

Éditorial

En ce début d'année, les membres de l'ORIE m'ont fait l'honneur et le plaisir de me confier la Présidence de l'observatoire pour 2010. Une présidence que je souhaiterais placer sous deux signes : continuité et communication.

Continuité, tout d'abord, dans les thématiques abordées. Si certains groupes de travail lancés en 2009 sont achevés, je pense notamment aux études menées par Pierre Lefort sur les questions logistiques, d'autres se poursuivent, comme celui d'Alain Béchade sur la fiscalité en regard des besoins de financement liés à la création du réseau de transport public prévu par la loi relative au Grand Paris. Sur le thème du Développement Durable, continuité également puisque j'ai décidé avec l'appui du conseil d'administration de relancer les travaux entrepris en 2005 sur l'obsolescence du parc de bureaux en Île-de-France. Ces travaux seront actualisés et enrichis pour être mis en perspective des dispositions de la loi dite « Grenelle 2 », définitivement adoptée le 30 juin dernier. Par ailleurs, l'ORIE n'oublie pas sa mission première, à savoir observer et analyser le marché de l'immobilier d'entreprise. Chaque année sont publiées des séries statistiques sur la taille du parc de bureaux et les flux de construction des différentes catégories d'immobilier. Cela me permet d'introduire le dernier chantier en cours à l'Observatoire, celui des apports de l'immobilier d'entreprise à l'économie francilienne, puisqu'il vient enrichir la connaissance de notre filière, de manière plus globale que les données chiffrées que je viens d'évoquer. Ce groupe, piloté par Christian de Kérangal, s'articule autour de trois points : état des lieux, comparaison et enjeux. L'état des lieux consiste à quantifier l'importance du secteur d'activité au sein de la région en mobilisant différents types de données. Il permettra alors d'évaluer les atouts et faiblesses de notre industrie immobilière face à d'autres métropoles mondiales pour dégager les leviers d'amélioration de la compétitivité de ce secteur d'activité.

Communication ensuite. D'abord, c'est avec un grand plaisir que je m'apprête à présider le 6 juillet prochain, la réunion estivale de l'ORIE qui se tiendra dans les locaux restructurés de la Cité Miollis. Cette manifestation sera l'occasion de débattre de la loi du Grand Paris et de vous remettre le rapport d'étape sur les modalités du financement des infrastructures prévues par cette loi. Par ailleurs, la collaboration engagée en début d'année avec Business Immo devrait offrir une meilleure visibilité à nos études et rendez-vous traditionnels pour renforcer durablement l'audience et l'attractivité de l'Observatoire. Enfin, communication développée auprès de tous les membres de l'ORIE avec les possibilités offertes par le site Internet : je veux parler de la newsletter instaurée après chaque conseil d'administration pour faire état des actualités et décisions prises.

Pour terminer, je veux remercier ici tous nos membres pour le temps consacré et la connaissance apportée à la compréhension des enjeux de notre industrie et à son développement équilibré. Je tiens aussi à saluer le travail accompli par l'équipe des permanents. L'ORIE étant un lieu d'ouverture, j'invite également les professionnels de l'immobilier d'entreprise qui souhaiteraient enrichir nos réflexions à venir nous rejoindre.

Le Président
Michel Grossi

Sommaire

page 2 : Questions à
M. Jean-Claude Ruysschaert

page 4 : Questions à
M. Philippe Zivkovic

page 5 : La loi du Grand Paris
vue par l'ORIE

Questions à M. Jean-Claude Ruysschaert, Préfet-Directeur Régional de l'Équipement d'Île-de-France

• Quels sont de votre point de vue, les apports majeurs de la loi sur le Grand Paris, adoptée le 3 juin dernier ?

Jean-Claude Ruysschaert : Le projet du Grand Paris et la loi récente dont il a fait l'objet peuvent être perçus comme un scénario de rupture.

