

Congress of the European Regional Science Association
(47th Congress) and ASRDLF (44th Congress)
PARIS - August 29th - September 2nd, 2007

L'évolution des marchés immobiliers résidentiels dans l'aire urbaine de Reims : un effet de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne ?

**Sylvie BAZIN
Christophe BECKERICH
Marie DELAPLACE**

**Maîtres de Conférences
Université de Reims Champagne-Ardenne
Laboratoire OMI
57bis, rue Pierre Taittinger
51096 Reims cedex
03 26 91 80 06
Secrétariat : 03 26 91 38 01**

sylvie.bazin@univ-reims.fr
christophe.beckerich@univ-reims.fr
marie.delaplace@univ-reims.fr

Résumé

La mise en service d'une Ligne à Grande Vitesse (LGV) suscite encore de nombreux espoirs et craintes malgré la réfutation répétée du concept des effets structurants par les économistes. L'une des craintes souvent évoquées par les acteurs locaux dans les villes desservies par une LGV est la flambée des marchés immobiliers et fonciers résidentiels résultant de l'arrivée possible de nouveaux ménages et/ou de nouveaux investisseurs. Depuis l'annonce de la création de la LGV Est-européenne en 2000, de nombreux acteurs ont considéré que l'évolution des prix à Reims était imputable au TGV et que cette tendance n'irait qu'en s'accroissant. À l'aide de la littérature économique relative aux marchés immobiliers et fonciers et par l'analyse des transactions immobilières et foncières s'étant déroulées de 1999 à 2005 dans l'aire urbaine de Reims, nous montrons que ce constat doit être nuancé. Si le TGV apparaît comme un élément qui a participé à la croissance des prix, ce n'est pas en raison de l'arrivée massive de nouveaux ménages. En revanche, il est à l'origine de certains phénomènes de spéculation très localisés pour lesquels il fait l'objet d'anticipations.

Abstract

The arrival of a high speed rail link still raises numerous hopes and fears. One of the fears frequently cited by local groups in cities with a high speed rail link is a hike in housing and property prices due to the possible influx of new households and/or new investors.

Since the creation of the European East high speed rail link was announced in 2000, many observers have considered that the price changes in Rheims could be directly attributed to the TGV (high speed train), and that these changes would inevitably be increases. Drawing on the economic literature on understanding property markets and the analysis of housing and property transactions in Rheims, we show that this conclusion is not clear cut. The TGV may appear to have been a contributory factor to price rises, but not due to any huge influx of new households. However, it is responsible for some property speculation and very localised anticipations of market trends.

I. Introduction

Depuis le 10 juin 2007, la LGV Est-européenne dessert les principales agglomérations du Nord-est de la France. Reims bénéficie de la desserte la plus importante en Champagne-Ardenne en termes de fréquences grâce à deux gares : la gare de Reims et la gare nouvelle TGV Champagne-Ardenne localisée à Bezannes¹. La première accueille 8 allers et retours qui permettent de rejoindre la gare de l'Est à Paris en 45 minutes contre 1h35 auparavant, soit une baisse du temps de parcours de 53 %. La seconde permet d'assurer la connexion de la région aux gares TGV d'Île-de-France (Massy, Marne-la-Vallée et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle) et aux réseaux à grande vitesse du Nord, de l'Ouest et du Sud-ouest de la France sans transit par Paris (9 allers et retours dans la journée²). Elle permet également de rejoindre (mais avec correspondance) des grandes villes européennes comme Londres, Bruxelles, Francfort, Bâle et Zurich ainsi que le réseau TGV Sud et Sud-est.

Cette desserte a généré des attentes fortes par les acteurs économiques et politiques : dynamisation de l'économie, développement d'activités tertiaires et attraction de nouvelles entreprises et de ménages. Ces espoirs sont également accompagnés de craintes quant à la transformation de Reims en cité-dortoir et à l'augmentation des prix immobiliers et fonciers qui serait associée à la mise en service de la LGV Est-européenne.

Notre communication s'attachera à analyser les conséquences de l'arrivée de cette LGV, avant sa mise en service, sur l'évolution des marchés immobiliers et fonciers résidentiels dans l'aire urbaine de Reims³. En effet, l'analyse des expériences passées montre que ces marchés connaissent souvent des évolutions notables des prix en amont de la mise en service de la desserte TGV.

Après avoir mis en évidence comment une infrastructure de transport peut avoir une incidence sur les évolutions des prix immobiliers et fonciers résidentiels (I), par l'analyse des transactions immobilières et foncières individuelles dans l'aire urbaine de Reims de 1999 à 2005, nous montrerons que les évolutions résultent notamment des anticipations des ménages en lien avec la persistance du mythe des effets structurants (II).

I. Marchés immobiliers et fonciers résidentiels et infrastructures de transport

Les marchés immobiliers et fonciers connaissent des évolutions importantes des prix et de la construction de logements dans les années qui précèdent et qui suivent la mise en place d'une desserte à grande vitesse (1.1). Si différentes analyses peuvent permettre d'appréhender ces évolutions associées à l'arrivée d'une infrastructure de transport (1.2), elles sont insuffisantes pour appréhender l'ensemble des effets ex ante liés à la mise en place d'une ligne à grande vitesse (1.3).

¹ Bezannes qui est un petit village séparé actuellement de l'agglomération rémoise par 500 mètres de terres agricoles, fait partie de la Reims Métropole, la Communauté de Communes de Reims.

² Une partie de la desserte ne sera opérationnelle qu'à la fin de l'année 2007.

³ Nous limiterons notre analyse aux effets de la gare de Reims. En effet, de par sa fonction d'interconnexion, la gare Champagne-Ardenne de Bezannes apparaît comme ayant une attraction plus diffuse et donc des effets sur les prix plus difficilement identifiables.

1.1. Une augmentation des prix immobiliers et fonciers et une redynamisation de la construction immobilière résidentielle concomitantes de la mise en place du TGV

Pour des villes relativement proches de Paris, la mise en service d'une LGV conduit à une diminution plus ou moins importante des temps de parcours vers Paris et vers la province. Cette évolution de la desserte peut favoriser l'implantation de nouveaux ménages consécutive à l'implantation de nouvelles entreprises ou à la venue de ménages franciliens souhaitant bénéficier de prix immobiliers plus faibles qu'en Ile-de-France et d'une qualité de vie différente. Elle peut également permettre à des ménages habitant dans les villes de province desservies de conserver leur lieu de résidence tout en bénéficiant du marché de travail francilien. Ainsi, si le TGV favorise l'attractivité du territoire, cela peut conduire à faire augmenter la demande de logements.

L'analyse des expériences passées en matière de mise en place de dessertes ferroviaires à grande vitesse dans des agglomérations françaises montre le caractère marginal à court et moyen terme de ces implantations de ménages (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2006a). Le TGV n'a jamais transformé des agglomérations en cités dortoirs par l'installation massive de nouveaux habitants (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2006a ; IAURIF, 2003).

Dans les années qui suivent la mise en service du TGV, si des ménages nouvellement installés dans les agglomérations desservies déclarent avoir choisi leur lieu de résidence du fait de l'existence d'une liaison à grande vitesse avec Paris (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2006a), leur nombre est restreint. Toutefois, cette nouvelle demande peut conduire à créer un certain déséquilibre entre l'offre et la demande sur certains segments étroits des marchés immobiliers et fonciers. En effet, ces ménages, qui sont souvent des cadres et cadres supérieurs, ont des attentes spécifiques en matière de logement : maison individuelle avec jardin en centre-ville ou à proximité de la ville, ou grand appartement de qualité en centre-ville. Ces deux segments représentent des marchés limités dans la plupart des agglomérations françaises, ce qui explique en partie la forte hausse des prix qui les caractérise lors de l'arrivée du TGV.

Ainsi au Mans, les prix ont connu une augmentation de près de 20% avant l'arrivée des rames TGV en 1989, avec ensuite un retour progressif à une situation plus conforme aux caractéristiques du marché manceau. A Vendôme, où le TGV est arrivé en 1990, les prix ont augmenté de +30 à +40 % et l'augmentation a pu atteindre 358 % sur le marché des maisons de ville avec jardin. A Tours, où la desserte a également été effective en 1990, ils ont progressé de 100 % dans l'hypercentre avant de se stabiliser après la mise en place de la liaison. Cette croissance des prix sur les marchés immobiliers et fonciers est ainsi généralement importante dans les deux premières années qui précèdent et qui suivent l'inauguration de la ligne.

L'analyse des expériences passées met en lumière également une certaine redynamisation de la construction immobilière dans les agglomérations desservies.

Si la construction concerne avant tout l'offre immobilière de bureaux et de locaux d'entreprise, elle affecte également l'offre immobilière résidentielle (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2006a). Ainsi de 1987 à 1989, au Mans, la production annuelle de logements n'a cessé de progresser et atteint 1100 logements collectifs privés et 210 logements individuels en 1989⁴. Ces opérations de petite taille se concentrent sur les quartiers centraux et péri-centraux et ne concernent pas le logement social. En ce qui concerne les logements individuels, des lotissements de petite taille (moins de 50 lots) ont été ouverts à la commercialisation de 1990 à 1994. Les deux tiers de ces lots ont trouvé preneur avant 1994. L'examen des permis de construire dans les communes de la Communauté Urbaine du Mans (CUM), hors du Mans, montre également qu'après un ralentissement du nombre d'opérations de 1983 à 1989, la tendance a changé radicalement. Le nombre annuel moyen de permis de construire déposés est passé de 90 de 1983 à 1988 à 177 de 1989 à 1993⁵, soit un doublement de 1989 à 1993. A Vendôme, le nombre de logements collectifs a fortement crû passant de 26 en 1988 à plus de 150 en 1991. Le nombre de mutations a progressé fortement pendant cette période et le niveau des prix a connu une hausse de 158%⁶. Les habitations collectives ont fleuri et les prix au m² ont également progressé de 105%⁷. La construction en lotissement a progressé. 26 logements ont été construits en 1988, 116 en 1990 et entre 150 et 200 logements en 1991. A Tours, la situation plus contrastée ne permet pas d'identifier une évolution claire de l'offre immobilière en lien avec le TGV.

