



**HAL**  
open science

## Marchés immobiliers et pôles d'échanges

Guillaume Schmitt

► **To cite this version:**

Guillaume Schmitt. Marchés immobiliers et pôles d'échanges. Revue d'économie régionale et urbaine, 2020, Janvier (1), pp.85-111. 10.3917/reru.201.0085 . hal-03696609

**HAL Id: hal-03696609**

**<https://uphf.hal.science/hal-03696609v1>**

Submitted on 18 Nov 2024

**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.

# **Marchés immobiliers et pôles d'échanges**

Des objets « à façon » dans le discours des intermédiaires de la métropole lilloise

## **Real estate market and interchange stations**

Custom-made objects in the speech of the intermediaries of the Lille metropolitan area

**Guillaume SCHMITT**

Université Polytechnique Hauts-de-France (UPHF), Centre de recherche interdisciplinaire en sciences de la société (CRISS)  
guillaume.schmitt@uphf.fr

**Mots-clés** : intermédiaires, marchés immobiliers, métropole de Lille, pôle d'échanges, politique publique de mobilité et de l'habitat

**Keywords** : interchange station, intermediaries, Lille metropolitan area, mobility and housing policy, real estate market

## Résumé

*Cet article porte sur la façon dont les pôles d'échanges sont mobilisés sur les marchés fonciers et immobiliers de la métropole lilloise. Dans la première partie, l'évolution contemporaine des outils d'urbanisme de la métropole lilloise est présentée. Leur objectif est de contenir l'étalement urbain à proximité des pôles d'échanges. Les méthodes employées font l'objet de la deuxième partie. Elles couplent l'analyse d'annonces immobilières et d'entretiens auprès d'intermédiaires des marchés fonciers et immobiliers. Elles pourraient être utilisées dans des secteurs où des projets d'aménagement de l'espace en lien avec les transports collectifs sont programmés. Les résultats sont ensuite exposés dans une dernière partie. Les pôles d'échanges sont dissimulés par le vocabulaire de la centralité. Ils sont utilisés pour entretenir une argumentation relative à la dualité entre automobile et transport collectif. Ils peuvent ainsi concourir à la ville diffuse.*

## Abstract

*This article focuses on the use of interchange station in real estate of the Lille metropolitan area. Two interchange stations are particularly studied in the suburban area. The interchange stations involve at least two modes of public transport and also have urban and service functions. The contemporary evolution of urban planning tools in the Lille metropolitan area is described in the first part. The tools are less and less sectoral and combine housing and transport issues more closely. Their objective is to contain urban sprawl near interchange stations. The methodological elements are explained in a second part. These elements correspond to the coding of real estate ads for four years and a protocol of interviews with intermediaries in the real estate markets (real estate agencies, developers...). The methodology could be used again in sectors where public transport projects are planned. In the last part, the results show that the effects of spatial planning policy, although less sectoral than before, are linked to its appropriation by intermediaries in the real estate markets. Their speeches shape the interchange station for commercial purposes, sometimes in contradiction with the limitation of urban sprawl. The interchange stations are masked by the vocabulary of centrality. They are used to maintain an argument relating to the duality between automobile and public transport. They can promote urban sprawl. A public policy, shared before its implementation with intermediaries, could make it more effective in terms of habitat and mobility, in metropolitan area.*

## Points-clés

- Nous examinons le rôle des pôles d'échanges sur la géographie des marchés immobiliers.
- Le discours des intermédiaires des marchés immobiliers modifie les effets escomptés des politiques d'urbanisme.
- L'implantation de pôles d'échanges peut concourir à l'étalement urbain.

- 1 -

## Introduction

Pour contenir l'étalement urbain, agir sur la saturation des réseaux de transport automobile, limiter les émissions de gaz à effet de serre, réduire le mitage des espaces agricoles et naturels, les outils de la planification territoriale sont de moins en moins sectoriels (Roux et Vanier, 2008). Les dispositifs de l'urbanisme n'ont eu de cesse de se complexifier depuis le début des années 2000 en France (Zepf et Andres, 2012). Dans cet article, l'analyse porte sur des aménagements d'envergure, des pôles d'échanges. Ils se définissent comme des « aménagements impliquant au moins deux modes de TC (transport en commun) ou deux transporteurs différents et qui visent à favoriser les pratiques intermodales de transport par la matérialisation et l'optimisation du lien entre ces différents modes de TC<sup>1</sup> ». Leur vocation est de concentrer la croissance urbaine à proximité des transports collectifs (Calthorpe, 1993). Il est plus particulièrement question de l'appropriation de ces objets des politiques d'aménagement du territoire plébiscitées à toutes les échelles territoriales par les acteurs locaux intervenant sur les marchés fonciers et immobiliers.

Cet article s'appuie sur une recherche menée de 2011 à 2017. Elle fait suite à un programme financé de 2011 à 2013 par le Plan Urbanisme et Construction Architecture (PUCA) et la communauté urbaine de Lille<sup>2</sup> (POPSU – Plateforme d'Observation des Projets et des Stratégies Urbaines). La recherche portait sur les jeux d'acteurs dans les quartiers des gares ferroviaires de la métropole lilloise. Elle était focalisée sur sept pôles d'échanges mentionnés dans le Plan de Développement Urbain (PDU) de 2000. Le renforcement des fonctions urbaines, de transport et de services des pôles d'échanges est une manifestation prégnante de la plus grande adéquation entre urbanisation et transport collectif dans les documents de planification territoriale des métropoles françaises (Menerault, 2006). Les interrogations portent sur la mobilisation des pôles d'échanges dans le discours des intermédiaires des marchés fonciers et immobiliers à destination d'une clientèle à la recherche d'habitations à acheter ou louer (biens anciens et neufs) dans la périphérie de la métropole lilloise.

Dans quelles mesures l'objet pôle d'échanges est incorporé à leurs principaux outils de communication (annonces immobilières) ? Quelles sont les différences et similitudes entre les discours des différents types d'intermédiaires ? Quel est le degré d'(in)adéquation entre la planification territoriale souhaitée et les stratégies entrepreneuriales des intermédiaires ?

Ainsi, il est tout d'abord question d'illustrer la constitution progressive d'un système intégré d'outils d'urbanisme sur le plan réglementaire, de l'habitat et du transport mobilisé dans la réalisation de pôles d'échanges. L'évolution des marchés immobiliers résidentiels autour des deux pôles d'échanges étudiés dans la couronne périurbaine de la métropole lilloise est également présentée (Armentières et Don). Cette évolution incite à s'intéresser aux rôles des intermédiaires des marchés fonciers et immobiliers. Les méthodes employées de collecte de données sur leurs discours font l'objet d'une deuxième partie. Elles permettent de dresser un panorama de la

publicité immobilière. La façon dont est mobilisé l'objet pôle d'échanges dans le discours des différents types d'intermédiaires fait l'objet de la dernière partie.

- 2 -

## Circonscrire la ville diffuse dans la métropole lilloise

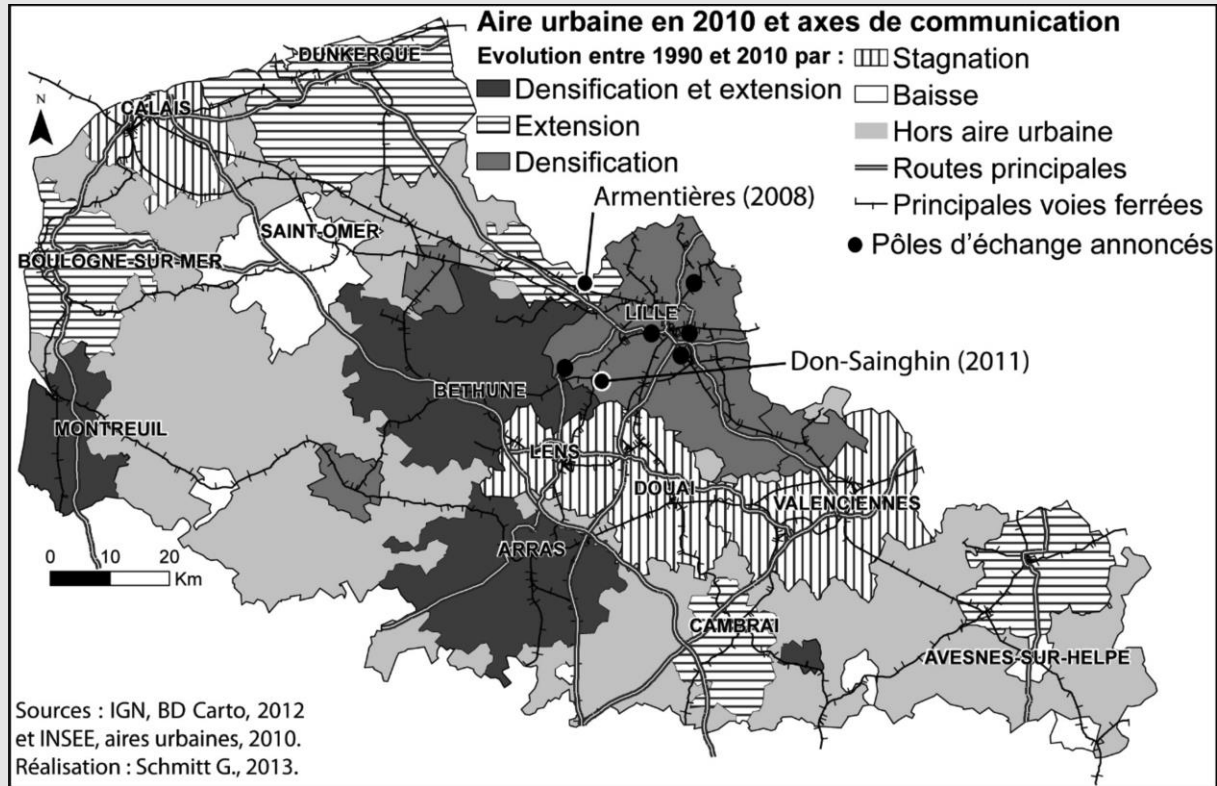
Dans cette première partie, l'évolution contemporaine des outils d'urbanisme est tout d'abord abordée. Ils passent progressivement d'une logique sectorielle à des croisements plus fréquents entre les thématiques de l'habitat et du transport, tout particulièrement dans la métropole lilloise. Les effets des deux pôles d'échange étudiés sur la géographie des marchés fonciers et immobiliers résidentiels sont ensuite étudiés.

