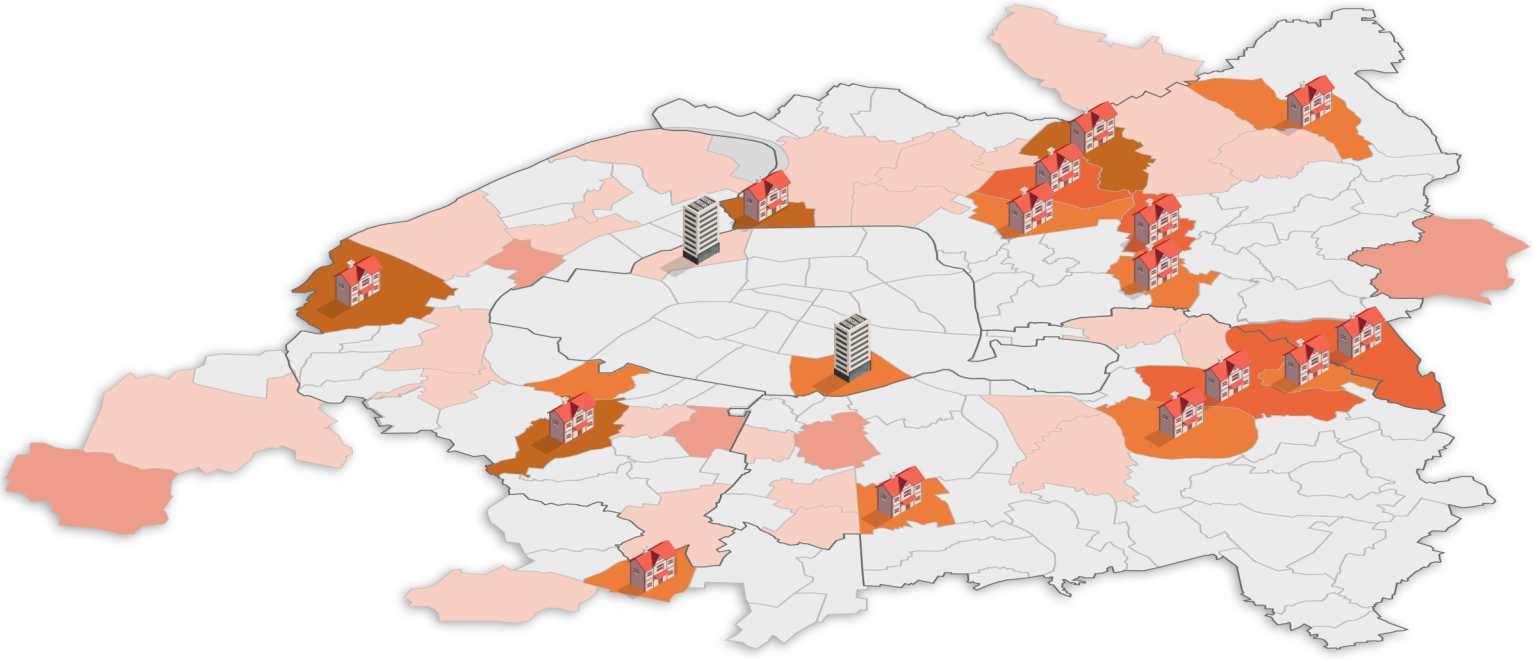
adil du Val-de-Marne

adil de Paris

Les dynamiques de promotion immobilière dans les communes traversées par le Grand Paris Express



Étude réalisée par les observatoires du logement des ADIL de Paris & du Val-de-Marne

Janvier 2022

Introduction

S'appuyant sur la base de données ECLAIR (Etude sur la commercialisation des logements neufs par les agences d'informations de la région Ile de France) l'ADIL de Paris et l'ADIL du Val de Marne avec leurs observatoires du logement ont choisi de s'intéresser à l'enjeu du logement afin de produire une analyse de son évolution dans les communes traversées par le réseau de transport du Grand Paris Express (GPE) à travers les dynamiques de la promotion immobilière. Cette base, outil inédit créée par les ADILS d'Ile-de-France, regroupe les indicateurs de vente, mise en vente, offres disponibles, prix moyens et surfaces moyennes de tous les logements neufs de la région. Ils sont déclinés suivant le type d'habitat, le nombre de pièce, le département et la zone géographique.

Il s'agit dans cette étude de comprendre les spécificités de chaque commune, appréhender les disparités entre les territoires, mesurer les évolutions des indicateurs dans le temps ainsi qu'évaluer les dynamiques de construction de logement. Cette étude analyse donc les dynamiques de la promotion immobilière dans les communes concernées par le GPE.

En effet, le GPE désigne un projet de réseau de transport francilien en rocade de 200 kilomètres constitué de 4 nouvelles lignes de métro automatiques (15, 16, 17 et 18) et qui exploitera des lignes déjà existantes pour un total de 68 gares. Il est mis en œuvre dans le cadre de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 qui crée la société du Grand Paris chargée de réaliser des opérations d'aménagement et de construction liées au réseau de transport du Grand Paris. Le GPE est un projet de restructuration d'envergure qui entraîne des répercussions dans divers domaines. S'agissant du logement, l'impact sur les marchés immobiliers du neuf, de l'ancien et des constructions est un élément qu'il est impératif d'analyser. L'objectif principal de ce réseau de transport qui traversera 85 communes est de contribuer à la future métropole de demain et d'accroître l'attractivité du territoire. Il s'agit également de relier les banlieues entre elles sans nécessairement passer par Paris, décongestionner les lignes actuelles et créer des solutions plus rapides de transport. Enfin, dans un souci écologique, ce nouveau métro devrait permettre de limiter l'usage de la voiture au profit des transports en commun. Le GPE traversera des secteurs très divers : quartiers résidentiels, zones industrielles, zones d'emploi, espaces naturels, espaces culturels, établissements sportifs, scolaires et de santé.

Dans cette étude l'échelle à la commune d'implantation des gares du projet GPE a été retenue.

NOTE MÉTHODOLOGIQUE

La base ECLAIR des ADILS

La base ECLAIR (Etude sur la commercialisation des logements neufs par les agences d'informations de la région Ile de France) est issue d'une enquête mensuelle réalisée depuis 1985 par les ADIL d'Ile-de-France auprès des promoteurs immobiliers ayant engagé des opéra¬tions de construction neuve destinées à la vente et auprès des commercialisateurs. Elle couvre environ 80% du marché immobilier de l'accession à la propriété privée dans le secteur neuf. Elle inclut les programmes en accession sociale à la propriété. La base d'enquête repose sur le croisement des données obtenues par les partenariats des ADIL et des données des annonces de la presse spécialisée. Les programmes neufs retenus concernent le collectif et l'individuel groupé. La base de données ne prend pas en compte les immeubles vendus en bloc destinés à la location, les résidences avec services comme celles pour les personnes âgées ou les centres d'affaires, les maisons individuelles en secteur diffus, et divers logements ne passant pas par les canaux habituels de commercialisation comme les dations. Les résultats communiqués ne font l'objet d'aucun redressement statistique.