Cette forte croissance de la construction de logements peut résulter dans une certaine mesure des évolutions des marchés des biens immobiliers anciens et du foncier.

Quelles sont les origines de ces augmentations des prix ?

1.2. Les enseignements des analyses des marchés immobiliers et fonciers résidentiels

Si ces évolutions des marchés immobiliers et fonciers sont souvent décrites comme résultant uniquement du déséquilibre entre l'offre et la demande de ces biens, leur fonctionnement est bien plus complexe puisque ces marchés concernent en réalité des segments particuliers. Leur évolution dépend alors de leur caractère protéiforme et des liens existants entre les différents marchés (1.2.1). En outre, les modèles de localisation résidentielle montrent que les infrastructures de transport ont un impact sur les marchés immobiliers et fonciers dès lors qu'elles modifient l'accessibilité (1.2.2).

1.2.1 Des marchés immobiliers et fonciers protéiformes

Les marchés fonciers et immobiliers sont des marchés protéiformes sur lesquels les prix sont fixés en fonction de règles différentes. Ainsi, le marché immobilier peut concerner des biens anciens ou des biens récemment construits. Selon sa destination (habitation, bureau, locaux d'activité, etc.), le foncier sera

⁴ Gac, Chevalier et alii (1990).

⁵ Chevalier (1995).

⁶ Observatoire Foncier de Vendôme et du Vendômois (1990).

⁷ Observatoire Foncier de Vendôme et du Vendômois (1990).

contraint par des règles d'urbanisme qui vont participer à la formation de son prix. Ces différents marchés ne sont pas des compartiments étanches. Il existe ainsi une porosité qui conduit à la diffusion de certains effets d'un marché vers un autre.

Des liens existent en effet entre les marchés immobiliers et fonciers. Cependant, le sens de la liaison fait toujours débat. A moyen terme, l'évolution des marchés immobiliers conditionne l'orientation des marchés fonciers (Comby, 1993). La valeur du bien final qui s'échange sur le marché immobilier va déterminer la valeur du foncier par l'intermédiaire du compte à rebours. Ce dernier correspond au calcul du promoteur en amont du projet de construction qui consiste à fixer le montant consacré à l'achat du foncier (charge foncière) en tenant compte du prix de sortie (prix de vente estimé selon l'évolution du prix de marché) et du coût de la construction (y compris les coûts d'équipement, les impôts et taxes, les frais financiers, la marge, etc.).

Lorsque le marché immobilier progresse, la charge foncière (le prix du foncier) a tendance à fortement progresser du fait de son calcul par l'intermédiaire du compte à rebours. Ainsi si le prix de sortie est de 100 et le coût de construction est de 70 alors la charge foncière est de 30. Si le prix de sortie progresse de 20 % (passant de 100 à 120) alors la charge foncière passe de 30 à 50 soit une progression de 67 %. L'évolution du prix de la charge foncière correspond aux effets du multiplicateur foncier. L'augmentation des prix immobiliers peut conduire les promoteurs à offrir des prix plus élevés pour obtenir des terrains. Cette augmentation de la charge foncière peut convaincre des propriétaires à céder leurs terrains aux promoteurs. Le nombre de transactions sur le foncier augmente donc dans le cas d'une augmentation des prix immobiliers.

Il en est de même pour le marché des biens immobiliers vétustes. Tant que les prix immobiliers sont « raisonnables », leur valeur résiduelle demeure plus élevée que le montant offert par les promoteurs pour acquérir le terrain et les droits de construction afférents. L'augmentation des prix immobiliers peut conduire les propriétaires de ces biens vétustes à accepter les propositions d'achat puisque les prix proposés progressent plus rapidement que les prix des biens immobiliers vétustes du fait du multiplicateur foncier.

Ainsi, l'augmentation des prix immobiliers susceptible de conduire corollairement à une forte augmentation des prix fonciers permet d'expliquer en partie la redynamisation de la construction de logements observée lors de l'analyse des expériences passées de mise en service de LGV.

1.2.2. Les transports comme déterminant des choix de localisation résidentielle : la prise en compte de l'accessibilité

De nombreux travaux ont été réalisés sur les liens existant entre les transports et les prix immobiliers. Ils trouvent leur source dans les écrits de Von Thünen (1826) qui explique l'organisation des activités agricoles autour des villes-marchés par les coûts de transports croissants avec la distance au centre. Ces éléments ont été repris dans le cadre de l'économie urbaine standard afin de comprendre les choix résidentiels des ménages.

Les premiers modèles de localisation des ménages montrent le rôle important de la distance au centre comme facteur de formation des prix (Alonso, 1964). Par l'intermédiaire de la distance au centre, les modèles mesurent l'importance de l'accessibilité au centre liée aux transports dans les choix résidentiels (Wingo, 1961 ; Muth, 1969). Les choix de localisation des ménages dépendent également des préférences en termes de caractéristiques de logement. Ainsi grâce à la remise en cause de l'homogénéité des biens dans la littérature (Lancaster, 1966), les modèles ont intégré le fait que les ménages en achetant un logement procèdent à l'achat d'une composition de caractéristiques définissant le logement. Le logement se définit alors par ses qualités intrinsèques (superficie, nombre de pièces, nombre de salles de bain, exposition, qualité de la construction, etc.) et par les attributs de lieux (Papageorgiou, 1973, 1990 ; Fujita, 1989 ; Bowes et Ihlanfeldt, 2001). Ces attributs de lieux regroupent les caractéristiques de la localisation du logement (proximité des zones d'emploi, proximité des commerces et des services publics, qualité de l'environnement naturel et social). Ces éléments agissent directement sur la formation des prix immobiliers par l'intermédiaire de leurs externalités (Fujita, 1989). D'autres travaux sur la capitalisation immobilière ont également montré le rôle de la fiscalité locale et de l'offre de biens publics locaux dans les choix résidentiels (Oates, 1969, 1973 ; Gravel *et alii*, 1997, 2006). Ainsi les ménages mettent-ils en parallèle l'offre de biens publics locaux et sa qualité et les taxes locales payées en lien avec leurs choix résidentiels.

De nombreux tests empiriques qui visaient à réfuter les modèles de localisation résidentielle ont ainsi concerné la prise en compte des transports dans les choix résidentiels. Quels que soient les modèles retenus à savoir monocentriques ou polycentriques, ils ont démontré que les prix immobiliers et fonciers intègrent le niveau d'accessibilité au(x) centre(s) et les coûts de transport (Yiu et Wong, 2005). Au-delà de la simple prise en compte de l'accessibilité différente selon la localisation, des travaux ont pu mesurer l'impact positif d'une infrastructure de transport public (tramways, lignes de métro, transports ferroviaires régionaux) sur les prix immobiliers et fonciers. D'autres mesurent l'amélioration de transports existants sur les prix immobiliers et conduisent à confirmer le lien positif entre transport et prix immobiliers et foncier en milieu urbain⁸.

Les évolutions des systèmes de transports dans une agglomération sont ainsi capitalisées positivement ou négativement par les marchés immobiliers. Une capitalisation négative est observée le plus souvent quand l'analyse porte sur l'augmentation des coûts de transport et sur les nuisances comme la pollution, la congestion, etc. (Miller, 1982). Lorsque le nouveau système de transport génère des gains de temps permettant de faciliter l'accès au centre, aux principaux pôles d'emploi et d'activité et aux biens publics locaux, la capitalisation est alors positive (Bajic, 1983 ; Debrezion *et alii.*, 2006). Une évolution de la mobilité et des changements modaux peuvent également avoir lieu, l'accessibilité de certains quartiers et donc leur attractivité peuvent se renforcer ou se détériorer. Ces modifications permettent d'expliquer les choix des ménages et les différences de prix observées sur les marchés immobiliers (Beckerich, 2001 ; Armstrong et Rodriguez, 2006). Aussi, les ménages en choisissant leur lieu de résidence intègrent-ils le

⁸ Pour une analyse détaillée des tests empiriques confer RICS (2002).

système de transport et sont prêts à payer plus cher un logement pour bénéficier du système de transport *ceteris paribus*.

Toutefois, les travaux se cantonnent le plus souvent à l'analyse *ex post* des effets résultant d'une amélioration du système de transport. Pourtant des phénomènes d'anticipation peuvent également apparaître dans les choix résidentiels des ménages (McDonald et Osuji, 1995 ; Chau et Ng, 1998 ; Deymier, 2005). Ainsi, les futures modifications des transports peuvent intervenir dans l'arbitrage des ménages et participer à la formation des prix immobiliers et fonciers. Les phénomènes d'anticipation pourraient conduire d'une part à une baisse des prix immobiliers du fait de la prise en compte des travaux lors de la création d'une ligne de tramway par exemple (Henneberry, 1998) ou de la mise en place d'une infrastructure générant ou renforçant des effets externes négatifs comme le bruit et la pollution. D'autre part, ils peuvent également provoquer une augmentation des prix immobiliers du fait de l'intégration de l'amélioration des transports par les ménages dans leurs choix résidentiels (Yiu et Wong, 2005).

