



HAL
open science

Evaluation des TCSP : la ligne D du métro de Lyon, élément de développement et de valorisation de l'espace urbain

H. Sanson, A. Grandguillot, J. Saraillon, Martine Meunier, Patricia Varnaison

► To cite this version:

H. Sanson, A. Grandguillot, J. Saraillon, Martine Meunier, Patricia Varnaison. Evaluation des TCSP : la ligne D du métro de Lyon, élément de développement et de valorisation de l'espace urbain. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 1999, 148 p., graphiques, figures, tableaux, 21 références bibliographiques. hal-02150539

HAL Id: hal-02150539

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150539v1>

Submitted on 7 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Évaluation des transports en commun en site propre

*La ligne D
du métro de Lyon,
élément de développement
et de valorisation
de l'espace urbain*

Monographie



Ministère de l'Équipement,
des Transports et du Logement



Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques



Direction Départementale de l'Équipement du Rhône



Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Lyon

Collection Rapports d'étude

Publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation.
Publications susceptibles d'être amendées ou complétées ultérieurement.

Le Certu publie aussi les collections : dossiers, références, débats.
Catalogue des publications disponible sur <http://www.certu.fr>

Ont collaboré à la réalisation de ce document :

Hubert SANSON, assisté de Marc GIBERT, Gaston QUINCIEU, Odile PEYRARD du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lyon.

Un groupe de travail a suivi et apporté son avis et sa contribution à ce document, avec la participation :

- de la Communauté Urbaine de Lyon (Michel SOULIER),
- du SYTRAL (Alexis STEYAERT),
- de l'Agence d'Urbanisme (Jacques GAGNEUR),
- de la DDE du Rhône (Anne GRANGUILLOT et Jean SARRAILLON),
- du CERTU (Martine MEUNIER et Patricia VARNAISON)

Des informations et traitements des données ont été aimablement fournis par :

- Michel BUISSON de l'Agence d'Urbanisme du Grand Lyon,
- Claude PEYRARD du SUR (Communauté Urbaine de Lyon),
- Robert VACHEUX et Jean-Claude VERT de l'OTIF (Communauté Urbaine de Lyon),
- Pascale FOUCHERE de l'Observatoire Immobilier (Communauté Urbaine de Lyon).

NOTICE ANALYTIQUE

Organisme commanditaire : CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques 9, rue Juliette Récamier 69006 Lyon Tel : 0 472 74 58 00 Fax : 0 472 74 59 00 DDE : Direction départementale de l'Équipement du Rhône 33 rue Moncey 69421 Lyon cedex 03			
Titre : Evaluation des TCSP / Monographie			
Sous-titre : La ligne D du métro de Lyon, élément de développement et de valorisation de l'espace urbain		Langue : Français	
Organisme auteur CETE de Lyon H. Sanson		Coordonateurs DDE : A. Grandguillot, J. Saraillon CERTU : Martine Meunier (URB) Patricia Varnaison (MOB)	Date d'achèvement juin 1999
Remarques préliminaires : Le CERTU a entrepris l'élaboration de méthodes et d'outils pour un processus continu d'évaluation des TCSP, en s'appuyant sur les travaux déjà réalisés ou en cours d'expérimentation comme ceux de l'agglomération lyonnaise. Au-delà des résultats de l'étude elle-même, sur l'observation de l'impact d'un TCSP et le développement urbain, cette monographie nous apporte un regard particulier sur une méthode innovante qui s'appuie sur une approche qualitative, notamment d'enquête auprès des acteurs privés. Elle nous montre aussi comment se pratique le partenariat pour définir des objectifs communs d'étude qui conduisent à limiter l'observation statistique aux questions posées tout en associant les collecteurs de données.			
Résumé : En réponse à la question des effets structurants, ou d'impact sur la dynamique urbaine, de la ligne D du métro à Lyon, l'étude apporte les éclairages suivants : <ul style="list-style-type: none">■ Malgré la crise de l'immobilier qui a touché l'agglomération lyonnaise de 1991 à 1997, le corridor du métro reste un des secteurs les plus dynamiques de l'agglomération.■ Les effets de cette dynamisation et de cette valorisation sont en définitive limités au secteurs desservis de l'hypercentre et de la première couronne,■ Le rééquilibrage des quartiers périphériques n'est effectif qu'en termes de mobilité (désenclavement et mobilité accrue des populations)■ Un renforcement du poids de la centralité urbaine sur le plan commercial se constate,■ Un développement excessif de certains produits s'observe, comme les petits logements et le logement étudiant.			
Mots clés : Evaluation socio-économique, infrastructures de transport, transport en commun en site propre, métro, tramway, mesures d'accompagnement, requalification urbaine, impact urbain, foncier, rôle de acteurs, emplois, accessibilité quartiers sensibles, effets induits, effets structurants		Diffusion : Libre	
Nombre de pages : 120 pages	Prix : 70 F	Confidentialité : Non	Bibliographie : Oui

SOMMAIRE

	PAGES
PREAMBULE	01
INTRODUCTION	03
SYNTHESE	05
PARTIE 1 : PRESENTATION DE LA DEMARCHE	17
A - Démarche et méthode	19
B - Les questionnements des maîtres d'ouvrage	22
PARTIE 2 : DYNAMIQUE URBAINE DU CORRIDOR METRO LIGNE D	29
A - Rétrospective de la construction neuve sur l'agglomération lyonnaise	31
B - Nature des projets de construction neuve sur le périmètre métro	41
PARTIE 3 : COMPORTEMENTS DES ACTEURS DANS LEUR CHOIX DE LOCALISATION	55
A - L'intervention publique de la Communauté Urbaine : la programmation et réalisation des ZAC	56
B - La stratégie de localisation des opérateurs immobiliers	58
C - Rôle de la ligne D du métro dans le choix de localisation des ménages aux abords de la ligne D	66
PARTIE 4 : IMPACT DU MÉTRO SUR LES PRATIQUES SOCIALES ET COMMERCIALES	75
A - L'arrivée du métro dans un quartier d'habitat social : exemple du quartier Mermoz	77
B - L'évolution de l'activité commerciale dans l'agglomération lyonnaise (hypercentre et centres secondaires) et utilisation des transports collectifs	87
PARTIE 5 : ANALYSE DETAILLEE DES STATIONS DE METRO LIGNE D	95
A - Le découpage d'étude	97
B - Etat initial avant la mise en service de la ligne D : Présentation des quartiers en 1990	99
C - Dynamiques foncières et immobilières des différents territoires du corridor	115
ANNEXES :	
1- Bibliographie	
2- Tableau récapitulatif des ZAC	
3- Liste des entretiens - Partie 3-B	
4- Guide d'entretiens et questionnaire téléphonique	

PREAMBULE

Cette étude commandée par la DDE du Rhône dans le cadre de l'évaluation qu'impose la LOTI au maître d'ouvrage dans son article 14¹, trouve également son origine dans une réflexion plus large conduite par le CERTU sur la recherche d'éléments de méthode pour mieux prendre en compte l'urbanisme dans le suivi des réalisations de TCSP.

De l'analyse bibliographique réalisée pour repérer les expériences innovantes d'observation en la matière dans certaines agglomérations, il est apparu que la plupart, malgré des outils perfectionnés et de gros investissements d'études, avait beaucoup de difficulté à trouver réellement les effets d'un TCSP sur le développement urbain.

Le CERTU ayant lancé une réflexion pour apporter des éléments de méthode pour rendre ces études de suivi et d'observation plus opérantes, notamment dans la durée, cette monographie s'est voulue une occasion d'expérimenter immédiatement la méthode.

A ce contexte de respect de la LOTI, il faut ajouter aussi celui de la loi sur l'Air qui impose désormais aux agglomérations de plus de 100 000 habitants, l'élaboration d'un PDU. La ville de Lyon précurseur en la matière est donc un site particulièrement intéressant pour cette expérimentation.

Plus précisément, parmi les méthodes actuellement utilisées pour mesurer les effets sur la ville, 2 points faibles nous avaient particulièrement frappé : l'absence d'objectifs clairs dans les démarches et l'ampleur des diagnostics qui en découlaient. C'est pourquoi au-delà du résultat que cette monographie apporte sur les effets de l'ouvrage dans le développement urbain, ce qui nous intéresse ici c'est l'approche plus sensible de la question avec notamment le travail de définition des objectifs de l'étude en partenariat, qui a conduit à limiter l'observation statistique aux questions posées et en associant les collecteurs de données.

Cette démarche nous semble exemplaire pour les approches futures dans d'autres contextes que celui de Lyon surtout dans le cadre nouveau d'élaboration des PDU.

¹ La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, dite LOTI, a préconisé la réalisation d'évaluations économiques et de bilans des grands projets d'infrastructures. Un décret d'application de juillet 1984 précise qu'un bilan des effets économiques et sociaux doit être établi par le maître d'ouvrage au moins 3 ans et au plus 5 ans après la mise en service de l'ouvrage.

INTRODUCTION

La ligne D du Métro de Lyon est la 4^{ème} ligne du réseau lyonnais de TCSP ; elle recoupe les deux lignes principales (A et B) et aboutit à 2 gares SNCF (Vénissieux et Vaise) : ainsi elle contribue à structurer un réseau maillé d'une trentaine de kilomètres.

Son tracé dessert l'extension du centre en rive gauche du Rhône et un ensemble de quartiers très différents (dont le quartier d'habitat social de Mermoz) et assez éloignés du centre ville.

Les objectifs et contexte de l'étude :

Les objectifs de l'étude étaient de deux ordres :

- Engager la réalisation du bilan LOTI cinq ans après la mise en service de la ligne D, au moins sous l'aspect développement urbain et foncier.
- Mettre en œuvre une démarche expérimentale collant aux préoccupations des partenaires et valorisant au mieux les informations disponibles localement.

Parallèlement, une réflexion a été engagée avec les partenaires locaux (SYTRAL, Communauté Urbaine de Lyon, DDE du Rhône et CERTU) pour définir le cahier des charges du bilan LOTI. Cette réflexion engagée durant l'été 1995 a été interrompue fin 1995, le SYTRAL ayant décidé de lancer l'étude d'un PDU d'agglomération.

Cette étude a été commandée et financée par la Direction Départementale du Rhône et le CERTU.

Le SYTRAL et la Communauté Urbaine de Lyon ont été associés à son déroulement et ont coopéré à sa réalisation en missionnant les services communautaires pour appuyer le CETE dans la recherche des sources disponibles (études d'impact, études diverses...) et en fournissant à titre gratuit les différentes données extraites du Système Urbain de Référence et traitées sur le découpage élaboré pour l'étude.

Résultats et limites :

Cette étude s'est appuyée sur une série d'entretiens et d'enquêtes et l'utilisation des sources disponibles (notamment foncières et immobilières). Elle trouve ses limites :

- par le peu de recul existant entre la période d'étude 1996-1998 et la date de mise en service (fin 1991 - début 1993) : en effet, l'impact urbain d'un tel investissement est à rechercher sur le temps d'une durée plus longue...
- par la conjoncture immobilière locale défavorable (crise du marché des logements et bureaux de 1992 à 1996), qui a bloqué le dynamisme des acteurs immobiliers.
- Par les limites imposées par la méthode même (essentiellement recueil des données disponibles).

L'apport méthodologique de cette étude réside dans l'utilisation et la confrontation des sources très finalisées et qui permettent de décrire un panorama global ou détaillé par station et dont la pérennité dans le temps permet d'envisager un suivi régulier de type observatoire.

Le plan du document est le suivant :

Partie 1 : Présentation de la démarche, avec l'essentiel des questionnements des maîtres d'ouvrages.

Partie 2 : Dynamique urbaine du corridor Métro. Cadrage général sur la dynamique urbaine de l'axe métro dans l'agglomération dans un contexte de crise de l'immobilier.

Partie 3 : Comportement des acteurs dans leur choix de localisation, Communauté Urbaine de Lyon, opérateurs immobiliers et ménages.

Partie 4 : Impact du métro sur les pratiques sociales et commerciales à travers l'analyse d'un quartier d'habitat social (Mermoz) nouvellement desservi, et de l'activité commerciale de l'hypercentre, avec l'utilisation des TC en général et des TCSP en particulier pour les achats.

Partie 5 : Analyse détaillée des stations à travers un état initial 1990 (RGP) et les dynamiques foncières et immobilières des différents territoires, comparés avec l'agglomération et un secteur de référence proche.

Mots clés :

Impact - Métro - Marché foncier - Marché immobilier - Evolution - Urbanisme

NOTE DE SYNTHÈSE

I- LA DEMARCHE D'ETUDE

Entre Juillet et Novembre 1995, quatre ans après la mise en service du premier tronçon de la ligne D (décembre 1991), les différents partenaires impliqués dans la réalisation de la ligne D du métro, se sont constitués en groupe de travail pour définir le programme d'étude d'un bilan LOTI à mettre en œuvre en 1996.

Ainsi le SYTRAL (autorité organisatrice), la Communauté Urbaine de Lyon, la SLTC (exploitant du réseau) et l'Etat (DTT, DDE du Rhône et CERTU) se sont réunis avec le CETE pour élaborer ce programme de travail : une proposition de cahier des charges a été mise au point..., mais dès la fin 1995 le SYTRAL décidait de s'engager dans l'étude d'un Plan de Déplacement Urbain et reportait à plus tard ce bilan LOTI.

Les services de l'Etat (DDE du Rhône et CERTU) ont alors décidé d'engager au moins le volet d'étude d'impact foncier et urbain du bilan LOTI de la ligne D et ont commandé cette étude au CETE de Lyon en demandant aux autres partenaires de s'associer à ce bilan dans un comité de pilotage.

Il a été décidé d'organiser l'étude à partir des objectifs et préoccupations manifestés par les différents partenaires :

- au moment de l'étude d'impact de 1983,
- à l'occasion du groupe de travail bilan LOTI.

On peut les résumer ainsi :

SYTRAL :

- Constat d'une forte surestimation des prévisions initiales de clientèle en 1984,
- Recherche d'une meilleure rentabilité de l'infrastructure.

LA COMMUNAUTE URBAINE DE LYON (dite Grand Lyon) :

- Connaissance de l'impact économique sur le marché immobilier (surtout bureaux),
- Développement de solidarité entre les territoires et création de nouvelles centralités.

L'ETAT (DDE du Rhône et CERTU) :

- Impact sur le développement urbain : recentrage ou étalement, valorisation ou dévalorisation des quartiers,
- Equité sociale et politique de la ville : quelles améliorations apportées aux quartiers sensibles,
- Développement de méthodologies renouvelées.

A partir de ces questions, quatre thèmes ont été sélectionnés au vu des méthodes et des sources disponibles et aisément maîtrisables :

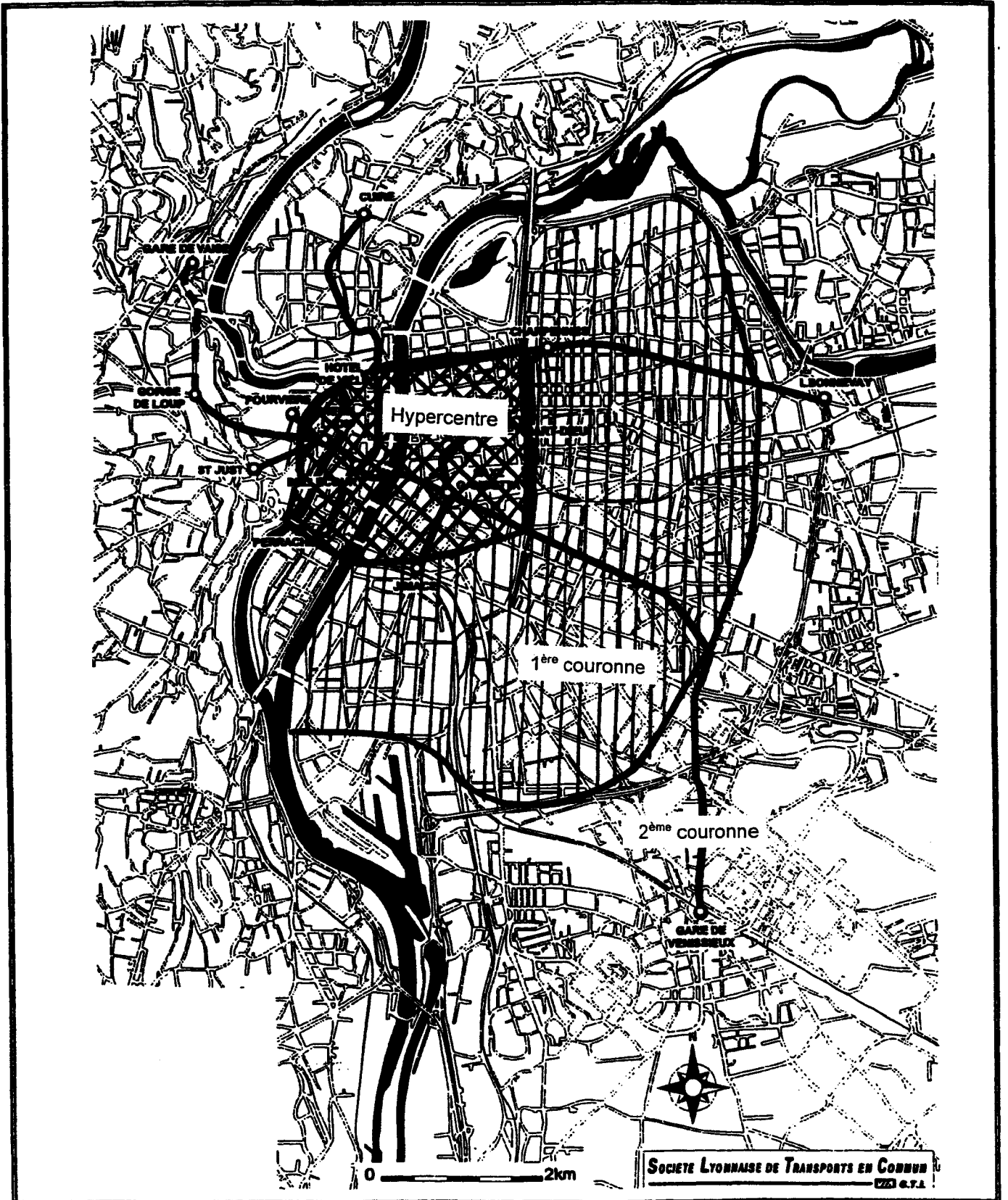
- 1) Le positionnement des acteurs publics et privés (par enquête).
- 2) L'activité économique par le biais des marchés immobilier et foncier (sources OTIF et observatoire immobilier).
- 3) Le renforcement ou non de la centralité, à travers l'évolution de l'activité commerciale (enquête-ménages sur les comportements d'achat).
- 4) L'effet de solidarité entre les territoires par une monographie sur le quartier Mermoz (enquête terrain).

Une fois ce programme agréé par les partenaires, le comité de pilotage constitué pour la durée de l'étude (période 1996-1997), a facilité la mobilisation des données disponibles et des services techniques (Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon et Système Urbain de Référence SUR : transactions foncières et immobilières de l'OTIF et observatoire immobilier du logement et bureaux neufs, recensement général de la population 1990).

Pour le traitement de l'information statistique disponible sur le tracé du métro, un double découpage d'étude a été pratiqué :

- **Un secteur Métro (ou corridor)** correspondant à la zone d'influence des 13 stations (périmètre compris dans un rayon de 500 à 600 mètres autour des stations) et constitué d'un ensemble d'îlots ou de sections cadastrales selon le niveau de précision des sources utilisées.
- **Un secteur de référence** correspondant à une double bande s'étendant de part et d'autre du corridor entre 500 et 1 000 m et servant de secteur de comparaison

CARTE DU RESEAU METRO LYONNAIS



II- PRESENTATION DES PRINCIPAUX RESULTATS D'ETUDE

A) Le site traversé par le tracé de la ligne D du métro

- **Une mise en service étalée dans le temps :**

Initialement prévue pour 1988, la mise en service a été retardée par des délais de travaux jusqu'en Décembre 1991, date à laquelle un premier tronçon de Gorge-de-Loup à Grange-Blanche a été ouvert ; puis le système de pilotage automatique MAGALY était testé sur le deuxième tronçon (de Grange-Blanche à la gare de Vénissieux) avant la mise en service de l'ensemble de la ligne en gestion automatique début 1993. Enfin, en cours d'étude, un dernier tronçon (Valmy-gare de Vaise) a complété la desserte du quartier de Vaise au Nord-Ouest (printemps 1997).

- **Un espace hétérogène :**

Ainsi le tracé complet d'une quinzaine de kilomètres dessert trois gares et traverse des quartiers très contrastés, en joignant les 2 périphéries ouest et sud-est (touchant les communes de Bron et Vénissieux) au centre presqu'île.

Centre ville : Presqu'île et Vieux-Lyon : centre d'affaires et historique (stations Bellecour - St-Jean)
Hypercentre, rive gauche : quartiers résidentiels denses (Guillotière - Saxe - Garibaldi)

Première couronne : Quartiers en mutation urbaine (Sans-Souci - Lumière, Grange-Blanche - Laënnec - Mermoz) et secteurs de Vaise (Gorge-de-Loup)

Deuxième couronne : Quartiers industriels et co-propriétés (Parilly - Vénissieux).

Les quartiers traversés ont des caractéristiques très différentes et des potentialités d'évolution variées :

Le centre est figé et n'évoluera que très peu au niveau immobilier et de ses fonctions.

La deuxième couronne correspond à un développement des années 60 avec des activités industrielles assez stables.

Les secteurs en mutation correspondent essentiellement à l'hypercentre Rive Gauche où l'habitat est de qualité variable et à la première couronne, marquée par un fort desserrement d'activités industrielles depuis 20 ans.

B) Le comportement des acteurs

B-1) L'intervention de la Communauté Urbaine par la programmation des ZAC

Dans les POS de 1985 et 1994, la Communauté Urbaine de Lyon a voulu "confirmer le processus de valorisation réciproque du tissu et du métro" sur les 3 lignes existantes et sur les lignes nouvelles (1985), et "favoriser le développement des activités tertiaires sur ces grandes voies de composition urbaine (Gambetta - A. Thomas), pour permettre un rapprochement entre transports en commun et activités" (1994).

Dans le cadre du POS, un certain nombre d'espaces disponibles, souvent d'anciens ténements industriels étaient couverts par des périmètres de ZAC, ou des zones à projet (ZP, correspondant à des zones de développement futur).

En annexe du POS de 1994, sur un ensemble de 33 ZAC prévues, 10 étaient positionnées dans le corridor Métro ou en périphérie immédiate. Il s'agit essentiellement d'opérations privées (7 conventionnées sur 10). Le calendrier de ces opérations montre une concentration des dates d'approbation sur la période 1986-1991, soit une bonne coïncidence avec les prévisions initiales de mise en service de la ligne D du Métro (1988).

Du fait de la crise de l'immobilier intervenue à partir de l'année 1991, les programmes prévus ont dû être réduits à la baisse et ont été orientés vers des produits susceptibles de se placer sur le marché : notamment le logement étudiant et les résidences services pour personnes âgées.

Courant 1997, ces opérations avaient réalisé en moyenne 62 % de leur programme, avec un engagement plus important des programmes de bureaux (81 %), qui globalement ne représentaient que 16 % de l'ensemble des programmes, l'essentiel étant constitué de logements (70 %).

Les ZAC étaient toutes situées sur l'hypercentre et la première couronne.

B-2) La stratégie de localisation des opérateurs immobiliers

Au moment des entretiens avec les promoteurs et opérateurs immobiliers, la crise de l'immobilier perdurait depuis plusieurs années et un stock important de surfaces était inoccupé (logements, mais surtout bureaux), ce qui occultait l'intérêt, pour nos interlocuteurs, que peut présenter la proximité d'une ligne de métro pour un projet immobilier.

Pour les opérations de logement, l'image du quartier est un élément décisif de choix, même si pour une clientèle d'investisseur, le métro est perçu comme un avantage supplémentaire, susceptible d'attirer le locataire potentiel. Par contre, pour le logement étudiant, le métro est un critère décisif de localisation, au même titre que la proximité des universités.

Pour les opérations de bureau, si le souci principal était d'écouler le stock, on peut dire que l'accessibilité est moins une préoccupation que la recherche de certaines localisations (hypercentre) et que la maîtrise du prix de sortie pour un bon positionnement sur le marché.

B-3) Le choix de localisation des ménages par rapport au métro ligne D

A partir d'une enquête téléphonique menée auprès d'occupants d'opérations privées récentes (occupants installés depuis 14 mois en moyenne), essentiellement des locataires (85 %), sur des quartiers différents (Guillotière, Montplaisir et Vaise), on a interrogé 150 ménages sur leurs critères de choix d'origine qui, pour l'essentiel, n'ont pas changé dans le temps.

Parmi les raisons de leur choix, le critère métro (en multi-réponses) est le plus souvent cité (56 %) avec la proximité des commerces. En critère 1 ou 2, le métro est cité préférentiellement (34 %) avec la proximité des établissements scolaires, et est plébiscité par la population étudiante.

On constate par ailleurs une corrélation étroite entre le choix de localisation près du métro et sa fréquentation, le plus souvent quotidienne pour les habitants l'ayant retenue en critère 1 ou 2.

Les résultats de cette enquête sont confirmés par une exploitation particulière de l'enquête-ménage déplacements 1995, qui montre que la zone de la ligne D se distingue nettement du reste de l'agglomération par l'importance plus grande donnée - en termes de choix de localisation - à la proximité des transports collectifs et à celle des commerces.

C) L'évolution des pratiques sociales et commerciales

C-1) L'arrivée du métro dans le quartier Mermoz

Il s'agit d'un quartier d'habitat social de 5 000 habitants, touché par le chômage et une forte proportion de familles étrangères.

Le métro a-t-il contribué au **désenclavement de ce quartier** et à sa meilleure insertion dans la ville ? Il apparaît que la mobilité de la population (enquête-ménage déplacements 1995) est comparable à la moyenne de l'agglomération lyonnaise (3,6 déplacements par personne et par jour) et supérieure à celles des autres quartiers comparables. Cela s'explique par une forte mobilité TC, compensant la faible motorisation des ménages.

Surtout le métro est un moyen de découverte et de pratique de la ville et du centre pour les jeunes, en même temps qu'il apporte pour tous un accès aisé au centre-ville et à l'emploi en général.

Le métro a-t-il renforcé ou **concurrencé les commerces et services quotidiens** ? Ces commerces ont une aire de marché limitée et le métro n'a quasiment pas eu d'effet sur leur activité. Au contraire, la délocalisation d'un petit centre commercial en déshérence a permis de créer un alignement commercial en front de place le long d'un itinéraire piéton d'accès à la station de métro. Cette opération créée en 1997 est à suivre, pour voir si elle attire, outre la clientèle locale, une clientèle de passage en rupture de mode de transport.

Par contre, il existe au droit de la station, un grand magasin (les Galeries Lafayette) fréquenté par une clientèle locale assez large et faiblement utilisatrice du métro, mais peu par les habitants du quartier Mermoz. Ce magasin connaît une évasion d'une part de sa clientèle qui profite du métro, et du parking du grand magasin, pour rejoindre le centre-ville qui offre un éventail plus large dans la même gamme de produits.

A-t-on assisté à une **diversification du peuplement** ?

En fait, l'organisme HLM, gestionnaire de ce parc disposait d'une faible marge de manoeuvre, dans un quartier où la vacance (2 %) et le turn-over (moins de 10 %) était limité. Ainsi, c'est essentiellement des petits logements (T2-T3) qui se sont libérés et souvent les mêmes.

La demande par ailleurs est en baisse sensible sur ce quartier encore plus qu'ailleurs et l'avantage de la desserte de Mermoz en métro n'a pas supplanté la mauvaise réputation de la cité.

Souvent les nouveaux arrivants, sans attache avec le quartier, repartent au bout de quelques mois pour des motifs d'insécurité et d'inadaptation des logements.

C-2) L'évolution de l'activité commerciale de l'agglomération lyonnaise (achats non alimentaires)

Les grandes tendances d'évolution de l'activité commerciale sur l'agglomération sont connues à travers les enquêtes-ménages que la CCI de Lyon réalise depuis 1973 tous les 5 à 7 ans sur les comportements d'achat des ménages.

On assiste à l'expansion des grandes surfaces commerciales qui captent 58 % des flux d'achat non alimentaires en 1996 (contre 30 % pour les petits commerces).

Parallèlement, l'**hypercentre** a connu un déclin régulier dans sa part de marché régional (baisse de 27 % en 1973 à 22 % en 1991 de son poids en chiffre d'affaires). En fait, la partie presqu'île de l'hypercentre a enregistré une stabilité de sa part de marché depuis 1991 et une légère reprise de son chiffre d'affaires (en francs constants).

Cette stabilisation de l'activité commerciale - voire progression sur la Part-Dieu - peut être mise en relation avec le rôle des transports collectifs ; en effet, sur l'hypercentre, le poids des TC dans le chiffre d'affaires réalisé (23 %) est déterminant par rapport à la moyenne de l'agglomération (5 %), aux centres secondaires (4 %) et aux grandes surfaces périphériques (1 %).

Sur l'hypercentre, on constate une progression des achats réalisés en voiture jusqu'en 1991, et une baisse ensuite. Entre 1991 et 1996, le **poids des TC tend à augmenter** :

TOTAL TC	1991	1996
Presqu'île	23,5 %	22,9 %
Part-Dieu	22,2 %	23,2 %

PART METRO	1991	1996
Presqu'île	11,5 %	13,7 %
Part-Dieu	11,8 %	15,9 %

Il faut préciser qu'en nombre de déplacements, ces chiffres sont à majorer, le panier moyen étant nettement plus fort en usage voiture.

Pour les **centres secondaires** de l'agglomération, le métro met les centres qu'il dessert en concurrence directe avec l'hypercentre ; c'est ce que l'on observe sur le quartier Monplaisir en chute de chiffre d'affaires. Seul, la Croix-Rousse résiste !

D) Une forte dynamique urbaine malgré la crise de l'immobilier

Le contexte immobilier lyonnais a pesé lourdement sur le rythme de la construction immobilière depuis la mise en service de la ligne D du métro (1^{er} tronçon : décembre 1991).

En effet, on a enregistré successivement trois périodes contrastées :

- Période 1988-1990 : fin de la période de forte conjoncture avec 8 500 à 9 000 logements commencés par an ;
- Période 1991-1997 : chute de la construction à moins de 6 000 logements par an, avec une reprise transitoire en 1994-1995 (autour de 7 000 logements) et développement d'un stock important en bureaux neufs ;
- Période fin 1997 et 1998: reprise de l'immobilier et stock des bureaux épongé.

D-1) La construction neuve de logements

Alors que le reste du territoire de l'agglomération connaît une courbe de production de logements neufs (permis de construire commencés = réalisations) qui suit de 1988 à 1996 la courbe des intentions (permis autorisés) sans déperdition notable, Lyon, avec de fortes fluctuations annuelles, a vu un écart important entre les intentions et les réalisations à partir de 1992 (20 à 50 % d'abandons) ; il apparaît qu'une partie notable de ces projets étaient concentrés à l'intérieur du corridor de la ligne D du métro.

Au niveau des réalisations, le **rythme des mises en vente** de logements dans le corridor métro correspond à une moyenne annuelle de 730 logements, avec une pointe en 1992-93. Cela correspond à 41 % des ventes sur Lyon localisées en partie sur les sites de ZAC (19 %) en hypercentre, première couronne et quartier de Vaise.

La structure du parc mis sur le marché montre la prépondérance de l'offre en petits logements (54 % de T1 et T2) caractéristique du corridor (et spécialement des ZAC) par rapport à l'offre du reste de Lyon et de l'agglomération.

Ainsi, le **logement étudiant** a été un produit phare de la construction sur le corridor métro : ces opérations concentrées en ZAC ont totalisé 3 400 logements étudiants construits ou en cours depuis 1990 sur le corridor, soit plus de 50 % du volume construit sur l'agglomération. C'est sans doute là, la plus forte manifestation de l'impact du métro.

D-2) La construction de bureaux

Le rythme des opérations projetées a représenté une moyenne de 40 000 m² de bureaux par an sur la période 1988-96, soit le tiers des projets sur Lyon à comparer avec le début de période (1990-92), où ils ont atteint 50 % (avec 60 à 85 000 m² autorisés par an) !

Il s'est agit essentiellement d'opérations de bureaux en blanc (90 %), destinés à la commercialisation.

Leur localisation intéresse principalement l'hypercentre et la première couronne, mais la part accueillie en ZAC restait minoritaire (19 %).

En final, beaucoup de ces projets ont été abandonnés.

Cependant, le **bilan de la commercialisation des programmes de bureaux en blanc** sur la période 1992-96 montre que le corridor de la ligne D a représenté la moitié (9 000 m²) des surfaces placées de Lyon et le tiers de celles de l'agglomération avec des niveaux de stock plus faible qu'ailleurs en fin de période.

III- CONCLUSIONS SUR LES EFFETS STRUCTURANTS DU METRO

Malgré la **crise de l'immobilier** qui a touché l'agglomération lyonnaise de 1991 à 1997, le corridor métro a connu une grande activité sur la période et représente un des secteurs les plus dynamiques de l'agglomération.

Les actions d'accompagnement de la collectivité ont joué un rôle important, que ce soit le POS qui dès 1985 fixait des densités et des hauteurs renforcés au droit de l'axe Gambetta - Albert Thomas et qui autorisait ou initiait une série d'opérations de ZAC, mises en phase avec le calendrier de mise en service de la ligne D.

La densification et le maintien de la fonction résidentielle des quartiers centraux et péri-centraux amorcés avant 1990 devraient être confortés dans la période récente : en effet sur le tronçon Gorges de Loup - Grange Blanche la population est passée de 81 000 à 96 000 habitants.

Beaucoup d'équipements publics ont été localisés sur l'axe métro et d'abord la nouvelle Université Jean Moulin sur le site de l'ancienne manufacture des tabacs.

Mais les **effets de dynamisation et de valorisation ont été limités** à une partie du territoire desservi dans l'hypercentre et la première couronne (soit 7 stations sur 13) ; pour le quartier de Vaise, c'est depuis peu avec l'ouverture de 2 nouvelles stations, que ce quartier marqué par son passé industriel va pouvoir évoluer vers un quartier à dominante résidentielle, désenclavé par rapport au centre-ville.

L'action de **rééquilibrage des quartiers périphériques** n'est perçue qu'en termes de déplacement (désenclavement et mobilité accrue des populations) ; il s'agit d'une aide complémentaire à des actions spécifiques à ces quartiers.... Sur le plan commercial et des services, l'impact peut-être négatif en accroissant la concurrence du centre pour les quartiers desservis.

Le métro a bien **conforté le poids de la centralité urbaine sur le plan commercial**, ou du moins assuré son équilibre par rapport aux grandes surfaces périphériques, et à partir de là, renforcé l'attractivité de l'ensemble des fonctions centrales, plus accessibles à tous.

Sur le **plan immobilier**, il apparaît que le métro n'a pas eu d'incidence sur l'évolution des prix, ceux-ci étant davantage liés à l'image de marque des quartiers. On peut regretter le **développement de certains produits logement**, tels que le **logement étudiant**, qui risque de marquer certains quartiers (notamment en ZAC) par leur concentration. La diversité de l'habitat aurait dû conduire à introduire davantage de logements à caractère familial (de taille moyenne) à caractère populaire (parc HLM) dans des quartiers qui en sont dépourvus.

Calendrier de mise en service

de la Ligne D du Métro

1^{ère} phase : Gorge-de-Loup - Grange-Blanche

Conduite manuelle : 4 septembre 1991
MAGALY : 20 juillet 1992

2^{ème} phase : Grange-Blanche - Gare de Vénissieux

Exploitation commerciale : Novembre 1992
complète (sauf nocturne jusqu'à 22 h)
Mars 1993 (5h-24h)

3^{ème} phase : Gorge-de-Loup - Valmy - Gare de Vaise

Avril 1997

PARTIE 1

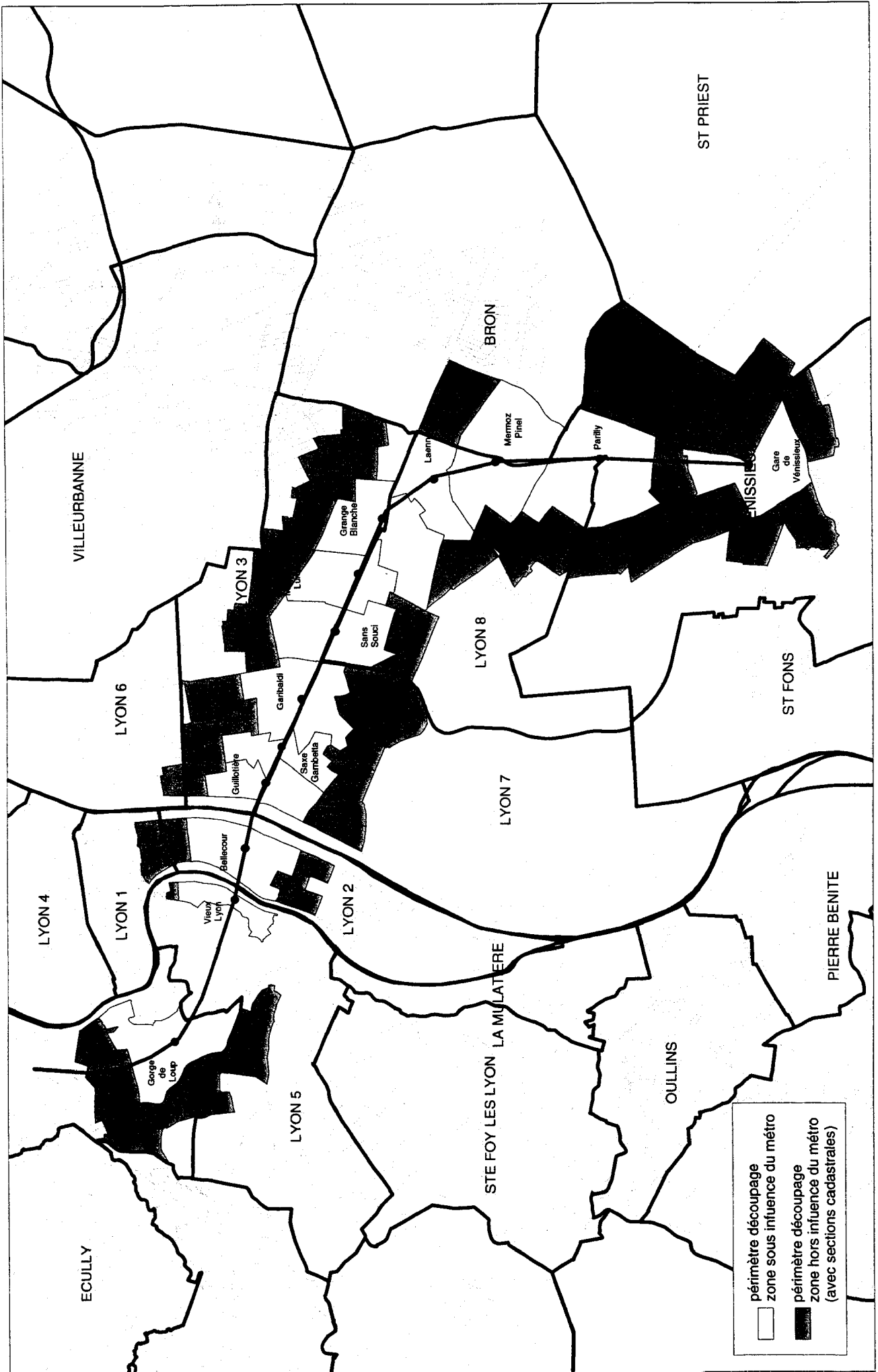
PRESENTATION DE LA DEMARCHE

A- DEMARCHE ET METHODE

B- LES QUESTIONNEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE

CONCLUSION

IMPACT FONCIER URBAIN DU METRO DE LYON "ligne D"



A la lumière des démarches entreprises durant les dernières années sur les effets induits des nouvelles lignes TCSP sur l'évolution urbaine et foncière des villes concernées, on peut tirer les enseignements suivants :

- 1) **Des analyses à base statistique** ont permis d'effectuer un **bilan** 3 à 5 ans (délai du bilan LOTI), après la mise en service du nouveau moyen de transport.
Or les impacts d'un tel investissement transport ne sont pas visibles dans un délai aussi court et c'est à l'échelle d'une génération qu'on pourra juger de son efficacité, tant sur le comportement des acteurs que sur la structure urbaine... Ainsi, il faut pouvoir faire évoluer les éléments collectés pour ce bilan vers un véritable **système d'observation des transformations urbaines** de ces villes....
- 2) **Des résultats insuffisamment probants sur les effets d'un tel investissement (TCSP) car les rapports de causalité** entre un investissement public précis et des décisions d'acteurs privés ne peuvent être aisément établis : la dynamique urbaine est le résultat complexe d'un jeu d'interactions entre l'ensemble des acteurs.

D'une manière générale, un tel investissement a un effet d'accélérateur des évolutions en cours.

A- DEMARCHE ET METHODE

Par souci de réalisme et d'efficacité, la démarche proposée pour l'étude des impacts de la ligne D du métro de Lyon s'est appuyée sur une démarche en trois étapes successives :

- 1) **L'identification des questionnements des maîtres d'ouvrage engagés dans ce projet, qu'il s'agisse :**
 - de l'Autorité Organisatrice, le SYTRAL, responsable de la politique des transports en commun sur l'agglomération lyonnaise,
 - de la Communauté Urbaine de Lyon (la Communauté Urbaine), ayant la compétence sur la conduite de la politique urbaine,
 - de l'Etat, représenté par la DDE du Rhône et la DTT, appuyant la politique TCSP des villes par ses subventions ; et par le CERTU poursuivant des objectifs de méthodologie d'étude et d'observation.

L'ensemble de ces maîtres d'ouvrage ont participé au groupe de pilotage de l'étude.

L'objectif à travers cette analyse était de circonscrire le champ de l'étude aux questions et aux thèmes clés intéressant les principaux acteurs publics, et éviter de mener un travail d'investigation exhaustif et par là peu finalisé.

Ainsi, à des questions précises et bien cernées, on s'efforcera d'apporter des réponses ou éléments de réponses possibles aujourd'hui.

- 2) **La mise en œuvre d'analyses qualitatives**, s'intéressant en priorité aux comportements des différents acteurs publics et privés de la ville et s'appuyant sur des méthodologies légères (enquête auprès de petits échantillons). C'est sur cette base que l'essentiel des parties 3 et 4 ont été conduites.

Méthode : on a cherché à connaître la logique des acteurs des acteurs de l'aménagement par enquêtes ou entretiens.