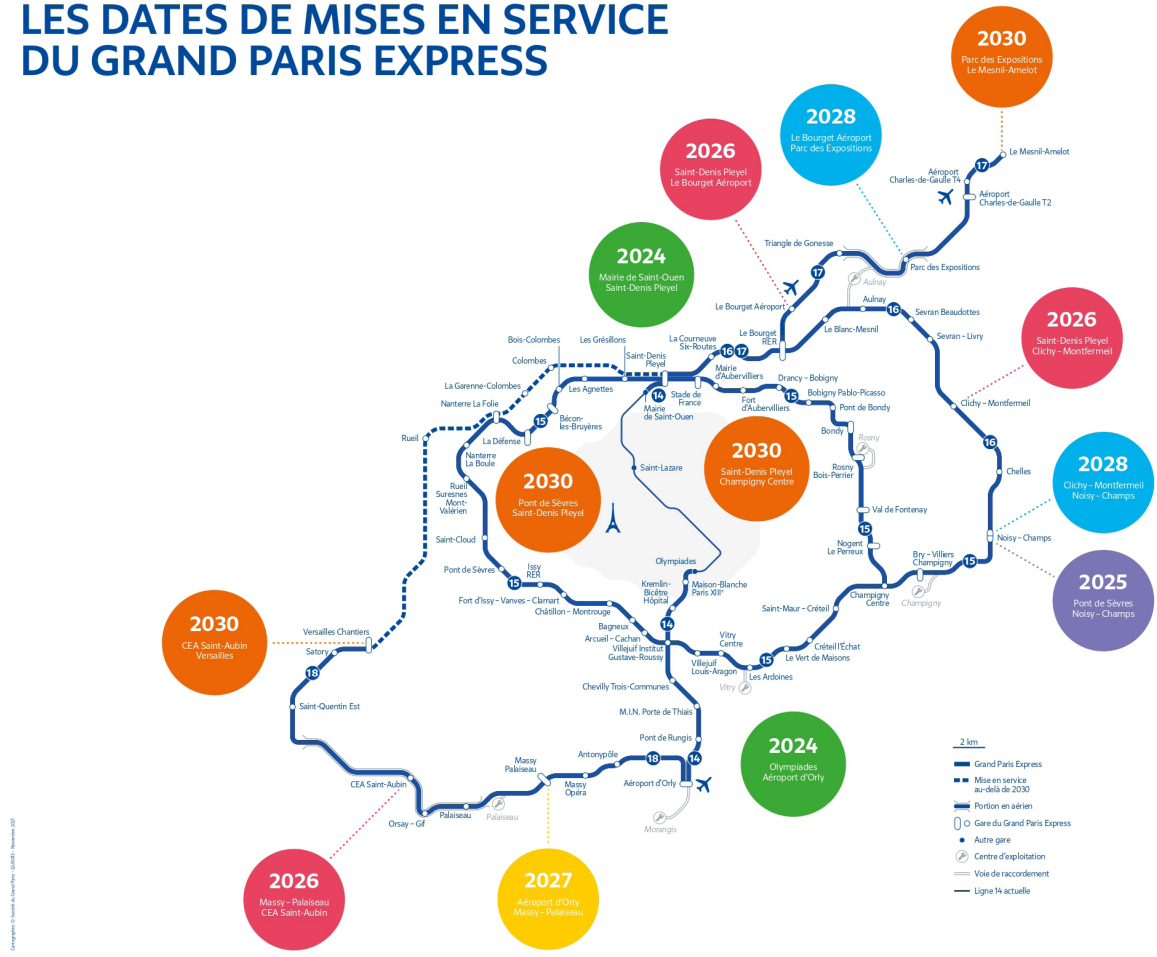
Précisions sur les indicateurs retenus dans la base ECLAIR :

Les ventes correspondent aux ventes de logements réservés ou optionnés. Les mises en vente correspondent aux nouveaux logements proposés à la commercialisation au cours du trimestre. Elles intègrent les pré commercialisations. Les prix indiqués correspondent aux prix moyens des logements disponibles à une date donnée et sont exprimés dans la mesure du possible en TVA 20%, parking compris.

Données INSEE

Une partie de cette étude repose sur des analyses statistiques effectuées à partir des fichiers du dernier recensement de la population de l'Insee datant de 2018.

LES DATES DE MISES EN SERVICE DU GRAND PARIS EXPRESS



Source : Société du Grand Paris

LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS : DES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES TRÈS DIVERSES

Caractéristiques socio-démographiques de la MGP

Date de création de la MGP : 1er janvier 2016
12 établissements publics territoriaux (EPT)

- 131 communes
- 7 075 028 habitants
- 3 184 551 ménages
- 2,18 personnes par ménage
- 3 617 237 logements

Entre 2008 et 2018 le nombre de ménages augmente de 4%. Cette augmentation est due à l'augmentation de la part des ménages constitués d'une seule personne (+ 6%) et des ménages avec famille (+5%). En revanche, la part des ménages sans famille[1] baisse de 20% en 10 ans. Les couples avec enfant(s) représentent un quart des ménages métropolitains tandis que les couples sans enfants représentent 19% et les familles monoparentales 11%.

S'agissant de la répartition par tranche d'âge, près de 43% de la population de la métropole est composée de personnes jeunes. Si l'on ajoute les personnes âgées de 0 à 15 ans, le total s'établit à 61,3%. Les plus de 60 ans représentent quant à eux 19,8% de la population métropolitaine.

La répartition par catégorie socioprofessionnelle montre que 36% des habitants de la Métropole du Grand Paris sont des cadres, 24% des professions intermédiaires. Autrement dit, 6 habitants sur 10 de la MGP font partie des catégories socioprofessionnelles considérées comme supérieures. Cette réalité métropolitaine occulte des situations disparates à l'échelle communale. À titre d'exemple, sur la ligne 18 qui dessert des communes telles que Guyancourt, Massy, Palaiseau et Saclay entre autres, les cadres représentent 48% de la population active à Antony contre 12% à Orly. Le taux de propriétaire, le taux de chômage et les revenus varient également en fonction des communes. Concernant ce dernier, sur la ligne 14 le salaire net horaire moyen est de 13,2€ à Saint-Denis. Il est de 14,2€ à Orly. De la même manière la ligne 16 dessert des communes telles que Saint-Denis (13,2€ net/h) et Chelles où le salaire horaire net moyen est de 16€.

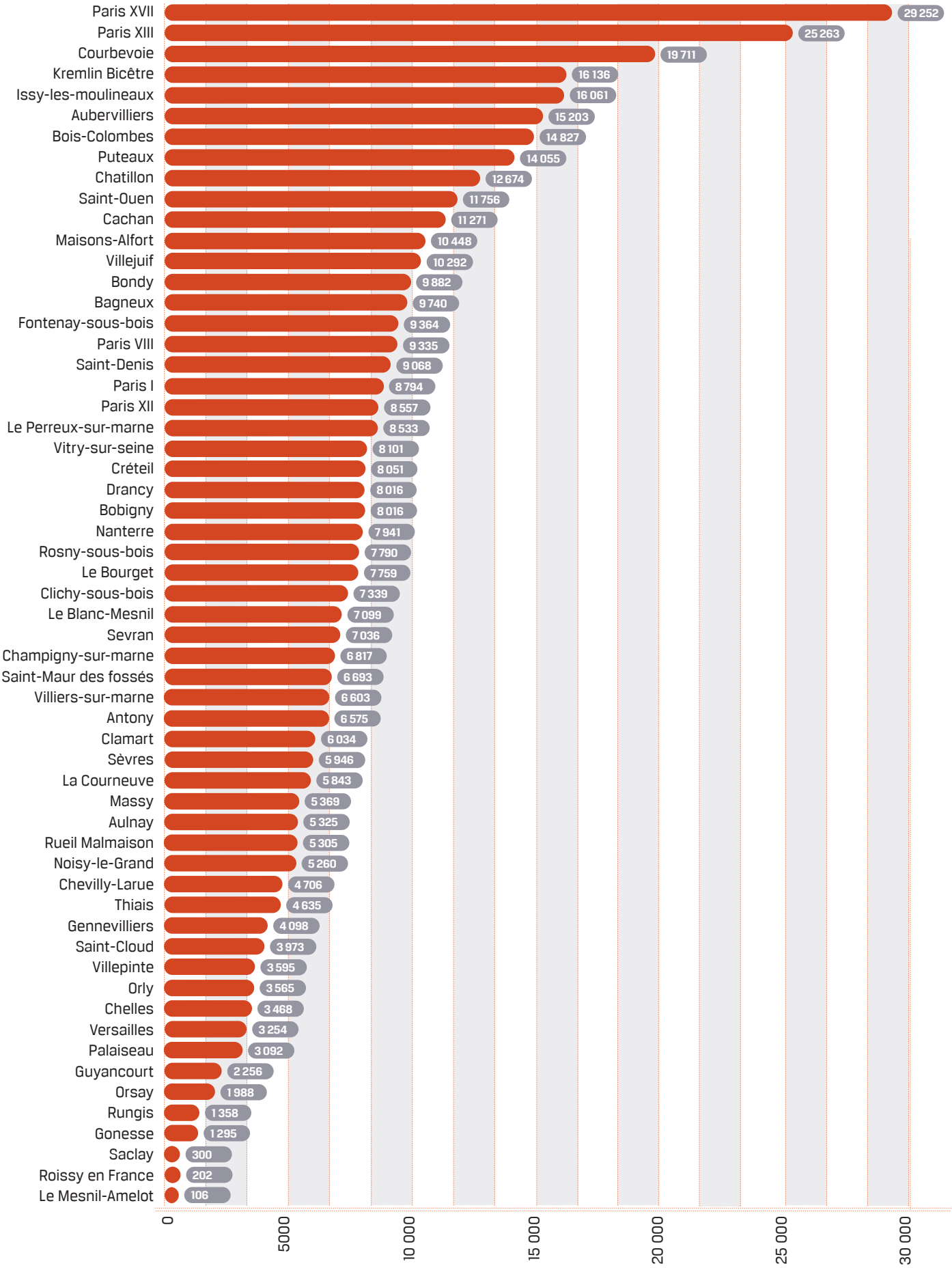
[1]Désigne les personnes vivant ensemble sans lien de parenté, du type colocation.
(source Insee, RP 2018)

