

# L'impact des gares du Grand Paris

## sur les valeurs foncières et immobilières

*Cet article fait suite à une communication faite lors du séminaire du 25 mai à Charleroi, au Centre d'études sur l'habitat durable, sur le thème « Que vaut la localisation dans le résidentiel ? »*

**A** peu près tout le monde s'accorde pour prévoir une revalorisation foncière autour des gares des nouveaux grands réseaux de transport en commun péri-urbain. Les pouvoirs publics justifient leurs investissements, massifs, au nom du développement local tandis que les promoteurs préparent les esprits, à grand renfort d'annonces, avant de se lancer dans la construction de nouveaux programmes de logements ou d'activités. La réalisation du Grand Paris Express (GPE) illustre ces enjeux d'évolutions foncières dans les métropoles depuis le démarrage de ce grand projet en 2010. Pourtant les résultats des observations demeurent, pour l'instant, mitigés. L'Observatoire régional du foncier en Île-de-France (ORF), qui suit de près les évolutions des prix dans les quartiers des futures gares du GPE, reste précautionneux dans ses conclusions : s'il y a une hausse des prix, elle est loin d'être généralisée et pourrait provenir d'autres événements. Depuis quelques mois, ces observations sont complétées, sinon contredites, par celles des promoteurs et des investisseurs : voir par exemple *Le Parisien* du 7 juin ou la mise à jour des *Échos* du 22 juin, ou encore l'ouvrage *Grand Paris Express Business Opportunities 2017/2018* édité par le magazine *Objectif nouveau Grand Paris*, en partenariat avec la Société du Grand Paris (SGP). Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce brouillage sur les prix : le processus de fabrication des données, l'effet d'évolutions annexes qui perturbent le marché immobilier, l'existence de temporalités décalées dans le processus d'aménagement/construction, le changement de nature des biens vendus dans un contexte de renouvellement urbain.

Le contexte de la réalisation du Grand Paris Express et les tribulations auxquelles elle est confrontée, ont été présentées dans *La revue foncière* n° 22 (Olivier Piron, p. 34 à 37 et Philippe Texier, p. 5). Il s'agit de créer, à l'horizon 2030, 200 km de voies réparties en 4 lignes nouvelles et 2 extensions de lignes anciennes,

desservant 68 gares dont 57 gares nouvelles. Le projet est aujourd'hui planifié pour être livré en quatre temps : en 2021 et 2022 pour les premiers raccordements au réseau ancien, en 2024 pour les premiers tronçons des lignes 15, 16 et 17, puis 2027 et 2030.

Dès l'annonce du projet, la question de ses effets sur l'organisation de l'espace régional a été au cœur des préoccupations. Les défenseurs du projet, notamment dans l'étude d'impact, ont souligné les apports du GPE sur le développement territorial<sup>1</sup>. En particulier le nouveau réseau de transport doit stimuler le développement de l'activité dans les périphéries de la métropole et y entraîner une augmentation de l'emploi. Les attentes sont particulièrement fortes pour les Zones urbaines sensibles, que le GPE devrait contribuer à désenclaver physiquement et économiquement.

La focale se porte en premier lieu sur les « quartiers de gare » dont la définition a été standardisée comme un secteur de 800 mètres de rayon autour des futures gares, représentant un temps d'accessibilité moyen de 10 minutes à pied. Plusieurs travaux ont mis l'accent sur les opportunités foncières sur ces quartiers de gare et les perspectives de valorisation. La puissance publique est fortement intéressée à cette question pour plusieurs raisons. D'une part, comme propriétaire de nombreux terrains dans ces périmètres (directement ou indirectement par ses établissements publics ou dans le cadre de projets d'aménagement en cours), elle pourrait tirer profit de leur valorisation sur le marché immobilier, puisque l'ORF évalue à 44% la part de la propriété publique, au sens large, dans les secteurs des gares<sup>2</sup>. D'autre part, la densification immobilière autour des gares pourrait contribuer à l'augmentation

<sup>1</sup> Voir le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, pièce H – évaluation socio-économique, SGP.

<sup>2</sup> Voir note de conjoncture de l'ORF n° 7 d'octobre 2015.

envisagée<sup>3</sup> des recettes fiscales pour financer le surcoût du GPE. En revanche les élus locaux s'inquiètent de l'effet d'une hausse des prix sur l'occupation des lieux en ayant pour conséquence de « chasser » les populations les moins riches sur des espaces plus éloignés et moins accessibles.