En effet, le développement en région Île-de-France est sur une progression tendancielle depuis une dizaine d'années, avec une évolution de population et de l'emploi relativement faible et un rythme de construction historiquement bas. Paradoxalement, l'Île-de-France est la région la plus riche et la plus peuplée de France et pourtant, c'est celle qui construit en proportion le moins de logements. Quant à l'emploi, certes il progresse plus que sur l'ensemble du territoire national mais dans des proportions relativement faibles. Ce projet du Grand Paris offre à la région Capitale les moyens de redevenir une «vile-monde», une capitale qui accueille des activités, y compris à vocation internationale. Un des apports de cette loi sur le Grand Paris est donc de créer les conditions pour impulser le développement et renforcer le potentiel d'un certain nombre de territoires qui peuvent être le support d'un développement économique important comme par exemple le territoire de la création (cinéma, arts) sur la Plaine Saint-Denis, l'aéronautique sur le Bourget, la recherche automobile sur Versailles Satory etc...

La seconde caractéristique majeure de ce Grand Paris, c'est la nécessité de pouvoir passer d'un point d'entrée dans la capitale à un pôle en un temps restreint. Le réseau de métro automatique, grâce à son interconnexion avec les radiales, permet d'assurer une communication extrêmement forte entre ces différents points.

Un autre apport majeur de la loi est de remettre au premier plan un urbanisme de projet alors qu'au cours des décennies passées, la logique d'urbanisme réglementaire et de planification prévalait. Cette vision consistait à déterminer d'abord des règles d'utilisation des sols au travers des documents d'urbanisme pour ensuite concevoir des projets qui respectent ces règles. Désormais, les collectivités et les différents acteurs élaboreront leur projet et une fois que ce projet fera l'objet d'un contrat de développement territorial, il trouvera sa traduction réglementaire dans les documents de planification. Donc un des points majeurs de cette loi, c'est qu'en plus de la réalisation du réseau de transport et des gares d'interconnexion dont la maîtrise d'ouvrage sera confiée à la Société du Grand Paris, l'État, les collectivités et leurs divers partenaires que sont les SEM, les EPA, les agences foncières...développeront autour de ces points « névralgiques » les projets contractualisés dans les contrats de développement territoriaux.

L'apport majeur de cette loi est de mettre en place un dispositif de rupture avec ce qu'on a connu. Lorsqu'on voit les objectifs chiffrés, surtout en terme de construction de logements avec l'objectif de 70 000 logements / an, c'est une rupture complète avec la période actuelle où la construction annuelle s'élève à 36 000 logements / an et ne couvre que le renouvellement du parc.

Le projet du Grand Paris repose sur une ambition forte tant en terme d'habitat que d'emploi en affichant des objectifs très supérieurs aux évolutions tendancielles ou constatées aujourd'hui en terme de développement économique.

• Comment ont été associés les services de l'État à ce projet de Grand Paris ?

J-C.R : D'abord, il faut souligner que pour porter un projet de cette nature, l'organisation gouvernementale a été modifiée avec la création d'un secrétariat d'État qui n'a pas vocation à être pérenne mais qui constitue un affichage politique fort.

Le secrétariat d'État s'appuie bien entendu sur son cabinet, comme tous les ministères, sur la mission de préfiguration à la Région capitale, structure transitoire d'appui et sur les services de l'État nationaux ou régionaux. La DREIF a ainsi été associée sur un certain nombre d'éléments comme pour le calcul du trafic sur les réseaux de transport, les projections démographiques, les éléments de maîtrise foncière et la mise en place des outils pouvant accompagner ce projet, les tracés et les localisations... Aujourd'hui, la DREIF est également mobilisée sur la constitution du dossier de débat public puisqu'on en est à ce stade. La loi est désormais votée et la procédure de débat public est prévue dans un délai maximum de 4 mois après la promulgation de la loi. Donc nous allons apporter notre concours à l'élaboration du dossier de débat public même s'il a été rédigé par le secrétariat d'État en attendant la création et la préfiguration de la Société du Grand Paris puisque c'est elle qui sera maître d'ouvrage et portera alors le débat public. C'est à la fois une contribution positive mais également critique que nous apportons sur un certain nombre d'éléments du projet.

