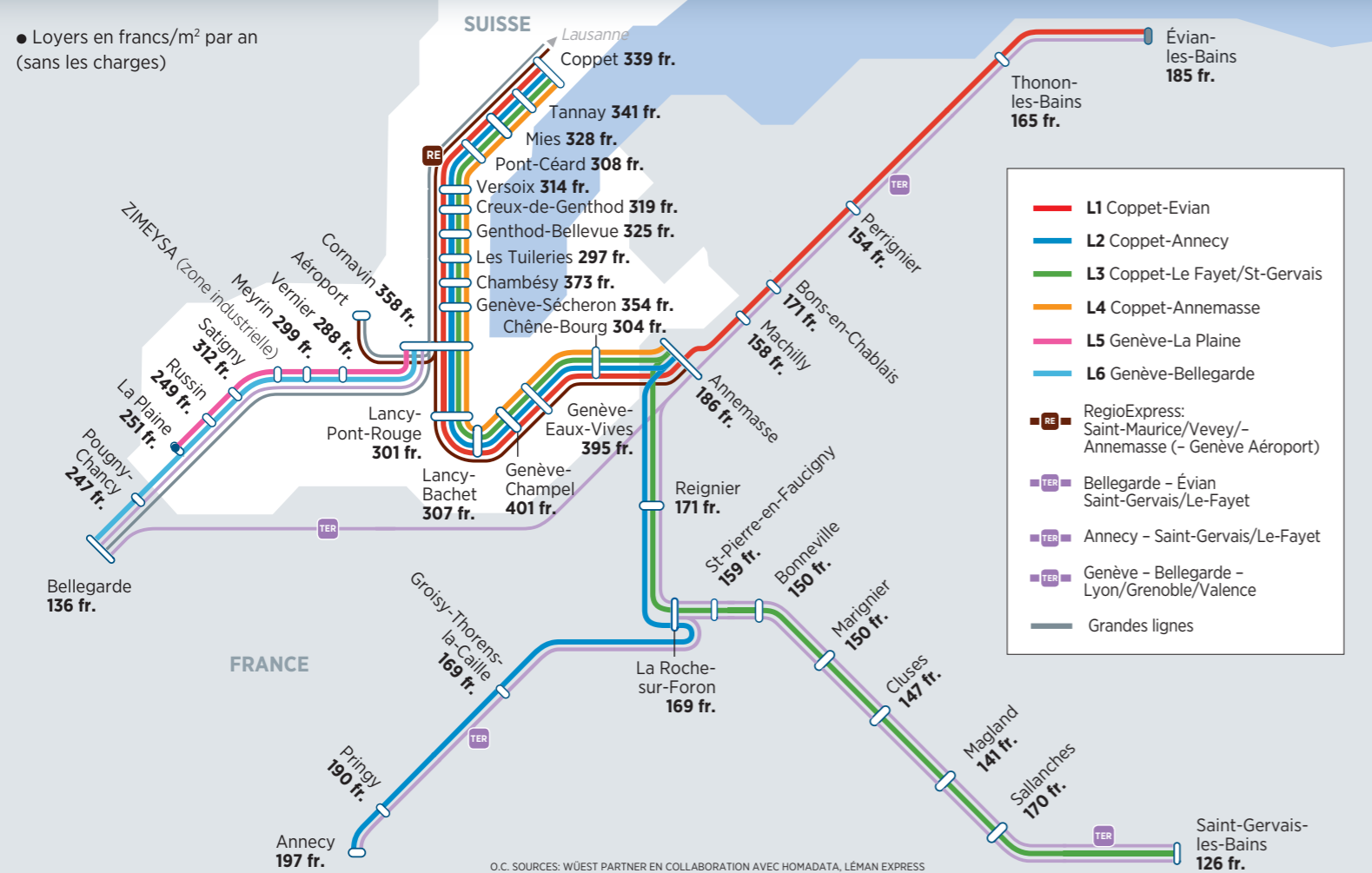
