



HAL
open science

Evaluation des transports en commun en site propre : synthèse d'études réalisées en France dans le domaine de l'urbanisme

O. Cormier

► To cite this version:

O. Cormier. Evaluation des transports en commun en site propre : synthèse d'études réalisées en France dans le domaine de l'urbanisme. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 1996, 122 p., graphiques, cartes, bibliographie page 111 à 120. hal-02150558

HAL Id: hal-02150558

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150558>

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.

rapport d'étude



**Évaluation
des transports
en commun
en site propre**

**Synthèse d'études
réalisées en France
dans le domaine
de l'urbanisme**

**Olivier Cormier
Centre d'Études Techniques de l'Équipement
Nord-Picardie**

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

novembre 1996

Ont collaboré à la réalisation de ce document :

Olivier CORMIER du Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord Picardie a réalisé cette étude dans le cadre d'un groupe de travail sur l'évaluation des TCSP, qui a apporté son avis et des améliorations à ce document. Participaient à ce groupe de travail :

- . des représentants de certaines agglomérations, la communauté urbaine de Lille (Catherine GANTER et Christophe DESSAUX), le district de l'agglomération nantaise (André Herbreteau) et l'agence d'études urbaines nantaise (Gérard LEFÈVRE), le district de Rouen (Line BONMARTEL) et les TCAR (Robert HUE), le SYTRAL (Alexis STEYEART) et l'agence d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon (Jacques GAGNEUR), l'agence d'urbanisme de Grenoble (Paul CARDILÈS), l'agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine (Michel BURET et Isabelle VANZETTI)
- . l'UTP (Yves CAMUT)
- . le LATTIS (Jean Marc OFFNER)
- . les centres d'études techniques de l'équipement de l'ouest (François PROCHASSON) et du sud ouest (Jean Louis COUDERC)

et plus particulièrement,

- . Le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord Picardie : Bernard QUETELARD
- . Le Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Lyon : Thierry GOUIN et Hubert SANSON
- . Le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre : Jacques POYER
- . La DTT : Jean RINCÉ
- . Le CERTU : Martine MEUNIER et Patricia VARNAISON REVOLLE

FICHE BIBLIOGRAPHIQUE

Organisme :			
CERTU			
Titre :			
EVALUATION DES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE			
Sous-titre :		Langue :	
Synthèse d'études réalisées en France dans le domaine de l'urbanisme		Français	
Auteur (s) :		Date de publication :	
O. CORMIER (CETE Nord Picardie)		Novembre 1996	
Remarque préliminaire :			
<p>Ce rapport d'études constitue une synthèse d'une analyse bibliographique réalisée à partir d'un certain nombre d'études de suivi des effets des T.C.S.P. sur l'urbanisme réalisées dans des agglomérations françaises au cours des vingt dernières années.</p> <p>Les ouvrages retenus dans le cadre de cette analyse, sans prétendre à l'exhaustivité sur ce thème, proviennent de différentes sources : tout d'abord du fonds documentaire du CETE Nord Picardie, enrichi des ouvrages provenant d'autres organismes du réseau scientifique et technique du Ministère de l'Equipement (CERTU, CETE de Lyon, CETE de l'Ouest) et de la consultation des bases de données documentaires du Ministère (URBAMET, CEDDRE).</p> <p>Par ailleurs, des contacts établis avec les agences d'urbanisme représentées au sein du groupe de travail « Suivi des T.C.S.P. » mis en place par le CERTU a permis de compléter la liste des ouvrages retenus (Lille, Toulouse, Grenoble notamment).</p>			
Résumé :			
<p>Dans un premier temps, s'appuyant sur les résultats d'un certain nombre d'études de suivi des effets des T.C.S.P. sur l'urbanisme réalisées en France, le document présente une synthèse des impacts urbains des projets de T.C.S.P., en insistant notamment sur l'importance de l'accompagnement du projet par les acteurs locaux pour valoriser l'investissement T.C.S.P. réalisé.</p> <p>Dans un deuxième temps, pour les agglomérations françaises ayant été retenues dans le cadre de cette analyse bibliographique, le document présente des fiches de synthèse par agglomération des études de suivi des effets des T.C.S.P. sur l'urbanisme réalisées. Ces fiches comprennent pour chaque agglomération : le contexte du projet T.C.S.P., les objectifs initiaux relatifs à l'urbanisme, la méthodologie employée et les principaux résultats.</p>			
Mots clés :		Diffusion :	
Evaluation socio-économique, infrastructures de transport, transport en commun en site propre, métro, tramway, mesures d'accompagnement, requalification urbaine, impact urbain, rôle des acteurs, emplois, évolution de l'habitat.		Libre	
Nombre de pages :	Prix :	Confidentiel jusqu'au :	Bibliographie :
108	50 F		Oui

Avertissement

Le document présent n'a pas de vocation méthodologique immédiate. Il constitue une analyse bibliographique d'études de suivi des transports en commun en site propre réalisées en France dans le domaine de l'urbanisme. La diffusion de cette analyse est apparue intéressante au groupe de travail qui l'a suivi. Les aspects méthodologiques de l'évaluation des transports en commun en site propre, seront traités dans des documents à paraître.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p. 5
I ANALYSES THEMATIQUES	p. 9
1.1 Une observation quantitative et / ou qualitative ?	p. 13
1.2 L'impact urbain des T.C.S.P.	p. 19
1.3 Le rôle des acteurs - les mesures d'accompagnement	p. 27
II ANALYSES PAR AGGLOMERATION	p. 31
2.1 Les sites propres Tramway :	p. 33
2.1.1 Nantes	p. 34
2.1.2 Grenoble	p. 46
2.1.3 Saint Denis - Bobigny	p. 52
2.2 Les sites propres Métro :	p. 61
2.2.1 Lyon	p. 62
2.2.2 Lille	p. 74
2.2.3 Toulouse	p. 86
2.2.4 Marseille	p. 96
CONCLUSION	p. 105
BIBLIOGRAPHIE	p. 109

INTRODUCTION

La Loi n° 82 - 1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs dite LOTI oblige les maîtres d'ouvrage à procéder à une évaluation économique et sociale a priori et a posteriori des grands projets de transports urbains qui ont fait l'objet de financements publics¹. Dans son article 14, elle stipule que :

« Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération.

....

Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public. »

Cette évaluation a pour finalité de confronter les moyens mis en oeuvre aux résultats enregistrés et de repérer les réajustements à envisager pour une meilleure efficacité de l'action et de la dépense publique, mais également d'améliorer les méthodes de prévision des effets socio-économiques afin d'être un outil d'aide à la décision des acteurs locaux.

Le décret n° 84 - 617 du 17 juillet 1984, d'application de l'article 14 de la LOTI, précise que :

cette « évaluation comporte une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel, tant des avantages et inconvénients entraînés directement ou non par la mise en service des infrastructures, que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers. Ce bilan tient compte des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport, tels que l'aménagement des espaces urbains, ... ».

Une méthodologie appropriée avec ses critères d'évaluation reste à définir pour effectuer les études de suivi relatives aux effets socio-économiques des infrastructures de Transports en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)² et pour permettre des comparaisons des résultats au niveau national.

Dans ce cadre, la Direction des Transports Terrestres (D.T.T.) a demandé au CERTU d'éditer en 1997 deux ouvrages à caractère méthodologique :

- dans le domaine des transports : un tronc commun d'indicateurs permettant des comparaisons entre villes,
- dans le domaine de l'urbanisme : des propositions pour des méthodes d'observation.

Ces publications, entrent dans un cadre pluriannuel d'édition, visant à constituer à terme un guide méthodologique complet sur l'évaluation.

¹ Selon les critères définis à l'article 2 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984, relatif aux grands projets d'infrastructures, grands choix technologiques et schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs.

² Pour désigner les transports en commun en site propre : métro, tramway, voies réservées à des modes routiers, on utilisera pour la suite l'abréviation T.C.S.P.

Compte tenu du peu de documentation synthétique sur le deuxième thème, il est apparu important de commencer notre travail par une analyse bibliographique des études réalisées en France sur ce sujet.

Pour réaliser ce travail, nous avons procédé à une collecte des ouvrages disponibles sur le thème des effets des T.C.S.P. dans le domaine de l'urbanisme en France.

Les ouvrages qui constituent cette bibliographie sont, pour l'essentiel, issus des fonds documentaires mobilisés au sein du réseau scientifique et technique du Ministère de l'Équipement (CERTU, CETE Nord Picardie, CETE de Lyon, CETE de l'Ouest).

Outre les ouvrages possédés, le service documentation du CETE Nord Picardie a mené une recherche utilisant des bases de données bibliographiques (URBAMET, CEDDRE), ainsi que des contacts avec d'autres services de documentation (INRETS, IAURIF).

Quelques ouvrages sont venus s'y ajouter, suite aux contacts établis avec les agences d'urbanisme et les autorités organisatrices responsables des transports urbains représentées au sein du groupe de travail « suivi des T.C.S.P. » mis en place par le CERTU.

Le présent rapport d'étude constitue une synthèse de cette étude bibliographique, sans présenter sans doute un caractère suffisamment exhaustif pour donner lieu à des conclusions définitives sur le sujet.

Toutefois, s'appuyant sur les résultats des études de suivi retenues pour l'analyse bibliographique, le document présente dans un premier temps une synthèse des impacts urbains des projets de T.C.S.P., après avoir en préalable rappelé la problématique de l'évaluation des effets socio-économiques de tels projets.

Les analyses thématiques présentées (jeu des acteurs, influence sur les marchés foncier et immobilier,...) visent ainsi à éclairer le débat sur l'impact des projets T.C.S.P. et sur les meilleures stratégies d'accompagnement à mettre en oeuvre lors de la réalisation d'un T.C.S.P.

Dans un deuxième temps, pour les agglomérations françaises ayant fait l'objet de fiches de lectures dans le cadre de l'analyse bibliographique, le document présente des fiches de synthèse par agglomération des études de suivi des effets des T.C.S.P. sur l'urbanisme. Ces fiches comprennent : un rappel du contexte ayant conduit à la réalisation de réseaux de T.C.S.P., les objectifs fixés initialement dans le domaine de l'urbanisme, la méthodologie adoptée pour conduire les études de suivi, et enfin les principaux résultats obtenus.

I ANALYSES THEMATIQUES

Préambule : Problématique des effets des infrastructures T.C.S.P. sur le milieu urbain

Outre les effets de construction de l'infrastructure, on distingue généralement deux grands types d'effets :

- **les effets directs liés à l'amélioration de l'accessibilité territoriale**, conduisant à des changements dans les pratiques de mobilité des individus (réduction du coût généralisé de déplacement).
- **les effets indirects**, concernant les interactions entre transport et développement territorial, qu'il s'agisse de nouvelles localisations résidentielles et d'activités, du développement du marché immobilier,...

Les premiers effets ont pu être mis en évidence à de nombreuses reprises, et leur première manifestation concerne **l'accroissement des trafics**. Celui-ci recouvre pour partie des reports modaux, mais au delà il est le résultat d'une hausse importante de la mobilité des anciens usagers des transports en commun ainsi que de l'apparition d'une nouvelle clientèle qui ne voyageait pas auparavant.

Pour ce qui est des effets indirects, ceux-ci sont **moins immédiats** et **dépendent fortement du dynamisme des acteurs locaux et des opportunités qu'ils sauront saisir** ou non avec la réalisation d'une nouvelle infrastructure T.C.S.P.

Ainsi, **tout projet de T.C.S.P. constitue une occasion de favoriser la réhabilitation de l'espace urbain** grâce à la mise en oeuvre possible, tout au long de son tracé, de multiples actions permettant de valoriser le tissu économique, social et culturel des quartiers traversés.

Toutefois, **concernant un impact urbain « propre » au T.C.S.P.**, il apparaît **difficile d'isoler ainsi la variable « transport » des conditions économiques, politiques et sociales** qui ont permis sa réalisation et des phénomènes d'appropriation qu'il entraîne.

La première difficulté est d'ordre méthodologique. Les critères imposés par la rigueur scientifique pour identifier les effets « propres » à l'infrastructure T.C.S.P. sont en effet lourds d'incidences méthodologiques :

« on ne peut apprécier l'effet d'une infrastructure que si on peut répondre à la question : que se passerait-il en son absence ? Qui dit évaluation dit comparaison, avec un secteur non desservi par la nouvelle infrastructure. Une différence significative n'est attribuable à l'infrastructure (imputation causale) que si les secteurs concernés sont, à part la présence de l'infrastructure, comparables à tous égards »³.

Or, contrairement aux études menées par exemple en pharmacologie, il n'est pas possible en milieu urbain, compte tenu de la complexité des facteurs agissant sur le système urbain, de disposer de population de référence ou de population témoin satisfaisante.

³ Voir « L'évaluation des politiques publiques » - J.P. NIOCHE et R. POINSARD éditeurs - Economica - 1984

La deuxième difficulté tient au fait que la nouvelle infrastructure n'intervient pas sur des structures urbaines et des comportements statiques. Elle vient s'inscrire dans une dynamique (ou une absence de dynamique) structurelle, sociale, urbaine préexistante des secteurs concernés...et y participe.

Si l'infrastructure a été réalisée sur la zone que l'on est en train d'observer, c'est sans doute que cette zone présentait des potentialités et des opportunités différentes des autres zones.

Cela amène un auteur comme J.M. OFFNER à parler des nouvelles offres de transport urbain comme *« révélateur, accélérateur et amplificateur de tendances d'évolution préexistantes »* et à proscrire toute interprétation visant à établir une causalité linéaire, sur la base d'un raisonnement du type toutes choses égales par ailleurs, entre la réalisation d'une nouvelle infrastructure de T.C.S.P. et les évolutions observées sur le milieu urbain⁴.

Par conséquent, les résultats présentés ci-après et concernant l'éventuel impact urbain des T.C.S.P. doivent être interprétés avec prudence, en sachant que **ces effets ne sont pas automatiques, qu'ils nécessitent d'élaborer et de coordonner les mesures d'accompagnement** pour valoriser l'arrivée du T.C.S.P. comme outil de réaménagement urbain et que, **dans les évolutions constatées des indicateurs retenus pour le suivi, la part « propre » à la réalisation du T.C.S.P. n'est pas isolable.**

Le rôle des acteurs publics (collectivités, administrations,...) est à ce titre fondamental dans le processus de valorisation du T.C.S.P. : ils doivent accompagner son arrivée de manière à faciliter son insertion dans le tissu urbain et l'aider à se restructurer. Un large éventail d'occasions s'offre à eux (choix d'implantation des équipements publics, rénovation des bâtiments publics, incitations financières pour la réhabilitation de leur logement par les particuliers,...).

Leurs actions ont une valeur exemplaire pour les acteurs privés, en répondant à certaines des opportunités offertes par le T.C.S.P. : ainsi, dans les quartiers les plus dévalorisés, les acteurs privés restent dans une position d'attente tant que les effets des interventions publiques sur l'image du quartier ne se sont pas fait sentir⁵.

⁴ Voir également « Des observatoires d'effets T.G.V. : réflexions méthodologiques » - G. CLAISSE et D. DUCHIER - Actes du colloque Villes et T.G.V. - Sixièmes entretiens du centre Jacques CARTIER

⁵ Cf. les analyses conduites sur les attitudes et les stratégies des acteurs économiques à Lyon et Lille.

**1.1 UNE OBSERVATION
QUANTITATIVE ET / OU
QUALITATIVE ?**

- **Le cadre institutionnel :**

La Loi n° 82 - 1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs dite LOTI prévoit explicitement, d'une part la réalisation d'un dossier d'évaluation économique et sociale ex-ante, publié au moment de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, et d'autre part la publication d'un bilan sur la base d'une collecte d'informations organisée par le maître d'ouvrage, au plus tôt trois ans et au plus tard cinq ans après la mise en service de l'infrastructure T.C.S.P.

Le décret du 17 juillet 1984 expose les dispositions réglementaires prises pour l'application de l'article 14 de la LOTI : définition de la notion de grand projet, du contenu de l'évaluation, de la responsabilité et du financement de l'évaluation et du bilan, programmation et publicité de l'évaluation et du bilan.

Le contenu du bilan a posteriori n'est pas précisé très clairement concernant l'évaluation des effets économiques et sociaux. Il est néanmoins indiqué que le bilan devra s'efforcer d'évaluer l'ensemble des avantages et des inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les secteurs traversés ainsi que ceux résultant de leur utilisation par les usagers.

Les maîtres d'ouvrage sont donc tout à fait libres du choix des méthodes d'observation qu'ils mobilisent pour réaliser le bilan LOTI.

- **Quelle méthode d'observation des effets du T.C.S.P. retenir ?**

LE SUIVI SOCIO-ECONOMIQUE :

La démarche essentielle retenue jusqu'à présent pour le suivi de l'impact d'un T.C.S.P. sur l'urbanisme et le cadre de vie résulte de l'application de la LOTI et de l'obligation de bilan socio-économique : c'est la méthode « généraliste » du suivi socio-économique, qui consiste à s'intéresser aux « effets induits » par le projet.

L'analyse cherche alors à **isoler les divers processus spécifiquement initiés par le projet, soit après sa réalisation, soit avant celle-ci, de manière anticipée. La démarche de suivi des effets du T.C.S.P. sur le cadre urbain conduit principalement à appréhender les phénomènes observés de deux manières :**

- *grâce à des représentations cartographiques*, permettant de mettre en évidence des zones d'évolution commune,
- *à l'aide d'indicateurs quantitatifs* choisis en fonction des données disponibles sur l'agglomération concernée : charge foncière, volume des transactions, nombre de logements transformés en bureaux, mutations commerciales, localisation des emplois...

Les études de suivi tentent alors de mettre en évidence une rupture dans l'évolution des indicateurs retenus, liée à la mise en service du T.C.S.P.

LES MONOGRAPHIES :

Dans certains cas, ce suivi socio-économique est complété par une observation sur tel ou tel effet ou secteur d'activités ou encore zone d'étude : c'est la méthode des « monographies », qui privilégie une approche plus qualitative, plus fine de l'évaluation des T.C.S.P.

Cela conduit à la **production de données originales** dans le cadre de ces études, pouvant aller de la **réalisation d'enquêtes lourdes** (comme l'enquête des nouveaux comportements des habitants de l'agglomération lyonnaise après la mise en service du métro) à la **réalisation d'entretiens approfondis** avec les acteurs locaux concernés par la réalisation de l'infrastructure (promoteurs, bailleurs sociaux, administrations, commerçants,...).

LES OBSERVATOIRES :

La combinaison des deux démarches d'études précédentes (bilan socio-économique et monographies) conduit à la mise en oeuvre de véritables « **observatoires** » qui, dans leur conception, se veulent beaucoup plus sélectifs que les bilans (exemple de la méthodologie en cours de mise en oeuvre pour le suivi de la ligne D du métro lyonnais).

Il s'agit en effet dans un premier temps de **définir les objectifs prioritaires de l'observatoire**, puis de **concevoir la mise en place d'un recueil de données spécifiques adapté**, afin notamment d'être un outil d'aide à la décision pour les acteurs locaux. L'observatoire doit alors fournir aux acteurs importants de l'agglomération concernée par le T.C.S.P. des informations sur les évolutions du milieu urbain intervenues lors de la mise en service du T.C.S.P., afin d'éclairer leurs choix et de leur permettre éventuellement d'infléchir plus rapidement les conséquences inattendues liées à la réalisation de l'infrastructure.

• Quelle quantification des effets des T.C.S.P. sur l'urbanisme et le cadre de vie ?

A partir des résultats des études de suivi déjà réalisées en France, **il apparaît difficile de tirer des conclusions claires quant à l'éventuel effet du T.C.S.P. sur son environnement urbain** : si des modifications qualitatives semblent pouvoir être mises en évidence, il est beaucoup plus **incertain de parvenir à une quantification des phénomènes liés à l'arrivée du T.C.S.P.**

Cette difficulté tient essentiellement à **l'impossibilité pratique d'isoler l'opération T.C.S.P. du contexte global de l'agglomération**. Contrairement aux études pharmacologiques par exemple, dans le cas du suivi des effets du T.C.S.P., il n'est pas possible de disposer d'une population de référence ou d'une population témoin satisfaisante.

Il n'est donc pas possible de fonder une interprétation de type causalité linéaire entre la réalisation du T.C.S.P. et les évolutions observées sur la base d'un raisonnement « toutes choses égales par ailleurs » : ainsi, par exemple, si une ligne de métro nouvellement créée peut être accompagnée d'une accélération de la construction de logements dans sa zone d'influence, comment ne tenir compte que de ces deux phénomènes, indépendamment d'un processus général d'urbanisation ? Si la ligne de métro est installée dans une zone qui est seule à offrir des terrains disponibles d'après les documents d'urbanisme, la construction de logements neufs ne peut pas être considérée comme un résultat de la création du métro, mais bien plutôt comme l'effet d'une stratégie d'ensemble concernant la ville.

• Un renouvellement nécessaire des études de suivi des effets des T.C.S.P., redonnant une place centrale aux dynamiques économiques et sociales :

Du fait que le projet de T.C.S.P. s'insère lui-même dans un ensemble de mécanismes intervenant sur le milieu urbain, les études de suivi ne semblent pas devoir porter sur l'analyse d'une causalité linéaire entre la mise en service de l'infrastructure T.C.S.P. et les mutations urbaines (à travers la recherche d'éventuels « effets induits »), mais plutôt sur les **perturbations provoquées par l'arrivée du T.C.S.P. par rapport aux évolutions en cours**, sur le sens dans lequel ces

évolutions ont lieu (rôle d'accélérateur vis à vis d'une évolution déjà entamée et perceptible auparavant ?), afin de savoir si c'est bien celui désiré par les décideurs au moment de la genèse du projet.

Cela nécessite un changement de vocabulaire quant aux effets à observer, puisqu'il n'apparaît plus possible de raisonner en terme d'effets structurants, même conditionnels. Plusieurs propositions de dénomination de ces effets existent : effet permissif, effet d'accompagnement, effet catalyse...mais le terme qui semble le plus adéquat est sans doute celui d'**effets de valorisation d'opportunités** :

- « *valorisation* », pour indiquer que la nouvelle infrastructure T.C.S.P. est un facteur permissif des processus de valorisation et de dévalorisation économique, politique ou symbolique des activités humaines,
- « *opportunités* », pour indiquer que rien n'est automatique et que l'infrastructure T.C.S.P. peut révéler des opportunités qui seront ou non valorisées par les acteurs locaux.

Sur le plan méthodologique, ce changement dans la nature des effets à observer conduit à **redonner une place centrale aux dynamiques économiques et sociales** dans lesquelles viennent s'inscrire la nouvelle infrastructure T.C.S.P.

Ainsi, **les études de suivi des T.C.S.P. doivent s'appuyer sur une connaissance approfondie de l'évolution du système urbain** (notamment à travers les interactions entre les trois sous-systèmes de la ville⁶ : transports, localisation des activités et relations sociales), ce qui implique par rapport à la réalisation de ces études :

- *de savoir comment le système urbain fonctionne globalement* et quelles sont les dynamiques urbaines en cours (tendances inertielles, politiques menées par les acteurs,...),
 - *d'orienter davantage les études de suivi dans le sens d'une meilleure appréhension qualitative des phénomènes* qui se sont produits sur le tissu urbain, sans se limiter à un recueil de données quantitatives et en cherchant à établir des liens avec le processus d'évolution global de l'agglomération considérée.
- **L'observation des effets du T.C.S.P. comme outil d'aide à la décision des acteurs locaux** :

La nécessité de redonner une place centrale aux dynamiques urbaines en oeuvre conduit à **privilégier une approche aussi globale que possible**, s'appuyant sur une analyse des évolutions en cours dans le tissu urbain et des enjeux du projet T.C.S.P. pour les différents acteurs de l'agglomération.

L'observation vise alors à fournir des informations sur l'efficacité des actions entreprises sur le système urbain, et donc sur l'adéquation entre les moyens mis en oeuvre et les besoins ou les résultats enregistrés.

Une telle démarche tend ainsi à **répondre à un certain nombre de préoccupations des décideurs locaux** qui s'interrogent en termes généraux sur l'impact du T.C.S.P. : comment revitaliser le centre-ville, comment rééquilibrer la distribution des emplois et des logements, comment requalifier certains quartiers dévalorisés ?...

⁶

Cf. « *Physionomie de la ville* » - A. BONNAFOUS et H. PUEL - Les Editions Ouvrières - 1983

Pour conduire une telle démarche globale, **il convient d'abord d'avoir une bonne connaissance du contexte urbain de l'agglomération**, dépassant le cadre du suivi d'indicateurs quantitatifs (prix du foncier, nombre de permis de construire, de DIA, mutations de locaux,...) en s'appuyant sur **l'intervention d'urbanistes locaux et sur une vision à long terme de l'agglomération**, notamment exprimée à travers des objectifs dépassant chez les acteurs les seules contraintes du système de transport.

Puis, prenant en considération la multitude des interactions agissant sur le milieu urbain et devant la difficulté méthodologique à isoler l'opération T.C.S.P. des autres facteurs d'évolution, **l'observation des impacts du T.C.S.P. sur l'urbanisme et le cadre de vie dépasse un suivi d'ordre « macroscopique » quantitatif (fondé sur des indicateurs) pour s'appuyer également sur une approche plus « microscopique » des pratiques individuelles de la ville :**

- ***réalisation d'éclairages ponctuels sur les modifications de comportements*** résultant de la mise en service du T.C.S.P. (comment se modifie l'usage du centre ? les motifs de déplacement ? les lieux de résidence ?),
- ***études de causalité approfondies sur certains quartiers de l'agglomération à fort degré de mutation potentielle***, apparaissant, à travers les résultats du suivi quantitatif, comme les quartiers susceptibles de connaître les évolutions les plus contrastées,
- ***analyse de la cohérence entre les divers partis d'aménagement***, révélant la capacité des différents acteurs à s'adapter au nouvel élément de leur environnement (le T.C.S.P.) et à le récupérer à leur profit.

1.2 L'IMPACT URBAIN DES T.C.S.P.

- **Réaménagement des espaces publics :**

Il convient ici de distinguer les possibilités de réaménagement offertes par les T.C.S.P. de surface (tramways, métrobus) par rapport aux métros :

La réalisation d'une ligne de tramway oblige à une réorganisation des flux automobilistes, piétons et cyclistes, ce qui peut se traduire par une redistribution de l'espace public le long de la ligne par la création de pistes cyclables, de cheminements piétons, d'espaces verts ou le réaménagement des places du centre - ville.

Ainsi, Nantes a profité de l'arrivée du tramway pour mettre en valeur ou aménager de nouvelles pistes cyclables⁷ le long du tracé de la ligne de tramway n° 2 (Pont de Pirmil, Place Mangin, Boulevard des Martyrs Nantais, bords de l'Erdre,...). De même, à Grenoble, de nouvelles pistes cyclables ont été réalisées dans le secteur de la gare lors de la construction de la première ligne de tramway.

Le tramway constitue également un facteur important d'amélioration de la qualité du cadre de vie en centre - ville lorsqu'il permet de rendre de l'espace aux piétons, de nombreuses rues où circulent le tramway étant transformées en zones piétonnières, libérées du trafic automobile et n'étant accessibles qu'aux riverains et aux véhicules de livraison (exemple de l'aménagement du Cours des 50 otages à Nantes ou de l'Avenue Alsace Lorraine à Grenoble par exemple).

Par contre, **dans le cas du métro, cette redistribution de l'espace urbain au profit des autres modes que la voiture apparaît moins importante** même si un traitement paysager des stations de métro peut être effectué, l'espace libéré en surface par le métro étant le plus souvent réapproprié par l'automobile à l'issue des travaux.

- **Réhabilitation de quartiers anciens :**

Les quartiers anciens d'habitat, peu adaptés aux exigences de la vie moderne, **constituent un enjeu important en terme d'aménagement urbain**. Ils nécessitent souvent des opérations de réhabilitation lourde (modernisation des bâtiments et des conditions d'habitation), avec éventuellement d'autres mesures destinées à « revitaliser » le quartier : construction d'équipements publics (bibliothèque, crèche, foyer troisième âge, maison des associations,...), aménagement de nouveaux espaces verts,...

L'arrivée d'un T.C.S.P. dans ces quartiers anciens peut ainsi correspondre à une volonté de redynamiser ces quartiers en perte de vitesse. Mais qu'en est-il vraiment ? Est-ce que le T.C.S.P. constitue effectivement un outil de restructuration urbaine ?

A partir des premiers résultats des analyses menées dans les villes françaises concernées par la mise en service d'un T.C.S.P., **il apparaît difficile de tirer des conclusions définitives sur l'éventuel impact du T.C.S.P.**

Ainsi, **dans certaines agglomérations, conjointement à l'arrivée du T.C.S.P., de vastes opérations de réhabilitation ont pu être entreprises dans les quartiers anciens dévalorisés** : OPAH à Lille dans le quartier de Wazemmes, réalisation de nombreux équipements publics dans le

⁷ Cf. « Le renouveau du tramway et le réaménagement de l'espace urbain qu'il implique » - V. HATREL -1993

secteur de la Manufacture à Nantes (une bibliothèque, une halte garderie, une crèche, une auberge de jeunesse, un foyer troisième âge, une P.M.I., une maison des associations et un centre audiovisuel), traitement des façades en centre - ville à Grenoble,...

Toutefois, **il convient de remarquer qu'il s'agit le plus souvent d'interventions publiques (collectivités locales) et que les initiatives privées dans ce domaine sont rares.** De plus, si des transformations importantes du bâti sont réalisées dans ces quartiers anciens, l'activité privée (promotion immobilière, bureaux, activités commerciales,...) semble avoir pour sa part du mal à prendre le relais de ces interventions publiques.

Sans doute la conjoncture économique a-t-elle une part de responsabilité dans cette stagnation, mais l'évolution de la perception de l'image de ces quartiers dévalorisés par les acteurs privés locaux semble également devoir être un processus de long terme.

Du fait des nombreux facteurs intervenant dans les choix de localisation, il semble donc difficile de préciser le rôle joué spécifiquement par le T.C.S.P., compte tenu des évolutions économiques, sociales, démographiques et spatiales d'ensemble.

Les phénomènes de requalification observés apparaissent de toute manière ambigus, les quartiers en difficulté ne semblant redynamisés que s'il y a des investissements publics encore plus importants et des conditions favorables à la restructuration.

- **Impact sur la construction neuve :**

La construction neuve est révélatrice des tendances d'évolution récente du tissu urbain et préfigure l'image future de l'agglomération. A ce titre, le suivi spécifique de la construction neuve le long des lignes T.C.S.P. apporte des informations sur les dynamiques immobilières en cours : émergence de nouveaux pôles d'attraction urbaine, « reconquête » du centre-ville,...

Il convient tout d'abord de souligner que **les opérations les plus importantes concernent les secteurs les plus périphériques,** qui offrent les potentialités de mutation foncière les plus importantes. A l'inverse, les tissus anciens (notamment au centre-ville) se caractérisent essentiellement par de petites opérations plus ou moins nombreuses suivant les secteurs.

Les résultats obtenus, faisant apparaître des dynamiques très variables suivant les tronçons de ligne T.C.S.P., amènent à penser que **l'importance de la construction neuve n'est pas liée à la proximité du T.C.S.P. mais bien plus à d'autres critères tels que la situation centrale du quartier, l'image, la qualité urbaine, la proximité d'autres services ou la disponibilité foncière** (impression confirmée par les entretiens menés auprès des promoteurs, agences immobilières à Lyon et Lille).

Ainsi, **dans les secteurs à forte concurrence pour l'occupation de l'espace** (hypercentre notamment), **les niveaux de prix observés près des lignes T.C.S.P. peuvent être plus élevés que dans le quartier environnant.**

Par contre, **lorsque le secteur est peu recherché ou connaît un niveau de marché relativement faible** (quartiers vétustes), **les zones proches du T.C.S.P. ne semblent pas être très recherchées,** et il peut même arriver que **les niveaux de prix observés soient alors plus bas que sur l'ensemble du quartier concerné.**

- **Impact sur le marché foncier :**

L'arrivée d'un T.C.S.P. peut permettre de déclencher ou d'accélérer des opérations d'urbanisme visant à créer des pôles urbains d'attraction. Ainsi, dans certains cas, on constate le développement d'activités et la construction de logements de part et d'autre du tracé : réalisation de Z.A.C. à proximité des stations des lignes de tramway de Nantes et de Grenoble par exemple, campus universitaire de Villeneuve d'Ascq (ligne 1 du métro à Lille), centres d'affaires,...

Toutefois, **les lignes de T.C.S.P. traversent le plus souvent des secteurs dont l'urbanisation est déjà largement entamée**, ce qui limite les possibilités rapides d'évolution des tissus urbains concernés.

De plus, **les tissus urbains traversés par les lignes de T.C.S.P. sont très diversifiés** entre les quartiers centraux, marqués par une forte densité de construction et pour lesquels les évolutions ne peuvent s'envisager que sous forme d'opérations complexes longues à monter, et des quartiers périphériques avec des potentialités foncières encore importantes.

Ces remarques préalables expliquent en partie que **les résultats constatés ne font pas apparaître d'évolutions globales sensiblement différentes dans les secteurs traversés par le T.C.S.P. par rapport au reste de l'agglomération.**

Ainsi, le plus souvent, **la pression foncière le long des lignes T.C.S.P. n'apparaît pas plus forte que pour d'autres quartiers situés par exemple à une distance équivalente du centre.**

Par contre, **la « bonne » image d'un quartier, les nouvelles opportunités foncières offertes par la libération d'espaces bien situés et déjà construits mais récupérés pour une autre affectation (exemple de l'opération Europole à Grenoble⁸ ou des terrains industriels rendus disponibles à Villeurbanne dans les années 1970⁹) ou par les changements intervenus dans les COS lors de la révision des plans d'occupation des sols apparaissent davantage comme des facteurs explicatifs du dynamisme foncier éventuellement observé.**

Quant à l'évolution des prix fonciers, si parfois des hausses significatives sont observées certaines années à proximité des lignes T.C.S.P., celles-ci peuvent alors s'inscrire dans un phénomène plus global touchant une partie importante de l'agglomération, ou alors être l'expression d'opérations exceptionnelles réalisées une année donnée, la situation redevenant « normale » l'année suivante.

- **Revalorisation des activités commerciales :**

Concernant les activités commerciales, si l'arrivée d'un T.C.S.P. peut modifier les flux de clientèle à proximité du tracé des lignes, permettant alors d'accroître la fréquentation des petits commerces et des surfaces commerciales, **les données chiffrées manquent pour confirmer ou infirmer ce phénomène.**

⁸ Cf. « Observatoire des effets du tramway » - AURG - 1992

⁹ Cf. « Impact d'un investissement public en milieu urbain - application au métro lyonnais sur le tronçon Villeurbanne » - CETE Lyon - 1977

De plus, les évolutions observées ne peuvent être isolées de la création éventuelle de zones piétonnes aux abords de la ligne T.C.S.P. ou des difficultés actuelles des commerces de centre - ville souffrant de la concurrence des zones commerciales implantées en périphérie.