### 2.1. Planification spatiale intégrée et pôle d'échanges

Les départements du Nord et du Pas-de-Calais se caractérisent par une densité démographique près de 3,5 fois supérieure à la moyenne nationale (hors Île-de-France). Ils concentrent 6,5 % de la population métropolitaine pour environ 2,3 % du territoire. Ils comptabilisent 82 communes de plus de 10 000 habitants au recensement de 2015 (soit autant que les départements de l'ancienne région Rhône-Alpes, plus de 3,5 fois plus grande). L'aire urbaine de Lille (au sens de l'INSEE<sup>3</sup>) est la cinquième de France tout en étant la plus dense de province avec 2 290 hab./km<sup>2</sup> dans le pôle urbain en 2015 (pour 1 150 000 habitants). Elle se caractérise par un processus d'augmentation de sa population dans sa couronne périurbaine. L'aire urbaine limitrophe d'Armentières regroupe 75 000 habitants. Son périmètre se confond avec celui de son pôle urbain, suite à un phénomène d'extension vers le nord-ouest et l'absorption de l'ancienne aire urbaine de la ville de Bailleul (*cf.* Figure 1).

Durant les quarante dernières années, l'étalement urbain résidentiel a été intense dans la périphérie lilloise au détriment du foncier agricole et des espaces naturels (Schmitt *et al.*, 2018). Avec une division par deux des zones ouvertes à l'urbanisation dans le document d'urbanisme réglementaire en vigueur par rapport au document précédent (PLU - Plan Local d'Urbanisme), la Métropole Européenne de Lille poursuit des tentatives de circonscription de la « ville diffuse » amorcées depuis le début des années 2000 (Menerault, 2006, p. 38). En lien avec l'évolution des dispositifs législatifs en termes d'urbanisme prospectif (SCOT<sup>4</sup>), réglementaire (PLU<sup>5</sup>), de transport (PDU<sup>6</sup>), d'habitat (PLH<sup>7</sup>) et à l'exception du SCOT, l'ensemble de ces documents portent sur un périmètre unifié. Ce dernier favorise l'émergence d'une stratégie planificatrice intégrée (Gallez et Maksim, 2007). Ainsi, l'objectif du premier PDU est « de concourir à l'efficacité des actions publiques, à travers la valorisation des investissements lourds de transports en commun déjà réalisés » et de développer « des points d'appui périphériques<sup>8</sup> ». Dans cette optique, le premier PDU s'engage à la création de sept pôles d'échanges dont ceux d'Armentières et de Don inaugurés respectivement en 2008 et 2011.

Figure 1 – Densification et extension des aires urbaines dans le nord de la France



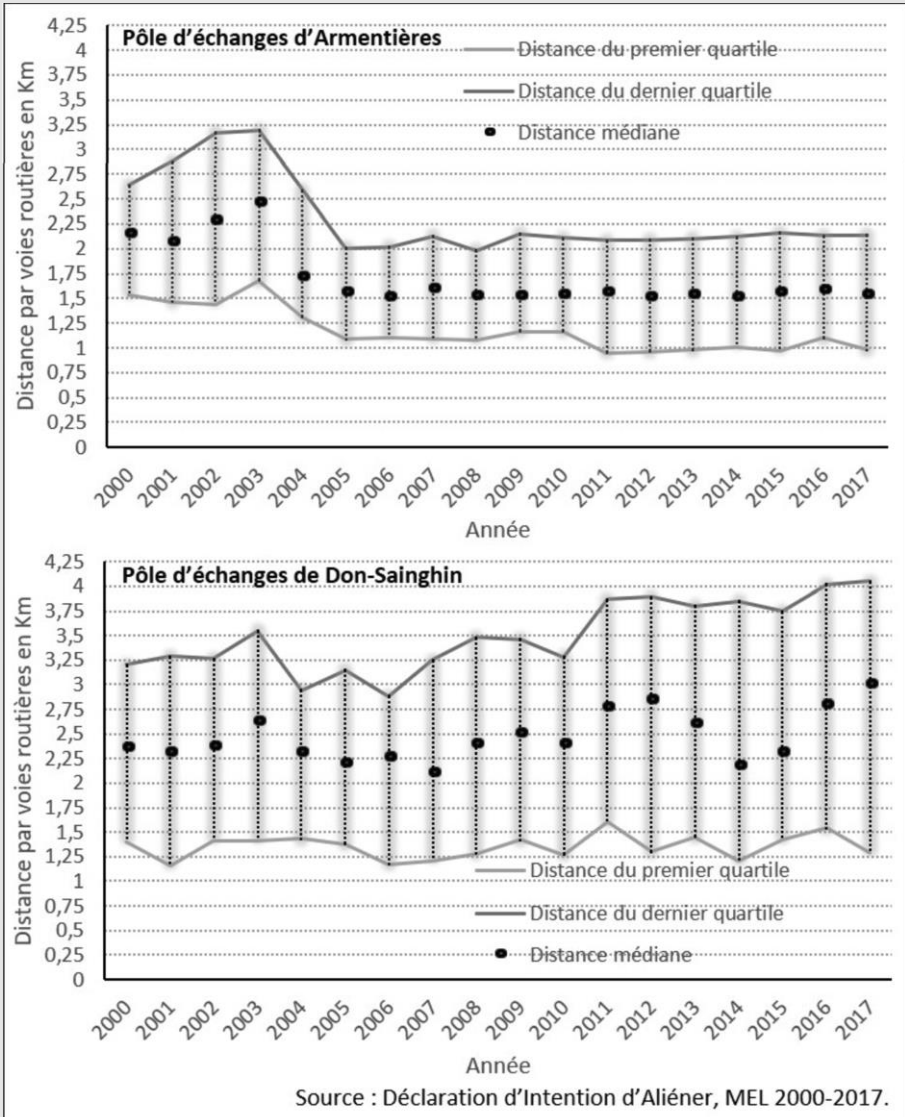
Il prévoit également des zones bien desservies en transports collectifs, en les dotant de règles spécifiques d'urbanisme (secteurs à densifier en priorité) ou de stationnement. Dès 2004, Le PLU a intégré à cet effet la notion de DIVAT<sup>9</sup>. Elle correspond à une rationalisation et une systématisation des principes précédents<sup>10</sup>. Le premier PLH quant à lui préconise une harmonisation des politiques de l'habitat avec les politiques de déplacement notamment autour des pôles d'échanges, afin « d'assurer la cohérence entre l'offre foncière et les objectifs de développement métropolitain [...] (contrôle des extensions urbaines, densification en milieu urbain, le long des lignes de transport collectif<sup>11</sup>... ».

Menerault (2006) note que : « Les pôles d'échanges suscitent aujourd'hui, dans les milieux autorisés, un véritable engouement. Pourtant, ils renvoient à un « concept » difficile à appréhender... ». Le pôle d'échanges n'est pas qu'un nœud et une rupture de charge entre plusieurs modes de transport. Il fait écho à la notion de lieu d'échanges au sens commercial du terme et parfois à une notion de centralité, selon que ce pôle se situe en secteur résidentiel périurbain ou plutôt en secteur plus dense et ancien. Il remplit donc des fonctions urbaines (aménagement, activités...), de services (communication, commerces) et de transport (desserte, offre, accessibilité...). Dans cet article, les deux terrains d'étude investis illustrent la mise en œuvre de cette stratégie planificatrice intégrée par la création de plus de 800 places de stationnement, l'aménagement de gares de bus, la construction de parking vélos (80 places) et la réfection des parvis des gares ferroviaires. Le coût des travaux s'élève à 10 et 4,8 millions d'euros respectivement à Armentières et Don. Le pôle d'échanges de Don est localisé en zone périurbaine. La place de la voiture est importante et prend la forme de vastes parking (Bieber *et al.*, 1993). Celui d'Armentières s'inscrit dans un projet de renouvellement urbain en centre ancien.

## 2.2. Deux pôles d'échanges ne modifiant pas la géographie des marchés immobiliers

Dans cette perspective, nous avons cherché à vérifier si le développement de ces deux pôles d'échanges avait des effets sur la localisation des transactions foncières (terrain à bâtir à vocation résidentielle) et immobilières (biens anciens). Malgré l'existence d'indicateurs aux échelles nationale et régionale, la connaissance des marchés fonciers et immobiliers reste lacunaire à échelle fine. De nombreux travaux de recherche synthétisés dans l'ouvrage de Granelle (2009) et rapports d'expertise<sup>12</sup> n'ont cessé de le signaler depuis une cinquantaine d'années. En effet, il n'existe pas de base de données disposant d'une grande assise temporelle, suffisamment représentative et directement conçue pour l'observation des marchés au niveau des parcelles cadastrales<sup>13</sup> (Schmitt, 2009). Dans cette optique, nous avons reconstitué l'évolution des marchés fonciers et immobiliers à vocation résidentielle dans les communes limitrophes des deux pôles d'échanges entre 2000 et 2017. Cette reconstitution s'appuie sur la consultation et le codage<sup>14</sup> des Déclarations d'Intention d'Aliéner (DIA). Elles sont transmises à la métropole lilloise dans le cadre de l'exercice de son Droit de Préemption Urbain (DPU). Cette transmission fait suite à un compromis de vente<sup>15</sup> dans les zones urbaines ou à urbaniser telles qu'identifiées dans les documents d'urbanisme réglementaire.

