

CONTRIBUTION DE SIPAC PROPRIETAIRE DE PARIS NORD VILLEPINTE

Débat public

Projet de réseau de transport public du Grand Paris



SIPAC

Société Immobilière du Palais des Congrès

2 place de la Porte Maillot - CIP n°2 - 75853 PARIS CEDEX 17

+33 (0)1 40 68 26 91

Une filiale de la CCIP

Présentation du Parc d'Expositions International de Paris Nord Villepinte propriété de SIPAC SA

Au sein des équipements Congrès/Salons d'Ile de France, Paris Nord Villepinte - propriété foncière de SIPAC - possède une vocation internationale.

Il se distingue par son architecture moderne et fonctionnelle, sa localisation stratégique à proximité de l'aéroport Charles de Gaulle et ses surfaces importantes qui en font un des plus grands parcs d'expositions d'Europe, accueillant 1.5 million de visiteurs par an¹ à travers des manifestations d'envergure internationale comme Maison & Objet, SIAL, Première Vision.

SIPAC assure depuis 1982 un développement constant des investissements qui s'est à nouveau traduit en 2007 et 2010 par la réalisation de 2 nouveaux halls portant la surface totale du parc à 242 000 m² lui conférant ainsi la 1^{ère} place au niveau national et la 6^{ème} en Europe. L'ensemble a été confié en gestion à VIPARIS filiale commune de SIPAC et d'UNIBAIL-RODAMCO.

En outre, SIPAC anticipe, d'ores et déjà, le développement du parc et prépare son extension avec l'Etat, les collectivités locales et les aménageurs sur les communes de Villepinte et de Tremblay-en-France.

Dans ce cadre, SIPAC étudie la réalisation d'une cité de l'exposition - cluster des entreprises congrès/salons - qui sera implantée en complémentarité et synergie totale avec le parc actuel.



Hall 7 - Architecte CHAIX & MOREL



Hall 8 - Architecte LACATON & VASSAL



Hall 5b - Architecte ARCHITECTURE STUDIO

Introduction

Acteur-clé du développement économique en Ile de France et notamment en Seine-Saint-Denis, SIPAC **est très favorable au projet du Grand Paris** dont les objectifs visent à :

- favoriser la dynamique des grands pôles économiques en les reliant aux infrastructures nationales et internationales (gares TGV et aéroports)
- contribuer au développement durable par la réduction de l'usage de la voiture et la mise en place du métro automatique moins polluant
- améliorer les transports quotidiens de millions de franciliens en ouvrant de nouvelles accessibilités, des déplacements directs évitant Paris et en allégeant les réseaux existants
- désenclaver les territoires marginalisés et faciliter l'accès des populations à l'activité économique

Ce projet est essentiel pour le développement de l'essor économique régional et le Tourisme d'affaires :

- faire de Paris une ville-monde ouverte, résolument tournée vers l'extérieur et une destination exemplaire en qualité d'accueil
- attirer et faire croître les salons, congrès et événements en nombre, en quantité et en qualité
- retrouver le leadership international de Paris

Pour atteindre cette ambition, il est impératif d'activer comme annoncé dans le projet :

- le métro automatique à liaison rapide
- la desserte du Parc des Expositions de Paris-Nord Villepinte via le renforcement et la rénovation de la gare RER B actuelle, l'option de créer une gare située à l'extérieur du Parc devant être écartée car incohérente avec le fonctionnement du Parc dans son périmètre actuel comme futur. En outre, cette gare a vocation à accueillir à moyen terme le terminus du Barreau de Gonesse qui assurera la connexion avec le RER D
- l'interconnexion avec le Parc des Expositions de Paris Le Bourget et la desserte du quartier d'Affaires Internationales de la Défense

¹ Moyenne 2007-2009

Le Grand Paris : un impact déterminant sur la santé et l'avenir du Tourisme d'affaires

1. L'importance du Tourisme d'affaires

Rencontres d'affaires et développement économique sont étroitement liés, car ce marché génère pour Paris² :

- 58 000 emplois équivalent temps plein
- 3,65 milliards d'euros de retombées économiques indirectes³

Ces retombées économiques indirectes sont créatrices de valeur pour moitié au sein de la filière événementielle et pour moitié dans l'activité touristique (hôtellerie, restauration, transports, cadeaux et sorties).

L'importance économique du marché du Tourisme d'affaires le rend hautement concurrentiel. Paris s'est imposée comme destination mondiale leader depuis trois décennies mais sa suprématie est attaquée par d'autres acteurs (Francfort, Milan, Vienne, Barcelone, Berlin...).

2. Le transport, nerf de la guerre du Tourisme d'affaires

La localisation et l'accessibilité sont les deux premiers critères de choix d'une destination pour un salon, un congrès ou une convention d'entreprise et en déterminent largement l'attractivité.

L'exigence d'excellence dans les transports est d'autant plus forte pour l'activité Tourisme d'affaires, naturellement soumise à d'incontournables pics d'affluence liés à des dates et horaires précis de programmation à caractère éphémère.