Nous sommes également associés aux réflexions sur les futurs contrats de développement territoriaux avec un travail sur les projets qui seront développés autour des gares. La volonté est plutôt de s'appuyer sur les projets élaborés par les collectivités mais les services de l'État départementaux et régionaux ainsi que les établissements publics participeront à l'élaboration de ces projets sachant qu'il revient de par la loi au Préfet de région de signer ces contrats de développement territoriaux.

Une autre partie du travail a consisté à aider le secrétariat d'État à la rédaction des décrets d'application de la loi. De la même manière, nous sommes en train d'analyser la meilleure manière de maîtriser le foncier autour des gares. La maîtrise du foncier ne se limite pas à l'acquisition, il s'agit également de la maîtrise des coûts et de l'évolution des coûts du foncier. Selon les cas, un certain nombre d'outils peuvent être mis en œuvre comme la veille foncière, les ZAD ou le droit de préemption urbain.

Autre forme d'intervention, le portage des marchés nécessaires à l'organisation du débat public. La Société du Grand Paris n'existant pas encore, un support administratif et financier est nécessaire pour assurer l'organisation du débat public qui est sans précédent compte tenu du nombre de personnes concernées, du nombre d'acteurs et de réunions publiques...

• **Quelles seront, selon vous, les principaux atouts de ce Grand Paris par rapport à d'autres métropoles mondiales ?**

J-C.R : Le premier atout du Grand Paris est directement lié à la création du réseau de transport public. Le pari par rapport à d'autres métropoles mondiales, c'est justement de proposer des conditions de déplacements optimisées, des aéroports vers tous les pôles urbains et économiques de la région. Avec la création de ce métro automatique, vous serez en mesure d'atteindre n'importe quel pôle économique en 30 minutes maximum, ce qui est un facteur déterminant pour les dirigeants d'entreprises dans leur choix de localisations.

Par ailleurs, la double boucle permettra d'assurer une réactivité du territoire, par une proximité temporelle des bassins d'emploi et d'habitat.

Paris a longtemps bénéficié d'une image attractive et prestigieuse à travers le monde mais cette image est en perte de vitesse depuis quelques années. L'affichage d'un projet valorisant, ambitieux et porteur d'avenir devrait constituer un atout pour la rendre plus attractive.

J'ajoute que le fait d'être sur un territoire étendu comme l'Île-de-France est aussi un atout intrinsèque non négligeable. Cela conduit à une capacité de restructuration et de développement de pôles économiques à des coûts qui restent relativement mesurés. En terme de charges financières, acheter du foncier à Saint-Denis ou Gonesse est d'une autre nature que d'acheter du foncier dans l'agglomération tokyoïte.

L'autre élément, qui deviendra un atout ultérieurement, relève des perspectives de développement maritime de la vallée de la Seine entre Le Havre et Paris. Toute grande capitale mondiale dispose d'un accès à la mer. Dans ce domaine la France a du retard à rattraper. Le développement d'une ligne à grande vitesse entre Le Havre et Paris, l'aménagement de la Seine et le développement du transport fluvial permettra de combler ce retard.

• **La volonté de renforcer les infrastructures de transports en commun est au centre de ce projet. Sa réussite suppose également des politiques d'aménagement adaptées. La réflexion entre les deux composantes (transport et aménagement) est-elle menée de façon concomitante ?**

J-C.R : Les politiques d'aménagement et de transport ne sont pas dissociables. Un des facteurs d'attractivité pour un territoire relève de la possibilité pour les actifs d'habiter à proximité spatiale ou temporelle de leur lieu de travail. L'exemple de Clichy-Montfermeil est significatif. Il montre qu'un territoire enclavé, ne permettant pas l'accès à un bassin d'emploi, fabrique de la ségrégation. La nécessité d'y implanter un réseau performant n'est plus à démontrer.

Par ailleurs, le fait de disposer de nœuds de connexion entre différents réseaux de transports permet deux choses : soit d'implanter des activités fortes permettant aux actifs de venir y travailler, soit, à l'inverse, d'y construire des logements à partir desquels les actifs pourront se rendre sur leur lieu de travail. Les deux politiques sont intimement liées et l'une sans l'autre ne fonctionne pas. On sait bien que rattraper l'urbanisation par du réseau de transport pour répondre à des besoins d'habitants ne fonctionne pas très bien (et coûte plus cher) et à l'inverse, aménager des territoires sans penser aux infrastructures de transports est contre-productif. C'est un peu le débat entre le projet Arc Express de la région et le projet du Grand Paris. Les deux sont complémentaires mais le premier répond davantage à des besoins immédiats alors que le second se projette dans l'avenir en essayant de créer des axes de développement à long terme.

