

ENVIRONNEMENT  
FINANCES ET  
ECONOMIE  
**FISCALITÉ**  
ILE-DE-FRANCE  
INTERNATIONAL  
QUESTIONS  
JURIDIQUES  
EMPLOI  
**AFFAIRES  
SOCIALES**  
SIMPLIFICATIONS  
ADMINISTRATIVES  
VILLE ET  
COMMERCE  
CONCURRENCE  
**CRÉATION  
D'ENTREPRISE**  
ENVIRONNEMENT  
FINANCES  
ET ECONOMIE  
FISCALITÉ  
ILE-DE-FRANCE  
INTERNATIONAL  
QUESTIONS  
JURIDIQUES  
EMPLOI AFFAIRES  
SOCIALES  
SIMPLIFICATIONS  
ADMINISTRATIVES  
VILLE ET  
COMMERCE  
CONCURRENCE  
CRÉATION  
D'ENTREPRISE  
ENVIRONNEMENT  
FINANCES  
ET ECONOMIE  
FISCALITÉ  
ILE-DE-FRANCE  
INTERNATIONAL  
QUESTIONS  
JURIDIQUES  
EMPLOI AFFAIRES  
SOCIALES

# Les gares du Grand Paris

## Nouvel enjeu économique pour la métropole

Rapporteur Monsieur Jean-Claude KARPELES  
29 novembre 2012



Chambre de commerce  
et d'industrie de Paris

# Les gares du Grand Paris

Nouvel enjeu économique pour la métropole

Rapport présenté par Monsieur Jean-Claude KARPELES  
au nom de la Commission de l'aménagement et du développement économique et de la Commission du  
commerce et des échanges  
et adopté par l'Assemblée générale du 29 novembre 2012

Avec la collaboration de l'Unité aménagement, politiques urbaines et mobilité à la Direction des Politiques  
Territoriales et d'Attractivité et du Département de droit public.

Chambre de commerce et d'industrie de Paris  
27, avenue de Friedland  
F - 75382 Paris Cedex 8  
<http://www.etudes.ccip.fr>

Registre de transparence  
N° 93699614732-82

INTRODUCTION	6
--------------	---

## ORIENTATION 1

<u>INCARNER LE NOUVEAU VISAGE DE LA METROPOLE, OUVERTE ET CONNECTEE AUX FLUX MONDIAUX, DANS LES « GRANDES GARES » DU RESEAU</u>	12
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

1. PROMOUVOIR L'IMAGE DE MARQUE DU GRAND PARIS AUPRES DES INVESTISSEURS ET DES TOURISTES DANS LES « GRANDES GARES », PORTES D'ENTREES A L'INTERNATIONAL
2. AMPLIFIER LE RENOUVEAU DES GARES PARISIENNES, AU CŒUR DU GRAND PARIS, EN PRESERVANT LES ARRIVEES DIRECTES DE TGV DANS PARIS ET EN REAMENAGEANT LES QUARTIERS DE GARE
3. DEFINIR UNE OFFRE DE SERVICES A LA HAUTEUR DES STANDARDS INTERNATIONAUX POUR LES DIFFERENTS TYPES D'USAGERS
4. IMPLANTER LES GARES AU CŒUR DES POLES ECONOMIQUES A FORT RAYONNEMENT INTERNATIONAL

## ORIENTATION 2

<u>CONCEVOIR LES GARES DU GRAND PARIS AFIN QU'ELLES ASSURENT LEUR ROLE D'INTERFACES PERFORMANTES POUR LA MOBILITE METROPOLITAINE ET DE PROXIMITE</u>	19
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

5. GARANTIR DES DEPLACEMENTS FLUIDES PAR L'AMENAGEMENT DE CORRESPONDANCES EFFICACES
6. DEVELOPPER DES SERVICES A LA MOBILITE « INTELLIGENTS » INTEGRANT UNE INFORMATION MULTIMODALE ET ENGAGEANT TOUS LES OPERATEURS AUTOUR D'UN CONTRAT OU D'UNE CHARTE
7. CONNECTER LES GARES AVEC L'ENSEMBLE DES MODES DE TRANSPORT, ET EN PARTICULIER LA ROUTE A TRAVERS UNE OFFRE EN STATIONNEMENT ADAPTEE AUX ABORDS DES GARES ET UNE ARTICULATION AVEC LE RESEAU DE VOIRIES

## ORIENTATION 3

<u>PROMOUVOIR UNE APPROCHE INTEGREE DES GARES ET DU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES, GAGE D'EQUILIBRE ET DE DURABILITE POUR LA METROPOLE</u>	26
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

8. FAVORISER DES OPPORTUNITES ECONOMIQUES DANS LES "GRANDES GARES D'INTERCONNEXION" EN FACILITANT L'EXPLOITATION COMMERCIALE PAR L'ADAPTATION DES REGLEMENTATIONS ET EN CREAT DE NOUVELLES SYNERGIES ENTREPRISES-TERRITOIRES
9. FAIRE DE LA SECURITE UN VECTEUR DE REUSSITE ECONOMIQUE POUR LES GARES DU GRAND PARIS
10. DEFINIR ET ADAPTER LES STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE LORS DE L'AMENAGEMENT DES GARES EN FONCTION DES EQUILIBRES ECONOMIQUES EXISTANTS ET A VENIR
11. ANTICIPER LES IMPACTS DES TRAVAUX ET ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES AVANT, PENDANT ET APRES LES TRAVAUX
12. ASSURER LA CONCERTATION ET LA COORDINATION DES ACTEURS PUBLICS ET PRIVES DANS UN CADRE ADAPTE A L'AMPLEUR DE LA REALISATION DES OPERATIONS ET DU PROJET GLOBAL
13. DECLINER PLUSIEURS MODELES ECONOMIQUES EN FONCTION DES TYPES DE GARES

<u>APPREHENDER LES GARES DU GRAND PARIS A PARTIR D'UN REFERENTIEL EN SEPT GRANDS CRITERES</u>	43
-----------------------------------------------------------------------------------------------	----

<u>ANNEXES</u>	47
----------------	----

Annexe 1 : Auditions, consultations, contributions et enquêtes

Annexe 2 : Principaux résultats de l'enquête CCIP-Médiamétrie « Entreprises et gares du Grand Paris »

Annexe 3 : Les approches des gares du Grand Paris

Annexe 4 : Etat des lieux sur le commerce en Ile-de-France

4.1 : L'offre commerciale dans l'agglomération de Paris

4.2 : Les périmètres de préemption commerciale - Préempt'Co

Annexe 5 : Les conditions d'implantation des commerces et services en gare

Annexe 6 : Actions et expérimentations à destination du commerce mises en œuvre dans les territoires par la CCIP – Fiches opérationnelles

6.1 : Exemple de l'étude des localités accueillant une gare du réseau du Grand Paris pour anticiper la programmation des et services en gare

6.2 : Synthèse d'initiatives et études de cas dans le Grand Paris à la faveur des actions sur le terrain de la CCIP : garantir la continuité de l'activité économique lors de travaux urbains sur la voie publique

Lexique des sigles	70
--------------------	----

Bibliographie	71
---------------	----

## PRINCIPALES PROPOSITIONS

---

### ORIENTATION 1

#### INCARNER LE NOUVEAU VISAGE DE LA METROPOLE, OUVERTE ET CONNECTEE AUX FLUX MONDIAUX, DANS LES « GRANDES GARES » DU RESEAU

Proposition 1. Promouvoir l'image de marque du Grand Paris auprès des investisseurs et des touristes dans les « grandes gares », portes d'entrées à l'international

- Définir des appels d'offre pour des projets d'aménagement des « grandes gares » à la hauteur des enjeux et identifier une offre de services qui aura valeur d'exemplarité et contribuera à l'image du Grand Paris
- Organiser dans ces « grandes gares » des événements à forte visibilité pour la métropole et faire de ces lieux des relais d'actions de promotion pour attirer les investisseurs

Proposition 2. Amplifier le renouveau des gares parisiennes, au cœur du Grand Paris, en préservant les arrivées directes de TGV dans Paris et en réaménageant les quartiers de gare

- Préserver les arrivées directes de TGV dans Paris
- Réaménager les quartiers de gares parisiennes pour renforcer l'attractivité du cœur de la métropole

Proposition 3. Définir une offre de services à la hauteur des standards internationaux pour les différents types d'usagers

Proposition 4. Implanter les gares au cœur des pôles économiques à fort rayonnement international

### ORIENTATION 2

#### CONCEVOIR LES GARES DU GRAND PARIS AFIN QU'ELLES ASSURENT LEUR ROLE D'INTERFACES PERFORMANTES POUR LA MOBILITE METROPOLITAINE ET DE PROXIMITE

Proposition 5. Garantir des déplacements fluides par l'aménagement de correspondances efficaces

Proposition 6. Développer des services à la mobilité « intelligents » intégrant une information multimodale et engageant tous les opérateurs autour d'un contrat ou d'une charte

- Développer une signalétique et une information multimodale en temps réel, adaptée aux besoins de chaque type d'usagers, en élargissant l'information aux différentes fonctions de la gare, du quartier de gare et de la métropole
- Garantir l'engagement de tous les opérateurs autour d'un contrat de services ou d'une charte
- Créer les conditions de l'innovation en matière d'offre de services numériques

Proposition 7. Connecter les gares avec l'ensemble des modes de transport, et en particulier la route à travers une offre en stationnement adaptée aux abords des gares et une articulation avec le réseau de voiries

- Développer une offre en stationnement à proximité des gares du Grand Paris, en tenant compte de leur fonction de rabattement et revisiter les orientations régionales pour les parcs relais
- Décliner une offre de mobilité de proximité à partir des gares en prenant en compte la typologie des usagers et en s'appuyant sur les instances et outils locaux des politiques de déplacements
- Mettre en place une démarche globale pour veiller à l'insertion des gares au sein du réseau viaire permettant de créer ou recalibrer le cas échéant les voiries.