La situation actuelle des transports est insatisfaisante et constitue une menace réelle pour le leadership de Paris. A cet égard, on notera que la déserte du Parc de Paris Nord Villepinte est actuellement assurée à 65 % par la voie routière et 35 % par le RER B. Ce second chiffre très insuffisant révèle en partie l'inadaptation du fonctionnement du RER B actuel à satisfaire qualitativement la demande. Une très nette amélioration de ce RER et la réalisation du métro automatique sont indispensables.

De fortes carences existent concernant l'accessibilité, la rapidité, la fiabilité et le confort d'acheminement vers et depuis Paris Nord Villepinte qui est aujourd'hui très insuffisamment desservi par le RER B.

Ces carences en matière de transport pénalisent le déroulement de certaines manifestations, suscitent l'insatisfaction des participants et une perception négative en comparaison d'autres métropoles européennes. Elles vont aussi à l'encontre du développement durable.

3. Le Grand Paris représente une fantastique opportunité

Les bénéfices annoncés par le projet du Grand Paris sont multiples pour le rayonnement, l'attractivité et la compétitivité de la Région Capitale en Tourisme d'affaires :

a. **une meilleure accessibilité de Paris Nord Villepinte** via la création des nouvelles lignes, notamment bleue et verte :

- l'ouverture vers l'international par connexion avec 8 gares TGV et les 3 aéroports (Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget)
- l'implantation de la nouvelle gare Le Bourget Aéroport à 6 minutes de Paris Nord Villepinte
- l'optimisation du maillage de transport régional

Ce dernier point bénéficiera aux millions de visiteurs mais aussi aux exposants et organisateurs, sans oublier les nombreux prestataires et personnels de sites qui concourent à la réussite des manifestations.

b. **un transport plus performant, qualitatif et solide** par la mise en place du **métro automatique** apportant 8 atouts :

- une fréquence de desserte renforcée pour la gare Parc des Expositions RER B avec un train toutes les 1 minute et 25 secondes⁴ aux heures de pointe
- un temps de liaison accéléré : la gare Parc des Expositions RER B serait à 6 mn de l'aéroport CDG et à 23 mn de La Défense contre respectivement 14 mn et 51 mn actuellement
- une régularité et un strict respect des temps de trajet : avantage déterminant car la ponctualité et la continuité du service sont un désavantage vis-à-vis d'autres villes de congrès-expositions
- une capacité de transport accrue ; toutefois, les trains seraient d'une largeur équivalente au gabarit métro (2,45 m) et non à celui d'un RER (2,80 m) : il est demandé au maître d'ouvrage de préciser les raisons de cette option et de confirmer le gain de capacité par rapport au matériel existant

² Source : Bilan d'activités 2008 des centres d'expositions et de congrès Paris Ile-de-France

³ Hors transactions directes entre exposants et visiteurs

⁴ Pour cette gare, le plan de modernisation du RER B prévoit dès 2012 un train toutes les 6 mn aux heures de pointe

- un gain de sécurité grâce aux portes palières de quai, évitant toute intrusion ou chute sur les voies
- un aménagement intérieur confortable, fluide et adapté aux PMR
- un matériel roulant plus économique et écologique, permettant une réduction de consommation d'énergie de 20% à 30%
- l'hypothèse d'une exploitation 24 heures sur 24 est intéressante pour offrir une alternative de transport aux visiteurs et personnels en horaires décalés

c. **l'allègement du réseau existant**, tout en améliorant la qualité et le confort d'acheminement des visiteurs et exposants et les conditions de travail de nos prestataires et personnels contribuera aussi indirectement à diminuer le trafic routier

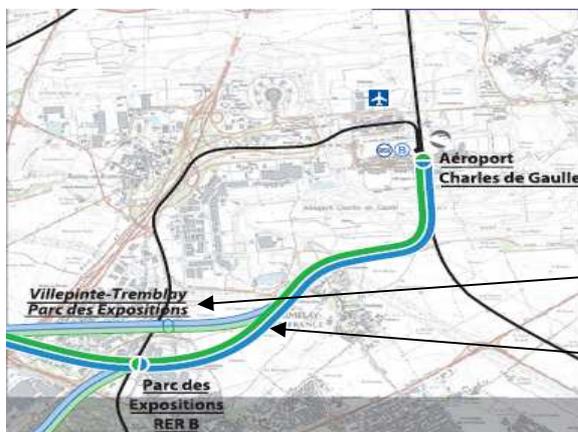
d. **ces atouts sont particulièrement déterminants pour Paris Nord Villepinte qui reçoit :**

- des publics à forte orientation internationale et professionnelle, exigeants et soucieux d'efficacité
- de grandes manifestations aux affluences massives et concentrées

Le Grand Paris permettra de mieux accompagner la croissance des événements se déroulant à Paris Nord Villepinte et à remporter des appels d'offres internationaux, aujourd'hui pénalisés par la perception de complexité, de sous-capacité et de fragilité du réseau de transport.