Le but premier de la Métropole du Grand Paris est de réduire les inégalités sociales et spatiales en augmentant l'attractivité de la métropole.

Elle couvre un territoire densément occupé et urbanisé dans sa quasi-totalité. Plus de 7 millions de personnes y résident en 2018 selon le recensement. Elle accueille 8 689,1 habitants/Km sur une superficie de 814,2 km . Toutefois, la densité de population n'est pas la même dans la totalité de la métropole, elle est forte dans le centre et dans les communes limitrophes de Paris tandis qu'elle est beaucoup plus faible en périphérie.

Les lignes 14 et 15 Est sont celles qui traversent des secteurs où la densité de population est la plus forte. On y retrouve de grands pôles résidentiels tels que le XVIIème arrondissement de Paris (ligne 14) ou Aubervilliers (ligne 15 Est). A contrario, les lignes 17 et 18 sont celles qui desservent actuellement le moins d'habitants en particulier dans les communes suivantes : Roissy-en-France (ligne 17), le Mesnil-Amelot (ligne 17) ainsi qu'Orsay (ligne 18). Ces deux premières gares sont caractéristiques de zones aéroportuaires où le flux de passagers est très important et le nombre d'habitant très faible. Ce sont des lieux de transit. Quant à la station CEA Saint-Aubin à Saclay, elle dessert un pôle majeur de recherche et d'innovation de plus de 7 000 emplois mais très peu d'habitants. Il existe donc un rapport très déséquilibré entre la fréquentation de ces gares en tant que lieu de transit et le nombre de résidents dans la commune.

Densité de population des communes d'implantation des gares (habitants par km)
Source : Insee, RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021



Parmi les 30 nouvelles gares du GPE qui sortiront de terre pour les besoins du projet, la moitié se trouvera dans des zones à proximité de grands ensembles de logements sociaux. L'arrivée d'une nouvelle gare dans ces quartiers va permettre de multiplier les zones atteignables en un temps de transport prédéfini tel que 45 min.

Le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) concerne 158 quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) métropolitains. 1,1 millions d'habitants y résident, soit, 15 % de la population métropolitaine.

Parmi ces quartiers, 53 sont concernés par les lignes du GPE, ils pourront donc bénéficier de l'apport du réseau de transport et de son rayonnement en termes d'emploi, d'éducation, d'espaces culturels, sportifs et de santé entre autres. On peut citer à titre d'exemple les quartiers suivants : Pont-De-Bondy (ligne 15 Est), Les Agnettes (Ligne 15 Ouest), la cité des 4000 de La Courneuve (ligne 16), les Beaudottes (Ligne 16). Le nouveau métro a notamment pour objectif de désenclaver ces territoires mal insérés dans le tissu métropolitain. Ils bénéficieront d'une meilleure desserte grâce à la nouvelle infrastructure de transport.

LE LOGEMENT DANS LES COMMUNES
CONCERNÉES PAR LE GRAND PARIS EXPRESS

Le parc de logements métropolitain comprend 780 000 logements sociaux en 2018, soit 25% de l'ensemble des résidences principales. Cependant, la répartition n'est pas égale sur tout le territoire. En 2018, 56 des 131 communes de la MGP n'ont pas atteint l'objectif de 25% imposé par la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) de décembre 2000. Les logements sociaux sont très concentrés dans certains territoires tels que Paris (190 000) et les EPT « Grand-Orly Seine Bièvre » (près de 90 000), « Plaine Commune » (68 000) et « Est Ensemble » (68 000). Pour ces 2 derniers, les logements sociaux représentent plus de 40 % du parc de logements.
Le parc social fait état d'une tension croissante. Avec 490 000 ménages inscrits comme demandeurs d'un logement social dans l'une des 131 communes de la MGP fin 2016 on compte en moyenne 10 demandes pour 1 logement attribué ce qui engendre des délais d'attente pouvant aller jusqu'à plusieurs années.

Les communes traversées par le GPE peuvent également être caractérisées par l'intensité de leur fonction résidentielle. Ainsi, il est possible de différencier :

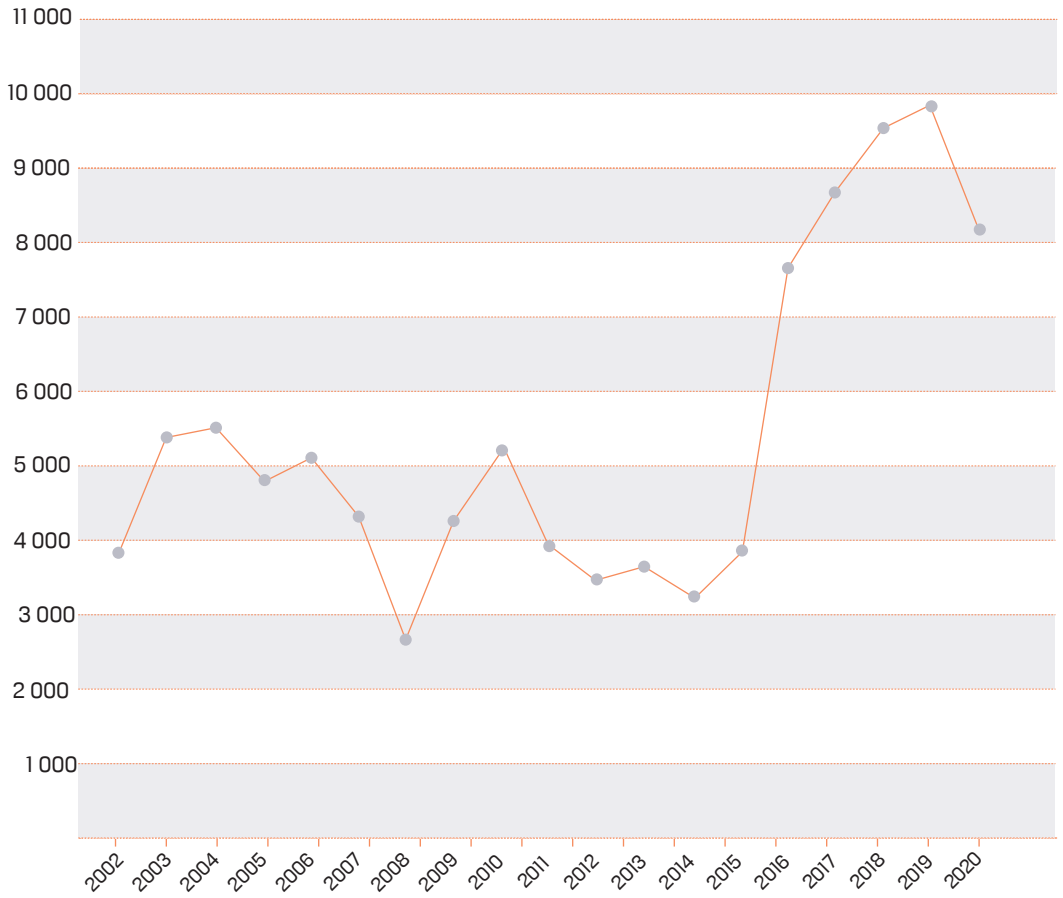
- Des communes où les surfaces bâties dédiées au logement sont plus importantes que pour les autres activités : Bondy, Versailles, Saint-Cloud, Chevilly-Larue, Chelles
- Des communes où les surfaces bâties sont autant dédiées au logement qu'à d'autres activités : Villejuif, Maisons-Alfort, Le Bourget, Aulnay-sous-Bois ou Le Blanc-Mesnil.
- Et des communes où les surfaces bâties sont dédiées à d'autres type d'activité que le logement : c'est le cas des zones aéroportuaires comme Le Bourget, Roissy-en-France, Orly mais également des pôles universitaires tels qu'Orsay - Gif et Palaiseau