- **les opérateurs immobiliers** publics ou privés, logements ou bureaux, réalisant pour la vente ou pour eux-mêmes des opérations de construction.
 - **les ménages** occupant les opérations de logement privé construites récemment et situées dans le corridor (déjà enquêtés au titre des opérateurs immobiliers) ont été enquêtés par téléphone, et les résultats confrontés à ceux de l'enquête-ménage déplacements de Lyon de 1995 (exploitations sur le seul corridor ligne D) sont tout à fait convergents ;
 - **le fonctionnement du quartier d'habitat social MERMOZ** et son évolution actuelle. Ce quartier inscrit dans le contrat de ville du Communauté Urbaine de Lyon. Ce bilan a été réalisé à partir des seuls entretiens auprès des intervenants dans le quartier. On peut regretter l'absence de suivi, notamment des politiques de peuplement de l'office d'HLM...
- 3) **La valorisation des données disponibles localement**, sans imposer des recueils de données lourds. Ainsi un partenariat a pu être établi avec la Communauté Urbaine de Lyon pour avoir accès à des données traitées dans le Système Urbain de Référence (le SUR ou SIG de la Communauté Urbaine de Lyon). C'est ce qui a alimenté l'analyse détaillée station par station du corridor Métro (appelé aussi Zone Métro)

Méthode : A partir d'un découpage du périmètre de la zone d'influence de chacune des 13 stations (l'extension récente VALMY et Gare de VAISE n'a pas été prise en compte), défini en îlots entiers, puis en sections cadastrales entières pour satisfaire aux nécessités de certaines sources, il a été possible de circonscrire un corridor de 500 à 600 m autour de l'axe du métro.

Un deuxième découpage a été fabriqué dans un couloir de 1 000 m de part et d'autre de l'axe du métro et correspondant à deux bandes situées entre 500-600 à 1 000 m de cet axe. Ce deuxième découpage (ou zone de référence) servira de secteur-test hors zone d'influence, à comparer avec le corridor sous influence du métro.

Les données retenues dans le système SUR et traitées pour cette étude sont :

- le Recensement Général de la Population 1990 par îlot.
- les transactions foncières et immobilières (période 1990-1996),
- le marché du logement et bureaux neufs (période 1990-96),

Un traitement des permis de construire a été réalisé sur la période d'étude (après localisation fine à la station), durant la période 1988-1995. Ce traitement a permis, outre une analyse des projets et intentions des acteurs (il s'agit de permis autorisés), de déterminer l'échantillon des opérations à enquêter, dont beaucoup se sont révélées avoir été par la suite abandonnées. Les données traitées ont été fournies par la Direction Régionale de l'Équipement (service statistique), le SUR ne disposant dans sa base que des permis localisés à la parcelle et avec leur numéro d'identification, mais sans précision sur leur contenu exact. L'analyse des ZAC a été conduite grâce à une information fournie par l'équipe des chargés d'opérations ZAC du Communauté Urbaine de Lyon : l'essentiel de ces opérations a été approuvé entre 1985 et 1990. Toutes ont vu leur programme revu entre 1990 et 1993 et l'ensemble a des difficultés depuis 1992-1993 en raison du marché déprimé.

L'utilisation de l'ensemble de ces données doit servir de test à **un observatoire permanent du corridor métro**, qui pourrait d'ailleurs être étendu aux autres lignes existantes ou prévues, (métro ou tramway), l'ensemble de ces sources (hors RGP) étant mises à jour chaque année, voire chaque trimestre.

B- LES QUESTIONNEMENTS DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Pour cerner les questionnements des maîtres d'ouvrage, on s'est appuyé sur :

- **l'étude d'impact** pour le dossier de DUP (1983), élaborée par le STCRL et la SEMALY,
- **les réflexions d'un groupe de travail** préparatoire au bilan LOTI ligne D chargé d'en élaborer le programme d'étude et rassemblant le SYTRAL, la Communauté Urbaine de Lyon, et le coût des différentes études.

Si ce bilan LOTI a été différé pour cause de priorité donnée au **Plan de Déplacement Urbain (PDU)**, une enquête adressée aux trois maîtres d'ouvrage a permis de connaître leurs préoccupations et interrogations actuelles sur cette ligne D.

- 1) **Les objectifs fixés par la collectivité à la ligne D lors de l'étude d'impact de 1983**, qui ne portait que sur une partie de son tracé définitif (St-Jean - Gare de Vénissieux).

L'intérêt urbanistique de la ligne D était présenté ainsi :

Centré à l'Est sur l'axe historique du développement de Lyon, à proximité immédiate de l'ancienne voie reliant Lyon au Dauphiné, la ligne D franchit les principaux obstacles de la géographie lyonnaise :

- la colline de Fourvière par la liaison St-Jean - Gorge-de-Loup entraînant le désenclavement de l'Ouest lyonnais dont l'urbanisation a été importante, surtout depuis une dizaine d'années, en particulier à la suite de la création du tunnel autoroutier A6,
- la Saône et son défilé entre les collines de Fourvière et de la Croix-Rousse,
- le Rhône.

Elle traverse l'ensemble du centre de l'agglomération en le desservant par 4 stations (Bellecour, Guillotière, Saxe-Gambetta et Garibaldi), le rendant ainsi accessible depuis la plupart des secteurs périphériques.

Elle relie au centre de l'agglomération le très important pôle d'activité hospitalier du secteur de Grange-Blanche : Hôpital Edouard Herriot, Hôpital Desgenettes, Hôpital du Vinatier, Centre anti-cancéreux Léon Bérard, Faculté de Médecine, Ecoles d'infirmières, Centre International de Recherche sur le Cancer. C'est le principal pôle d'emploi de l'agglomération extérieur au centre ville proprement dit.

Elle assure par les stations Gorge-de-Loup, Parilly et Grange-Blanche, et grâce à la fois aux gares routières, aux parkings d'échanges et à la correspondance avec les voies SNCF de l'Ouest lyonnais, la desserte des banlieues numériquement les plus importantes ou que la topographie rend les plus difficiles à desservir.

Ainsi, bien qu'il apparaisse que la ligne D traverse un tissu urbain moins dense que la ligne A (voir tableaux ci-dessous), l'importance des bassins versants naturels des stations terminales montre qu'elle concerne globalement une population et des emplois aussi nombreux que la ligne A.

Aussi, s'inscrit-elle naturellement dans les orientations actuelles de l'urbanisme lyonnais, à savoir :

- la réhabilitation de la zone centrale, avec le maintien d'activités, facilitée par l'amélioration de son accessibilité,
- un développement périphérique sélectif vers le Sud-Est de l'agglomération,
- le désenclavement de l'Ouest lyonnais.

Population 1982 Zone desservie	Ligne D	Ligne A
Zone d'influence directe	81.000 H	112.000 H
Zone en rabattement direct	171.000 H	139.000 H
Total	252.000 H (23 %)	251.000 H

La population totale desservie par le réseau METRO passera avec la ligne D de 34 à 58 %.

Emplois 1979 Zone desservie	Ligne D	Ligne A
Zone d'influence directe	63.000 E	96.000 E
Zone en rabattement direct	65.000 E	36.000 E
Total	128.0 E (26 %)	132.000 E

Les emplois desservis par le réseau METRO passeront avec la ligne D de 41 à 65 %.

Dans ce dossier d'étude d'impact DUP 1983, le métro est considéré comme un instrument de revalorisation des quartiers traversés, au-delà de la satisfaction des besoins de déplacement.

Trois objectifs principaux ont été fixés :

- mieux maîtriser l'urbanisation et surtout **mieux desservir les banlieues** en désenclavant les zones les plus isolées et défavorisées, en coordonnant mieux les opérations d'urbanisme avec leurs possibilités de desserte TC,

- **améliorer la qualité de vie en réhabilitant l'usage de la ville, en réduisant les inégalités sociales**, en développant l'accessibilité de ceux qui ne disposent pas de voiture particulière,
- **économiser l'énergie** et préserver l'environnement.

2) Les préoccupations actuelles des principaux partenaires :

A l'occasion de la réflexion sur le contenu du programme d'étude sur le bilan LOTI de la ligne D, les principaux partenaires ont pu définir leurs préoccupations actuelles sur l'usage et les effets des TC en Octobre 1995. Nous retiendrons leurs questionnements relatifs à l'aménagement urbain et foncier.

2-1) Le SYTRAL, Autorité Organisatrice du réseau des Transports Collectifs a indiqué les quatre préoccupations suivantes :

- 1- Le contexte socio-économique en 1984 et son évolution : notamment les phénomènes de desserrement de la population et de l'emploi et le transfert d'activité économique vers des périphéries moins bien desservies en Transport Collectif.
- 2- L'attractivité du centre-ville (notamment l'impact commercial) et la politique de la ville (désenclavement des quartiers sociaux).
- 3- L'impact sur l'organisation universitaire.
- 4- L'impact foncier et urbain (analyse des prix de l'immobilier et des loyers).

L'interrogation principale du SYTRAL provient du constat d'une forte sur-estimation des prévisions de clientèle faites en 1984, et cela malgré l'implantation non prévue initialement de l'Université Lyon 3 dans l'ancienne Manufacture des Tabacs entre les stations Garibaldi et Sans-Souci et représentant en soi un fort générateur de trafic.

La préoccupation du SYTRAL est d'améliorer la fréquentation de la ligne D par une politique urbaine d'accompagnement dynamique (localisations d'équipements, actions de restructuration des quartiers traversés, ...).

2-2) La Communauté Urbaine de Lyon est responsable de la politique d'aménagement urbain et de la gestion du réseau de voirie.

En matière d'aménagement, les questions de la Communauté Urbaine convergent autour des trois pôles suivants :

- 1- Fonction économique de la ligne D sur le marché immobilier des bureaux : deux secteurs sont actuellement porteurs, la Part-Dieu et l'axe de la ligne D. Qu'en est-il ? A-t-elle une action sur le rythme de commercialisation des opérations de bureau et sur le niveau des prix ?

- 2- La solidarité entre les territoires : toute une série d'actions sont engagées le long de la ligne ; vont-elles entraîner l'apparition de nouvelles centralités de quartiers ?.

Le désenclavement du quartier Ouest de Vaise avec la mise en place d'une ZAC privée de restructuration de l'ancien tissu industriel (ZAC Pierre Berthet) devrait changer l'image du quartier (station Gorge-de-Loup), avec le prolongement du métro sur deux stations supplémentaires internes au quartier.

La réhabilitation de la place Gabriel-Péri (ZAC du CLIP) et de ses abords (quartier de la Guillotière au droit de la station de la Guillotière).

La création de nouveaux pôles de centralité, autour de la Manufacture (Université Lyon 3), autour du complexe hospitalier (station Grange-Blanche), du quartier Laennec (ZAC Ambroise Paré), de la gare de Vénissieux...

La meilleure intégration des quartiers sociaux à la vie de l'agglomération (et spécialement le quartier Mermoz, desservi directement) et le quartier des Minguettes bénéficiant d'un rabattement TC....

- 3- L'amélioration du cadre de vie et de l'environnement par l'aménagement des espaces publics au droit des stations et par la réduction des nuisances de bruit et de la pollution de l'air.

De même la bonne inscription de la ligne D dans l'agglomération et son ouverture sur l'extérieur sont facilitées par la mise en place de parc de rabattement sur certaines stations ainsi que l'organisation d'une interconnexion avec le réseau bus et SNCF (gares de Vénissieux, Gorge-de-Loup et Vaise) : quelle est l'importance du report modal et quels effets sur la congestion du trafic du cœur de l'agglomération et de la réduction des nuisances ?.

2-3) L'Etat par ses services locaux (DDE du Rhône) et centraux (CERTU) :

Parmi les sept points signalés, nous retiendrons les deux touchant l'aménagement urbain :

- 1- Impact de la ligne D sur le développement urbain : la ligne D renforce-t-elle la centralité principale (hypercentre de Lyon) ou les centralités secondaires ou incite-t-elle à l'étalement urbain ?.

Y a-t-il un décalage entre les objectifs de la collectivité et la réalité du développement urbain, notamment en matière de desserrement (population et emploi) ?.

Peut-on discerner un rôle structurant de l'ouvrage 4 à 6 ans après la mise en service : si l'ouvrage n'avait pas été réalisé, le développement urbain aurait-il été le même ?.

Quel effet la ligne D a entraîné sur la valorisation-requalification des quartiers et sur leur attractivité ? A deux niveaux :

- sur l'implication des acteurs publics (espaces publics, restructuration des quartiers)
- sur l'anticipation du secteur privé : adaptation ou changement de stratégie :

et avec quels liens et synergie entre ces deux stratégies.

Les services de l'Etat souhaitent que cette étude soit l'occasion de développer des méthodologies pour :

- mesurer l'impact d'un tel investissement sur le développement économique,
- mettre en évidence les interactions entre mobilité des habitants et urbanisation de leur quartier.

2- Equité sociale et politique de la ville :

A qui profite la ligne D ? Qui dessert-elle ? Quelle amélioration apporte-t-elle aux quartiers qu'elle dessert directement ou indirectement (Mermoz - Parilly-Sud - Minguettes) :

- analyse quantitative
- analyse qualitative : comment est vécue la ligne D, la desserte a-t-elle une valeur symbolique ou non pour les habitants de ces quartiers ?.

2-4) La SLTC, société gestionnaire du réseau TC a participé aux questionnements, mais en s'abstenant volontairement d'aborder les aspects urbanistiques, hors de son champ de compétence.

CONCLUSION

A partir de l'ensemble de ces questionnements, le programme d'étude a été élaboré selon les principes suivants :

1. Rappel des principales questions :

- 1. Le métro a-t-il contribué à renforcer l'attractivité du centre Ville ?*
- 2. Les acteurs privés (promoteurs, entreprises et ménages) ont-ils pris en compte cet équipement public dans leurs stratégies de localisation ?*
- 3. Plus précisément, quel a été l'impact économique sur le marché foncier et immobilier (logements et bureaux) de cet investissement public ?*
- 4. L'effet de solidarité entre les territoires, par le désenclavement des quartiers périphériques a-t-il contribué à leur meilleure intégration dans la ville et au rééquilibrage de leur peuplement ?*

2. Organisation des réponses et plan du document

1. Le thème de la **centralité** et de son évolution sera traité sur l'activité commerciale et le poids dans le temps du pôle commercial de l'hypercentre de Lyon sur la période 1973-1996, en s'appuyant sur un cycle d'enquêtes ménages sur les comportements d'achats réalisés par la CCI de Lyon.
2. Le positionnement des acteurs et privés **sera saisi** :
 - au niveau des comportements à travers quelques enquêtes auprès des opérateurs et des ménages implantés à l'intérieur du corridor,
 - au niveau des projets et réalisations d'opérations sur la période, conçus au travers les permis de construire et les ZAC.
3. L'effet sur l'**activité économique** de la ligne D sera saisi après un cadrage sur les permis de construire au travers le marché foncier et immobilier (ancien et neuf, connu par les deux observatoires gérés par la Communauté Urbaine de Lyon : l'observatoire des transactions foncières et immobilières (OTIF) sur l'ensemble des transactions, et l'observatoire du marché des logements neufs (ECLN) et des bureaux neufs (CECIM) portant sur la seule partie commercialisée.
4. **L'effet de solidarité entre les territoires** ne peut être mesuré sur l'ensemble de l'itinéraire vu le recul de temps insuffisant.

On a retenu le quartier d'habitat social de Mermoz, le seul à être desservi par la ligne D, pour rencontrer tous les acteurs locaux du Contrat de Ville et avoir leur sentiment sur l'évolution du quartier et l'effet Métro.

Sur le dynamisme commercial des centres secondaires de l'agglomération, on peut seulement indiquer leur déclin général : ceux situés le long d'une ligne Métro comme le quartier Montplaisir semblent connaître de plus la concurrence directe de l'hypercentre avec lesquels ils sont maintenant bien reliés ; seule la Croix-Rousse échappe à cette règle !

Enfin, **des éléments d'information généraux** seront examinés sur la population 1990 et les éléments de dynamiques en cours entre 1982 et 1990 (constructions neuves et mouvements de population), permettant de comparer les stations et les secteurs entre eux (RGP 1990).

PARTIE 2

DYNAMIQUE URBAINE DU CORRIDOR METRO LIGNE D DANS L'AGGLOMERATION LYONNAISE

- A- RETROSPECTIVE DE LA CONSTRUCTION NEUVE SUR
L'AGGLOMERATION ET LYON**
- B- NATURE DES PROJETS DE CONSTRUCTIONS NOUVELLES SUR LE
CORRIDOR METRO**

Afin d'analyser l'impact réel du métro ligne D sur l'évolution des permis de construire et des constructions de logements et locaux, il est nécessaire de rapporter ces indicateurs à l'échelle de la Communauté Urbaine de Lyon. En effet, il s'agit de voir si les tendances du marché de la construction sur la zone métro sont identiques à celles sur la Communauté Urbaine de Lyon (elles suivent alors une même logique de tendance du marché), ou différentes et, dans ce cas, dans quelle mesure.

Par ailleurs, il nous a paru important de s'intéresser à la programmation des ZAC sur la zone métro et de situer notamment le poids de ces ZAC par rapport à la totalité des constructions nouvelles.

Pour cela, il a été procédé à l'exploitation du fichier DRE Rhône-Alpes des permis de construire (EPILOG/SICLONE), pour la période 1988-1995 (1988-1996 pour Lyon et la Communauté Urbaine de Lyon) ; période qui couvre donc la mise en service de la ligne D du métro (fin 1991 pour le premier tronçon, début 1993 pour le deuxième).

Le corridor métro appelée aussi zone d'étude comprend l'ensemble de la ligne D, c'est-à-dire une partie des 9^{ème}, 3^{ème}, 7^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Lyon, plus une partie des communes de Bron et Vénissieux. La partie Presqu'île (2^{ème} arrondissement) et le quartier Saint-Jean où l'impact d'une nouvelle ligne de métro peut être considéré comme négligeable ou difficile à isoler du contexte de centre-ville n'ont pas été pris en compte. La zone d'étude est une bande de 500 m maximum de part et d'autre de l'axe métro, découpée parfois, pour certains besoins de l'étude, en quatre secteurs :

- secteur Gorge-de-Loup,
- secteur hypercentre en rive gauche qui regroupe les stations de métro Guillotière, Saxe-Gambetta et Garibaldi,
- secteur première couronne : stations Sans-Souci, Lumière, Grange-Blanche, Laënnec et Mermoz-Pinel,
- secteur deuxième couronne : stations Parilly et Gare de Vénissieux.

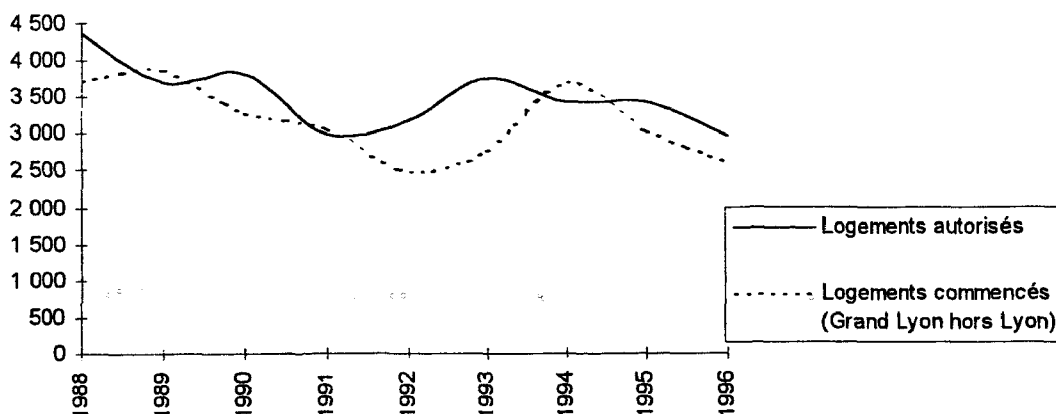
A- RETROSPECTIVE DE LA CONSTRUCTION NEUVE SUR L'AGGLOMERATION ET LYON

L'étude de la construction neuve s'est appuyée sur deux indicateurs pertinents et distincts :

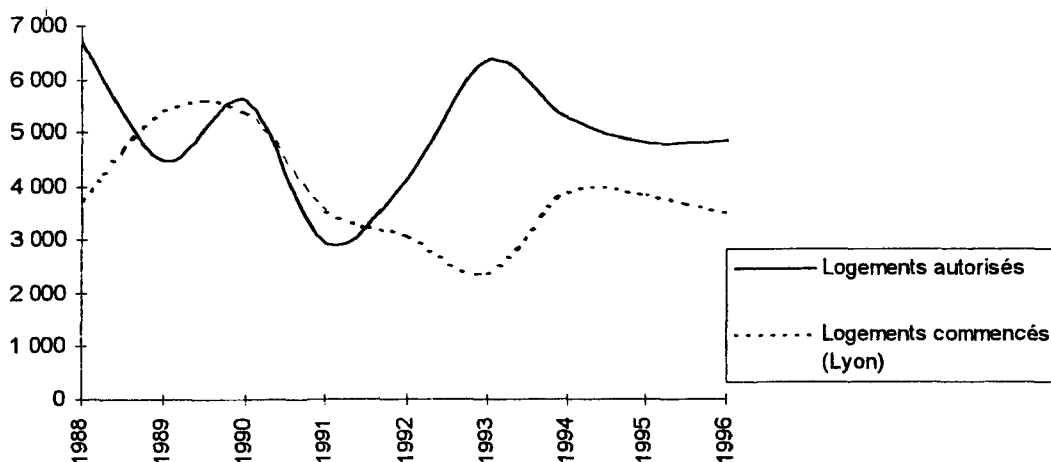
- les **permis de construire autorisés** (en date réelle) de 1988 à 1996 qui reflètent assez précisément le **marché d'intention** de la construction,
- les **permis de construire commencés** (en date réelle) de 1988 à 1996 qui eux, reflètent les **réalisations effectives**.

Un troisième indicateur (permis de construire terminés), moins pertinent que les deux autres pour l'étude, car peu fiable, n'a pas été retenu.

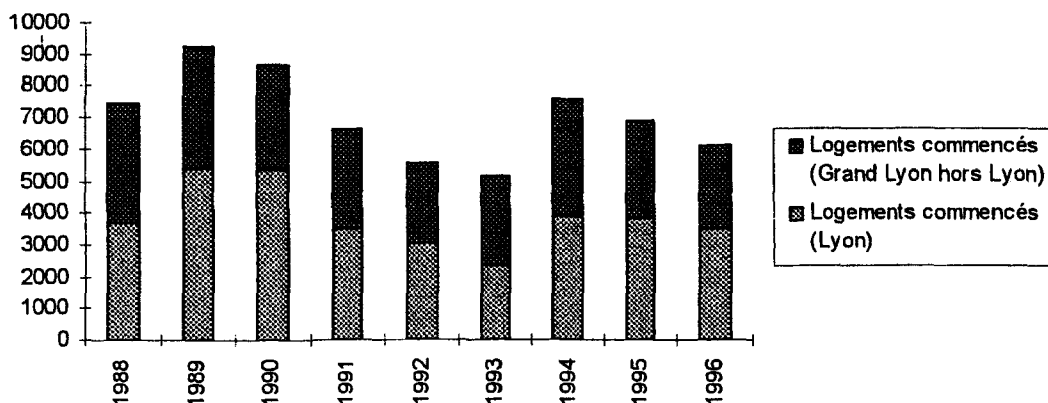
**EVOLUTION DE LA CONSTRUCTION DES LOGEMENTS
SUR LE GRAND LYON HORS LYON**



EVOLUTION DE LA CONSTRUCTION DES LOGEMENTS SUR LYON



**EVOLUTION DE LA CONSTRUCTION DES LOGEMENTS COMMENCES
SUR LYON ET LE GRAND LYON HORS LYON**



Source : SICLONE -DRE Rhône - Alpes

A-1) Construction neuve de logements

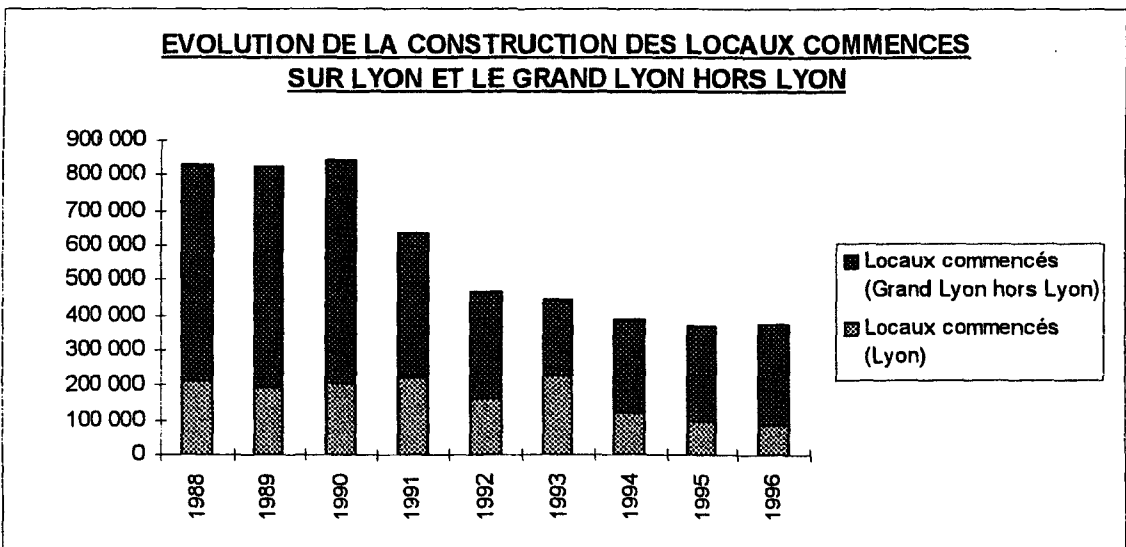
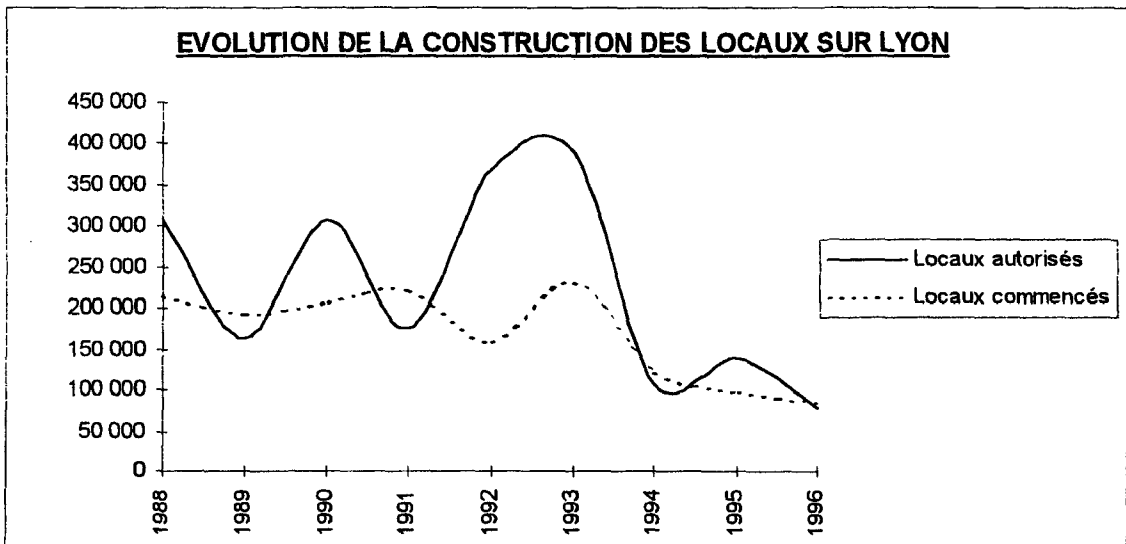
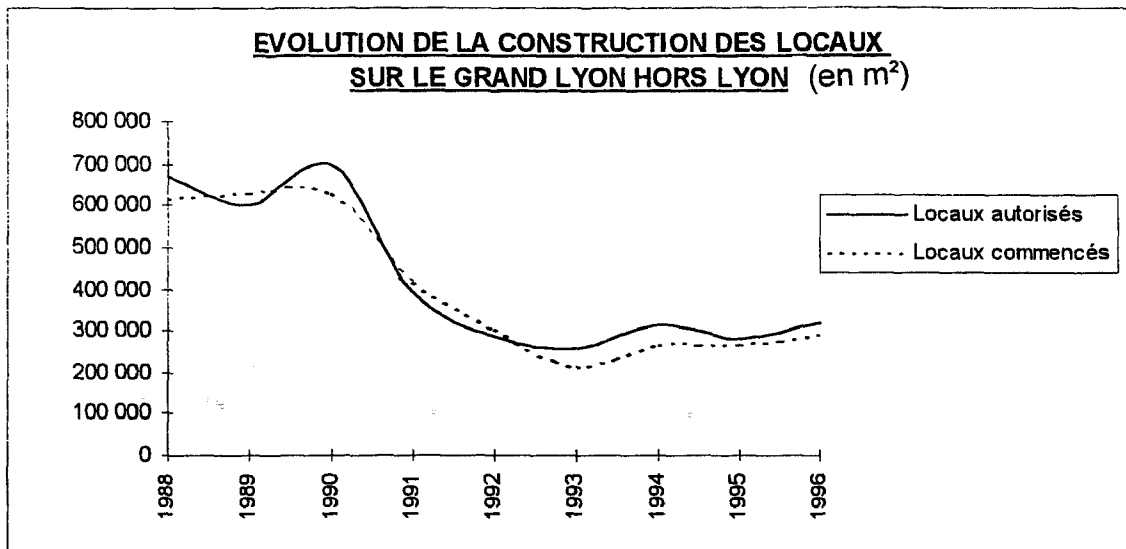
Au niveau des intentions des investisseurs (traduites par les permis de construire autorisés), on enregistre, entre 1988 et 1993, un rythme élevé dans le volume des logements projetés avec une moyenne de 8 500 logements sur la Communauté Urbaine de Lyon (dite Grand-Lyon) et des fluctuations annuelles fortes (notamment pour Lyon) liées à des dépôts de permis massifs dont l'explication peut être cherchée en partie pour des raisons fiscales. Après 1993, ces intentions stagnent sur Lyon à un niveau de 5 000 logements par an contre 6 à 7 000 en début de période ; par contre, elles chutent sur le reste de l'agglomération, perdant en moyenne, sur la période 1993-1996, 350 logements autorisés par rapport à la moyenne 1988-1993.

Sur le périmètre du Grand Lyon, le nombre moyen de logements autorisés par an s'élève à 8 500 logements contre 5 000 pour Lyon (et donc 3 500 pour le reste du Grand Lyon). Le poids de Lyon représente donc en moyenne 63 % des opérations autorisées du Grand Lyon.

Au niveau des réalisations (traduites par les permis de construire commencés), on peut considérer trois périodes :

- une période de bonne conjoncture 1988-1990 (1988-1989 pour la Communauté Urbaine de Lyon hors Lyon) : 4 800 logements commencés sur Lyon et 3 800 sur le reste du Grand Lyon, en moyenne ;
- une période de crise 1991-1993 (1990-1993 pour la Communauté Urbaine de Lyon hors Lyon) : 3 000 logements commencés sur Lyon et 2 900 sur le reste du Grand Lyon ; on voit donc que le niveau de construction de logements sur Lyon a très fortement chuté, se rapprochant ainsi du niveau de construction sur le reste du Grand Lyon ;
- une reprise depuis 1994, à un niveau inférieur à celui de la première période, avec 3 700 logements commencés sur Lyon et 3 000 sur le reste du Grand Lyon.

La comparaison des évolutions respectives permis de construire autorisés et permis de construire commencés montre une certaine similitude dans les volumes commencés-autorisés dans la période 1988-1991 et un décalage entre les intentions et réalisations à partir de 1992 (très visible sur Lyon, moins net sur le reste du Grand Lyon) par abandon d'une partie des opérations autorisées (de l'ordre de 2 000 à 3 000 logements sur Lyon). Cela correspond à la crise de l'immobilier sensible sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise mais particulièrement ressentie sur le territoire de Lyon ; les explications sont à rechercher notamment dans le niveau des prix et la nature des opérations (collectifs)....



A-2) Construction neuve de locaux

On enregistre des évolutions assez différentes à celles observées sur la construction des logements.

⇒ **Locaux dans leur ensemble**

Sur le territoire du Grand Lyon hors Lyon, on constate trois périodes avec des écarts très faibles entre les intentions et les réalisations :

- 1^{ère} période : 1988-1990, à forte conjoncture (650 000 m² de locaux autorisés par an) et peu d'abandon d'opérations (25 000 m² environ),
- 2^{ème} période : 1990-1993, marquée par une chute brutale des opérations lancées ; on est passé d'une superficie de 600 000 m² de locaux commencés en 1991 à une superficie de 200 000 m² en 1993,
- 3^{ème} période : 1993-1996 avec une stabilisation à un niveau modeste de 275 000 m² de locaux, soit la moitié du rythme de la 1^{ère} période.

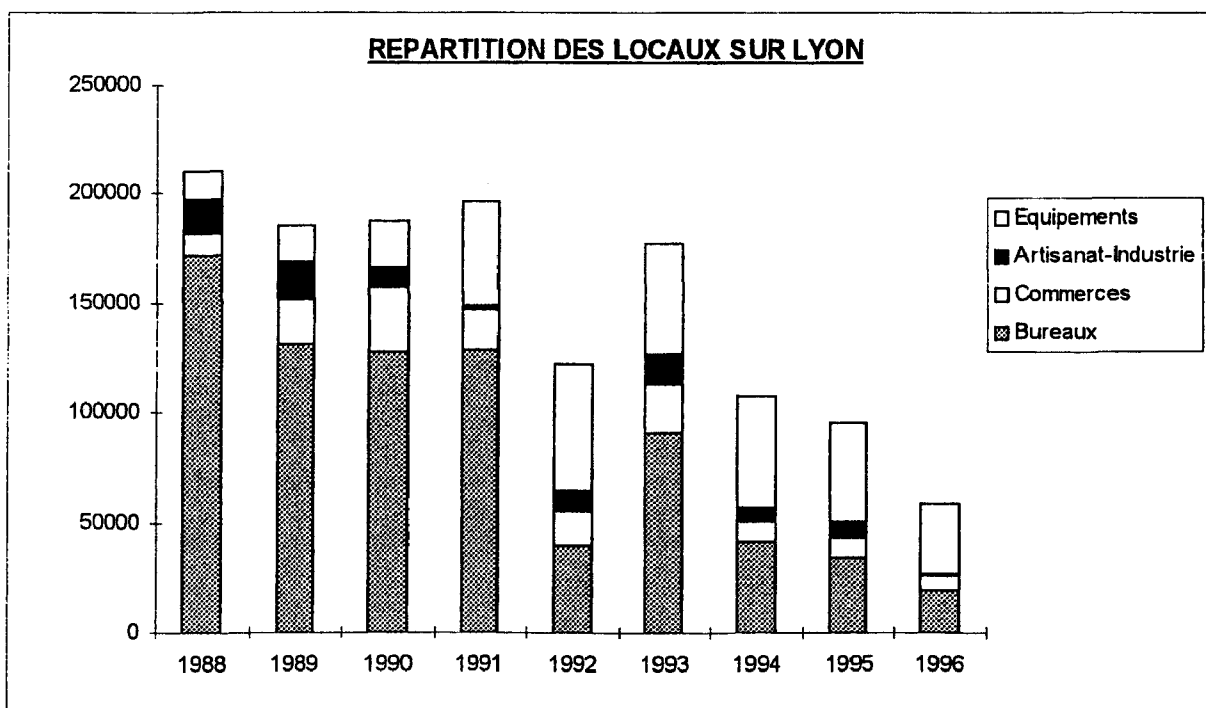
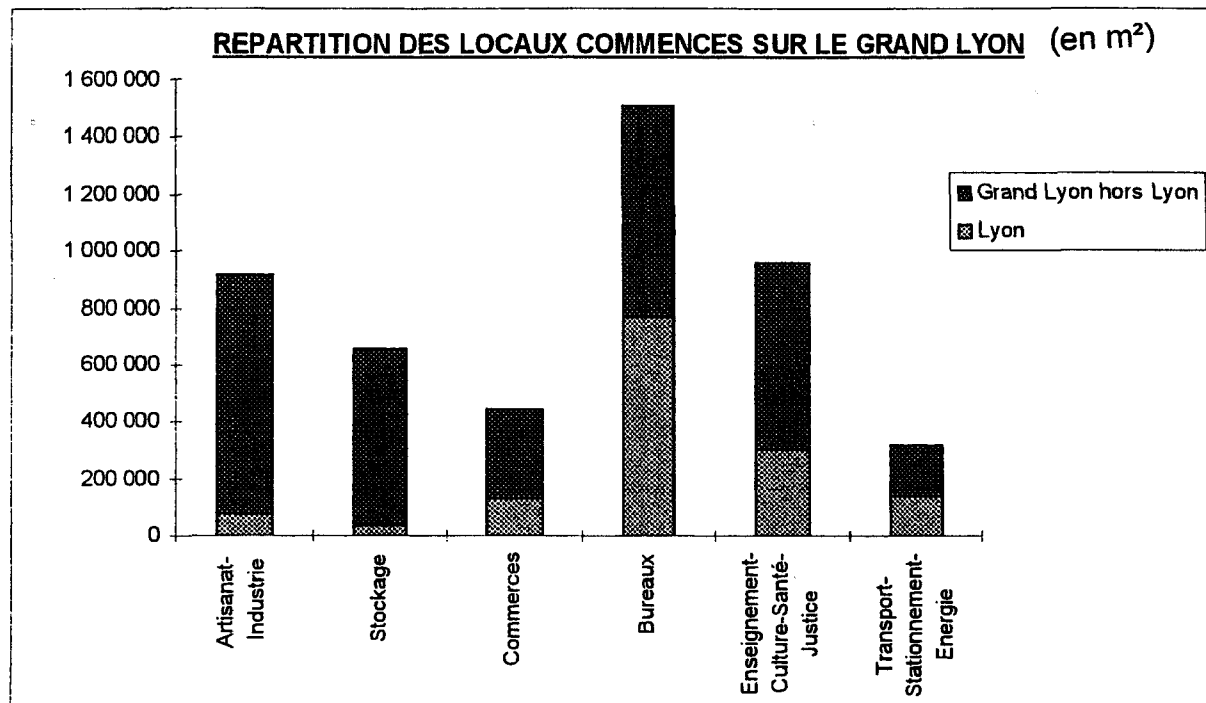
Sur le territoire de Lyon, l'évolution est totalement différente : on observe une plus grande stabilité du volume de locaux commencés (de 1988 à 1993) avec une moyenne de 200 000 m² par an, la chute étant sensible seulement à partir de 1994. Par ailleurs, on note un gonflement sensible du volume des abandons des programmes autorisés (autour de 50 %) entre 1992 et 1994.

Le poids de Lyon pour la construction des locaux est faible (30 % en moyenne malgré une pointe à 50 % en 1993) par rapport à son poids en logements (50 % en moyenne). En effet, sur Lyon, les locaux construits sont souvent des extensions de locaux existants et non de nouvelles implantations (sauf pour le marché du bureau) car le foncier est peu disponible, le terrain cher et l'accessibilité réduite.

La différence entre les profils de courbes autorisés/commencés, entre le reste du Grand Lyon et Lyon, s'explique par le fait que le marché des locaux sur la partie hors Lyon correspond à des opérations réalisées par les investisseurs directement pour leur propre besoin (locaux pour soi). Sur le territoire de la ville de Lyon, le marché des bureaux représente une grande partie des locaux construits et il s'agit alors d'opérations de bureaux en blanc sujettes aux aléas de la conjoncture du marché, en crise depuis 1991-1992.

Répartition des locaux commencés entre 1988-1995

	Artisanat Industrie	Stockage	Commerces	Bureaux	Enseignement Santé-Culture Justice	Transport Stationnement Energie	Total
Lyon	5%	2%	9%	53%	21%	9%	100%
Grand Lyon hors Lyon	25%	19%	9%	22%	20%	5%	100%
Grand Lyon (total)	19%	14%	9%	31%	20%	7%	100%



Source : SICLONE -DRE Rhône - Alpes

⇒ **Répartition par catégorie de locaux**

- **L'analyse de la répartition des locaux sur Lyon** montre que les locaux de bureaux sont largement majoritaires sur ce secteur, suivis des locaux d'enseignement (les autres locaux représentant une part négligeable). Ils représentent même la moitié des constructions de bureaux du Grand Lyon. Mais, cette part des bureaux est très largement en baisse depuis 1988. En effet, sur Lyon, le poids des bureaux est passé de 79 % en 1988 à 23 % en 1996, tandis que, sur le reste du Grand Lyon, il est passé de 26 % à 17 % ... ! La crise du bureau ne peut pas mieux être révélée (même si elle reste faible sur la Communauté Urbaine de Lyon hors Lyon : - 8 points entre 1988 et 1996) !.

