

Observation

Le prix des terrains à bâtir des maisons individuelles

On oppose souvent le prix des terrains à bâtir des « zones tendues » à celui du reste du territoire. D'autres analyses sont possibles, comme celle présentée ici, qui distingue le prix des terrains des grandes métropoles de province et de leurs villes moyennes « satellites », comparé à des villes moyennes plus éloignées.

Le prix des terrains à bâtir est connu grâce à une enquête annuelle du service statistique du Commissariat général au développement durable (cf. encart 1), réalisée auprès de tous les bénéficiaires d'un permis de construire d'une maison individuelle en secteur diffus (i.e. hors individuel groupé). Elle fournit de nombreuses données sur les quantités et les prix du terrain et de la maison qu'il va supporter. À partir de plus de 250 000 observations (2006-2014), l'analyse présentée ici porte sur une typologie particulière qui introduit la notion de ville moyenne satellite d'une grande aire métropolitaine de province (cf. encart 2).

Les satellites des métropoles ou le polycentrisme métropolitain

Selon France Stratégie, les plus grandes métropoles de province « raflent la mise » de la croissance économique depuis le début du siècle¹ (Paris est une « ville-monde » laissée ici de côté du fait de ses spécificités). Elles bénéficient d'économies d'échelle et d'agglomération qui sont la source de cette croissance, mais elles endurent des coûts urbains multiples (fonciers, salariaux, environnementaux, sociaux) qui freinent

¹ F. Lainé, « Dynamique de l'emploi et des métiers : quelle fracture territoriale ? », France Stratégie, *La Note d'analyse*, n° 53, février 2017.

Encart 1 L'enquête sur le prix des terrains à bâtir

L'enquête sur le prix des terrains à bâtir (EPTB), après qu'elle ait été interrompue en 1996 (sauf dans quelques régions), a repris en 2006 pour l'ensemble du territoire. Elle est réalisée par le Service de la donnée et des études statistiques (SDES, ex-SOES) du Commissariat général au développement durable (CGDD). Cette enquête fournit des informations sur les terrains à bâtir destinés à la construction d'une maison individuelle (type d'acquisition, surface, prix, etc.) et sur la maison elle-même (prix, surface, état d'avancement des travaux, mode de chauffage, type de maître d'œuvre, etc.). Les résultats (2006-2016) sont accessibles en ligne par région. Ce sont les données individuelles (2006-2014) qui sont utilisées ici.

L'enquête est réalisée par voie postale auprès de l'ensemble des particuliers ayant obtenu un permis de construire une mai-

son individuelle en secteur diffus. En cas de réponses incomplètes ou incohérentes, un programme permet de rectifier et de compléter les données. Les non-réponses sont également traitées en se rapportant aux plus proches voisins.

Cette enquête concerne le plus gros volume du marché des terrains à bâtir, avec 69 900 transactions portant sur plus de 65 millions de mètres carrés en 2016. Ce segment du marché des terrains à bâtir est largement dominant en surface partout sauf dans les villes-centres des grandes métropoles¹. ■

¹ L'enquête Sit@adel du SDES permet de calculer que les terrains destinés à des immeubles collectifs ne représentent que 6,6 % des surfaces de terrains à bâtir (période 1974-2015).



leur dynamique. Le polycentrisme urbain est un moyen de relâcher ce frein grâce à des centres d'emplois secondaires, où ces coûts urbains sont moindres², et qui fonctionnent comme des satellites des centres principaux. Nous parlons, à leur propos, de villes moyennes satellites (cf. encart 2), villes qui sont souvent qualifiées de grandes en France, mais qui sont petites au regard de la littérature urbaine internationale.

De 150 €/m² dans les grandes métropoles de province à moins de 50 €/m² dans les villes moyennes éloignées