### ORIENTATION 3

## PROMOUVOIR UNE APPROCHE INTEGREE DES GARES ET DU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES, GAGE D'EQUILIBRE ET DE DURABILITE POUR LA METROPOLE

Proposition 8. Favoriser des opportunités économiques dans les «grandes gares d'interconnexion», en facilitant l'exploitation commerciale, par l'adaptation des réglementations et en créant de nouvelles synergies entreprises-territoires

- Réunir les conditions de création d'une offre de commerces et de services adaptés en gare :....
- Cibler des gares à potentiel «affaires » pour créer de nouvelles synergies entreprises-territoires :...

Proposition 9. Faire de la sécurité un vecteur de réussite économique pour les gares du Grand Paris

- Intégrer les gares et les quartiers de gares au sein des contrats locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD) et créer un référent « sécurité gare ».
- Promouvoir des aménagements qualitatifs et sécurisants (ambiance, luminosité, propreté...)
- Développer les dispositifs d'accueil

Proposition 10. Définir et adapter les stratégies de développement économique lors de l'aménagement des gares en fonction des équilibres économiques existants et à venir

- Etablir des diagnostics d'évaluation des impacts au cas par cas
- Prendre en compte l'aménagement commercial des gares du Grand Paris dans les documents régionaux et locaux de planification
- Concevoir des opérations immobilières en articulation avec les contrats de développement territorial
- Créer de nouveaux quartiers de gare pour une métropole solidaire et retisser les liens entre emploi et habitat

Proposition 11. Anticiper les impacts des travaux et accompagner les entreprises avant, pendant et après les travaux

Proposition 12. Assurer la concertation et la coordination des acteurs publics et privés dans un cadre adapté à l'ampleur de la réalisation des opérations et du projet global

Proposition 13. Décliner plusieurs modèles économiques en fonction des types de gares

- Retenir deux grands principes directeurs pour établir des modèles économiques adaptés à la typologie des gares
- Veiller à l'absence de distorsion de concurrence lors de l'attribution des emplacements commerciaux et plus généralement pour les entreprises : pour une régulation du niveau des loyers
- Pour un droit de priorité en faveur des commerçants du quartier

### APPREHENDER LES GARES DU GRAND PARIS A PARTIR D'UN REFERENTIEL EN SEPT GRANDS CRITERES

Élément de repère dans la ville symbolisé par des réalisations architecturales de grande facture, ou perçue comme un lieu de passage qui se déploie avec ses propres repères et codes, la gare est un objet unique qui cependant participe de la vie des populations, des entreprises et structure les déplacements.

De la station, de la halte à la grande gare accueillant des touristes internationaux, l'offre est vaste et diversifiée, ainsi qu'a pu le souligner le rapport sénatorial « La gare contemporaine »<sup>1</sup>.

La France recense aujourd'hui plus de 3 000 gares et l'Ile-de-France en compte près de 400 pour ce qui concerne les gares transiliennes, 65 pour les gares RER-Métro, 300 stations de métro, 6 gares parisiennes et 3 gares TGV (Roissy, Massy, Marne-la-Vallée) en grande couronne.

Avec le Grand Paris, projet d'intérêt national aux dimensions économique, sociale et urbaine, les gares s'inscrivent au cœur de l'actualité des politiques publiques et des projets territoriaux.

En effet, avec les 72 gares du réseau du Grand Paris Express, leur rôle dans la vie économique et la mobilité des populations va certainement connaître un nouvel élan. La place qui sera accordée, dans ces « hubs », aux besoins des entreprises et les nouvelles opportunités économiques qui en découleront doivent être anticipées.

*Le Grand Paris, un projet mondial inédit par son ampleur et par sa démarche pour la métropole francilienne : le réseau du Grand Paris Express et ses gares.*

La loi du Grand Paris du 3 juin 2010 puis le schéma d'ensemble approuvé par décret le 24 août 2011 ont consacré la création du Grand Paris Express (GPE), sur plus de 200 km réparties sur quatre lignes réalisées à l'horizon 2018-2025, dates entre lesquelles s'échelonneront la mise en service du Grand Paris Express<sup>2</sup>. Le Grand Paris Express sera ponctué par 72 gares (57 gares sur le réseau sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris et 15 sur la ligne orange, sous maîtrise d'ouvrage STIF).

Le récent débat autour des orientations budgétaires, auquel les CCI d'Ile-de-France ont donné la voix, afin de ne pas reporter ou entraver la construction du Grand Paris Express, dont la mise en service programmée de 2018 jusqu'en 2025, ne doit pas faire oublier que ce projet est entré, fin juillet 2012, dans une phase opérationnelle avec le lancement de la procédure d'enquête publique sur le tronçon sud de la ligne rouge Noisy-Champs-Pont de Sèvres par la Société du Grand Paris (SGP).

La lisibilité du calendrier et la stabilisation des financements du projet Grand Paris Express constitue un enjeu majeur pour les investisseurs et les entreprises. Les incertitudes en la matière sont un facteur de risque qui peut entraver le développement économique. Il revient à la puissance publique de garantir le calendrier de réalisation du projet et son financement afin de gagner la confiance des acteurs économiques et ainsi de servir les objectifs de développement assignés au projet du Grand Paris.

Les entreprises, créatrices de richesses et d'emplois seront le moteur du projet Grand Paris pour permettre d'atteindre les objectifs fixés en termes de croissance et d'emplois d'ici à 2030, avec l'accueil de populations supplémentaires. C'est la raison pour laquelle, les entreprises qui ont largement participé au débat public du réseau de transport du Grand Paris et qui sont d'ores et déjà mises à contribution, à travers la fiscalité, pour le financement de sa réalisation<sup>3</sup> sont attentives aux conditions de mise en œuvre de cet ambitieux projet.

---

<sup>1</sup> Rapport du 10 mars 2009 remis par la sénatrice Fabienne Keller au Premier Ministre.

<sup>2</sup> Le gouvernement a annoncé des précisions début 2013 sur le financement et le calendrier du Grand Paris Express. La remise du rapport de M. Auzannet à la Ministre en charge du Logement et de l'Égalité des territoires sur ce sujet est attendue début décembre 2012.

<sup>3</sup> Près de 450 millions d'euros de recettes fiscales annuelles pour la SGP et près de 5 milliards d'euros attendus à terme représentant près du quart du financement total de la nouvelle infrastructure

La CCIP réitère, à cette occasion, la nécessité de la réalisation globale du Grand Paris Express, dans un calendrier défini.

Certaines des 72 gares du réseau du Grand Paris Express seront entièrement nouvelles, d'autres seront reliées à une gare existante par des correspondances et enfin, pour les dernières, elles seront insérées au sein d'un « hub » d'interconnexion (TGV, aéroport). Ainsi, 56 gares seront interconnectées avec les réseaux de transport en commun existants et futurs. Deux à trois millions de voyageurs sont attendus quotidiennement sur l'ensemble du réseau GPE.

Nœuds de la mobilité, les gares devront également révéler l'image du Grand Paris et son potentiel et ses excellences économiques. Ainsi, le législateur fait des gares du Grand Paris, de nouveaux lieux de centralité, prenant place dans les contrats de développement territorial (CDT).

En tant que maillons du réseau de transport, elles assureront la desserte des aéroports et des gares TGV, et contribueront à relier entre eux et avec le centre de Paris les territoires économiques stratégiques à fort potentiel de développement. A cette fonction de lieu de transport s'ajoute celle de lieu de centralité urbaine à travers le développement d'activités économiques et de services en leur sein et un rôle structurant au sein des territoires environnants.

### *Une nouvelle génération de gares en réseau qui suscite un foisonnement d'approches, au cœur des politiques publiques*

Cette nouvelle génération de gares du Grand Paris en réseau, constitue l'originalité de ce projet à l'échelle mondiale, et cela suscite un foisonnement d'études de la part des principaux acteurs des gares du Grand Paris. En effet, un réel intérêt pour les gares est partagé par nombre d'acteurs au premier rang desquels la Société du Grand Paris qui a développé une approche spécifique et anime une réflexion et un débat en son sein avec son comité stratégique. L'Etat (DRIEA), les opérateurs (RATP et SNCF), le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), l'Atelier International du Grand Paris (AIGP) ont aussi élaboré des démarches et des visions de gares, à l'instar d'autres expériences internationales. Ainsi, les gares japonaises, la gare de Saint-Pancras à Londres, les gares allemandes constituent des exemples de réussite, en termes de conception, souvent cités. De même, les collectivités locales (communes, intercommunalités, région) se mobilisent dans divers contextes en apportant leur propre vision des gares (comités de pilotage des contrats de développement territorial, projet de SDRIF...).

Cependant, l'enjeu de la définition des gares de demain porte au-delà de la gare elle-même. Il s'agit d'imaginer de nouveaux modèles de gare pour édifier un véritable système global en réseau à la mesure des enjeux de la mobilité et de la métropole de demain. A travers ces gares pointent l'image et l'attractivité de l'ensemble de la métropole francilienne à l'horizon 2020-2030.

A l'heure où s'engage la première procédure d'enquête publique avec la ligne rouge sud (qui compte 16 gares), la SGP poursuit les comités de pilotage autour des gares qu'elle a instauré avec les collectivités territoriales pour définir les conditions de leur réalisation. Dans le même temps, le comité stratégique de la SGP, à travers ses groupes de travail sur les gares, présentera un premier point d'étape de ses travaux fin 2012, avant de définir un programme de travail pour l'année 2013.