4. Choisir impérativement la bonne gare pour Paris Nord Villepinte

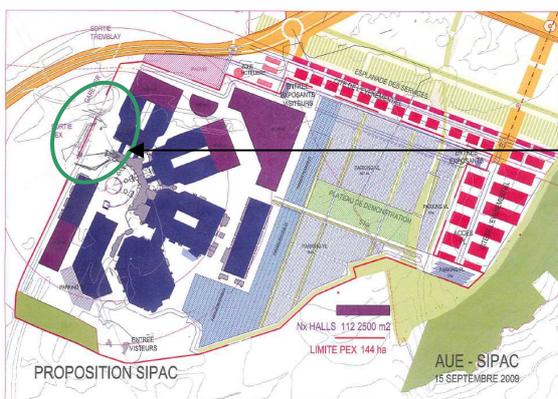
La desserte du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte prévoit **en tracé de référence** le passage par la gare RER B existante, et en variante la création d'une nouvelle gare implantée à l'arrière du Parc des Expositions.



Variante

Tracé de référence

Le positionnement de la gare desservant le Parc des Expositions est essentiel à son efficacité. Or, le Parc dans sa configuration tant actuelle que future (après extensions) est structurellement construit autour de la gare actuelle, permettant aux visiteurs un accès direct et logique aux espaces d'accueil (esplanade, galerie) et d'exposition, ainsi qu'une répartition naturelle de l'ensemble des halls.



Gare actuelle
Un site idéal pour les interconnexions qui font l'objet d'un large consensus

Le projet de renforcer la gare RER B existante par l'arrivée du métro automatique est judicieux :

- o **la double desserte du site offrira un vrai service** aux visiteurs et exposants du Parc et permet de diminuer l'impact d'éventuels incidents techniques en facilitant le report des voyageurs entre lignes

- la connexion à la gare RER B actuelle permettra de **capitaliser sur les travaux de modernisation actuels** : rehaussement des quais permettant l'accès des PMR, ajout d'une 3^e rame pour un gain de flexibilité, couverture des quais pour le confort des voyageurs
- la liaison rapide avec la nouvelle gare Le Bourget Aéroport (à 6 ou 7 minutes) ouvrira un nouvel accès aux voyageurs via l'aéroport d'affaires du Bourget

A contrario, l'idée d'**une gare située à l'extérieur** nord-est et à l'arrière du Parc est impropre à son utilisation : elle **ne desservirait en rien le Parc** et ferait aboutir les visiteurs dans des zones logistiques ou parkings situés derrière les halls d'exposition.

Nonobstant le caractère inopérant d'une gare extérieure au Parc, la cohabitation de deux gares non connectées portant l'appellation « Parc des Expositions » ne ferait qu'engendrer **confusion et perte de temps** – elle impliquerait en effet que les visiteurs localisent à l'avance les halls abritant les salons, afin de décider depuis Paris ou l'aéroport CDG quelle ligne emprunter : cela est irréaliste, que ce soit pour des visiteurs internationaux ou franciliens.

A cet égard, SIPAC demande que la variante envisagée ne soit en aucun cas considérée comme desservant le Parc des Expositions et par conséquent ne puisse en porter le nom.

Il sera d'ailleurs utile de revoir l'appellation de la gare « Parc des Expositions RER B » pour désigner de manière non équivoque la desserte de Paris Nord Villepinte et éviter toute confusion avec la gare desservant le Parc des Expositions de Paris Le Bourget.

Conclusion

- SIPAC considère le Grand Paris comme un projet d'intérêt général urgent et capital
- SIPAC insiste pour que le projet mette en place comme prévu :
 - le métro automatique
 - le tracé de référence desservant Paris Nord Villepinte par la gare Parc des Expositions RER B, écartant l'idée d'une nouvelle gare extérieure, pour desservir le Parc
 - la gare Le Bourget Aéroport
- SIPAC demande que, pendant les travaux de construction soient assurées la continuité du service et de la desserte (week-ends compris), ainsi que l'intégrité des surfaces d'exploitation du site.
- SIPAC souhaite :
 - que ce projet soit lancé en priorité et sans délais
 - qu'un calendrier du projet soit communiqué afin de pouvoir exploiter cet atout de Paris lors de futures compétitions internationales
 - être étroitement associé aux procédures de débat, d'étude et de suivi de la réalisation du projet
 - que soient intégrées les préoccupations suivantes dans l'organisation des gares et des liaisons :
 - le déploiement de dispositifs d'information en temps réel du service et du trafic qui pourront être relayés à Paris Nord Villepinte et sur chacun des sites VIPARIS afin de proposer, le cas échéant, des solutions alternatives aux voyageurs
 - l'apport de services d'accompagnement et d'aide à l'orientation (signalétique, « gilets verts ») qui pourraient être notamment dédiés à l'accueil des grandes manifestations internationales à Paris.