

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Décembre 2010



Acteur majeur de l'urbanisme commercial dans 13 pays en Europe, le Groupe Klépierre Ségécé est le 1^{er} opérateur commercial en Île-de-France. Il accueille 220 millions de visiteurs franciliens chaque année.

Klépierre, société d'investissements immobiliers cotée (SIIC), détient un patrimoine d'environ 15 milliards composé à 95 % d'immobilier de commerces. BNP Paribas est son principal actionnaire avec 51 % du capital. Investisseur à long terme, Klépierre maîtrise la conception, la gestion et la valorisation de son patrimoine à travers sa filiale Ségécé. Forte de plus de 1 500 collaborateurs en Europe, les équipes de Ségécé, spécialiste de l'urbanisme commercial depuis 50 ans, maîtrisent toutes les interventions contribuant à la création et à la valorisation d'équipements commerciaux, de services et de loisirs.

KLÉPIERRE SÉGÉCÉ ÎLE-DE-FRANCE

65, rue de Bercy
75012 PARIS

Tél. : 01 40 67 57 36

Contact :

catherine.mathias@segece.fr

Pour en savoir plus :

www.segece.fr

www.klepierre.com

KLÉPIERRE SÉGÉCÉ

L'Urbanisme commercial, créateur de lieux d'échanges

Grandes villes et métropoles sont les moteurs de l'économie. Il est donc logique que la région Île-de-France, qui représente un peu plus du sixième de la population nationale et près du tiers de son produit intérieur brut, soit dotée d'un projet ambitieux et de moyens à la hauteur de son poids économique, intellectuel et touristique.

Composants du paysage de la ville au même titre que les autres fonctions urbaines (logements, équipements, locaux industriels...), les centres commerciaux jouent un rôle majeur dans l'attractivité de l'Île-de-France et dans la structuration du territoire. Les projets de réseau de transport public du Grand Paris et d'Arc Express faciliteront et accéléreront les déplacements des Franciliens au sein de la région d'ici 2030. Ceci répond également au changement dans notre société du rapport au temps, et plus particulièrement, à la recherche constante d'optimisation du temps subi. Les gares, comme les centres commerciaux doivent être sources de gain de temps, mais aussi des lieux de vie, proches, adaptés aux besoins et aux modes de consommation. Projet de ville, ces nouveaux réseaux de transport public sont

aussi un projet de vie pour plus de 11 millions de Franciliens, auxquels s'ajoutera 1,2 million supplémentaire lors de la mise en service. Cette nouvelle conception des transports permet de désenclaver certains territoires et de renforcer les communications transversales.

Garantir et faciliter l'accès des populations à l'offre de proximité, destinée à satisfaire prioritairement les besoins quotidiens, est important. Elle doit être idéalement proche ou facilement accessible pour tous par les transports collectifs.

Notre groupe croit en cette démarche de mixité et de proximité qui permet de dynamiser des centres urbains ou de requalifier des quartiers. Notre histoire et nos réalisations le démontrent : centres commerciaux régionaux, galeries d'hypermarchés ou centres de cœur de ville sont des éléments structurants de l'urbanisme des agglomérations qui fonctionnent très bien en synergie avec des pôles de transports multimodaux.

Laurent MOREL
Président du Directoire

Avec **ARC EXPRESS ET GRAND PARIS**, la gare devient un lieu de vie urbaine à part entière

Fréquentées quotidiennement par des millions de voyageurs, les gares franciliennes existantes et futures doivent répondre à deux défis :

- être un espace de circulation, facile, fluide et confortable pour le voyageur. La gare doit être conçue pour faciliter les correspondances entre les différentes lignes de transports en commun, les modes de déplacements motorisés individuels (parcs de stationnement, dépose-minute, emplacements pour auto partage ou covoiturage...) et les modes de déplacement « doux » comme la marche à pied et le vélo ;
- être un lieu de vie mêlant services, activités et commerces. La gare est un espace public urbain qui doit être intégré comme équipement structurant du territoire local.

L'enjeu est bien d'élargir la fonction des gares, nouvelles ou existantes. Il s'agit d'en faire des lieux de vie, animés par des équipements commerciaux, des activités économiques et des services, en les intégrant dans leur environnement urbain.

Emblème urbain, la future gare Arc Express et/ou Grand Paris sera un véritable accélérateur de mutation et de régénération urbaine des quartiers qui l'entourent. La programmation urbaine du réaménagement des quartiers environnants doit se faire dans le sens de la densification urbaine et de la mixité des fonctions. Il s'agira de mêler les quatre fonctions de la ville, l'habitat « La ville habitée », les activités « La ville active », la mobilité « la ville mobile » et les loisirs « la ville vécue ».



62 % des actifs déclarent profiter de l'heure du déjeuner pour faire des courses et effectuer des démarches administratives, 31 % pour naviguer sur Internet, 30 % pour partir en promenade et faire du lèche-vitrines, 19 % pour prendre rendez-vous chez le coiffeur et 10 % pour faire du sport. Francoscopie 2007

Le commerce, lorsqu'il est associé en amont dans la programmation urbaine, est générateur d'urbanité et « civilise » l'espace urbain en créant des continuités et des liaisons de passage entre les quartiers de ville.