Certains commerces peuvent bénéficier du passage du T.C.S.P. pour retrouver un second souffle et augmenter leur chiffre d'affaires (cas des commerces situés le long de la ligne n° 1 de tramway à Grenoble, qui auraient vu leur chiffre d'affaires augmenter de 17 % selon la Chambre de Commerce¹⁰).

Toutefois, cette évolution ne touche pas tous les commerces de la même manière. **L'arrivée du T.C.S.P. semble en fait jouer un rôle de révélateur des tendances préexistantes** : après une période difficile pendant les travaux de construction, elle accroît la prospérité des commerces dynamiques, alors qu'elle affaiblit les commerces en crise, soumis à une concurrence plus forte due notamment à l'amélioration de l'accessibilité au centre de l'agglomération ou aux centres commerciaux périphériques (comme le complexe V 2 situé à Villeneuve d'Ascq sur la ligne n° 1 du métro lillois)¹¹.

La recherche réalisée en 1982 par l'Institut de Recherche des Transports sur « Les effets de l'implantation d'une nouvelle station de métro sur les commerces avoisinants met ainsi en avant quatre facteurs intervenant, inégalement, pour moduler l'impact des T.C.S.P. sur l'activité commerciale :

- **la distance du magasin à la station la plus proche** : les flux de piétons attirés par une station de métro semblant diminuer suivant une fonction exponentielle de la distance et les distances moyennes parcourues à pied par les usagers du T.C.S.P. variant fortement en fonction du type de déplacement, des caractéristiques de l'individu et de l'environnement¹²,
- **le type d'activité commerciale** : ainsi, à distance égale d'une station, les commerces subissent des évolutions différentes suivant leur activité (distinction entre les commerces fréquentés quotidiennement (café, journaux,...) et les autres, demandant une préparation de l'achat ou du service) et leur dynamisme,
- **le délai d'adaptation des commerces à la transformation de l'accessibilité** : suivant les commerces, le temps que met la clientèle pour adopter un nouveau comportement, suite à la modification des flux piétonniers est variable (de trois mois à un an),
- **les modifications indirectes du système de transport** : la réalisation d'un projet de T.C.S.P. entraîne des changements indirects dont les conséquences sont parfois aussi importantes que celles de la mise en service du T.C.S.P. : travaux, modifications du service d'autobus,...

¹⁰ Cf. « Le renouveau du tramway et le réaménagement de l'espace urbain qu'il implique » p. 118 - V HATREL

¹¹ Cf. « Aspects méthodologiques des études de suivi - applications aux métros lyonnais et lillois » - rapport de recherche I.R.T. n° 77 et « Etude de la fréquentation commerciale des rues P. LEGRAND et L. GAMBETTA avant la mise en service du VAL à Lille » - B. LAURENT, CERPEAU, août 1983.

¹² Cf. les références se rapportant au thème « trajets de rabattement » dans « Les déplacements piétonniers, analyse bibliographique » - J.M. OFFNER, I.R.T., note d'information n° 20 - décembre 1981.

• **Impact sur la localisation des activités économiques (emplois) :**

Les activités économiques génèrent ou participent à de nombreux déplacements (domicile travail et fréquentation commerciale notamment). De ce fait, elles sont des déterminants majeurs du tracé et de la fréquentation des réseaux de transport collectif.

Il est donc justifié, lors du suivi du T.C.S.P., de s'intéresser aux répercussions sur les choix de localisation de ces activités de la mise en service d'un axe lourd de transport tel qu'un T.C.S.P.

Toutefois, à partir des résultats disponibles des études françaises de suivi des effets des T.C.S.P. sur l'urbanisme, **l'importance de la présence d'un T.C.S.P. sur les critères de choix d'implantation des entreprises apparaît difficile à mettre en évidence.**

Une enquête réalisée en 1991 par Nord Pas de Calais Développement auprès d'un important panel d'entreprises situées dans le Nord de la France indiquait ainsi que **le choix d'une localisation est la résultante d'un nombre plus ou moins grand de facteurs** dont le poids et la diversité varient fortement d'une situation à l'autre et que le choix final est toujours une question de compromis et d'options¹³.

Les conclusions de l'enquête faisaient ressortir comme **critères de choix en matière d'implantation dans une zone ou un espace géographique donné**, par ordre décroissant d'importance :

1. **les facilités d'accès aux marchés**, l'état des infrastructures de transport (essentiellement la desserte autoroutière),
2. **les facilités d'accès aux matières premières**, la proximité des fournisseurs,
3. **la qualité de la main d'oeuvre**, la « culture industrielle » de la région,
4. **les aides financières** à l'investissement, les exonérations fiscales, les aides à l'immobilier,
5. **la qualité de l'accueil de la municipalité**, du « service » apporté par la collectivité locale,
6. **le cadre de vie**, la proximité d'une grande ville, la présence de lycées ou d'universités, loisirs (ce critère remontant en troisième ou quatrième position si les futurs dirigeants du site sont associés à la décision).

L'analyse de l'emploi réalisée sur Lille¹⁴ confirme ce constat selon lequel l'arrivée du T.C.S.P. ne constitue pas un facteur déterminant dans les choix d'implantation. Elle indique en effet que tous les secteurs d'activité ont suivi la même évolution à proximité des lignes de métro que dans le reste des communes concernées, la zone d'impact du métro connaissant toutefois des diminutions plus importantes dans le secteur secondaire peu représentatif, et des augmentations plus faibles dans les services qui concernent une grande partie des emplois, par rapport au reste des communes traversées.

Par conséquent, les évolutions différentes constatées suivant les tronçons des lignes T.C.S.P. semblent pouvoir être essentiellement expliquées par des répartitions différentes entre secteurs d'activités suivant les quartiers, antérieurement à l'arrivée du métro.

¹³ Pour R. MUTHER : « Il est rare de trouver un emplacement parfait, permettant une implantation parfaite pour un prix parfait » - L'implantation de votre entreprise, Editions d'Organisation et Editions Eyrolles, 1966

¹⁴ Cf. « Impact du métro dans le domaine de l'emploi » - CETE Nord - Picardie, CUDL - 1995

• **Modifications de la fonction résidentielle et de l'usage de la ville :**

Dans ce domaine, les évolutions ont lieu généralement sur des périodes relativement longues. Par ailleurs, celles-ci s'inscrivent dans des évolutions socio-économiques plus globales (déstructuration des familles, développement des familles monoparentales, croissance des secteurs périphériques...), où la modification de l'offre de transport peut parfois jouer un rôle important.

Mais les sources d'information disponibles (données issues des recensements généraux de la population INSEE) ne permettent pas de développer des analyses fines pour apporter des indications sur les raisons effectives des évolutions constatées : exemple des populations résidant dans des logements HLM, pour lesquelles certains formulent l'hypothèse selon laquelle le taux de rotation des logements à proximité du T.C.S.P. tendrait à diminuer de manière sensible, sans que l'exploitation des données disponibles permette d'étayer cette thèse.

Les contrastes observés suivant les secteurs n'apparaissent en pratique pas propres au tracé du T.C.S.P., puisque, alors que les situations rencontrées sont très diverses suivant les secteurs, les mêmes disparités peuvent être observées dans des secteurs non desservis, certains voyant leur population régresser fortement, tandis que d'autres se développent.

Afin d'obtenir des informations à la fois plus qualitatives et plus détaillées sur les évolutions constatées, il convient de souligner le travail réalisé par le Groupe de Sociologie Urbaine en 1980 sur l'agglomération lyonnaise.

Celui-ci a conduit deux séries d'enquêtes détaillées sur les modifications des pratiques urbaines (manières d'utiliser la ville, habitudes de déplacements, fréquentation des quartiers, mobilité résidentielle) des habitants concernés par la nouvelle politique des transports autour du métro.¹⁵

Les résultats des études font apparaître le renforcement induit par le métro de tendances préexistantes de changements des pratiques urbaines, à mettre en relation avec la conjonction nécessaire de trois discontinuités structurelles :

- *de l'offre de transport,*
- *de l'évolution urbaine* (notamment les nouvelles formes de centralité induites par la Part-Dieu ou les rues piétonnes,...),
- *de la vie familiale* (enfants à garder ou à accompagner, détérioration de la condition physique,...) *et des conditions qui permettent à ces personnes de disposer de temps.*

Cela permet ainsi aux auteurs de l'étude d'expliquer l'existence d'un effet discriminant face aux nouvelles pratiques liées à l'arrivée du métro à Lyon :

- Pour certains ménages, leur situation positive délibérément choisie et appréciée se voit encore renforcée à travers les transformations concomitantes au métro.
- Pour d'autres, au contraire, il n'y a pas adéquation entre les trois discontinuités structurelles mentionnées ci-dessus. Ceux-ci peuvent alors apparaître comme inquiets, voire « perdants » devant les transformations urbaines accompagnant le métro (par exemple, effet indirect d'éviction des populations les plus pauvres suite aux opérations de rénovation ou de réhabilitation de certains quartiers).

¹⁵ Cf. résultats des interviews en profondeur réalisées pour le compte de l'I.R.T. (rapport de recherche n° 77 - juin 1985) et de l'enquête menée sur 1000 ménages de l'agglomération lyonnaise (« Le métro et l'usage de la ville » - AGURCO - Agglomération de Lyon).

1.3 LE ROLE DES ACTEURS - LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

• **L'arrivée du T.C.S.P. : révélateur, accélérateur et amplificateur de tendances préexistantes**

Un certain nombre d'enseignements d'ordre qualitatif semblent pouvoir être dégagés¹⁶, concernant l'insertion du projet T.C.S.P. dans l'organisation urbaine.

C'est d'abord le rôle **accélérateur de l'opération vis-à-vis d'une évolution déjà entamée et perceptible auparavant**, mais qui semble connaître une ampleur plus grande après la mise en service du T.C.S.P. : par exemple, accentuation de la restructuration commerciale des centres-villes, ou accélération de la rénovation urbaine de certains quartiers.

C'est ensuite le rôle **de renforcement de la polarisation de l'espace urbain¹⁷ que peut induire le projet de T.C.S.P.**, celui-ci participant de manière importante à cette évolution générale des agglomérations concernées : séparation et dissociation des vocations des différentes zones (tertiairisation du centre-ville, nouvelle répartition entre commerces de luxe et commerces de consommation courante, spécialisation sociologique de certaines zones d'habitat, zones de rencontres / zones de modes de vie cloisonnés,...).

• **L'importance de l'appropriation du projet T.C.S.P. par les acteurs de la ville :**

Face à ce constat global, **l'un des enjeux importants liés à l'arrivée du T.C.S.P. tient à son appropriation par les différents acteurs de la ville**, afin qu'ils l'intègrent dans leurs stratégies d'aménagement de l'agglomération.

Suivant le contexte local, **le T.C.S.P. peut alors apparaître comme un élément d'accompagnement des diverses mutations urbaines de la ville - centre** : restructuration du centre - ville, réhabilitation de logements, politique de déplacements en faveur des transports en commun et des piétons,...

Par leurs stratégies, les différents protagonistes du projet de T.C.S.P. modèlent et modulent les formes de l'insertion de la nouvelle offre de transport et son influence sur l'environnement urbain, et ce en fonction des enjeux préexistants.

Les partisans du T.C.S.P. ne peuvent que faciliter les aspects positifs du développement du T.C.S.P. et l'intégrer dans leurs projets. A l'inverse, ses adversaires tenteront de préserver leurs logiques antérieures, desquelles le T.C.S.P. se trouve exclu.

Suivant les stratégies adoptés par les différents acteurs locaux pour accompagner l'arrivée du T.C.S.P., **les potentialités de mutation des quartiers concernés peuvent se révéler très différentes**, malgré une situation de départ semblable.

La comparaison des dynamiques urbaines en cours dans deux quartiers lillois¹⁸ aux caractéristiques semblables initialement (quartiers anciens, à vocation mixte mais à dominante résidentielle) et également desservis par le métro dès 1983 / 1984 confirme ainsi **l'importance des politiques d'accompagnement de l'investissement « métro »**, l'ouverture du métro ne semblant pas pouvoir répondre à elle seule aux problèmes de requalification de certains quartiers très dévalorisés.

¹⁶ Cf. notamment « Méthodes d'évaluation des grands projets de transport urbains - aspects socio-économiques » - CETUR - 1979

¹⁷ Cf. notamment « Suivi du tramway Saint Denis - Bobigny : phénomènes de polarisation et activités commerciales » - J. GREBERT (LATTIS) - 1995

¹⁸ Cf. « Aspects méthodologiques des études de suivi - application aux métros lyonnais et lillois » - rapport de recherche I.R.T. n° 77 - 1985

- A Wazemmes, **le métro apparaît effectivement comme un accélérateur et amplificateur potentiel de transformations urbaines préexistantes**, tendant à rapprocher physiquement, mentalement et socialement le quartier du centre - ville de Lille.

Cela se traduit sur le plan des stratégies des acteurs par une volonté exprimée notamment par les commerçants de « rehausser le standing » du quartier, en développant l'animation commerciale de manière à rendre le quartier plus attractif, plus animé, donnant ainsi envie aux gens d'y habiter. Ainsi, vis à vis du métro, la stratégie des commerçants a été d'obtenir que des sorties soient créées en direction des axes commerciaux principaux.

Quant aux agents immobiliers et aux notaires, lors de l'ouverture du métro, ils paraissent adopter une stratégie d'attente quant à la transformation de la structure commerciale, favorisant alors la fréquentation du quartier par d'autres personnes, le mouvement ainsi créé pouvant contribuer à animer le marché.

Ces facteurs de mutation favorables au départ, ainsi qu'une intervention lourde complémentaire de la municipalité sur l'habitat (notamment à travers une OPAH engagée entre 1989 et 1992), conduisent aujourd'hui à faire du **quartier de Wazemmes un secteur porteur** dans la géographie de la promotion immobilière logement sur l'agglomération lilloise.

- A l'inverse, à Fives, la stabilité, voire le déclin du quartier, semble au contraire devoir perdurer après la mise en service du métro, avec des clivages qui s'accroissent entre la rue P. LEGRAND, constituant l'axe du métro et retrouvant après l'ouverture du métro la situation antérieure, et le reste du secteur (rues adjacentes) dont la situation s'aggrave.

Ce pessimisme quant aux potentialités d'évolution du quartier se traduit par des stratégies passives des différents acteurs (commerçants, agents immobiliers,...), aucune stratégie générale n'apparaissant clairement, pas plus que de stratégie par rapport au métro. L'arrivée du métro ne semble pas pouvoir contrebalancer l'inertie du quartier réfugié derrière une lente évolution de sa fonction résidentielle.

En 1994, **Fives demeure un quartier peu porteur et, malgré l'arrivée du métro, les acteurs économiques locaux n'ont pas changé d'opinion - négative - à l'égard de ce quartier**. L'une des explications avancées¹⁹ par les promoteurs immobiliers tient au fait que, pour redynamiser le secteur, ce quartier devrait bénéficier d'investissements publics beaucoup plus massifs pour attirer des opérations nouvelles et modifier une image encore très négative. Or, selon eux, Fives n'a pas fait l'objet d'investissements publics importants complémentaires à l'arrivée du métro.

- A travers la comparaison des évolutions connues par ces deux quartiers, il apparaît que, **si l'influence du métro existe dans les quartiers en difficulté, elle ne semble positive, en terme de requalification urbaine, que lorsque d'autres conditions sont rassemblées** :
 - investissements publics complémentaires importants (politiques d'aides à la réhabilitation de l'habitat, réaménagement des espaces publics,...),
 - autres facteurs positifs (proximité d'espaces verts, existence de commerces,...),
 - intégration de l'arrivée du métro dans un projet d'aménagement plus global du quartier, à travers sa prise en compte et sa valorisation dans les documents d'urbanisme pour le choix de la localisation de grands équipements générateurs de déplacements.

¹⁹ Cf. « Impact du métro dans le domaine de l'urbanisme - synthèse des entretiens effectués auprès des acteurs économiques » - CUDL - Agence d'urbanisme de Lille - 1995

II ANALYSES PAR AGGLOMERATION

2.1 LES SITES PROPRES TRAMWAY

2.1.1 NANTES

- **Caractéristiques générales du projet :**

Mode :	TRAMWAY
Communes concernées :	Nantes, Rezé, Orvault
Longueur totale :	12,6 km (ligne 1) & 14,2 km (ligne 2)
Nombre de stations :	24 (ligne 1) & 30 ligne (2)
Mise en service :	1985 / 1989 (ligne 1) & 1992 / 1994 (ligne 2)

- **Le contexte :**

La réalisation de la première ligne de tramway s'inscrit dans un contexte général difficile, avec des enjeux importants en terme de déplacements, visant à enrayer la chute des déplacements en transports collectifs au profit de la voiture particulière : contexte négatif, dû au souvenir de l'ancien tramway jugé « ringard, désuet et dangereux », et à la fois contexte novateur et expérimental de l'insertion d'un tramway moderne, adapté à une agglomération de 500 000 habitants.

Lors de la réalisation de la ligne 2, le tramway n'est plus seulement perçu comme un outil d'amélioration des déplacements, mais également comme un outil d'aménagement urbain, s'intégrant dans le cadre du Plan de déplacements élaboré par le District de l'agglomération nantaise et visant les objectifs suivants :

- * détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération, avec la réalisation d'un périphérique autoroutier.
- * favoriser les reports modaux de la voiture vers les autres modes de déplacement.
- * permettre un développement plus harmonieux de l'agglomération, notamment à travers l'amélioration du cadre de vie et la diminution de la pollution atmosphérique.
- * faire en sorte que les actions retenues soient comprises et acceptées par l'usager, grâce à une meilleure lecture de la ville.

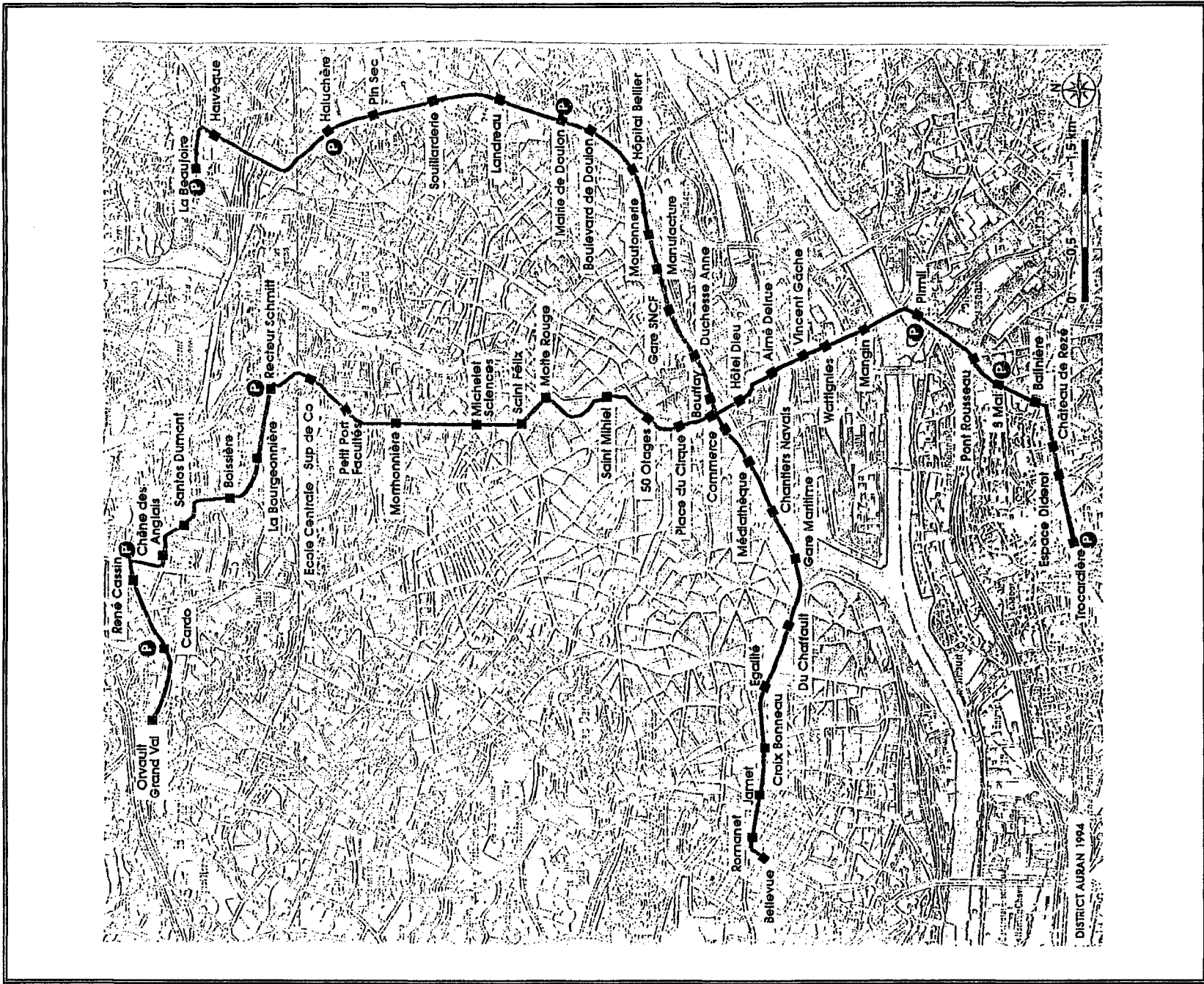
Une partie importante de la mise en oeuvre du plan concerne l'amélioration du service offert par le réseau de transport urbain : bus et tramway.

- **Les objectifs relatifs à l'urbanisme et au cadre de vie :**

La politique de déplacements mise en oeuvre doit permettre une meilleure maîtrise de l'urbanisme, notamment dans les centres urbains où la modération du trafic VP apparaît comme un préalable au maintien des fonctions sociales, culturelles et commerciales des centres-villes : l'espace public doit alors être redistribué au bénéfice des piétons, deux - roues et utilisateurs des transports collectifs.

Le tramway doit également jouer un rôle non négligeable dans l'évolution d'opérations d'urbanisme prévues en périphérie : Z.A.C. d'activités commerciales et pavillonnaires à Orvault, desserte du pôle universitaire au Nord de l'agglomération.

CARTE DU RESEAU TRAMWAY NANTAIS



Enfin, pour certains quartiers, le tramway doit être un facteur dynamique pour le logement, le renforcement de leur identité et de leur image ou leur désenclavement : contribution au maintien d'une population résidente ayant des CSP variées dans les quartiers, meilleur accès aux HLM et autres logements collectifs du Nord-Ouest, isolés de la ville par les coupures urbaines que représentent les axes routiers lourds.

- **Méthode d'observation retenue :**

Dans le cadre de la mise en oeuvre sur une agglomération pilote - Nantes - d'une nouvelle méthodologie pour l'évaluation a posteriori des T.C.S.P. en province, sous l'impulsion de la DTT²⁰, le programme d'études engagé sur Nantes cherche avant tout à **comprendre les évolutions de comportement liées aux T.C.S.P.**, à travers une meilleure identification des objectifs, des intérêts et des préoccupations des différents acteurs concernés.

La démarche retenue tient compte du fait qu'un **projet T.C.S.P. s'inscrit lui-même dans un ensemble de mesures d'accompagnement** : son évaluation n'existe pas dans l'absolu mais au contraire dans un processus dynamique où acteurs publics et privés jouent un rôle important d'accompagnement entraînant ou renforçant certaines catégories d'impacts.

Dans le domaine de l'urbanisme, l'étude de suivi porte sur les thèmes suivants : évolution de l'utilisation de l'espace urbain dans le corridor tramway, effets socio-économiques du tramway (population, habitat, ménages, foncier et immobilier, activités économiques, lycéens et étudiants) à travers des indicateurs et des entretiens auprès des professionnels et des habitants.

La méthode retenue consiste à renseigner des indicateurs socio-économiques sur différents périmètres (agglomération, communes traversées, bandes tramway - 400 mètres de part et d'autre de la ligne) et à effectuer des entretiens auprès des acteurs intervenant dans les différents périmètres de l'étude.

- **Les indicateurs proposés :**

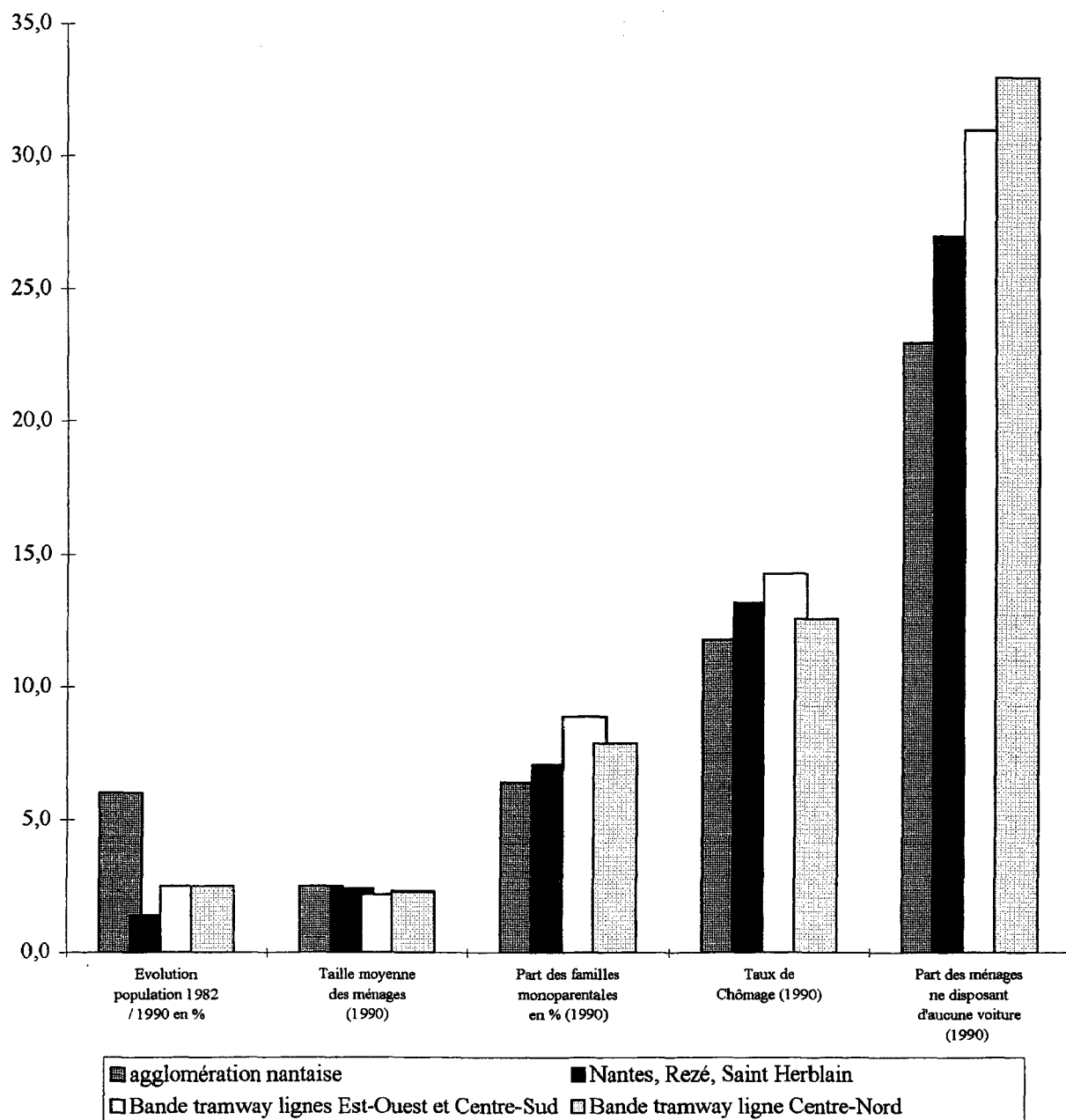
UTILISATION DE L'ESPACE URBAIN DANS LE CORRIDOR TRAMWAY :

- * recensement de toutes les opérations réalisées depuis la déclaration d'utilité publique de la ligne concernée jusqu'au 1er janvier 1994 dans le corridor tramway, en distinguant :
 - les opérations directement liées au tramway,
 - les constructions adjacentes ou s'inscrivant dans le champ visuel de cet espace,
 - les opérations d'urbanisme et de restructuration urbaine adjacentes au corridor ou traversées par celui-ci.
- * analyse des opérations réalisées dans le corridor tramway et évaluation de l'évolution entraînée par l'implantation de l'équipement en termes descriptifs, quantitatifs et qualitatifs (reportage photos).

²⁰

Cf. « Evaluation a posteriori des T.C.S.P. en France - Proposition pour un cadre d'analyse - Application au cas de l'agglomération nantaise » - SOFRETU - 1992

Quelques données sociodémographiques
Comparaison entre les bandes d'influence tramway
et le reste de l'agglomération nantaise



LIGNE 1 : MISE EN SERVICE EN 1985 - PROLONGEE EN 1989

LIGNE 2 : MISE EN SERVICE EN 1992 - PROLONGEE EN 1994

SOURCE :

Agglomération nantaise - Evaluation tramway 1995 - Approche des effets socio-économiques du réseau tramway - 1. Indicateurs

FONCTION RESIDENTIELLE :

Analyse des données socio-démographiques issues des RGP INSEE 1982 et 1990 et relatives :

- * à la population : taux de croissance, densité résidentielle, part de la population âgée de 15 à 19 ans, part des ouvriers non qualifiés dans la population active, taux de chômage,
- * au parc de logements : évolution du nombre de résidences principales, taux de vacance, nombre de logements locatifs sociaux, part des logements locatifs sociaux dans les résidences principales, taux annuel de rotation dans le parc locatif social,
- * aux ménages : taille moyenne, part des familles monoparentales, mobilité résidentielle²¹, part des ménages ne disposant d'aucune voiture.

IMPACT IMMOBILIER ET FONCIER :

- * nombre de logements neufs mis en chantier (source : fichier des permis de construire autorisés - DRE),
- * mutations de terrains à bâtir et des terrains bâtis de maisons individuelles mis en vente (source : fichiers DIA des communes) : nombre et surfaces en m² des terrains correspondants.

ACTIVITES ECONOMIQUES :

- * construction de bureaux (source : fichier des permis de construire autorisés - DRE) : surfaces en m²,
- * commerces : nombre de commerces, nombre de commerces de moins de 400 m², surfaces totales de ventes, surfaces de vente des commerces de moins de 400 m² (source : données Chambre de Commerce et d'Industrie),
- * construction de locaux commerciaux (source : fichier des permis de construire autorisés - DRE).

FORMATION :

- * évolution des effectifs des lycées de l'agglomération,
- * déplacements domicile - lycée : origine géographique des lycéens scolarisés dans l'agglomération nantaise (lycéens résidant à l'extérieur de l'agglomération, lycéens résidant dans les communes de l'agglomération, hors Nantes, Rezé et Saint Herblain),
- * évolution des effectifs étudiants (hors classes post - bac des lycées).

• Les résultats obtenus :

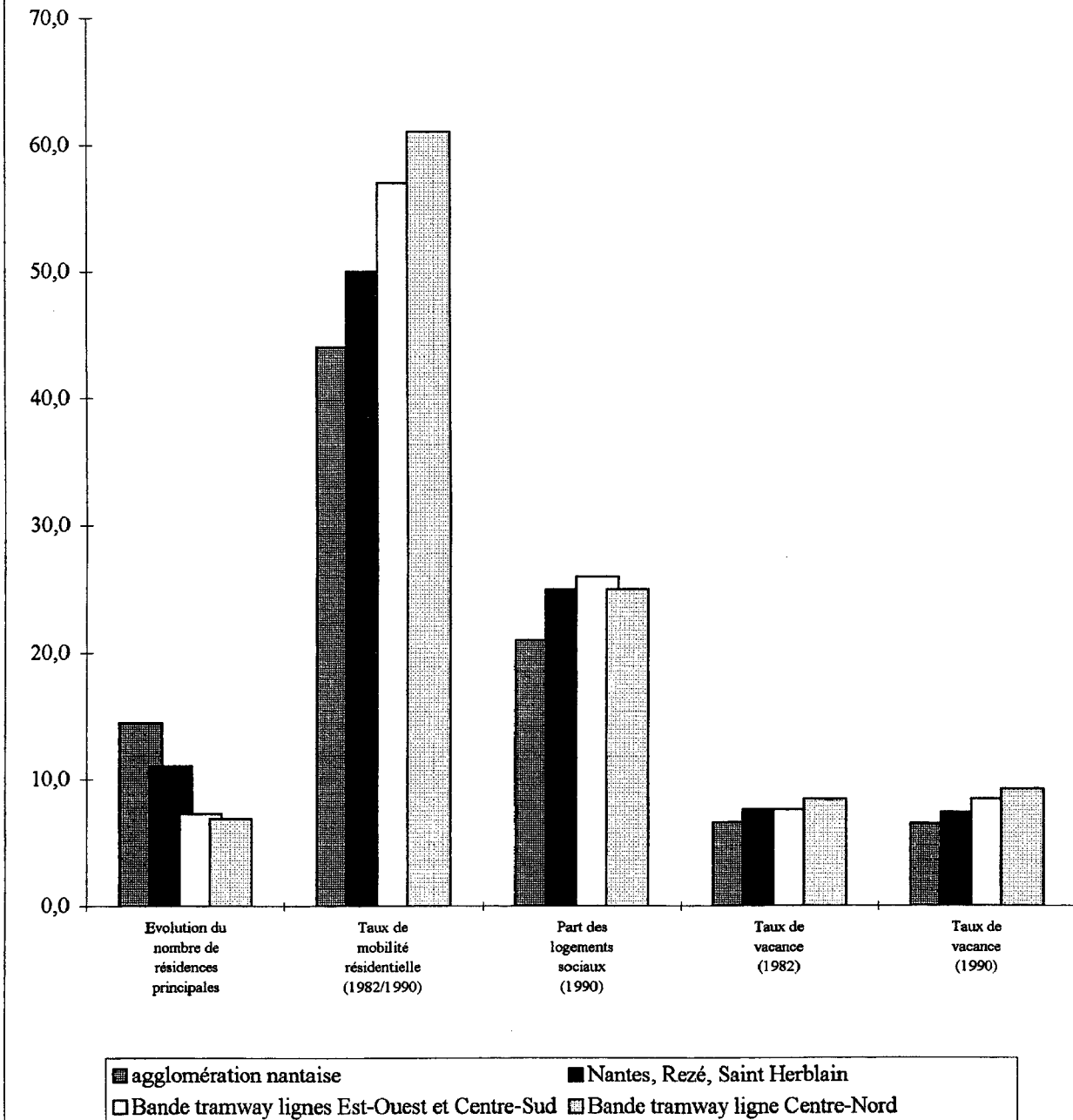
Un premier observatoire mis en place en 1980 / 1982 et arrêté en 1987 avait permis d'obtenir les premiers résultats relatifs au secteur traversé par la ligne 1 du tramway.