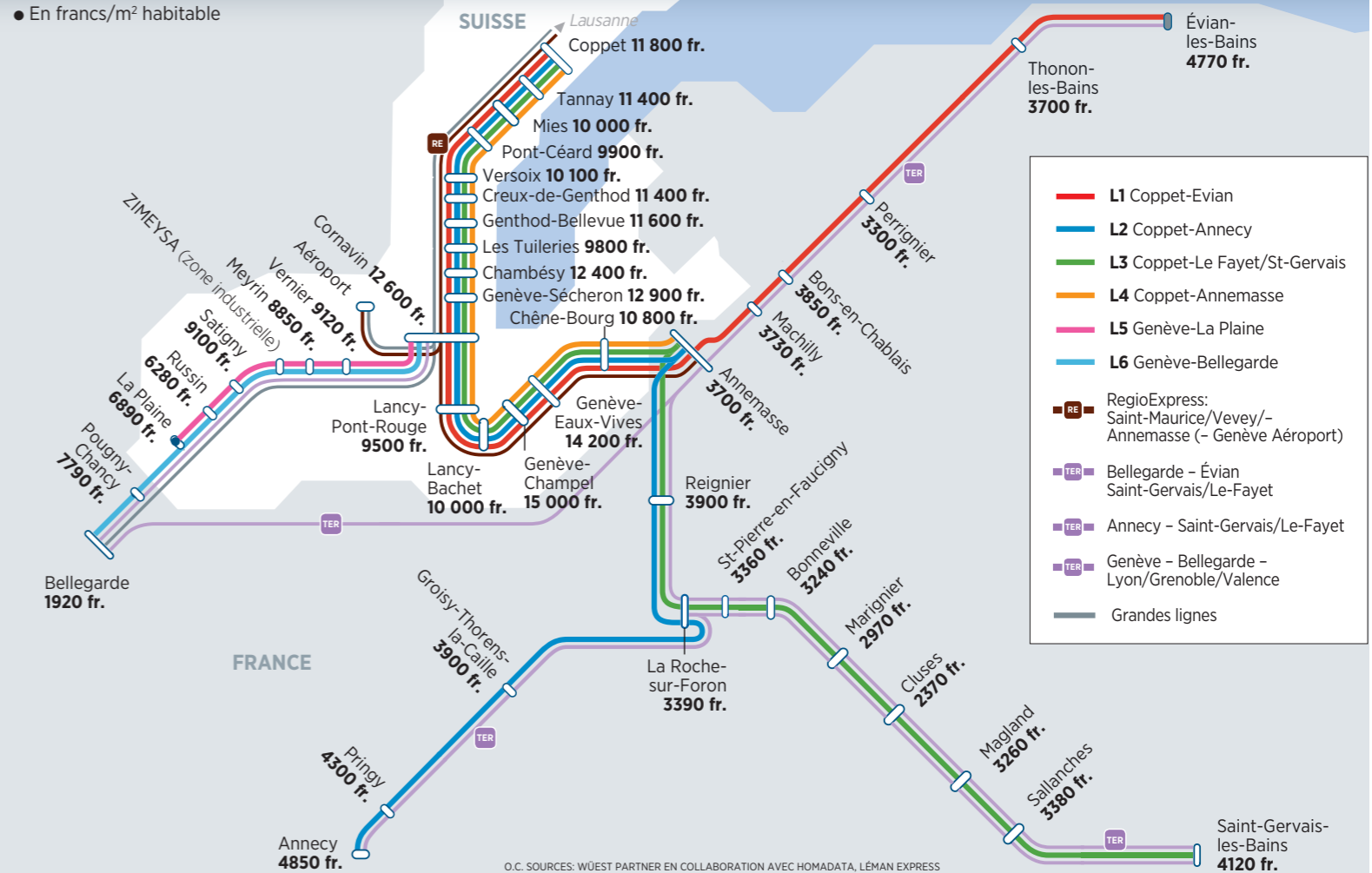


