



3^{èmes} Rencontres Francophones Transport Mobilité

Marne-la-Vallée, du 8 au 10 juillet 2020

Session 11

Infrastructures de transport et captation de la valeur foncière : quels outils ?

Organisatrice.eur.s de la session

Sonia Guelton, Lab'Urba, UPEC, guelton@u-pec.fr

Philippe Poinot, LVMT, UPEM-ENPC-IFSTTAR, philippe.poinot@u-pem.fr

Numéro spécial de revue projeté

Oui avec comme revue visée la *Revue d'Economie Régionale et Urbaine* ou *Canadian Journal of Regional Science / Revue canadienne des sciences régionales* ou *Géographie, économie, société*

Texte de l'appel à communications

Bien que la valeur potentielle créée par la présence d'une infrastructure de transport ne fasse pas consensus parmi les chercheurs (par exemple, *L'espace géographique*, 2014 ; voir aussi pour les dessertes TGV, Bazin & al., 2011 et Bazin & al., 2013), elle est unanimement recherchée, dans les grandes agglomérations, par les pouvoirs publics. En effet, ceux-ci, de concert avec les promoteurs, positionnent les projets immobiliers autour des lieux de connexion avec les nouvelles infrastructures : gares, port, aéroport... L'objet de cette session n'est pas d'interroger cette idée mais porte sur les moyens mis en œuvre directement et indirectement par les pouvoirs publics d'une part, pour participer à cette création de valeur foncière et immobilière (au-delà de l'infrastructure elle-même) et, d'autre part, pour « capter » une partie de cette valeur au profit des budgets publics. Plusieurs typologies des différents outils et instruments de captation de cette valeur ont déjà été établis. Par exemple, Altermann (2012) distingue les instruments de « Macro value capture » (nationalisation des terres par exemple), de « Direct value capture » et d'« Indirect value capture ». De son côté, Suzuki et al. (2015) différencient les « tax-based instruments » et les « development-based instruments ». Une autre lecture a été donnée par Hendrics et al. (2017) qui les replace dans le mécanisme de la chaîne de l'aménagement. Ces mécanismes et outils restent encore trop méconnus en France pour servir de guide pour les décisions publiques du fait du peu d'études de cas réalisées, à l'exception par exemple d'Adisson (2015, 2018) ou de Deraëve et al. (2018).



La session propose ainsi d'interroger les mécanismes juridiques, fiscaux, mais aussi les montages opérationnels dans les projets d'aménagement ou les projets immobiliers pour identifier ceux qui contribuent à capter de la valeur foncière. Elle met l'accent sur le moment dans la chaîne d'aménagement concerné par l'augmentation de valeur, les outils mobilisés pour la capter, et par quel acteur. Elle souhaite aussi questionner les contradictions et effets pervers auxquels ces mécanismes peuvent conduire. Les impacts en termes de justice (redistribution), de financement et de régulation seront particulièrement privilégiés.

Les communications pourront interroger les mécanismes dans leur pertinence théoriques et leur efficacité opérationnelle. Des études de cas ou des analyses basées sur des exemples concrets français ou étrangers seraient fortement appréciés.

Cette proposition s'inscrit au croisement des deux thématiques privilégiées dans l'appel à sessions spéciales: « Politiques des transports et d'aménagement » et « Financement, tarification et fiscalité... ».

Mots clés

Rente foncière, Financement des transports, Fiscalité

Références bibliographiques

- Adisson F. (2015). De l'aménagement du territoire au réaménagement des terrains de l'Etat. Politiques et projets de reconversion urbaine du domaine ferroviaire en France et en Italie, Thèse de doctorat. Université Paris Est et Politecnico di Milano, Champs-sur-Marne, 593 p.
- Adisson F. (2018). From state restructuring to urban restructuring: The intermediation of public landownership in urban development projects in France. *European Urban and Regional Studies*, Vol. 25, n°4, pp. 373-90.
- Alterman R. (2012). Land use regulations and property values: The 'windfalls capture' idea Revisited. In: Brooks N, Donanghy K and Knapp GJ (eds) *The Oxford Handbook on Urban Economics and Planning*. Oxford: Oxford University Press, pp. 755–786.
- Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M. (2013). Desserte TGV et villes petites et moyennes. Une illustration par le cas du tourisme à Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne. *Les Cahiers scientifiques du transport*, pp. 33-61.
- Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M., Vandebossche L. (2011). Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature. *Recherche, Transports et Sécurité*, Vol. 27, n° 3, pp. 215-38.
- Deraëve S., Dubois-Maury J., Guelton S., Poinot P. (2018). Quelle valorisation économique des quartiers de gare du GPE ? Le cas de Nanterre La Folie et de la ZAC Nanterre les Groues, *Expertise n°3 pour la SGP, CGET et l'ANRU, Gares et territoires du Grand Paris Express: analyse prospective des effets des gares sur le développement des territoires prioritaires de la politique de la ville*.



Disponible à :

https://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/garesterritoires_gpe_expertise_valorisation_commerciale_nanterre_deraeve_dubois-maury_guelton_poinsot_0.pdf

Hendricks A., Kalbro, Llorente M., Vilmin Th., Weitkamp A. (2017). Public Value Capture of Increasing Property Values – What are “Unearned Increments”? In Hepperle and al., *Land ownership and land use development – the integration of past, present and future in spatial planning and land management policies*, Zürich: vdf Hochschulverlag, pp. 257-82.

L'espace géographique (2014). Les effets structurants des infrastructures de transport. *L'Espace géographique*, n°43, pp. 51-67.

Suzuki H., Murakami J., Hong Y.-H., Tamayose B. (2015). *Financing Transit-Oriented Development with Land Values*. Washington: The World Bank.