Mestras qui explique largement le dynamisme observé. Cette situation est confortée par le fait que le système urbain d'Arcachon regroupait en 1999 sur son propre territoire plus de 70 % de ses actifs, ce qui est particulièrement remarquable. Par ailleurs, contrairement à d'autres territoires, l'urbanisation est restée beaucoup plus concentrée.

Enfin, la Gironde connaît une forte balnéarisation de la bande littorale (Le Porge, Lacanau, Carcans, Hourtin) liée à la construction de résidences secondaires et à l'installation de non-actifs sur ces communes. À titre d'exemple, entre 1982 et 1999, la commune du Porge a triplé son parc de logements avec un taux de variation annuel moyen de 6,7 % et Lacanau a quasiment doublé son parc avec un taux de plus de 4 %.

Hormis la balnéarisation de la bande littorale qui constitue un cas tout à fait particulier, le développement de l'urbanisation est resté en Gironde fortement lié à l'accessibilité des territoires, tant du point de vue des infrastructures que des conditions « géographiques ».

Ainsi, d'une part, la pression urbaine, qu'il s'agisse de la croissance économique ou du développement résidentiel, est restée concentrée le long des grands axes routiers : à l'ouest de la CUB (Pessac, Mérignac, etc.) avec la rocade, vers Saint-André-de-Cubzac avec l'A10, autour de La Brède avec l'A62 et la RN113, vers Arcachon avec l'A63, la RN250 et la RN10, vers le nord du Bassin avec la RD106, vers Libourne avec la RN89.

## Depuis 1999

### Une croissance urbaine qui s'accélère bénéficiant principalement aux territoires situés en dehors du SCOT bordelais

Globalement, la croissance urbaine s'accélère tout en s'éparpillant sur l'ensemble des territoires. Contrairement à ce qui pouvait être observé jusqu'en 1999, le développement de l'urbanisation n'est plus exclusivement tourné vers l'ouest du département mais vers l'ensemble des territoires girondins : l'Entre-Deux-Mers, le Sud-Médoc, le Cubzaguais, le Nord du Libournaise, autour de Langon et dans le Val de l'Eyre. On assiste ainsi à une dispersion du développement résidentiel jamais égalée qui rend le territoire girondin beaucoup moins lisible d'un point de vue de son fonctionnement.

### Une organisation urbaine beaucoup plus dispersée et moins lisible.

Comme le montre la carte ci-contre, les aires d'influences des systèmes urbains tendent à s'élargir considérablement sous l'effet de la pression foncière qui s'exerce sur certains territoires plus lointains jusque là préservés. Cette évolution tend à générer naturellement des espaces d'interface soumis à une double influence (secteur du Barp, du langonnais, etc.).

### Le prix du foncier, un paramètre qui prend de plus en plus d'importance.

Dans ce contexte, on assiste à une décélération générale de la construction sur l'agglomération bordelaise, même si la production reste toujours très conséquente en volume, au profit des territoires situés en dehors du SCOT de Bordeaux : les secteurs du Barp, de Saint-André-de-Cubzac et de la vallée de la Garonne, tant au nord qu'au sud. Le système urbain d'Arcachon marque également un léger ralentissement mais affiche toujours un taux de production particulièrement élevé (taux de variation annuel moyen supérieur à 2 %).