L'exemple d'Orly est très significatif, les facteurs de développement y sont conséquents : mutabilité foncière aisée, nombreuses implantations de grandes entreprises, accès international par l'aéroport, future gare TGV. L'aménagement autour de ce nœud intermodal est particulièrement important dans une vision à long terme.

• **Les modes de financement prévus dans la loi seront-ils suffisants ? Quels moyens complémentaires pourraient être associés selon vous ?**

J-C.R : Sur la question des modes de financement, je n'ai pas aujourd'hui assez d'éléments qui me permettent de vous dire s'ils seront suffisants ou pas. Un certain nombre d'outils de financement ont été mis en place par la loi, notamment le mécanisme de captation des plus-values foncières et immobilières. Je ne suis pas persuadé que ces mécanismes permettront de financer tout le réseau et le recours à l'emprunt sera bien entendu nécessaire.

Aujourd'hui, on estime qu'il faut dégager 21,5 à 23 milliards d'euros pour financer uniquement le réseau de transports et les gares (non aménagées). Par contre, concernant l'aménagement des gares, le mode de portage pourrait faire l'objet de partenariats entre la société du Grand Paris et des acteurs privés. Si l'on se réfère aux projets développés par la RATP ou la SNCF sur le concept de gares nouvelles, la gare n'est plus seulement un point d'échange, c'est aussi un lieu de services et d'activités. Ces mutations fonctionnelles permettent d'associer de nouveaux acteurs et de passer à des modes de financements partagés entre le public et le privé.

Questions à M. Philippe Zivkovic, Président du Directoire de BNP Paribas Real Estate

• *Quelle est votre vision du Grand Paris?*

Philippe Zivkovic : La réalisation du projet de 130 km de métro automatique du Grand Paris devrait considérablement améliorer cette situation et désenclaver plusieurs communes.

Le Grand Paris permet de repenser la métropole parisienne du 21^{ème} siècle en envisageant une politique d'aménagement et de développement à une échelle beaucoup plus large que les limites du périphérique ou de la première couronne. Cet élargissement du périmètre est le moyen d'agir au même niveau que nos grands concurrents internationaux comme le Grand Londres qui totalise plus de 1 500 km², contre 105,4 km² seulement pour Paris intra muros.

L'ambitieux projet du Grand Paris constitue ainsi une formidable opportunité pour renforcer notre attractivité et notre compétitivité face aux autres grandes métropoles internationales. L'Île-de-France a besoin du Grand Paris pour maintenir son rang de premier marché européen en immobilier d'entreprise.

Par ailleurs, le réseau de transports en commun n'a pas suffisamment évolué, la durée des trajets entre le domicile et le lieu de travail ayant beaucoup augmenté.

• *De votre point de vue, ce projet ouvre-t-il la voie à une coopération accrue entre les acteurs publics et privés?*

P.Z : La réussite d'un projet de l'envergure du Grand Paris nécessite forcément la collaboration entre les partenaires publics et privés. La Société du Grand Paris, l'État, la région, les départements et les communes vont impulser les projets et travailler ensemble, notamment dans le cadre des « contrats de développement territorial » prévus par la loi. Ils auront aussi besoin de promoteurs et d'investisseurs pour réaliser les immeubles de bureaux et de logements souhaités.

Il est également probable que différents projets d'équipements seront réalisés dans le cadre de contrats de Partenariats Public Privé. La France est un pays d'économie mixte avec un secteur public et un secteur privé qui cohabitent depuis toujours.

Les partenariats entre les acteurs publics et privés fonctionnent bien et aboutissent souvent à des solutions originales et créatives.

