

Parc d'Expositions de PARIS-NORD Villepinte / Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris



La Société d'Exploitation du Parc d'Expositions de PARIS-NORD Villepinte (SEPN), société anonyme au capital de 4.800.000 euros, est une filiale de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris chargée de l'exploitation du deuxième parc d'expositions d'Ile-de-France. En outre, la SEPN vient de reprendre la gestion du Parc d'Expositions de Paris-Le Bourget.

Coordonnées :

Marc GRANIER, Directeur général de la SEPN
Parc d'expositions de PARIS-NORD Villepinte - BP 60004 - 95970 Roissy CDG cedex
Tél. : 01 48 63 30 30 - Fax : 01 48 63 33 70 - Courriel : dg@expoparisnord.com



CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS
PARIS HAUTS DE SEINE SEINE-SAINT-DENIS VAL DE MARNE

Première CCI de France et d'Europe, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP) représente les 300 000 entreprises de sa circonscription (Paris, les Hauts de Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val de Marne) qui réalisent 20 % du PIB national. Elle agit pour le développement du tissu économique, l'attractivité et le rayonnement international de sa circonscription, l'accueil des entreprises et des voyageurs d'affaires comme des touristes. La CCIP gère ainsi trois équipements phares du secteur des congrès et des salons : les parcs d'expositions de PARIS-NORD Villepinte et de Paris-Le Bourget, et le Palais des Congrès de Paris. La CCIP est le premier opérateur en France dans ce domaine.

Coordonnées :

Laurent SCOTT de MARTINVILLE, Directeur-adjoint chargé de l'aménagement et de l'environnement.
27, avenue de Friedland - 75382 Paris cedex 08
Tél. : 01 55 65 77 14 - Fax : 01 55 65 77 22 - Courriel : lscottdemartinville@ccip.fr

« CDG EXPRESS » : UNE CHANCE POUR LE PARC D'EXPOSITIONS DE PARIS-NORD VILLEPINTE...

Le projet de liaison ferroviaire « CDG Express » entre Paris et l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle représente une occasion exceptionnelle d'améliorer durablement la desserte du Parc de PARIS-NORD Villepinte (PIEX), à **condition que le tracé actuel soit modifié pour y passer.**

En effet, si le PIEX présente d'incontestables avantages et dispose d'importantes possibilités d'extension, la qualité de son accessibilité reste un point faible qui bride ses perspectives de développement.

Les cahiers d'acteurs

sur le projet de liaison ferroviaire Paris / Charles-de-Gaulle

Débat public



Liaison ferroviaire

Paris/Charles-de-Gaulle

1- LE PARC D'EXPOSITIONS DE PARIS-NORD VILLEPINTE (PIEX)

Un site indispensable pour les entreprises

1,2 milliard d'euros de retombées économiques directes par an

Aujourd'hui le PIEX est l'un des parcs d'expositions incontournables en Europe. Orienté principalement vers les salons professionnels, il conforte, par la qualité de ses installations et la notoriété des manifestations qu'il accueille, la position prépondérante détenue par Paris et sa région dans ce type d'activités depuis 20 ans. Il est aujourd'hui **le site leader en France pour l'accueil des salons professionnels internationaux.**



- 7 halls totalisant près de 200 000 m²
- entre 35 et 50 événements professionnels par an
- 33 000 entreprises exposantes en 2002 dont une forte part de PME
- près de 2 millions de visites par an
- 33 % des visiteurs sont étrangers
- 50 % des exposants sont étrangers
- 1,2 milliard d'euros de retombées économiques directes

Le PIEX présente un triple atout pour les entreprises :

- il constitue un irremplaçable tremplin commercial et marketing, surtout pour les PME ;
- il génère, par son activité, près de 15 000 emplois directs et indirects ;
- il induit de fortes retombées économiques directes, évaluées à 1,2 milliard d'euros par an, sans compter les contrats conclus par les exposants qui représentent plusieurs milliards d'euros.

Mais une situation fragilisée par des dessertes inadaptées face à la concurrence

L'activité "Congrès et Salons" n'échappe pas à la concurrence internationale, plus particulièrement européenne (Hanovre, Francfort, Milan, etc.). Ces dernières années, les salons allemands et italiens ont augmenté leurs parts de marché au détriment des salons français en proposant des espaces plus importants et mieux desservis. Les extensions réalisées ont souvent été subventionnées par les collectivités publiques.

Dans cette compétition, le PIEX a l'avantage de disposer de réserves foncières importantes dont l'aménagement permettrait de doubler

la surface des installations existantes. L'objectif est de répondre aux exigences, toujours croissantes, des organisateurs d'événements en termes de dimensions, d'accessibilité et de disponibilité aux dates les plus favorables.

Le PIEX possède d'incontestables atouts mais sa desserte n'a pas suivi sa croissance. Les insuffisances constatées actuellement risquent, si rien n'est fait, d'entraver son développement.

Le débat public actuel fournit l'occasion de démontrer la faisabilité d'une amélioration radicale de sa desserte en la portant à un niveau de qualité comparable à celui dont bénéficient les parcs européens concurrents.

