

N°38
FÉVRIER 2018



OBSERVATOIRE RÉGIONAL DE L'IMMOBILIER
D'ENTREPRISE EN ÎLE-DE-FRANCE

NOTE SEMESTRIELLE

SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE

DOSSIERS

VIE DE L'OBSERVATOIRE



ESTIMATION DU PARC DE BUREAUX FRANCILIEN

L'Observatoire régional de l'immobilier d'entreprise publie depuis 30 ans l'estimation annuelle du parc de bureaux en Île-de-France en surface utile. Cette estimation est le fruit d'une méthodologie consensuelle élaborée avec l'ensemble des acteurs, publics et privés, de la place francilienne. En 2017, les conventions de partenariat avec les conseils transactionnels associés et la DRIEA ont été renouvelées.



**MILLIONS DE M² DE
SURFACE UTILE
EN ÎLE-DE-FRANCE
AU 31/12/2016**



le fichier de la taxe
annuelle sur les bureaux
en Île-de-France, pour les
bureaux de plus de 100 m²



une estimation des
surfaces de moins de
100 m² par l'emploi
(INSEE)



le suivi de la
construction (base
de données sur les
livraisons transmises
par les conseils)



le suivi des
démolitions
(Ville de Paris)



OBSERVATOIRE RÉGIONAL DE L'IMMOBILIER
D'ENTREPRISE EN ÎLE-DE-FRANCE

SOMMAIRE

SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE

LA LOGISTIQUE URBAINE : UN ENJEU STRATÉGIQUE POUR LE TERRITOIRE FRANCILIEN

4-5

Étude pilotée par Philippe LEMOINE & Jonathan SEBBANE, pilotes du groupe de travail ORIE.
Réalisée par Romane RAVANEL avec la contribution du groupe de travail de l'ORIE.

DOSSIERS

LES ACTEURS DU MARCHÉ FRANCILIEN DE LA LOGISTIQUE

6-11

POINT DE VUE

de **Didier MALEHERBE**, CBRE

6

POINT DE VUE

de **Claude SAMSON**, Afilog

8

POINT DE VUE

de **Régine BRÉHIER**, HAROPA-Ports de Paris

10

VIE DE L'OBSERVATOIRE

LES ÉTUDES RÉALISÉES DEPUIS 2007

12

RETOUR SUR LES TRAVAUX 2017

13

PROGRAMME D'ÉTUDES 2018/2019

15

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ORIE

16

LES MEMBRES DE L'ORIE

17

ADHÉSIONS

18

EDITORIAL



Cécile DE GUILLEBON
Présidente de l'ORIE

Le deuxième semestre de l'année 2017 a été marqué par la contribution de l'ORIE à des sujets d'actualité qui intéressent l'ensemble de la profession.

En juillet 2017, l'ORIE a publié un rapport sur les espaces de coworking en Île-de-France dont les résultats ont été présentés devant un large auditoire, lors d'un colloque organisé dans les locaux de Groupama SA.

Cette année, le colloque du 13 février 2018 est consacré à l'**immobilier de la logistique urbaine**. À la croisée des enjeux environnementaux (pollution, congestion) et économiques (développement exponentiel du e-commerce, notamment), l'immobilier logistique du dernier kilomètre est un marché encore peu développé. Ce type d'actifs pourrait permettre une rupture de charge à l'entrée des villes et ainsi, réduire les externalités négatives liées à la logistique en milieu urbain. Les sept groupes de travail constitués de professionnels de la logistique (opérateurs, conseils transactionnels et experts de l'APUR et de l'IAU) ainsi que d'institutionnels ont permis de réfléchir aux conditions d'émergence du marché de la logistique du dernier kilomètre.

En 2018-2019, l'ORIE travaillera sur quatre sujets. En juillet 2018 sera publié un rapport sur la **reconversion d'actifs immobiliers en situation de vacance structurelle**, en octobre 2018, l'ORIE actualisera l'**étude sur les mesures de simplification relatives à l'immobilier d'entreprise** publié en juin 2015.

En 2019, deux études seront publiées : une portera sur l'**impact du Grand Paris et des changements socio-économiques** sur l'émergence de nouveaux pôles et une analysera les **modèles de réduction de l'empreinte écologique** dans l'immobilier tertiaire.

Enfin, au-delà des études, l'ORIE est régulièrement sollicité par les pouvoirs publics : l'Observatoire poursuit cette année son partenariat avec le Haut Conseil de stabilité financière et le Conseil régional, qui a sollicité les équipes dans le cadre du programme de l'étude et de l'évaluation pluriannuel du Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII).

Nous vous remercions pour votre implication au sein de notre association et comptons sur vous, chers adhérents, pour renouveler votre soutien.

LOGISTIQUE URBAINE : UN ENJEU STRATÉGIQUE POUR LES TERRITOIRES FRANCILIENS

Étude pilotée par Jonathan SEBBANE et Philippe LEMOINE, réalisée par Romane RAVANEL avec la contribution du groupe de travail de l'ORIE

La logistique urbaine, un concept complexe à définir

La logistique urbaine est un concept complexe à définir car elle est un secteur en émergence et en développement. De plus, plusieurs types d'actifs immobiliers répondent aux besoins des acteurs de la logistique. En effet, **la logistique urbaine est un système entre la Grande Couronne et la Petite Couronne**. L'immobilier logistique urbain dépend aussi du besoin de rationalisation et de modernisation des process des acteurs de la logistique urbaine. Ainsi, il existe plusieurs typologies des différents actifs.



Modification des chaînes logistiques

Aujourd'hui, les comportements de consommation se modifient radicalement, notamment à travers le e-commerce. **La croissance mondiale du e-commerce est de 15-20% par an** ; la croissance française, de l'ordre de 8% par an, est moins fulgurante. Ce type de commerce représente 8% du chiffre d'affaires de détail en 2017¹.

Toutes les couches de la population consomment sur internet ; même si les CSP⁺ ainsi que les personnes âgées de 25-64 ans sont celles qui

semblent consommer le plus par ce canal².

La chaîne logistique B to B coexiste donc avec celle du B to C. Cette juxtaposition complexifie la définition et l'organisation de la logistique urbaine. C'est pourquoi les acteurs de la logistique urbaine sont à la recherche d'actifs diversifiés : de l'entrepôt XXL – supérieur à 50 000 m² – (en 2017, 8 transactions sur 48 ont porté sur des surfaces supérieures à 30 000 m²)³ à de plus faibles surfaces en ville – hôtels logistiques, messageries et points-relais –.



Source : Unsplash

L'organisation du secteur de la logistique urbaine est confrontée à des politiques de plus en plus contraignante en matière environnementale.