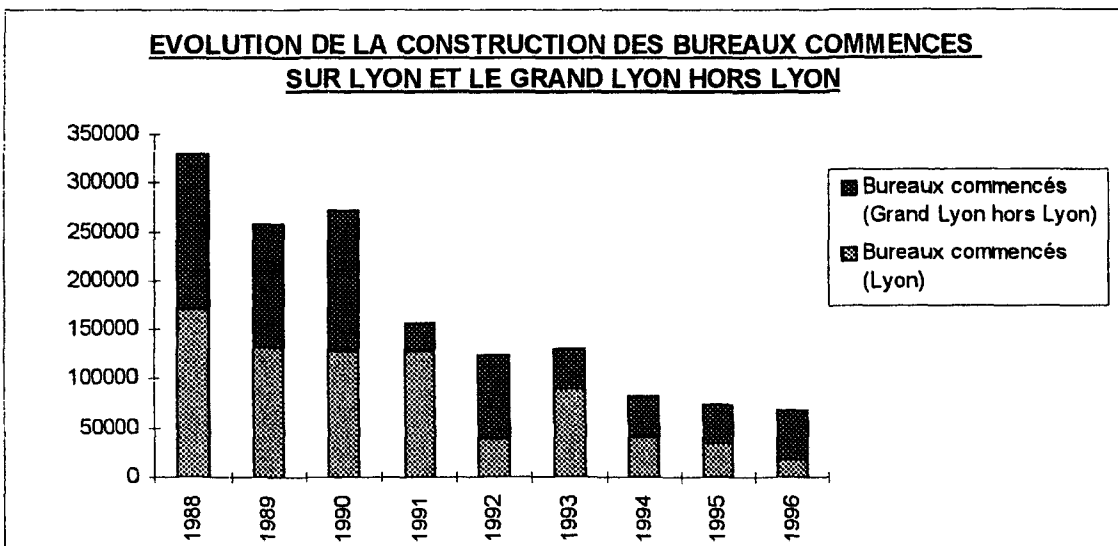
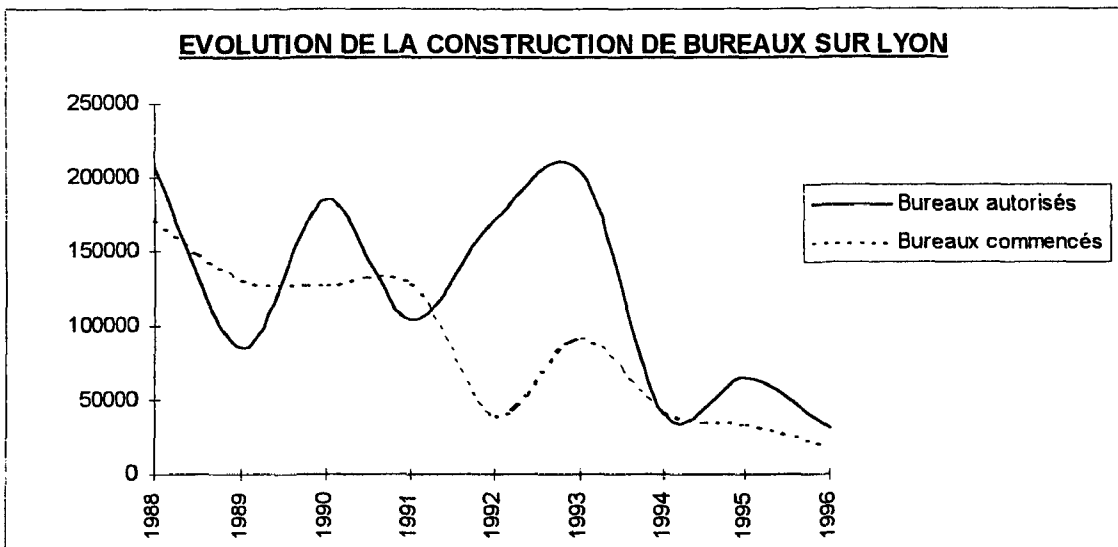
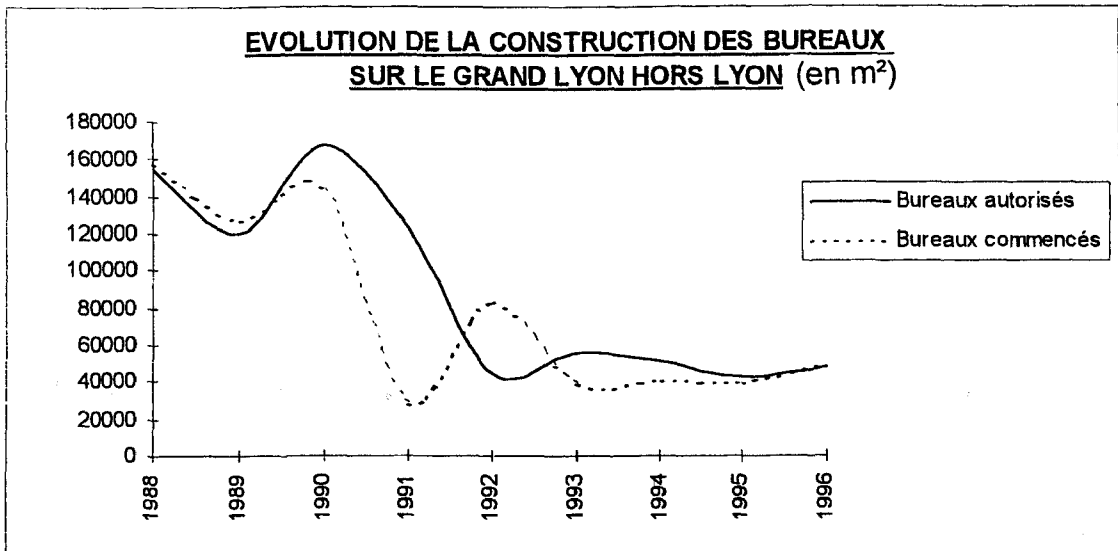
Cette perte de puissance des bureaux est compensée par le poids croissant des locaux d'équipement qui passe de 6 % en 1988 à 46 % en 1995, liés à des investissements publics.

Bureaux commencés / locaux commencés (en %)	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Moyenne 1988-1996
Grand Lyon hors Lyon	26	20	23	7	27	18	15	15	17	19
Lyon	79	68	61	58	25	39	34	35	23	47

Source : SICLONE -DRE Rhône - Alpes

- **Sur la Communauté Urbaine de Lyon hors Lyon**, les locaux industriels et de stockage y sont beaucoup plus représentés que sur Lyon. L'explication de cette situation réside dans le fait que les espaces du Grand Lyon hors Lyon moins chers et beaucoup plus mutables peuvent plus facilement accueillir les grands bâtiments dans le cadre de la politique de desserrement des entreprises.

Sur ce secteur, il existe un certain équilibre entre constructions de locaux de bureaux, d'équipement, de stockage et industriels.



⇒ **Bureaux**

Sur le territoire de la Communauté Urbaine hors Lyon, l'évolution des bureaux sur la période 1988-1996 est différente de l'évolution des locaux dans leur ensemble. D'une part, on perçoit une chute brutale de la construction des bureaux entre 1990 et 1991 par rapport à une chute qui s'étale dans le temps (1990 à 1993) pour l'ensemble des locaux. D'autre part, s'il y avait très peu d'abandons d'opérations pour l'ensemble des locaux, dans le cas des bureaux, les intentions sont nettement supérieures aux constructions réelles (13 % d'abandons).

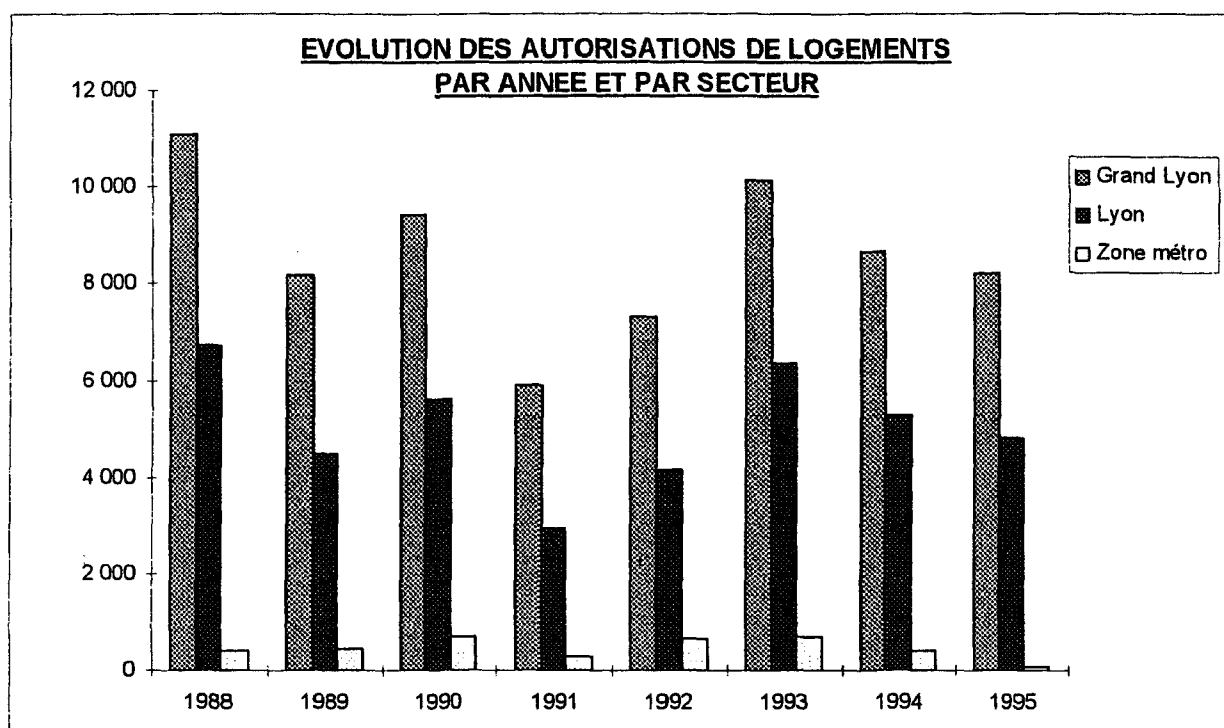
L'évolution des bureaux sur Lyon ne suit pas du tout la même logique que sur la Communauté Urbaine de Lyon hors Lyon avec des fluctuations et une chute décalée en 1992. Par contre, l'évolution de bureaux sur Lyon suit celle des locaux sur le même territoire étant donné le poids des bureaux qui marque l'évolution de l'ensemble des locaux ; on retrouve en effet, sur la période 1992-1994, des intentions de construction bien supérieures (+ 50 % environ et + 26 % en moyenne sur la période) aux constructions elles-mêmes. Cette inflation des projets de bureaux sur Lyon entre 1992 et 1994, suivie de beaucoup d'abandons, pourrait être le signe d'une pression spéculative concentrée sur la zone du corridor métro ?.

La comparaison des constructions commencées de bureaux sur ces deux territoires par année montre globalement que les volumes se partagent à égalité entre les secteurs sur les deux périodes extrêmes (de 1988 à 1990 et de 1994 à 1995). Par contre, un phénomène difficilement explicable s'est produit sur la période 1991-1993, les permis de bureaux (en commencés) sur la Communauté Urbaine de Lyon étant très largement produits sur Lyon en 1991 et 1993, alors que l'inverse est constaté en 1992.

Conclusion :

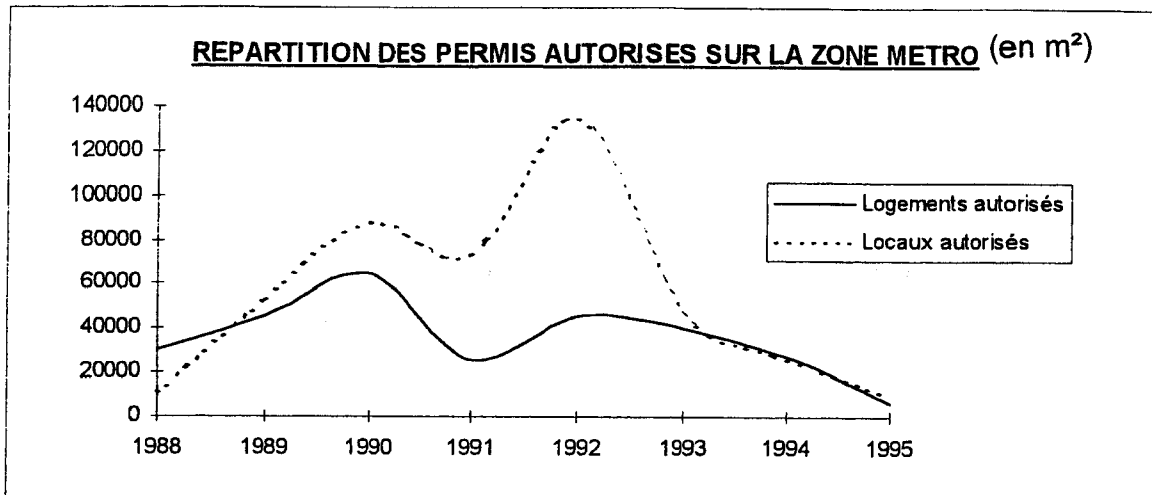
La mise en service du métro a correspondu à l'apparition d'une crise de l'immobilier brutale sur l'agglomération sensible dès 1991, mais visible en 1992 pour les bureaux et en 1993 pour les logements. Cette crise est liée à la saturation du marché et la mévente des programmes en cours (bureaux et logements). Elle s'est manifestée principalement sur Lyon et plus faiblement sur la périphérie.

C'est un élément fondamental à intégrer dans l'analyse de l'impact du métro ligne D dont la mise en service coïncide avec le démarrage de la crise de l'immobilier (1991-1993), qui n'a pris fin qu'à partir de 1997-1998.



Source : SICLONE -DRE Rhône - Alpes

B- NATURE DES PROJETS DE CONSTRUCTIONS NOUVELLES SUR LE CORRIDOR METRO



Source : SICLONE -DRE Rhône - Alpes

Sur le secteur métro, toutes les données concernent exclusivement des permis de construire autorisés. Il s'agit d'un état des projets et donc des intentions des investisseurs.

Des permis de construire commencés sont tout de même pris en compte pour les logements en ZAC, la comparaison logements totaux sur la zone métro et logements construits dans le cadre d'une ZAC mettant alors en parallèle des permis autorisés et des permis commencés.

Entre 1988 et 1995, on a déposé en moyenne des permis de construire pour 464 logements par an, pour atteindre un total de 3 710. D'autre part les locaux d'usage divers (bureaux, commerces, services, activités industrielles) réalisés pendant cette période représentent une surface d'environ 500 000 m². Sur ce chiffre, plus de 320 000 m² soit 65 % du volume sont constitués de bureaux. La moyenne de 40 000 m² réalisés par an est ici peu significative : plus des deux tiers des permis ont été déposés entre 1990 et 1992. Il semble donc que l'effet d'anticipation lié à la construction du métro ligne D ait été négligeable.

B-1) Projets de constructions de logements

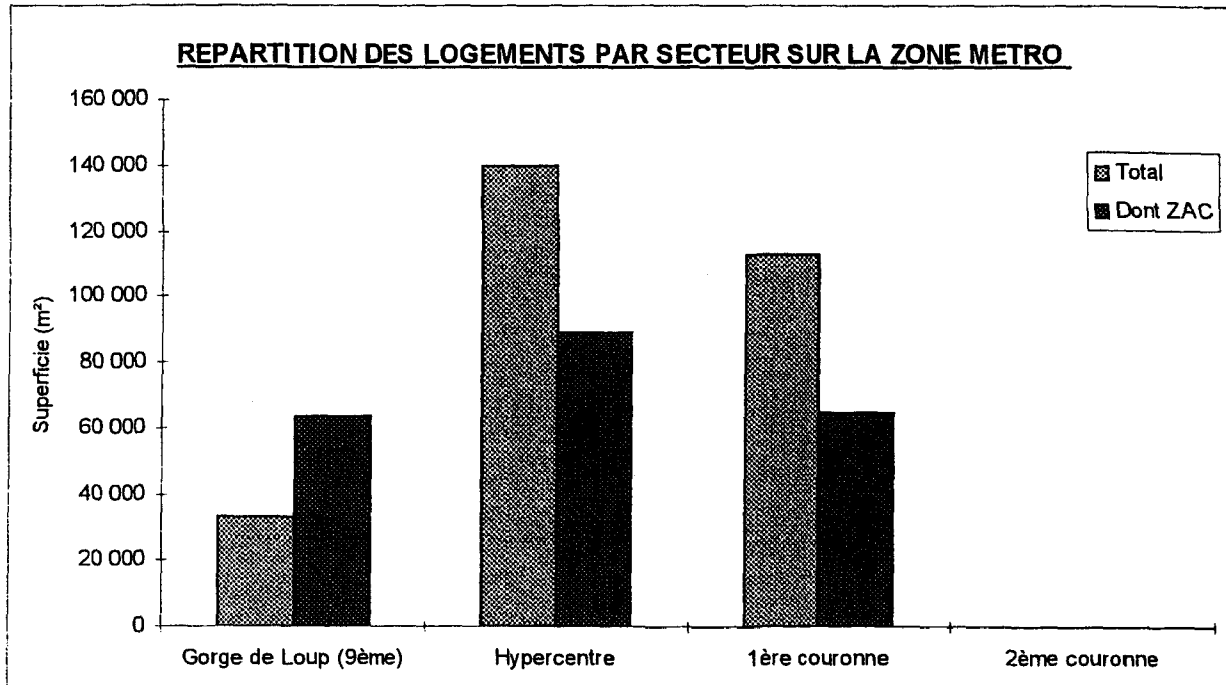
⇒ *Evolution dans le temps*

Les dépôts de permis pour la construction de logements dans le périmètre d'influence de la ligne D sont globalement à la baisse depuis 1990, malgré une reprise notable en 1992.

Sur ce secteur, les volumes de logements à construire augmentent fortement de 1988 à 1990 (ce qui pourrait correspondre à la mise en service de la première tranche du métro) et en 1992-1993 (mise en service de la deuxième tranche ?), par contre elles chutent à partir de 1993 : il apparaît difficile d'établir un lien direct avec la mise en service du métro.

On note en fait que l'évolution des autorisations sur ce secteur est très proche de celle sur Lyon et la Communauté Urbaine de Lyon mais dans des proportions bien plus faibles : les autorisations de logements sur la zone métro représentent 1/20e des autorisations de logements sur la Communauté Urbaine de Lyon et 1/10e sur Lyon.

Ainsi, aucun phénomène particulier ne semble s'être déroulé sur la zone métro. Ni la mise en service de la ligne D, ni la définition de ce secteur dans le Schéma Directeur comme axe à développer n'ont pu initier une dynamique, la conjoncture actuelle de crise de l'immobilier constituant sans doute une partie d'explication à cette situation.



Source : SICLONE -DRE Rhône - Alpes

NB : On peut comparer par secteur du corridor métro les surfaces de logements autorisés avec les opérations de logements réalisés dans les ZAC situées à l'intérieur du corridor : une anomalie apparaît pour Gorge-de-Loup ; elle s'explique par le fait que des permis de construire autorisés (logements autorisés sur la zone métro) sont mis en parallèle avec des permis de construire commencés (logements en ZAC).

⇒ **Localisation des projets de logements**

La majorité des autorisations de logements est localisée sur l'hypercentre (Guillotière et Garibaldi : 49 %) et la première couronne (Sans-Souci et Mermoz : 39,5 %) ; le reste étant localisé autour de la station Gorge-de-Loup (11,5 %). La deuxième couronne (Parilly et Gare de Vénissieux), quant à elle, paraît bien peu attractive : aucune demande de permis de logements n'a été faite.

Des constructions de résidences pour étudiants sont envisagées près des stations Sans-Souci et Grange-Blanche, donc près des sites universitaires.

Les ZAC ont joué un rôle non négligeable dans la part de constructions de logements. Le poids des ZAC est relativement important dans l'hypercentre et la première couronne puisque les deux tiers des logements l'hypercentre et plus de la moitié pour la première couronne ont été réalisés dans le cadre d'une ZAC.

⇒ **Caractéristique de ce parc projeté de logements**

Les logements sont essentiellement destinés à la vente (pour environ 83 % en nombre). Les 17 % restants se répartissent entre locatif privé (12 %) et locatif social (5 %).

Sur cet ensemble, les résidences pour étudiants ont une importance toute autre. En effet, toutes réalisées dans le cadre de l'ensemble des ZAC, elles totalisent 27 022 m² de logements étudiants (soit 1 220 chambres) répartis en vente et location. Ces logements étudiants jouent un rôle non négligeable sur le périmètre métro puisqu'ils représentent 9,4 % des logements autorisés (en surfaces donc plus du double en nombre) et 13 % des surfaces de logements en ZAC.

Par ailleurs, depuis 1995 (dernière année d'analyse des permis de construire), de nombreux autres logements étudiants ont été construits sur la zone métro ; de plus, de nombreux projets livrables à moyen terme sont envisagés. Au total, on dénombre 1 080 logements étudiants construits depuis 1995 et 956 logements à venir sur la zone métro auxquels il faut ajouter 160 logements étudiants en projet à proximité des 2 nouvelles stations du métro ligne D (Valmy et Gare de Vaise).

En comparaison avec la situation sur Lyon, le poids du logement étudiants sur la zone métro est très important pour les projets livrés depuis 1995 puisqu'ils ne représentent pas moins des 2/3 des constructions étudiantes réalisées sur Lyon. Cette tendance semble toutefois s'atténuer avec les projets livrables à moyen terme dont le poids par rapport à Lyon se situe à un niveau de 37 %. Certes, si les projets à court terme ne se situent plus dans la zone d'influence directe de la ligne D (périmètre inférieur à 600 m), ils n'en restent pas moins dans une bande parallèle à l'axe du métro mais selon un périmètre plus large.

Ainsi, depuis 1988, on a assisté à une véritable explosion des résidences étudiantes avec plus de 3 400 logements étudiants construits ou livrables à court terme.

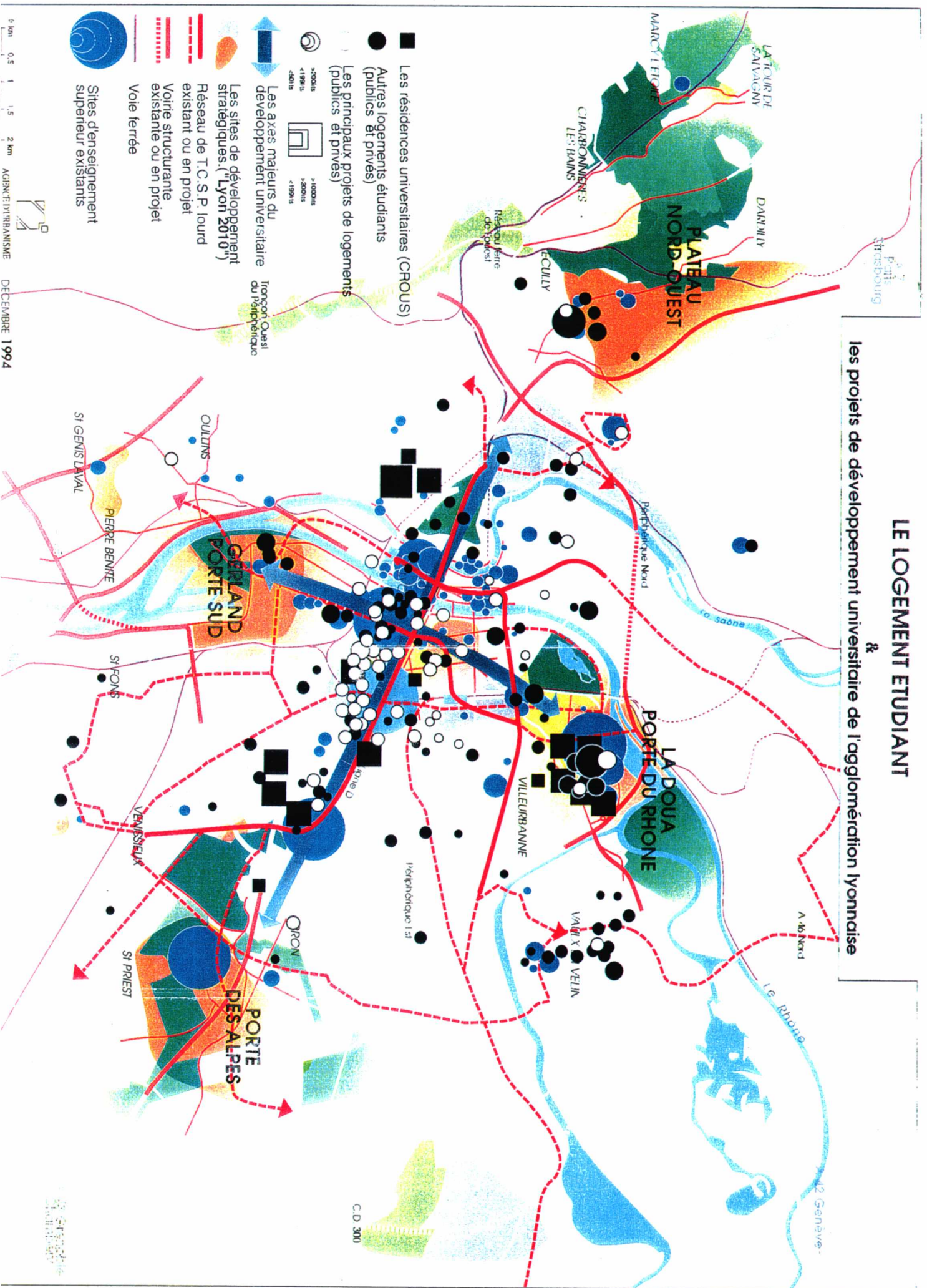
Une réelle concentration de ces résidences étudiantes apparaît donc de part et d'autre de la ligne D, surtout au niveau du centre, de l'hypercentre et de la première couronne ; la ligne D correspond par ailleurs à un axe majeur de développement universitaire. La carte de la page ci-jointe¹, laisse bien apparaître ce phénomène aussi bien pour les résidences déjà existantes que celles en projet. La présence du métro semble donc bien jouer favorablement dans l'implantation de ces résidences.

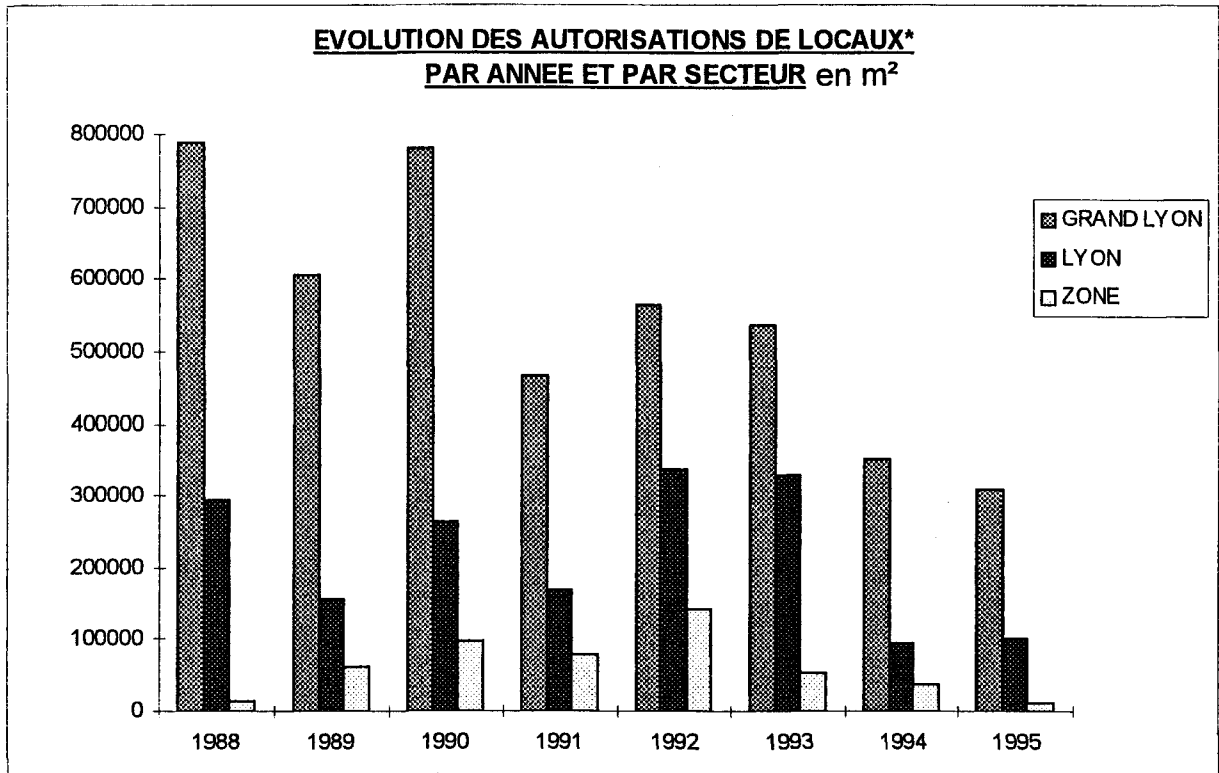
Sur l'ensemble des logements autorisés sur la zone métro, on dénombre quelques logements pour personnes âgées ; mais leur importance est moindre puisque les résidences services pour personnes âgées ne représentent, sur la zone métro, que 2 % des surfaces de logements et 3 % des surfaces de logements en ZAC.

¹ tirée du document "Le logement étudiant dans l'agglomération lyonnaise en 1994-1995"; DDE du Rhône Service Habitat ; Agence d'Urbanisme,

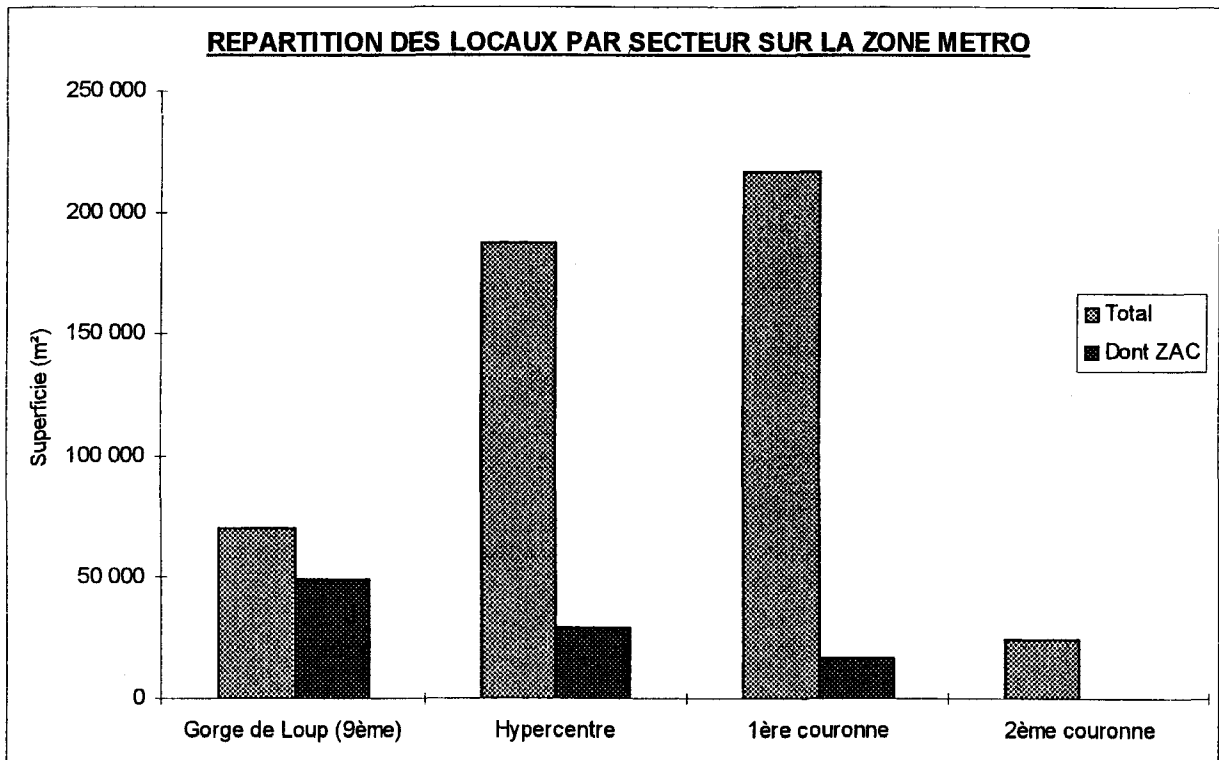
LE LOGEMENT ETUDIANT

les projets de développement universitaire de l'agglomération lyonnaise





* Locaux = Bureaux + Commerces + Industries + Equipement



Source : SICLONE -DRE Rhône - Alpes

B-2) Projets de construction de locaux

⇒ Evolution dans le temps

L'évolution des constructions de locaux est assez proche de celle des logements. La courbe est toutefois beaucoup plus accentuée pour les locaux du fait de la construction de superficies plus importantes.

On trouve donc une progression très importante de la construction des locaux jusqu'en 1990 qui peut être due aussi bien à un effet d'anticipation sur la construction de la ligne D, qu'à une envolée du marché immobilier. On retrouve la chute des constructions de logements au niveau des locaux en 1991. De même la hausse de 1992 se retrouve pour les locaux, hausse qui est très prononcée puisqu'elle correspond au maximum des constructions sur la période 1988-1995 avec plus de 140 000 m².

La construction des locaux sur la zone métro ne suit pas tout à fait la même logique sur le reste de l'agglomération. En effet, alors que les autorisations de locaux se présentent en dents de scie sur Lyon et la Communauté Urbaine de Lyon, celles sur la zone métro augmente jusqu'en 1992... !.

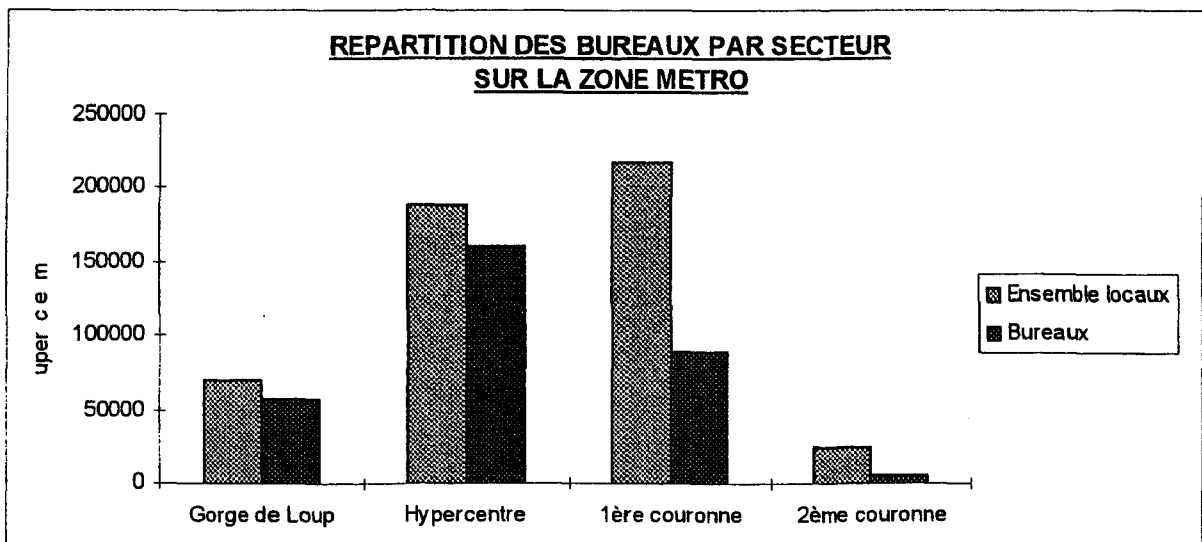
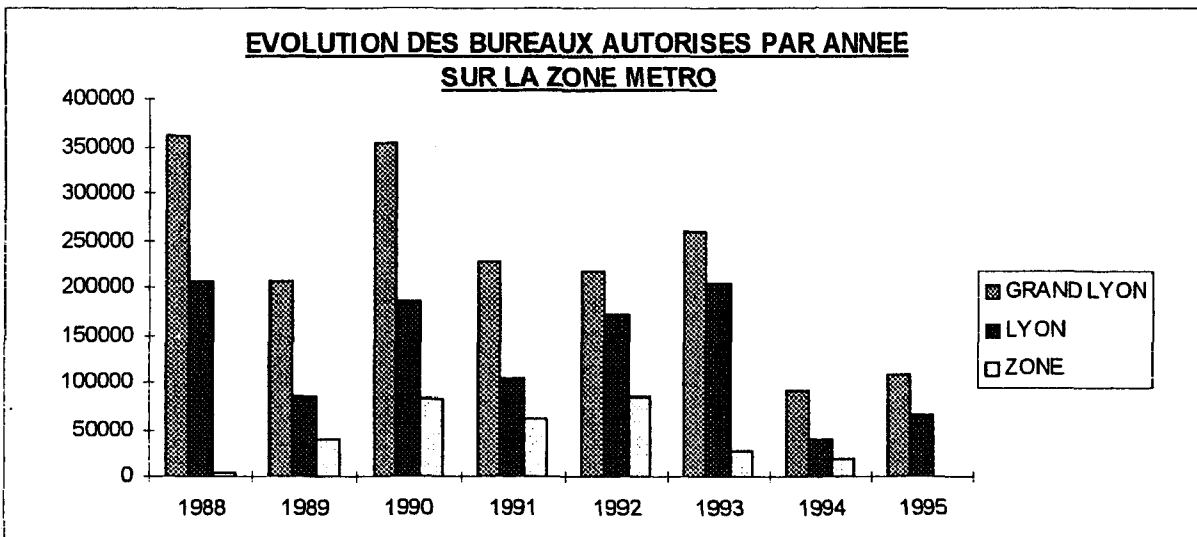
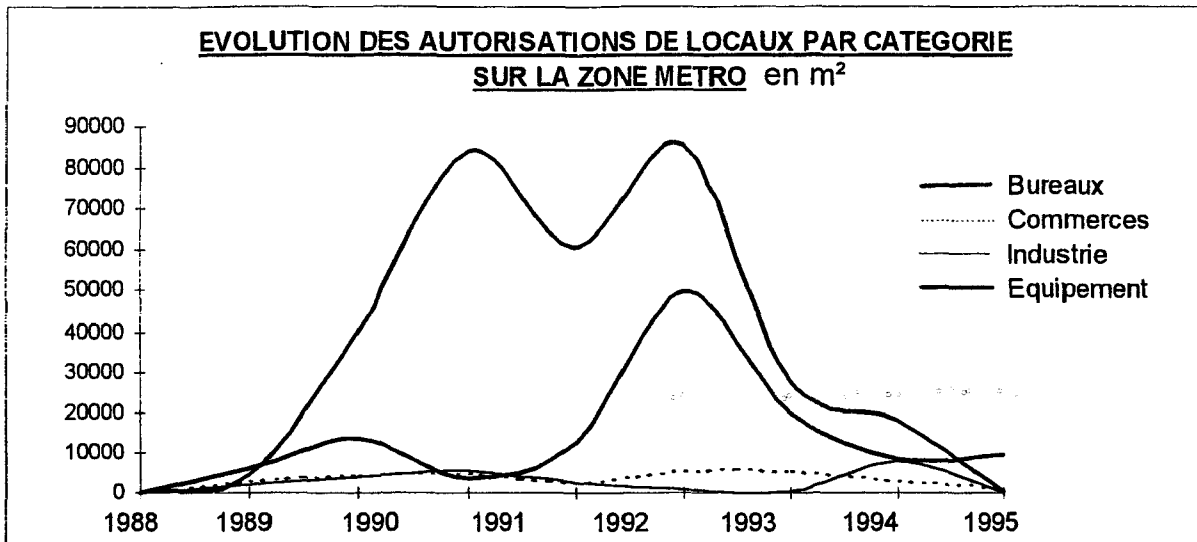
Par ailleurs, les autorisations de locaux sur la zone métro représentent 27 % des autorisations de locaux sur Lyon dans la période 1988-1994 (contre 10 % pour les logements sur la même période).

Il semble donc que l'impact du métro soit davantage perceptible ici, pour les locaux, que pour les logements.

⇒ Localisation des projets de locaux

La localisation des locaux est très proche de celle des logements : on les retrouve principalement dans l'hypercentre (38 %) et la première couronne (43 %), le reste se répartissant entre Gorge-de-Loup (14 %) et la seconde couronne (décidément bien peu attractive : 5 %).

La part des constructions nouvelles de locaux intégrées dans un programme de ZAC est bien plus faible que pour les logements. Ainsi, le poids des ZAC est largement inférieur au quart des constructions totales sur l'hypercentre et la seconde couronne.



Source : SICLONE -DRE Rhône - Alpes

⇒ **Caractéristique de ce parc projeté de locaux**

Les permis de construire autorisés, sur la période 1988-1995, concernent majoritairement les bureaux (65 %). Loin derrière, on trouve la construction d'équipements qui correspond à des investissements publics (25 %). La part des locaux commerciaux et industriels est très faible.

Les bureaux autorisés sur la zone métro ne représentent pas moins de 45 à 60 % des bureaux autorisés par an sur Lyon sur la période 1989 à 1992 (47 % en 1989, 45 % en 1990, 59 % en 1991 et 50 % en 1992). Cette part reste non négligeable sur la période 1988-1994, avec 1/3 des bureaux autorisés sur Lyon qui concerne la zone métro. L'effet du métro sur la construction de bureaux apparaît indiscutable même s'il s'atténue très rapidement pour cause de crise de l'immobilier, revenant alors à son stade initial avec un volume identique (< 5 %).

En pourcentage, le poids des bureaux par rapport aux locaux décroît de l'Ouest vers l'Est de la ligne de métro, la part des bureaux autorisés dans les secteurs de Gorge-de-Loup et de l'hypercentre (85 %) étant deux fois plus importante que celle du secteur 1^{ère} couronne (41 %) et quatre fois plus importante qu'en 2^{ème} couronne (23 %). Par contre, en valeur relative, le poids des bureaux est très élevé au niveau de l'hypercentre avec une superficie d'autorisés de 160 000 m², bien plus faible pour Gorge-de-Loup et la 1^{ère} couronne (entre 50 000 et 90 000 m²) et quasi négligeable pour la 2^{ème} couronne.

Les bureaux se répartissent en volume en 89 % de bureaux en blanc et 11 % de bureaux pour soi. Cette très nette prédominance des bureaux en blanc est également visible sur l'ensemble des opérations : leur surface totale (environ 285 000 m²) est sensiblement égale à celle des logements. Il faut de plus noter que les opérations de locaux "pour soi" sont pour la plupart des extensions de bâtiments déjà existants. La tendance générale est donc à la construction de bureaux, dont plus des deux tiers sont réalisés par des promoteurs privés (SCI ou autres).

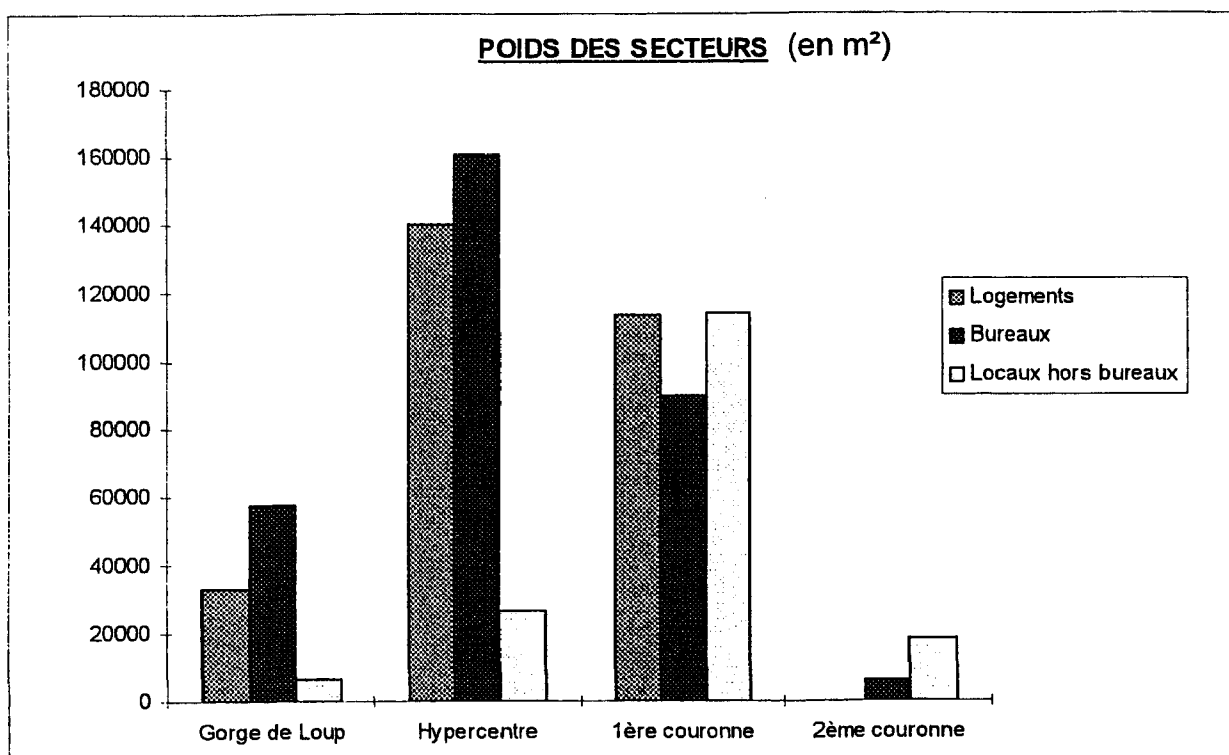
	Gorge de Loup	Hypercentre	1^{ère} couronne	2^{ème} couronne	Total
Bureaux en blanc	54 447 m ² 94%	154 103 m ² 96%	73 347 m ² 82%	4 504 m ² 78%	286 401 m ² 91%
Bureaux pour soi	3 650 m ² 6%	6 274 m ² 4%	16 237 m ² 18%	1 289 m ² 22%	27 450 m ² 9%
Total Bureaux	58 097 m ² 100%	160 377 m ² 100%	89 584 m ² 100%	5 796 m ² 100%	313 851 m ² 100%

Source : SICLONE -DRE Rhône - Alpes

Le secteur de l'administration et des services publics représente une faible part des opérations. Il s'agit principalement d'établissements d'enseignement (université Jean Moulin, lycées). On trouve également des services de proximité (centres d'animation par exemple), dont l'implantation est sans doute indépendante du tracé du métro, et pour une part bien moindre. Le secteur de la santé apparaît dans quelques opérations, il s'agit d'extensions de bâtiments hospitaliers situés près de la station Grange-Blanche.