Le rapport au temps change : les gares tout comme les centres commerciaux doivent être des facilitateurs, sources de gain de temps.

Notre rapport au temps change avec un sentiment croissant d'urgence du quotidien, le désir d'un temps que l'on veut « plein » et riche de sens. Le commerce est à l'intersection du temps subi et contraint (travail, transports, « faire ses courses ») et du temps choisi (loisirs, famille, shopping).

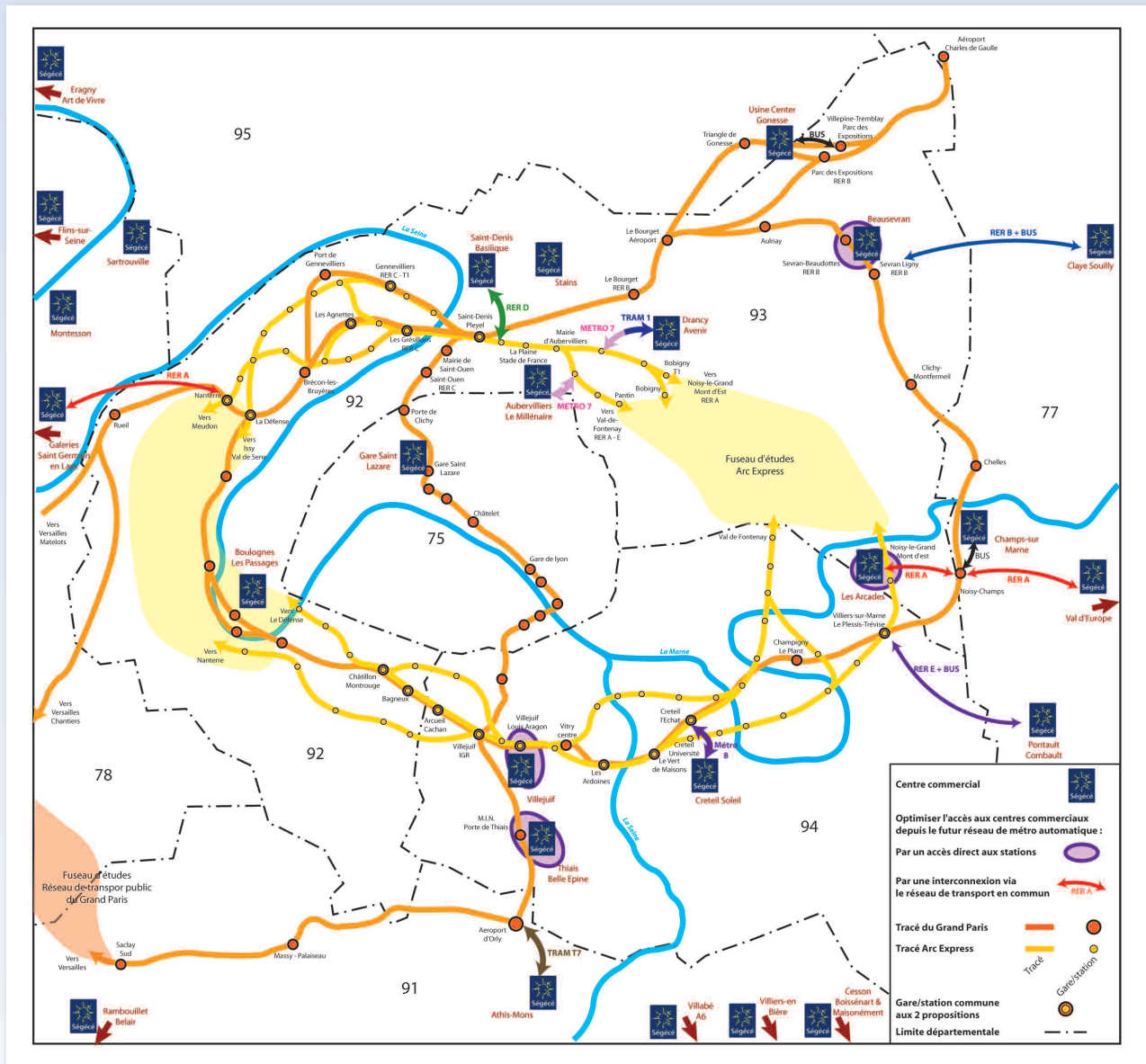
Dans ce contexte, nos objectifs sont les suivants :

- faire gagner du temps au consommateur, notamment par une organisation optimale des centres et une offre commerciale et de services diversifiée en un même lieu ;
- se positionner sur les lieux d'interconnectivité où le voyageur-consommateur est en correspondance.

