

Décembre 2010

PARIS NORD 2

Paris Nord 2

International Business Park CDG Airport

Aux portes de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, face au Parc d'Expositions Paris Nord - Villepinte, Paris Nord 2 est le premier parc d'affaires privé européen. Sur 300 hectares, il offre 1 million de m² de bureaux et d'activités et accueille 500 entreprises, concentrant plus de 18 000 emplois. Paris Nord 2 est géré par une structure privée, qui veille à l'entretien des espaces collectifs du Parc ainsi qu'à son développement. Sa mission : garantir un cadre de travail optimal aux entreprises du Parc d'Affaires et à leurs salariés, au moyen d'équipements et de services adaptés.

PARIS NORD 2

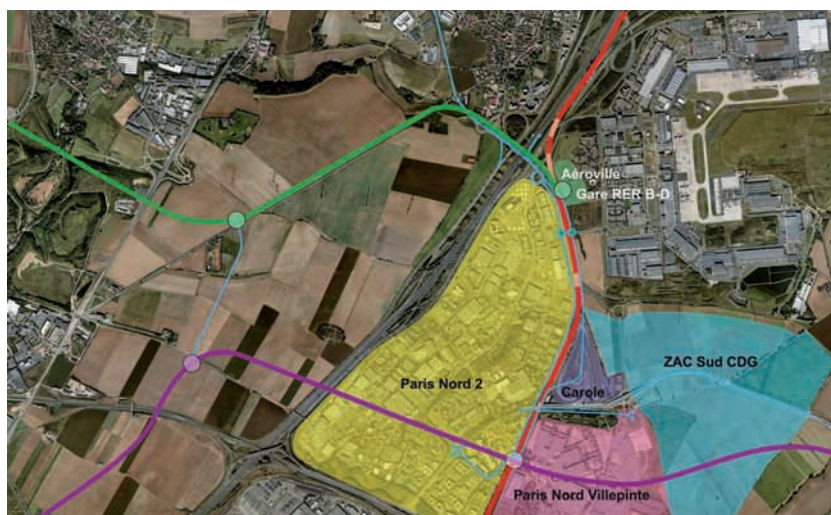
Centre de Gestion
102, avenue des Nations
BP 69021
95970 Roissy CDG Cedex
Tél. : 01 48 63 1000
contact@parisnord2.fr

Paris Nord 2

Pour un réseau de transports vecteur de développement

Au cœur du pôle Roissy-Villepinte-Tremblay, le Parc d'Affaires International Paris Nord 2 est un acteur à part entière de « l'économie des échanges » qui caractérise l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et ses environs. Bassin d'emploi majeur de la région capitale, vivier de compétences et d'innovation, ce territoire allie dynamisme exceptionnel et projets d'aménagement ambitieux.

Le développement de Paris Nord 2 s'inscrit dans une logique globale, collective, garante à la fois de cohérence et de performance. En 2011, la rédaction du nouveau plan d'urbanisme de Paris Nord 2 précisera les ambitions du Parc, qui aujourd'hui sont estimées à 2 millions de m² de bureaux et d'activités. Cet objectif de densification permettra l'implantation de nouvelles entreprises et la création de 50 000 nouveaux emplois à l'horizon 2030. Dans cette perspective, il est essentiel de repenser les réseaux de transports du Parc d'Affaires. En s'adaptant à nos activités et à celles de notre territoire, en répondant aux besoins des usagers, en favorisant échanges et interconnexions, ils joueront un rôle central dans notre développement. L'amélioration de la desserte sur ce pôle d'exception permettra de renforcer encore notre attractivité et notre compétitivité à l'échelle internationale ; en cela, elle constitue à la fois un enjeu majeur et un défi, que les projets du Grand Paris se proposent de relever.



Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.



Paris Nord 2 : emploi & échanges, en connexion avec le monde...

Paris Nord 2 s'est développé autour d'un nœud routier d'envergure et d'une gare multimodale, solides fondations pour le futur réseau de transports.

Depuis sa création, le Parc d'Affaires bénéficie de sa position au cœur d'un nœud autoroutier d'envergure, qui a largement contribué à son développement. Bordé par les autoroutes A1 et A104, traversé par un axe routier le reliant aux zones résidentielles environnantes, Paris Nord 2 est aussi desservi par la ligne B du RER avec la gare Parc des Expositions, et par plusieurs lignes de bus. La croissance de Paris Nord 2 a été soutenue par ce réseau de transports complet, fondé sur la mise en œuvre d'une plateforme d'échanges et de connexions multiscalaires.

