

Il concetto di congruenza nello studio dell'interazione fra trasporti, struttura del territorio e valori immobiliari

M. Spandonari *

1 - Premessa

La distribuzione differenziata di accessibilità (e ormai anche di congestione) come effetto delle politiche di trasporto, si riflette sulla struttura territoriale e nei processi di valorizzazione immobiliare secondo modalità non-univoche e spesso contraddittorie. A crescenti disponibilità di suoli resi più accessibili da interventi nel settore dei trasporti non corrispondono sempre le dinamiche immobiliari attese; livelli di congestione ritenuti sulla carta intollerabili non conducono nella generalità dei casi al trasferimento delle attività né alla diminuzione dei valori immobiliari.

Una pur breve disamina dell'insieme degli studi empirici prodotti, mostra in modo evidente la difficoltà a tracciare un quadro organico degli effetti dei progetti di trasporto sugli usi del suolo. E questo non solo per le note questioni ampiamente sviluppate in sede di critica dell'analisi empirica e comparativa; non vale infatti a spiegare in termini soddisfacenti le contraddizioni e le ambiguità in cui ci si imbatte, né il solo ricorso al condizionamento dei fattori locali, né la giustificazione di un "tempo lungo" dell'impatto dell'infrastruttura. L'analisi critica dei casi studio sembra piuttosto indicare due possibili interpretazioni: un peso estremamente relativo del ruolo dell'infrastruttura - esistente o di nuovo impianto - in realtà già consolidata, oppure la difficoltà a discernere e a valutare i cambiamenti attraverso l'apparato interpretativo esistente. (G. Giuliano, 1989)

Nonostante le aspettative messe in moto dagli investimenti nei grandi progetti urbani legati a nuove linee di trasporto e una "credenza"

(1) Dott. da di ricerca in Pianificazione Territoriale e Mercato Immobiliare presso il Dipartimento Città e Casa del Politecnico di Torino.

storica fortemente radicata sul ruolo dei progetti e delle politiche dei trasporti nei processi di valorizzazione, l'effetto dei trasporti sui valori immobiliari risulta quasi marginale (assenza di dinamiche significative), banale (nuova disponibilità suolo urbano accessibile) o scarsamente decifrabile (inglobato in un imponente numero di fattori di più chiara definizione e comprensione).

D'altra parte, è innegabile il fatto che un sempre maggiore numero di progetti territoriali fa perno su grandi opere di infrastrutturazione per promuovere imponenti operazioni immobiliari; vuoi come occasione da cogliere - la liberazione di frange urbane occupate dalle ferrovie - vuoi soprattutto come strumento di promozione di interventi di riqualificazione urbana.

La ricerca delle radici di tali contraddizioni è sostanziale per consentire di procedere alla definizione di un quadro interpretativo. Il presente contributo intende procedere lungo questa via analizzando in particolare il progetto di trasporto come elemento che struttura il territorio e determina dinamiche nei valori immobiliari. Dopo aver condotto una valutazione dei principali elementi di ambiguità che caratterizzano questa linea di interpretazione, si procederà alla formulazione di un'alternativa attraverso il concetto di congruenza, di cui si offrirà un breve esempio di applicazione.

2. La natura delle contraddizioni: impatto dei trasporti e struttura del territorio

La crescita dei valori immobiliari può essere interpretata come effetto indiretto di un progetto o di una politica dei trasporti che induce una nuova struttura territoriale. Una nuova linea crea accessibilità e dunque struttura il territorio dotandolo di nuovi valori d'uso, oppure ridistribuisce accessibilità e dunque contribuisce alla ridefinizione dei valori esistenti. In entrambi i casi, al concetto di impatto sulle dinamiche immobiliari sottostà quello di trasporto come fattore che dà struttura al territorio.

A sostegno della teoria di un "effetto strutturante" dei trasporti sulla distribuzione degli usi del suolo starebbe la sua verifica storica.

