

Publié le 25/02/2012 à 06h00 | Mise à jour : 25/02/2012 à 09h10  
 Par **Jean-Denis Renard**

## « Les hauts revenus tirent les prix du foncier »

Pour le directeur de l'Institut d'urbanisme de Bordeaux, un retour à de vraies politiques foncières est nécessaire.



Maurice Goze, directeur de l'Institut d'urbanisme de Bordeaux. (photo Salinier Quentin/«so »)

Maurice Goze est le directeur de l'Institut d'aménagement, de tourisme et d'urbanisme de Bordeaux, rattaché à l'université Bordeaux 3.

### Sud Ouest. L'étalement urbain est-il une vieille histoire ?

Maurice Goze. Le mot périurbain a fait son entrée dans le dictionnaire en 1966... Ce phénomène s'est ensuite accéléré, à l'échelle aquitaine, française et même mondiale. L'étalement urbain n'est qu'une des formes de la périurbanisation. Il est marqué par la dispersion et le gaspillage d'espace. Le périurbain recouvre des réalités physiquement et socialement très différentes. La caractéristique commune est la présence importante des classes moyennes du fait de l'accession à la propriété en maison individuelle. Présente autour des villes moyennes, la périurbanisation est accentuée autour des métropoles. Bordeaux par exemple attire des populations nombreuses aux pouvoirs d'achats très différents. Les hauts revenus tirent les prix du foncier, ce qui entraîne la migration d'une bonne partie des ménages vers les périphéries, à une portée « raisonnable » du lieu de travail.

### Quelles sont les autres causes ?

Face à la rareté et aux prix de l'immobilier et du foncier bien localisé, les ménages ont tiré parti de l'amélioration des moyens de transport, à savoir la réalisation des infrastructures et la hausse du taux de motorisation (NDLR : le nombre de voitures des ménages). D'une manière plus nuancée, on peut dire que les aides à l'accession à la propriété ont contribué à la tendance parce que les ménages avaient avant tout envie de maisons individuelles. Ce désir profond est constaté depuis 1946.

### Y a-t-il des raisons plus psychologiques au départ loin de la ville ?

Le désir de la « campagne inventée », le besoin de nature peut jouer pour certaines couches sociales qui auraient les moyens d'acheter en ville. Le périurbain est aussi parfois, pour certains ménages, le moyen de prendre leurs distances avec des populations avec qui elles ne veulent pas cohabiter. Du côté de l'offre foncière, on constate la diminution du nombre d'opérations d'aménagement, y compris des lotissements. On pointe du doigt la qualité parfois médiocre de certains lotissements, mais on oublie que l'essentiel de l'habitat individuel se réalise en diffus, au cas par cas.

### Y a-t-il un fait régional sur cette question ?

La région, et plus particulièrement la Gironde, est concernée par la

dispersion de l'habitat. Il y a de l'espace de qualité, ce qui contribue à l'attractivité de la métropole bordelaise, du littoral, et du BAB (Bayonne-Anglet-Biarritz) lequel combine la dimension urbaine et littorale. C'est aussi culturel, à travers une tradition d'habitat de faible densité.

### **Depuis quand la périurbanisation est-elle considérée comme un problème ?**

A la fin des années 1970 se produit une prise de conscience de la périurbanisation et du mitage de l'espace rural, c'est-à-dire l'apparition d'un habitat très dispersé dans des communes qui sont encore profondément rurales. Il s'accompagne d'un déclin démographique des villes-centres qui affecte même les banlieues dans les années 1980. Le deuxième temps de la prise de conscience, c'est celui de l'accélération de la mondialisation de l'économie. Elle se produit en lien avec la révolution des communications qui provoque la métropolisation, c'est à dire la concentration des populations et des activités au profit des plus grandes agglomérations. Les migrations domicile-travail deviennent alors plus massives et plus lointaines. Mais le temps de trajet reste à peu près le même jusqu'aux portes de l'agglomération. En effet, les infrastructures de transport ne contribuent pas seulement à améliorer la desserte de territoires déjà urbanisés mais poussent toujours plus loin l'urbanisation. C'est vrai pour Bordeaux comme pour de nombreuses autres villes.

#### **PUBLICITÉ**

### **Quel serait l'impact d'un grand contournement autoroutier de Bordeaux sur le tissu périurbain ?**

Tout dépend de quoi on parle : un contournement ou une super-rocade ? Si cette infrastructure devait être pensée comme un « évitement urbain », elle n'aurait peut-être pas d'impact particulier. Si elle devait se transformer en arrosoir périurbain par ses sorties, elle contribuerait à repousser encore plus loin l'urbanisation en distribuant le trafic autour de Bordeaux. On voit que les grands élus sont devenus très prudents sur ce sujet dans leurs positions respectives.