Aujourd'hui, Paris Nord 2 est un bassin d'emploi majeur, au sein duquel se retrouvent quotidiennement plus de **18 000 salariés**. Une étude menée récemment a montré que la majorité d'entre eux réside dans les communes environnantes de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise ; parmi les 10 premières communes de résidence, 8 sont desservies par la ligne B du RER. Pourtant, seulement 20 % des salariés du Parc d'Affaires déclarent utiliser les transports collectifs pour se rendre sur leur lieu de travail.

Or, les flux de circulation ne se limitent pas à ceux des salariés du Parc : **à proximité immédiate de l'aéroport Paris-CDG, face au Parc des Expositions**, Paris Nord 2 compte une dizaine d'hôtels qui accueillent visiteurs des salons, voyageurs en transit, clients et fournisseurs des entreprises... sans oublier la fréquentation du Centre Commercial. Les points d'entrée du Parc d'Affaires, routiers ou ferroviaires, sont des interfaces empruntées par une grande diversité d'usagers.

Le besoin d'adapter l'offre de transports collectifs est bien réel : la préférence des salariés pour la voiture est souvent expliquée par le manque de liaisons entre les espaces résidentiels et les zones concentrant emplois et activités. La nécessité de passer par une gare parisienne, d'effectuer de nombreux changements, la difficulté de gérer ces correspondances sont autant de freins à l'utilisation des transports collectifs. L'enjeu : **mettre le réseau de transports au service des salariés et des activités**, favorisant ainsi le développement de l'économie et des emplois et la décongestion des axes routiers.

L'objectif : un réseau de transports à la dimension d'un territoire d'avenir et de projets, pôle de développement international et point d'accès à la région capitale...

Paris Nord 2 est au cœur d'un pôle d'excellence, territoire stratégique consacré aux échanges internationaux, aux congrès, au développement industriel et logistique. Autour du Parc d'Affaires, d'ambitieux projets ont vu le jour ou sont à l'étude, confirmant le dynamisme et l'attractivité de ce pôle majeur de la Région Capitale.

Ces projets impliquent une **densification des flux et des échanges**, que seule la restructuration des réseaux existants et la création de nouveaux modes de transports pourront soutenir. Porte d'entrée sur le territoire français, il est essentiel que ce pôle bénéficie de connexions performantes avec les autres espaces stratégiques régionaux et nationaux. Le développement de telles connexions accompagnera la croissance d'un territoire à l'ave-

nir prometteur, espace d'accueil et de contacts, alliant compétences, savoir-faire et innovations.

Paris Nord 2 s'inscrit dans cette même perspective : la densification des surfaces construites et la restructuration de sites existants nous permettront de renouveler les disponibilités immobilières sur le Parc et d'attirer de nouvelles entreprises. À terme, le Parc d'Affaires proposera **2 millions de m²** de bureaux et d'activités ; une offre consolidée par des équipements et des structures adaptées, ainsi que par de nouveaux services aux entreprises et aux salariés. **À l'horizon 2030, Paris Nord 2 devrait concentrer près de 50 000 emplois supplémentaires, soit 70 000 au total.**

Le Réseau de Transports à Paris Nord 2 : positions et propositions

Emploi, croissance, performance... Trois objectifs, trois défis pour le Grand Paris et son réseau de transports

Trois objectifs pour l'avenir du réseau de transports à Paris Nord 2 : favoriser l'accès à l'emploi, accompagner la croissance, et adapter les infrastructures existantes à un territoire en plein développement.

Pour cela, il est indispensable de renforcer l'offre de transports

collectifs, en **améliorant les liaisons entre zones résidentielles et zones d'activités**.

- La création d'une gare du métro automatique au niveau du PIEX étant actée, son lieu précis d'implantation est à déterminer. Le positionnement au niveau de l'actuel pôle gare « Parc



des Expositions » assurerait davantage de fluidité et d'efficacité au niveau des ruptures de charge pour les usagers de Paris Nord 2 (70 000 à l'horizon 2030), pour les visiteurs du Parc des Expositions, mais aussi pour tous les voyageurs désirant bénéficier d'une interconnexion rapide entre le métro automatique et autres modes de transports.