**Figure 2 – Distance par voies routières aux pôles d'échanges d'Armentières et Don-Sainghin des transactions foncières et immobilières entre 2000 et 2017**



Chaque DIA a ensuite fait l'objet d'un calcul d'itinéraire par voie routière vers le pôle d'échanges concerné<sup>16</sup> afin de disposer d'une distance-réseau entre la DIA et le pôle d'échanges (cf. Figure 2). Les différences de distance mesurées entre les deux pôles tiennent à l'armature urbaine avoisinante : un tissu urbain plus dense



à Armentières et un habitat individuel plus dispersé à Don-Sainghin. L'évolution du nombre<sup>17</sup> et des volumes financiers<sup>18</sup> de transactions suivent des tendances analogues à celles observées à l'échelle de la métropole lilloise et du nord de la France, quelles que soient la distance aux pôles d'échanges ou la nature du bien (*cf.* Figure 4).

Au regard des travaux de Bazin *et al.* (2010) sur les effets des infrastructures de transports collectifs sur les marchés immobiliers, il apparaît nécessaire de rechercher la façon dont les pôles d'échanges sont appréhendés dans les discours des intermédiaires des marchés fonciers et immobiliers. Le registre de la publicité foncière et immobilière est tout d'abord exploré à l'échelle de la métropole lilloise. Des entretiens ciblés sont ensuite réalisés auprès d'intermédiaires produisant ou vendant des logements à proximité des deux pôles d'échanges. Cette double approche interroge les représentations des intermédiaires sur les projets urbains de pôle d'échanges (Tiano, 2010).

### - 3 -

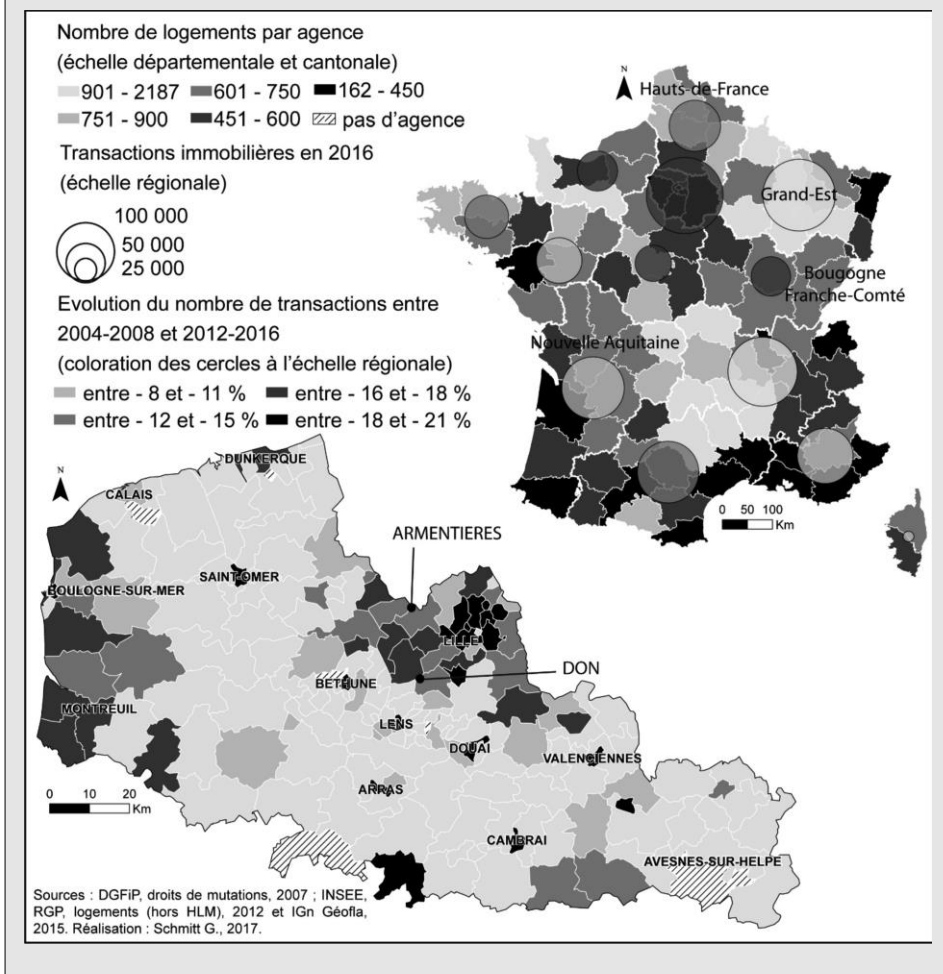
## **Informations quantitatives et qualitatives sur les discours des intermédiaires des marchés fonciers et immobiliers**

Les effets des pôles d'échanges sur la géographie des marchés fonciers et immobiliers résidentiels n'apparaissent pas au regard de l'analyse des DIA. Sont ainsi exposées dans cette partie, les méthodes de constitution de données originales sur le discours des intermédiaires des marchés fonciers et immobiliers dans la métropole lilloise et autour des pôles d'échanges étudiés.

### **3.1. D'indiscibles et si présents acteurs de l'aménagement du territoire**

La définition des intermédiaires des marchés fonciers et immobiliers fait référence à une grande variété de corps de métiers (Sélaudoux et Rioufol, 2005). Elle a connu un élargissement de son périmètre avec la mise en concurrence d'acteurs publics ou semi-publics à la suite des lois relatives aux concessions d'aménagement du 20 juillet 2005 (Citron, 2017). Elle se caractérise également par une diversification des facettes de la vente immobilière (auto-entrepreneur, mandataire...) du fait notamment de la digitalisation des modalités d'interrelations entre vendeur et acheteur<sup>19</sup> (Larceneux *et al.*, 2014). Comme le souligne Pollard (2007) pour les promoteurs immobiliers, certaines professions sont définies davantage par leurs actions et moins par les modalités d'accès et d'exercice de celles-ci. L'identification des intermédiaires a ainsi reposé sur une double approche. Des entretiens informels avec des élus et des techniciens des collectivités territoriales de nos terrains d'étude ont permis de dresser un premier état des lieux.

**Figure 3 – Des terrains d'étude proches des tendances nationales en termes de densité d'agences immobilières et de marché des biens immobiliers en vente de plus de cinq ans**



Dans un second temps pour disposer d'un recul temporel et statistique plus conséquent, la consultation des DIA a affiné la première approche qualitative. Les intermédiaires recensés sont de trois natures :

- Ils correspondent, en amont de la chaîne de vente immobilière à ceux en charge de la production de biens. Il peut s'agir des Offices Publics de l'Habitat (OPH), des Entreprises Sociales pour l'Habitat (ESH), des promoteurs<sup>20</sup>, des aménageurs<sup>21</sup> (Vilmin, 2015), des Sociétés d'Économie Mixte (SEM) et des Sociétés Publiques Locales d'Aménagement (SPLA – Da Rold, 2008).
- Au gué de cette dernière, aux agents d'intermédiation (entre acheteur et vendeur), essentiellement les agents et agences immobilières et particulièrement dans le nord

de la France des offices notariaux (Sélaudoux et Rioufol, 2005). Dans la suite de l'article, ils sont associés aux agences immobilières.

– Et en aval aux intermédiaires de sécurisation de la transaction (notaires, courtiers...).

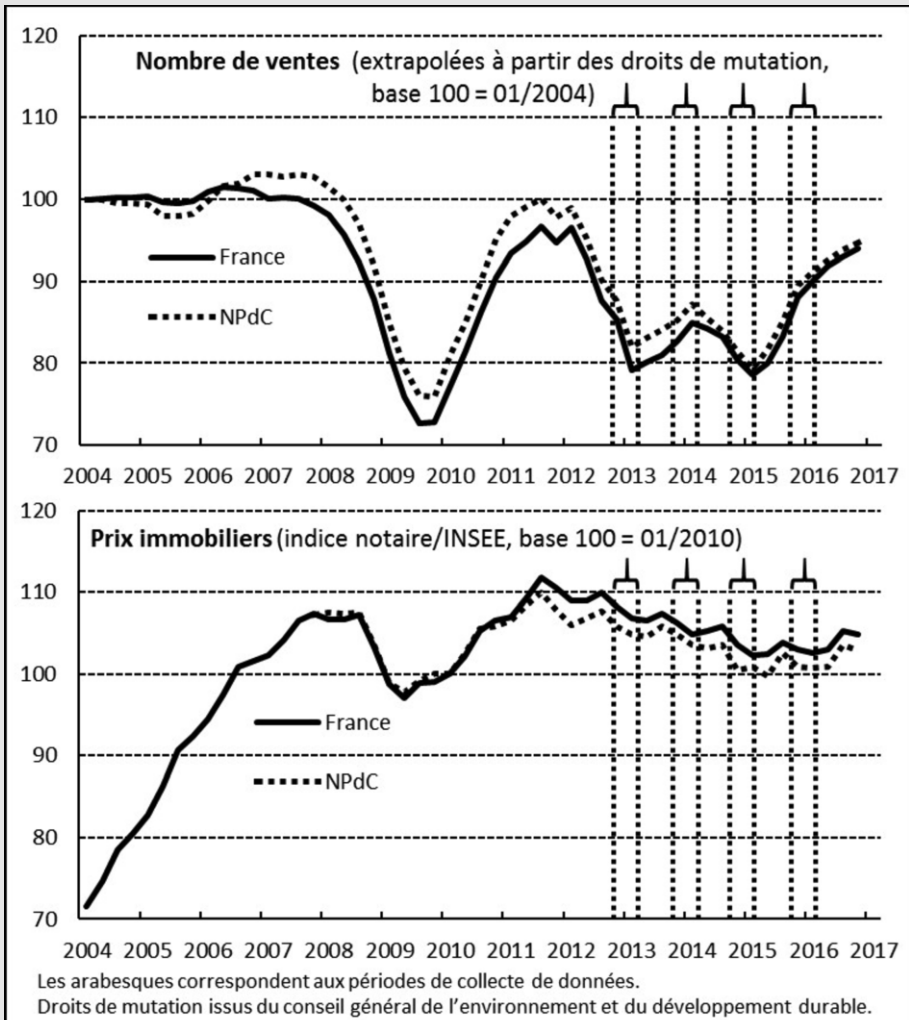
Dans les communes limitrophes des deux pôles d'échanges, une vingtaine d'agences immobilières est répertoriée dans la base permanente des équipements de l'INSEE en 2014 (cf. Figure 3). Nos territoires d'étude sont ainsi entre la densité nationale d'agences immobilières par logement (hors Habitat à Loyer Modéré) et celle du Nord et du Pas-de-Calais. Environ 600 notaires sont installés dans les deux départements. 32 promoteurs sont par ailleurs inscrits à la fédération des Hauts-de-France<sup>22</sup> pour une petite dizaine d'aménageurs adhérents au Syndicat National des Aménageurs-Lotisseurs (SNAL). L'Union Sociale pour l'Habitat se compose quant à elle de 46 membres en 2017.