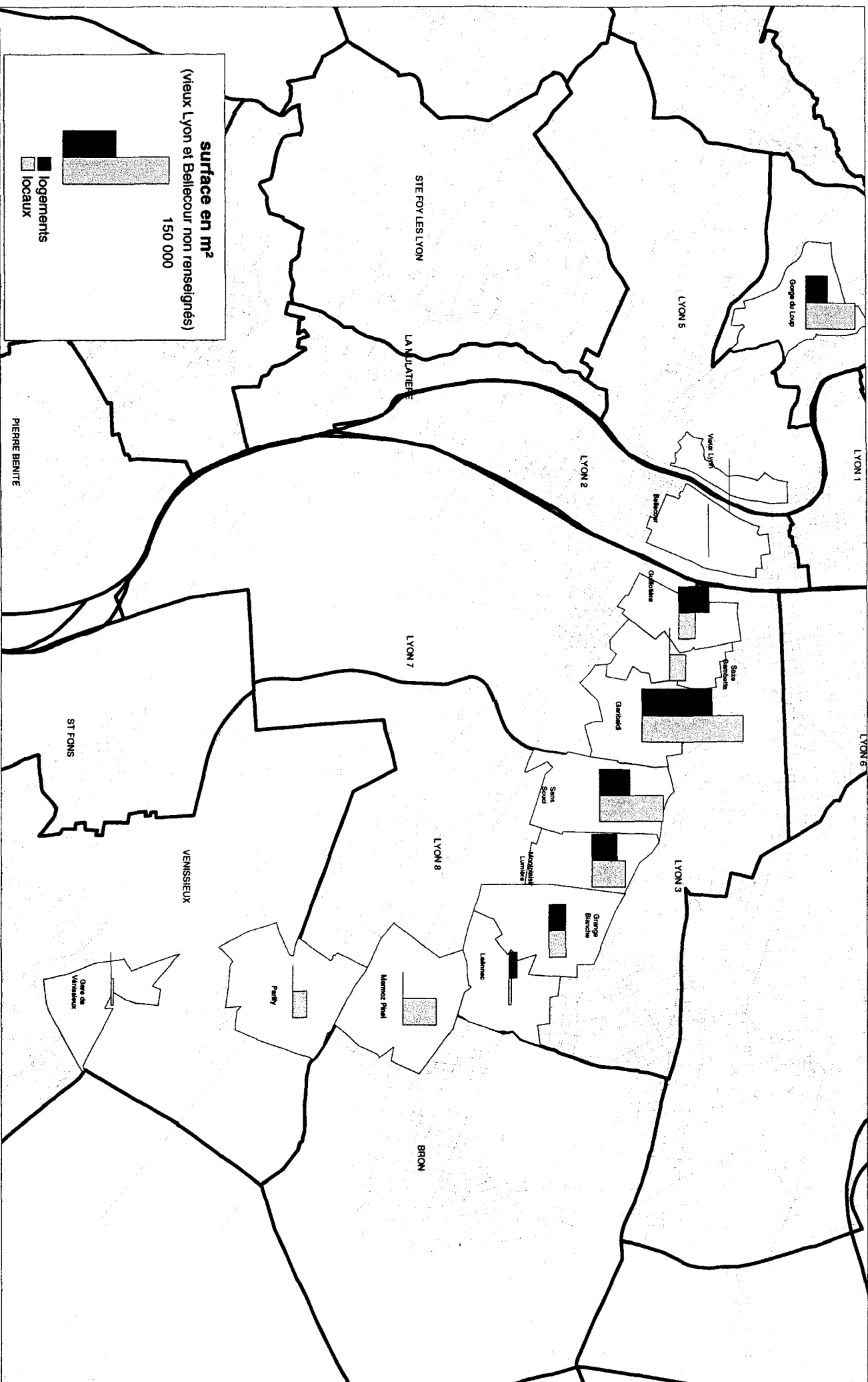
Ainsi, l'Etat et les collectivités locales ont réalisé environ 60 000 m² de locaux (environ 12 % du total en volume), surtout des extensions de bâtiments déjà existants. On ne compte qu'une seule opération de bureaux administratifs, financée par la région, et qui s'étend sur 7 500 m² seulement.

Les commerces implantés près de la ligne D entre 1988 et 1995 sont inclus dans les opérations de logement ou de bureaux : ce sont des commerces de pied d'immeuble ou des annexes à la fonction principale. Ils représentent 30 000 m² de surface environ. On ne compte dans l'ensemble du fichier qu'une seule opération purement commerciale, de 1 000 m² seulement. La part des commerces est donc faible, comparable à celle des locaux industriels ou artisanaux. Ces derniers apparaissent en majorité comme des extensions d'entreprises déjà implantées, et ce pour des surfaces assez faibles (1 000 m² en moyenne). Ils sont regroupés en périphérie, c'est-à-dire dans la deuxième couronne.



Source : SICLONE -DRE Rhône - Alpes

CONSTRUCTION DES LOGEMENTS ET LOCAUX (période 88/95)



périmètre de découpage îlots sous influence du métro

Source : SICLONE - DRE Rhône - Alpes

B-3) Répartition des projets entre les secteurs métro

Le poids des différents secteurs se répartit de la façon suivante pour les surfaces de logements et de locaux (avec précision pour les bureaux) :

Le secteur Gorge-de-Loup, bien qu'il ne corresponde qu'à une seule station, comprend 9 % des logements et 15 % des locaux, ceci grâce aux opérations en ZAC prévues sur le site. Celles-ci forment la majorité des réalisations sur ce secteur, qui sont d'ailleurs presque en totalité des opérations de logement en accession et de bureaux en blanc (on ne trouve à Gorge-de-Loup aucune construction de locaux industriels ou artisanaux sur cette période). Sans doute aussi la position en bout de ligne de cette station, qui dessert une bonne partie de l'Ouest lyonnais, favorise-t-elle les investissements et oriente-t-elle les partis pris d'aménagement. Toutefois, comme nous le verrons ci-dessous, nous avons à l'autre bout de la ligne (avec la Gare de Vénissieux) une situation tout à fait opposée.

Le secteur hypercentre (stations Guillotière, Saxe-Gambetta et Garibaldi) compte pour environ 47 % des logements et 46 % des locaux. C'est également le secteur où l'on compte le plus grand nombre d'opérations. Il s'agit donc (en toute logique) du secteur majoritaire. On y trouve des opérations de toutes tailles et de toutes natures (dont des ZAC de grande taille), avec en majorité des logements en accession et des bureaux. On remarque également le poids des bureaux (ils représentent 86 % des locaux) et l'absence de locaux industriels dans ce secteur.

La première couronne (stations Sans-Souci à Mermoz) est le secteur le plus étendu géographiquement. Environ 44 % des logements et 34 % des locaux y sont situés. Quelques implantations de locaux industriels ou artisanaux sont à noter, ainsi que la présence d'opérations liées à l'enseignement, avec l'université Jean Moulin par exemple (d'où un poids plus faible des bureaux par rapport à l'hypercentre). Mais le lien entre ces opérations et la ligne de métro est difficile à établir, leur localisation semblant plutôt dépendre de contraintes socio-économiques ou d'opportunités foncières que de la desserte en transports en commun. De même, les quelques opérations dans le domaine de la santé (secteur hospitalier) présentes sur ce secteur apparaissent liées aux fonctions traditionnelles des sites de Grange-Blanche et Laënnec, plus qu'à un rôle de la ligne D. D'ailleurs il s'agit surtout d'extensions de bâtiments déjà existants.

La deuxième couronne (stations Parilly et Gare de Vénissieux) présente une répartition sensiblement différente. Aucune opération de logement n'y est réalisée, et elle comprend seulement 5 % des locaux. Elle regroupe par contre l'essentiel des constructions ou extensions dans le domaine industriel. Le contraste est frappant avec le secteur Gorge-de-Loup, lui aussi situé en bout de ligne. On voit que le tissu urbain récent de l'Est lyonnais, avec de nombreux ténements industriels, subit peu de modifications avec le passage du métro : les opérations se font surtout dans le secteur industriel, et il s'agit principalement d'extensions sur place. Au contraire, les mutations sont plus importantes dans les tissus anciens proches de l'hypercentre.

Conclusion :

Il ressort de cette analyse qu'une réelle dynamique des projets de constructions de logements et de bureaux est apparue de part et d'autre de la ligne D lors de sa mise en service, alors qu'à la même période la crise sévissait sur l'agglomération et qu'une forte diminution des constructions était enregistrée sur la Communauté Urbaine de Lyon et Lyon.

A partir de la comparaison des données sur l'agglomération et le secteur métro, on peut comprendre qu'un grand nombre des projets d'opérations de bureaux (et secondairement de logements) se sont portés à Lyon sur le corridor métro et ont dû être abandonné à partir de 1992 en raison de la crise qui touchait le marché immobilier lyonnais.

PARTIE 3

COMPORTEMENT DES ACTEURS DANS LEURS CHOIX DE LOCALISATION

- A- L'INTERVENTION PUBLIQUE DE LA COMMUNAUTE URBAINE - LA PROGRAMMATION DES ZONES D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ**
- B- LA STRATEGIE DE LOCALISATION DES OPERATEURS IMMOBILIERS**
- C- ROLE DE LA LIGNE D DU METRO DANS LE CHOIX DE LOCALISATION DES MENAGES**

A- L'INTERVENTION PUBLIQUE DE LA COMMUNAUTE URBAINE - LA PROGRAMMATION DES ZONES D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ

A-1) Calendrier des ZAC

(* ZAC publiques)

Liste des opérations	Stations de métro concernée	Approbation du PAZ
ZAC Michel Berthet	Gorge de Loup	28/08/1986
ZAC du Centre Liberté Péri	Guillotière	29/01/1990
ZAC Les Portes de la Guillotière★	Guillotière ; Saxe-Gambetta	27/06/1988
ZAC Moncey/St Jacques	Guillotière ; Saxe-Gambetta	24/01/1994
ZAC Bir Hakeim-Parc Gambetta	Garibaldi	14/03/1988
ZAC du Dauphiné★	Sans Souci	29/06/1987
ZAC Espace Transvaal	Grange Blanche	23/09/1991
ZAC Ambroise Courtois	Monplaisir Lumière	08/07/1991
ZAC du Quartier de Monplaisir	Monplaisir Lumière	27/06/1988
ZAC Ambroise Paré	Laënnec	16/07/1990

A Lyon, sur un ensemble de 33 ZAC concédées, ou conventionnées (= privées) 10 se trouvent localisées à l'intérieur du corridor métro, voire en bordure immédiate.

Beaucoup de ces ZAC correspondent à d'anciens tenements industriels, qui ont faits l'objet de négociations entre la Communauté Urbaine de Lyon et les entreprises pour encourager leur délocalisation contre valorisation de leurs terrains.

L'essentiel de ces ZAC (7 sur 10) sont conventionnées et localisées dans des quartiers en mutation (hypercentre et 1^{ère} couronne).

Excepté la ZAC Moncey/St-Jacques, la majorité des créations de ZAC (approbation des PAZ) coïncide avec l'arrivée du métro (mise en service de la première tranche en 1991) qui était annoncée dès 1988. L'effet "métro" apparaît donc perceptible.

Dans ces ZAC, la part de logements sociaux (en locatif ou en accession) retenue par la Communauté Urbaine est de 20 % de l'ensemble des logements prévus.

A-2) Localisation

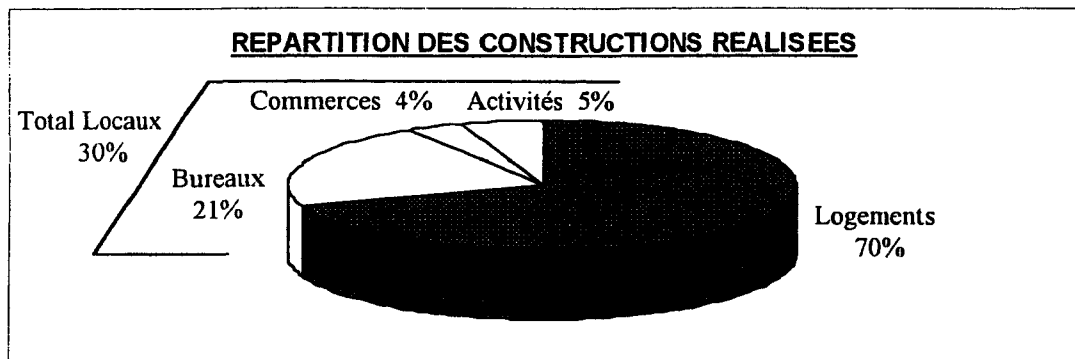
Les ZAC sont localisées sur l'axe du métro, en particulier près des stations Guillotière et Monplaisir (hypercentre et première couronne).

B-3) Programme et réalisations

Il apparaît dans le tableau détaillé en annexe que la programmation initiale a été peu respectée et que de nombreuses ZAC ont vu leur PAZ modifié entre 1990 et 1992, au moment de la mise en service du métro ; Cela traduit un phénomène de "désengagement" lié à la conjoncture immobilière peu favorable du moment.

Par ailleurs, pour une majorité de ZAC (sauf Portes de la Guillotière et Bir Hakeim-Parc Gambetta), les constructions restant à réaliser par rapport au programme initial (ou revu) sont encore assez importantes (aussi bien au niveau des logements que des locaux) avec 38 % en moyenne. Mais cette part est très variable selon le type de construction. Il apparaît ainsi que la réalisation des bureaux est très avancée avec seulement 19 % de constructions restant à réaliser alors que les constructions de logements et de locaux restant à réaliser sont dans la moyenne.

Pourtant, il est à noter que la répartition des constructions réalisées suit rigoureusement la répartition des constructions programmées. En effet, la part des commerces et logements est identique alors que celle des bureaux ne gagne que 4 points dans les constructions réalisées par rapport aux programmes totaux des ZAC, ceci aux dépens des activités qui perdent 5 points.



Les constructions (toutes constructions confondues) déjà réalisées dans le cadre de ces ZAC sur la zone métro représentent une faible part des constructions sur Lyon (6,3 %) sur la période 1988-1996. Cette part est toutefois légèrement supérieure pour les logements et les bureaux (8 %). Il apparaît donc que le poids des ZAC est peu important sur Lyon alors qu'il était notable sur la zone métro avec 76 % des logements et 19 % des locaux (dont près des ¾ sur Gorge-de-Loup) construits dans le cadre d'une ZAC.

NB : ces derniers chiffres sont tout de même à utiliser avec précaution du fait qu'ils mettent en correspondance des permis autorisés et des permis commencés.

Conclusion :

Le programme initial des ZAC a été largement revu à la baisse du fait de la conjoncture immobilière. Ceci laisse supposer que, dans la crise actuelle, l'impact du métro sur l'immobilier aurait pu être beaucoup plus important que ce qu'il n'a été. Toutefois, malgré un certain nombre d'abandons, aucun bouleversement notable n'est intervenu dans les proportions de logements-locaux-bureaux construits.

B- LA STRATEGIE DE LOCALISATION DES OPERATEURS IMMOBILIERS

- Cette enquête a été réalisée par entretien direct, avec rencontre des opérateurs immobiliers (entretien semi-directif)

Cette enquête a été précédée par un courrier annonçant une prise de rendez-vous et co-signées par la Communauté Urbaine de Lyon et la DDE du Rhône.

Une enquête épistolaire complémentaire auprès des opérateurs a eu un très faible taux de réponse.

Pour cette enquête auprès des **opérateurs immobiliers**, on a recherché à disposer d'un échantillonnage d'une vingtaine d'opérations d'une certaine ampleur, segmentées selon les deux critères suivants :

Géographique :

Secteur Gorge-de-Loup

Hypercentre (Guillotière à Garibaldi) en excluant les secteurs les plus centraux (St-Jean - Bellecour) où il apparaît difficile d'isoler l'effet métro

1^{ère} couronne : Sans-Souci à Mermoz

2^{ème} couronne : Parilly - Gare de Vénissieux

Nature d'opérations selon la stratégie des investisseurs :

Logement en accession
 à usage locatif privé
 à usage locatif social

Bureaux, commerces, équipements et locaux industriels
opérations pour soi
surface en blanc

Au final, l'échantillon a été difficile à constituer¹ du fait de l'abandon de nombreux projets de construction.

Neuf entretiens semi-directifs ont été conduits. Ce sont les personnes chargées directement de l'opération construite aux abords immédiats de la ligne D de métro qui ont été interrogées. Le cas échéant, ces personnes ont également pu s'exprimer sur d'autres opérations construites ou en projet et proches de cette ligne.

¹ A signaler une enquête similaire, réalisée en 1992 auprès des seuls promoteurs de logements par l'Agence d'Urbanisme du Grand-Lyon.

A noter que les stations de l'hyper-centre (Vieux-Lyon et Bellecour) ont été neutralisées car n'ayant pas d'influence sur les motivations de construire. Des entretiens seraient à mener pour couvrir l'extrémité Est de la ligne, à savoir les stations Laennec, Mermoz-Pinel, Parilly, et Gare de Vénissieux. Au plan méthodologique, la motivation première de la demande d'entretien, le rôle éventuel du métro, ont été dilués dans une approche plus générale de "localisation des projets immobiliers", afin de ne pas peser (ou le moins possible) sur l'avis de nos interlocuteurs.

On doit dès maintenant souligner très fortement le contexte global de crise immobilière qui frappe l'agglomération lyonnaise (comme beaucoup d'autres d'ailleurs) et qui se traduit notamment par une forte baisse du prix du foncier et par un stock important de surfaces inoccupées, particulièrement dans le tertiaire de bureaux. Cette mauvaise conjoncture, très présente à l'esprit de nos interlocuteurs pour des raisons facilement compréhensibles, a probablement occulté pour une part l'intérêt que peut présenter la proximité d'une ligne de métro pour un projet immobilier.

Le travail de synthèse qui suit a été structuré d'une double manière. On a d'abord constitué trois catégories de projets immobiliers :

- Le logement ordinaire, privé et social
- Le logement spécifique, pour personnes âgées et étudiants
- Le bureau, "pour soi" et "en blanc", et le commerce

Pour chaque catégorie, on a ensuite cherché à produire une synthèse des informations recueillies selon deux axes :

- Les raisons de l'opération
- Le ressenti de l'opération et les projets à venir

A noter que l'on a traité les opérations mixtes (logement et commerce par exemple) successivement dans chaque catégorie pertinente.

B-1) Le logement ordinaire, privé et social

C'est la catégorie la plus représentée de notre échantillon, avec 4 entretiens pour le logement privé (COPRA - Rhône-Alpes, HDI, STIM Bâtir et Emeraude Promotion) et 1 pour le logement social (OPAC 69).

Trois entretiens (HDI, STIM Bâtir et OPAC 69) concernent des projets très proches de l'hyper-centre (stations Guillotière et Saxe-Gambetta), un (COPRA - Rhône-Alpes) est situé à Gorge-de-Loup (et bientôt Valmy), et un à Grange Blanche (Emeraude Promotion).

1-1) Les raisons de l'opération

- Pour l'opération située à Vaise², la question de l'accessibilité est primordiale, et le promoteur déclare spontanément que ses opérations ont cherché à exploiter l'arrivée du métro (Gorge-de-Loup) ou à l'anticiper (Valmy). On vise une clientèle qui n'a pas les moyens d'investir dans les quartiers centraux.

Selon ce promoteur, le métro peut en effet puissamment contribuer à améliorer "la mauvaise image" de Vaise. Malgré tout, on constate que les appartements se sont vendus essentiellement à des investisseurs extérieurs (la demande locative est forte dans le quartier) et à des accédants "lyonnais de fraîche date" (les lyonnais "de souche" cherchant à éviter ce quartier).

L'ajournement de la moyenne surface commerciale a encore renforcé l'évasion commerciale, notamment vers Carrefour à Ecully et Mammouth à Limonest. Il en résulte la poursuite de l'affaiblissement commercial du quartier par disparition des petits commerces. L'engorgement de l'axe routier que constitue la rue Marietton contribue également à renforcer la déshérence commerciale de Vaise, et de ce point de vue la rocade Nord est attendue car on en espère une réduction de la circulation qui contribue à la mauvaise image du quartier.

Par contre, le quartier est jugé bien traité en termes d'équipements et de services publics. En particulier, le pôle multimodal de transports en commun de Gorge-de-Loup est ressenti comme un avantage.

- Pour les 3 opérations situées proches de l'hyper-centre (Guillotière et Saxe-Gambetta), les motivations de localisation diffèrent selon la nature des clientèles visées.

Dans le logement social, et bien que le souci du locataire soit clairement affiché, des paramètres d'ordre administratif et budgétaire surdéterminent le choix d'implantation d'un projet. C'est ainsi qu'après avoir détecté une opportunité foncière (ou que celle-ci soit amenée par l'extérieur), l'OPAC doit préalablement à l'acquisition foncière s'assurer que la DDE sera prête à financer une opération en PLA dans ce secteur de l'agglomération (c'est le plus souvent l'arrondissement qui est considéré).

S'agissant de l'opération de la grande rue de la Guillotière, l'OPAC ne s'est pas posé le problème de la qualité de la localisation. On considère en effet que les quartiers centraux de l'agglomération possèdent un maximum d'avantages en termes d'équipements publics et commerciaux, et en termes de desserte en transports en commun, pour être considérés comme de qualité³. Dès lors on peut dire que le critère de la proximité de la ligne de métro n'est pas intervenu explicitement dans la décision de construire.

² A laquelle on rattachera une opération réalisée par le même promoteur, située dans la ZAC Michel Berthet, et donc à proximité de la station Gorge de Loup.

³ Cet état d'esprit est évidemment à comprendre en fonction des nombreux autres sites de logement social neuf qui ne bénéficient pas de la proximité du centre, laquelle compense largement selon l'OPAC, l'éloignement des grandes surfaces commerciales.

Dans le logement privé, on a pu observer une logique différente selon que l'on vise l'accession à la propriété ou une clientèle d'investisseur (et donc in fine le logement locatif).

Dans le premier cas, il apparaît que le prix et le type de financement ont été prédominants, sachant que la clientèle visée était ici une clientèle de classe moyenne (financement en prêt PAP). L'image positive d'un quartier vivant, animé commercialement, proche aussi bien de la presqu'île que de la Part-Dieu, a bien sûr constitué un élément complémentaire favorable. Mais l'impression de cosmopolitisme vient en partie contrebalancer négativement les choses, au point qu'un promoteur parle de quartier "à risques" pour un accédant à la propriété. C'est pourquoi le prix et des conditions favorables de recours au crédit sont primordiaux, et en aucune manière, le métro n'est jugé comme pouvant être un argument de vente.

Dans le second cas, les aspects positifs du quartier demeurent très présents pour une clientèle moins sensible aux facteurs négatifs (elle n'occupera pas elle-même le logement). Le métro est perçu comme un avantage supplémentaire, susceptible d'attirer le locataire potentiel⁴, mais ce n'est pas l'aspect déterminant du choix de localisation d'un projet immobilier. Dans le cas particulier de la station Guillotière, l'aménagement futur de l'axe Moncey fait aussi l'objet d'une forte attente car jugé susceptible d'accélérer l'effort de requalification du quartier.

Enfin, dans l'opération desservie par la station de Grange-Blanche, on retrouve le même type de discours qu'on avait pu déceler à Vaise sur l'intérêt de la desserte par le métro. Il est cependant atténué par les différences que l'on peut constater entre les deux quartiers en termes de situation géographique et de niveau d'animation commerciale. Pour l'investisseur interrogé, le métro apparaît comme tout à fait complémentaire des autres avantages du quartier (survivance très forte du petit commerce, proximité des universités et des hôpitaux, etc.). Plus particulièrement, le métro permet d'associer la proximité de l'hyper-centre au caractère de "village" du quartier.

1-2) Le ressenti de l'opération et les projets à venir

Comme on l'a dit en préambule, la crise immobilière qui remonte à peu près à 1991-92 et la chute constatée à la fois des ventes, des prix de vente et du prix du foncier, sont les critères prédominants de ressenti des opérations, bien avant des aspects comme l'image du quartier ou la desserte en transports en commun. En d'autres termes, l'opération est bien ressentie si elle s'est assez rapidement écoulee et inversement dans le cas contraire.

Il semble donc plus pertinent d'essayer d'interpréter les projets des personnes interrogées.

Sur ce plan, il apparaît trois types de localisations jugés comme particulièrement favorables.

⁴ C'est d'autant plus vrai dans le cas de notre échantillon quand la station de métro se situe en pied d'immeuble.

Le premier type concerne des quartiers urbains, animés et bien desservis, mais au prix de foncier un peu moins élevé que dans le centre. Exemples de localisation : limite Lyon - Villeurbanne, Monplaisir⁵, septième et huitième arrondissement. Pour ces quartiers, il est évident que le métro peut jouer un rôle de facilitateur dans la commercialisation.

Le second type est orienté vers l'attrait du "calme et de la verdure". Le cinquième arrondissement et plus globalement la banlieue Ouest sont des exemples significatifs. Les conditions d'accessibilité routière et leur amélioration sont alors déterminantes dans la localisation. A l'inverse, le métro et plus largement les TC ne sont pas ou peu pris en considération.

Enfin, un promoteur nous a évoqué l'intérêt qu'il pouvait porter à des communes de l'Est et du Sud lyonnais, dès lors que les communes ont su créer ou recréer un centre accueillant. Il y serait en effet possible de commercialiser de l'individuel à des niveaux de prix moins élevés que ceux observés pour le collectif dans Lyon. Pour ce type de localisation, la proximité du métro, comme c'est le cas avec la station Gare de Vénissieux, est jugée comme essentielle.

Comme on le voit, le métro n'est donc pas une motivation première dans le choix des localisations futures. Il apparaît par contre comme utilement complémentaire à l'argument premier de commercialisation, qu'il s'agisse du quartier d'accueil ou du prix de vente.

B-2) Le logement spécifique, pour personnes âgées et étudiants

Deux opérations entrent dans cette catégorie : une opération mixte -étudiants et personnes âgées- desservie par la station Monplaisir-Lumière (Pôles Développement), et une opération de logement étudiant près de la station Sans-Souci (Financière et Immobilière Lyonnaise).

2-1) Les raisons de l'opération

Pour l'opération mixte⁶, c'est essentiellement une opportunité foncière qui a constitué le déclencheur. Mais l'image du quartier, avec une forte représentation du petit commerce et la proximité des hôpitaux (sic !) a ajouté une forte motivation dans la décision de bâtir.

Pour la seconde opération, la motivation première a été la proximité de l'ancienne Manufacture des Tabacs reconverte en Université. Suivie de très près par la présence de la ligne de métro. Ce moyen de transport apparaît comme primordial pour une cible commerciale en général dépourvue de voiture particulière et très peu sensible à l'éloignement des grandes surfaces de la périphérie. Plus précisément le métro est jugé comme un avantage décisif dans le sens où il autorise une connexion facile avec les gares SNCF (souvent les étudiants regagnent leur commune d'origine pour le week-end), l'hyper-centre et les autres sites universitaires de l'agglomération.

⁵ Mais ce quartier fortement recherché actuellement risque de voir le prix du foncier monter rapidement...

⁶ On a commencé par la MAPAD, construite en 1992, les logements étudiants étant construits en 1993-94.

Le bus peut jouer un rôle analogue, mais il est perçu comme moins performant, en particulier dans la connexion avec le train. Enfin, les commerces de proximité pour des produits banals (le pain...) sont aussi un argument complémentaire de commercialisation.

2-2) Le ressenti de l'opération et les projets à venir

Comparativement au logement ordinaire, les résidences étudiants ont moins souffert de la crise de l'immobilier⁷. Malgré le ralentissement actuel, les professionnels semblent prêts à réaliser de nouvelles opérations. Pour celles-ci, les critères de localisation demeurent identiques : la proximité des facultés et la présence du métro. De ce point de vue, le projet d'un promoteur dans le quartier de Gerland (en anticipant le prolongement de la ligne B) nous semble significatif.

Peu d'informations nous ont été données pour les projets de logement pour les personnes âgées.

B-3) Le bureau, "pour soi" et "en blanc", et le commerce

4 opérations de notre échantillon sont concernées par cette catégorie :

Le bureau "pour soi" est représenté par Lipha et par Rhône-Poulenc (desservies respectivement par les stations Monplaisir-Lumière et Gorge-de-Loup), et le "bureau en blanc" par HDI (station Guillotière). Le commerce concerne les opérations de COPRA Rhône-Alpes (station future Valmy) et de HDI (station Guillotière).

Les opérations de bureau "pour soi" ont toutes deux comme particularité de correspondre à des opportunités propres aux sociétés concernées. Lipha a construit l'extension de son siège après avoir eu l'opportunité d'acquérir une parcelle de terrain située en face du siège initial bâti en 1942. Quant à Rhône-Poulenc, la décision de construire sur le terrain occupé auparavant par sa filiale Rhôdiaceta participe surtout de la volonté du groupe de se désengager "correctement" du site de Gorge-de-Loup.

On ne peut donc en aucun cas relier la décision de construire à la proximité de la ligne de métro, mais cela n'empêche pas d'observer le degré d'intérêt que portent ces sociétés à ce type de transport urbain dans le cadre de leur fonctionnement quotidien.

Pour le quartier de Vaise, l'accessibilité en voiture est jugé difficile, et par conséquent la station Gorge-de-Loup, située à 5 minutes de marche, est considérée comme un avantage par le personnel qui emprunte beaucoup la ligne D. La gare SNCF est également utilisée par les personnes qui habitent le Nord-Ouest lyonnais. Au total, on peut estimer à environ 50 à 70 % le nombre de personnes qui se rendent en TC jusqu'aux locaux de Rhône-Poulenc.

Les visiteurs lyonnais de la société semblent également beaucoup prendre le métro, alors que ceux qui arrivent en gare de la Part Dieu (plus rarement de Perrache ou depuis Satolas) sont accueillis sur place puis véhiculés jusqu'à Vaise.

⁷ Un promoteur indiquant même que son opération s'est vendue avec un simple panneau informatif sur le site...

Le siège de la société Lipha est situé dans le huitième arrondissement. La station Monplaisir-Lumière, à environ 7 à 800 mètres, est jugée trop éloignée pour apporter un service. Surtout, la "culture de siège" présente dans cette société décourage le personnel d'emprunter les TC pour se rendre au travail⁸. Il en résulte une quasi-indépendance par rapport aux transports en commun, si ce n'est qu'être proche à la fois de la gare de la Part-Dieu et de Satolas est jugé comme un avantage pour l'accueil des visiteurs de l'entreprise.

Des bureaux "en blanc" ont été construits par HDI, au droit de la station Guillotière. Il n'est donc pas surprenant de constater que le métro est très utilisé par le personnel⁹. Cet usage est renforcé par la proximité de la station Saxe-Gambetta qui est en connexion avec la ligne B. On notera qu'à l'heure du déjeuner, une navette privée assure le transfert des personnes jusqu'au restaurant central de l'organisme.

Les bureaux construits par HDI sont situés dans une ZAC où une surface de locaux tertiaires beaucoup plus importante étaient prévue à l'origine. La crise de l'immobilier tertiaire, présente durant les années 80, a conduit à une révision à la baisse des projets. Quoi qu'il en soit, la proximité immédiate du métro ne pouvait que constituer un avantage. Par contre, le caractère cosmopolite du quartier peut être vécu comme un inconvénient¹⁰.

La question de la relation entre commerce et ligne de métro est complètement occultée par des considérations économiques.

A l'heure actuelle, les promoteurs immobiliers considèrent que les surfaces commerciales en pied d'immeuble sont extrêmement difficiles à écouler¹¹. C'est la dépression économique qui est à l'origine de cette situation, et on peut penser que la proximité du métro est un critère actuellement quasiment inopérant. S'agissant des commerces de l'immeuble situé au droit de la station Guillotière, on pourrait penser que le dynamisme commercial du quartier permet une occupation plus aisée. Il n'en est rien, car le phénomène "hommes debout"¹² est de ce point de vue perçu comme rédhibitoire¹³.

Qu'il s'agisse de bureaux ou de commerces, le souci actuel des promoteurs est d'écouler les stocks. On ne peut donc connaître sereinement leur avis quant à la localisation. Et de même, ils déclarent n'avoir pas de projet pour cette catégorie de locaux.

⁸ C'est pourquoi la société a fait aménager à grands frais des parkings privés souterrains, chaque personne ayant sa place réservée.

⁹ Il s'agit du personnel du Grand Lyon qui occupe l'intégralité des locaux.

¹⁰ En particulier, la coutume des "hommes debout" en train de palabrer qui s'est reconstituée au même endroit peu après la disparition du Prisunic, est de nature à freiner l'envie de s'installer pour des entreprises soucieuses de "leur image".

¹¹ Ils sont navrés de constater que le POS parfois impose la création de surfaces commerciales. Quand ce n'est pas le cas, on choisit de faire du logement en rez-de-chaussée (également sujet à désaffection) ou de créer une "transparence" avec l'arrière de l'immeuble.

¹² Il s'agit d'un rassemblement permanent de maghrébins

¹³ Actuellement, les commerces installés comprennent un snack - bar et un coiffeur. Mais les loyers ont du être revus à la baisse, et des surfaces restent inoccupées.

Quelques éléments conclusifs pour les opérateurs immobiliers

En reprenant les différentes catégories que l'on a observées jusqu'ici, on peut conclure de la manière suivante¹⁴ :

- *Pour le logement ordinaire, s'il n'est jamais le premier critère d'une localisation, le métro peut constituer un argument de vente, complémentaire à l'argument principal, dès lors que l'on s'éloigne un peu de l'hyper-centre ou qu'un obstacle physique rend difficile les liaisons de surface.*
- *Pour le logement étudiant, le métro est un critère décisif de localisation, au même rang que la proximité des universités.*
- *La conjoncture économique ne permet pas de conclure de manière assurée pour les bureaux et les commerces. Tout au plus peut-on penser que pour les bureaux, la desserte par le métro est jugée comme un avantage. Mais la décision de s'implanter répond sans nul doute à d'autres critères jugés comme beaucoup plus importants.*

On peut donc finalement penser que la proximité de la ligne D du métro à Lyon n'est un critère primordial pour la décision de localisation d'un projet de construction que dans le cas du logement étudiant. Dans les autres cas de figure, il est évident que le métro n'est jamais considéré comme un inconvénient ! Il est dans les faits toujours considéré comme un élément positif, mais plus ou moins influent selon la caractéristique urbaine du quartier d'accueil de l'opération immobilière.

¹⁴ La rareté des informations dont nous disposons sur le logement des personnes âgées nous empêche de conclure sur ce point.

C- ROLE DE LA LIGNE D DU METRO DANS LE CHOIX DE LOCALISATION DES MENAGES

C-1) Exploitation spécifique de l'enquête ménage déplacements 1995

L'enquête Ménage Déplacements de Lyon en 1995 (grille d'enquête harmonisée), permet de connaître les motivations des ménages dans le choix de localisation de leur logement. En voici les principaux résultats traités et analysés par la DDE du Rhône :

Après l'exploitation de la question de l'Enquête Déplacements de 1995 sur le corridor Métro Ligne D portant sur les «raisons qui ont pu vous guider pour choisir la localisation de votre logement actuel», il s'avère, avec une certaine surprise, **que la zone de la ligne D se distingue nettement du reste de l'agglomération par l'importance relative donnée à la proximité des transports collectifs et à celle des commerces :**

51 % estiment que la proximité des transports collectifs a joué pour la localisation de leur logement actuel, ce thème ne concernant que 38 % pour la zone hors ligne D. Cette différence est statistiquement significative.

Pour les autres services (scolaires, proximité d'un grand axe routier) ou la proximité du travail, les différences sont faibles ou non significatives.

On notera aussi que la plupart des ménages considèrent disposer d'une marge de manoeuvre, puisque 12 % seulement n'avaient pas d'autre solution.

RAISONS AYANT COMPTE POUR LA LOCALISATION DU LOGEMENT ACTUEL

412 000 Ménages hors zone ligne D	4 800 enquêtés
125 000 Ménages en zone ligne D	1 200 enquêtés

% de ménages répondant que cette raison a compté dans leur choix

	hors zone ligne D	zone ligne D
Coût du logement	53	59
Proximité de votre lieu de travail	39	44
Proximité du lieu de travail du conjoint	21	21
Proximité grand axe routier	16	11
Proximité des TC	38	51
Proximité établissements scolaires	32	30
Proximité commerces	41	51
Qualité environnement	63	58
confort logement	67	66
devenir propriétaire	67	66
liens familiaux ou amicaux	34	29
Le hasard	31	37
Pas d'autres solution	12	12

Pour ces 2 sous-échantillons de plus de 1 000 ménages, il a été vérifié que les différences sont statistiquement significatives pour les 2 raisons (TC et commerces) qui distinguent la zone de la ligne D du reste de l'agglomération: +2 points en %.

Le poids de la proximité des TC dans le choix de localisation du logement actuel

En nombre de ménages :

	Non réponses	Non	Oui	Total
HORS ZONE LIGNE D	224	254 399	157 023	411 646
ZONE LIGNE D	0	60 653	64 018	124 671
TOTAL AGGLOMERATION	224	315 052	221 040	536 317

	Non réponses	Non	Oui	Total
HORS ZONE LIGNE D	0 %	62 %	38 %	100 %
ZONE LIGNE D	0 %	49 %	51 %	100 %
TOTAL AGGLOMERATION	0 %	59 %	41 %	100 %

Fiabilité en +- %: hors zone : 2,0 des réponses Oui 36 % 39 %
zone ligne : 2,0 49 % 52 %

Agés non redressés :

	Non réponses	Non	Oui	Total
HORS ZONE LIGNE D	3	3 104	1 693	4 800
ZONE LIGNE D	0	621	580	1 201
TOTAL AGGLOMERATION	3	3 725	2 273	6 001

	Non réponses	Non	Oui	Total
HORS ZONE LIGNE D	0 %	65 %	35 %	100 %
ZONE LIGNE D	0 %	52 %	48 %	100 %
TOTAL AGGLOMERATION	0 %	62 %	38 %	100 %

Pour la proximité des TC, les ménages de la zone de la ligne D se différencient nettement (celle-ci étant statistiquement fiable) : 51 % des ménages estiment que cette raison a compté dans leur choix, au lieu de 38 % pour ceux habitant hors de cette zone.

Le tableau suivant montre que la date du déménagement (antérieur à 1990, date de mise en service de la ligne D) n'a pas d'incidence sur la position des ménages à l'égard des TC.

Il est à noter que la ligne D n'a pas changé la proportion de ménages les plus concernés par rapport à la situation antérieure avant 1990.

Déménagement après 1990 :

Poids du motif proximité des TC	NON	OUI	TOTAL
HORS LIGNE D	62 %	38 %	100 %
LIGNE D	49 %	51 %	100 %
TOTAL agglomération	59 %	41 %	100 %

Déménagement avant 1990 :

Poids du motif proximité des TC	NON	OUI	TOTAL
HORS LIGNE D	62 %	38 %	100 %
LIGNE D	49 %	51 %	100 %
TOTAL agglomération	59 %	41 %	100 %

Le tableau suivant montre que c'est à Lyon hypercentre et (partie Est de la Saône) et Villeurbanne que les habitants donnent le plus d'importance à la proximité des TC : 50 à 53 % au lieu de 30 à 39 % en dehors de ce périmètre.

Poids du motif proximité des TC	NON	OUI	TOTAL
Hypercentre	42 637	47 452	90 089
Villeurbanne Lyon Est	64 404	65 294	129 698
Lyon Ouest	32 717	20 940	53 656
Ouest de l'agglomération	65 294	41 224	106 518
Est de l'agglomération	110 001	46 131	156 356
TOTAL	315 052	221 040	536 317

Poids du motif proximité des TC	NON	OUI	TOTAL
Hypercentre	47 %	53 %	100 %
Villeurbanne Lyon Est	50 %	50 %	100 %
Lyon Ouest	61 %	39 %	100 %
Ouest de l'agglomération	61 %	39 %	100 %
Est de l'agglomération	70 %	30 %	100 %
TOTAL	59 %	41 %	100 %

Pour l'usage des TCL selon le critère proximité des TC, l'ENQUETE DEPLACEMENTS de 1995 confirme la cohérence des comportements avec le discours mais pas avec l'ampleur indiquée dans l'enquête du CETE.

ZONE LIGNE D	Usage des TCL								
Proximité des TC	Quotidiens	4 tous les jours	2/3 tous jours	2/ semaine	2/mois	Excepti- onnel	Jamais	NR	TOTAL
NON	13 %	3 %	10 %	16 %	15 %	27 %	27 %	1 %	100 %
OUI	30 %	8 %	22 %	28 %	10 %	18 %	14 %	0 %	100 %
TOTAL	23 %	6 %	17 %	22 %	13 %	22 %	20 %	0 %	100 %

C-2) Réalisation d'une enquête téléphonique auprès ménages implantés dans le corridor Métro en 1997

Une enquête téléphonique a été réalisée en avril-mai 1997 auprès de 150 ménages habitant des opérations de logements examinées lors des entretiens relatifs aux facteurs de localisation menés auprès de maîtres d'ouvrages professionnels.

Les immeubles considérés sont les suivants :

- 28-30 grande rue de la Guillotière (7^{ème})
- 82 rue Feuillat (8^{ème})
- 134-136 avenue des Frères Lumière (8^{ème})
- 1 à 19 rue du Chapeau Rouge (9^{ème})

Les opérations logent des familles courantes, à l'exception de celle de la rue Feuillat qui concerne exclusivement des étudiants.

Les 150 réponses obtenues offrent la représentativité suivante :

ADRESSE	Nombre d'enquêtes possibles*	Taux de réponse
Guillotière	47	74 %
Monplaisir (Feuillat)	83	72 %
Monplaisir (Lumière)	65	28 %
Vaise	41	90 %
TOTAL	236	64 %

* égal au nombre de ménages inscrits dans l'annuaire.

La représentativité de l'enquête¹ est donc bonne (à l'exception de l'avenue Lumière).

¹ Il s'agit ici de la représentativité par rapport au nombre de résidents des opérations retenues inscrits au minitel, et non par rapport à l'ensemble de la population concernée par la ligne D.

La ventilation selon le statut d'occupation est la suivante :

ADRESSE	Locataires	Propriétaires
Guillotière	89 %	11 %
Monplaisir (Feuillat)	100 %	0 %
Monplaisir (Lumière)	39 %	61 %
Vaise	81 %	19 %
TOTAL	85 %	15 %

Exception faite des logements de l'avenue Lumière, les locataires sont nettement majoritaires (128 personnes interrogées sur 150). Il résulte de cette forte disproportion que l'on négligera le statut d'occupation dans ce qui suit, pour analyser l'ensemble de l'échantillon.

