

Le Grand Paris, c'est parti!

Des opportunités d'investissement se dessinent dans le sud du grand projet d'aménagement de la capitale, le long du tronçon de ligne de métro qui entrera le premier en service

Les travaux de déviation du tronçon sud de la ligne 15 du Grand Paris Express, la double boucle de métro automatique, ont démarré fin 2014. À l'horizon 2020, 300 000 voyageurs l'utiliseront quotidiennement.

De la gare Pont-de-Sèvres, à l'ouest de Paris, jusqu'à celle de Noisy-Champs, à l'est, ce tronçon de 33 kilomètres reliera seize gares et desservira un bassin de population d'un million d'habitants réparti sur vingt-deux communes. La déviation des voies existantes prendra deux ans, les travaux de génie civil presque autant, et les tunneliers devraient enfin entrer en action en 2018. Le coût de ce chantier gigantesque – seulement 10 kilomètres de métro ont été construits au cours de la dernière décennie en Ile-de-France – est estimé à 5,3 milliards d'euros.

Cette nouvelle offre de transport permettra aux habitants vivant au sud de Paris d'aller de banlieue à banlieue sans passer par la capitale. Ils pourront, par exemple, aller à la Défense en moins de 30 minutes. Et, grâce au prolongement de la ligne 14, se rendre plus facilement à Orly ou à Roissy dès 2024.

Quelles seront les répercussions pour les marchés immobiliers des vingt-deux villes concernées? Alors que la rentabilité nette d'un investissement locatif dépasse difficilement 2,5% dans Paris intra-muros, il est tentant de miser sur ces zones d'avenir, qui seront les premières à bénéficier du projet de transformation de l'agglomération parisienne baptisée «Grand Paris». Pourtant, beaucoup de particuliers risquent de reculer, jugeant le pari trop risqué.

A tort? «En fait, tout dépend de l'activité économique, argumente Gilles Ricour de Bourgies, président de la Fnaim du Grand Paris. L'exemple de Trappes, dans les Yvelines, où le groupe Thales s'est installé il y a quelques années, montre qu'il est possible d'atteindre une rentabilité locative à deux chiffres lorsqu'il existe une véritable dynamique économique et des emplois à la clé.» Ce professionnel recommande de s'intéresser aux zones situées autour des gares de Villejuif-Institut Gustave-Roussy et de Créteil-L'Échat, voire de Noisy-

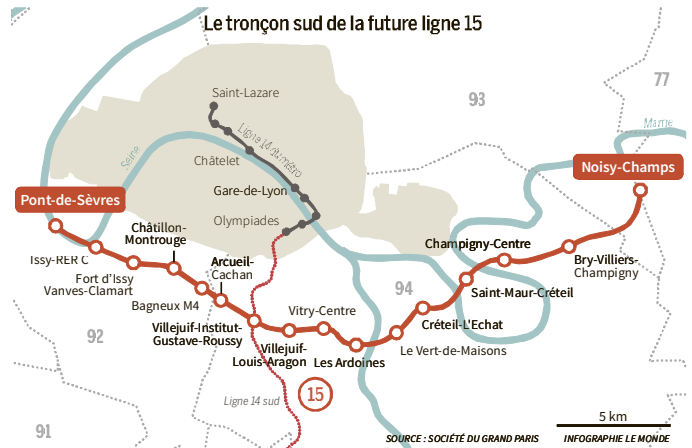
Champs, «où les prix du foncier restent abordables».

Les investisseurs peuvent prendre le temps de visiter les villes évoquées puisque les prix restent sages. «Pour l'instant, il n'y a pas d'effet Grand Paris, confirme Benoît Labat, directeur de la valorisation et du patrimoine à la SGP. Mais les choses pourraient changer avec le début des travaux.» Pour autant, l'arrivée du Grand Paris Express ne sera pas une révolution pour la plupart de ces villes. «Elles sont déjà densément peuplées et bien desservies par les transports publics», relativise Benoît Labat. Effectivement, toutes les gares de la future ligne 15 sont déjà connectées à Paris. Mais elles sont loin d'être toutes logées à la même enseigne.

À l'ouest, dans les Hauts-de-Seine, des villes comme Issy-les-Moulineaux, Vanves, Châtillon ou Montrouge, dont certaines faisaient partie de l'ancienne «ceinture rouge» de Paris, à forte dominante communiste, se sont embourgeoisées au cours des deux dernières décennies. À Issy-les-Moulineaux, le prix moyen du mètre carré dépasse 6 000 euros,

l'oppe, autour de l'Institut Gustave-Roussy, un campus urbain à vocation internationale, centré sur la recherche et l'innovation dans le secteur de la santé et des biotechnologies.

