

# Captation de la rente foncière

Mercredi 27 mars 2024

Hugo Laviron, Lucie Sarthre, Danny Sinno

# Sommaire

- I. Présentation et intérêt de la captation de la rente foncière
- II. Principaux moyens de captation
- III. Limites et suggestions
- IV. Cas d'étude : le Grand Paris Express



# I. Présentation et intérêt de la captation de la rente foncière

# Définitions

- Rente foncière
- Valorisation foncière
- Captation de la rente foncière

---

# Intérêts de la captation de la rente foncière

Constat : la demande de capacité du système de transport augmente alors que les financements publics pour les transports diminuent.

Solution : la captation de la plus-value générée par la nouvelle infrastructure de transport

→ financement complémentaire à court et moyen terme

Avantages : nombreux, mais le principal étant d'offrir une source de financement complémentaire

Défi : établir une estimation monétaire juste de cette plus-value

---

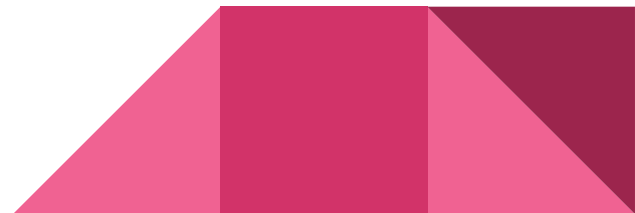
# Récupération des plus-values : point légal

Loi ENL (Engagement National pour le Logement) : loi du 13 juillet 2006

- Article 21

Loi Grenelle 2 (Engagement National pour l'Environnement) : loi du 12 juillet 2010

- Article 22 : récupération des plus-values supposées ou attendues pour financer les infrastructures de transport



# Détermination du moyen de captation à utiliser

Des évaluations et études de faisabilité sont à mener en amont pour déterminer le meilleur moyen de capter les plus-values.

