

La captation de la valeur foncière (CVF) reconnaît que les **investissements publics**, tels que les nouvelles infrastructures de transport, entraînent souvent une **hausse de la valeur des terrains environnants**. Puisque ces gains découlent de l'investissement public plutôt que d'efforts privés, la CVF permet au secteur public de **recupérer une partie de cette plus-value afin de financer le projet** qui l'a générée [1-3]. Depuis 2008, ce concept gagne en popularité auprès des organismes internationaux, qui voient dans la CVF une réponse pratique aux pressions budgétaires et aux retards en matière d'infrastructures [4, 5].

La captation de la valeur foncière en pratique : preuves internationales

Les preuves internationales indiquent que les trains à grande vitesse (TGV) génèrent une hausse de la valeur foncière, principalement près des nœuds à forte demande [8].

- **Hong Kong:** Le TGV West Kowloon illustre la captation de la valeur foncière en zone de gare grâce aux droits de développement et aux ventes de terrains; le **site commercial situé au-dessus du terminus s'est vendu 42,2 milliards HK\$**, soit environ la moitié du coût révisé du projet (84,4 milliards HK\$) [6, 7].
- **Australie:** Une évaluation préliminaire d'un réseau de TGV sur la côte Est estime une **hausse de la valeur foncière autour des gares de 43 à 126 milliards C\$**, pour un **coût de construction estimé à 103 milliards C\$**, ce qui met en évidence le potentiel de la CVF lorsque des mécanismes appropriés sont en place [8].
- **Californie, É-U:** La planification du TGV de l'État prévoit des mécanismes pour capter la hausse foncière autour des gares, notamment des **outils fiscaux** (p. ex. financement par accroissement de l'impôt) et des **outils de développement** (p. ex. co-aménagement, districts de financement) [9].

Pour faire avancer le TGV au Canada, un cadre consolidé de captation de la valeur foncière est nécessaire afin de saisir la plus-value générée autour des gares, de compléter les revenus tarifaires et d'assurer une source de financement stable et durable, conforme aux pratiques internationales. Le développement à usage mixte autour des gares contribuera à accroître la demande en matière de fréquentation du TGV tout en ajoutant de nouvelles unités d'habitation sur le marché.

Potentiel de la CVF : TGV canadien

Une analyse de faisabilité financière menée par Transportation Research at McGill (TRAM) suggère que la **captation de la plus-value foncière pourrait améliorer la viabilité fiscale à long terme du TGV canadien** en complétant les revenus tarifaires et en réduisant les besoins en subventions [10].

- **Scénario 1 — Pas de CVF :** avec un **ratio de financement public-privé de 1:2** et **sans captation de la valeur foncière**, le système **n'atteint pas l'autosuffisance financière au bout de 50 ans** et nécessiterait des subventions continues s'élevant en moyenne à 2,12 milliards C\$ par an sur cette période.
- **Scénario 2 — CVF équivalente à 15 % du coût en capital:** le développement immobilier, les ventes de terrains et l'aménagement foncier devraient générer des revenus équivalant à 15 % du coût en capital du TGV, estimé à 11,97 milliards C\$. Avec ce financement supplémentaire, le système pourrait **atteindre l'autosuffisance financière complète dès la 44^e année**, les recettes d'exploitation couvrant alors les coûts opérationnels et le remboursement des prêts.

Ces scénarios indiquent que capter la plus-value foncière autour des gares et le long du corridor pourrait renforcer la viabilité fiscale du TGV canadien.

Conclusions

- **Privilégier les gares à fort potentiel de captation:** concentrer les efforts sur les nœuds offrant de fortes perspectives de redéveloppement et d'appréciation de la valeur, plutôt que sur les centres-villes déjà construits et à capacité limitée.
- **Déployer la CVF à grande échelle:** confier à Alto le développement et la captation de valeur dans un rayon de 2 km autour des gares pour alléger le coût en capital estimé à 79,8 milliards C\$ et de renforcer les impacts durables à long terme du projet.

Références

1. Crook, A. and C. Whitehead, *Capturing development value, principles and practice: Why is it so difficult?* Town Planning Review, 2019. **90**(4): p. 359-381.
2. Mulley, C. and C.H. Tsai, *When and how much does new transport infrastructure add to property values? Evidence from the bus rapid transit system in Sydney, Australia.* Transport Policy, 2016. **51**: p. 15-23.
3. Smolka, M., *Implementing value capture in Latin America: Policies and tools for urban development.* 2013: Lincoln Institute of Land Policy.
4. OECD/Lincoln Institute of Land Policy, P.-L.I.C., *Global Compendium of Land Value Capture Policies*,. 2022: Paris.
5. Suzuki, H., et al., *Financing transit-oriented development with land values: Adapting land value capture in developing countries.* 2015: World Bank Publications.
6. Murakami, J. and R. Cervero, *High-speed rail and economic development: Business agglomerations and policy implications*, in *High-Speed rail and sustainability*. 2017, Routledge. p. 244-271.
7. Cervero, R. and J. Murakami, *Rail and Property Development in Hong Kong: Experiences and Extensions.* URBAN STUDIES, 2009. **46**(10): p. 2019-2043.
8. Pettit, C., W. Thackway, and R. Wade, *High Speed Rail Value Uplift Preliminary Investigation Report*, in *City Futures Research Centre*. 2022: UNSW Sydney cityfutures.adu.unsw.edu.au.
9. Chandra, S. and V. Mishra, *Funding the High-Speed Rail: A Case Study of the California Project.* Open Transportation Journal, 2022. **16**(1).
10. Zhang, B., H. Negm, and A. El-Geneidy, *High-Speed Rail in Canada: Insights from a corridor wide survey and a financial analysis.* 2025: Transportation Research at McGill, McGill University, Canada.