En effet, l'observation des centres d'expositions européens montre que tous bénéficient d'un maillage complet des réseaux de transports en commun permettant de les desservir de multiples façons. Citons le *Koelmesse* de Cologne desservi par le Thalys, 9 lignes de métro ou de train, et relié à l'aéroport ; ou encore le parc de Madrid (*IFEMA*) avec une ligne de métro directe et des liaisons avec l'aéroport et la gare.

2 - UNE DEMANDE URGENTE POUR LE PIEX : LA MODERNISATION DE SA DESSERTE

L'implantation du PIEX, à moins d'un kilomètre de l'aéroport de Roissy, avec des accès autoroutiers et une desserte en transport en commun par le RER B, était considérée, à l'origine, comme un atout pour cet équipement de dimension internationale.

Aujourd'hui, toutefois, les conditions d'utilisation de ces accès se sont fortement dégradées :

- 63,5% des accès au PIEX se font par des autoroutes (A1, A3, A104) qui sont parmi les plus saturées de la région.

- 36,5 % des accès sont assurés par le RER B, grâce à la gare « Parc des Expositions ».

En comparaison, seulement 19 % des voyageurs de l'aéroport Roissy-CDG utilisent le RER B.

La part du RER pourrait être encore plus élevée si la clientèle du PIEX ne subissait pas depuis plusieurs années la dégradation de la qualité de ce service : cadencement irrégulier, quais bondés, inconfort dans les rames, climat d'insécurité, temps de parcours

allongé, manque de fiabilité du matériel, etc.

La desserte ferroviaire reste prioritaire et doit devenir le moyen de transport privilégié pour les visiteurs et les exposants.

Les besoins

Ils se situent à contre-sens des flux de migration quotidienne entre Paris et sa périphérie.

Le PIEX se remplit le matin, la pointe se situant entre 8h30 et 9h30 ;



il se vide le soir, la pointe se situant entre 18h00 et 19h30. Plus de 80 % des déplacements se font depuis ou vers Paris.

Le flux de transport à l'heure de pointe atteint environ 6 000 voyageurs par heure. Il pourrait doubler à moyen terme. À plus long terme,

il se vide le soir, la pointe se situant entre 18h00 et 19h30. Plus de 80 % des déplacements se font depuis ou vers Paris. Le flux de transport à l'heure de pointe atteint environ 6 000 voyageurs par heure. Il pourrait doubler à moyen terme. À plus long terme,

3 - LE PROJET « CDG EXPRESS » : UNE OPPORTUNITÉ MAJEURE POUR LE PIEX... SI SON TRACÉ EST MODIFIÉ

La CCIP et PARIS-NORD Villepinte encouragent la réalisation du projet « CDG Express » qui vise à créer une nouvelle ligne ferroviaire entre la gare de Roissy-CDG 2 et la gare de l'Est à Paris. L'attractivité de la région capitale s'en trouvera renforcée.

Mais le projet actuel ne prend absolument pas en compte les besoins du PIEX.

Le tracé doit donc être réétudié afin de le desservir et d'apporter ainsi une réponse combinant les besoins des voyageurs aériens et ceux de la clientèle du PIEX.

L'alternative proposée, moins onéreuse que le projet actuel, et qui ne figure pas parmi les variantes présentées dans le dossier du Maître d'Ouvrage, reprend le tracé envisagé jusqu'à la hauteur de Sevan Beaudottes (1) puis rejoint en surface la plate-forme du RER B (2), dessert le PIEX (3), emprunte le tracé du débranchement réservé au SDRIF (la « boucle sud ») (4), et rejoint Roissy-CDG par la ligne d'interconnexion (5). À noter que le rayon de courbure du tracé au nord de la gare (*) est équivalent à celui prévu à Noisy-le-Sec, au début du tunnel.

des visiteurs utiliserait les moyens de transport en commun. Cela étant, les flux seraient beaucoup mieux répartis dans la journée.

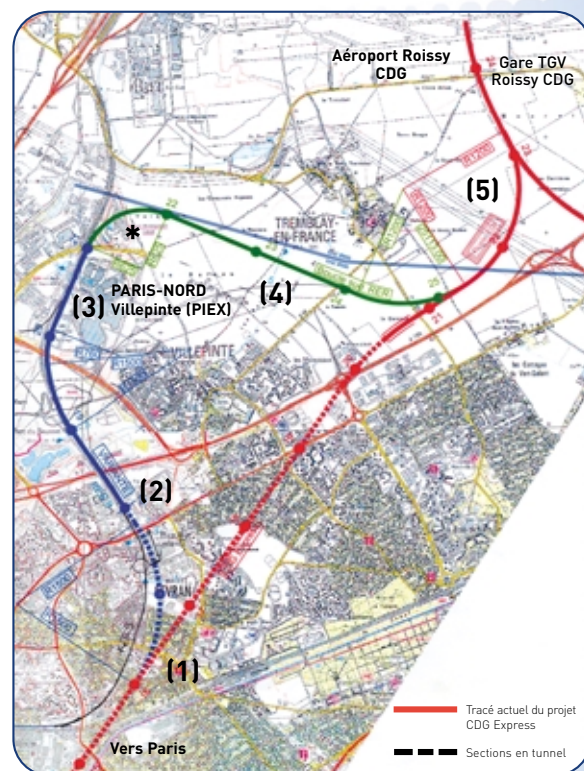
La clientèle du PIEX, en particulier étrangère, utilise les transports en commun. Elle est habituée à des standards de confort et ne trouve plus dans l'utilisation du RER un service adapté à ses exigences.

Une enquête menée en 2002 par l'ENSAE¹ lors de cinq salons a démontré que les visiteurs et exposants étaient disposés pour plus de 40 %² à payer entre 10 et 14 euros pour un service ferroviaire de transport vers Paris direct, rapide, confortable et fiable.

À l'évidence, le service assuré par le RER B ne correspond pas à ces attentes, en tout point semblables à celles des passagers aériens.

¹ Enquête disponible sur autorisation de RFF, de la SNCF et de la CCIP/SEPN

² Ce report s'entend tous modes de transport confondus



Outre l'intérêt d'une desserte du PIEX, les caractéristiques de ce tracé³, d'une longueur légèrement supérieure au tracé de base (29,1 km contre 25,3 km) permettraient de réaliser une économie évaluée à 60 millions d'euros sur les coûts d'infrastructures du projet, d'après l'étude réalisée⁴.

La durée des travaux liés au tunnel s'en trouverait également réduite d'environ 9 mois.

En outre, la réalisation de la « boucle sud » constituerait une première étape dans la création de

la tangentielle ferrée Cergy-Roissy, inscrite au Schéma Directeur d'Ile-de-France.

Les fonctionnalités de raccordement au réseau TGV du projet seraient intégralement maintenues, et le PIEX pourrait également en bénéficier, à l'instar de nombreux parcs étrangers, tel celui de Cologne, qui mettent en place des « TGV » spéciaux pour les grandes manifestations.

Comme le proposent certains experts, il serait également souhaitable d'envisager à terme que, dans Paris, le projet

CDG Express ne s'arrête pas en cul de sac à la gare de l'Est mais soit utilement prolongé en premier lieu vers la gare du RER E « Haussmann - Saint-Lazare », puis éventuellement au-delà. L'avantage en serait considérable, aussi bien pour les passagers venant de l'aéroport que pour les visiteurs du PIEX.

³ Cette variante a été étudiée par le bureau d'études SETEC tpi. Etude disponible auprès de la CPDP.

⁴ Notamment en raison d'une longueur du tunnel réduite de 3 km et d'un tracé qui utiliserait, sur 3 km, entre Sevrans et la gare du PIEX, des emprises existantes à l'air libre.

4- LES SERVICES DEMANDÉS POUR LE PIEX

Rappelons que les visiteurs ou exposants du PIEX ont des profils très similaires aux voyageurs aériens, tels que décrits dans le dossier du Maître d'Ouvrage.

1 - Inadaptation du projet actuel d'amélioration du RER B

Le RER B reste un service indispensable pour la desserte ferroviaire du PIEX. Cependant, le projet d'amélioration adopté par le STIF, consistant à généraliser une desserte cadencée omnibus tout au long de la ligne, ne répond absolument pas aux besoins du PIEX et ne peut donc pas être accepté en l'état. L'accroissement de capacité annoncé ne répondra

pas à la demande accrue générée par le PIEX ; et la plus grande régularité du service ne compensera pas l'accroissement de la durée du trajet et les nombreux arrêts qui seront imposés aux visiteurs.

2 - Utilisation du service « CDG Express »

Avec le tracé proposé, les trains « CDG Express » pourraient s'arrêter au PIEX, durant les périodes de salons et pour le seul sens requis. La pénalisation de temps pour les voyageurs aériens resterait marginale tandis que les visiteurs et exposants du PIEX contribueraient à l'équilibre économique du projet.

Néanmoins, la capacité des rames ne sera probablement pas suffisante.

3 - Un service dédié au PIEX

Une desserte par des rames dédiées plus capacitaires serait plus adaptée. Le dossier du Maître d'Ouvrage précise en effet que la nouvelle infrastructure pourrait profiter à d'autres services. Un quai dédié, aménagé en conséquence en gare « Parc des Expositions », serait créé afin d'accueillir ces rames et les voyageurs.

4 - Vers un service combiné ?

L'hypothèse d'un service combiné répondant aux besoins du PIEX et de l'aéroport ne doit cependant pas être exclue. Un matériel roulant plus capacitaire que prévu actuellement et des aménagements spécifiques en gare seraient alors à étudier. Il n'est pas impossible qu'une affectation adéquate des surcoûts générés conduise, en définitive, à une amélioration concomitante des deux projets précédents.

La mise en place et l'évolution de ces services peuvent être envisagées en plusieurs phases.



Une desserte satisfaisante du PIEX ne pourra donc être obtenue que par la mise en place d'un service complémentaire à celui du RER.