1. Faisabilité politique
  2. Faisabilité administrative
  3. Efficacité
  4. Équité
-

## II. Principaux moyens de captation





**Propriétés foncières**



**Propriétés foncières**

**Investissement dans les transports**



**Propriétés foncières  
appartenant à une entité privée**

**Propriétés foncières  
appartenant à une entité publique**

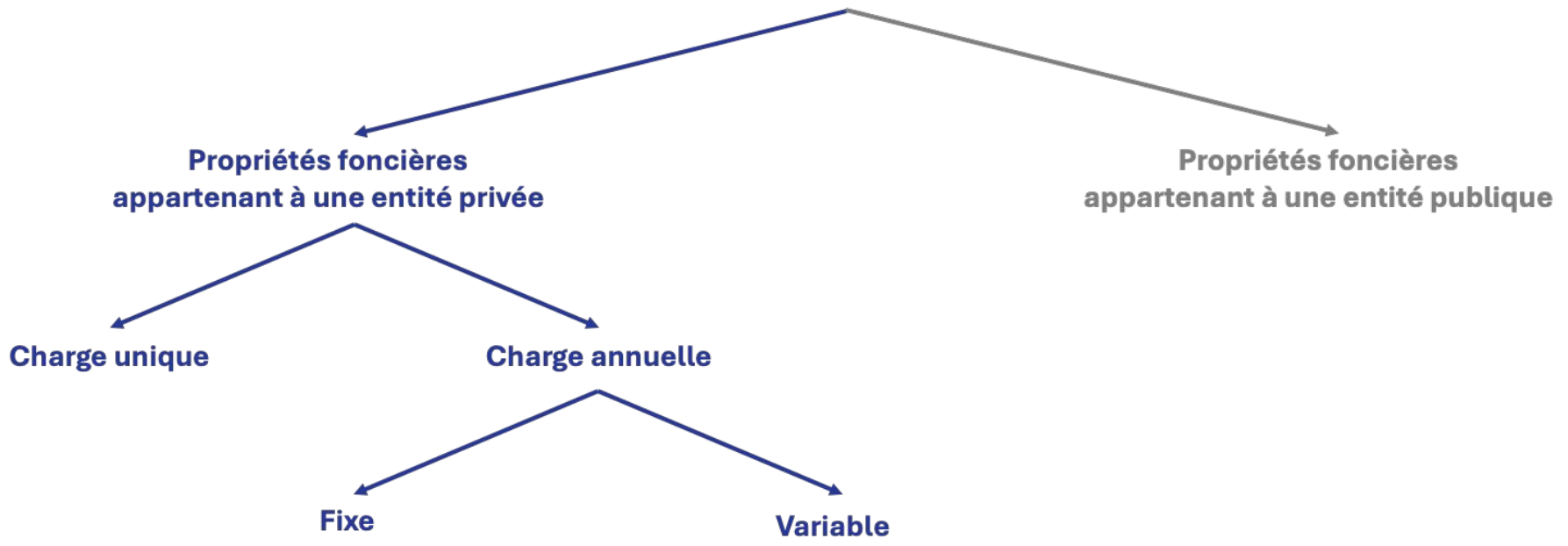


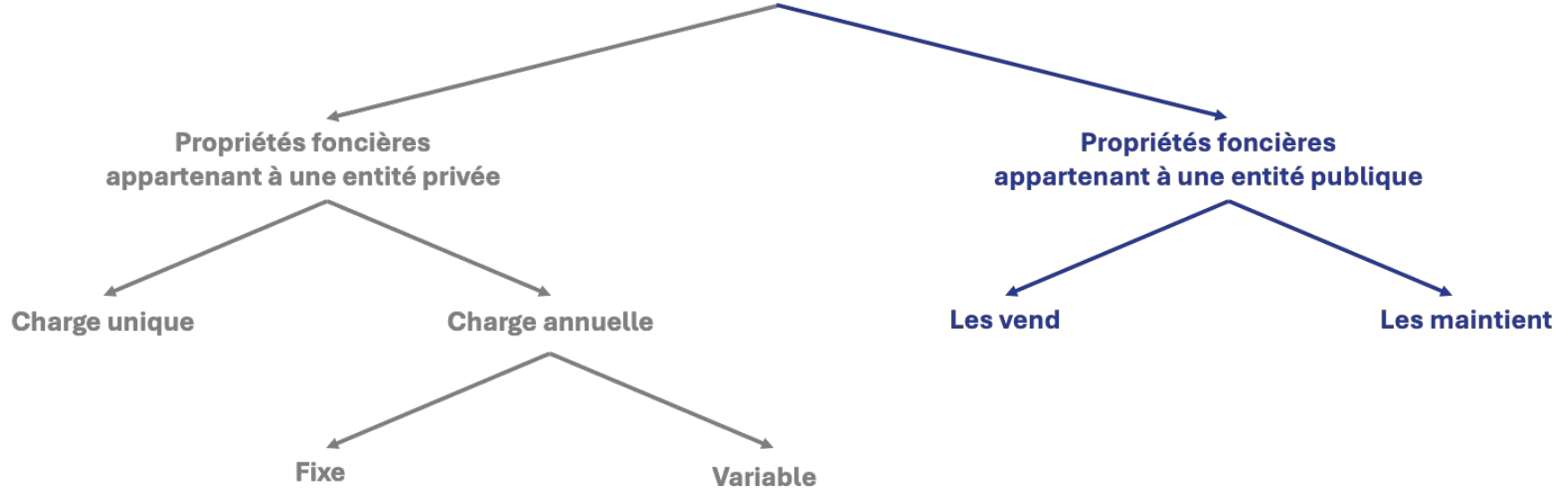
**Propriétés foncières  
appartenant à une entité privée**

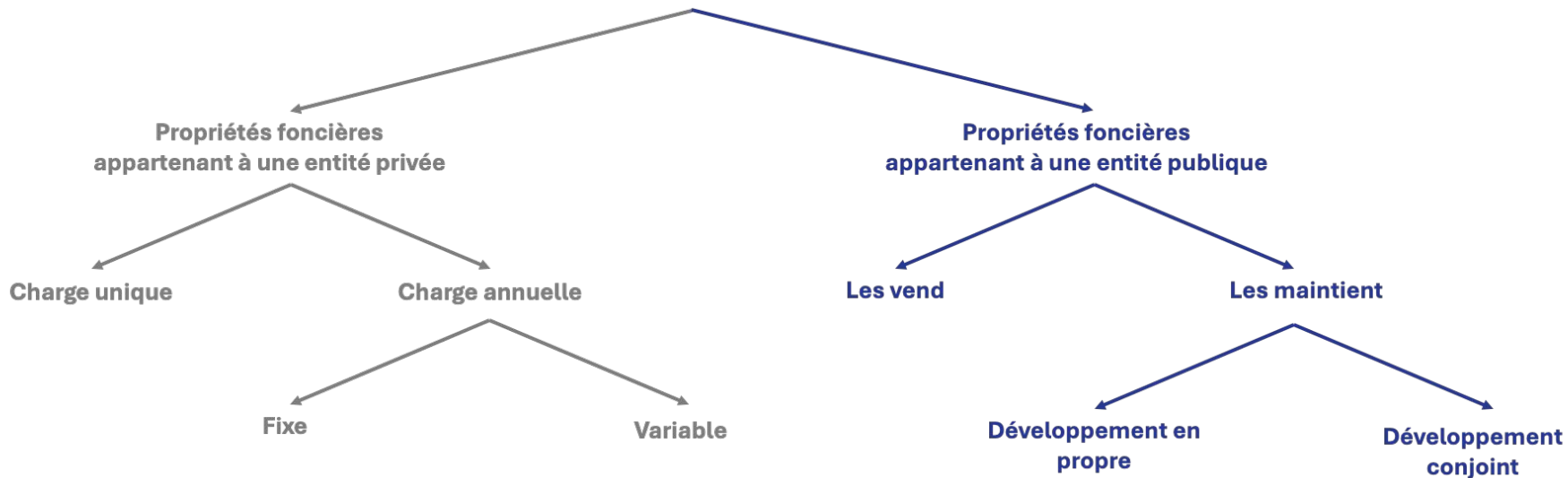
**Propriétés foncières  
appartenant à une entité publique**