Cependant, ces modifications de l'accessibilité qui résultent de la mise en place d'une infrastructure en milieu urbain modifiant le système interne à l'agglomération ou les liaisons de proximité, ne peuvent être comparées aux modifications de l'accessibilité résultant de l'arrivée d'un TGV qui, lui, modifie l'accessibilité interurbaine.

1. 3. Les effets du TGV : entre effets d'image, anticipations autoréalisatrices et croyances sociales

L'arrivée d'un TGV dépasse la modification de l'accessibilité et produit également des effets spécifiques en termes d'image (1.3.1) mais aussi d'anticipations des ménages en lien avec la persistance du mythe des effets structurants (1.3.2).

1.3.1. Les effets du TGV dépassent la seule modification de l'accessibilité

Si les transports participent à la formation des prix immobiliers comme nous venons de le voir, le TGV, en modifiant les conditions d'accessibilité aux agglomérations desservies, ne peut être comparé à un réseau de transport en commun urbain ou à une nouvelle desserte autoroutière ou routière. En effet, les objectifs assignés à une ligne grande vitesse ne sont pas les mêmes que ceux des autres infrastructures de transport en milieu urbain.

Le TGV est une infrastructure qui a pour vocation de relier à grande vitesse les grands pôles urbains métropolitains et européens et de grandes infrastructures aéroportuaires, même si pour des raisons d'aménagement du territoire, des rames TGV empruntent le réseau ferroviaire classique puis le réseau à grande vitesse pour rejoindre Paris au départ d'agglomérations plus petites. Aussi l'évolution de l'accessibilité n'est pas comparable à celle provoquée par la mise en place d'une ligne de Tramway. Les gains de temps ne bénéficieront qu'à un nombre restreint d'usagers quotidiens du TGV et de façon plus épisodique à un plus grand nombre d'usagers occasionnels.

En revanche si l'accessibilité modifiée par le TGV joue un rôle « secondaire » dans les choix résidentiels, l'arrivée de cette nouvelle infrastructure dans une agglomération conduit les acteurs à mener des stratégies en vue de capter les bénéfices du changement d'image entraîné par la desserte TGV (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2006b). Les collectivités locales élaborent des diagnostics territoriaux à cette occasion qui intègrent la nouvelle donne ferroviaire. Elles accompagnent le changement d'image par la volonté de restructurer la ville. Les premières réalisations concernent les quartiers de la gare (et plus particulièrement le quartier d'arrière gare) qui connaît en général une complète révision de ses fonctions et donc de son urbanisme. Ces quartiers font l'objet d'opérations immobilières visant à les transformer en quartier d'affaires accueillant principalement des immeubles de bureaux et des logements afin d'assurer une certaine mixité des activités. Les centres-villes sont souvent rénovés, les réseaux de transport urbain sont restructurés afin de permettre une bonne desserte de l'agglomération à partir de la gare.

Dans la perspective de l'accueil d'entreprises nouvelles, des zones d'activités sont créées. Les promoteurs lancent généralement des opérations immobilières souvent haut de gamme pour essayer d'accompagner l'arrivée de ménages suite à la mise en place du TGV. Le secteur du tourisme est plus particulièrement le tourisme d'affaire et urbain sont également affectés puisque le TGV conduit à des évolutions importantes de ces activités (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2007). La destination peut faire l'objet d'une mise en tourisme, ce qui peut se traduire par une restructuration de l'offre hôtelière, par la mise en valeur du patrimoine architectural et culturel, etc.

Ces évolutions conduisent à transformer les aménités de certains quartiers de l'agglomération et l'image de la ville pour les acteurs économiques extérieurs mais également pour les acteurs locaux et plus particulièrement pour les ménages. Cela peut modifier les choix résidentiels des ménages. Ainsi suite à une modification des aménagements publics et à la transformation du bâti, des quartiers peu prisés peuvent devenir des quartiers recherchés. Cette nouvelle orientation de la demande peut conduire à des évolutions importantes des prix puisque les aménités participent à la formation des prix immobiliers.

Mais ces évolutions peuvent aussi résulter d'anticipations des ménages sur les évolutions futures en lien avec la persistance du mythe des effets structurants.

1.3.2. Le TGV, les comportements mimétiques et la persistance du mythe des effets structurants

L'évolution des prix immobiliers et la redynamisation de la construction de logements ont lieu bien avant la mise en service de la desserte à grande vitesse. Ainsi, des anticipations existent concernant les marchés immobiliers et fonciers. En matière de promotion immobilière, cela s'explique notamment par l'achat du terrain qui doit être réalisé suffisamment en amont de la date de réalisation de la construction du logement. Nous savons qu'en choisissant leur lieu de résidence, les ménages prennent en compte les évolutions du niveau d'accessibilité et des aménités dans l'agglomération et le quartier. Toutefois, les évolutions observées au fur et à mesure que la date de mise en service de la desserte TGV approche ne peuvent être expliquées par ces seuls éléments. En effet, même si les marchés immobiliers et fonciers évoluent en fonction de caractéristiques locales, d'autres facteurs

macroéconomiques participent à la formation des prix. Les marchés immobiliers et fonciers dans des territoires locaux sont aussi connectés à l'évolution nationale, même si à une échelle plus large, ils peuvent connaître des évolutions déconnectées des variables déterminantes de l'économie (inflation, taux de croissance, évolution de la masse monétaire, etc.) et des autres placements (décisions de politique monétaire, niveau des taux, etc.). De nombreux travaux ont ainsi mis en évidence l'existence de bulles immobilières définies comme « un écart important et persistant entre la dynamique du prix d'un actif, ici l'immobilier, et l'évolution de ses déterminants fondamentaux » (Bessone, Heitz et Boissinot, 2005)

Une approche de ce phénomène montre qu'à l'origine de la bulle existe un choc comme la chute des taux d'intérêt et de l'inflation et que la progression des prix immobiliers s'explique par l'évolution des loyers (Cornuel, 1999). D'autres approches s'intéressent aux phénomènes de mimétisme et aux anticipations autoréalisatrices (Renard, 2003). Ces derniers éléments expliquent dans une certaine mesure les bulles immobilières observées à la fin des années 1980 mais peuvent également permettre la compréhension des évolutions des prix immobiliers lors de la mise en place d'une infrastructure de transport comme une LGV. En effet, les acteurs économiques sur les territoires desservis sont généralement convaincus *ex ante* de la forte progression des prix immobiliers et fonciers au moment de la mise en service du TGV. De nombreux mythes autour du TGV et notamment de son caractère structurant demeurent malgré les réfutations répétées des économistes (Offner, 1993 ; Bazin, Beckerich, Delaplace, 2006a, Bazin, Beckerich, Delaplace et Masson, 2006b). Les ménages sont susceptibles d'anticiper une augmentation des prix immobiliers au fur et à mesure que la date de la mise en service de la LGV approche. Ces mythes sont entretenus par les observations réalisées lors des précédentes constructions de LGV (cf. supra).

Les ménages peuvent participer à la hausse des prix en anticipant une évolution croissante des prix immobiliers par un comportement d'imitation. Ces comportements sont fondées non pas sur une rationalité économique mais sur des croyances sociales qu'André Orléan (2002) définit comme « des croyances individuelles qui prennent la forme particulière suivante : l'individu *i* croit que « le groupe croit que la proposition P est vraie »⁹.

Les ménages acceptent donc de payer leur logement au-dessus du prix « réel » du bien puisqu'ils anticipent que les prix immobiliers vont continuer à progresser suite à la desserte ferroviaire à grande vitesse. Les professionnels de l'immobilier ont également intérêt à participer à l'entretien des mythes autour de la progression des prix futurs puisque leurs revenus sont proportionnels à la valeur des biens immobiliers. En outre, certains ménages peuvent être tentés de précipiter leur achat de peur que les prix immobiliers futurs les empêchent d'acheter à l'avenir (Renard, 2003).

Par ailleurs, des ménages ou des investisseurs locaux, nationaux et internationaux peuvent décider de bénéficier de cette hausse potentielle en achetant certains biens dans une perspective de réalisation d'une plus-value rapide et importante. Il s'agit alors d'achats spéculatifs qui ne concernent que certains

⁹ Ces croyances remettent en question le caractère rationnel du comportement individuel des agents.

segments des marchés dont les prix sont susceptibles de progresser plus fortement et qui permettent de couvrir les coûts de l'opération. Ces segments correspondent aux logements situés à proximité de la gare, à de grands logements de standing, à des maisons individuelles de qualité avec jardin en centre-ville ou à proximité du centre-ville. D'autres opérations qui correspondent à des opérations de rénovation ou de réhabilitation de logements à proximité de la gare avec revente rapide peuvent également participer à cette progression des prix immobiliers.

Du fait de ces anticipations qui se déroulent en amont de l'arrivée du TGV, les promoteurs peuvent anticiper des prix encore plus élevés qui permettent de rendre viables des projets immobiliers. Cette offre immobilière supplémentaire est souvent disponible au moment de la mise en service de la desserte à grande vitesse et conduit à légitimer les anticipations puisque les prix fixés par les promoteurs apparaissent comme les prix du marché. Par ailleurs, l'indigence de l'information statistique sur les prix immobiliers et fonciers en France malgré les efforts des chambres des notaires, conduit les ménages à penser que les augmentations des prix dans certains quartiers proches des gares notamment ou certains segments du marché concernent l'ensemble du marché. Les prix moyens communiqués dissimulent de fortes disparités selon les types de biens, la localisation, *etc.* La médiatisation de cas singuliers entretient les anticipations et participe du comportement de mimétisme.

C'est en partie ce qui nous semble à l'œuvre actuellement sur certains quartiers de l'agglomération rémoise.