À l'échelle européenne, le secteur des transports routiers représente environ 85% des émissions de gaz à effet de serre (contre 51% à l'échelle mondiale). En Île-de-France, le transport de marchandises en milieu urbain représente 15% des déplacements de véhicules et 25% de l'occupation de la voirie. De plus, à Paris, 55 kg de marchandises sont déplacés par francilien par jour (soit environ

¹FEVAD, 2017

²IAU, 2016

³CBRE, 2017

219 millions de tonnes de marchandises par an). C'est pourquoi les collectivités territoriales mettent en place des politiques de réduction de la pollution, de la congestion et des nuisances sonores. Enfin, les politiques de transport, de stationnement et d'aménagement qui ont un lien direct avec la logistique urbaine ne sont pas menées aux mêmes échelles, ce qui complexifie le travail des acteurs de la logistique urbaine. Par exemple, la politique de stationnement est menée à l'échelle communale. Ainsi, les transporteurs doivent s'adapter dès qu'ils traversent la frontière d'une commune.

L'étude s'est cependant attachée à prouver que la réponse aux enjeux économiques et celle aux enjeux environnementaux, à première vue contradictoires, était source d'innovations et de meilleure organisation de la logistique urbaine.

Les différents enjeux recensés à travers l'étude

➤ Appréhender définitivement la logistique urbaine comme une fonction de la ville à part entière

Les besoins de surface en logistique urbaine restent très supérieurs aux espaces en développement. Toutefois, la logistique urbaine joue un rôle essentiel dans l'émergence d'une ville plus durable et plus compétitive. C'est pourquoi il convient d'en accompagner le développement par un portage politique fort, permettant notamment de surmonter les coûts fonciers trop prohibitifs pour le développement d'espaces logistiques en ville.

➤ Accompagner la constitution du marché de la logistique urbaine dans le cadre d'une action commune entre acteurs publics et acteurs privés

Sans se limiter au e-commerce, la logistique urbaine bénéficie aujourd'hui de son dynamisme de croissance et de l'effet de transformation qu'il engendre sur l'ensemble des filières d'approvisionnement des marchandises en ville là où se concentrent les bassins de consommation. Il est donc important de considérer la logistique urbaine comme un levier de compétitivité et d'innovations, au service du développement de la ville.

➤ Implanter des sites à l'échelle du bassin logistique pour avoir des effets globaux

Implanter des actifs d'immobilier logistique aux portes d'entrées des villes et au sein des quartiers urbains devrait permettre de réduire les nuisances dues aux flux de marchandises, à condition que les flux soient réorganisés en ville.

Ces enjeux ont donné lieu à cinq préconisations

➤ L'une d'entre elles est juridique et politique :

L'ORIE propose d'homogénéiser les réglementations de transport de marchandises et de stationnement à l'échelle métropolitaine pour davantage de lisibilité et d'efficacité économique.

➤ Deux sont liées à l'aménagement urbain :

- Intégrer de manière systématique des espaces de logistique urbaine dans les opérations d'aménagement d'envergure
- Développer le mix logistique

➤ Enfin, les deux dernières atraient à la professionnalisation du secteur de la logistique urbaine :

- Systématiser l'association des professionnels dans le cadre de l'élaboration de chartes à l'appui des politiques publiques
- Mettre en place un observatoire de la logistique urbaine analysant des dynamiques et des pratiques à l'échelle mondiale.



Philippe LEMOINE
Directeur général,
Société de la Tour Eiffel



Jonathan SEBBANE
Directeur général,
Sogaris

POINT DE VUE D'EXPERT

Point sur le marché de l'immobilier logistique

Par Didier MALHERBE, Directeur général Agency & Directeur Industrie et logistique, CBRE



CBRE propose ses services de conseil, de commercialisation, d'aménagement d'espace, d'investissement, de gestion immobilière et d'expertise aux entreprises, propriétaires et investisseurs. Cet interview offre une meilleure connaissance du marché de l'immobilier de la logistique et de la logistique du dernier kilomètre.

CBRE

D'un point de vue quantitatif, depuis quelques années, quelles sont les grandes tendances des marchés de l'immobilier de la logistique et de la logistique du dernier kilomètre ?

Les grandes tendances du marché

Les résultats de 2017 du marché global de la logistique sont exceptionnels : les transactions représentent 4 millions de m² ; dont plus d'1,5 millions de m² en Île-de-France à comparer avec l'ancien record d'1,1 million de m² et une moyenne des dernières années de 800 000 m². Deux facteurs expliquent cette tendance. D'une part, le contexte conjoncturel est favorable : la croissance augmente et la confiance des ménages est meilleure. D'autre part, la révolution des comportements de consommation et la croissance extrêmement forte du e-commerce et du service à la personne poussent la grande distribution et les acteurs du commerce spécialisé à repenser leurs schémas de distribution. Cela crée de nouveaux besoins. La recherche d'optimisation et de compétitivité pousse à repenser les schémas logistiques. Aujourd'hui, nous assistons à deux grandes tendances. La première est l'accélération à la course au gigantisme. En 1997-1998, les entrepôts de 20 000 m² étaient considérés comme de grands bâtiments. Aujourd'hui, on parle de XXL à 50 000 m².

Nous avons enregistré quatre transactions de plus de 100 000 m² en 2017. On pense que 2018 confirmera cette tendance avec des besoins de très grandes plateformes (XXXL) fortement automatisées, robotisées et offrant de la flexibilité. La deuxième tendance est le développement de la logistique urbaine. À côté de ces grandes plateformes, les acteurs de la logistique cherchent à avoir des centres de distribution du dernier kilomètre pour livrer en 24 h ou en 48 h.

Géographie & Logistique

À titre d'exemple, Conforama s'est installé à Tournan en Brie sur 180 000 m² qui est le plus grand bâtiment à plat construit en France ; l'équivalent de 31 terrains de football. Amazon s'est installé dans deux entrepôts : un à Amiens-Boves, 106 000 m², et un à Brétigny, 150 000 m². La dernière référence est Carrefour à Artenay dans 100 000 m².

L'Île-de-France, après une année record, est confrontée à une situation de relative pénurie foncière. A contrario, les secteurs orléanais et de l'Oise ont des opérations prêtes à démarrer. Nous anticipons pour 2018 un marché encore dynamique, sur la base de 2017, porté par les acteurs du e-commerce. Les marchés de la dorsale et les grandes villes régionales devraient concentrer l'essentiel des volumes en 2018, car les acteurs recherchent à être le plus près possible des bassins de consommation et d'emplois.

La logistique du dernier kilomètre

Chacun a sa définition de la logistique du dernier kilomètre. La logistique du dernier kilomètre est contrainte par l'offre foncière. Le premier critère important pour la logistique du dernier kilomètre est la localisation, l'accessibilité aux bassins de consommation. Si l'on prend l'exemple de Paris, la logistique du dernier kilomètre se situe à l'intérieur de la francilienne, de l'A86 ou de Paris ? Nous n'avons pas, aujourd'hui, de statistiques sur le parc de la logistique urbaine proprement dite et sur le volume de transactions.

Au port de Gennevilliers, Vailog, société du groupe Segro, développe un bâtiment de 60 000 m² dont le cœur de cible est la logistique du dernier kilomètre. C'est un bâtiment à étage R+1 qui fera référence. À Pantin, Pantin logistique est un bâtiment ancien. Il a été restructuré et il est loué à des valeurs beaucoup plus élevées qu'il y a trois-quatre ans. Son atout est d'être à 5 km de Paris. Un autre exemple est celui du parc Escoffier à Bercy sur le périphérique. Il a été commercialisé en 2016 à des valeurs de 140 euros /m² uniquement en raison de sa localisation le long du périphérique. Cela démontre qu'aujourd'hui il y a un engouement sur des opportunités de surfaces de proximité. Le marché est prêt à accepter des valeurs plus élevées pour accéder à ces localisations, ce qui permet de réfléchir et d'anticiper sur la capacité que l'on aura à restructurer ou à redévelopper des sites anciens des années 1960-1970 sur des localisations prime, pour recréer de l'offre nouvelle.