### 3.2. Mobiliser les données publicitaires de l'activité immobilière

Les données sur les intermédiaires sont éparées puisqu'elles peuvent révéler, dans le champ concurrentiel, des stratégies commerciales, voire des faiblesses entrepreneuriales (Taburet, 2012). Il n'existe pas de base de données formalisées sur les intermédiaires. Des enquêtes ou des recensements d'actes administratifs renseignent sur le nombre de chantiers, la commercialisation, le nombre d'entreprises... Leur discours ne fait pas l'objet d'un recensement à l'exception de quelques interviews sur les tendances de marché dans le cadre d'observatoires de l'activité immobilière ou de travaux scientifiques. Dans cette optique, la constitution d'un corpus de données sur la façon dont les intermédiaires incorporent les pôles d'échanges dans leur discours repose sur une double approche. La première exploite le champ lexical de la publicité foncière et immobilière. Elle porte sur les éléments exprimés dans les annonces de vente et location à l'instar du recensement des *gated communities* réalisé par Billard et Madoré (2010). La seconde permet de constituer, après interprétation, des informations révélées. Elle repose sur des entretiens semi-directifs auprès d'agents immobiliers, de prospecteurs fonciers travaillant chez des promoteurs et aménageurs, de chargés d'opération ou directeurs chez des bailleurs, SPLA et SEM.

Concrètement 1 919 annonces relatives à des biens en location, 7 441 annonces pour des ventes et 369 projets immobiliers neufs ont été recensées dans les 85 communes de la métropole européenne de Lille<sup>23</sup> sur quatre périodes de cinq mois entre 2012 et 2016 (cf. Figure 4).

**Figure 4 – Une période d’analyse se caractérisant par un repli en volume et un recul du prix moyen des transactions immobilières**



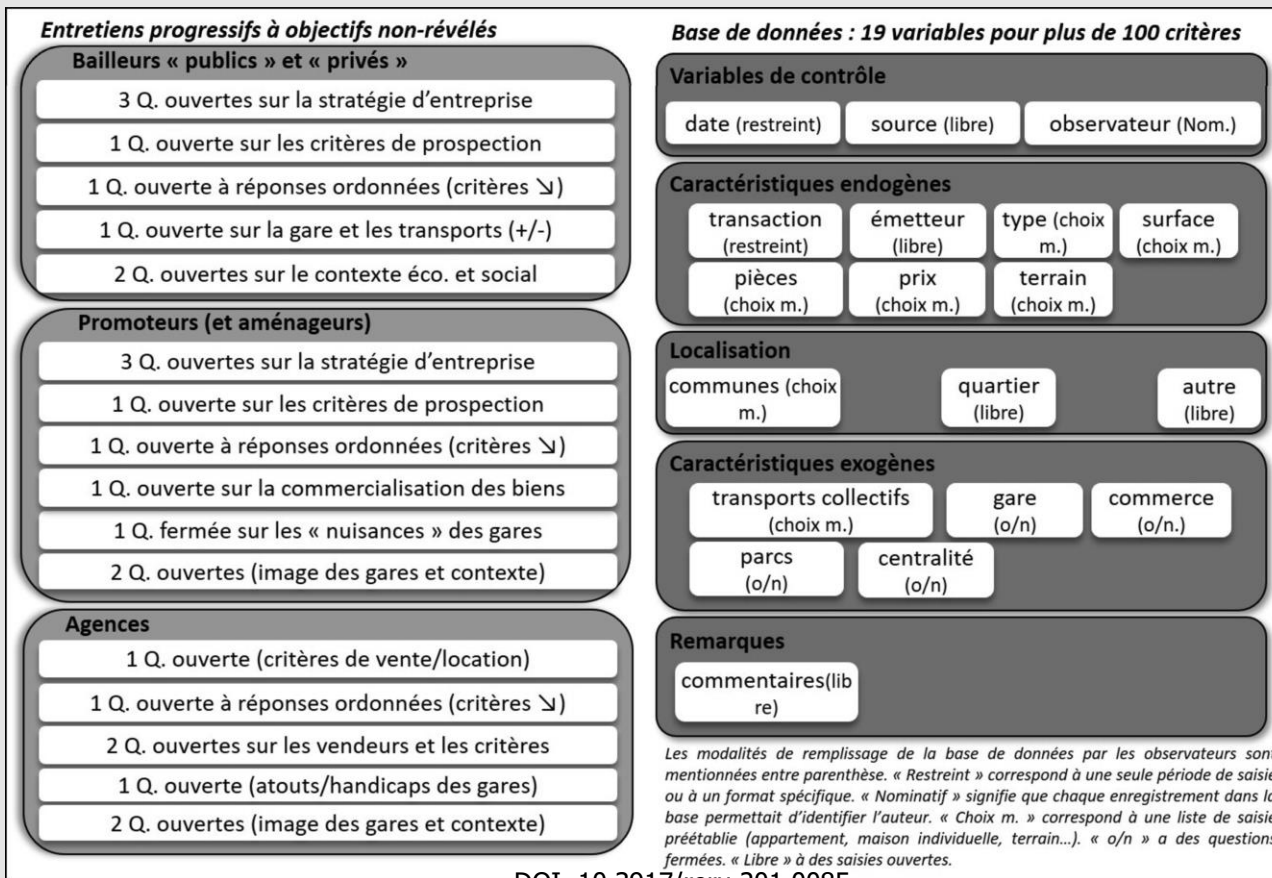
Une dizaine d’observateurs (étudiants de Master 2 spécialisés sur les questions foncières) relevaient, à chaque séquence, les annonces dans 17 médias spécialisés<sup>24</sup> selon une grille de lecture commune<sup>25</sup> préalablement testée. Les observateurs avaient été auparavant formés à la saisie des annonces et mobilisaient des variables de vérification (date, nom de l’observateur, photographies de l’annonce...). Le principal inconvénient d’une telle démarche tient au mode déclaratif et aux vocabulaires standardisés des annonces (Bernard, 2012). Le recul temporel sur quatre années permet de limiter les effets conjoncturels<sup>26</sup>. La collecte sur un espace de près de

650 km<sup>2</sup> minimise par exemple les effets d'inégale activité des agences immobilières<sup>27</sup> (cf. Figure 5). À la suite de plusieurs tests croisés<sup>28</sup>, une cinquantaine d'annonces redondantes ont été éliminées de la base de données constituée.

Cette dernière est un support unique de connaissances des marchés fonciers et immobiliers. À la lecture des annonces, leur champ lexical apparaît limité. Les vocables mobilisés sont très codifiés comme l'indique Rampon (2006). Cette codification du format, des mots et des photographies peut s'expliquer par deux principaux facteurs. Les termes sont choisis pour que le « destinataire puisse se projeter symboliquement » et aisément dans le bien décrit (Bensoussan, 2009, p. 94). Les annonces servent également aux personnes mobiles pour raisons professionnelles ou familiales à mener leur « entrée en territoire » (Sigaud, 2015, p. 139). Cela participe à l'édification de codes descriptifs des logements, de systèmes de prix de référence et de valeurs fixés par les vendeurs. Une telle codification rend assez aisée le référencement statistique des annonces selon (1) le types de biens vendus, (2) leurs principales caractéristiques (nombre de pièces, superficie...), (3) leur niveau de prix, (4) leur localisation relative au sein d'une commune (centrale, périphérique...) et (5) les services et fonctions du quartier (école, commerces...). La référence aux gares et transports en commun est principalement dans ce cinquième niveau d'information (parfois dans le quatrième en fonction de la morphologie urbaine). Elle correspond généralement à quelques mots en début ou fin de texte. Ainsi, l'existence même des annonces immobilières est le reflet de l'avantage informationnel des intermédiaires sur l'existence de biens, sur la nature technique, juridique et financière des transactions entre vendeurs et acquéreurs (Levitt et Syverson, 2008). Leur publication accrue sur Internet a par ailleurs standardisé davantage leur structuration lexicale (Beracha et Seiler, 2014).