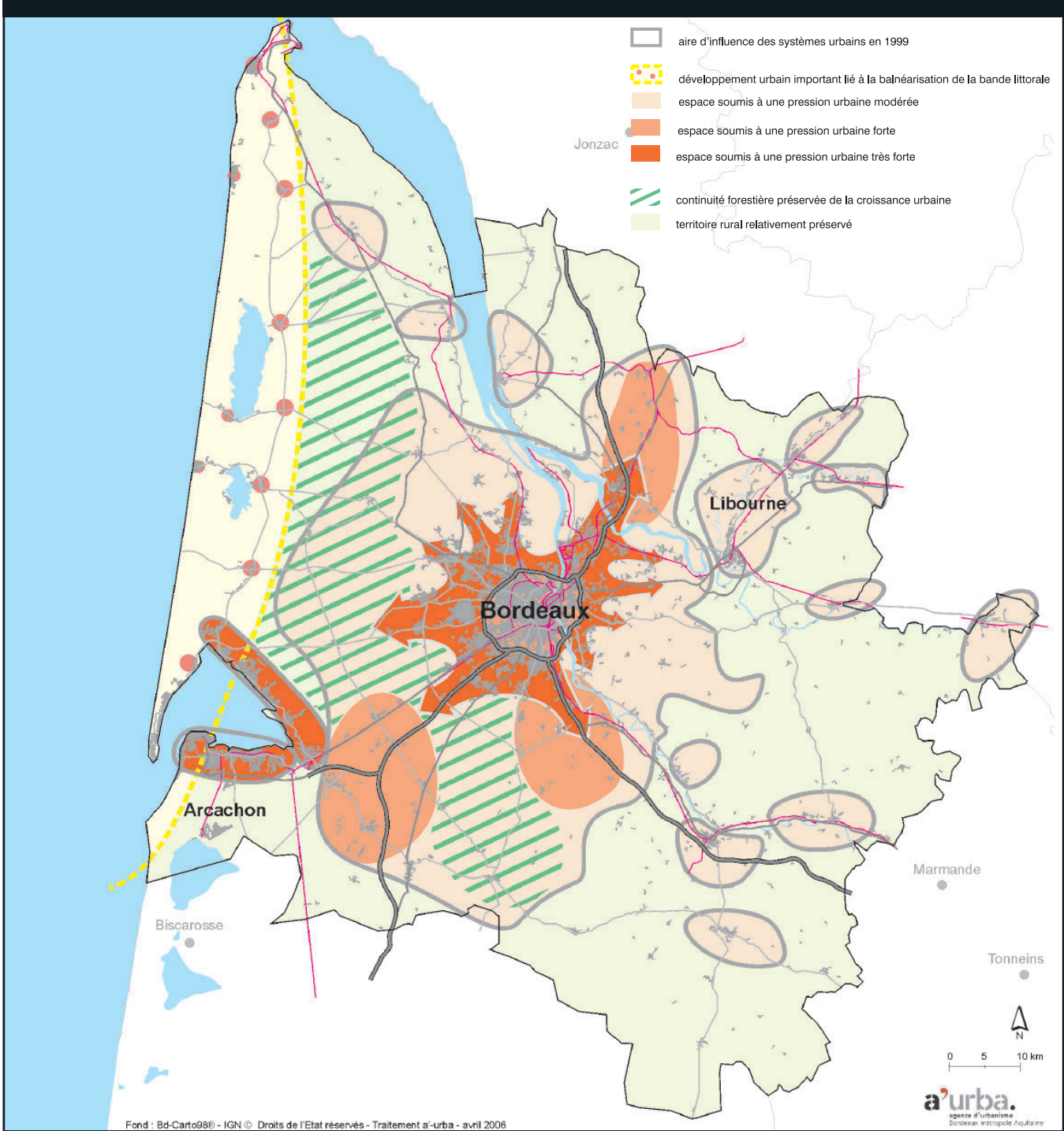
Parallèlement, les autres systèmes urbains girondins font preuve d'un certain dynamisme résidentiel qui démontre un regain d'attractivité de ces territoires, tant du point de vue économique que résidentiel.

La forte corrélation qui existait jusqu'alors entre le développement urbain, les grandes infrastructures et la structure géographique apparaît aujourd'hui moins évidente et l'accessibilité des territoires, au sens propre du terme, ne semble plus être une condition