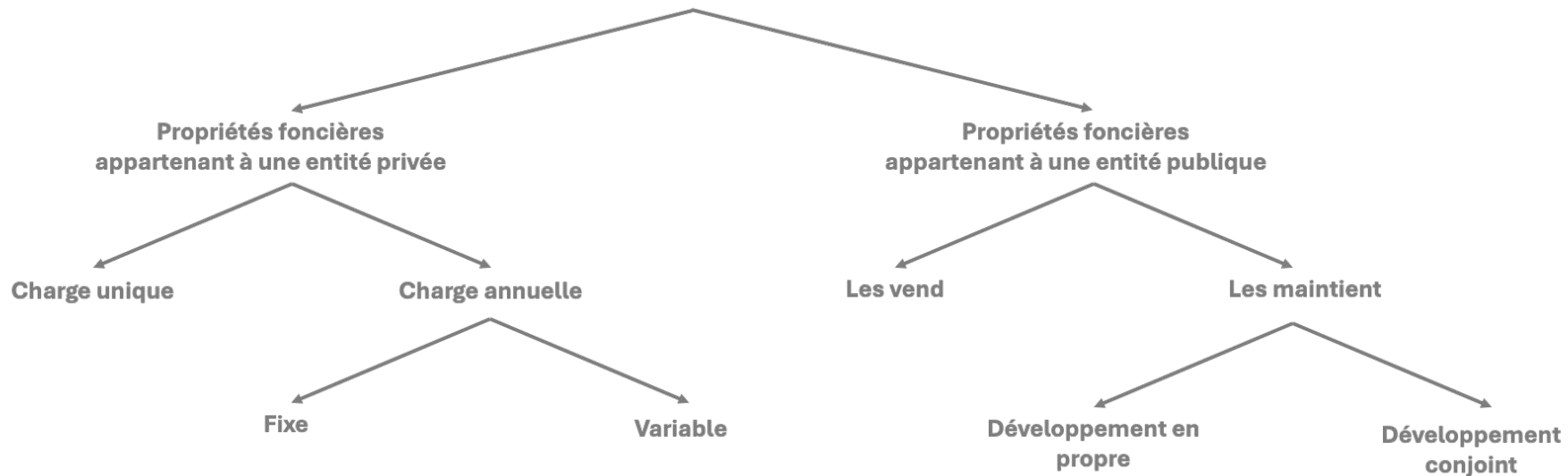
**Charge unique**

**Charge annuelle**

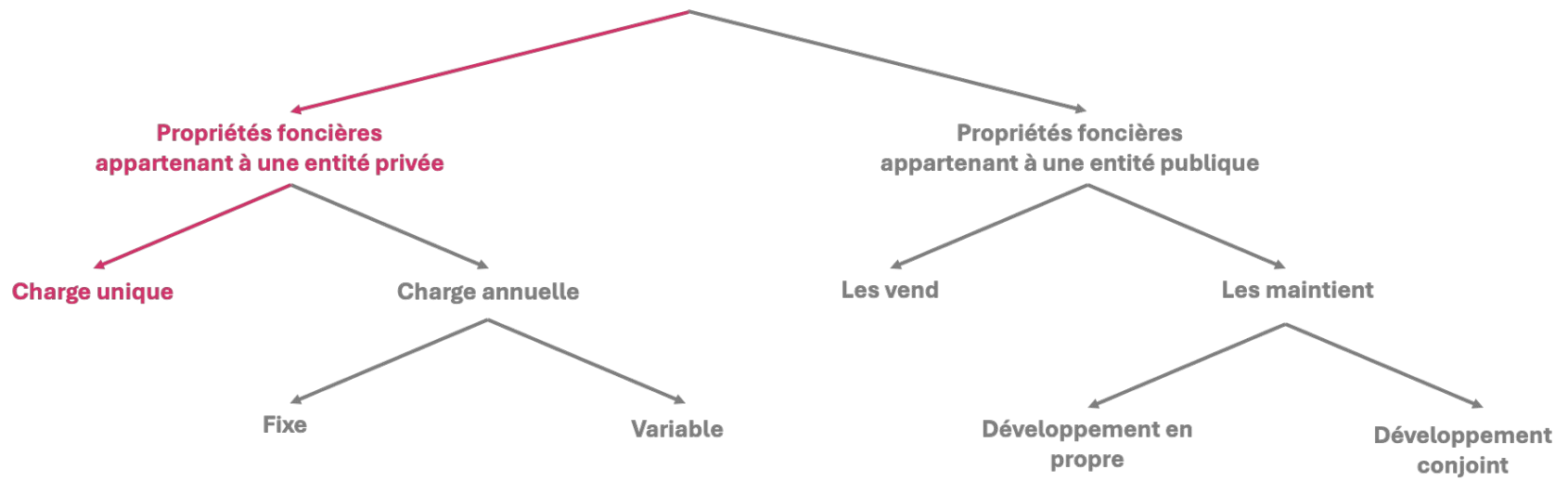












# 1. Entité privée chargée ponctuellement

## Avantages

- Financement sans dépendre exclusivement des budgets publics
- Équité
- Flexibilité

## Inconvénients

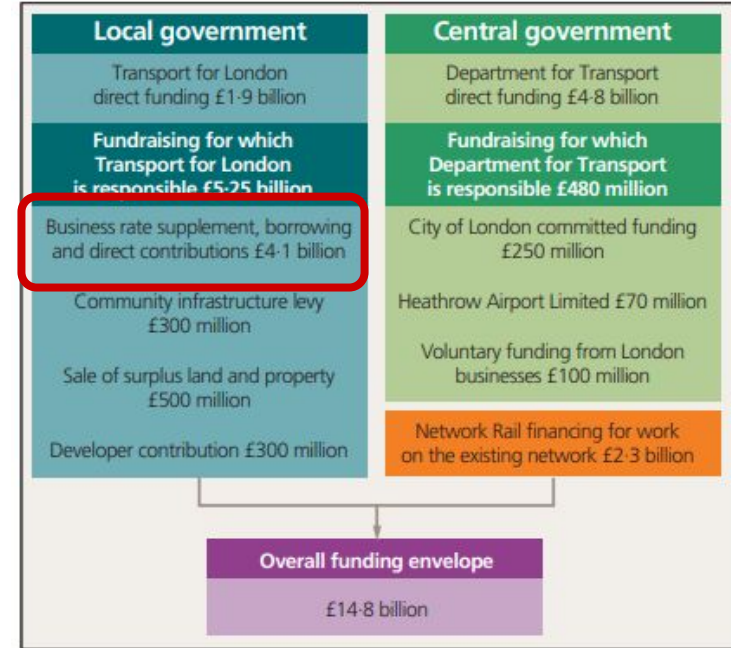
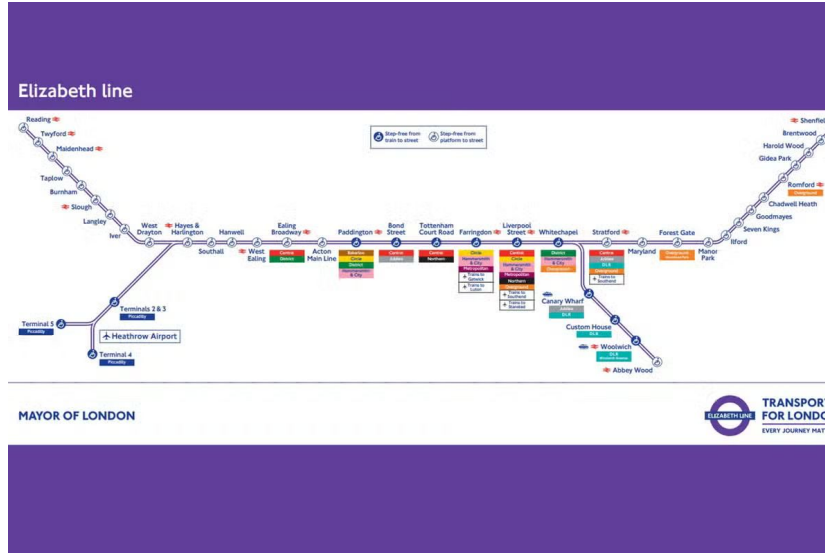
- Complexité de mise en œuvre
- Cycles immobiliers
- Équité géographique
- Résistance politique et sociale
- Problème de transparence