Par ailleurs, le STIF, maître d'ouvrage de la ligne orange du GPE, établit dès à présent les contours de la concertation sur cette ligne, en lien avec la commission nationale du débat public, pour 2013.

De plus, le 14 novembre 2012, a été signé par l'Etat et les collectivités concernées le premier CDT, Grand Paris Seine Ouest (GPSO), sur la vingtaine de contrats de développement territorial qui seront finalisés d'ici fin 2013, après avoir été soumis à enquête publique. Les CDT inaugurent une forme de coordination du développement urbain, économique et social au centre desquelles se trouvent les gares.

Enfin, le Conseil régional d'Ile-de-France engage la consultation des partenaires (dont les CCI) sur le projet de Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) qu'il a arrêté le 25 octobre 2012. Ce document de planification pour l'aménagement régional fait des gares et quartiers de gares des lieux privilégiés de densification pour l'urbanisation. L'instance régionale procède également actuellement à l'actualisation du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF), cadre de la mobilité francilienne à l'horizon 2020 en vue d'une mise à enquête publique prévue début 2013.

## *Les gares du Grand Paris : un nouvel enjeu économique pour la métropole.*

La CCIP a réalisé une enquête sur les gares auprès de 4 000 chefs d'entreprises, dont 2 400 au cœur du Grand Paris. Quatre problématiques déterminantes pour le développement économique des territoires, reflétant les préoccupations des entreprises et de leurs salariés, ainsi que celles des visiteurs d'affaires, des touristes, ont structuré la démarche<sup>4</sup> de la CCIP pour l'élaboration de ce rapport.

- Quelles mesures seront mises en œuvre pour garantir l'intermodalité et la connectivité dont devront faire preuve les gares du Grand Paris et leurs abords pour une efficacité globale du réseau de transport métropolitain ? Comment assurer la robustesse du système de transport en gare ?

80% des entreprises attendent prioritairement du projet de Grand Paris une amélioration des conditions de transport et de mobilité, car à défaut le développement économique et celui de l'emploi seraient compromis<sup>5</sup>. Un tiers des déplacements franciliens en transports collectifs sont des déplacements professionnels<sup>6</sup>. Les attentes sont donc fortes et elles renvoient à des défis multiples : à l'injonction d'amélioration des conditions de déplacement de tous les usagers, s'ajoute l'enjeu spécifique des gares à rayonnement international qui devront être à la mesure de la dimension mondiale du Grand Paris.

- Quels effets la constitution de ces nouveaux pôles de centralité aura-t-elle sur le tissu économique et la structure territoriale locale et métropolitaine ?

Le Grand Paris pour les dirigeants d'entreprise dépasse toutefois la seule dimension de la mobilité ; il doit aussi selon eux favoriser une revalorisation urbaine et sociale de la banlieue (à 38%) ainsi qu'une amélioration de la qualité de vie de la région (à 38% également)<sup>7</sup>. Il cristallise donc des espoirs forts en termes « d'urbanité » et de reconfiguration territoriale. Dans le cadre des CDT, les gares sont appelées à jouer un rôle moteur au cœur des projets de territoires. Encore faut-il accorder toute leur place aux enjeux du développement économique au sein des stratégies en cours d'élaboration.

- Comment garantir la complémentarité entre le développement d'une offre commerciale en gare et le maintien des équipements commerciaux existants ? Quels services développer pour répondre aux besoins des salariés ?

Malgré les délais de réalisation et la matérialisation du réseau, encore lointains, de nouvelles opportunités d'implantation et d'affaires sont envisagées, et doivent être anticipées par les entreprises, d'autant que le Grand Paris Express a aussi pour objectif d'initier une réflexion sur la spatialisation des activités en Ile-de-France. Parallèlement, ancrer les projets de gares dans la réalité des territoires requiert de mesurer les impacts de ces nouveaux équipements sur les tissus existants et à venir.

- Compte tenu de la diversité des gares et des contextes territoriaux dans lesquels elles s'intègrent, comment réaliser des aménagements et offrir des services et équipements à la fois cohérents et pertinents ?

En d'autres termes, l'infrastructure seule ne suffira pas. En effet, s'il y a une corrélation entre croissance économique et mobilité, il n'y a pas de causalité simple en la matière. Historiquement, les progrès économiques et urbains qu'ont connus les sociétés occidentales se sont traduits par une demande accrue en matière de mobilité. Mais la causalité ne doit pas être renversée<sup>8</sup>. Une infrastructure de transport moderne et performante constitue une condition nécessaire, mais non suffisante. Il faudra donc développer les dispositifs d'accompagnement et les services indispensables à la réalisation des objectifs économiques assignés au projet de transport et au projet de développement métropolitain dans lequel il s'inscrit.

<sup>4</sup> Outre l'enquête auprès de dirigeants d'entreprises réalisée en septembre 2012, la CCIP a conduit diverses auditions auprès de décideurs publics, maîtres d'ouvrage et opérateurs, professionnels et fédérations. Elle a également sollicité des experts dans le domaine de la mobilité, de l'économie qui ont réalisé des contributions spécifiques sur les gares du Grand Paris. (cf annexe 1)

<sup>5</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie septembre 2012

<sup>6</sup> Enquête globale transports (EGT) 2010 STIF/DRIEA

<sup>7</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie septembre 2012

## *La CCIP identifie des leviers d'action et des pistes de réflexion*

Partie prenante du projet Grand Paris et de sa mise en œuvre, tant par la place qu'elle occupe dans les instances de la SGP, en particulier au Comité stratégique que par son implication régionale et locale auprès des partenaires, la CCIP, à travers ses travaux, a soutenu dès l'origine l'ambition du projet Grand Paris notamment dans sa déclinaison économique. De plus, au moment où les politiques publiques et les projets de territoires définissent un nouveau modèle pour les gares du Grand Paris, la CCIP souhaite apporter un cadre de référence promouvant le point de vue des entreprises. C'est pourquoi, elle a identifié des leviers d'action et des pistes de réflexion pour valoriser la place des gares dans une métropole francilienne ouverte sur le monde et en quête de nouveaux ressorts en faveur de son attractivité et de sa croissance. Il importe également de réunir les conditions d'un développement profitable aux entreprises et aux populations franciliennes. Ainsi, la CCIP défend trois priorités pour les gares du Grand Paris et formule les propositions suivantes :

Premièrement, incarner le nouveau visage de la métropole, ouverte et connectée aux flux mondiaux, dans les « grandes gares » du réseau.

- Promouvoir l'image de marque du Grand Paris auprès des investisseurs et des touristes dans les « grandes gares », portes d'entrées à l'international.
- Amplifier le renouveau des gares parisiennes, au cœur du Grand Paris en préservant les arrivées directes de TGV dans Paris et en réaménageant les quartiers de gare.
- Définir une offre de services à la hauteur des standards internationaux pour les différents types d'usagers.
- Planter les gares au cœur des pôles économiques à fort rayonnement international.

Deuxièmement, concevoir les gares du Grand Paris afin qu'elles assurent leur rôle d'interfaces performantes pour la mobilité métropolitaine et de proximité

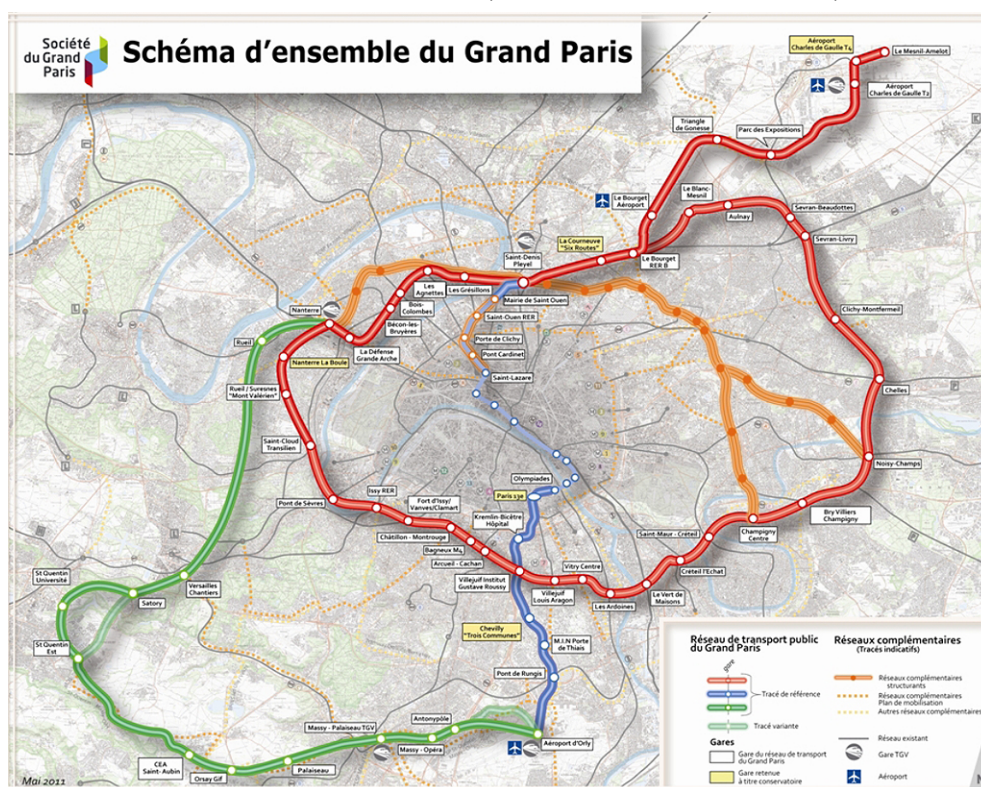
- Garantir des déplacements fluides par l'aménagement de correspondances efficaces
- Développer des services à la mobilité « intelligents » intégrant une information multimodale et engageant tous les opérateurs autour d'un contrat ou d'une charte
- Connecter les gares avec l'ensemble des modes de transport, et en particulier la route à travers une offre en stationnement adaptée aux abords des gares et l'articulation des réseaux de voiries

Troisièmement, promouvoir une approche intégrée des gares et du développement des territoires, gage d'équilibre et de durabilité pour la métropole

- Favoriser des opportunités économiques dans les « grandes gares d'interconnexion » en facilitant l'exploitation commerciale par l'adaptation des réglementations et en créant de nouvelles synergies entreprises-territoires
- Faire de la sécurité un vecteur de réussite économique pour les gares du Grand Paris
- Définir et adapter les stratégies de développement économique lors de l'aménagement des gares en fonction des équilibres économiques existants et à venir
- Anticiper les impacts des travaux et accompagner les entreprises avant, pendant et après les travaux
- Assurer la concertation et la coordination des acteurs publics et privés dans un cadre adapté à l'ampleur de la réalisation des opérations et du projet global
- Décliner plusieurs modèles économiques en fonction des types de gares.