II. La LGV Est-européenne et les marchés immobiliers et fonciers résidentiels dans l'aire urbaine de Reims

L'annonce officielle de la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne en 2000 a été faite alors que les marchés immobilier et foncier dans l'aire urbaine de Reims, souvent considérés comme singuliers, connaissaient une phase d'apathie. Depuis, ces marchés ont connu le retour d'un certain dynamisme et une forte augmentation des prix pratiqués quel que soit le segment (2.1). La croissance des prix pourrait résulter de tensions liées aux évolutions démographiques propres à l'aire urbaine en lien ou pas avec le TGV et/ou de l'arrivée d'investisseurs parisiens (2.2). Toutefois, l'augmentation des prix semble avoir peu de lien avec le TGV, même si des phénomènes d'anticipations et de spéculation localisés sont perceptibles (2.3).

2.1. Une croissance des prix immobiliers et fonciers et un dynamisme des marchés retrouvés

Comme d'autres territoires, l'agglomération rémoise a connu une progression (toutefois moindre) des prix immobiliers (2.1.1) ainsi qu'une croissance de la construction de logements neufs (2.1.2).

2.1.1. Une progression contenue des prix immobiliers

A l'instar du marché immobilier et foncier français et quel que soit le segment, les prix immobiliers et fonciers dans l'aire urbaine de Reims ont fortement progressé. Ainsi entre 1999 et 2005, le montant moyen des transactions immobilières a progressé respectivement de 68,9 % et de 58,9 % pour les maisons anciennes et neuves (cf. tableau 1). En ce qui concerne les appartements anciens et neufs, le montant moyen des transactions a connu une hausse de 66,4 % et de 69,7 % dans la même période (cf. tableau 1).

Tableau 1. Evolution du montant moyen des transactions immobilières selon le segment du marché et l'année – Base 100 en 1999

Année	Maisons anciennes	Maisons neuves	Appartements anciens	Appartements neufs
1999	100,0	100,0	100,0	100
2000	112,6	122,9	114,5	110,4
2001	119,8	125,8	108,4	129,7
2002	124,6	102,1	115,7	132,3
2003	129,7	129,3	124,0	143,6
2004	149,2	152,5	136,7	127,3
2005	168,9	158,9	166,4	169,7

Source : Réalisé par nos soins à partir des données PERVAL

Cette évolution est également observable pour le prix moyen par mètre carré des appartements anciens et neufs (cf. tableau 2). Par ailleurs, la progression des prix sur tous les segments tend à s'amplifier en 2004 et 2005. Par exemple, pour les appartements anciens, le prix au m² évolue à un rythme à un chiffre jusqu'en 2003 (7,6 % en 2003), puis à deux chiffres en 2004 et 2005 (respectivement +17,4 % et +16,4 %) ¹⁰.

Tableau 2. Evolution du prix moyen au m² selon le segment du marché et l'année – Base 100 en 1999

Année	Appartement anciens	Appartements neufs
1999	100,0	100,0
2000	108,4	103,8
2001	109,5	103,8
2002	116,8	102,8
2003	125,7	123,5
2004	147,6	121,5
2005	171,6	151,1

Source : Réalisé par nos soins à partir des données PERVAL

Toutefois, les rythmes de croissance observés dans l'aire urbaine de Reims entre 1999 et 2005 sont inférieurs à ceux observés en France. Le prix moyen par m² des appartements anciens en province est passé entre le premier trimestre 1999 et le dernier trimestre 2005, d'un indice 89,7 à un indice 192,7 soit une progression de

¹⁰ Chaque acquéreur devait déboursier 1841 euros par m² pour un appartement ancien et 2760 euros par m² pour les appartements neufs en 2005.

115 %. Pour la même période, pour les maisons anciennes, l'augmentation est de 97 % avec un indice passant de 87,4 à 172,1 (INSEE, Chambre Supérieure du Notariat, 2007). Une accélération de la hausse est observée sur le marché local à partir de 2004 comme au niveau national (cf. supra).

Malgré des différences de méthode de calcul de ces indices et des chiffres présentés pour l'aire urbaine de Reims, la progression des prix à Reims et ses environs a été plus faible qu'ailleurs. Cette orientation du marché se retrouve dans le classement des villes de plus de 150 000 habitants selon le prix par m² pratiqué pour les appartements anciens. Reims était la 4^e ville la plus chère de France de province après Nice, Strasbourg et Lyon en 1999, la treizième ville la plus chère en 2003, et la dixième ville la plus chère en 2004.

Cette augmentation des prix s'accompagne d'une augmentation du nombre de transactions (cf. tableau 3) conformément à ce qui est observé généralement lors des phases de progression des prix immobiliers et fonciers. Ainsi, le nombre de transactions se redresse sur le segment des appartements neufs après une phase d'apathie mais demeure en dessous des chiffres correspondant à la situation de la fin des années 1990. En revanche, le nombre de transactions progresse très fortement sur le marché des maisons neuves (+80 %) ¹¹.

Tableau 3. Evolution du nombre de transactions selon le segment du marché et l'année – Base 100 en 1999

Année	Maisons anciennes	Appartements anciens	Maisons neuves	Appartements neufs	Terrains
1999	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2000	96,6	93,1	161,3	27,4	94,0
2001	96,6	101,2	106,5	24,3	85,6
2002	102,0	98,6	77,4	34,1	70,4
2003	107,0	116,9	151,6	36,7	93,3
2004	111,7	116,7	154,8	69,0	101,4
2005	106,0	130,1	180,6	58,4	115,1

Source : Réalisé par nos soins à partir des données PERVAL

Cette progression des prix et des transactions s'est déroulée en partie dans un marché singulier connaissant une phase de développement atypique.

2.1.2. Le marché immobilier rémois en croissance après une phase d'apathie

Depuis le début des années 2000, l'offre immobilière à Reims semble avoir fonctionné au ralenti et peu de programmes de constructions nouvelles ont été lancés. Ainsi la construction de logement neuf s'est particulièrement contractée dans l'agglomération rémoise. Seulement 600 logements ont été construits en 2003 contre 1000 par an dans la décennie précédente. Sur le territoire de la commune de Reims,

¹¹ L'évolution du nombre de transactions doit être utilisée avec prudence puisque les évolutions peuvent en partie résulter d'une participation plus ou moins grande des notaires d'une année à l'autre au renseignement de la base.

la production de logements s'est effondrée en diminuant des deux tiers à cette période¹². L'absence de foncier disponible semble en partie expliquer cette situation.

La commune de Reims connaît la plus forte densité urbaine de France après celle de Paris¹³. Reims se caractérise aussi par une rareté relative des terrains disponibles pour la construction pour diverses raisons¹⁴. Toutefois, dans l'aire urbaine de Reims, du foncier est disponible sans pour autant empiéter sur les autres usages en densifiant les villages existants, en recyclant les friches urbaines et en remplissant les rares dents creuses existantes dans l'agglomération rémoise.

Cette situation de l'immobilier rémois était en partie atypique par rapport à la situation observée au niveau national. La croissance de l'immobilier en France comme à Reims de 1997 à 2003, a été portée principalement par les maisons individuelles localisées dans les communes rurales en périphérie des agglomérations urbaines. En revanche, entre 1997 et 2000, alors que la construction de logements collectifs a été stimulée par les programmes dit « Périssol » (MTETM/SESP, 2006) et que jusqu'en 2003, le marché a connu une phase de consolidation dans les différents segments, dans le cas rémois, cela s'est transformé en un quasi-arrêt de la construction.

Cette phase de fort déclin de la construction est concomitante d'une phase d'incertitude par rapport à la LGV Est-européenne. En effet, si le projet a été avalisé en 2000 après une longue phase de négociation entre les acteurs, les travaux n'ont réellement débuté qu'en 2002. Par ailleurs, l'annonce en 2002 du report à juin 2007 de la mise en service de la LGV prévue initialement en 2006 a contribué à rendre les opérateurs immobiliers prudents et attentistes. L'analyse du jeu des acteurs économiques et politiques montre que la prise de conscience de l'arrivée du TGV ne s'est réalisée qu'à partir du moment où les travaux de génie civil du projet ont été visibles aux portes de Reims à savoir en 2004-2005.

Depuis 2004, au niveau national et de façon plus marquée depuis 2005 pour Reims, le marché est à nouveau en phase de croissance notamment dans le segment du logement collectif soutenu par le dispositif fiscal « de Robien » d'incitation à l'investissement locatif et le volet logement du plan « Borloo » de cohésion sociale (INSEE Champagne-Ardenne, 2006). Sur Reims, de nombreux projets sont ainsi en cours de réalisation.¹⁵

Par ailleurs dans le cadre des diagnostics réalisés sur l'agglomération dans la perspective de l'arrivée du TGV, Reims Métropole a réaffirmé la volonté de la

¹² AUDRR (2005).

¹³ Reims se caractérise par une densité de population de 2283 hab. /km²

¹⁴ La première raison est la faiblesse des réserves foncières constituées par la collectivité publique. La seconde raison qui peut apparaître comme étant paradoxale est la domination sur le marché des trois organismes HLM de la ville (OPAC, Foyer Rémois et L'Effort Rémois) qui ont constitué des réserves foncières importantes qu'ils gèrent au mieux de leurs intérêts et qui laissent ainsi très peu de place aux constructeurs du secteur libre. La troisième raison est liée à la nature de l'utilisation des terres à la périphérie de Reims. D'une part, la zone de l'AOC Champagne est en effet à proximité de l'agglomération et les prix à l'hectare de la vigne n'incitent évidemment pas à un changement d'usage de ces terres. D'autre part, la Champagne-Ardenne est caractérisée par une agriculture dynamique dont les dirigeants préservent l'utilisation agricole des terres à l'aide des SAFER.