Ainsi, il apparaissait que **le passage de la première ligne de tramway avait sans doute contribué à redynamiser des quartiers en perte de vitesse à l'Est de l'agglomération** (diminution de la vacance dans le parc HLM, augmentation du nombre de permis de construire), tout en s'accompagnant d'opérations de réhabilitation (équipements publics tels que bibliothèque, maison des associations, crèche,...).

²¹

Définition : part des logements dont les occupants ont emménagé entre 1982 et 1990 dans les résidences principales existantes en 1982.

Quelques chiffres sur l'évolution de l'habitat dans l'agglomération nantaise (exprimés en %)



LIGNE 1 : MISE EN SERVICE EN 1985 - PROLONGEE EN 1989

LIGNE 2 : MISE EN SERVICE EN 1992 - PROLONGEE EN 1994

SOURCE :

Agglomération nantaise - Evaluation tramway 1995 - Approche des effets socio-économiques du réseau tramway - 1. Indicateurs

Quant à l'évaluation des effets du tramway conduite en 1995 (effets socio-économiques et évolution de l'utilisation de l'espace urbain), il convient de noter les **opérations importantes d'aménagement conduites autour du corridor tramway** (lignes 1 et 2 du tramway) : au total 136 opérations, dont :

- * **38 opérations directement liées à l'insertion de la plate-forme tramway** : réaménagement du cours des 50 otages avec réduction du nombre de voies de circulation de 8 à 4 et offre d'un vaste espace piétons, traitement de qualité des quais le long de l'Erdre afin de rétablir un vaste complexe de promenades urbaines, aménagements à dominante piétonnière visant à relancer l'activité commerciale en centre-ville autour de lieux privilégiés pour les piétons, réaménagement de places, traitements paysagers spécifiques (stade de la Beaujoire, Château des Ducs de Bretagne,...), ...
- * **85 opérations de construction et de réhabilitation lourde, réalisées ou en cours** : 430 532 m² de SHON, répartis en 27 % de logements, 18 % d'équipements d'enseignement supérieur et recherche (dont logements étudiants), 8 % d'équipements de santé, 10 % d'activités de commerces et bureaux et 37 % d'autres équipements.
- * **13 opérations et projets d'urbanisme** : DSQ Bellevue Nantes Saint Herblain, Z.A.C., opération sur les quartiers Nord de l'agglomération (densément peuplés et objet d'un DSQ) où l'arrivée du tramway s'est accompagnée d'un **retraitement des espaces publics**, de la **réalisation d'équipements publics** (médiathèque, centre médico-social,...) et de **regroupement de commerces existants** autour de cellules commerciales.

D'une manière générale, **l'intégration des deux lignes de tramway a nécessité la recomposition de l'espace urbain** dans lequel venait s'insérer le tramway, se traduisant notamment par le partage de la voirie et l'aménagement d'espaces publics à dominante piétonnière. Cela permet entre autres de « retrouver des logiques anciennes, de faire réapparaître la structure urbaine, de renforcer la cohérence et la lisibilité des espaces parcourus déjà obtenus par l'équipement même »²².

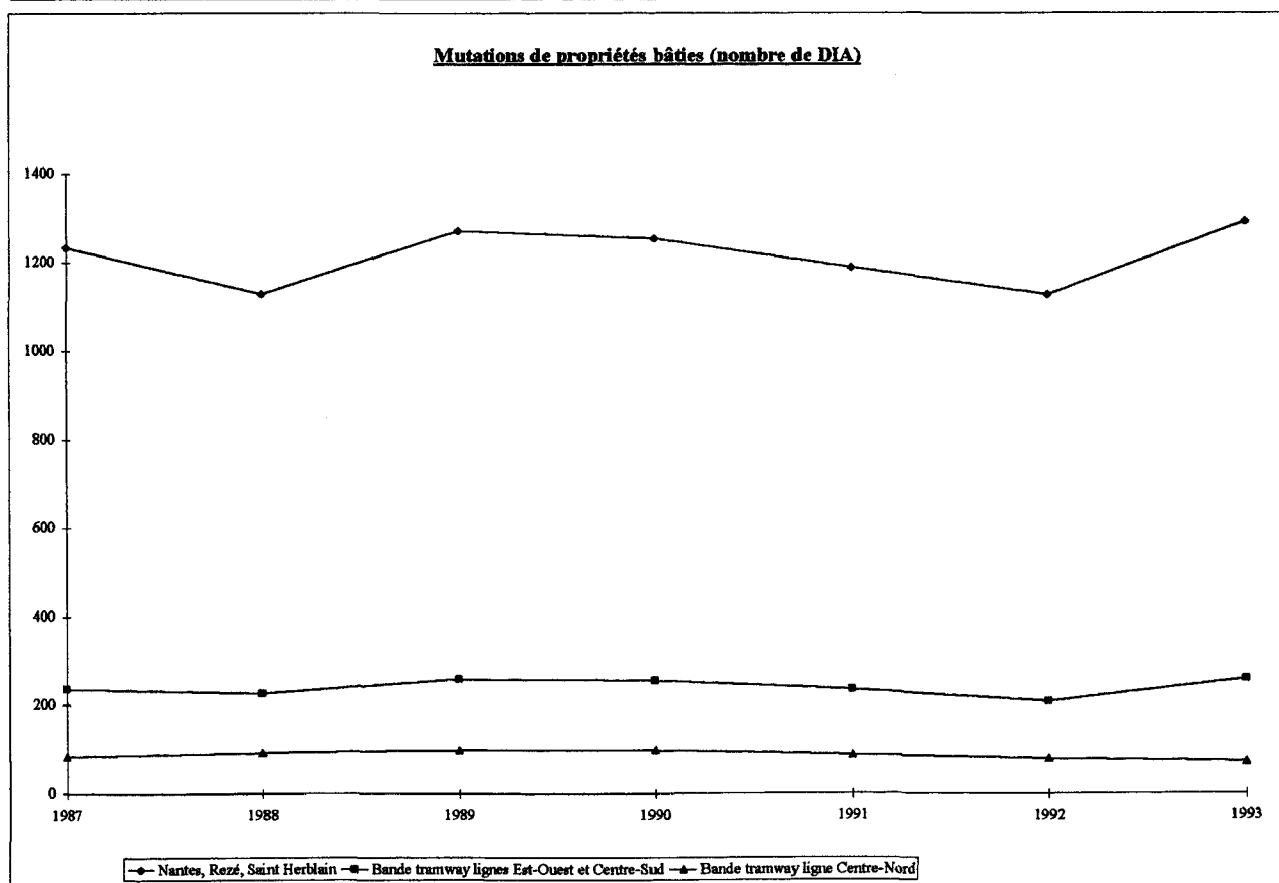
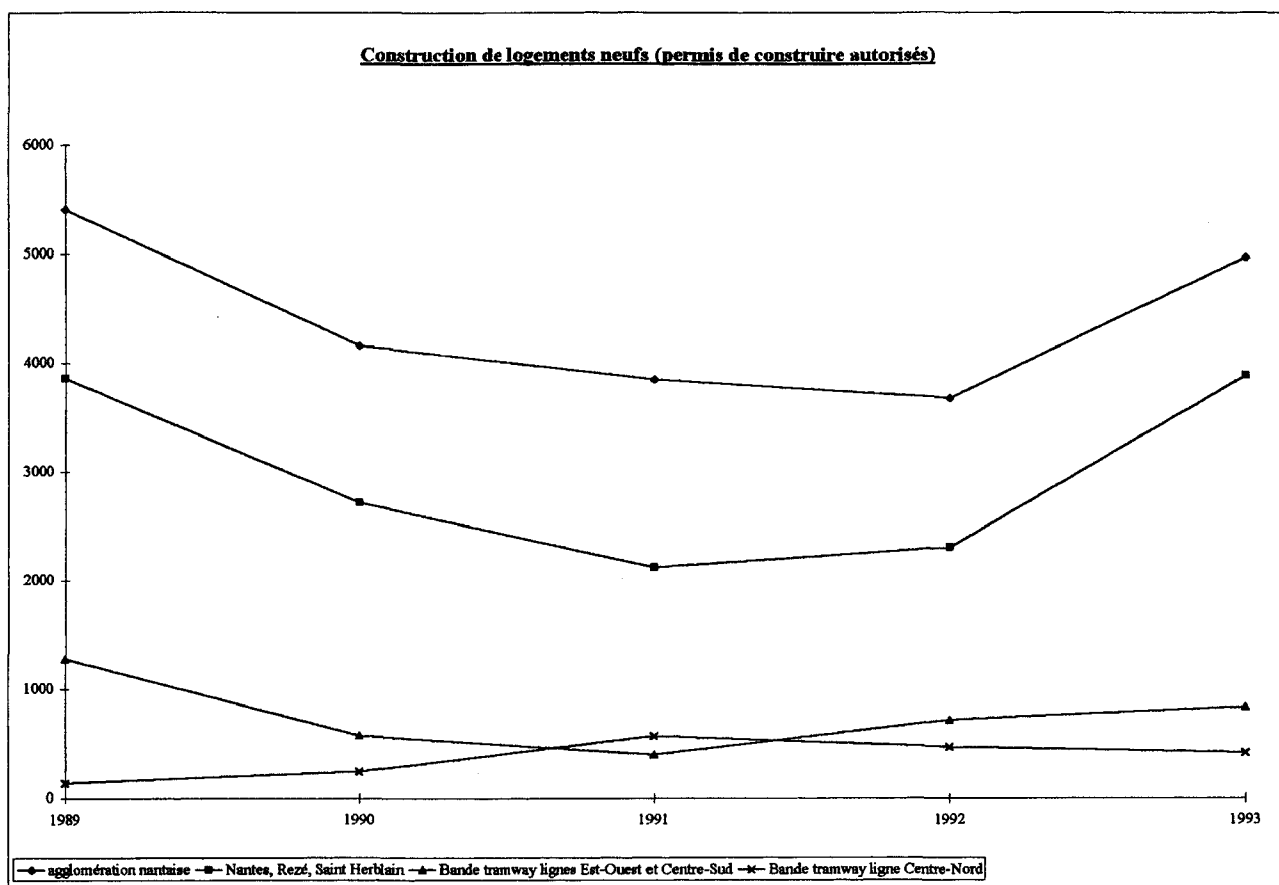
Il apparaît ainsi que **la réalisation du tramway a permis de déclencher ou d'accélérer des opérations d'urbanisme** visant à requalifier certains quartiers, à recréer des pôles urbains d'attraction à proximité de la ligne (diverses Z.A.C.), à structurer le projet de technopole autour de quatre pôles desservis par les deux lignes de tramway.

Concernant la nature des constructions réalisées le long des lignes de tramway, on constate :

- pour la première ligne : une prédominance des équipements administratifs, de services, culturels, de sports et loisirs (1/3 des opérations et 55 % de la SHON) et la forte présence de logements (1/2 des opérations et 37 % de la SHON).
- pour la deuxième ligne : un plus grand équilibre des opérations avec une prédominance de l'enseignement supérieur (31 % de la SHON).

Les programmes de construction le long des lignes de tramway laissent ainsi apparaître une forte dominante d'équipements publics et d'enseignement supérieur : ceux-ci contribuent à renforcer le caractère structurant des corridors tramway et, par l'effort consenti par la puissance publique, à entraîner l'investissement privé.

MARCHE IMMOBILIER ET FONCIER DE L'AGGLOMERATION NANTAISE



LIGNE 1 : MISE EN SERVICE EN 1985 - PROLONGEE EN 1989

LIGNE 2 : MISE EN SERVICE EN 1992 - PROLONGEE EN 1994

SOURCE :

Agglomération nantaise - Evaluation tramway 1995 - Approche des effets socio-économiques du réseau tramway - 1. Indicateurs

Concernant les indicateurs socio-économiques observés dans la bande tramway du réseau de Nantes, il apparaît que :

- **la population a augmenté moins rapidement dans la zone d'influence tramway (400 mètres) que dans l'ensemble de l'agglomération, même si la hausse est plus importante que dans les trois communes de référence traversées par le tramway.**
- **les ménages sont plus petits dans la zone d'influence tramway, avec un nombre de familles monoparentales qui a augmenté beaucoup plus rapidement que dans l'agglomération, et avec un tiers des ménages ne possédant pas de voiture (23 % sur l'agglomération en 1990).**
- **le parc de logements a augmenté moins rapidement le long du tramway que dans l'agglomération (+ 4,7 % pour 14,5 % entre 1982 et 1990), alors que la mobilité résidentielle des occupants des logements y est beaucoup plus importante.**
- **la construction neuve près du tramway (environ 1 000 logements par an, soit 25 % de la construction neuve sur l'agglomération) concerne essentiellement des appartements, notamment des petits logements destinés aux jeunes et aux étudiants.**
- **les quartiers d'habitat social traversés par le tramway, qui connaissaient avant sa mise en service des taux de rotation très élevés, ont souvent connu des travaux d'amélioration des logements et le taux annuel de rotation a eu tendance à baisser plus rapidement que sur l'ensemble de l'agglomération.**
- **la vacance a progressé le long du tramway. Ce phénomène apparaît significatif des quartiers en mutation, constituant une étape avant l'amélioration des logements, leur transformation, voire leur démolition.**
- **les ventes de maisons individuelles et de terrains à bâtir ont eu tendance à ralentir le long du tramway, alors qu'elles restaient stables sur l'ensemble des trois communes de référence.**

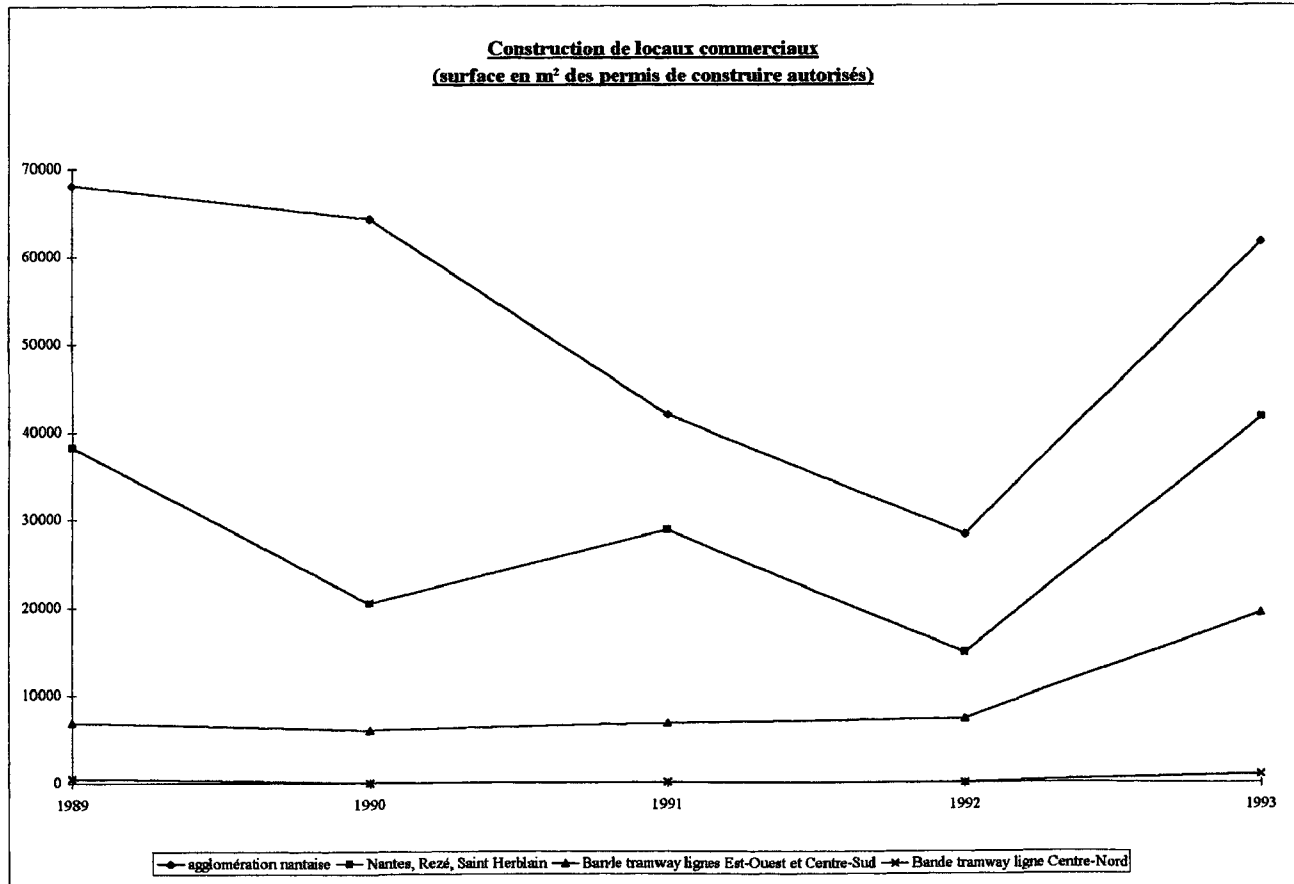
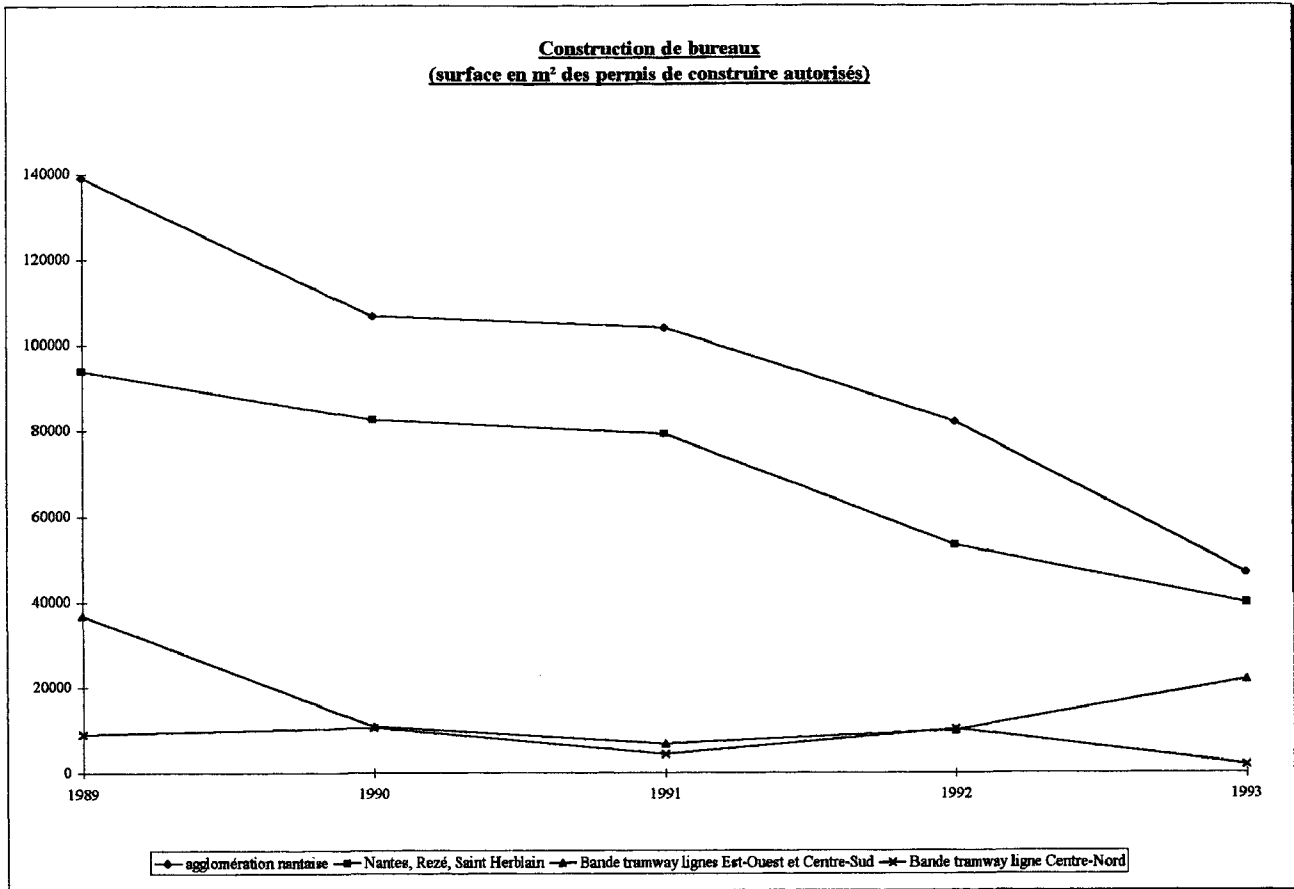
L'analyse de l'évolution des effectifs des établissements scolaires et universitaires dans l'agglomération nantaise apporte des informations intéressantes sur le rôle du tramway pour les dessertes scolaires :

- **en 1993 / 1994, 50 % des 37 453 lycéens de l'agglomération nantaise sont scolarisés dans un lycée desservi par le tramway. Cependant, alors que sur l'ensemble de l'agglomération, les effectifs ont augmenté de 23 % entre 1986 et 1994, les lycées du centre-ville ont vu plutôt leurs effectifs stagner ou décroître, parallèlement à la création ou l'extension de capacités d'accueil dans les lycées de la périphérie, si bien que la part des lycéens fréquentant un établissement situé à proximité du tramway est en baisse par rapport aux 53 % de l'année scolaire 1988 / 1989²³.**

²³

Pour 1988 / 1989, il s'agit d'établissements situés dans la bande tramway; mais pas forcément déjà desservis par le tramway, la mise en service de la ligne n° 2 ayant débuté en 1992.

CONSTRUCTION DE LOCAUX D'ACTIVITE DANS L'AGGLOMERATION NANTAISE



LIGNE 1 : MISE EN SERVICE EN 1985 - PROLONGEE EN 1989

LIGNE 2 : MISE EN SERVICE EN 1992 - PROLONGEE EN 1994

SOURCE :

Agglomération nantaise - Evaluation tramway 1995 - Approche des effets socio-économiques du réseau tramway - 1. Indicateurs

- **en 1993 / 1993, 86 % des 35 744 étudiants de l'agglomération nantaise sont inscrits dans des établissements desservis par le tramway (dont 70 %, soit 25 000 étudiants, par la seule ligne Centre - Nord).**

A la différence de ce qui est observé pour les lycées, l'évolution de la part des établissements situés à proximité d'une ligne de tramway a suivi la croissance des effectifs dans l'enseignement supérieur (+ 54 % entre 1985 et 1993), puisque durant l'année universitaire 1988 / 1989, 86 % des étudiants étaient déjà inscrits dans des établissements desservis par le tramway. **Ce résultat s'explique notamment par la politique d'implantation d'établissements le long de la ligne de tramway Centre - Nord.**

Quant à l'impact du tramway sur l'économie locale, celui-ci ne peut pas être isolé du contexte économique global ni des changements de l'usage de la ville ou de l'évolution de l'appareil commercial du centre-ville (avec le développement de grands centres commerciaux périphériques) :

- **le secteur tertiaire des services a utilisé le tramway comme vecteur de développement** : un quart des bureaux neufs construits depuis 1985 sont localisés dans la zone d'influence du tramway.
- **les commerces sont très présents dans la zone d'influence tramway** (42 % des commerces et 36 % des surfaces de vente de l'agglomération). Toutefois, leur développement n'y a concerné que 13 % des nouvelles surfaces de vente autorisées dans l'agglomération. Ainsi, des mutations commerciales sont en cours, en partie liées aux travaux du tramway, mais également à la conjoncture économique et aux changements de comportements des consommateurs.

2.1.2 GRENOBLE

- **Caractéristiques générales du projet :**

Mode :	TRAMWAY
Communes concernées :	Grenoble, Fontaine, La Tronche, Saint Martin d'Herès (campus universitaire)
Longueur totale :	9,7 km (ligne 1) & 5,9 km (ligne 2)
Nombre de stations :	22 (ligne 1) & 14 (ligne 2)
Mise en service :	1987 (ligne 1) & 1990 (ligne 2)

- **Le contexte :**

Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique globale des déplacements menée par le SIEPARG (Syndicat Intercommunal d'Agglomération), visant les objectifs suivants :

- * maîtriser la circulation automobile dans l'agglomération, alors que le trafic VP pour accéder au centre-ville atteint un niveau tel qu'il ne peut augmenter sans entraîner une importante dégradation des conditions de circulation.
- * assurer les conditions d'une réelle priorité aux TC dans les zones denses du centre.
- * assurer une bonne qualité de déplacements aux autres modes : deux-roues et piétons.
- * améliorer la mobilité des personnes non motorisées ou à mobilité réduite (plancher surbaissé pour le tramway).

Une partie importante de la mise en oeuvre du plan de déplacements de l'agglomération concerne le développement du tramway.

- **Les objectifs relatifs à l'urbanisme et au cadre de vie :**

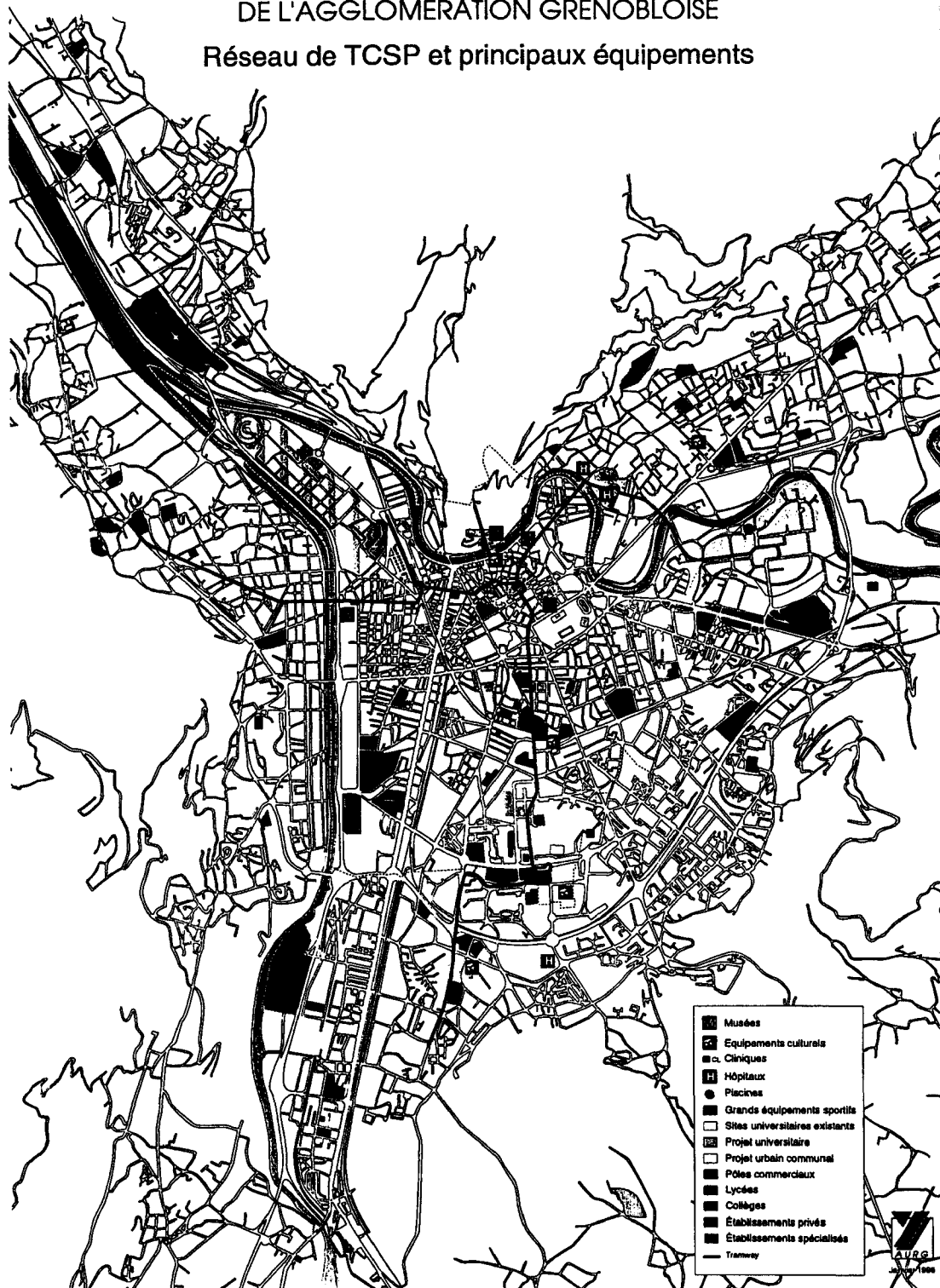
La politique de déplacements mise en oeuvre doit constituer le point de départ d'une restructuration globale de certains quartiers, visant à renforcer leur rôle et leur image dans les communes traversées :

- renforcement et revitalisation de l'attractivité commerciale du centre ancien grâce à une circulation piétonne facilitée,
- opportunité de réaménagements d'espaces publics.

Le tramway doit contribuer également à une amélioration importante des conditions de vie dans le centre - ville de Grenoble, en diminuant sensiblement le niveau de bruit et la pollution atmosphérique (suppression de nombreux passages de bus).

CARTE DU RESEAU TRAMWAY GRENOBLOIS

COMMUNAUTE DE COMMUNES
DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE
Réseau de TCSP et principaux équipements



- **Méthode d'observation retenue :**

L'observatoire des effets du métro s'est intéressé à trois grands thèmes d'étude : **le foncier, le logement et les activités économiques**. Les indicateurs retenus ont fait l'objet d'une analyse comparative entre la zone d'influence du métro (bande de 400 mètres autour de la ligne de tramway) et l'ensemble des autres quartiers de la commune ou de l'agglomération suivant le cas.

- **Les indicateurs retenus :**

FONCIER :

- * surfaces de terrains à bâtir vendues en m² et prix moyen au m² (Services Fiscaux du Département et DGI)

LOGEMENT :

- * nombre de logements mis en chantier (permis de construire - fichier SICLONE DRE)
- * nombre de mutations (logements anciens) et prix moyen en francs par m² (fichiers Services Fiscaux du Département et DGI)
- * évolution des loyers (observatoire exploitant le registre de la taxe additionnelle au droit de bail de la DGI et des Services Fiscaux du Département)

ACTIVITES ECONOMIQUES :

- * création d'établissements nouveaux dans le secteur privé (fichier SIRENE)
- * surfaces transférées de logements en bureaux en m² (mairies - fichiers P.C.)
- * nombre de mutations de commerces par type d'activités (registre du Commerce)

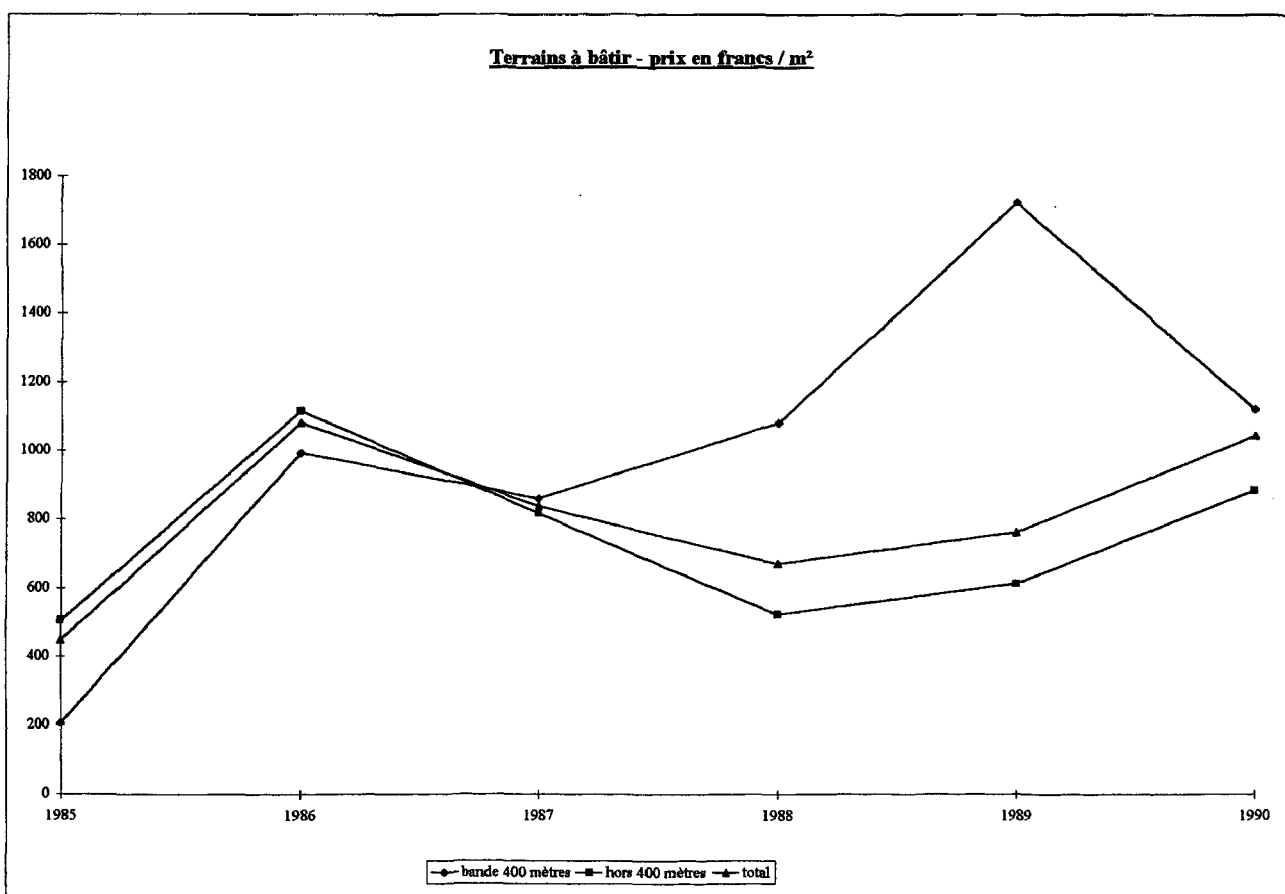
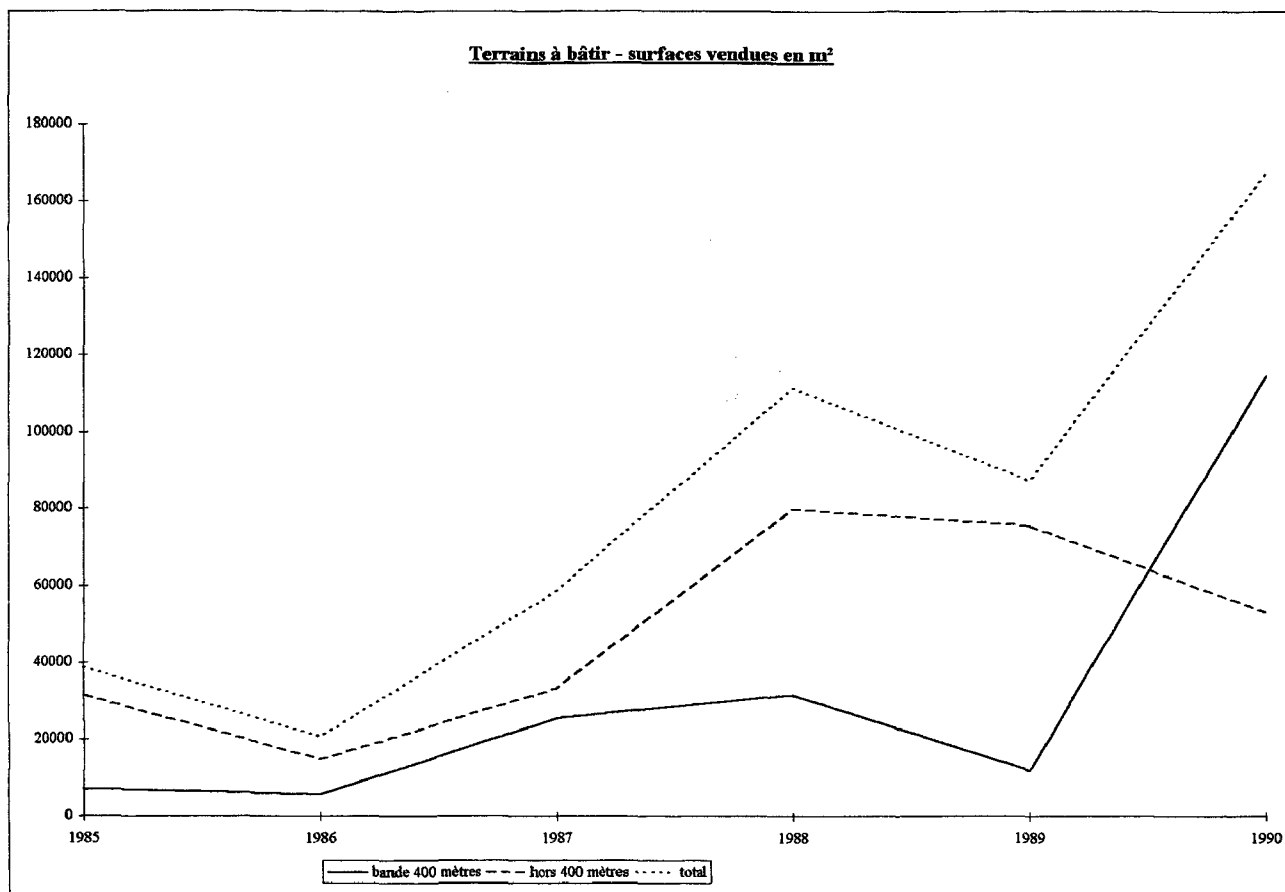
- **Les résultats obtenus (analyse sur les années 1987 - 1990) :**

La croissance des volumes de terrain à bâtir vendus dans l'agglomération, de même que la hausse des prix au m² de ces terrains, a été très forte, en particulier à proximité du tramway.