L'investissement

Cette année est une année record avec quatre milliards d'euros investis mais c'est une année biaisée si l'on compte la vente de portefeuilles très importants comme Logisor ou Gazeley. La logistique en moyenne représente 10% des parts du marché de ce qui est investi en immobilier d'entreprise. Les bureaux sont à 75%, le commerce à 15%. Aujourd'hui, il y a un vrai déséquilibre entre l'appétit des investisseurs pour acquérir de la logistique et les opportunités qu'offrent le marché, ce qui explique la baisse des taux de rendement. En effet, le taux prime a baissé à 5% et on peut anticiper le fait qu'il passe à moins dans les prochains mois. Parmi les investisseurs, il y a des spécialistes, des opportunistes et des prudents. Les pureplayers regardent mais prennent du recul privilégiant le plus souvent le développement à l'achat de bâtiments existants. Nous observons l'arrivée sur le marché d'investisseurs nouveaux, notamment asiatiques, car aujourd'hui même à 5%, il y a peu d'opportunités ailleurs sur les autres classes d'actifs qui procurent un tel rendement. En France comme en Allemagne, il y a une vraie profondeur et une bonne lisibilité du marché, ce qui explique l'intérêt actuel des investisseurs pour la logistique.

La fiscalité

La fiscalité a de très forts impacts sur les coûts de l'immobilier logistique. Aujourd'hui, tous les bâtiments de logistique sont des bâtiments de flux alors qu'avant les bâtiments logistiques étaient des bâtiments de stock. Aujourd'hui, les bâtiments sont complètement mécanisés et ressemblent à des usines. La fiscalité est très variable selon les communes mais peut représenter jusqu'à 30% des valeurs locatives.

La demande placée augmente au fil des années. Qualitativement, remarquez-vous des évolutions dans cette demande ?

Il y a aujourd'hui une tendance à revenir à de grandes hauteurs : **12 mètres est la norme. On revoit des bâtiments de 30 mètres de hauteur.** On construit des bâtiments un peu sur-mesure aujourd'hui : autour de process industriels. Souvent le process intérieur est beaucoup plus cher que la coque elle-même.

Afin de réduire la congestion et la pollution en milieu urbain, les autorités publiques cherchent à réduire le nombre de véhicules de livraison. Il semble obligatoire de construire de l'immobilier logistique en milieu urbain. Selon vous, quel est le rôle des pouvoirs publics dans cette prérogative et quels sont les instruments à leurs dispositions pour y parvenir ?

La logistique reste le parent pauvre des réflexions d'aménagement. Le premier problème est le fait de trouver des opportunités foncières. Le deuxième est qu'en Île-de-France l'appréciation des politiques de la logistique est souvent négative. Aujourd'hui la logistique du dernier kilomètre représente des camions entrants mais en sortant ce sont des véhicules électriques qui vont livrer les relais ou les particuliers. De plus, les circuits administratifs sont très complexes et les délais plus longs que chez nos voisins. Il y a une part d'arbitraire dû au manque de clarté des textes et il n'est jamais sûr de voir un projet aboutir. Le temps pour instruire un dossier de logistique est très long : 15 mois là où les autres pays mettent 7 ou 8 mois. Comment font Singapour ou Hong-Kong ? Les allemands ne sont pas moins soucieux de l'écologie que les français et pourtant ils instruisent un permis de construire en deux fois moins de temps.

Trouver des solutions en logistique urbaine intelligentes, c'est se garantir qu'il y aura moins de camions qui entreront dans Paris, pour l'essentiel ce seront des véhicules électriques qui assureront la livraison finale. Cela devrait donc être un sujet d'intérêt général.

Mixité urbaine ?

Qu'il y ait de la mixité urbaine avec des bureaux, des startups, des espaces de coworking, des logements et des commerces cela me paraît très pertinent mais la logistique doit être traitée à part. À titre personnel, je pense qu'il faudrait mieux trouver des hubs logistiques autour de Paris avec de la verticalité dédiée à la logistique, ce qui éviterait les nuisances aux entrées de Paris tout en permettant les livraisons dans Paris. Il faudrait déceler un grand nombre de très grands sites. D'autant plus qu'aujourd'hui les Etablissements Publics Territoriaux ont la compétence économique.

POINT DE VUE D'EXPERT

La logistique et le rôle des politiques

Par Claude SAMSON, Président d'Afilog



Afilog, association créée en 2001, rassemble tous les métiers de la *supply chain* et de l'immobilier logistique : investisseurs, promoteurs, architectes, utilisateurs, bureaux de contrôle, industriels, transporteurs, distributeurs et gestionnaires d'infrastructures ainsi que des représentants du territoire.



construire la logistique de demain

Les politiques de transports sont décidées à l'échelle des périmètres de transports urbains (agglomération dans le cas de l'Île-de-France) grâce aux Plans de Déplacement Urbain (PDU), celles de stationnement à l'échelle communale et celles d'aménagement à l'échelle intercommunale ou communale. Ce jeu d'échelle vous semble-t-il cohérent ?

Si non, quel autre jeu d'échelles penseriez-vous idéal ?

Plusieurs échelles sont pertinentes pour penser les logistiques (et le pluriel est volontaire) :

- L'échelle européenne car les stratégies d'implantations des grands acteurs ne sont pas ou plus franco-françaises,
- L'échelle des aires urbaines,
- L'échelle de la zone urbaine dense.

Enfin, en Île-de-France il faudrait systématiser un regard **Bassin parisien sur la logistique**, qui est bien plus pertinent que le périmètre administratif francilien : on voit bien, et les procédures administratives comme l'agrément et la fiscalité pour financer le Grand Paris n'y sont peut-être pas étrangères, un « débordement » de la logistique vers Orléans, Sens, l'Oise ...

Pour en revenir précisément à la logistique urbaine et c'est le périmètre que nous avons retenu pour la typologie Afilog des espaces logistiques urbains publiée le 24/11, ce qui a prévalu ce sont les plateformes où les flux nationaux et internationaux sont « cassés » pour devenir des flux régionaux, locaux, urbains. C'est notre niveau 1 de logistiques urbaines appelées « portes d'entrée d'agglomération ».

Comme échelle des politiques publiques, **nous en appelons à une appréhension nationale de la logistique qui trouvera ensuite naturellement déclinaison à des échelles plus fines**. Pour ce qui est de la police du stationnement et de la circulation, l'échelle intercommunale semble la bonne. Pour la gestion de l'usage des sols l'échelle communale est sans doute trop étriquée pour la logistique. Le regard des services déconcentrés de l'Etat en régions nous semble précieux pour à la fois zoomer et prendre de la hauteur.