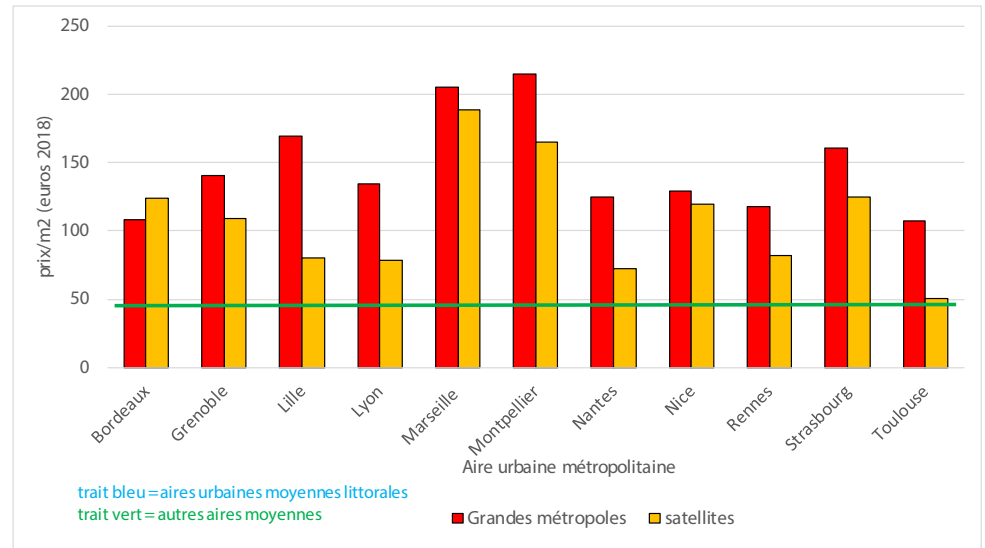
En exprimant les prix en euros 2018, le prix moyen d'un mètre carré de terrain à bâtir destiné à une maison individuelle est de 148 € dans les 11 grandes métropoles de province et de moins de 50 € dans les villes moyennes hors d'une influence métropolitaine³ (cf. encart 2). Dans les 26 aires urbaines moyennes satellites, le prix moyen est de 84,1 €/m². C'est 43 % moins cher que dans les 11 grandes aires métropolitaines, ce qui montre les économies de coûts fonciers réalisées en habitant dans un satellite plutôt que dans l'aire métropolitaine elle-même. Cela concourt à la compétitivité des couples métropoles-satellites sur les marchés internationaux. Mais ces prix fonciers des aires urbaines satellites sont supérieurs de 43 % à ceux des aires urbaines moyennes hors influence métropolitaine, ce qui résulte du dynamisme économique des satellites. Pour prendre la mesure de ces prix fonciers des aires urbaines moyennes satellites, on peut les comparer à ceux des aires urbaines moyennes du littoral qui sont de 90,8 €/m², soit 7,4 % de plus que dans les satellites. Les ordres de grandeur sont comparables. Or, le littoral est connu pour son attractivité et la cherté de son foncier, alors qu'on ne s'attache guère, parmi les aires urbaines moyennes, à distinguer des autres celles qui sont satellisées par une grande métropole.

Ces moyennes masquent une assez forte variabilité selon les grandes aires métropolitaines, que montre la figure 1. Le prix moyen des terrains à bâtir est partout plus élevé dans les aires métropolitaines que dans leurs satellites, sauf pour Bordeaux. Les →

² Cf. par exemple : J. Cavaillès, C. Gaigné, T. Tabuchi et J.F. Thisse, « Trade and the structure of cities », *Journal of Urban Economics*, 2007, 62 (3): 383-404.

³ Dans le premier cas il s'agit presque toujours de constructions dans les communes de banlieue ou dans la couronne, dans le second il y a aussi des maisons individuelles construites dans la commune-centre.

Figure 1. Prix des terrains à bâtir pour maisons individuelles selon les métropoles.



Encart 2

La typologie spatiale de l'étude et la méthode

Un traitement de l'EPTB a été réalisé à partir des données individuelles de la période 2006-2014 (254954 observations), qui donne les valeurs moyennes ou médianes pour les types d'espaces retenus. Le niveau d'analyse est celui des aires urbaines définies par l'Insee, constituées d'une commune-centre, de communes de banlieue et de couronnes (souvent qualifiées de périurbaines) définies par un seuil de migrations alternantes domicile-travail. Les résultats sont présentés pour plusieurs types d'agglomérations :

Les 11 grandes métropoles de province (le cas de Paris est exclu, car trop particulier). Ces grandes aires urbaines métropolitaines de province sont définies par l'Insee¹ : Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille-Aix-en-Provence, Montpellier, Nantes, Nice, Rennes, Toulouse, Strasbourg.