- Nous privilégions l'option **en tunnel**, dégageant davantage d'opportunités d'aménagements pour d'autres transports collectifs en site propre de surface, tout en garantissant le potentiel de développement immobilier sur Paris Nord 2. L'insertion du réseau en viaduc serait sur ce point de vue pénalisant.
- L'implantation d'une **gare ADP/Aéroville** sur la ligne B du RER permettrait de compléter l'offre de transports collectifs disponible, en proposant des solutions de rabattement performantes et en assurant une desserte améliorée de la plateforme aéroportuaire, de Roissy et du nord de Gonesse.
- La **liaison entre la ligne B et la ligne D** du RER (Barreau de Gonesse), permettra à de nombreux usagers de la ligne D de rejoindre le pôle aéroportuaire. Cette liaison consolidera la desserte du triangle nord de Gonesse et du sud de Roissy. Le passage de la ligne par le nord de Paris Nord 2 ferait appel à des infrastructures moins lourdes que le tracé sud (A104), et éviterait de croiser le réseau RER B/D avec le réseau du métro automatique.
- **La gare du triangle de Gonesse** nous paraît indispensable au développement de ce territoire. Pour compléter le maillage du triangle de Gonesse, une liaison en TCSP ou en BHNS permettrait de relier la gare RER B/D et la gare du métro automatique.
- Concernant **les étapes et la temporalité** : La liaison Aéroport CDG/La Défense nous semble prioritaire, ainsi que le désenclavement de l'est de la Seine-Saint-Denis, Un ordonnancement des travaux permettant des premières mises en service sur le nord-est du Grand Paris dès 2018 nous paraît important.

La situation géographique exceptionnelle de Paris Nord 2 en fait un territoire privilégié d'accueil pour les implantations internationales d'une part, et un nœud d'échange intermodal pour nombre de secteurs d'activité et d'habitat de proximité d'autre part. Aussi, il reste essentiel que les réseaux (Métro, RER, TCSP...) puissent coexister, tout en respectant la morphologie urbaine et foncière de Paris Nord 2.

Si les transports collectifs et le métro automatique doivent rester une priorité, il ne paraît cependant pas souhaitable d'éliminer toute réflexion sur l'aménagement des voies de circulations routières. Nos propositions en ce sens visent à **anticiper la densification des flux** engendrée par les projets de développement à Paris Nord 2 et dans ses environs (ZAC Sud CDG, hub Fedex, ou encore Aéroville...), et de **favoriser les liaisons inter-territoires**. Il paraît essentiel, pour l'équilibre et la fluidité des déplacements dans cette zone :

- d'assurer une liaison routière à forte capacité (intégrant TCSP, TC, VP) entre Paris Nord 2, la future ZAC Sud CDG, Aéroville et le Parc des Expositions. Pour ce faire, il est nécessaire de compléter la liaison RD 40 Paris Nord 2 / ZAC Sud CDG par une connexion routière passant sous la ligne du RER B, à la hauteur de la gare RER PIEX. Ces aménagements routiers garantiront la continuité des flux entre Paris Nord 2, les zones économiques voisines et les lieux de résidence. Cette interconnexion routière en sous-sol permettra également d'accéder au pôle gare métro-automatique / RER B, ainsi qu'aux différents TCSP et autres moyens de transport collectif assurant une continuité de service vers les secteurs économiques et d'habitat ;
- de poursuivre le développement routier au-delà de Paris Nord 2 en mettant rapidement en œuvre le **doublement de la D902** et en lui associant un TCSP ou BHNS ;
- de rendre prioritaire la réalisation de la **bretelle d'accès A1/A104**, permettant la continuité de service autoroutier dans le sens Paris/Cergy. Cette réalisation ne fait qu'anticiper une partie de l'exécution de l'interconnexion A1/A104 dans le cadre du contournement nord de la plateforme aéroportuaire par l'A104. Elle diminuerait fortement l'usage de la D902a, D317 et D47 ;
- de valider et de planifier la construction d'une **bretelle d'accès à l'autoroute A1** direction nord au niveau du rond-point de l'Hyatt (présentée dans le projet d'Aéroville). Il en est de même pour la **bretelle d'accès à l'autoroute A3** direction Paris au niveau de la D902a, prévue et budgétée de longue date et toujours en attente de réalisation.

Et le financement ?