exclusive. Ainsi, dans un contexte de hausse des prix de l'immobilier et du foncier que vit actuellement l'agglomération bordelaise (+70 % dans l'ancien en Gironde depuis 1999 et +60 % dans le neuf), le prix du foncier semble jouer un rôle bien plus important qu'auparavant, obligeant les gens à s'éloigner davantage des grandes infrastructures et ainsi « rentrer » à l'intérieur des territoires.

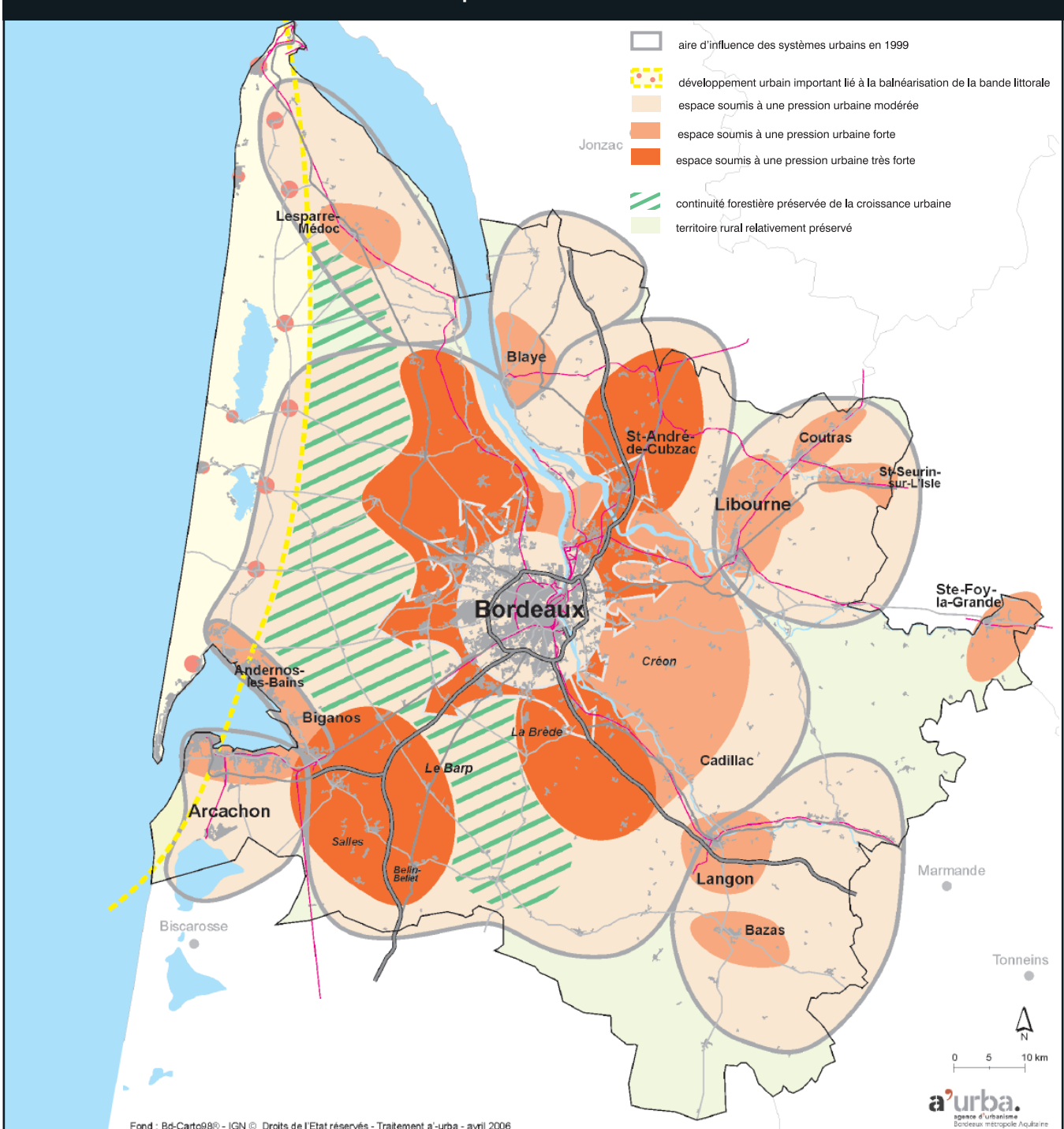
### Des tendances à mettre en perspective au regard des grands projets de transport.