- L'Île-de-France compte 789 000 entreprises et 6 millions d'emplois. En termes de PIB, elle représente 29% du PIB français et se situe au 6ème rang mondial, juste derrière Londres<sup>9</sup>.
- La mobilité occupe une place centrale dans les dynamiques urbaines, économiques et sociales de la métropole francilienne. Cette caractéristique renforce l'importance des lieux de la mobilité, à commencer par les gares. La mobilité francilienne d'aujourd'hui et de demain se caractérise par les tendances suivantes<sup>10</sup> :
  - 41 millions de déplacements quotidiens ;
    - 38% en voiture
    - 20 % en transports collectifs
    - 42% par d'autres modes : marche, vélo...
  - 82 minutes par jour sont consacrées au déplacement par les franciliens (contre 64 en province)<sup>11</sup> ;
  - Entre 2001 et 2010, le nombre de déplacements en transports collectifs a augmenté de 21% (contre 0,6% pour les déplacements en voiture) ;
  - 70% des déplacements sont effectués de banlieue à banlieue ;
  - 1/3 des déplacements en transport collectif sont liés à des motifs professionnels ;
  - Prévision de trafic à horizon 2030 : + 13% de déplacements journaliers et + 25% de déplacements journaliers en transport en commun<sup>12</sup>.
- D'après l'enquête réalisée par la CCIP et Médiamétrie en septembre 2012, 80% des chefs d'entreprises attendent prioritairement du projet Grand Paris une amélioration des conditions de déplacement.

Le réseau de transport Grand Paris Express (source : Société du Grand Paris).



<sup>9</sup> CRCI Paris Ile-de-France-IAU-INSEE, « Chiffres-clés de la région Ile-de-France 2012 »

<sup>10</sup> Sauf indication contraire, les chiffres cités ici sont issus de l'Enquête globale transport 2010.

<sup>11</sup> INSEE-IDF, « Les franciliens consacrent 1h20 par jours à leurs déplacements », n°331, avril 2010.

<sup>12</sup> DRIEA, « Étude de trafic du Grand Paris Express », août 2012

## NOMBRE DE GARES

### 72 gares sur le réseau Grand Paris Express (GPE)

57 sur le réseau principal (sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris) et 15 sur la ligne orange (sous la maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France)

### 6 grandes gares parisiennes

+3 gares TGV en Ile-de-France (Aéroport Paris-CDG, Marne-la-Vallée Chessy, Massy TGV)

*Pour mémoire :*

383 gares Transiliens en Ile-de-France  
300 stations de métro

63 gares en petite couronne

Une soixantaine de gares dans la vingtaine de Contrats de développement territorial (CDT) en cours\*.

Le Protocole d'accord Etat-Région du 26 janvier 2011 et l'Acte motivé de la Société du Grand Paris (approuvé par décret le 24 août 2011) mentionnent un calendrier de réalisation du réseau Grand Paris Express échelonné entre 2018 et 2025 et au-delà de 2025 (pour les tronçons Versailles-Nanterre de la ligne verte et Saint-Denis Pleyel-Nanterre de la ligne orange) ainsi qu'un montant d'investissement du projet de réseau de transport du Grand Paris s'élevant à 20,5 milliards d'euros\*\*.

Une phase de concertation renforcée organisée par la SGP s'est achevée le 15 novembre 2012 sur la ligne rouge sud du Grand Paris Express, avant l'enquête publique attendue début 2013

## COMMERCES

### Surfaces commerciales

25 000 à 30 000 m<sup>2</sup> de surface commerciale sur les 57 gares du GPE (sous maîtrise d'ouvrage SGP)

*Pour mémoire :*

- 10 000 m<sup>2</sup> de surface commerciale à Paris Saint-Lazare

- 7 millions de m<sup>2</sup> de surface commerciale de plus de 300 m<sup>2</sup> en Ile-de-France, dont 43% en petite couronne.

## TRAFIC

2 à 3 millions de voyageurs quotidiens attendus sur l'ensemble du réseau GPE

### Fréquentation des grandes gares parisiennes

(en millions de voyageurs / an) :

Paris Gare du Nord : 190 millions

Paris Saint-Lazare : 100 millions

Paris Gare de Lyon : 90 millions

Paris Montparnasse : 50 millions

Gare de l'Est : 32 millions

Paris Austerlitz : 30 millions

## GARES DU GRAND PARIS ET INTERCONNEXIONS

A l'horizon 2025, sur les 72 gares du réseau Grand Paris Express, 56 seront en correspondance avec le réseau de transport collectif francilien existant et en projet (modes ferrés structurants, tramway, TCSP) :

44 sur le réseau sous maîtrise d'ouvrage de la SGP

12 sur la ligne orange sous maîtrise d'ouvrage du STIF

8 gares du GPE seront en correspondance avec le réseau TGV (en incluant les projets Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), Roissy-Picardie, Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon (POCL), Interconnexion Sud).

Desserte des 3 aéroports franciliens : Paris-CDG Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

\* Le 14 novembre 2012, Grand Paris Seine Ouest (GPSO) a été le premier CDT signé entre l'Etat et les collectivités territoriales.

\*\*Le gouvernement a annoncé des précisions début 2013 sur le financement et le calendrier du Grand Paris Express. La remise du rapport de M. Auzanneau à la Ministre en charge du Logement et de l'Egalité des territoires sur ce sujet est attendue début décembre 2012

---

## ORIENTATION 1

Incarner le nouveau visage de la métropole, ouverte et connectée aux flux mondiaux dans les « grandes gares » du réseau