¹⁵ Sources : fichier SITADEL.

puissance publique de favoriser le développement de l'offre immobilière. Ainsi, le Programme Local de l'Habitat arrêté par le Conseil de Reims Métropole¹⁶ du 13 octobre 2005 définit des objectifs de construction et des actions prioritaires pour la période 2005-2010. Le premier objectif de nature quantitative vise à construire 900 logements par an, en favorisant une offre diversifiée et en adéquation avec les évolutions de la demande. Cette nouvelle offre doit s'accompagner de la poursuite de l'amélioration et du renouvellement du parc existant et de son adaptation aux besoins spécifiques de certaines populations. Enfin, le dernier aspect vise à mieux maîtriser le foncier et garantir un développement durable de l'habitat.

Ces évolutions s'inscrivent également dans un marché atypique parmi les grandes agglomérations françaises. En effet, Reims présente la spécificité de détenir le record national des agglomérations de plus de 150 000 habitants en termes de pourcentage de logements collectifs HLM. Elle conjugue à la fois le plus fort taux de locataires (63,50 % des résidences principales) et la part la plus importante de locataires HLM (40,20 % des résidences principales)¹⁷. Le Recensement Général de la Population de 1999 montre également que les ménages sont principalement locataires (plus de 6 ménages sur 10). Cependant, très hétérogène en termes de qualité et de nature de l'offre, le parc locatif HLM est occupé par toutes les catégories sociales et pas uniquement par les catégories défavorisées. Du fait de l'importance du patrimoine immobilier géré par les organismes bailleurs, le pourcentage de propriétaires est évidemment plus restreint à Reims qu'ailleurs. Ainsi, l'agglomération rémoise occupe la dernière place en ce qui concerne la part des propriétaires occupants dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Aussi à l'aune des expériences passées, ce marché n'apparaît-il pas en mesure de répondre à d'éventuels besoins potentiels résultant de la mise en service de la LGV Est-européenne (cf. supra). Aussi cela pourrait provoquer une hausse des prix ciblés sur ces segments.

2.2. De l'évolution des prix immobiliers résidentiels : demande locale versus migration résidentielle

L'augmentation des prix et le développement de l'activité des marchés peuvent résulter d'une progression de la demande résultant de phénomènes démographiques (2.2.1) ou de la prochaine arrivée de la LGV (2.2.2). Autrement dit, la question est d'identifier si les évolutions résultent d'un dynamisme démographique endogène ou d'une attractivité renouvelée de l'aire urbaine pour les ménages franciliens

2.2.1. Des évolutions contrastées de la démographie

Les modifications de la demande et de l'offre immobilière et foncière peuvent résulter de l'évolution démographique de l'aire urbaine de Reims.

La population de l'aire urbaine de Reims n'est pas caractérisée par un dynamisme marqué. Ainsi, si elle n'a pas cessé de croître depuis 1975, sa

¹⁶ La Communauté d'Agglomération de Reims a pris le nom de Reims Métropole en 2005.

¹⁷ INSEE – Recensement Général de la population 1999

croissance se ralentit cependant sur la dernière période intercensitaire¹⁸, à la fois en raison d'une diminution plus importante due au solde migratoire mais également en raison d'un ralentissement de la croissance due au solde naturel. Depuis 1999, l'évolution semble encore plus défavorable. Ainsi, le territoire correspondant au SCOT¹⁹ de la région rémoise qui est un peu plus restreint que l'aire urbaine de Reims semble connaître un essoufflement démographique (INSEE, 2006). Il en va de même pour la ville de Reims.

Selon les dernières enquêtes annuelles de recensement, la population rémoise n'était plus que de 184 400 habitants au 1^{er} juillet 2004. De nombreux ménages ont choisi de s'installer dans le périurbain ou le rural proche. Ainsi entre 1999 et 2005, 1781 ménages logeant au sein de Reims Métropole ont obtenu une autorisation de construire une maison individuelle hors de l'agglomération rémoise soit 52 % de plus qu'entre 1992 et 1998. *Plus du tiers de ces autorisations porte sur une commune située au-delà du périmètre du SCOT* (INSEE, 2006). Par ailleurs, les deux tiers des transactions immobilières concernant les maisons anciennes dans l'aire urbaine de Reims entre 1999 et 2005 ont été réalisés par un acheteur habitant à Reims²⁰.

Toutefois, le nombre de ménages rémois est passé de 83 262 en 1999 à 87 502 en 2004 (INSEE, 2007) en raison notamment des modifications des modes de vie (développement de la monoparentalité et des monoménages, vieillissement de la population, etc.). La demande de logement ne semble pas avoir faibli du fait de la baisse de la population compensée par l'augmentation du nombre de ménages. Aussi, la progression des prix peut-elle être expliquée en partie par le maintien de la demande de logements malgré une baisse de la population.

2.2.2. Une présence plus importante des franciliens qui n'explique pas à elle seule la progression des prix

Le dynamisme de la demande peut également résulter de l'attractivité retrouvée de l'aire urbaine du fait de la desserte TGV qui se traduirait par l'arrivée de franciliens et/ou d'investisseurs franciliens.

En ce qui concerne les marchés immobiliers et fonciers dans l'aire urbaine de Reims, les transactions sont réalisées principalement par des acheteurs domiciliés dans le département de la Marne et plus largement en Champagne-Ardenne. Sur le segment des appartements anciens, les marnais et les champardennais réalisent respectivement 70 % et 75 % des transactions de 1999 à 2005. Sur le segment des maisons anciennes, la prédominance est encore plus importante. Ainsi, 85% des transactions sont réalisées par des acheteurs marnais et 90% par des acheteurs champardennais. En ce qui concerne le marché du neuf, la situation est similaire.

¹⁸ Le taux de croissance annuel moyen de la population passe de 0,66 % sur la période 75/90 à 0,41 % de 1990 à 1999.

¹⁹ Schéma de Cohérence du Territoire (SCOT) est un document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, les organisations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines, afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles.

²⁰ Traitement de la base PERVAL par nos soins

Près des deux-tiers des acheteurs d'appartements neufs et plus des quatre-cinquièmes des acquéreurs de maisons neuves sont champardennais.

Cependant, cette origine géographique des acheteurs tend à évoluer. Les acquéreurs localisés en Ile-de-France au moment de la vente sont plus nombreux en 2005 qu'en 1999 et leur part est croissante dans les transactions quel que soit le segment du marché (cf. tableau 4). Sur le marché des appartements anciens en 2005, les franciliens représentent 4,7 % des acquéreurs alors qu'ils ne représentaient que 1,4% des acquéreurs en 1999. Cette évolution tend à s'accélérer en fin de période. Sur le segment des maisons anciennes, le pourcentage des transactions concernant un acheteur francilien passe de 0,7 % à 2,1 %. Sur le segment du neuf, la présence des franciliens est encore plus notable en fin de période. Ainsi 9,3 % des transactions concernant une maison neuve et 6,2 % pour les appartements neufs ont pour acheteurs des franciliens. Toutefois, ces chiffres doivent être relativisés puisque ces situations ne concernent souvent que quelques dizaines de transactions. Cependant la présence des allochtones peut être sous estimée. En effet, il est rare que de nouveaux arrivants décident d'acheter immédiatement un bien immobilier. Souvent, une phase location précède l'acquisition d'un bien immobilier.

Tableau 4. Le taux des acquéreurs franciliens

Année	Maisons anciennes			Appartements anciens			Maisons neuves			Appartements neufs		
	Paris	Ile-de-France (hors Paris)	Ile-de-France	Paris	Ile-de-France (hors Paris)	Ile-de-France	Paris	Ile-de-France (hors Paris)	Ile-de-France	Paris	Ile-de-France (hors Paris)	Ile-de-France
1999	0,2%	0,5%	0,7%	0,2%	1,2%	1,4%	4,3%	4,3%	8,7%	0,5%	1,4%	1,9%
2000	0,0%	1,4%	1,4%	0,7%	1,6%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,6%	3,6%
2001	0,2%	1,9%	2,1%	0,8%	0,3%	1,2%	4,2%	0,0%	4,2%	0,0%	2,1%	2,1%
2002	0,2%	1,6%	1,7%	0,3%	1,3%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%	3,9%
2003	0,3%	0,7%	1,0%	1,1%	1,7%	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	1,4%	2,8%
2004	0,3%	1,8%	2,1%	1,8%	2,2%	4,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	8,0%	10,0%
2005	0,5%	1,1%	1,6%	1,8%	2,9%	4,7%	3,7%	5,6%	9,3%	1,5%	4,6%	6,2%
Total	0,2%	1,3%	1,5%	1,0%	1,7%	2,7%	1,6%	1,6%	3,2%	0,9%	3,8%	4,7%

Source : Réalisé par nos soins à partir des données PERVAL

Plusieurs raisons peuvent être évoquées pour tenter d'expliquer cette prévalence plus importante des franciliens sur ces marchés.

Des ménages pourraient choisir de résider dans un espace dans lequel les prix immobiliers permettent encore d'accéder à la propriété en conservant leurs emplois en Ile-de-France. En effet, la progression des prix immobiliers en Ile-de-France depuis 1999 peut empêcher certains ménages d'accéder à la propriété, depuis 1999, les prix immobiliers à Paris ayant doublé quels que soient les segments et les départements franciliens à l'exception des Yvelines (Notaire Paris Ile-de-France, 2007). Ainsi, les prix moins élevés pratiqués dans l'aire urbaine de Reims par rapport à Paris et à de nombreuses communes d'Ile-de-France peuvent expliquer en partie le choix de l'aire urbaine de Reims. Cependant, les coûts de transport

peuvent en partie réduire l'intérêt financier d'une installation dans l'aire urbaine dans le cas d'un maintien du lieu de travail en Ile-de-France (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2006a).