# Elizabeth Line, Londres

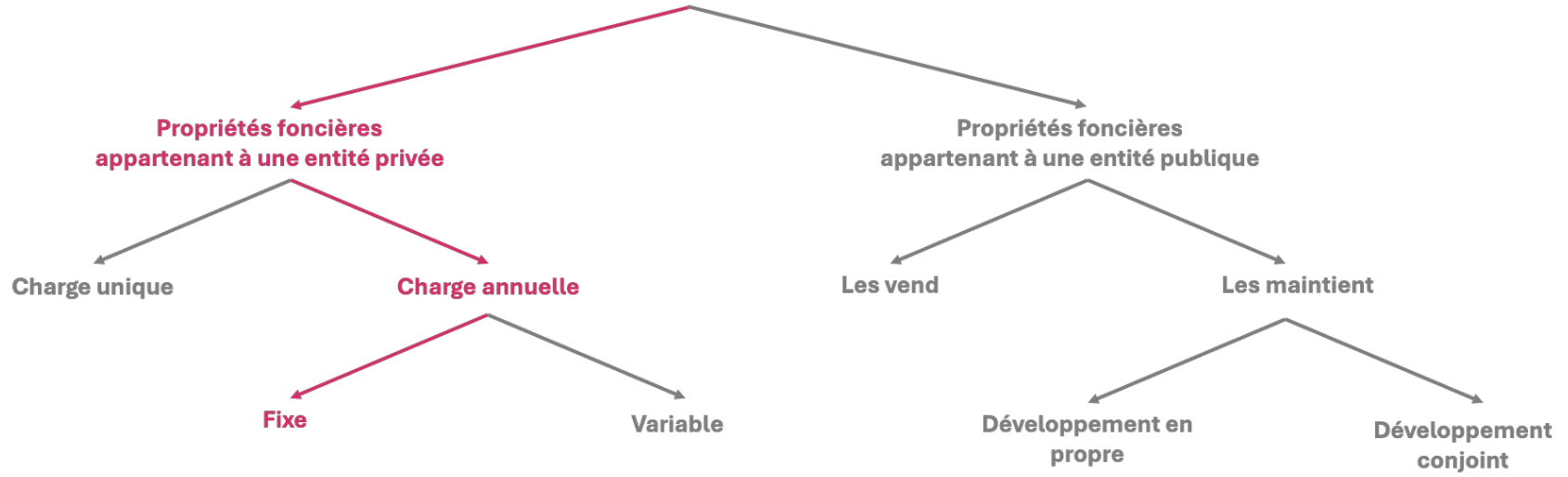
Contribution des entreprises qui vont bénéficier de la nouvelle infrastructure à hauteur de 4.1Mrd de livres.

Cela représente 28% du financement total du projet



Crossrail Limited






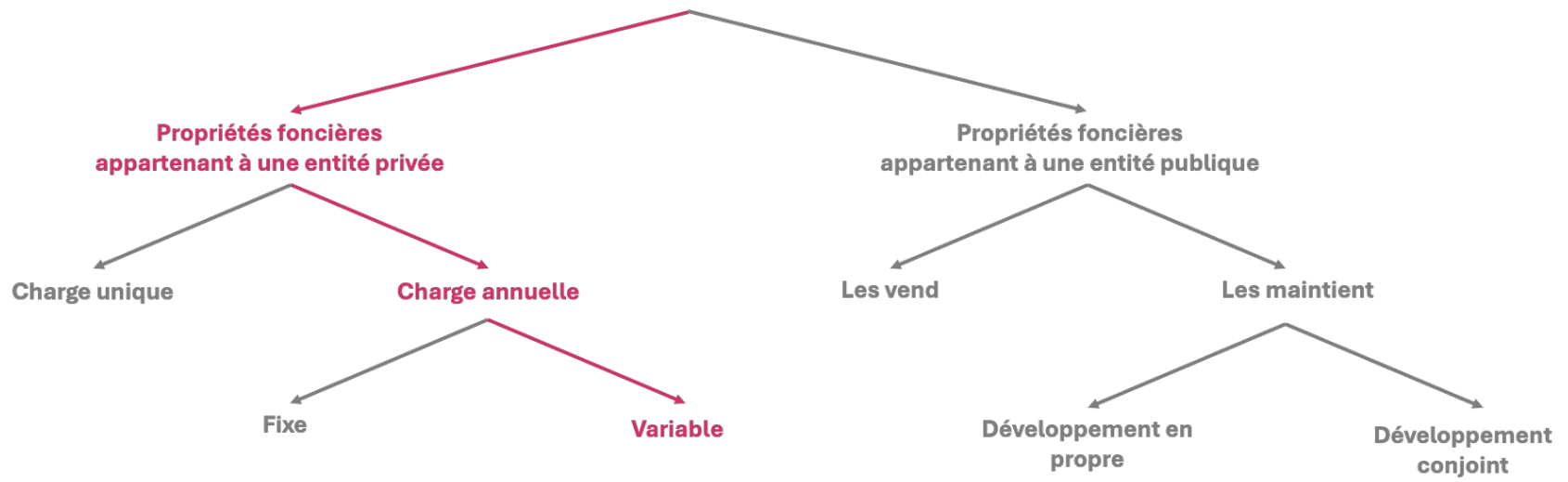
## 2. Entité privée chargée un montant annuel fixe

### Avantages

- Financement récurrent et prévisible
- Équité
- Promotion de l'utilisation efficace des propriétés foncières

### Inconvénients

- Complexité de mise en œuvre
  - Cycles immobiliers
  - Équité géographique
  - Résistance politique et sociale
  - Impact sur les propriétaires à faible revenu
  - Évaluation difficile
- 



### 3. Entité privée chargée un montant annuel variable

#### Avantages

- Financement récurrent et croissant
- Stimulation du développement économique dans ces zones
- Réhabilitation des zones urbaines délaissées

#### Inconvénients

- Dépend de la croissance future
- Spécifiquement alloués à ces zones
- Augmentation de la pression sur les résidents existants



# Commerces en gare, France

Taxe proportionnelle au chiffre d'affaire, avec un minimum garanti.