Un modèle commercial dans la gare ou autour qui s'appuie sur quatre critères

- **Proximité :** un centre commercial fortement intégré dans son environnement urbain et, au cœur de sa zone de chalandise, idéalement desservi par les infrastructures de transport en commun.
- **Pertinence de l'offre commerciale :** un choix d'enseignes diversifié, adapté au territoire et se renouvelant au rythme des évolutions rapides de la consommation.
- **Convivialité :** la qualité de l'accueil du client et confort des lieux.
- **Responsabilité :** une responsabilité sociale, sociétale et environnementale pour pérenniser et développer le modèle durablement, en lien étroit avec les parties prenantes.

PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN DU GRAND PARIS & PROJET ARC EXPRESS :
Deux projets nécessaires et complémentaires
 qui faciliteront l'accès des Franciliens à leurs équipements commerciaux



Les CHIFFRES

1^{er} opérateur
 26 sites
 1 800 magasins
 1 million de m²
 220 millions de visiteurs / an
 2 nouveaux espaces commerciaux d'ici 2012

- Le Millénaire - Aubervilliers (ouverture en avril 2011)
- Gare Saint Lazare - Paris (ouverture au 1^{er} trimestre 2012)

PRINCIPAUX CENTRES COMMERCIAUX FRANCILIENS

Belle Épine (Thiais)
 228 enseignes, cinéma, bowling, restaurants
 20 millions de visiteurs/an

Créteil Soleil
 210 enseignes, cinéma, restaurants
 25 millions de visiteurs / an

Val d'Europe
 145 enseignes, restaurants, Sea Life
 18 millions de visiteurs / an

Les Arcades (Noisy-le-Grand)
 150 enseignes, cinéma, restaurants
 15 millions de visiteurs / an

Claye-Souilly
 80 enseignes, restaurants
 Extension en cours, 40 enseignes supplémentaires en 2012

Le Millénaire
 130 enseignes, restaurants
 Ouverture en avril 2011
 16 millions de visiteurs / an attendus à terme

Klépierre Ségécé soutient

La réalisation des deux projets parce que :

- ils participent au désengorgement des réseaux existants ;
- ils améliorent les conditions quotidiennes de transport des usagers ;
- ils permettent des liaisons de banlieue à banlieue ;
- ils répondent à des objectifs différents, mais complémentaires. Les tracés doivent être dessinés au regard de leur capacité à favoriser cette multipolarité.

Le projet ARC EXPRESS parce que :

- il offre une vraie alternative à l'usage de la voiture particulière pour les déplacements en petite couronne ;
- il améliore les conditions quotidiennes de transport des usagers dans leurs déplacements de banlieue à banlieue.

Le projet de réseau de transport public du GRAND PARIS parce que :

- il devrait favoriser l'émergence de pôles de développement indépendamment de la proximité parisienne.

Klépierre Ségécé souhaite

l'optimisation des connexions de ses centres commerciaux aux tracés des deux projets, soit par un accès direct aux futures stations, soit par une interconnexion *via* le réseau de transport en commun.

Klépierre Ségécé est intéressé

par la possibilité de donner une fonction logistique à la nouvelle infrastructure.

Klépierre Ségécé demande

aux maîtres d'ouvrage d'approfondir les études en cours de réalisation afin de préciser :

- les conditions de faisabilité d'une utilisation des infrastructures pour la livraison des commerces et pour la mise en place d'une chaîne logistique inverse (retrait des déchets) ;
- les modalités de fonctionnement envisagées.

AU SUD-EST

Klépierre Ségécé constate la convergence des deux projets et estime indispensable qu'ils fusionnent.

Klépierre Ségécé demande :

- le prolongement de la ligne 14 de façon prioritaire jusqu'à l'aéroport d'Orly. La création de la station M.I.N. Porte de Thiais - Belle Épine permettrait de desservir un secteur dans lequel l'offre de transport en commun est particulièrement déficiente. Klepierre Ségécé rappelle que les parkings des centres commerciaux sont à l'usage des utilisateurs. Il conviendra de prévoir des parkings relais dédiés aux utilisateurs des nouvelles infrastructures ;
- la réalisation de la station Créteil l'Echat qui optimisera l'accès du centre commercial Créteil Soleil par la ligne 8 (métro) ;
- la création de la station Villejuif Aragon, pour permettre une interconnexion avec la ligne T7.

AU NORD-EST

Klépierre Ségécé souhaite que soit réalisée une double rocade de métro automatique.

Klépierre Ségécé demande :

- la réalisation de la rocade intérieure en reprenant l'une des options de tracé du projet Arc Express ;
- l'intégration du pôle commercial Les Arcades de Noisy-le-Grand ;
- la création d'une station de métro à proximité du centre commercial Le Millénaire (Aubervilliers) par débranchement (dédoublage) de la ligne 7 (métro) depuis la station porte de la Villette ;
- la réalisation de la rocade extérieure en reprenant le tracé de la ligne rouge du Grand Paris entre Champigny et Le Bourget ;
- la réalisation de la station Sevrans-Beaudottes ;
- l'optimisation du raccordement à la rocade extérieure *via* le réseau de transport en commun, des centres commerciaux de Val d'Europe, de Claye-Souilly et de Pontault-Combault.