Les constats restent aujourd'hui ambigus. Les relevés de prix donnent de la réalité, des images incertaines, voire contradictoires. Deux informations ont été confrontées, d'une part, celles de l'ORF issues du traitement annuel des fichiers BIEN (base d'informations économiques notariales) et, depuis 2017, des données DVF (demande de valeurs foncières) de la Direction générale des finances publiques, et celles de la *startup* Meilleurs Agents qui croise les données BIEN, d'autre part celles des agences immobilières.

Sur les 16 gares de la ligne 15 Sud dont les travaux ont commencé avec une ouverture prévue pour 2024, l'ORF constate que les prix des transactions de 2016 restent proches (dans une fourchette de + ou - 5 %) des prix moyens de la commune, pour 11 gares, et qu'ils sont plus faibles de 15 % en moyenne pour les 5 autres gares.

Au contraire, l'observation de Meilleurs Agents, sur les mêmes données actualisées pour 2017 par les agents immobiliers de leur réseau, identifie des écarts de prix beaucoup plus marqués : de +7 % et davantage autour de 4 gares et de -6 % à -31 % autour de 7 autres gares. Les constats divergent sur 7 gares. Au-delà de la fiabilité des données statistiques<sup>4</sup>, ces divergences peuvent s'expliquer par des effets de contexte (a). Mais elles renvoient aussi à la longue durée du processus d'aménagement (b) et à la nature des biens échangés (c) que les analyses statistiques peinent à prendre en compte.

**A.** Les évolutions très rapides du contexte dans lequel arrive le GPE, perturbent les marchés immobiliers locaux. Il faut rappeler

<sup>3</sup> Dans ses dernières propositions de juillet 2018 (*Le Monde* du 28 juin 2018), Gilles Carrez propose de renforcer les prélèvements sur la taxe sur les bureaux, la taxe spéciale d'équipement assise sur les taxes foncières et la taxe de séjour.

<sup>4</sup> Les données sur les transactions réelles (base BIEN) sont fortement représentatives (proches de 100 % en Île-de-France, mais ne sont disponibles qu'avec un an de retard, tandis que les données actualisées par les agences immobilières souffrent d'un problème de représentativité et de partialité même si elles rendent compte des transactions de l'année en cours. Dans les deux cas, les valeurs immobilières peuvent être biaisées par le faible nombre de transactions et la représentativité ou la spécificité des ventes pour des biens qui ne sont pas forcément homogènes.

**Ligne 15 sud : prix/m<sup>2</sup> des appartements anciens. Comparaison du secteur de la future gare et de l'ensemble de la commune.**

Gare	Prix moyen secteur de la gare	Écart des prix moyens entre le secteur de la gare et l'ensemble de la commune	
	Source MA	Source ORF	Source MA
Pont de Sèvres	7 426 €	0 %	-6 %
Issy	6 405 €	0 %	-11 %
Fort d'Issy-Vanves-Clamart	6 116 €	0 %	14 %
Châtillon-Montrouge	5 904 €	0 %	7 %
Bagneux	4 601 €	-15 %	7 %
Arcueil-Cachan	4 673 €	5 %	-1 %
Villejuif-Institut Gustave-Roussy	3 839 €	0 %	-17 %
Villejuif-Louis Aragon	4 181 €	5 %	-9 %
Vitry centre	3 715 €	-5 %	5 %
Vitry Les Ardoines	3 430 €	5 %	-3 %
Le Vert-de-Maisons	3 808 €	-5 %	-31 %
Créteil-L'Échat (Hôpital Mondor)	4 042 €	-15 %	12 %
Saint-Maur-Créteil	5 203 €	0 %	2 %
Champigny centre	3 696 €	-15 %	0 %
Bry-Villiers-Champigny	3 251 €	-15 %	-17 %
Noisy-Champs	2 879 €	-15 %	-19 %

Source: ORF: Observatoire régional du foncier en Île-de-France, données BIEN 2016 ; MA : Meilleurs Agents, données actualisées au 1<sup>er</sup>/01/2018.