L'un de vos objectifs est de préserver la capacité d'accueil en immobilier logistique. Pensez-vous que cette capacité est aujourd'hui suffisante et adaptée aux besoins actuels ? Par quels moyens les pouvoirs publics et les acteurs privés pourraient adapter cette offre ?

La capacité d'accueil est assurément insuffisante au point que sur certains territoires il y a parfois une autocensure des prospects. Qui oserait encore rechercher sans être soupçonné de naïveté 10 hectares près de Lyon ?

Une politique publique en faveur des capacités d'accueil logistiques repose sur plusieurs leviers :

- **La sanctuarisation de sites existants** : multimodaux (cela va de soi) mais aussi route-route. Des messageries ou sites de transbordement en tissu urbain sont, même lorsqu'ils fonctionnent bien et s'adaptent aux contraintes de la ville tout en lui apportant un véritable service, sont menacés de mutation vers d'autres fonctions à court, moyen ou long terme.
- **La mobilisation de leviers fiscaux et de l'outil expropriation** pour le remembrement de tènement de petites tailles qui, regroupés, pourraient accueillir des sites modernes classe A.

Un exemple emblématique d'opération logistique dans laquelle les acteurs privés de la logistique prennent en compte l'environnement ?

Le nombre d'opérations HQE ou BREAM niveau *very good* est important. En effet, la performance environnementale est à la fois le sens de l'histoire et l'engagement des membres d'Afilog mais aussi une partie de la valeur de l'actif. Prendre en compte l'environnement peut aussi aller plus loin que les critères dont tient compte la certification. La toute nouvelle plate-forme Biocoop à Ollainville (91) par Barjane conseillé par Dauchez-Payet est un exemple : en termes de qualité des plantations, de recyclage sur place des matériaux ... sans oublier tout ce qui relève du bien être des salariés. En urbain, je ne peux pas ne pas citer d'une part Chapelle International, exemple unique d'insertion urbaine architecturale et d'hybridation d'activités et d'autre part, la plateforme sur deux étages de Segro conseillé par Vailog à Gennevilliers.

Je tiens à souligner l'attachement des membres d'Afilog à la qualité architecturale d'une part et à la sobriété foncière d'autre part. Nous sommes partie prenante aux côtés de l'Etat, pour reconstruire la ville sur la ville et pour limiter l'imperméabilisation des sols et la consommation des terres agricoles. Pour peu que les leviers juridiques, fiscaux et procéduriers aillent dans ce sens !

- **Enfin des outils fiscaux et des souplesses administratives** permettant les opérations de recyclage du foncier et de reconstruction sur des sites déjà urbanisés. Et permettent pour innover en termes de mixité programmatique de de co-activité et superposition de fonctions au sein d'un même bâtiment.

« Passer de la théorie à la pratique, avec courage et pragmatisme »

un exemple emblématique institutionnel de logistique urbaine qui prend en compte les problématiques économiques actuelles auxquelles font face les acteurs de la logistique (livrer dans plusieurs villes, toujours plus vite ...)

Un exemple institutionnel : si vous voulez parler de politique publique à l'échelle locale c'est volontiers que je vous dirais **Londres** ou **Singapour**.

Londres pour sa capacité à définir des règles, y compris peu populaires, et à s'y tenir tout en les accompagnant d'une pédagogie et d'un véritable discours public. La Municipalité de Londres valorise des efforts des transporteurs (programme FORS valorisant les transporteurs les plus vertueux). **Singapour** pour sa capacité à intégrer la logistique et la distribution urbaine au processus d'aménagement, de production de la ville. **Pour la France**, il est difficile de distribuer de bons et de mauvais points, Afilog n'a pas vocation à le faire. Je dirais une seule chose : passer de la théorie à la pratique, avec courage et pragmatisme.

POINT DE VUE D'EXPERT

La logistique urbaine fluviale : Le rôle d'HAROPA

Interview écrit de Régine BREHIER, Vice-présidente d'HAROPA et Directrice générale d'HAROPA-Ports de Paris



Le Groupement d'Intérêt Économique (GIE) HAROPA, a été créé en 2012 par les ports du Havre, de Rouen et de Paris et concrétise l'alliance de ces trois ports. L'ambition principale de cette alliance est de permettre au système portuaire que constituent ces ports de devenir un des principaux hubs européens grâce aux quatre volets de leur offre commune : l'offre maritime, de facilitation du passage de marchandises, foncière et multimodale.

Le GIE HAROPA gère l'activité commerciale, les données statistiques et la stratégie commune aux trois ports, la communication ainsi que le développement de la multimodalité et la facilitation du passage des marchandises.



L'Île-de-France et, plus généralement, la France connaissent aujourd'hui une recomposition territoriale avec la mise en place de la Métropole du Grand Paris et les nouvelles régions (la Haute-Normandie et la Basse-Normandie forment aujourd'hui la région de la Normandie). En quoi cette recomposition territoriale modifie les actions et la gouvernance du GIE HAROPA ?

HAROPA est né de la nécessité de pouvoir travailler à une échelle plus large et d'unir ses forces pour gagner en compétitivité dans un contexte de concurrence accrue. Donner au Grand Paris un débouché maritime par le biais de l'axe Seine fait consensus auprès des élus et des acteurs économiques. Notre objectif est d'aller encore plus loin dans l'intégration portuaire de nos trois ports, dans le but de concurrencer les ports *range* nord-européen et plus généralement d'offrir un meilleur service à nos clients aux différentes échelles de territoire. Le premier ministre a confié une mission en

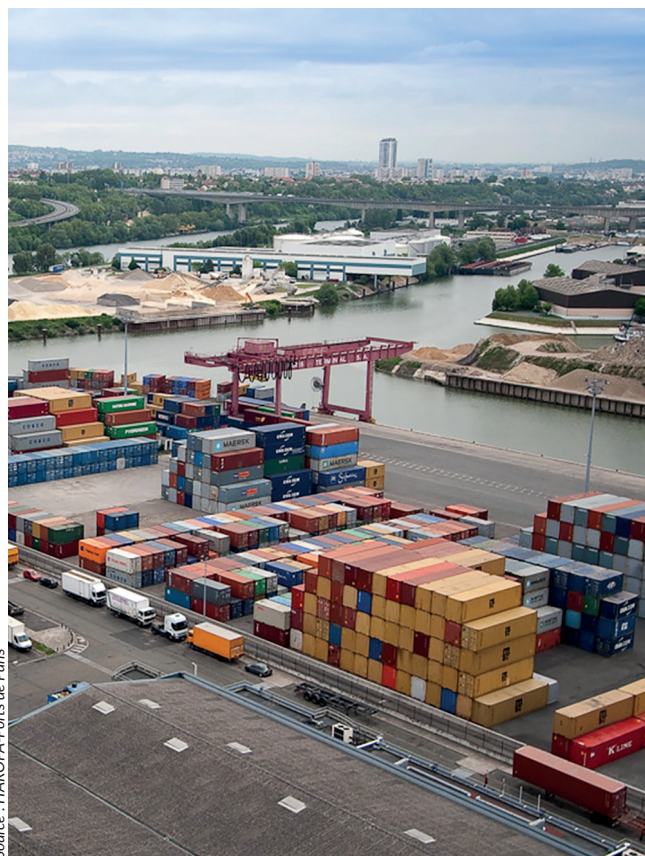
ce sens à M.Philizot, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine. Ses propositions sont attendues à la fin du mois de février. Les résultats de trafics record de l'année 2017 prouvent une fois de plus que cette alliance est une force. À contrario, les secteurs orléanais et de l'Oise ont des opérations prêtes à démarrer. Nous anticipons pour 2018 un marché encore dynamique, sur la base de 2017, porté par les acteurs du e-commerce. Les marchés de la dorsale et les grandes villes régionales devraient concentrer.

La Seine est, aujourd'hui, principalement utilisée pour l'évacuation de déblais de chantier BTP. Quelles sont les ambitions de HAROPA en ce qui concerne le transport de marchandises en milieu urbain dense ? Quels instruments HAROPA peut-il utiliser pour parvenir à celles-ci ?

En lien avec le dynamisme du Grand Paris, cette filière est en plein développement. Alors même que les chantiers n'ont pas démarré, ce sont 4.5 Mt de déblais qui ont transité par la Seine en Île-de-France en 2016. HAROPA-Ports de Paris a signé en 2013 une convention avec la Société du Grand Paris (SGP), dans le but d'anticiper et de favoriser l'évacuation des déblais de chantier par voie fluviale. Grâce à un réseau de 70 ports urbains (dont 6 plateformes multimodales) et l'installation de nouvelles plateformes de transbordement (dont Vitry-sur-Seine pour une mise en service au printemps 2018), HAROPA-Ports de Paris offre des conditions optimales pour desservir la métropole au plus près des besoins. Toujours en lien avec les défis de la métropole de demain, le projet de Port-Seine-Métropole-Ouest porté par HAROPA-Ports de Paris, constitue une véritable opportunité de promouvoir la voie fluviale dans la gestion des déblais de grands chantiers d'envergure. Je dois toutefois préciser que pour dynamique que soit cette filière, elle est loin de représenter la majorité des trafics présents sur la Seine ; il ne faudrait pas perdre de vue l'approvisionnement en matériaux de construction, le transport de céréales, les produits de recyclage et de valorisation ou le transport de conteneurs.



Source : Unsplash



Source : HAROPA-Ports de Paris

Quels rôles le GIE HAROPA peut jouer dans l'intégration d'immobilier logistique du dernier kilomètre dans des projets d'aménagement portuaires et fluviaux ?

Grâce à un système multimodal intégré et des investissements très importants, les ports HAROPA offrent des conditions optimales d'accès au cœur de la métropole. HAROPA-Ports de Paris a en outre une politique incitative à l'usage du fleuve pour les clients implantés sur son domaine. Ainsi, depuis 2012, FRANPRIX a fait le choix d'utiliser la voie fluviale pour approvisionner ses 300 magasins parisiens grâce à l'utilisation d'une barge quotidienne reliant les ports de Bonneuil-sur-Marne et de la Bourdonnais. L'installation d'un nouvel entrepôt à étages sur le port de Gennevilliers, par VAILOG, a permis l'implantation de TNT mais également l'essor d'une nouvelle démarche. L'entreprise va en effet expérimenter un nouveau système de livraison fluviale urbaine, basée sur le transport de véhicules électriques embarqués dans une barge. Afin d'encourager encore davantage d'initiatives de ce type, nous accompagnons les porteurs de projets en proposant un certain nombre de services dans le but de répondre à la logistique du dernier km et d'ainsi réduire la congestion routière et ses nuisances.

LES ÉTUDES THÉMATIQUES ET CONTRIBUTIONS RÉALISÉES DEPUIS 2007

- Les métiers de l'immobilier d'entreprise franciliens - *Janvier*
- Vers une politique active de traitement de l'obsolescence des bureaux en Île-de-France ? - *Janvier*

2007

- Les externalisations de patrimoine immobilier des utilisateurs publics et privés - *Janvier*

2008

- Les enjeux de la logistique en Île-de-France - *Février*
- La fiscalité de l'immobilier d'entreprise : rapport d'étape - *Juillet*

2009

- Les pôles tertiaires en Île-de-France : situation et perspectives - *Février*

2010

- Le Grenelle et l'Obsolescence - *Février*
- Taxe annuelle sur les bureaux, entrepôts et commerces en Île-de-France - *Septembre*

2011

- L'immobilier d'entreprise dans l'économie nationale et francilienne : rapport d'étape - *Février*
- Les externalisations d'actifs immobiliers : source de financement pour les entreprises ? - *Octobre*

2012

- Pôles tertiaires en Île-de-France : quelles perspectives dans le projet du Grand Paris - *Février*
- La loi Pinel - *Février*
- Les impacts de la RCBCE en Île-de-France - *Juin*
- Moins de règles, plus d'attractivité en Île-de-France - *Juillet*
- Actualisation- la transformation et la mutation des immeubles de bureaux - *Novembre*

2013

- La transformation et la mutation des immeubles de bureaux - *Février*
- Exonération de la RCBE pour les opérations de restructuration et de démolition-reconstruction - art 1520-8 du Code de l'Urbanisme - *Novembre*
- Les Leviers comptables et fiscaux en faveur de l'amélioration de la performance énergétique du parc de bureaux francilien - *Novembre*

2014

- L'immobilier réversible et les nouveaux modes de production - *Février*
- Réforme fiscale : de la RCBCE à la TCBCCE - *Juin*
- Statut des baux commerciaux et immobilier de bureaux : quelle adéquation ? - *Juillet*
- L'immobilier hôtelier en Île-de-France - *Octobre*

2015

- Travail à distance : quels impacts sur le parc de bureaux en Île-de-France ? - *Février*
- Immobilier d'entreprise et fiscalité en région Île-de-France : vers une simplification économiquement opérationnelle - *Juin*
- Etat des lieux sur la simplification administrative - *Juillet*
- Vers une meilleure connaissance des parcs de locaux d'activités, d'entrepôts et de commerces, rapport d'étape - *Juillet*

2016

2017

- Immobilier d'entreprise et attractivité internationale de Paris Île-de-France - *Février*
- Paris Île-de-France dans les classements internationaux de l'immobilier d'entreprise - *Mars*
- Coworking et immobilier en Île-de-France - *Juillet*

2018

- La logistique urbaine - *Février*

RETOUR SUR LES PUBLICATIONS DE 2017

SOIRÉE ESTIVALE DE JUILLET 2017

COWORKING ET IMMOBILIER DE BUREAUX EN ÎLE-DE-FRANCE

Pilotage : Alain Béchade et Dominique Dudan

Rédactrice : Marine Carpentier Daubresse

L'ORIE a souhaité apporter sa contribution au sujet d'actualité des espaces de coworking et des nouvelles pratiques immobilières liées à ce nouvel actif. Cette nouvelle génération de bureaux équipés avec des durées d'engagement réduites s'est implantée dans la capitale fin des années 2000. En 2010, seulement une dizaine d'espaces de coworking était présente en Île-de-France contre 265 en 2017 (base Néomade, 2017). Ces locaux sont concentrés à Paris et dans les Hauts-de-Seine (80% des espaces de coworking franciliens y sont présents). Le concept de mutualisation d'espaces de bureaux a ensuite été repris par les professionnels d'immobilier d'entreprise qui développent des enseignes dédiées au coworking depuis quelques années.