Les 17 entretiens utilisés dans cet article ont duré entre 30 et 60 minutes. Le choix des personnes interrogées se fonde d'une part sur la proximité de leurs actions aux deux pôles d'échanges. D'autre part, elle s'explique par leur niveau de connaissance élevée des marchés fonciers et immobiliers déduite de l'intensité de leurs actions (nombre de ventes, de projets immobiliers...)<sup>29</sup>. Au regard des DIA, nous estimons qu'ils couvrent plus de 80 % des transactions autour des pôles d'échanges. Les entretiens répondent à une logique de progressivité. Les questions sont, au fur et à mesure de l'entretien, de plus en plus en lien avec les transports en commun, la gare et les pôles d'échanges. La grille d'entretien a été consolidée après une première phase d'expérimentation. Elle repose, selon le type d'intermédiaire, sur six à huit questions majoritairement ouvertes, à une reprise fermée (pour les promoteurs, sur les « nuisances » d'une gare). Elle comprend une question à réponse ordonnée (par décroissance) des critères préalablement identifiés par l'enquête relatifs à la valorisation d'un logement ou d'une parcelle dès lors qu'il s'agissait d'un aménageur. Les entretiens avec les agents immobiliers reprenaient les mêmes fondements en insistant toutefois sur leur rôle de « tiers à l'élaboration d'un projet résidentiel » des ménages (Bonneval, 2014, p. 147).

**Figure 5 – Descriptif du protocole d'entretiens auprès des intermédiaires et de la base de données sur les annonces de biens anciens, neufs, en vente et en location**



Ce corpus de données est consolidé par la consultation des bases de données ministérielles et privées sur la commercialisation de logements neufs<sup>30</sup>, les transactions foncières et immobilières<sup>31</sup>, la mobilité résidentielle et professionnelle<sup>32</sup>, ainsi que sur les modes de transport utilisés par les habitants des communes limitrophes des pôles d'échanges<sup>33</sup>.

- 4 -

## Des pôles d'échanges aux effets dissimulés et dilués

Les corpus de données constitués font l'objet d'analyse spatiale, statistique et de discours dans cette partie. Le rôle de l'armature urbaine est tout d'abord signalé dans la géographie des marchés immobiliers de biens anciens. L'influence du vocabulaire des annonces immobilières sur le marketing territorial est ensuite soulignée avant de traiter des différences entre les intermédiaires selon leur degré de proximité à l'acteur métropolitain ou leur stratégie entrepreneuriale.

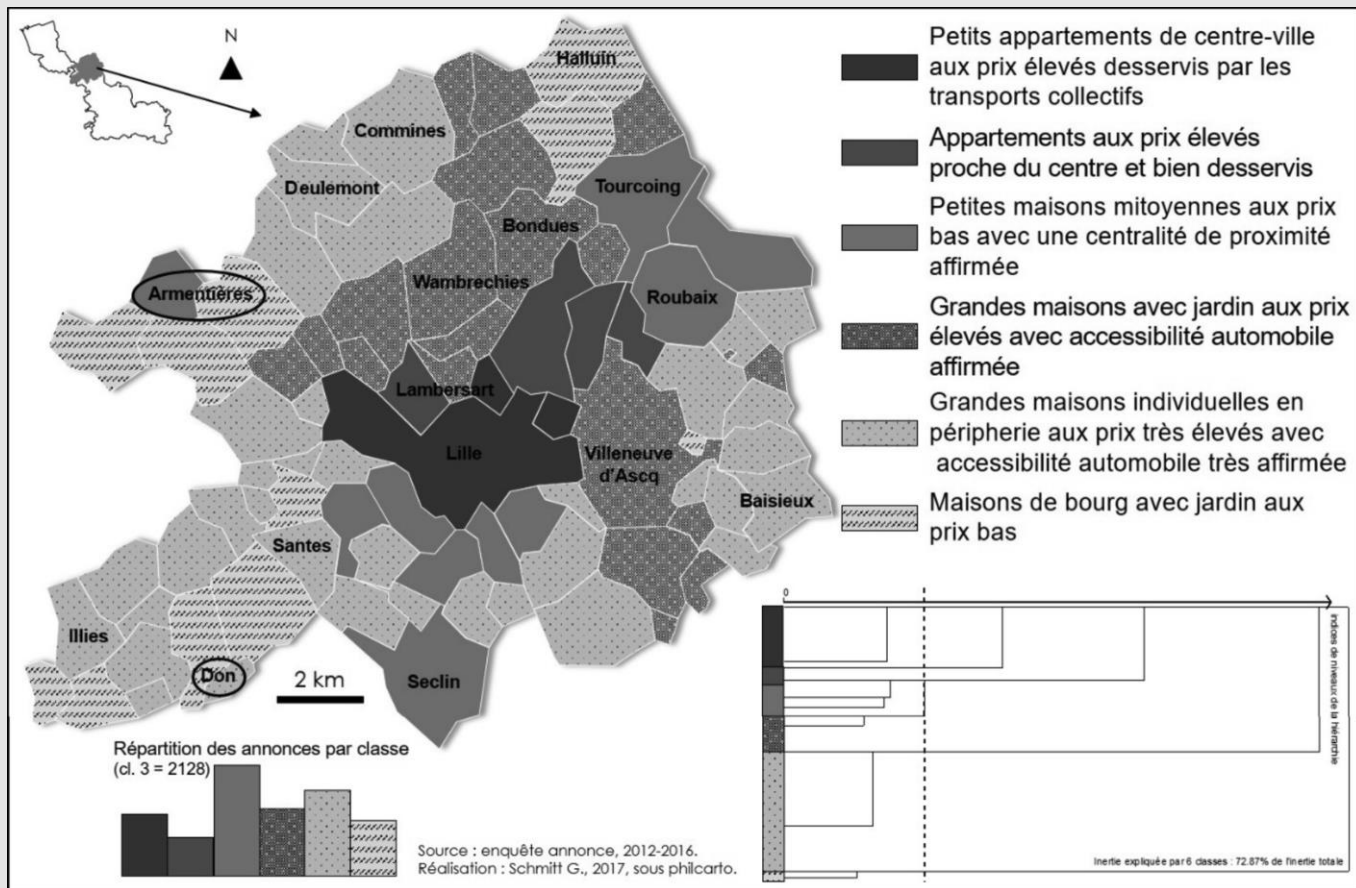
### 4.1. D'un objet de politique publique à sa mise en marché

Dans un premier temps, une Classification Hiérarchique Ascendante (CHA) a été menée à partir des critères « type de biens », « superficie », « prix », « localisation », « transports » et « services » des annonces de logements anciens en vente dans chaque commune (cf. Figure 6 et Annexe 1). Les annonces reflètent le parc immobilier existant dans chacune des communes et l'armature urbaine de la métropole lilloise (Miot, 2012). Cependant, la description des biens témoigne de la publicisation de critères susceptibles d'attirer certaines catégories d'acheteurs plutôt que d'autres. À Armentières, il s'agit surtout de cibler des acquéreurs aux revenus moyens recherchant une maison de ville proche de services et commerces. À Don, les prix sont bien plus élevés. Ils concernent surtout des ménages plus aisés en quête d'une maison individuelle avec jardin et stationnement proche des axes de transport. La présence des pôles d'échanges n'est pas mise au premier plan dans le marketing territorial des marchés immobiliers de ces territoires.

Dans un second temps, les annonces collectées permettent de segmenter les marchés du logement en trois catégories à l'échelle de la métropole lilloise : les biens neufs, les biens anciens (de plus de cinq ans) en location et ceux en vente.

Pour les projets immobiliers neufs, les périodes de collecte des annonces (fin d'année calendaire) ont pour conséquence une surreprésentation des mentions relatives à l'investissement locatif (environ 25 % du corpus contre un financement moyen national variant autour de 15 % selon les années). Les acheteurs sont perçus par les annonceurs comme des investisseurs à la recherche d'effet d'aubaine fiscale (Le Bayon *et al.*, 2013). Les annonces portant sur l'accession sociale à la propriété sont rares, de l'ordre d'une petite dizaine sur quatre ans. Les projets immobiliers neufs correspondent à plus de 85 % à des appartements de moins de 70 m<sup>2</sup>. Leur répartition spatiale se caractérise tout d'abord par une concentration pour plus de la

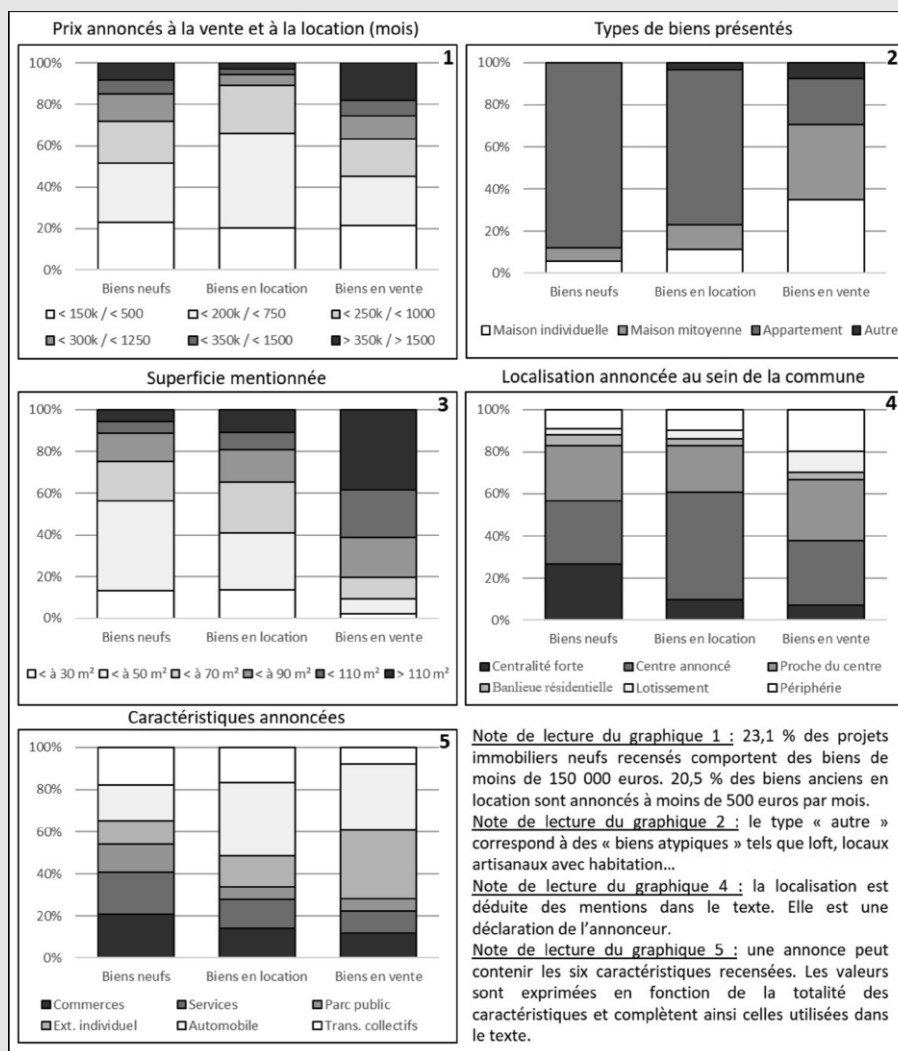
Figure 6 – Une géographie des annonces comme un reflet déformé du parc immobilier