• *Quels seront les impacts de ce projet pour l'industrie immobilière ?*

P.Z : L'un des principaux objectifs du projet de Grand Paris est d'accroître la vitalité économique de l'Île-de-France. Cela aura un impact très positif sur les professionnels de l'immobilier qui vont être sollicités pour réaliser et commercialiser les opérations de promotion en immobilier d'entreprise et en immobilier résidentiel, sans oublier la construction des équipements publics.

Concrètement, le projet prévoit notamment la construction de 70 000 logements par an, contre 35 000 aujourd'hui et la création de près d'un million d'emplois, nécessitant la construction de nombreux immeubles de bureaux, locaux d'activité et équipements publics. Les « pôles de développement » qui sont identifiés comme les pôles d'avenir de l'économie francilienne se situent en périphérie de la capitale, dans des zones où le potentiel de construction immobilière, tant tertiaire que résidentiel, est réel (plateau de Saclay, la Défense, Roissy-Villepinte, Le Bourget, Plaine Saint-Denis...).

Le potentiel devrait également être important autour des gares du projet de double boucle de métro automatique sur 130 kilomètres.

• *Les besoins de financement générés par un projet d'une telle ampleur sont-ils compatibles avec le contexte économique actuel ?*

P.Z : C'est dans les périodes les plus difficiles que l'on fait le plus preuve de créativité. Il ne faut pas être court termiste. Le projet est encore en cours de gestation, la phase d'études sera assez longue. Les premiers travaux commenceront en 2013 et dureront plus de 10 ans.

La loi sur le Grand Paris, récemment votée, prévoit le financement par l'État du projet de double boucle de métro automatique avec 4 milliards d'euros issus du remboursement des prêts alloués aux constructeurs automobiles et 17 milliards couverts par des emprunts contractés sur 40 ans. Destinés à financer des grands travaux, ces 21 milliards d'euros seront les bienvenus pour contribuer au soutien de l'économie.

Ce projet du Grand Paris va par ailleurs redonner un véritable dynamisme aux différents projets immobiliers. Il va leur donner du sens en les repensant à l'échelle de la métropole, en vérifiant leur complémentarité et leur cohérence. L'un des objectifs du Grand Paris est ainsi de fluidifier et de stabiliser le marché. En immobilier résidentiel, le Grand Paris répond à un véritable besoin structurel. Actuellement la demande est très forte car depuis des années nous ne construisons pas assez de logements, pour de multiples raisons comme la difficulté à libérer du foncier à des prix raisonnables. Néanmoins, la réussite dépendra de l'évolution de la solvabilité des ménages principalement liée aux prix de vente, aux taux d'intérêt et au taux de chômage. En immobilier d'entreprise, le Grand Paris répond également à un besoin des investisseurs et des utilisateurs qui recherchent des bureaux modernes, fonctionnels, flexibles, conformes aux règles du développement durable et facilement accessibles par les transports en commun. La demande est bien là mais l'offre de ce type de bureaux est faible. Là aussi, il faut compter avec les aléas de la croissance économique, les taux d'intérêt, le niveau des loyers...

La loi du Grand Paris vue par l'ORIE

avec la contribution de Gilles Inisan, Chargé d'études, DUSD/DREIF

Fin avril 2009, le chef de l'État dévoile le plan gouvernemental pour la métropole parisienne à la Cité de l'architecture et du patrimoine, où il inaugure l'exposition consacrée aux travaux des équipes d'architectes qui ont travaillé sur ce thème. Il annonce la création d'une nouvelle rocade de 130 kilomètres qui desservirait les grands pôles d'habitat, de nouvelles gares TGV et de grands centres économiques spécialisés.

Depuis, le Grand Paris a franchi progressivement l'épreuve du Parlement : adopté par l'Assemblée nationale début décembre 2009, l'examen du texte a repris au Sénat en avril 2010 après la coupure de la session parlementaire pour cause d'élections régionales. Le projet de loi du Grand Paris a été définitivement adopté le 27 mai dernier, suite à un ultime vote au Sénat du texte mis au point par la Commission mixte paritaire.

Quels sont les grands principes de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ? Quel dispositif opérationnel a été retenu pour le déploiement de ce projet du Grand Paris ?