Dans le premier cas la fonction résidentielle domine, dans le second, elle coexiste avec d'autres fonctions et dans le dernier, elle est minoritaire.
L'arrivée du GPE va probablement transformer les communes en redessinant les quartiers qui les composent, un des objectifs du projet étant le renouvellement urbain.
Par ailleurs, il est prévu que chaque habitant de la MGP habitera à moins de 2 km d'une gare soit environ 10 min de vélo ou de bus. Dans cette optique, le projet vise à constituer des lieux de centralité dans les quartiers de gares.

L'ACTIVITÉ DE LA PROMOTION IMMOBILIÈRE DANS LES COMMUNES TRAVERSÉES PAR LE GPE

1. LES VENTES DE LOGEMENTS NEUFS

Evolution du volume de ventes de logements neufs dans les communes d'implantation des gares du Grand Paris Express (2002-2020)
Source : ADIL de Paris, Base ECLAIR



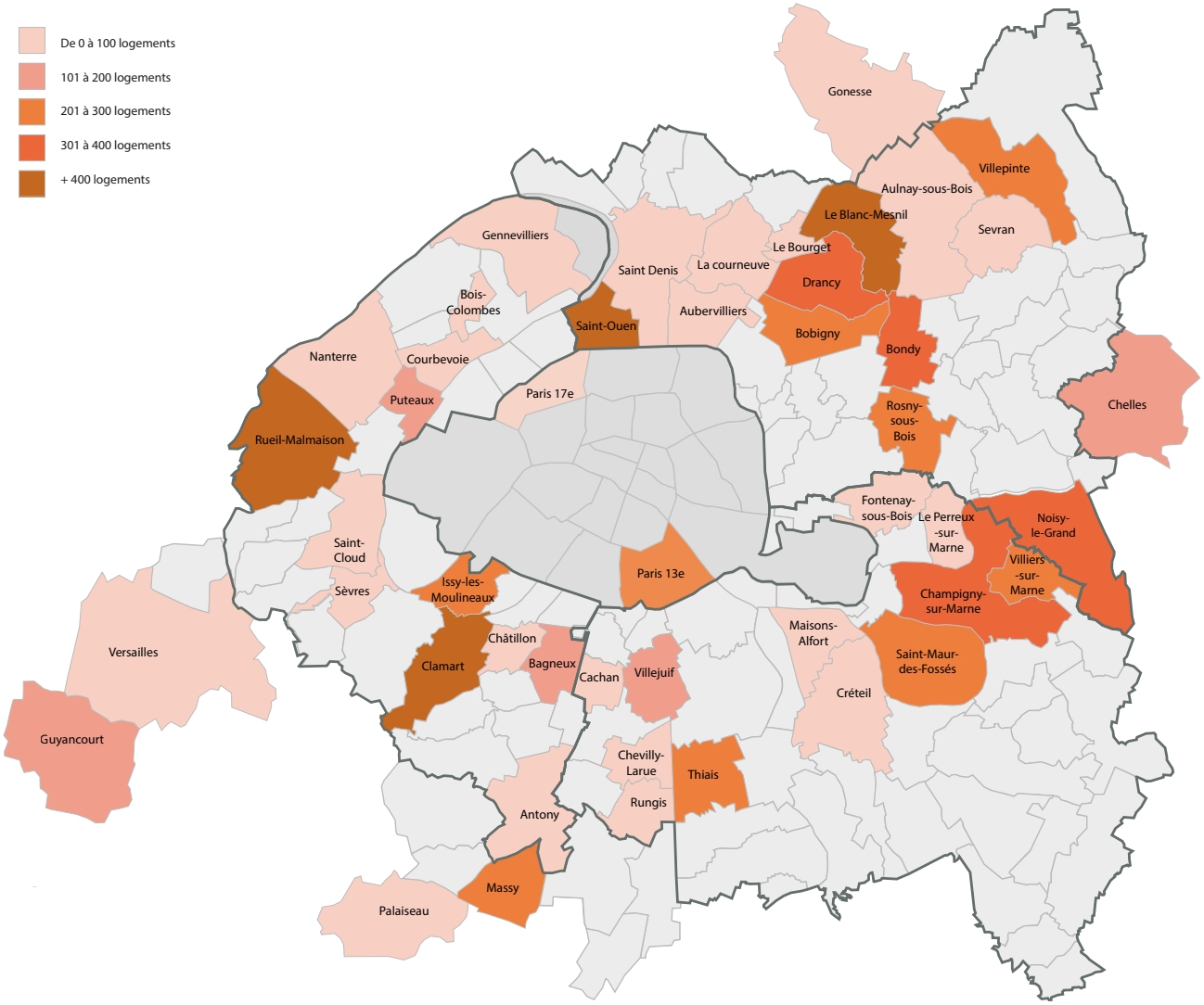
L'augmentation du volume annuel de vente en 2010 peut être attribuée à la reprise du marché suite à la crise financière de 2009 qui a fortement touché le secteur. En 2011, le volume annuel régresse à la valeur 3 927 et poursuit son déclin jusqu'en 2013 où il connaît une légère hausse sans toutefois atteindre les valeurs précédentes. 2015 marque le retour de l'augmentation du volume de vente. On peut donc dater à 2015 les premières anticipations du projet du Grand Paris Express. Le volume de vente ne diminue à nouveau qu'en 2020 du fait de la crise sanitaire.

En effet, de 9 834 ventes en 2019 le volume de vente recule à 8 184 ventes en 2020 soit une régression de 17% dans les communes d'implantation des gares du GPE. Le volume de vente en Ile-de-France passe de 31 272 ventes en 2019 à 24 552 en 2020 soit une baisse de 21%. A l'échelle métropolitaine la régression est également de 21%.

Comme en 2019, les 4 communes d'implantation des gares du GPE qui totalisent un volume de vente supérieur à 500 en 2020 sont les suivantes : Le Blanc-Mesnil (791 unités), Rueil-Malmaison (623 unités), Saint-Ouen (554 unités) et Clamart (545 unités). A l'inverse, les communes hors arrondissement de Paris où la production neuve est faible voire quasi nulle, sont Vitry-sur-Seine (12 unités), Sèvres (7 unités) et Sevran (3 unités).

A l'échelle des lignes du futur réseau de transport, la ligne de métro qui enregistre le plus de ventes est la ligne 15 Sud avec 2 597 unités vendues. La ligne 15 Est se trouve en seconde position avec 1 779 ventes enregistrées sur l'année 2020.