Il est sans doute nécessaire de s'interroger sur l'impact des divers projets en cours (contournement autoroutier de Bordeaux, LGV, renforcement de l'offre TER, etc.) qui devraient générer des conditions de mobilité plus performantes et une nouvelle géographie économique et résidentielle. Ainsi, la meilleure accessibilité aux territoires girondins à toutes les échelles et la relative absence de contraintes permettant d'encadrer physiquement l'urbanisation laissent augurer des perspectives difficiles.

La croissance urbaine en Gironde : les tendances jusqu'en 1999

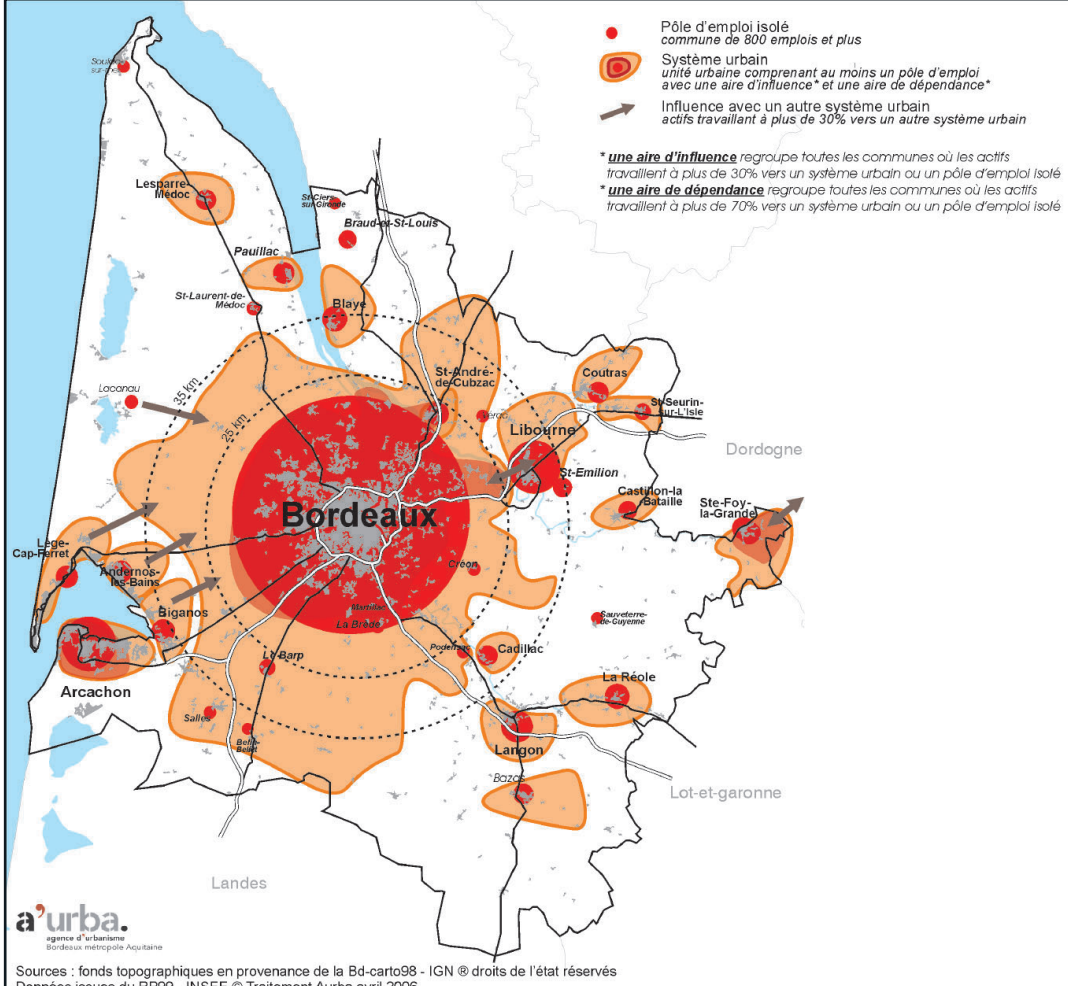


La croissance urbaine en Gironde : les tendances depuis 1999





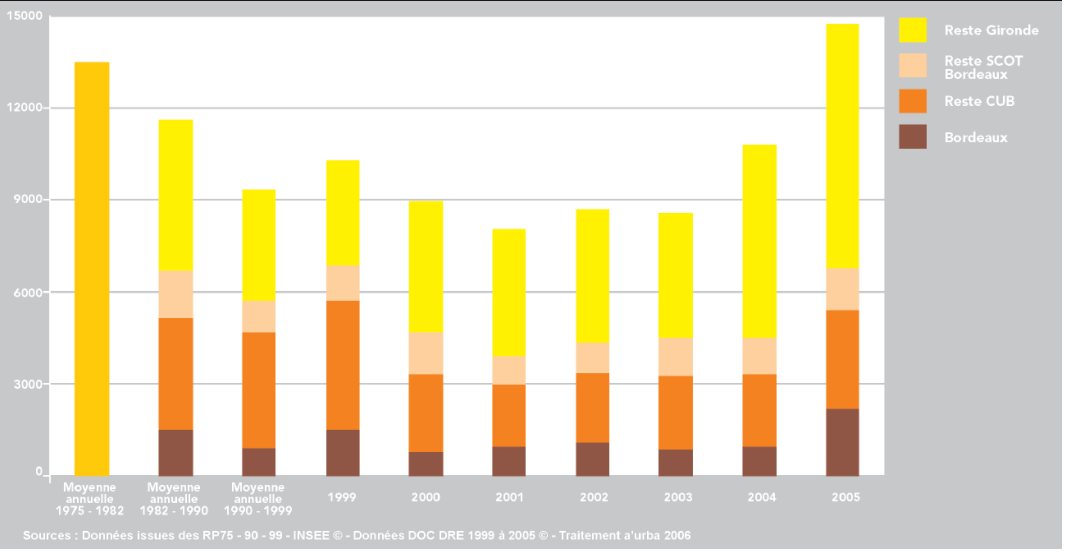
### Un espace fortement métropolisé par le système urbain bordelais jusqu'en 1999



En 1999, l'espace girondin était organisé autour de 3 principaux systèmes urbains, eux-mêmes structurés autour de bassins d'emploi importants, Bordeaux, Arcachon et Libourne, et d'une multitude de petits systèmes urbains. Dans cette organisation, la prédominance du système urbain bordelais apparaît incontestable. Principal bassin d'emploi du département (2 girondins sur 3), il a développé jusqu'en 1999 une très large aire d'influence s'étendant sur 167 communes, soit plus d'un tiers de la surface du département, à l'image de la forte dispersion existante des lieux de résidence.

**//** Un système urbain est défini comme une unité urbaine comprenant au moins un pôle d'emploi majeur, c'est à dire une commune ou un ensemble de communes comportant sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres et au moins 800 emplois. Son aire d'influence est déterminée en fonction du lieu de résidence et du lieu d'emploi des populations. Elle correspond à toutes les communes dont les actifs travaillent à plus de 30 % dans le système urbain. **//**