Le temps moyen d'occupation du logement est assez faible :

ADRESSE	Durée d'occupation (en mois)
Guillotière	12
Monplaisir (Feuillat)	15
Monplaisir (Lumière)	7
Vaise	19
TOTAL	14

Ceci explique assez largement que 96 % des personnes enquêtées ont affirmé que leurs critères de choix de localisation au moment de l'emménagement sont toujours valables aujourd'hui.

2-1) Les raisons qui ont guidé le choix de localisation

Les réponses à cette question, ventilées par adresse, sont les suivantes, sachant que les personnes interrogées ont indiqué en moyenne 2,76 raisons.

Critères de choix de la localisation

ADRESSE	Prox. lieu de travail	Prox. du métro	Prox. établis. scolaires	Prox. des commerces	Image du quartier	Coût du logement	Liens familiaux ou amicaux	Le hasard	Autres raisons
Guillotière	31%	48%	14%	54%	29%	40%	20%	20%	0%
Monplaisir (Feuillat)	8%	60%	70%	52%	33%	28%	23%	8%	0%
Monplaisir (Lumière)	28%	78%	22%	69%	94%	22%	22%	0%	0%
Vaise	38%	46%	19%	51%	24%	11%	19%	5%	8%
TOTAL	23%	56%	39%	57%	37%	26%	22%	9%	2%

La première remarque que l'on peut faire est d'ordre méthodologique. Compte tenu de la taille de l'échantillon, les pourcentages par adresse doivent être pris avec prudence.

On peut également évacuer les critères "hasard" et "d'autres raisons" qui obtiennent très peu de réponses positives.

Pour le reste, on peut distinguer nettement les critères "proximité du métro" et "proximité des commerces" qui sont cités beaucoup plus souvent que les autres. Le métro est cité surtout pour les habitants de Monplaisir. A l'inverse, il apparaît moins souvent cité par les habitants de la Guillotière, ce qui n'est pas une surprise puisque le quartier est au centre de l'aggl., et par les habitants de Vaise. Pour ces derniers, on peut penser que c'est l'éloignement de la seule station ouverte au moment de l'enquête (Gorge-de-Loup) qui motive ce résultat². Mais afin de relativiser les résultats exposés ici et obtenus à partir d'un échantillon faible et surtout situé à proximité immédiate de la ligne de métro, on doit aussi souligner que l'enquête déplacements de 1995 n'avait relevé pour la zone ligne D aucune différence sur le critère "proximité des TC" entre les populations qui se sont installées après 1990 et celles qui s'étaient installées avant cette date³.

Pour la proximité des commerces, on peut faire remarquer la situation particulière des habitants de l'avenue Lumière qui apprécient manifestement l'offre commerciale.

Pour les autres critères cités, on se bornera à faire remarquer que l'image du quartier est plébiscitée par ces mêmes habitants, alors que celle de la Guillotière est beaucoup moins appréciée⁴.

Critères premiers et seconds de choix de localisation (hors "hasard" et "autres")

ADRESSE	Place du critère	Prox. lieu de travail	Prox. du métro	Prox. établis. scolaires	Prox. des commerces	Image du quartier	Coût du logement	Liens familiaux ou amicaux
Guillotière	1	26%	9%	14%	11%	9%	6%	11%
	2	3%	23%	3%	17%	11%	9%	9%
Monplaisir (Feuillat)	1	3%	15%	50%	7%	5%	2%	7%
	2	5%	30%	10%	13%	3%	3%	3%
Monplaisir (Lumière)	1	17%	22%	11%	6%	44%	0%	11%
	2	11%	17%	0%	33%	17%	6%	11%
Vaise	1	19%	8%	0%	5%	8%	3%	14%
	2	3%	8%	8%	19%	5%	0%	5%
TOTAL	1	14%	13%	25%	7%	11%	3%	10%
	2	5%	21%	7%	18%	7%	4%	6%
	1 ou 2	19%	34%	32%	25%	18%	7%	16%

² On peut faire l'hypothèse que l'ouverture de la station Valmy va modifier la perception du métro chez les personnes enquêtées habitant Vaise

³ De même qu'elle montre que d'autres quartiers (comme Lyon dans la partie Est de la Saône ou Villeurbanne) donnent aussi beaucoup d'importance à la proximité des TC.

⁴ On pourrait naturellement pousser l'analyse des différents critères cités. Mais on sortirait alors du champ strict de l'étude des effets du métro ligne D.

On peut préciser le rôle joué par le métro dans le choix de localisation des ménages en considérant maintenant les cas où les critères ont été cités comme critère premier ou second. On obtient les résultats suivants :

Cette ventilation renforce l'importance relative du métro dans le choix de localisation des ménages enquêtés puisque c'est le critère le plus souvent cité en première ou deuxième position.

La faiblesse des réponses positives des habitants de Vaise à ce critère confirme à notre sens, le sentiment d'éloignement de la station Gorge-de-Loup. A l'inverse, la proximité du métro est plébiscitée à Monplaisir, surtout par les étudiants qui résident rue Feuillat. Il reste relativement important pour les habitants de la Guillotière malgré la centralité de leur localisation.

Avec cette ventilation, le critère "proximité des commerces" est supplanté par "proximité des établissements scolaires", avec une forte concentration des réponses positives pour ce dernier dans le quartier de Monplaisir⁵.

2-2) L'utilisation réelle du métro

Il s'agit maintenant de repérer l'utilisation concrète du métro, donc en quelque sorte de passer d'une représentation subjective à une certaine réalité des comportements.

Les résultats sont les suivants :

Fréquence d'utilisation du métro

Adresse	Tous les jours	2 fois par semaine	2 fois par mois	Exception.	Jamais
Guillotière	20 %	34 %	20 %	12 %	14 %
Monplaisir (Feuillat)	47 %	35 %	5 %	5 %	8 %
Monplaisir (Lumière)	39 %	33 %	6 %	12 %	10 %
Vaise	25 %	22 %	8 %	19 %	26 %
TOTAL	34 %	31 %	9 %	11 %	15 %

Ce tableau montre clairement l'importance réelle du métro pour les personnes interrogées. Les 2/3 environ déclarent prendre régulièrement le métro, et 1/3 tous les jours. La répartition par adresse permet de confirmer l'hypothèse de l'importance du métro pour les étudiants puisque 82 % des habitants de la rue Feuillat prennent régulièrement le métro. Mais les habitants de l'avenue Lumière sont également nombreux à être de grands utilisateurs, de même que, à un degré moindre, ceux de la Guillotière. Pour leur part, les habitants de Vaise sont relativement moins nombreux (47 %) à prendre régulièrement le métro⁶.

On peut affiner l'analyse en ne considérant maintenant que la seule population qui a mis le critère "proximité du métro" en première ou seconde

⁵ Ce critère incluant la proximité de l'Université pour les étudiants de la rue Feuillat.

⁶ On peut ici faire la même remarque que précédemment sur les effets de l'ouverture de la station Valmy.

position dans les raisons de leur choix de localisation. En raison du petit nombre de réponses, on ne retiendra pas le détail par adresse.

Fréquence d'utilisation du métro par ceux qui placent ce critère en position 1 ou 2

	Tous les jours	2 fois par semaine	2 fois par mois	Exception.	Jamais
TOTAL	69 %	29 %	0 %	0 %	2 %

Il y a donc bien une corrélation étroite entre l'utilisation réelle du métro et le fait qu'on le considère comme un critère important dans le choix de localisation⁷.

Il existe une grande convergence entre les résultats des deux enquêtes, avec un bilan comparable en matière de choix de localisation TC ou métro (51 et 56 %) et de fréquentation quotidienne des TC ou métro (30 et 34 %) : l'estimation de l'enquête CETE donne des résultats plus favorables, à mettre en liaison avec la proximité des opérations enquêtées par rapport à la ligne métro.

⁷ Il convient cependant de prendre les 69 % d'usagers quotidiens avec une grande prudence compte-tenu de la faiblesse de l'échantillon concerné (34 % de 150 = 51), et ceci d'autant plus que l'enquête déplacements de 1995 n'indique que 30 % d'usagers quotidiens de la ligne D (à peine plus pour une zone ne dépassant pas Monplaisir).

Conclusion

La première conclusion est celle de l'attitude de prudence à avoir par rapport au petit échantillon retenu, qui concerne en outre exclusivement des ménages situés très proches de la ligne D.

Cette précaution prise, on peut malgré tout faire remarquer que l'enquête auprès des occupants d'opérations récentes de logement montre que le critère "proximité du métro" est important pour une majorité d'entre eux. On peut d'ailleurs rapprocher le pourcentage obtenu dans cette enquête, 56 % avec celui assez voisin, 51 %, issu de l'enquête déplacements de 1995⁸.

Ce résultat est encore renforcé quand on ne retient que les critères cités en première ou seconde position dans la motivation globale du choix de localisation. La proximité du métro arrive alors en première position, avec 1/3 des personnes interrogées qui le citent.

Il est alors extrêmement intéressant de comparer ces déclarations subjectives avec la réalité de l'utilisation du métro. Sur ce plan, on peut dire que les "gens font ce qu'ils disent" !. On a en effet à nouveau 1/3 des personnes qui déclarent prendre le métro tous les jours, et presque à nouveau 1/3 qui l'utilisent 2 fois par semaine. Il n'y a donc pas de distorsion entre l'image positive véhiculée par la proximité d'une station de métro et son usage déclaré⁹.

La ventilation des réponses par adresse est à considérer avec prudence. Elle confirme néanmoins deux aspects qui avaient été clairement évoqués par les opérateurs dans les entretiens relatifs à ces mêmes opérations.

Le premier est celui de l'importance du critère "proximité du métro" pour les étudiants, même pour ceux qui habitent près de leur université. Le souhait de se déplacer fréquemment dans l'agglomération et la facilité d'accès aux gares SNCF expliquent probablement ces déclarations.

Le second est relatif au quartier de Vaise. La station Gorge-de-Loup est trop éloignée du centre du quartier pour être véritablement considérée comme une offre de transport, malgré pourtant la géographie qui rend le métro attractif. Mais au vu des résultats constatés dans le quartier de Monplaisir, on peut formuler l'hypothèse que la station Valmy, ouverte en avril 1997, va modifier positivement l'image et l'utilisation du métro parmi les habitants de Vaise.

⁸ Toutefois, dans l'enquête déplacements de 1995 la question posée portait sur la proximité des TC en général, et non du métro en particulier.

⁹ La réalité de l'utilisation n'ayant cependant pas été vérifiée dans cette enquête.

PARTIE 4

IMPACT DU METRO SUR LES PRATIQUES SOCIALES ET COMMERCIALES

- A- L'ARRIVEE DU METRO DANS UN QUARTIER D'HABITAT SOCIAL :
EXEMPLE DU QUARTIER MERMOZ**

- B- L'EVOLUTION DE L'ACTIVITE COMMERCIALE DE L'HYPERCENTRE DE
LYON ET LES MODES DE DEPLACEMENT UTILISES (ACHATS NON
ALIMENTAIRES)**

A- L'ARRIVEE DU METRO DANS UN QUARTIER D'HABITAT SOCIAL : EXEMPLE DU QUARTIER MERMOZ

A-1) CONTEXTE ET OBJECTIF DE L'ETUDE

Mermoz est un quartier d'habitat social desservi par la **station "Mermoz Pinel"** de la ligne D du **métro** depuis **fin 1992**. Il comporte un peu moins de **5 000 habitants** et s'étend sur une vingtaine d'hectares, si l'on considère la zone la plus proche correspondant au seul quartier de logements sociaux.

Ce quartier est constitué de **deux parties** :

- la plus ancienne au Nord de l'avenue Mermoz - axe d'entrée dans Lyon - avec 500 logements abrite 1 150 personnes,
- l'autre au **Sud**, à la fois la plus étendue et la plus peuplée avec 1 000 logements sociaux et une population d'environ 3 700 habitants.

La **population** de ce quartier se distingue par sa faible moyenne d'âge (31 ans), son taux d'actifs assez bas (54 % de la population totale) aux faibles revenus¹, le nombre important de chômeurs (environ 1/5 de la population active), la forte proportion de familles d'origine étrangère.

Par ailleurs, ce quartier ne souffre pas particulièrement d'un déficit en **équipements** : qu'il s'agisse de services marchands ou non marchands.

A l'époque de la préparation de la **2^{ème} opération DSQ** mise en œuvre dans la période **1990-1993**, la venue prochaine du métro était considérée comme l'un des éléments clé de la requalification du quartier et de son ouverture sur la ville.

Aussi l'analyse de l'impact du métro dans la vie de ce quartier d'habitat social, tente, à partir d'une approche basée seulement sur le questionnement d'acteurs locaux² d'apporter des éléments de réponse aux **3 questions** suivantes :

- le métro a-t-il contribué au désenclavement du quartier, ou de façon plus générale a-t-il amélioré son insertion dans la ville ?
- le métro a-t-il permis de renforcer les services d'usage quotidien ou au contraire les a-t-il fragilisé ?
- le métro a-t-il permis d'accroître la diversité du peuplement ?.

¹ Parmi les plus faibles en comparaison de ceux des autres quartiers d'habitat social de l'agglomération (source enquête ménage déplacements 1995)

² De type interview semi-directif pour le recueil d'une information qualitative : cf. liste des personnes rencontrées en annexe.

A-2) A PROPOS DE L'INSERTION PAR LES DEPLACEMENTS

Bien que Mermoz ait toujours été bien desservi par des transports en commun, le métro a-t-il permis d'accroître la mobilité des habitants du quartier : de quelle catégorie sociale en particulier ? Quels sont les destinations et les motifs de ces déplacements ?.

Inversement, le métro a-t-il rendu le quartier plus "perméable" aux personnes de l'extérieur ?.

La mobilité en général

Les quartiers d'habitat social passent généralement pour les "morceaux de ville" les moins insérés dans le tissu urbain. En corollaire, on observe souvent que les habitants de ces quartiers en difficulté se déplacent moins que ceux du reste de la ville³.

Les résultats de l'**enquête ménages déplacements 1995** donnent une idée de la mobilité de la population du quartier d'habitat social Mermoz, tous types de déplacements confondus. Cette **mobilité apparaît comparable à celle de la population de l'agglomération lyonnaise** (3,6 déplacements/personne/jour pour 3,7 à la population de l'agglomération) et **plutôt supérieure à celle d'autres quartiers DSQ**.

De façon plus précise, sans qu'il soit permis d'isoler la part du métro, **la mobilité en transports en commun** des habitants de ce quartier, comparée à celle de l'ensemble des autres quartiers d'habitat social étudiés, **est l'une des plus fortes** (0,66 déplacements/jour), et représente 42 % de l'ensemble des déplacements pour les seules destinations **Lyon et Villeurbanne**. L'explication de ce résultat tient principalement au niveau élevé de l'offre en transports collectifs sur Mermoz et au faible taux de motorisation des habitants de la cité : l'un des plus bas comparé à ceux de quartiers de même éloignement par rapport au centre.

Les jeunes et le métro

Aux yeux des jeunes du quartier, **le métro représente le mode de transport moderne et rapide** par excellence.

Il ressort des entretiens que **l'école**, les **loisirs**, plus occasionnellement la **recherche d'emploi** et de **formation**, constituent les motifs les plus fréquents de leurs déplacements en métro ou métro + bus.

Les **destinations prises par les scolaires** sont principalement⁴ celles des stations "Sans Souci" pour le lycée Colbert, "Parilly" pour le lycée Marc Seguin et "Gare de Vénissieux" pour le lycée Léon Blum (métro + 93).

³ Cf. étude CERTU "la mobilité des personnes dans les quartiers en difficulté" - Exploitation des enquêtes ménages de Lille et de Lyon (Juillet 1996).

⁴ L'utilisation du métro pour la fréquentation des CES autres que celui de la zone scolaire (Grignard accessible à pied), reste marginale.

Si l'école a toujours constitué une mobilité obligatoire, par obligation de déplacement, il n'en est pas de même pour les **loisirs**. Dans ce domaine, le métro avec sa facilité d'accès et sa rapidité, exerce sur les jeunes un attrait qui en fait leur mode de transport privilégié : celui qui oriente leurs sorties vers "les lieux de vie où ça brasse". C'est un **mode de découverte de la ville**.

Ils la fréquentent en principe par bande de 3 ou 4 (rarement seuls), et leurs **destinations favorites** sont :

- le secteur **Bellecour-Terreaux**, pour aller au Mac-Donald, dans les salles de jeux, parfois au cinéma, plus rarement aux terrasses des cafés,
- la **Part-Dieu** où ils se promènent dans les cours intérieures du centre commercial et n'achètent que très occasionnellement : surtout en période de soldes,
- la place **Gabriel Péri** pour fréquenter le quartier arabe.

Avec eux, existe un autre **phénomène connexe** à l'utilisation du métro qui est **l'appropriation de la station Mermoz-Pinel** comme lieu de rassemblement et d'animation. Cette tendance à "la colonisation" par les jeunes a lieu aussi dans d'autres stations de la ligne D et dégénère parfois, il faut bien le dire, en actes de délinquance et de vandalisme.

Un autre motif de déplacement certes **moins fréquent**, est celui **de l'accès à l'emploi**. A ce propos, il semble que le métro, même s'il doit être relayé par le bus, constitue auprès des jeunes, une offre de transport suffisamment persuasive pour les inciter à se rendre sur les lieux d'information (Centre Régional d'Information Bellecour, GEIQ Corbas), de formation et de travail (GRETA Vénissieux) dans le cadre des contrats de qualification.

Les adultes face au métro

Si les jeunes utilisent le métro de façon naturelle et par réflexe, les adultes, eux, le prennent plus pour des **raisons fonctionnelles**. Ils ont tendance à privilégier **le métro pour les longs parcours** et à préférer **le bus pour les trajets courts** - voire la marche à pied⁵.

Il est vrai qu'une **part importante des déplacements** se fait à destination du **8^{ème} arrondissement** (le chef-lieu) vers les services administratifs, le marché, les commerces. Ces déplacements sont effectués en **bus** ou à **pied**, le métro ne desservant pas ce secteur.

Par ailleurs, il semble qu'une partie des adultes ait gardé l'habitude de circuler en bus, que ce soit en direction du ventre ville avec le 39 ou en direction de Vénissieux avec le 52 mais ceux-là ne constituent sans doute pas la majorité.

⁵ Sur l'ensemble des quartiers d'habitat social de l'agglomération lyonnaise, la population de Mermoz est l'une de celle qui a la plus grande mobilité en "marche à pied".

Pour ce qui concerne les **démarches administratives ou sanitaires** à destination des sièges de la **CAF** (quartier des Brotteaux) et de **l'OPAC du Grand-Lyon**⁶ (Part-Dieu), des **hôpitaux**, de la **Maison du Département** place d'Arsonval ou de la **Cité Judiciaire**, elles sont réalisées au moyen du métro. Les jeunes femmes avec leurs enfants sont souvent utilisatrices du métro dans l'accomplissement de ces démarches.

Le métro est emprunté également pour **quelques lieux d'achats occasionnels** (la Part-Dieu, Villeurbanne) ou **périodiques** comme le quartier des commerces arabes proche de la station "Guillotière" (très fréquenté en période de ramadan).

Comme pour les jeunes, le **métro rend plus accessible** aujourd'hui les **offres d'emplois ou de formation** : l'accessibilité a été particulièrement améliorée en direction des arrondissements du 5^{ème} (**Point du Jour**) et du 9^{ème} (**Vaise**).

Il semble donc que pour la catégorie des adultes (et contrairement à celle des jeunes), le métro leur ait apporté un **gain d'accessibilité dans leurs déplacements sans accentuer véritablement leur mobilité** hormis le cas de déplacements spécifiques en direction des arrondissements de la rive droite de la Saône.

Personnes âgées et familles étrangères

Ce sont les catégories sociales **les moins utilisatrices du métro** parce que les moins mobiles.

Les **personnes âgées** effectuent généralement de **petits trajets à pied ou en bus** en principe limités au quartier ou à l'arrondissement. En principe, le gain de temps ne constitue pas pour elles un critère et l'automatisme de la ligne D a plutôt un côté insécurisant.

N'ayant souvent pas franchi la barrière de la langue, les **familles étrangères ont tendance à se cantonner à l'intérieur de la cité** et se font de temps à autre accompagner de leurs enfants pour leurs sorties obligatoires. Néanmoins, il suffit parfois d'une sortie d'initiation au métro, organisée par les assistantes sociales, pour rendre certaines de ces familles autonomes dans l'utilisation du métro.

Ceux de l'extérieur qui viennent à Mermoz

Le métro véhicule quotidiennement sur Mermoz **des usagers non résidents qui travaillent dans les activités** présentes sur la cité.

⁶ L'organisme logeur des habitants auprès duquel un certain nombre de locataires paie leur loyer en argent liquide.

Les usagers les plus représentatifs de ce flux⁷ sont constitués **d'une partie des personnels des activités issues de la transformation d'usage** du bâtiment P dans le secteur Sud le long de l'avenue Narvik (à savoir : ceux de l'Association Régionale HLM, de l'antenne de l'OPAC et du GRETA) auxquels il faut ajouter **les employés des Galeries Lafayette** : en particulier le personnel féminin qui emprunte beaucoup le métro, sauf aux horaires trop tardifs par sentiment d'insécurité.

D'autres employés (moins nombreux ceux-là) des **services publics** propres au quartier (poste, écoles, centre social, MJC, etc...) utilisent également le métro.

Pour la plupart, **ces usagers habitent la partie la plus dense de Lyon et de Villeurbanne** ; quelques exceptions concernent des employés situés en dehors de l'agglomération⁸ sur une ligne de chemin de fer reliée à l'une des deux stations de l'extrémité de la ligne D : gare de Vénissieux ou Gorge-de-Loup.

Ces activités ont elles mêmes **des visiteurs** qui à l'occasion de réunions ou de colloques peuvent emprunter le métro : ils proviennent alors d'organismes ou de services locaux situés dans le tissu urbain de **Lyon** intra-muros.

Si dans la pratique, seulement une partie du personnel des activités présentes sur le quartier emprunte le métro, en revanche l'offre de transport qu'il constitue est l'un des paramètres importants de la venue de ces activités : notamment pour entraîner l'adhésion de leur personnel.

A-3) DES EFFETS INDUITS DU METRO SUR LA FREQUENTATION DES COMMERCES DES EQUIPEMENTS ET DES SERVICES

Petits commerces

Les commerces internes à la cité Mermoz sont organisés suivant **deux petits centres de proximité** de 8 et 7 commerces chacun, l'un au Nord, l'autre au Sud de l'avenue. Ils sont encadrés par deux grandes surfaces : Les Galeries Lafayette côté Est et Casino côté Ouest.

Les **natures de commerces** présents dans le quartier avant l'arrivée du métro étaient respectivement :

- au Nord : 1 boucherie, 1 boulangerie, 1 tabac journaux, 1 alimentation générale, 1 pressing cordonnerie, 1 salon de coiffure, 1 opticien, 1 société informatique.
- au Sud Place Latarjet : 1 pharmacie, 1 boulangerie, 1 buraliste, 1 coiffeur, la poste.

⁷ Qu'il n'a pas été possible de quantifier dans ce type d'approche

⁸ Les personnels les plus éloignés utilisent la voiture, le quartier Mermoz offrant l'avantage de pouvoir stationner librement.

Si la majorité des commerces ont **une aire d'influence limitée** à la cité, certains ont une aire d'influence plus large, il s'agit de l'opticien, la société informatique et la poste.

Ces commerces de première nécessité sont **tous présents aujourd'hui** malgré quelques problèmes de survie au cours des années 1994 et 1995 pour trois commerces au Nord : tabac, boulangerie, boucherie. Dans le cas précis, ces problèmes n'étaient pas imputables à l'arrivée du métro mais à une mauvaise gestion des commerçants⁹.

D'ailleurs **le métro apparaît quasiment sans effet sur ces petits commerces** qui vivent de la clientèle de la cité. Seuls les deux commerces dont l'aire d'influence dépasse le quartier enregistrent des évolutions significatives. Le commerce d'optique a constaté une baisse très nette de son chiffre d'affaires¹⁰ alors que la société d'informatique voit défiler davantage de jeunes du reste de la ville dans son magasin : une bonne part de ceux-ci empruntent le métro pour venir.

Un autre aspect est à souligner en ce qui concerne les **commerces situés place Latarjet**. Leur nouvelle implantation début 1997 en front de place dans un nouveau bâtiment avec deux commerces supplémentaires (une laverie pressing et une épicerie qui complètent l'achalandage existant) leur confère un attrait et une visibilité qu'ils avaient perdu. De l'avis des locataires eux-mêmes, cette situation est trop récente pour identifier un quelconque phénomène lié à l'émergence d'une clientèle extérieure. Mais il n'est pas interdit de penser, étant donné les mouvements d'usagers de la station Mermoz, que certains commerces de la place Latarjet puissent profiter d'une **clientèle d'appoints moyennant une bonne signalétique** à partir de la sortie de la station côté Sud. Il s'agit notamment de la clientèle en rupture de charge (TC-TC ou TC-VP) qui peut trouver avant de rentrer chez elle les produits de base (pain, épicerie, tabac, pharmacie) sans avoir le besoin de prévoir un nouvel arrêt. Cette pratique est assez développée en périphérie lyonnaise.

Grande surfaces

Les **Galeries Lafayette** (anciennement Nouvelles Galeries installées sur le quartier depuis le début des années 60) ont plutôt une clientèle issue des quartiers Est de Lyon, de la commune de Bron et même du Nord Isère. La prise d'enseigne des Galeries Lafayette a coïncidé avec l'arrivée du métro, sans qu'il y ait une quelconque relation.

Les habitants des quartiers HLM Mermoz Nord et Sud ne fréquentent pratiquement pas les Galeries Lafayette et de ce point de vue le passage traversant interne à la station Mermoz Pinel, qui assure une traversée confortable et sûre du carrefour, n'a rien changé.

⁹ Leur remplacement ne s'est pas fait sur présentation spontanée des demandeurs (auprès desquels l'image du quartier a un effet dissuasif) mais au prix d'une démarche dynamique de l'OPAC qui aide à l'implantation des surfaces commerciales et pratique des loyers assez bas et modulés (280 F à 500 F/m²/mois sur le quartier Mermoz).

¹⁰ Dont il ne peut mesurer la part due à l'effet du métro de celle due aux fermetures des activités du 8^{ème}.

La majorité du chiffre d'affaires du magasin est assurée sur les rayons électroménager et alimentation (à la différence des 2 magasins de Presqu'île et Part-Dieu où ces produits sont absents). La clientèle qui se porte sur le rayon alimentation représentant le quart du chiffre d'affaires est essentiellement une clientèle de proximité issue des quartiers Ouest de Bron ou du quartier Pinel Laennec.

Le moyen de transport le plus utilisé pour venir aux Galeries Lafayette, est de loin la voiture particulière à (80 % des déplacements) ; **le métro ne représente que 5 %**, les 15 % restants étant pour la plupart des déplacements à pied. La nature même des achats les plus fréquemment effectués (équipement du foyer, bricolage) explique l'importance du mode de transport en voiture, accentué il est vrai, par la bonne desserte routière et la grande facilité de stationnement. Aujourd'hui pour les achats de vêtements ou d'articles de mode, les magasins Galeries Lafayette de la Part-Dieu et du Centre Ville apparaissent plus achalandés, donc plus attractifs aux yeux de la clientèle de l'agglomération : particulièrement celle utilisatrice du métro qui trouve sur ces sites un grand choix de produits.

Bien que cela reste marginal en terme d'activité, il faut signaler que les Galeries Lafayette de "Mermoz Pinel" profitent **d'une nouvelle clientèle (occasionnelle) qui travaille ou habite sur l'itinéraire de la ligne D** (secteurs de Grange Blanche, Vénissieux) ainsi que d'une **clientèle induite** : celle des **étudiants** qui à l'occasion du changement métro-bus se dirigent vers le magasin pour effectuer des achats ponctuels.

En conclusion, on peut expliquer l'évolution de l'activité des Galeries Lafayette en deux phases quasi simultanées :

- en 1991-1992 changement d'enseigne : les Nouvelles Galeries deviennent Galeries Lafayette, ce qui provoque un effet de concurrence interne aux magasins de la marque et le maintien des G.L. de Mermoz-Pinel sur le créneau des produits alimentaires et électroménager, caractéristiques de l'ancienne enseigne (produits quasi inexistant dans les autres magasins) ;
- fin 1992, mise en service du métro, qui a sans doute activé cette concurrence et reporté une part de clientèle supplémentaire (pour les autres types de produit) sur les magasins de l'hypercentre.

Globalement, le constat de **l'impact du métro sur l'ensemble de la clientèle des Galeries Lafayette est plutôt celui d'une évacuation** (certes minime en chiffre d'affaires, mais sensible en fréquentation) de cette clientèle vers le centre ville ou la Part-Dieu. Ce phénomène a déjà été constaté par le directeur du magasin lors de la mise en service sur Grenoble de la ligne de tramway d'Echirolles. En fait les liaisons TCSP ont toujours tendance à drainer la clientèle vers les centres villes.

Il faut ajouter à cela le **squat** quotidien d'une partie du parking du magasin (50 à 80 voitures) par **des automobilistes qui prennent le métro à la station Mermoz-Pinel**, et cela malgré la réalisation d'un parc relais à proximité immédiate : cela conduit la direction des Galeries Lafayette à envisager le possible établissement de barrières, et cela malgré la réalisation d'un parking relais à proximité immédiate.

Contrairement aux Galeries Lafayette, le **Super Casino** lui, n'a ressenti **aucun impact du métro** suite à la mise en service de la ligne D. Ce résultat s'explique par trois raisons :

- son activité se réduit à de l'alimentation,
- il dispose d'une clientèle de quartier, socialement modeste en grande partie liée à la cité d'habitat social¹¹ du Nord comme du Sud,
- le Super Casino est situé à 500 m de la station de métro, en limite de son aire d'influence.

Equipements sportifs et socioculturels

Il s'agit de savoir si l'ouverture de la ligne D du métro a pu avoir une incidence sur la vie et le fonctionnement de ces équipements propres au quartier mais également ouverts sur l'extérieur. Dans la pratique, seules la **piscine** et la **maison des jeunes Laennec Mermoz** sont concernées.

Pour ce qui est de la piscine, celle-ci est ouverte seulement l'été. Assez petite, elle est utilisée presque exclusivement par les jeunes du quartier. D'autres jeunes de Vénissieux ou de Bron y viennent de temps en temps mais ces mouvements sont minimes.

Pour la MJC, il faut distinguer **les activités** en elles-mêmes de **l'organisation des spectacles**. Les activités s'adressent à un public assez large composé avant tout de résidents des quartiers Laennec et Mermoz. **La chute de la clientèle** des activités enregistrée actuellement ne paraît pas liée à une fuite vers d'autres lieux d'activités (induites par le métro) mais à l'appauvrissement général de la population locale.

Les spectacles constitués de représentations théâtrales à 90 % drainent une clientèle qui vient de Lyon et de la Courly. Il semble que parmi cette clientèle, **une frange de spectateurs** craignant pour leur voiture, **préfère emprunter le métro**.

¹¹ Ce qui la différencie de celle du rayon alimentation des Galeries Lafayette.

A-4) L'EVOLUTION DU PEUPEMENT

D'une façon générale, l'évolution du peuplement d'un groupe de logements dépend de l'état de l'offre, de la nature des demandes exprimées et de la politique de peuplement appliquée.

Politique de peuplement et situation de l'offre sur Mermoz

En 1991, les objectifs inscrits au DSU de Mermoz Sud étaient de **ne pas déséquilibrer le peuplement** de cette partie du quartier qui contenait déjà des grandes familles et des étrangers en proportion importante.

En fait, cette politique a permis de sauvegarder l'équilibre existant dans le secteur Sud, mais par contre coup de faire progresser la précarité à Mermoz Nord auparavant sans problème.

Compte tenu du faible volume d'offre disponible dans cette période (vacance > 2 % et rotations > 10 %) et de la typologie des logements libérés (T2, T3 issus de la clientèle la moins captive), **la marge de manoeuvre était trop étroite pour modifier sensiblement le peuplement** en particulier dans le quartier Sud constitué majoritairement de grands logements. Plus précisément sur une soixantaine d'entrées par an en moyenne, une cinquantaine se fait sur les petites logements.

La mobilité est très forte sur les petits logements et très faible sur les grands, si bien que le profil du peuplement a peu changé alors que les emménagements se sont produits souvent sur les mêmes logements.

L'impact du métro sur les flux de demandeurs

Si l'OPAC enregistre une baisse générale du volume des demandeurs sur l'ensemble de ses programmes¹², **la chute de la demande** ici est encore plus importante qu'ailleurs. D'autres programmes de l'OPAC du Grand Lyon (parmi lesquels Laennec et Maryse Bastié) font concurrence à Mermoz.

L'avantage de la desserte de Mermoz en métro n'a pas supplanté la mauvaise réputation de la cité. L'image du quartier rentre pour 1/3 dans les motifs de départs d'après l'OPAC. Un programme de logements sociaux construit récemment par la SEMCODA à proximité de Mermoz Nord a vu son délai de commercialisation multiplié par 3 à cause de l'image de cet environnement¹³. Mais le profil de peuplement de ces 40 logements s'avère assez différent de la clientèle actuelle de l'OPAC du Grand Lyon.

La dégradation récente de l'image de **Mermoz Nord** inquiète d'ailleurs l'OPAC. Même si elle reste encore faible, la **vacance** sur ce secteur est passée de 1,6 % à 3,5 % en 1996 ; les **rotations** ont augmenté de 50 % en 3 ans (8 % en 1994 pour 13 % en 1996).

¹² Là où il fallait attendre 5 ans pour rentrer dans un logement, la demande est aujourd'hui satisfaite en trois mois (ex : Laennec)

¹³ Ce qui fait dire à cet autre maître d'ouvrage (très soucieux de ses attributions) que le quartier est plus dissuasif que l'attrait du métro : le critère 1^{er} de choix des locataires étant le calme et l'existence de commerces de proximité

Une grande part de ces **nouveaux arrivants** viennent de l'extérieur de Lyon ou de la région et ne connaissent donc pas le quartier : au bout de quelques mois leur désir est d'en repartir rapidement. Les familles françaises constituent 84 % des départs enregistrés sur Mermoz Nord. Au même **motif de départ** que celui de l'insécurité correspond également celui de **l'inadaptation de l'offre** en logement (étroitesse, caractère vieillot de leurs équipements¹⁴) à la demande actuelle, ce qui contribue encore à réduire l'attrait sur certaines catégories de demandeurs.

CONCLUSION

Il faut retenir que le métro représente un mode de transport qui d'une façon générale ne pose pas de problème d'utilisation aux habitants du quartier.

Son impact le plus significatif touche la catégorie des jeunes dont la mobilité s'est accrue durant leur temps de loisirs : le métro constituant pour eux un moyen de découverte de la ville. En ce sens, il apparaît plus porteur de désenclavement que ne l'était le bus pour la même catégorie sociale.

Par le flot d'usagers non résidents qu'il véhicule à l'intérieur du quartier, il rapproche Mermoz d'un quartier comme les autres (inséré dans la ville) dans lequel on va travailler. Mais il faut souligner que cette fonction d'animation urbaine que joue la ligne D est liée à la pérennité des activités actuellement en place dans la cité.

Est-ce pour autant que la vie sociale à Mermoz a changé et par la même, l'image de la cité aux yeux des habitants extérieurs au quartier ? Si le métro n'a pas bouleversé l'activité commerciale ni trop fragilisé le commerce de proximité, malgré sa tendance à renforcer la concurrence entre centre et périphérie (élément sensible seulement pour les Galeries Lafayette), il n'a pas non plus provoqué un engouement pour aller habiter le quartier. Aux yeux des demandeurs, Mermoz occupe toujours la même place dans la hiérarchie des quartiers d'habitat social. Et lorsqu'ils ont à se prononcer sur un logement qui leur convient, l'image de l'insécurité prime sur l'avantage de la desserte métro. Aussi le peuplement de la cité a peu changé depuis la mise en service de la ligne D et ce n'est pas l'afflux de demandeurs qui va permettre d'optimiser les marges de manoeuvre assez réduites liées à l'offre disponible actuelle.

¹⁴ Ces logements les plus anciens de la cité avaient fait l'objet d'une réhabilitation sans travaux sur les parties privatives : leur niveau de loyer est moins cher que celui de Mermoz Sud réhabilité plus récemment.

B- L'EVOLUTION DE L'ACTIVITE COMMERCIALE DE L'HYPERCENTRE DE LYON ET LES MODES DE DEPLACEMENT UTILISES POUR LES ACHATS NON ALIMENTAIRES

Depuis 1973, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon a réalisé en partenariat avec la Communauté Urbaine de Lyon, le Conseil Général du Rhône, le Sytral et la Chambre des Métiers du Rhône de manière régulière, des enquêtes ménages sur les comportements d'achats des ménages.

Fin 1996, la dernière enquête s'est déroulée sur un périmètre plus étendu que l'agglomération lyonnaise (tout le département du Rhône et les marges de l'Ain, l'Isère et la Loire), auprès de 4 800 ménages. C'est la 6^{ème} enquête après celles de 1973, 1976, 1980, 1986 et 1991.

L'échelonnement des enquêtes apporte un éclairage intéressant sur l'évolution de l'hypercentre :

- Centre - Presqu'île, desservi par la première ligne A en 1978
- Centre - Part-Dieu, desservi par la deuxième ligne B en 1985
- La ligne D mise en service fin 1991, partiellement puis complètement début 1993 et complétant le maillage du réseau avec une desserte supplémentaire Presqu'île et un échange avec les lignes A et B.

L'organisation de l'hypercentre se décompose en trois parties :

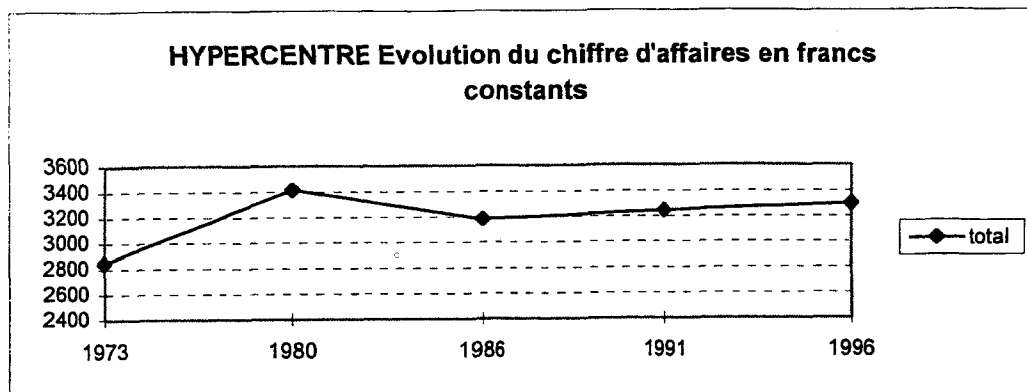
- 1- **La Presqu'île**, traditionnellement le cœur de l'activité commerciale et qui a bénéficié à partir de 1977 de la piétonnisation des axes Victor-Hugo - République liée à la construction de la ligne A du métro.
- 2- **La Rive Gauche**, correspondant au débordement du Centre - Presqu'île, mais bénéficiant (à partir de fin 1991) d'une desserte métro modeste (mais bonne en bus), essentiellement par la station Guillotière.
- 3- **La Part-Dieu**, création ex nihilo près du centre directionnel, à partir de 1974 et bénéficiant d'une bonne desserte TC (bus - métro - SNCF) avec la création en 1978 de la ligne A Charpenne - Part Dieu, complétée par une antenne, prolongée en 1985 par la ligne B.

B-1) Une évolution contrastée de l'activité commerciale 1973-1996

On peut distinguer 3 périodes dans l'évolution de l'hypercentre :

Une première période : 1973-1980 : Développement lié à la création du nouveau centre Part-Dieu. On constate -pour les seuls achats non alimentaires- (caractéristique de l'hypercentre), une progression du volume du chiffre d'affaire entre 1973 et 1980 (soit + 20 %) et un report de clientèle, faible de la Rive Gauche, mais net de la Presqu'île (chute du chiffre d'affaire de 17 %) et durement ressenti à l'époque.

Une deuxième période 1980-1986 : baisse de l'activité globale de l'hypercentre (- 7 %), en fait surtout au préjudice de la Rive Gauche - 23 %), la Presqu'île en baisse (- 5,4 %) et la Part-Dieu en hausse (+ 8,5 %), ne connaissant que des évolutions modestes.



CA Francs Constants	1973	1980	1986	1991	1996
Presqu'île	1768	1471	1392	1426	1418
Rive Gauche	1082	1020	787	669	471
Part Dieu		927	1006	1149	1409
total	2850	3418	3185	3244	3298

Source CCI de Lyon

Une troisième période : 1986-1991-1996 : progression lente mais régulière sur une période de 10 ans. Cette progression touche aussi bien la Presqu'île (+ 2 % avec stabilisation sur la période 1991-1996), que la Part-Dieu, dont le nouvel essor est surtout postérieur à 1991 (+ 40 %) : cela s'explique par des mutations importantes sur la Part-Dieu où on a assisté à un fort renouvellement des enseignes, avec notamment l'arrivée de deux enseignes phares, telles que la FNAC et le remplacement d'Euromarché par Carrefour.

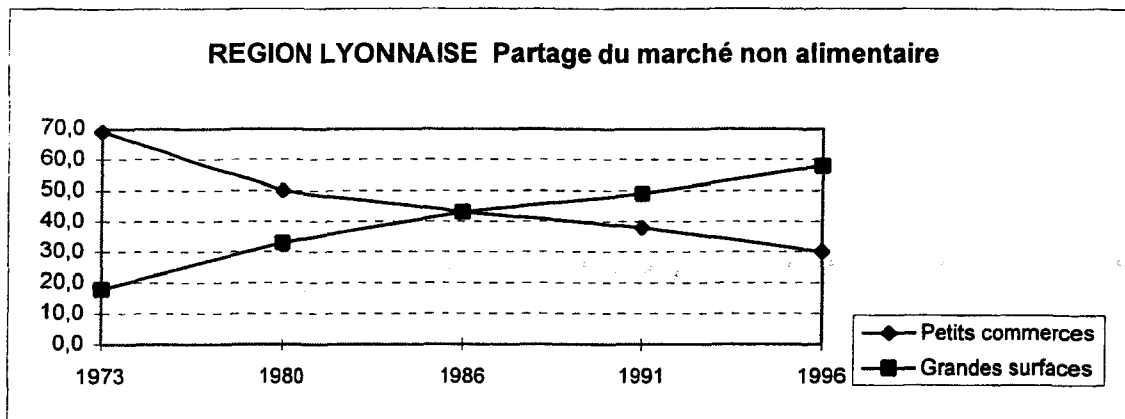
Par contre, la Rive-Gauche a connu une chute radicale (- 40 %) qui tend à lui donner davantage un statut de centre secondaire (malgré une dominante forte des achats non alimentaires).

