

# DÉBAT PUBLIC EUROPACITY

15 MARS AU 13 JUILLET 2016



Paris Nord  
Villepinte

Gestionnaire des 10 principaux sites de congrès-expositions du Grand Paris comprenant Paris Nord Villepinte, Viparis accueille chaque année 10 millions de visiteurs et 800 manifestations. Paris Nord Villepinte est concerné directement par l'installation d'EuropaCity dans ses environs, et souhaite en analyser les impacts probables.

## Contact

Paris Nord Villepinte  
2, Place de la Porte Maillot  
F-75853 Paris Cedex 17

☎ 01 40 68 22 22

✉ [communication@viparis.com](mailto:communication@viparis.com)

🌐 <http://www.viparis.com>



## CAHIER D'ACTEUR

### Paris Nord Villepinte

Situé à dix minutes de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et à vingt minutes de Paris, le Parc International des Expositions (PIEX) de Paris Nord Villepinte est, avec 356 000 m<sup>2</sup> et 2 millions de visiteurs annuels, le plus vaste site d'exposition français. Il serait impacté à deux titres par la réalisation d'EuropaCity.

1. Sur le plan de l'activité : EuropaCity prévoit la construction de 20 000 m<sup>2</sup> d'espaces de congrès et séminaires. La question de l'articulation de ces surfaces avec l'offre préexistante, jusque-là ignorée dans le Débat Public, se pose d'évidence.

2. Sur le plan de l'accessibilité : le tourisme d'affaires se caractérise par une forte saisonnalité et la concentration de salons sur quelques mois. Les événements majeurs génèrent des pics de fréquentation ainsi que des flux de déplacements considérables et irréguliers sur l'année. Ainsi par exemple, Le *Mondial du Bâtiment* réunit tous les deux ans près de 340 000 professionnels en cinq jours. Localisation et accessibilité sont donc les critères déterminants du choix de localisation d'un salon, et en conditionnent fortement l'attractivité. Quoique proche de Roissy CDG, nous verrons que Paris Nord Villepinte pâtit déjà d'une accessibilité déficiente.

Par ailleurs, cela vaut également pour le site voisin du Bourget qui accueille à la fois des manifestations récurrentes de grande envergure telles que le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace ou la Fête de l'Humanité, ainsi que des manifestations très exceptionnelles : COP 21 en Décembre 2015 et Jeux Olympiques 2024 si la candidature de Paris est retenue.

## A. LE TOURISME D’AFFAIRES EN ILE-DE-FRANCE

### Une demande limitée dans un secteur déjà fourni en grands équipements de congrès

Le marché des rencontres d'affaires génère des retombées économiques significatives en région Ile-de-France<sup>i</sup> : 90 000 emplois en équivalent temps plein et 5,5 milliards d'euros de retombées économiques indirectes. Un congressiste étranger de passage en France dépense en moyenne 345€ par jour<sup>ii</sup> soit 2,3 fois plus que la moyenne des touristes étrangers<sup>iii</sup> (155€/jour).

L'organisation de salons est un marché mature, dont les perspectives de croissances sont limitées (+0,2% par an en Europe sur la période 2016-2021<sup>iv</sup>). En Ile de France, les revenus locatifs sont affectés par la diminution de la surface moyenne des stands, passée de 30 m<sup>2</sup> à 25 m<sup>2</sup> entre 2008 et 2014<sup>v</sup>. Toujours pour des raisons de coûts, la durée des manifestations se raccourcit, passant de quatre jours à trois jours en moyenne. De ce fait, les investissements en Ile-De-France s'orientent surtout vers la rénovation des sites pour en améliorer le confort et l'accessibilité et non vers la création de nouveaux espaces.

L'arrivée de 20 000 m<sup>2</sup> supplémentaires de surface de congrès et d'exposition sur la zone semble donc incohérente avec les perspectives du marché.

### Une concurrence des capitales européennes accrue

Aux perspectives de croissance limitées s'ajoute le renforcement de la concurrence à l'échelle européenne. Pour la première fois en trois ans, Paris n'est plus le leader incontesté de l'organisation de séminaires et de congrès<sup>vi</sup>. Sa position est concurrencée par d'autres acteurs : Barcelone, Francfort, Milan, Vienne, etc. Leurs infrastructures disposent d'atouts incontestables en termes d'accessibilité et de soutiens économiques directs de la part des acteurs institutionnels locaux.

A titre d'exemple, le salon *CPhI Worldwide*, (congrès pharmaceutique rassemblant 36 000 professionnels du secteur pendant 3 jours) dont l'édition 2014 s'était tenue à Paris, a préféré organiser l'édition 2017 à Barcelone plutôt que de prendre le risque d'être confronté aux mêmes problèmes d'accessibilité que ceux subis lors de la dernière

édition.