Exclusif

Loyers des appartements le long du Léman Express



Prix de vente des appartements le long du Léman Express



«Le Léman Express va impacter les marchés immobiliers»

Quels loyers et prix de vente le long du plus grand réseau ferroviaire transfrontalier d'Europe? Quelles évolutions possibles du marché? L'analyse d'une spécialiste

Fabrice Breithaupt

Le 15 décembre dernier, les modes de transports et de vie de la région franco-valdo-genevoise ont vécu une révolution historique: celle de la mise en service de

l'intégralité du réseau ferroviaire du Léman Express, plus grand réseau ferroviaire régional transfrontalier d'Europe. Les habitants de la région l'ont aussitôt adopté. Depuis son lancement, et malgré la grève des cheminots français qui l'a perturbé, les convois de Lémanis SA (une filiale commune des CFF suisses et de la SNCF française chargée de l'exploitation du réseau) véhiculent chaque jour en moyenne 25 000 personnes à travers le canton de Genève, la Terre-Sainte vaudoise, le département français de l'Ain et celui de la Haute-Savoie.

Cette révolution dans les transports s'accompagne-t-elle parallèlement d'une révolution sur le marché de l'immobilier? C'est la question que la «Tribune de Genève» avait posée à différents professionnels genevois ou français de la pierre, dans le cadre d'une table ronde orga-

«Un raccordement très bon aux transports publics génère une plus-value de 4,8% sur le prix de vente d'une villa et de 8,6% sur celui d'un appartement en PPE»



Dragana Djurdjevic
Économétricienne à Wüest Partner

nisée le 28 novembre dernier à Genève (lire notre édition du 7 décembre 2019).

Peu de temps après, la société suisse de conseil en immobilier Wüest Partner a réalisé une étude sur les loyers et les prix de vente dans l'immobilier résidentiel le long du réseau du Léman Express. Elle a comparé la situation franco-valdo-genevoise avec celle de la région parisienne, qui elle aussi vit actuellement le développement d'une importante infrastructure ferroviaire; le futur Grand Paris Express, plus grand projet infrastructurel urbain sur le Vieux-Continent, prévu d'ici à 2030 (lire aussi le texte en page 8).

La «Tribune de Genève» et «24 heures» publient ici, en exclusivité, les résultats de cette recherche, commentés par son auteure, Dragana Djurdjevic, statisticienne à Wüest Partner. Interview.

Que disent les loyers et les prix de vente relevés par Wüest Partner en automne 2019 le long du réseau franco-valdo-genevois du Léman Express (voir les cartes ci-contre)?

Le constat est sans surprise: les écarts de loyers et de prix de vente sont considérables entre, d'une part, la ville de Genève et, d'autre part, sa périphérie, que ce soit le canton de Genève ou l'arrière-pays vaudois ou français. Par exemple, pour un appartement, le loyer au mètre carré par an hors charges est trois fois plus élevé dans le secteur de la gare de Genève-Champel que dans celui de la gare de Bellegarde-sur-Valsérine, une ville du département français de l'Ain située à une quarantaine de kilomètres à l'ouest de la Cité de Calvin. Entre ces deux mêmes gares, la différence est encore plus marquée s'agissant des prix de vente, puisqu'un ap-

partement coûte huit fois plus cher à Genève-Champel qu'à Bellegarde-sur-Valsérine.

Il est évidemment encore trop tôt pour tirer un premier bilan de l'impact du Léman Express sur l'immobilier dans notre région. Mais, en règle générale, quels sont les effets des transports en commun sur les prix?

Les infrastructures de transport peuvent avoir une influence sur les prix de l'immobilier, avec l'idée que l'aménagement de lignes à grande vitesse, de tramways ou bien de métro ferait augmenter les prix de l'immobilier dans les lieux à proximité de ces infrastructures. Grâce au modèle de rating (ndlr: évaluation) de microsituation que Wüest Partner a développé, nous pouvons extrapoler qu'un raccordement très bon aux transports publics

génère (toute chose étant égale par ailleurs) une plus-value de 4,8% sur le prix de vente d'une villa et de 8,6% sur celui d'un appartement en PPE. L'effet est négatif lorsque le raccordement est faible.

Par extrapolation, on peut donc dire que le Léman Express aura un impact positif sur les prix de l'immobilier dans le Grand Genève, une région qui se caractérise par une demande résidentielle et tertiaire déjà très dynamique.

Vous estimez pourtant que, dans certains secteurs, l'évolution des prix, à l'inverse, pourrait être freinée en raison du Léman Express. Comment? En fait, cela va dépendre de l'activité de construction. En France voisine, cela pourrait être le cas d'Annemasse, par exemple, qui aurait connu une évolution des prix certai-

nement plus forte si elle construisait moins aujourd'hui.

Dans le canton de Genève, des baisses pourraient également être enregistrées, dans un avenir proche, dans certaines zones du canton qui pratiquent le contrôle des prix (entre 6000 et 7000 francs le mètre carré) et où on construit beaucoup en réponse au Léman Express. Cela pourrait être le cas dans les quartiers des Eaux-Vives, de Champel et des Aca-cias, en ville de Genève, ou au Bachet-de-Pesay, à Lancy. Ainsi, ce grand projet d'infrastructure qu'est le Léman Express va impacter les flux pendulaires et les marchés immobiliers des deux côtés de la frontière franco-genevoise.

Quels enseignements peut-on tirer de l'expérience du métro

Suite en page 8

Suite de la page 7

M2 à Lausanne? Quels ont été les effets de son développement sur le marché immobilier local?

