



Inefficacité de la hausse de la taxe d'acquisition

publié le 18/05/2015, vu 2709 fois, Auteur : [Emmanuel Charbit, Avocat](#)

Le nouveau Ministre de l'Economie, Moshé Kahlon, souhaite augmenter la taxe d'acquisition à partir du second appartement de 5 à 20%.

Le nouveau Ministre de l'Economie, Moshé Kahlon, souhaite augmenter la taxe d'acquisition à partir du second appartement de 5 à 20%.

Après la remise à plat des exonérations sur la plus value et la hausse sur la taxe d'acquisition, les investisseurs et les particuliers voient d'un oeil inquiet cette nouvelle mesure.

La hausse des droits d'acquisition comme remède à la hausse des prix ?

Au moment où le nouveau Ministre des Finances, Moshe Kahlon, annonce son intention d'augmenter les taxes d'acquisition immobilière afin d'enrayer la hausse des prix, l'Administration Fiscale publie une statistique sur le poids de l'investissement immobilier. Au 30 avril 2015, plus de 250.000 israéliens détenaient plus d'un appartement, cela signifie une résidence principale et une autre pour l'investissement. Près de 200.000 personnes étaient propriétaires de deux appartements, et plus de 300 personnes en détenaient plus de 10. Cela met en lumière de façon indirecte la possible inefficacité de cette mesure.

L'Administration Fiscale affirme que 1,2 millions de personnes sont propriétaires d'un appartement unique.

Nombre de propriétaires	Nombre d'appartements
1,198,135	1
197,622	2
38,082	3
9,611	4
3,157	5
1,218	6

Le nouveau Ministre des Finances fait de la baisse des prix au logement un de ses combats. Afin d'atteindre cet objectif, il souhaite entre autre jouer sur la fiscalité afin de faire baisser les prix du marché. Ainsi, Moshé Kahlon a obtenu de Netanyahu que soit inscrite dans l'accord négocié de coalition, la promulgation d'une loi visant à augmenter la taxe d'acquisition sur les biens à l'investissement (à partir du second appartement). Cette taxe est aujourd'hui progressive sur un barème allant de 5 à 10% ; Kahlon souhaite faire passer le barème de 20 à 25%.

Voici un petit aperçu de ce que pourrait devenir la taxe d'acquisition : 10 %

	Bien de 1.000.000 shekels (NIS)	Bien de 2.000.000 shekels (NIS)	Bien de 3.000.000 shekels (NIS)
Taxe d'acquisition pour le premier appartement acheté par un résident israélien	0 NIS	17.200 NIS	67.200 NIS
Taxe d'acquisition actuelle pour : - premier appartement d'un résident étranger, - second appartement d'un résident israélien	50.000 NIS	108.400 NIS	170.000 NIS
Taxe si la loi est votée et promulguée*	200.000 NIS	Pas moins de 400.000 NIS	Pas moins de 600.000 NIS

*Hypothèse de calcul basée sur l'imposition la plus basse, car même si la loi est votée, sa progressivité n'a pas encore été proposée et/ou annoncée.

Pour le Directeur du Ministère de la Construction, Shlomo Ben Eliahu, il s'agit d'une loi affirmant en substance « n'achetez pas d'appartement » et d'ajouter « qu'aucune taxation ne construira d'appartements ». Pour Ben Eliahu, la raison principale de la hausse des prix est l'absence d'offre de logements. De plus, l'histoire a prouvé que la fiscalité « punitive » n'améliore que très rarement les choses.

Quel que soit les annonces faites par le gouvernement, certains de ses membres ou les professionnels de l'immobilier, la hausse des prix reste d'actualité puisque le site Madlan, site internet spécialisé dans les informations immobilières, publie le chiffre de 10% de hausse sur l'année 2014 sur les prix de vente à Tel Aviv et l'Evaluateur-Expert en chef du Gouvernement auprès du Ministère de la Justice a publié quant à lui des chiffres établissant une hausse de 4%

uniquement sur le premier trimestre 2015, contre 1% sur le trimestre précédent.

La hausse la plus marquante +7% a été identifiée sur les appartements de 4 pièces à Jérusalem, Ashdod et Ashkelon, contre 4% sur le trimestre précédent.

Il paraît essentiel aujourd'hui d'augmenter les constructions immobilières et surtout de fluidifier les procédures administratives afin que les autorisations soient données de façon plus rapide et que le gouvernement suive de manière plus active l'état de la construction.

