

THÈSES (RÉSUMÉS)

Armand Colin | *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*

2006/4 - octobre
pages 661 à 664

ISSN 0180-7307

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2006-4-page-661.htm>

Pour citer cet article :

« Thèses (Résumés) »,
Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2006/4 octobre, p. 661-664. DOI : 10.3917/relu.064.0661

Distribution électronique Cairn.info pour Armand Colin.

© Armand Colin. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Thèses (Résumés)

T. 2006, IV, 3, DEYMIER Ghislaine

Capitalisation immobilière des gains d'accessibilité : Étude de cas sur l'agglomération lyonnaise, Thèse pour le doctorat en Sciences Économiques, mention Économie des Transports, présentée et soutenue publiquement le 18 novembre 2005.

Directeur de thèse : Yves CROZET

Membres du jury : Alain BONNAFOUS, Yves CROZET, Hubert JAYET, Claude LACOUR.

Les infrastructures de transport génèrent des gains d'accessibilité qui déterminent l'évolution de la forme urbaine. L'accroissement des vitesses de circulation et, par conséquent, la diminution des temps de déplacement contribuent, dans le contexte urbain, à l'augmentation des destinations accessibles et donc à l'allongement des distances de déplacement. Lors de l'évaluation des effets d'une infrastructure de transport urbaine, il convient alors d'analyser les gains d'accessibilité plutôt que les gains de temps afin de tenir compte de la relative constance des budgets-temps de transport. L'accessibilité résulte de l'interaction entre le système de transport (vitesses) et le système d'occupation des sols (localisation des activités et des ménages). Le recours aux indicateurs d'accessibilité permet, ainsi, de mettre en évidence l'interrelation fondamentale qui existe entre les systèmes de transport et l'agencement des activités au sein des espaces urbains.

La notion d'accessibilité, dont la place est centrale dans l'analyse de l'impact des infrastructures de transport en milieu urbain, est d'ailleurs par définition à l'interface du système de transport et du schéma d'agencement des activités au sein d'un espace urbain. L'évaluation de l'impact des infrastructures de transport en milieu urbain suppose donc d'élucider les interactions entre transport et urbanisme. Cependant, l'approche des modèles existants dans ce domaine tels que les modèles d'interaction entre transport et urbanisme (*LUTI Land Use and Transport Interaction*) ne permet pas de formaliser correctement les mécanismes d'ajustement sur les marchés fonciers et immobiliers. Or, l'articulation entre le système de transport et les modes d'occupation des sols se fonde sur la relation entre les différentiels d'accessibilité et de prix immobiliers. Le marché immobilier est l'un des éléments structurants de l'espace urbain. La démarche proposée dans ce travail vise à mesurer le degré de capitalisation des gains d'accessibilité procurés par le périphérique Nord de Lyon dans les prix des logements individuels, collectifs, neufs et anciens au sein de l'agglomération lyonnaise.

Au-delà de la seule référence aux modèles de localisation résidentielle de l'économie urbaine, notre approche mobilise également l'hypothèse de capitalisation foncière et immobilière relevant des travaux de l'économie publique locale à travers l'hypothèse de TIEBOUT (1956). La méthode des prix hédoniques, améliorée par la prise en compte du degré de dépendance spatiale entre les observations, constitue le

fondement méthodologique de l'approche empirique développée dans cette analyse : par l'application de cette méthode, il est en effet possible d'isoler l'effet marginal des gains d'accessibilité engendrés par une infrastructure sur les valeurs immobilières, et d'en inférer le consentement marginal à payer des ménages.