B-2) Une stabilisation de la part de marché régional

Durant les 25 dernières années, les grande surfaces ont vu leur part de marché doubler (alimentaire), voire tripler (non alimentaire), au détriment du petit commerce traditionnel.

Cette évolution s'est développée principalement à travers des implantations de grandes surfaces périphériques, même si une partie de ces grandes surfaces coexistent dans les quartiers avec le petit commerce (centres secondaires). La réussite de la Part-Dieu est sans doute liée à cette coexistence et à la présence de grandes enseignes nationales ou régionales.

Dans cette situation de concurrence sévère, il est intéressant d'examiner comment l'hypercentre a résisté sur la période.



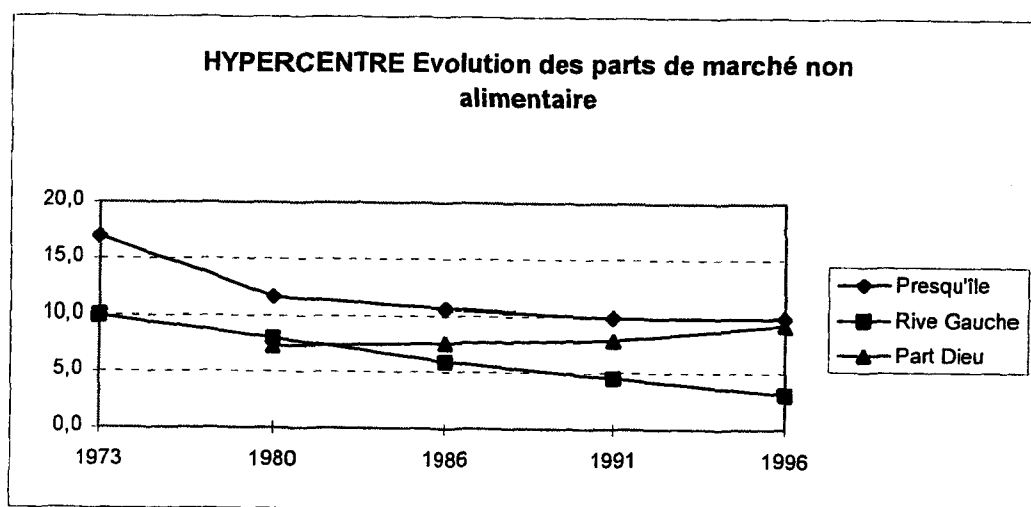
Non Alimentaire	1973	1980	1986	1991	1996
Petits commerces	69,0	50,0	43,0	38,0	30,0
Grandes surfaces	18,0	33,0	43,0	49,0	58,0
Marchés forains	3,0	3,0	4,0	3,0	3,0
Autres formes	10,0	13	10	10	9
total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Alimentaire	1973	1980	1986	1991	1996
Petits commerces	45,0	42,0	32,0	27,0	24,0
Grandes surfaces	36,0	42,0	54,0	60,0	64,0
Marchés forains	14,0	12,0	11,0	10,0	9,0
Autres formes	5	4	4	3	3
total	100,0	100,0	101,0	100,0	100,0

Source CCI de Lyon

En fait, sur la période, l'hypercentre a connu un déclin de son emprise jusqu'en 1986 (24 %), particulièrement net sur Presqu'île et Rive Gauche. C'est à partir de 1986 que cette évolution s'est ralentie. Ainsi depuis 1986, la Presqu'île affiche une relative stabilité de son attraction régionale pour les achats non alimentaires (10 %) tandis que la Part-Dieu poursuit sa croissance. Globalement, l'influence de l'hypercentre cesse de décroître depuis 1991, les zones d'attraction de la Part-Dieu compensant le recul de la composante Rive Gauche.

Cette stabilisation notable sur la Presqu'île doit peu à des implantations de grandes surfaces, très peu représentées, tandis que la Part-Dieu possède une structure commerciale plus concentrée autour de nombreux grandes surfaces jouant le rôle de locomotives.



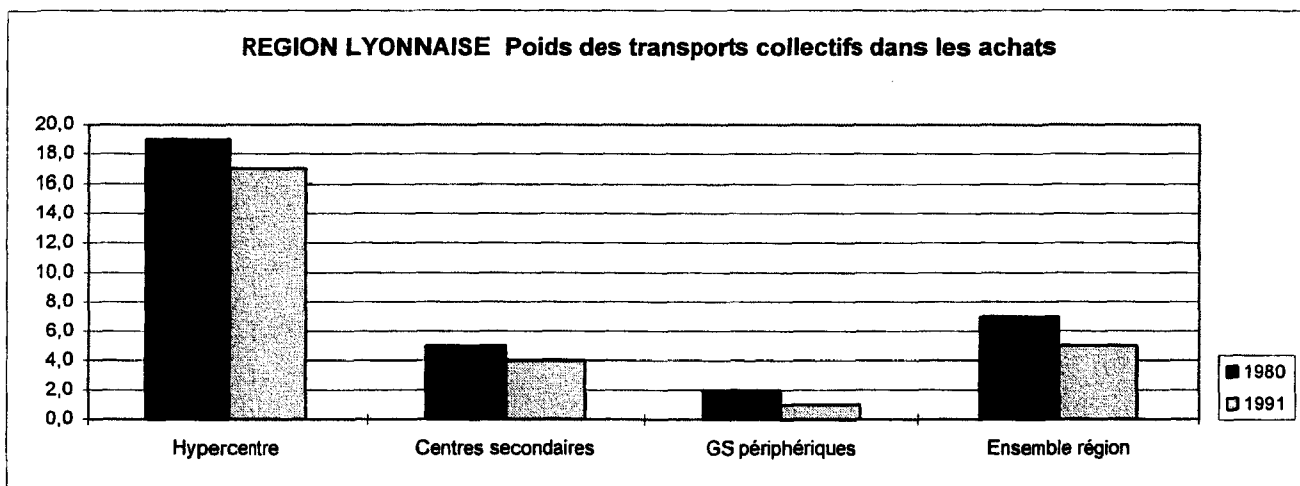
Part du marché régional	1973	1980	1986	1991	1996
Presqu'île	17,0	11,6	10,6	9,9	9,9
Rive Gauche	10,0	8,0	5,9	4,5	3,1
Part Dieu	7,0	7,3	7,6	7,9	9,3
total	27,0	26,9	24,1	22,3	22,3

Source CCI de Lyon

B-3) Un poids important des achats réalisés avec les Transports Collectifs

Les transports collectifs sont généralement peu utilisés pour réaliser les achats dans les villes moyennes et les métropoles. Sur la Grande Région de Lyon, leur part de marché n'atteint que 5 % du chiffre d'affaires global (en 1991)¹⁵ en baisse légère par rapport à l'enquête de 1980 (7 %).

En fait, l'utilisation des différents modes de transport varie fortement selon les différentes parties de l'agglomération. Sur la région lyonnaise, on peut opposer **les grandes surfaces périphériques**, essentiellement fréquentées par des chalands en voiture particulière (93 %, encore en progrès par rapport à 1980 : 83 %), l'hypercentre et les centres secondaires où l'usage de l'automobile (49 et 53 %) est équilibré par les autres modes.



	Hypercentre		Centres secondaires		GS périphériques		Ensemble région	
	1980	1991	1980	1991	1980	1991	1980	1991
Voiture particulière	42	53	42	49	83	93	56	76
Marche à pied	38	29	49	45	13	5	35	18
Transport collectif	19	17	5	4	2	1	7	5
Autres	1	1	3	2	2	1	5	1

Source CCI de Lyon

¹⁵ En 1996, les résultats ne sont pas encore disponibles

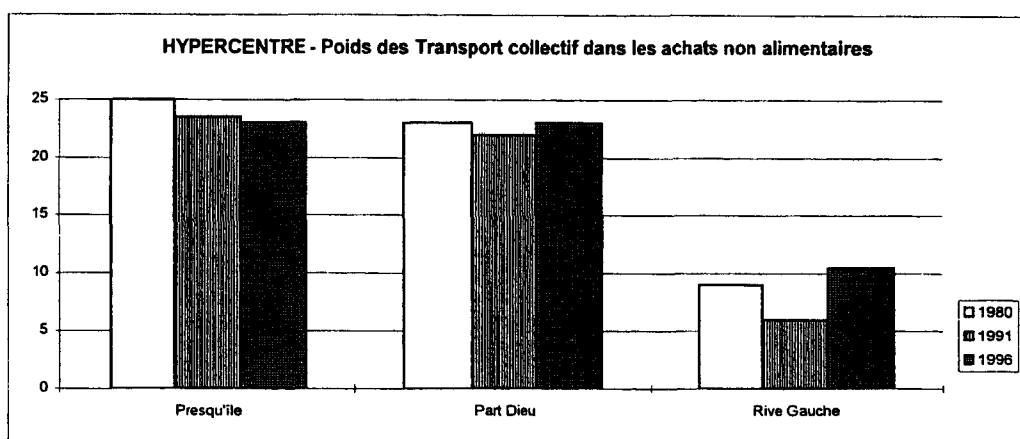
Dans l'hypercentre, les modes de fréquentation sont plus diversifiés, si bien que la marche à pied (29 %) et les transports en commun (17 %) représentent des parts de marché significatives et ensemble presque équivalents à celle de l'automobile (53 %).

Depuis 1980, cette situation a évolué en faveur de l'automobile (53 % contre 42 % en 1980), liée au déclin de la fonction résidentielle dans les centres-villes. Par contre, les transports collectifs n'ont pas enregistré de perte sensible d'emprise (17 % contre 19 % en 1980).

Ce fait est à mettre au crédit des actions Transports Collectifs et notamment du réseau métro qui améliore sensiblement l'accessibilité du centre-ville de l'ensemble de l'agglomération. Cependant il faudra attendre les données de la dernière enquête 1996 pour connaître les évolutions enregistrées sur l'hypercentre à la suite de la mise en service de la ligne D.

B-4) Des situations variées à l'intérieur de l'hypercentre

Les trois parties de l'hypercentre se comportent différemment.



	Presqu'île		
	1980	1991	1996
Voiture particulière	41	53	54
Marche à pied	33	25	22
Transport collectif	25	23,5	23
Autres	1	1	1

	Part Dieu		
	1980	1991	1996
Voiture particulière	60	64	63
Marche à pied	16	15	13
Transport collectif	23	22	23
Autres	1	1	1

	Rive Gauche		
	1980	1991	1996
Voiture particulière	34	40	57
Marche à pied	55	53	31
Transport collectif	9	6	10,5
Autres	2	1	1

Source : CCI de Lyon

C'est sur la **Presqu'île** que l'usage des transports collectifs est le plus développé (21 % contre 25 % en 1980). C'est là également que la marche à pied l'emporte sur la Part-Dieu (25 % contre 15 %), en raison de l'étendue et du confort offert par les espaces piétons et par le maintien d'une assez forte population résidente dans le périmètre de la Presqu'île.

La Part-Dieu l'emporte sur la Presqu'île en fréquentation automobile (64 % contre 53 %) en raison des bonnes conditions d'accessibilité et des capacités importantes des parcs de stationnement. C'est cependant sur la Presqu'île que la progression de l'automobile a été la plus forte (53 % à comparer à 41 % en 1980), l'évolution sur la Part-Dieu restant modeste (64 % contre 60 %).

Le quartier Rive Gauche a davantage les caractéristiques d'un grand centre secondaire, marqué par la domination de la marche à pied (53 %) liée à la forte densité de population locale. Par contre, les transports collectifs y jouent un rôle modeste (6 %) malgré la qualité de la desserte.

B-5) La situation particulière des centres secondaires

Dans les centres secondaires (ou centres de quartier de Lyon et sa périphérie), le poids de la fonction résidentielle explique l'équilibre maintenu entre fréquentation à pied (45 %) et usage automobile (49 %). Il faut préciser que cet équilibre n'est pas stable puisqu'en 1980 la marche à pied l'emportait sur l'automobile (49 contre 42 %).

Par contre, le poids des transports collectifs reste modeste (4 % contre 5 % en 1980).

Peu de **centres secondaires** sont concernés par le tracé de la ligne D (Vaise pour le dernier tronçon livré en 1997, et Montplaisir) ; mais les données de l'enquête 1996 montre une baisse d'activité du centre secondaire de Montplaisir¹⁶ qui serait à mettre en relation avec un effet de capture d'une part de la clientèle locale par l'hypercentre, situé en position concurrentielle avantageuse du fait du Métro.... C'est un phénomène que l'on avait déjà observé pour le centre de Villeurbanne - Gratte-ciel après la mise en service de la première ligne A du Métro....

En guise de synthèse : si sur le quartier Mermoz, il n'y a pas d'effet de concurrence (hors Galeries Lafayette), sur Montplaisir, le métro a peut-être renforcé l'emprise de l'hypercentre...

¹⁶ Le chiffre d'affaire a décliné globalement, avec une stabilité du CA en alimentation et une chute des achats non alimentaires (équipement de la maison) et une réduction de la part des TC (de 6 à 2 %). Ce centre secondaire tend à être "aspiré" par l'hypercentre

En conclusion, on peut dresser un bilan assez positif pour **l'hypercentre** : les transports collectifs jouent un rôle important dans la fréquentation de l'hypercentre (hors Rive Gauche) avec près du quart du chiffre d'affaires réalisé et sans doute plus en part de clientèle (il s'agit généralement d'une clientèle de moindre solvabilité).

La bonne résistance de l'hypercentre en part de marché par rapport à la concurrence des grandes surfaces périphériques entre 1980 et 1991 peut donc être attribuée pour partie à la qualité de la desserte TC (métro + bus), qui lui a permis de maintenir sensiblement son emprise de 1980.

En 1996, l'emprise commerciale de l'hypercentre a été stabilisée à 22 % du chiffre d'affaires régional, et la Part Dieu a progressé pour faire jeu égal avec la Presqu'île, avec un recours identique aux transports collectifs (23 % du chiffre d'affaires). Mais l'emprise du métro s'est développée sur les deux principaux sites de l'hypercentre : seule la Presqu'île, avec son réseau de surface connaît une moindre croissance de la part de marché du métro (de 11,5 % à 13,7 %), que la Part Dieu (de 11,8 % à 15,9 %).

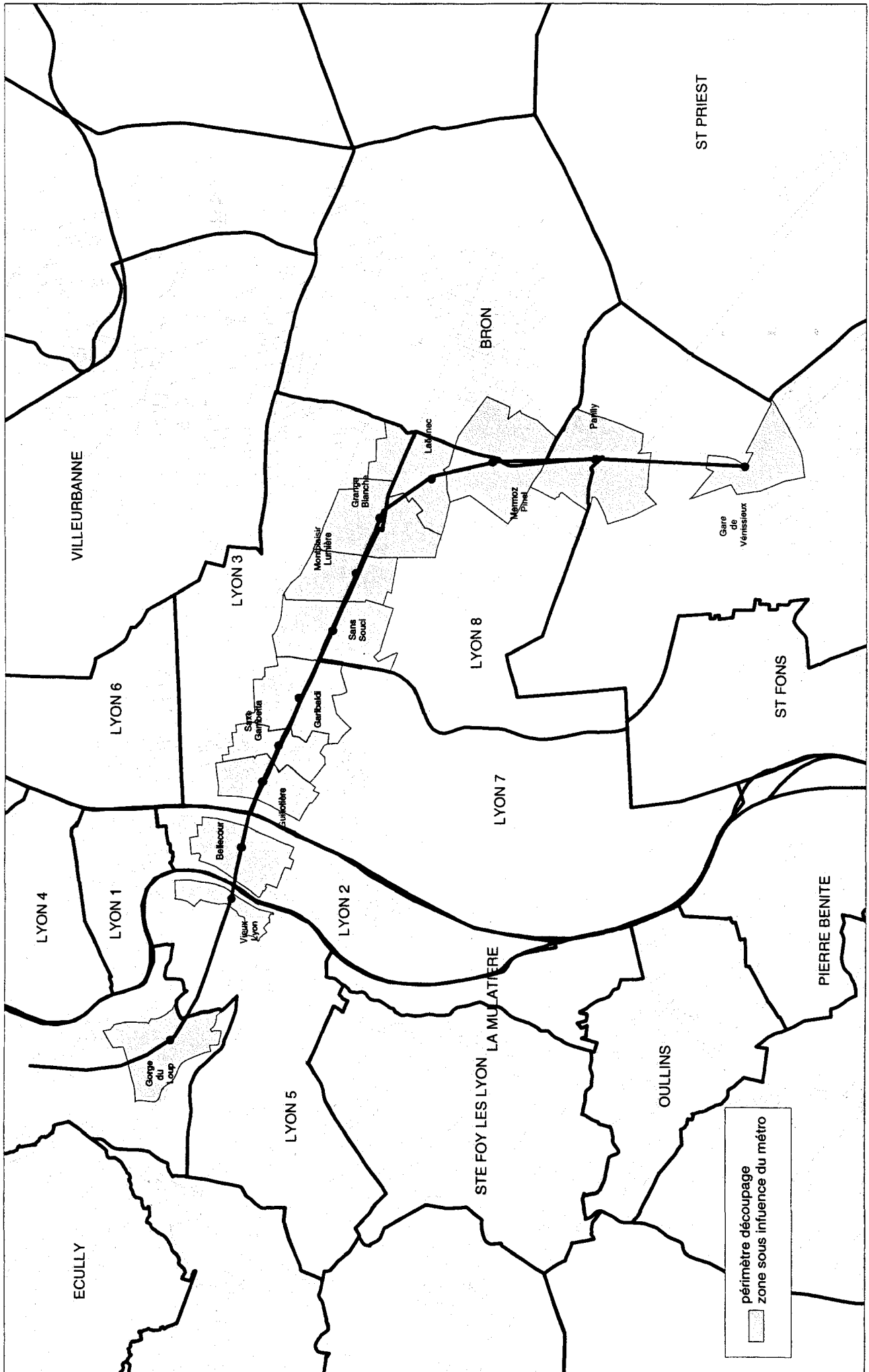
On peut penser que la ligne D a permis d'étendre l'aire de chalandise de l'hypercentre - et notamment de la Presqu'île traditionnellement tournée vers les quartiers de l'ouest lyonnais en direction des quartiers Est, le métro pouvant être relayé par la liaison SNCF ou par les parcs de rabattement VP.

PARTIE 5

ANALYSE DETAILLEE DES STATIONS DE LA LIGNE D DU METRO

- A- LE DECOUPAGE D'ETUDE**
- B- ETAT INITIAL AVANT LA LIGNE D : PRESENTATION DES QUARTIERS EN 1990**
- C- DYNAMIQUES FONCIERE ET IMMOBILIERE DES DIFFERENTS TERRITOIRES DU CORRIDOR**

IMPACT FONCIER URBAIN DU METRO DE LYON "ligne D"



A- LE DECOUPAGE D'ETUDE

Pour tenter d'isoler les effets spécifiques à la ligne D du métro dans l'évolution des quartiers traversés, nous proposons de comparer l'évolution de deux territoires distincts et contigus :

- Un corridor situé de part et d'autre de l'axe de la ligne D et compris dans l'aire d'influence du métro.
- Un couloir plus large et formant une bande double de part et d'autre du corridor, en dehors de l'aire d'influence du métro.

Parmi les données du Système Urbain de Référence (SUR), utilisées dans l'étude d'impact :

certaines étaient fournies sur un découpage îlots, tels que les données du RGP 1990 (regroupées ensuite par station),

d'autres étaient fournies sur un découpage en section cadastrale : c'est le cas des transactions foncières et immobilières du service foncier (OTIF), et aussi de l'observatoire immobilier (logements et bureaux neufs) (voir cartes suivantes).

A-1) Définition de la zone sous influence directe de la ligne D (ou corridor métro)

Ce périmètre a été défini avec deux niveaux de précision pour tenir compte de l'unité de découpage retenu (îlot et section cadastrale).

On définit généralement l'aire d'influence d'une station de métro comme l'espace compris dans un cercle de 600 mètres de rayon (400 m pour le tramway) à partir de chaque station : il s'agit en fait de tenir compte de la distance d'accès en marche à pied. La taille et la forme des îlots va alors modifier sensiblement les distances selon qu'on les calcule à vol d'oiseau ou selon un trajet précis à pied. Ces distances seront équivalentes avec un découpage de petits îlots, elles peuvent diverger fortement avec des îlots étendus.

Le découpage de base a été défini à partir des îlots INSEE. Des règles ont été définies pour les îlots compris pour partie dans la zone de 600 m. Plutôt que de **traiter les îlots au cas par cas**, qui nécessitait de prendre en compte des îlots très concernés par le métro (écoles, universités) et au contraire d'éliminer certains îlots peu concernés par le métro (grands tènements industriels, fort militaire, îlots isolés des autres par des barrières géographiques ou routières), une seconde solution a été retenue ; c'est la règle mathématique suivante : le périmètre d'aire d'influence est donc défini par l'ensemble des îlots compris intégralement dans la limite des 600 m ou sinon dont plus de 50 % de la surface se trouve compris dans la limite des 500 m. Certains cas restant ambigus malgré cette règle précise ont été traités individuellement. Le nombre des îlots INSEE pris en compte dans l'aire d'influence du métro est de 573.

A-2) Définition d'une zone hors influence métro

On a considéré une bande de 2 kilomètres de large doublant sensiblement le périmètre de l'aire d'influence, soit 1 kilomètre de part et d'autre de l'axe métro permettant de couvrir la zone plus lointaine et ainsi de comparer cette zone hors influence (et de surface équivalente) avec les dynamiques analysées sur le périmètre métro.

Ce deuxième périmètre a été couvert par un regroupement de sections cadastrales, soit : 87 sections en périmètre externe (et 92 en interne). Ce découpage est plus grossier et non parfaitement harmonisé avec le découpage îlot, seul découpage permettant de délimiter avec précision l'aire d'influence de chacune des stations.

Au total on obtient un découpage en 26 secteurs avec la zone du Corridor sous influence et la zone hors influence par station sur la base des sections cadastrales, le découpage îlot n'étant constitué que sur le corridor de la zone d'influence.

Centre Presqu'île - Vieux-Lyon : Bellecour - St-Jean

Quartier Vaise : Gorge-de-Loup¹

Hypercentre rive Gauche : Guillotière - Saxe - Garibaldi

Première couronne : Sans-Souci - Lumière - Grange-Blanche - Laennec - Mermoz

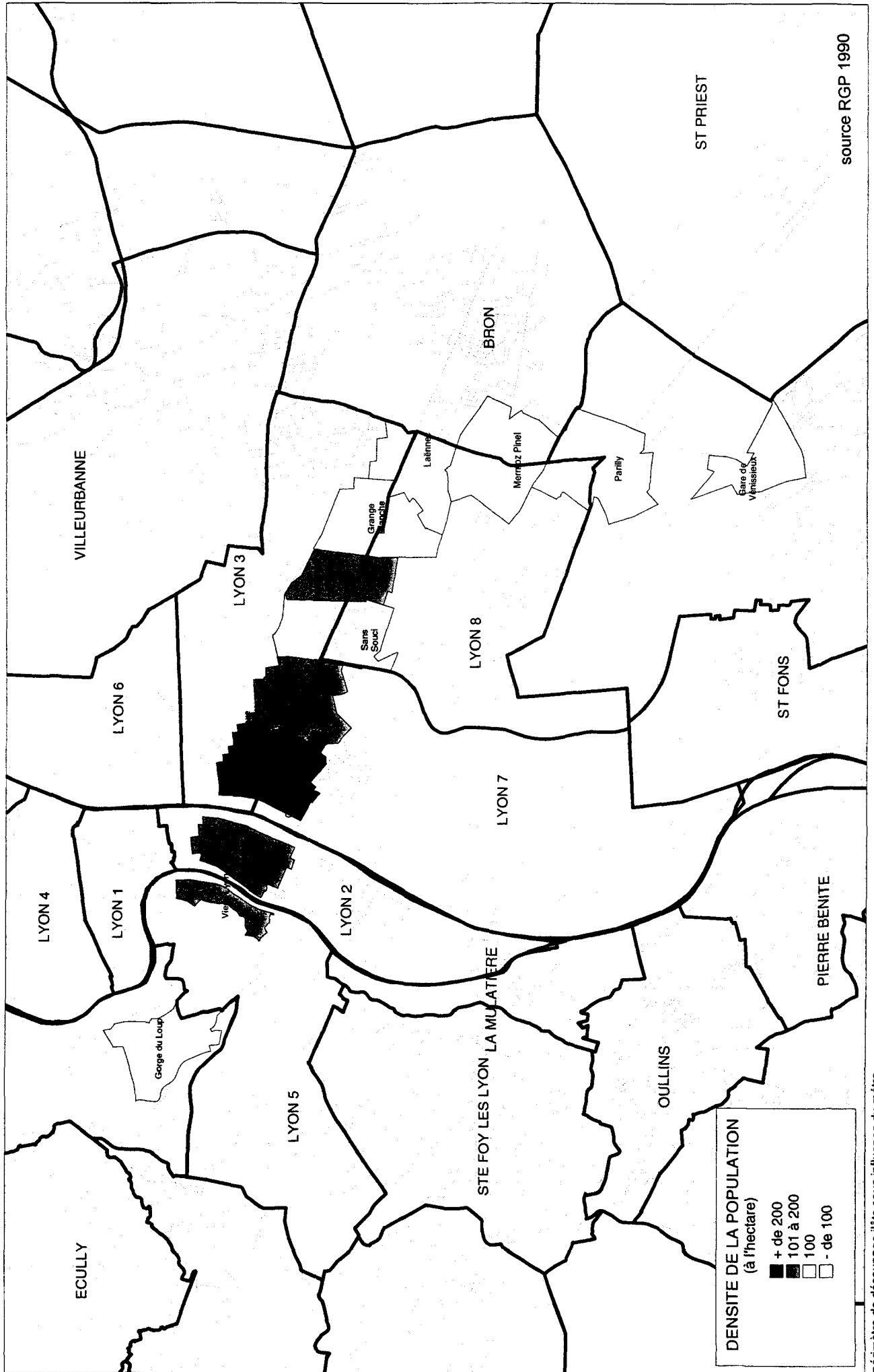
Deuxième couronne : Parilly - Vénissieux

En effet, il existe une autre réalité de fonctionnement local, les quartiers, aux limites parfois floues et qui ne recoupent que rarement les aires d'influence des stations.

L'Agence d'Urbanisme du Grand-Lyon a constitué la cartographie de ces quartiers avec les techniciens de la Communauté Urbaine à partir du vécu quotidien des habitants et l'exploitation des articles de la presse quotidienne. La comparaison entre les deux découpages montre qu'avec deux logiques différentes, on obtient des résultats bien différents : surtout l'axe du Cours Gambetta-Thomas constitue plutôt une frontière qu'un lien entre les quartiers dont le cœur s'est constitué en dehors de l'axe. Il serait intéressant de considérer chacune de ces entités pour analyser leur évolution dans le temps : modification des contours des quartiers, transformations apportées par le passage du Métro....

¹ Les deux dernières stations de Vaise : Valmy et Gare de Vaise n'ont pas fait l'objet d'une délimitation, leur mise en service étant récente (printemps 1997) et l'antériorité jugée trop faible pour l'étude d'impact. Dans l'optique d'un observatoire permanent de la ligne D, ce travail de délimitation devrait être complété

IMPACT FONCIER URBAIN DU METRO DE LYON "ligne D"



source RGP 1990

DENSITE DE LA POPULATION
(à l'hectare)

- + de 200
- 101 à 200
- 100
- - de 100

périmètre de découpage îlots sous influence du métro

B- ETAT INITIAL AVANT LA LIGNE D : PRESENTATION DES QUARTIERS EN 1990

La base SUR contient les données principales du RGP 1990 sur le profil de la population par îlot. A partir de cette base de donnée très riche, on a extrait les données principales par périmètre d'influence de chaque station avec l'objectif de fournir une première image du territoire urbain sous influence Métro (état 0) à l'ouverture de la ligne D.

On décrira successivement :

- 1- Le profil de la population implantée sur le tracé
- 2- La structure du parc de logements et spécialement des résidences principales
- 3- Le profil des populations croisé par type de parc
- 4- Les nouvelles constructions de résidences principales depuis 1982
- 5- Le profil des nouveaux aménagés dans le parc de logements en cherchant à comparer l'ensemble de ces données avec Lyon.

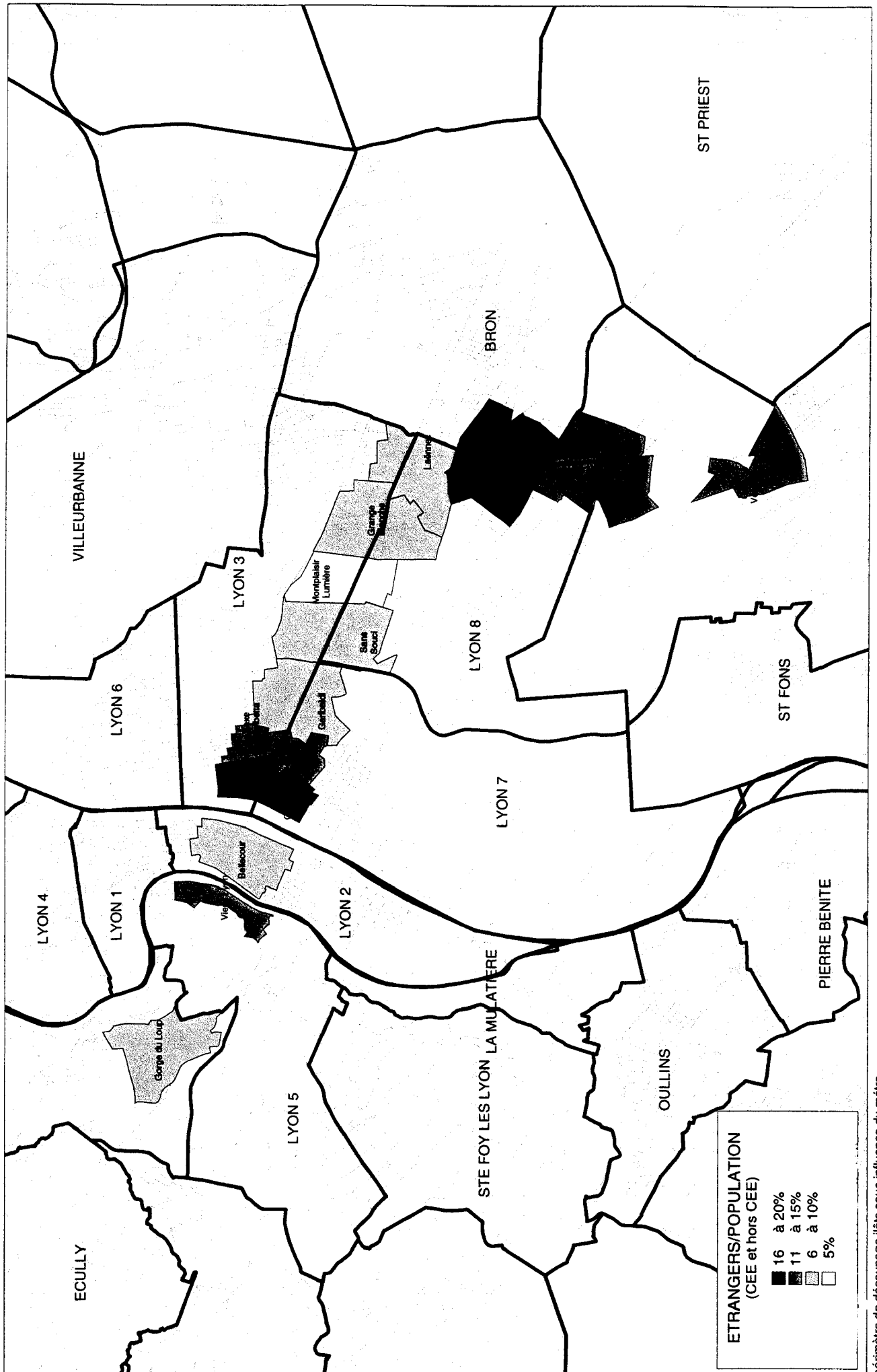
B-1) Le profil de la population en 1990

Sur un espace de près de 886 hectares, c'est à dire 18,5 % de la superficie de Lyon (soit une moyenne de 68 Ha par station), est regroupée une population de 96 157 habitants (23,3 % de la population de Lyon), soit une densité moyenne à l'hectare de 108,6 habitants, supérieure de 25 % à la moyenne de Lyon (86,8 habitants/Ha).

La **densité** de la population est pourtant très variable avec des écarts de 48 (gare de Vénissieux) à 247 habitants à l'hectare (Saxe - Gambetta), c'est sur le territoire de la rive gauche compris dans l'hypercentre (stations Saxe - Gambetta et Guillotière 247 et 229), que les densités sont les plus fortes, puis sur le centre Presqu'île et Vieux-Lyon (de 103 à 144), ensuite partout la densité reste plus faible (de 48 à 83).

La **taille des ménages** (= nombre de personnes par ménage), est en moyenne de 2,05 personnes par ménage (contre 2,11 en moyenne pour la ville de Lyon). On observe des fluctuations fortes entre les stations de l'hypercentre, situées au-dessous de 2 personnes par ménage, et les stations périphériques où l'on dépasse 2,50 (Mermoz, Vénissieux, Parilly). Gorge-de-Loup se situe en position intermédiaire (2,28). Le niveau le plus bas se retrouve sur Saxe - Gambetta (1,81) et non sur le Vieux-Lyon (1,89) ou Bellecour (2,02) ; ailleurs, on reste entre 1,9 et 2,1 avec un niveau faible sur Grange-Blanche (1,91) lié à une concentration d'étudiants.

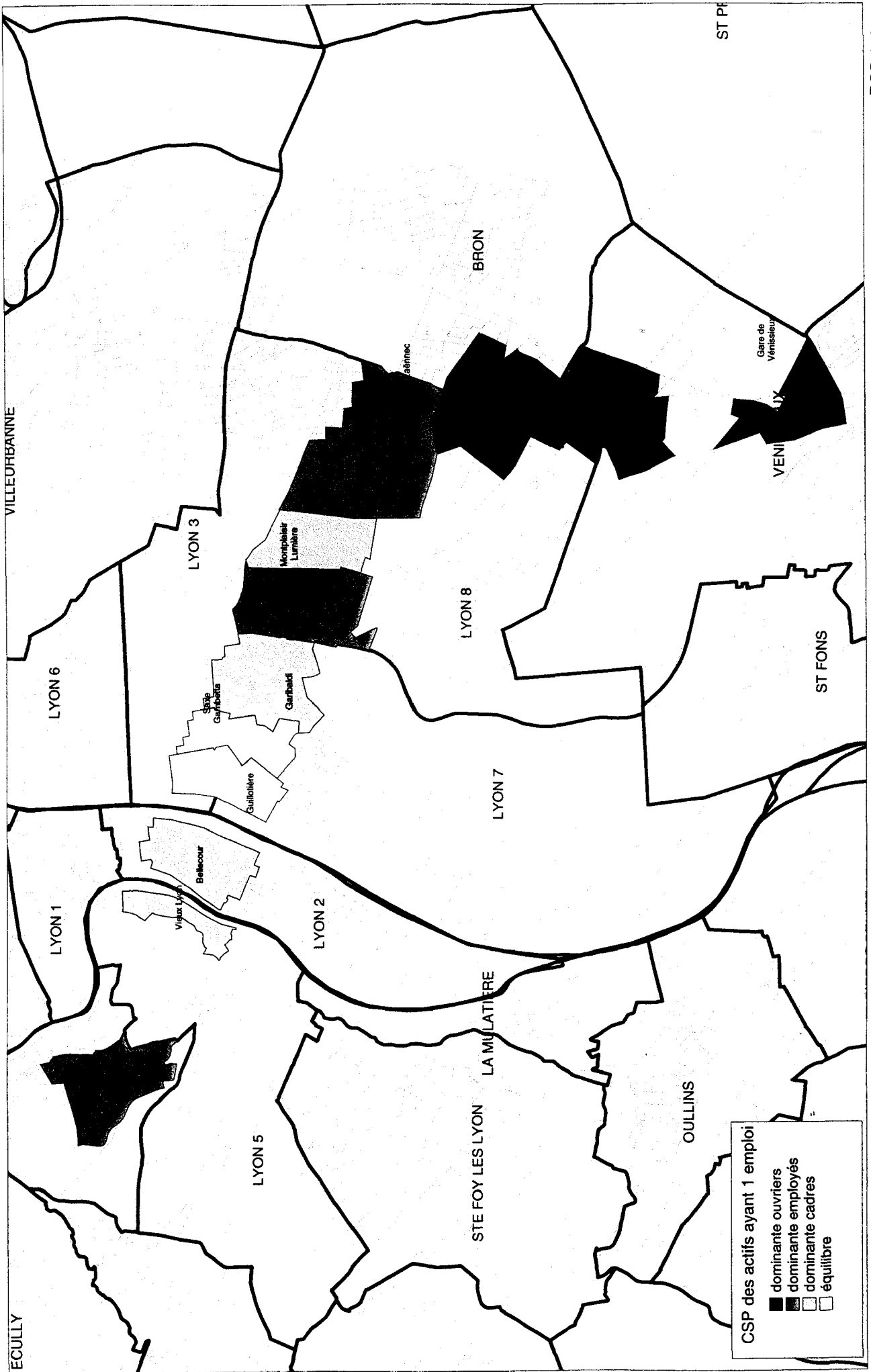
IMPACT FONCIER URBAIN DU METRO DE LYON "ligne D"



périmètre de découpage fixés sous influence du métro

source RGP 1990

IMPACT FONCIER URBAIN DU METRO DE LYON "ligne D"



périmètre de découpage îlots sous influence du métro

source RGP 1990

Le nombre de personnes par résidence principale est souvent limité à 1 pour les 4 stations du centre (50 à 52 %), sauf Bellecour (47 %). Les 5 stations de Garibaldi à Laënnec ont une population forte d'isolés (41 à 48 %). Ailleurs les isolés ne représentent que le quart ou le tiers des ménages. Dans les 4 autres stations, les ménages de 4 personnes ou plus pèsent de 19 à 25 % (à Mermoz), à relier avec la localisation du parc HLM.

L'âge de la population montre l'opposition existant entre les stations de la périphérie où la population jeune (0 à 19 ans) est plus nombreuse (22 à 23 %) que sur les stations du centre élargi, tandis que du centre à la 1^{ère} couronne, les jeunes (étudiants et travailleurs) de 20 à 39 ans représente la tranche d'âge la plus fournie (37 à 38 %). Enfin, les retraités et personnes âgées sont également plus nombreuses sur le centre et Gorge-de-Loup (21 à 24 %) qu'ailleurs.

La nationalité de la population fait apparaître un peu plus d'étrangers que sur Lyon (11 % au lieu de 10) et spécialement d'origine hors CEE (7,8 contre 6,9 %). On peut constater leur concentration sur quelques stations : 2 quartiers Guillotière (16 %) et Mermoz (15 %) en hébergent le double de la moyenne des stations et on observe une légère surreprésentation sur les quartiers Saxe - Gambetta et Parilly (10 %).

La catégorie sociale ou position professionnelle des actifs ayant un emploi permet de distinguer la localisation des trois principales qualifications d'actifs :

- 1- Les ouvriers, regroupant manoeuvre, ouvrier et ouvrier qualifié ou hautement qualifié
- 2- Les employés, rassemblant employés de bureau, de commerce et personnel C et D de la fonction publique
- 3- Les cadres, totalisant les ingénieurs et cadres et les professions et cadres de la fonction publique.

Les trois principales catégories représentent 74 % des actifs dont :

20,4 % d'ouvriers
24,5 % d'employés
20,5 % de cadres sur l'ensemble du secteur Métro.

Une typologie des 11 secteurs permet de distinguer quatre types de secteurs :

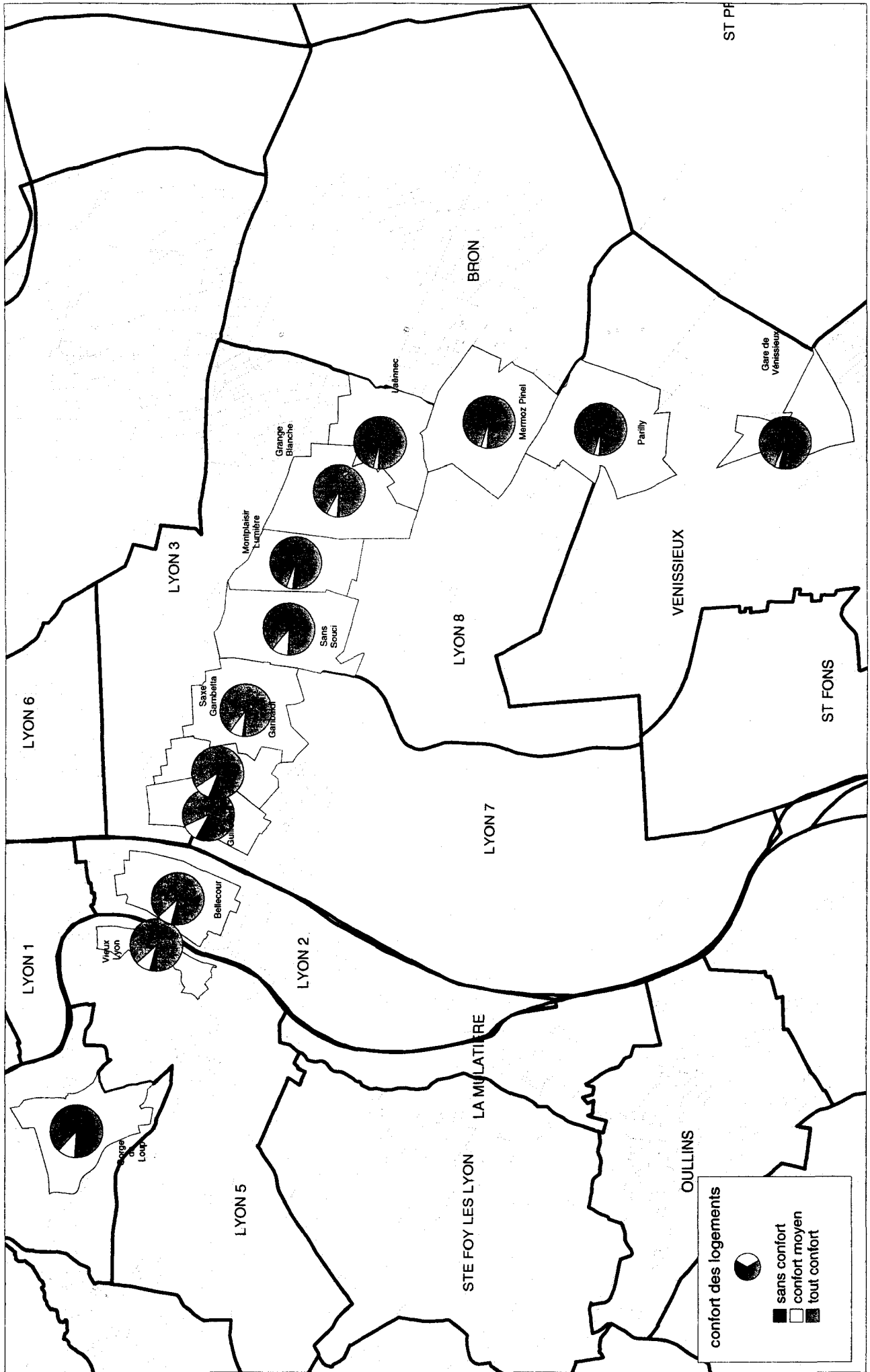
- 1- les secteurs à dominante ouvriers qui se localisent à l'Est de l'agglomération :

Gare de Vénissieux	(45 %)
Parilly	(35 %)
Mermoz	(32 %)

- 2- les secteurs à dominante employés :

Gorge-de-Loup	(32,5 %)
Laënnec	(30 %)
Sans-Souci	(27 %)
Grange-Blanche	(27 %)

IMPACT FONCIER URBAIN DU METRO DE LYON "ligne D"



source RGP 1990

périmètre de découpage îlots sous influence du métro

3- les secteurs à dominante cadres :

Bellecour	(33 %)
Vieux-Lyon	(29 %)
Montplaisir	(29 %)
Garibaldi	(25 %)

4- les secteurs en équilibre entre les trois catégories :

Saxe-Gambetta
Guillotière

La motorisation des ménages est faible, puisqu'en moyenne, 63 % (Lyon 65 %) d'entre eux disposent d'une voiture au moins. Cette proportion baisse à 50 à 52 % sur les stations Saxe - Gambetta et Guillotière à un niveau inférieur aux 2 stations du centre (50 à 58 %). Les valeurs les plus fortes se rencontrent sur Parilly (82 %) et Montplaisir (75 %) là où se retrouve aussi le plus grand nombre de ménages possédant 2 voitures ou plus (27 et 21 %). On comprend que pour l'essentiel de cette clientèle non motorisée, la qualité des transports en commun représente un enjeu fort.

