

ARMIN GHOALAMI SABA ET
SEBASTIAN
GANESANANDAMOORTHY

La captation de la rente foncière



Sommaire

- Qu'est-ce que la rente foncière?
- Pourquoi on capture la rente foncière ?
- Quels sont les moyens pour le faire ?
- Conclusion

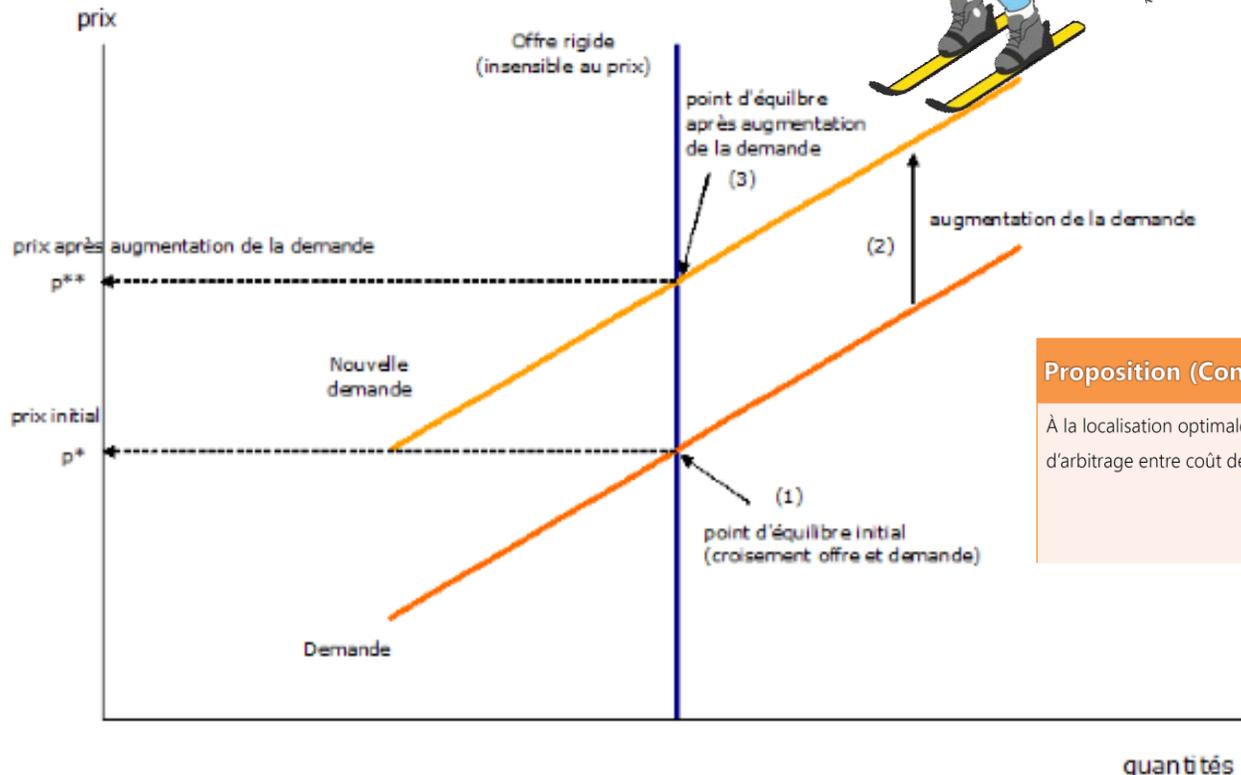
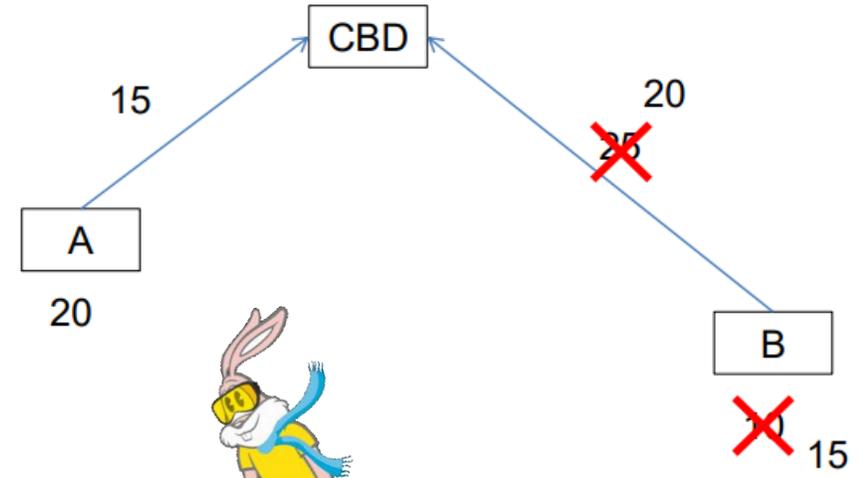