que la métropole du Grand Paris, issue de la loi Maptam du 27 janvier 2014, a été créée au 1<sup>er</sup> janvier 2016, en prévoyant une montée en puissance progressive de ses compétences. En particulier, l'aménagement de l'espace métropolitain et la politique locale de l'habitat deviennent des compétences métropolitaines au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Au sein de la métropole, les établissements publics territoriaux (EPT) prennent la compétence du plan local d'urbanisme (PLU) au 1<sup>er</sup> janvier 2018. À partir de cette date, les révisions du PLU ainsi que les nouvelles opérations d'urbanisme qui ne sont pas d'intérêt métropolitain, sont validées par le conseil du territoire. Dans ce cadre en devenir, des décisions d'aménagement ont été diversement anticipées par les communes dès l'année 2017 ; en particulier, des projets d'accompagnement de l'implantation des gares du GPE ont été lancés : sans parler des ZAC, l'aménagement des espaces publics et le soutien à la réhabilitation des commerces sont autant de programmes publics que les communes ont inaugurés avant la prise de compétence par l'EPT, et qui influencent directement le prix des transactions. Dans le même temps, à l'échelle nationale, la révision des mesures de défiscalisation des programmes immobiliers (la loi de finances pour 2018, notamment modifie les périmètres d'application de la loi

Pinel) ont modifié l'offre des promoteurs et l'engouement pour certains lieux. Il n'est donc pas étonnant que les anticipations des agences immobilières (dans les évaluations de MA) ne se calquent pas sur le niveau des transactions passées.

**B.** Le niveau des prix des transactions ne rend pas compte de la dynamique dans laquelle s'inscrivent les opérations d'aménagement-construction, sur une durée qui peut dépasser 10 à 15 ans. De façon schématique, une opération publique d'aménagement démarre avant l'annonce d'un projet, avec la définition de règles d'urbanisme par la puissance publique et d'éventuels achats fonciers au titre de réserves foncières. L'aménageur, qu'il soit commandité par la puissance publique, par un propriétaire privé, ou intégré dans une opération de construction (de type lotissement) achète les terrains et réalise les travaux de voirie et de réseaux ainsi que les équipements rendus nécessaires par l'opération. Le constructeur, opérateur de logement social ou promoteur, voire constructeur pour lui-même, réalise les travaux de raccordement aux réseaux collectifs et les bâtiments. Enfin, le propriétaire final achète le bien et le met en service, pour l'occuper ou pour le mettre en location. D'autres intermédiaires par- ➔

→ ticipent de ce processus selon les cas : il peut s'agir d'institutions de portage comme un établissement public foncier (EPF), d'investisseurs, de commercialisateurs, etc. intervenant sur des durées variables et avec des perspectives différentes.

Chacune des phases du projet a une durée variable mais souvent longue. Elle donne lieu à des transactions foncières dont les arbitrages suivent des logiques propres : disponibilité foncière, espoir de plus-value, logique d'équilibre de bilan, compte à rebours, rendement locatif... L'implantation d'une nouvelle gare va donc orienter le nombre et le prix des transactions de façon différente selon le cas.

La puissance publique peut réaliser de manière anticipée, très en amont, des acquisitions pour constituer des réserves foncières ou pour préparer les futurs aménagements publics. Ces achats sont souvent peu visibles dans les statistiques. Ils se font à prix négociés ou selon les arbitrages de l'expropriation. Les opérateurs (aménageurs-constructeurs) n'achètent le foncier que lorsque le projet de gare est sécurisé, souvent même pas avant que ne soient engagés les premiers travaux pour se prémunir contre tout risque.

Ces acquisitions de professionnels font l'objet de promesses de vente, avec des conditions suspensives, si bien que le prix de l'acquisition, négociée plusieurs années auparavant, n'apparaît que tardivement dans les statistiques, au moment de la levée de la promesse de vente. Finalement les transactions immobilières dont les statistiques rendent compte, dans un premier temps, sont celles entre particuliers qui s'arbitrent dans des délais courts et qui sont davantage conditionnées par l'état actuel de l'environnement. L'annonce de travaux, pour les particuliers, c'est bien davantage une source d'inquiétudes qu'une espérance de plus-values, et cela conduit souvent, dans un premier temps, à la rarefaction des transactions.

Pendant les travaux, les acquéreurs sont surtout sensibles aux désagréments du bruit et des nuisances. Ils ne prennent en compte un « effet gare » que lorsque celle-ci est sur le point d'être inaugurée. On note ainsi des différentiels de prix substantiels entre les prix des appartements anciens (par exemple autour de la gare de Champigny-sur-Marne), de 3 000 €/m<sup>2</sup> SDP en 2017 et le prix d'un appartement neuf d'un programme immobilier proche, mais livrable en 2020 est proposé en VEFA en 2018 à 6 000 €/m<sup>2</sup>.

Les valeurs foncières et immobilières, lorsqu'elles sont présentées dans une vision

statique, instantanée, ne disent rien de ces temporalités dynamiques, ni de ces attentes et de ces logiques.