Toutefois, **l'effet propre au tramway ne peut pas être dissocié d'autres facteurs** tels que : l'offre foncière initiale, les aspects qualitatifs ou les changements de COS intervenus en même temps que l'ouverture du tramway, notamment à Grenoble (débloquent alors des possibilités de construire). De plus, **les effets semblent s'amortir rapidement** (au bout de 3 ans, éventail de prix revenu à la situation initiale sur Grenoble).

Concernant les **marchés du logement**, ils sont marqués par une grande diversité de situations le long du tracé, et **le tramway ne semble pas constituer un facteur d'homogénéisation des niveaux de prix** (constat fait pour les mutations de logements d'occasion; quant à la construction neuve, l'analyse portant uniquement sur trois ans ne permet pas d'en tirer des enseignements).

MARCHE IMMOBILIER ET FONCIER DE LA VILLE DE GRENOBLE



LIGNE 1 : MISE EN SERVICE EN 1987

LIGNE 2 : MISE EN SERVICE EN 1990

SOURCE :

Observatoire des effets du tramway - Grenoble, Agence d'urbanisme de la région grenobloise, 1992

Pour l'évolution des loyers, la modification de la législation (Loi Méhaignerie) semble déterminante, avec un impact modulé selon les quartiers par la structure et l'ancienneté du parc, alors que les propriétaires ne semblent pas tirer argument de la proximité du tramway.

Quant à l'analyse portant sur les **activités commerciales**, elle semble principalement indiquer un **deserrement des activités en dehors de la zone des 400 mètres**, compensé en partie par l'arrivée d'activités tertiaires en centre - ville.

2.1.3 SAINT DENIS - BOBIGNY

- **Caractéristiques générales du projet :**

Mode :	TRAMWAY
Communes concernées :	Bobigny, La Courneuve, Drancy et Saint-Denis
Longueur totale :	9 km
Nombre de stations :	21, dont 4 en correspondance avec le métro ou le RER
Mise en service :	1992

- **Le contexte :**

Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la Région Ile de France (1976) avait développé l'idée de liaisons de rocade de banlieue à banlieue entre pôles de développement urbain - pôles « restructurateurs ». En 1980, l'IAURIF avait élaboré un schéma directeur des sites propres de surface (200 kilomètres au total) à réaliser dans ce cadre à l'intérieur de la « petite couronne » parisienne.

Dès 1981, l'étude relative au tronçon Saint Denis - Bobigny est lancée par la RATP et la DDE 93, fortement appuyée par le Conseil Général de Seine Saint Denis qui y voit un élément fédérateur de l'image du département et une opportunité de restructuration urbaine dans un secteur fortement touché par la désindustrialisation.

- **Les objectifs relatifs à l'urbanisme et au cadre de vie :**

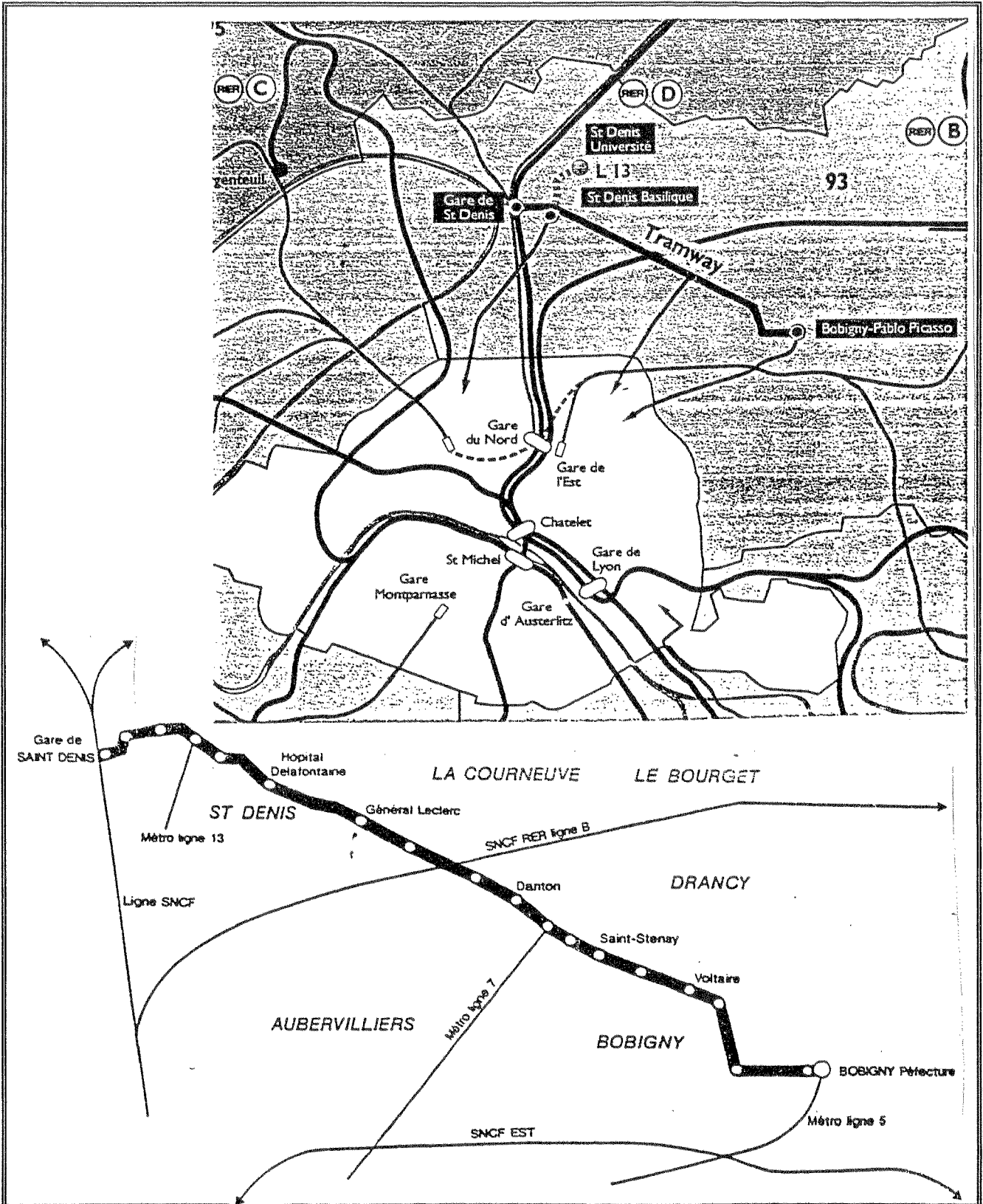
Le tramway apparaît comme un instrument moteur pour assurer la transformation du tissu urbain dégradé environnant, portant les séquelles de la crise de désindustrialisation du secteur et des opérations d'urbanisme des années 60 : il permet d'accélérer les opérations de restructuration urbaine en cours, en nécessitant des expropriations dans des zones d'habitat discontinu et de qualité médiocre et offrant ainsi des opportunités foncières aux collectivités pour la réalisation d'immeubles collectifs par exemple.

Par ailleurs, le tramway permet de repenser l'organisation de la voirie dans les centres urbains au profit des autres modes que la voiture : il améliore les circulations des piétons et la qualité des espaces publics (mobilier urbain, plantations, éclairage,...).

- **Méthode d'observation retenue :**

Les études de suivi du tramway Saint Denis - Bobigny portent sur plusieurs thèmes : impacts sur le tissu urbain, phénomènes de polarisation et activités commerciales, évolution des représentations mentales de l'espace urbain.

CARTE DU RESEAU TRAMWAY SAINT DENIS - BOBIGNY



La démarche suivie a consisté, à partir d'une analyse système / réseaux, à **étudier les différentes modifications urbaines intervenues aux abords de la ligne** par rapport à celles du reste de la commune, **en lien avec les tendances préexistantes** (dynamisme des acteurs locaux, projets en gestation,...) **et les potentialités de mutation** (disponibilité des terrains, structures socio-démographiques,...).

L'un des objectifs du suivi apparaît alors comme l'opportunité d'ajuster les stratégies des différents acteurs locaux aux réactions des usagers et des riverains, en fonction des modalités d'appropriation du tramway par les acteurs économiques.

- **Les indicateurs retenus :**

IMPACT URBAIN :

- * décisions d'urbanisme en relation avec le projet de tramway : étude des expropriations, modifications des POS, grands projets urbains,
- * mutations de la voirie et des espaces publics dus à l'implantation du tramway : entretien avec les acteurs municipaux, étude des POS, photographies aériennes,
- * marché immobilier : étude des demandes de permis de construire déposées en mairie, analyse des petites annonces immobilières dans la presse spécialisée,
- * implantation d'équipements publics (Etat, collectivités locales, autres administrations) à proximité du tramway,
- * mutations architecturales : ravalement de façades,
- * entretiens auprès des acteurs professionnels : promoteurs, agences immobilières, offices HLM.

ACTIVITES COMMERCIALES (observation sur quatre points remarquables de la ligne de tramway, pour leur contexte très différent et complémentaire) :

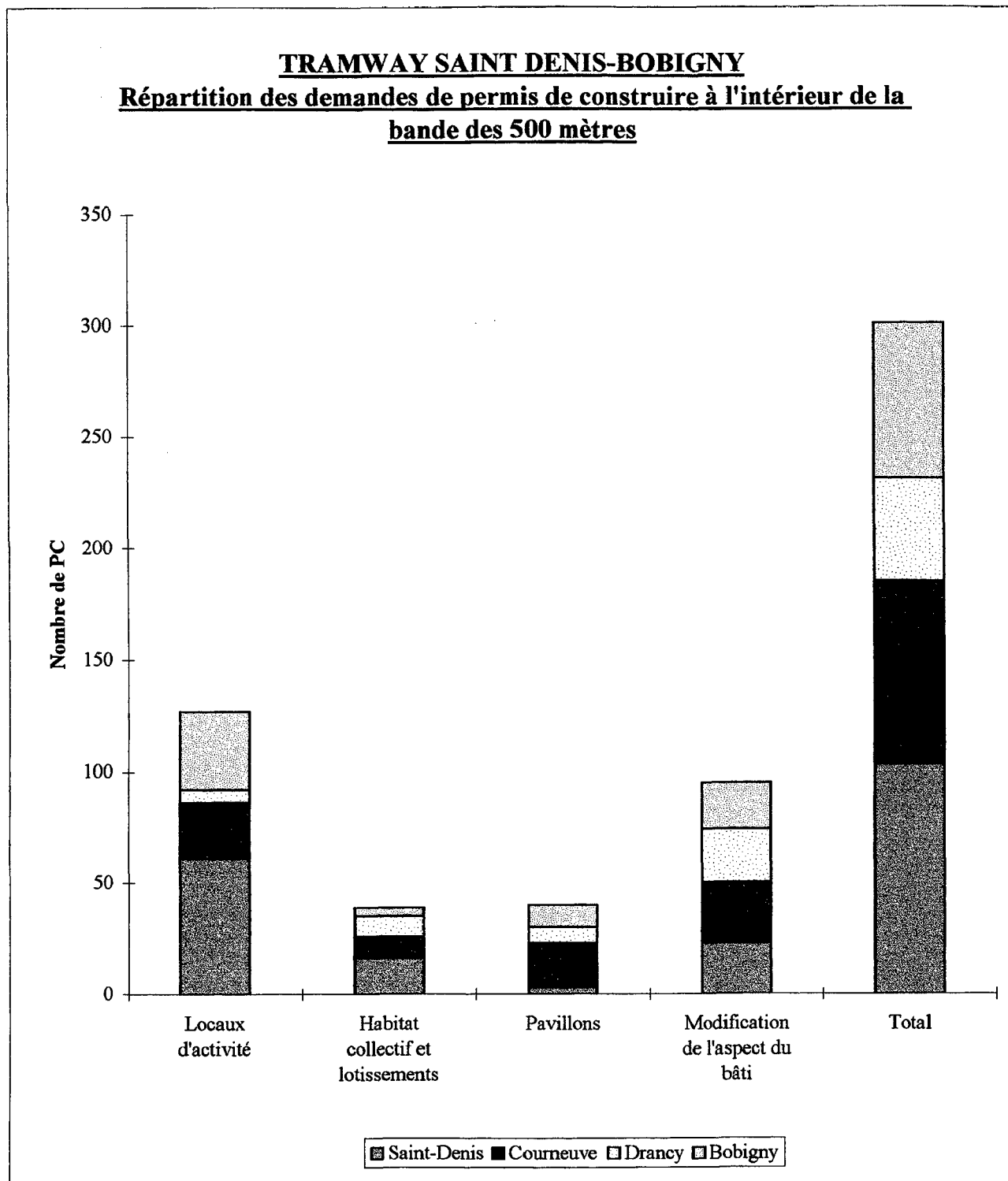
- * données descriptives quantitatives : permis de construire, prix des baux commerciaux, taux de rotation,...
- * entretiens avec les acteurs économiques (C.C.I., chambre des métiers, associations de commerçants) : adaptations à l'arrivée du tramway, modifications du volume de clientèle,...

COMPORTEMENT DES INDIVIDUS :

- * modification des cartes mentales de l'espace urbain : enquête qualitative auprès de 200 personnes (questionnaire + dessin du trajet à travers le territoire urbain).

- **Les résultats obtenus :**

Le tramway est en lui-même, de par les infrastructures installées et le réaménagement de l'espace public le long de la ligne (piétonnisation de certaines voies, mobilier urbain,...), un des éléments participant à la transformation du paysage urbain.



LIGNE 1 : MISE EN SERVICE EN 1992

SOURCE :

Le tramway Saint Denis Bobigny : impacts sur le tissu urbain (extraits mémoire DEA Transport ENPC - Paris XII), LATTIS, 1995

Toutefois, en étudiant les décisions prises par les responsables de l'aménagement urbain des communes traversées, il apparaît qu'un grand nombre de Z.A.C. et autres projets urbains sont situés dans la zone d'influence du tramway (500 mètres) mais que **jamais le tramway ne justifie à lui seul une opération**, d'autres facteurs tels que la centralité du site, la volonté de réaménager certains secteurs ou les opportunités foncières jouant un rôle déterminant.

L'analyse du marché immobilier (à travers les demandes de permis de construire entre 1991 et 1994) présente des problèmes méthodologiques qui rendent difficile toute imputation au tramway seul des évolutions constatées, d'autres facteurs entrant en jeu. Ainsi, à La Courneuve, la quasi - totalité de l'espace bâti est situé dans une bande de 800 mètres de large de part et d'autre du tramway, si bien que l'essentiel des demandes va se trouver concentré dans cette bande.

Les actions entreprises par les acteurs publics pour accompagner le tramway ne permettent pas de mettre en évidence des équipements publics générés par son arrivée, les décisions d'implantation relativement nombreuses près du tramway (IUT, collèges, locaux administratifs,...) semblant devoir être prises même en l'absence du passage du tramway. Quant aux offices HLM, ils n'engagent pas plus d'opérations de réhabilitation de leur parc à proximité du tramway qu'ailleurs.

Seuls les particuliers semblent se montrer quelque peu entreprenants vis à vis du tramway, certains essayant de l'utiliser comme argument de vente dans les petites annonces immobilières, mais les données quantitatives manquent pour estimer si les particuliers en profitent pour monter les prix lorsqu'ils sont desservis par le tramway.

Quant à l'activité commerciale, le marasme actuel dans les communes traversées empêche d'attribuer au tramway un effet bénéfique, les commerçants vendant en bordure du tramway comme ailleurs, les opérations de rénovation étant peu nombreuses et les constructions de locaux d'activité ayant surtout lieu autour de l'autoroute A 86.

Par ailleurs, les entretiens menés avec les **acteurs professionnels de l'immobilier** montrent leur **scepticisme actuel quant au rôle moteur du tramway** dans le redémarrage du marché immobilier. **Celui-ci ne semble pas provoquer de revalorisation du prix du bâti** (location et vente) et apparaît surtout comme une opportunité supplémentaire beaucoup moins incitatrice que d'autres critères (notamment proximité des grands axes routiers).

L'étude relative aux phénomènes de polarisation illustrés par les évolutions dans la localisation des activités commerciales sur quatre secteurs caractéristiques **n'a pas permis de mettre clairement en évidence des transformations sensibles de l'activité commerciale liées à l'arrivée du tramway**, des facteurs exogènes ayant beaucoup plus de poids et de conséquences sur l'environnement commercial.

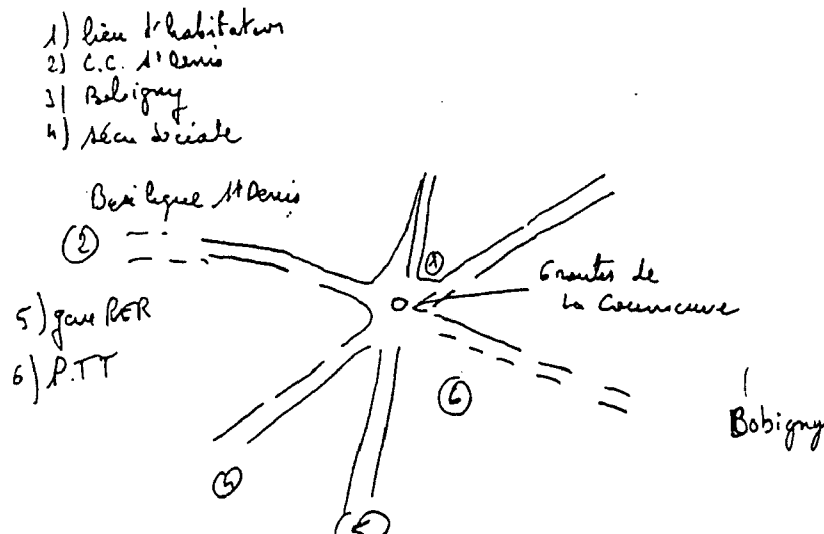
SUIVI QUALITATIF DU TRAMWAY SAINT-DENIS BOBIGNY : Quelques exemples d'évolution de cartes mentales de l'espace urbain

- **Méthode d'enquête :**

Sur un échantillon de deux cents personnes, l'enquête réalisée consiste en un questionnaire ainsi qu'une partie où il est demandé aux voyageurs de dessiner leur trajet à travers le territoire urbain (« cartes mentales »).

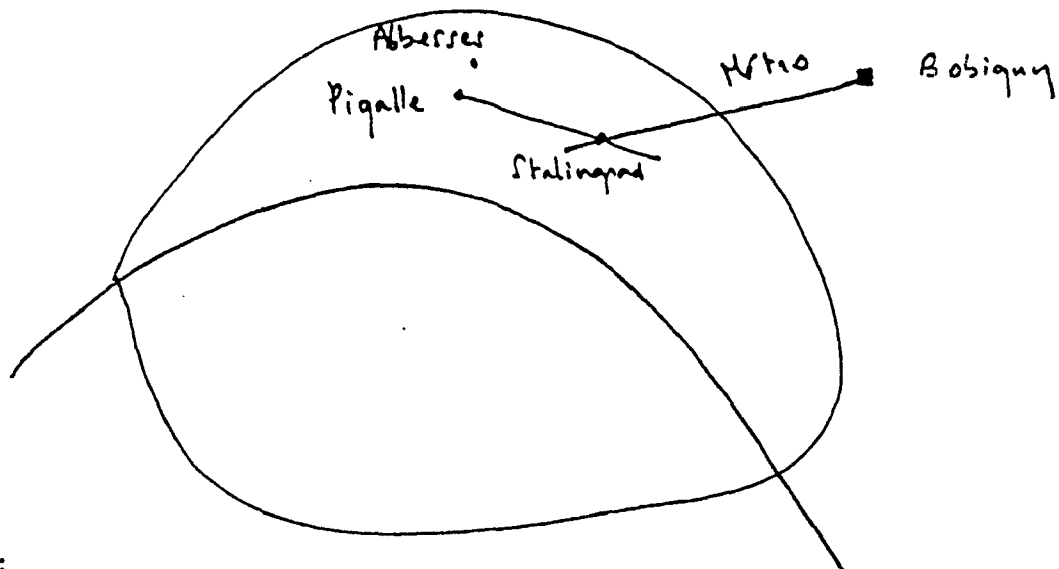
- **Deux exemples de représentations de l'espace urbain**

- 1. Dessin centripète, centré sur le lieu de résidence**



- 2. Dessin de type « microsme suffisant²⁴ », dénotant une aire d'appartenance très vaste**

crèches : rue Lepic
travail : Bobigny



Source :

Un suivi qualitatif du tramway Saint Denis - Bobigny : l'évolution des représentations mentales de l'espace urbain, LATTs - RATP Unité Prospective, 1995

²⁴

Voir VIGNAUX Georges, *Le réseau des transports parisiens : territoires et cartographies mentales*, Paris, 1987, document RATP Réseau 2000

Les phénomènes observés localement traduisent les grandes tendances d'évolution du tissu commercial à l'échelle du département (déclin des petits commerces indépendants, paupérisation d'artères principales des villes, compensée partiellement par l'arrivée de chaînes franchisées ou de solderies), **les changements différenciés suivant les quatre secteurs étudiés s'interprétant surtout en terme d'accélération et de renforcement des tendances préexistantes.**

Les entretiens menés auprès des commerçants (peu de temps après la mise en service) ont surtout fait ressortir **leur jugement négatif quant à l'impact du tramway sur leur activité**, détournant certains flux de piétons et conduisant à des travaux paralysants.

Enfin, l'étude qualitative menée sur les représentations mentales de l'espace urbain des usagers du tramway permet de faire apparaître le **rapprochement dans l'espace des deux pôles extrémités** de la ligne de tramway (Saint Denis et Bobigny), qui semble s'être opéré **au détriment d'autres points de l'espace urbain** qui semblent s'être en comparaison éloignés (cités par rapport au reste de la commune).

2.2 LES SITES PROPRES METRO

2.2.1 LYON

- **Caractéristiques générales du projet :**

Mode :	METRO
Longueur totale :	14,1 km (lignes A, B et C) & 11,5 km (ligne D)
Nombre de stations :	33 (dont 4 de correspondance)
Mise en service :	1978 (ligne A), 1978 (partiel) / 1981 (ligne B), 1978 / 1984 (ligne C), 1991 / 1992 (ligne D)

- **Le contexte :**

Dès le début des années 1960, les divers intervenants locaux reprennent à leur compte l'idée de réaliser un métro à Lyon. Si les problèmes de circulation (saturation de la voirie) et de transports sont présents, les aspects symboliques (rôle de Lyon comme « métropole » au niveau national et international) interviennent fortement dans la volonté de réaliser le métro.

Après le lancement d'un concours aussi large que possible en 1971, la solution métro est finalement retenue et conduit aux travaux puis à l'inauguration des premières lignes de métro lyonnais en 1978. Les objectifs du métro consistent alors essentiellement à mieux desservir l'urbanisation existante, en confortant la zone centrale de l'agglomération et en réalisant une première « tête de pont » périphérique à Villeurbanne.

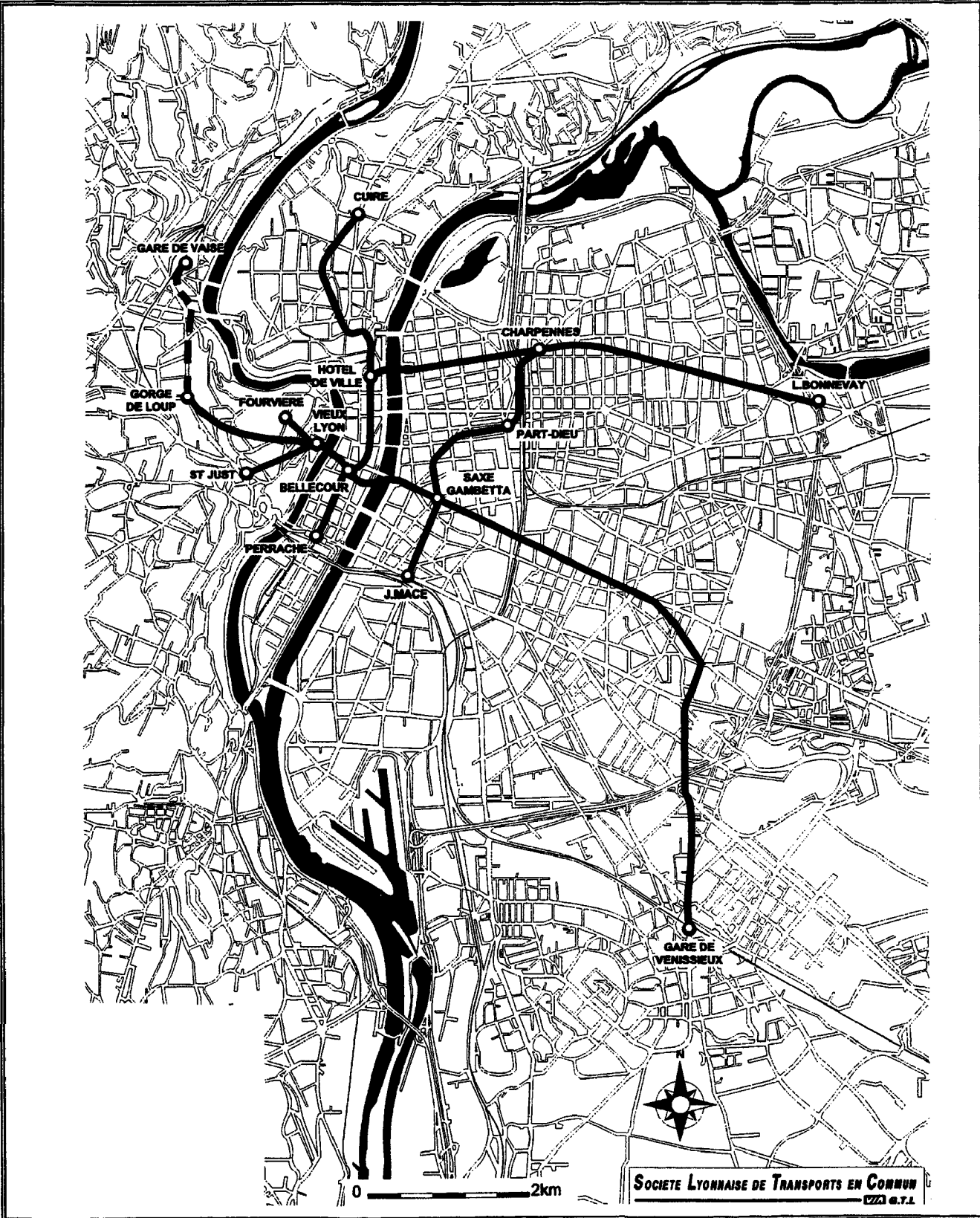
Depuis, dans le cadre de la politique de déplacements mise en oeuvre sur l'agglomération lyonnaise à la fin des années 1980, la réalisation de la ligne D du métro vise les objectifs suivants :

- * mieux maîtriser l'urbanisation, notamment en desservant mieux les zones les plus isolées et les plus défavorisées des banlieues, et en coordonnant mieux les opérations d'urbanisme avec les possibilités offertes par l'amélioration du réseau TC
- * améliorer la qualité de la vie en réhabilitant l'usage de la ville : cela passe notamment par l'attribution d'une place plus importante à d'autres usagers de l'espace public urbain (piétons, deux roues, TC) et par une réduction possible ou souhaitable de la circulation individuelle, permettant de réveiller une qualité paysagère du milieu urbain (autour des stations de métro) que l'espace dévolu à l'automobile avait pu faire oublier.
- * s'intégrer dans une politique d'économies d'énergie et de préservation de l'environnement, en réduisant les nuisances (pollution, bruit) et en améliorant la sécurité de tous les usagers de l'espace urbain, quel que soit leur mode de déplacement.

- **Les objectifs relatifs à l'urbanisme et au cadre de vie :**

Le développement du métro doit favoriser la maîtrise de l'évolution des tissus urbains mutables et parfois mal utilisés et contribuer dans la mesure du possible au développement ou à la revitalisation des fonctions urbaines, notamment en exploitant les opportunités dues à la présence du métro pour la localisation de grandes opérations d'urbanisme publiques ou privées : logements, équipements, commerces, parcs de stationnement.

CARTE DU RESEAU METRO LYONNAIS



Dans les quartiers en phase de restructuration urbaine (Z.U.P. notamment), le projet de métro doit accompagner ou conforter les actions de réhabilitation entreprises en favorisant la venue ou le maintien de certaines catégories sociales (afin d'éviter la formation de « ghettos » dans ces quartiers).

- **Méthode d'observation retenue :**

Dans le cadre de l'étude du « suivi métro » mis en oeuvre lors de la mise en service des premières lignes de métro en 1978, plusieurs analyses ont été réalisées.

Les études menées se sont notamment intéressées à **l'évolution générale de l'urbanisation**, en particulier dans les secteurs desservis par le métro, mais également **aux opportunités existantes de mutation des tissus urbains traversés et aux enjeux urbanistiques associés à l'extension du réseau métro (future ligne D)**.

Sur Villeurbanne, la démarche a consisté à **reconstituer l'état existant en 1968** (lancement des études) à partir des données disponibles (notamment, cartes au 1 / 5 000e classant le bâti immeuble par immeuble en fonction de leurs caractéristiques extérieures, précisant la structure de la propriété foncière et les densités d'utilisation du sol), puis à **enregistrer des données annuelles jusqu'en 1976 pour mieux évaluer l'ampleur des modifications de structure urbaine** survenues lors des différentes phases de réalisation du métro.

La première vague d'études a été complétée par une **enquête auprès de 1 000 ménages de l'agglomération**, visant à mesurer l'impact du métro sur les modifications de comportement dans l'usage de la ville (mobilité, choix du lieu de résidence, renforcement des fonctions centrales,...).

Une autre série d'études de suivi du métro a été entreprise à partir de 1992 pour mieux connaître l'évolution urbaine de Lyon en rapport avec la mise en service du métro. Ce travail est **essentiellement quantitatif** (évolution de certains paramètres caractéristiques du marché immobilier) et compare la situation générale de l'agglomération lyonnaise avec celle du centre, plus directement concerné par le réseau de métro.

Il est complété par une **démarche qualitative basée sur des entretiens auprès d'acteurs de l'immobilier** (15 entretiens) et destinée à analyser leurs stratégies de choix d'implantation pour leurs opérations, puis à mettre en évidence le poids du critère « métro » dans la prise de décision.