Le périphérique Nord de Lyon, à travers son inscription à la fois spatiale au cœur du marché immobilier de l'agglomération lyonnaise et temporelle, offre un cadre idéal d'appréhension de la dimension spatio-temporelle de la capitalisation immobilière des effets engendrés par une amélioration du réseau de transport. L'un des enjeux de ce travail consiste à déterminer l'emprise spatiale du processus de capitalisation en mobilisant des outils d'analyse spatiale récents permettant de détecter la présence éventuelle de multiples discontinuités spatiales. Une autre série d'interrogations est liée à la dynamique temporelle du processus de capitalisation. L'hypothèse d'une capitalisation précoce des gains d'accessibilité potentiels précédant l'ouverture de l'ouvrage est à cet égard centrale, compte tenu de la durée importante qui sépare généralement l'annonce d'un nouvel équipement de sa mise en service effective. Les anticipations quant aux bénéfices futurs de l'infrastructure peuvent donc enclencher, bien avant l'ouverture effective, des modifications importantes des valeurs immobilières, notamment sous l'impulsion des promoteurs immobiliers. Enfin, une attention particulière est portée au développement d'une approche spatio-temporelle : seule une approche croisant ces deux dimensions permet en effet d'appréhender la modification du schéma spatial de capitalisation au cours des différentes étapes de mise en œuvre des projets d'infrastructure, depuis l'annonce du tracé jusqu'à la mise en service. L'ouverture effective de l'ouvrage permet en effet aux différents acteurs d'appréhender directement des caractéristiques n'ayant fait l'objet, jusque-là, que d'anticipations : non seulement la nature exacte des gains d'accessibilité procurés par l'ouvrage, mais également l'intensité et l'étendue des nuisances occasionnées. Les corrections éventuellement apportées aux anticipations formulées dans la période précédant l'ouverture de l'infrastructure sont par conséquent susceptibles de modifier substantiellement l'intensité et/ou l'emprise spatiale du phénomène de capitalisation.

Prix de thèse Philippe AYDALOT 2006

Comme tous les ans, à pareille époque, le jury du prix AYDALOT, visant à récompenser la meilleure thèse de science régionale, préférentiellement de langue française¹, s'est réuni à Bordeaux à l'occasion du XVI^e SEDER, le 26 juin dernier.

Il a d'abord noté avec satisfaction trois points qui méritent d'être soulignés :

- le nombre de thèses reçues connaît une légère reprise (13, contre 11 et 10 respectivement en 2004 et 2005)² ;

- cette remontée est due pour partie à une « percée » de thèses soutenues hors de France : 2 belges et 2 canadiennes ; après un prix de thèse 2005 décernée à une candidate suisse, il faut voir là de bons indices de la vitalité de l'A.S.R.D.L.F. hors de France ;

- le niveau général des travaux proposés est en moyenne de très bonne qualité même si, comme toujours, certains se détachent un peu plus, marquant ainsi la différence.

Thématiquement parlant, les thèses candidates en 2006 se répartissent comme suit :

- Économie urbaine : 5

- Développement local/régional : 5

- Mobilité/transport : 2

- Proximité : 1

Suite à l'évaluation des rapporteurs qui, comme chaque année, ont bien voulu se prêter à l'exercice – je les en remercie –, un « panier » de 5 thèses s'est clairement détaché, dont 2, en particulier, qui ont focalisé la discussion finale du jury. Celui-ci s'est en dernier ressort accordé pour adopter le palmarès suivant :

1 – Prix de thèse : DEYMIER Ghislaine

(thèse en sciences économiques, Université de Lyon II, Direction : Yves CROZET)

« Capitalisation immobilière des gains d'accessibilité : étude de cas sur l'agglomération lyonnaise »

2 – thèse nominée : HALLEUX Jean Marie

1 - Ce critère n'est plus absolu : une thèse soutenue en Belgique rédigée en anglais a été admise à concourir cette année sans problème ; la langue française est néanmoins appelée à rester dominante.

2 - Le maximum, jamais égalé depuis, a été 19, en 2000.

Thèses

(thèse en géographie économique, Université de Liège, Direction : Bernadette MERENNE – SCHOUMAKER)

« Structuration spatiale des marchés fonciers et production de l'urbanisation morphologique »

La thèse de Ghislaine DEYMIER apporte la preuve magistrale de la capacité de son auteure à maîtriser les fondements théoriques judicieusement mobilisés aussi bien que les outils économétriques sophistiqués appliqués à une base de données de grande taille pour dégager des résultats éclairants qui relativisent et spécifient le fameux « effet corridor » provoqué par une infrastructure. La double lecture spatiale et temporelle qu'elle en fait nuance considérablement certaines affirmations parfois un peu rapidement assénées dans ce domaine.

La lauréate, que le jury et moi-même, au nom du bureau de l'A.S.R.D.L.F. félicitons chaleureusement, est invitée à faire une présentation de son travail en séance inaugurale du Colloque de SFAX, le 4 septembre 2006.

Le travail de Jean-Marie HALLEUX, que le jury a tenu à signaler aussi, propose une présentation originale de la contribution des marchés fonciers à la production de l'urbanisation morphologique en Belgique, qui se traduit, comme en beaucoup d'autres lieux, par un processus général d'étalement urbain. Cette thèse est très heureusement positionnée entre géographie et économie urbaines, ce qui n'est pas la moindre de ses qualités scientifiques.

Guy JOIGNAUX
Président du jury AYDALOT
Juillet 2006