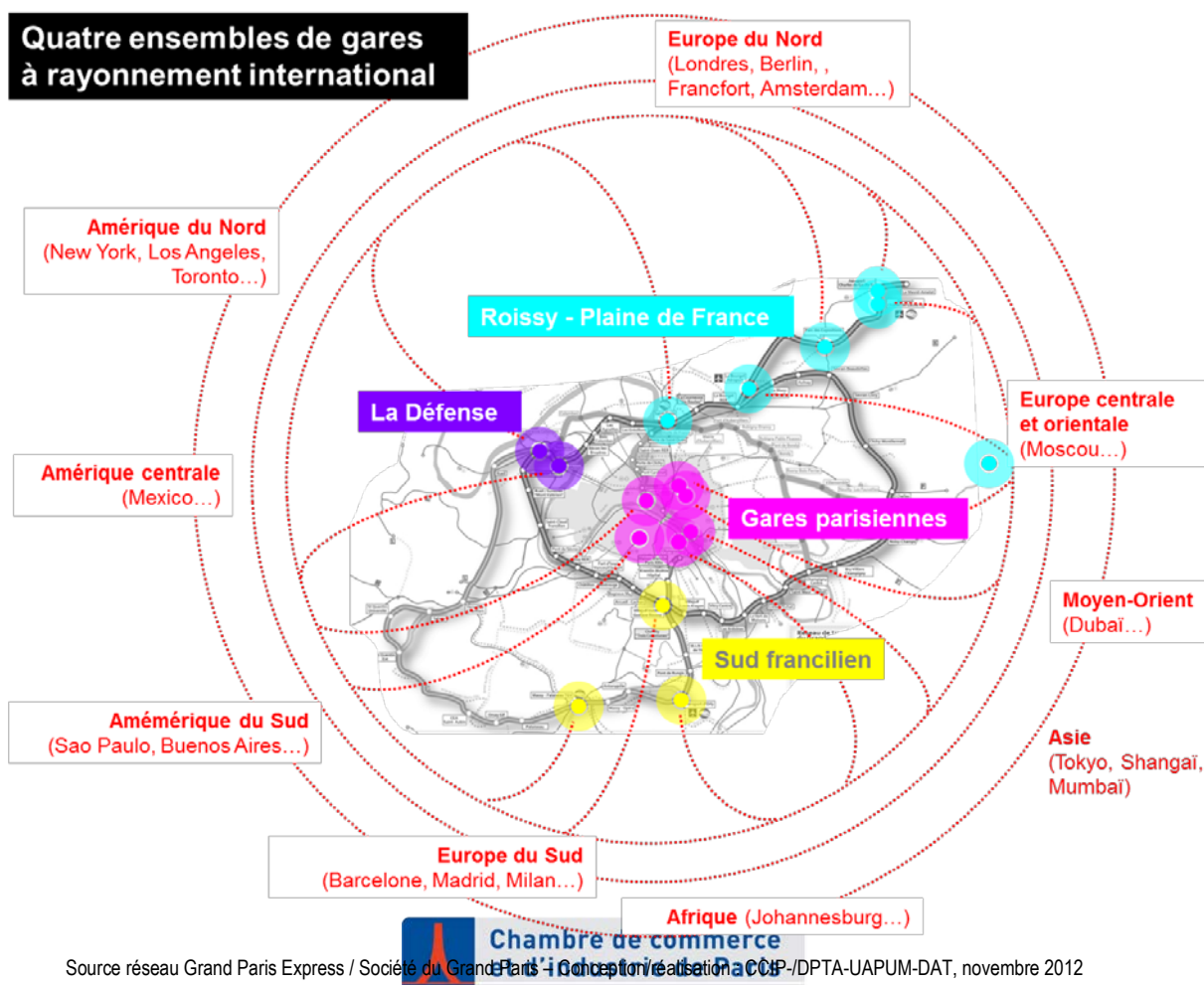
---

La métropole francilienne se situe au cœur de flux d'échanges internationaux, en concurrence avec des métropoles telles que New York, Londres, Berlin ou Barcelone, mais aussi les métropoles des pays émergents. La compétitivité et l'attractivité de la région capitale sont étroitement liées à la performance des infrastructures de transport et à l'interconnexion des territoires économiques à rayonnement international. Au sein du réseau Grand Paris Express, certaines gares assureront une interconnexion avec le réseau ferré et/ou aéroportuaire des grandes métropoles européennes ou mondiales, via les liaisons ferrées ou aériennes. Elles devront répondre à l'exigence d'attractivité et de croissance qui s'impose à une métropole de rang mondial en assurant, avec une qualité de service et une performance de haut niveau, la desserte des aéroports internationaux (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget), des gares TGV (actuelles et futures), et des équipements structurants du Grand Paris (Parc des expositions de Paris Nord Villepinte...). De même, en raison de leur vocation internationale, les gares parisiennes doivent être replacées dans ce nouveau contexte.

La CCIP propose de retenir une approche par réseaux de gares en identifiant quatre ensembles de gares à rayonnement international, pour lesquels elle formulera trois propositions. Ces quatre ensembles sont les suivants :

- Paris et les six grandes gares ferroviaires à rayonnement national et international : gare du Nord, gare de l'Est, gare de Lyon, Austerlitz, Montparnasse, et Saint-Lazare.
- La Défense (gares TGV et GPE La Défense et Nanterre), 1er quartier d'affaire européen, où les investissements étrangers cumulés depuis sa création représentent 42% du total des investissements.
- Roissy-Plaine de France (gares GPE et TGV Saint-Denis Pleyel, Le Bourget aéroport, Parc des expositions de Paris Nord Villepinte, Aéroport CDG T2, Aéroport CDG T4).
- Le Sud francilien (gares GPE et TGV Aéroport d'Orly, Massy-Palaiseau TGV et les gares du plateau de Saclay)

Ce système de « grandes gares » en réseau est essentiel à la dynamique économique du Grand Paris et à son rayonnement international. Afin d'en garantir la cohérence globale, il est impératif de réaliser le Grand Paris Express dans son intégralité et dans un calendrier défini à l'horizon 2025.



## PROPOSITION 1

### Promouvoir l'image de marque du Grand Paris auprès des investisseurs et des touristes dans les « grandes gares », portes d'entrée à l'international

Les « grandes gares » assureront la visibilité du Grand Paris. Les orientations retenues en matière d'aménagement et de conception architecturale devront intégrer les enjeux relatifs à l'identité et à l'image de la métropole francilienne, qui sont essentiels pour soutenir l'attractivité du territoire auprès des investisseurs étrangers. Ainsi, il convient de souligner que dans ses treize recommandations pour la conception des gares du Grand Paris, l'Atelier International du Grand Paris (AIGP) précise que les gares à vocation internationale auront valeur d'exceptionnalité et pourront être traitées de façon monumentale afin de traduire l'identité du Grand Paris et son exemplarité.

De même, l'économie de flux s'est développée dans un environnement mondialisé. Les voyageurs disposent désormais d'un pouvoir d'influence grâce aux réseaux sociaux ; communautés professionnelles, communautés d'intérêt divers, l'image de marque passe aussi par ce nouveau vecteur de communication. Dès lors que la notion de « vitrine » de la métropole capitale n'est pas conforme à leurs attentes, l'image « négative » peut être rapidement diffusée et amplifiée.

Dans ce domaine, il faut désormais compter avec l'existence de standards internationaux pour l'accueil des voyageurs d'affaires mais également des investisseurs internationaux particulièrement attentifs à la qualité des dispositifs d'accueil en gare, d'information et plus généralement au confort des espaces de mobilité. En dépit d'une infrastructure de transport dense et maillée, Paris n'est pas citée par les investisseurs internationaux parmi les cinq métropoles les plus attractives en termes d'infrastructures et figure derrière New York, Londres, Berlin, Francfort et Shanghai<sup>13</sup>, ce qui ternit son image.

Dans ce contexte, la CCIP préconise deux actions :



Définir des appels d'offre pour des projets d'aménagement des « grandes gares » à la hauteur des enjeux internationaux et identifier une offre de services qui aura valeur d'exemplarité et contribuera à l'image du Grand Paris en particulier pour les touristes et les investisseurs (cf. orientation 2).

L'offre de services en matière d'accueil, d'information, de mobilité et de confort doit constituer un socle défini pour l'ensemble de ces « grandes gares », en complémentarité des services à la mobilité qui seront proposés dans l'ensemble des gares du réseau.



Organiser dans ces « grandes gares » des événements à forte visibilité pour la métropole et faire de ces lieux des relais d'actions de promotion pour attirer les investisseurs

Les gares de rang mondial pourraient accueillir des événements à forte visibilité (sportifs, culturels, économiques) de dimension internationale pour les investisseurs étrangers.

Elles pourront jouer un rôle de promotion pour l'accueil de grands événements dans la région capitale ou contribuer à promouvoir des manifestations, salons, forums en lien avec la proximité d'équipements tels que les parcs des expositions ou centres de congrès.

<sup>13</sup> Source : KPMG-Greater Paris Investment agency, Global Cities monitor 2011

## PROPOSITION 2

### Amplifier le renouveau des gares parisiennes, au cœur du Grand Paris, en préservant les arrivées directes de TGV dans Paris et en réaménageant les quartiers de gare

Pour le monde économique, maintenir Paris au cœur du système de transport francilien constitue une priorité. Avec les six grandes gares parisiennes situées au cœur de la zone dense, le Grand Paris bénéficie d'un atout essentiel en matière d'accessibilité et de visibilité internationale : elles accueillent environ 500 millions de voyageurs par an et représentent 21% du trafic ferroviaire francilien<sup>14</sup>. Le corollaire de ce phénomène de concentration est connu : saturation, dysfonctionnements récurrents du trafic, manque de confort et de qualité de service pèsent sur l'attractivité des gares de la capitale et grèvent leur image à l'international.

Les opérations de rénovation et de requalification engagées par la SNCF<sup>15</sup>(Gares et Connexions), RFF et la Ville de Paris doivent être poursuivies et amplifiées. En effet, les gares parisiennes, après avoir connu plusieurs vagues de rénovation tout au long d'une histoire riche commencée il y a plus de 150 ans, ont été un peu délaissées dans la deuxième moitié du siècle dernier. Afin de conforter la place de Paris dans le système de transport francilien et accompagner le renouveau de l'image de la capitale dans un contexte international de globalisation et de métropolisation en mouvement, la CCIP soutient la poursuite de la dynamique de rénovation des gares parisiennes et préconise notamment les mesures suivantes :



#### Préserver les arrivées directes de TGV dans Paris

La CCIP soutient, à travers notamment les projets de liaison ferroviaire nationale comme Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) et Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), les arrivées directes des TGV dans Paris, gages d'une accessibilité renforcée au cœur de la métropole et plus globalement de l'attractivité économique de la région capitale.

En outre, le projet du Grand Paris prévoit trois nouvelles gares TGV à Orly, La Défense et Saint-Denis Pleyel qui répondront notamment à l'exigence de désaturation des gares parisiennes. Dans le cas spécifique de la gare du Nord confrontée à une saturation aiguë, le délestage de cette gare par l'aménagement d'une gare TGV à Saint-Denis-Pleyel rendra indispensable une interconnexion optimisée vers Paris (ligne bleue du Grand Paris Express).



#### Réaménager les quartiers de gares parisiennes pour renforcer l'attractivité du cœur de la métropole

L'impact de la rénovation des gares parisiennes en termes d'attractivité du territoire et de visibilité auprès des usagers internationaux ou métropolitains prendra toute sa dimension si elle est accompagnée par un aménagement des quartiers de gare. Des études<sup>16</sup> sont engagées pour améliorer les abords des gares de Lyon, de Bercy et de Montparnasse et accompagner le renouveau du quartier autour de la gare d'Austerlitz. Il en est de même autour des gares du Nord et de l'Est, où l'aménagement d'un pôle cohérent serait nécessaire à court terme pour assurer le développement économique et urbain de ce territoire. Un urbanisme renouvelé à l'échelle de ce quartier devrait intégrer des liaisons « douces » entre les deux gares, une meilleure fluidité routière, une signalétique adaptée et plus globalement un immobilier d'entreprise et hôtelier dynamique et de qualité. Un tel pôle pourra ainsi maximiser les effets attendus de la future liaison directe et dédiée entre Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, dont la CCIP soutient la réalisation<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> Source : KELLER Fabienne, sénatrice, « La gare contemporaine », rapport au Premier Ministre, mars 2009

<sup>15</sup> En raison de l'héritage des réseaux historiques, les gares parisiennes sont des gares terminus mono-directionnelles. A partir de ce constat, la SNCF suggère de concevoir Paris comme une seule et même gare éclatée en plusieurs sites reliés entre eux par le système de transport en commun.