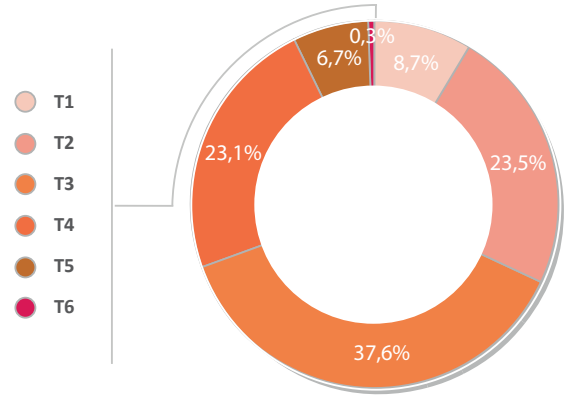
Volume de vente des promoteurs dans les communes d'implantation des gares du GPE en 2020
Source : ADIL de Paris, Base ECLAIR



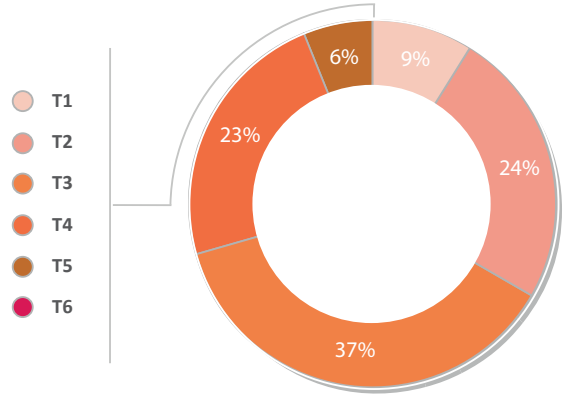
L'analyse des ventes de logements neufs par le nombre de pièces dans les communes d'implantation des gares du GPE nous permet de voir une plus grande proportion des T2 et T3 soit des logements comportant jusqu'à 2 chambres maximum.

Les ménages constitués d'une personne seule représentent 41% de l'ensemble des ménages métropolitains en 2018. Les logements adaptés aux ménages de cette taille, soit, les T1 et T2, représentent 32% des ventes annuelles des communes du GPE. Les personnes seules sont principalement des jeunes qui ne peuvent acheter et qui sont donc locataires dans le parc privé. Les personnes âgées représentent aussi une part de ces petits ménages.

Répartition du volume annuel de ventes par nombre de pièces dans les communes d'implantation des gares du GPE en 2020
Source : ADIL de Paris, Base ECLAIR



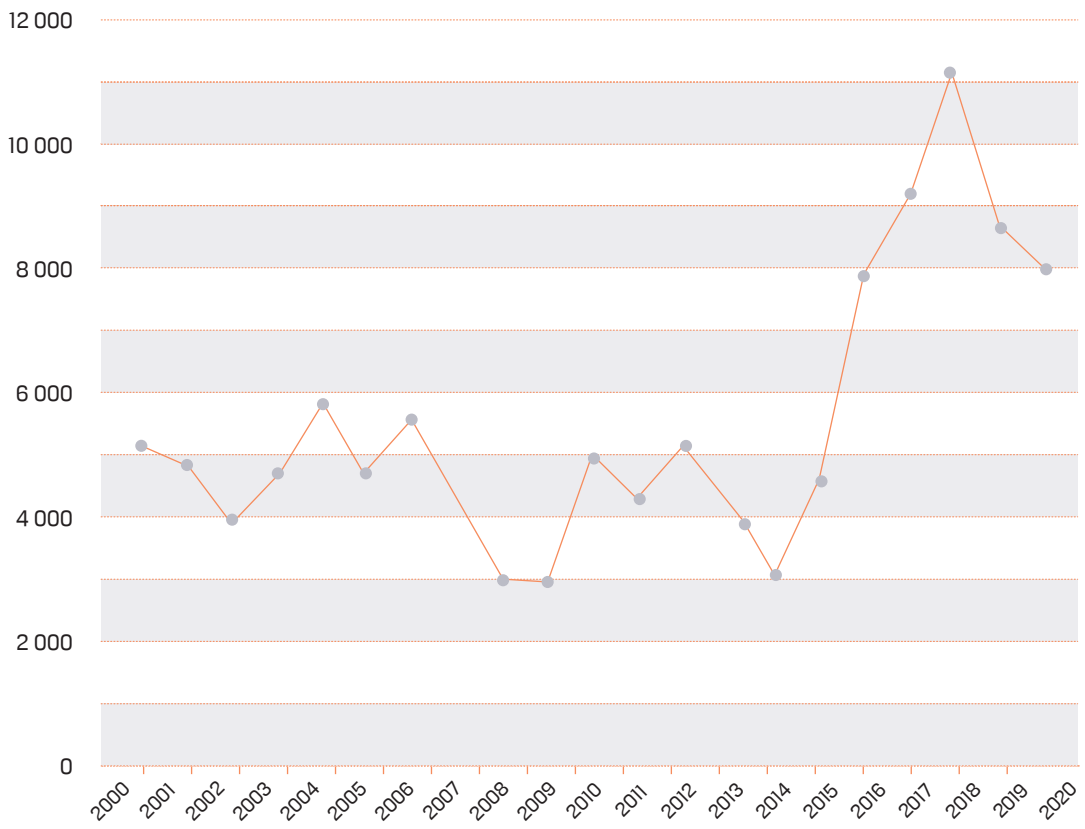
Répartition du volume annuel de ventes par nombre de pièces des communes de la métropole du Grand Paris en 2020
Source : ADIL de Paris, Base ECLAIR



Le graphique montre que les communes concernées par le GPE ne génèrent pas une production différente des autres communes. En effet, la répartition du nombre de pièces est sensiblement la même dans l'ensemble des communes de la métropole que dans les communes d'implantation des gares du GPE.

2. LES MISES EN VENTE DE LOGEMENTS NEUFS

Evolution du volume de mises en vente dans les communes d'implantation des gares du projet de réseau de transport du Grand Paris Express (2000-2020)
Source : ADIL de Paris, Base ECLAIR



L'analyse des mises en vente permet également de constater un effet négatif de la crise financière qui a durement touché le secteur immobilier. Il faudra attendre 2012 pour voir le nombre de mises en vente s'accentuer avant de chuter à nouveau. A partir de 2015 le volume de mise en vente va s'accélérer jusqu'en 2018.
Comme les ventes, les mises en vente ont également régressé en 2020 par rapport à 2019. Entre 2019 et 2020 le volume annuel passe de 8 687 mises en vente à 8 032 en 2020 soit un recul de 8% dans les communes concernées par les gares du GPE.

Au même titre que les ventes, la crise sanitaire due à la COVID 19 est en grande partie responsable de la baisse des commercialisations. À cela s'ajoute le contexte des élections municipales en 2020, période lors de laquelle moins de mises en chantier sont lancées.

En 2020, les communes qui totalisent le plus de mises en vente sont Le Blanc-Mesnil (820 unités), Saint-Ouen (632 unités) et Rueil-Malmaison (552 unités). A contrario, celles dont le volume annuel de mises en vente est inférieur à 5 sont les suivantes : Créteil (5 unités), Sèvres (5 unités), Sevran (3 unités), Paris XII (3 unités) et Versailles (2 unités).

De la même manière que pour les ventes, la Ligne 15 Sud est celle qui totalise le plus de mises en vente avec 2 348 mises en vente annuelles, vient ensuite la ligne 15 Est avec 1 654 mises en vente.

ÉVOLUTIONS DES PRIX DU LOGEMENT NEUF

L'annonce du projet du réseau de transport du Grand Paris Express incite à mesurer l'impact de l'amélioration de la desserte sur les prix de l'immobilier dans les communes touchées par le projet.

Parmi les 68 gares du projet du GPE, 28 sont situées en Seine-Saint-Denis, 21 dans le Val-de-Marne, 17 dans les Hauts-de-Seine, 6 dans l'Essonne, 3 dans les Yvelines, 3 dans le Val d'Oise, 2 en Seine-et-Marne, auxquelles s'ajoutent les gares parisiennes. 30 de ces gares sont nouvelles tandis que les autres sont des gares préexistantes.