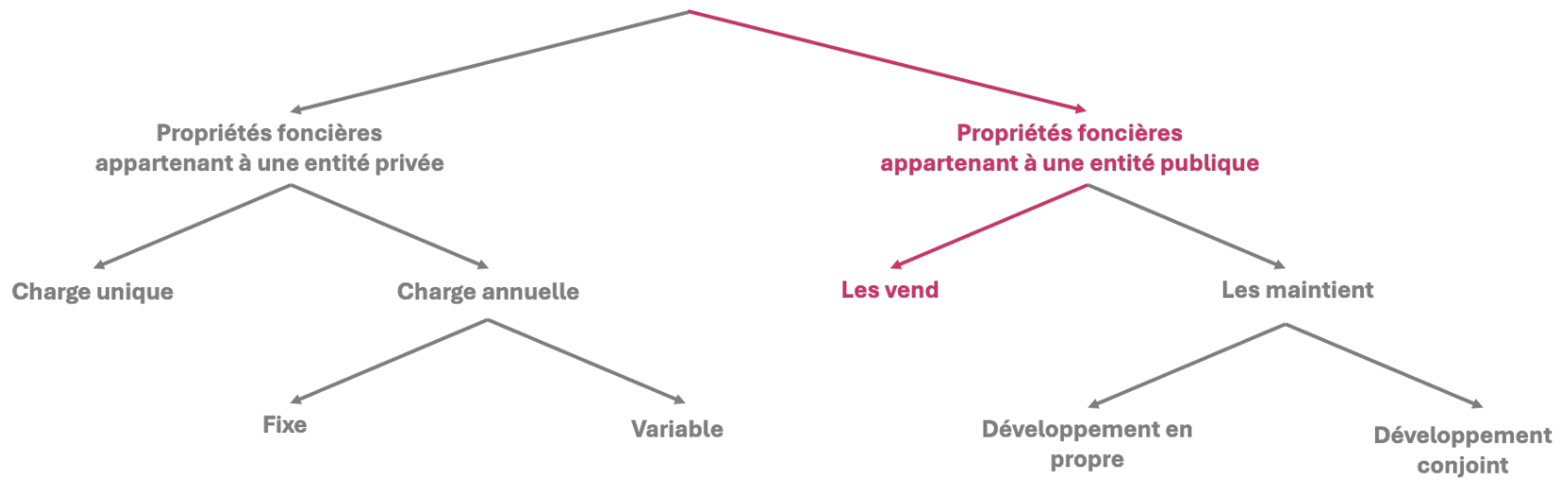
Représente 17% des recettes de Gares&Connexions en 2015



CHIFFRE D'AFFAIRES (M€)	2015	2014	ÉCART %
SERVICE DE BASE AUX TRANSPORTEURS	600,5	623,3	- 4
CONCESSIONS (revenus bruts)	176,9	168,7	+ 5
LOYERS (revenus bruts)	127,9	133,4	- 4
AUTRES	258,1	227,4	+ 13
<b>TOTAL</b>	<b>1163</b>	<b>1152</b>	<b>+ 1</b>

LAGARDÈRE &  
CONNEXIONS





# 4. Vente des propriétés foncières publiques

## Avantages

- Financement prévisible et sans dépendre exclusivement des budgets publics
- Planification stratégique et durable
- Régulation du marché

## Inconvénients

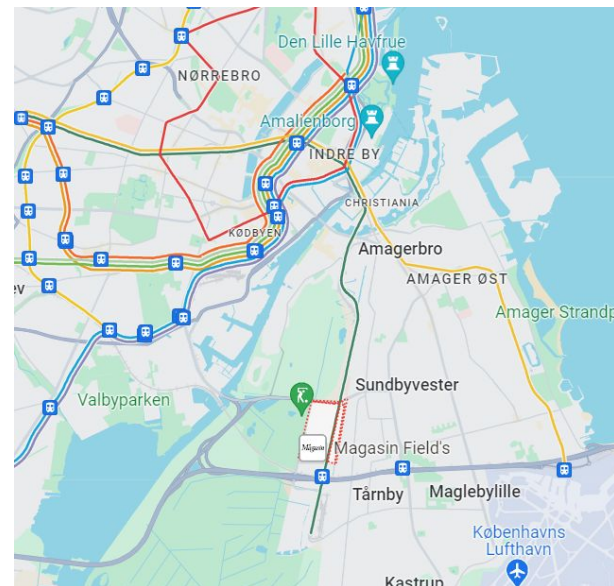
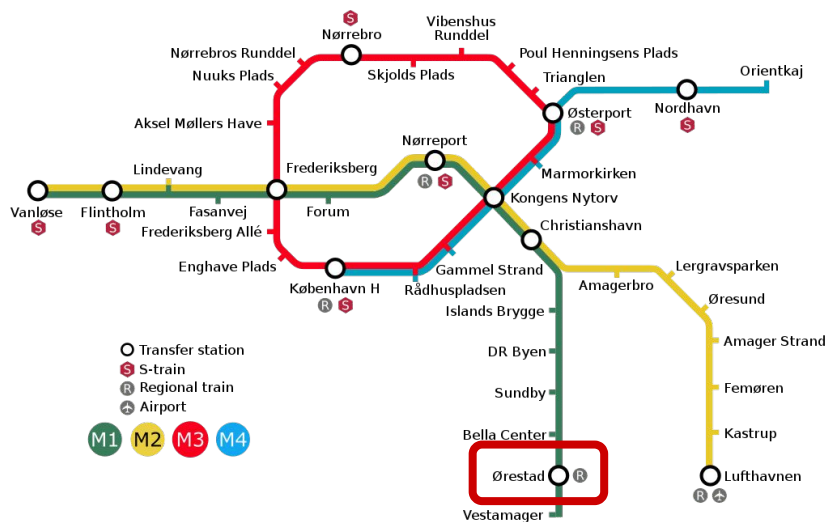
- Cycles immobiliers
- Processus complexe
- Questions éthiques