Qu'est-ce que la rente foncière ?

Le développement des transports publics ,en améliorant l'accessibilité de certain lieux entraine une valorisation foncière notamment aux points d'entrée/sortie sur le réseau.

Cette rente n'est pas linéaire et peut être négative :

- les effets corridors segmentent le territoire, paradoxalement vous pouvez vivre à côté d'une ligne ferrée, être non loin d'une gare mais avoir beaucoup plus de difficulté à accéder à l'espace de l'autre côté de la voie.
- il existe des externalités négatives aux modes de transports (bruit, pollution...) qui peuvent avoir un impact négatif quand la proximité du foncier à l'infr est trop importante.
- Selon la typologie de foncier le gain foncier ne sera pas le même, on valorise différemment l'accessibilité chez soi, qu'à son bureau ou à un service public.



Proposition (Condition de Muth)
 À la localisation optimale du ménage, on a la relation suivante d'arbitrage entre coût de transport et coût du foncier :

$$R'(r^*) = -\frac{T'(r^*)}{s(r^*, u^*)}$$

Pourquoi on capture la rente foncière ?

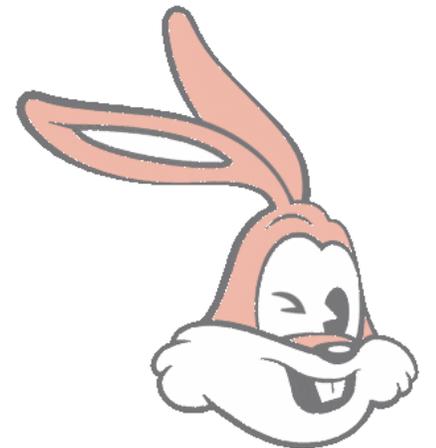
La France doit mobiliser 97 milliards d'euros d'ici 2020 pour financer les infrastructures de transport collectif et ferroviaires

Il est jugé légitime que la collectivité puisse récupérer une partie de cette plus-value pour financer les infrastructures.

Cette captation peut s'effectuer sur le flux ou le stock foncier.

Il est important de souligner que cet apport est un apport marginal qui ne peut en soit constituer l'entièreté du financement d'un projet ce pour deux raisons :

- Les montants relatifs à la captation d'une rente foncière sont faibles en comparaison des investissements totaux nécessaires à la réalisation des projets.
- Cette valorisation est variable et difficile à prévoir. En ce sens il est nécessaire de la considérer sur un temps relativement long et donc de lisser les aléas potentiels en sous évaluant l'apport potentiel.



Vente de droits d'aménagement

Principe : L'État ou une collectivité achète des terrains peu valorisés (friches industrielles, zones agricoles). Une fois le projet de transport réalisé, ces terrains sont revendus à des promoteurs immobiliers à un prix plus élevé.

