

CAHIER D'ACTEURS

COMMUN AUX TROIS DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris • Projet Arc Express •
Projet de prolongement du RER vers l'Ouest

Décembre 2010



SILIC

SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DE LOCATION
POUR L'INDUSTRIE ET LE COMMERCE

QUI EST SILIC ?

Spécialiste de l'immobilier d'entreprise, Silic (Société Immobilière de Location pour l'Industrie et le Commerce) est une société foncière cotée sur NYSE Euronext Paris qui bénéficie du statut fiscal des Sociétés d'Investissements Immobiliers Cotés (SIIC). Elle est aujourd'hui le premier propriétaire de Parcs d'Affaires Locatifs en région parisienne avec un patrimoine de 1 200 000 m² en exploitation occupé par 750 entreprises locataires (35 000 salariés environ).

Créateur du concept de parcs d'affaires, Silic a inscrit sa stratégie dès l'origine, il y a quarante ans, dans une logique de développement durable, au cœur du Grand Paris.

Forte d'un million de m² de réserves constructives, Silic accompagne les entreprises clientes dans leur développement et participe aux mutations de l'économie francilienne. Elle consacrera plus d'un milliard d'euros à son plan de développement pour les cinq prochaines années.

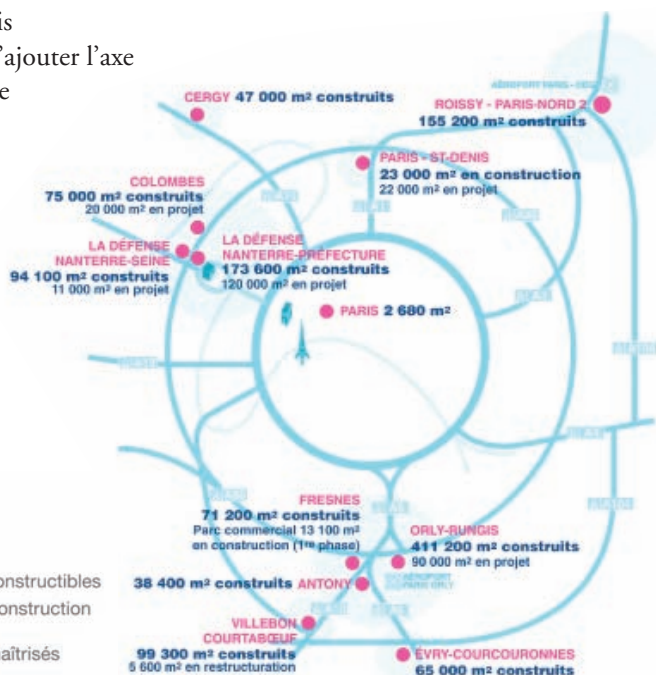
L'impact de Silic dans l'économie francilienne

Silic est présente sur les 4 pôles économiques majeurs de la région parisienne :

- ▶ Paris – Orly, le 2^e aéroport de France
- ▶ Paris – Roissy, le 1^{er} aéroport d'Europe Continentale
- ▶ La Défense, 1^{er} centre d'affaires européen
- ▶ Paris – Saint-Denis

auxquels il convient d'ajouter l'axe A86 de Nanterre-Seine à Colombes ainsi que 5 parcs d'affaires « satellites ».

La carte ci-contre illustre ce positionnement qui impactera de manière significative le futur réseau de transport.



211 immeubles
750 entreprises
35 000 salariés
1 000 000 de réserves constructibles
65 000 m² en cours de construction
(au 30/09/2010)
143 000 m² de projets maîtrisés
prêts à être lancés

SILIC

31, boulevard des Bouvets
92000 Nanterre

Tél. : +33 (0)1 41 45 79 79

Fax : +33 (0)1 41 45 79 50

plemoine@silic.fr

pgoffinon@socomie.fr

www.silic.fr

Quel réseau de transport ?

1- Le constat de Silic

L'implantation géographique des entreprises en région Île-de-France, qu'elles soient locales, nationales ou internationales, ne dépend pas que du secteur d'habitation de leurs salariés mais aussi de la facilité qu'elles ont à se déplacer vers leurs lieux de production et vers leurs clients. Silic a observé ce comportement au cours des 40 années où elle a contribué à développer l'immobilier d'entreprises franciliens.

Or, force est de constater que les investissements nécessaires au développement des transports pour accompagner le développement économique de la région Île-de-France n'ont pas été à la hauteur des enjeux.

2- Les conditions de la réussite

Il est important, tout d'abord, que les pouvoirs publics clarifient leur position face à la multiplicité des projets de transport en commun en cours d'études ou de développement. Silic relève en effet les projets suivants :

- ▶ les projets de transport figurant au CPER en cours,
- ▶ le « plan de mobilisation pour les transports » élaboré par la Région,
- ▶ le projet « Charles de Gaulle Express » de liaison rapide entre Roissy CDG et Paris,
- ▶ le projet de métro dit du « Grand Paris » soumis au débat public,
- ▶ le projet « Arc Express » soumis au débat public,
- ▶ le projet Eole soumis au débat public.

Ce n'est que sous réserve d'une véritable lisibilité du projet d'aménagement de la Région Île-de-France et, notamment, du projet de réseau de transport qui lui sera

L'exemple le plus significatif est celui du développement spectaculaire des 2 principaux aéroports franciliens qui ne sont toujours pas dotés, aujourd'hui, d'un système de transport digne d'une « capitale monde ».

La Défense, autre exemple, est desservie par un réseau ancien dont la surcharge génère des dysfonctionnements quotidiens pour les salariés qui l'utilise.

