

# LE COMPTE À REBOURS DANS LES MÉTHODES D'ÉVALUATION DU DOMAINE

par Alain Caumeil

Directeur de la Direction nationale d'interventions domaniales (DNID)

Le compte à rebours (CAR) est souvent présenté comme une méthode incontournable pour réaliser une évaluation sérieuse. C'est assurément le cas pour certaines évaluations mais ce n'est certainement pas la martingale défendue par certains.

Un point qui surprend souvent les interlocuteurs de l'administration du Domaine tient à la pluralité des méthodes d'évaluation : comparaison, capitalisation, revenus, compte à rebours... L'étonnement s'accroît quand l'évaluateur explique que, pour le même bien, plusieurs méthodes peuvent être retenues. L'incompréhension est à son comble quand l'évaluateur déclare que la valeur d'un même bien peut être différente selon la méthode retenue.

La vérité est qu'un bien n'a pas une valeur mais plusieurs valeurs selon le projet qui est envisagé. Dans le cadre d'un projet, la méthode souvent utilisée est le compte à rebours (CAR). Mais dans quels cas le CAR est-il à privilégier ? Comment se construit-il et surtout quel est son intérêt ?

## ■ Le compte à rebours est la méthode privilégiée pour évaluer un terrain à bâtir

Le CAR est une méthode d'évaluation parmi d'autres. Cela ne veut pas dire pour autant qu'elle est interchangeable avec d'autres. Elle est inadaptée à certaines opérations mais doit être privilégiée dans d'autres cas.

Le CAR ne trouve pas à s'appliquer pour des opérations portant sur des parcelles non constructibles ou bien des immeubles sans modification des droits à construire. Ainsi, un terrain non constructible ou constructible en zone peu dense, un appartement, une maison, un immeuble de bureau ne nécessitent pas, en principe<sup>1</sup>, de recourir à un CAR pour leur évaluation. Le CAR n'apporte en effet aucune plus-value et, dans ce cas, la méthode dite des comparables ou bien celle de la capitalisation est nécessaire et suffisante. De même, le CAR n'apparaît pas la méthode la plus adaptée pour évaluer, en poursuite d'usage, les valeurs d'immeubles commerciaux ou industriels. Dans ces hypothèses, la méthode des revenus apparaît plus pertinente.

Le CAR est la méthode à privilégier dans l'évaluation en cas de projet immobilier modifiant les droits à construire du bien existant. Elle est ainsi avant tout adaptée pour évaluer la valeur d'un terrain constructible en cas d'opération de promotion ou d'aménagement, ce qui conduit d'ailleurs certains à lui préférer le nom de bilan promoteur ou aménageur.

## ■ La logique d'un compte à rebours est celle d'un promoteur ou constructeur

L'appellation « compte à rebours » exprime la logique suivie en principe par un promoteur ou par un aménageur dans la planification financière de son projet. Ainsi, très schématiquement, pour un programme de logements, le promoteur va partir du prix de sortie des logements duquel il va retrancher ses coûts de construction pour définir le coût de la charge foncière, c'est-à-dire le prix auquel il va pouvoir acheter le terrain constructible.

Le CAR est une méthode d'évaluation dynamique en ce qu'elle va se tourner non pas vers le passé, mais vers l'avenir, en intégrant souvent un changement d'usage du bien. Il s'agit en effet dans cette méthode de se projeter dans l'avenir en évaluant la valeur du foncier dans le cadre d'un projet. C'est la nature du projet qui va ainsi déterminer la valeur du foncier. Selon que le projet sera plus ou moins rentable, selon que ses coûts directs et indirects seront importants, la valeur du foncier sous-jacent sera plus ou moins élevée. Le volume des droits à construire et les règles d'urbanisme sont ainsi des paramètres structurants qui vont largement déterminer le coût du foncier.