Copenhague



UNDERGROUND

Londres

- Financement du métro
- Création du quartier Orestadt sur des terrains auparavant non construits
- Mécanisme de financement : 60% de coût total financé par la vente de terrains (50%) et taxes foncière (10%)
- Difficultés rencontrées :
 - o Concurrence avec d'autres projets immobiliers (rénovation des quartiers du port)
 - o Impact de la crise immobilière : baisse des ventes et des recettes attendues
 - o Nécessité de compléter le financement par des fonds publics

- Prolongement du métro léger des Docklands
- Terrains auparavant occupés par des entrepôts et friches industrielles
- Mécanisme de financement : Valorisation des terrains grâce à l'arrivée du métro et recettes de la vente pour rembourser les emprunts
- Difficultés rencontrées :
 - o Effondrement du marché immobilier au début des années 1990
 - o Pendant 10 ans, aucune transaction immobilière significative
 - o Intervention des pouvoirs publics pour financer le projet par des ressources budgétaires classiques

Taxation

Principe : On applique une taxe (généralement ciblée géographiquement) afin de capter la plus-value foncière, il existe une multitude de taxes imaginables :

- La mise en œuvre d'un régime fiscale spécifique à la zone visée doit en principe permettre la captation de cette plus-value. Ainsi on applique une taxe annuelle sur les locaux à usages commercial, de bureau ou de stockage ce qui a l'avantage de procurer des recettes récurrentes.
- La majoration de la taxe foncière sur les propriétés non-bâti et terrains constructible (0-3 € le m2 et ne pouvant excéder 3% de la valeur foncière moyenne au M2)
- Taxe sur cessions de terrain nus constructible (10%)

- La loi ENL (Engagement National pour le Logement) : Majorer les valeurs locatives cadastrales + Instaure une taxe sur la vente de terrains nus rendus constructibles
- Projet de loi "Grenelle 2" :
 - Vise l'ensemble du patrimoine foncier et immobilier bénéficiant de la valorisation
 - Mais :
 - Exonération des résidences principales et des biens détenus depuis plus de 15 ans
 - Croissance économique, baisse des taux d'intérêt, embourgeoisement des quartiers

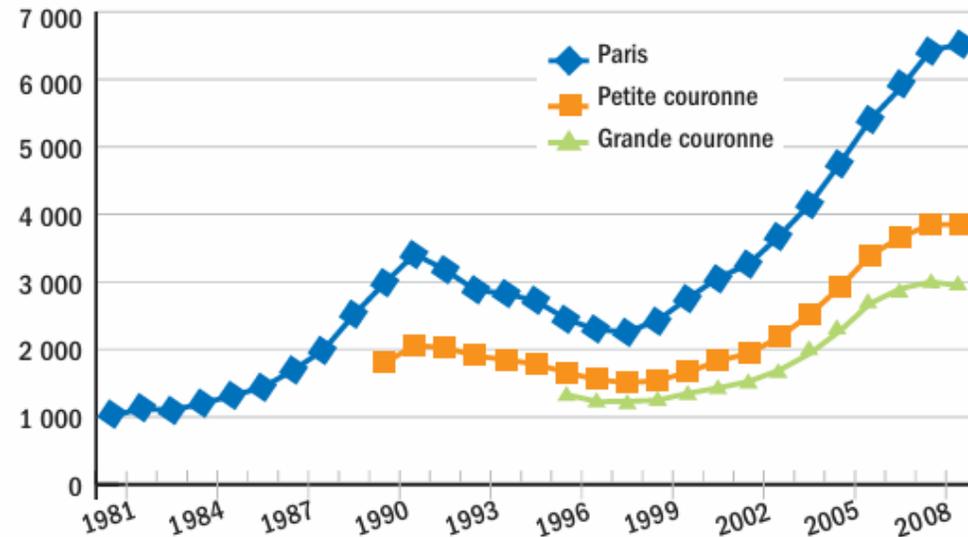


Taxation

La taxation rencontre cependant plusieurs difficultés :