Il est difficile, dans ces conditions, de maintenir l'attractivité de notre région qui est de plus en plus exposée à la concurrence des grandes capitales voisines.

associé que des investisseurs comme Silic pourront définir une stratégie d'investissements s'appuyant sur des projets précis des pouvoirs publics.

Cela étant exposé, il est important de noter que les projets soumis aux deux enquêtes pour lesquelles nous avons rédigé le présent cahier ne répondent pas aux mêmes objectifs. La fonction du réseau Grand Paris est plus particulièrement orientée vers les acteurs économiques alors que les portions de tracé proposé par Arc Express s'adressent plutôt aux secteurs d'habitation.

Il nous paraît donc essentiel d'arrêter un projet unique de transports selon un calendrier faisant apparaître les priorités à court et moyen terme par rapport aux objectifs à long terme.

Le maintien de la compétitivité de la Région capitale est à ce prix.

3- Les priorités

Indépendamment de l'urgence d'améliorer et de moderniser le réseau existant, il est prioritaire de réaliser une liaison de qualité, d'une part entre l'aéroport Roissy CDG – Pleyel - La Défense et, d'autre part, une liaison directe, rapide, de l'aéroport d'Orly vers Paris et le réseau de transport RER A et Eole.

Comme dit précédemment, la métropole parisienne est la seule « capitale monde » qui ne soit pas dotée d'une liaison rapide entre ses aéroports, son centre, ses pôles de compétitivité et son principal quartier d'affaires.

Silic demande donc que le projet du réseau Grand Paris intègre :

Pôle Orly-Rungis :

- ▶ la réalisation de la liaison rapide vers Paris visée ci-dessus ;
- ▶ la création d'une véritable interconnexion à la gare La Fraternelle entre le tramway T7, le RER C recadencé et Orly Val afin d'accompagner le développement important de bureaux dans le périmètre de cette gare et d'assurer la desserte en transports en commun du futur secteur d'habitats de la Plaine de Montjean.

Pôles de Roissy CDG :

- ▶ l'accélération de la réalisation de la liaison visée ci-dessus ;

4 - Le financement

La clarification du projet de développement de la Région Île-de-France et, notamment, du projet unique de transports en commun qui lui sera associé devra aboutir à un plan de financement complet dont le montant devra identifier le coût de la 1^{re} phase « prioritaire ».

Les recettes envisagées font largement appel à l'immobilier d'entreprises.

Silic attire l'attention des pouvoirs publics sur le risque d'une augmentation trop importante des taxes qui pèserait sur le montant des charges des entreprises.

Silic rappelle que le loyer exprimé en coût global comprend le montant du loyer proprement dit auquel

- ▶ la poursuite de la modernisation du RER B+ et le maintien de la gare « Villepinte - Parc des Expositions » à son emplacement actuel afin de répondre aux projets de développement du site visés précédemment ;
- ▶ le positionnement de l'interconnexion du RER B+ avec le réseau du Grand Paris au niveau de cette gare.

La Défense – Nanterre Préfecture :

- ▶ l'accélération de l'arrivée d'Eole jusqu'à La Défense – Nanterre Préfecture – les Groues conformément aux engagements qui avaient été pris par l'État en 1991 ;
- ▶ la création d'une gare ferroviaire au niveau du pont de Rouen, dans le quartier dit du "Petit Nanterre", afin de permettre, d'une part le développement économique de ce secteur, la ZAC des Hautes Pâtures notamment et, d'autre part, d'offrir un transport en commun adapté aux besoins des habitants et des salariés de tout ce secteur de Nanterre.

Paris – Saint-Denis :

- ▶ la réalisation de la liaison avec Roissy CDG, Paris et La Défense.

s'ajoutent les charges de l'immeuble refacturées aux locataires. Pour un loyer « marché » donné, augmenter les charges, notamment fiscales, aboutit à diminuer le loyer représentatif de la rentabilité de l'investissement. L'exigence d'un immobilier de qualité répondant aux critères des lois « Grenelle 1 et 2 » est incompatible avec une baisse de rentabilité des investissements.

En outre, ce service bénéficiant aux entreprises, aux voyageurs et aux habitants, Silic demande que l'effort soit équitablement réparti entre tous ces acteurs.

Conclusion

La mise en œuvre du projet unique de transport ne pourra se faire sans le concours de tous les acteurs sociaux-économiques de la région Île-de-France.

Dans ce cadre, Silic prend déjà une part active à la vie des organismes représentatifs de son activité et des secteurs sociaux-économiques concernés par le développement du Grand Paris ainsi qu'aux initiatives des instances locales, départementales et régionales en fonction des problématiques qui leur sont propres.

C'est ainsi qu'elle participe activement aux travaux :

- ▶ de l'Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprises (ORIE),
- ▶ de la Fédération des Sociétés Immobilières et Foncières (FSIF),
- ▶ de l'Agence de Développement du 94 du Val-de-Marne,
- ▶ de l'Association pour le Développement du Pôle Orly-Rungis (ADOR),
- ▶ de l'Association des Utilisateurs de la Défense (AUDE),
- ▶ du Groupement d'Intérêt Économique (GIE) Paris Nord 2,
- ▶ de l'Association des Directeurs Immobiliers (ADI),
- ▶ du Pôle d'Orly piloté conjointement par les conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne.

Elle approuve à ce titre les contributions transmises par ces organismes dans le cadre de la rédaction de leurs cahiers d'acteurs.

Silic confirme ainsi qu'elle est prête à collaborer avec les collectivités locales, régionales et l'État à l'élaboration du projet futur de transport en mettant à leur disposition son expertise dans le domaine qui est le sien : l'immobilier d'entreprise.