- **Les indicateurs retenus :**

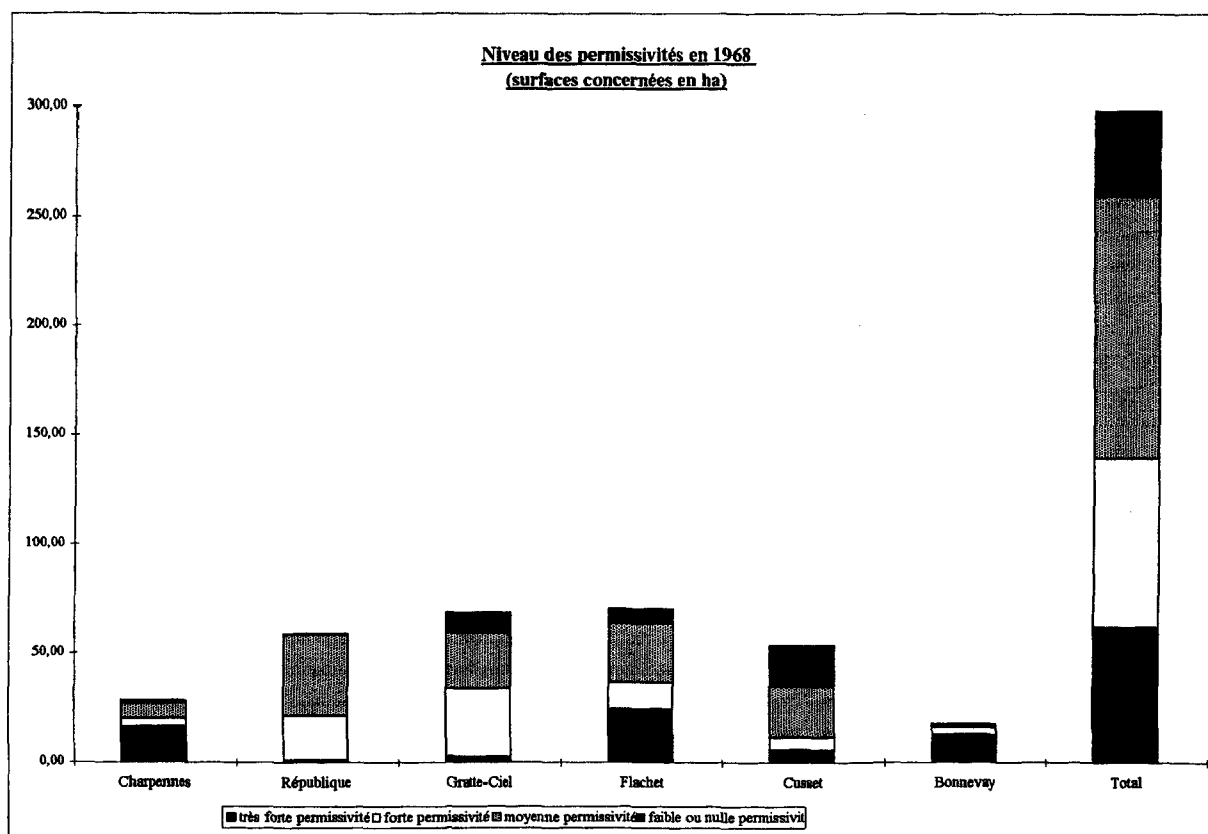
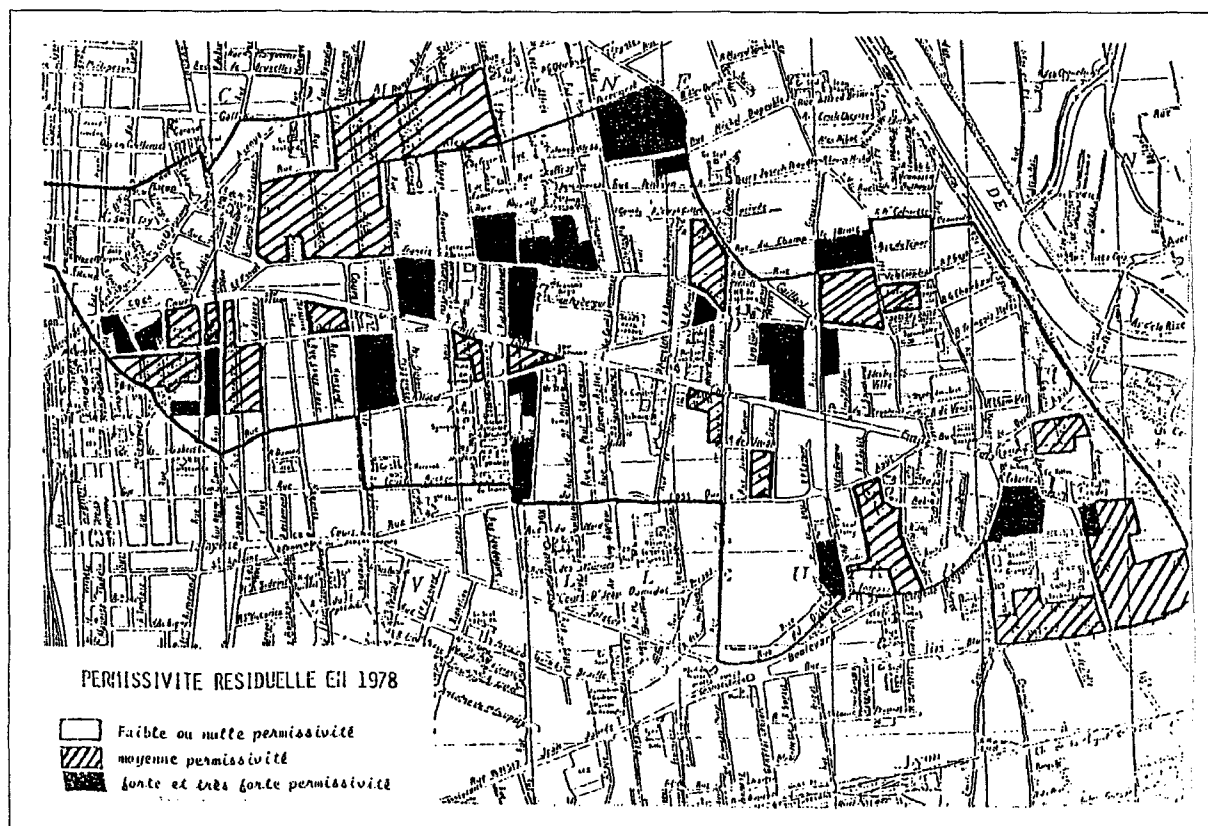
IMPACT URBAIN :

- * décisions d'urbanisme en relation avec le projet de métro : modifications des POS, plans directeurs d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise,
- * analyse des potentialités de mutation des tissus urbains traversés à partir d'une qualification de l'espace urbain en 1968 en fonction de plusieurs critères (état du bâti, situation du propriétaire, capacité de densification offerte par le POS à travers le ratio COS / D.U.S.²⁵),

²⁵

D.U.S. : Densité d'Utilisation du Sol

POTENTIALITES DE CONSTRUCTION ET EFFETS DU METRO A VILLEURBANNE (1969 - 1978)



LIGNE A : MISE EN SERVICE EN 1978

LIGNE B : MISE EN SERVICE EN 1978 - PROLONGEE EN 1981

LIGNE C : MISE EN SERVICE EN 1978 - PROLONGEE EN 1984

LIGNE D : MISE EN SERVICE EN 1991 / 1992

SOURCE :

Impact d'un investissement public en milieu urbain - application au métro lyonnais sur le tronçon Villeurbanne, CETE de Lyon, 1977

Définition de la permissivité : les différents types de propriété sont regroupés en fonction des permissivités offertes à la rénovation

permissivité forte : propriété privée (hors habitat pavillonnaire) et sociétés H.C.L. - faible permissivité : copropriété ou habitat pavillonnaire - permissivité nulle : propriétés publiques

- * analyse de la construction neuve : permis de construire autorisés par type de construction (logements, locaux d'activité), avec indications du statut d'occupation, de la destination des locaux, du nombre de logements et surfaces en m² (fichier SIROCO - DRE (1981) / fichier SICLONE - DRE (1992)), complétées par le fichier du Centre d'Etudes de la Conjoncture Immobilière fournissant par opération le prix de vente moyen au m², les surfaces commercialisables...,
- * analyse des transactions foncières et immobilières effectuées entre 1969 et 1976 (terrains à bâtir ou immeubles entiers) : affectation antérieure, destination, surfaces en m², valeur au m², à partir des données des services de l'enregistrement du Ministère des Finances à la mairie de Villeurbanne,
- * analyse du fichier des D.I.A. (1981) : indicateur de la pression foncière (rapport entre le nombre de D.I.A. enregistrées et le nombre de locaux totaux du fichier DGI),
- * analyse des loyers par immeuble (en francs constants 1975) à partir des données des services de l'enregistrement du Ministère des Finances à la mairie de Villeurbanne,
- * entretiens auprès des professionnels de l'immobilier (promoteurs, agences,...).

IMPACT ECONOMIQUE :

- * évolution démographique (fichiers RGP INSEE) : répartition de la densité d'habitants à l'hectare, répartition des emménagés récents,
- * rapport emplois / actifs dans les différents secteurs de l'agglomération.

IMPACT SUR LES COMMERCES (1982) :

- * contexte social du quartier (exploitation des données du RGP INSEE) : âge, nationalité, CSP de la population, logements,
- * caractéristiques des commerces (fichiers ASSEDIC & SIRENE) : raison sociale, activité économique, nombre de salariés,
- * entretiens avec les acteurs institutionnels (services techniques, inspection des impôts),
- * comptages de clientèle avant - après ouverture du métro,
- * questionnaires et entretiens avec des commerçants et responsables de grandes surfaces.

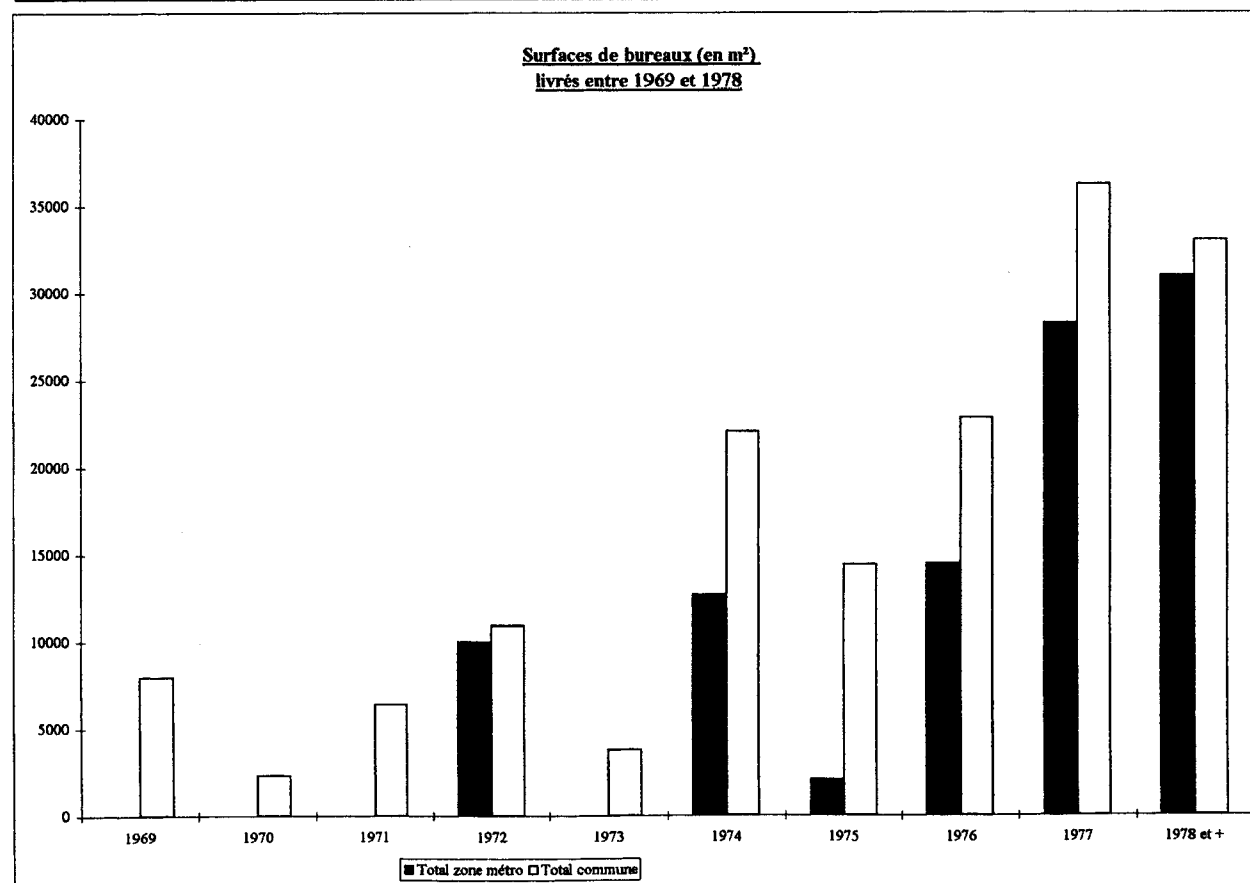
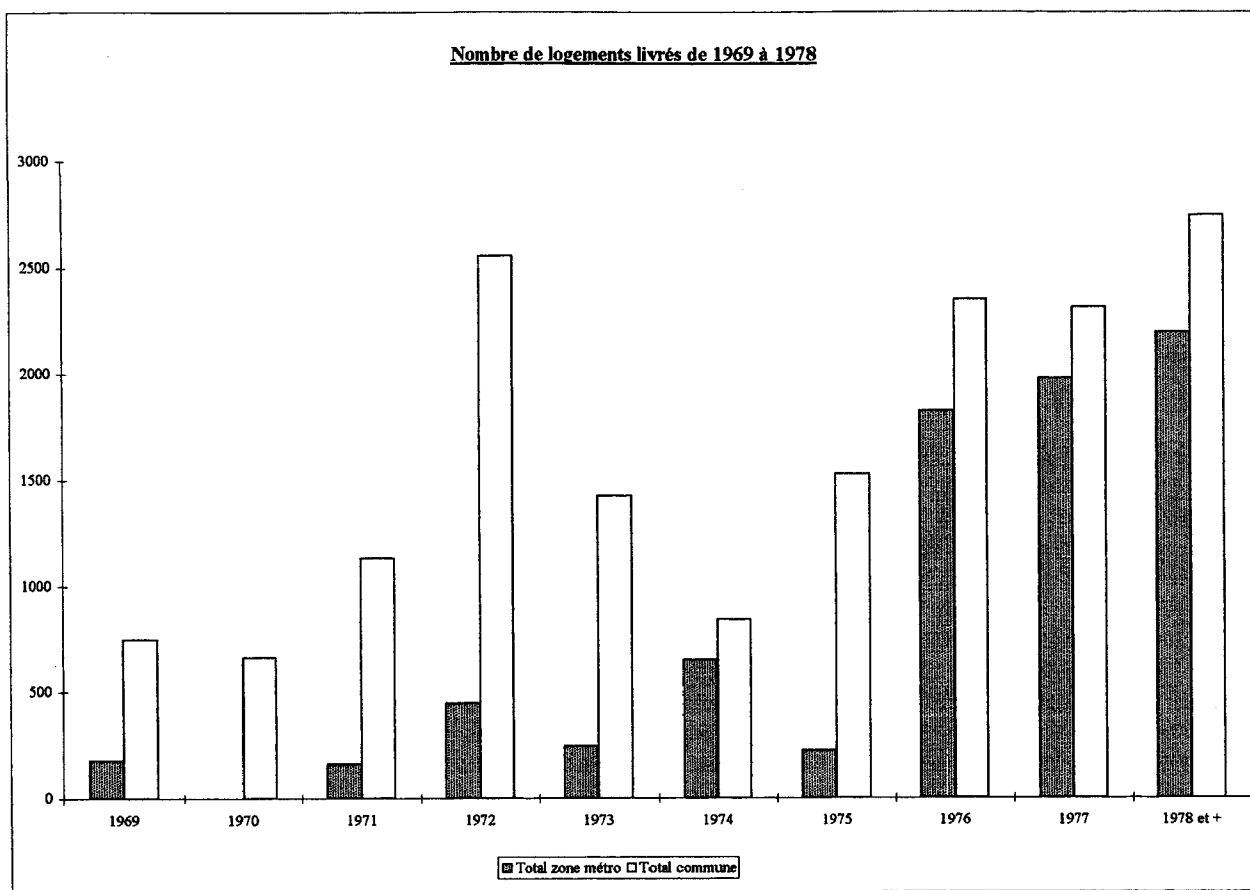
COMPORTEMENT DES HABITANTS DANS L'USAGE DE LA VILLE :

- * évaluation de l'effet social de la nouvelle politique des TC autour du métro (1980) : enquête de comportement des habitants vis à vis du métro sur 5 échantillons de 200 ménages représentatifs de la population de 5 zones de l'agglomération bien typées socialement et urbanistiquement.

• Les résultats obtenus :

Les analyses faites sur l'impact du métro sur les structures et fonctions urbaines lors de la mise en service de la première ligne (1977 - 1981) ne permettent pas de tirer des conclusions, notamment parce qu'il apparaît difficile de distinguer l'effet du métro des autres évolutions constatées (les mutations en matière d'urbanisme étant toujours le résultat de multiples phénomènes interdépendants) et que l'effet éventuel ne peut se manifester que progressivement. Les principales observations sont synthétisées ci-après.

EVOLUTION DE LA CONSTRUCTION SUR VILLEURBANNE (1969-1978)



LIGNE A : MISE EN SERVICE EN 1978

LIGNE B : MISE EN SERVICE EN 1978 - PROLONGEE EN 1981

LIGNE C : MISE EN SERVICE EN 1978 - PROLONGEE EN 1984

LIGNE D : MISE EN SERVICE EN 1991 / 1992

SOURCE :

Impact d'un investissement public en milieu urbain - application au métro lyonnais sur le tronçon Villeurbanne, CETE de Lyon, 1977

Dans les quartiers centraux de Lyon, peu d'évolutions significatives ont pu être observées, notamment parce que le tissu urbain est déjà à l'époque très largement bâti et figé par des dispositions d'urbanisme (zones affectées aux bureaux dans le POS, COS moyen de 4,5). Quant aux quartiers les plus mutables, ils font l'objet d'une maîtrise de la collectivité à travers des OPAH.

A Villeurbanne, au contraire, le tissu urbain apparaît plus mutable, avec la subsistance de nombreuses activités industrielles et des zones résidentielles moins denses.

Cependant, alors qu'au début des années '70, d'importants programmes immobiliers avaient été réalisés, le changement de majorité municipale en 1977 a conduit à une **modification du POS avec des dispositions très strictes** visant à préserver très largement le tissu industriel de la ville, avec pour conséquence une forte limitation des possibilités d'utiliser le métro comme outil d'aménagement urbain.

Par conséquent, **le métro ne semble pas avoir d'effet particulier sur la dynamique foncière et immobilière** (pas d'effet accélérateur sur les prix, sur le processus de commercialisation, sur les volumes de logements neufs ou sur le nombre de mutations dans l'ancien).

Par ailleurs, l'étude qualitative menée par le Groupe de Sociologie Urbaine en 1980 apporte des compléments d'informations sur **les nouveaux comportements des habitants de l'agglomération induits par l'arrivée du métro**.

Le métro contribue au désenfermement des plus captifs des transports en commun dans les banlieues, mais la barrière en terme de mobilité entre groupes sociaux subsiste car les plus aisés, les plus motorisés restent à la fois les plus mobiles et les plus centraux.

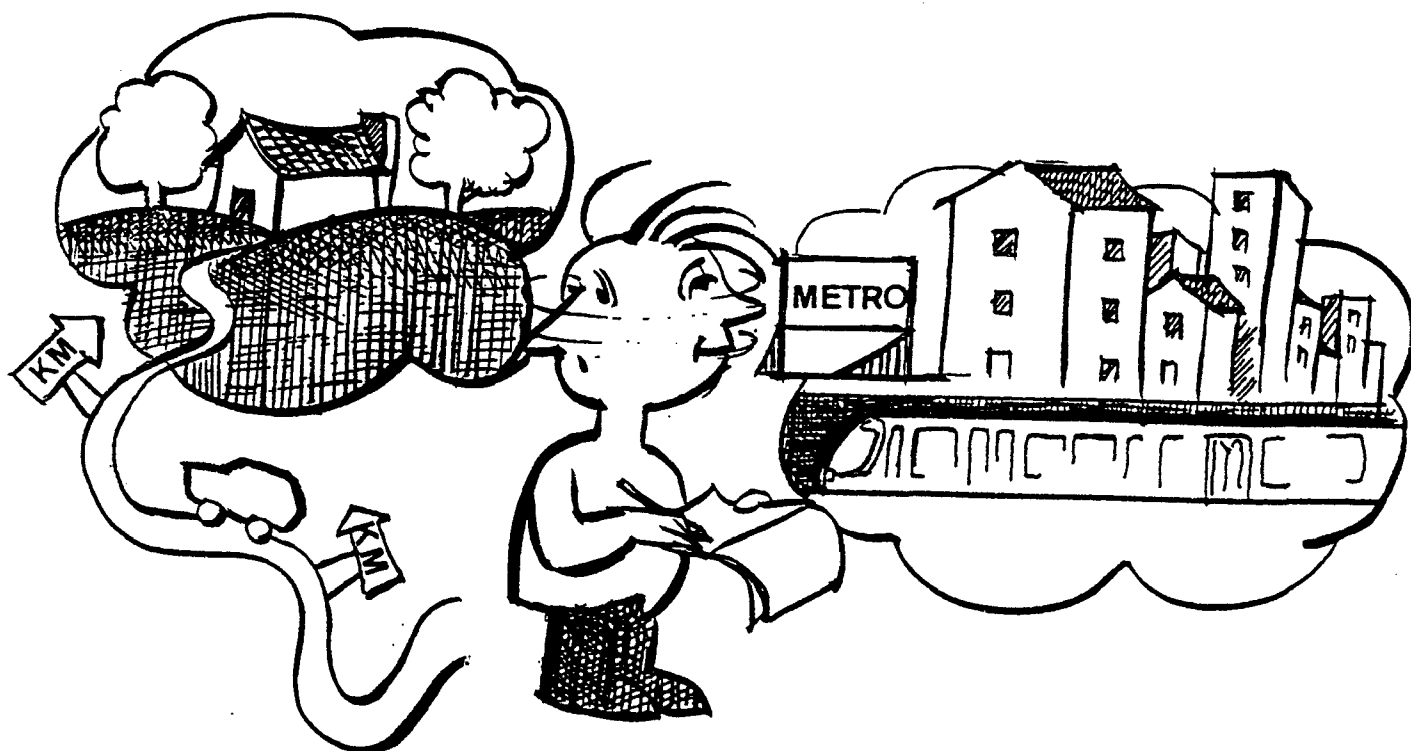
L'enquête sur les modifications de l'usage de la ville apporte également des **éléments de réponse relatifs à la mobilité résidentielle, au renforcement de la centralité et au maintien de certaines catégories sociales dans les grands ensembles de banlieue** :

- **Le métro n'apparaît pas en 1980 comme un critère de choix important pour un nouveau logement.**
- **Le métro ne semble constituer qu'une aubaine pour la population moyenne que l'on souhaiterait retenir dans les Z.U.P.**, sa présence permettant alors à cette population de fuir encore plus la vie dans la Z.U.P. sans pour autant différer le départ.
- **Quant au renforcement de la centralité de l'agglomération**, les nouveaux déplacements se font effectivement à destination du centre, mais cela peut contribuer à réduire le fonctionnement commercial et social de centres périphériques au détriment des populations les plus marginalisées.

LE METRO ET L'USAGE DE LA VILLE A LYON

Quelques résultats de l'enquête sociologique de 1980

Le métro, critère de choix important pour un logement ?



Emménagés récents : classement des raisons de venue dans le nouveau logement

- raison liée au logement (taille, confort, individuel) 43 %
- raison liée à des motifs personnels ou professionnels 32 %
- raison liée à la proximité du travail au niveau de la desserte du quartier (existence du métro citée spontanément 4 fois sur 1400 réponses) 23 %

LIGNE A : MISE EN SERVICE EN 1978
 LIGNE B : MISE EN SERVICE EN 1978 - PROLONGEE EN 1981
 LIGNE C : MISE EN SERVICE EN 1978 - PROLONGEE EN 1984
 LIGNE D : MISE EN SERVICE EN 1991 / 1992

SOURCE :

Le métro et l'usage de la ville - Lyon, Agence d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon, 1981

Enfin, l'étude menée par l'I.R.T. en 1982 sur trois stations des réseaux de métro parisien et lyonnais (station Gratte-ciel à Villeurbanne, ouverte en mai 1978) apportent des informations **sur l'impact d'une station de métro sur les commerces avoisinants** : modifications des pratiques de la clientèle, notamment des flux piétonniers avec leurs répercussions sur les structures commerciales.

Les transformations de la structure commerciale apparaissent plus sensibles au dynamisme des magasins et de leurs activités qu'à l'ouverture de la station de métro, le métro accentuant des tendances préexistantes : alors qu'à Boulogne-Billancourt en région parisienne, les sorties du métro débouchent sur le principal axe commercial qui se trouve ainsi renforcé, à Villeurbanne, la station étudiée se trouve excentrée par rapport au centre commerçant et génère une concurrence (commerces de fréquentation quotidienne tels que vente de journaux, cafés...), accentuant la crise du commerce traditionnel.

Quatre facteurs semblent intervenir pour moduler l'impact des stations de métro :

- la distance du magasin à la station (distance moyenne de rabattement des piétons supérieure à 300 mètres),
- le type d'activité commerciale,
- les délais d'adaptation de la clientèle (variables suivant la nature des commerces),
- les modifications indirectes du système local de transport (impact des travaux sur les commerces les plus fragiles, modifications des itinéraires et des arrêts de bus).

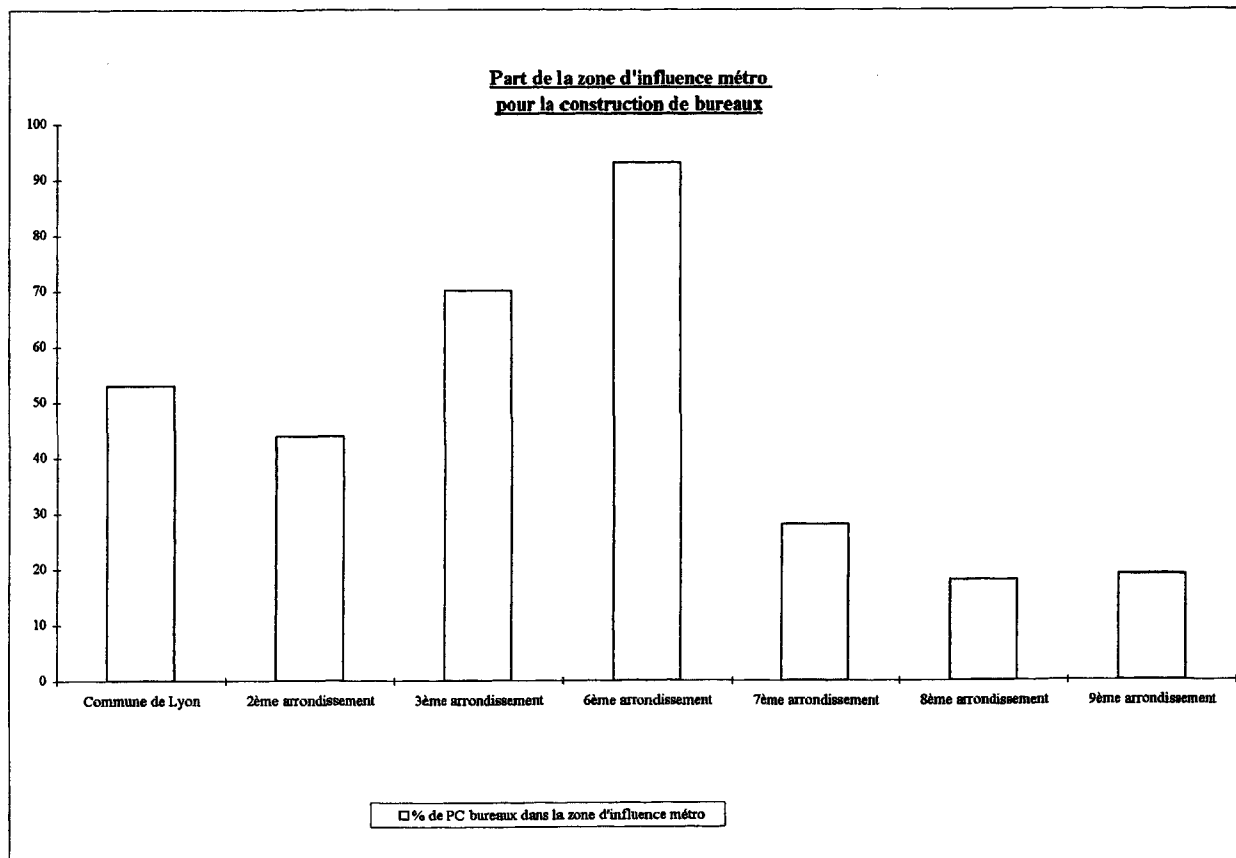
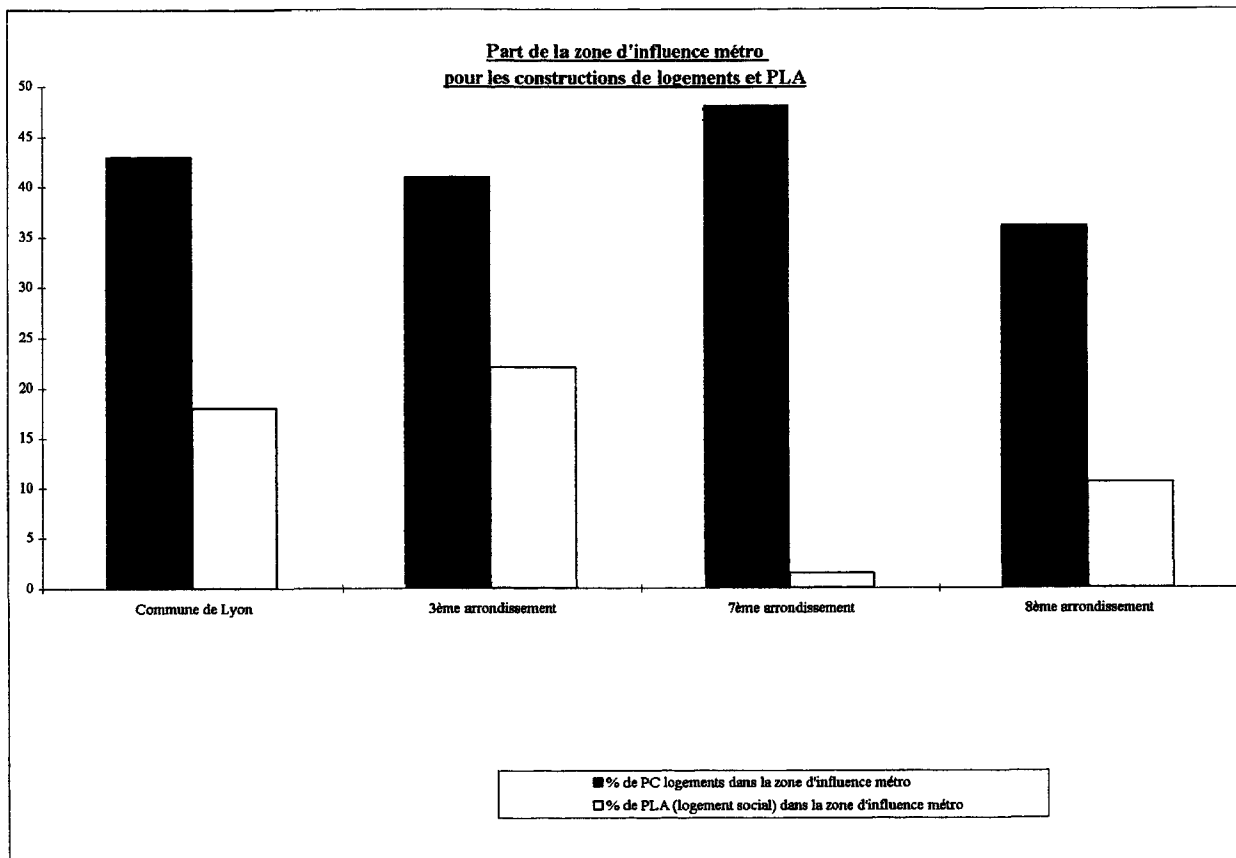
Les résultats des études engagées en 1992 sur l'agglomération lyonnaise permettent d'analyser l'évolution urbaine depuis la mise en service du métro.

Entre 1975 et 1982, le **développement de l'agglomération** (constructions neuves) s'est principalement fait sur les **quartiers extérieurs à l'hypercentre**, correspondant à une **forte mutabilité du terrain** (départ d'industries anciennes) et à **des territoires faiblement occupés avec un POS fortement incitatif**. Depuis 1985, une rupture par rapport aux tendances précédentes se produit : le centre connaît une activité soutenue et croissante de la construction neuve.

Quant à l'analyse des **permis de construire** (logements et bureaux) dans et en dehors de la zone d'influence du métro (500 mètres), **les résultats très différents suivant les secteurs ne permettent pas de déceler de tendances fortes, soit chronologiquement, soit géographiquement.**

Enfin, les opérations susceptibles d'accueillir une population qui a tendance à plus utiliser les transports en commun que d'autres (opérations PLA) sont conduites, à 80 %, hors des zones d'influence du métro. De même, **l'étude du pourcentage de logements sociaux selon les arrondissements ou les communes révèle l'éloignement de ce type de logement par rapport au réseau de métro.**

LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DE LA CONSTRUCTION NEUVE SUR LYON (1988-1991) - Part de la zone d'influence métro en %



LIGNE A : MISE EN SERVICE EN 1978

LIGNE B : MISE EN SERVICE EN 1978 - PROLONGEE EN 1981

LIGNE C : MISE EN SERVICE EN 1978 - PROLONGEE EN 1984

LIGNE D : MISE EN SERVICE EN 1991 / 1992

SOURCE :

Quelques repères sur l'évolution urbaine de l'agglomération lyonnaise et de Lyon depuis la réalisation de son réseau de métro, Agence d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon, 1992

Ces tendances sont cohérentes avec l'attitude des acteurs du marché immobilier mise en évidence au cours d'entretiens sur leur stratégies d'implantation de leurs opérations.

Dans un contexte de crise immobilière (1992) qui conduit les acteurs à adopter une attitude plutôt attentiste et en même temps à rechercher une certaine diversification territoriale comme solution à la crise, **il apparaît que l'implantation d'une opération est la résultante d'un long processus d'analyse de critères multiples et variés** (critères essentiels : le coût global et l'état du marché immobilier local), **dans lequel le critère métro intervient, mais non de façon prépondérante :**

- Les logements s'implantent essentiellement dans les quartiers porteurs, avec une image globale positive, et le métro apparaît surtout comme un atout supplémentaire en phase de commercialisation de l'opération (critère d'accessibilité, image de dynamisme).
- Le logement social demeure sur les franges de l'agglomération (prix du foncier moins élevés).
- Pour les bureaux, qui restent attachés à des secteurs limités en nombre et en taille, le métro semble être davantage intégré par les acteurs lors de leurs prises de décisions d'implantation.

