

## Pour une gestion durable et raisonnée des chantiers du Plan de Renouveau de La Défense

La question des conditions de mise en œuvre du plan de relance de La Défense est aujourd'hui posée. Comment réaliser ce chantier exemplaire du 21<sup>ème</sup> siècle, en recourant notamment aux modes alternatifs de transport que sont les voies ferrées et fluviales ?

### Proposition 1 : Envisager la création d'une base logistique multimodale sur le site de la Folie à Nanterre

Aujourd'hui l'EPAD travaille sur les alternatives à l'utilisation de la route pour la réalisation des futurs chantiers. Or, la Gare de la Folie vient d'être inscrite au SDRIF comme l'un des sites logistiques embranchés fer à préserver en Ile-de-France.

Sur ce point, la Région est en accord avec le rapport Lelarge qui préconise que si « la vocation du site devrait être limitée strictement aux besoins d'échange du réseau et d'Eole », « des projets de transition, occupations temporaires ne remettant pas en cause les calendriers de mise en œuvre du projet pourront également être envisagés. On pense notamment au traitement des matériaux et des déchets de construction liés aux opérations immobilières dans le secteur qui ont tout à fait vocation à être intégrés sur le site ».

La CCIP suggère de prévoir, au minimum, un aménagement « réversible » du site de La Folie en base logistique en vue d'acheminer les matériaux et déchets générés par les différents chantiers de tours liés au plan de renouveau.

Cette solution est soutenue par la SNCF et RFF qui estiment que le site de la Folie peut accueillir une base logistique sans remettre en cause les projets de gares de voyageurs (prolongement d'Eole, prolongement de la ligne 1 du Métro, ligne vers le Mantois, Arc Express), s'ils sont compris dans les projets d'aménagement du quartier

et de la plateforme, dès leur définition. Concernant le fret, ils soulignent que la gare est la seule opportunité en petite couronne ouest à offrir la possibilité de créer une base de logistique urbaine multimodale pouvant desservir les grands pôles de distribution de tout l'Ouest parisien.

### Proposition 2 : Favoriser la réutilisation d'un port fluvial près de La Défense

L'autre solution à envisager est l'utilisation de la voie d'eau. La réouverture du port sablier de Courbevoie pourrait être nécessaire. Ce port a été construit par l'Etat notamment pour servir aux chantiers de La Défense, et est toujours en bon état. En 2005, dernière année de service, il a servi à débarquer et embarquer 30 000 tonnes de matériaux liés au BTP.

En 2006, il a été fermé à la demande de la commune de Courbevoie, du département des Hauts-de-Seine et en accord avec le Port Autonome de Paris, en vue d'ouvrir cette zone aux promeneurs et réaliser une voie sur Berge qui court sur l'ensemble du département (cf schéma de développement des Berges des Hauts-de-Seine).

Pourtant, dans le Schéma des Infrastructures Portuaires élaboré par le Port Autonome de Paris, le Port de Courbevoie est mentionné comme devant être conservé, notamment pour l'évacuation des déchets BTP.

#### Préconisations

- 1) Constitution d'une commission de travail autour des aménagements à prévoir pour l'acheminement des marchandises et des déchets liés aux chantiers de La Défense qui réunirait, autour de la CCIP Hauts-de-Seine, le Conseil général des Hauts-de-Seine, la Préfecture, la CMA, l'EPAD, la SNCF, RFF et les principaux constructeurs présents sur La Défense.
- 2) Lancement d'une étude de faisabilité pour la constitution d'une gare multimodale sur la zone de la Folie.
- 3) Lancement d'une étude de faisabilité d'une nouvelle centrale à béton dédiée au chantier afin de limiter les flux de camions traversant la ville de Nanterre.
- 4) A l'instar du rapport Lelarge, la CCIP estime qu'il est impératif de préserver le Port de Courbevoie pendant la durée des travaux du plan de relance.



EPAD/EPASA

Toute reproduction, même partielle, est interdite sans en mentionner la source et sans autorisation de l'éditeur. Photos : Renaud Roger et Jérémie Flageul, CCIP Hauts-de-Seine / Illustration : L'autre image - Impression sur du papier recyclé

Xérus communication

**0820 012 112**  
La Chambre de commerce et d'industrie de Paris vous répond  
0,12 €/minute



CCIP Hauts-de-Seine / Département Etudes économiques  
6-8 rue des Trois-Fontanot 92023 Nanterre cedex

© 0820 012 112 (0,12 € la minute)  
www.ccip92.fr

## L'immobilier d'entreprise dans les Hauts-de-Seine Les conséquences de la crise financière sur le marché de l'immobilier d'entreprise des Hauts-de-Seine

### CONSTATS - ENJEUX

Dans le cadre de leur partenariat sur l'évolution du marché de l'immobilier, la CCIP Hauts-de-Seine et la DDE des Hauts-de-Seine analysent les conséquences de la crise sur le développement économique du département et définissent les conditions d'une meilleure sélectivité et adaptation des projets immobiliers.

Cela ne fait plus aucun doute : notre économie est bel et bien en récession et, même si les effets de la crise sont plus lents à se faire sentir en France, les chiffres du quatrième trimestre 2008 sont médiocres. Baisse des carnets de commande et de la demande française et étrangère, remontée des stocks, crise de l'automobile et du secteur des biens intermédiaires, ralentissement dans les services aux entreprises, le travail temporaire ou la logistique, le tableau est morose et les perspectives peu encourageantes.

Quelle sera la durée de cette crise ? Si les plus optimistes tablent sur une reprise à partir de l'été 2009, ceux qui le sont moins n'imaginent pas un rebond avant début 2010. Notons tout de même qu'il existe quelques raisons d'espérer : la forte baisse des prix de l'énergie et des matières premières, celle de l'euro, celle du coût du crédit et enfin l'action résolue des pouvoirs publics pour soutenir l'activité économique.

#### Retournement de tendance

Après 4 années de progression, le chiffre d'affaires constaté par les PME alto-séquanaises accuse une baisse significative, les secteurs directement liés à la consommation des ménages étant particulièrement touchés.

Le repli de l'activité s'accompagne d'un net ralentissement de l'investissement, notamment dans le secteur de la construction et d'un recul de l'emploi.

Les perspectives en matière d'activité affichent un recul très significatif dans les Hauts-de-Seine et incitent les dirigeants d'entreprise à la prudence. Plus de 20% d'entre eux prévoient une baisse de leurs investissements et une très forte majorité envisage un gel des embauches dans les 6 prochains mois.

En outre, les prévisions pour 2009 sont généralement pessimistes, par rapport à l'enquête précédente, deux



fois plus de chefs d'entreprise considèrent en effet que la situation économique du pays va se dégrader. Bref, le moral n'est pas bon...

#### Relative bonne tenue du marché de bureaux dans les Hauts-de-Seine

Une demande soutenue (45% des commercialisations de la région), plus de la moitié des surfaces d'Ile-de-France placées dans le neuf ou le restructuré, un marché neuf en hausse (+14%) porté par de grosses transactions à La Défense, une bonne tenue des secteurs de proche périphérie... Globalement, les Hauts-de-Seine tirent assez bien leur épingle du jeu, surtout par rapport au marché parisien. À noter tout de même que le stock vacant, essentiellement le stock de seconde main, a augmenté depuis 2007 (+13%). Les disponibilités dans l'offre en chantier demeurent en revanche relativement stables (600 000 m<sup>2</sup>).

En conclusion, si le département paraît avoir jusqu'ici déjoué les obstacles en réussissant à renouveler et valoriser son offre, il est clair que nous allons vers des temps plus difficiles : la production neuve risque fort de devenir surabondante et la compétition entre les territoires de s'accroître.

Résultats de la 33<sup>ème</sup> enquête de conjoncture sur l'économie et le ressenti des chefs d'entreprise  
Tableau de bord du GRECAM sur l'immobilier d'entreprise

### Sommaire

Quelles pistes pour un développement immobilier pérenne et équilibré ?	P2
Plan de renouveau de La Défense : Quels nouveaux besoins en matière de transports ?	P3
Pour une gestion durable et raisonnée des chantiers du Plan de Renouveau de La Défense	P4

## Quelles pistes pour un développement immobilier pérenne et équilibré ?

**Faire de la crise une opportunité pour tracer les lignes d'un développement immobilier plus sélectif, plus exigeant en matière de qualité architecturale et environnementale et mieux intégré à son environnement urbain ? Quelques éléments de réponse avec ce premier débat.**

Dans son propos introductif, Christian Curé, Directeur départemental de l'équipement, suggère en effet de « re-questionner un certain nombre de fondamentaux » concernant l'immobilier de bureaux. La crise serait, selon lui, l'occasion d'aller plus loin que le simple respect des normes HQE en matière d'environnement, en répondant à de nouvelles exigences de qualité architecturale et d'insertion urbaine. « Cette crise n'est-elle pas l'occasion de revenir sur la qualité et la sélectivité des projets ? ». Et de citer l'exemple des « éco-quartiers » qui, dans une optique de mixité urbaine, peuvent accueillir des bureaux obéissant à des standards de qualité fonctionnelle des espaces.

### Qualité des localisations et de l'accessibilité

Dans une situation tendue comme celle que nous traversons, la qualité des localisations est évidemment un atout, nous confirment Hervé Gay, Directeur général de la SEM 92, et Jean-Luc Chalard, Directeur général de DTZ Jean Thouard. « Les programmes tertiaires ne pourront désormais se développer que sur des sites très bien desservis », avertit le premier dont l'entreprise a lancé la réalisation à Issy-les-Moulineaux d'un éco-quartier comprenant des immeubles de bureaux et la construction de 700 logements à basse consommation énergétique, « le tout engagé par une charte qui lie l'ensemble des partenaires à l'objectif de limiter les déplacements automobiles ». Limiter les déplacements, mais aussi filtrer les eaux pluviales puisque ce quartier se situe en bordure de la Seine, réduire la consommation énergétique des bâtiments, favoriser leur ensoleillement...

### Qualité environnementale dans un objectif de réduction des coûts

Construire en basse consommation énergétique coûte plus cher, certes, mais les économies d'énergie induites sont très profitables aux utilisateurs potentiels. Jean-Luc Chalard parle à cet égard d'une double « pression » : pression sociale et pression environnementale qui surdéterminent aujourd'hui la demande. Et pression

sur les coûts, car le poste immobilier constitue le second poste de dépense après les salaires. « La réduction des consommations d'énergie va devenir un vrai facteur de compétitivité et participer à une moindre obsolescence des immeubles. À l'horizon 2040, par exemple, les immeubles devront satisfaire des normes de 50 KWh de consommation par m<sup>2</sup> ».

### Qualité de la programmation urbaine et de l'aménagement

La crise doit nous inciter également à nous interroger sur les stratégies territoriales. Le bureau de demain, celui qui résistera le mieux à la crise, sera celui qui non seulement obéira à des standards de qualité intrinsèques, mais sera situé dans des centres d'affaires mixtes. Car ce qui devient discriminant au plan international n'est pas seulement la hauteur des tours, la surface ou la qualité des m<sup>2</sup>, mais la mixité fonctionnelle et, donc, l'intégration urbaine. Et si le champ de l'immobilier est appelé à se rétrécir dans le contexte d'une crise qui serait durable, il devient essentiel de s'interroger sur la diversification et la vocation des territoires. Ces questions sont d'ailleurs au cœur de la réflexion de l'Etat, à travers notamment les opérations d'intérêt national déployées dans le département, nous rappelle Christian Curé.

### Étaler les projets dans le temps pour mieux les gérer ?

C'est ce que préconise Philippe Chaix, Directeur général de l'EPAD/EPASA.

Sur le site de La Défense, il serait en effet « temps de ne pas aller trop vite » afin de mieux organiser les chantiers – en réglant notamment le problème de l'évacuation des déchets et de l'approvisionnement. C'est d'ailleurs, précise-t-il, le sens du dernier rapport de la Direction régionale de l'Équipement qui envisage de préempter de nouveaux terrains en s'assurant le temps de la réflexion pour préparer l'avenir. Et en effet, si les chantiers engagés à La Défense en 2007 et 2008 avancent bien, quelques grands projets, comme les tours Phare et Signal, seront retardés. Un temps de pause dont on profitera pour recalculer les business plans quelque peu bousculés par la crise financière et pour reconsidérer la question des transports en commun sur lesquels les décisions attendues dans les mois à venir sont absolument stratégiques.



## Plan de renouveau de La Défense : Quels nouveaux besoins en matière de transports ?

« On ne peut parler de renouveau sans aborder la question de l'acheminement et de la mobilité », souligne d'emblée Claude Leroi, Président de la CCIP Hauts-de-Seine, lorsqu'il rappelle les enjeux du plan de relance de La Défense : 450 000 m<sup>2</sup> de bureaux nouveaux dont 150 000 m<sup>2</sup> dans le cadre de démolitions-reconstructions ; 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux pour le ministère de l'Équipement et 100 000 m<sup>2</sup> de logements ; la rénovation du boulevard circulaire et le développement de transports en commun ; la création d'un établissement public de gestion et l'impulsion d'une nouvelle image, avec l'exigence de devenir un quartier exemplaire sur le plan du développement durable.

### L'ardente obligation du développement des transports en commun

L'écrasante majorité des gens qui travaillent à La Défense emprunte les transports en commun, nous rappelle opportunément le Préfet Lelarge, Directeur Régional de l'Équipement d'Ile-de-France. Et de reconnaître qu'il y a d'ailleurs beaucoup de parkings pour peu de voitures... Le changement d'échelle induit par le plan de relance va donc nécessairement entraîner des investissements importants dans ce domaine – 1,3 milliard sur le RER A pour repousser les limites de la saturation actuelle, 1,5 milliard pour le projet EOLE contenu dans le projet de loi du Grenelle de l'environnement.

« Prenons garde à ne pas prendre de retard sur le projet EOLE », insiste tout de même Claude Leroi. Les études lancées sous l'égide du STIF ont en effet démarré un peu tard, reconnaît Pascal Lelarge, et le processus de décision est particulièrement lourd pour un projet de ce type : médiations et discussions avec la Ville de Paris également

concernée, enquête publique et débat, recherche des financements, sélection des maîtres d'œuvre... Il n'en demeure pas moins que le développement du grand quartier d'affaires Nanterre-La Défense ne peut s'envisager que si le réseau de transport effectue une mutation en profondeur. EOLE jouera précisément un rôle déterminant pour structurer les transports à l'échelle de toute l'Ile-de-France, conclut le Préfet.

Quant au principe d'un métro automatique en rocade permettant de coupler les RER et les lignes ferroviaires, il a été, là aussi, acté par l'Assemblée nationale sur proposition du gouvernement. Toute la question est de savoir aujourd'hui quelle sera la configuration proposée au débat public d'ici fin 2009.

### La circulation automobile entravée aux abords du site

Au-delà du transport des personnes, l'ampleur du projet

induit d'importants besoins en termes de transports de matériaux et de déblais BTP alors même que différents projets sur les infrastructures routières existantes vont limiter la circulation routière :

- gêne à la circulation sur le boulevard de la Mission Marchand (N192) reliant le site au Val d'Oise pour cause de travaux de tramway,
- gêne à la circulation sur le boulevard circulaire sud pour son réaménagement, sur la période fin 2009-2012,
- l'A14 est fermée aux camions de plus de 3,5T d'août 2008 à fin 2011 voire 2012 pour la mise aux normes de la sécurité du tunnel.

Par l'A14, ce sont habituellement 2 500 camions qui transitent tous les jours qui se reporteront probablement sur les voies alentours. Les problèmes d'engorgement autour du site de La Défense étant déjà réguliers aux heures de pointe, il n'est pas permis de penser que les déchets à évacuer et les matériaux nécessaires à la réalisation des tours vont pouvoir transiter par camions



sur la voirie du département.

Jean-Pierre Plichard de Vinci Construction confirme en effet que les difficultés d'accès aux chantiers pour la construction des nouvelles tours de près de 300 mètres de haut seront énormes (« plus ça va, plus on travaille dans un mouchoir de poche ») : plus de 1 000 ouvriers d'une vingtaine de corps d'état différents sur un même site, une multitude de camions et de véhicules...

### Deux solutions pour répondre aux besoins des chantiers

Dans ces conditions, comment faire face aux besoins des chantiers ? Claude Leroi propose deux solutions qu'il soumet au débat : l'utilisation de la gare de La Folie dans la zone des Groues à Nanterre et celle du Port de Courbevoie pour le transport fluvial (ou d'une zone logistique analogue à Puteaux dont il est actuellement question).