# Métro 1, Orestadt, Copenhague

Double objectif du métro 1 : transport + **développement de la zone d'Orestadt**

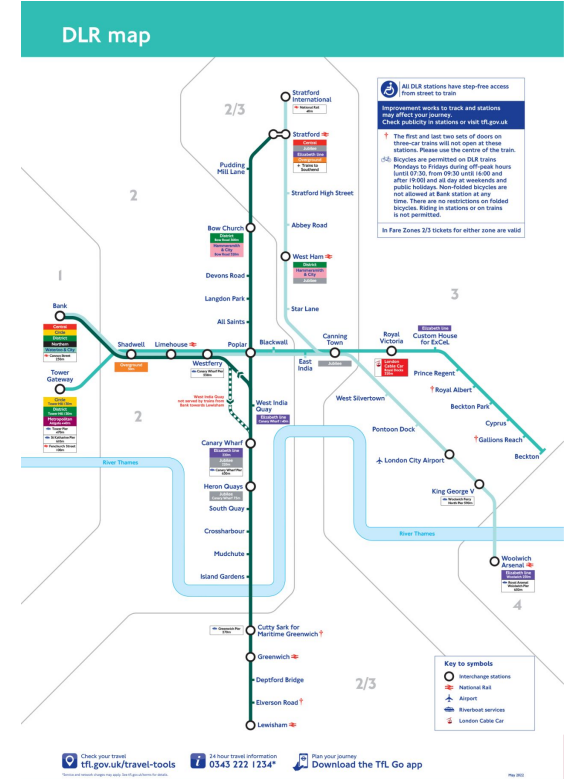
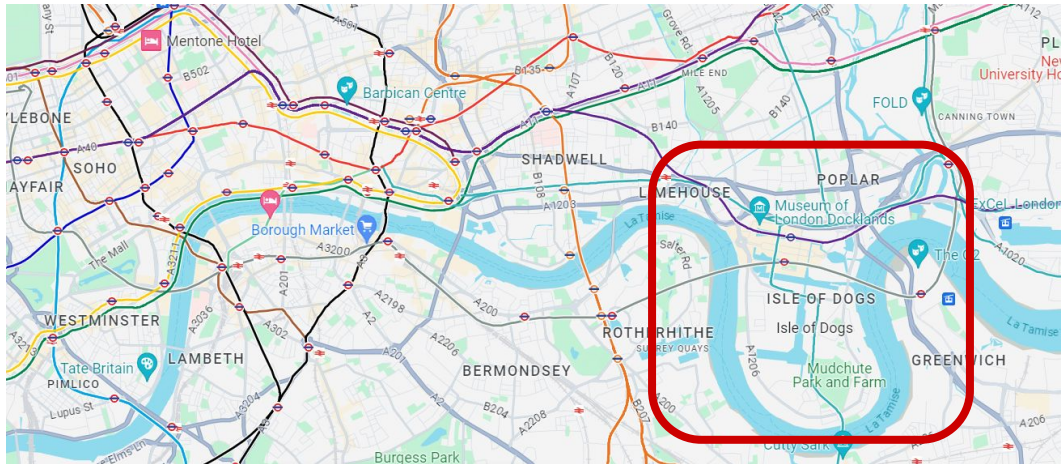
50% du financement assuré grâce à la vente des terrains d'Orestadt, précédemment acquis par la puissance publique



# Docklands, Londres

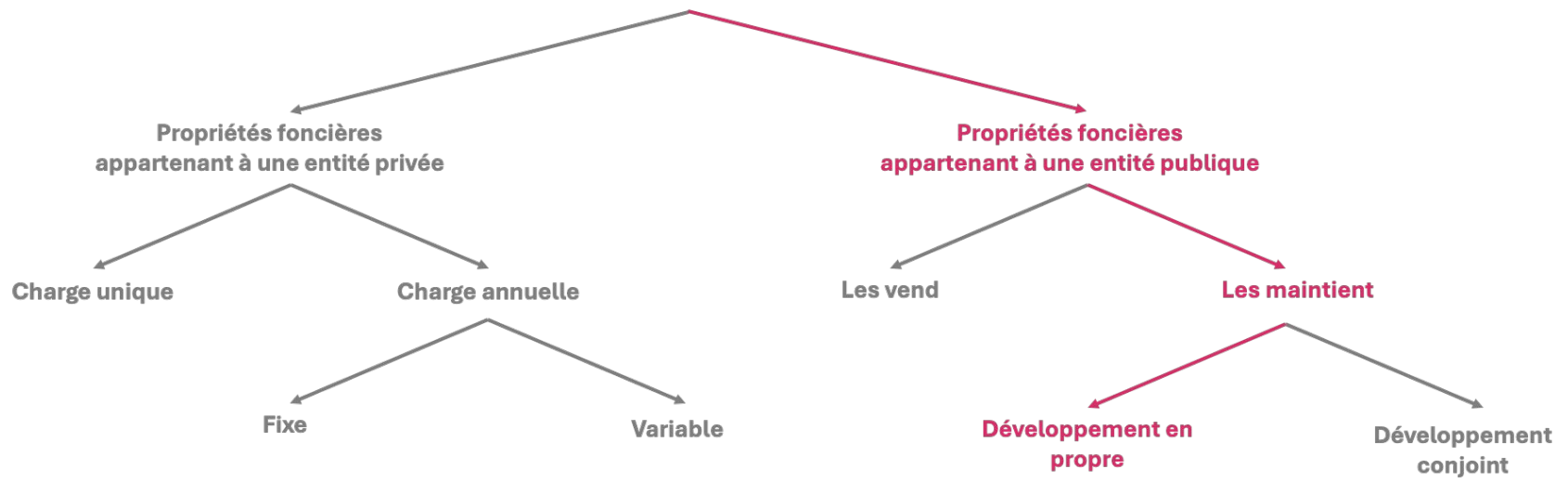
Double objectif du métro 1 : transport + **développement de la zone des Docklands** (financement de 100% du projet)