2.2.2 LILLE

- **Caractéristiques générales du projet :**

Mode :	METRO / TRAMWAY
Longueur totale :	13,3 km (ligne 1) & 15 km (ligne 2) & 19 km (tramway)
Nombre de stations :	39 (métro) & 36 stations (tramway)
Mise en service :	1983 / 1984 (ligne 1) & 1989 (partiel) / 1994 / 1995 (ligne 2) 1909 (tramway) avec rénovation complète entre 1991 et 1994

- **Le contexte :**

La réalisation de la première ligne de métro est liée à la création de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq (décision prise en 1966 au cours d'un Conseil Interministériel), avec son campus universitaire devant attirer industries de pointe et laboratoires de recherche dans une région en proie aux difficultés des restructurations industrielles.

Le métro apparaît également comme un élément d'accompagnement des diverses mutations urbaines de la ville - centre : par les travaux occasionnés, le métro conduit à une importante restructuration du centre ville de Lille, avec aménagement de zones piétonnes nouvelles et réhabilitation de certaines places

- **Les objectifs relatifs à l'urbanisme et au cadre de vie :**

La réorganisation du réseau de transports collectifs autour d'axes lourds en site propre doit contribuer au développement urbain de la métropole lilloise : revitalisation de l'activité commerciale en centre - ville, réhabilitation de quartiers anciens, mais également organisation des nouvelles zones d'habitat et d'activités en cohérence avec les aménagements urbains et le réseau de T.C.S.P..

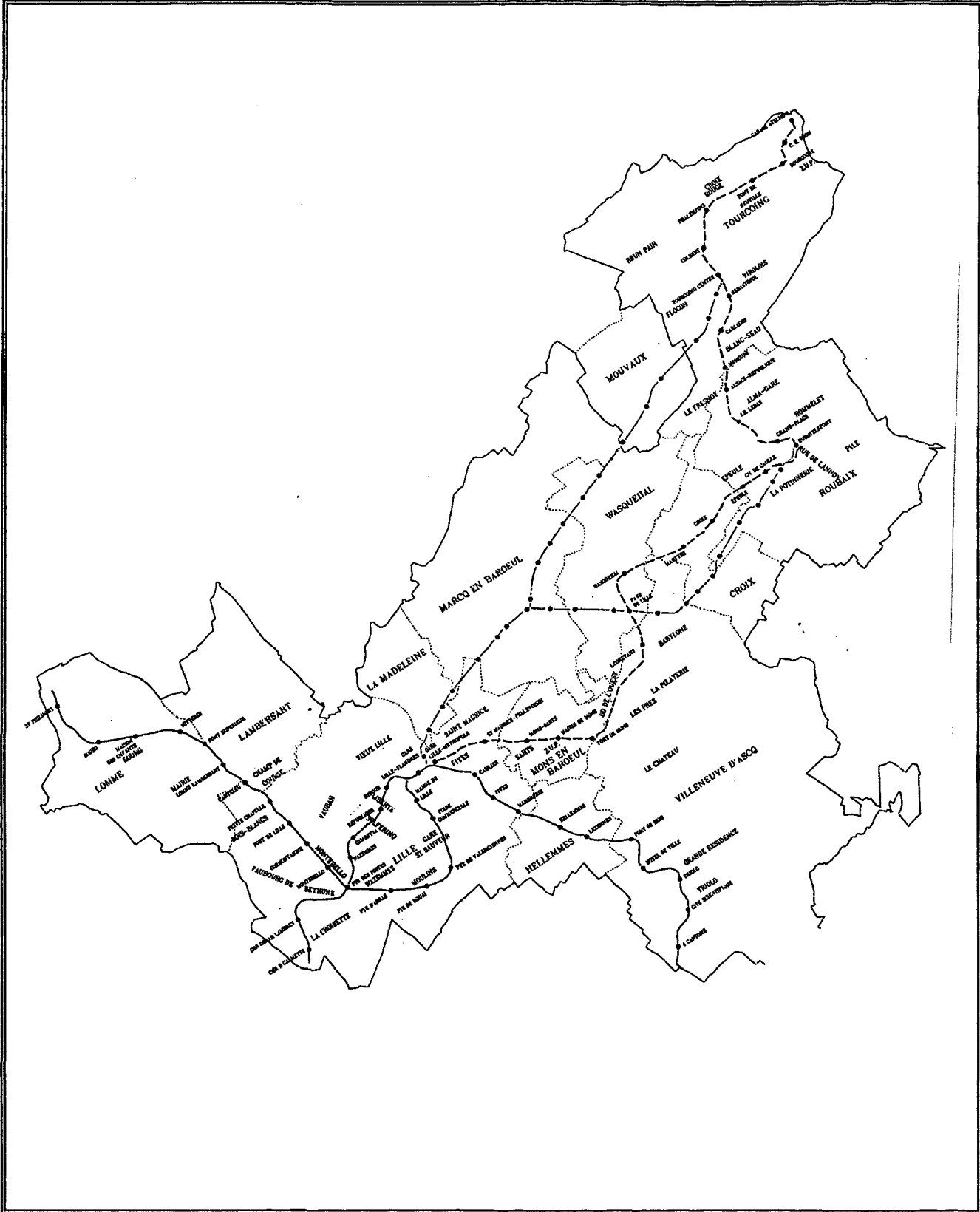
Par ailleurs, les problèmes de bruit et de pollution atmosphérique doivent trouver en partie réponse avec une politique des transports favorisant les TC, le vélo ou la marche à pied et limitant la circulation des automobiles en centre - ville.

- **Méthode d'observation retenue :**

Le programme d'études de suivi réalisées en accompagnement à la mise en service des deux lignes de métro (1982 - 1986 pour la ligne 1; 1992 - 1995 pour la ligne 2) vise à la fois à mesurer l'impact de cette nouvelle infrastructure et à constituer une aide à la décision pour les évolutions futures du réseau de transport et des choix d'urbanisme liés au métro.

Les deux vagues d'analyses conduites à Lille ont cherché, à partir des données de population, d'emplois, de logements et de caractéristiques des marchés immobilier et foncier, à caractériser les évolutions du milieu urbain constatées avant et après la mise en service du métro, en cherchant à isoler les effets notables du métro sur les évolutions constatées.

CARTE DU RESEAU METRO + TRAMWAY LILLOIS



Lors du lancement des études de suivi du métro, les champs d'investigation retenus ont porté sur les thèmes suivants : fonction résidentielle, activités économiques et emplois, marchés foncier et immobilier.

Prenant en compte les réflexions conduites par l'Institut de Recherche sur les Transports, indiquant que les projets de transports s'inscrivent dans une évolution structurelle et donc qu'il est difficile de mettre en évidence les effets propres au métro, **la démarche adoptée lors de la première vague a consisté en une double comparaison d'évolution :**

- **évolution de l'urbanisme avant et après la mise en service du métro à un niveau géographique très fin : l'îlot INSEE**
- **évolution de l'urbanisme entre des zones proches du métro et des zones comparables à l'origine mais éloignées du métro, nécessitant le choix de zones - tests après établissement d'une typologie du tissu urbain sur l'ensemble des communes traversées par le métro.**

La deuxième vague d'études se présente comme la suite de la démarche, avec la réalisation d'un nouveau diagnostic complet sur les thèmes d'investigation retenus lors de la première vague et exploitant les nouvelles données disponibles (RGP 1990, fichiers DIA et PC,...), le temps écoulé depuis la mise en service de la ligne 1 permettant de réaliser une comparaison avant - après.

Il convient de noter toutefois que le travail d'établissement d'une typologie du tissu urbain et de comparaison entre îlots tests entrepris lors de la première vague d'études n'a pas été poursuivi.

Pour compléter les analyses thématiques quantitatives, n'apportant pas de réponses à l'ensemble des interrogations sur l'impact du métro sur l'urbanisme, **une seconde approche qualitative s'est intéressée au jeu des différents acteurs locaux**, afin de recueillir leur propre expérience du métro et leur perception de ses impacts sur l'urbanisme.

- **Les indicateurs retenus :**

FONCTION RESIDENTIELLE :

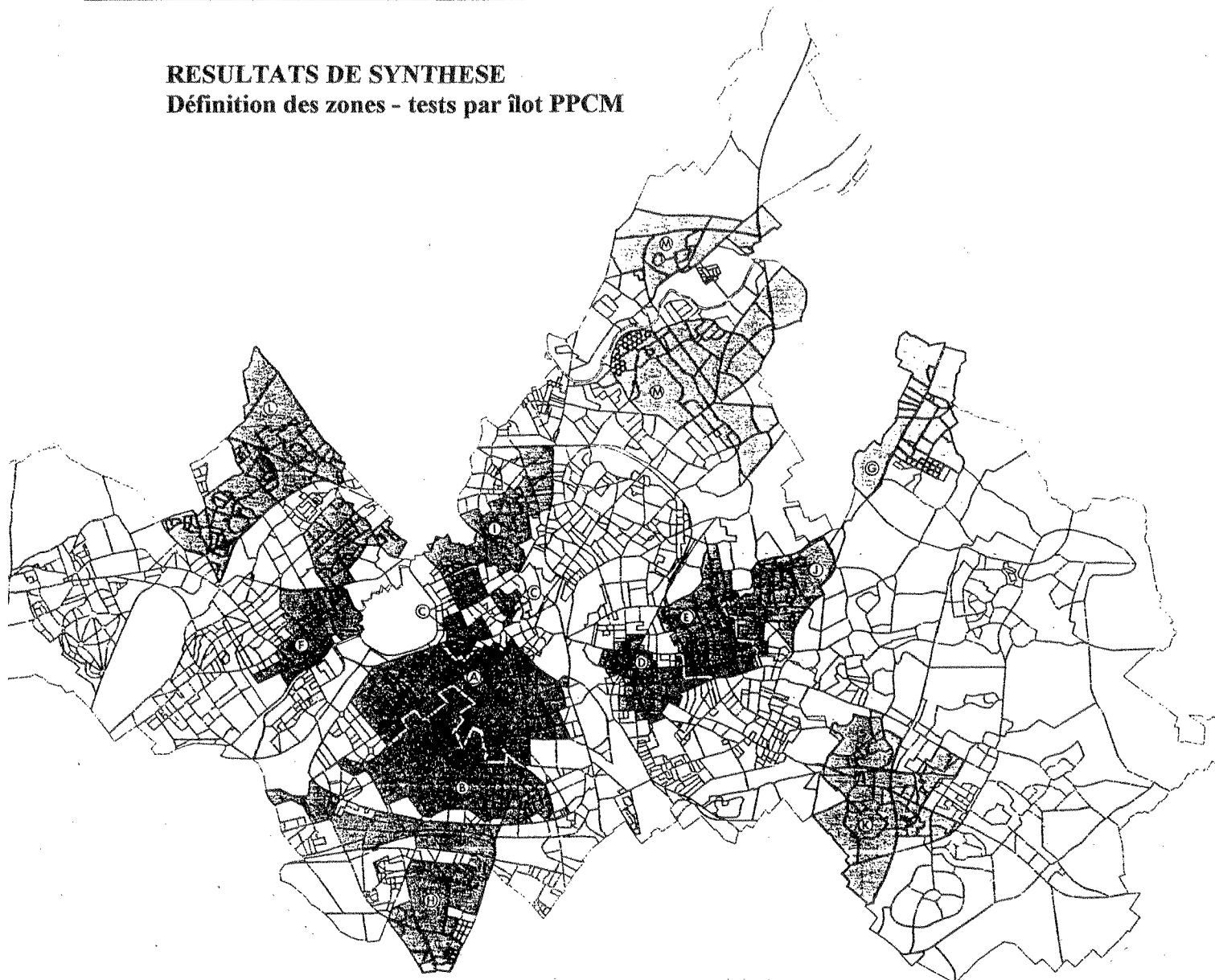
- * analyse des données socio-démographiques issues des RGP INSEE et relatives à la population (taux de croissance, densité résidentielle, structure sociale (CSP),...), au parc de logements (importance, ancienneté,...) et aux ménages (évolution, stabilité résidentielle, taux de motorisation en VP,...).

MARCHE IMMOBILIER ET FONCIER :

- * analyse de la construction neuve : permis de construire autorisés par type de construction (logements, locaux d'activité), avec indications du statut d'occupation, de la destination des locaux, des opérateurs concernés (fichier SIROCO - DRE pour les années 1975 - 1982; fichier CUDL pour la suite),
- * analyse des transactions foncières et immobilières à partir du fichier des D.I.A. (fichier CUDL) : usage du bien, surface en m², prix, identité du vendeur.

ANALYSE TYPOLOGIQUE DU TISSU URBAIN AVANT MISE EN SERVICE DE LA LIGNE N° 1 DU METRO LILLOIS

RESULTATS DE SYNTHESE Définition des zones - tests par îlot PPCM



HYPERCENTRE : SECTEUR **A**

QUARTIERS
OUVRIERS
ANCIENS { SECTEUR **B** (WAZEMMES-MOULIN)
SECTEUR **C** (VIEUX LILLE)
SECTEUR **D** (FIVES)

QUARTIERS
INTERMEDIAIRES { SECTEUR **E** (CENTRE DE MONS-EN-BAROEUL)
SECTEUR **F** (EST DE LAMBERSART)
SECTEUR **G** (NORD DE VILLENEUVE D'ASCO)

GRANDS
COLLECTIFS
HLM

{ SECTEUR **H** (CROISSETTE)
SECTEUR **I** (NOUVELLE MADELEINE)
SECTEUR **J** (ZUP DE MONS EN BAROEUL)
SECTEUR **K** (CENTRE DE VILLENEUVE D'ASCO)

LOTISSEMENTS
RECENTS

{ SECTEUR **L** (NORD OUEST DE LAMBERSART)
SECTEUR **M** (NORD DE MARCO-EN-BAROEUL)



LIGNE 1 : MISE EN SERVICE EN 1983 / 1984
LIGNE 2 : MISE EN SERVICE EN 1989 (partiel) / 1994 / 1995



Source :

Les transports collectifs dans la communauté urbaine de Lille - Etude d'impact de la ligne n° 1 du métro dans le domaine de l'urbanisme - Analyse typologique du tissu urbain avant mise en service du métro, CUDL - CETE Nord Picardie, juin 1986

ACTIVITES ECONOMIQUES - EMPLOIS :

- * analyse à l'îlot INSEE du fichier des emplois salariés par établissement (classés selon les secteurs d'activité) constitué par la CUDL (1982) : nombre total d'emplois, emplois dans les entreprises de plus de 50 salariés, répartition par secteurs d'activité, densité de l'emploi...,
- * analyse à l'îlot INSEE des emplois au lieu de travail (données RGP INSEE 1990) : volume total, répartition par secteurs d'activités,
- * analyse des évolutions relatives aux locaux d'activité (construction, mutations) par exploitation des données disponibles dans les fichiers D.I.A. et PC.

• Les résultats obtenus :

La première vague d'études permet de disposer d'un état de l'existant lors de la mise en service de la première ligne de métro en 1983 : elle met alors en lumière une croissance des secteurs périphériques, accompagnée d'un dépeuplement des zones anciennes centrales, **le tracé de la ligne 1 du métro se caractérisant par une traversée des secteurs ayant connu les évolutions les plus extrêmes entre les recensements de 1975 et 1982.**

L'analyse de la construction neuve fait apparaître en 1982 que le tracé du VAL traverse trois secteurs de construction importante (ses deux extrémités et l'hypercentre), et sur le reste de son parcours, il traverse des quartiers beaucoup moins actifs.

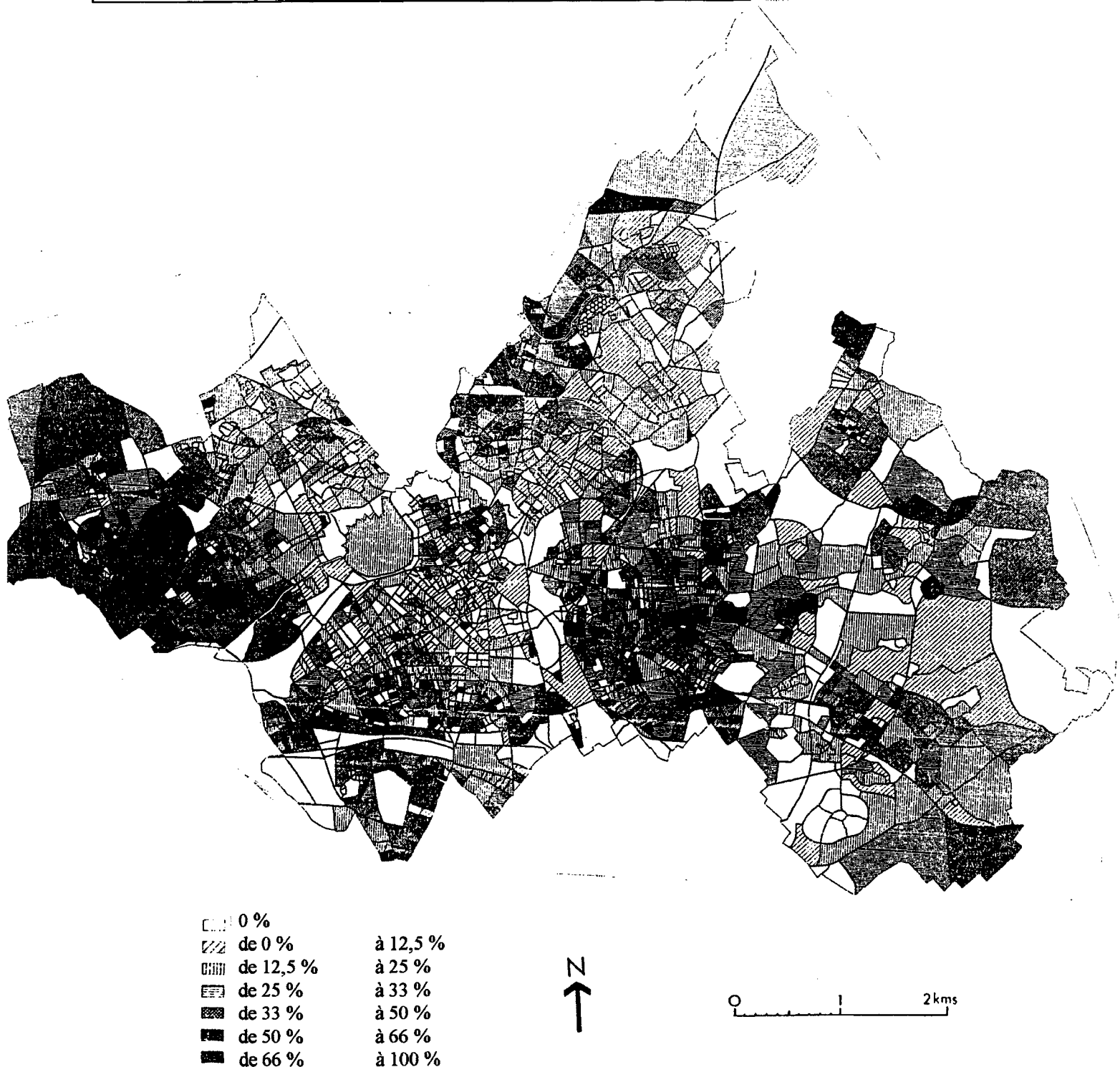
L'importance de la construction neuve n'apparaît pas alors liée à la proximité du métro mais bien plus à d'autres critères tels que l'attractivité du quartier ou la disponibilité foncière.

Les évolutions constatées sur le marché immobilier ancien sont très différentes suivant les secteurs : si, dans certains quartiers (Wazemmes, secteur Vauban), le marché apparaît plus dynamique autour des stations que dans le quartier environnant, à l'inverse, dans d'autres secteurs (Fives, Moulins), la situation du marché, orienté à la baisse, semble se dégrader encore plus rapidement à proximité des stations.

Quant à la situation économique (emplois), le secteur concerné par l'arrivée du métro offre une situation très contrastée, marquée par une spécialisation des espaces, avec une ville-centre pôle d'emploi puissant tandis que les communes périphériques apparaissent polarisées par le centre, avec quelques très grands pôles d'emplois le long des principaux axes commerciaux.

Par ailleurs, suite au souhait exprimé par le Maître d'Ouvrage, lors du lancement des études, de retenir le maximum de variables pour les analyses thématiques, de manière à exclure tout a priori quant aux effets potentiels du métro, **les traitements de données réalisés ont apporté des réponses sur les variables les plus discriminantes et caractéristiques du tissu urbain.**

**UN DES CRITERES LES PLUS DISCRIMINANTS POUR LA DESCRIPTION DU
TISSU URBAIN : PART DES OUVRIERS DANS LA POPULATION ACTIVE (1982)
DANS LES COMMUNES TRAVERSEES PAR LE METRO LILLOIS**



LIGNE 1 : MISE EN SERVICE EN 1983 / 1984

LIGNE 2 : MISE EN SERVICE EN 1989 (partiel) / 1994 / 1995

Source :

Les transports collectifs dans la communauté urbaine de Lille - Etude d'impact de la ligne n° 1 du métro dans le domaine de l'urbanisme - Analyse typologique du tissu urbain avant mise en service du métro, CUDL - CETE Nord Picardie, juin 1986

Ces informations permettent de proposer une liste d'indicateurs les plus discriminants à retenir pour le suivi de l'impact du métro sur l'urbanisme ²⁶, mais également d'établir une **typologie du tissu urbain à l'îlot**.

Cette typologie permet de réaliser des **comparaisons entre îlots aux caractéristiques urbaines semblables à l'origine** : ainsi, les quartiers de Wazemmes et Fives, aux caractéristiques voisines et tous deux traversés par le métro, présentent en 1982 (juste avant la mise en service du métro) des dynamiques urbaines très différentes ²⁷, si bien que :

- à Fives, le métro ne semble pas pouvoir contrebalancer l'inertie d'un quartier se réfugiant derrière une lente évolution de sa fonction résidentielle.
- à Wazemmes, le métro semble en mesure d'accélérer la mutation du quartier en zone centrale mixte (classes populaire et intellectuelle) et donc de jouer comme un facteur de modernité.

Les résultats principaux mis en évidence lors de la deuxième vague d'étude (1992 - 1995) sont les suivants :

Concernant l'évolution de la fonction résidentielle, un certain nombre de phénomènes apparaissent le long des lignes de métro 1 et 1 bis (devenue depuis la première partie de la ligne 2, en voie de prolongement vers Roubaix et Tourcoing) : on constate généralement une représentation plus forte des petits ménages et des jeunes adultes, ainsi qu'un plus faible taux d'équipement en voitures particulières.

Certains secteurs ont connu une croissance démographique importante et une dynamique forte du logement (augmentation du parc logement, amélioration du confort, régression de la vacance). Mais, a contrario, d'autres quartiers ont subi une régression démographique ou une forte progression de la vacance.

Par ailleurs, les évolutions constatées le long de la ligne 1 du métro ne sont pas significativement différentes de celles constatées dans l'ensemble des trois communes traversées (fortes dynamiques démographiques et du logement). Il est donc difficile d'attribuer au métro un impact direct sur les phénomènes constatés.

L'analyse menée à partir des données 1990 relatives à la localisation et au type d'emplois fait apparaître une évolution des différents secteurs d'activité comparable à proximité des T.C.S.P. et dans le reste des communes concernées, même si le secteur secondaire a plus souffert et les services ont connu des augmentations plus faibles près des lignes T.C.S.P.

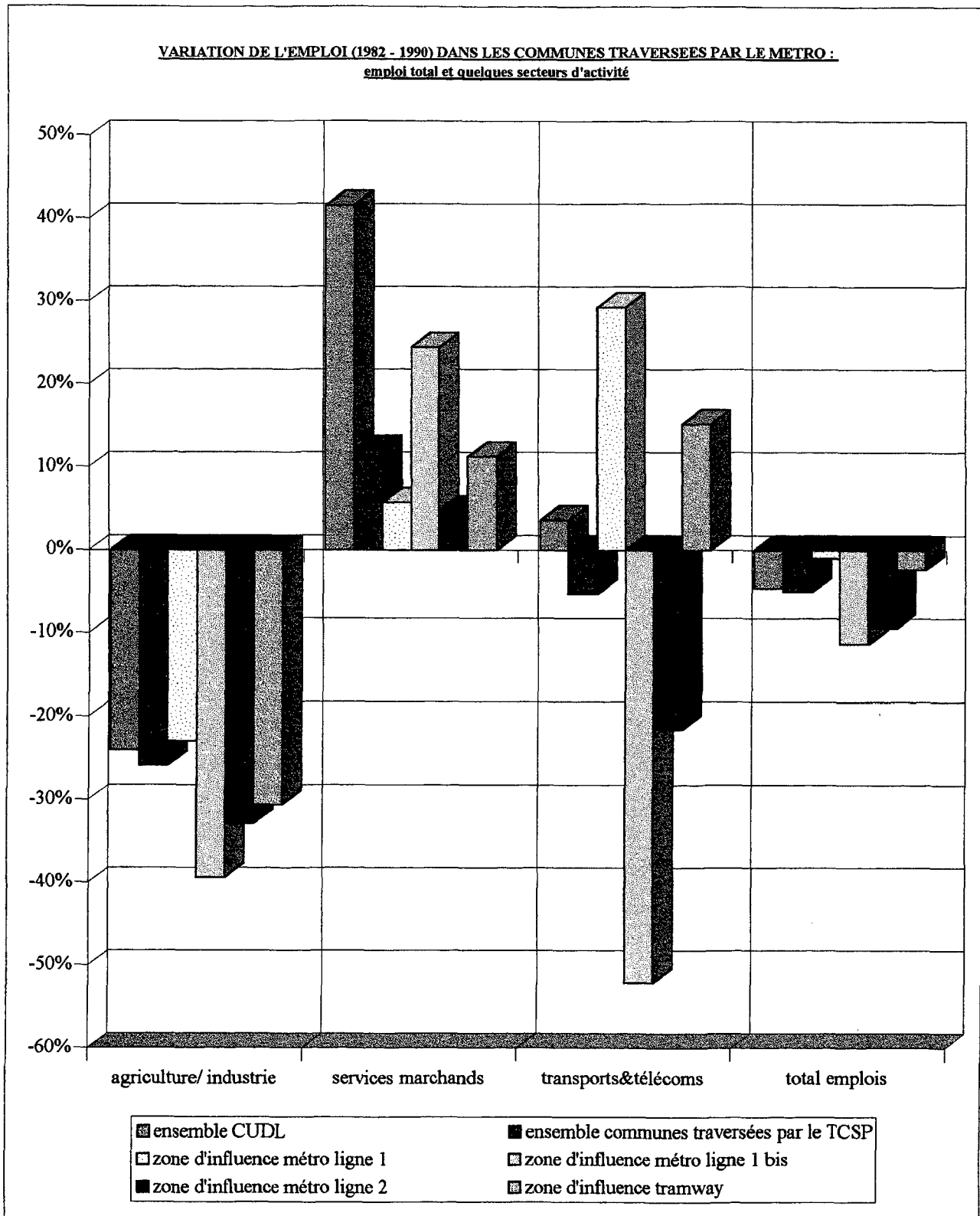
La situation de l'emploi est légèrement différente selon les lignes, la ligne 1 apparaissant comme celle qui a perdu le moins d'emplois (-1 %), tandis que la ligne 2 et son prolongement futur vers Roubaix - Tourcoing ont connu des diminutions importantes (-10 %).

26

Cf. partie III - Conclusions du rapport « Les transports collectifs dans la Communauté Urbaine de Lille - Etude d'impact de la ligne n° 1 du métro dans le domaine de l'urbanisme - analyse typologique du tissu urbain avant mise en service du métro » - CETE Nord - Picardie - juin 1986

27

Cf. conclusions de « Aspects méthodologiques des études de suivi - applications aux métros lyonnais et lillois » - rapport de recherche I.R.T. n° 77 - juin 1985



LIGNE 1 : MISE EN SERVICE EN 1983 / 1984

LIGNE 2 : MISE EN SERVICE EN 1989 (partiel) / 1994 / 1995

SOURCE :

Étude d'impact du métro dans le domaine de l'urbanisme - impact du métro dans le domaine de l'emploi : analyse du fichier emploi 1990 de l'INSEE, Lille, CUDL - CETE Nord Picardie, 1994

Toutefois, cela s'explique en grande partie par les caractéristiques de l'activité dans les différents tissus traversés : la ligne 1 est beaucoup plus tertiaisée (activités en croissance sur l'aire d'étude), tandis que la ligne 2 se caractérise par un secteur industriel et des activités commerciales (gros et détail) plus présents (activités qui ont vu fondre leurs effectifs entre 1982 et 1990).

Enfin, l'impact du métro sur les marchés immobilier et foncier (analysé à partir de l'exploitation des fichiers DIA et PC) apparaît très difficilement isolable des autres facteurs de transformation de la ville.

Ainsi, l'activité immobilière est bien concentrée à proximité des lignes de transport (77 % des PC autorisés, 76,5 % des DIA dans les communes traversées), mais cette concentration cache, en réalité, la forte polarisation de l'activité dans certaines communes (Lille, Lambersart, Marcq en Baroeul) qui, justement, sont traversées par les lignes de T.C.S.P.

Même si l'on observe des prix moyens de vente et une diversité de biens plus importants dans l'ancien sur les secteurs desservis par le T.C.S.P., ces constats ne peuvent être isolés d'autres facteurs, tels que l'image du quartier, la qualité urbaine, les disponibilités foncières ou la proximité d'autres services qui jouent un rôle très important, comme l'ont confirmé les entretiens effectués auprès des professionnels de l'immobilier.

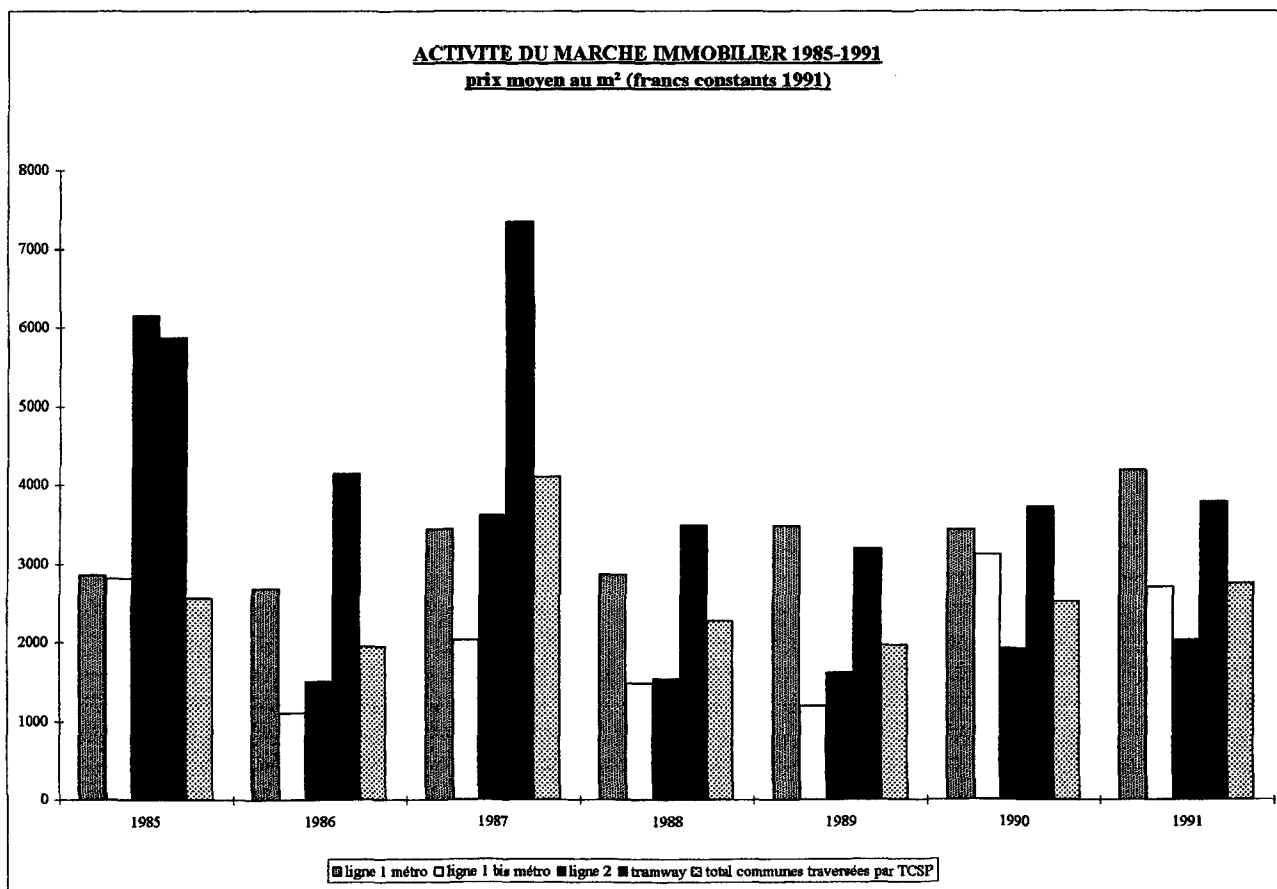
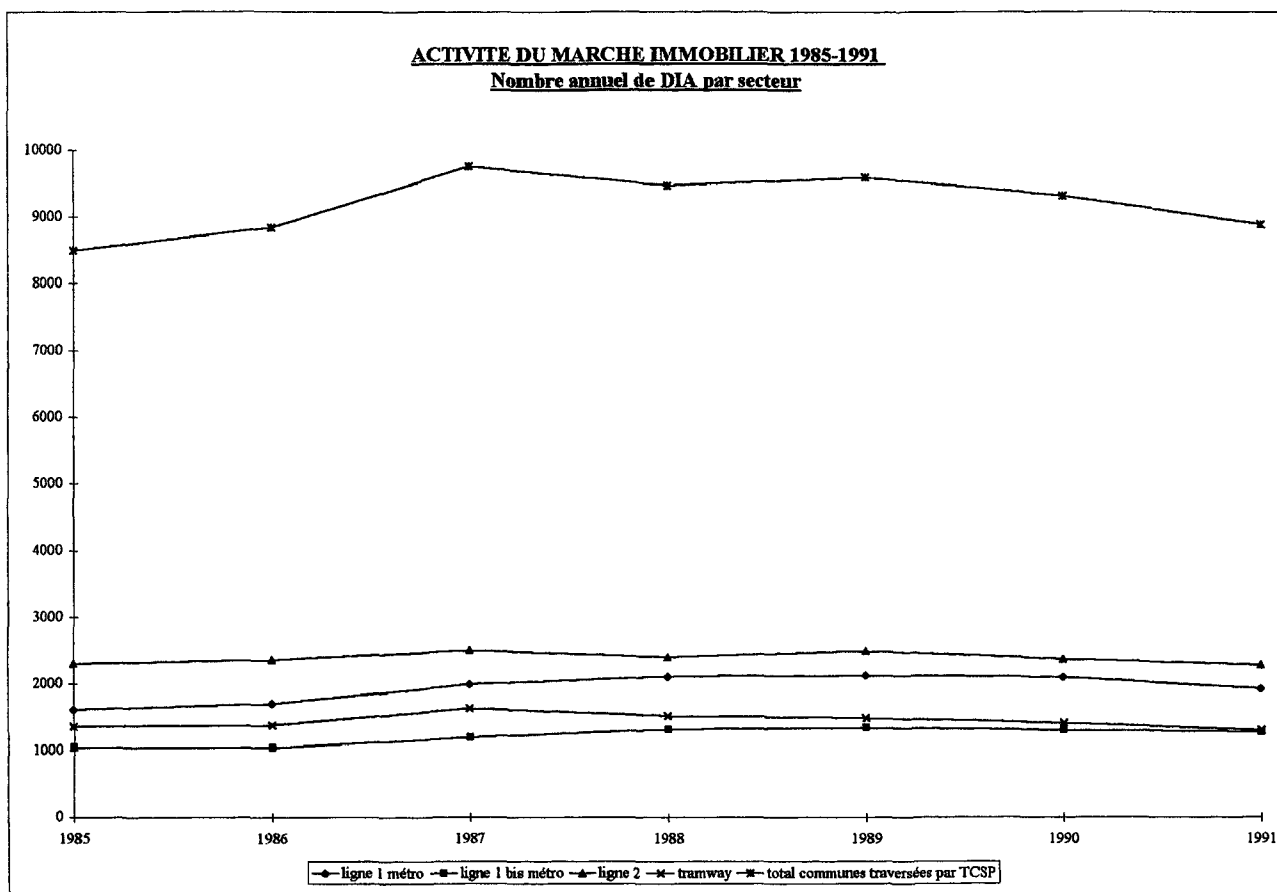
De plus, dans certaines communes, si les prix au m² apparaissent plus élevés près du métro, ils restent faibles comparés aux prix moyens de l'ensemble de l'aire d'étude : il n'est donc pas possible de parler de spéculation forte près du métro.