Les lignes du futur métro desservent les départements suivants :

- Ligne 14 : Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis et Paris
- Ligne 15 Sud : Val-de-Marne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis
- Ligne 15 Est : Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne
- Ligne 15 Ouest : Hauts-de-Seine principalement et une station en Seine-Saint-Denis
- Ligne 16 : Seine-Saint-Denis principalement et une station Seine-et-Marne
- Ligne 17 : Seine-Saint-Denis, Val d'Oise et Seine-et-Marne
- Ligne 18 : Essonne, Yvelines, Hauts-de-Seine et Val de Marne

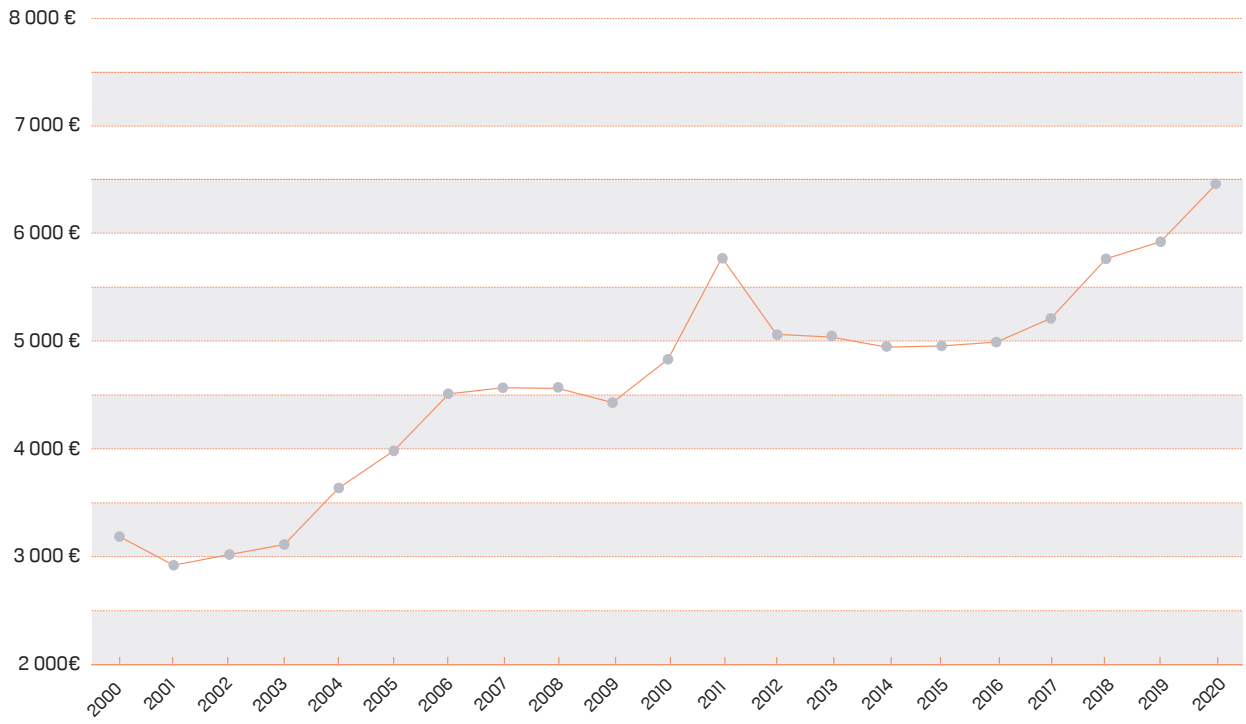
Département	Prix moyen/m² en 2000	Prix moyens/m² en 2020	Evolution 2000-2020
Paris	5 652 €	13 303 €	135%
Essonne	2 831 €	4 372 €	54%
Hauts-de-Seine	3 185 €	7 522 €	136%
Seine-et-Marne	2 309 €	4 111 €	78%
Seine-Saint-Denis	2 528 €	4 920 €	95%
Val-de-Marne	2 895 €	5 986 €	107%
Val d'Oise	2 371 €	4 394 €	85%
Yvelines	2 902 €	5 191 €	79%

Source : ADIL de Paris, Base ECLAIR

En 2020, Paris est le département qui connaît les prix moyens au m² les plus élevés. Les prix moyens/m² sont de 13 303€/m² dans la capitale fin décembre 2020. Outre Paris, ce sont les départements de petite couronne qui connaissent la plus grande évolution tels que les Hauts-de-Seine dont les prix ont bondi de 136% en 20 ans. Il s'agit du département où les prix ont le plus augmenté en 20 ans. La Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne connaissent également une hausse de prix importante.

Les départements de grande couronne comme l'Essonne, la Seine-et-Marne et les Yvelines sont ceux où l'augmentation des prix est la moins forte. Tous les départements franciliens ont vu leurs prix augmenter. Dans certains cas, les prix ont plus que doublé. Toutefois, l'échelle des départements est largement indépendante du GPE. On ne peut imputer les variations de prix au réseau de transport.

Evolution des prix moyens/m² des logements neufs dans les communes d'implantation des gares du GPE (2000-2020)
Source : ADIL de Paris, Base ECLAIR



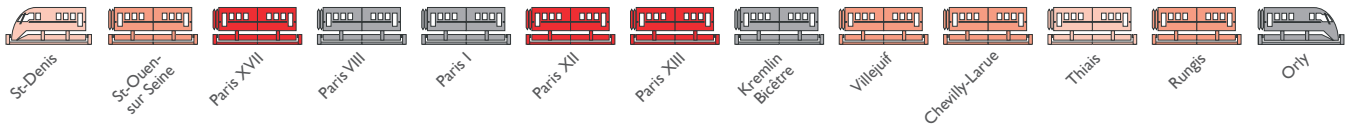
En portant le regard sur les communes d'implantation des gares du GPE, le constat est similaire, les prix y ont également doublé entre 2000 et 2020. De 3 116 € à la fin de l'année 2000 les prix moyens /m² atteignent 6 470€ à la fin de l'année 2020.

Les prix sont relativement stables entre 2001 et 2003. A partir de cette année-là ils vont connaitre une progression qui sera modérée par les effets de la crise financière. En 2010 ils augmentent à nouveau, diminuent en 2012 puis sont relativement stables avant de connaître une croissance plus marquée à partir de 2016.

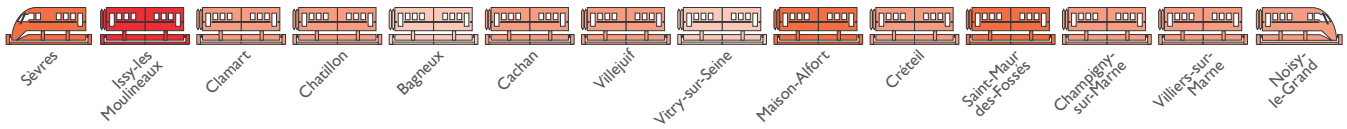
Que ce soit la conséquence ou non de l'arrivée des futures gares, les prix ont toutefois grimpé dans la plupart des communes concernées.

Cartographie des lignes et des prix moyens à la fin 2020
Source : ADIL de Paris, Base ECLAIR

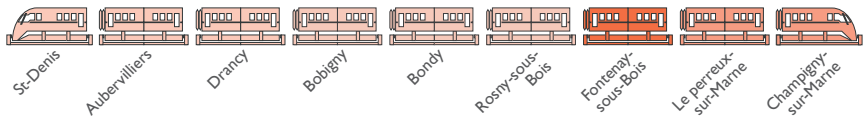
Ligne 14
13 communes



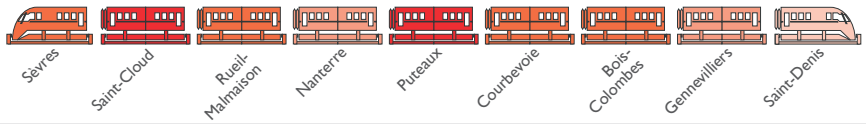
Ligne 15 Sud
14 communes



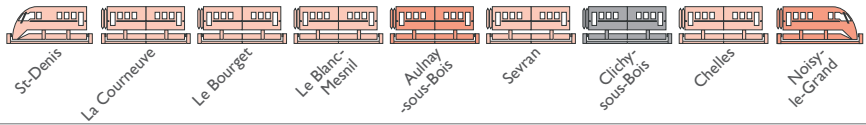
Ligne 15 Est
9 communes



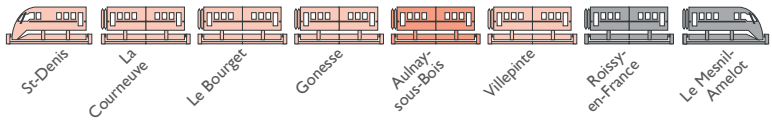
Ligne 15 Ouest
9 communes



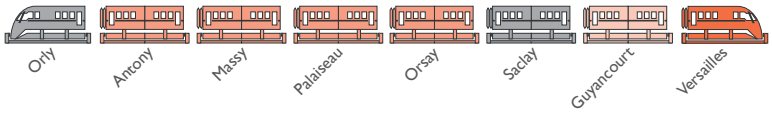
Ligne 16
9 communes



Ligne 17
8 communes



Ligne 18
8 communes



- plus 10 000 €/m²
- entre 7 500 et 10 000 €/m²
- entre 5 000 et 7 500 €/m²
- moins de 5 000 €/m²
- non disponible