**Conjoncture du marché immobilier** : effondrement, les ventes se figent pendant 10 ans et un financement public "classique" doit prendre le relais



MAYOR OF LONDON

DLR TRANSPORT FOR LONDON EVERY JOURNEY MATTERS



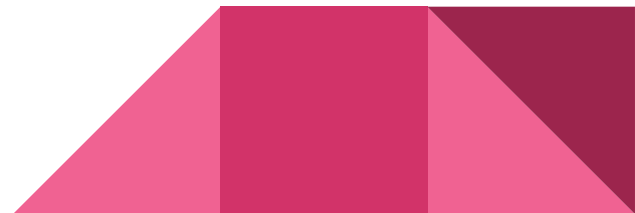
# 5. Développement immobilier en propre

## Avantages

- Source de revenus stable
- Capture directe de la rente foncière
- Synergies fonctionnelles

## Inconvénients

- Risque financier
- Capital initial important
- Nécessité de compétences spécifiques
- Nécessité d'approbations longues et complexes

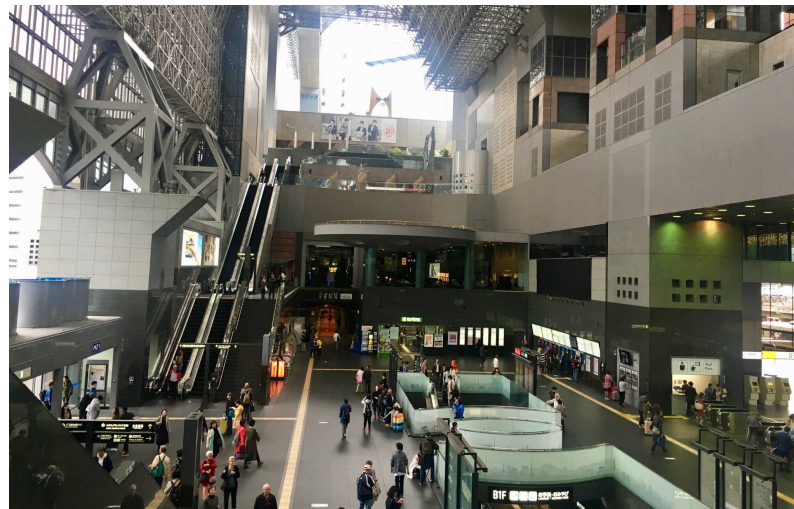


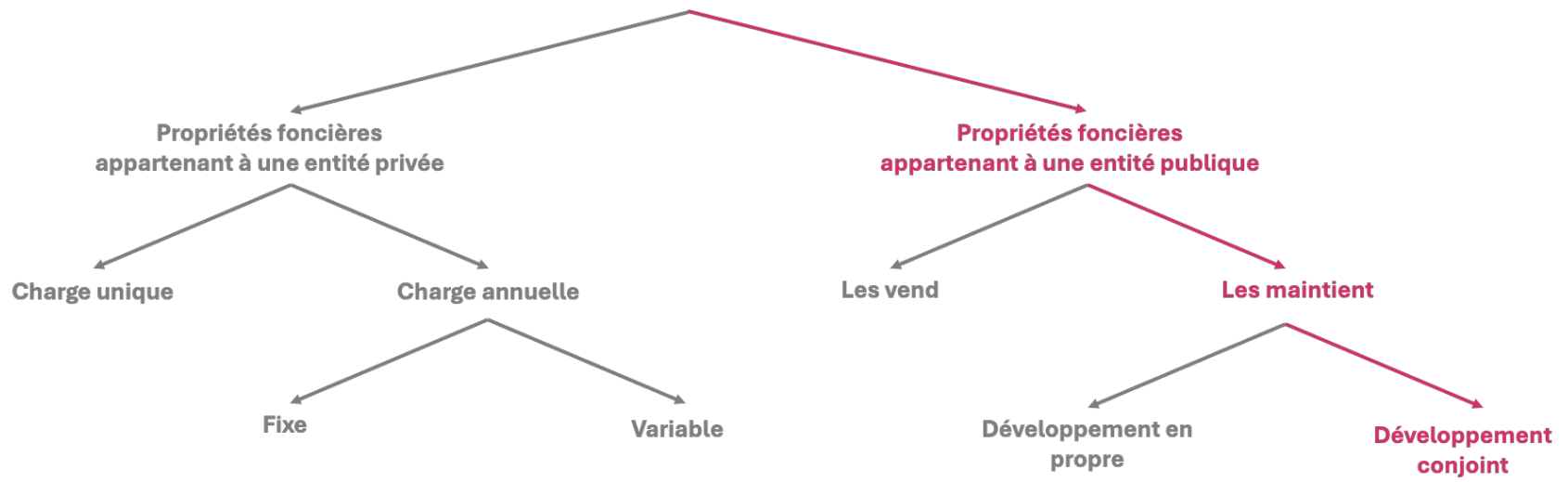
# Japon

2 types de situation :

- 1) **l'entreprise de transport possède le foncier alentour** => développe des activités autour des gares (tertiaire, commerces, résidentiel, bureaux ...)
- 2) **L'entreprise de transport ne possède pas le foncier alentour** => elle fait la même chose dans l'enceinte même de la gare