Des villes moyennes. Les villes moyennes sont, dans cette étude, les aires urbaines ayant entre 35 000 et 200 000 habitants, dont les communes-centres ont de 21 600 habitants (Beaune) à 61 000 (Troyes). Trois types de villes moyennes sont distingués :

- Les 26 aires urbaines qui sont situées à moins d'une heure de trajet d'une grande aire urbaine métropolitaine, définies

comme les aires urbaines moyennes satellites². La distance-temps d'une heure retenue pour les définir (plusieurs ont été testés), outre l'avantage d'un chiffre rond, correspond assez bien aux liens de proximité entre aires urbaines analysés par Berroir *et al.*³ : migrations alternantes domicile-travail, migrations résidentielles, résidences secondaires, liens entre partenaires scientifiques de contrats européens et entre sièges sociaux et établissements (ensemble des entreprises et secteurs innovants).

- 16 aires urbaines moyennes qui sont en bordure du littoral⁴.
- Les 88 aires urbaines moyennes restantes, non littorales et qui sont à plus d'une heure d'une grande aire urbaine métropolitaine. ■

² Il s'agit de : Albertville, Albi, Arles, Arras, Bourg-en-Bresse, Béziers, Cambrai, Cholet, Colmar, Fougères, Fréjus, Haguenau, La Roche-sur-Yon, La Teste-de-Buch-Arcachon, Laval, Libourne, Lunel, Menton-Monaco (partie française), Montauban, Mâcon, Romans-sur-Isère, Saint-Malo, Salon-de-Provence, Sarrebourg, Sète, Vienne.

³ S. Berroir, N. Cattani, F. Dobruszkes, M. Guérois, F. Paulus, et C. Vacchiani-Marcuzzo, « Les systèmes urbains français : une approche relationnelle », *Cybergéo*, article n° 807, 2017.

⁴ Il s'agit de : Berck, Boulogne-sur-Mer, Calais, Cherbourg-en-Cotentin, Dieppe, Dives-sur-Mer, Lannion, Les Sables-d'Olonne, Morlaix, Narbonne, Quimper, Royan, Rochefort, Saint-Brieuc, Saint-Cyprien, Vannes.

¹ C. Brutel, « Un maillage du territoire français », *Insee Première*, 2011, n° 1333.

Tableau 1. Prix du terrain des aires urbaines moyennes selon le type de commune.

	Aires urbaines moyennes :											
	Satellites d'une grande métropole				littorales non satellites				Autres (ni satellites, ni littorales)			
	Ensemble	Unité urbaine		couronne	Ensemble	Unité urbaine		couronne	Ensemble	Unité urbaine		couronne
		commune centre	banlieue			commune centre	banlieue			commune centre	banlieue	
Nombre d'observations	14124	1867	6804	5436	11449	865	6433	3983	43561	2704	17330	23372
Prix terrain à bâtir (€/m ²)	84,1	103,5	94,5	67,9	90,8	102,5	102,9	72,7	48,1	65,8	58,5	40,2
Rapport à commune centre		100	91,4%	65,6%		100	100,5%	70,9%		100	89,0%	61,2%

→ écarts sont particulièrement importants pour Lille, Lyon et Toulouse. Il est intéressant de noter que les valeurs foncières dans les métropoles et leurs satellites sont liées⁴, ce qui suggère que ce sont les mêmes déterminants économiques qui sont à l'œuvre dans les métropoles et les satellites qui en dépendent.

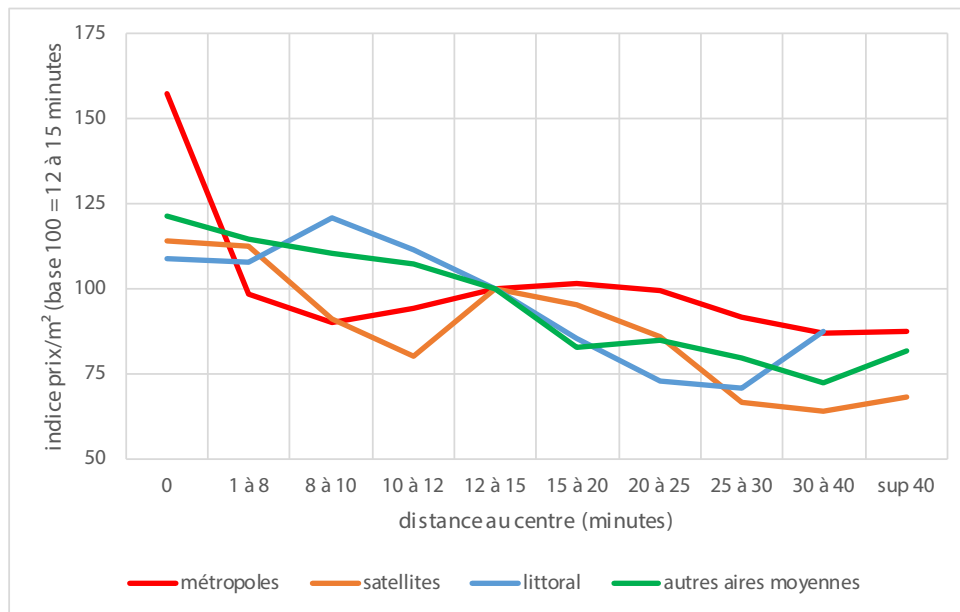
Les gradients de prix des terrains selon la distance au centre de l'aire urbaine