Les participants se sont interrogés sur l'application du cadre juridique et fiscal du coworking. Les acteurs considèrent que la plupart des réglementations actuelles permettent de garantir la flexibilité qui constitue la valeur ajoutée de l'activité de coworking. Les freins semblent davantage se poser en termes de droit public que de droit privé. Le contrat de prestation de services signé entre le coworker et l'opérateur nécessite quelques précautions d'usage pour éviter un risque de requalification en bail commercial, mais apparaît bien adapté à cette activité. Une clarification des textes sur la destination d'urbanisme des locaux de coworking, qui entrent à la fois dans les définitions des actifs bureaux et commerces, et sur ses implications fiscales s'est avérée nécessaire.



COLLOQUE DE FÉVRIER 2017

IMMOBILIER D'ENTREPRISE ET ATTRACTIVITÉ INTERNATIONALE DE PARIS ÎLE-DE-FRANCE

Pilotage : Cécile de Guillebon et Aurélie Lemoine

Rédactrice : Marion Vion-Dury

L'ORIE a souhaité apporter sa contribution au débat sur l'attractivité, sujet tout particulièrement d'actualité : la Région Île-de-France a adopté son Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) en décembre 2007, le French Tech Ticket en est à sa deuxième édition et le Brexit soulève de nombreuses interrogations.

La qualité de l'offre immobilière tertiaire contribue à l'attractivité des territoires auprès des acteurs internationaux. De ce point de vue, Paris, qui est l'un des plus grands centres d'affaires et marchés immobiliers mondiaux, affiche un bon niveau de performance : c'est un marché profond et liquide caractérisé par un haut niveau de transparence et des coûts plutôt compétitifs. C'est d'ailleurs le 5e marché mondial pour les volumes investis en immobilier d'entreprise.

Toutefois, dans un contexte de compétition accrue entre les villes globales, Paris doit renforcer son attractivité auprès des entreprises stratégiques qui sont notamment les grands groupes (et tout particulièrement leurs fonctions stratégiques qu'on ne saurait limiter aux QG) et les *Startups* des nouvelles technologies.

L'image reste le point faible de l'Île-de-France. Au-delà de quelques actions structurelles essentielles (renouvellement du parc, flexibilité et lisibilité de l'offre), il convient donc de poursuivre et amplifier les actions de marketing territorial déjà entreprises et d'aller dans le sens d'une plus grande coordination.

...

« Paris Île-de-France dans les classements internationaux de l'immobilier d'entreprise », étude publiée en mars 2017, est un supplément de cette étude qui approfondit particulièrement la question de nos performances dans les classements internationaux (14 sont étudiés). De plus, des fiches indicateurs permettent d'en savoir plus sur la méthodologie déployée, sur les données constitutives du classement ou encore sur la composition de la note permettant ainsi d'appréhender plus finement les déterminants de l'attractivité. Enfin, une synthèse globale permet d'avoir une vue d'ensemble du positionnement et des performances de Paris Île-de-France.





PARTENARIATS 2016/2017

////////////////////

L'ORIE souhaite témoigner sa reconnaissance à ses partenaires pour l'année 2017.

L'ORIE remercie la
**Fédération
Française du Bâtiment et
Groupama Immobilier** pour leur
accueil et leur soutien dans
l'organisation du colloque de février
pour le premier et de la soirée
estivale de juillet pour le second.



L'ORIE remercie le
cabinet **Gide Loyrette Nouel** de
l'avoir accueilli dans ses locaux
pour une présentation de l'étude «
Immobilier d'entreprise & attractivité
internationale de Paris Île-de-France
à Londres le 13 juin 2017.



L'ORIE est également partenaire
du **Sommet Infrastructures,
Aménagement du territoire &
Immobilier (SIATI)** organisé par
Décideurs Magazine le 13 juin au
Pavillon d'Armenonville.



PROGRAMME D'ÉTUDES

Le programme de travail annuel de l'ORIE est adopté en cours d'année par le Conseil d'administration.

Son élaboration est le fruit d'un travail collectif et partagé entre toutes les forces vives de l'Observatoire : le Conseil d'administration, les membres et l'équipe des permanents.

L'enjeu consiste à organiser le programme d'études de manière équilibrée et articulée entre les différentes vocations de l'association : rôles d'observatoire (estimation des parcs, données socio-économiques...) et de « think tank » (réalisation d'études thématiques aboutissant à des préconisations).

Il s'agit à la fois d'intéresser le maximum d'acteurs de l'immobilier d'entreprise et d'apporter des éléments de réflexion et d'expertise sur des thématiques diverses (aménagement, économie, droit, fiscalité...).

Le contenu de ce programme de travail doit répondre aux missions premières de l'observatoire, à savoir :



Observer et analyser l'évolution
du marché de l'immobilier
d'entreprise en Île-de-France



Maintenir une concertation
permanente entre
administration et professionnels



Développer un mode
d'information réciproque



Réaliser les études ou
recherches nécessaires



LE PROGRAMME DE TRAVAIL 2018-2019

ÉTUDE

ACCÉLERER LA RECONVERSION D'ACTIFS IMMOBILIERS EN SITUATION DE VACANCE STRUCTURELLE

Animateur : Christophe CANU, Secrétaire général, Grand Paris Aménagement et Christine Turquet de Beauregard, Directrice attractivité et immobilier d'entreprise CASQY
Coordination ORIE : Florian BESSAC, Chargé d'études

Dans un contexte d'accélération des cycles d'obsolescence et de surproduction tertiaire, l'Île-de-France a vu s'accroître la vacance longue durée de certains actifs (locaux de bureaux notamment), désormais hors marché. Se pose également la question de la vocation et de la requalification de zones d'activités économiques, industrielles ou mixtes en perte de vitesse, trop éloignées des transports et de la dynamique du Grand Paris pour prétendre à un quelconque regain d'attractivité.

L'étude a pour objet d'identifier des leviers pour accélérer la reconversion d'actifs immobiliers en situation de vacance structurelle et permettra de définir une grille d'aide à la décision politique.

ÉTUDE

EMPREINTE ÉCOLOGIQUE DANS L'IMMOBILIER TERTIAIRE : QUELS MODÈLES ?

Animateurs : Cécile de GUILLEBON, VP Real Estate & Facility Management, Renault-Nissan-Mitsubishi, Isabelle Derville, Directrice adjointe de la DRIEA-IF, Amandine CHARPENTIER, Cheffe du département expertise et stratégie immobilière, Mairie de Paris

Dans un contexte de changement climatique, l'ensemble des acteurs cherche à réduire leur empreinte écologique. L'ORIE souhaite réfléchir aux nouveaux outils permettant d'accélérer cette réduction. Pour cela, un état des lieux ainsi qu'une analyse des modèles internationaux devront être réalisés. Leurs adaptation technique, politique, juridique et fiscale à la France sera débattue lors des groupes de travail.