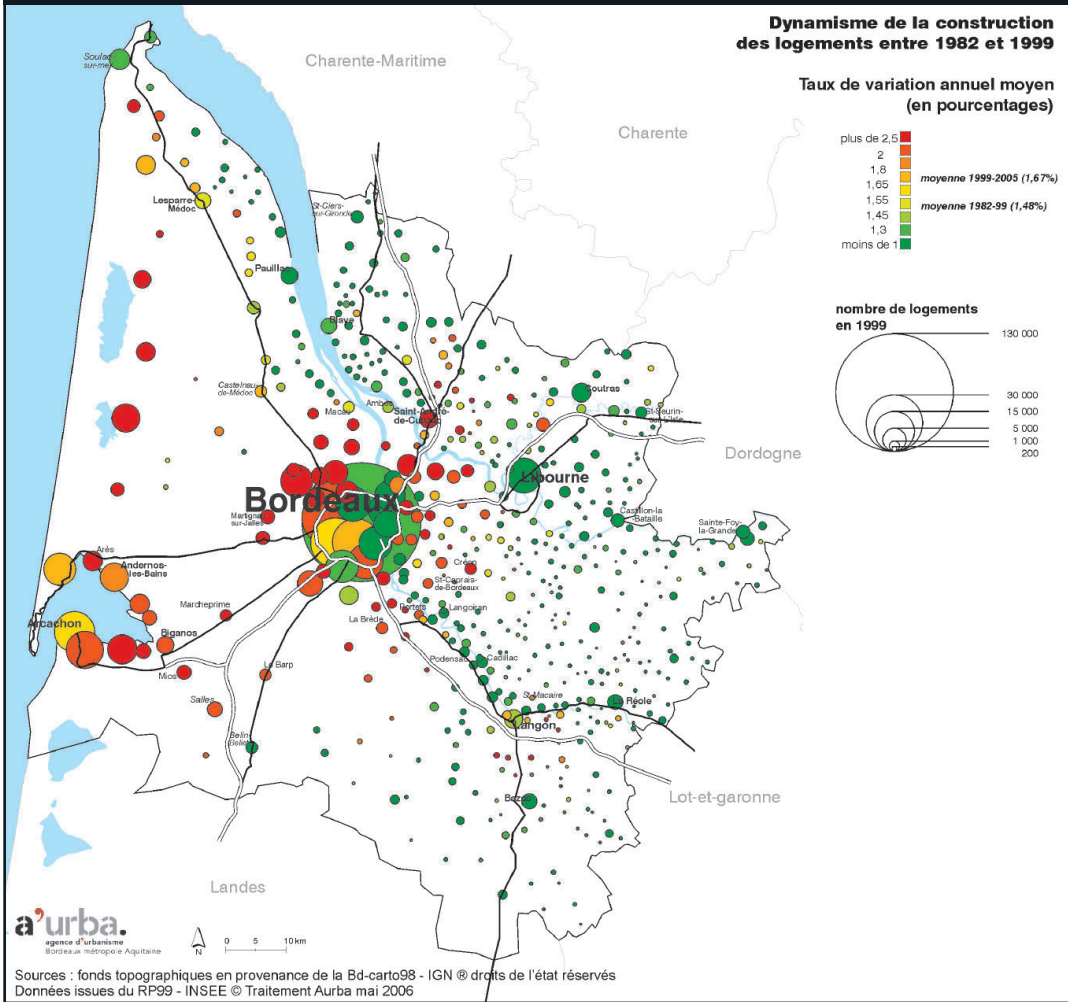
### Une croissance urbaine qui bénéficie principalement depuis 1999 aux territoires situés en dehors du SCOT bordelais



Depuis 2004, la part de la Gironde hors schéma directeur de l'agglomération bordelaise n'a jamais été aussi importante dans la construction de logements qu'aujourd'hui. Alors qu'elle constituait seulement 33 % de la production totale de logements en 1999, elle représente depuis plus de 50 % de la construction girondine actuelle. Plus particulièrement, en 2004 et 2005, ce territoire concentrait respectivement 59 % et 54 % de la production globale.

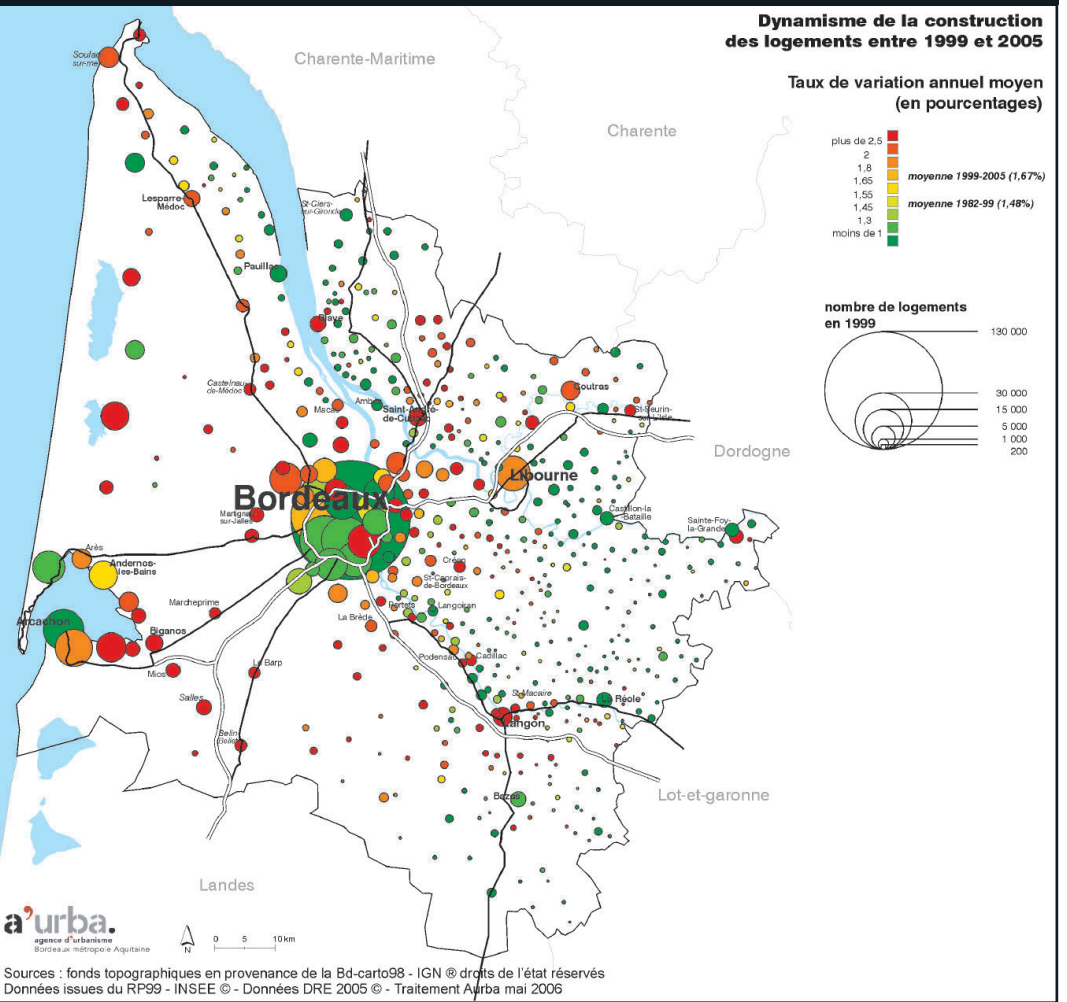
Parallèlement, on assiste à une baisse conséquente du poids de la CUB dans la construction girondine, même si la production reste très conséquente sur ce territoire. Ainsi, à l'échelle du département, la CUB ne représentait en 2005 plus que 37 % de la production (32 % en 2004) contre 55 % entre 1999. Enfin, le graphique montre très bien la reprise du dynamisme de Bordeaux en 2005, qui peut être attribuée en grande partie aux opérations d'investissement locatif.