En lieu et place de la taxe forfaitaire sur la valorisation des terrains et immeubles situés autour des 40 futures gares, le collectif budgétaire, délibéré le 17 novembre 2010 en Conseil des ministres, propose les dispositions suivantes :

- la modernisation de la taxe sur les surfaces de locaux à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage et de stationnement de plus de 500 m² sur l'ensemble de la région Île-de-France, respectant une tarification par zonage, selon trois types de circonscriptions. L'impact devrait être de l'ordre de 240 millions d'euros de recettes annuelles ;
- l'instauration d'une taxe additionnelle à la taxe spéciale d'équipement affectée à la SGP, d'un montant fixé à 117 millions d'euros par an. Ce produit est réparti entre toutes les personnes physiques ou morales assujetties aux taxes foncières sur les propriétés bâties et non-bâties, à la taxe d'habitation et à la cotisation foncière des entreprises dans les communes de la région d'Île-de-France.

Notre position sur les principes : nous pensons que l'augmentation de la taxe sur les bureaux de plus de 40 % (de ●●●

- 11,30 € à 15,91 € pour les communes de la circonscription n° 1) ne sera pas sans conséquence sur l'activité de l'immobilier d'entreprise. De plus, le financement par ces deux nouvelles taxes ne suffirait pas au regard des investissements évalués à environ 25 milliards d'euros.

Nos suggestions : les DMTO (Droits de Mutation à Titre Onéreux) sont des recettes essentielles aux départements, bien qu'ils aient l'inconvénient majeur d'être très volatiles car directement liés à l'activité du marché immobilier, que ce soit en termes de prix ou de volume de transactions. Cependant, ce marché reflète les tendances d'attractivité et sera donc directement impacté par l'emplacement des gares du métro automatique du projet du Grand Paris.

Il serait intéressant de ne pas écarter trop rapidement la mise en place d'une **taxe additionnelle aux DMTO** sur la région Île-de-France qui serait affectée à la SGP. Ce financement a l'avantage de reposer

sur une assiette très large, semblable aux réels bénéficiaires du projet du Grand Paris, c'est-à-dire à tous les Franciliens et ce, sans limite de distance entre les biens et les entrées des gares. Enfin, nous concevons plus acceptable d'inscrire des recettes sur un acte ponctuel et volontaire d'achat, plutôt que sur un système basé sur la taxation récurrente d'actifs.

En prenant comme base de calcul 25 milliards d'euros d'investissements, débloqués sur 10 ans et remboursés sur une période de 20 ans glissants et en nous basant sur un marché IDF annuel de 70 milliards, le montant du taux DMTO/SGP serait d'environ 1,14 %, soit une augmentation de 22 % des DMTO. Les éventuels excédents de recettes consécutives à un marché porteur ne seraient pas intégrés dans l'évaluation annuelle du fonds de péréquation, mais s'inscriraient dans un fond de régulation spécifique.

Chiffres Aujourd'hui...

1 million
de m²

de bureaux et activités

18 000 emplois

... et demain ?

2 millions
de m² de bureaux,
services et activités,

70 000 emplois

L'avenir du Réseau de Transports à Paris Nord 2

Au service de l'emploi et de la croissance, le réseau de transports accompagnera notre développement.

Depuis sa création, Paris Nord 2 est un espace de forte polarité : emploi, activités économiques, échanges internationaux, le Parc d'Affaires a besoin d'un réseau de transports adapté.

Accélérateur du développement du territoire, reflet de ses ambitions, il est essentiel que le réseau de transports facilite l'accès à l'emploi et offre des connexions performantes, répondant à la densification des échanges et des flux.

Nous souhaitons :

- assurer les liaisons inter-territoires avec des transports collectifs adaptés, en intégrant des ruptures de charge, rapides et simples ;
- renforcer les infrastructures routières existantes pour assurer la liaison entre Paris Nord 2, les pôles économiques voisins et les zones résidentielles environnantes (TCSP, BHNS, TC et VP).

Pour ces raisons, nous appuyons :

- le projet de gare du métro automatique, avec interconnexion multimodale en sous-sol au niveau de l'actuelle gare « Parc des Expositions », pour une desserte renforcée de Paris Nord 2 et du Parc d'Expositions Paris Nord Villepinte ;
- le projet d'implantation d'une gare RER Aéroville/ADP ;
- la levée de l'option pour la gare du métro automatique au niveau du triangle de Gonesse, ainsi que la mise en œuvre rapide du Barreau de Gonesse avec interconnexion des deux par TCSP.