

Collectivités

« Il serait intéressant de créer un dispositif fiscal pour capter la plus-value foncière »

Entretien avec Pierre Laffitte, avocat, Seban avocats

M Est-il possible d'objectiver les plus-values foncières captées par les promoteurs ?

Il s'agit d'un exercice extrêmement difficile car un immeuble ne prend pas de la valeur uniquement par l'arrivée d'une gare. Il faut parvenir à établir un lien direct entre l'équipement réalisé et la plus-value constatée. Plusieurs éléments doivent être croisés : de quel type de gare est-il question, TGV, métro, RER ? Entre aussi en jeu la situation particulière du terrain concerné : est-il viabilisé ? Supporte-t-il déjà des immeubles, anciens, rénovés, neufs, démolis/reconstruits ou revendus en l'état ? Quid des équipements publics existants ? Selon les situations, la valorisation sera plus ou moins importante et il sera difficile de savoir quelle est la part réellement liée à l'arrivée de la gare. Par ailleurs, le marché de l'immobilier est extrêmement volatile et dépend également de critères autres comme la hausse des taux d'intérêt.

M Comment les collectivités peuvent-elles néanmoins percevoir des recettes sur ces plus-values ?

Globalement, elles peuvent recourir aux outils classiques de la maîtrise foncière et de l'aménagement, en particulier au duo DUP/ZAC. Pour maîtriser le foncier, la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) leur permettra d'exproprier les biens concernés. Elles pourront également créer une zone d'aménagement concerté (ZAC) qui est la reine des procédures en la matière. Elle permet en effet à la collectivité de délimiter un périmètre à l'intérieur duquel elle pourra faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment ceux qu'elle a déjà acquis ou qu'elle acquerra en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des promoteurs. La ZAC permettra d'imposer le respect d'un cahier des charges élaboré par la collectivité. Les quartiers de gare seront ainsi valorisés, plus accueillants car rénovés, le bâti existant sera préservé, les bâtiments historiques mis en valeur, et la collectivité pourra en fine répartir le coût des dépenses d'équipements publics entre les promoteurs. La ZAC a notamment été utilisée autour de la gare Saint-Jean à Bordeaux (Gironde).

M Existe-t-il d'autres manières de faire participer les promoteurs au financement des équipements publics ?

Les collectivités peuvent recourir à une convention de projet urbain partenarial (PUP) et plus particulièrement au mécanisme dit de la zone de PUP. Pour ce faire, elles définissent en amont, avant le dépôt des permis de construire, le périmètre de la zone et les équipements publics à financer. Les promoteurs, comme les autres propriétaires, auront



THOMAS LOUPRE / DIVERGENCE / LE MONITEUR

« Les collectivités peuvent assurer le financement d'équipements publics par des promoteurs grâce à une convention de projet urbain partenarial (PUP). »

ensuite l'obligation de signer une convention de PUP prenant en charge proportionnellement le coût des équipements dont bénéficient leurs terrains inclus dans ce périmètre.

M Quelles en sont les limites ?

Les outils classiques de l'aménagement impliquent des procédures longues et engendrent un gros coût d'entrée pour la collectivité qu'elle ne peut pas toujours se permettre. Elle peut alors se faire accompagner par un établissement public d'Etat, comme cela a été le cas pour la gare de Bordeaux. Par ailleurs, les outils de financement comme la zone de PUP nécessitent de s'inscrire dans une vision d'ensemble sur le long terme.

M Faudrait-il créer un outil dédié ?

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris avait créé une taxe forfaitaire sur le produit de certaines valorisations immobilières de la région d'Ile-de-France résultant des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris. Cette taxe s'appliquait aux cessions à titre onéreux dans un périmètre qui ne pouvait s'éloigner de plus de 800 à 1200 m d'une entrée de gare de voyageurs prévue pour le projet. Elle n'a jamais été appliquée et a été abrogée au 1^{er} janvier 2011. Il serait néanmoins intéressant de réfléchir à une nouvelle taxe de ce type. Le législateur pourrait, par exemple, instaurer un mécanisme de captation de plus-value foncière selon différents critères : soit en fixant un rayon autour des infrastructures ferroviaires reconnaissant automatiquement la possibilité de capter une plus-value, soit en identifiant des critères permettant d'établir un lien direct entre l'équipement réalisé et la plus-value constatée : lieu exact d'implantation, type d'activités, moyens de transport, attrait de l'emplacement pour l'activité. ● Propos recueillis par S. P.