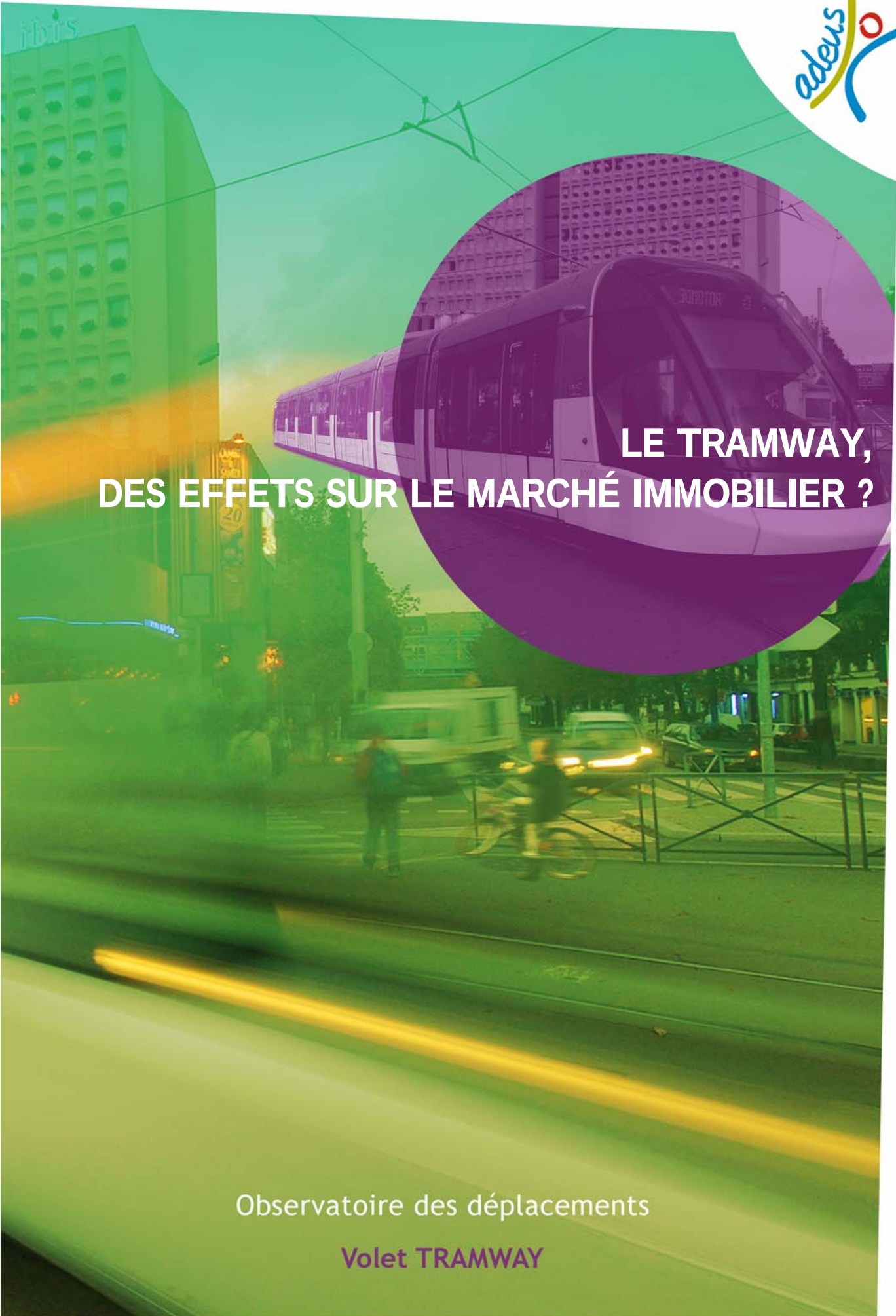




LE TRAMWAY, DES EFFETS SUR LE MARCHÉ IMMOBILIER ?

Observatoire des déplacements

Volet TRAMWAY

Juin 2008

Programme partenarial

Equipe projet : Julie DARGAUD, Sophie MONNIN, Laurent STEMMELEN, *chef de projet*

Ont collaboré :

- le service des transports et déplacements de la Communauté Urbaine de Strasbourg
- le service de la planification urbaine de la Communauté Urbaine de Strasbourg
- le service des transactions immobilières de la Communauté Urbaine de Strasbourg

Juin 2008 © ADEUS

L'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise
9 rue Brûlée . BP 47R2 67002 Strasbourg Cedex

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
1.LE TRAMWAY : UN EFFET SUR LA DYNAMIQUE DE LA CONSTRUCTION NEUVE ?	3
1.1. Eléments de cadrage :	3
1.2. Méthodologie	3
1.2.1. La question des échelles	3
1.2.2. Le fichier SITADEL	4
1.3. Résultats de l'analyse	5
1.3.1. A l'échelle de la CUS	5
1.3.2. A l'échelle de la première couronne :	6
1.3.3. A l'échelle des communes	6
1.4. Conclusion : un effet sur la construction neuve ?	13
2.LE TRAMWAY : UN EFFET SUR LES TRANSACTIONS IMMOBILIÈRES ?	15
2.1. Le moyen de la mesure : les Déclarations d'Intention d'Aliéner	16
2.1.1. Qu'est-ce qu'une DIA?	16
2.1.2. Quels sont les biens soumis à DIA ?	16
2.1.3. Le fichier des DIA.	16
2.1.4. Pas d'apport significatif du fichier PERVAL par rapport aux DIA	17
2.2. Résultats de l'analyse	18
2.2.1. Eléments de cadrage à l'échelle de la CUS	18
2.2.2. Un sous-marché tramway ?	20
2.2.3. Des effets d'anticipation ?	22
2.2.4. Des effets à l'arrivée du tramway ?	25
2.3. Conclusion : un effet sur les transaction immobilières ?	27
CONCLUSION GÉNÉRALE	29
ANNEXE	31
-PEUT-ON ALLER PLUS LOIN AVEC LE FICHIER PERVAL ?	31
- Qu'est-ce que le fichier PERVAL ?	31
- Quelles limites ?	31
- Pas d'apport significatif par rapport aux DIA	32

INTRODUCTION

Cette note a été élaborée dans le cadre du programme partenarial de l'ADEUS et du volet tramway de l'observatoire des déplacements. Elle a pour objectif d'évaluer les impacts de la présence du tramway sur différents segments du marché immobilier.

L'arrivée du tramway s'accompagne d'une requalification de l'espace public dans les quartiers et communes qu'il dessert. La question posée est de savoir si cette requalification induit également une valorisation spécifique du marché immobilier dans les secteurs desservis par le tramway.

4 grands segments de l'activité immobilière ont été analysés :

- l'activité de construction,
- le marché des transactions de biens immobiliers,
- le marché des loyers,
- l'immobilier d'entreprise.

En l'absence de données fiables, à une échelle fine, sur les deux derniers segments, ce sont les deux premiers aspects du marché immobilier qui seront traités dans la note qui suit. Ce travail se décompose donc en deux parties :

- **les effets du tramway sur l'activité de construction, grâce à l'analyse de la construction de logements neufs.**
- **les effets du tramway sur le volume des ventes et le niveaux des prix des logements, grâce à l'analyse des déclarations d'intention d'aliéner (DIA)**

Le parti pris général de ce travail est de considérer les composantes du marché immobilier comme des marchés évoluant avant tout d'après leurs logiques propres. **Il s'agit donc en premier lieu de comprendre et quantifier les logiques des marchés avant de tenter de mettre en évidence au sein de leurs variations un éventuel effet tramway.**

1. LE TRAMWAY : UN EFFET SUR LA DYNAMIQUE DE LA CONSTRUCTION NEUVE ?

Le postulat de départ qui a orienté notre réflexion est le suivant : **la requalification de l'espace public, induite par l'arrivée du tramway, est un élément de valorisation du territoire qui entraîne une dynamique spécifique de la construction neuve.**

La question posée s'envisage à deux échelles :

- l'ensemble de la commune profite d'un effet tramway ;
- un effet est mesurable sur les zones d'attractivité du tramway, secteurs qui font plus particulièrement l'objet d'une requalification de l'espace public.

1.1. ÉLÉMENTS DE CADRAGE :

Les éléments structurant propres au marché du logement qui influent fortement la dynamique de la construction neuve sont :

- le contexte législatif et les mesures financièrement incitatives pour le développement du logement ;
- les disponibilités foncières et la politique d'urbanisation que définit chaque commune. En ce qui concerne ce dernier point, le cheminement du tramway se fait dans des secteurs déjà largement urbanisés. Ainsi, l'absence de construction à ses abords n'est pas forcément signe d'une absence de dynamique liée à l'implantation de ce transport en commun, mais bien plutôt l'absence de foncier disponible dans ces zones déjà fortement urbanisées, les tracés retenus priorisant les populations en place aux secteurs présentant des potentiels de développement. De plus, les potentiels d'extension peuvent être très différents selon les communes et ne sont donc pas corrélés à l'arrivée du tramway.

L'activité de construction obéit à ses logiques propres et qu'il faut identifier au préalable et c'est au sein de ces logiques, que dans un deuxième temps on peut définir si l'arrivée du tramway a un effet sur la construction neuve.

1.2. MÉTHODOLOGIE

1.2.1. La question des échelles

Ce travail repose sur une analyse à plusieurs échelles de la dynamique de la construction neuve, et ce grâce au fichier SITADEL. Les données disponibles couvrant la période 1982 et 2006, les effets mesurés ne concernent donc que les communes desservies par les lignes A/D et B/C, avant les extensions de réseau 2007-2008.

Dans un premier temps, il s'agit d'analyser la construction neuve dans la CUS et dans la première couronne, qui a ses spécificités propres, entre 1982 et 2006, afin d'avoir une vision globale de la dynamique sur l'ensemble du territoire. Cette analyse permet d'appréhender le fonctionnement du marché et les facteurs de variations qui peuvent avoir une incidence sur la production de logements neufs.

Dans un deuxième temps, une distinction est faite dans l'analyse entre la commune de Strasbourg (qui détient le volume le plus important de constructions neuves de la CUS) et les autres communes desservies par le tramway.

Enfin, dans un troisième temps il s'agira de mesurer au sein même de chaque commune s'il existe des dynamiques particulières dans le périmètre d'attractivité du tramway (400 mètres) par rapport au reste de la commune.

1.2.2. Le fichier SITADEL¹

Ce fichier regroupe tous les permis de construire qui ont reçus un avis favorable (conformité aux règles d'urbanisme) et il permet de mesurer le volume de l'offre de logements neufs et l'évolution de la dynamique de construction. Il s'agit donc d'un fichier quasiment exhaustif qui comporte néanmoins certaines limites :

- Quelques décalages dans le temps entre la date où commence la construction et la date à laquelle elle est prise en compte dans le système statistique. De ce fait, certains permis peuvent ne pas avoir été pris en compte au moment de la transmission des données. Ce phénomène reste marginal.
- Des difficultés pour travailler à l'infracommunal : les données à l'infra-communal ont un taux de renseignement insuffisant selon les années, ce qui peut poser un problème d'analyse statistique.
- Quelques problèmes de localisation à l'adresse : le manque de précision dans la saisie des adresses ne permet parfois pas de localiser le bien très finement. Néanmoins, cette limite a pu être contournée par un repérage binaire : tramway/ hors tramway.
- Le nombre de logements commencés doit être suffisant pour que l'analyse soit fiable statistiquement.