Vont être bâtis entre 300 000 m² et 400 000 m² d'activité économique et entre 50 000 m² et 80 000 m² pour la recherche. «Nous voulons créer le premier pôle européen de recherche en cancérologie», déclare Daniel Breuille, maire EELV d'Arcueil. Mais la priorité est aussi de faire de ce territoire un quartier de ville, dynamique et agréable.» Sur le campus, des habitations permettront de loger chercheurs, malades et personnel hospitalier. Au moins 2 900 loge-



ments (dont 25% de logements sociaux) devraient sortir de terre dans un cadre privilégié, à proximité du parc des Hautes-Bruyères.

Autour de la gare de Créteil-L'Échat, 20 000 m² vont être construits, dont 2 200 logements (20% en social). Des résidences universitaires seront aussi bienve-

nues pour une ville qui compte plus de 30 000 étudiants. L'arrivée de la ligne 15 «va contribuer à redynamiser la ville», espère Laurent Cathala, le maire PS de Créteil. La localité, qui compte 48% de logements sociaux et possède un parc de bureaux vieillissant, en a besoin. La SGP et l'AFTRP auront la

responsabilité d'aménager le périmètre de 800 mètres autour de la gare de Créteil-L'Échat. «Sur ces zones, je ne me fais pas de souci, il y aura de la mixité sociale, confie M. Cathala, mais, au-delà, il faudra plus qu'une gare pour changer la vie des Créteilais.»

JÉRÔME PORIER

Il n'y a pas encore de spéculation près des gares. Les prix restent sages

selon Meilleursagents.com, un tarif quasiment parisien. De quoi refroidir les investisseurs.

À l'est de la ligne, dans le Val-de-Marne, certaines villes comme Vitry-sur-Seine, Créteil ou Champigny-sur-Marne peuvent aussi les rebutter, mais pour d'autres raisons : chômage élevé, déclin de l'économie, forte proportion de logements sociaux, faible demande locative... Le prix du mètre carré y oscille entre 3 000 et 3 500 euros. «La principale chance des communes situées à l'est est de posséder d'importantes réserves foncières mutables ; ce sont les territoires qui vont connaître les développements les plus forts», prévoit Thierry Lajoie, président de l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP, prochainement rebaptisée Grand Paris Aménagement). À Noisy-le-Grand, par exemple, plus de 4 500 logements sortiront de terre à l'horizon 2025.

«Au moins 18 000 logements vont être construits dans un périmètre de 800 m autour des gares de la ligne 15 sud», assure M. Lajoie. Un total auquel il faut ajouter 2 150 logements réalisés directement sur l'emprise des gares.

Plusieurs dizaines de milliers d'habitations supplémentaires pourraient aussi voir le jour si des zones prioritaires pour la construction de logements étaient créées le long de la ligne 15 sud. Manuel Valls en a promis vingt en octobre 2014, mais rien n'est encore décidé. À ce jour, seulement cinq sites ont été dévoilés et un seul est situé sur ce tronçon.

Il s'agit du Campus Grand Parc, qui sera desservi par la gare Villejuif-Institut Gustave-Roussy, future interconnexion avec la ligne 14 menant à Orly. Arcueil, Cachan et Villejuif sont concernées par ce projet. L'idée est de déve-

Deux gares à Champigny

À Champigny-sur-Marne, l'arrivée de la ligne 15 est perçue comme une excellente nouvelle. «La ville est desservie par la RER A, largement saturé, et par l'autoroute A4, bloquée matin et soir. Nous avons besoin d'être désenclavés», résume le maire de cette ville du Val-de-Marne, Dominique Adenot (PC). Deux gares seront construites : Champigny-Centre et Bry-Villiers-Champigny. Autre bonne nouvelle pour la localité qui compte 40% de logements sociaux et un chômage élevé, elle accueillera, dès 2018, le site de maintenance des trains de la ligne 15, avec 450 emplois à la clé. La mairie prévoit aussi de créer une nouvelle zone d'aménagement concerté afin d'attirer des entreprises. «Notre ambition est de favoriser l'installation de services à valeur ajoutée sur notre territoire», insiste Dominique Adenot. Nous ne voulons plus être une ville-dortoir.»