<sup>16</sup>Notamment de l'APUR

<sup>17</sup> Prise de position de M. Bernard IRION, CCIP, « Liaison ferroviaire dédiée et directe entre Paris et l'aéroport Roissy-CDG : un élément déterminant pour l'accueil des visiteurs et l'attractivité de la métropole », 9 février 2012

Tableau synthétique des gares qui ont fait ou font l'objet d'aménagements importants<sup>18</sup>

<p><b>Gare du Nord</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trafic : 186,3 millions de voyageurs par an (2010).</li> <li>- opération « Gare du Nord Echanges » réalisée de 1997 à 2001 : refonte de la gare de banlieue et développement des espaces commerciaux (mezzanine comprenant 40 boutiques sur 3500 m<sup>2</sup>)</li> </ul>	<p><b>Gare de l'Est</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trafic : 31,7 millions de voyageurs par an (2010).</li> <li>- rénovation et réaménagement en 2007 avec la mise en service du TGV Est. Etude en cours pour l'accueil d'une liaison directe avec l'aéroport de Roissy CDG Express.</li> </ul>	<p><b>Gare Saint-Lazare</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trafic : 94,4 millions de voyageurs par an (2010).</li> <li>- opération « Cœur Saint-Lazare » commencée en 2003 et devant s'achever en 2013 : refonte des espaces de circulation ; construction d'un pôle d'échange multimodal ; création de 10 000m<sup>2</sup> de surfaces commerciales (partenariat Gares &amp; Connexions et Klépierre), rénovation des parvis.</li> </ul>
<p><b>Gare de Lyon</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trafic : 93,7 millions de voyageurs par an (2010).</li> <li>- rénovation : travaux de modernisation engagés depuis fin avril 2012 : refonte des circulations, création de nouveaux accès, aménagement d'un nouveau bâtiment place Henri Frenay accueillant quelques nouveaux commerces et services.</li> </ul>	<p><b>Gare d'Austerlitz</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trafic : 21,3 millions de voyageurs par an (2010).</li> <li>- projet de rénovation en cours (novembre 2011-avril 2014) : requalification en vue de l'accueil des TGV (délestage de la gare de Lyon), amélioration de la circulation, création de parking, espaces de services et commerces (20 000 m<sup>2</sup>, en partenariat avec Klépierre), immobilier : 50 000 m<sup>2</sup> de bureaux, logements, équipements collectifs programmés à l'intérieur et autour de la gare.</li> </ul>	<p><b>Gare Montparnasse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trafic : 50 millions de voyageurs par an (2010).</li> <li>- projet de rénovation (2014-2017) : travaux d'adaptation de la gare (et aussi du quartier avoisinant y compris le centre commercial existant) en vue de la forte augmentation attendue des flux de voyageurs (+ 40% à l'horizon 2020).</li> <li>- Appel d'offre pour la création d'un espace de 17 000 m<sup>2</sup> dédiés aux services et commerces.</li> </ul>

<sup>18</sup> Données trafic : SNCF

### PROPOSITION 3

#### Définir une offre de services à la hauteur des standards internationaux pour les différents types d'usagers

Les « grandes gares », par leur vocation internationale, drainent des flux d'usagers considérables. Les gares qui accueilleront le plus d'usagers<sup>19</sup> sont La Défense-Nanterre (environ 30 000 voyageurs/h), Saint-Denis-Pleyel (45 000 voyageurs/h) sur le réseau du Grand Paris Express, et Gare de Lyon (35 000 voyageurs/h) sur la ligne 14. Elles comptent parmi les principaux pôles du futur réseau de transport et devront être dimensionnées en conséquence tant sur le plan des aménagements que sur celui de l'offre de services.

L'offre de mobilité devra en outre prendre en compte la diversité des types d'usagers dont les touristes et voyageurs d'affaires<sup>20</sup>. L'Ile-de-France enregistre 30 millions d'arrivées de touristes chaque année. A l'horizon 2020, jusqu'à 10 millions de touristes supplémentaires visiteront la région francilienne chaque année. S'agissant des voyageurs d'affaires, à titre illustratif, 800 000 congressistes, qui constituent une clientèle à fort pouvoir d'influence, ont été recensés, en 2011, en Ile-de-France. De même, ces « grandes gares » s'intègrent dans des pôles d'emplois accueillant de nombreux salariés.

C'est pourquoi, à la faveur de l'aménagement des gares du Grand Paris, la CCIP insiste sur la nécessité de prendre en compte les besoins en matière d'accueil, d'information, de services à la mobilité et de confort des voyageurs internationaux et d'affaires et de les décliner dans un socle de services renforcés et spécifiques dans les quatre grands ensembles de « grandes gares » à rayonnement international : offre packagée, télé-billétique, offre de services adaptés et dématérialisés, signalétique en plusieurs langues, visibilité de l'offre de services...

<sup>19</sup> DRIEA, « Études de trafic du Grand Paris Express : quels enseignements ? », août 2012.

<sup>20</sup> Rapport de M. Philippe DEMONCHY, CCIP, « Sept conditions pour améliorer l'accueil et la mobilité des touristes en Île-de-France », 15 décembre 2011

## PROPOSITION 4

### Implanter les gares au cœur des pôles économiques à fort rayonnement international

L'implantation des « grandes gares » et leur insertion architecturale et urbaine au sein des pôles économiques à rayonnement international, et au plus près des équipements stratégiques du Grand Paris, constituent une condition d'optimisation de leur fonction de porte d'entrée pour l'attractivité de la métropole francilienne.

Dans ce contexte, la CCIP propose trois focus sur des territoires à rayonnement international :

- Paris Nord Villepinte, 6<sup>ème</sup> parc européen d'expositions est un site à vocation internationale à forts enjeux en termes d'attractivité et d'image pour la métropole francilienne. Aujourd'hui, cet équipement ne dispose pas d'une desserte en transport en commun adaptée (dimensionnement de la gare, qualité d'accueil, services...) et suffisante (régularité, confort des trains...) pour accueillir dans de bonnes conditions les visiteurs d'affaires. En outre, l'amélioration de la desserte conditionnera le développement de cet équipement, qui s'étend actuellement sur 242 000 m<sup>2</sup> et qui à terme prévoit d'atteindre 350 000 m<sup>2</sup>. Le positionnement de la future gare du Grand Paris Express au sein d'un pôle multimodal de transport unique est à ce titre déterminant. Les aménagements de ce pôle d'échange et de ses abords devront être suffisamment ambitieux pour répondre aux besoins des visiteurs d'affaires en termes de signalétique, de cohérence des parcours, de facilités d'accès à l'ensemble de l'offre de transport, de billetterie mais également proposer une palette de services cohérents et innovants (hôtels, salles de réunion, espaces de co-working, location de véhicules, taxi...).

- Premier quartier d'affaire européen, La Défense poursuit son développement sur le secteur Seine Arche dans le cadre d'un Plan de renouveau et sur le secteur des Groues à Nanterre. Les opérations, qui prévoient 900 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 450 000 m<sup>2</sup> de logements supplémentaires à l'horizon 2016, engendreront une augmentation de la fréquentation des transports en commun, qui représente actuellement 85% des déplacements vers La Défense. La CCIP préconise de développer les potentialités d'un hub à La Défense-Seine Arche. La future gare du GPE devra assurer une interconnexion optimisée avec le réseau existant (RER A, ligne 1), la ligne EOLE prolongée et la future Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) afin de répondre aux exigences d'attractivité du quartier d'affaires international (liaison directe avec les aéroports internationaux).

- A Paris-Orly, 2<sup>ème</sup> plateforme aéroportuaire de France et 10<sup>ème</sup> aéroport européen, 80% des usagers de l'aéroport s'y rendent actuellement en voiture. Avec la réalisation du Grand Paris Express combinée à l'aménagement d'une gare TGV, Paris-Orly a vocation à s'affirmer comme un hub multimodal. Ainsi, la CCIP demande qu'une articulation optimale soit réalisée entre la gare GPE et la future gare TGV et que le positionnement de ces gares soit opéré au plus près des aérogares, afin d'assurer une intermodalité air-fer maximale <sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Prise de position conjointe CCIP/CCI Essonne, « L'aéroport de Paris-Orly, porte d'entrée internationale, un maillon essentiel de l'attractivité de Paris Ile-de-France » juin 2012

---

## ORIENTATION 2

Concevoir les gares du Grand Paris afin qu'elles assurent leur rôle d'interfaces performantes pour la mobilité métropolitaine et de proximité

---

Les déplacements ont progressé de 17% entre 2001 et 2010<sup>22</sup> (21% pour les seuls transports collectifs) au sein de la métropole francilienne et progresseront encore de l'ordre de 13% à l'horizon 2035 (25% pour les seuls transports collectifs)<sup>23</sup>. Cette mobilité englobe toutes les composantes de la vie métropolitaine : les déplacements domicile-travail, mais aussi les loisirs, la consommation... En outre, les franciliens seront de mieux en mieux équipés pour organiser leurs déplacements : la mobilité de demain intégrera nécessairement les technologies numériques.

Ainsi, pour édifier des lieux de mobilité pérennes à l'horizon 2018-2025, la conception des gares devra anticiper les évolutions des pratiques de la mobilité.

En outre, le futur réseau de métro du Grand Paris offrira de nouvelles opportunités aux voyageurs, qui consacrent aujourd'hui en moyenne 82 minutes à leurs déplacements (contre 64 minutes dans le reste de la France), non pas en réduisant le temps de déplacement quotidien mais en allongeant la portée des déplacements.

L'aménagement des gares devra également relever le défi de l'articulation avec l'ensemble des réseaux de transport et répondre à la demande d'intermodalité. Conformément aux dispositions inscrites dans la loi du Grand Paris, le Grand Paris Express a été conçu en interconnexion avec le réseau existant. Sur les 72 gares qui le constituent 56 gares devront assurer l'interface entre le GPE et le système de transport collectif francilien (existant et en projet).