### **Qu'en est-il de la hausse attendue des prix du pétrole, qui fragilise le budget des ménages possédant deux voitures ?**

Le coût des carburants est un facteur qui ressurgit périodiquement mais on ne constate pas d'effet significatif pour l'instant. D'autre part, si la périurbanisation valorise les terrains des propriétaires fonciers et peut redynamiser certaines communes, elle a aussi des coûts collectifs. Citons le coût des infrastructures de voirie et de réseaux à construire, des équipements à créer à un endroit pour les fermer à un autre, les écoles par exemple, les exigences de services d'une population venue de la ville. Ces charges ne sont pas toujours supportées là où elles se créent. S'y ajoutent la dégradation des paysages, le gaspillage foncier, la désorganisation de l'agriculture, les atteintes à la biodiversité. La population n'a pas forcément conscience de ces questions au moment où elle réalise son investissement, pas plus qu'elle n'a conscience de participer à un phénomène important sur le long terme, la production de gaz à effet de serre (NDLR : ceux qui provoquent le réchauffement climatique) du fait des transports et du chauffage individuel. La loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) de 2000, et, à nouveau, la loi Grenelle 2 pour l'environnement en 2010 tentent de maîtriser ces problèmes.

### **Ces dispositifs ont-ils été efficaces ?**

En matière d'urbanisme, les lois mettent du temps à produire leurs effets. Des décrets d'application de la loi Grenelle 2 ne sont toujours pas sortis deux ans après. C'est aussi un problème de culture politique locale. Il faut du temps et de la pédagogie pour que les élus adhèrent au constat, puis aux solutions. Prenons le cas des établissements publics fonciers (NDLR : des établissements qui permettent de constituer des réserves foncières en amont d'opérations publiques d'aménagement). La loi qui les met en place date de 1991. Il a fallu plus de dix ans pour que les collectivités s'en emparent. Sur l'agglomération bordelaise, ce n'est toujours pas fait. Enfin, il y a divergence de vue entre les communes denses et les communes périurbaines, qui attendent un développement légitime. Ceci se manifeste clairement au moment de l'élaboration des SCOT (schémas de cohérence territoriale). On le voit bien au SYSDAU (NDLR : le

syndicat mixte qui regroupe les 93 communes de l'aire métropolitaine bordelaise). Néanmoins, il y a des résultats. Si la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) progresse moins vite démographiquement que son espace périurbain, la ville de Bordeaux a commencé à engranger les effets de son renouvellement urbain et certaines banlieues ont renversé la tendance. Les logiques de densification, en particulier autour des axes du tramway de la CUB, devraient permettre de capter une bonne part de la population qui arrivera en Gironde dans les quinze ans qui viennent. Mais, l'enjeu n'est plus seulement de permettre à la CUB de capter plus de population, il est de structurer les territoires girondins, particulièrement l'espace métropolitain bordelais qui la déborde depuis longtemps.

### **Tout le monde ou presque est d'accord pour freiner l'étalement mais aucune commune n'est prête à sacrifier ses intérêts...**

C'est tout le problème du « penser global, agir local ». Les communes restent dans des logiques concurrentielles sur leur développement. Il faut leur permettre un développement partagé et mieux coordonné

### **Les intentions politiques peuvent-elles aller contre la logique induite par les prix du foncier ?**

Cela suppose la mise en place de véritables politiques foncières, qui ont été abandonnées depuis la décentralisation. Des politiques qui soient capables d'anticiper les besoins, autour de l'agglomération bordelaise comme sur le littoral. Sur le bassin d'Arcachon, on rencontre aujourd'hui des tendances qu'a connues l'agglomération bordelaise avec des pertes de population sur le noyau très urbanisé et une explosion démographique à proximité. Les prix y dépendent à la fois de la qualité des espaces, de leur rareté et des revenus des ménages qui viennent s'y établir. Ce sont les personnes aisées qui contribuent à la hausse des prix. Ce qui exclut une bonne partie de la population autochtone, obligée d'aller se loger dans l'entre-deux de l'agglomération bordelaise et de l'agglomération arcachonnaise, et sur le nord des Landes.

### **Quels seraient les bons leviers pour agir sur l'étalement ?**

Agir par la planification, les transports collectifs et sur la densité dans la qualité, ce qui ne signifie pas construire des tours et des barres. On peut par exemple faire de l'habitat individuel relativement dense. Il faut proposer un panel de formes urbaines. On peut privilégier une urbanisation de bourgs plus favorable aux transports collectifs. Le périurbain à lui aussi droit à un urbanisme de qualité. Ceci suppose beaucoup de pédagogie à destination des élus comme des citoyens. La périurbanisation est un enjeu de gouvernance commun à la Région, au Département et aux intercommunalités.

À lire aussi

**Ville, cité : la tentation de l'étalement**

**La Rochelle : la fin des villes à la campagne**

**Landes : comment loger 30 000 habitants d'ici 2030 ?**