La decentralizzazione periferica e lo sviluppo periurbano sarebbe l'esempio più eclatante di interazione-effetto fra tecnologia dei trasporti e forma urbana (Gillespie, 1980): in questo caso, il metrò, come nell'ot-

to cento la ferrovia e nel secondo dopoguerra le tangenziali suburbane, non è solo il sostegno dell'urbanizzazione, ma è anche l'elemento induttivo per un determinato tipo di crescita urbana e di distribuzione di usi del suolo: esso è lo strumento utilizzato dai developers per creare la città, una certo tipo di città, ed i valori immobiliari corrispondenti. (Yago, 1990; Ch. Lefèvre, 1984)

Se tale considerazione appartiene all'ovvio, è interessante constatare che essa non è mai stata posta rigorosamente alla prova. Gli storici, ad esempio, non sono così concordi con questo tipo di letture: per P. Flichy (1991), che riprende la storia urbana americana di fine secolo, non sono le nuove infrastrutture che creano la città, ma è una visione urbana incentrata sulla casa unifamigliare nel verde che fa proprie le nuove tecniche di trasporto per reificarsi. Negli ultimi anni, d'altra parte, fra gli stessi trasportisti sta prevalendo una visione critica di tale relazione. Essa è riconducibile in breve alla difficoltà di estrarre l'impatto dello sviluppo dei trasporti sulla decentralizzazione dagli effetti di altri fattori che lavorano nella stessa direzione (Brotchie et al, 1985). Tale difficoltà, si rifletterebbe sia sul piano teorico che su quello operativo e dei modelli, e spiegherebbe il motivo per cui diversi casi studio differiscono nelle conclusioni riguardo l'influenza dei trasporti sullo sviluppo degli usi del suolo (P. Hall, C. Hass Klau, 1985; vedi, inoltre, i lavori dell'ISGLUTI sui modelli integrati Usi del suolo / Trasporti). Per altri (A.E. Gillespie, 1980), gli sviluppi dei trasporti hanno solo impatti passivi: la decentralizzazione - attivata, ad esempio, da preferenze per la vita suburbana - trova nella riduzione delle separazioni spaziali motivo di incentivazione.

Nella direzione di una revisione critica dell'effetto strutturante starebbero inoltre le eccezioni alla regola "trasporto-tecnologia-forma urbana" messe in luce dai più recenti studi comparativi. Hall e Hass Klau (1985), ad esempio, confrontando città inglesi e tedesche, mettono in ragionevole dubbio l'esistenza di un rapporto definito fra densità residenziali e sistema di trasporto pubblico via tram.

L'interpretazione dell'effetto strutturante come motore di creazione dei valori è inoltre messa in crisi, nel caso delle metropolitane, da quegli studi che, cercando di valutare gli effetti dell'impianto di una nuova linea di trasporto sulle dinamiche immobiliari circostanti, hanno messo in evidenza come il mercato immobiliare tenda ad anticipare l'intervento di infrastrutturazione, piuttosto che a seguirlo. (D. Damm et al., 1980)

Anche tenendo conto di questo fatto, ed inserendo il concetto di anticipazione all'interno della valutazione di impatto, in diversi casi è

dimostrato che l'arrivo del metrò non modifica sostanzialmente i valori degli immobili (vedi, fra gli altri, il caso della nuova linea di metrò di Lyon a Villeurbanne).

Una nuova linea di trasporto, in realtà, se modifica con grande rapidità la struttura della mobilità delle persone, non è in grado, da sola, di generare processi diffusi di riqualificazione, ma agisce piuttosto come esaltatore delle dinamiche già in atto, sia in positivo che in negativo. Questa constatazione, enunciata da Spengler nel 1930 nel caso della metropolitana di New York, sembra essere, da allora, l'unico dato certo. Esso ridimensiona l'ipotesi di un effetto strutturale dei trasporti, introducendo nel quadro interpretativo la valutazione delle politiche urbanistiche e fondiarie di contorno.