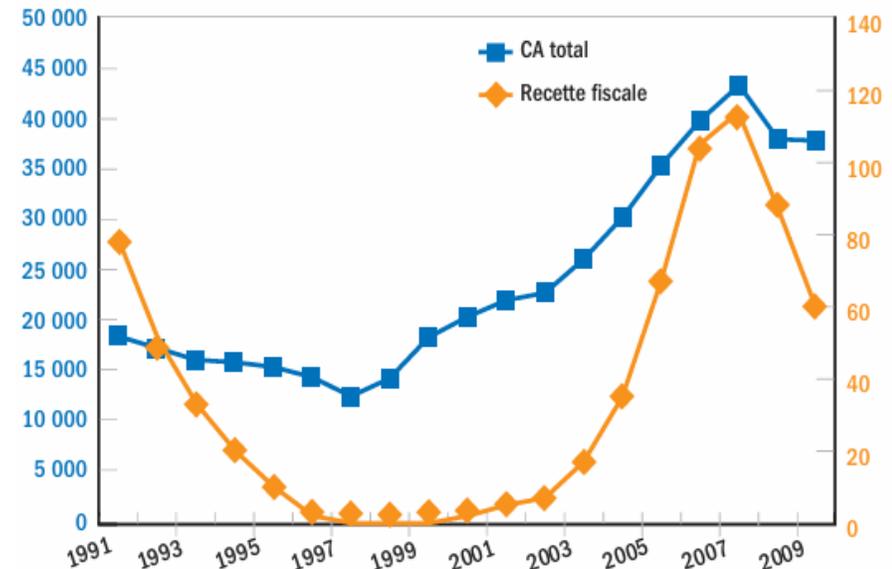
- Une analyse des transactions parisiennes sur 20 ans montre que, pour un bien revendu après 8 ans de détention, les plus-values n'ont dépassé une décote de 5 % par an que 8 fois entre 1989 et 2009. En banlieue, où la valorisation est moins forte, les résultats sont encore moins favorables.
- Une simulation basée sur un taux d'imposition de 1 % sur les plus-values (après application d'une décote de 5 % par an) montre que, sur 19 ans, la taxe aurait généré 700 millions d'euros, soit 37 millions par an en moyenne.

Prix des appartements anciens (euros/m²)



Source : Chambre des notaires de Paris

Produit fiscal généré par une taxation de 1 % des plus-values immobilières (millions d'euros) - Immobilier résidentiel seul



Développement immobilier en propre par l'opérateur

Stratégie de financement des infrastructures au Japon :

- Exploitation des immeubles commerciaux et résidentiels autour des gares
 - Gares japonaises intégrées dans des complexes avec centres commerciaux, bureaux et logements
- Revenus stable et récurrents utilisés pour financer les infrastructures de transport
- Mais :
 - Nécessite une expertise en gestion immobilière
 - Coordination complexe entre les secteurs public et privé
- La part de revenu d'exploitation, hors transport, variait de 5% à 42% en 2006

Application en France :

- Sncf : Premier acteur foncier constructible en France
 - Valorisation du parc immobilier, notamment avec la ZAN
- Développement de zones commerciales dans les grandes gares
 - Manipulation du consentement des voyageurs, exploitation consumériste



Saint-Pierre-des-Corps, friche industrielle, autrefois propriété de la SNCF.

Conclusion (Vente de droits d'aménagement)

Avantage

- Permet de financer une part significative du coût des infrastructures
- Valorise des friches industrielles ou des terrains sous-exploités
- Réduction de la pression fiscale sur les habitants

Inconvénient

- Fortement dépendant des cycles des cycles immobiliers
- Risque de recettes insuffisantes en cas de crise du marché
- Nécessite un équilibre avec d'autres projets urbains concurrents
- Peut nécessiter des interventions publiques pour stabiliser le financement

Conclusion (Taxation)

Avantage

- Apporte des recettes fiscales régulières et récurrentes
- Peut être ajusté en fonction du marché et des besoins

Inconvénient

- Complexité de mise en œuvre et d'acceptation politique
- Difficulté à isoler l'effet des infrastructures de la valorisation foncière
- Risque d'inégalités de traitement entre territoires taxés et non taxés

Conclusion (Développement en propre par l'opérateur)

Avantage

- Revenus stables et diversifiés (loyers, commerces, bureaux)
- Valorisation maximisée au profit de l'opérateur de transport

Inconvénient

- Nécessite une compétence en gestion immobilière
- Risques de conflits d'intérêts entre logique commerciale et service public
- Peut entraîner une marchandisation excessive des gares