### Un développement concentré jusqu'en 1999 sur l'ouest du département



Entre 1982 et 1999, l'Ouest du département concentre près de 80 % de la production de logements, localisée principalement autour de l'agglomération bordelaise et du Bassin d'Arcachon dont les taux de variation moyen dépassent généralement 2 % par an, soit une augmentation globale de 40 % du parc en moins de 20 ans dans ces secteurs. Le développement du littoral est important mais reste particulier car il résulte en grande partie du phénomène de balnéarisation.

### Une croissance urbaine qui s'éparpille depuis 1999 sur le territoire girondin



La construction de logements depuis 1999 s'est intensifiée avec un taux de variation annuel moyen supérieur à la période précédente (1,67 % contre 1,48 %). Cette reprise porte ainsi à 140 000 logements en cours de réalisation en 2005 sur l'ensemble du département. Au-delà du volume important de production, c'est bien la dispersion de la construction sur les territoires girondins qui reste particulièrement remarquable.

# Une opportunité pour le développement local mais des conséquences préoccupantes

Pourquoi faudrait-il maîtriser la croissance urbaine alors qu'elle présente des aspects positifs, notamment en terme de redynamisation de certains territoires ? En quoi la redistribution des fonctions urbaines vers les communes périurbaines ou rurales pose-t-elle réellement problème aujourd'hui alors qu'elle ne rencontre aucune hostilité de la part de la population qui, au contraire, y trouve des perspectives de vie meilleure ? Quelles sont, concrètement et objectivement, les aspects ou les conséquences de la croissance urbaine qui s'avèrent problématiques pour l'avenir ? Même si les termes d'étalement urbain et de mitage suffisent à savoir intuitivement de quoi il retourne, le processus reste insidieux : « son apparence bénigne masque sa réelle gravité ». Car c'est finalement dans le long terme, voire le très long terme, que les effets se feront véritablement sentir, rendant d'autant plus difficile une réelle prise de conscience de l'opinion publique.

## Des conséquences palpables aujourd'hui

### L'augmentation et l'allongement des déplacements automobiles

La dispersion des lieux de résidences et la déconcentration des activités et des emplois ont eu pour principale conséquence l'incessante augmentation des déplacements automobiles et l'allongement des distances quotidiennes parcourues.

//

**Aujourd'hui, le temps moyen de déplacement dans les grandes agglomérations de province a tendance à dépasser une heure par jour alors que jusqu'à présent, cette durée constituait la limite maximum supportable par les habitants. //**

Cette situation pose aujourd'hui de véritables problèmes, tant d'un point de vue fonctionnel que de celui des conditions de vie de la population :

- la saturation des agglomérations en terme de fonctionnement qui oblige les décideurs publics à trouver, aux prix d'investissements souvent colossaux, des solutions alternatives, notamment pour rendre aux transports en commun leur efficacité et leur attractivité ;
- une détérioration générale du cadre de vie (nuisances sonores, pollution atmosphérique, dégradation du patrimoine bâti, etc.) ;
- une dégradation certaine de la santé publique, liée à la pollution atmosphérique.

### La consommation excessive d'espace pour l'urbanisation

L'élargissement du marché foncier vers la périphérie des villes a généré une offre foncière nouvelle, abondante et relativement bon marché qui a permis de développer des modes d'urbanisation particulièrement consommateurs d'espace. En particulier, dans le domaine de l'habitat, la prédominance d'habitat individuel, notamment diffus, a induit une surconsommation d'espace par logement. Cette consommation d'espace a des incidences indéniables aujourd'hui :

- l'épuisement du capital foncier au détriment des ressources naturelles et paysagères ;
- le report de l'offre foncière nécessaire au développement des agglomérations toujours plus éloignée géographiquement ;
- des surcoûts d'aménagement et de viabilisation des nouveaux espaces bâtis, en particulier dans le cas de constructions dispersées (mitage) ;
- une faible rentabilité des équipements (infrastructures, transports collectifs, collecte des ordures ménagères, etc.).