3. Un'ipotesi alternativa ed un esempio di applicazione

Il concetto di effetto strutturante ha le sue radici in una visione deterministica del rapporto trasporti-territorio e, più precisamente, in una pratica ed in un agire tecnico concepito dai trasportisti come strumento di legittimazione della scelta politica. (W. Gillingwater, 1982). Se entrambi i "vizi di forma" sono stati - almeno in tempi recenti - ampiamente sviscerati dalla critica della pianificazione dei trasporti, essi di fatto costituiscono ancora le basi tacite dell'operare tecnico. Espressa in termini concisi, la prima motivazione include la seconda: la ricerca deterministica degli effetti indotti da una nuova politica o un intervento nei trasporti, è concepita come giustificazione - a priori e a posteriori - di una scelta politica di investimento negli stessi. In questo senso, la crescita dei valori immobiliari, in ambiente di deregulation, è un indice positivo perché conferma la validità dell'investimento e quindi della decisione. Gli studi condotti a posteriori - inclusi i laboratori di monitoraggio - qualora ricadano nella stessa ottica che ha motivato l'intervento, non riescono ad essere utili né per conoscere i reali effetti, né per individuare le situazioni al contorno che hanno contribuito a determinarli. Essi si limitano nella maggior parte dei casi a verificare le ipotesi che hanno giustificato e validato l'intervento.

Così interpretata, la valutazione comparata degli impatti nei diversi casi studio non può che offrire il quadro contraddittorio qui tracciato.

Una maggiore conoscenza del complesso rapporto fra usi del suolo e trasporti e del loro riflesso sulle dinamiche del mercato immobiliare

passa quindi dall'inclusione delle politiche al contorno nel quadro di riferimento.

Due ci sembrano i punti essenziali da sviluppare in sede di ricerca e da includere nel quadro di riferimento dei casi studio:

- l'esplicitazione delle politiche fondiari esistenti e dei meccanismi della loro giustificazione all'interno del contesto;

- la considerazione delle politiche urbanistiche preesistenti e della loro suscettibilità a modificarsi nel confronto con le politiche dei trasporti di nuova adozione.

Le politiche fondiari, più o meno espresse ed esplicite, spiegano esistenza, dimensione ed importanza degli impatti territoriali di una nuova infrastruttura in misura non inferiore alle scelte urbanistiche in materia di indici, densità e destinazioni d'uso. Queste ultime, a loro volta, dettano le condizioni di opportunità effettivamente create dall'intervento di trasporto, individuano una mappa urbana di ipotesi concorrenziali fra aree disponibili a determinati usi, includono ulteriori scelte politiche.

Più che conoscere l'effetto di una nuova linea di trasporto sulle dinamiche immobiliari, è importante conoscere gli effetti delle politiche fondiari sulla capacità dei trasporti di attirare investimenti. Nel caso del fallimento del BART di San Francisco nel promuovere le previste dinamiche immobiliari, si riconobbe a posteriori (M.W. Webber, 1980), ad esempio, il pesante ruolo giocato dalle politiche fondiari ed urbanistiche: dalla scelta di ridurre i costi di esproprio attraverso la localizzazione delle stazioni lontane dai centri di affari a quella di incoraggiare il park-and-ride attraverso una dotazione di ampi parcheggi a corona. In un clima di grande offerta di aree accessibili (via auto), ed in presenza di parcheggi che rendevano troppo lunghi i tragitti a piedi, i developers ritennero più conveniente investire altrove.

In questa visione, il difficile rapporto fra usi del suolo e trasporti, tanto più ambiguo in Italia, riconcilia nel dominio della pianificazione urbana la dimensione tecnica quantitativa caratteristica della pratica dei trasportisti.

La tradizionale mancanza di interesse per le dimensioni e la qualità dell'ambiente costruito che differenzia i trasportisti dagli urbanisti può essere spiegato dal diverso modo che gli uni e gli altri hanno avuto di legittimare il proprio operato. È evidente infatti che se il problema della qualità urbana è stato elemento chiave nel processo di legittimazione della professione dell'urbanista, tale non è stato quello dei trasportisti,

chiamati piuttosto a soddisfare requisiti di quantità o di efficienza allocativa di risorse. Questo aspetto può essere osservato meglio se si osserva la natura dei mercati con cui l'uno e l'altro si sono confrontati. Se il mercato a cui gli urbanisti fanno riferimento è evidentemente quello immobiliare - nei confronti del quale la qualità ha profonde implicazioni e risvolti - i trasportisti si sono trovati a legittimare la propria professione rispondendo alle esigenze del settore dei trasporti e delle costruzioni di veicoli e delle infrastrutture essenzialmente in termini di flussi. Il modo tradizionale di confronto con il mercato immobiliare si è limitato alla predisposizione di infrastrutture come supporto allo sviluppo quantitativo della città o, nel migliore dei casi, come disposizione di opportunità e di accessibilità nello spazio.

Mentre la qualità nasce quindi dal tentativo di "modellare" il mercato secondo istanze che nascono all'interno della cultura degli urbanisti, la qualità nasce dall'adattamento alle regole dettate dal mercato.

4. Il concetto di congruenza

Il tentativo di superare l'incompatibilità tra la convenienza "operativa" del concetto di impatto-effetto e la sua scarsa utilità conoscitiva ha condotto J.-M. Offner (1980) a proporre in alternativa la nozione di congruenza, per molti versi mutuata da quella di omologia strutturale: la spiegazione di un fenomeno passa attraverso la messa in evidenza di un "parallelismo fra due strutture" differenti che procedono nel senso di individuare un "modello di adattamento reciproco". Sotto questo punto di vista, ad esempio, "i trasporti collettivi urbani in sede propria non valorizzano né devalorizzano i centri delle città, ma costituiscono un elemento del tipo europeo di centralità urbana".

Le due strutture a cui fare riferimento non sono - tout-court - usi del suolo e trasporti, ma sono politiche e piani di trasporto da un lato e politiche fondiari e pianificazione urbana dall'altro. In esse, l'assenza di politiche esplicite è comunque una politica.

Il concetto di congruenza consente infatti non solo di svincolarsi dal meccanismo deterministico causa-effetto ma di stabilire nessi significativi tra l'assenza di esplicite azioni nei trasporti e lo sviluppo di determinate dinamiche urbane; e viceversa. A partire da esso si possono sottomettere a verifica diversi tipi di ipotesi. Nel caso torinese, ad esempio, se la

salvaguardia sociale delle comunità presenti nei centri storici abbia o no costituito un vincolo politico-urbanistico tale da ritardare de-facto i processi di valorizzazione delle aree circostanti la pedonalizzazione dell'area centrale di via Po. Oppure se, in senso opposto, la mancata considerazione del ruolo dei trasporti nel promuovere la centralità urbana, nel caso del Lingotto, abbia gettato le basi di una sua marginalizzazione urbana e all'isolamento nei confronti del quartiere.

5. Il rapporto usi del suolo-trasporti-valori immobiliari nel caso delle aree pedonali: un esempio di applicazione del concetto di congruenza

Il caso della pedonalizzazione può costituire un esempio di applicazione del concetto di congruenza al posto di quello di impatto.

La pedonalizzazione costituisce potenzialmente un fenomeno di singolare interazione fra una politica di limitazione e segregazione del traffico ed un progetto di riqualificazione urbana. In esso vengono coinvolte le due anime della cultura dei trasporti - quella dell'ingegneria e quella dell'economia - su un grande tema della cultura urbanistica, quello della qualità urbana.

Se si analizzano i meccanismi che storicamente hanno innestato tali provvedimenti si possono schematicamente raggruppare gli esempi di due fondamentali categorie: gli interventi per facilitare i flussi di traffico in aree comunque difficilmente accessibili e le strategie per il rinnovo urbano. Tali categorie generalmente sono distinte e appartengono rispettivamente al dominio della pianificazione del traffico e a quello della pianificazione urbana. In alcuni casi è tuttavia possibile riscontrare dei terreni comuni di intesa: nelle righe che seguono si accennerà all'esperienza americana.

La speranza che la pedonalizzazione fosse in grado di innescare processi di riqualificazione urbana è la trama che percorre l'esperienza americana. Nati come risposta ai centri commerciali esterni che offrivano facile accessibilità, ampia offerta di servizi e beni ed un facile parcheggio in un ambiente piacevole e protetto, le strade pedonali costituiscono il tentativo di frenare il declino economico delle aree urbane centrali. (Robertson, 1990) A questo fine esse sono state attentamente disegnate e progettate dagli stessi developers che promuovono la rivitalizzazione delle aree centrali. Programmazione e interventi di governo per contenere il declino sono tuttavia risultati necessari al sopravvenire degli

anni '80, quando l'economia locale si è trovata a dover fronteggiare un bacino di utenza insufficiente alla propria sopravvivenza; il decadere del modello della strada pedonale come elemento di caratterizzazione urbana è stato da allora integrato con la restaurazione del traffico: da prodotto finito della rivitalizzazione, quale lo si aspettava, il "mall" è risultato essere solo uno degli strumenti per la rivitalizzazione, (Robertson, 1990)

L'affrancamento dal rapporto di causa-effetto fra uso dei suoli e trasporti, può condurre ad alcune riflessioni sui diversi "modelli di adattamento reciproco" delle aree pedonali nei due periodi.

Fra la seconda metà degli anni sessanta e gli inizi degli anni ottanta la creazione di aree pedonali risponde ad un insieme di requisiti che si iscrive in un modello ben più ampio di quello della concorrenzialità commerciale fra centro e periferia. La loro esistenza è motivata da un disegno esplicito e forte di rinnovo urbano mirato alla creazione di luoghi centrali in grado di frenare la paventata "morte delle città americane". Ad esse i promotori affidano l'immagine stessa della città, la sua promozione turistica, la capacità di attrarre flussi dall'esterno: il loro ruolo, pertanto non si spiega unicamente all'interno del rapporto centro-periferia, quanto piuttosto nella competizione fra aree urbane. È in questo senso che le aree pedonali si identificano in un prodotto urbano di recupero di luoghi storici e di forte impatto di immagine (le aree portuali dismesse, ad esempio). (B. Maitland, 1985) Laddove non esistono più edifici storici (come ad esempio a Baltimora) ne vengono rieditati gli archetipi. Il rinnovamento degli edifici, promosso dai developers ed ostacolato in ogni modo dalle autorità locali - favorevoli ad interventi di tipo tradizionale di nuova edificazione - risponde ad un processo di simulazione-emulazione dei centri urbani europei, allora non ancora dotati di progetti di pedonalizzazione. Questo tipo di intervento cerca piuttosto di frenare la frammentazione e la dispersione delle funzioni commerciali urbane attraverso gli speciality centre. Questi ultimi rappresentano la modalità d'esistenza delle aree pedonali americane: limitano la varietà dei beni offerti al settore della moda, dell'arredamento e dei ristoranti e ritrovi; promuovono lo shopping come una esperienza sociale, ma soprattutto urbana, di impiego del tempo. Ma la shopping street è innanzi tutto una merce vendibile ed in grado di innescare più diffusi processi di riqualificazione. (vedi San Francisco; Boston).

Nel secondo periodo, i maggiori sostenitori degli interventi di pedonalizzazione diventano le autorità locali. La tipologia delle aree pedonali è tuttavia cambiata: si è sdoppiata fra "mall" - che si organizza

intorno all'atrio degli edifici per uffici - e la strada pedonale di ambito residenziale. Né il primo caso né il secondo rispondono al modello sopra evidenziato: la competizione è fra aree urbane - commerciali diverse - alcune delle quali situate all'interno di edifici dotati di ampi parcheggi, ampiamente accessibili via strada o costruiti in prossimità delle fermate di metrò - ed aree commerciali pedonali del tipo individuato nella prima generazione e di accesso limitato. L'atrio degli edifici per uffici si rivela una struttura commercialmente più efficace della strada pedonale e soprattutto più appetibile per i developers, tesi a creare un mix di attività per ottimizzare l'investimento.

Se di un modello di congruenza si deve parlare, esso è piuttosto quello della rete dei centri commerciali creata sia dall'unione di isolati contermini attraverso passerelle sopraelevate, che attraverso la trasformazione di aree vicine alle stazioni di metropolitana e da questa poste in connessione.

L'area pedonale "esterna", di cui si specifica sempre più l'uso residenziale, esce perdente nel suo desiderio di localismo e di centralità ed ha necessità di interventi per promuovere l'accesso e l'appetibilità nei confronti di utilizzatori ed investitori.

6. Conclusioni

A partire da questo quadro interpretativo brevemente delineato, gli effetti territoriali di un intervento nei trasporti cambiano il loro statuto di prodotti incerti ed ambigui che occorre implementare o sostenere con altrettanto vaghe politiche. Politiche fondiari, urbanistiche e di trasporto preesistenti all'intervento, sono parti integranti tanto della natura dell'intervento - il suo significato ed il suo ruolo nei contesti locali - quanto nel momento della scelta tecnica e politica e del governo della trasformazione.

L'utilizzazione del modello concettuale della congruenza consente di superare la ricerca deterministica degli effetti senza rinunciare del tutto ai vantaggi operativi e di ricerca che appartengono alle valutazioni di impatto. Queste ultime sono infatti inscritte in quadro interpretativo che valuta la congruenza delle politiche preesistenti con lo scenario finale atteso e considera gli studi che seguono la scelta non come verifica della correttezza di quest'ultima, ma come momento di verifica e di eventuale correzione delle politiche stesse.

Bibliografia

- BRAMBILLA, LONGO (1977), *For pedestrians only: Planning, design, and management of traffic-free zones*, Whitney Library of Design, New York.
- J.F. BROTCHE, P. NEWTON, P. HALL, P. NIJKAMP (1985), *The Future of Urban Form: the Impact of New Technology*, Croom Helm, London.
- D. DAMM et al. (1980), "Response of Urban Real Estate Values in Anticipation of the Washington Metro, in *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 14, n. 3, pp. 315-336.
- P. FLICHY (1991), *Une histoire de la communication moderne*, ed. La Decouverte, Paris.
- A.E. GILLESPIE (1980), *The Inner City in Context*, vol. 3: Transport and the Inner City, SSRC, London.
- D. GILLINGWATER (1982), "Transport Investment Appraisal and Land Use Policy: the Political Strategies of Planning Practice", in *The Practice of Transport Investment Appraisal* (K.J. Button, A.D. Pearman ed.), Gower, Aldershot.
- P. HALL, C. HASSKLAU (1985), *Can Rail Save the City? The Impacts of Rail Rapid Transit and Pedestrianisation on British and German Cities*, Gower, Aldershot.
- CARMEN HASS-KLAU (1986), "Environmental Traffic Management in Britain. Does It Exist?", in *Built Environment*, vol. 12, n. 1/2, 7-19.
- CARMEN HASS-KLAU (1990), *The Pedestrian and City Traffic*, Belhaven Press, London.
- J.C. HAJDU (1988), "Pedestrian Malls in West Germany: Perceptions of their Role and Stages in their Development", in *JAPA*, vol. 54, n. 3, 325-335.
- MAYER HILLMAN (1990), "The Pedestrian in Public Policy", in *Current Issues in Planning* (Sylvia Trench, Taner Oc ed.), Gower, Aldershot, 10-19.
- CH. LEFEVRE (1984), "Où les tramways font la ville. Los Angeles", in *Annales de la recherche urbaine* n. 21.
- KAY LEMBERG (1990), "Lessons for Copenhagen", in *Current Issues in Planning* (Sylvia Trench, Taner Oc ed.), Gower, Aldershot, 42-52.
- B. MAITLAND (1985), *Shopping Malls. Planning and Design*, Longman, Harlow.
- J.-M. OFFNER (1980), "L'évaluation des investissements de transport: effets ou congruence", intervento al convegno GRECO CNRS "Etudes de suivi et processus de décision".

- ANTONY RAMSAY (1990), "Evaluating Pedestrianization Schemes", in *Current Issues in Planning* (Sylvia Trench, Taner Oc ed.), Gower, Aldershot, 53-67.
- KENT A. ROBERTSON (1990), "The Status of the Pedestrian Mall in American Downtowns, in *Urban Affairs Quarterly*, vol. 26, n. 2, dec., 250-273.
- KENT A. ROBERTSON (1991, "Peedestrian Street in Sweden's city centres", in *Cities*, vol. 8, n. 4, novembre, 301-314.
- SYLVIA TRENCH (1990), "Introduction", in *Current Issues in Planning* (Sylvia Trench, Taner Oc ed.), Gower, Aldershot, 1-9.
- M.M. WEBBER (1980), The BART Experience - What Have We Learn?, in A. Altshuler (ed. by), *Current Issues in Transportation Policy*, Lexington Books, Toronto, pp. 95-134.
- G. YAGO (1984), *The Decline of Transit: Urban Transportation in German and US Cities, 1900-1970*, Cambridge University Press, Cambridge.

Abstract

The concept of congruency in the study of the interaction between transport, territory structure and property values.

Empirical studies on the impact of infrastructures in property evaluation processes are today affected by a series of contradictions that tend to give diminishing weight to transport when defining the way in which urban development has evolved. This interpretation, if it in fact reflects the changes that have taken in urban transport, also poses the problem of a critical revision of the framework for interpreting and analysing the relationship between transport and property dynamics.

At the root of the many contradictions is what may be defined as the "structuring effect" of transport, or rather a powerful, holistic vision that sees infrastructure as an induction factor for a particular type of urban growth and for the distribution of land use.

After a short critical revision of the paradigm of the structuring effect, the paper examines a hypothesis for an alternative interpretation based on the concept of "congruency", as proposed by J.-M. Offner. The applicative interest of this interpretative framework - more limited and flexible than the previous one - is finally tested by an analysis of a report on land uses-transport-property values for pedestrian zones.

Résumé

Les études empiriques sur l'impact des infrastructures dans les processus de valorisation immobilière sont aujourd'hui investies d'une série de contradictions qui tendraient à démontrer un poids toujours moins fort des transports dans la définition des modalités de développement urbain. Cet aspect, si de fait reflète les mutations intervenues dans les modalités de transformation urbaine, pose également le problème de la révision critique du système d'interprétation et d'analyse du rapport entre transports et dynamiques immobilières.

A la racine de nombreuses contradictions, il y a ce qui est défini l'"effet structurant" des transports, c'est-à-dire une vision olistique et forte imaginant l'infrastructure dans le rôle d'élément d'induction d'un type déterminé de croissance urbaine et de distribution d'utilisation des sols.

Cette contribution, après une brève révision critique du paradigme de l'effet structurant, continue d'examiner une hypothèse d'interprétation alternative à travers le concept de "congruence" proposé ainsi par J.-M. Offner. L'intérêt applicatif de ce cadre d'interprétation - plus réduit et flexible que le précédent - est enfin mis à l'épreuve par la lecture du rapports des utilisations du sol-transport-valeurs immobilières dans le cas des zones piétones.