Il y a eu un développement fort des quartiers le long du M2 et une augmentation nette de leur attractivité. Cela a été le cas, par exemple, du Flon (activités commerciales et culturelles), de La Sallaz (quartier mixte) ou encore de Vennes (Biopôle, AquaÉcopôle). Les prix y ont clairement augmenté depuis la création de la ligne de métro, car de nouvelles centralités ont pu se créer autour des arrêts. Aujourd'hui, les développeurs anticipent déjà le M3, qui passera par Beaulieu pour relier les Plaines-du-Loup.

Avec le Léman Express, certains ménages modestes genevois et vaudois ne risquent-ils pas de déménager en France voisine, où les loyers et les prix de vente sont moins chers?

On peut tout à fait l'imaginer pour ces ménages. Le phénomène pourrait aussi concerner certains foyers plus aisés genevois et vaudois qui, en plus du niveau plus bas des prix de vente en France qu'en Suisse, pourraient bénéficier des conditions d'octroi des prêts hypothécaires plus favorables de l'autre côté de la frontière que chez nous pour y acquérir leur logement. Chez nos voisins, l'environnement macroéconomique et financier, où la persistance des taux bas rogne les marges des banques dans leurs activités de détail, a incité de nombreux établissements financiers à assouplir leurs pratiques pour rester concurrentiels.

À moyen terme, on pourrait assister à une flambée des prix du marché résidentiel aux abords des villes françaises frontalières accueillant ces nouveaux résidents. Dans certaines villes, l'arrivée du Léman Express a eu un effet d'anticipation sur les prix: selon la presse économique savoyarde, le prix des appartements a progressé jusqu'à 3,5% en un an en Haute-Savoie, alors que le Léman Express n'était même pas encore entré en service.

Les zones françaises situées immédiatement proches des cantons de Genève et de Vaud ne risquent-elles pas de se gentrifier (ou de se gentrifier encore plus qu'elles ne le sont déjà), avec, comme conséquence, de voir les populations travaillant en France et rémunérées en euro refluer encore plus loin à l'intérieur des terres?

Cela pourrait changer la donne pour la population locale résidant aux abords des villes desservies par ces

nouvelles lignes. On pourrait voir l'arrivée de nouveaux ménages acquéreurs qui appartiennent aux catégories socioprofessionnelles supérieures et qui ne sont pas originaires de la région.

Cet effet de gentrification pourrait entraîner le déménagement de nom-

breux ménages modestes locaux vers l'arrière-pays français, où le logement est plus abordable. En France voisine, plus on s'éloigne de la frontière suisse, moins les loyers, par exemple, sont chers. Ainsi, un appartement de 70 m² se loue l'équivalent de 1085 francs suisses par mois à

Annemasse (distante de huit minutes seulement du quartier des Eaux-Vives à Genève grâce au Léman Express), contre 985 fr./mois à La Roche-sur-Foron (située à dix-sept minutes de Genève) ou 875 fr./mois à Bonneville (à trente-cinq minutes de la Cité de Calvin).

Grand Genève, Grand Paris: deux marchés immobiliers relativement similaires

● Dans votre étude (lire ci-contre), vous faites la comparaison entre la région franco-valdo-genevoise et la région parisienne. Pourquoi?

Les deux régions présentent des différences, mais aussi des similitudes. Au niveau des points communs, toutes les deux sont dynamiques économiquement et démographiquement.