Ces ménages doivent disposer de revenus suffisants pour financer les coûts de transport dans le cas d'une résidence à Reims et du maintien de l'emploi en Ile-de-France, ce qu'attestent les expériences passées (cf. supra). Ainsi, dans notre échantillon, les acheteurs parisiens ont effectivement un profil différent de celui de l'ensemble des acquéreurs d'appartements anciens sur tous les marchés (cf. tableau 5).

Tableau 5. La Profession et Catégorie Sociale des acquéreurs de biens immobiliers en 2005 dans l'aire urbaine de Reims

PCS	Maisons anciennes		Appartements anciens		Maisons neuves		Appartements neufs	
	Toutes origines	Franciliens	Toutes origines	Franciliens	Toutes origines	Franciliens *	Toutes origines	Franciliens
Agriculteurs	3,2%	0,0%	2,7%	3,0%	0,0%	0,0%	18,4%	0,0%
Artisans, commerçants, etc.	7,8%	10,0%	6,3%	3,0%	15,0%	0,0%	4,4%	0,0%
Cadres et prof. intellect. sup.	17,8%	30,0%	22,1%	39,4%	15,0%	60,0%	32,5%	66,7%
Professions intermédiaires	36,8%	20,0%	30,9%	33,3%	30,0%	20,0%	28,9%	33,3%
Employés	14,8%	30,0%	20,6%	12,1%	15,0%	20,0%	4,4%	0,0%
Ouvriers	14,6%	0,0%	7,4%	0,0%	25,0%	0,0%	3,5%	0,0%
Retraités	3,4%	0,0%	7,1%	3,0%	0,0%	0,0%	6,1%	0,0%
Inactifs	1,5%	10,0%	2,9%	6,1%	0,0%	0,0%	1,8%	0,0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

* Nombre réduit de transactions

Source : Réalisé par nos soins à partir des données PERVAL

En effet, alors que les cadres, les employés et les ouvriers représentent respectivement 22,1 %, 20,6 % et 7,4 % de l'ensemble des transactions de ce segment en 2005, si l'on restreint l'analyse aux acheteurs parisiens, les cadres sont surreprésentés (39,4 %) au détriment des employés (12,1 %) et des ouvriers qui ne sont plus présents. Cela étant, cet intérêt pour une acquisition immobilière dans l'aire urbaine de Reims peut également correspondre à un investissement locatif visant ou non à bénéficier des dispositifs fiscaux en vigueur (cf. supra). Les prix immobiliers élevés et les conditions restrictives en matière de niveau des loyers à pratiquer pour bénéficier de certaines mesures fiscales peuvent favoriser le choix de l'aire urbaine de Reims et ces investissements sont en général réalisés par des ménages correspondant à des PCS « élevées ».

Cet intérêt des franciliens pour l'aire urbaine de Reims de part son caractère restreint n'est pas en mesure d'expliquer à lui seul la progression des prix.

2.3. Les évolutions des marchés immobiliers et TGV : entre anticipation et spéculation

L'analyse des transactions immobilières dans l'aire urbaine de Reims conduit à penser que le TGV a été intégré dans les choix des acteurs et que cela se traduit déjà dans les prix observés à proximité de la gare (2.3.1), par une accélération du taux de rotation de certains biens et par l'augmentation des transactions concernant les biens loués (2.3.2). Par ailleurs, de nouveaux acteurs qui anticipent une forte augmentation des prix au moment de la mise en service de la LGV Est-européenne apparaissent sur le marché (2.3.3).

2.3.1. Des évolutions contrastées selon les segments et la localisation des biens

L'évolution globale des prix à l'échelle de Reims ne donnent qu'une vision partielle de la situation puisque la progression des prix dépend de la localisation exacte du bien immobilier au sein de l'aire urbaine de Reims, ces prix capitalisant les caractéristiques de l'environnement des biens immobiliers (cf. supra).

Les prix des appartements anciens à Reims ont progressé en moyenne de 71 % de 1999 à 2005. Cependant, la progression varie de 54,7 % à 89,9 % selon le quartier. Les quartiers proches de la gare de Reims connaissent ainsi une progression supérieure à la moyenne comme Clairmarais (+81,5 %) et Faubourg de Laon (+78,8 %). Toutefois, certains quartiers moins directement concernés par le TGV comme Jean-Jaurès et Sainte-Anne connaissent les mêmes évolutions (cf. tableau 6).

Tableau 6. Indice du prix par m² des appartements anciens vendus libres dans l'aire urbaine de Reims entre 1999 et 2005
Base 100 prix moyen par m² à Reims

Quartier	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Autres communes	91,7	91,1	78,3	93,8	83,7	88,5	89,8	
Reims	Centre	110,6	111,5	107,8	112,8	109,2	109,9	
	Cernay	96,5	85,6	85,8	84,5	86,6	85,6	87,2
	Clairmarais	94,2	87,5	95,1	96,0	91,1	92,2	98,7
	Courlancy	107,0	99,7	102,7	101,1	95,4	99,1	100,5
	Croix-Rouge	79,1	92,1	88,4	82,3	80,7	75,9	82,2
	Jean-Jaurès	88,1	84,9	93,2	96,8	93,5	97,9	99,9
	La Neuville	84,0	75,3	80,5	70,2	63,6	74,3	77,7
	Laon	91,5	91,2	91,1	90,3	91,8	94,7	94,5
	Moissons	111,3	108,3	105,2	110,2	107,9	112,3	111,4
	Nord-Est	82,4	87,7	84,8	93,1	100,8	89,9	77,1
	Saint-André	97,4	107,6	106,1	104,6	107,7	100,4	103,9
	Saint-Anne	79,4	77,3	73,4	77,5	85,6	83,3	85,7
Saint-Rémi	98,5	93,9	101,6	101,8	101,2	105,3	95,9	
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Source : Réalisé par nos soins à partir des données PERVAL

Cependant, les prix de l'immobilier à Clairmarais qui est le quartier derrière la gare de Reims connaissent la plus forte progression en 2004 et 2005 (+ 49 %) de

tous les quartiers de Reims (à l'exception de La Neuville). Cette constatation peut être le signe d'un certain intérêt pour un quartier qui accueille la gare assurant la liaison TGV directe vers Paris. Par ailleurs, la comparaison des prix par quartier par rapport aux prix moyens observés à Reims montre un rapprochement des prix immobiliers dans les quartiers Clairmarais et Laon. Mais d'autres quartiers contigus au centre-ville connaissent cette même évolution. Aussi est-il difficile de distinguer les raisons de ces augmentations.

Ces évolutions ne sont pas cantonnées au seul segment des appartements anciens. En effet, le segment des maisons anciennes connaît des évolutions similaires. Ainsi entre 1999 et 2005, le montant moyen des transactions progresse de 79,6 % et le prix moyen par pièce principale augmente de 64,5 %. Par ailleurs, le marché est confronté à deux périodes différentes. Jusqu'en 2002, les prix ont tendance à croître légèrement puis à baisser en 2003. Après 2003, le montant moyen des transactions augmente de 34,9 %. Là encore, le quartier Clairmarais se distingue puisque les prix moyens des maisons anciennes y progressent de 83,8 %, soit la plus forte croissance observée à Reims (cf. tableau 7).

Tableau 7. Evolution du prix moyen des maisons anciennes vendues libres dans l'aire urbaine de Reims entre 1999 et 2005 – Base 100 en 1999

Quartier	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Variation 2005/2003 (%)	
Autres communes	100,0	113,8	117,4	126,7	130,4	146,4	166,1	27,4	
Reims	Centre	100,0	90,1	143,9	101,3	107,3	137,0	162,8	51,7
	Cernay	100,0	110,8	123,9	121,3	119,7	151,7	160,8	34,4
	Clairmarais	100,0	104,9	120,3	108,7	97,5	137,3	179,2	83,8
	Courlancy	100,0	83,3	90,7	93,9	99,5	121,8	128,7	29,4
	Croix-Rouge	100,0	102,8	116,6	114,0	127,9	129,4	144,6	13,1
	Jean-Jaurès	100,0	102,1	115,8	109,4	147,7	134,8	162,4	9,9
	La Neuville	100,0	114,3	115,5	135,3	137,8	161,3	154,7	12,3
	Laon	100,0	118,2	111,1	119,4	131,0	150,4	181,3	38,4
	Moissons	100,0	174,5	124,3	163,2	225,6	248,1	258,5	14,6
	Nord-Est	100,0	103,4	100,6	118,8	143,1	167,3	130,4	-8,9
	Saint-André	100,0	94,3	140,7	129,3	137,1	113,9	190,4	38,9
	Saint-Anne	100,0	102,9	106,6	114,1	135,5	135,9	181,6	34,1
Saint-Rémi	100,0	0,0	62,3	73,8	90,0	140,0	111,6	23,9	
Total	100,0	111,8	119,5	124,0	129,5	148,8	168,3	30,0	
Total	100,0	108,3	121,9	119,5	127,2	150,5	171,6	34,9	

Source : Réalisé par nos soins à partir des données PERVAL

Ainsi, les prix immobiliers ont tendance à progresser plus fortement en 2004 et 2005 dans les quartiers Clairmarais et Faubourg de Laon, qui sont contigus à la gare de Reims. Aussi, ces quartiers bénéficient-ils de la modification d'image et de l'urbanisme liée à la mise en service du TGV. Le quartier Clairmarais, encore récemment quartier d'arrière gare poursuit sa lente mutation. Outre près de 70 000 m² de bureaux qui seront à terme disponibles immédiatement derrière la gare, l'habitat résidentiel connaît des évolutions notables. Ces évolutions sont donc capitalisées dans les prix immobiliers ce qui peut expliquer en partie la progression des prix immobiliers dans ces quartiers.