### Le transport, élément clé du tourisme d'affaires

En effet, le tourisme d'affaires exige, pour plusieurs raisons, une qualité et une fluidité des transports aussi satisfaisante que possible :

- Les touristes d'affaires cherchent à minimiser leur temps de transport afin d'optimiser le temps productif passé sur les manifestations ;
- l'activité est soumise à des pics d'affluence liés à des dates et horaires précis de programmation à caractère éphémère ;
- la qualité des transports favorise le renouvellement de visite des participants les années suivantes.

La situation actuelle des transports du Nord-Est Francilien est insatisfaisante et constitue une menace pour le leadership de Paris. Aujourd'hui, Paris Nord Villepinte, 1er parc d'exposition français, accueille plus de 2 millions de visiteurs par an avec des manifestations d'envergure internationale comme Maison & Objet, SIAL, Première Vision, Eurosatory, Silmo Paris, Food Ingredients, mais le site est desservi uniquement par le RER B.

Dès lors que ce réseau est bouleversé, le flux de visiteurs et d'exposants est fortement impacté. Les insuffisances en matière de transport pénalisent l'organisation des manifestations, suscitent l'insatisfaction des participants et une perception négative en comparaison à d'autres métropoles européennes. Elles vont également à l'encontre du développement durable (qui est une des préoccupations croissante des organisateurs d'événements et de Viparis) car elles incitent à l'utilisation de la voiture pour rejoindre le Nord-Est francilien.

## B. LES AXES MAJEURS SATURÉS

Quelle est la situation actuelle en termes de mobilité à laquelle est confronté le Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte ?

### Un réseau routier fortement congestionné

Le quart nord-est francilien est un territoire très dynamique, qui constitue l'un des principaux pôles d'emplois métropolitains : 130 000 emplois supplémentaires sont attendus à l'horizon 2030 selon les

prévisions de la DRIEA<sup>vii</sup>. Or, il est particulièrement dépendant de l'autoroute A1. À titre d'exemple, 18% des flux émis et reçus par la plateforme aéroportuaire de Roissy transitent par l'A1.

Mécaniquement, ces flux sont amenés à s'intensifier du fait de l'accroissement démographique et du développement économique du territoire. A l'horizon 2030, l'étude menée par le bureau d'études spécialisé Ingérop<sup>viii</sup> rappelle que 55% de trafic supplémentaire sera généré par la zone de l'aéroport et 57% par le secteur de *Plaine Commune*.

Ces chiffres témoignent donc d'une augmentation importante des flux sur le territoire à horizon 2030, sur des axes routiers déjà très fortement sollicités.

### **Une volonté d'intensification du maillage de transports en commun**

Pour répondre aux enjeux démographiques, environnementaux et de mobilité, une volonté politique forte a conduit à la mise en place d'une intensification du maillage du territoire en transports en commun. Ainsi, plusieurs projets de transports en commun sont prévus pour améliorer la desserte et accompagner le développement urbain de la zone. En particulier, la ligne 17 Nord du Grand Paris Express, dont la mise en service est prévue à horizon 2024 jusqu'à la gare Aéroport Roissy Charles de Gaulle et qui desservira six gares, permettra une amélioration de l'offre de déplacements du nord-est francilien.

Cependant, comment cette amélioration du maillage territorial va-t-elle évoluer avec l'arrivée d'un projet comme EuropaCity, visant 31 millions de visiteurs par an ?

## **C. IMPACT D'EUROPACITY SUR LES RESEAUX DE TRANSPORT EXISTANTS OU EN PROJET**

L'étude d'aménagement et de déplacement du nord francilien<sup>ix</sup> de la DRIEA explore l'évolution des territoires sur trois horizons (2020, 2025 et 2030) selon un scénario optimiste de développement, engendrant de forts besoins en déplacements. Ces besoins ne pourront être satisfaits qu'en envisageant une politique tout aussi ambitieuse de limitation de l'usage du mode automobile et une

diversification des pratiques vers des modes de déplacements doux.

Or, Paris Nord Villepinte craint que les modalités d'accès au site d'EuropaCity ne permettent pas de s'inscrire dans cette direction.

### **Une forte sollicitation du réseau de transports en commun**

Le maître d'ouvrage indique dans son dossier que 46% des déplacements pour accéder à EuropaCity seront réalisés en transports en commun. Si cette part modale est atteinte, la charge supportée par la nouvelle ligne 17 sera importante : 35% de la charge de la ligne 17<sup>x</sup> du Grand Paris Express sera attribuable aux visiteurs d'EuropaCity. À cela s'ajouteront les fréquentations des emplois du quartier d'affaires, pour lesquels la part modale de transports en commun est évaluée à 50%.