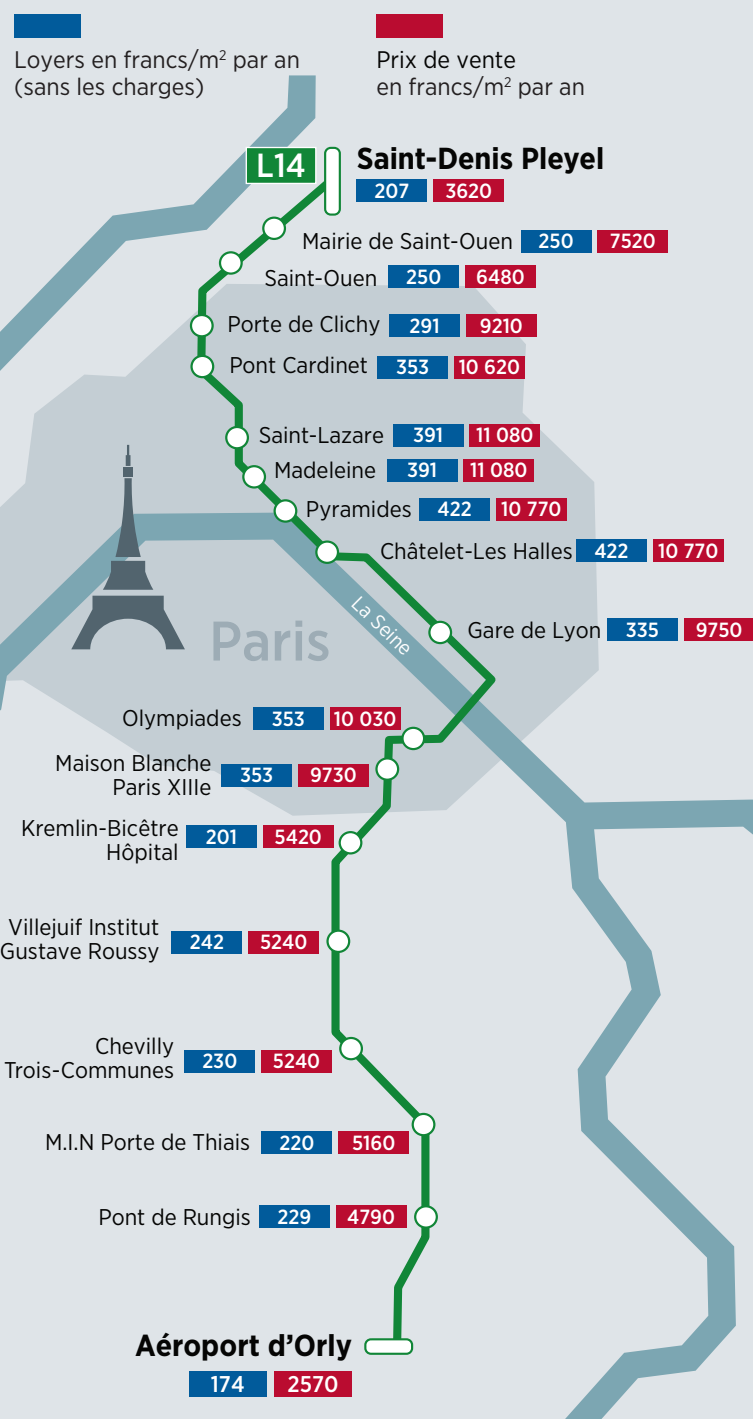
Mais surtout, elles vivent chacune le développement d'importants projets de transports publics ferroviaires: le Grand Paris Express (GPE) dans la région parisienne et le Léman Express (LEX) dans la région franco-valdo-genevoise. Le premier est le plus grand projet d'infrastructure d'Europe. Le second est le plus grand réseau ferroviaire régional transfrontalier d'Europe. La comparaison chiffrée entre ces deux projets est éloquent: le GPE compte 200 km de lignes, 68 gares et 7 lignes. Le LEX totalise 230 km de lignes, 45 gares et 6 lignes. Avec le GPE, 90% des Franciliens habiteront à moins de 2 km d'une gare. Avec le LEX, 80% des Genevois habitent désormais à moins de 1,5 km d'une gare.

En outre, sur le plan du logement, Paris et Genève sont deux zones tendues. On constate dans le Grand Paris le même phénomène que dans le Grand Genève: les prix sont plus élevés et ont augmenté plus vite en ville qu'en périphérie au cours de ces dernières années. Ces évolutions s'expliquent, en partie, par, respectivement, le GPE et le LEX.

Si on ne considère que la ligne 14 du GPE (voir la carte ci-contre), on constate que, pour un appartement, le loyer au mètre carré et par an est 2,5 fois plus élevé à la gare de Châtelet-Les Halles, en ville de Paris, qu'à celle de l'aéroport d'Orly, située à une dizaine de kilomètres au sud de la capitale française. Comme dans le Grand Genève aussi, la différence est encore plus nette au niveau des prix de vente: le prix au mètre carré d'un appartement est quatre fois plus cher à la station Saint-Lazare, à Paris, qu'à Aéroport d'Orly. Conséquence: comme à Genève, certains habitants sont contraints de s'installer à la périphérie de Paris, où le logement est plus abordable. **F.B.**

Les tarifs immobiliers du Grand Paris Express

Ces chiffres concernent uniquement la ligne 14 du réseau



O.C. SOURCES: WÜEST PARTNER EN COLLABORATION AVEC HOMADATA, SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS