

Les infrastructures de transport opportunité ou coût pour les entreprises ?

Dans le cadre d'un petit-déjeuner débat, l'Association des directeurs immobiliers (ADI) a invité ses membres à réfléchir sur les enjeux immobiliers liés aux grandes infrastructures de transport autour du projet du Grand Paris express. Comment les directeurs immobiliers appréhendent ces nouvelles connexions ? Quels sont leurs attentes et les éléments pris en compte pour dessiner la stratégie spatiale dans cette zone en plein bouleversement ? Retour sur ce débat.

Actuellement une quinzaine de tunneliers creusent les sous-sols de la région parisienne pour donner vie au Grand Paris Express. Ce projet a pour ambition de redessiner le visage de la région parisienne en créant ou prolongeant 8 lignes de métro qui devraient générer plus de 100 milliards d'euros de PIB supplémentaires pour la région Île-de-France. Ce n'est pas le seul projet, la SNCF porte également le projet Eole allongeant le RER E de 55 kilomètres vers l'ouest. Sans oublier les constructions et installations nécessaires à l'accueil des jeux olympiques qui vont durablement modifier le paysage du nord de Paris. Dans ce contexte de bouleversement, l'Association des directeurs immobiliers (ADI) a choisi de s'interroger sur les attentes des entreprises face à ces grands programmes modifiant la structure d'un territoire. Bernard Cathelain, membre du directoire de la société du Grand Paris ; Frédéric Ciuntu, directeur immobilier du groupe L'Oréal ; Xavier Gruz, directeur de projet Eole-Nexto chez Réseau ferré de France ; Benjamin Pélissier et Christophe Canu, respectivement président et directeur général de la Ségat se sont interrogés sur les attentes d'un directeur immobilier pour choisir le lieu d'implantation d'un siège social ou d'une unité de travail.

Actuellement la région Île-de-France est la première région économique européenne. « L'objectif affiché par le Grand Paris Express est de faire de Paris la première place d'attractivité au monde », déclare Bernard Cathelain. Pour cela, l'État a investi plus de 35 milliards d'euros dont 7 milliards d'euros de provisions pour risque et aléas, financé en partie par des fonds européens. D'ici 2030, 200 km de nouvelles lignes de métro seront mises en service et 68 nouvelles gares ouvertes. « Ces nouvelles lignes vont relier les pôles entre eux. Aujourd'hui, il est obligatoire de passer par Paris pour aller de la Défense à Orly par exemple. Demain, ces deux points seront reliés en direct » explique Bernard Cathelain, membre du Directoire de la société du Grand Paris. C'est justement, l'une des préoccupations des directeurs immobiliers lors de la recherche d'une implantation. « Aujourd'hui pour attirer des talents, il est indispensable que le ou les lieux de travail soit à proximité d'un hub de transport connecté rapidement à d'autres lieux » détaille Frédéric Ciuntu, directeur immobilier du groupe L'Oréal. « Nous avons constaté que l'attribution d'une voiture de fonction ne faisait plus rêver les jeunes cadres. Nombreux sont ceux qui lui préfèrent une enveloppe pour payer les transports. » constate le directeur immobilier. « Ainsi le siège de L'Oréal à Shanghai devait, pour éviter la volatilité des collaborateurs, abriter une station de métro » explique-t-il. « Cette attente fait écho à une réalité, par exemple, à Londres, les immeubles avec parking sont introuvables » ajoute Frédéric Ciuntu. Dès lors, comme l'ensemble des directeurs immobiliers présent de la salle le confirme, lorsqu'un groupe cherche des locaux, il est impératif qu'ils puissent être connectés par des transports collectifs afin de répondre aux attentes des collaborateurs et à la volonté des entreprises de réduire leur emprunt carbone.

La fin du siège en banlieue, mal desservi ?

Autres éléments clefs, selon Frédéric Ciuntu, un cadre de vie agréable. « Les collaborateurs ne sont pas intéressés de venir le matin dans un endroit

Chiffres clefs du Grand Paris Express

15 minutes de transport entre l'aéroport d'Orly et l'Université Paris Saclay contre 1h06 aujourd'hui.

200 Kilomètres de nouvelles lignes de métro. Aujourd'hui, le réseau totalise 214 km.

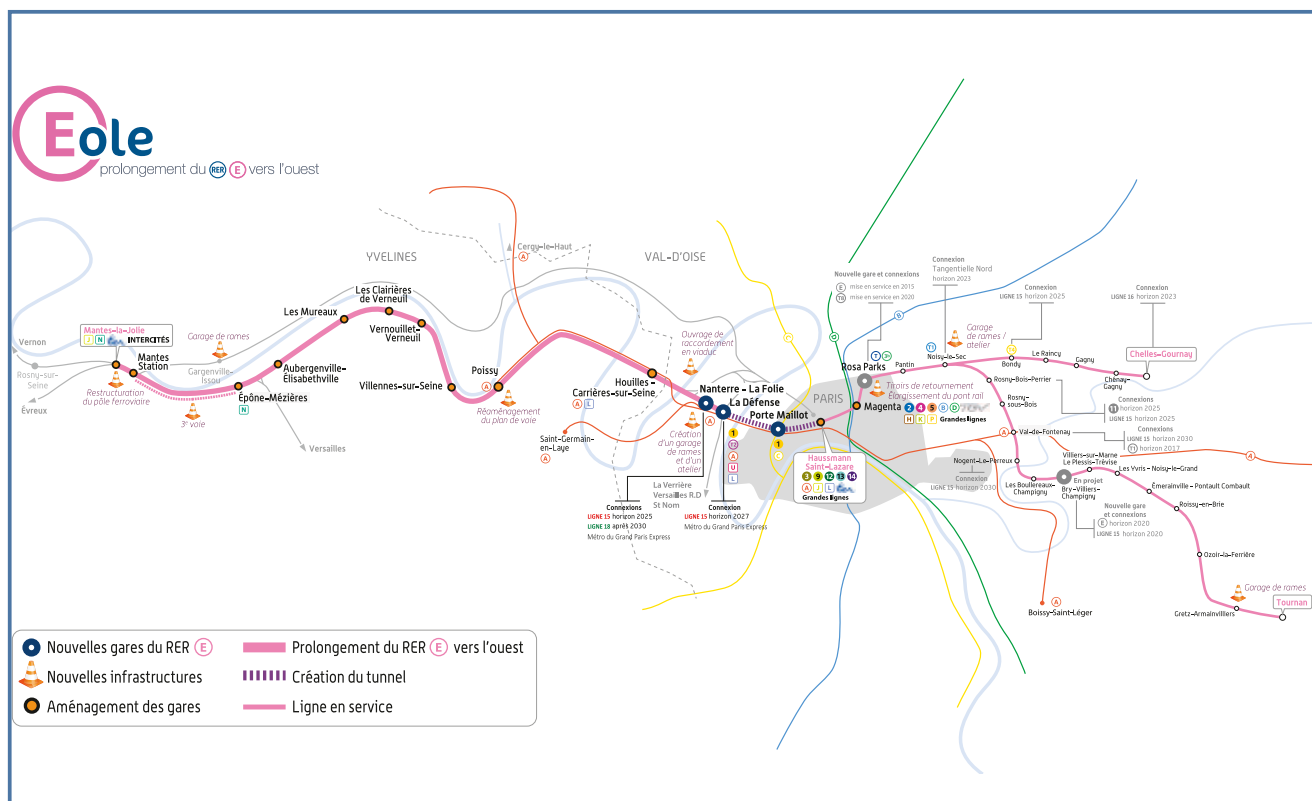
27.6 millions de tonnes de CO2 évitées en 2050.

2 millions de passagers quotidiens sur les nouvelles lignes avec 68 nouvelles stations.

35 milliards d'euros de budget.

45 minutes de temps de transport moyens contre 96 actuellement.

Cartographie du prolongement du RER E



pour travailler et vivre dans un autre lieu ». Plusieurs études démontrent que les salariés souhaitent travailler dans des lieux mixtes mêlant logements, bureaux, commerces de proximité et nature. « Chez L'Oréal, 80 % des nouveaux sites ont une vue sur l'eau ou la nature. Lors de notre implantation à New York, nous avons choisi un site proche de la *High Line*. À l'époque le quartier était en réhabilitation, nous avons été heureux d'y participer » commente le directeur immobilier. Pour Christophe Canu, directeur général de la Ségat « cet exemple peut être mis en perspective avec le taux de vacance tertiaire dans certaines zones mal desservi et non mixte. Si un quartier en réhabilitation est porteur, un quartier mal desservi constitué uniquement de bureau affiche un taux de vacance tertiaire important et des taux de chômage astronomique. À l'heure de la réversibilité des lieux, il est regrettable de voir certains maires en zone tendue s'accrocher à la présence de locaux tertiaires. Cette volonté s'appuie pour certains sur un calcul purement politique : des bureaux ne réclament ni de nouvelle piscine, ni des places en crèches, il ne vote pas et au contraire il rapporte des taxes ». Il s'agit ici d'un enjeu pour les villes situées à proximité des gares du nouveau RER E et du Grand Paris

Express. Bernard Cathelain estime que « les nouvelles gares ont été pensées pour éviter les échecs des villes nouvelles des années 60. Ainsi, les 16 gares de la ligne 15 sud sont prêtes pour accueillir des logements et des bureaux ». Les différentes études prévoient que 250 000 à 400 000 logements seront construits autour des stations. « De nouveaux quartiers le long des lignes vont émerger comme à Nanterre le quartier des Groues porté par la ligne 15 ou dans le secteur de Clichy Montfermeil » évoque Xavier Gruz, directeur de projet Eole-Nexto chez Réseau ferré de France. Mais créer de la vie dans un quartier ne se décrète pas. Il faut que ces infrastructures soient accompagnées d'une politique de renouvellement urbain. « En pratique, les acteurs du développement urbain sont nombreux pour faire muter des espaces. Or pour qu'un quartier émerge de façon cohérente il faut un porteur de projet unique qui prenne en compte la cohérence territoriale, les zones qui vont se dépeupler au profit de d'autres. L'État pourrait prendre ce rôle » avance Christophe Canu. Les entreprises pourraient également être consultées pour lui. En effet, les projets du Grand Paris Express sont financés à hauteur de 500 millions d'euros par an par les recettes issues de taxes versées par les entreprises.

Des projets fondateurs d'une nouvelle mobilité mais pas de boule de cristal

Si tous les participants s'accordent à dire que ces grands travaux sont favorables aux territoires et aux respects des engagements écologiques ; ils concèdent qu'il est difficile de planifier l'aménagement urbain et de prédire précisément le flot de voyageurs. « À ce jour, nous travaillons à partir de projections, personne n'a de boule de cristal pour savoir dans 10-15 ans où seront les besoins des populations et des entreprises » admet Christophe Canu. Dans un contexte économique de grève et face à une augmentation du trafic, il est évident que

tant les voyageurs que les entreprises attendent des transports fiables avec un temps de parcours moyens raccourci. Conscient de ces attentes, Bernard Cathelain déclare que « les nouvelles lignes de métros seront automatisées et agrandi afin de permettre à plus de passager de voyager confortablement. » En attendant 2035, année de livraison de l'ensemble des installations, le télétravail, les tiers-lieux et les nouveaux modes de transport vont se développer. Espérons qu'ils ne rendent pas inutile ces investissements lourds.

Anne-Charlotte Navarro

Cartographie du Grand Paris express

