

La captation de la plus-value foncière et immobilière : une nouvelle source de financement des infrastructures de transport collectif ?

Colloque « mobilité, fiscalité et financement »

Bruxelles 22 septembre 2009
christine.raynard@strategie.gouv.fr



PREMIER MINISTRE

Plan de la présentation

- Le contexte et l'enjeu
- La valorisation du patrimoine foncier et immobilier : exemples étrangers versus France
- Les options possibles
- Et demain ?

Le contexte

- Le Grenelle de l'environnement
- Des finances publiques fortement contraintes
- La crise économique et financière



PREMIER MINISTRE

L'enjeu

- Le Grenelle de l'environnement : besoin de financement de 97 milliards d'euros d'ici 2020 d'où la nécessité de :
 - Repenser le mode de financement des infrastructures de transport collectif en explorant des solutions innovantes
 - Réaffecter au financement tout ou partie de la plus-value foncière et immobilière induite par une nouvelle infrastructure



PREMIER MINISTRE

Centre
d'analyse
stratégique

Le financement des infrastructures de transport collectif : les solutions possibles

- Instauration d'un péage urbain
- Paiement du coût des émissions de gaz à effet de serre du transport et affectation de ces ressources aux modes les moins polluants
- Utilisation de l'éco-redevance d'usage poids lourds, mise en place à partir de 2011
- Recours à des fonds souverains qui, pour des infrastructures de transport, ne comportent pas de risque de délocalisation
- Partenariat public-privé (PPP)



PREMIER MINISTRE

Valorisation du patrimoine foncier et immobilier : le Japon

- 1906 : nationalisation des chemins de fer entraînant la construction de commerces et logements aux alentours des gares
- 1987 : privatisation de Japanese National Railways engendrant un fort développement des activités dans l'enceinte des gares
- 2006 : la part des gares dans le revenu d'exploitation, indépendamment de l'activité de transporteur, se situe entre 5 % et 42 %



PREMIER MINISTRE

Valorisation du patrimoine foncier et immobilier : le Danemark

- La construction du métro de Copenhague : un projet original de financement
- Combinaison de trois objectifs :
 - Valorisation des terrains
 - Aménagement du territoire
 - Création d'une nouvelle infrastructure
- Coût du projet estimé à 1,7 milliards d'euros, entièrement couvert par différents apports



PREMIER MINISTRE

Valorisation du patrimoine foncier et immobilier : l'Allemagne

- La filiale de la Deutsche Bahn, gestionnaire des gares, perçoit environ 1/3 de ses recettes par la location de surfaces commerciales
- En 2007, la surface valorisée dans les gares est de 1,2 millions de m²
- La valorisation a rapporté 300 millions d'euros
- Ces recettes financent la filiale gare, l'entretien, la propreté mais aussi 20 % à 25 % des investissements

Le contexte français (1/2)

- En 2007, comparativement à l'Allemagne, la SNCF a valorisé six fois moins de surfaces dans les gares, soit seulement 200 000 m²
- Et près de 4 fois moins de recettes dégagées par cette valorisation : 80 millions d'euros
- D'où de nouvelles orientations visant au développement de grands espaces multimodaux



PREMIER MINISTRE

Le contexte français (2/2)

- A la demande du Premier ministre, mission sur « le concept de gare contemporaine » ; rapport rendu en mars 2009
- Janvier 2009, nouvelle demande d'étude sur la taxation des terrains pouvant prendre de la valeur lors de la création d'infrastructures de transport importantes ; conclusions à l'automne

La situation de la SNCF

- Politique de modernisation des gares en plates-formes d'échanges multimodales
- En avril 2009, création au sein de la SNCF de la branche « gares et connexions »
- Parmi les objectifs de la branche :
 - Accès rapide et facile aux différents modes de transport locaux
 - Accès à des services publics satisfaisants (poste, point d'information de la ville...)
 - Surfaces commerçantes importantes

La situation de la RATP

- La valorisation de la rente foncière : stratégie de la RATP depuis 1990
- Deux cas :
 - Terrains en friche : la RATP réalise les études, en lien avec les collectivités locales, puis vend le permis de construire
 - Installations existantes : les dépôts de bus et ateliers sont enterrés, afin de réaliser au-dessus des opérations immobilières (bureaux, logements, crèches...)

Captation de la plus-value foncière et immobilière : options possibles

- Instaurer une taxe sur la rente foncière
=> proposition d'un article de loi par la
Commission des affaires économiques du
Sénat, en juin 2009
- Capter la rente foncière réalisée par une
opération d'aménagement induite par une
nouvelle infrastructure de transport collectif
=> des modes de financement sont à
développer



PREMIER MINISTRE

L'instauration d'une taxe sur la rente foncière (1/2)

- Projet de loi portant engagement national pour l'environnement : nouvel amendement en juin par rapport au texte de janvier 2009
 - Proposition d'instaurer une taxe sur la valorisation foncière
 - Périmètre : hors Île-de-France
 - Sauf les premières ventes en l'état futur d'achèvement et les premières ventes après leur achèvement d'immeubles bâtis



PREMIER MINISTRE

L'instauration d'une taxe sur la rente foncière (2/2)

- Quelques réserves :
 - Nécessité de taxer les plus-values sur les résidences principales
 - Le produit de la taxe risque d'être faible par rapport aux dépenses d'investissements
 - Le principe d'égalité nationale devant la taxe ne serait pas respecté (les AOT ont le choix, l'Île-de-France est exclue)



PREMIER MINISTRE

Centre
d'analyse
stratégique

La captation de la rente foncière : mode de financement à développer (1/2)

- Opération large d'aménagement du territoire incluant la construction de la nouvelle infrastructure de transport
- Captation de la rente foncière induite
- Réinjection de tout ou partie des bénéfices dégagés dans le financement du projet, ce qui devrait permettre de gagner 5 % à 10 % de l'investissement



PREMIER MINISTRE

Centre
d'analyse
stratégique

La captation de la rente foncière : mode de financement à développer (2/2)

- Reversement a posteriori au projet par l'État et les collectivités, pour une période limitée, d'une partie des impôts collectés grâce à cette opération immobilière
- Instauration d'une taxe forfaitaire sur la 1ère cession à titre onéreux de terrains nus rendus constructibles



PREMIER MINISTRE

Et demain ?

- La réalisation de nouveaux projets d'infrastructures de transport devrait être accompagnée d'opérations d'aménagement
- L'ensemble des acteurs s'accorderont sur les meilleures valorisations possibles
- Les plus-values ainsi dégagées pourront être réinjectées dans le financement du projet
- Un objectif de 10 % de la valeur des investissements paraît envisageable