En tout cas : la diversification des activités autour ou en gare permet le financement d'une partie importante du financement => **entre 5 et 52%** contre 2 à 8% en moyenne dans les autres pays







# 6. Public-Private Partnership

## Avantages

- Financement supplémentaire pour les infrastructures de transport
- Valorisation foncière supplémentaire
- Développement urbain intégré
- Partage du risque

## Inconvénients

- Soumis aux fluctuations du marché immobilier
- Complexité des accords



# Japon

2 types de situation :

- 1) **l'entreprise de transport possède le foncier alentour** => développement conjoint des quartiers de gare avec des entreprises privées
- 2) **L'entreprise de transport ne possède pas le foncier alentour** => elle fait la même chose dans l'enceinte même de la gare



Entrée de la gare

# III. Limites et suggestions

# Complexité des processus de diffusion/constitution de la plus value

Variabilité temporelle et spatiale

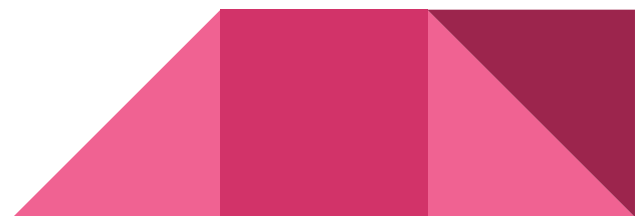
Parmi les variables influentes :

- Type d'immobilier
  - Contexte urbain
  - Situation foncière
  - Nuisances potentielles
-

# Difficultés de mesure de la valorisation Variabilité temporelle et spatiale, multi-factorialité

- Développer un suivi des marchés fonciers (permettre l'évaluation des politiques, fiabiliser les mesures)
- Approche territorialisée (répondre à la forte variabilité)
- Intervention publique de régulation (pour maîtriser les anticipations spéculatives)

Tram Brest	RER EOLE	T2 IdF	T2 Lyon	MétroBus Québec
Analyse avant mise en service : aucunes variations	Différences entre appartements et maisons Effets sur le volume de vente mais pas sur les prix	Pas d'effet d'anticipation Hausse entre 7% et 11% du prix des logements, après la mise en service	Forte tension du marché de l'habitat Part de l'augmentation due au tramway difficilement quantifiable	+7,4% dans les quartiers centraux +1,9% dans les quartiers périphériques



# Suggestions

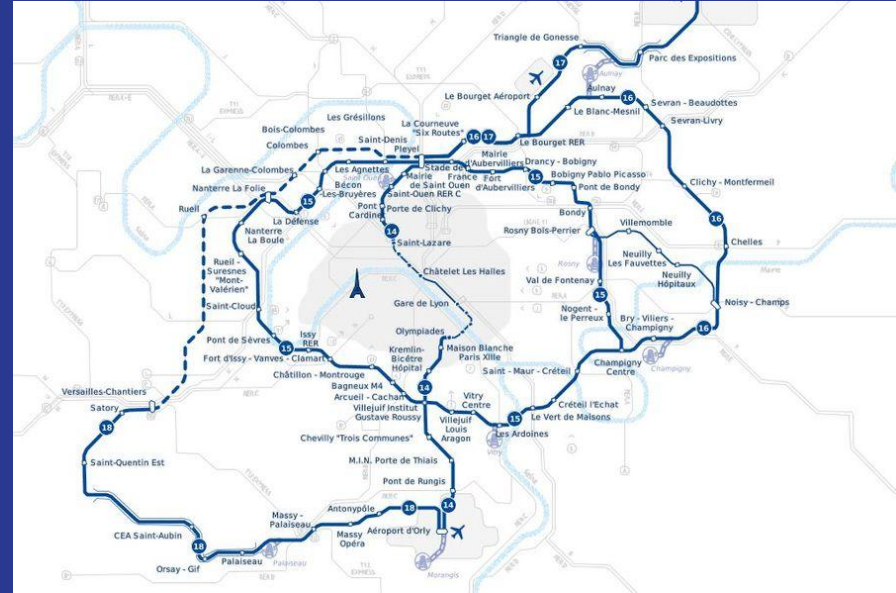
(Rapport de l'Observatoire Régional  
du Foncier en Ile-de-France)

- **Développer un suivi des marchés fonciers** (permettre l'évaluation des politiques, fiabiliser les mesures)
  - **Approche territorialisée** (répondre à la forte variabilité)
  - **Intervention publique de régulation** (pour maîtriser les anticipations spéculatives)
-

# IV. Cas d'étude : le Grand Paris Express

# Le Grand Paris Express

- 200 km de nouvelles lignes et 68 nouvelles gares
- 3 millions de voyageurs quotidiens
- 8000 logements
- Au moins 42 milliards d'euros (36 milliards d'euros avec les conditions économiques de 2012)





# Modes de financements du GPE

Pilotage par un établissement public national spécifique : la Société du Grand Paris (SGP)

Le financement associe :

- Recours à l'emprunt

Emprunt en phase de réalisation du projet (jusqu'en 2030)

Remboursement de la dette contractée (jusqu'en 2071)

- Fiscalité affectée
- 

# Captation de la plus-value générée par le GPE

**Impact du GPE** : hausse des prix des logements de +6 % (+2,5 % au niveau régional) autour des gares, d'après l'Office Régional du Foncier

→ réelle valorisation foncière due au GPE

## **Deux modalités de captation :**

- Taxation d'une fraction de la plus-value lors de la vente d'un bien
- Taxation de la plus-value potentielle lors de la mise en location

**Réformes législatives** : actualisation annuelle des valeurs des biens

**Étude de faisabilité** : utilisation d'une partie des impôts fonciers supplémentaires



# Conclusion

# Conclusion

- Réel intérêt de la captation de la rente foncière dans le financement de projets de transport de grande envergure
- Plusieurs moyens pour capter les plus-values
- Des limites liées aux difficultés d'estimation des valorisations