Si le volet transport est au cœur de la loi du Grand Paris avec la création de la Société du Grand Paris chargée de la maîtrise d'ouvrage du nouveau réseau de transport, les conditions de gouvernance de ce projet sont fixées; de la même manière, les modalités de mise en œuvre des projets d'aménagement et de développement urbain dans les zones stratégiques et autour des gares du nouveau réseau de transport constituent un point-clé de la loi.

La Société du Grand Paris : la première pierre de l'édifice

La Société du Grand Paris, établissement public à caractère industriel et commercial aura pour objectif d'assurer la mise en œuvre des nouvelles grandes infrastructures de transport prévues par l'État.

La Société du Grand Paris sera dirigée par un directoire de trois personnes contrôlées par un conseil de surveillance, « composé de représentants de l'État et d'élus des collectivités territoriales ». Les représentants de l'État constitueront au moins la moitié des membres du conseil de surveillance du nouvel établissement.

Ses principales missions seront les suivantes :

- La conception et l'élaboration du schéma d'ensemble et des projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris puis leur réalisation (« construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et, [...] leur entretien et leur renouvellement ») ;
- la conduite d'opérations d'aménagement ou de construction sur le territoire des communes signataires d'un contrat de développement territorial si ce contrat le prévoit et dans le cas des communes non-signataires d'un contrat de développement territorial, dans un rayon inférieur à 400 mètres autour des gares nouvelles du réseau de transport public du Grand Paris ;
- l'assistance du représentant de l'État dans la région pour la préparation et la mise en cohérence des contrats de développement territorial.

La Société du Grand Paris aura la possibilité de confier une mission d'étude ou d'assistance à la RATP, la SNCF ou RFF pour la réalisation des infrastructures et des matériels ainsi que les opérations d'investissement.

La gestion technique des nouvelles lignes et réseaux du Grand Paris sera assurée par la RATP, après réception des ouvrages tandis que le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) sera responsable du matériel roulant sur les infrastructures ferroviaires urbaines qu'il met à la disposition des exploitants.

La problématique du financement du réseau de transport, évalué à 20,5 milliards d'euros, est également abordée par la loi. Outre les dotations ou autres participations apportées par l'État, la Société du Grand Paris aura la capacité d'emprunter sur les marchés financiers sur une période longue, d'une quarantaine d'années, jusqu'à son amortissement complet.

La principale innovation pour le financement de ce futur réseau de transport demeure la mise en place d'une taxe forfaitaire sur le produit de certaines valorisations immobilières de la région Île-de-France. Les parlementaires ont donc opté pour une taxation des

plus-values payée par les bénéficiaires de l'opération et versée à la Société du Grand Paris. Cette taxe de 15 % portera sur la cession à titre onéreux de terrains nus, immeubles bâtis, droits relatifs à ces biens ou participations dans une société à prépondérance immobilière, se situant à moins de 800 mètres d'une entrée de gare de voyageurs, prévue pour un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris. Elle exclut notamment la première vente en l'état futur d'achèvement et la première vente après achèvement (en l'absence de Vefa). Cette taxe pourra se doubler d'une fiscalité similaire, instituée par le Conseil régional d'Île-de-France, pour le financement des infrastructures de transport collectif. L'assiette de ces deux taxes couvre 80 % de la plus-value (prix de cession – prix d'acquisition actualisé) tandis que leur montant ne pourra excéder 5 % du prix de cession.

D'ores et déjà, un décret du 18 juin 2010 vient de fixer les conditions de « préfiguration » de la Société du Grand Paris. Le débat public relatif au réseau du Grand Paris pourra ainsi être conduit selon le calendrier arrêté par la Commission nationale du débat public, soit entre le 1^{er} octobre 2010 et le 1^{er} février 2011.

Un réseau de transport reliant les grands territoires stratégiques de la région

Le Grand Paris, projet urbain, social et économique d'intérêt national, vise notamment à unir les grands territoires stratégiques de la région Île-de-France. Pour cela, la loi propose la création d'un réseau de transport public consistant à déployer une double boucle ferroviaire de 130 kilomètres autour de la Capitale.