1. Système d'Information et de Traitement Automatisé des Données Élémentaires sur les Logement et les locaux

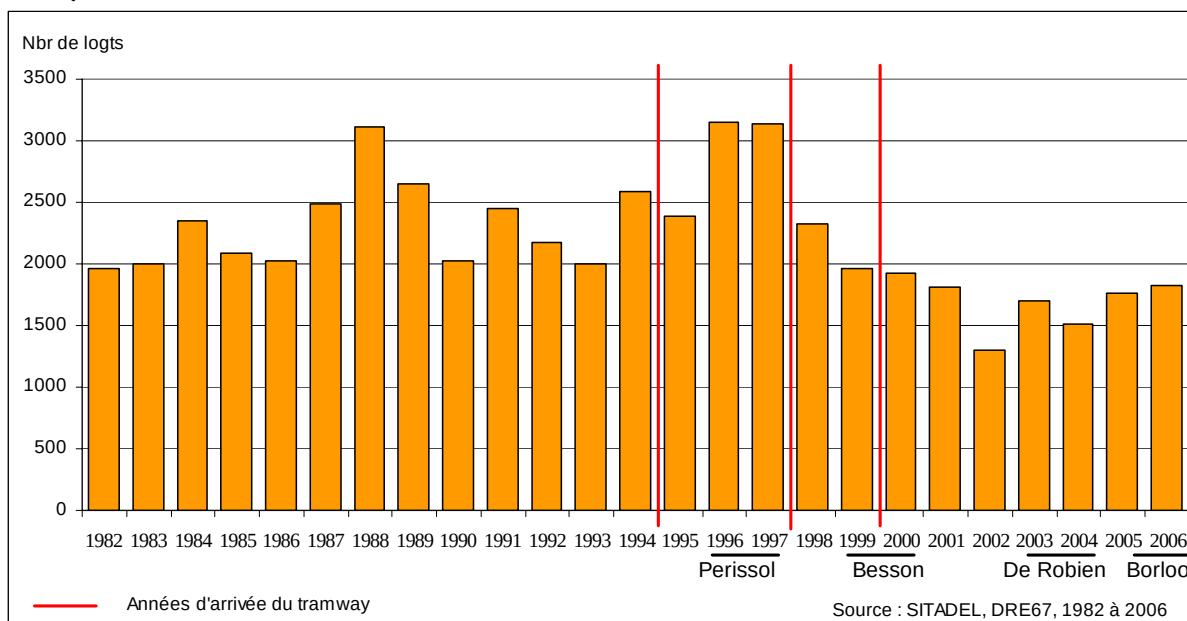
1.3. RÉSULTATS DE L'ANALYSE

1.3.1. A l'échelle de la CUS

Le rythme moyen de la construction depuis 1982 est d'environ 2200 logements par an. Cette moyenne cache d'importantes disparités selon les années observées. Les années de plus forte production de logements neufs sont 1996 et 1997, et ce en grande partie du fait du dispositif fiscal PERISSOL¹. En conséquence durant cette période le nombre de logements commencés dépasse les 3 000 logements par an. Après cette période de grand dynamisme, le niveau de construction se ralentit considérablement, atteignant en 2002 son niveau le plus bas avec 1 300 logements commencés.

L'arrivée des lignes de tramway s'est faite en trois phases à l'échelle de la CUS : en 1994, 1998 et 2000. Durant les années qui précèdent ou suivent ces implantations on peut constater certains mouvements dans la dynamique de la construction neuve. Ainsi, en 1994 et à partir de 1996, il y a une augmentation du nombre de logements commencés. Cette apparente concomitance peut nous interroger sur d'éventuels effets d'anticipation ou d'effets consécutifs à l'arrivée du tramway. Cependant au vu des éléments de contexte donnés au départ quant à l'influence des mécanisme fiscaux et des logiques foncières, il est difficile à cette échelle de conclure à un effet tramway. De plus, concernant l'implantation de 1998 les éventuels effets d'anticipation sont à prendre avec précaution, sachant qu'il ne s'agit que d'un prolongement de quelques kilomètres d'une ligne pré-existante dans la commune d'Illkirch. De ce fait, on peut supposer un effet relativement limité.

GRAPHIQUE N°1 : La construction neuve dans la CUS de 1982 à 2006

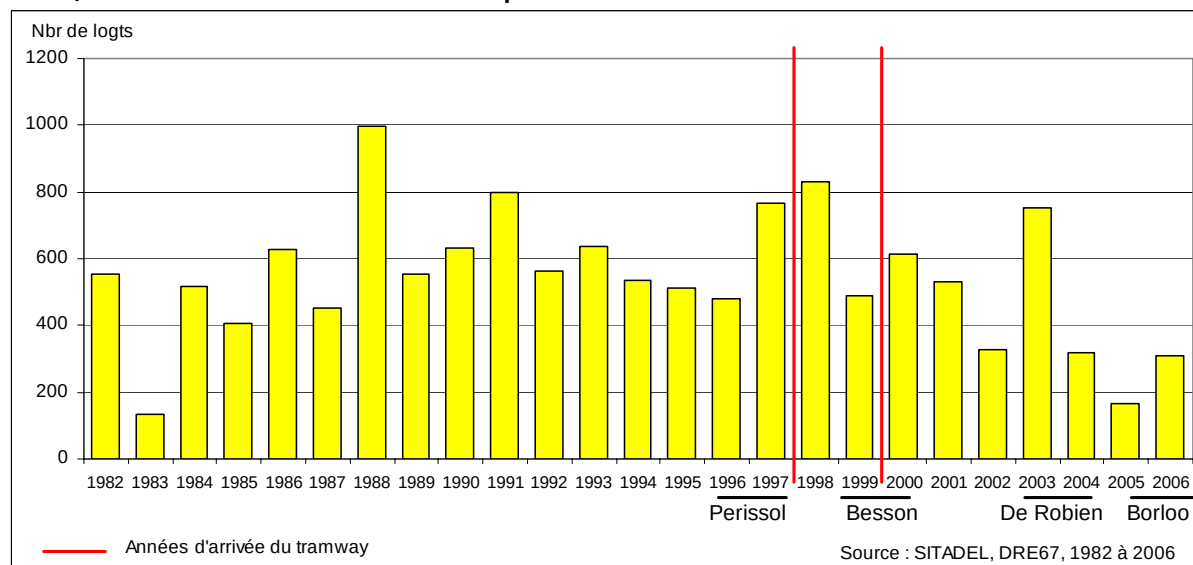


1. Dispositif PERISSOL : avantage fiscal accordé aux particuliers qui acquièrent un bien neuf, qui leur permet d'amortir leur investissement jusqu'à 80 % du montant de leur acquisition. Ce dispositif a été celui qui a eu le plus d'impact sur la construction : les avantages fiscaux étaient très incitatifs et les contraintes très faibles. D'autres mesures ont succédé au PERISSOL (Besson, De Robien, etc...), mais avec un effet beaucoup moins marqué et plus difficilement identifiable.

1.3.2. A l'échelle de la première couronne

Comme évoqué précédemment, l'analyse de la première couronne permet de poser des jalons et de servir de référence de comparaison afin de savoir si les communes desservies ont une évolution comparable ou non à celle observée dans l'ensemble du territoire. De plus, dans la première couronne il existe un marché et une dynamique spécifique qui n'est pas forcément comparable à l'ensemble de la CUS, notamment du fait du poids important de la commune de Strasbourg.

GRAPHIQUE N°2 : La construction neuve dans la première couronne de 1982 à 2006



Depuis 1982, les communes de la première couronne connaissent un rythme de production moyen de 540 logements par an. Globalement le rythme de production est resté relativement stable, hormis un pic en 1988. A nouveau en 1997 et 1998 la construction est revenue à l'un de ces rythmes les plus dynamiques, probablement une conséquence du dispositif PERISSOL. De même que dans la CUS, le nombre de logements commencés diminue à nouveau significativement à partir de 1998. Seule l'année 2003, peut être du fait des mesures de défiscalisation De Robien, marque une légère reprise.

A l'échelle de ce territoire, l'arrivée du tramway concerne la commune d'Illkirch pour l'année 1998 et les communes Bischheim, Hoenheim et Schiltigheim en 2000. Au vu des niveaux de construction pour ces années et de la taille du territoire, malgré un effet d'apparente concomitance certaines années entre arrivée du tramway et dynamisme de la construction neuve, il est difficile de dire à cette échelle si un impact tramway est mesurable. Cela rend nécessaire une analyse à un niveau communal.

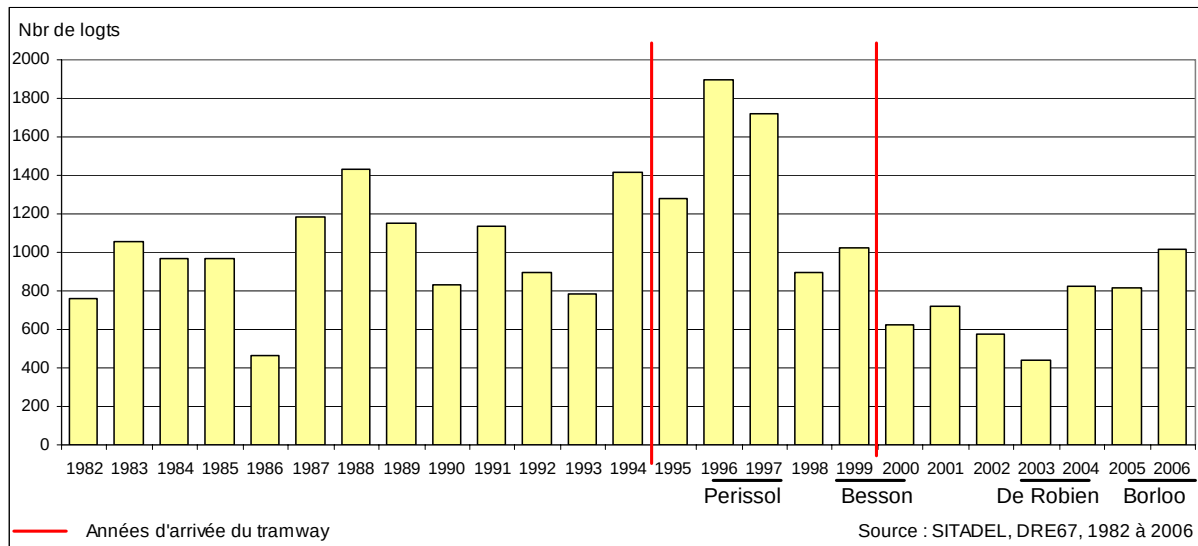
1.3.3. A l'échelle des communes

Au préalable de l'analyse communale, il convient de préciser qu'il existe un contexte très différent selon les communes observées. Ainsi, si la commune de Strasbourg est fortement couverte par les lignes de tramway, il s'avère que pour d'autres communes la desserte se fait en frange. C'est particulièrement le cas pour Bischheim. De fait l'impact de l'arrivée du tramway ne peut sans doute pas être comparable entre communes. C'est pourquoi il s'agira au sein des communes de mesurer des évolutions relatives.

1.3.3.1. A Strasbourg :

A Strasbourg, le rythme moyen de la construction depuis 1982 est de 995 logements par an. C'est la commune où le volume de logements construits est le plus important et ce malgré une diminution progressive du rythme de la construction. Cependant cette moyenne cache de grandes variations selon les périodes observées¹ :

GRAPHIQUE N°3 : La construction neuve à Strasbourg de 1982 à 2006



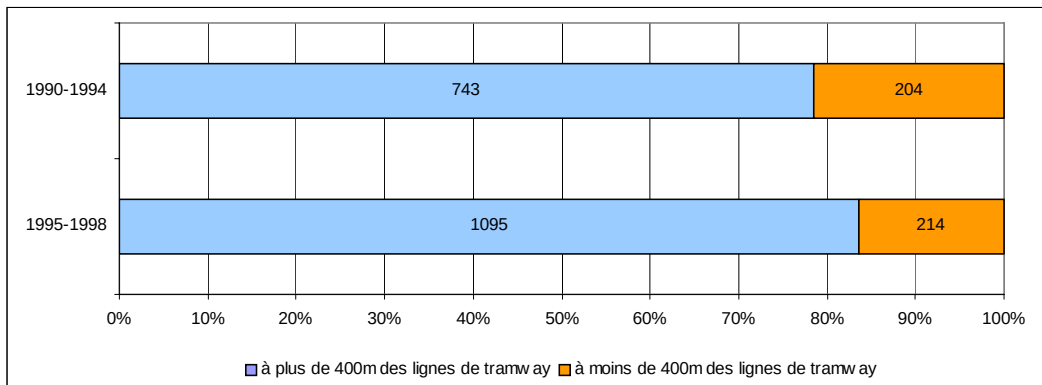
En 1995, avec la création de la ligne A : le rythme de la construction neuve de 1983 à 1994 était de 1024 logements par an, alors qu'il diminue à 986 logements par an de 1995 à 2006.