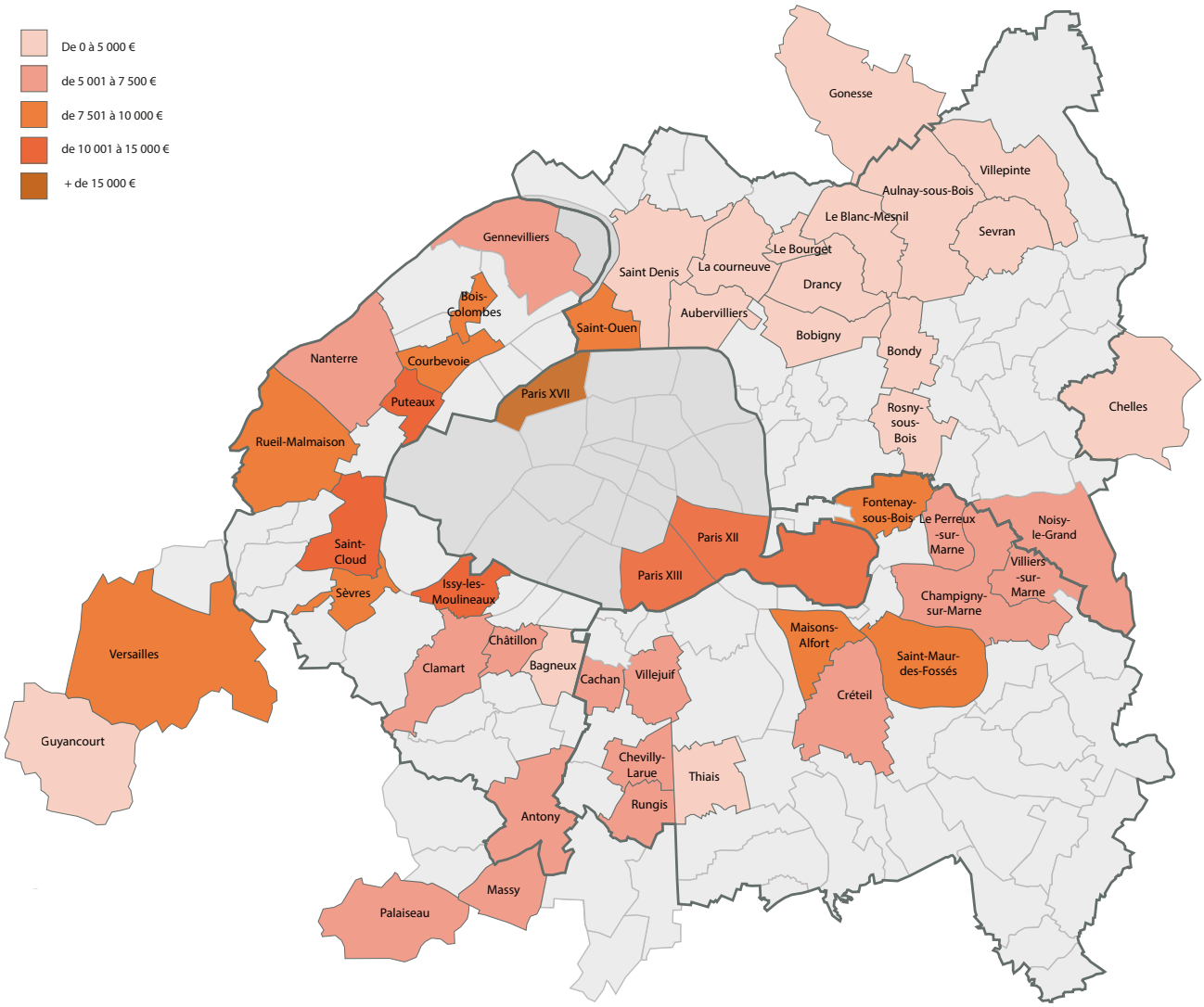
Ce graphique montre des variations extrêmement diverses, ce qui souligne la difficulté à faire un lien mécanique entre hausse des prix et GPE.

De plus, l'analyse des prix moyens par ligne démontre que les lignes 14 (8 612€/m²) et 15 Ouest (8 141€/m²) sont les lignes où les logements sont les plus onéreux à la fin 2020. Toutefois, ce sont les lignes qui traversent les communes où, de longue date, les prix sont les plus élevés.

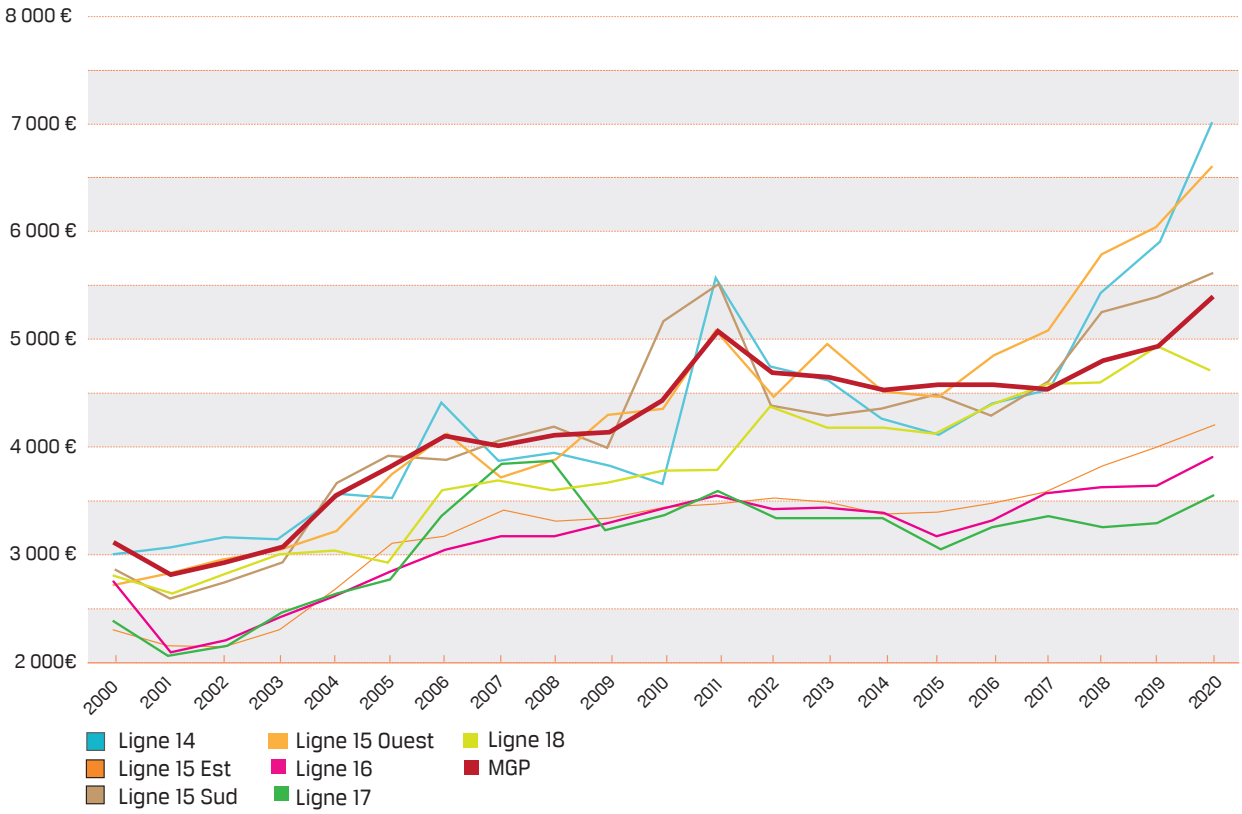
Les prix moyens pour l'achat d'un logement neuf dans les communes de la ligne 15 Sud sont de 6 800€/m², de 4 896 €/m² sur la ligne 15 Est. Ils sont de 4 549€/m² sur la ligne 16 à la fin 2020, de 4 044€/m² sur la ligne 17 et 5 621 €/m² sur la ligne 18.