B-2) La structure du parc de logements

Le total de logements s'élève à 53 159 et les résidences principales à 45 676 (24 % de Lyon).

Une vacance assez forte (9,41 %) et plus élevée que sur l'ensemble de Lyon (8,7 %). Elle est la marque des quartiers centraux, tous situés à plus de 10 % (de 11,2 à 14,2 % de Saxe - Gambetta au Vieux-Lyon) avec la plus forte valeur sur la Guillotière (14,2 %). Hors le centre, seule Grange-Blanche est au-dessus de 10 %. Ailleurs, on reste autour de 3 à 7 % avec des valeurs très faibles (relativement) sur les stations Parilly (3,7 %), Gorge-de-Loup (4,5 %) et Mermoz (5,1 %).... Cette vacance touche donc davantage les quartiers au parc essentiellement privé que les quartiers HLM.

Le poids du parc HLM (12 %) est plus faible qu'en moyenne de Lyon (14,9 %). On note de forts contrastes entre les extrémités de la ligne (41 à 63 % pour Gorge-de-Loup, avec l'exception de Parilly (13 %) et la partie centrale depuis Grange-Blanche (1 %) au Vieux-Lyon (4 %), généralement au-dessous de 5 % (sauf Sans-Souci 9 %), avec 0 % à Bellecour ! Le Métro permet ainsi de relier des quartiers aux parcs très hétérogènes.

La taille des résidences principales montre les mêmes contrastes : les quartiers centraux sont marqués par la présence dominante des petits logements (T1 et T2 : souvent 50 % ou plus) sur les stations Vieux-Lyon à Garibaldi (dont 60 % sur Saxe - Gambetta) avec l'exception de Bellecour (40 % seulement), dotée davantage de grands logements. Ailleurs, ce sont les 3 ou 4 pièces qui dominent : c'est sur Parilly que les logements sont les plus grands (majorité de T4 et plus).

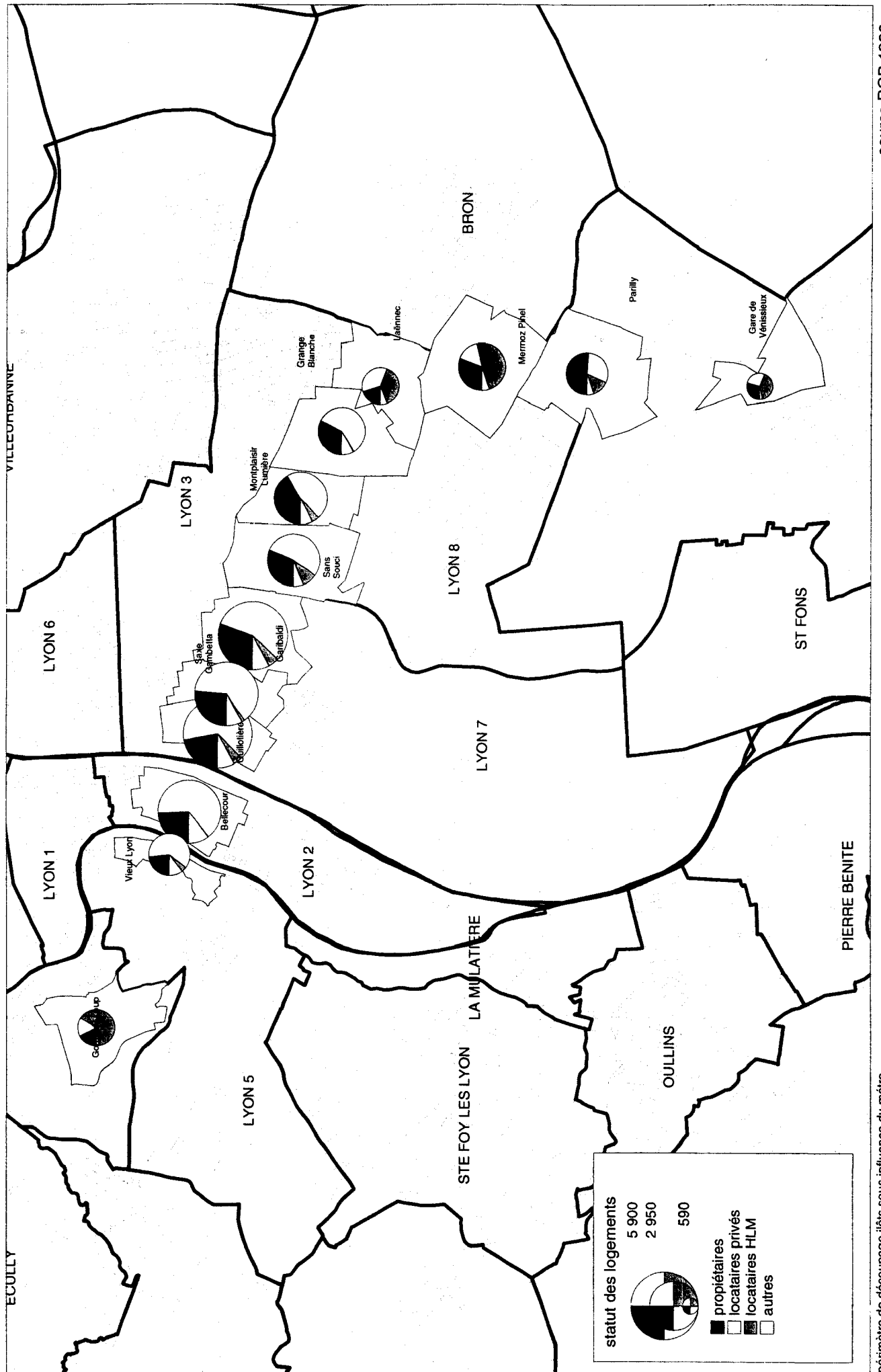
L'âge du parc des résidences principales (52 % avant 1948) est un peu plus ancien que la moyenne de Lyon (49,6 %). Là encore, tout oppose les quartiers du centre historique au parc antérieur à 1915 (Vieux-Lyon, 96 % et Bellecour 94 %) et du centre Rive gauche antérieur à 1948 (Guillotière 82 % et Saxe - Gambetta 78 %). Ailleurs, le parc date majoritairement de la période d'après-guerre (1949-1967 de 53 à 76 %) sur les 4 stations Est et la station Ouest. Ailleurs, sur les 4 stations de Garibaldi à Sans-Souci (1^{ère} couronne), le parc offre la plus grande diversité d'âge et a accueilli l'essentiel des développements récents.

Le confort sanitaire des résidences principales (sans confort 3 %, confort moyen 8 %) est en moyenne identique à la situation de Lyon. Logiquement, c'est dans les 4 quartiers du centre, les plus anciens, que le parc est le plus inconfortable (sans confort ni WC intérieur, ni baignoire, ni douche de 4 à 8 %) ou avec un des éléments de confort 8 à 10 %). C'est la Guillotière qui a le parc le moins confortable (18 %). Mais on peut noter 4 quartiers non centraux avec un parc inconfortable important (confort moyen surtout), c'est le cas de Gorge-de-Loup (12 %), Sans-Souci (11 %), Garibaldi (10 %) et Grange-Blanche.

Bilan : *à travers la diversité de la structure du parc, on peut montrer l'intérêt de l'investissement Métro, qui crée un lien entre des quartiers si différents, améliore l'accès au centre pour les quartiers sociaux de périphérie et constitue un levier pour la valorisation des parcs en partie déqualifiés (vacance et inconfort).*

On peut également observer que les potentialités d'évolution des quartiers (ou mutabilité) seront très variables selon l'âge et la qualité du parc et la nature de l'occupation des quartiers traversés.

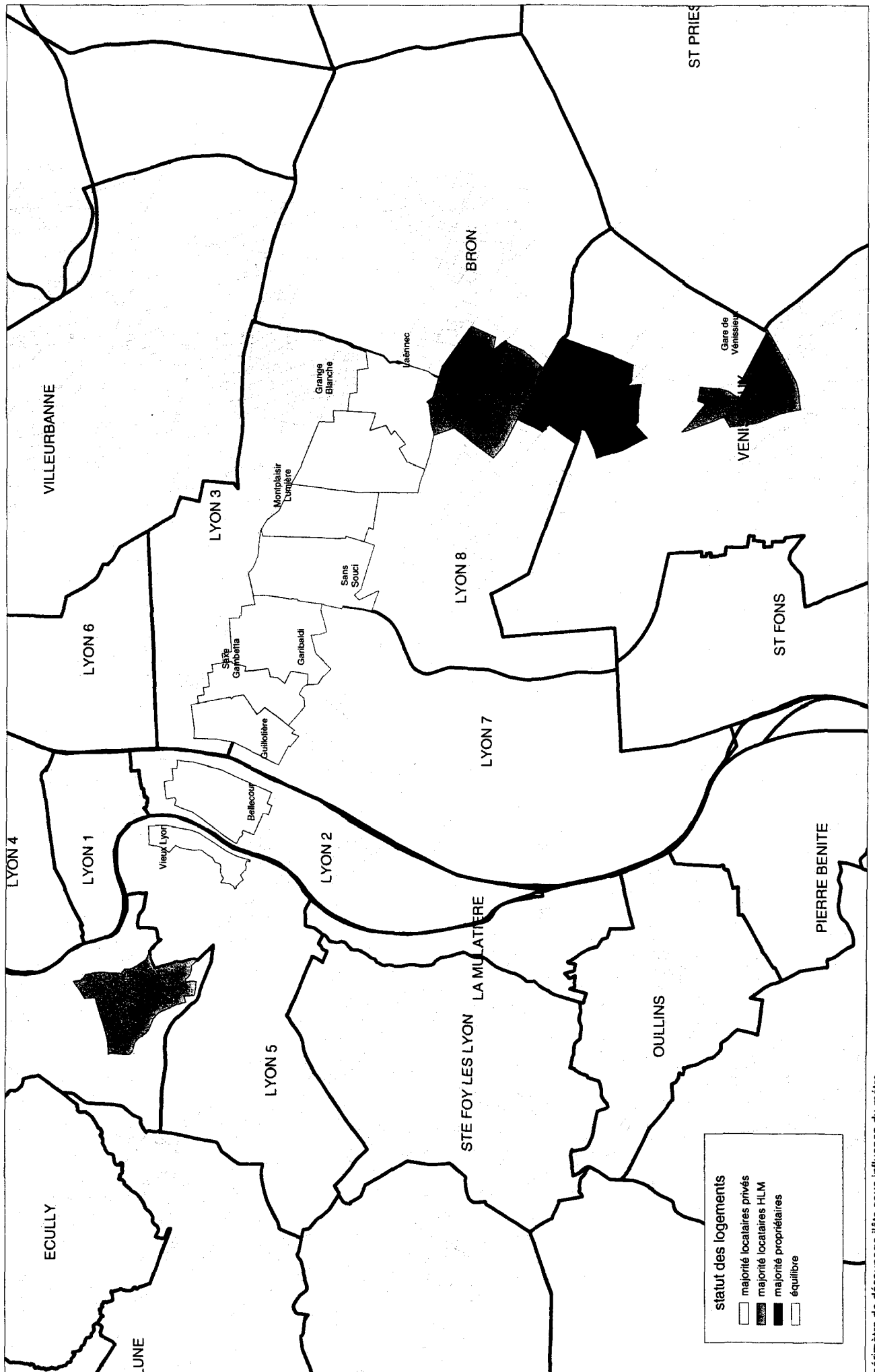
IMPACT FONCIER URBAIN DU METRO DE LYON "ligne D"



périmètre de découpage îlots sous influence du métro

source RGP 1990

IMPACT FONCIER URBAIN DU METRO DE LYON "ligne D"



périmètre de découpage îlots sous influence du métro

source RGP 1990

B-3) Le profil de la population par type de parc

Les statuts d'occupation des résidences principales sont assez divers, nous l'avons vu pour la répartition du parc HLM (essentiellement locatif) et le parc privé : le parc des propriétaires occupants est réduit à 29,3 % du parc (total Lyon 31,4 %), contre 51,2 % (Lyon 46,6 %) pour le parc locatif privé (4 fois plus important que le parc HLM). Au total, le parc locatif atteint 63 % de l'ensemble des résidences principales (comme la ville de Lyon). Les propriétaires sont particulièrement nombreux à Parilly (50,6 %), Montplaisir (41,5 %), généralement en copropriétés. Ailleurs les locataires l'emportent soit en HLM, soit en locatif privé : sur Laënnec parc locatif public et privé s'équilibrent 38 et 36 %. A Montplaisir, le parc locatif privé (46,4 %) l'emporte de peu sur le parc des propriétaires.

Parmi les parcs locatifs, le parc HLM est fortement présent sur Gorge-de-Loup (63 %), Mermoz (48 %) et Vénissieux (41 %). Ailleurs, le parc locatif privé l'emporte avec des valeurs fortes sur le Vieux-Lyon (62 %), Bellecour (65 %), Sans-Souci (53 %) et Grange-Blanche (59 %).

Ces différents quartiers sont donc très typés, le sont-ils au niveau de leur population ?

On connaît **l'activité de la personne de référence** (= le chef de ménage). Sur l'ensemble du secteur, les **actifs avec emploi** s'élèvent à 56 %, leur part dans le parc locatif privé (60 % contre 51 % des propriétaires et 51 % des locataires HLM) ; les **retraités** constituent le deuxième groupe (28,4 %), surtout présents dans le parc des propriétaires (41 %). Les **étudiants** forment le troisième groupe (3 050 ménages et 6,7 %) surtout dans le locatif privé (8,6 %). Enfin le groupe des **chômeurs** (4,4 %) est davantage représenté dans le parc HLM (6,2 %) et locatif privé (5,2 %).

Parmi les différents secteurs, on retrouve ces différentes catégories d'actifs avec des valeurs supérieures à la moyenne (= profil dominant) :

- 1- **Actifs avec emploi**, plus spécialement sur les stations périphériques :
 - Vénissieux (58,4 %) en parc HLM (64,6 %)
 - Parilly (62,1 %) en par HLM (63,5 %) et locatif privé (69,3 %)
 - Grange-Blanche (58,5 %) en locatif privé (63,1 %)
 - Montplaisir (64,4 %) en locatif privé (70,2 %) et propriétaire (59,6 %)
 - Sans-Souci (58,7 %) en locatif privé (63,7 %)
 - Garibaldi (56,8 %) en locatif privé (62,3 %)
 - Vieux-Lyon (60,1 %) sur l'ensemble des parcs

- 2- **Retraités** :
 - Mermoz (31,8 %) en parc de propriétaires (41,6 %)
 - Laënnec (35,8 %) en parc de propriétaires (47,1 %)
 - Gorge-de-Loup (35,8 %) sur le parc HLM (39 %)

3- Etudiants :

Grange-Blanche (10,6 %) dans le locatif privé (12,7 %)
Saxe-Gambetta (9,5 %) en locatif privé (10,5 %)
Guillotière (9,1 %) en locatif privé (9,4 %)
Bellecour (9,4 %) en locatif privé (9,5 %)
Vieux-Lyon (10,1 %) en locatif privé (10,5 %)

4- Chômeurs :

Mermoz (6 %), surtout en HLM (10 %)
Guillotière (5,8 %) en locatif privé (6,5 %) et en HLM (13 %).

B-4) Les nouvelles constructions de résidences principales 1982-1990

Sur la décennie 1980 (8 ans), les créations de résidences principales ont représenté 3 414 logements (+ 93 logements inachevés) à comparer au stock, soit un accroissement de 8 % du parc antérieur à 1982.

Ces nouveaux logements se sont localisés sur les stations de 1^{ère} couronne (de Grange-Blanche à Garibaldi, soit 2 026 logements) et secondairement sur le centre Rive gauche (1 173 logements nouveaux, soit 7,2 % du parc antérieur).

Le statut d'occupation de ce parc neuf correspond :

- d'abord à un parc locatif privé (investisseur), soit 1 793 logements pour 52,5 %,
- ensuite à des logements en accession à la propriété (copropriété), soit 1 033 logements, pour 30,3 %,
- enfin à un parc locatif HLM, soit 446 logements pour 13,1 %.

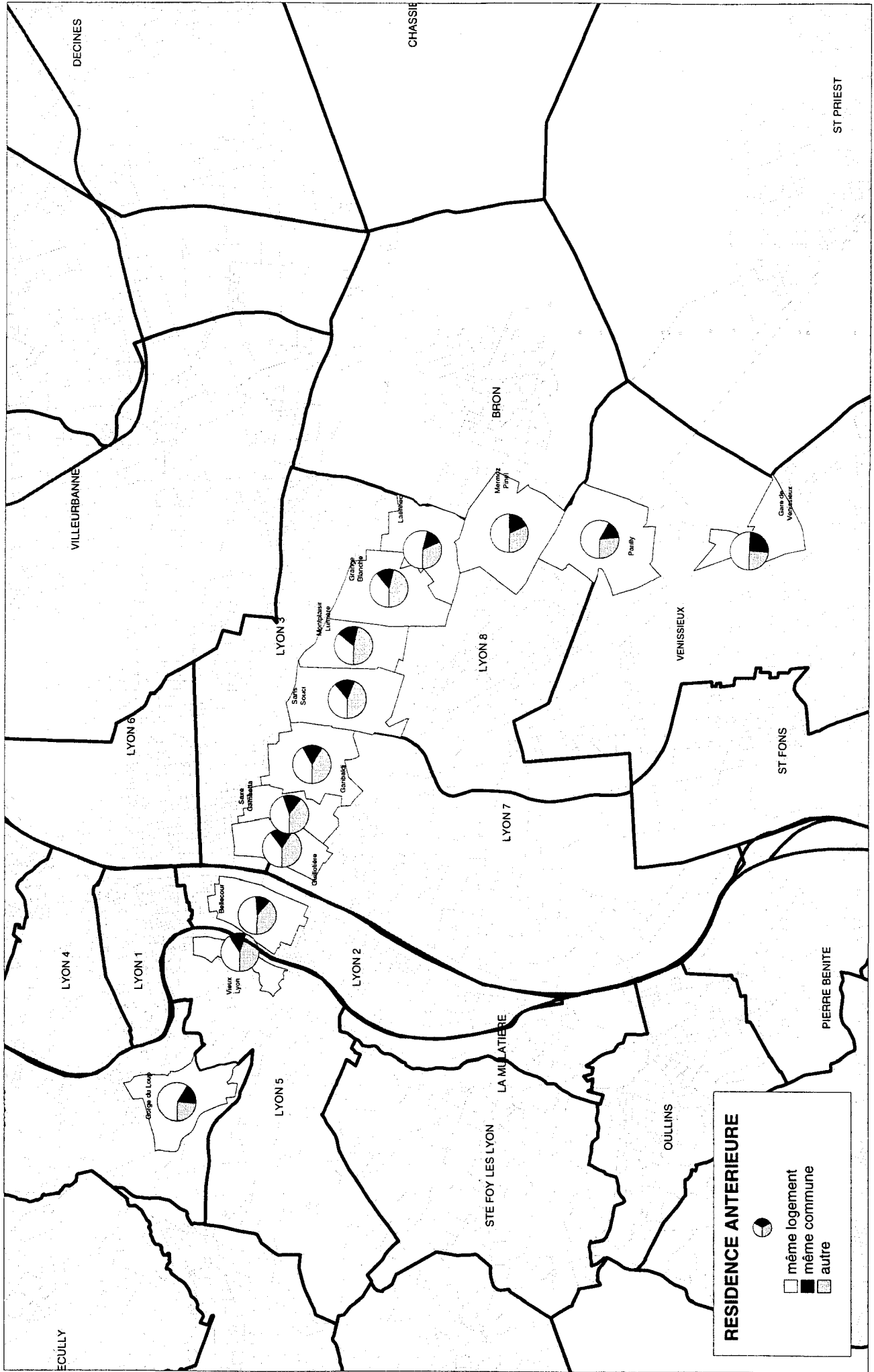
Ces nouveaux logements représentent sensiblement le même poids dans leur parc respectif (8,4 à 8,6 %), ce qui veut dire que la répartition entre les 3 parcs n'a pas été modifiée sur la période ; mais ce parc a tendance à se localiser dans des quartiers différents :

Le nouveau **parc locatif privé** s'est localisé préférentiellement sur les stations Grange-Blanche (62 % des nouveaux logements), Montplaisir (56 %), Sans-Souci (48 %), Garibaldi (54 %) et Saxe-Gambetta (54 %).

Le nouveau **parc des propriétaires** est assez généralement dispersé et représente environ le tiers des constructions nouvelles, sauf sur Montplaisir où il atteint 40 %.

Le nouveau **parc HLM** est absent de l'essentiel des stations et se trouve regroupé sur quelques quartiers, où il est déjà présent, tels que Guillotière (72 % des logements neufs), Garibaldi (16 %) et Sans-Souci (14 %). Il n'y a que sur Saxe-Gambetta que le parc HLM est implanté nouvellement (17 %).

IMPACT FONCIER URBAIN DU METRO DE LYON "ligne D"



périmètre de découpage îlots sous influence du métro

source RGP 1990

B-5) Le profil des nouveaux emménagés dans le parc

Les nouveaux emménagements sur le périmètre d'étude ont été un peu plus nombreux (55 % contre 53,3 % pour Lyon) que sur le reste de Lyon. Cette mobilité plus forte ne s'explique pas par le rythme des constructions neuves plus faible là que sur la moyenne de Lyon (8 % contre 9,5 %). C'est parce que l'on a là une population plus mobile (jeunes et étudiants), et un parc locatif plus important, caractéristiques des centres villes...

Les nouveaux emménagés se répartissent entre origine :

- même commune 16 %
- autre commune 38 %

Cette mobilité varie-t-elle entre stations ?.

Les quartiers les plus stables sont les plus périphériques (50 à 59 % de Vénissieux à Laënnec et sur Gorge-de-Loup).

Curieusement, la station Bellecour apparaît stable (49 %) en opposition avec les autres stations du centre et 1^{ère} couronne (36 à 45 %). Souvent la mobilité est d'origine extérieure à la commune (2 cas sur 3, voire plus), seule la station Vénissieux a des mouvements équivalents intra et extra communaux (25 et 24 %).

Quel est le **profil des nouveaux emménagés** (chefs de ménage). Il s'agit essentiellement de jeunes (39,6 % de moins de 30 ans et 27,2 % de 30 à 39 ans), arrivant dans un parc locatif (71,4 %) et secondairement comme propriétaires (19,1 %).

On note quelques variations, les 5 stations périphériques (Gorge-de-Loup et Laënnec et après) accueillant des chefs de ménage plus nombreux dans la tranche d'âge 30-39 ans, par opposition aux stations les plus centrales, attirant des jeunes. De même, les ménages de retraités sont plus nombreux que la moyenne (10,9 %) sur quelques stations plutôt périphériques : Gorge-de-Loup (19 %), Garibaldi (13 %), Mermoz (18 %) et Vénissieux (13 %).

Le statut d'occupation d'accueil dominant est le locatif libre privé ou public, mais certaines stations attirent de nombreux propriétaires, c'est le cas de Parilly (35,7 %) et de Monplaisir (31,8 %) où il y a déjà une concentration de propriétaires et l'arrivée d'accédants en neuf...

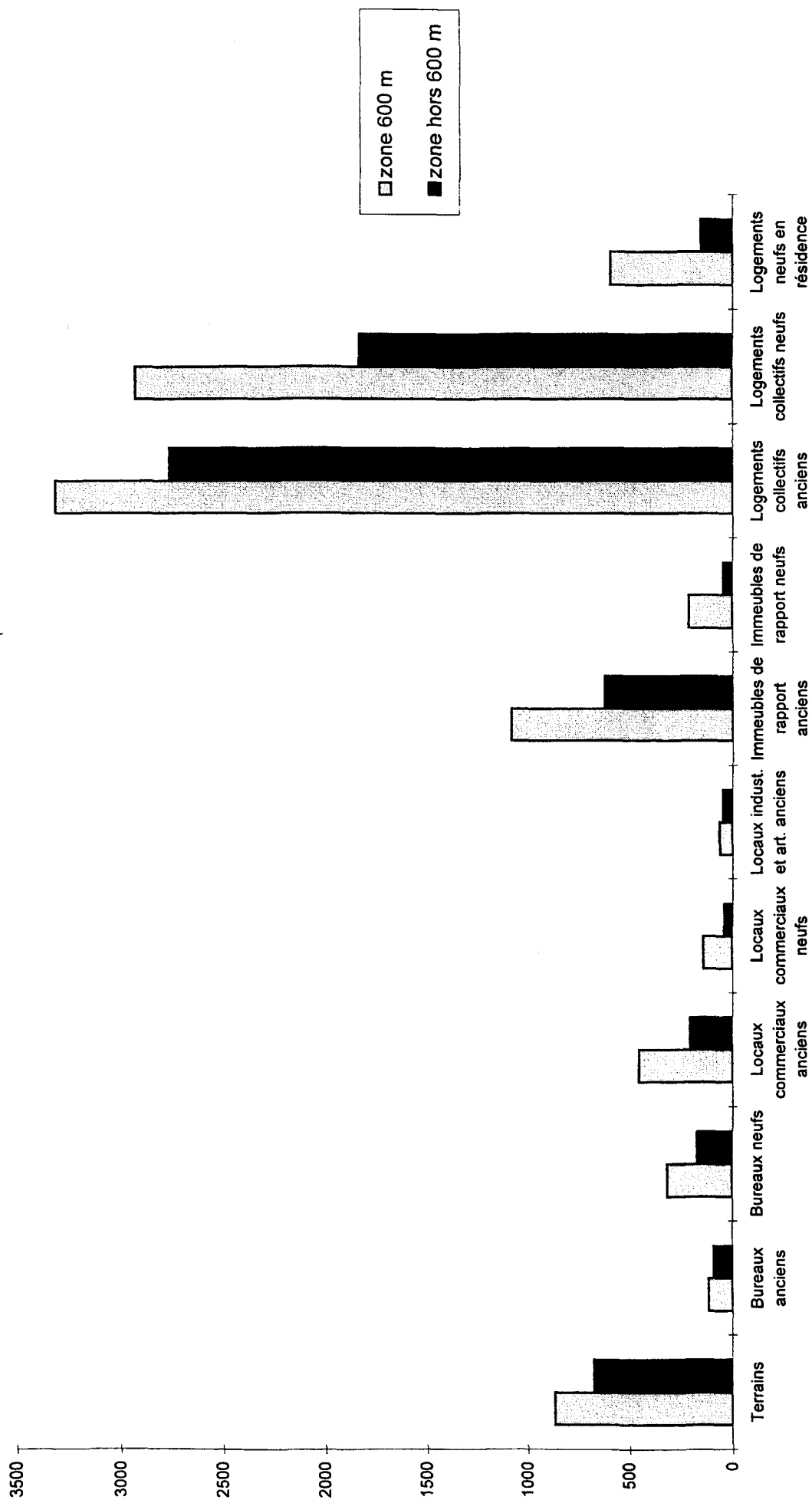
La présence de **population étrangère** s'est-elle accentuée durant la période ?. La comparaison des poids relatifs des étrangers emménagés depuis 1982 et demeurés dans leur logement d'origine, montre une progression des étrangers hors CEE et plutôt une baisse pour les étrangers CEE. Pour les étrangers hors CEE, les niveaux les plus élevés se retrouvent sur Mermoz et Guillotière (14,1 % et 14,8 %) là où la population 1982 (même logement) atteignait le seuil de 10 %. Enfin les progressions les plus fortes concernent les stations Gare de Vénissieux, Parilly, Laënnec, Grange-Blanche, Sans-Souci et Gorge-de-Loup. Seule la station Vieux-Lyon enregistre une légère baisse de cette population.

Bilan de l'état initial : la ligne D du métro traverse un ensemble de quartiers qui constituent une coupe de morphologie urbaine offrant la plus grande diversité possible. Le métro permet de créer ainsi un lien entre ces territoires si différents.

Une enjeu pour le métro est d'enrichir par des mélanges le peuplement de ces quartiers et d'éviter de renforcer certains ghettos : la dispersion des nouvelles opérations HLM peut être un des leviers de cette diversification.

Pour le prochain recensement 1999, il sera intéressant de suivre les indicateurs suivants : localisation et profil des populations nouvellement emménagées depuis 1990 et statut des nouveaux logements construits. On connaîtra ainsi les dynamiques produites depuis la mise en service de la ligne D.

TRANSACTIONS FINANCIERES 1990-1996 (masse financière)



C- DYNAMIQUES FONCIERE ET IMMOBILIERE DES DIFFERENTS TERRITOIRES DU CORRIDOR (1990 à 1996)

On dispose sur l'agglomération lyonnaise de deux observatoires complémentaires, mais différents et portant sur le marché foncier et immobilier : L'OTIF concerne l'ensemble des transactions ayant fait l'objet d'actes notariés, en neuf comme en ancien ; l'observatoire immobilier ne concerne que les logements et bureaux neufs mis sur le marché.

C-1) L'ACTIVITE DU MARCHE FONCIER ET IMMOBILIER (1990 -1996)

L'Observatoire des Transactions Immobilières et Foncières de la Communauté Urbaine de Lyon (OTIF) collecte chaque année depuis 1990 l'ensemble des transactions foncières et immobilières auprès des Services Fiscaux (saisie des extraits d'acte de vente), ce qui permet de disposer d'une information complète sur l'ensemble des transactions.

L'exploitation présentée ci-dessus a été réalisée par les soins de l'OTIF qui distingue 13 catégories de biens sur lesquels s'exercent des transactions qu'il faut analyser de manière séparée, car correspondant à des marchés différents. Il s'agit :

- des terrains nus ou avec des immeubles à démolir
- des bureaux anciens ou neufs
- des locaux commerciaux anciens ou neufs
- des locaux industriels et artisanaux neufs
- des immeubles de rapport anciens ou neufs
- des logements collectifs anciens ou neufs
- des maisons individuelles anciennes
- des logements neufs en résidence

L'ensemble de ces marchés n'ont pas tous une existence sur le périmètre Métro. Par exemple, les locaux industriels neufs et les maisons individuelles y sont peu représentés.

Nous allons donc dresser un premier panorama général avant de présenter les marchés les plus actifs sur ce territoire et par comparaison avec La Communauté Urbaine de Lyon et le périmètre proche hors influence Métro (découpage en section cadastrale).

1-1) Bilan général

1-1-A) Situation du corridor Métro, dans l'agglomération lyonnaise

Sur la période 1990-1996 (7 ans), en francs courants, le volume des transactions a atteint 10 406 MF, soit 15 % des transactions réalisées sur le périmètre du Grand-Lyon. Pour comparer avec le périmètre proche hors influence Métro, le poids de ce dernier reste limité à 10 %.

Par rapport à cette moyenne, on peut distinguer trois groupes de transactions :

1- Les transactions faibles : il s'agit de marchés peu représentés pour des raisons évidentes : les locaux industriels neufs (2 %), les maisons individuelles (3 %), les locaux industriels anciens (8 %), les terrains (11 %) et les logements collectifs anciens (13 %)

2- Les transactions moyennes : on est étonné de retrouver les bureaux neufs (15 %) et les locaux commerciaux neufs (16 %)

3- les transactions actives concernent :

* en ancien : les bureaux (20 %), les locaux commerciaux (26 %) et les immeubles de rapport (27 %)

* en neuf : les logements collectifs (22 %), les immeubles de rapport (33 %) et les logements en résidence (54 %).

Sur le neuf, les transactions ont été les plus actives pour les immeubles de rapport achetés par des investisseurs pour réaliser des placements locatifs et qui représentent le tiers du marché de l'agglomération. Mieux encore les logements en résidence (personnes âgées et surtout étudiants) se sont concentrés sur le périmètre Métro pour plus de la moitié des ventes (contre 14,2 % pour la zone proche).

En bilan, les transactions sur des logements ou locaux neufs ont représenté 40 % de la masse financière à comparer avec les 27 % obtenus sur La Communauté Urbaine de Lyon (et 32 % sur la zone proche).

Ainsi, le périmètre d'influence Métro correspond donc à un secteur dynamique en matière de transactions générales et spécialement sur le neuf !

1-1-B) Comparaison avec le secteur de référence (zone proche hors métro)

Ce périmètre est en surface 2 fois plus étendu (également en espace bâti) que la zone d'influence du Métro.

Pourtant, on n'y observe pas le même dynamisme : le volume de transactions y est nettement plus faible (rapport corridor Métro/zone hors métro = 1,47).

La structure des transactions est très voisine : on y distingue quatre grands postes d'environ 10 % ou plus du total :

- * logements collectifs anciens ou neufs (au total de 60 à 65 % des transactions)
- * immeubles de rapports anciens
- * terrains.

La spécificité du marché de la zone hors Métro, ce sont les maisons individuelles plus fréquentes dans ce territoire moins densément urbanisé : sinon le périmètre Métro se détache par le poids de ses transactions sur les immeubles de rapports neufs, ses logements neufs en résidence, les locaux commerciaux neufs (et anciens).

En bilan, on voit que la personnalité de ces 2 territoires est contrastée, le corridor Métro concentrant des opérations neuves, le plus souvent sous forme de placements locatifs, pour répondre à certaines clientèles attirées par la présence du Métro.

1-2) Analyse de certains marchés

Pour chacun de ces marchés, on dispose des informations suivantes :

- nombre de transactions par an et par station dans les zones de 600 m et à l'extérieur,
- masse financière des transactions,
- le détail de ces informations :
 - * pour les acquéreurs particuliers
 - * pour les acquéreurs professionnels
 - * pour les acquéreurs publics
- les surfaces renseignées par an et par station dans et hors zone Métro,
- les prix en F/m² HT (surfaces renseignées),
- des termes de comparaison avec La Communauté Urbaine de Lyon : surfaces, prix au m², nombre et masse financière par année et type d'acquéreur.

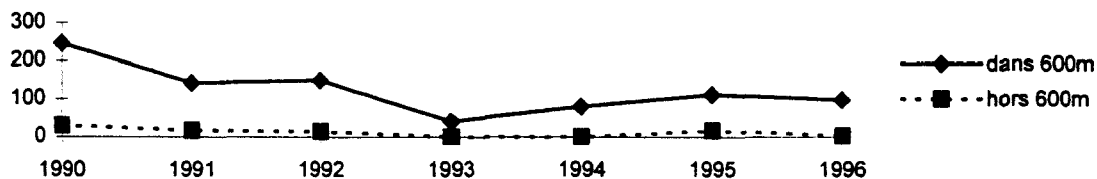
Nous proposons de limiter l'analyse des transactions aux seuls marchés bien représentés sur notre périmètre d'étude, c'est-à-dire au-delà d'un poids de 10 % par rapport au Grand-Lyon, soit 10 catégories de biens sur 13 (hors les locaux industriels neufs ou anciens et les maisons individuelles).

Nous organiserons la présentation de ces marchés autour des questions suivantes :

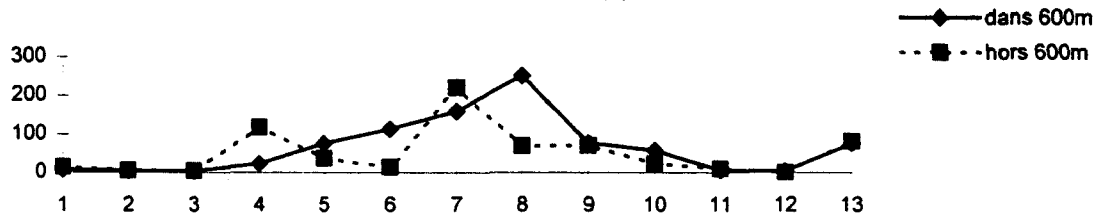
- 1- Où ? Quelle est la localisation préférentielle de ces différents marchés et durant quelle période ?.
- 2- Quels sont les prix moyens et comment varient-ils sur le périmètre ?.
- 3- Quels sont les acquéreurs intervenant sur chacun des marchés entre les particuliers, les professionnels et les acquéreurs publics ?.

TERRAINS

masse financière (en MF) par année

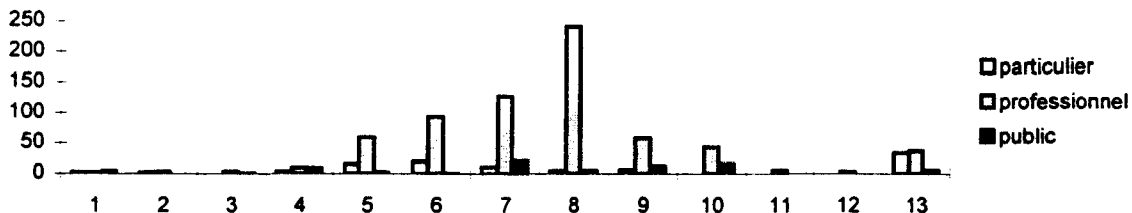


masse financière (en MF) par station

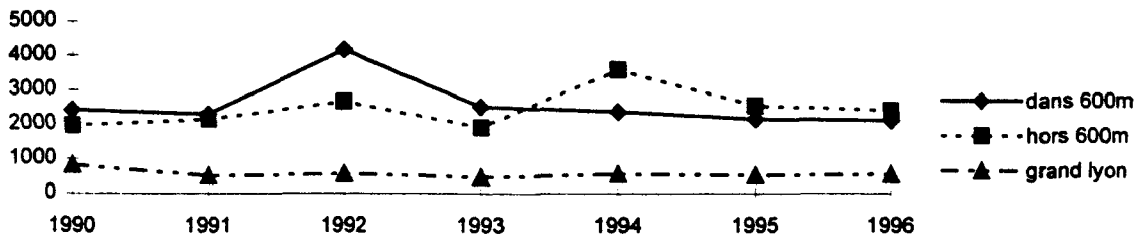


ACQUEREURS

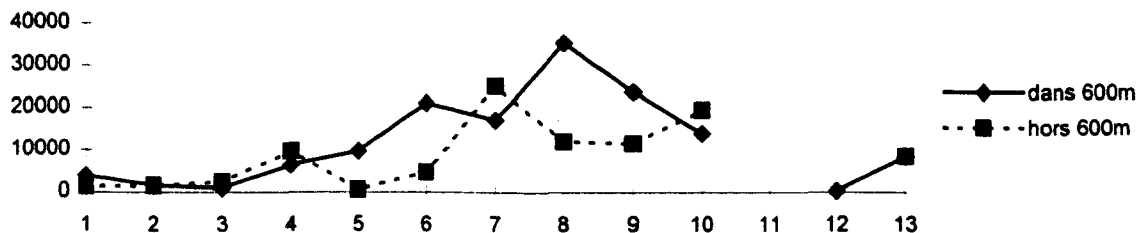
masse financière (en MF) par station



PRIX MOYEN (F/m²) par année



PRIX MOYEN (F/m²) par station



1- Le marché des terrains

Terrains libres ou occupés

Où :

Les ventes en montant financier se concentrent sur les stations Garibaldi (29 %), Sans-Souci (19 %) et Montplaisir (13 %). Les ventes sont particulièrement faibles sur le centre historique et les trois dernières stations historiques.

Hors du corridor Métro, le secteur de Laënnec et de Sans-Souci sont actifs.

Quand :

C'est en début de période 1990 à 1992 que le marché est le plus actif. Après un creux en 1993, la reprise apparaît plus fragile depuis.

Hors corridor, après trois bonnes années, la reprise apparaît beaucoup plus faible...

Les acquéreurs :

La faiblesse des acquisitions par des particuliers est plus nette sur le périmètre Métro (11,5 %). Ce sont les acquéreurs professionnels qui dominent (80 %) et les acquéreurs publics (9 %) y interviennent moins que hors corridor (18,5 %) !.

Les prix :

Sur les terrains nus (où la comparaison reste possible) : ils sont en moyenne plus élevés sur le pourtour (2 776 F/m²) que dans le corridor Métro (2 575 F/m²) et environ 5 fois plus élevé que sur l'ensemble du Grand-Lyon !. Les niveaux de prix les plus élevés se retrouvent sur les stations Garibaldi (5 000 F/m²) et Montplaisir, Saxe-Gambetta (3 à 4 000 F/m²). C'est en 1992 qu'on connaît les transactions les plus chères sur ces stations (de 5 000 à 14 000 F/m²) !.

2- Le marché des bureaux anciens

Où :

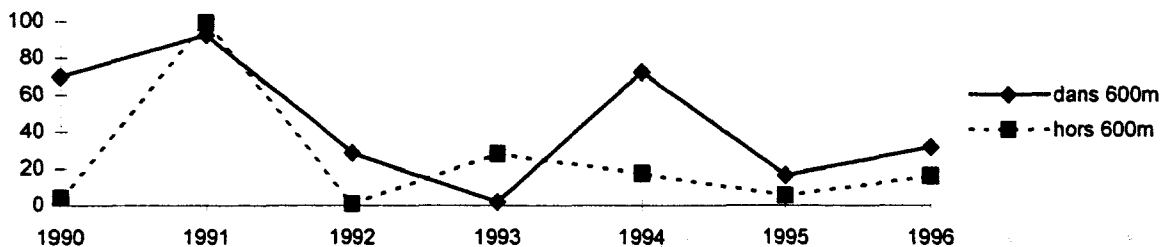
Les deux tiers des transactions s'observent sur les stations Bellecour et Montplaisir (sur le pourtour, un tiers sur Garibaldi).