La progression des prix peut également résulter de phénomènes de spéculation. L'analyse de l'évolution de la rotation des logements et de la part des logements loués peut fournir des indications à ce sujet.

2.3.2. Une accélération de la rotation des logements et une part croissante du nombre de logements occupés dans les transactions

L'analyse de la date de la précédente transaction des biens immobiliers est riche d'enseignements. En effet, une accélération de la rotation des logements peut résulter de deux phénomènes non exclusifs l'un de l'autre. D'une part, un changement rapide de propriétaires peut signifier qu'il existe des phénomènes de spéculation. Ainsi, la bulle spéculative du début des années 1990 s'explique en partie par le rôle joué sur les marchés immobiliers et fonciers par les marchands de biens et les banques qui achetaient puis revendaient dans un laps de temps très court en engrangeant de substantielles plus-values lors de chaque transaction. D'autre part, cette rotation rapide de biens immobiliers peut correspondre également aux conséquences d'un quartier en pleine rénovation au sein duquel les biens sont achetés pour être rénovés et revendus ensuite. Cette dernière explication pourrait être un élément important de compréhension de l'évolution des prix dans les quartiers d'arrière gare qui sont souvent rénovés du fait de la desserte de la gare par la grande vitesse ferroviaire.

Dans les deux cas, ce n'est donc pas l'attractivité réelle de l'agglomération rémoise pour des ménages qui est en jeu, mais des anticipations relatives à une possible attractivité future liée à l'arrivée du TGV.

Ainsi dans les quartiers Clairmarais et Faubourg de Laon, le taux de rotation de certains biens immobiliers semble augmenter plus rapidement qu'ailleurs. En effet, dans ce quartier, pour les transactions concernant les maisons anciennes et pour l'année 2003, 40% des logements avaient été vendus précédemment soit en 2003 soit en 2002, tandis que pour l'ensemble de Reims ce chiffre ne s'élevait qu'à 22 %. Dans le quartier Faubourg de Laon, ce phénomène est observable également en 2004 et 2005. Ainsi les transactions immobilières sur ce segment et dans ce quartier ayant muté la même année ou l'année précédente représentaient respectivement 19 % et 28,2 % contre 10,5 % et 8,8% pour l'ensemble des transactions à Reims en 2004 et 2005. Le changement rapide de propriétaires conduit à de fortes augmentations des prix. En outre ces acquisitions sont réalisées principalement par des acteurs « locaux ».

La croissance du nombre de logements occupés dans les transactions peut également laisser supposer que des phénomènes spéculatifs ou des anticipations sont à l'œuvre.

Les appartements occupés représentaient 1,4 % des transactions sur ce segment en 1999. Leur part a fortement progressé en passant à 9,5 % en 2004 et 13,4 % en 2005 (cf. tableau 8).

Tableau 8. La part des appartements anciens des acquéreurs de biens immobiliers en 2005 dans l'aire urbaine de Reims

Année	Appartements libres	Appartements occupés	Total
1999	98,6%	1,4%	100,0%
2000	98,9%	1,1%	100,0%
2001	99,7%	0,3%	100,0%
2002	99,0%	1,0%	100,0%
2003	97,6%	2,4%	100,0%
2004	90,5%	9,5%	100,0%
2005	86,6%	13,4%	100,0%

Source : Réalisé par nos soins à partir des données PERVAL

Plusieurs éléments peuvent expliquer cette évolution.

L'achat d'un bien occupé permet de bénéficier d'une décote à l'achat ce qui apparaît important dans le cas d'un marché qui n'a cessé de progresser pendant toute la période étudiée. Par ailleurs, la progression des marchés, malgré la décote, permet au propriétaire de ne pas attendre la fin du bail pour le vendre tout en bénéficiant d'une plus-value substantielle. Il permet également à l'investisseur d'avoir immédiatement un locataire étant dans les lieux depuis longtemps et payant ces loyers. En outre, de plus en plus de ménages âgés décident de quitter leurs maisons individuelles pour un appartement à la fin de leur vie, l'achat d'un logement occupé permet de choisir le bien adéquat dont ils pourront bénéficier plus tard à la fin du bail.

Cependant, dans le cas rémois, il peut s'agir également d'un signe d'anticipation des effets du TGV. Certains investisseurs peuvent anticiper une augmentation importante des prix à l'instar de ce qui a été observé dans les expériences passées. Ainsi, ils peuvent décider d'acheter certains biens loués bénéficiant ainsi d'une décote importante, puis décider de le revendre avec une forte plus-value à la fin du bail qui intervient une fois le TGV mis en service.

2.3.3. L'apparition de nouveaux acteurs dans la promotion immobilière qui anticipent une hausse des prix

Le développement de l'offre immobilière s'accompagne également de l'arrivée sur le marché de nouveaux promoteurs. Alors que les promoteurs privés étaient longtemps cantonnés à de petites opérations compte tenu de l'omniprésence des bailleurs sociaux, depuis 2005, des promoteurs nationaux ou régionaux comme Bouygues Immobilier, le groupe Vinci ou le promoteur lillois PALM ont acquis des emplacements prestigieux et s'engagent dans la réalisation d'opérations haut de gamme. Par ailleurs, des acteurs locaux se regroupent également pour proposer à court terme des réalisations considérées comme étant de « standing ».

Plusieurs raisons peuvent être avancées pour expliquer ces évolutions. Premièrement, l'augmentation des prix conduit en général certains propriétaires à mettre en vente du foncier ou des immeubles « vétustes » afin de bénéficier de la

phase croissante du cycle et de réaliser de substantielles plus-values (cf. supra)²¹. La croissance des prix immobiliers aide ainsi à la reconstruction de la ville sur elle-même puisque cela permet à des biens supplémentaires d'être mis sur le marché et d'être recyclés. Deuxièmement, la progression des prix immobiliers observée sur les marchés immobiliers et fonciers dans les agglomérations ayant accueilli le TGV laisse augurer aux acteurs des prix de vente (des prix de sortie) en fortes hausses rendant possibles certaines opérations préalablement non rentables ou permettant d'améliorer la rentabilité d'opérations déjà lancées.

La construction de logements a ainsi repris dans Reims Métropole depuis 2003-2004 et s'est accompagnée d'une augmentation notable des prix notamment entre 2002/2003 et entre 2004/2005 (cf. supra). Les prix des appartements qui ont été livrés en 2006 ou 2007 sont dès 2005 en forte augmentation.²²

Cette augmentation des prix peut résulter d'anticipations auto-réalisatrices consécutives à la mise en place prévue du TGV. Les promoteurs participeraient ainsi à l'entretien du mythe des effets structurants du TGV. Il convient toutefois de nuancer cette analyse. En effet, les logements construits correspondent pour la plupart à la demande actuelle à savoir les appartements de 2 à 3 pièces principales localisés dans le quartier « centre-ville » ou dans les quartiers centraux, ce qui ne correspond pas à la demande TGV.

En revanche, les prix demandés en 2005 n'intègrent pas les projets qui seront disponibles après la mise en service de la LGV Est-européenne en juin 2007. Les promoteurs alignent plutôt leurs nouveaux projets sur le haut de gamme entraînant par là même à une augmentation plus importante encore des prix des appartements neufs. Cette croissance rapide des prix des biens immobiliers neufs peut conduire à une contagion vers l'immobilier ancien par un report de la demande du segment du neuf vers l'ancien.

III. Conclusion

La mise en service d'une Ligne à Grande Vitesse suscite encore de nombreux espoirs et craintes malgré la réfutation répétée du concept des effets structurants par les économistes. L'une des craintes souvent évoquée par les acteurs locaux dans les villes qui seront desservies par une LGV est la flambée des marchés immobiliers et fonciers résidentiels résultant de l'arrivée massive de nouveaux ménages et de nouveaux investisseurs.

Reims n'échappe pas à ce « mythe ». En effet, depuis l'annonce de la création de la LGV Est-européenne en 2000, de nombreux acteurs ont considéré que l'évolution des prix était imputable au TGV et que cette tendance n'irait qu'en s'accroissant.

²¹ C'est le cas notamment de Maisons de Champagne comme Piper Heidsieck qui a cédé ses locaux dans l'agglomération.

²² Les prix au m² s'établissent respectivement à 2823 euros pour les appartements livrés en 2006 et 3552 euros pour ceux qui sont livrés en 2007.

La littérature économique apporte des éléments de compréhension des marchés immobiliers et fonciers. Ainsi le TGV peut intervenir dans la formation des logements par la capitalisation dans les prix des modifications de l'accessibilité, des modifications de l'urbanisme, des politiques menées afin d'accueillir le TGV et du changement d'image dont bénéficient les villes entrant dans le club des villes TGV. Parmi les espoirs et les craintes, le TGV pourrait également susciter l'arrivée de nouveaux résidents, signe d'un dynamisme retrouvé et conduisant à une augmentation de la demande. Cette hypothèse est réfutée par les économistes. Par ailleurs la flambée des prix immobiliers peut résulter d'anticipations autoréalisatrices si l'ensemble des acteurs croit en cette possible augmentation.

L'analyse des transactions immobilières dans l'aire urbaine de Reims de 1999 à 2005 permet de relativiser les effets du TGV sur la progression des prix immobiliers en amont de la mise en service.