Ce métro automatique participera au désenclavement de certains territoires (comme Montfermeil – Clichy-sous-Bois) tout en reliant le centre de l'agglomération parisienne. Pensé de manière concentrique, il connectera « les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région » et permettra des liaisons avec les lignes à grande vitesse et les aéroports internationaux. Parmi ces territoires stratégiques figurent Roissy, Orly, la Plaine-Saint-Denis, le plateau de Saclay, La Défense ou encore Champs-sur-Marne.

Les principales caractéristiques de ce réseau seront décrites par un schéma d'ensemble qui définira :

- les prévisions en matière de tracé et de position des gares. Ces dernières, dont le nombre est estimé à une quarantaine, seront conçues comme des lieux de vie intégrés aux quartiers et permettront de rapprocher bassins d'habitat et d'emploi ;
- les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France ;
- l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau à partir de ses gares.

Ce schéma d'ensemble sera établi après l'organisation de deux débats publics dont les charges matérielles et financières seront supportées par la Société du Grand Paris. En effet, la commission nationale du débat public lance conjointement la procédure de débat public relative au réseau de transport du Grand Paris et celle relative à Arc Express, le projet de rocade par métro automatique de 60 km, préconisé par la région.

Les collectivités territoriales, les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, l'association des maires d'Île-de-France, Paris-Métropole, le STIF et l'atelier international du Grand Paris disposeront d'un délai de 4 mois pour faire connaître leur avis.

Un cadre contractuel spécifique pour l'aménagement

Les contrats de développement territorial constituent un nouvel outil de l'aménagement régional. Ils ont vocation à favoriser la mise en œuvre des grands objectifs de la loi (ceux de l'article 1er du texte), et doivent porter sur des territoires « inclus dans un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave ». Ils sont « définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements », les autres collectivités ou leurs représentants (région, département, Association des Maires de France et syndicat mixte « Paris-Métropole ») étant seulement consultés avant la signature.

Ces contrats de développement territorial devront être mis en œuvre à relativement brève échéance, le texte prévoyant des délais maxima pour l'ouverture de l'enquête publique les concernant, dernier élément de procédure avant la signature : dix-huit mois à compter de l'approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, et même dix-huit mois à compter de la publication de la loi (soit avant le 4 décembre 2011) pour les communes situées dans le périmètre de l'établissement public Paris-Saclay.

Sur le fond, ces contrats doivent définir « les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles ». Le texte de loi précise les attentes notamment sur deux thématiques, le logement (cf. infra), et les questions environnementales (assurer « la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes et des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature »).

Opérationnellement, les contrats de développement territorial se traduisent notamment en actions ou opérations d'aménagement et projets d'infrastructures, dont l'insertion dans le tissu urbain existant devra être définie après consultation de l'atelier international du Grand Paris, et qui entraîneront le cas échéant une mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés. Les contrats pourront prévoir des zones d'aménagement différé, et donc les possibilités de préemption afférentes, notamment au bénéfice de la commune concernée qui sera toujours au moins titulaire d'un droit de préemption à titre subsidiaire si ce n'est à titre principal.

Le financement de ces contrats inclura les classiques participations des aménageurs et constructeurs définies par le code de l'urbanisme, ainsi que la moitié des excédents dégagés par les opérations d'aménagement, l'autre moitié de ces excédents étant versée à parts égales au Syndicat des transports d'Île-de-France et à l'établissement public « Société du Grand Paris » afin de financer le réseau de transport public du Grand Paris.

La loi Grand Paris intègre par ailleurs un certain nombre de dispositions en matière de logement. Elle affirme dès son article 1^{er} l'objectif de construire chaque année en Île-de-France 70000 logements « géographiquement et socialement adaptés », et précise quelques modalités de déclinaison de cet objectif. Ainsi, dans les communes soumises aux obligations de réalisation de logements sociaux, les actions ou opérations d'aménagement et projets d'infrastructures prévus autour des gares du Grand Paris devront intégrer la réalisation de logements pour contribuer aux objectifs attendus de ces communes. Dans le même ordre d'idée les contrats de développement territorial devront participer à l'objectif annuel de construction de logement en Île-de-France, notamment par inscription, dans les contrats, d'objectifs en termes de réalisation de logements sociaux.



