

---

# Le Grand Paris : une valorisation encore difficile à quantifier sur le marché du logement ancien

Le projet du Grand Paris, entré dans sa phase de réalisation, porte des enjeux considérables pour l'attractivité de la région Capitale, dont l'amélioration de la mobilité autour de Paris et le desserrement des tensions sur les prix et l'offre de logements dans le secteur central de la Métropole.

## Une observation délicate à affiner et à inscrire dans le temps

**Les évolutions des prix immobiliers aux abords des gares du Grand Paris sont donc surveillées avec une attention toute particulière.** Si l'on attend une valorisation des quartiers proches des futures gares des nouvelles lignes de transport, devenus plus accessibles et plus attractifs, on craint également des dérives et des hausses de prix excessives sur les ventes de foncier constructibles ou des effets d'aubaine.

Les données de la base BIEN1 ont donc été utilisées pour conduire de nouveaux travaux sur les prix des logements qui seront affinés au fil des réalisations car **l'impact sur les valeurs d'un projet aussi structurant que celui du Grand Paris ne se lira qu'à moyen et long terme et après plusieurs phases** (anticipation initiale, phase de réalisation avec ses cohortes de nuisances, effet d'annonce lors de l'ouverture de la gare, évaluation a posteriori des bénéfices ou d'éventuelles nuisances générées par la gare et la restructuration urbaine associée). Et cet impact dépendra de chaque site.

En effet, compte tenu de la multiplicité des facteurs d'influence sur les prix des logements (typologie du parc, bâti existant, emplois, autres aménités et équipements, attractivité préexistante de la zone), **il sera toujours difficile d'isoler avec certitude l'impact des infrastructures sur les prix de l'immobilier.** C'est d'autant plus vrai que la grande majorité des gares du Grand Paris seront créées dans un tissu urbain dense, déjà desservi en transports ferrés et présentant souvent déjà une attractivité forte.

## Pour le moment, pas d'impact visible sur les prix pour l'ensemble du nouveau réseau

Dans une première analyse, un cercle de 800 m de rayon a été construit autour des 69 nouvelles gares du Grand Paris pour identifier les secteurs à moins de 10 minutes de marche à pied des gares. Un second cercle a ensuite été construit sur un périmètre allant de 800m à 1,5 km. Des prix médians ont ensuite été calculés dans ces différents secteurs depuis une dizaine d'années, soit au moment des premières annonces du projet.

Au global, **il ne se dessine pas d'impact généralisé à proximité directe du projet de transport sur le prix des logements depuis 2008.** Visuellement d'ailleurs (voir graphique ci-contre), les courbes représentant les deux périmètres géographiques évoluent parallèlement.

**Certes, depuis 2008, des hausses de prix parfois fortes (+36%) s'observent dans un rayon de**

---

**800 m autour des 69 gares.**

**Mais elles ne sont pas significativement différentes de ce que l'on observe sur un périmètre élargi** (+37% d'évolution entre 800 m et 1500 m autour des gares). Au demeurant, les évolutions de prix dans ces périmètres sont **proches des variations observées pour la Petite Couronne** (+30%) où se situe l'essentiel du nouveau réseau de transport.

**On n'observe pas non plus, de façon quantifiable, de survalorisation récente (dans les deux dernières années par exemple) des logements vendus dans un périmètre proche des gares**, signalant que la maturation du projet et les premières réalisations commencent à imprimer une marque sur le marché.

Ce qui vaut pour l'ensemble des lignes vaut aussi ligne par ligne, y compris pour celles dont l'achèvement est le plus proche dans le temps.

**Ainsi, autour des nouvelles gares de la ligne 14, l'augmentation des prix est de 57% depuis 2008, que le bien soit localisé dans un périmètre de 800 m autour des gares ou dans un périmètre entre 800 et 1 500 m.** De 2017 à 2019, la hausse des prix a été de 13% dans les deux secteurs.

De 2018 à 2019, elle a été de 5% dans le périmètre de 800 m et de 6% dans le périmètre de 800 à 1 500 m.

Un phénomène identique se produit pour la ligne 15 avec une grande homogénéité des évolutions et sans différenciation selon les secteurs. Pour les lignes 16, 17 et 18, on observe une stagnation des prix à proximité des gares depuis 2 ans, voire même une érosion entre 2018 et 2019.

## **Pas d'impact actuellement visible pour les gares dont la mise en service est la plus proche**

Les premières observations réalisées par gare sur les lignes les plus proches de l'achèvement montrent également une évolution très parallèle des prix quelle que soit la proximité de la gare. **A Pont Cardinet par exemple, les prix déjà très élevés, évoluent à l'identique, quelle que soit la proximité de la nouvelle gare.** Mais dans ce cas, et comme dans bien des endroits dans Paris, le quartier est déjà bien desservi par les transports en commun et il bénéficie déjà de l'effet de la construction et de la restructuration de la ZAC des Batignolles.

---

Ces premiers résultats reflètent la progressivité et la complexité des phénomènes de valorisation liées au développement de nouvelles infrastructures de transport. Sans doute est-il trop tôt pour mesurer un impact généralisé du réseau de transport en cours de développement et de l'ensemble des transformations progressivement induites par la restructuration urbaine. De plus, les situations sont très variées et l'analyse gagnera à être affinée dans le temps et au niveau de chaque gare, qui possède ses spécificités. Il reste cependant possible de développer une analyse descriptive des prix par secteur géographique qui sera présentée lors de notre prochain focus.

---

Télécharger le focus immobilier du 19 décembre 2019 au format PDF