Cette présentation du CAR correspond à une vision idéalisée de la méthode en considérant la charge foncière comme une résultante dépendant en grande partie du prix de sortie. D'aucuns pourront considérer cette vision comme un peu candide et objecteront que, dans un marché foncier tendu, la logique pourra être inversée. En effet, ce n'est pas, comme la construction du CAR semble le laisser accroire, le prix de sortie qui détermine toujours le coût du foncier mais le coût du foncier qui fait le prix de sortie. Ce n'est pas faux et c'est bien cette réalité qui contribue à la pression sur les prix du foncier et, finalement, sur les prix du logement. La seule limite dans ce cas est la capacité du marché à absorber le prix de sortie du programme. Force est de constater que cette limite est mouvante et suit les aléas du marché du logement neuf, notamment les changements de règles fiscales et de conditions de financement des clients ! Il y a donc parfois dans le CAR un caractère un peu artificiel qu'il ne faut pas ignorer. Mais même dans ce cas, le CAR n'est pas sans intérêt en permettant au promoteur ou à l'aménageur de construire son « business-plan ».

(1) Pour de la réhabilitation, un CAR est également possible.

Un évaluateur doit parfois construire un CAR *ex nihilo* quand il n'a aucun élément lui permettant de s'appuyer sur les données d'un promoteur ou d'un aménageur. Il est alors conduit à formuler des hypothèses qui se vérifieront ou pas. Ce n'est naturellement pas la meilleure façon de procéder et il est préférable que l'évaluateur dispose du CAR élaboré par le constructeur ou le promoteur. Son travail dans ce cas de figure va consister à vérifier les hypothèses retenues en « revisitant » tous les postes clés du CAR. Les recettes escomptées ne sont-elles pas minorées ? Les différents postes de coûts ne sont-ils pas à l'inverse exagérés ? Sans ces données, les évaluateurs ne peuvent pas donner une valeur pertinente au terrain à bâtir.

Pour contourner cet obstacle, ou bien par facilité, les évaluateurs recourent à ce qui est appelé la « méthode de comparaison indirecte ». Il s'agit pour un terrain à bâtir d'utiliser les valeurs retenues pour d'autres transactions de terrains à bâtir dans la période récente. L'évaluateur s'affranchit ainsi de la construction ou de l'analyse critique d'un CAR, mais utilise les données résultant de cette méthode dans des opérations antérieures. L'intérêt de cette démarche est d'être simple et rapide. Elle ne doit néanmoins être retenue que pour des projets sinon similaires, du moins très homogènes, dans un secteur géographique proche. Si ces conditions ne sont pas remplies, cette méthode doit être évitée et ne sera retenue qu'en l'absence de tout élément permettant l'élaboration d'un CAR.

On comprend ainsi aisément qu'un même terrain à bâtir puisse avoir potentiellement plusieurs valeurs en considération du projet qui est envisagé. La gamme des valeurs est pratiquement infinie en fonction de la combinaison de plusieurs paramètres. Ainsi, pour un programme de logement, le caractère en accession libre à la propriété ou en locatif aidé du programme, la gamme des logements, la part des logements sociaux, le coût des VRD (voirie, réseaux et divers) vont au final déterminer les valeurs possibles du foncier.

## ■ L'intérêt de recourir au compte à rebours

La force du CAR est d'établir une corrélation étroite entre la rentabilité d'un projet et la valeur du foncier qui permet de le réaliser. Le CAR est ainsi une bonne approche pour valoriser équitablement un terrain à bâtir. Il permet d'éviter qu'un promoteur ou aménageur capte l'intégralité de la plus-value foncière liée à une opération de promotion ou d'aménagement. De même, quand des collectivités publiques sont propriétaires du foncier, la logique du CAR permet d'encadrer les prix de sortie des programmes dès lors qu'elles acceptent de faire un effort sur la valeur du foncier public qu'elles cèdent pour réaliser les opérations.

En soi, un CAR ne contribue pas à élever le coût du foncier ; il se contente de constater l'augmentation de valeur. Ce qui contribue à augmenter la valeur du foncier, c'est la densification de son occupation. Le seul fait d'accorder des droits à construire ou d'augmenter ces droits provoque mécaniquement une augmentation de la valeur du foncier. La saturation des droits à construire avec des programmes comportant de nombreux logements peut potentiellement, toutes choses restant égales par ailleurs, organiser une pression plus importante sur les prix du foncier comparativement à des programmes comportant un nombre moins élevé de logements.

Il y a une forme de paradoxe entre la volonté de lutter contre la hausse des prix et les politiques publiques urbaines qui passent par la densification et favorisent ainsi l'augmentation des prix du foncier. Il n'y a là pourtant rien de bien nouveau en dehors du rappel qu'un terrain constructible a toujours (à part quelques exceptions comme en matière vicicole) plus de valeur qu'un terrain qui ne l'est pas !