Quand :

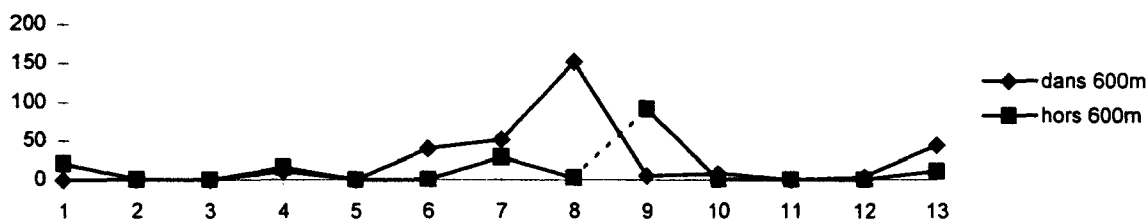
Le marché est très fluctuant avec trois années significatives (1990-1991 et 1994) et 1996 en plus sur le pourtour.

BUREAUX NEUFS

masse financière (en MF) par année

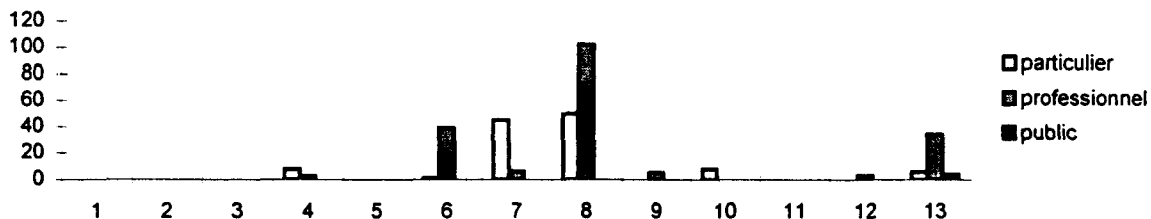


masse financière (en MF) par station

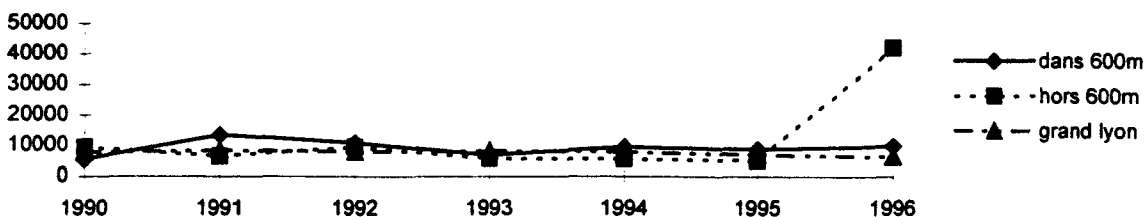


ACQUEREURS

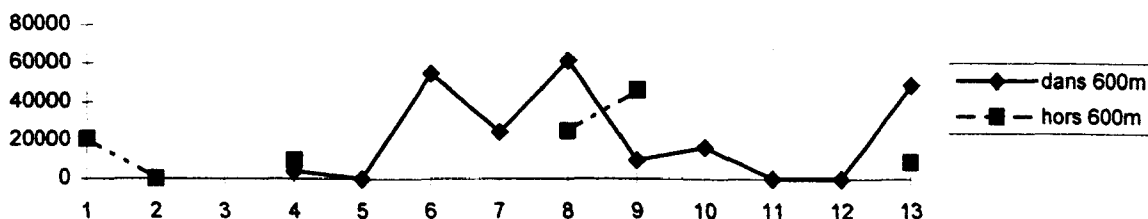
masse financière (en MF) par station



PRIX MOYEN (F/m²) par année



PRIX MOYEN (F/m²) par station



Les acquéreurs :

Les acquéreurs publics sont absents sur ce marché et les professionnels dominent plus nettement les particuliers sur le périmètre Métro (67 % contre 33) que sur le pourtour (55 %).

Les prix :

Ils sont nettement **plus élevés sur le corridor Métro (7 200 F/m²)** que sur le pourtour (5 746 F/m²) situé à des niveaux proches de la moyenne Grand-Lyon : on observe un écart de 25 % entre pourtour et secteur Métro !.

Après deux années à des niveaux de prix élevés (11 200 F/m²), les prix chutent de moitié à partir de 1992, sans se relever par la suite, et la tendance est la même sur la périphérie, tandis que l'évolution apparaît moins contrastée sur l'ensemble du Grand-Lyon.

Peut-on considérer le marché en 1990 et 1991 comme spéculatif (secteurs concernés Bellecour, Garibaldi et Saxe-Gambetta) ?.

3- Le marché des bureaux neufs

Ce marché est sensiblement plus actif avec des volumes 3 fois plus importants sur le Corridor Métro et 2 fois plus hors corridor que le marché de bureaux anciens.

Où :

La moitié des transactions se concentre sur Garibaldi et l'essentiel du reste sur Sans-Souci, Gorge-de-Loup et Montplaisir et hors corridor sur Saxe-Gambetta.

Quand :

Là encore l'activité est forte durant les deux premières années (plus de la moitié des transactions) et quasi nulle en 1993, avec une reprise modeste en 1996. Le secteur hors corridor connaît des fluctuations plus grandes encore.

Les acquéreurs :

Le public n'est présent que hors corridor (11 %). Les particuliers dominent le marché durant les deux premières années, laissant le champ libre aux professionnels ensuite.

Les prix :

Connaissent une baisse sensible à partir de 1993 (de 11-13 000 F à 7 - 9 000 F/m²). Ils ne reprennent leur niveau de prix antérieur en fin de période que sur Montplaisir (12 500 F/m² en 1996).

Sur le pourtour, des prix moyens (6 000 F) inférieurs à la moyenne Grand-Lyon (7 650 F) s'expliquent par des niveaux de transactions exceptionnellement bas (2 000 à 3 000 F/m²) sur Vénissieux et Gorge-de-Loup. Pourquoi ?.

4- Le marché de locaux commerciaux neufs et anciens

Là, le marché des locaux anciens est plus actif que celui des neufs, contrairement aux bureaux.

Où :

Les deux-tiers de l'activité des locaux anciens se concentrent sur Bellecour et sur le reste de l'hypercentre, tandis que les ventes des locaux neufs se localisent de Garibaldi à Montplaisir.

Quand :

Le début de la période est la meilleure, surtout pour l'ancien, mais l'année 1996 se révèle comme une très bonne année.

Les acquéreurs :

Les acquéreurs publics, ne sont pas tout à fait absents (6 % en anciens). Les particuliers (environ 50 %) dominent sur les professionnels dans l'ancien (contrairement au pourtour du secteur Métro). C'est la situation inverse pour le neuf où les professionnels atteignent 82 %.

Les prix :

Les explications sont à rechercher dans les écarts de prix. Les prix du neuf dépassent de 38 % les transactions dans l'ancien, sans que l'on note d'écart sensible par rapport au secteur de référence et à la Communauté Urbaine de Lyon : le corridor métro se situe à un niveau équivalent ou supérieur en neuf, mais est plus faible de 10 % en ancien.

5- Le marché des immeubles de rapport anciens et neufs

Où :

Le marché de l'ancien est le plus dynamique, spécialement sur Bellecour (le tiers) et la rive gauche jusqu'à Montplaisir. Sur le pourtour, seuls Saxe-Gambetta et Bellecour sont actifs.

En neuf, le marché se limite à Garibaldi (la moitié) et Gorge-de-Loup.

Quand :

En ancien, les deux-tiers des transactions s'exercent durant les deux premières années. Par contre, en neuf, les ventes interviennent sur les trois dernières années et spécialement en 1996 (la moitié).

Les acquéreurs :

Dans l'ancien ils sont pour moitié des professionnels, mais avec une faible majorité de particuliers. Les trois-quarts du neuf sont acquis par des professionnels, avec une forte minorité de public (15 %).

Les prix :

Ils n'ont pas de signification car l'on ne connaît pas les surfaces vendues, mais seulement le nombre de transactions.

6- Le marché des logements anciens**Où :**

Ils se distribuent sur l'ensemble du périmètre, avec une concentration sur Bellecour et en rive gauche jusqu'à Montplaisir.

Quand :

L'activité du marché ne connaît pas de trêve et tend même à se renforcer en fin de période.

Les acquéreurs :

Ils sont essentiellement particuliers.

Les prix :

On n'observe pas d'écart sensible entre le périmètre Métro (6 246 F/m²), le pourtour (6 095 F) et la moyenne du Grand-Lyon (5 854 F).

Les prix ne fluctuent pas sensiblement durant la période. Les secteurs les plus valorisés sont Bellecour (6 700 à 9 500 F), le Vieux-Lyon (6 000 à 8 000 F) et Montplaisir (5 600 à 7 900 F).

7- Le marché des logements neufs**Où :**

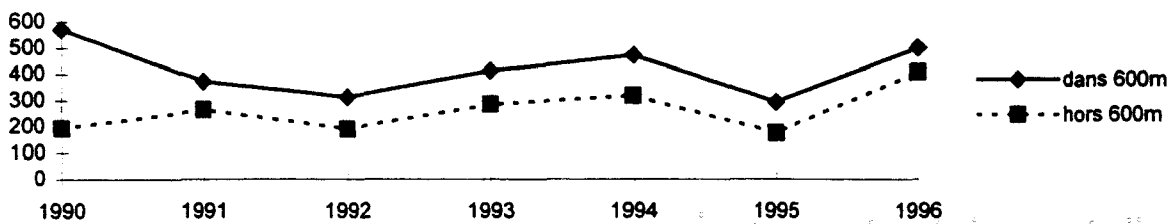
Là on observe une concentration sur les secteurs Garibaldi, Sans-Souci et Grange-Blanche, alors que sur le pourtour ressortent d'autres secteurs (Saxe-Gambetta et Gorge-de-Loup).

Quand :

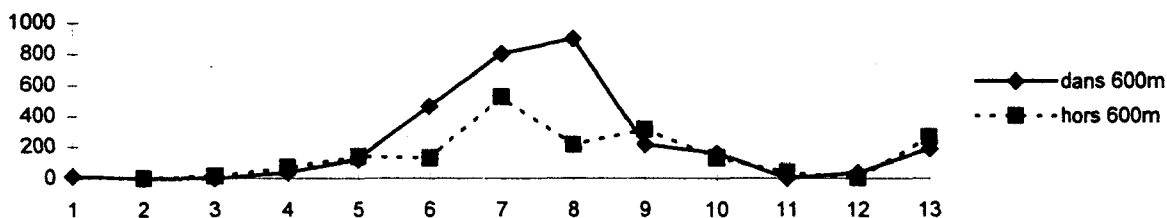
Si les deux années extrêmes sont les plus fortes, on ne constate pas de faiblesse sensible sur la période.

LOGEMENTS NEUFS

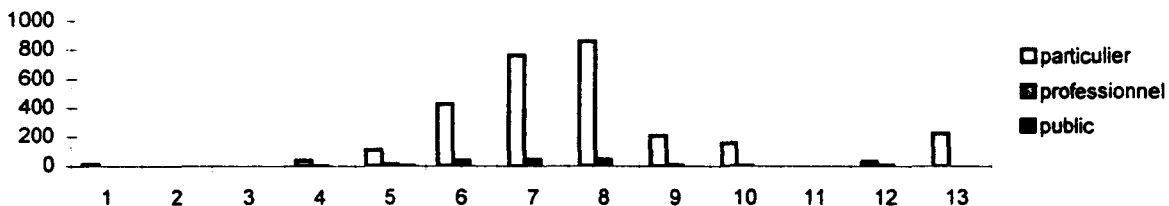
masse financière (en MF) par année



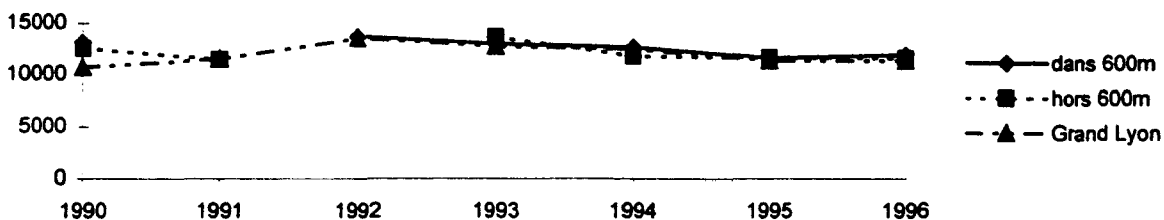
masse financière (en MF) par station



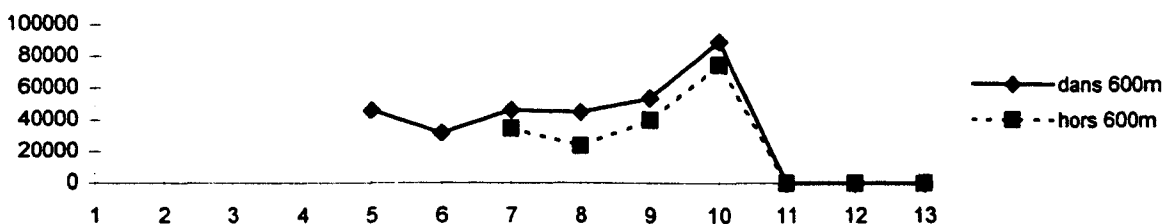
ACQUEREURS masse financière (en MF) par station



PRIX MOYEN (F/m²) par année



PRIX MOYEN (F/m²) par station



Les acquéreurs :

Le marché est trusté par les seuls particuliers.

Les prix :

Les écarts sont plus sensibles pour le neuf que pour l'ancien entre le secteur Métro (9 455 F, soit + 5 % et le pourtour (9 058 F), très proche de la moyenne Grand-Lyon. Les secteurs les plus valorisés sont Garibaldi, Guillotière et Sans-Souci, avec un rapport de 1,6 entre secteurs le moins (Vénissieux) et le plus valorisés.

C-2) LA COMMERCIALISATION DES LOGEMENTS ET BUREAUX NEUFS (période 1992-96)

Sur la base des données disponibles dans l'Observatoire Immobilier du Grand-Lyon, et à partir d'une exploitation de ces données sur le périmètre Métro (corridor et hors corridor), il est possible d'en faire l'analyse sur la période 1992-96.

L'origine de ces données provient :

- de l'enquête ECLN (Enquête de Commercialisation des Logements Neufs) de la Direction Régionale de l'Équipement sur tous les programmes en vente (hors résidences) de 5 logements ou plus,
- de l'enquête auprès des promoteurs des bureaux et des locaux mixtes neufs, réalisée par le Centre d'Études de la Conjoncture Immobilière (CECIM).

2-1) Bilan global de la commercialisation des opérations

2-1-A) Les opérations de logements neufs

Les **mises en vente** ont représenté sur 5 ans : 3 670 logements (734 par an en moyenne) soit plus du quart des mises en ventes du Grand-Lyon, et 41 % sur Lyon. Le marché immobilier a été moins actif sur le périmètre de référence hors corridor (environ la moitié : 22 %). Dans le corridor Métro, les ZAC n'ont représenté que 19 % des logements mis en ventes (712 logements).

Les **stocks** fin 1996 permettent d'illustrer le rythme des ventes quand on les compare à l'ensemble des mises en vente sur la période : ainsi l'écoulement du stock serait moyen sur le corridor (25,2 % du stock restant) par rapport au Grand-Lyon (24,7 %) et à Lyon (25,6 %), alors que la situation est plus favorable sur les ZAC intégrées au périmètre du corridor (22,8 %) ou du secteur hors corridor (22,9 %).

Les **prix** sur le corridor n'apparaissent pas décalés par rapport au secteur de référence. Avec 10 985 F par m² en moyenne sur la période, le corridor reste un peu inférieur à la moyenne de Lyon (- 2 %) et nettement supérieur au total du Grand-Lyon (+ 14 %). Mais on note un faible écart avec le secteur hors corridor (+ 0,75 %). On peut seulement souligner le différentiel de prix avec la partie ZAC (+ 3 %), nettement moins élevée en moyenne....

Enfin, la **structure du parc** mis en vente permet de connaître la diversité des produits logements offerts qui varient entre les différents secteurs : l'opposition est nette entre Ville de Lyon et Grand-Lyon dans le type d'offre : petits logements sur Lyon (52 % de T1-T2 contre 47 %) et prépondérance des moyens et grands logements sur l'agglomération lyonnaise (10,5 % de T5-T6 et plus, contre 8 %). Sur le corridor Métro, le contraste de Lyon est amplifié (54 % de petits logements), avec des nuances faibles sur la partie ZAC (55 % où les T1 atteignent un poids significatif : 23 %) et le secteur hors corridor (55 % avec davantage de T2) : sur ces 2 secteurs, on peut constater une structure particulièrement déséquilibrée au bénéfice des types 1 à 3, le reste ne représentant (T4 et plus) que 13 % des logements sur le hors corridor et 17 % sur les ZAC, contre 20 % sur le corridor et 21 % sur Lyon (Grand-Lyon : 25,5 %). Cependant les réservations semblent montrer que la demande du marché ne coïncide pas nécessairement avec cette offre et le décalage apparaît net sur le secteur hors corridor, davantage orienté sur des types 2 à 4, à la différence des ZAC. La localisation de cette offre qui s'adresse essentiellement à une demande étudiante, apparaît plus attractive aux abords de l'axe du Métro.

2-1-B) Les opérations de bureaux et locaux neufs

Les **surfaces placées** sur la période ont atteint 44 570 m² sur le corridor (soit 8 900 m² par an en moyenne), ce qui représente la moitié des surfaces placées sur la ville de Lyon et un tiers de celles de l'agglomération, soit davantage qu'en matière de logement. Dans le périmètre, les ZAC ont représenté 42 % des surfaces de bureaux placées (contre 19 % en matière de logement), ce qui montre la plus forte concentration des bureaux dans les ZAC du corridor. Le poids du hors corridor reste faible (12 % de Lyon).

Les **stocks** de bureaux sur le corridor et en ZAC apparaissent nettement plus faibles fin 1996 qu'ailleurs sur Lyon (37 %) et Grand-Lyon (19 %) : est-ce le signe d'une conjoncture plus favorable, que l'on retrouve sur le hors corridor ? Le poids du stock sur les surfaces placées le montre encore mieux : le stock apparaît important sur l'agglomération lyonnaise (47,2 %) et sur Lyon (37,3 %) alors qu'il reste assez voisin de la situation du logement pour le corridor Métro (27,6 %) et hors corridor (28,4 %). La situation la plus surprenante est sur la partie ZAC où le stock apparaît particulièrement faible (11 %).

Les **prix** sont plus contrastés qu'en matière de logement. Si les écarts restent modérés entre Lyon et Grand-Lyon (15 % = niveau comparable avec le marché des logements), les niveaux sont très supérieurs sur les secteurs hors corridor (+ 16 %) et même corridor, si on pouvait y enlever la part des ZAC : en effet le niveau de prix des ZAC apparaît particulièrement bas (6 000 F HT/m², soit 40 % de moins que sur la moyenne Lyon ! S'agit-il de locaux d'activité et non de bureaux ?).

Pour les niveaux de loyer hors ZAC, ils se tiennent tous avec de faibles marges (de 706 à 779 F HT/m²) et sans rapport évident avec les prix de vente (8,4 % du prix de vente sur l'agglomération lyonnaise).

2-2) Situation sur les différentes stations

2-2-A) Les opérations de logement neuf

La faiblesse du nombre de programmes sur certaines stations ne permet pas d'en publier les données (protection du secret statistique). Cela concerne 4 stations en totalité (Vénissieux, Parilly, Mermoz, St-Jean) et une en partie (Laënnec) tandis que Bellecour n'a aucun programme.

Sur les autres, on peut constater une nette **concentration** des programmes sur quelques stations : plus de 500 logements ont été mis en vente depuis 1992 sur Garibaldi (1 024 logements), Sans-Souci (729) et Montplaisir (667). Ailleurs les volumes varient de 130 à 350 logements. On note une amplification des mises en vente sur les deux dernières années 1995 et 1996 (60 % des logements) sur les trois principales stations.

La situation du **stock** est variable selon le calendrier de mise en vente : faible sur Guillotière (7 %) et Gorge-de-Loup (11,2 %) où les mises en service se sont interrompues depuis 1 ou 2 ans. Ailleurs, il reste faible sur Grange-Blanche (10,4 %) et Saxe-Gambetta (18,5 %), moyen sur Sans-Souci et Montplaisir (26 à 28 %) et élevé sur Garibaldi (34,6 % mais avec un fort rythme des mises en vente sur les trois dernières années).

Les prix ont beaucoup fluctué sur la période : on effectuera la comparaison sur la seule année 1996. Autour de 10 000 F/m² on trouve 4 secteurs dont 3 périphériques (Gorge-de-Loup, Laënnec et Grange-Blanche) et Guillotière ; seul Gorge-de-Loup a des prix en baisse pour liquider des stocks d'une ou plusieurs années. Guillotière reste stable à un niveau nettement inférieur aux stations proches (image du quartier). Pour Grange-Blanche, les prix tendent à monter en dernière année (10 600 F), à un niveau vers lequel tend à diminuer Sans-Souci (11 400 F en 1995).

Au-delà de 11 000 F, trois stations émergent à un niveau stable pour Montplaisir (11 160 F), quoique en baisse par rapport au début de la période (jusqu'à 11 700 F). Garibaldi voit sa valeur s'effriter (11 000 F contre 12 000 F en 1993). A l'inverse, Saxe-Gambetta tend à se valoriser (11 600 F)...

2-2-B) Les opérations de bureaux et de locaux neufs

Elles sont plus concentrées encore sur 6 stations et spécialement sur Garibaldi (16 600 m² placés), Montplaisir (9 900 m²) et Gorge-de-Loup (7 400 m²) mais aussi sur Bellecour, Laënnec et Sans-Souci.

Les **stocks** sont présents d'abord sur Garibaldi (4 200 m², soit 25 % des surfaces placées), Sans-Souci (2 635 m² soit 99 % signe d'une mévente...), Gorge-de-Loup (23 %), Laënnec (39,6 %), Bellecour (34,1 %) et Montplaisir (8,1 %), secteur le mieux positionné semble-t-il sur le marché des bureaux.

Les **prix** sont très variables avec une hiérarchie significative des stations :

- Bellecour à un niveau élevé (14 500 F)
- Montplaisir en position intermédiaire (9 200 F)
- Sans-Souci et Gorge-de-Loup en situation proche (8 500 à 8 900 F)
- Garibaldi en baisse (7 500 contre près de 11 000 F en 1992 et 93)
- Laënnec avec sans doute un produit particulier (6 000 F : locaux ?).

Conclusion : *La crise de l'immobilier qui a touché la région lyonnaise durant la période 1992-96 - soit l'essentiel de la période d'observation suivant la mise en service de la ligne D du métro - explique la faiblesse des mises sur le marché de logements (730 par an) et de bureaux (8.900 m²) en moyenne annuelle.*

Cependant le territoire du corridor a manifesté un plus grand dynamisme que le reste du territoire avec une concentration des opérations sur la seule partie rive-gauche (hypercentre et première couronne.

Ainsi sur la période de référence, le corridor a concentré 15 % des transactions foncières et immobilières de l'agglomération et davantage en matière de logements collectifs (22 %), d'immeubles de rapport (33 %) et de logements en résidence (54 %).

Pour les opérations de logements et de bureaux mises sur le marché, les stocks apparaissent plus faibles pour les bureaux que sur le reste de l'agglomération (meilleure commercialisation ?), tandis que les prix n'apparaissent pas décalés par rapport au secteur de référence (absence d'effet métro sur les prix).

Le secteur de référence - situé de part et d'autre du corridor - apparaît beaucoup moins actif que le territoire sous l'influence du métro.

ANNEXES

1- Bibliographie

2- Tableau récapitulatif des ZAC

3- Liste des entretiens - Partie 3-B

4- Guide d'entretiens et questionnaire téléphonique

1 - BIBLIOGRAPHIE

ETUDES GENERALES SUR LES TCSP

- *Transports collectifs et activités commerciales locales - les effets de l'implantation d'une nouvelle station de métro sur les commerces avoisinants.* Offner Jean-Marc avec la collaboration de Laurent Brigitte et Chevallier Maurice - Arcueil, Institut de Recherche des Transports, rapport de recherche n° 77 - Juin 1985 - 38 pages + annexes.
- *Les suivis des grandes infrastructures de déplacements urbains - Actes des journées - CETUR, FNAU - 317 pages - Décembre 1985.*
- *Evaluation des transports en commun en site propre - Synthèse d'études réalisées en France dans le domaine de l'Urbanisme - CERTU - Olivier CORMIER - Novembre 1996 - 116 pages.*
- *Evaluation des transports en commun en site propre - Méthodes d'observation des effets sur l'urbanisme et le cadre de vie - CERTU - CETE Nord-Picardie et Lyon - Juin 1998 - 130 pages.*

ETUDES SUR LE METRO DE LYON

- *Impact d'un investissement public en milieu urbain : application au métro lyonnais sur le tronçon de Villeurbanne - CETE de Lyon - 68 pages + annexes cartographiques - Mai 1997.*
- *Etude de suivi des ouvertures des métros de Lyon et Marseille - Principaux résultats - Bagneux, -CETUR - 1979 - 47 pages + annexes*
- *Mobilité et vie quotidienne : suivi expérimental du métro de Lyon - Laboratoire d'Economie des Transports - M. Bonnafous, Patier-Marque, Plassard - 172 pages - 1981.*
- *Impact du métro sur la vente des logements neufs et le marché immobilier de l'occasion dans Villeurbanne entre 1976 et 1980 - Lyon - Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon - 1981 - 9 pages + annexes.*
- *Le métro et l'usage de la ville - Lyon - Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon - 1981 - 10 pages.*
- *Le métro et l'urbanisme dans l'agglomération lyonnaise - Lyon - Agence d'Urbanisme de la Communauté de Lyon - 1981 - 21 pages.*

- *Aspects méthodologiques des études de suivi : applications aux métros lyonnais et lillois* - IRT - M. Offner, Laurent et Chevallier - 112 pages - Juin 1985.
- *Quelques repères sur l'évolution urbaine de l'agglomération lyonnaise et de Lyon depuis la réalisation de son réseau de métro* - Mille Marie-Noëlle - Lyon - Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon - 1992 - 51 pages.
- *Attitudes et stratégies des professionnels du marché immobilier lyonnais à l'égard du métro - Quelques repères sur l'évolution urbaine de l'agglomération lyonnaise et de Lyon depuis la réalisation de son réseau de métro* - Agence d'Urbanisme - Union des Transports Publics - 29 pages + 53 + 7 cartes - Juin 1992.
- *Déplacements et commerces de centre ville à Lyon, Besançon, Dijon, Grenoble* - CERTU, CETE de Lyon - Philippe DOBY - Février 1998 - 61 pages + annexes.

ETUDES METRO LIGNE D

- *Métro ligne D Gorge-de-Loup - Gare de Vénissieux : section Vieux-Lyon - Gare de Vénissieux : étude d'impact* - STCRL, SEMALY - Janvier 1983.
- *Métro ligne D Gorge-de-Loup - Gare de Vénissieux : section St-Jean - Vieux-Lyon - Gare de Vénissieux : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique complémentaire - étude d'impact* - STCRL, SEMALY - Octobre 1984.
- *Métro ligne D Gorge-de-Loup - Vénissieux : sections St-Jean - Vieux-Lyon : étude d'impact* - STCRL, SEMALY - Mars 1995.
- *Prolongement de la ligne D Gorge-de-Loup - Gare de Vaise* - SYTRAL, SEMALY - Décembre 1986.
- *Prolongement de la ligne D à Vénissieux-Minguettes* - SYTRAL, SEMALY - Novembre 1988.
- *SYTRAL - Ligne D du métro de l'agglomération lyonnaise - A comme Architecture* - numéro complet - 1994.
- *Bilan LOTI - Ligne D du métro de l'agglomération lyonnaise : projet de cahier des charges* - CETE de Lyon - Octobre 1995.

2 - TABLEAU RECAPITULATIF DES ZAC (situation 1996)

Lista des opérations	Date d'approbation - Modifications	Programme actuel	Programme déjà réalisé	Programme restant à réaliser	Part réalisée
ZAC Michel Berthel Métro Gorge de Loup	10-85 : approbation du dossier 12-90 : approbation du PAZ modificatif 03-86 : approbation du dossier de réalisation modificatif	145 400 m ² SHON dont : 69 550 m ² lgts 56 050 m ² bureaux 6 600 m ² commerces 13 200 m ² activités	112 400 m ² SHON dont 63 600 m ² lgts 44 800 m ² bureaux & activités 4 000 m ² commerces & services	3 000 m ² lgts 24 400 m ² bureaux & activités 2 455 m ² commerces & services	77 %
ZAC du CLIP Métro Guillobière	06-88 : approbation des objectifs 01-90 : création de la ZAC, approbation du PAZ	26 000 m ² SHON dont : 8 280 m ² lgts 7 200 m ² bureaux 2 660 m ² commerces & services 7 960 m ² hôtellerie	12 000 m ² SHON dont : 4 534 m ² lgts (dont 2 361 étudiants) 6 127 m ² bureaux 1 300 m ² commerces	11 208 m ² lgts 347 m ² bureaux 647 m ² commerces +2 000 m ² ?	46 %
ZAC Les Portes de la Guillobière Métro Guillobière-Saxe Gambetta	06-88 : approbation du PAZ 06-90 : modification 07-93 : approbation nouveau bilan et nouvel échéancier	45 900 m ² SHON dont : 42 500 m ² lgts 1 250 m ² activités 2 150 m ² commerces	42 000 m ² SHON dont : 39 258 m ² lgts (dont 10 034 étudiants) 716 m ² bureaux 2 058 m ² commerces	1 887 m ² lgts +2 000 m ² ?	92 %
ZAC Moncey/Saint Jacques Métro Guillobière-Saxe Gambetta	01-90 : approbation des objectifs 01-94 : approbation du PAZ 07-94 : DUP	16 000 m ² SHON dont : 14 000 m ² lgts 4 500 m ² tertiaire 5 300 m ² commerces	rien	tout	0 %
ZAC Bir Hakel-Parc Gambetta Métro Garibaldi	03-88 : approbation du PAZ 03-90 : modificatifs	71 000 m ² SHON dont : 45 000-50 000 m ² lgts 12 000 m ² résidences services 7 000 m ² hôtellerie 4 700 m ² bureaux	65 000 m ² SHON dont : 41 964 m ² lgts (dont 6 460 étudiants) 3 900 m ² résidences services 4 546 m ² hôtel 12 611 m ² bureaux 1 533 m ² commerces 500 m ² eqt sociaux	3 894 m ² lgts +2 000 m ² ?	92 %
ZAC du Dauphiné Métro Sans Souci	12-92 : approbation du dossier de ZAC modificatif 11-94 : modification du PEP et du bilan	47 880 m ² SHON dont : 45 550 m ² lgts 2 400 m ² résidence services 6 994 m ² bureaux	rien	tout	0 %
ZAC Espace Transvaal Métro Grange Blanche	09-91 : approbation du dossier de création et de réalisation	48 000 m ² SHON dont : 38 000 m ² lgts 1 000 m ² commerces 7 000 m ² activités	15 400 m ² SHON dont : 11 581 m ² lgts 3 831 m ² activités	30 600 m ² (dont 900 m ² activités)	33 %
ZAC Ambroise Courtois Métro Monplaisir	07-91 : approbation du dossier de création et de réalisation	23 900 m ² SHON dont : 20 900 m ² lgts 1 500 m ² commerces 600 m ² eqt	13 660 m ² SHON 13 663 m ² lgts	9 340 m ²	59 %
ZAC du Quartier Monplaisir Métro Monplaisir	06-88 : approbation du dossier 12-91 : approbation du PAZ modifié 12-94 : nouvelle modification en cours	41 200 m ² SHON dont : 24 000 m ² lgts 2 000 m ² commerces 7 700 m ² bureaux 4 300 m ² services 3 000 m ² hôtel	31 400 m ² SHON dont : 18 900 m ² lgts 2 600 m ² commerces 2 470 m ² bureaux 4 693 m ² activités et services 2 707 m ² hôtel	6 000 m ² lgts 4 000 m ² activités	76 %
ZAC Ambroise Paré Métro Lézennec	07-90 : approbation du dossier 09-91 : approbation de la convention 05-94 : approbation du PAZ modificatif	33 400 m ² SHON dont : 19 000 m ² lgts 13 000 m ² résidences services 1 000 m ² commerces 400 m ² eqt	20 600 m ² SHON dont : 17 464 m ² lgts (dont 8 167 étudiants) 3 037 m ² résidence services	22 062 m ² lgts (dont 8 885 étudiants)	62 % ou 48 %

	Logements)		Bureaux	Commerces	Activités	Total
Total programmé	320 000 m ² (dont étudiant)	27 400 m ² pour personnes âgées	82 644 m ²	20 700 m ²	31 250 m ²	500 000 m ²
Total réalisé	211 000 m ² (dont 27 000 m ² lgts étudiants)	6 937 m ² pour personnes âgées	66 724 m ²	11 490 m ²	9 025 m ²	312 400 m ²
Reste à réaliser	109 000 m ²	20 463 m ² pour personnes âgées	15 920 m ²	9 210 m ²	222 250 m ²	187 600 m ²
				56 %	33 %	62 %

3 - LISTE DES ENTRETIENS (partie 3 - B)

Les entretiens sont les suivants (classés selon le rattachement de l'opération à la station de métro) :

- 1) COPRA Rhône-Alpes, 70 logements privés et 1 600 m² de commerces, station Gorge-de-Loup (Valmy en 1997). Opération située en ZAC (rue du Chapeau Rouge).
- 2) Rhône-Poulenc, environ 8 500 m² de bureaux "pour soi" pour environ 400 personnes (dans la ZAC Michel Berthet, station Gorge-de-Loup. Aménageur de cette même ZAC.
- 3) HDI, 30 logements privés, environ 6 000 m² de bureaux et commerces (ZAC du Clip), station Guillotière.
- 4) OPAC 69, 47 logements locatifs sociaux, station Saxe-Gambetta.
- 5) STIM Bâtir, 80 logements privés, station Saxe-Gambetta
- 6) Financière et Immobilière Lyonnaise, 170 logements étudiants, station Sans-Souci
- 7) Pôles Développement, 82 chambres en MAPAD et 100 logements étudiants, station Monplaisir-Lumière
- 8) Lipha, 2 600 m² de bureaux "pour soi" (pour environ 300 personnes), station Monplaisir-Lumière.
- 9) Émeraude Promotion, 99 logements privés (ZAC Monplaisir), station Grange-Blanche.

4 - GUIDE D'ENTRETIENS ET QUESTIONNAIRE TELEPHONIQUE

<p>LES FACTEURS DE LOCALISATION DES PROJETS IMMOBILIERS ET DES ENTREPRISES</p> <p>Accessibilité VP et TC (dont Métro ligneD)</p> <p>GUIDE D'ENTRETIEN</p>
--

Mai 1996

1°) Historique et motivations de l'opération immobilière:

Chronologie de l'opération, taille (le cas échéant en surface de terrain, surface construite, nombre de logements, nombre d'emplois et structure par sexe et qualification, nombre de places de stationnement), nature de l'opération et fonctions, motivations (cible commerciale et proximité des clients et fournisseurs, besoins à satisfaire, etc...), raisons du choix de la localisation.

Acteurs concernés : tous

2°) Plus précisément, quel rôle ont joué les équipements et services urbains (publics et privés) dans votre décision?

A détailler selon les acteurs (il s'agit de laisser parler l'interlocuteur, et seulement si nécessaire lui suggérer des types d'équipement qu'il n'a pas évoqués) :

2-1 Si logement :

Présence d'équipements scolaires ou universitaires, petits commerces, moyennes et grandes surfaces commerciales, services publics et privés, usage facile de la voiture, parkings de proximité, transports en commun proches.

2-2 Si commerces et services (publics et privés) et bureaux en blanc (en distinguant le niveau de ces commerces et services depuis la desserte de quartier jusqu'au niveau international) :

Aire de chalandise (quantitative et qualitative), niveau et importance pour l'activité concernée de la desserte en voiture particulière (et proximité de parking) et des transports en commun, localisation dans l'agglomération par rapport aux fournisseurs et prestataires de service, effets de concurrence et/ou d'entraînement liés aux activités présentes près de l'implantation.

Quel type d'équipement constitue pour vous un argument commercial auprès de votre clientèle ?

Quel type d'équipement est particulièrement apprécié par votre personnel ?

2-3 Si locaux industriels

Niveau et importance de la desserte routière (et accessibilité le cas échéant pour les camions), localisation dans l'agglomération par rapport aux fournisseurs et prestataires de service, effets de concurrence et/ou d'entraînement liés aux activités présentes près de l'implantation.

Quel type d'équipement constitue pour vous un argument commercial auprès de votre clientèle ?

Quel type d'équipement est particulièrement apprécié par votre personnel ?

3°) Relance de la question sur l'accessibilité et les transports collectifs, dans l'hypothèse où elle n'a pas été évoquée : estimez-vous bénéficier d'une bonne **accessibilité** tant pour vos clients et vos fournisseurs que pour votre personnel (accès VP, stationnement, desserte TC bus et métro). **Le métro** est-il pour vous un équipement important ? Pourquoi ?

Acteurs concernés : tous

4°) Comparaison avec des opérations antérieures : Avez-vous réalisé dans les dix dernières années **d'autres opérations immobilières** ? Si oui dans quels quartiers ou zones de l'agglomération ? Pouvez-vous les comparer avec cette opération en termes de rapport coût du terrain / image du quartier / équipements présents ?

Acteurs concernés : tous

5°) Coût du foncier (terrain ou locaux) : Le cas échéant, **comment avez-vous jugé ici le prix au m² de terrain** (ou prix au m² de locaux en location ou achat) ? Avez-vous des points de comparaison avec d'autres quartiers ou zones de l'agglomération ? A quoi, selon vous, est dû ici le niveau de prix du foncier ici ? Depuis quand avez-vous acquis le terrain ?

Acteurs concernés : tous, mais à adapter selon le destinataire (propriétaire de l'ensemble des locaux et du terrain ou seulement d'un local, ou encore locataire...).

6°) Projets envisagés : Envisagez-vous dans les cinq années qui viennent d'autres opérations immobilières ? Si oui, dans quels quartiers ou zones de l'agglomération et pour quelles raisons en termes de rapport coût du terrain / image du quartier / équipements présents ?

Acteurs concernés : tous

7°) Bilan de l'opération après quelques années : Quel bilan faites-vous de votre implantation :

- par rapport à vos motivations d'origine,
- spécialement par rapport aux conditions d'accessibilité (VP et TC)
 - + pour votre clientèle
 - + pour vos employés
- par rapport à l'image du quartier : stratégie patrimoniale (valorisation du bien et revente), attractivité commerciale renforcée, évolution en cours de cette image.

Seriez-vous prêt à faire le même choix si c'était à refaire ?

1) Vous habitez un immeuble construit récemment :
depuis quelle date occupez-vous cet appartement.....

Etes-vous ? propriétaire ou locataire

2) Je vais vous donner un certain nombre de raisons qui ont pu vous guider dans votre choix de localisation.
répondez oui ou non à ces raisons :

Proximité lieu de travail (ou celui du conjoint) :

oui	non
oui	non
oui	non
oui	non
oui	non
oui	non
oui	non
oui	non

Proximité du métro :

Proximité d'établissements scolaires :

Proximité des commerces :

Image du quartier :

Coût du logement :

Liens familiaux ou amicaux :

Le hasard :

Si "non", autres.....

Hierarchisation des "oui"
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

3) Les critères choisis et leur position sont ils toujours aujourd'hui justifiés : oui non

4) Utilisez-vous le métro : 2 à 4 déplac.ou + / jour 2 déplac. par semaine 2 déplac. par mois exceptionnel. jamais

Commentaires libres :

Evaluation des transports en commun en site propre

La ligne D du métro de Lyon, élément de développement et de valorisation de l'espace urbain

Si vous devez réaliser l'évaluation socio-économique et le bilan d'un grand projet d'infrastructure de transports collectifs dont vous êtes maître d'ouvrage, comme le prévoit la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, dite LOTI...

Si vous souhaitez en particulier observer et mesurer l'impact de ce projet en termes de structuration urbaine...

Si en outre vous voulez anticiper sur les mutations urbaines en amont de vos projets d'extension ou de restructuration du réseau de transports collectifs en milieu urbain dense...

Cette monographie vous concerne, car elle expose et analyse la démarche engagée à Lyon par l'ensemble des partenaires de l'Etat et des collectivités locales pour mieux connaître l'impact foncier et urbain de la ligne D du métro.

A travers cette expérience nous avons voulu montrer comment il est possible de pratiquer le partenariat pour définir des objectifs communs d'étude et mobiliser ainsi l'ensemble des données disponibles.

Nous vous proposons aussi une méthode innovante qui s'appuie sur une approche qualitative, avec notamment le recours à l'enquête et à l'entretien des acteurs et qui utilise les seules données quantitatives aisément accessibles dans le contexte lyonnais.

Enfin ce regard particulier s'inscrit dans une démarche plus générale conduite par le CERTU depuis quelques années, par la publication d'ouvrages ou guides méthodologiques spécifiques et plus complets qui concernent l'élaboration de méthodes et d'outils pour un processus d'évaluation continu.

© Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement
Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du CERTU est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles
425 et suivants du code pénal.

Reprographie : CETE de Lyon ☎ 04 72 14 30 30
Achevé de reprographié : juin 1999
Dépôt légal: 2^e trimestre 1999
ISSN: 1263-2570
ISRN Certu RE 99-26

CERTU
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon Cedex 06
☎ 04 72 74 59 59
Internet <http://www.certu.fr>

■ Si vous devez réaliser l'évaluation socio-économique et le bilan d'un grand projet d'infrastructure de transports collectifs dont vous êtes maître d'ouvrage, comme le prévoit la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, dite LOTI.

Si vous souhaitez en particulier observer et mesurer l'impact de ce projet en termes de structuration urbaine.

Si en outre vous voulez anticiper sur les mutations urbaines en amont de vos projets d'extension ou de restructuration du réseau de transports collectifs en milieu urbain dense.

Cette monographie vous concerne, car elle expose et analyse la démarche engagée à Lyon par l'ensemble des partenaires de l'État et des collectivités locales pour mieux connaître l'impact foncier et urbain de la ligne D du métro.

À travers cette expérience nous avons voulu montrer comment il est possible de pratiquer le partenariat pour définir des objectifs communs d'étude et mobiliser ainsi l'ensemble des données disponibles.

Nous vous proposons aussi une méthode innovante qui s'appuie sur une approche qualitative, avec notamment le recours à l'enquête et à l'entretien des acteurs et qui utilise les seules données quantitatives aisément accessibles.

Enfin ce regard particulier s'inscrit dans une démarche plus générale conduite par le Certu depuis quelques années, par la publication d'ouvrages ou guides méthodologiques spécifiques et plus complets qui concernent l'élaboration de méthodes et d'outils pour un processus d'évaluation continu.

Service technique placé sous l'autorité
du ministre chargé de l'Équipement,
des Transports et du Logement, le Certu
(Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques)
a pour mission de contribuer
au développement des connaissances
et des savoir-faire et à leur diffusion
dans tous les domaines liés aux questions
urbaines. Partenaire des collectivités locales et
des professionnels publics et privés, il est
le lieu de référence où se développent
les professionalismismes au service de la cité.

Certu

Aménagement et urbanisme

Aménagement
et exploitation de la voirie

Transport et mobilité

Constructions publiques

Environnement

Technologies
et systèmes d'information



ISSN 1263-2570
ISRN Certu RE 99-26
Prix : 70 F - 10,67 €