moitié dans trois communes particulièrement peuplées (Lille, Marcq en Baroeul et Tourcoing). Elle témoigne ensuite d'une dispersion relativement équilibrée (deux à trois projets recensés chaque année) dans des communes de taille moyenne proche de Lille (Lomme, Faches-Thumesnil, Wattignies...). Un peu plus de la moitié des annonces font références à une gare ou aux transports collectifs (principalement le métro). En excluant la commune de Lille<sup>34</sup>, seul 16 % des annonces sont analogues contre 22 % autour des deux pôles d'échanges.

**Figure 7 – Principales caractéristiques des biens décrits dans les annonces collectées sur la métropole lilloise**



Pour les biens anciens en location, 5 % des annonces<sup>35</sup> mentionnent une gare contre 10 % pour les communes limitrophes des pôles d'échanges. Il s'agit à 73 % d'appartements avec une superficie médiane de 70 m<sup>2</sup> et un loyer mensuel dans les deux tiers des cas entre 250 et 750 euros (*cf.* Figure 7).

Durant les quatre périodes d'observation, les biens en location sont *in fine* peu nombreux par rapport au reste de l'année, du fait de la saisonnalité de ce segment de marché (Faye et Le Fur, 2010). En effet, la population de la métropole lilloise est composée à près de 15 % de personnes entre 16 à 25 ans contre 11 % en France métropolitaine. Elle comptabilise environ 65 000 étudiants en 2016.

Les biens anciens en vente sont dans un tiers des cas des maisons mitoyennes et dans un quart des maisons individuelles pour un prix médian proposé de 250 000 euros pour en moyenne 90 m<sup>2</sup>. La mention aux transports en commun est de l'ordre de 16 % et de 5 % pour l'accessibilité aisée à une gare.

À proximité du pôle d'échanges d'Armentières, la référence à la gare atteint 6 % tandis que celle aux transports en commun d'autre nature n'est que de 4 %. Les mentions portent sur les lignes de bus, ainsi que sur le parc à vélo et la station de vélo en libre-service. Au niveau du pôle de Don, la référence à d'autres modes de transports collectifs est anecdotique (moins de 2 % des annonces). La présence de la gare est cependant précisée une fois sur cinq avec une nette augmentation des proportions entre les deux premières périodes de collecte et les deux dernières.

## 4.2. Une mobilisation des pôles d'échanges « à façon »

La présence d'une gare apparaît comme une commodité comme une autre dans les annonces. L'expression « pôle d'échanges » n'est jamais citée, mais les trois segments de marchés étudiés ne sont pas homogènes.

Les projets immobiliers neufs voient au fur et à mesure des quatre années d'observation la référence à la gare et aux transports en commun nettement augmentée. Ils correspondent à des opportunités foncières saisies par les promoteurs suite au second PLH de la métropole lilloise promouvant la construction autour des transports en commun<sup>36</sup> (+25 % entre la première et la dernière période d'observation).

La proportion d'annonces autour des pôles d'échanges d'Armentières et Don est supérieure à la moyenne dès lors que sont exclues les constructions dans le cœur dense de l'agglomération. Outre l'incitation réglementaire régulant et ouvrant de nouveaux droits à bâtir, les promoteurs voient dans la gare un moyen de diminuer « le risque de ne pas écouler les biens » dans un segment de marché immobilier en voie de financiarisation (Nappi-Choulet, 2012). Une hiérarchie entre promoteurs selon l'ampleur financière des projets et la taille de la gare semble s'opérer. Le prix du foncier et des travaux en centre-ville dense favorise « les grands promoteurs nationaux » dans les quartiers de « gare TGV ». Les quartiers de gares régionales sont quant à eux investis par des promoteurs locaux se finançant sur l'emprunt ou leurs projets précédents ou par des bailleurs « répondant aux attentes de la métropole ».

De plus les entretiens menés pendant les périodes de contractions des transactions (1 et 3 - cf. Figure 4) témoignent d'un certain repli spatial des promoteurs vers les gares, pensées comme des « valeurs sûres ». Cela s'accorde avec la valeur assurantielle de la gare dans les projets étudiés à Saint-Étienne par Delage (2013).

L'argumentaire publicitaire sur le marché de la location à proximité des deux pôles est plus prolixe sur les gares que sur le reste de la métropole. Les entretiens avec les agents immobiliers révèlent que leur message principal se destine à un profil type de ménage. Il correspond à un jeune couple aux « revenus moyens » souhaitant disposer d'un « logement plus grand », éventuellement « avec jardin » dans un cadre de vie « plus calme » et d'une connexion au centre de la métropole pour « le travail » en transport en commun pour au moins l'un des membres du ménage. Les pôles d'échanges d'Armentières et Don peuvent alors tout autant jouer un rôle de rabattement du flux automobile pour contenir la saturation du réseau routier dans les derniers kilomètres que concourir à la diffusion spatiale des aspirations résidentielles et à l'étalement urbain.

Les annonces relatives à la vente dans l'ancien sur les deux pôles sont sensiblement différentes. À Armentières, les références à la gare ont plutôt tendance à être faibles et à décroître au cours du temps (-15 % entre la première et la dernière période d'analyse). À Don, elles sont plus nombreuses et en augmentation à partir de 2014 (+ 30 %). La première explication tient au fait que les travaux sur Don sont plus récents. Ils ont fait l'objet d'articles de presse régionale dont les agents immobiliers ont connaissance. Ces derniers jouent alors le rôle de relai d'opinion. Ils saisissent une exposition médiatique pour valoriser leur stock<sup>37</sup>. Ces articles font aussi écho à la congestion du réseau routier. Un agent immobilier précise le 17 décembre 2016 « ici nous sommes à proximité de la RN 41 et de l'A1 » en montrant un article relatant un accident de la circulation. La deuxième raison est relative à la morphologie urbaine autour du pôle de Don. La gare est en effet excentrée des centres-bourgs alentours. Elle n'apparaît pas, selon les intermédiaires enquêtés, comme un marqueur territorial de premier ordre<sup>38</sup>. Les annonces insistent, certes sur les fonctions de transport et de services, sans distinguer le pôle de Don des deux gares plus renommées distantes chacune d'environ 10 kilomètres. La troisième raison porte sur l'implantation en centre-ville du pôle d'Armentières. Durant les entretiens, la présence de la gare et des services associés apparaît comme une inférence. Les acheteurs prospecteraient en étant pleinement conscients de « toutes les commodités » et « des nuisances » d'une gare. Un agent immobilier enquêté le 10 janvier 2013 indique « s'il [l'acheteur] souhaite résider à proximité d'une gare ou d'axes de transports en commun, il va cibler les communes qui en disposent (surtout depuis Internet) ». Un autre interrogé le 31 janvier 2014 signale qu'à « Armentières, on peut accéder à Lille plus facilement ». Les fonctions de transport à l'instar du cadencement des trains sont sous-entendues dans le langage immobilier. L'acheteur est considéré comme étant informé du niveau d'intensité du trafic ferroviaire, mais également routier, généralement connoté négativement (saturation, embouteillages...). Il s'agirait d'un critère participant au choix résidentiel et au secteur d'implantation. *A contrario*, le rôle de relai et de report de charge des stationnements attendant aux gares est davantage mis en avant lorsqu'il est question de biens situés à plusieurs kilomètres. Il apparaît

alors une dualité entre l'automobile et les transports en commun. Les fonctions de transport des pôles d'échanges sont mobilisées « à façon » selon une recherche argumentative positive que cela soit au niveau du site des biens en vente ou en location que de la situation géographique (accessibilité...).