ÉTUDE

ACTUALISATION DES MESURES DE SIMPLIFICATION RELATIVES À L'IMMOBILIER D'ENTREPRISE

Animateurs : Olivier DE LA ROUSSE, Président, Vinci Immobilier et Olivier WIGNIOLLE, Directeur général, Icade
Coordination ORIE : Romane RAVANEL, chargée d'études

De nouvelles mesures comme la PIIE, procédure intégrée pour l'immobilier d'entreprise, sont venues accélérer les procédures administratives relatives aux projets. Dans la lignée des travaux de l'ORIE menés en 2014, un groupe de travail sera engagé sur l'optimisation des procédures administratives au sein du marché de l'immobilier d'entreprise.

ÉTUDE

NOUVELLE GOUVERNANCE DU GRAND PARIS ET CHANGEMENTS SOCIO-ÉCONOMIQUES : CONDITIONS D'ÉMERGENCE DES NOUVEAUX PÔLES TERTIAIRES AU-DELÀ DE PARIS ?

Animateurs : Alain BÉCHADE, Professeur émérite, CNAM, Christian de KÉRANGAL, Directeur général, IEIF, Antoine DERVILLE, Directeur général, Cushman & Wakefield

Dans un contexte de construction de la Métropole du Grand Paris et de changements profonds en termes de formes de travail (télétravail, coworking, ...), l'ORIE souhaite comprendre les effets de ces deux types de bouleversement sur l'émergence de nouveaux pôles tertiaires au-delà de Paris.

Des études récentes partagent l'idée selon laquelle l'émergence du Grand Paris ainsi que la construction du Grand Paris Express devraient entraîner le renforcement de Paris et de pôles tertiaires existants à l'image de La Défense ou la Plaine Saint-Denis. En effet, le Grand Paris Express permettra aux hubs existants de se rapprocher et ainsi de se massifier. L'ORIE souhaite s'interroger sur la manière dont les changements socio-économiques impacteront l'émergence de nouveaux pôles.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ORIE – 2017

	PRÉSIDENT	VICE-PRÉSIDENTS	ADMINISTRATEURS	
COLLECTIVITÉS VILLE DE PARIS			C. PRALIAUD Directeur de l'Urbanisme MAIRIE DE PARIS représenté par A. CHARPENTIER	C. TURQUET DE BEAUREGARD Directrice du pôle attractivité et immobilier d'entreprise CASQY
RÉGION		V. PÉCRESSE Présidente RÉGION ÎLE-DE-FRANCE représentée par F. MARGAIN		
ÉTAT		G. LEBLANC Directeur DRIEA-IF représenté par I. DERVILLE	C. CHERUBINI Directrice DIRECCTE représentée par B. JUBIN	
INVESTISSEURS		P. LEMOINE Directeur général SOCIÉTÉ DE LA TOUR EIFFEL Président en 2008	D. DUDAN Senior Advisor LBO FRANCE Présidente en 2016	
PROMOTEURS		O. WIGNOLLE Directeur général ICADE	O. DE LA ROUSSIÈRE Président VINCI IMMOBILIER Président en 2015	
UTILISATEURS	C. DE GUILLEBON VP Real Estate & Facility Management, RENAULT-NISSAN- MITSUBISHI Présidente en 2017		M. GROSSI Responsable de la gestion patrimoine BNP PARIBAS Président en 2010	
AMÉNAGEURS		C. CANU Secrétaire général GRAND PARIS AMÉNAGEMENT	A. CHIRIER Directeur du Développement et de la Promotion EPAMARNE/ EPAFRANCE	
INTÉRÊTS COLLECTIFS		C. DE KERANGAL Directeur général IEIF Président en 2014	J.-C. GINISTY Notaire représentant la CHAMBRE DES NOTAIRES DE PARIS	
CONSEILS TRANSACTION- NELS		A. DERVILLE Président CUSHMAN & WAKEFIELD	F. ALLOUCHE Président CBRE FRANCE	
EXPERTS			J.-C. DUBOIS Président BNP PARIBAS RE VALUATION Trésorier ORIE	
CONSEILS CONSULTANTS			Y. BONAMY Executive Director MSCI	
ENSEIGNANTS CHERCHEURS			A. BÉCHADE Professeur émérite CNAM-ICH Président en 2004	

Administrateurs de droit

Administrateurs élus

LES SOCIÉTÉS MEMBRES DE L'ORIE

AMÉNAGEURS	CONSEILS TRANSACTIONNELS	INVESTISSEURS
ANRU EPA ORSA EPA PARIS SACLAY EPA SENART EPAMARNE - EPAFRANCE EPF ÎLE-DE-FRANCE FEDERATION DES EPL ÎLE-DE-FRANCE GRAND PARIS AMENAGEMENT PARIS LA DEFENSE PARIS NORD 2 SEM GENOPOLE SEMAPA SEQUANO AMÉNAGEMENT SNCF IMMOBILIER SOCIÉTÉ D'ECONOMIE MIXTE DE NANTERRE SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS	ADVENIS CONSEIL BNP PARIBAS REAL ESTATE CBRE CREDIT FONCIER IMMOBILIER CUSHMAN & WAKEFIELD JLL KNIGHT FRANK SNC LE PATRIMOINE INDUSTRIEL (LPI) NEXITY CONSEIL & TRANSACTION PARELLA SAVILLS TAYLOR WESSING WISE DÔME CONSEIL	AÉROPORTS DE PARIS AG2R LA MONDIALE AMUNDI IMMOBILIER AVIVA INVESTORS REAL ESTATE FRANCE SA AXA REM FRANCE BNP PARIBAS REIM FRANCE CLS FRANCE SERVICES DEUTSCHE ASSET & WEALTH MANAGEMENT FONCIERE ATLAND FONCIÈRE DES RÉGIONS GECINA GENERALI REAL ESTATE - FRENCH BRANCH HERACLES INVESTISSEMENT HERTEL INVESTISSEMENT HSBC REIM ICADE FONCIERE IVANHOE CAMBRIDGE EUROPE J.P. MORGAN ASSET MANAGEMENT KLEPIERRE LBO FRANCE MACIFIMO-GROUPE MACIF NOVAXIA OFFICIS PROPERTIES SCOR INVESTMENT PARTNERS SOCIÉTÉ DE LA TOUR EIFFEL SOFIDY SOGARIS UNION INVESTMENT
COLLECTIVITÉS	EXPERTS	PROMOTEURS
CA CERGY PONTOISE CA VERSAILLES GRAND PARC CA ST QUENTIN EN YVELINES CU GRAND PARIS SEINE & OISE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES YVELINES CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE EPT GRAND-ORLY SEINE BIÈVRE G.P.S.E.A (Grand Paris Sud Est Avenir) MAIRIE DE PARIS MÉTROPOLÉ DU GRAND PARIS PLAINE-COMMUNE SEINE ET MARNE DÉVELOPPEMENT	ANTONINI DARMON ARCHITECTES APUR BNP PARIBAS REAL ESTATE VALUATION CATELLA VALUATION CBRE VALUATION CUSHMAN & WAKEFIELD VALUATION DELOITTE & ASSOCIES ESSONNE DEVELOPPEMENT GALTIER VALUATION IAU IDF R&D NOTAIRES	ALTAREA-COGEDIM ENTREPRISE BNP PARIBAS REAL ESTATE BOUYGUES IMMOBILIER D'ENTREPRISE BPD MARGNAN CODIC GA SMART BUILDING GROUPE PANHARD HINES HRO FRANCE ICADE INTERCONSTRUCTION KAUFMAN & BROAD REAL ESTATE LINKCITY ÎLE-DE-FRANCE NACARAT NEXITY IMMOBILIER D'ENTREPRISE PITCH PROMOTION PROMOGIM GROUPE SEFRI CIME ACTIVITES ET SERVICES SERCIB SOFERIM SOGEPROM SPIE BATIGNOLLES IMMOBILIER VINCI IMMOBILIER WATEL-AM
CONSEILS CONSULTANTS	GROUPE D'INTÉRÊT COLLECTIF	UTILISATEURS
ARP-ASTRANCE BATIR TECHNOLOGIE BTP CONSULTANTS COFIROUTE-VINCI AUTOROUTES COLLIERS INTERNATIONAL FRANCE DALKIA IDF DS AVOCATS ELAN ENGIE EXPLORE GÉNIE DES LIEUX GRECAM HBS RESEARCH KRAMER LEVIN NAFTALIS & FRANKEL LLP LOISELET & DAIGREMONT PATRIMOINE MBE CONSEIL MSCI OFFICIA CONSEILS PGA SOLUTIMO STRATÉGIES AND CORP	ASPIM CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS CCI PARIS ÎLE-DE-FRANCE CHAMBRE DES NOTAIRES DE PARIS FPI IEIF	BNP PARIBAS EDF NATIXIS ORANGE POSTE IMMO RENAULT NISSAN MITSUBISHI SNCF IMMO SOCIETE GENERALE
ÉTAT	ENSEIGNANTS-CHERCHEURS	
DIRECCTE DRIEA	CAMPUS CONDORCET CNAM ICH CONSEIL EN EVALUATION ET GESTION DE PATRIMOINE CUSHMAN & WAKEFIELD EQUANEM ESPI ESPI - ESTP - ESSEC - KEDGE BS ESSEC BUSINESS SCHOOL FINANCIA BUSINESS SCHOOL FONDATION PALLADIO GLR CONSEIL, IEP PARIS INSTITUT URBANISME DE PARIS KEDGE BUSINESS SCHOOL LP INNOVATION PLATEAU URBAIN UNIVERSITE PARIS EST MLV UPEC (Université Paris Est Créteil Val de Marne)	