En 2000, avec les créations des lignes B et C : le rythme moyen de la construction était de 1289 logements par an entre 1993 et 1999, et n'est plus que de 717 logements par an de 2000 à 2006

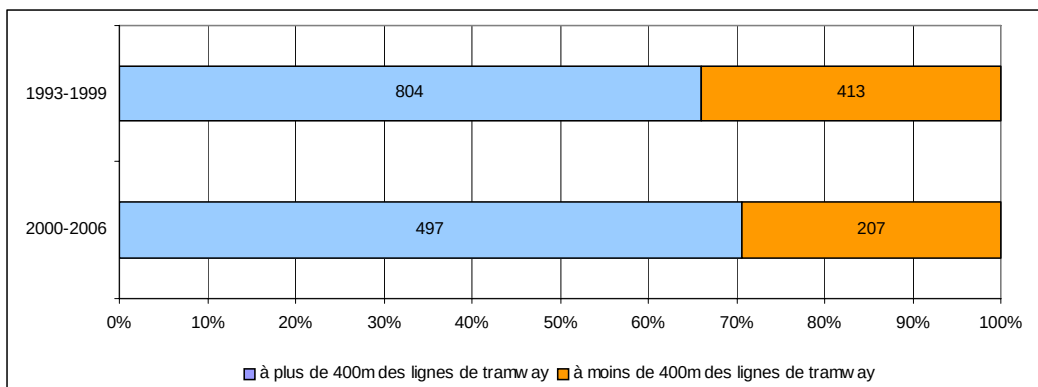
A l'échelle de la commune de Strasbourg, l'arrivée du tramway ne semble pas avoir eu d'impact spécifique sur la dynamique de la construction neuve aux différentes années de mise en service du tramway. En effet, le pic observé en 1996 est lié en partie au dispositif PERISSOL et les mises en service n'ont pas été suivies d'une dynamique particulière. Les incitations fiscales et les effets de structure du marché (disponibilité foncière, politique communale, etc ...) restent ainsi les facteurs les plus explicatifs des variations du nombre de logements construits.

1. Dans un souci de pertinence de l'analyse, le choix a été fait d'une moyenne de la construction neuve depuis l'année d'arrivée du tramway jusqu'à 2006, dernière disponible pour les données SITADEL. Afin que les données soient comparables, pour la moyenne antérieure à l'arrivée du tramway le même nombre d'années a donc été pris en compte.

GRAPHIQUE N°4 : Nombre de logements neufs construits par an en moyenne à Strasbourg, avant et après mise en service de la ligne A du tramway (1995)



GRAPHIQUE N°5 : Nombre de logements neufs construits par an en moyenne à Strasbourg, avant et après mise en service de la ligne A du tramway (2000)

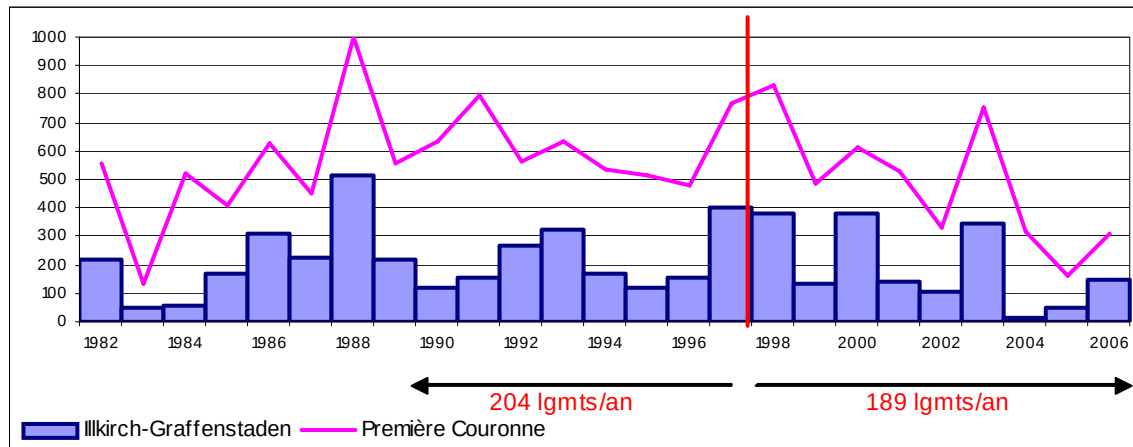


Source : SITADEL - DRE

Après mise en service des deux lignes de tramway il s'avère que les constructions neuves tendent à se réaliser plutôt en dehors du périmètre d'attractivité du tramway. De fait, ce sont certains grands projets, tels que les Poteries, le Bon Pasteur, etc., qui ont particulièrement portés la construction les dernières années et ces projets se situent majoritairement au delà du périmètre d'attractivité de 400 mètres du tramway.

1.3.3.2. A Illkirch-Graffenstaden

GRAPHIQUE N°6 : Evolution de la construction neuve à Illkirch-Graffenstaden (en nombre de logements)

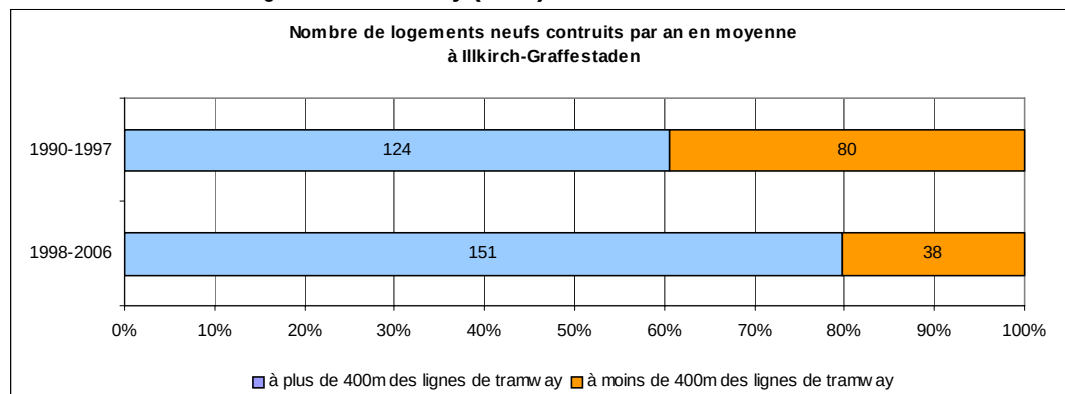


Source : SITADEL - DRE

Dans la commune d'Illkirch-Graffenstaden il se construisait 204 logements par an de 1990 à 1997. Après cette date et à l'arrivée du tramway la construction a été moins dynamique, avec une moyenne de 189 logements par an. Globalement le rythme de la construction semble être conforme à celui observé pour la première couronne. Cela est imputable en grande partie au fait que la commune d'Illkirch concentre, la plupart des années, près de la moitié des logements neufs de la première couronne, ce qui influence fortement la moyenne.

A l'échelle communale on constate de grandes variations selon les années prises en compte. Ce phénomène est en partie lié aux politiques communales concernant le foncier et la construction. En effet, la dynamique de la production dépend de la disponibilité foncière et de l'ouverture de zones constructibles. **A Illkirch-Graffenstaden, ce sont bien les projets de restructuration du centre-ville autour de l'Illiade et du secteur Schweitzer au sud de la commune qui ont dynamisé le rythme de la production de logements neufs. Et ces projets ne sont pour l'heure pas desservis par le tramway.** Aux abords des lignes, le volume de constructions est largement inférieur, sans que l'on puisse conclure pour autant à une valorisation ou dévalorisation du territoire desservi, mais plutôt des projets, qui ont été menés hors des zones d'attractivité du tramway.

GRAPHIQUE N°7 : Nombre de logements neufs construits par an en moyenne à Illkirch-Graffenstaden, avant et après mise en service de la ligne A du tramway (1998)



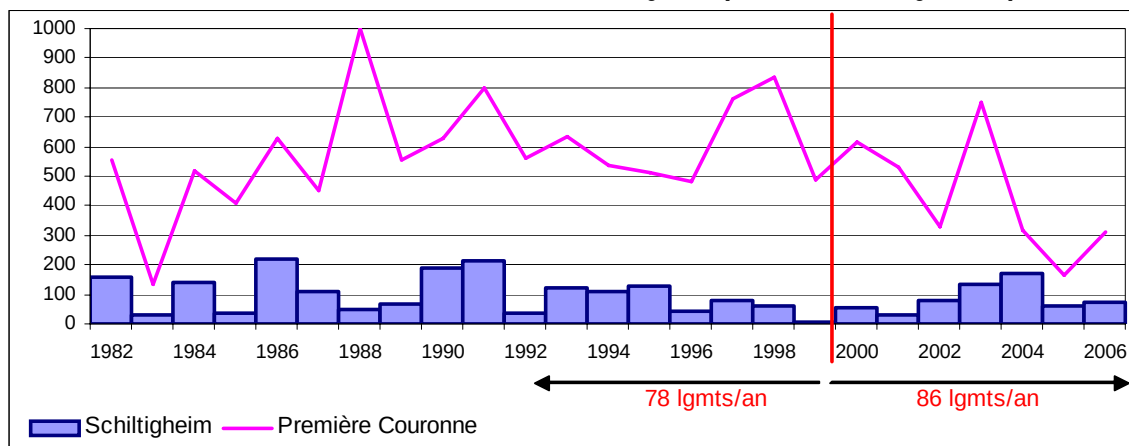
Source : SITADEL - DRE

1.3.3.3. A Hoenheim, Bischheim et Schiltigheim

C'est en 2000 que le tramway a été mis en service dans ces trois communes. Le contexte des disponibilités foncières et des volontés politiques d'urbaniser sont très différentes selon les communes, ce qui explique que ces communes sont peu comparables entre elles à la fois en terme de volume de construction que de dynamique. De plus, la part que représentent les constructions neuves de ces communes sur l'ensemble des constructions neuves de la première couronne varie fortement selon les années. Ce qui tend à conforter la forte variabilité dans le temps de la construction neuve. Il semble donc qu'il n'y a pas d'effet évident et systématique quant à l'augmentation du nombre de constructions neuves et la desserte par le tramway.

Schiltigheim :

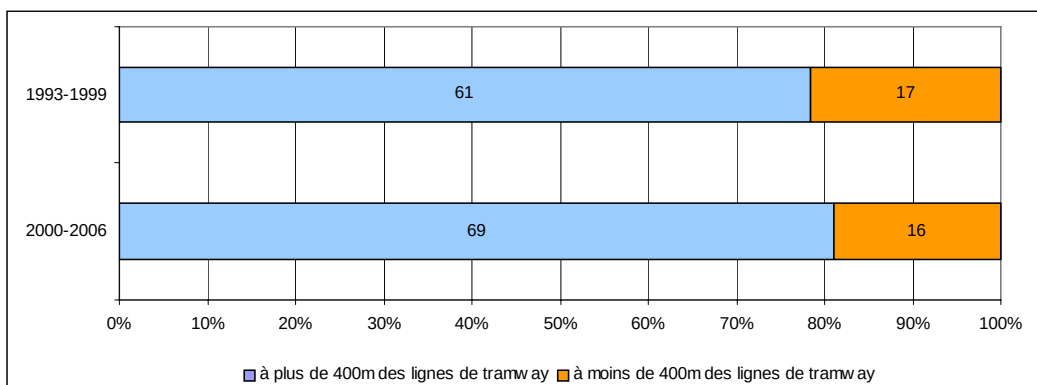
GRAPHIQUE N°8 : Evolution de la construction neuve à Schiltigheim (en nombre de logements)



Source : SITADEL - DRE

Dans la commune de Schiltigheim, le rythme moyen de la construction de 1982 à 2006 est de 96 logements par an. L'année précédant l'arrivée du tramway est celle qui enregistre le niveau de construction de logements neufs le plus bas (6 logements neufs construits). Schiltigheim est la seule des communes étudiées dans laquelle le niveau de construction est plus dynamique dans les cinq années qui suivent la mise en service du tram (86 logements construits par an) que dans les cinq années qui précédaient (78 logements par an). Néanmoins, lorsqu'on descend à l'échelle du périmètre d'attractivité il s'avère que la majorité des logements (80 %) se sont construits en dehors de ce périmètre, que ce soit avant ou après l'arrivée du tramway.

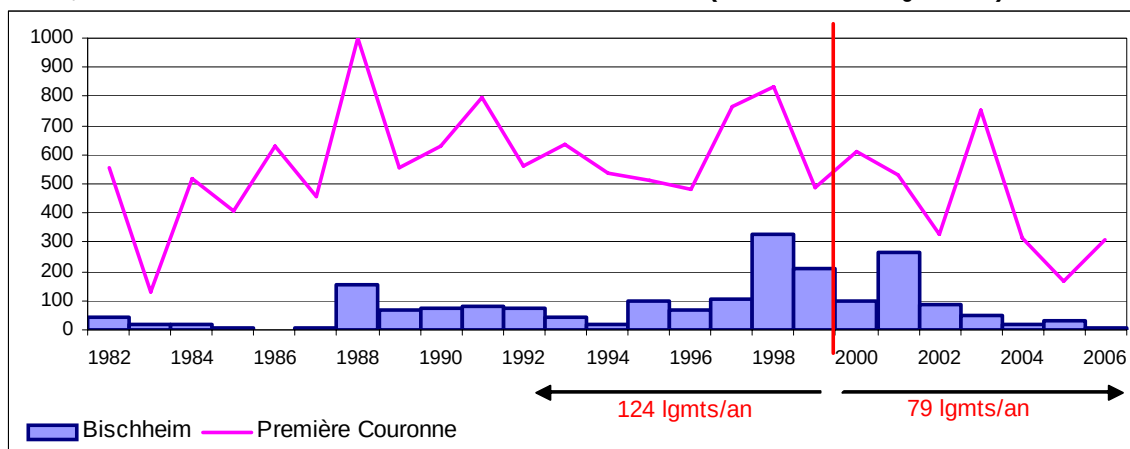
GRAPHIQUE N°9 : Nombre de logements neufs construits par an en moyenne à Schiltigheim, avant et après mise en service de la ligne B du tramway (2000)



Source : SITADEL - DRE

Bischheim :

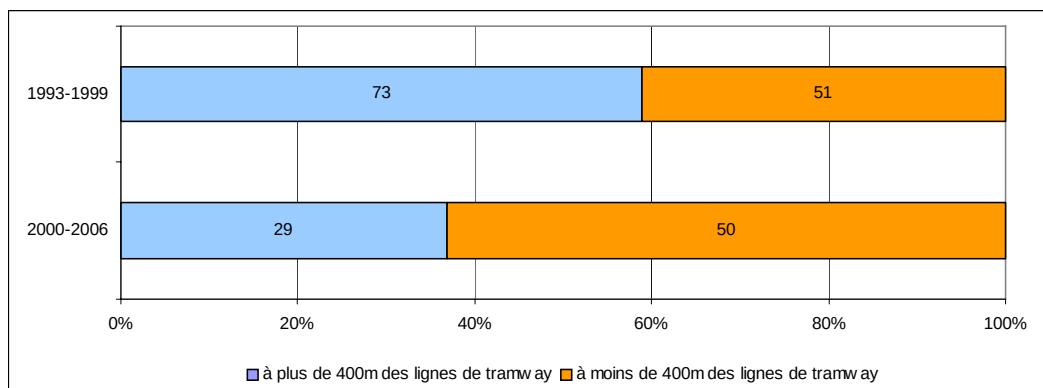
GRAPHIQUE N°10 : Evolution de la construction neuve à Bischheim (en nombre de logements)



Source : SITADEL - DRE

Sur l'ensemble de la période analysée, le rythme moyen de la production de logements neufs était de 79 logements par an. Cependant, cette moyenne connaît d'importantes variations selon les années. Ainsi, à Bischheim c'est en 1998 et 2001 que la construction neuve atteint son plus fort dynamisme (respectivement 325 et 264 logements), alors que certaines années, comme en 1996, la production a été quasi nulle. Il semble donc y avoir une certaine concomitance entre dynamisme de la construction et la date d'implantation de la ligne B. Néanmoins, pour la période des sept ans précédant la mise en service des lignes de tramway, il se construisait en moyenne 124 logements par an à Bischheim. Ce rythme moyen n'est plus que de 79 logements par an pour les sept années qui suivent cette mise en service.

GRAPHIQUE N°11 : Nombre de logements neufs construits par an en moyenne à Bischheim, avant et après mise en service de la ligne B du tramway (2000)

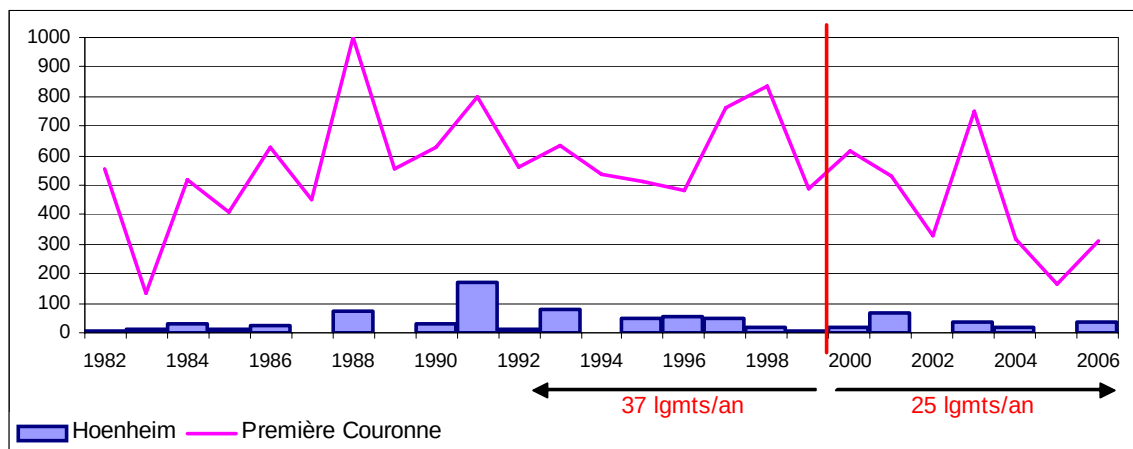


Source : SITADEL - DRE

Lorsque l'on analyse en détail ce qui s'est produit **dans le périmètre des 400 mètres du tramway**, on s'aperçoit que la **production de logements neufs y a été plus importante après la mise en service du tramway**. C'est la seule commune pour laquelle on peut faire ce constat. Il reste **malgré tout à nuancer car il n'est imputable qu'à une seule année** (3 programmes importants dans le périmètre en 2001) et que le nombre de logements neufs est très faible (79 logements construits entre 2000 et 2006).

Hoenheim :

GRAPHIQUE N°12 : Evolution de la construction neuve à Hoenheim (en nombre de logements)



Source : SITADEL - DRE

Dans la commune de Hoenheim il s'est construit en moyenne, entre 1982 et 2006, 34 logements par an. La période qui marque l'arrivée du tramway est relativement peu dynamique en terme de constructions neuves : 17 logements neufs construits en 2000. De plus, on constate que de 1993 à 1999 il se construisait 37 logements par an, moyenne qui s'abaisse à 25 logements de 2000 à 2006. **Il est donc délicat d'identifier le moindre effet tramway sur cette commune en matière de construction de logement, du fait d'un seuil de logements construits trop faible.**

1.4. CONCLUSION : UN EFFET SUR LA CONSTRUCTION NEUVE ?

En conclusion, il semble que la construction neuve soit principalement dépendante d'effets structurels : certaines mesures incitatives fiscales ont eu un effet marqué sur la production de logements. De plus, la construction est logiquement fortement dépendante de la disponibilité et des politiques foncières.

Au vu de tous ces éléments de contexte il est donc difficile de mettre en avant un «effet tramway» à proprement parler. L'implantation d'une desserte en transport en commun peut être un élément valorisant pour le territoire, mais qu'il reste difficile d'isoler en tant que tel.

Ces constats peuvent néanmoins s'expliquer, par les objectifs actuels de cohésion sociale du tramway. En effet, le but premier de cette desserte en transport en commun est de toucher un maximum de population et de zones d'emploi. Par conséquent il est logique que son tracé se fasse dans des zones fortement urbanisées dans lesquelles les disponibilités foncières offrent des possibilités de construction plus limitées. Ainsi, dans la période observée le développement de la construction neuve s'est le plus souvent réalisé au gré des opportunités, sans articulation forte avec le développement du réseau tramway.

Le tracé des extensions du réseau tramway 2007-2008, ne se situe pas exactement dans cette optique, puisqu'il dessert également des secteurs de l'agglomération moins densément urbanisés sur lesquels des projets urbains de grande ampleur peuvent se développer (le Grand Projet de Ville dans le quartier du Neuhof, les rives du Borie à Ostwald, le quartier des Hirondelles à Lingolsheim, le secteur du Wacken à Strasbourg). Il s'agira, au moment où les données permettront un recul suffisant, de vérifier si le tramway a pu être un support des projets urbains tant en terme de nombre de logements produits que de densité.

De manière plus générale, et comme le préconise le SCOTERS, l'articulation entre urbanisation et transports en commun devient un enjeu de la politique de développement de l'agglomération, ce qui peut se traduire notamment par la construction de logements aux abords du réseau tramway. Il s'agira donc, pour les futures extensions du réseau tramway, de développer une meilleure connaissance du foncier disponible, ou potentiel, et de l'intégrer plus prioritairement dans les critères d'analyse de pertinence des différents scénarii d'extensions du réseau tramway.

2. LE TRAMWAY : UN EFFET SUR LES TRANSACTIONS IMMOBILIÈRES ?

Le tramway s'accompagne d'une requalification de l'espace public qui induit une revalorisation des communes et quartiers qu'il dessert. L'hypothèse à vérifier est que cette valorisation se traduit à la fois par une plus grande dynamique du volume et un renchérissement du prix des transactions immobilières, à proximité du tramway.

L'évaluation des effets du tramway sur les transactions immobilières peut se décliner en trois questions :

- **Y a-t-il une dynamique spécifique du marché des transactions immobilières à proximité du tramway. Le tramway est-il un critère qui peut expliquer certaines variations du marché des transactions immobilières. Autrement dit, y-a-t-il un «sous-marché» tramway ?**
- **Y a-t-il des effets d'anticipation avant l'arrivée d'une nouvelle ligne de tramway ?**
- **Y a-t-il des effets à l'arrivée du tramway, au moment où une ligne de tramway est mise en service ?**

La méthode retenue consiste à comparer l'évolution du volume et des prix moyens par m² des biens immobiliers soumis à DIA dans un couloir d'attractivité du tramway de 400 mètres et au delà de ces 400 mètres dans les communes et quartiers desservis par le tramway.

Les seules données disponibles ne couvrent que la période 1998-2005, les périmètres de comparaison vont donc varier suivant la question posée et suivant l'état d'avancement du projet de tramway :

- La question d'un sous-marché tramway, revient à analyser l'évolution des transactions immobilières sur les lignes de tramway en service au moment où les données sont disponibles, c'est à dire dans notre cas les lignes A/D - B/C en service en 2000, avant les extensions 2007-2008.
- La question d'un effet d'anticipation de l'arrivée du tramway revient à se focaliser sur les secteurs couverts par les extensions 2007-2008. Les données les plus anciennes datent de 1998, elles permettent d'avoir un recul suffisant pour effectuer ces analyses .
- La question d'un effet sur les transactions immobilières à l'arrivée du tramway est abordée à partir de l'analyse de l'évolution des transactions immobilières à proximité des lignes B et C mises en service en 2000. Ce sont les seules lignes pour lesquelles les données disponibles couvrent une période significative après mise en service.

2.1. LE MOYEN DE LA MESURE : LES DÉCLARATIONS D'INTENTION D'ALIÉNER

2.1.1. Qu'est-ce qu'une DIA?

Une Déclaration d'Intention d'Aliéner est une formalité imposée à tout propriétaire qui souhaite vendre un bien immobilier dans les périmètres où existe un droit de préemption. La DIA est un acte juridique par lequel le propriétaire notifie au bénéficiaire du droit de préemption (généralement une collectivité publique) son intention de vendre son bien et les conditions de la vente. C'est le notaire qui se charge d'établir la DIA, généralement après la signature de la promesse de vente. Il est donc possible à ce moment là qu'une intention de vendre n'aboutisse pas à une vente pour cause de retraction de l'acheteur ou de refus de prêt bancaire par exemple

Une déclaration d'intention d'aliéner est donc la traduction d'une intention de vendre un bien immobilier ou foncier.

2.1.2. Quels sont les biens soumis à DIA ?

Seules les transactions de biens préemptables sont soumises à DIA. La collectivité peut exercer son droit de préemption sur une partie seulement de l'ensemble immobilier et foncier¹ :

- sur les terrains nus à usage non agricole
- sur tous les biens immobiliers achevés depuis plus de 10 ans, qui font l'objet d'une vente (volontaire ou forcée) ainsi que sur les titres des sociétés immobilières (civile ou par actions)
- et pour les biens vendus en copropriété, ceux dont le règlement a moins de 10 ans. Cette règle ne s'applique pas si plus de deux lots sont vendus en même temps

Sont exclus du droit de préemption :

- les biens immobiliers faisant l'objet d'une donation ou d'une succession,
- les immeubles appartenant aux organismes d'HLM,
- les fonds de commerce,
- les biens cédés à l'occasion d'un plan de cession élaboré dans le cadre d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire.

Les DIA ne sont donc représentatives que d'une frange spécifique du parc immobilier ancien.

2.1.3. Le fichier des DIA

Ce fichier, géré par le service des transactions immobilières de la CUS, regroupe toutes les DIA n'ayant pas fait l'objet d'une préemption. Les données analysées couvrent la période entre 1998 et 2005. Deux types de variables ont été principalement exploitées dans ce travail.

2.1.3.1. Le volume des transactions

Une DIA étant une formalité administrative, l'unité de compte principale est le dossier déposé et non pas le logement. Cette précision est importante car à une DIA déposée peuvent correspondre plusieurs logements vendus en même temps. **L'analyse portera donc sur un nombre de dossiers déposés en vue d'être vendus et non pas sur un nombre de transactions de logements ayant abouti.**

1. Seuls les biens immobiliers font partie de l'analyse, les terrains nus sont exclus de la présente analyse

Les dossiers de DIA des biens immobiliers pouvant être repérés de façon fine de manière quasi-exhaustive (95% des dossiers), la variation du nombre de dossiers déposés peut être un indicateur d'une plus ou moins grande dynamique du marché immobilier sur le territoire.

2.1.3.2. Les types de bien et leur prix par unité de surface

Les biens vendus en totalité correspondent soit à des maisons individuelles soit à des immeubles vendus en totalité, sans qu'il soit possible de les distinguer.

Les biens vendus en copropriété correspondent à des appartements faisant partie d'une copropriété. Seul le prix total de la transaction est indiqué dans une DIA, qu'il y ait un ou plusieurs appartements vendus en même temps. Le détail des surfaces composant les lots de copropriété permet de donner une estimation des surfaces habitables vendues en faisant abstraction des surfaces annexes (garages, caves...).

Pour que le nombre de transactions à analyser soit suffisamment important pour être significatif, à l'échelle des périmètres d'attractivité tramway, les prix moyen par m² ont été calculés sur l'ensemble des biens immobiliers.

Si le prix est une donnée renseignée de façon quasi-exhaustive dans le fichier des DIA, la surface mise en rapport pour l'estimation d'un prix par unité de surface est renseignée de façon variable suivant le type de bien. Le calcul d'un prix moyen ne pourra donc pas se baser sur l'ensemble des transactions.

Par ailleurs, les valeurs, de prix, de surface et de rapport prix/surface considérés comme «aberrantes» ou hors marché ont été retirées de l'analyse de manière à ce que les moyennes de prix par type de bien soient les plus réalistes possible.

2.1.4. Pas d'apport significatif du fichier PERVAL par rapport aux DIA

Le fichier PERVAL, alimenté par les notaires eux-mêmes sur la base du volontariat, est présenté comme un fichier décrivant les transactions immobilières de façon complète, par la présence de nombreuses variables descriptives (état du bien, prestations proposées...). Ces données auraient pu être un complément intéressant pour déterminer les facteurs explicatifs du prix d'un bien immobilier et y intégrer la "variable tramway". Or l'analyse du fichier révèle que ces variables sont très mal renseignées et ne sont donc pas exploitables. Seules les variables "classiques" sont exploitables (prix, surface, localisation). Par rapport aux DIA, l'amélioration permise par PERVAL est de décrire plus précisément le bien immobilier vendu en faisant la distinction entre maisons, appartements et immeubles vendus en entier, alors que dans une DIA la description du bien est sommaire et qu'on décompte un nombre de dossiers déposés et pas un nombre de biens échangés.

Par ailleurs, si les DIA ne couvrent pas l'ensemble du parc comme le fait PERVAL, l'avantage des DIA est de fournir une donnée exhaustive sur le type de biens qu'elles concernent, ce qui rend les échantillons plus comparables entre eux à la fois quantitativement et géographiquement.

Les limites inhérentes à la constitution du fichier (base de données non exhaustive se basant sur le volontariat des notaires) ainsi que le taux de renseignement effectif des variables descriptives font que l'utilisation de ces données n'est pas pertinente pour des études diachroniques à des échelles fines et que l'investissement conséquent que représenterait une commande spécifique liée au tramway ne semble pas justifié au regard des résultats qui peuvent en être attendus.

Une présentation plus complète du fichier PERVAL et des conclusions de l'évaluation qui en a été faite est proposée en annexe du document.

2.2. RÉSULTATS DE L'ANALYSE

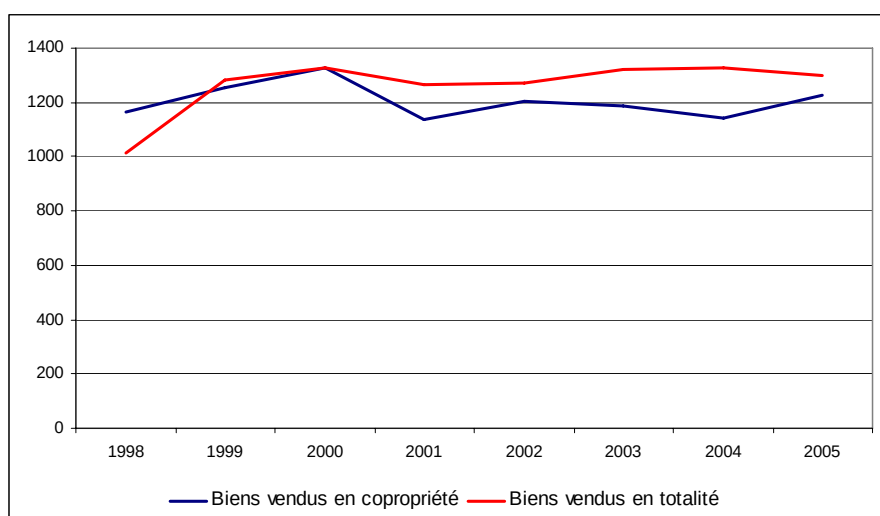
2.2.1. Eléments de cadrage à l'échelle de la CUS

2.2.1.1. Une stabilité des volumes de transaction

Depuis 1998, le nombre de dossiers de DIA déposés est d'environ 2460 par an. On retrouve à l'échelle de la CUS, des volumes de dossiers déposés comparables chaque année, et ce quel que soit le type de bien.

- Pour **les biens vendus en totalité**, une moyenne de 1260 dossiers déposés par an
- Pour **les biens vendus en copropriété**, une moyenne de 1200 dossiers déposés par an

GRAPHIQUE N°13 : Nombre de dossiers de DIA déposés par an dans la CUS, par type de bien



Source : CUS - service des transactions immobilières - fichier DIA

Des effets de structure liés à la répartition géographique entre Strasbourg et les autres communes de la CUS se dégagent suivant le type de bien.

Les biens immobiliers vendus en totalité faisant l'objet d'une DIA se situent aux deux-tiers hors Strasbourg, dans les autres communes de la CUS. Cette répartition est stable d'une année à l'autre et s'explique par le fait que le parc immobilier dans ces communes est composé majoritairement de maisons individuelles.

Les biens vendus en copropriété faisant l'objet d'une DIA, se situent à près de 80% à Strasbourg. Cette répartition entre Strasbourg et les autres communes de la CUS, reste très stable d'une année à l'autre et s'explique également par la structure du parc immobilier, le parc de logements collectifs étant nettement plus important à Strasbourg, que dans les autres communes de la CUS.

Cette stabilité des volumes de transaction à l'échelle de la CUS, permet de considérer à échelles fines, la variation du volume des transactions comme un indicateur d'une plus ou moins grande dynamique du marché immobilier suivant le territoire.

2.2.1.2. Une forte augmentation des prix

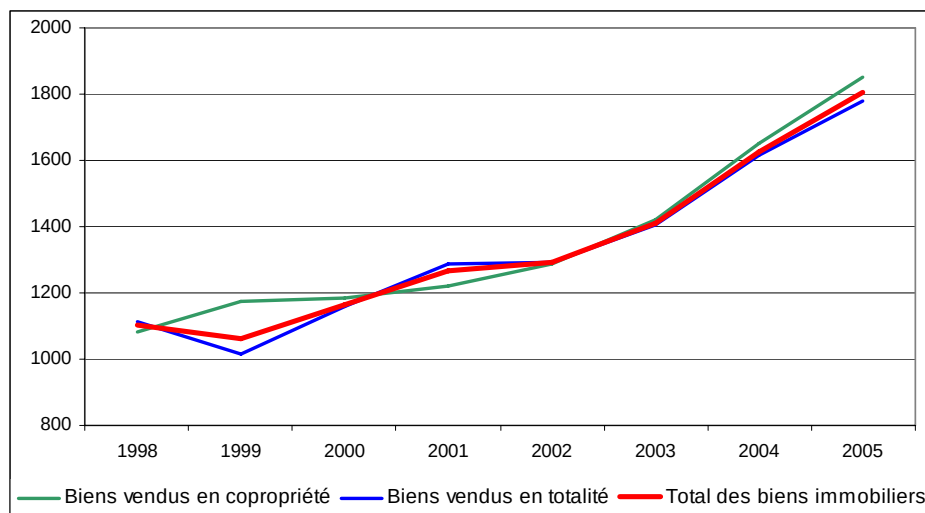
Le prix moyen au m² des biens immobiliers soumis à DIA est en forte augmentation, leur prix moyen est passé de 1 100 €/m² en 1998 à 1 800 €/m², soit une augmentation de près de 64% en 7

ans. Annuellement, le prix moyen des biens immobiliers soumis à DIA a augmenté de plus de 7%. **Ce contexte de hausse du marché immobilier, rend d'autant plus difficile la mesure d'un effet tramway, la hausse du marché immobilier étant générale sur l'ensemble du territoire de la CUS.**

Le prix au m² des biens vendus en totalité suit une évolution à la hausse moins linéaire que celle des biens vendus en copropriété. Ceci est lié au plus grand nombre de types de biens et donc de de types de prix, qu'ils recouvrent (maisons individuelles, immeubles entiers). La part des biens vendus en totalité étant annuellement stable dans le volume des transactions, la variabilité du prix de ce type de biens est très fortement explicative de l'évolution des prix des biens immobiliers dans leur ensemble.

La localisation de ce type de biens par rapport au tramway aura donc une influence sur les comparaisons de prix au sein des communes et quartiers desservis, notamment les années où les prix moyen des biens vendus en totalité influencent fortement la moyenne.

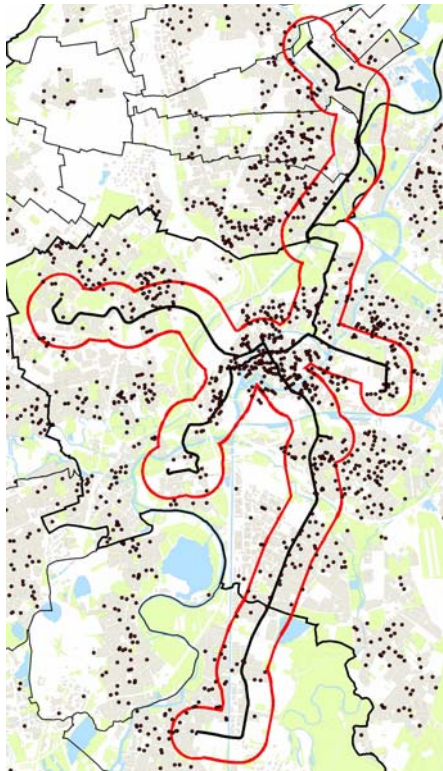
GRAPHIQUE N°14 : Evolution de prix au m² des biens immobiliers soumis à DIA dans la CUS entre 1998 et 2005



Source : CUS - service des transactions immobilières - fichier DIA

2.2.2. Un "sous-marché" tramway ?

CARTE N°1 : Périmètre de comparaison pour l'identification d'un "sous-marché" tramway



Source : SIG CUS 2007, CUS - service des transactions immobilières, ADEUS

La question de l'identification d'un "sous-marché" tramway, revient à poser la question d'un effet de proximité du tramway sur les transactions immobilières.

La proximité du tramway induit-elle ?

- des volumes de transactions plus élevés,
- des prix plus élevés.

2.2.2.1. Périmètre de comparaison

Il s'agira pour répondre à la question posée de comparer l'évolution des volumes et des prix des transactions à proximité des lignes de tramway en service au moment où les données sont disponibles.

Dans notre cas, les données disponibles couvrent la période 1998-2005. La comparaison va donc se faire entre les secteurs situés à moins de 400 mètres des lignes A,B,C et D de tramway (avant extensions 2007-2008) et les parties des communes et quartiers desservis par le tramway situées à plus de 400 mètres des lignes de tramway.

2.2.2.2. Une répartition des transactions, qui reste stable dans le temps

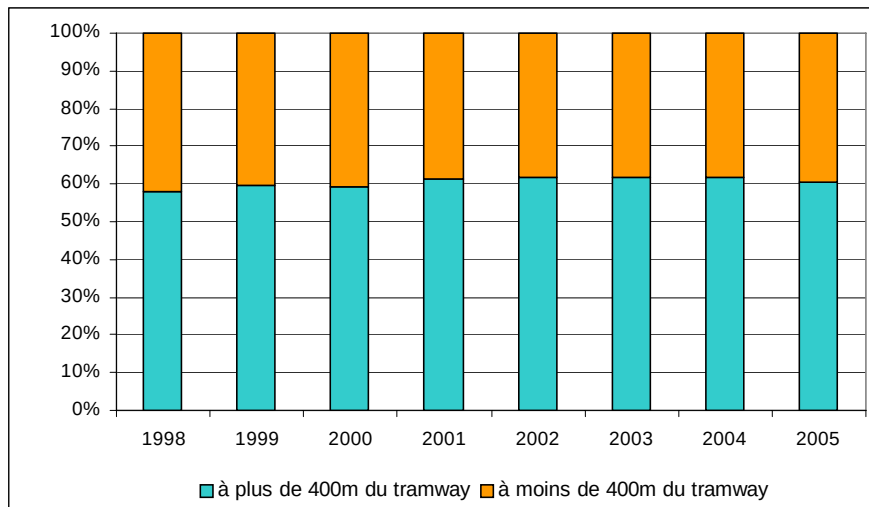
De manière générale, sur l'ensemble des communes et quartiers desservis par le tramway, le nombre de transactions situé à proximité du tramway représente environ 40% du volume global des transactions de biens immobiliers soumis à DIA. Cette répartition est stable dans le temps.

La desserte par le tramway des communes se fait de façon très différenciée sur le territoire. L'impact des secteurs situés à proximité du tramway, pèsera donc lui aussi de façon différenciée. A Strasbourg, environ 45% des transactions de biens immobiliers soumis à DIA sont situées à proximité du tramway. La desserte en tramway peut donc peser de façon significative dans l'explication des évolutions du marché immobilier.

Dans les autres communes desservies cette part est nettement plus limitée, notamment à Bischheim et Schiltigheim où cette part s'élève à environ 10%. Les transactions de biens immobiliers situées à proximité du tramway vont donc peser de façon marginale dans l'explication de l'évolution du marché immobilier dans ces communes. De la même manière, à Illkirch-Graffenstaden et à Hoenheim, le nombre de DIA repérées à proximité du tramway représente environ un quart du volume total des DIA dans ces communes.

Les volumes des transactions des biens immobiliers soumis à DIA restant très stables au sein des communes desservies actuellement par le tramway, il n'y donc pas lieu de conclure à un effet de proximité du tramway sur la répartition des transactions immobilières.

GRAPHIQUE N°15 : Répartition des transactions de biens immobiliers soumis à DIA, suivant leur localisation par rapport au tramway, dans les communes et quartiers desservis

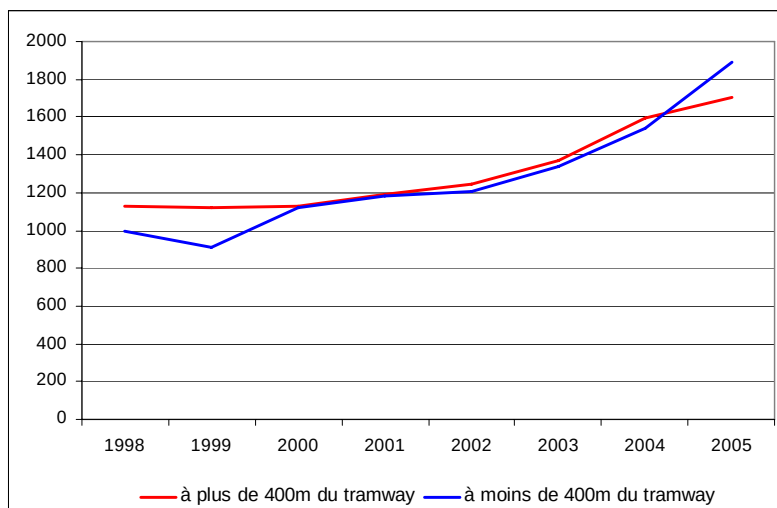


Source : CUS - service des transactions immobilières - fichier DIA

2.2.2.3. En terme de prix, pas d'effet mesurable

On observe entre 1998 et 2005, une unicité générale du niveau des prix que l'on se situe à proximité ou non des lignes de tramway en service, hormis en 1998, 1999 et 2005, années pour lesquelles de plus fortes différences s'observent. Elles sont expliquées par la plus grande variabilité des prix des biens vendus en totalité. En dehors de ces trois années, les différences de prix moyens entre les secteurs situés à moins de 400 mètres du tramway et les secteurs situés au delà de ces 400 mètres sont minimales. Elles ne dépassent en effet pas les 3%.

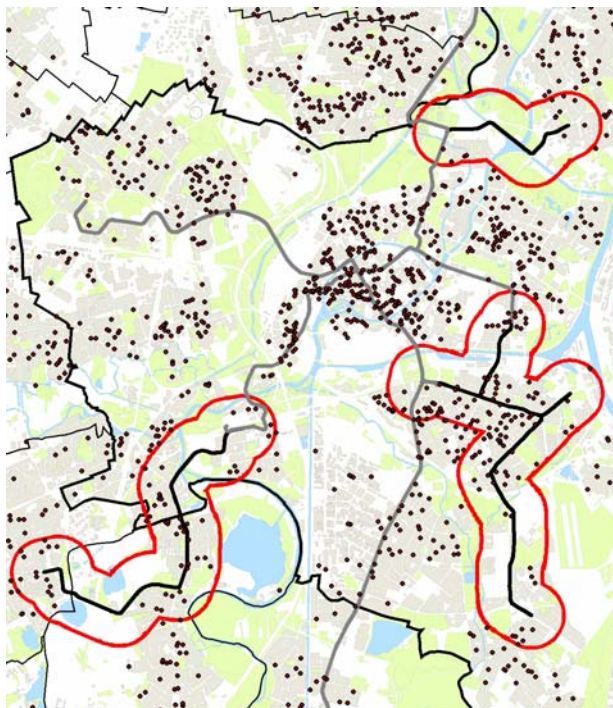
GRAPHIQUE N°16 : Evolution du prix au m² des transactions de biens immobiliers soumis à DIA, suivant leur localisation par rapport aux lignes A/D, B/C du tramway (réseau 2000), dans les communes et quartiers desservis



Source : CUS - service des transactions immobilières - fichier DIA

2.2.3. Des effets d'anticipation ?

CARTE N°2 : Périmètre de comparaison pour l'identification d'effets d'anticipation



Source : SIG CUS 2007, CUS - service des transactions immobilières, ADEUS

La connaissance d'un projet tramway induit-elle des effets d'anticipation, qui se traduisent à proximité du tracé, par :

- des volumes de transactions plus élevés ?
- des prix plus élevés ?

2.2.3.1. Périmètre de comparaison

Les données disponibles couvrent la période 1998-2005, elles permettent donc le recul nécessaire pour chercher à identifier des effets d'anticipation à proximité des extensions 2007-2008 du réseau tramway.

Il a été considéré qu'à partir de 2002 le projet d'extension du réseau est connu. C'est donc autour de cette date, que se feront les comparaisons entre les secteurs situés à moins de 400 mètres des extensions du réseau tramway 2007-2008 et les quartiers et communes desservis par ces extensions.

2.2.3.2. A proximité du tramway : une dynamique spécifique, qui reste limitée en volume de transactions

Une dynamique particulière du volume des transactions semble apparaître à proximité des extensions du réseau tramway 2007-2008. Entre 1999 et 2001, le nombre moyen de transactions à proximité des extensions du réseau tramway était de 237 contre 270 entre 2002 et 2005, soit une augmentation de 14% environ du nombre de transactions à moins de 400 mètres des extensions tramway. Dans le même temps, le nombre moyen de transactions à plus de 400 mètres des extensions tramway était resté stable autour de 1720 transactions.

Cette différence de dynamique entre secteurs tramway et le reste des communes et quartiers desservis s'observe à la fois dans le secteur Sud-Est (quartiers de Neudorf et du Neuhof) et dans le secteur Sud-Ouest (Ostwald, Lingolsheim) avec une année de décalage.

Ces dynamiques sont néanmoins à relativiser par le nombre de transactions auxquelles elles correspondent. En effet, sur l'ensemble des secteurs d'extension du réseau tramway, la dynamique observée correspond à une quarantaine de transactions supplémentaires.

GRAPHIQUE N°17 : Evolution du volume des transactions de biens immobiliers soumis à DIA, suivant leur localisation par rapport au tramway, dans les communes et quartiers desservis

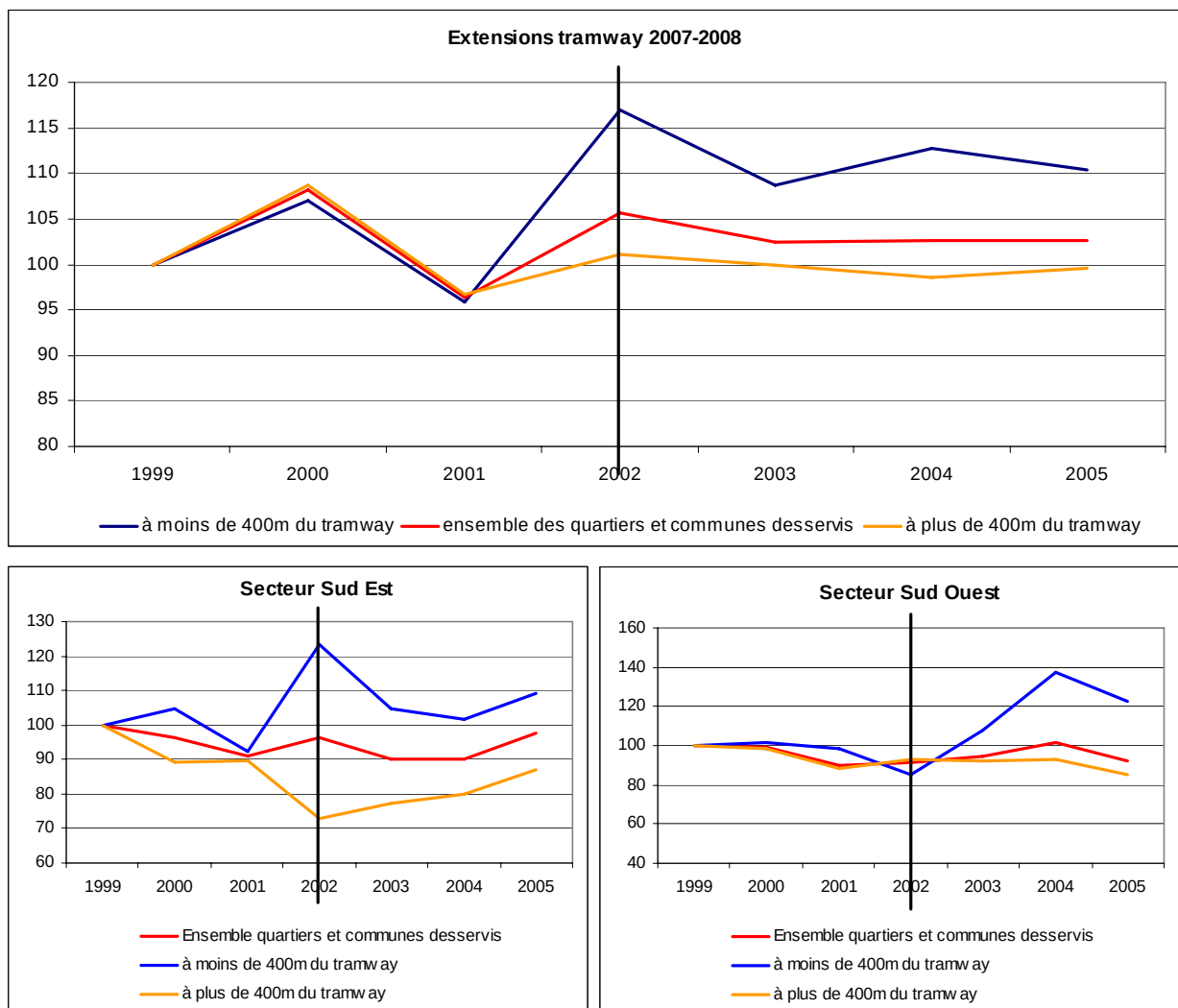
	Extensions tramway 2007-2008		Secteur Sud-Est		Secteur Sud-Ouest	
Nombre moyen de transactions	A moins de 400m du tramway	A plus de 400m du tramway	A moins de 400m du tramway	A plus de 400m du tramway	A moins de 400m du tramway	A plus de 400m du tramway
Entre 1999 et 2001	237	596	167	184	50	211
Entre 2002 et 2005	272	601	188	155	60	211
Evolution moyenne	+14%	+1%	+13%	-16%	+20%	0%

Source : CUS - service des transactions immobilières - fichier DIA

Il s'agira, à partir des mises à jour du fichier des DIA, de suivre l'évolution du volume des transactions sur ces périmètres pour vérifier si les dynamiques repérées correspondent :

- à un effet d'anticipation, avant mise en service du tramway, qui se tassera avec le temps
- à une modification, somme toute légère en volume, des dynamiques de transactions immobilières dans ces quartiers ou communes.

GRAPHIQUE N°18 : Evolution du volume des transactions de biens immobiliers soumis à DIA, suivant leur localisation par rapport aux extensions du réseau tramway, dans les communes et quartiers desservis (base 100 et 1999)



Source : CUS - service des transactions immobilières - fichier DIA

2.2.3.3. En terme de prix : pas d'effet mesurable

L'échantillon sur lequel il est possible de calculer un prix au m² est d'environ une centaine de transactions par an, les variations annuelles seront donc plus marquées. Les seuils statistiques étant insuffisants, les distinctions entre secteurs seront par ailleurs délicates à mener.

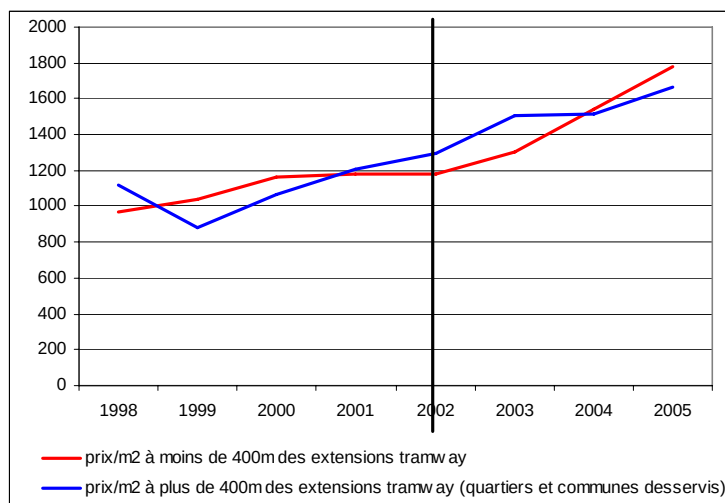
La dynamique observée en terme de volume de transactions ne se retrouve pas dans les prix de vente. En effet, **si les prix des biens immobiliers soumis à DIA connaissent une forte croissance dans les communes et quartiers desservis par les extensions du réseau tramway, on ne mesure par contre pas de dynamique spécifique à proximité du tramway.**

En moyenne sur 4 ans :

- Entre 1998 et 2001, les prix au m² des transactions de biens immobiliers soumis à DIA à moins de 400m des extensions tramway ont été de 7% supérieurs aux prix au m² des mêmes biens situés à plus de 400m des extensions du tramway.
- Entre 2002 et 2005, les prix au m² des transactions de biens immobiliers soumis à DIA à moins de 400m des extensions tramway ont été de 5% inférieurs aux prix au m² des mêmes biens situés à plus 400m des extensions tramway.

Ces résultats traduisent également la difficulté de comparer les prix des transactions, pour des biens qui ne sont pas forcément égaux entre eux du point de vue de leurs caractéristiques (prestations, état, standing...), le tramway ne constituant pas le critère premier de la détermination du prix d'un bien.

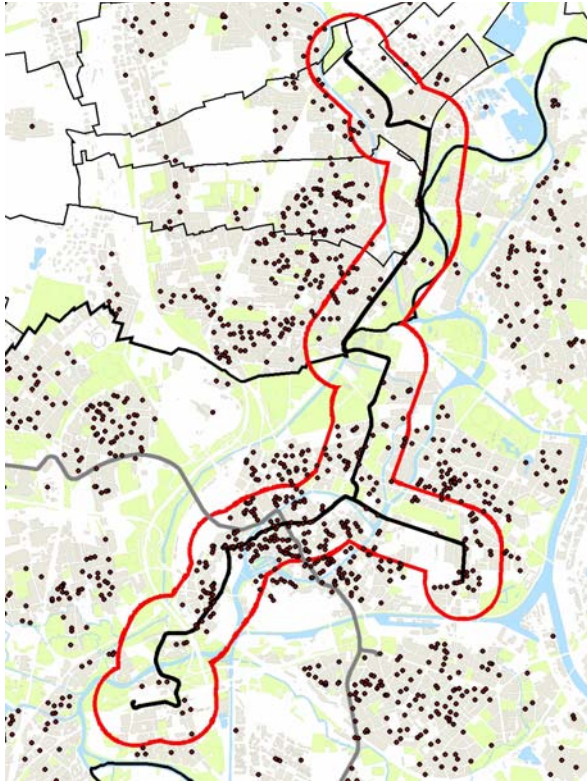
GRAPHIQUE N°19 : Evolution du prix au m² des transactions de biens immobiliers soumis à DIA, suivant leur localisation par rapport aux extensions 2007-2008 du réseau tramway, dans les communes et quartiers desservis



Source : CUS - service des transactions immobilières - fichier DIA

2.2.4. Des effets à l'arrivée du tramway ?

CARTE N°3 : Périmètre de comparaison pour l'identification d'effets à l'arrivée du tramway



Source : SIG CUS 2007, CUS - service des transactions immobilières, ADEUS

La mise en service d'une ligne de tramway se traduit-elle par :

- des volumes de transactions plus élevés ?
- des prix plus élevés ?

2.2.4.1. Périmètre de comparaison

Les données disponibles couvrant la période 1998-2005, les lignes B et C mises en service en 2000 sont les seules lignes qui offrent un temps d'observation suffisamment long après leur mise en service, pour chercher à identifier des dynamiques spécifiques du marché immobilier à l'arrivée du tramway.

La comparaison se fera entre les secteurs situés à moins de 400 mètres des lignes B et C mises en service en 2000 et les quartiers et communes desservis par ces lignes.

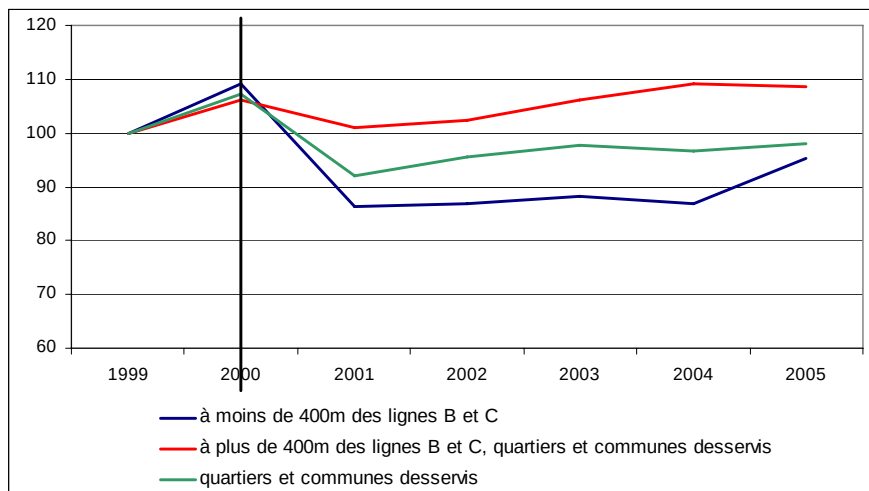
2.2.4.2. A proximité du tramway : tassement du volume des transactions

Un pic du volume de transactions s'observe en 2000, à la mise en service des lignes B et C. Ce pic se retrouve à la fois à moins de 400 mètres des lignes B et C et à plus de 400 mètres mais de façon moins nette. **A partir de 2001, un tassement du nombre de transactions s'observe dans les secteurs situés à moins de 400 mètres des lignes B et C.** Le nombre de transactions passe de 531 à 420, soit une baisse de plus de 20% entre 2000 et 2001. **Ce tassement ne se retrouve pas au delà des 400 mètres, dans les communes et quartiers desservis par ces lignes,** le nombre de transactions y varie dans une tranche de 10%.

Les données disponibles ne permettent pas un recul suffisant, qui permettrait de mettre en relation les évolutions observées avant mises en service des extensions 2007-2008 et après mise en service des lignes B et C. Il s'agira de continuer à suivre ces données pour vérifier,

- au niveau des lignes B et C : si le tassement observé va s'atténuer et si l'évolution du nombre de transactions à moins de 400 mètres des lignes B et C et au delà des 400 mètres redeviennent équivalentes.
- au niveau des extensions 2007-2008 : si la dynamique spécifique observée avant mise en service du tramway suit, comme observé sur la ligne B, une période de tassement du nombre des transactions.

GRAPHIQUE N°20 : Evolution du volume de transactions de biens immobiliers soumis à DIA, suivant leur localisation par rapport aux lignes B et C du tramway (réseau 2000), dans les communes et quartiers desservis (base 100 en 1999)

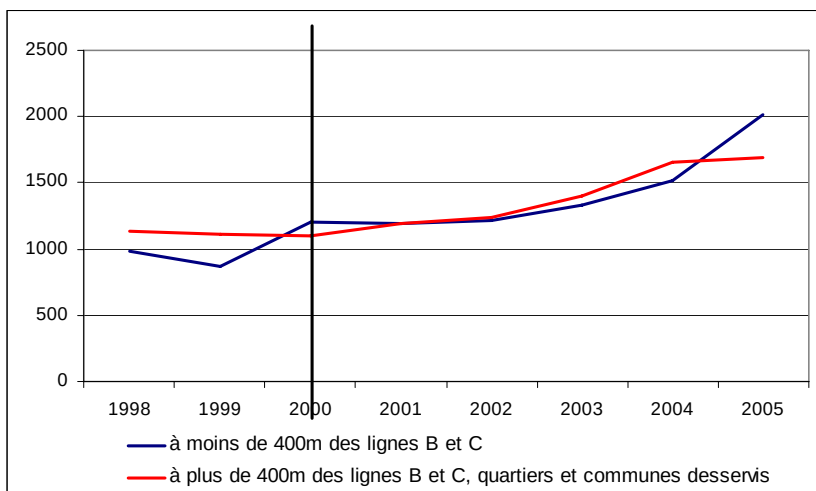


Source : CUS - service des transactions immobilières - fichier DIA

2.2.4.3. En terme de prix : pas d'effet mesurable

L'arrivée du tramway ne s'est pas traduite à proximité des lignes B et C du tramway par une évolution spécifique des prix au m², des biens immobiliers soumis à DIA. Les différences de prix observées les années 1998, 1999 et 2005 s'expliquent par la plus grande variabilité des prix au m² des biens vendus en totalité, ceux-ci recouvrant des types de biens très divers (maisons individuelles, immeubles entiers).

GRAPHIQUE N°21 : Evolution du prix au m² des transactions de biens immobiliers soumis à DIA, suivant leur localisation par rapport aux lignes B et C du tramway (réseau 2000), dans les communes et quartiers desservis



Source : CUS - service des transactions immobilières - fichier DIA

2.3. CONCLUSION : UN EFFET SUR LES TRANSACTION IMMOBILIÈRES ?

Le tramway semble avoir un effet modéré sur le volume des transactions de biens immobiliers anciens. La perspective de l'arrivée du tramway semble en effet provoquer une dynamique particulière aux secteurs proches du tramway, qui s'estompe une fois le tramway mis en service, les déterminants du marché retrouvant leur place prépondérante. Ces observations restent néanmoins à nuancer du fait des volumes somme toute limités des transactions concernées. Elles restent également à confirmer par un suivi sur une période plus longue de l'évolution des transactions immobilières, notamment à proximité des extensions de réseau 2007-2008.

En terme de prix, il n'est pas possible de mettre en évidence un renchérissement du prix des transactions de biens immobiliers anciens lié spécifiquement au tramway, à partir de ces données. Même si le tramway peut induire une revalorisation des quartiers qu'il dessert, la requalification de l'espace public et le nouveau service offert étant des éléments de valorisation tangibles, cet effet ne se traduit pas de manière globale sur le prix des transactions immobilières. La valeur d'un bien reste avant tout liée à sa nature propre (type de bien, situation, prestations offertes, nuisances ...) et aux logiques de marché.

Du point de vue de la collectivité, le fait que le tramway n'induisse pas de façon évidente un renchérissement du prix des biens immobiliers peut être considéré de façon positive. Dans un contexte de forte hausse du marché immobilier, le fait que le tramway ne constitue pas un élément accentuant les difficultés d'accès au logement pour les ménages, le met en effet en cohérence avec ses objectifs de cohésion sociale.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La question des effets du tramway sur le marché immobilier a été l'occasion :

- de mener un important travail méthodologique sur les sources de données exploitables, les résultats à en attendre et leurs limites,
- d'explicitier les problématiques liées aux effets du tramway sur le marché immobilier et de les relier à la politique de développement de l'agglomération.

• Un important travail méthodologique

Traiter la question des effets du tramway sur l'évolution des transactions immobilières a permis en lien avec l'observatoire de l'habitat :

- d'exploiter avec le concours du service des transactions immobilières le fichier des DIA, qui jusqu'alors n'avait jamais été évalué. Cette source de données s'intègre aujourd'hui pleinement à l'observatoire de l'habitat et pourra continuer à être exploitée dans le cadre du suivi des effets du tramway.
- de mener des recherches sur les potentialités du fichier PERVAL et de ses limites, montrant finalement le faible intérêt de l'usage de ce fichier, dans ce cadre. Force est de constater qu'une ville comme Bordeaux, dans le même contexte, a également fait le choix de suivre l'évolution des transactions immobilières par les DIA plutôt que par les données PERVAL.

La question des effets du tramway sur l'activité de construction a été l'occasion de recueillir et d'exploiter les données de construction neuve sur une période de plus de 20 ans et pour les dernières années de mener des exploitations à des échelles infracommunales.

Ce travail a donc été l'occasion d'exploiter de nouvelles sources de données, enrichissant notre connaissance du marché immobilier. **Il s'agit bien là d'un travail méthodologique à cheval entre les thématiques de l'habitat et des déplacements, qui n'a pu se construire que de manière transversale**, en intégrant notamment les facteurs explicatifs de l'évolution de l'activité de construction et du marché des transactions immobilières.

• Des problématiques à relier aux politiques de développement de l'agglomération

L'enrichissement des connaissances des mécanismes du marché immobilier a permis de recadrer la question du suivi des effets du tramway et des résultats à en attendre. Plus largement, ce travail a permis de développer des pistes de réflexion sur les façons d'envisager le lien entre habitat et déplacements.

La question des effets du tramway sur les transactions immobilières, que ce soit en terme de volume de transaction que de prix, a été structurée en fonction de l'avancement du projet tramway (effets d'anticipation, effets après mise en service, "sous-marché" tramway).

- **Il existe une dynamique dans le marché des transactions immobilières, qui laisse à penser qu'il y a eu quelques effets d'anticipation en terme de volume de transactions. Ces effets demandent à être confirmés** à mesure de la mise à jour des données, pour enrichir les éléments de connaissance des mécanismes à l'oeuvre au moment où une ligne de tramway est mise en service.
- L'absence d'effet mesurable du tramway sur les prix des transactions immobilières est un élément positif. **Dans un contexte où les tensions sur le marché immobilier sont importantes, le fait que le tramway ne constitue pas un élément de renchérissement des prix de l'immobilier est intéressant, notamment pour garantir des objectifs de mixité sociale.** L'aspect prix reste néanmoins un élément important à suivre dans le temps, dans la mesure où les extensions 2007-2008 comme les futures extensions du réseau tramway vont

concerner pour une plus large part des secteurs de projet. Il s'agira alors de vérifier pour ces secteurs (aux limites méthodologiques près), que le tramway ne constitue pas un élément de renchérissement des opérations immobilières, qui puisse constituer un frein aux objectifs de mixité et de cohésion sociale portés par ailleurs par la collectivité.

Sur la construction neuve, la proximité du tramway n'a pas constitué une localisation privilégiée pour la construction de logement. Ce résultat, pour logique qu'il soit du fait des objectifs de desserte des populations et des emplois en place des premières lignes de tramway doit pouvoir être suivi dans le temps. En effet, **au moment où le réseau tramway est amené à desservir de nouveaux secteurs d'urbanisation et où l'urbanisation autour des transports en commun est une orientation forte du SCOTERS, il s'agira de vérifier que le tramway puisse être un support de projets urbains** en terme de nombre de logements produits et de densité, tout en répondant aux autres objectifs de la politique de l'habitat.

Ce travail a été largement exploratoire et a nécessité la mise au point de méthodes liées à des fichiers qui ont été utilisés pour la première fois. La capitalisation méthodologique et la mise en perspective du sujet avec les politiques de développement de l'agglomération permettent de contribuer à répondre aux questions liées à l'articulation entre habitat et réseau de transport en commun. Pour autant **c'est dans la durée que ces analyses prennent tout leur sens, assurer un suivi de ces données dans le cadre de l'évaluation des extensions de réseau 2007-2008 et de la préparation des futures extensions du réseau tramway reste donc stratégique**

ANNEXE

PEUT-ON ALLER PLUS LOIN AVEC LE FICHER PERVAL ?

Qu'est-ce que le fichier PERVAL ?

La société PERVAL commercialise les actes notariés informatisés, sur l'ensemble de la France. Le fichier est alimenté par les notaires eux même sur la base du volontariat. Il décrit précisément (prix, surfaces, caractéristiques du bien...), à la section cadastrale les actes de vente des appartements, des maisons et des terrains nus. L'ADEUS dispose des données pour les années 2003 et 2004.

Le repérage des transactions immobilières dans ce fichier se fait à la section cadastrale. Ce découpage est trop grossier pour correspondre de façon pertinente aux secteurs d'attractivité tramway. La société PERVAL a donc proposé à la CUS une extraction de ce fichier localisé à l'adresse avec un recul dans le temps d'une dizaine d'années, sous forme d'une commande spécifique.

C'est dans ce contexte que des travaux d'évaluation statistique de ce fichier ont été menés parallèlement par la DRE en partenariat avec l'ADEUS, l'AURM¹, le CEBTP² et l'observatoire de l'habitat du Haut-Rhin. L'ADEUS s'est donc proposée de rendre compte de ces travaux pour évaluer la pertinence de la passation d'une commande spécifique pour le suivi des effets du tramway. Le travail de la DRE a porté sur les données de 2002, 2004 et 2006.

Quelles limites ?

Variabilité de l'échantillon dans le temps

Les premières analyses de ce fichier montrent un retard des notaires Bas-rhinois dans l'alimentation de la base. En 2004, environ 60% des transactions dans la CUS sont répertoriées par PERVAL. Ce taux de renseignement est variable dans le temps et semble s'améliorer à mesure des nouvelles versions du fichier, le nombre de transactions répertoriées augmentent ainsi sensiblement d'année en année.

Deux types de problèmes ont été repérés :

- Une hausse du nombre des transactions ne signifie pas plus de données exploitables. Par exemple, entre 2004 et 2006 on observe bien une hausse du nombre de transactions, mais pas plus de prix analysables, les surfaces étant moins bien renseignées par les notaires.
- Si le nombre de transactions augmente d'une année à l'autre, la proposition de la société PERVAL de remonter jusque dans les années 90 laisse perplexe quant au taux de renseignement réel qui est proposé, alors même qu'en 2004 ce taux avoisine seulement les 60% dans la CUS.

Variabilité de l'échantillon dans l'espace

La base de données PERVAL étant constituée par les notaires sur la base du volontariat, la répartition sur le territoire des transactions analysables est très dépendante des dossiers que

1. Agence d'Urbanisme de la région Mulhousienne

2. Cellule Economique des Bâtiments et Travaux Publics d'Alsace

peut traiter tel ou tel notaire. A l'échelle des quartiers de Strasbourg on observe donc de fortes variations du nombre des transactions disponibles dans le fichier.

Ceci rend le fichier inutilisable pour des analyses diachroniques à des échelles aussi fines que les secteurs d'attractivité tramway. L'échantillon constitué n'est en effet pas comparable d'une année à l'autre, ni en terme de volume ni en terme de type de biens.

Pas d'apport significatif par rapport aux DIA

Le fichier PERVAL est présenté comme un fichier décrivant les transactions immobilières de façon complète, par la présence de nombreuses variables descriptives (état du bien, prestations proposées...). Ces données auraient pu être un complément intéressant pour déterminer les facteurs explicatifs du prix d'un bien immobilier et y intégrer la "variable tramway". Or l'analyse du fichier révèle que ces variables sont très mal renseignées et ne sont donc pas exploitables. Seules les variables "classiques" sont exploitables (prix, surface, localisation). Par rapport aux DIA, l'amélioration permise par PERVAL est de décrire plus précisément le bien immobilier vendu en faisant la distinction entre maisons, appartements et immeubles vendus en entier, alors que dans une DIA la description du bien est sommaire et qu'on décompte un nombre de dossiers déposés et pas un nombre de biens échangés.

Par ailleurs, si les DIA ne couvrent pas l'ensemble du parc comme le fait PERVAL. L'avantage des DIA est de fournir une donnée exhaustive sur le type de biens qu'elles concernent, ce qui rend les échantillons plus comparables entre eux à la fois quantitativement et géographiquement.

Les limites inhérentes à la constitution du fichier (base de données non exhaustive se basant sur le volontariat des notaires) ainsi que le taux de renseignement effectif des variables descriptives font que l'utilisation de ces données n'est pas pertinente pour des études diachroniques à des échelles fines et que l'investissement conséquent que représenterait une commande spécifique liée au tramway ne semble pas justifié au regard des résultats qui peuvent en être attendus.