Le critère de la centralité est particulièrement important dans les annonces (cf. Graphique 4 de la Figure 7). Les entretiens menés ont permis de décomposer cette référence à la centralité qui s'avère protéiforme<sup>39</sup>. Elle correspond à échelle large à un accès au centre (cœur) de la métropole en transport en commun ou par voie routière à des fins de mobilités professionnelles ou de loisirs. Elle est aussi une centralité de proximité s'inscrivant plutôt dans le cadre de la mobilité commerciale et des besoins quotidiens. Nuancée (« à cinq minutes de... »), elle est enfin une affirmation d'une situation géographique permettant de profiter des services urbains sans les inconvénients de la forte densité démographique (promiscuité, taille réduite des logements...). En cela, ce qui relève d'un maître mot et d'une plasticité de la centralité dans les logiques publicitaires témoigne d'un « jugement symbolique » récurrent dans les trajectoires résidentielles périurbaines (Bensoussan, 2009, p. 90). Ainsi, les pôles d'échanges sont dissimulés par l'emploi des termes de la centralité. Leurs fonctions urbaines sont en quelque sorte omises par les annonceurs. Leurs fonctions de services et de transport sont diluées dans « le lexique du commerce immobilier » (Bensoussan, 2009, p. 88). Elles sont moins mobilisées dans les communes disposant d'un pôle d'échanges que dans les communes limitrophes ou distantes de quelques kilomètres<sup>40</sup>. Sans nul doute que le recours aux mots du « centre » permet de condenser plusieurs idées dans un texte ramassé. Cela laisse à l'imagination des lecteurs la liberté d'entrevoir leur portée symbolique. Les pôles d'échanges étudiés ne font alors que s'inscrire dans une narration commerciale du territoire rodée et marquée par le double rapport centre/périphérie, zone d'emploi/zone résidentielle ayant contribué à l'étalement urbain depuis les années 1960-1970. Leurs fonctions de service sont alors peu directement mobilisées. Les quelques inflexions tiennent aux projets immobiliers neufs dans les quartiers de gare menés par les intermédiaires les plus proches de l'acteur métropolitain (bailleurs, SPLA et SEM). Les pôles d'échanges n'amènent pour autant pas ces promoteurs/aménageurs à « se positionner face à la concurrence par des produits novateurs » (Theurillat *et al.*, 2014, p. 241).

## - 5 -

### Conclusion

L'objectif de cet article était d'analyser les effets de la mise en application d'une politique publique, la construction de pôles d'échanges, sur le discours des intermédiaires des marchés fonciers et immobiliers. À partir d'une méthode mobilisant des informations exprimées et révélées, l'analyse du discours des intermédiaires autour des pôles d'échanges d'Armentières et de Don permet d'énoncer plusieurs conclusions sur l'(in)adéquation entre la planification territoriale souhaitée et les stratégies des intermédiaires.

Tout d'abord, l'objet « pôle d'échanges » est fondu dans un discours commercial rodé mobilisant ses fonctions et servant le mieux l'argumentaire de mise en vente du territoire. Ensuite, la réception de la politique publique en matière d'habitat, de déplacements mais également de développement durable, est variable selon le type d'intermédiaires. Par exemple les bailleurs, plus proches de l'acteur métropolitain, l'intègrent plus fortement que les promoteurs ou les agents immobiliers. Ces derniers sont davantage sur une mobilisation « à façon ».

Par ailleurs, la transposition dans le champ opérationnel montre des effets secondaires non recherchés. En effet, les pôles d'échanges ont un rôle de rabattement des flux vers la centralité métropolitaine. Il s'avère néanmoins qu'ils induisent également un effet de diffusion plus lointain lors des retours au domicile. En effet, les acheteurs se voient présenter le pôle d'échanges comme un nœud entre la voiture et le train, et *in fine* comme un moyen d'habiter plus loin sans pour autant perdre plus de temps lors de leurs déplacements domicile/travail. Une telle mobilisation « à façon » n'est pas sans interroger le rôle des pôles d'échanges dans l'étalement urbain.

Ce travail met aussi en évidence une politique publique plutôt descendante dont les effets souhaités sont « émoûsés » par les discours des intermédiaires. Les résultats font surtout ressortir une inertie sociétale à de nouveaux modèles de développement et notamment de développement plus durable. Ils pointent l'intérêt d'une approche plus collaborative avec les acteurs territoriaux, afin de faire évoluer les modes d'habiter et en définitive les modes de conception des politiques publiques. Ceci nous amène à envisager une autre conduite de la politique publique avec une incorporation des intermédiaires et des habitants en amont et tout au long de la démarche. Le design des politiques publiques pourrait être un concept à développer dans ce cadre (Poirot, 2012).

Enfin, les méthodes déployées pourraient être mobilisées localement dans le centre dense de la métropole lilloise, afin d'identifier si l'argumentaire mobilisé par les intermédiaires est de nature identique auprès des acheteurs y résidant et n'ayant pas prospecté en périphérie. Plus largement, les effets d'anticipation et de pression foncière autour des quartiers de gare dans le cadre du Grand Paris pourraient être analysés en couplant l'analyse des annonces immobilières et du discours des intermédiaires sur plusieurs années.

## Bibliographie

- Bardin L (2013) *L'analyse de contenu*, PUF, Paris.
- Bazin S, Beckerich C et Delaplace M (2010) Ligne à Grande Vitesse et marchés immobiliers résidentiels à Reims : entre attractivité, aménités et anticipations. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine* (2) : 313-336.
- Bensoussan B (2009) Qualifier l'habitation. Déterminants socioculturels, propriétés de l'habitat, lexique de l'immobilier. *Mots. Les langages du politique* 91 : 89-99.
- Beracha E, Seiler M (2014) The effect of listing price strategy on transaction selling prices. *Journal of Real Estate Finance and Economics* 49: 237-255.

- Bernard L (2012) Le capital culturel non certifié comme mode d'accès aux classes moyennes. L'entregent des agents immobiliers. *Actes de la recherche en sciences sociales* 1 (191-192) : 68-85.
- Bieber A, Massot M-H, Orfeuil J-P (1993) Prospective de la mobilité quotidienne. In : Plassard F, Vulin B, *Circuler demain*, Éditions de l'Aube, « Monde en cours, série prospective et territoires » : 157-184.
- Billard G, Madoré F (2010) Une géographie de la fermeture résidentielle en France. Quelle(s) méthode(s) de recensement pour quelle représentation du phénomène ? *Annales de géographie*, 675 (5) : 492-514.
- Bonneval L (2014) Les tiers dans le choix du logement : comment les agents immobiliers contribuent à l'élaboration des projets résidentiels, *Espaces et société*, 156-157(1) : 145-159.
- Calthorpe P (1993) *The next American metropolis: ecology, community, and the American dream*. Princeton: Architectural Press.
- Citron P (2017) Produire la ville grâce aux opérateurs immobiliers : quel modèle pour l'aménagement privé en zone dense ? *Métropoles 20* [en ligne] <http://journals.openedition.org/metropoles/5461>
- Da Rold J (2008) *Les sociétés d'économie mixtes locales : acteurs et témoins des politiques urbaines et territoriales. Quelle légitimité entre partenariat public privé et entreprise publique locale ?* thèse de doctorat, Université de Bordeaux 3- Michel de Montaigne.
- Delage A (2013) Des acteurs en quête de marché. *EspacesTemps.net*, <http://www.espacestems.net/articles/des-acteurs-en-quete-de-marche/>
- Faye B, Le Fur E (2010) L'étude du lien entre cycle et saisonnalité sur un marché immobilier résidentiel. Le cas de l'habitat ancien à Bordeaux. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine* (5) : 937-965.
- Figeat D (2016) *Mobilisation du foncier privé en faveur du logement*. Rapport de la mission d'information sur la mobilisation du foncier privé en faveur du logement.
- Gallez C, Maksim H (2007) À quoi sert la planification urbaine : Regards croisés sur la planification urbanisme-transport à Strasbourg et à Genève. *Flux*, 69(3) : 49-62.
- Granelle J-J (2009) *Économie et urbanisme : du foncier à l'immobilier, 1950-2008*, L'Harmattan, coll. Économie et Innovation.
- Golberg D (2016) *Rapport d'information sur la mobilisation du foncier privé en faveur du logement*. Rapport d'information de la commission des affaires économiques.
- Larceneux F, Lefebvre T, Simon A (2014) La perspective des coûts de transaction perçus : une explication de l'intermédiation immobilière. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine* (3) : 499-520.
- Le Bayon S, Madec P, Riffart C (2013) Quelle régulation du marché locatif privé ? État des lieux et évaluation des dernières mesures gouvernementales. *Revue de l'OFCE*, 2 (128) : 243-276.
- Levitt S, Syverson C (2008) Market distortions when agents are better informed: the value of information in real estate transactions. *The review of economics and statistics*, MIT Press, 90 (4): 599-611.
- Menerault Ph (2006) *Les pôles d'échanges en France : État des connaissances, enjeux et outils d'analyse*. CERTU, Lyon.
- Miot Y (2012) La ségrégation socio-spatiale dans la métropole lilloise et à Roubaix : l'apport des mobilités résidentielles. *Géographie, Économie, Société* 14 : 171-195.
- Nappi-Choulet I (2012) Le logement, laissé-pour-compte de la financiarisation de l'immobilier. *Esprit* 1 : 84-95.
- Poirot J-C (2012) Interview de Stéphane Vincent, délégué de la vingt-septième région : Le Design au service des politiques publiques. *La lettre du cadre territorial* 446 (1) : 28-29.
- Pollard J (2007) Les grands promoteurs immobiliers français. *Flux* 3 (69) : 94-108.
- Rampon J-M (2006) L'annonce immobilière en contextes. Une approche exploratoire à partir de Grand Lyon. *Chantiers politiques* 4 : 120-126.
- Roux E, Vanier M (2008) *La périurbanisation : problématiques et perspectives*. Datar, Paris.
- Schmitt G (2009) *Valeurs et usages de l'espace : approches méthodologiques des dynamiques foncières dans la région Nord-Pas de Calais*. Thèse de doctorat, Université de Lille I.
- Schmitt G, Rouget N, Francomme M (2018) D'un foncier consommé à une réintégration des terres agricoles dans la cité (Lille, Hauts de France, France). *Études rurales* 201 : 166-190.