Un autre phénomène important est mis en évidence à travers l'analyse du marché immobilier : les communes déjà les plus cotées accentuent leur valorisation aux abords des infrastructures T.C.S.P., tandis que les quartiers en difficulté ne bénéficient pas de l'effet dynamisant de tronçons existants ou futurs s'il n'y a pas d'investissements complémentaires massifs et d'accompagnement de l'opération par une préparation à la requalification urbaine.

La poursuite de l'analyse comparative réalisée sur les quartiers de Wazemmes et de Fives²⁸, aux caractéristiques urbaines voisines avant la mise en service du métro, mais dont les dynamiques d'évolution apparaissaient déjà différentes dès 1985 dans l'étude conduite par l'I.R.T. (INRETS aujourd'hui), vient illustrer ce constat :

- Le secteur de Wazemmes a connu des investissements publics importants durant les années 1980, notamment à travers une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (1989-1992), et il apparaît aujourd'hui comme l'un des secteurs de la ligne 1 de métro les plus attractifs pour les opérations de logements (en particulier pour le nombre de DIA).

EVOLUTION DU MARCHE IMMOBILIER ANCIEN SUR LILLE



LIGNE 1 : MISE EN SERVICE EN 1983 / 1984

LIGNE 2 : MISE EN SERVICE EN 1989 (partiel) / 1994 / 1995

SOURCE :

Étude d'impact du métro dans le domaine de l'urbanisme - analyse du fichier des Déclarations d'Intention d'Aliéner, Lille, CUDL - Agence de développement et d'urbanisme, 1995

Les acteurs économiques interrogés en 1994 confirment cette évolution positive pour un site autrefois négligé, mais relativisent l'impact du métro en soulignant que celui-ci n'aurait eu aucun effet sans l'investissement lourd de la municipalité sur ce secteur.

- A l'opposé, le secteur de Fives demeure un quartier peu porteur, les promoteurs immobiliers n'ayant notamment pas changé d'opinion - négative - à l'égard de l'évolution du quartier et soulignant que ce secteur n'a pas fait l'objet des mêmes investissements publics importants.

2.2.3 TOULOUSE

- **Caractéristiques générales du projet :**

Mode :	METRO
Longueur totale :	9,7 km
Nombre de stations :	15
Mise en service :	1993

- **Le contexte :**

La réalisation de la ligne A du métro toulousain s'inscrit dans un projet global d'aménagement de la ville. Outre sa contribution à l'optimisation des déplacements dans l'agglomération, le métro apparaît comme un outil de développement urbain par les projets publics qui l'accompagnent et les nouveaux usages de la ville qu'il induit.

- **Les objectifs relatifs à l'urbanisme et au cadre de vie :**

Dans les quartiers en phase de restructuration urbaine (Z.U.P. notamment), le projet de métro doit accompagner ou conforter les actions de réhabilitation entreprises en favorisant la venue d'une nouvelle clientèle.

Le métro est présenté comme un facteur de dynamique urbaine, d'accélération des tendances générales d'évolution urbaine de l'agglomération ou des quartiers desservis, même s'il convient d'être prudent sur un « effet métro », car des facteurs multiples dont il est difficile de séparer et de mesurer la part relative (situation économique générale, réglementation d'urbanisme, disponibilités foncières,...) interviennent dans ces évolutions.

- **Méthode d'observation retenue :**

L'observatoire des effets du métro s'est intéressé à l'ensemble des thèmes abordés dans l'étude d'impact, regroupés en quatre chapitres qui composent le dossier de synthèse annuel, et complétés par des études complémentaires plus qualitatives.

Deux thèmes ont trait à l'urbanisme : **indicateurs relatifs à l'impact urbain et à l'impact économique**, complétés par des études présentant : les tendances générales de l'agglomération (marché immobilier), l'analyse des activités économiques à proximité du métro, le résultat d'entretiens auprès des différents acteurs urbains (promoteurs, agents immobiliers, commerçants...).

Les études de suivi ont été menées suivant un **rythme annuel** par un groupe de travail technique animé par l'agence d'urbanisme et comprenant des représentants des principales autorités concernées (Conseil Régional, Conseil Général, Etat, Ville de Toulouse, C.C.I.,...).

CARTE DU RESEAU METRO TOULOUSAIN



Il convient de noter que le traitement des données quantitatives disponibles s'est limité à la bande d'influence du métro (500 mètres autour de la ligne), les résultats obtenus étant comparés avec l'évolution constatée au sein de l'agglomération toulousaine et de la ville de Toulouse.

- **Les indicateurs retenus :**

FONCIER NON BATI (jusqu'en 1991) :

- * mutations de l'année sur les terrains non bâtis, principales caractéristiques : prix, surfaces, destinations (AUAT / services fiscaux; exploitation exhaustive des extraits d'actes notariés).

HABITAT :

- * nombre de permis de construire autorisés : nombre de logements et surfaces en m² (observatoire urbain Toulouse / fichier SICLONE - DRE),
- * marché du logement neuf et ancien (sur les années 1988 - 1991) : prix moyen des transactions en francs des logements de type T2 et T4 (prix par type, et parfois prix au m²) sur 3 secteurs - tests (AUAT, services fiscaux),
- * parc HLM dans la bande d'influence : parc existant, construction neuve HLM annuelle et acquisition réhabilitation en nombre de logements (AUAT - observatoire logement social).

BUREAUX ET ACTIVITE :

- * surfaces autorisées (P.C.) en m² de bureaux (observatoire urbain Toulouse),
- * surfaces autorisées (P.C.) en industrie, commerces, services en m² (observatoire urbain Toulouse / fichier SICLONE - DRE).

EQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS :

- * surfaces autorisées (P.C.) en m² de locaux affectés à l'enseignement, la santé, les équipements publics (observatoire urbain Toulouse - depuis 1990).

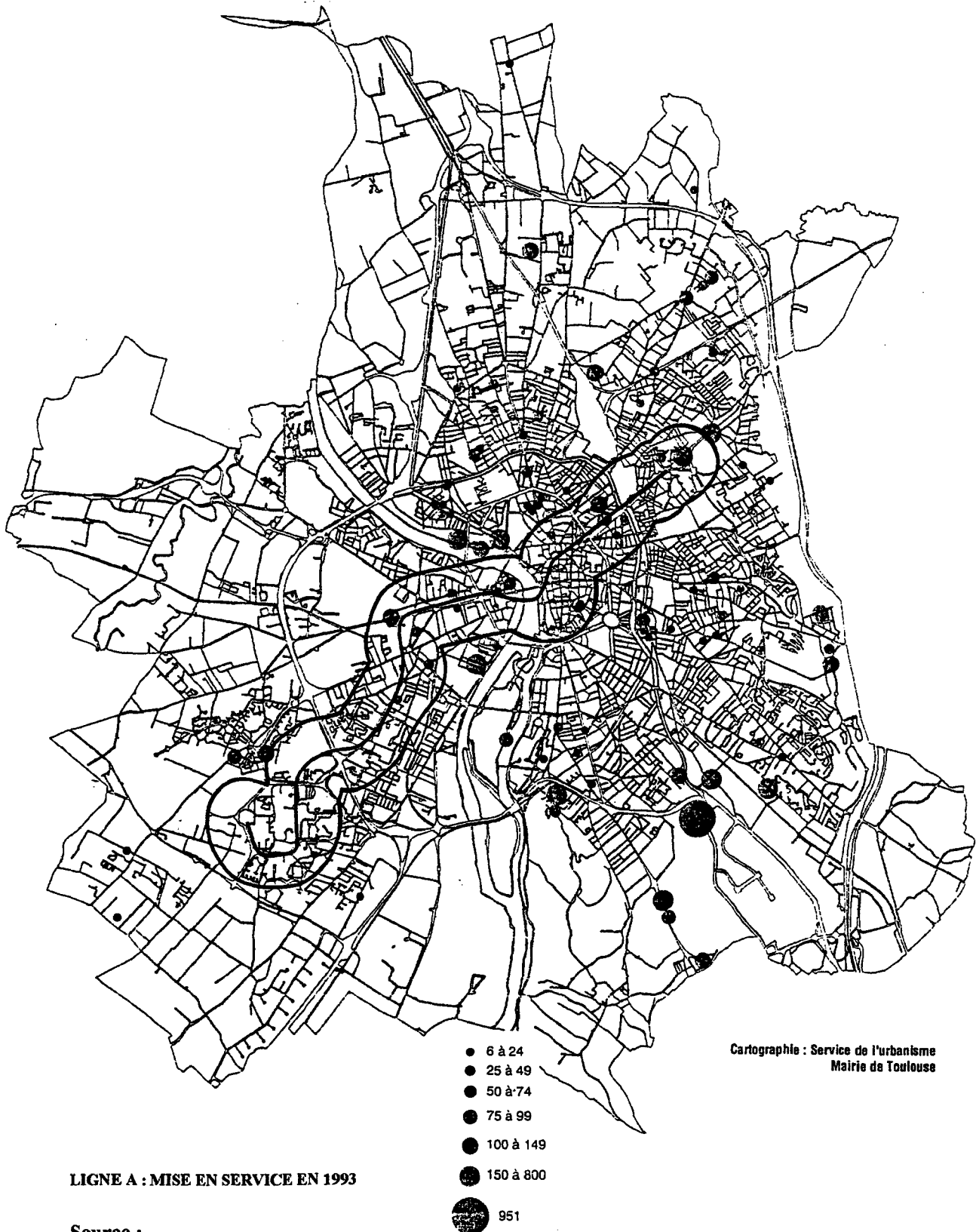
IMPACT ECONOMIQUE :

- * impacts directs : flux financiers, bilan de l'emploi générés par les travaux du métro,
- * évolution démographique : résultats RGP INSEE 1982 et 1990, complétés par des recensements complémentaires en 1991 et 1992,
- * évolution de l'emploi salarié privé, hors agriculture et travailleurs indépendants (ASSEDIC),
- * évolution du versement transport.

- **Les résultats obtenus (analyse sur les années 1988 - 1993) :**

Les auteurs des études de suivi font tout d'abord part de la difficulté de séparer et de mesurer la part relative des différents facteurs de l'évolution urbaine (contexte économique et législatif, opportunités foncières,...) : ainsi, le fort développement des logements étudiants dans un marché immobilier globalement déprimé s'explique surtout par des dispositions d'urbanisme favorables (parkings) et des incitations publiques (fiscales et financières).

**LOCALISATION DE LA CONSTRUCTION NEUVE DE LOGEMENTS
A TOULOUSE EN 1992 (dernière année avant mise en service du métro) :**
permis de construire autorisés de plus de 6 logements



Source :

Etudes de suivi du métro ligne A - bilan 1992, Agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine - Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine, 1993

Le marché du foncier non bâti a connu une évolution notable au cours de la période 1988 - 1993 : des interventions nombreuses se sont produites en début de période, ce qui peut s'interpréter comme une **certaine anticipation des acteurs privés**, orientée vers le logement collectif et l'activité économique, notamment dans la zone d'activité de Basso-Cambo. De même, **l'intervention publique a généré**, autour de projets de Z.A.C., des **mutations de terrains**.

Si **deux zones péricentrales** (Jolimont - Marengo et Saint Cyprien), en plus du centre-ville, ont connu un **processus continu de valorisation des prix fonciers**, les **quartiers d'habitat social de la rive gauche demeurent peu touchés par la pression foncière**.

De plus, depuis 1989, l'existence de nombreux stocks et un contexte économique difficile notamment ont conduit à un **mouvement de recul général des mutations sur l'agglomération**, le phénomène apparaissant plus accentué sur la commune de Toulouse, en particulier dans la bande d'influence du métro.

Concernant la **construction neuve de logements**, la **tendance est orientée à la baisse du volume de logements autorisés depuis 1988**, même si l'année 1992 a été marquée par un léger rebond, en opposition avec l'évolution nationale. L'année 1993 indique notamment un recul très important des autorisations sur la commune de Toulouse (- 42 %) et pour la zone métro (- 47 %).

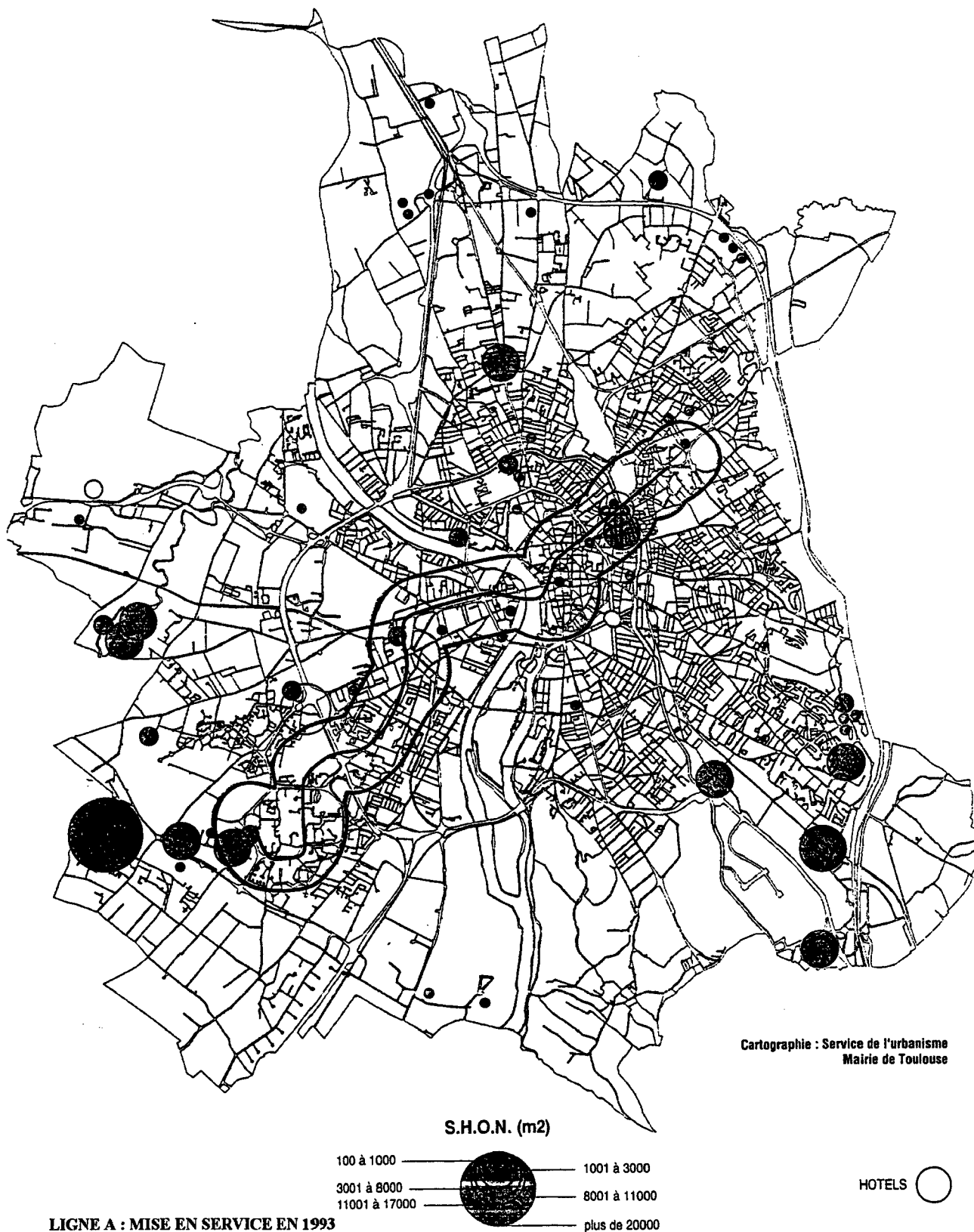
Le marché apparaît essentiellement composé de logements de petite taille. Les **logements orientés vers les étudiants en constituent une partie importante** (3 700 logements sur 6 356 en 1992 à Toulouse) et semblent avoir été un relais circonstanciel, encouragé par une forte demande (plus de 100 000 étudiants), des dispositions d'urbanisme favorables et des incitations financières et fiscales, dans un marché par ailleurs difficile.

Les grandes opérations de logement semblent se localiser à **proximité d'équipements structurants forts** (Z.A.C., universités, grands axes de circulation et ligne A du métro). Globalement, **l'intervention publique apparaît forte sur le marché du logement, tant sur le plan de la réhabilitation que sur celui des projets d'aménagement**.

Pour les **bureaux et les bâtiments industriels et commerciaux**, dans un contexte à la baisse (surproduction, difficultés de ventes), **les opérations se réalisent essentiellement dans quelques secteurs privilégiés**, notamment en périphérie de la commune de Toulouse, dans les zones d'activités.

Dans une situation de crise du marché immobilier de bureaux affectant l'agglomération toulousaine depuis 1990 (en 1993, le niveau des surfaces autorisées est revenu à celui de 1984 -1985), **l'intervention publique apparaît également importante**. Dans la zone métro, le centre-ville et la zone d'aménagement concerté de Basso - Cambo sont les deux secteurs les plus sollicités.

**LOCALISATION DE LA CONSTRUCTION NEUVE DE BUREAUX
A TOULOUSE EN 1992 (dernière année avant mise en service du métro)**



Source :

Etudes de suivi du métro ligne A - bilan 1992, Agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine - Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine, 1993

Quant à l'impact économique du métro, du fait des difficultés méthodologiques rencontrées, **l'analyse porte essentiellement sur l'impact direct du métro**. Les autres résultats présentés concernent le contexte économique général de l'agglomération, sans apporter d'éléments spécifiques à la zone d'influence du métro.

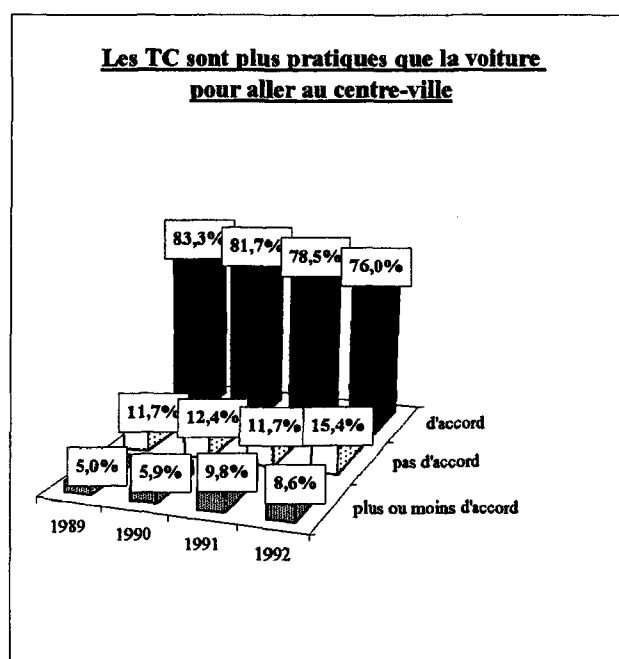
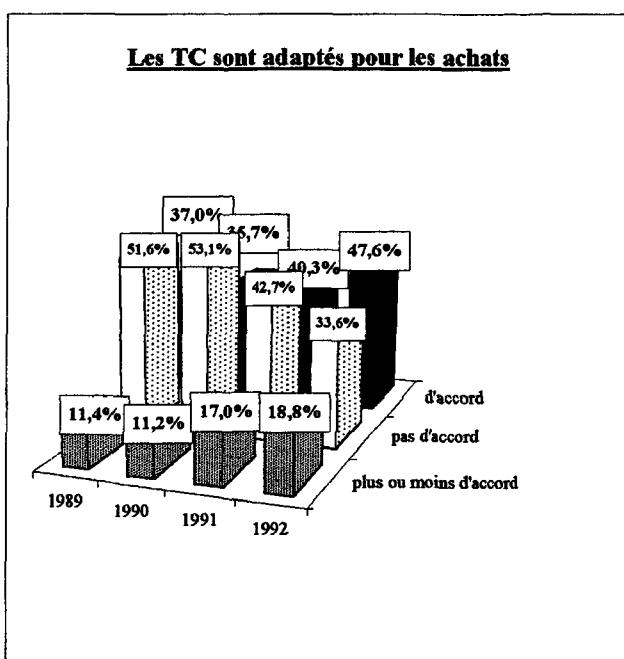
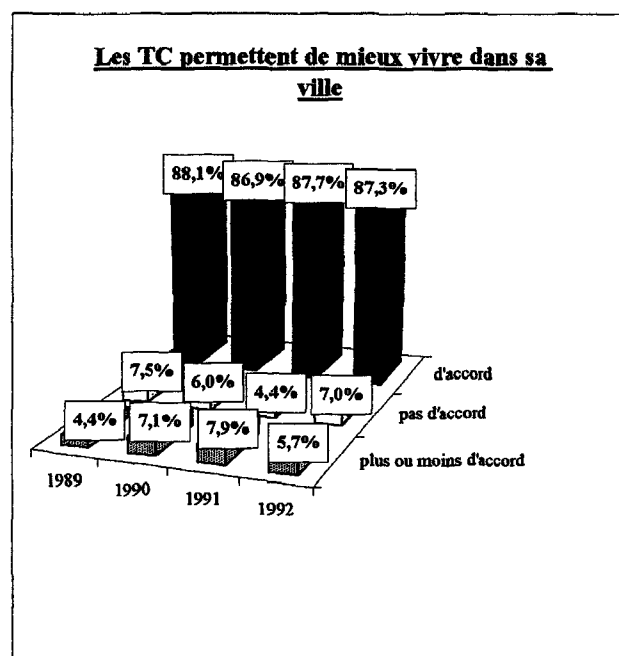
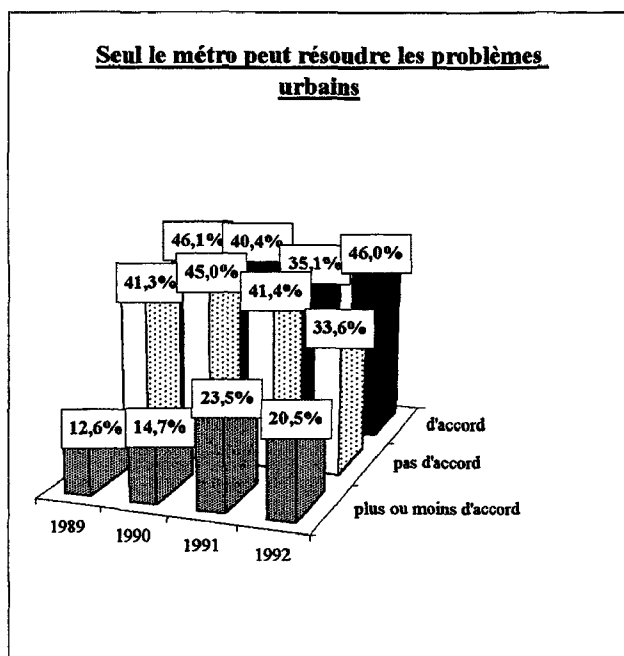
Par ailleurs, **l'enquête réalisée en 1992 auprès des acteurs urbains** de l'agglomération permet de recueillir des informations sur la perception qu'ils ont du métro et sur la manière dont ils l'intègrent dans leurs stratégies.

Pour le logement, il apparaît que **le choix de localisation se fait surtout d'après les caractéristiques et les qualités propres des quartiers** (cœur historique, centralité, patrimoine) et que les quartiers peu prisés (Bagatelle, Mirail) restent délaissés (image « repoussoir ») malgré l'arrivée du métro.

Quant aux bureaux, de l'avis général des promoteurs, **ceux-ci répondent à des critères de localisation qui leur sont propres** (hypercentre, ou locaux en périphérie situés près d'échangeurs ou de « vitrines » fortes comme l'aéroport), **le métro n'apparaissant alors pas comme un facteur primordial**.

Enfin, un **baromètre annuel « Usage des Transports en Commun »** permet d'étudier l'évolution des perceptions des individus par rapport aux transports publics. **Ce baromètre fait notamment ressortir les Transports en Commun comme l'un des éléments - clefs dans l'épanouissement de l'agglomération**.

QUELQUES RESULTATS DU BAROMETRE "USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN" DE TOULOUSE (1992)



LIGNE A : MISE EN SERVICE EN 1993

Source :

Etudes de suivi du métro ligne A - bilan de l'année 1992 - baromètre SEMVAT, Agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine - Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine, 1993

N.B. : Les écarts d'une année sur l'autre ne sont significatifs qu'au delà d'une variation de + ou - 5 %

2.2.4 MARSEILLE

- **Caractéristiques générales du projet :**

Mode :	METRO / TRAMWAY
Longueur totale :	9 km (ligne 1) & 8,9 km (ligne 2) & 3 km (tramway)
Nombre de stations :	22 (métro) & 8 (tramway)
Mise en service :	1977 / 1978 (ligne 1) 1984 / 1986 (tronçon sud) / 1987 (tronçon nord) ligne 2

- **Le contexte :**

La réalisation de la ligne 1 du métro s'intègre dans la politique des transports mise en oeuvre sur l'agglomération marseillaise et visant à favoriser l'usage des transports collectifs, et plus généralement à favoriser et améliorer les conditions de déplacement dans l'agglomération, sans entraîner des coûts d'exploitation trop élevés. Le métro apparaît alors comme un point clef dans le développement harmonieux de la Ville.

Quant au projet de prolongement de la ligne 2 du métro vers le Nord, il répond pour sa part aux objectifs suivants :

- * réaliser des liaisons directes entre les banlieues les plus peuplées et les principales zones d'emploi.
- * enrayer et renverser la tendance au dépérissement des quartiers Nord de Marseille.
- * mettre en oeuvre une nouvelle dynamique de déplacements en faveur de modes alternatifs à la voiture, afin de réduire les problèmes de circulation urbaine et de faciliter les déplacements entre Marseille et son aire métropolitaine.

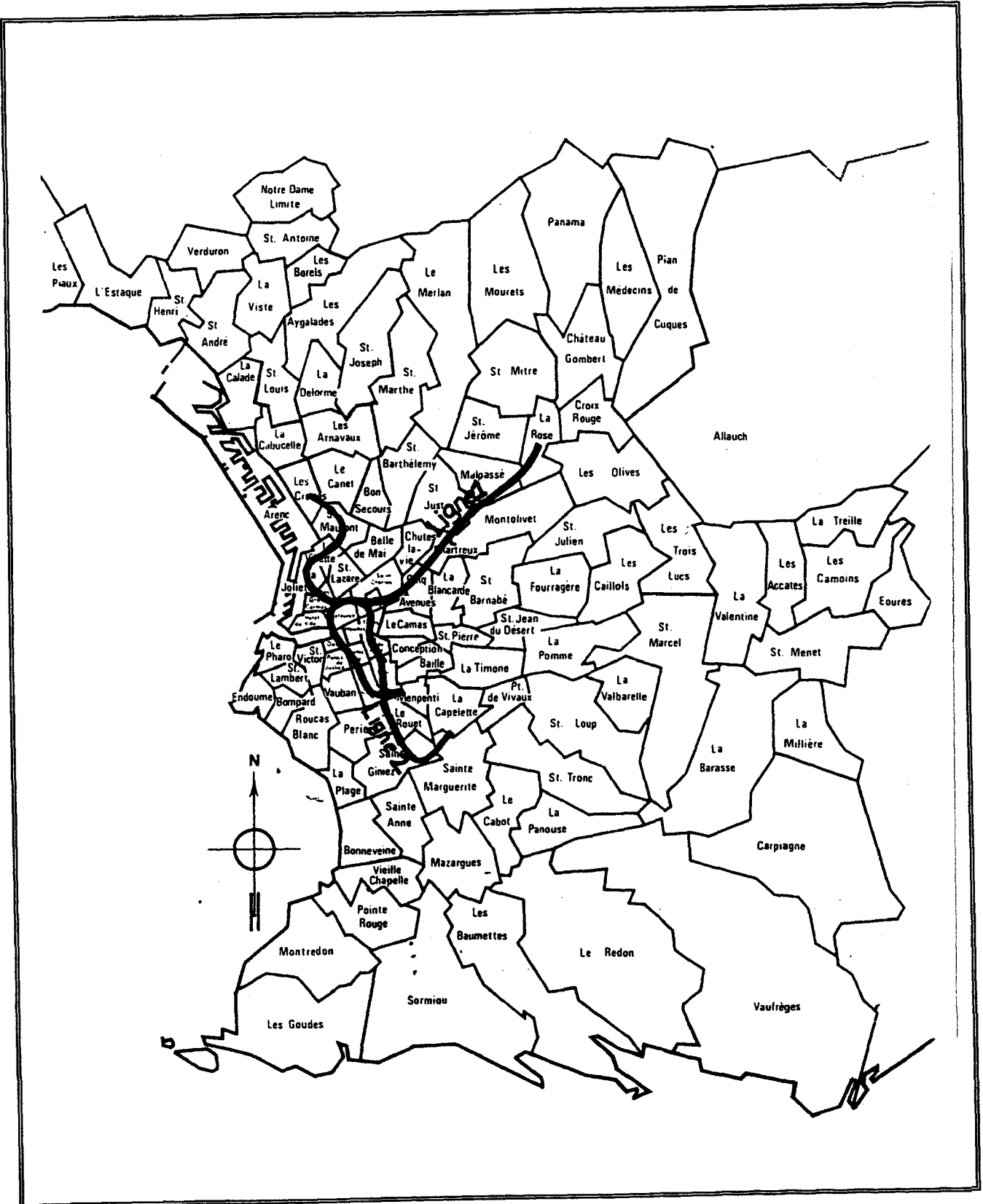
- **Les objectifs relatifs à l'urbanisme et au cadre de vie :**

Le métro constitue un instrument important dans la redynamisation des quartiers Nord de Marseille, en répondant aux besoins d'une population captive par un meilleur accès au marché du travail et à l'ensemble des fonctions du centre-ville. Il est considéré par les collectivités locales comme l'un des moteurs du développement et de la réussite de la politique de reconquête du secteur Nord.

- **Méthode d'observation retenue :**

Lors de la mise en service de la première ligne de métro à Marseille (1978), les études de suivi réalisées par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise ont porté sur les thèmes suivants : **la structure foncière** (support de l'urbanisation), **le cadre bâti** (révélateur de la stratégie des différents acteurs économiques) et **la population** (vue au travers de ses caractéristiques socio-économiques et de la nature des logements occupés).

CARTE DU RESEAU METRO MARSEILLAIS



En préalable aux études, il est souligné que **l'impact du métro doit être appréhendé de manière très globale** : les éventuels changements observés résultent en effet à la fois de pressions diverses (interventions de promoteurs publics ou privés,...), de modifications de comportements (pratique du logement, pratiques d'achat,...) et d'initiatives privées ponctuelles (rénovation de commerces,...).

Par conséquent, dans le cadre d'une **analyse de type avant - après**, la démarche retenue a consisté, à partir d'une importante collecte de données portant sur les différents thèmes retenus, à faire une **analyse rétrospective** sur les dix années précédentes et une **photographie de la situation au moment de la mise en service du métro**, puis à **suivre les indicateurs principaux**, de manière à essayer d'apprécier si les évolutions constatées ont été différentes le long du corridor nord-est (métro) de ce qu'elles ont été dans le reste de l'agglomération. D'autre part, de manière plus légère, les études se sont également intéressées aux quartiers concernés par le projet de deuxième ligne de métro.

- **Les indicateurs retenus :**

FONCIER :

- * occupation du sol : mise en évidence par quartiers des espaces libres et bâtis d'une part (enquête UTILSOL 1968 réactualisée en 1971), du degré de concentration urbaine (densité de population à l'hectare) d'autre part,
- * structure parcellaire : taille des parcelles et statut des propriétaires (personne morale / physique, copropriétaire) à partir des fichiers D.G.I.,
- * analyse de la pression foncière (1976 - 1978) : étude des notes de renseignements d'urbanisme fournies par les notaires (N.R.U., obligatoires pour les ventes en l'état d'un bien immobilier)²⁹, rendues caduques en 1978 par la mise en place des ZIF,
- * suivi des mutations foncières (fichier de la D.G.I.) : comptages des parcelles et locaux ayant changé de propriétaires (indication du statut) entre 1975 et 1976,
- * analyse des prix du foncier à partir des acquisitions foncières (terrains nus) de la ville de Marseille (entre 1972 et 1977).