ADHÉSIONS

L'Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise (ORIE) est une instance d'échange, de concertation et d'études, réunissant près de 160 acteurs privés et publics de l'industrie immobilière et de la recherche (aménageurs, promoteurs, investisseurs, utilisateurs, conseils, experts, enseignants-chercheurs, État et collectivités territoriales).

Créé en 1986 à l'initiative du préfet de région et du président de la Chambre des Promoteurs-Constructeurs, l'ORIE a pour objet d'observer et d'analyser l'évolution du parc d'immobilier d'entreprise, et ses dynamiques au travers d'études publiées à l'occasion de manifestations publiques.

Par sa transversalité et son fonctionnement en collèges, l'ORIE a vocation à maintenir une concertation et des échanges permanents entre les acteurs privés et publics de l'immobilier d'entreprise et de l'aménagement.

Association loi 1901 à but non lucratif, organisme totalement autonome, l'Observatoire ne touche aucune subvention. Seules les cotisations des adhérents permettent de financer les études, les publications et les manifestations publiques qui contribuent à une meilleure connaissance du marché de bureaux francilien, profitant ainsi à tous ses acteurs.



VOUS SOUHAITEZ DEVENIR MEMBRE



Contactez : Pascale BEHARY



01 40 61 86 58



contact@orie.asso.fr

DEVENIR MEMBRE DE L'ORIE VOUS PERMET DE :



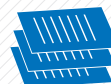
- Participer aux assemblées générales
- Élire le président et le Conseil d'Administration
- Devenir administrateur de l'Observatoire



- Proposer et valider le programme annuel d'études
- Participer aux groupes de travail



- Valider les orientations budgétaires



- Être destinataire de l'ensemble des publications et travaux de l'Observatoire : études, notes de conjoncture, articles, veilles thématiques...
- Avoir un accès privilégié aux bases de données de l'Observatoire : parc de bureaux, rythme de construction des bureaux, locaux industriels, entrepôts, commerces.



- Participer à l'ensemble des manifestations de l'Observatoire en recevant les invitations en avant-première : Colloques, soirées estivales, petits déjeuners thématiques.

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

- **Philippe ALEXIS**
CLS FRANCE SERVICES,
INVESTISSEUR
- **Guy AMOYEL**
ESPI - ESTP - ESSEC - KEDGE BS,
ENSEIGNANT-CHERCHEUR
- **Lætitia ANTONINI**
ANTONINI DARMON ARCHITECTES,
EXPERT
- **Sandrine ANTONIO**
G.P.S & O,
COLLECTIVITÉ
- **Julien BLIN**
G.P.S.E.A (Grand Paris Sud Est Avenir),
COLLECTIVITÉ
- **Charles CONRATH**
J.P. MORGAN ASSET MANAGEMENT,
INVESTISSEUR
- **Michel De SOYRES**
PROMOGIM GROUPE,
PROMOTEUR
- **Edouard DEQUEKER**
IEP PARIS,
ENSEIGNANT-CHERCHEUR
- **Laurence ESCLEINE-DUMAS**
SOLUTIMO,
CONSEIL CONSULTANT
- **Ghislain GOMART**
METROPLE DU GRAND PARIS,
COLLECTIVITÉ
- **Christophe LAGIER**
STRATeGIES AND CORP.,
CONSEIL CONSULTANT
- **Hervé MANET**
HERACLES INVESTISSEMENT,
INVESTISSEUR
- **Béatrice MOAL**
ARP-ASTRANCE,
CONSEIL CONSULTANT
- **Alain PONCET**
NATIXIS,
UTILISATEUR
- **Isabelle RICHARD**
ESSONNE DEVELOPPEMENT,
EXPERT
- **Cathy VEIL**
ESPI,
ENSEIGNANTE-CHERCHEUR
- **Thomas WATEL**
WATEL-AM,
PROMOTEUR



OBSERVATOIRE RÉGIONAL DE L'IMMOBILIER
D'ENTREPRISE EN ÎLE-DE-FRANCE

www.orie.asso.fr

01 40 61 86 58

L'ÉQUIPE DES PERMANENTS



Smaïn AOUADJ , délégué de l'Etat	smain.aouadj@developpement-durable.gouv.fr 01.40.61.86.38
Pascale BEHARY , assistante	pascale.behary@i-carre.net 01.40.61.86.58
Florian BESSAC , chargé d'études	florian.bessac@i-carre.net 01.40.61.86.47
Romane RAVANEL , chargée d'études	romane.ravanel@i-carre.net 01.40.61.86.92