Enfin, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, les conditions d'accès des entreprises ferroviaires aux gares de voyageurs ont été redéfinies<sup>24</sup>. De même, cela s'inscrit dans une actualité forte liée au projet de réforme du système ferroviaire national. De ce double contexte, découle la nécessité de renforcer la coordination des acteurs publics et privés des gares et des fournisseurs de services à la mobilité dans le cadre du Grand Paris.

La CCIP formule trois propositions pour que les gares du Grand Paris assurent pleinement leur rôle de nœud de mobilité pour tous les usagers et les territoires au sein d'un nouveau réseau de transport.

## PROPOSITION 5

### Garantir des déplacements fluides par l'aménagement de correspondances efficaces

Lieux où s'organisent les ruptures de charges, les gares jouent un rôle déterminant dans l'amélioration des conditions de déplacement des différentes catégories d'usagers. En Ile-de-France, plus de la moitié des trajets en transports collectifs se font avec au moins une correspondance<sup>25</sup>. 56 gares du GPE seront en interconnexion avec le réseau existant.

S'agissant du métro parisien, la densité des lignes et l'offre de mobilité correspondante s'accompagne parfois de correspondances peu efficaces (500 mètres de couloirs sinueux pour joindre les quais du RER à ceux de la ligne 7 du métro à Châtelet par exemple). En effet, les volumes des quais ont été juxtaposés au fur et à mesure des constructions de nouvelles lignes et raccordés par des systèmes de correspondances compliqués. Il arrive souvent que ce soit « le voyageur qui fasse le travail pour changer de ligne »<sup>26</sup>. De ce point de vue, le projet du Grand Paris Express marque une inflexion car les gares et les interconnexions occupent une place centrale dans la conception même du futur réseau.

Garantir l'efficacité des déplacements constitue un enjeu pour la compétitivité des entreprises du Grand Paris et l'attractivité de ses territoires. Les correspondances sont un facteur de pénibilité des déplacements : le temps passé à marcher ou attendre un mode de transport est perçu comme deux à cinq fois plus long que le temps passé dans le moyen de transport. Cette pénibilité s'accompagne de fatigue, de stress qui a une incidence sur le fonctionnement

<sup>22</sup> Source : EGT, 2010

<sup>23</sup> Source : DRIEA, « Études de trafic du Grand Paris Express : quels enseignements ? », août 2012

<sup>24</sup> Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire

<sup>25</sup> Source : IAU, L'environnement en Ile-France, Mémento 2001.

<sup>26</sup> Yo Kaminagaï, dans Urbanisme, « Les gares du Grand Paris », janvier –février 2012.

En planifiant des correspondances optimisées en amont de la conception ou en simplifiant les parcours de correspondance dans le cadre d'une nouvelle interconnexion, l'aménagement des gares peut réduire cette pénibilité et ainsi renforcer l'attractivité du réseau de transport en commun. Des exemples de bonnes pratiques peuvent aussi éclairer les choix d'aménagement des gares sur la base notamment du recueil<sup>27</sup> effectué par la RATP pour le compte de la SGP. Par exemple, à Sao Paulo, la station Sé a été conçue selon un principe de séparation des flux avec un quai central destiné à la descente et des quais latéraux destinés à la montée. Des correspondances peuvent être aussi améliorées à l'occasion d'une interconnexion nouvelle avec le réseau existant. Ça a été le cas à Londres notamment avec l'aménagement des stations de la Victoria Line ouvertes à partir de 1969 et où les correspondances quai à quai ont été privilégiées, au prix de travaux d'adaptation parfois conséquents. Au regard de ces expériences internationales, la correspondance quai-à-quai et la séparation des flux à la sortie et à l'entrée des rames constituent des solutions idéales, dont la mise en œuvre doit être étudiée à titre prioritaire. L'enjeu de la fluidification des circulations est d'autant plus crucial dans un contexte où le dimensionnement des quais du réseau GPE est sujet à questions. Les gares du GPE étant le plus souvent implantées en souterrain et à des profondeurs relativement importantes (entre - 19 mètres et - 51 mètres sur la ligne rouge sud), l'aménagement des correspondances devra spécifiquement tenir compte de l'enjeu des circulations verticales. Cela suppose une articulation étroite entre les acteurs, RFF, SNCF et RATP et les maîtres d'ouvrage du réseau de transport du Grand Paris.

Selon la CCIP, les orientations à privilégier pour l'aménagement des correspondances du GPE doivent être spécifiées en fonction de l'insertion des gares au sein du réseau de transport (gare fusionnée ou juxtaposée à une gare existante ou encore gare insérée dans un hub d'interconnexion) avec la prise en compte de trois principes que sont la fluidité, la rapidité et la simplicité.

---

<sup>27</sup> SGP-RATP, Métros du monde. Catalogue de gares de référence, 2012

## PROPOSITION 6

### Développer des services à la mobilité « intelligents » intégrant une information multimodale et engageant tous les opérateurs autour d'un contrat ou d'une charte

Pour améliorer les conditions de déplacement et l'efficacité globale du système de transport, l'infrastructure seule ne suffit pas : il faut donner à tous les usagers les moyens d'organiser leurs déplacements au sein d'un réseau de transport multimodal, en apportant des réponses au défi des nouvelles mobilités. Avec les technologies de l'information et de la communication (TIC), le temps de déplacement sera de plus en plus occupé à des activités connexes, sans rapport direct avec le déplacement. L'information en temps réel se développera de plus en plus.

Dans ce contexte, la CCIP formule trois préconisations pour une nouvelle génération de gares dans le cadre du projet Grand Paris :



Développer une signalétique et une information multimodale en temps réel en élargissant l'information aux différentes fonctions de la gare, du quartier de gare et de la métropole.

Il s'agit d'une demande forte des chefs d'entreprises pour leurs salariés, qui placent la fiabilité de l'information au centre de leurs préoccupations pour les gares du Grand Paris (42% des dirigeants enquêtés)<sup>28</sup>. La signalétique de la gare devra couvrir la globalité des services (marchands, non marchands...) qu'elle propose en intégrant le cas échéant l'offre de services et de commerces située à ses abords. Cette information élargie devra être définie tout en garantissant la lisibilité des services à la mobilité. Les travaux réalisés par Gares et Connexions (SNCF) en matière de signalétique à la gare Saint-Lazare constituent de ce point de vue un exemple de bonne pratique sur lequel il faut capitaliser.

La CCIP demande à ce que l'information en gares soit ciblée à partir d'une typologie d'usagers : salariés, étudiants, voyageurs d'affaires, touristes. Dans les « grandes gares » de rang mondial par exemple, des dispositifs d'accueil et d'informations dédiés aux touristes et voyageurs d'affaires devront être créés et développés en matière de billetterie notamment (offre packagée associant titre de transport, entrée à des salons...). De même, certaines populations en fonction des environnements territoriaux (pôle de recherche, pôle de formation, équipements publics...) appellent des réponses adaptées en termes de signalétiques et d'information sur les différents modes de transport et d'offre de services.



Garantir l'engagement de tous les opérateurs autour d'un contrat de services ou une charte.

La qualité des services à la mobilité proposés dans les gares constitue un enjeu crucial non seulement pour améliorer les conditions de déplacement des salariés et plus largement des franciliens, mais plus généralement pour contribuer au changement d'image des transports collectifs en Ile-de-France. Il s'agit d'une occasion unique pour tous les opérateurs de mettre en place, à travers les gares du Grand Paris, les conditions durables d'une « métropole mobile ».

L'information multimodale constitue un défi d'autant plus grand que la multimodalité implique la coordination entre plusieurs opérateurs. En 2004, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France<sup>29</sup> (STIF) a lancé des études en vue de l'élaboration d'un Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV). En octobre 2009, il a adopté une Charte des supports et contenus voyageurs. Le SDIV décrit les principes d'organisation de l'Information Voyageurs en Île-de-France à travers cinq objectifs généraux : mettre en valeur l'offre de transport ; diminuer l'impact des situations perturbées ; construire la continuité de service dans les pôles d'échanges et améliorer les correspondances train/bus ; tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses ; permettre de s'adresser également aux personnes à mobilité réduite. Le SDIV vise également à préciser le rôle et le positionnement du STIF et enfin à programmer la mise en œuvre de ces principes sous forme d'un plan d'action concret.

<sup>28</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie, septembre 2012

<sup>29</sup> L'autorité organisatrice de transport d'Ile -de-France

L'information voyageurs est également centrale dans les contrats passés entre le STIF et les principaux opérateurs de transport en commun (contrat STIF-SNCF 2012-2015 adopté le 3 mai 2012 ; contrat STIF-RATP 2012-2015 adopté le 14 mars 2012).

Les systèmes d'information mis en place par les opérateurs (SIEL à la RATP, INFOGARE à la SNCF) ont pour objet d'informer les voyageurs sur le temps d'attente ou l'heure de passage des prochains bus ou trains via des écrans d'affichage en gare et sur les quais.

Ils sont complétés par des services d'information dispensés via les terminaux mobiles individuels (smartphones...). En effet, les technologies numériques offrent une ressource pour améliorer l'information voyageurs en temps réel en la personnalisant. Plusieurs applications sont disponibles : RATP, Transilien (SNCF) et Vianavigo (STIF). Les réseaux sociaux sont, en outre, utilisés comme des plateformes d'information en temps réel alimentées par les voyageurs. Il existe par exemple des comptes twitter par ligne de métro.

L'émergence de ces différents dispositifs pose la question de la compatibilité et de la disponibilité des données et renvoie à la question plus large de l'usage des technologies numériques.



### Créer les conditions de l'innovation en matière d'offre de services numériques.

Réalisées à l'horizon 2025, les gares du Grand Paris doivent être conçues pour la mobilité de demain.