CADRE BATI :

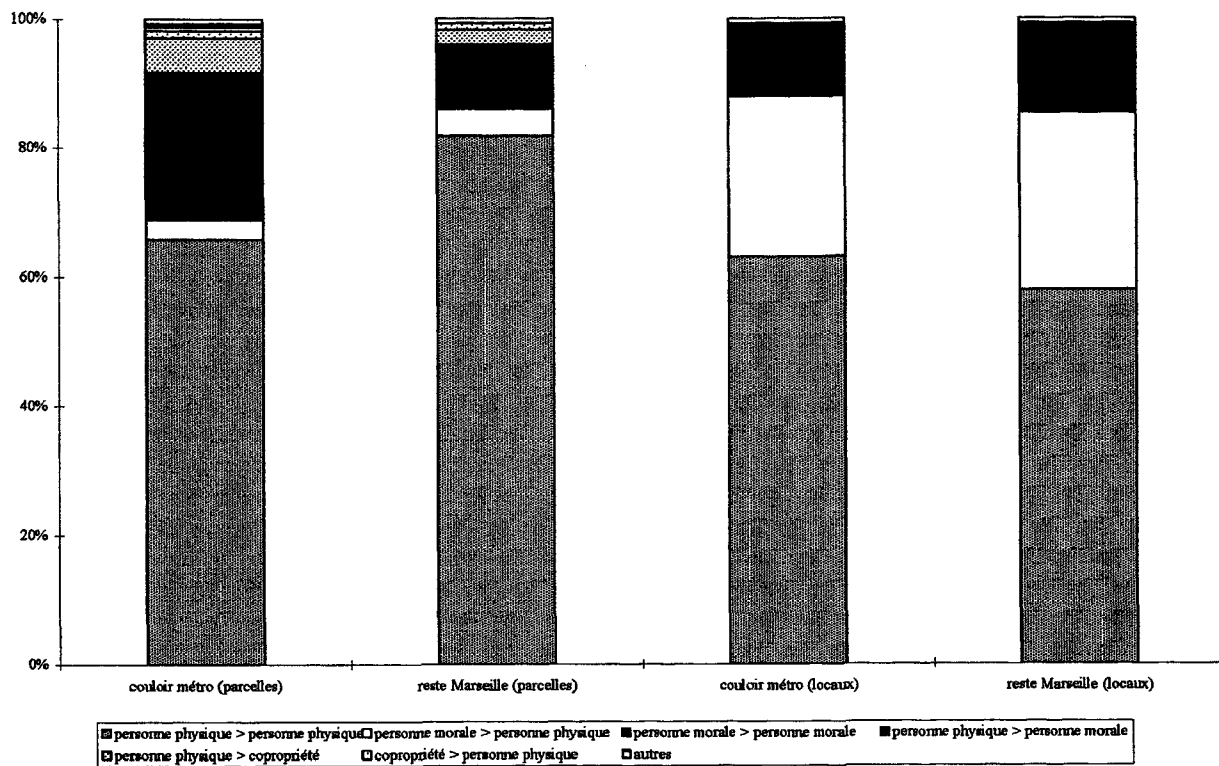
- * transformation de logements en locaux professionnels avec distinction entre bureaux, commerces et ateliers artisanaux : surfaces en m² (exploitation des fichiers de permis de construire au niveau des quartiers),
- * marché du bureau : surfaces en m², nombre de programmes réalisés + prix de vente et de location (notes de l'observatoire 13),
- * marché immobilier neuf : évolution du prix de vente des logements par grands secteurs (enquêtes relatives à la commercialisation des logements neufs - DRE), localisation (fichier P.C.),
- * marché immobilier occasion : exploitation sur 6 mois des annonces immobilières parues dans Le Provençal, avec indication du prix au m², du type (appartements / villas) et de la surface,
- * modifications de l'apparence de la ville : relevé et comparaison dans le temps de l'armature commerciale autour de 7 stations de métro : données quantitatives relatives aux créations, disparitions, extensions ou transformations.

²⁹

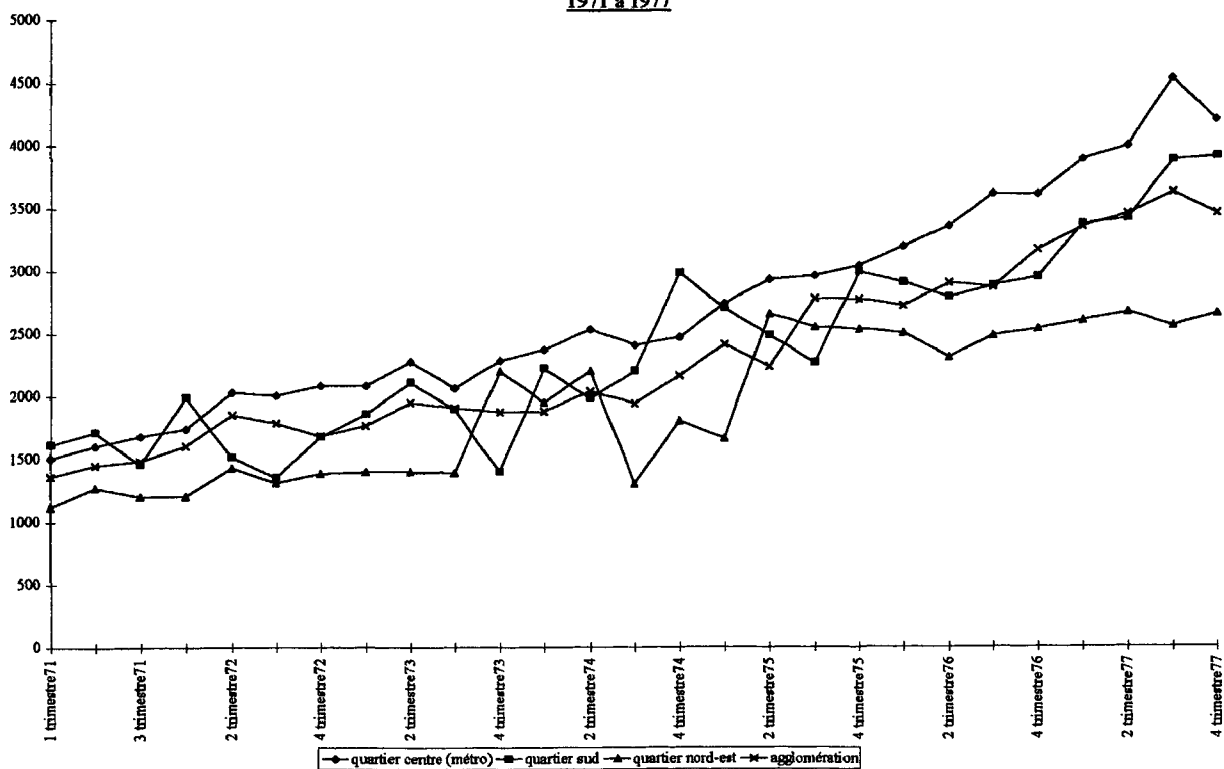
Dans le cas d'un détachement ou d'une modification de propriété, les N.R.U. sont inutiles, le certificat d'urbanisme étant alors obligatoire.

QUELQUES DONNEES SUR LES MUTATIONS FONCIERES ET LE MARCHE IMMOBILIER NEUF A MARSEILLE (1971-1977)

Statut du vendeur et de l'acheteur pour les mutations de biens (parcelles, bâtiments, locaux) effectuées en 1975 et 1976 à Marseille



Evolution du prix de vente au m²
des logements neufs (francs constants)
1971 à 1977



LIGNE 1 : MISE EN SERVICE EN 1977 / 1978

LIGNE 2 : MISE EN SERVICE EN 1984 / 1986 (tronçon sud) - PROLONGEE EN 1987 (tronçon nord)

SOURCE :

Impact du métro - un an après - tome 6 : approche des effets sur l'urbanisme, Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, 1979

POPULATION - MENAGES - LOGEMENTS (données socio-économiques) :

- * analyse générale pour les zones d'influence du métro (lignes 1 et 2) : population, nombre de logements, vacance, à partir des données RGP INSEE 1962-1968 et 1975,
- * analyse monographique de l'évolution des quartiers du centre (1er, 2ème et 3ème arrondissements) : mobilité résidentielle, ancienneté, taille, confort, statut d'occupation des logements, CSP chef du ménage, âge, taux d'activité, nationalité,
- * analyse des localisations privilégiées des différentes C.S.P. (regroupées en 5 classes) à Marseille (par arrondissement) à partir des données RGP 1954 à 1975,
- * analyse des comportements sur la base de 3 séries d'entretiens en profondeur (1975 - oct. 1977, oct. 1978) : fréquentation du centre-ville pour les achats,...

• **Les résultats obtenus :**

L'analyse des potentialités de mutation réalisée en 1977 à travers des observations sur le cadre physique du couloir métro **montre que, d'une manière générale, il n'est pas enregistré d'effet réel de la réalisation de la première ligne**, en raison du caractère limitatif du P.O.S., réservant l'utilisation de tous les terrains libres et interdisant tout changement d'affectation des parcelles industrielles, et également à cause de la crise qui sévit alors dans le domaine immobilier.

Ainsi, la ligne n° 1 du métro apparaît surtout comme une opération de rattrapage en matière d'infrastructure, dans des secteurs déjà fortement urbanisés (sauf pour les quartiers à la périphérie Nord-Est) et offrant donc des possibilités limitées d'évolution du tissu urbain.

Les principaux résultats publiés en 1979 laissent apparaître que **le métro ne semble pas avoir d'influence sur la pression foncière ni sur le nombre de mutations foncières**, même si les prix du foncier connaissent des hausses significativement plus élevées à proximité du métro que dans le reste de l'agglomération.

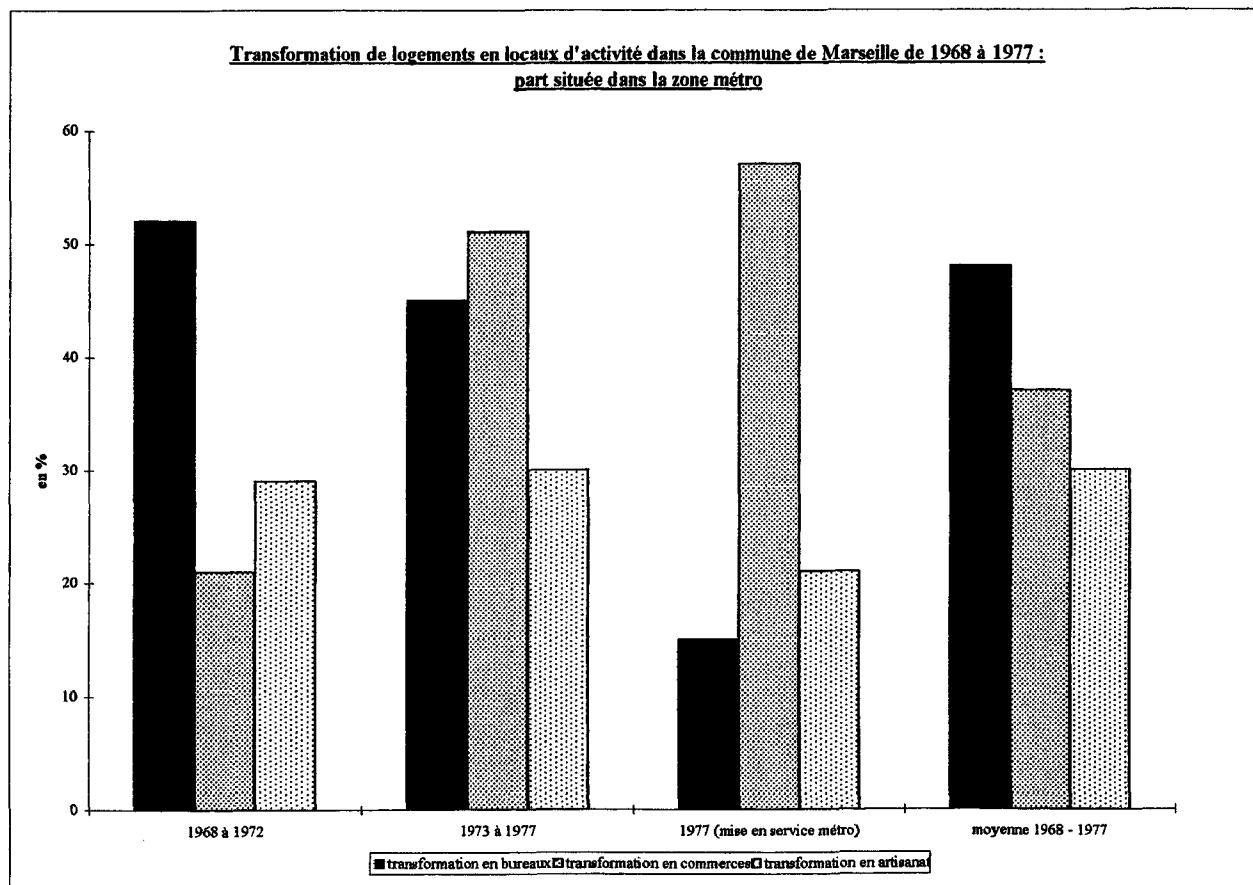
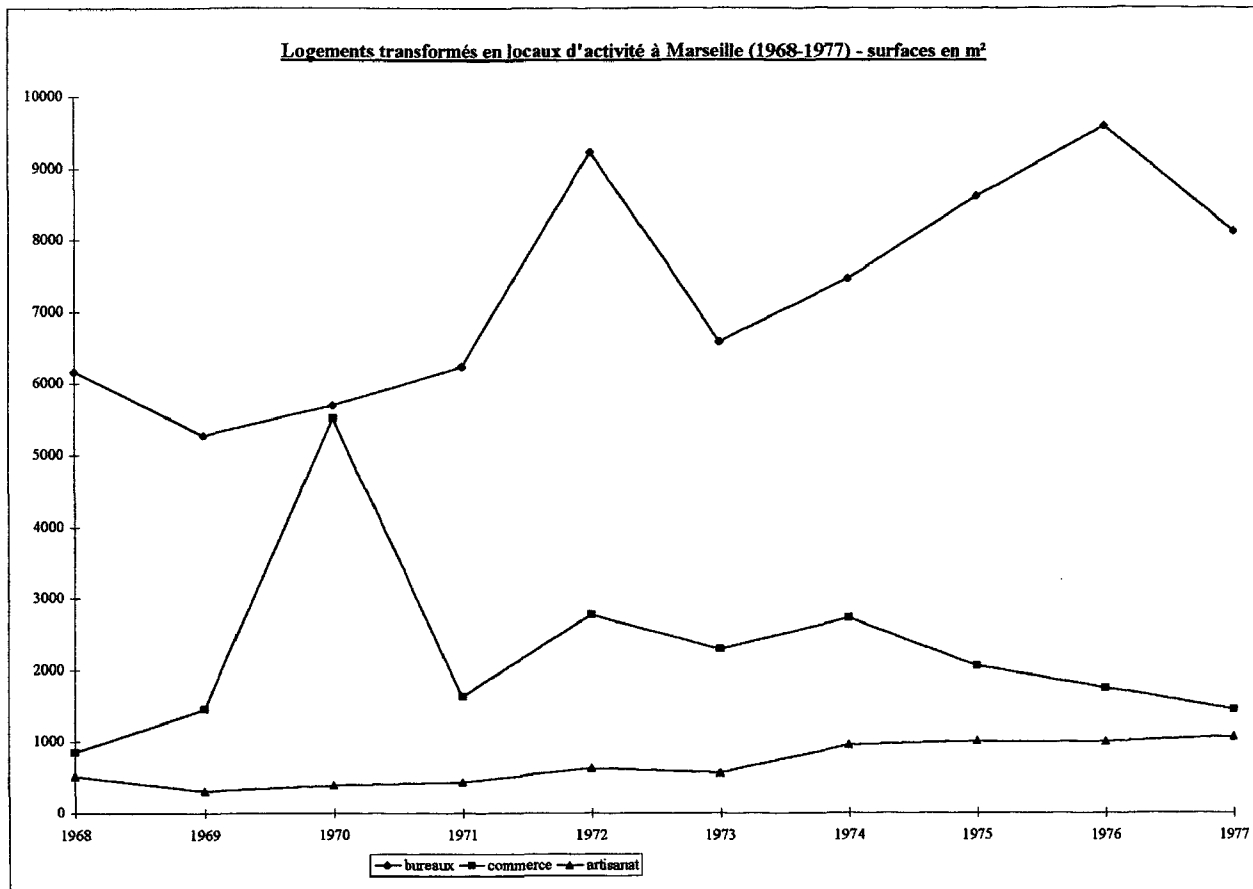
Toutefois, concernant l'évolution des prix fonciers, **l'impact de l'ouverture du métro sur la tendance observée est difficile à cerner ou à quantifier par rapport aux autres facteurs.**

Quant à **l'évolution du marché immobilier**, si la transformation de logements en locaux professionnels (bureaux et surtout commerces) apparaît plus marquée au voisinage des stations de métro mais de faible amplitude, **l'implantation de nouveaux bureaux obéit surtout à une logique propre à ce marché** (localisation dans l'hypercentre, près de pôles tertiaires, des zones d'activité portuaire ou des grandes banques).

Par contre, le métro semble avoir une influence plus importante sur la localisation des nouveaux logements (utilisé en particulier comme argument de vente numéro un dans la publicité immobilière).

Les évolutions de structures de populations, quant à elles, ont lieu généralement sur des périodes relativement longues, et les sources d'information disponibles sont peu adaptées pour appréhender un tel phénomène lié à la mise en service du métro.

QUELQUES DONNEES SUR LA TRANSFORMATION DE LOGEMENTS EN LOCAUX D'ACTIVITES A MARSEILLE ENTRE 1968 ET 1977



LIGNE 1 : MISE EN SERVICE EN 1977 / 1978

LIGNE 2 : MISE EN SERVICE EN 1984 / 1986 (tronçon sud) - PROLONGEE EN 1987 (tronçon nord)

SOURCE :

Impact du métro - un an après - tome 6 : approche des effets sur l'urbanisme, Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, 1979

Il était donc prévu que l'analyse consiste dans un premier temps en un examen détaillé de l'évolution de quelques quartiers ou groupes d'immeubles particuliers, mais une telle exploitation n'a pas pu être menée à bien.

Toutefois, l'analyse faite à partir des données du recensement de la population entre 1954 et 1975 fait apparaître des tronçons de la ligne 1 assez typés du point de vue de leurs C.S.P.

Enfin, les entretiens approfondis réalisés en trois séries (1975 - octobre 1977 - octobre 1978) auprès d'échantillons de 30 personnes environ ont montré qu'un **changement dans l'attitude des marseillais vis à vis de leurs problèmes de transports était en train de s'opérer avec l'arrivée du métro**, avec une perception de plus en plus globale, exprimant le besoin de complémentarité entre voiture particulière et transports en commun, ceux-ci apparaissant comme un mode de transport adapté à la vie urbaine.

CONCLUSION

L'analyse bibliographique d'un certain nombre d'études de suivi des effets des T.C.S.P. sur l'urbanisme réalisées jusqu'à présent en France apporte des éléments de réponses intéressants quant aux éventuels effets indirects d'une telle infrastructure de transport.

En ce qui concerne l'implantation de nouvelles activités économiques, il semble que les effets d'un T.C.S.P. soient très diffus : la localisation d'une entreprise est le résultat d'un arbitrage entre de multiples critères, l'accessibilité à un réseau de transport T.C.S.P. n'est que l'un de ces critères, alors que, dans la plupart des secteurs, les coûts de transport ne représentent plus qu'une faible part des coûts de production et tendent à perdre de l'importance dans les décisions de localisation.

Quant à l'immobilier, c'est un secteur souvent retenu dans les analyses car la valorisation des abords immédiats de l'infrastructure T.C.S.P. représente un enjeu important en terme de développement et de requalification urbaine. Il est indéniable qu'un projet de T.C.S.P. peut conduire à des modifications importantes de l'espace urbain, notamment des espaces publics (comme le montre l'opération de réaménagement du cours des 50 otages à Nantes par exemple), mais les résultats des études de suivi apparaissent contrastés suivant le type de tissu traversé, les potentialités économiques et la dynamique locale, les stratégies de valorisation et d'accompagnement mises en oeuvre par les acteurs locaux (notamment les acteurs publics),...

Ce constat conduit à abandonner le principe de causalité linéaire entre la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport T.C.S.P. et le développement urbain et à renoncer définitivement à poser l'évaluation d'un projet T.C.S.P. en terme d'impacts ou d'effets.

Dans le cadre des études de suivi, il s'agit alors de redonner une place centrale aux stratégies des différents acteurs de la ville et aux dynamiques économiques et sociales dans lesquelles viennent s'inscrire la nouvelle infrastructure T.C.S.P..

A cet égard, il apparaît que l'appropriation par les acteurs locaux des projets de T.C.S.P. et la mise en oeuvre de mesures d'accompagnement à la mise en service de la nouvelle infrastructure de transport, afin de valoriser l'investissement réalisé dans le cadre plus large d'un projet urbain revêt une grande importance.

En effet, par la pertinence ou l'inadéquation de leurs actions, les uns et les autres peuvent moduler l'effet de l'ouverture d'un T.C.S.P. de manière opposée : en renforçant les effets positifs tout en prévenant et atténuant les effets négatifs, ou l'inverse.

Sur le plan méthodologique, cela conduit sans doute à repenser les objectifs d'un dispositif de suivi des effets des T.C.S.P. dans le domaine de l'urbanisme : il s'agit non seulement de viser à mettre en évidence les impacts progressifs de la nouvelle infrastructure T.C.S.P., mais aussi, plus généralement, à mieux saisir les évolutions d'ensemble du tissu urbain.

A cet effet, il apparaît important que, dans le cadre du suivi mis en oeuvre, les premières analyses soient réalisées avant le démarrage des travaux : il s'agit alors d'étudier soigneusement les dynamiques structurelles d'évolution (dynamisme des acteurs locaux, projets en gestation,...), les potentialités de mutation (disponibilité des terrains, structures socio-démographiques et trajectoires résidentielles, capacités financières des promoteurs publics,...) afin d'établir un diagnostic fin de l'environnement urbain des différents quartiers traversés : étude de l'équipement commercial existant, du marché immobilier et foncier, des caractéristiques socio-démographiques (population, ménages).

Ce travail préalable à la mise en service du T.C.S.P. permet d'identifier les enjeux principaux en terme de politique globale d'aménagement urbain (notamment par l'analyse des zones les plus instables socialement ou celles qui sont le théâtre d'opérations d'urbanisme projetées ou en cours) et doit permettre d'établir des stratégies de l'aménagement urbain coordonnées, destinées à favoriser telle ou telle logique.

Par la suite, après la mise en service du T.C.S.P., une telle démarche de suivi offre l'opportunité aux différents acteurs du système urbain de se doter d'un outil d'aide à la décision et à la gestion du changement, permettant également de poursuivre la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux pour accompagner et valoriser au mieux l'investissement réalisé dans le cadre des stratégies prédéfinies de développement urbain.

Dans ces conditions, la démarche de suivi engagée pourrait alors être utilisée pour favoriser ou réorienter les effets effectivement constatés après la mise en service du T.C.S.P., permettant d'adapter les stratégies de développement urbain prédéfinies, notamment dans les domaines touchant à la localisation spatiale des activités (urbanisme, localisation d'équipements, politique foncière,...), en fonction des réactions des usagers et des riverains, en fonction des modalités d'appropriation de la nouvelle offre de transport par les acteurs économiques.

Une telle approche, remplaçant la réalisation d'une infrastructure T.C.S.P. dans le cadre plus large d'un projet urbain mobilisant tous les acteurs locaux, conduit sans doute à imaginer de nouvelles méthodologies d'observation et d'évaluation des effets des T.C.S.P. dans le domaine de l'urbanisme.

Si une observation « quantitative » des évolutions des comportements et de l'environnement économique et urbain basée sur un certain nombre d'indicateurs socio-économiques apparaît nécessaire, à la fois pour disposer d'une représentation des effets constatés sur la ville suite à la mise en service de la nouvelle infrastructure T.C.S.P., mais également pour repérer assez finement les principaux secteurs ayant réagi fortement à cette mise en service, elle ne semble pas pouvoir à elle seule répondre à l'ensemble des interrogations sur les mutations urbaines.

Des observations plus « qualitatives » peuvent alors viser à proposer des schémas d'interprétation des modifications observées sur les principaux secteurs (en rapport avec les objectifs fixés par les acteurs en terme de réaménagement urbain). Il s'agit alors de réaliser des zooms ou des monographies approfondies sur ces secteurs, en s'appuyant notamment sur des entretiens avec les acteurs importants de la ville (responsables d'entreprises, promoteurs immobiliers, collectivités locales,...).

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GENERAUX :

Méthodes d'évaluation des grands projets de transport urbain - aspects socio-économiques

TAMMAN (M.), rapporteur du groupe

Bagneux, CETUR, 1979, 145 p. + annexes

Méthodologie des études de suivi d'une ligne de T.C.S.P. - rapport de synthèse

BONNEL (Patrick) et THIBAUD (Sylvie)

Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports & SEMALY, 1991, 27 p. + annexes

Evaluation a posteriori des T.C.S.P. en France - Proposition pour un cadre d'analyse - Application au cas de l'Agglomération Nantaise

Paris, SOFRETU, 1992, 32 p. + annexes

Les transports collectifs de surface en site propre - Etudes de cas en France et à l'étranger

Lyon, CERTU, 1995, 120 p.

Méthodes d'analyse des effets structurants des grandes infrastructures de transport

GAUDARD G., MOROSOLI C., ROOS M., JEANRENAUD C. et SCHWAB N.

Neuchâtel et Fribourg, Centre de recherches en économie de l'espace (Université de Fribourg) et Institut de recherches économiques et régionales (Université de Neuchâtel), 1992, 47 p. + annexe

Le renouveau du tramway et le réaménagement de l'espace urbain qu'il implique - étude comparée entre différentes villes européennes (Mémoire de D.E.S.S. Transports, Communication et Logistique des échanges internationaux - Université Paris IV)

HATREL (Valérie)

Paris, Chez l'auteur, 1993, 126 p. + annexes

Observatoire des politiques urbaines - Analyse critique des sources de données (programme STU 1985)

FARVACQUE (Philippe), GABILLARD Gérard et PILAREK Freddy

Lille, CETE Nord Picardie, 1986, 110 p.

LESNE (Jacques), CETUR

« Eléments de réflexion sur les effets de la mise en service de transports en commun en site propre dans les agglomérations de province »

Les cahiers scientifiques du transport, n° 25, 1991, p. 129 - 140

CLAISSE (Gérard) et DUCHIER (Didier), Laboratoire d'Economie des Transports

« Des observatoires d'effets TGV : réflexions méthodologiques »

Actes du colloque « Villes et TGV » (Sixièmes entretiens du centre Jacques Cartier, Lyon), 16 p.

OFFNER (Jean Marc), LATTIS

« Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique »

L'espace géographique, n° 3, 1993, p. 233 - 242

OFFNER (Jean Marc), LATTIS

« L'évaluation sans jugement - Analyse des pratiques d'évaluation a posteriori des politiques de transport urbain en France »

Les Cahiers Scientifiques du Transport, n° 17-18, 1988, p. 221 - 230

OFFNER (Jean Marc), LATTIS

« Le local en quête de politiques. Théories de l'action et méthodes d'évaluation des décisions publiques locales »,

Actes du 7ème Colloque International de la Revue « Politiques et Management public », 1994, 12 p. + annexe

TRAMWAY

NANTES :

Agglomération nantaise - Evaluation tramway 1995 - Evolution de l'utilisation de l'espace urbain dans le corridor tramway - synthèse

Nantes, District Agglomération Nantaise, Direction des Transports Terrestres, DDE Loire Atlantique, SEMITAN, Agence d'études Urbaines de l'Agglomération Nantaise, 1996, 76 p.

Agglomération nantaise - Evaluation tramway 1995 - Approche des effets socio-économiques du réseau tramway - 1. Indicateurs

Nantes, District Agglomération Nantaise, Direction des Transports Terrestres, DDE Loire Atlantique, SEMITAN, Agence d'études Urbaines de l'Agglomération Nantaise, 1996, 65 p.

Agglomération nantaise - Evaluation tramway 1995 - Evolution de l'utilisation de l'espace urbain dans le corridor tramway - ligne 1 Bellevue (Nantes - St Herblain) Beaujoire (Nantes)

Nantes, District Agglomération Nantaise, Direction des Transports Terrestres, DDE Loire Atlantique, SEMITAN, Agence d'études Urbaines de l'Agglomération Nantaise, 1996, 119 p.

GUILLOSSOU (Maudez)

« L'intégration d'un grand équipement dans le tissu local : quelle problématique ? L'exemple du tramway nantais »

Journée d'études CECOD, 6/04/93, 8 p.

GRENOBLE :

Observatoire des effets du tramway

Grenoble, Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise, 1992, 52 p.

Observatoire des effets du tramway - méthodologie

Grenoble, Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise, 1991, 8 p.

WAKS (Louise)

« Grenoble : Plus loin avec le tram »

Transport public, avril 1996, p. 16 - 21

SAINT DENIS - BOBIGNY :

Les « suivis » des projets de transport urbain - le cas du tramway Saint Denis - Bobigny (dans le cadre du séminaire Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTS) du 11 avril 1995) :

- *Le tramway Saint Denis - Bobigny : impacts sur le tissu urbain (extraits mémoire de DEA Transport ENPC - Paris XII)*

BARREAU (Jean Philippe)

Noisy le Grand, LATTS, 1995, p. 28 à 55

- *Suivi du tramway Saint Denis - Bobigny : phénomènes de polarisation et activités commerciales (résumé mémoire de DEA Transport ENPC - Paris XII)*

GREBERT (Jean)

Noisy le Grand, LATTS, 1995, 7 p.

- *Un suivi qualitatif du tramway Saint Denis - Bobigny : l'évolution des représentations mentales de l'espace urbain*

ATTAS - POUBLAN (Valérie)

Noisy le Grand, LATTS - RATP Unité Prospective, 1995, 6 p.

OFFNER (Jean Marc)

« Le tramway Saint Denis - Bobigny entre réseaux et territoires »

Recherche Transports Sécurité, n° 29, mars 1991

METRO

Aspects méthodologiques des études de suivi - Applications aux métros lyonnais et lillois

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 p. + annexes

Etude de suivi des ouvertures des métros de Lyon et Marseille - principaux résultats

Bagneux, CETUR, 1979, 47 p. + annexes

Transports collectifs et activités commerciales locales - les effets de l'implantation d'une nouvelle station de métro sur les commerces avoisinants

OFFNER (Jean Marc), MARCHAND (Bernard), SANDERS (Léna) et CHAN (Pauline)

Arcueil, Institut de Recherche des Transports, rapport de recherche n° 57, avril 1982, 60 p. + annexes

LYON :

Impact d'un investissement public en milieu urbain - application au métro lyonnais sur le tronçon Villeurbanne

L'Isle d'Abeau, CETE de Lyon - Département Etudes urbaines, 1977, 68 p. + annexes

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 p. + annexes

Le métro et l'usage de la ville

Lyon, Agence d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon, 1981, 10 p.

Le métro et l'urbanisme dans l'agglomération lyonnaise

Lyon, Agence d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon, 1981, 21 p.

Attitudes & stratégies des professionnels du marché immobilier lyonnais à l'égard du métro

Lyon, Agence d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon, 1992, 27 p. + annexes

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 p.

LILLE :*Les suivis des grandes infrastructures de déplacements urbains :*

(Actes des journées CETUR, Lille, 13 et 14 juin 1985)

- *Le suivi du VAL en matière d'urbanisme*

GABILLARD (Gérard)

Lille, CETE Nord Picardie, 1985, 21 p.

- *Aspects méthodologiques d'un suivi exploratoire du VAL sur deux quartiers lillois*

OFFNER (Jean Marc)

Arcueil, Institut de Recherche des Transports, 1985, 22 p.

Suivi de la ligne n° 1 du métro :

Lille, CUDL, SIDU, CETE Nord Picardie

- *Analyse des DIA ZIF et ZAD 1982, 1983 et 1984*
- *Caractéristiques de la population et description du parc de logements en 1982 (octobre 84)*
- *Analyse de la construction neuve de 1975 à 1982 (juin 1984)*
- *Analyse de l'emploi (1er janvier 1983) (novembre 1985)*

Les transports collectifs dans la Communauté Urbaine de Lille - Etude d'impact de la ligne n° 1 du métro dans le domaine de l'urbanisme - Analyse typologique du tissu urbain avant mise en service du métro

Lille, CUDL & CETE Nord - Picardie, 1986, 48 p. + cartes

Etude d'impact du métro dans le domaine de l'urbanisme :

- *Population - Logement - Ménages*

Lille, CUDL, Agence de Développement et d'Urbanisme, CETE Nord Picardie, 1993, 55 p.
+ annexes

- *Impact du métro dans le domaine de l'emploi - Analyse du fichier emploi 1990 de l'INSEE*
Lille, CUDL, CETE Nord Picardie, 1994, 52 p. + annexes
- *Analyse du fichier des permis de construire*
Lille, CUDL, Agence de Développement et d'Urbanisme, 1995, 36 p. + annexes
- *Analyse du fichier des Déclarations d'Intention d'Aliéner*
Lille, CUDL, Agence de Développement et d'Urbanisme, 1995, 54 p. + annexes
- *Synthèse des entretiens effectués auprès des acteurs économiques*
Lille, CUDL, Agence de Développement et d'Urbanisme, 1995, 13 p.
- *Synthèse des études de suivi*
SCHAEFER (Bernard) et JACQUEMIN (Nathalie)
Bagneux, CODRA, 1996, 28 p. + annexes

TOULOUSE :

Etudes de suivi du métro ligne A - bilan des années 1989, 1990, 1991, 1992 et 1993

Toulouse, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine & Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération Toulousaine

MARSEILLE :

Suivi de l'impact du métro sur l'urbanisation - note méthodologique

Marseille, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise, 1977, 7 p.

Impact du métro - Un an après - Tome 6 - Approche des effets sur l'urbanisme

Marseille, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise, 1979, 139 p.

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

Achévé d'imprimer : Novembre 1996

Dépôt légal : 4^{ème} trimestre 1996

ISBN : 2-11-089207-2

Cet ouvrage est en vente au CERTU

Bureau de vente :

9, rue Juliette Récamier 69456 Lyon cedex 06

Tél : 04 72 74 59 59

Évaluation des transports en commun en site propre

Synthèse des études réalisées en France dans le domaine de l'urbanisme

Ce rapport d'études constitue la synthèse d'une analyse bibliographique réalisée à partir d'études de suivi des effets sur l'urbanisme des transports en commun en site propre. Les études prises en compte, ont été réalisées dans des agglomérations françaises au cours des vingt dernières années.

Dans un premier temps, le document présente une synthèse des impacts urbains des projets de transports en commun en site propre, en insistant notamment sur l'importance de l'accompagnement du projet par les acteurs locaux pour valoriser l'investissement réalisé sur le transport en commun en site propre.

Dans un deuxième temps, pour les agglomérations françaises retenues dans le cadre de cette analyse, le document présente des fiches de synthèse par agglomération des études de suivi des effets sur l'urbanisme des transports en commun en site propre. Ces fiches comprennent pour chaque agglomération : le contexte du projet de transport en commun en site propre, les objectifs initiaux relatifs à l'urbanisme, la méthodologie utilisée et les principaux résultats.