Si les hypothèses volontaristes du maître d'ouvrage se réalisent, une saturation de la ligne 17 sera à prévoir notamment lors des pics de fréquentation (grands événements, passagers aériens), alors même qu'elle a été prévue pour désengorger le trafic actuel, notamment celui du RER B. Le site de Villepinte, desservi par la future ligne 17, sera ainsi directement pénalisé par une affluence massive sur le réseau de transports pendant les jours de manifestation.

### **Un engorgement préoccupant du réseau magistral et secondaire**

S'il se confirme que cette part modale ambitieuse de 46% est surestimée, les effets seront encore plus délétères. Or le bureau d'études Ingérop remarque que la part modale généralement observée pour des équipements similaires — situés en milieu peu dense et directement desservis un mode de transport lourd — est de l'ordre de 20 à 30 % seulement. Compte-tenu de ces prévisions, l'impact sur le réseau magistral sera important et se répercutera nécessairement sur le réseau secondaire, entraînant une dégradation massive des conditions de circulation sur tout le réseau routier.

En effet, des chiffres alarmants apparaissent dans l'étude de la société Ingérop :

- 190 000 déplacements par jour générés en plus par le projet EuropaCity, soit 10% à lui seul du trafic actuellement généré par le territoire ;
- 30% des déplacements reçus et émis par EuropaCity captés par l'autoroute A1 ;
- une hausse de 22% entre 2016 et 2035 du trafic généré par la ZAC du Triangle de Gonesse sur l'A1.

De ces résultats, on peut clairement anticiper l'impact du projet sur le réseau : le territoire sera bien confronté à une problématique forte de saturation et de dégradation de la circulation, en particulier pour l'A1, son axe le plus structurant.

Remarquons par ailleurs que le projet prévoit une offre de stationnement très réduite, dimensionnée sur la base d'une part modale ambitieuse : pendant que le parc Disneyland accueille 14 millions de visiteurs, EuropaCity, qui vise 31 millions de visiteurs, proposera deux fois moins de places de stationnement (9 000).

Enfin, le dossier du maître d'ouvrage ne mentionne pas les modalités de gestion du flux annoncé de 390 camions/jour, qui contribuera lui aussi à la saturation des axes routiers avoisinants (un camion = trois voitures). Notons que les conditions relatives aux livraisons, travaux et maintenance de ce site, en amont comme en phase d'exploitation, ne sont pas estimées.

## CONCLUSION

Acteur du territoire, Paris Nord Villepinte s'interroge sur la capacité à maintenir un haut niveau d'attractivité de son parc d'expositions sur le plan international dans un contexte d'asphyxie du réseau lié à l'arrivée d'EuropaCity. Non seulement 20 000 m<sup>2</sup> supplémentaires de congrès et de séminaires semblent inopportuns au vu des tendances constatées sur le marché européen, mais surtout la saturation du réseau pénalisera fortement le tourisme d'affaires.

En effet, malgré l'arrivée de la ligne 17, Paris Nord Villepinte s'inquiète de la capacité des infrastructures à absorber la charge de voyageurs induite par le projet. De même, la charge supportée par le réseau routier sera nécessairement importante.

Or, la qualité et la fluidité du réseau est un élément déterminant de l'attractivité de nos sites. Elles contribuent à la qualité d'un lieu de rendez-vous d'affaires tel que le Parc des expositions.

Paris Nord Villepinte demande donc dans le cadre du débat public que :

- des études d'accessibilité intégrant des hypothèses réalistes de part modale et de desserte par les réseaux routiers soient menées et diffusées
- la définition précise du programme congrès / séminaires d'EuropaCity soit rendue publique et débattue

---

<sup>i</sup> CCI Paris Ile-De-France, *Rencontres et événements*

*d'affaires : Tourisme d'affaires à Paris Ile-De-France*, 2015

<sup>ii</sup> OTCP, *Paris – L'activité des congrès à Paris en 2014*, 2015

<sup>iii</sup> OTCP, *Le tourisme à Paris, chiffres clés*, Juin 2016

<sup>iv</sup> AMR International, *Globex : the global exhibitions organizing market : assessment and forecast to 2019*, Septembre 2015

<sup>v</sup> VIPARIS, 2016

<sup>vi</sup> 2<sup>ème</sup> destination en terme de nombre de manifestations organisées (classement ICCA, 2016) et 1<sup>ère</sup> destination en terme nombre de congressistes accueillis (OTCP, 2016)

<sup>vii</sup> DRIEA, *Dossier de référence sur le territoire de Roissy-Le Bourget « Porte Nord du Grand Paris »*, 2015

<sup>viii</sup> Ingérop, *Etude mobilité quart Nord-Est Francilien*, Juin 2016

<sup>ix</sup> DRIEA, *Synthèse de l'étude d'un scénario optimisé d'offre et de demande aux horizons 2020, 2025 et 2030*, Janvier 2016

<sup>x</sup> Ingérop, *Etude mobilité quart Nord-Est Francilien*, Juin 2016