Prix moyens des logements neufs dans les communes d'implantation des gares du GPE à la fin 2020

Source : ADIL de Paris, Base ECLAIR



Evolution des prix moyens/m² par ligne du métro du GPE et la des prix moyens/m² dans la MGP
Source : ADIL de Paris, Base ECLAIR



La ligne du métro qui connaît l'évolution de prix la plus marquée est la ligne 15 Ouest. Entre 2000 et 2020 les prix moyens/m² ont été multipliés par 2,7. La ligne 14 se place en seconde position avec des prix multipliés par 2,6 en 20 ans. S'agissant de la ligne 15 Est, elle voit ses prix augmenter de 107% en 20 ans. L'évolution des prix sur la ligne 15 Sud est de 115% passant de 3 163€/m² en 2000 à 6 800€/m² à la fin 2020. L'augmentation est de 62% sur la ligne 17 et 84% sur la ligne 18 pour la période de référence 2000-2020.

La ligne dont l'évolution est la moins importante est la ligne 16 avec une augmentation des prix de 51% entre 2000 et 2020.

A l'échelle métropolitaine les prix connaissent une croissance de 87% entre 2000 et 2020.

QUELQUES ÉTUDES DE CAS DE VILLES
TRAVERSÉES PAR PLUSIEURS STATIONS DE MÉTRO DU GPE

Certaines communes sont traversées par plusieurs lignes du futur métro. La question qui se pose est de savoir si ces communes vont connaitre une augmentation des indicateurs de prix, de volume de vente, de mises en vente et d'offres disponibles plus marquée que dans les autres communes traversées par le réseau de transport.

Stations du GPE traversées par plusieurs lignes de métro

Aéroport d'Orly	14 / 18
Centre d'exploitation d'Aulnay	16 / 17
Champigny Centre	15 Est / 15 Sud
La courneuve Six Routes	16 / 17
Le Bourget RER	16 / 17
Noisy - Champs	15 Sud / 16
Pont de Sèvres	15 Est / 15 Ouest
Saint Denis Pleyel	15 Est / 15 Ouest / 17
Villejuif Institut Gustave-Roussy	14 / 15 Sud

Dans le département de la Seine-Saint-Denis, Saint-Denis est la commune traversée par le plus de futures lignes du métro (ligne 15 Est, 15 Ouest et 17). Les prix y ont presque doublé entre 2000 et 2020. En revanche, depuis 2010 les prix sont relativement stables. Entre 2010 et 2020 ils baissent légèrement de 2% passant de 3 810€/m² à 3 752€/m². Les autres indicateurs sont également en baisse. 2011 est l'année où les prix sont les plus élevés (4 057€/m²).

Bien que les indicateurs de vente, mise en vente et offres disponibles ne soient pas en augmentation dans la commune entre 2002 et 2020, elle présente tout de même un potentiel considérable. En effet, en croissance démographique, la ville constitue un bassin d'emploi et l'un des plus grands carrefours du futur Grand Paris. A l'approche des Jeux Olympiques de 2024 les prix pourraient augmenter dans la commune qui accueillera le village olympique, comme cela a pu être le cas à Rio de Janeiro en 2016.

S'agissant des autres communes :

- Saint-Ouen figure parmi les communes concernées par le projet du GPE qui a connu l'évolution la plus flagrante. En effet, en 20 ans les prix du neuf ont été multiplié par 4 passant de 1 763€/m² en 2000 à 7 632€/m² en 2020. Entre 2012 et 2020 Saint-Ouen voit ses prix augmenter de 78%. 2020 coïncide avec l'ouverture de l'extension nord de la ligne 14 prolongeant son terminus à la station « Mairie de Saint-Ouen » en passant par « Porte de Clichy ». L'ouverture de l'extension nord constitue la première livraison du projet du GPE. Avec des prix moyens/m² dépassant les 7 500€ pour l'achat d'un logement neuf Saint-Ouen fait figure de commune la plus chère de la ligne 14, hors Paris. Or, lorsqu'on prête attention aux caractéristiques démographiques des communes traversées par la ligne 14, on observe qu'il s'agit également de la commune où le taux de pauvreté est le plus important. Il y culmine à 27% à Saint-Ouen, alors qu'il est de 17% au Kremlin-Bicêtre et à Chevilly-Larue, 22% à Villejuif, 15% à Thiais, 5% à Rungis et 23% à Orly. De plus, la part des propriétaires à Saint-Ouen est égale à 22% selon le recensement de 2018 tandis qu'elle est de 38 % à Villejuif, 43% à Chevilly-Larue, 55% à Thiais, 65% à Rungis et 32% à Orly qui font référence aux autres communes de banlieue desservies par la ligne 14. D'après ces caractéristiques socio démographiques, Saint-Ouen semble témoigner d'un fort potentiel. L'arrivée du métro 14 dans la commune va améliorer la mobilité dans une commune déjà très bien desservie et en pleine mutation.

- A Aulnay-sous-Bois les prix ont été multipliés par 1,5 entre fin 2000 et fin 2020. . L'augmentation des prix est donc modérée. Les ventes, les mises en ventes et les offres disponibles ont également augmenté sur la même période ce qui est caractéristique d'un certain dynamisme de la commune.

- A Noisy-le-Grand les prix ont grimpé de 20% sur 20 ans ce qui est relativement peu en comparaison avec d'autres communes où les prix peuvent doubler.

- A Champigny-sur-Marne, comme dans de nombreuses autres communes, les prix ont plus que doublé en vingt ans.

- A Villejuif où les prix sont passés de 2 035€/m^2 en 2000 à 5 989€/m^2 en 2020. Ils ont donc été presque multipliés par trois. De la même manière, l'indicateur des ventes connaît une croissance sur la même période. En revanche, les indicateurs tels que les offres disponibles et les mises en vente connaissent une forte régression. Cela veut peut-être dire que le GPE n'a pas eu d'effet sur les prix de ces communes mais que leur prix a augmenté simplement parce qu'elles se situent à la périphérie immédiate de Paris.

- A Orly les prix très faibles au début du millénaire augmentent rapidement pour atteindre 4 017€/m^2 ce qui représente une augmentation de 142% et plus du double des prix de départ.

- A Sèvres, dans les Hauts-de-Seine, les prix au m ont bondi en 20 ans passant de 3 328€ à 9 072€ ils ont donc été multiplié par 2,5. Il s'agit d'une des augmentations les plus importantes parmi les communes traversées par plusieurs lignes du métro du GPE.

Finalement, les tendances sont très variables d'une ville à l'autre, ce qui tendrait plus à montrer des dynamiques propres aux communes plutôt que des effets homogénéisants du GPE. Cela est d'autant plus vrai que certaines communes n'observent pas (encore) de hausses de prix qui seraient liées au projet du Grand Paris express.

adil de Paris

adil du Val-de-Marne

Associations régies par la loi 1901
Agréés après avis de l'ANIL par le Ministère du Logement
Directrice de publication : Hélène LE GALL
Rédaction et statistiques: Naïssa KIMBAZA
Responsable Observatoire : Clémence ROUHAUD
Conseiller scientifique : Jean-Claude DRIANT, Professeur à l'Ecole d'Urbanisme de Paris (ERP)
Graphisme : Frank SCALDAFERRO
www.adil75.org | www.adil94.org