Cependant, comme souvent, les clés de la baisse des prix d'acquisition ne sont pas toujours celles de la baisse des loyers qui eux aussi ont augmenté de façon fulgurante sur les 10 dernières années. De plus, la simple augmentation des constructions et la hausse des impôts ne fait pas tout, cela serait trop simple et cela se saurait.

Au regard de la situation juridique, politique et conjoncturelle, il semble qu'il y ait deux grands chantiers qui pourraient jouer sur la baisse des prix en accompagnant des mises en chantier ; celui des transports publics et celui du travail.

Concernant les transports le gouvernement œuvre depuis des années dans la construction de nouvelles routes et surtout de nouvelles voies ferroviaires et stations afin de rapprocher certaines localités des points d'activité qui se situent dans le centre, comme par exemple Raanana qui sera dans quelques années 15 minutes de Tel Aviv, soit 3 stations de train (quand elle est à une heure de voiture aux heures de pointe pour seulement 16km).

Le grand chantier public qui commence à voir le jour est celui du tramway-métro (Rakevet HaKala) qui rapprochera les grandes villes du Nord (Kfar Saba et Petah Tikva) et du Sud (Bat Yam et Rishon Letzion) de la Région Centre. Ce projet vieux de 40 ans a enfin débuté en 2007 et doit être livré en 2021. D'ailleurs les travaux des futures stations de Tel Aviv commencent dès cet été (en inquiétant une grande partie de la population puisque nombre de routes vont être fermées et nombre de lignes de bus vont voir leurs trajets modifiés). Ce chantier de plus de 10 milliards de shekels (plus de 2 milliards €), seulement pour une ligne sur les 4 proposées, ne peut plus souffrir aucun retard. Le Gouvernement doit mettre des procédures claires pour éviter les couacs de certains appels d'offres et éditer un calendrier afin de vérifier l'avancée des travaux. Si demain, votre travail se situe à 15mn de métro de votre lieu de résidence, vous délaisserez la voiture et accepterez d'aller habiter un peu plus loin.

Le second point est celui du travail. Il paraît évident que le gouvernement doit tenter de décentraliser l'activité afin d'attirer la population vers d'autres lieux où aujourd'hui plus de 20.000 logements ne sont toujours pas vendus et où tout coûte plus cher ; il n'est en effet pas normal que dans ce que l'on appelle la périphérie, les biens vendus en supermarché coûtent plus cher que dans des grandes villes de la classe moyenne-sup.

Il faut désengorger le grand Centre. Tel Aviv a la chance, pour ses habitants, et le désavantage, pour tous ceux qui n'y habitent pas de concentrer en intra-urbain (quartier de Rothsild, Azriel entre autre) et périurbain (la Boursa de Ramat Gan, Ramat HaHayal entre autres) plusieurs centres névralgiques de l'activité économique d'Israël. Tout cela a fait, couplé la demande de l'étranger, la hausse du niveau de vie et des transports publics défectueux, que les prix sont aujourd'hui ce qu'ils sont dans toutes les villes aux abords de Tel Aviv. Il est désormais tant d'investir dans d'autres régions et attirer des grandes entreprises dans d'autres villes comme cela a été fait avec Teva à Jérusalem, ou certains grands noms de la Hi-Tech à Haifa (à deux pas du Technion d'où sont diplômés une grande partie des informaticiens les plus demandés). Mais ce n'est pas encore suffisant ; Jerusalem perd ses jeunes diplômés et reste l'une des villes les plus pauvres du pays, Haifa ne vit que par l'attraction du Technion, et le Sud est en dépression.

Pour conclure, laissez penser que les prix vont baisser par le levier fiscal de façon substantielle n'est ni sérieux ni réaliste sans parler du signal extrêmement négatif qui est envoyé à la population ; en effet, les taux d'intérêt sont au plus bas, l'épargne n'est donc pas une solution, les emprunts immobiliers sont aujourd'hui très avantageux et le modèle de retraite israélien oblige ceux qui ont de la liquidité à investir pour préparer l'avenir. Par contre, permettre à de jeunes couples de se loger dans des villes où ils se trouveront à portée de quelques stations de trains de leur travail et/ou d'un centre d'activité, cela est réaliste à l'horizon de quelques années. Cela nécessitera des efforts. Le Nord et le Sud ne sont pas voués à encadrer la région Centre, à être un lieu de ballade du weekend pour l'un, et le cimetière des usines pour l'autre.