Force est de constater que de 1999 à 2005, les prix immobiliers et fonciers ont progressé moins rapidement à Reims qu'ailleurs malgré l'annonce de l'arrivée du TGV. Reims tenait le rang de 4^e ville la plus chère en 1999, elle apparaît au 10^e rang en 2005. Jusqu'en 2003, le marché rémois a même connu une forme d'apathie qui s'est caractérisée par un niveau très faible de construction de logements dans Reims Métropole et plus encore au cœur de la ville centre. Depuis 2004, un certain dynamisme a été retrouvé et de nombreuses opérations immobilières ont été montées par des promoteurs qui jusqu'alors n'intervenaient pas sur le marché rémois. Par ailleurs en fin de période, les prix ont eu tendance à progresser plus fortement que ce qui a été observé jusqu'en 2003.

La progression des prix n'a pas été homogène et des variations importantes peuvent être observées par quartier et par segment du marché. Ainsi des quartiers, comme Clairmarais qui correspond au vieux quartier d'arrière gare, le centre-ville et le quartier Faubourg de Laon ont connu des progressions des prix plus importantes que la moyenne témoignant d'un certain attrait dans le cas des maisons anciennes, ce qui n'est pas le cas pour les appartements anciens. Toutefois, des signes possibles de spéculation par des opérations de rénovation dans le quartier Clairmarais ou Faubourg de Laon sont visibles. En effet, des maisons ont connu des transactions dans un délai plus rapproché qu'ailleurs dans l'aire urbaine.

Les évolutions résultent principalement d'une demande locale. Les franciliens sont peu présents sur les marchés immobiliers rémois même si leur poids augmente au sein des transactions. Cette demande locale se tourne de plus en plus vers des biens loués ce qui peut traduire l'anticipation de futures augmentations des prix au moment de la mise en service de la LGV Est-européenne. C'est également le cas des promoteurs qui proposent des appartements disponibles en 2006 et 2007 à des prix jamais atteints à Reims et en forte hausse par rapport à 2005.

Pour conclure, il existe bien une certaine effervescence autour de la mise en œuvre de la LGV Est-Européenne. Toutefois jusqu'en 2003, la hausse des prix immobiliers ne résulte pas de phénomènes d'anticipation et de spéculation en lien avec la desserte de l'agglomération par le TGV. A partir de 2004, la situation évolue, et des acteurs semblent anticiper une augmentation des prix au moment de la mise en service du TGV. Cette croyance sociale (cf. supra), partagée par de nombreux

acteurs, conduit les acheteurs à accepter les prix proposés participant ainsi à l'autoréalisation des anticipations. Cependant, cela demeure cantonné à certains segments du marché.

Il est toutefois frappant de noter que depuis peu, le discours des professionnels de l'immobilier évolue. Ainsi, les prix actuels n'auraient pas encore intégré les effets du TGV. La hausse ne serait pas derrière mais devant nous !

Bibliographie

- ALONSO W. (1964), *Location and Land Use*, Cambridge, Harvard University Press, 1964, 205 p.
- ARMSTRONG R.J. RODRIGUEZ D.A. (2006), An Evaluation of the Accessibility of Commuter Rail in Eastern Massachusetts using Spatial Hedonic Price Functions, *Transportation*, Vol. 33, pp. 21-43.
- BAJIC V. (1983), The Effect of a New Subway Line on Housing Prices in Metropolitan Toronto, *Urban Studies*, Vol. 20, pp. 147-158
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2006a), « Analyse prospective des impacts de la Ligne Grande Vitesse Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne » Rapport final pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne, Février 2006, 495 pages + annexes.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. et MASSON S. (2006b), « La LGV-Est Européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, N°2, 2006.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2006c), « Ligne à Grande Vitesse, image et identité des territoires desservis : Le cas de l'agglomération rémoise », en collaboration avec S. Bazin et M. Delaplace, Communication au colloque international « Identité et Espace » Reims, 22-23-24 novembre.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2007), « La grande vitesse, un outil de valorisation de ressources spécifiques : le cas de la LGV-Est européenne et du tourisme dans l'agglomération rémoise », communication au XLIIIe Colloque de l'ASRDLF « Les dynamiques territoriales : Débats et enjeux des différentes approches disciplinaires » Grenoble et Chambéry 11-12 et 13 juillet 2007, 19 p.
- BECKERICH C. (2001), *Biens publics et Valeurs immobilières*, ADEF, 2001, 250 p.
- BESSONE A.J., HEITZ B. et BOISSINOT J., (2005), « Marché immobilier : voit-on une bulle » ?, *Note de conjoncture*, Mars, INSEE.
- BOWES D.R. et IHLANFELD K.R. (2001), Identifying the Impacts of Rail Transit Stations on Residential Property Values, *Journal of Urban Economics*, n°50, pp. 1-25.
- Chambre des Notaires Paris Ile-de France, 2007, communiqué de presse, juin 2007, 4 p.
- Chambre des Notaires de Reims, 2007, Données PERVAL, site internet.
- CHAU K.W. and NG F.F. (1998), The Effects of Improvement in Public Transportation Capacity on Residential Price Gradient in Hong-Kong, in *Journal of Property Valuation and Investment*, 16, pp. 397-410.

- COMBY J. (1993), Les six marchés fonciers : leur articulation avec les marchés immobiliers, in *Articulation du foncier et de l'immobilier*, 180 p., ADEF, 1993.
- CORNUEL D. (1999), L'hypothèse de bulle immobilière, *Revue de l'OFCE, Observations de diagnostics économiques*, n°70, juillet 1999.
- DEBREZION G., PELS E. et RIETVELD P. (2006), The Impact of Rail Transport on Real Estate Prices: An Empirical Analysis of the Dutch Housing Markets, Document de travail, Université d'Amsterdam, Institut Tinbergen, 24 p.
- DEYMIER G. (2005), Capitalisation immobilière des gains d'accessibilité : étude de cas sur l'agglomération lyonnaise, Thèse en sciences économiques, Université Lyon 2.
- FUJITA M. (1989), *Urban Economic Theory, Land Use and City Size*, Cambridge University Press, 1989, 366 p.
- GRAVEL N., MARTINEZ M. et TRANNOY A. (1997), Une approche hédonique du marché des logements, *Etudes Foncières*, N°74, mars 1997, pp. 16-19.
- GRAVEL N., TRANNOY A. et MICHELANGELI A. (2006), Measuring the social value of local public goods: an Empirical Analysis within Paris Metropolitan Area, *Applied Economics*, 2006, Vol. 38, n°16, pp. 1945-1961.
- HENNEBERY J. (1998), Transport Investment and House Prices, in *Journal of Property Valuation and Investment*, 16(2), pp. 144-158.
- IAURIF, INSEE (2003), *Atlas des franciliens*, Tome 4, Activité et Emploi, 124 p.
- INSEE, 2006, *Le SCOT de la région rémoise*, Insee Flash Champagne-Ardenne n°71, Insee Champagne-Ardenne, 4 p.
- INSEE Champagne-Ardenne, 2006, Bilan économique 2005 - Bâtiment : toujours bien orienté en 2005, Dossier INSEE, n°20, juin 2006, 2 p.
- INSEE, 2007, *Résultats des enquêtes annuelles de recensement*, Commune de Reims, site internet INSEE, 1 p.
- INSEE, Chambre Supérieure du Notariat, 2007, Indice trimestriel des prix des logements anciens – Province, site Internet INSEE.
- McDONALD J.F. et OSUJI C.I. (1995), The Effect of an Anticipated Transportation Improvement on Residential Land Values, *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 25, 1995, pp. 261-278.
- MILLER N.G. (1982), Residential Property Hedonic Pricing Models : A review, *Research in Real Estate*, Vol. 2, pp. 323-349.
- MTETMP/SESP, 2006, *Hausse générale de la construction neuve de logements, détente du marché dans les villes moyennes*, SESP en Bref, n°9, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, Service Economie Statistiques et Prospective, 4 p.

- MUTH R.F. (1969), *Cities and Housing*, University of Chicago Press, 1969, 355 p.
- OATES W.E. (1969), The Effect of Property Taxes and Local Public Spending on Property Values : An Empirical Study of Tax Capitalization and the Tiebout Hypothesis, *Journal of Political Economy*, Vol. 77, 1969, pp. 957-971.
- OATES W.E. (1973), The Effects of Property Taxes and Local Public Spending on Property Values : A Reply and Further Result, *Journal of Political Economy*, Vol.81, 1973, pp. 1004-1008.
- OFFNER J.M. (1993), « Les effets « structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », in *l'Espace géographique* n°3, pp. 233-242.
- ORLEAN A. (2002), « Le rôle des croyances sociales en Economie » version pour l'atelier Economie Cognitive des 21 et 22 octobre 2002.
- PAPAGEORGIU Y.Y. (1973), The Impact of the Environment upon the Distribution of Population and Land Values, *Economic Geography*, N°49, pp. 251-256
- PAPAGEORGIU Y.Y. (1990), *The Isolated City State*, Routledge, London – New York, 466 p.
- RENARD V., (2003), Quelques caractéristiques des marchés fonciers et immobiliers, document de travail, 14 p.
- RICS (Royal Institution of Chartered Surveyors), (2002), *Land Value and Public Transport*, London, RICS Policy Unit.
- VON THUNEN (1826), *Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und national Ökonomie*, Hambourg, 1826.
- YIU C.Y. et WONG S.K. (2005), The Effects of Expected Transport Improvements on Housing Prices, *Urban Studies*, Vol. 42, n°1, pp. 113-125.
- WINGO L. (1961), *Transportation and Urban Land – Resources for the Future*, Baltimore, John Hopkins, 132 p.