C. Un autre élément est créateur de confusion dans la lecture des statistiques sur les transactions enregistrées autour des gares du Grand Paris. Dans un contexte urbain pour l'essentiel déjà bâti et occupé, les statistiques décrivent les transactions en suivant la typologie des marchés des maisons et des appartements dans le neuf et dans l'ancien, typologie habituelle dans les bases de données qui répondent aux besoins des approches par la demande d'habitat. Pour les transactions dans la périphérie, le marché des terrains à bâtir est également individualisé<sup>5</sup>. Pourtant la demande des biens fonciers et immobiliers, change de nature dans le processus de renouvellement attendu autour des futures gares.

Le processus de transformation du foncier peut prendre plusieurs formes bien connues :

- L'intérêt pour la transformation des friches est l'aspect le plus visible. Elles mobilisent d'importants moyens et se négocient à des prix peu représentatifs du marché.
- Les opérateurs achètent souvent des immeubles ou des maisons individuelles dans le but de les démolir pour reconstruire avec une plus forte densité. Les constructions vétustes prennent un nouvel attrait. Le prix de négociation est un compromis entre la valeur d'usage de l'ancien terrain et la valeur du foncier par compte à rebours dans le nouveau programme immobilier, appelée aussi valeur de développement.
- Des constructions peuvent se réaliser sur des fonds de parcelles construites par leur propriétaire ou cédées au prix du terrain à bâtir.
- Des opérateurs peuvent acheter des petits terrains à des prix variant selon l'opportunité dans le but de reconstituer une emprise à même de supporter un nouvel immeuble.

Il est assez délicat d'identifier ces transformations lors de la vente d'un bien. L'ORF a tenté de distinguer dans les transactions, celles qui consistent en une opération de démolition-reconstruction, celles qui portent sur des droits à bâtir résiduels et celles qui sont effectivement des transactions immobilières « classiques »<sup>6</sup>. Sur la métropole du

<sup>5</sup> À partir des données de l'enquête sur le prix des terrains à bâtir (réalisée par le Service de la donnée et des études statistiques du ministère de la Transition écologique et solidaire).

<sup>6</sup> Voir les notes de conjoncture de l'ORF depuis 2016 (disponibles sur Internet).

Grand Paris, en 2015, 11 % portent sur des opérations de démolition-reconstruction. Leur prix est très variable. L'ORF relève des transactions à 400 €/m<sup>2</sup> de surface de terrain constructible hors œuvre, comme à 1 000 €/m<sup>2</sup>.

Près de la moitié des transactions font état d'une constructibilité résiduelle permettant une construction supplémentaire et seulement 40 % porte sur de l'immobilier résidentiel classique. Le prix moyen des premières apparaît de 50 % plus élevé que celle des transactions « classiques » (6 200 €/m<sup>2</sup> SDP contre 4 200 €/m<sup>2</sup> SDP). Ces résultats montrent qu'il est délicat de se référer à des prix moyens de vente pour caractériser l'évolution d'un quartier en mutation. Assurément les quartiers de gare sont très impactés par ces transactions (note de conjoncture de l'ORF, *op. cit.*) Une approche moyenne, classique, des transactions masque la nature très diverse des biens négociés.

Répondre à la question de l'impact prévisible de l'implantation des gares du GPE sur les prix fonciers et immobiliers relève alors d'un exercice spécifique qui ne se satisfait pas des analyses statistiques classiques ou à des observations statiques, réalisées dans un environnement stable. D'un côté l'analyse moyenne statique ne rend pas compte des processus dynamiques en œuvre, d'un autre côté, malgré certaines avancées<sup>7</sup>, les statistiques sont encore mal adaptées pour saisir la nature des marchés fonciers du renouvellement urbain.

L'observation statistique doit changer son cadre de références pour comprendre et rendre compte des évolutions. C'est à ce prix qu'elle pourra fournir des informations opérationnelles qui aideront les décideurs du territoire. Alors que la dynamique spatiale du Grand Paris est en train de s'élaborer de façon complexe et que les marchés sont encore très incertains, on peut s'interroger sur les analyses produites dans la situation actuelle, qui circulent sans précaution dans la presse. Le choix des valeurs annoncées n'est-il pas biaisé par certains objectifs stratégiques ? La méthode retenue pour sélectionner le prix de référence aux abords des gares ne serait-elle pas trop prudente, dans le but de rassurer les habitants ou leurs représentants ? Inversement, des versions plus optimistes n'auraient-elles pas pour but de convaincre les futurs acquéreurs de l'intérêt de l'emplacement, ou de justifier les coûts du futur réseau ? ■

<sup>7</sup> Comme celles sur lesquelles travaille l'ORF.