//

**En 1999, on estimait que la plupart des agglomérations françaises avait consommé la quasi-totalité de l'espace « urbanisable » défini en 1970 pour un gain de population deux à trois fois inférieures à celui prévu à l'époque.<sup>1</sup> //**

Une étude réalisée par la FNAU en 1992 sur plusieurs agglomérations françaises estimait que la surface urbanisée par habitant en France entre 1954 et 1990 était passée de 200 à 300 m<sup>2</sup>, démontrant ainsi l'ampleur de la surconsommation foncière.

L'agglomération bordelaise a suivi la même tendance. Sur l'aire du schéma directeur, la surface urbanisée est passée de 210 à 340 m<sup>2</sup> entre 1973 et 1996 avec au bilan, un doublement de la tâche urbaine en 20 ans pour un gain de population de seulement 20 %.

Aujourd'hui, le foncier dans les territoires centraux est devenu rare et cher, obligeant naturellement les populations à aller plus loin en périphérie.

### La disparition d'espaces naturels et agricoles de qualité

Dans les territoires périurbains et ruraux, la pression foncière a pour incidence directe le recul progressif de l'activité agricole et la disparition de certains espaces naturels qui participent pourtant fortement à l'équilibre, la qualité et l'identité des territoires périurbains ou ruraux.

//

**On assiste à un appauvrissement, humain avec le départ des agriculteurs, écologique en raison de la disparition des espèces animales et de la diminution des types de production, et esthétique car les surfaces sont finalement revêtues d'une couverture plus monotone ou pire encore laissées à l'abandon.<sup>2</sup> //**

Le recul de l'activité agricole est certes lié à des causes endogènes mais elle souffre également de la concurrence, pour l'espace largement en faveur du terrain à bâtir, et de sa difficile cohabitation avec l'urbanisation, les relations devenant parfois très conflictuelles (bruits des engins, odeurs liées à certaines activités, pulvérisation pour traitements des cultures, etc.). Ainsi, l'apparition de friches éparpillées sur les territoires périurbains, la perte progressive de cohérence et d'équilibre dans les rapports ville-campagne qui prévalaient autrefois et l'absence de réflexion paysagère, posent aujourd'hui la question de l'avenir de ces espaces en terme d'usage et d'entretien.

### La banalisation et l'uniformisation des paysages périurbains et ruraux

Depuis près de trente ans, tant dans les secteurs pavillonnaires que dans les zones d'activités, l'urbanisation se développe principalement selon des modes de production urbains standards, peu soucieux du territoire dans lequel ils s'inscrivent, qui ont pour effet d'uniformiser considérablement nos paysages : lotissements de faible qualité avec lots « calibrés », constructions « standardisées », voies en impasse et aires de retournement, etc.

//

**En France, en 2004, 1 maison individuelle sur 2 a été réalisée par l'intermédiaire d'un constructeur, soit plus de 100 000 maisons.<sup>3</sup> //**

De plus, généralement, avant d'être investis, ces futurs espaces urbains font quasi-systématiquement l'objet d'un déboisement massif qui ne favorise pas l'intégration paysagère des opérations et dont les conséquences restent lisibles longtemps. Car au-delà du temps que nécessite un reboisement, il est relativement rare que les populations s'attachent à pérenniser les essences locales.

Ainsi, en France, en 2004, 190 000 maisons individuelles ont été construites dont 53 % par l'intermédiaire d'un constructeur de maisons individuelles, 18 % par un promoteur, 4 % par un architecte, le reste (25 %) s'effectuant hors de ces trois statuts<sup>3</sup>.

1. *Le Périurbain, dossier d'information et de prospective*. Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 1999.
2. Rapport Larcher, Sénat, 1998.
3. *Effets du prêt à taux zéro sur le développement des territoires périurbains et ruraux*, François Wellhoff, Rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées, 2004.

## Des perspectives inquiétantes

### La raréfaction des ressources énergétiques

Dans un contexte de forte croissance démographique et donc d'augmentation des besoins énergétiques, la raréfaction avérée des énergies fossiles non renouvelables (gaz naturel, pétrole, etc.) apparaît aujourd'hui particulièrement préoccupante en particulier dans la situation de très forte dépendance à l'automobile et de faible investissement de la collectivité en matière de solutions alternatives. Cette situation risque à terme de peser de plus en plus sur le budget des ménages et de remettre en question à moyen terme les modes de vie et d'organisation de nos territoires.

### Le risque de relégation en périphérie des agglomérations des populations fragiles

L'habitat individuel en périphérie est perçu pour beaucoup comme la démonstration d'une certaine réussite sociale et le symbole d'un aboutissement personnel. Néanmoins, ces aspirations se font, dans beaucoup de cas, au prix de sacrifices « périlleux ». Supposant inéluctablement de s'éloigner des villes, de s'endetter plus longtemps et de consacrer une part souvent très importante des revenus aux remboursements et aux déplacements, certaines familles se retrouvent en grande difficulté, notamment lorsqu'elles sont confrontées à une perte d'emploi ou une rupture dans leur vie familiale rarement envisagée dans les parcours résidentiels. Ainsi, au travers du mythe de l'ascension sociale, on assiste bien dans certains territoires à des phénomènes de relégation spatiale et sociale d'une certaine couche de la population, posant ainsi la question de la captivité des populations et de leur rôle dans la ville d'aujourd'hui.