Des gradients de valeurs foncières selon la distance sont calculés, soit à partir de la distinction commune-centre d'une aire urbaine, communes de banlieue et communes de la couronne périurbaine (tableau 1) soit selon la distance en minutes de trajet routier jusqu'à la commune centre (figure 2).

Dans les aires urbaines moyennes satellites d'une grande métropole de province et dans celles qui ne sont pas sur le littoral et qui sont éloignées d'une métropole, le prix du terrain par rapport à la commune-centre est d'environ 10 % inférieur en banlieue et il est d'environ un tiers plus bas dans les couronnes. Il n'en est pas de même dans les aires urbaines moyennes littorales où le prix est le même dans les communes-centres (qui comptent un nombre d'observations assez faible : 865) et en banlieue de l'unité urbaine. Dans ces communes littorales, la diminution du prix dans les couronnes est lente : en moyenne le prix y est égal à 71 % de celui de la commune-centre, alors que ces valeurs sont de 65,6 % (satellites) ou 61,2 % (autres aires urbaines moyennes).

La figure 2 précise la forme du gradient de prix selon la distance au centre. L'indice 100 correspond à une distance de 12 à 15 minutes de trajet au centre en voiture. Le sens général des tracés montre une baisse quand la distance augmente, avec quelques

Figure 2. Gradient de prix du terrain selon la distance.



accidents. Dans les grandes métropoles, hormis la commune-centre (où il n'y a que 373 maisons individuelles entrant dans le cadre de l'enquête), les prix se maintiennent même lorsqu'on est à plus de 40 minutes de trajet. On peut faire l'hypothèse que cela résulte d'un réseau de transport performant (rocares, deux fois deux voies, transports en commun) qui réduit l'inconvénient de l'éloignement. Dans les 3 types d'aires urbaines moyennes le prix des terrains diminue avec la distance, assez régulièrement dans celles qui ne sont ni littorales ni satellites (tracé vert), et de façon plus heurtée dans ces deux derniers types (qui comptent moins d'observations, ce qui peut expliquer la non régularité de la baisse) (tracés orange et bleu).

Cette diminution du prix lorsqu'on s'éloigne du centre correspond aux enseignements de la théorie de l'économie urbaine⁵. Naturellement, cette vision théorique est

simplificatrice du fait de son niveau d'abstraction. Une étude plus fine demanderait un examen des situations particulières pour tenir compte de l'hétérogénéité de l'espace géographique réel, avec d'inégales dotations en aménités ou nuisances, et une inégale qualité sociale des communes.

L'accent a été mis ici sur la satellisation d'aires urbaines de taille moyenne par les plus grandes métropoles de province. Cet ensemble polycentrique bénéficie de la mondialisation grâce à sa productivité et à des coûts fonciers réduits dans les satellites. D'autres villes moyennes sont protégées de la concurrence internationale par des aménités, comme le littoral. D'autres villes moyennes, ainsi que le monde rural, sont laissés sur le bord de la route de la croissance, bien que les coûts fonciers y soient plus faibles. Ce volet négatif de la mondialisation appelle une autre analyse du coût des terrains à bâtir, sur laquelle nous reviendrons.

4 Le coefficient de détermination du prix des satellites, expliqué par celui des métropoles, est de 0,57 et le coefficient de corrélation de 0,75.

5 Voir par exemple : Jean Cavaillès, « La théorie du prix du terrain à bâtir résidentiel », *La revue foncière*, n° 14, p. 30-34, <http://www.revue-fonciere.com/RF14/RF14%20Cavaillès.pdf>.