

# Le tramway, des effets sur le marché immobilier ?

Observatoire des déplacements



L'arrivée du tramway s'accompagne d'une requalification de l'espace public dans les quartiers et communes qu'il dessert. Cette requalification induit-elle également une valorisation spécifique du marché immobilier dans les secteurs desservis par le tramway ?

## LE CONTEXTE D'ETUDE

Les lignes de tramway ont été implantées en trois phases : 1994, 1998 et 2000. Les extensions de 2007-2008 n'étant pas pris en compte dans cette analyse.

La problématique :

Evaluer les impacts de la présence du tramway sur le marché de l'immobilier.

Le calendrier :

L'étude a été finalisée en juin 2008.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

### EFFETS SUR LA CONSTRUCTION NEUVE

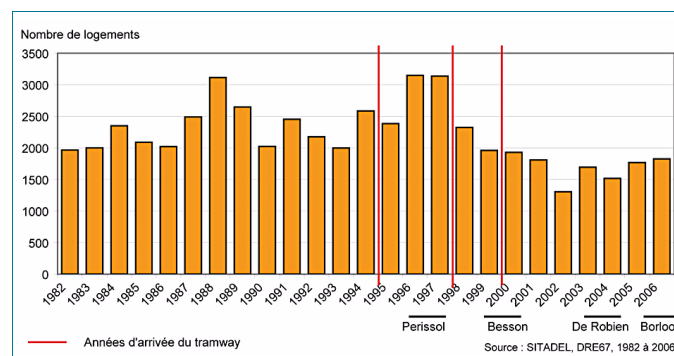
Depuis 1982, il se construit dans la CUS environ 2 200 logements par an, mais avec des disparités importantes suivant les années. En 1996 et 1997 la construction a été importante mais ces années correspondent à la mise en place du dispositif Perissol, qui était particulièrement avantageux pour l'acquisition d'un logement neuf.

L'analyse par commune ne montre pas d'impact spécifique de l'arrivée du tramway sur la construction.

Au final, la construction neuve dans la CUS semble plus dépendre d'effets structurels, tels que les incitations fiscales, que de la création ou l'extension des lignes de tramway. De plus, la construction est logiquement fortement dépendante de la disponibilité et des politiques foncières.

L'objectif du tramway étant d'être accessible à un maximum de population, son tracé se fait dans des zones déjà fortement urbanisées où les possibilités de construction sont faibles, ce qui peut aussi expliquer le faible impact.

La construction neuve dans la CUS de 1982 à 2006



### EFFETS SUR LES TRANSACTIONS IMMOBILIÈRES

L'analyse se base sur l'évolution du nombre de Déclarations d'intentions d'aliéner (DIA)<sup>1</sup>.

Depuis 1998, environ 2 460 dossiers de DIA sont déposés par an dans la CUS. Il y a une certaine stabilité des volumes de transactions mais les prix moyens ont fortement augmenté. Ils sont passés de 1 100 €/m<sup>2</sup> en 1998 à 1 800 €/m<sup>2</sup> en 2005, soit une augmentation de 64 % en sept ans.

Ce contexte de hausse du marché immobilier rend d'autant plus difficile la mesure d'un effet tramway, la hausse étant générale sur l'ensemble du territoire de la CUS.

Dans les communes desservies par le tramway, les volumes des transactions des biens immobiliers soumis à DIA restent stables, la proximité du tramway ne semble donc pas avoir d'impact sur le nombre de transactions immobilières.

1. La DIA est une formalité imposée à tout propriétaire qui souhaite vendre un bien immobilier dans les périmètres où existe un droit de préemption.

On arrive au même constat concernant l'évolution des prix, ceux-ci étant très proches, que le logement se situe à moins ou à plus de 400 mètres du tramway.

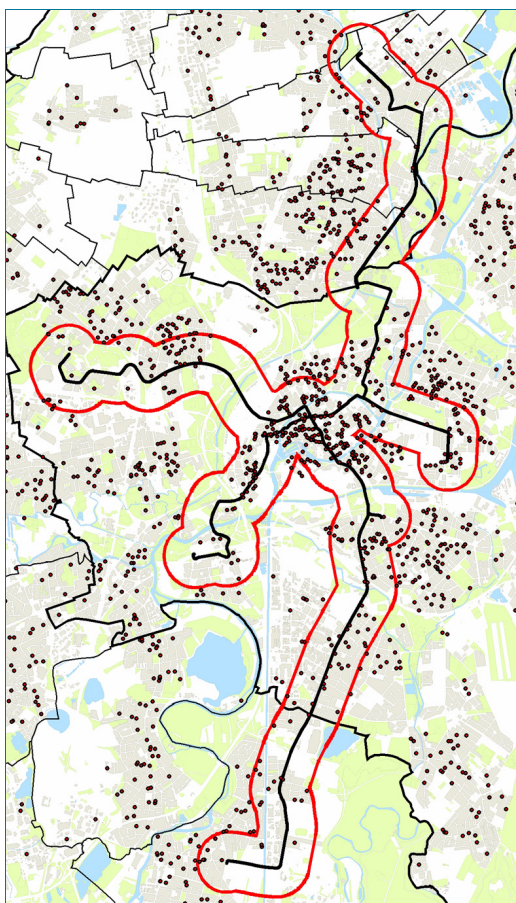
Par contre, concernant les extensions 2007-08, on note un léger effet d'anticipation avec une hausse un peu plus marquée des transactions autour des zones concernées, mais on ne remarque pas d'effet mesurable sur l'évolution des prix.

Enfin après la mise en place du tramway, les zones situées à proximité subissent un tassement du volume des transactions et il n'y a pas d'évolution significative des prix.

En conclusion, l'effet du tramway semble modéré sur le volume des transactions de biens immobiliers et inexistant sur l'évolution des prix. La valeur d'un bien reste avant tout liée à sa nature propre et aux logiques de marché.

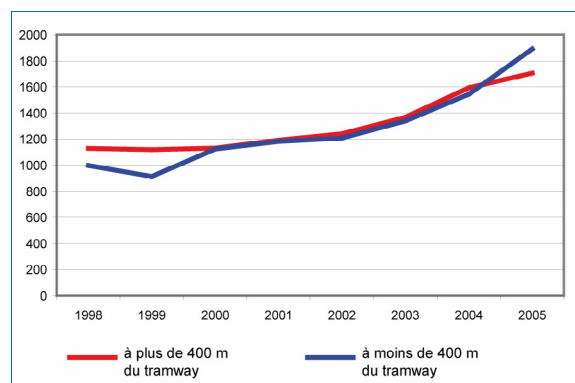
Le fait que les prix de l'immobilier ne progressent pas avec la mise en place du tramway peut être vu de manière positive. En effet, cela le met en cohérence avec ses objectifs de cohésion sociale.

Périmètre de comparaison pour l'identification d'un "sous-marché" tramway



Source : SIG-CUS 2007, CUS, service des transactions immobilières - ADEUS.

Evolution du prix au m<sup>2</sup> des transactions de biens immobiliers soumis à DIA, suivant leur localisation par rapport aux lignes A/D, B/C du tramway (réseau 2000), dans les communes et quartiers desservis



Source : CUS, service des transactions immobilières - fichier DIA.

Type de projet : Programme Partenarial  
 Nom du projet : Observatoire des déplacements  
 Equipe projet : Laurent Stemmelen (chef de projet), Julie Dargaud, Sophie Monnin  
 Nombre de pages : 32  
 Résumé : Nicolas Prachazal