### La progression actuelle du prix du foncier dans les agglomérations

Aujourd'hui, le parc privé des centres urbains est devenu financièrement quasi-inabordable pour une partie de la population et le parc social trop peu développé et difficile d'accès (40 000 demandeurs en attente en Gironde). L'accession à la propriété reste alors souvent la dernière réponse pour certaines populations, au prix d'un éloignement toujours plus important de l'emploi, des équipements, des centres urbains, etc. Or, dans le contexte de forte progression générale des prix de l'immobilier et du foncier que l'on vit aujourd'hui, l'éloignement des ménages, aux revenus modestes ou moyens, des centres urbains risque de se renforcer et creuser des disparités encore plus fortes entre les populations.

# Une stratégie commune à développer et à décliner par grand territoire

## Une stratégie à développer à l'échelle de la Gironde

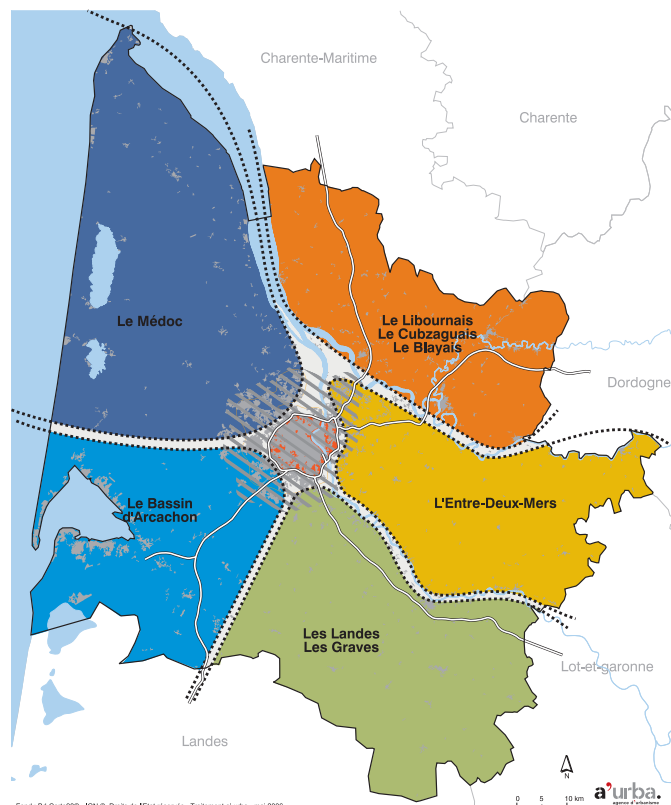
Aujourd'hui, la maîtrise de l'étalement urbain ne peut en aucun cas trouver de réponse satisfaisante dans des démarches individuelles ou isolées et repose nécessairement sur la mobilisation et la coordination de l'ensemble des acteurs du développement urbain. Parallèlement, les tendances récentes démontrent que cette question doit indiscutablement être appréhendée à l'échelle départementale par la mise en œuvre d'une stratégie globale qui permette d'accompagner dans de bonnes conditions la croissance urbaine dans les territoires qui la composent et de trouver un équilibre de développement entre eux.

## Une stratégie à décliner en projets à l'échelle des territoires girondins

La Gironde étant composée de plus de 500 communes, il semble difficile de croire en la réalisation d'un projet territorial spatialisé à l'échelle départementale. Néanmoins, la mise en œuvre d'une stratégie globale peut trouver des réponses à une échelle plus réduite avec la déclinaison par grands territoires de projets partagés qui permettraient de répondre aux enjeux spécifiques à chaque territoire, tout en garantissant une cohérence d'ensemble à l'échelle de la Gironde, et constitueraient le cadre des actions communales et/ou intercommunales.

Sur la base de critères à la fois fonctionnels, historiques, géographiques et culturels, cinq grands territoires de cohérence ont été identifiés : le Médoc, le Bassin d'Arcachon, les Landes et Graves, l'Entre-Deux-Mers et le Libournais - Cubzaguais - Blayais.

Indépendants de toute limite existante, ces territoires ne connaissent pas véritablement de cadres institutionnels ou juridiques à proprement parler, ce qui pose la question de la mise en œuvre de tels projets, tant dans leur construction que dans leur portage.



## Des « espaces de pertinence » à inventer

Les territoires restent des espaces librement créés dont les limites relèvent de la décision des collectivités, en s'appuyant sur le principe de libre association. Ils doivent constituer des espaces d'échange, de partage et de projets dont les habitants et les élus se sentent parti prenants permettant d'appréhender les dynamiques à l'œuvre à une juste échelle, de partager des enjeux communs et de dépasser l'opposition ville / campagne. En effet, l'objet n'est pas de développer une stratégie défensive, vis à vis d'une agglomération par exemple, mais bien d'échanger, de partager et de construire collectivement.

