



54ème colloque
ASRDLF

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference
ERSA-GR



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

Partage et création de valeur dans les quartiers de gare en transformation : quels rôles de la négociation entre acteurs ? Les cas d'Angers et Metz

Mme Sophie DERAÈVE

LVMT chargée de recherche

6-8 Avenue Blaise Pascal F-77455. Marne la Vallée Cedex 2 France

sophie.deraeve@enpc.fr

Mr Philippe POINSOT

LVMT maître de conférence

6-8 Avenue Blaise Pascal F-77455. Marne la Vallée Cedex 2 France

philippe.poinsot@enpc.fr

Référence à la session / reference to the session

S26 - Infrastructures publiques, noeuds de réseau et territoires

Résumé / Summary

De nombreux travaux interrogent les liens entre infrastructures de transport et territoires, notamment les effets des premières sur les seconds (Offner, 1993 ; Bérion et al., 2007). S'il a été établi que ces effets sont le plus souvent soumis à condition, l'idée qu'ils puissent tout de même survenir amène les élus à défendre des grands projets d'infrastructure avec l'espoir de dynamiser le développement économique de leur territoire. La littérature ne clarifie toutefois pas suffisamment la nature et les conditions d'apparition de ces « effets ».

Une manière de préciser ces conditions est de revenir sur les formes de valorisation espérées ou observées par les acteurs du territoire où est implantée l'infrastructure. La question de la valorisation se pose d'autant plus dans le contexte actuel de recherche de nouveaux modèles de financement des infrastructures de transport. Notre communication a pour ambition de questionner les processus de formation et de partage de la valeur générée dans un type d'infrastructure connaissant de profondes transformations ces dernières années : la gare et son environnement proche. Alors que les valorisations territoriales d'une infrastructure peuvent faire référence à des formes variées (économique, urbaine, environnementale...), nous nous focalisons ici sur la seule valorisation foncière et immobilière. Les processus de création des valeurs foncière et immobilière autour des gares sont complexes. La littérature académique traite principalement des mécanismes de captation de valeur (Gatzlaff et al., 1993 ; Van Der Krabben et al., 2008). Cet angle d'analyse isole généralement la question foncière de la question immobilière, et ne met pas en perspective toute la chaîne de production de valeur. Ainsi, nous nous proposons dans cette communication d'explorer les

mécanismes de la production immobilière dans les quartiers de gare à travers les cas de deux quartiers de gare de villes intermédiaires faisant l'objet de profondes transformations : « Cours Saint-Laud » à Angers et le « Quartier de l'amphithéâtre » à Metz.

Le choix de quartiers de gares de villes intermédiaires dérive de ce que les formes de valorisation territoriale des gares varient selon leur taille et la position de la ville concernée dans la hiérarchie urbaine (Delaplace, 2012 ; Roudier, 2015). Dans cette perspective, les villes intermédiaires sont dans une situation qui les distingue des métropoles et des plus petites villes. Elles se distinguent des métropoles en ce qu'elles disposent généralement d'un stock de foncier ferroviaire plus conséquent et localisé dans un contexte de marché immobilier moins tendu. Elles se différencient des petites villes du fait qu'elles tiennent une place suffisamment importante dans la hiérarchie urbaine pour prétendre à une valorisation tertiaire, résidentielle et commerciale de leur quartier de gare susceptible de dynamiser l'économie locale. Nous montrerons dans cette communication que les formes de valorisation des gares varient aussi entre gares de villes intermédiaires. En effet, bien qu'Angers et Metz présentent des problématiques proches – marchés tertiaires et immobilier peu tendus, tertiarisation rendue plus difficile par une insertion de deuxième ordre dans les hiérarchies urbaines et les systèmes urbains en cours de métropolisation –, elles portent des projets de transformation de quartier de gare très différents par leur taille et la mixité des fonctions recherchées. Elles se distinguent aussi par le déroulement du projet et les négociations entre acteurs. C'est ce dernier point sur lequel nous souhaitons particulièrement mettre l'accent pour comprendre comment, dans chaque situation, les acteurs construisent des représentations du potentiel urbain du quartier de gare en devenir, négocient autour de sa valeur, pour s'accorder sur les termes de l'échange, sur le partage de la valeur créée, et au final, permettre la réalisation du projet.

Bibliographie / Bibliography

ADISSON F., (2015), De l'aménagement du territoire au réaménagement des terrains de l'Etat. Politiques et projets de reconversion urbaine du domaine ferroviaire en France et en Italie, thèse de doctorat, Université Paris Est et Politecnico di Milano, Champs-sur-Marne

BERION, P. et al., (2007), L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial, Revue d'Économie Régionale & Urbaine, (4), pp. 651-76.

BUREAU, D., (2015), Funding Urban Infrastructure: Value creation, Property Tax and other Revenues, preliminary draft, 28 p.

COMBY, J. (2007), L'évaluation des terrains, Etudes foncières, n° 130.

DELAGE, A., (2013), La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare, à Saint-Étienne Châteaucreux et Liège Guillemins (Belgique), thèse de doctorat, Université Lyon 2 - Lumière, 542 p.

DELAPLACE, M., (2012), TGV, Développement local et taille des villes ; Une analyse en termes d'innovation de services, Revue d'économie régionale et urbaine, n° 2, pp. 265-292.

DER KRABBen, E., VAN NEEDHAM, B., (2008), Land readjustment for value capturing: A new planning tool for urban redevelopment, Town Planning Review, 79, pp. 651-72.

FREEMAN, A.M., (1979), Hedonic prices, property values and measuring environmental benefits: a survey of the issues, The Scandinavian Journal of Economics, 81 (2), pp. 154- 73.

GATZLAFF, D-H., SMITH, M-T., (1993), The Impact of the Miami Metrorail on the Value of Residences near Station Locations, Land Economics, 69, pp.54-66.

OFFNER, J.M., (1993), Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique. Espace géographique, 22(3), pp. 233-42.

ROUDIER, E., (2015), « Les « Grandes Gares » : des projets adaptés aux villes moyennes ? », Métropolitiques, 14 décembre 2015. URL : <https://www.metropolitiques.eu/Les-Grandes-Gares-des-projets.html>