- Sélaudoux J-F, Rioufol J (2005) *Le marché immobilier*. PUF, Paris.
- Sigaud T (2015) Accompagner les mobilités résidentielles des salariés : l'épreuve de « l'entrée en territoire ». *Espaces et sociétés*, 3 (162) :129-145.
- Taburet A (2012) *Promoteurs immobiliers privés et problématiques de développement durable urbain*. Thèse de doctorat, Université du Maine.
- Theurillat T, Rérat P, Crevoisier O (2014) Les marchés immobiliers : acteurs, institutions et territoires. *Géographie, économie, société* 16 (2) : 233–254.
- Tiano C (2010) Quelles valeurs pour revaloriser les territoires urbains ? *Cybergeo* [En ligne], <http://journals.openedition.org/cybergeo/23091>
- Vilmin T (2015) *L'aménagement urbain, acteurs et système*. Éditions Parenthèses, Paris.
- Zepf M, Andres L (2012) Vers de nouvelles articulations entre plan territorial, plan d'urbanisme et projets urbains. *Géocarrefour*, 87 (2) : 71-73.

## Annexe

**Tableau 1 – Principales caractéristiques des classes de la CHA**

Variables (en nb moyen d'annonces)		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5	Classe 6
Superficie en m <sup>2</sup>	< à 30 m <sup>2</sup>	62,67	53,67	0,54	8,27	8,75	1,55
	< à 50 m <sup>2</sup>	11,49	46,33	0,86	13,91	6,52	5,00
	< à 70 m <sup>2</sup>	10,68	28,67	5,32	26,73	17,49	15,27
	< à 90 m <sup>2</sup>	8,00	21,00	5,57	22,36	18,50	14,27
	< à 110 m <sup>2</sup>	5,63	29,33	7,54	16,00	26,29	6,82
	> à 110 m <sup>2</sup>	4,12	18,12	5,74	28,87	29,32	3,71
Types de biens	Appartements	48,54	122,67	0,81	18,36	12,16	3,55
	Maisons mitoyennes	10,53	51,67	24,58	48,91	28,17	31,63
	Maisons individuelles	4,05	15,00	14,08	38,60	48,74	21,00
	Autres biens (lofts...)	0,53	4,33	1,00	7,09	2,50	0,91
Prix annoncés	< de 150 000 euros	1,47	42,33	1,35	12,00	10,60	8,64
	< à 200 000 euros	4,79	50,00	8,55	15,48	8,53	17,82
	< à 250 000 euros	6,84	41,00	11,44	22,16	12,11	11,67
	< à 300 000 euros	5,11	17,00	3,30	17,44	15,50	3,68
	< à 350 000 euros	4,37	16,00	2,35	23,18	42,28	2,36
	> de 350 000 euros	10,21	27,00	6,22	24,17	43,17	5,82
Centralité	Centralité forte annoncée	5,37	118,67	3,27	34,55	7,28	16,27
	Centralité annoncée	5,84	50,33	4,54	28,45	18,54	9,27
	Proche du centre	5,11	4,33	19,24	17,09	2,25	15,91
	Banlieue résidentielle	17,21	23,33	1,73	15,18	36,00	3,18
	Lotissement	0,13	1,22	4,75	24,80	28,16	4,74
Services et	Périphérie	0,24	0,74	5,56	11,16	34,92	2,64
	Jardins	1,14	0,76	7,45	33,68	38,57	17,18
	Commerces	42,21	28,72	34,12	6,54	3,47	18,54
	Services	5,58	44,33	8,74	23,09	29,25	8,55
	Automobile	18,63	28,63	13,86	44,64	58,75	23,82
	Transports collectifs	44,38	64,67	1,24	8,44	14,00	9,55

## Notes

- 1 - Définition donnée par le GART (Groupement des Autorités Organisatrices de Transport).
- 2 - Devenue Métropole Européenne de Lille le 1<sup>er</sup> janvier 2015.
- 3 - Institut National de la Statistique et des Études Économiques.
- 4 - Schéma de Cohérence Territoriale, Loi Solidarité et Renouvellement Urbains, 13 décembre 2000.
- 5 - Loi Solidarité et Renouvellement Urbains, 13 décembre 2000.



- 6 - Le premier PDU de LMCU a été adopté en juin 2000, le deuxième en avril 2011, Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 1986 et la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30 décembre 1996.
- 7 - Le premier PLH été adopté en novembre 2005 et le second en décembre 2012. LMCU a pris la compétence en 2003 et en « foncier de l'habitat » en 2006.
- 8 - Lille Métropole Communauté Urbaine PDU n°1, juin 2000, « les objectifs », p. 27.
- 9 - Disques de VALorisation des Transports collectifs correspondant à des cercles de 500 mètres de rayon autour des 111 principaux arrêts de transports collectifs.
- 10 - Intervention de C. Depière : « Pour une stratégie foncière dans les DIVAT de la communauté urbaine de Lille » dans le cadre du séminaire POPSU2 du 16 mars 2012 : « Quartiers de gares et questions foncières : échelles, outils et modèles ».
- 11 - LMCU, PLH n° 1, novembre 2005, axe 2 - p. 12.
- 12 - Signalons les rapports de Figeat (2016) et de Golderg (2016). La même année, un arrêté a été publié sur le contenu des bases de données notariales (arrêté du 30 septembre 2016 pris en application des articles 1<sup>er</sup>, 3 et 4 du décret n° 2013-803 du 3 septembre 2013 relatif aux bases de données notariales sur les mutations d'immeubles à titre onéreux).
- 13 - À la suite du décret n° 2018-1350 du 28 décembre 2018, les transactions enregistrées par les services fiscaux depuis 2014 sont en opendata. Elles ne comportent pas de renseignements sur les vendeurs et acquéreurs.
- 14 - La consultation s'appuie sur une convention avec la métropole lilloise. Le codage correspond à un référencement à l'adresse en la confrontant aux plans parcellaires des services fiscaux. Les marchés ont été segmentés selon la nature du bien (bâti, non-bâti, terrain à bâtir, habitations).
- 15 - Il s'agit des compromis de vente (environ 15 000). Certains ont fait l'objet d'une préemption par la puissance publique et certains compromis n'ont pas fait l'objet d'une vente effective.
- 16 - Pour prendre en compte la construction de nouvelles voies routières, un nouveau millésime de base de données sous Système d'Information Géographique est mobilisé tous les deux ans. À l'exception de quelques sens de circulation, le réseau a peu évolué.
- 17 - En ne retenant que les maisons anciennes, les DIA représentent entre 1,4 % (en 2000) et 4,8 % (en 2006) du stock de logements sur les deux pôles, soit les mêmes dates que pour les maxima et minima de la métropole lilloise et du département du Nord.
- 18 - Le calcul du montant de chaque transaction n'a pas été possible dans la mesure où une DIA pouvait faire l'objet de plusieurs biens immobiliers, que le prix mentionné dans la DIA correspondait à un prix global (immobilier et foncier), que les surfaces bâties étaient parfois approximatives.
- 19 - La filiale d'Alphabet « Google » tient depuis quatre ans une conférence sur les outils numériques dans les métiers de l'immobilier au salon professionnel « real estate et new tech ».
- 20 - L'article 1831-1 du code civil décrit les actions des promoteurs immobiliers.
- 21 - Un aménageur acquiert des terres pour les remembrer, les équiper et les vendre, comme bien intermédiaire à des promoteurs constructeurs de biens immobiliers.
- 22 - Les promoteurs ne sont pas systématiquement adhérents de la fédération.
- 23 - Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la métropole européenne de Lille compte cinq nouvelles communes.
- 24 - Presse Quotidienne Régionale, sites spécialisés dans l'immobilier, sites généralistes d'annonces...
- 25 - Chaque observateur avait un secteur assigné.
- 26 - Le plus gros écart (15 %) d'une année à l'autre concerne les logements en vente de six pièces et plus (1 696 annonces sur les quatre ans).
- 27 - 4 % des annonces ont été publiés par une agence.
- 28 - Observateur-tiers, recoupement avec les entretiens, comparaison à des sources statistiques.

- 29 - Chaque entretien a été enregistré à l'exception de ceux avec les agences immobilières. Les intermédiaires n'ont pas souhaité être nommés. Il n'est donc pas possible de mener des analyses de contenu. Nous avons opté pour une lecture croisée de ces derniers et pour l'extraction de verbatims afin d'en illustrer la teneur (Bardin, 2013).
- 30 - Enquête sur la Commercialisation de Logements Neufs (ECLN) et données du Centre d'Études de la Conjoncture Immobilière (CECIM).
- 31 - Demande de Valeur Foncière (DVF) anonymisée et mobilisée notamment dans la Figure 5.
- 32 - Recensement Général de Population.
- 33 - Enquête Ménages Déplacement de la métropole lilloise et abonnements professionnels de la SNCF.
- 34 - Concentrant les deux lignes de métro, les deux lignes de tramways, les deux principales gares, ainsi que 36 % des projets.
- 35 - La commune de Lille concentre 7 % des annonces dont une sur dix fait référence à une gare.
- 36 - Parmi les critères prioritaires figure dans le PLH, « construire en proximité des transports en commun, autour des stations de transports » (LMCU, PLH n° 2, document d'orientation, p. 5). L'enquête ECLN et les chiffres du CECIM confortent cette tendance.
- 37 - « Les gens veulent actuellement avoir l'avantage d'être à proximité d'une gare. »
- 38 - Dans la question sur les critères de mise en valeur de la situation géographique des biens, la présence d'une gare ne dépasse jamais la quatrième place.
- 39 - Quelques extraits d'annonce illustrent le recours aux vocables de la centralité pour à la fois résumer la proximité aux services, aux transports au commerce et à la mobilité facilitée : « à dix minutes de Lille », « centre-bourg », « proche de tout », « à deux minutes du centre ».
- 40 - Les annonces dans les communes jouxtant les communes limitrophes d'Armentières sont deux fois plus nombreuses que sur ces dernières.