L'Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise a été créé en 1986 à l'initiative de M. Le Préfet de la région Île-de-France et de M. Le Président de la Chambre des Promoteurs Constructeurs. Il a pour objet d'observer et d'analyser l'évolution du marché de l'immobilier d'entreprise, de maintenir une concertation permanente entre administration et professionnels, de réaliser les études ou recherches qu'il juge nécessaire, d'être un lieu d'échange et de réflexion, de faire connaître et de publier des études réalisées à l'extérieur.

Association loi 1901 à but non lucratif, l'ORIE ne vend aucun produit ou prestation et n'a pas vocation à dégager de profit. Les adhésions permettent à l'association, forte de 115 membres professionnels de l'immobilier d'entreprise et représentants des instances administratives ou consulaires, de poursuivre ses travaux. Organisme totalement autonome, l'observatoire ne touche aucune subvention. **Seules les cotisations de ses adhérents permettent de financer les études, les publications et les manifestations publiques** qui contribuent à une meilleure connaissance du marché francilien, et profitent à tous ses acteurs.

Vous souhaitez vous impliquer dans la vie de l'association :

- **participer aux groupes de travail ;**
- **voter aux assemblées générales** qui élisent le Président, le conseil d'administration, et décident des orientations budgétaires et du programme de travail de l'année.
- Avoir accès à nos bases de données sur la construction d'immobilier d'entreprise et sur le parc de bureaux
- Participer aux colloques de l'ORIE.

⇒ **Devenez membre actif**

Le montant de la cotisation s'élève à 2 100 euros.

Pour toute demande d'adhésion, contactez le secrétariat de l'ORIE.

SITE INTERNET

Dans le souci de renforcer les liens avec nos adhérents, nous procédons à des mises à jour régulières du site Internet de l'ORIE. La plupart des publications et résultats d'étude de l'Observatoire sont téléchargeables sur le nouveau site Internet de l'association : www.orie.asso.fr. Un espace privatif est réservé aux membres, qui peuvent obtenir leur code d'accès auprès du secrétariat de l'ORIE. Ils peuvent y consulter les données de construction et de parc, les compte rendus des Conseils d'Administration, des Assemblées Générales et suivre l'avancée des groupes de travail.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ORIE

Président

M. Michel GROSSI, BNP Paribas, collège Utilisateurs

1^{er} Vice-Président

M. Olivier de la ROUSIERE, Vinci Immobilier, collège Promoteurs

Vice-Présidents

M. Jean-Claude RUYSSCHAERT, Préfet, Directeur Régional de l'Équipement d'Île-de-France

M. Jean-Paul HUCHON, Conseil Régional d'Île-de-France

Mme Marie-Anne BELIN, SEMAVIP, collège Aménageurs

Mme Méka BRUNEL, Europe SITQ, collège Investisseurs

M. Benoît du PASSAGE, Jones Lang LaSalle, collège Conseils transactionnels

Trésorière

Mme France de CASTRIES, FCC Expert, collège Experts

Membres associés

M. Alain BÉCHADE, ICH, collège Enseignants-chercheurs

Mme Elisabeth BORNE, représentant la Ville de Paris

M. Louis-Baudoin DECAIX, BNP Paribas, Promotion Immobilier d'Entreprise, collège Promoteurs

M. Hervé DUPONT, EPA Plaine de France, collège Aménageurs

M. Jean Claude GINISTY, représentant la Chambre des Notaires de Paris

M. Christian de KERANGAL, IPD France, collège Conseils consultant

M. Gérard LAGRAVE, Renault SAS, collège Utilisateurs

M. Philippe LEIGNIEL, Iceberg Finances, Président sortant

M. Philippe LEMOINE, SILIC, collège Investisseurs

M. Max le ROUX, BNP Paribas Real Estate, collège Conseils transactionnels

L'équipe de l'ORIE

Serge Sadler

Délégué de l'Etat

01 40 61 86 38

Bastien Boichard

Chargé d'études

Tél. : 01 40 61 86 92

Julien Fontaine

Chargé d'études

Tél. : 01 40 61 81 09

Sophie Nicolas-Nelson

Secrétariat

Tél. : 01 40 61 86 06