Les technologies numériques sont au centre des pratiques de mobilité émergentes. Les propositions ci-dessus en attestent. Elles permettent une organisation personnalisée des déplacements par les usagers et démultiplient les possibilités d'enrichir le temps de déplacement par d'autres activités (travail, activité de loisir...). Face à ce potentiel l'attente est forte : 27% des chefs d'entreprises interrogées par la CCIP attendent des gares du Grand Paris une offre en services numériques<sup>30</sup>. Encore faut-il que toutes les conditions soient réunies pour accompagner l'essor d'une offre innovante. La CCIP préconise les mesures suivantes :

- Intégrer un volet spécifique sur les gares dans le Schéma régional de développement économique et d'innovation et les schémas directeurs locaux d'aménagement numérique. Il s'agit de créer une infrastructure très haut débit dans le programme de construction des futures gares et développer les réseaux sans-fil de 4ème génération et ceux à venir.
- Accompagner les acteurs de la sphère TIC dans le développement d'offres innovantes liées aux gares et services et faciliter les initiatives de PME dans le domaine de la création d'outils à impacts collectifs et partagés autour des transports et des données de la mobilité.

<sup>30</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie, septembre 2012

## PROPOSITION 7

Connecter les gares avec l'ensemble des modes de transport, et en particulier la route à travers une offre en stationnement adaptée aux abords des gares et l'insertion au réseau de voirie

Le Grand Paris est une métropole complexe, structurée autour de plusieurs territoires économiques majeurs. L'efficacité du système de transport repose moins sur l'hégémonie d'un seul mode que sur les synergies entre différents moyens de transport. Afin de répondre à l'impératif d'une mobilité efficace, durable et équitable, il faut donc renforcer l'attractivité du nouveau réseau de transport en commun en développant l'intermodalité.

La loi Grand Paris du 3 juin 2010 fait de l'intermodalité une qualité intrinsèque du nouveau réseau de transport. Il reviendra aux gares d'en assurer les conditions. Cet enjeu est d'autant plus crucial pour améliorer la compétitivité des transports collectifs que leur usage implique l'utilisation d'un autre mode de transport (marche, voiture, vélo).

L'enjeu pour les entreprises est pluriel : en développant l'intermodalité, il s'agit de renforcer l'accessibilité de leurs sites et d'améliorer les conditions de déplacement de leurs salariés. Plus généralement, en élargissant le rayonnement de la gare au sein des territoires desservis, il s'agit à la fois de faire bénéficier à l'ensemble des acteurs économiques des effets du Grand Paris et de créer les conditions d'émergence d'une métropole solidaire (le Grand Paris compte 85 zones urbaines sensibles et 57 quartiers ANRU).

Compte tenu des besoins du monde économique, l'intermodalité avec le mode routier constitue un enjeu prioritaire. 27% des chefs d'entreprises expriment le besoin de voir des parkings aménagés à proximité des gares<sup>31</sup>. Aujourd'hui, pour les trajets domicile-travail, 43% des déplacements sont effectués en voiture et 41 % en transports collectifs. A l'horizon 2030, la fréquentation globale du réseau routier augmentera de 10,5% à l'heure de pointe du matin (HPM) en dépit du report modal assuré par le GPE<sup>32</sup>.

La logistique urbaine et les flux de marchandises devront également être intégrés dans les enjeux d'intermodalité avec la route. Le rôle de pôle d'échange multimodal ouvre des perspectives pour l'organisation de la logistique du dernier kilomètre et les flux de marchandises. Aussi l'insertion urbaine des gares devra-t-elle intégrer cet enjeu, qu'il s'agisse de l'accessibilité depuis et vers la gare par la route, ou, à titre prospectif, dans la perspective d'une utilisation des réseaux ferrés souterrain et de surface (tram fret) pour l'acheminement des marchandises.

Pour répondre au défi de l'intermodalité, la CCIP préconise trois mesures :



Développer une offre en stationnement à proximité des gares du Grand Paris, en tenant compte de leur fonction de rabattement et revisiter les orientations régionales pour les parcs relais

Aujourd'hui, l'offre en stationnement de rabattement compte plus de 100 000 places réparties dans 550 parcs relais<sup>33</sup>

La réalisation des parcs relais relève de la compétence des collectivités territoriales (communes et établissements publics de coopération intercommunale - EPCI), qui assurent la maîtrise d'ouvrage de 85% des aménagements et du STIF, qui définit les orientations stratégiques pour le développement des parcs relais au niveau régional et en subventionne la réalisation.

Dans le PDUIF, les Parcs relais sont considérés comme des maillons de la chaîne de déplacements. Leur aménagement doit inciter au report modal d'un mode de transport individuel vers un mode collectif. Un Schéma directeur des parcs relais (SDPR) a été adopté par le STIF en 2006. Ce document fixe notamment les critères permettant de juger l'opportunité de la réalisation d'un parc relais aux abords des gares. De façon générale, le STIF fonde la stratégie régionale sur un zonage qui privilégie les implantations de parcs relais en grande couronne, là où les solutions de rabattement alternatifs à la voiture sont limitées. En zone dense, les implantations nouvelles seront l'exception : elles doivent être envisagées au cas par cas, pour la desserte des principaux pôles multimodaux.

<sup>31</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie, septembre 2012

<sup>32</sup> Source : DRIEA, « Études de trafic du Grand Paris Express : quels enseignements ? », août 2012

<sup>33</sup> source : schéma d'ensemble de la SGP.

Selon la DRIEA, la réalisation du GPE aura un impact sur l'organisation du rabattement telle qu'elle est conçue aujourd'hui par le STIF<sup>34</sup>. En particulier le zonage concentrique aujourd'hui en application ne correspond pas à un réseau de transport en rocade. Par ailleurs, le nouveau réseau pourra modifier les besoins en rabattement sur le réseau existant. Dans ce contexte, la CCIP recommande de réviser les orientations définies dans le cadre du PDUIF avant sa mise à enquête publique annoncée début 2013, afin d'intégrer la spécificité du réseau en rocade. Une attention spécifique devra être apportée aux gares situées en grande couronne où la voiture demeure le mode de transport privilégié et représente 17% des modes d'accès en gare pour les usagers utilisant les transports en commun. Dans ces territoires, 40% des chefs d'entreprises demandent une offre en stationnement aux abords des gares<sup>35</sup>.



**Décliner une offre de mobilité de proximité à partir des gares en prenant en compte la typologie des usagers et en s'appuyant sur les instances et outils locaux des politiques de déplacements (autorité organisatrice de proximité, Plan Locaux de Déplacement)**

Les politiques de transport définies dans leur mise en œuvre à l'échelon régional par le STIF et la Région se déclinent à des échelons territoriaux et locaux.

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (mis à enquête publique début 2013) élaboré sous l'égide de la Région peut être décliné par les collectivités territoriales par des plans de déplacements locaux<sup>36</sup> afin d'organiser la politique des transports à l'échelle intercommunale. De Plus, la mise en place de Plan de déplacements inter-entreprises (PDIE), issue d'une démarche volontaire, se développe également à l'échelle de pôles économiques<sup>37</sup>.

En outre, la mise en place de services de transport réguliers locaux est une attente de plus en plus forte des collectivités territoriales et de leurs groupements en Ile-de-France. Les Autorités Organisatrices de Proximité (AOP) rendue possible par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 constituent un nouveau niveau décisionnel pour assurer la gestion d'une offre de transport. Le STIF peut en effet, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités locales ou à leurs groupements, autorités organisatrices de proximité. Depuis le 1<sup>er</sup> juin 2011, avec la mise en place d'Autorités de transport de proximité (AOP), le STIF délègue la compétence en matière de transport routier à des communautés d'agglomération dont la Communauté d'agglomération du plateau de Saclay.

La CCIP demande à ce que les gares du Grand Paris soient pleinement intégrées dans leurs fonctions intermodales au sein des différentes instances et outils locaux des politiques de transport.

Dans ce contexte, l'accompagnement des entreprises en matière d'organisation des mobilités devra être poursuivi en structurant la réflexion à partir des gares (ou des réseaux de gares). Impliquées dans l'élaboration des Plans de déplacements d'entreprises et des Plans de déplacements inter-entreprises aux côtés des entreprises, les CCIP départementales contribuent à l'élaboration des stratégies de déplacements des entreprises.



**Mettre en place une démarche globale pour veiller à l'insertion des gares au sein du réseau viaire permettant de créer ou recalibrer le cas échéant les voiries.**

Pour tirer parti au mieux des gares du Grand Paris et viser l'efficacité globale d'une offre de transport, la CCIP préconise qu'une approche fonctionnelle de la gare dans le réseau viaire soit conduite. En ce sens, les études actuellement menées par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) et l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR), en lien avec la SGP et les collectivités locales sont à poursuivre et à conforter.

Il s'agit d'intégrer les projets de transport de surface afin de garantir une accessibilité optimale à la gare et depuis la gare. La conception des espaces publics aux abords de la gare devra assurer la lisibilité de l'interface et la continuité des cheminements entre l'accès aux espaces souterrains et les accès aux réseaux de surface, tous modes confondus. Il faudra veiller au dimensionnement de ces espaces et intégrer dès l'amont de leur conception les projets du réseau complémentaire.

<sup>34</sup> DRIEA, Assistance en vue du débat public sur les objectifs d'intégration des parcs relais au projet du Grand Paris, oct. 2010

<sup>35</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie, septembre 2012

<sup>36</sup> Prévus par la Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

<sup>37</sup> Encouragés par la LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

---

### ORIENTATION 3

Promouvoir une approche intégrée des gares et du développement des territoires, gage d'équilibre et de durabilité pour la métropole

---

Les modes de vie et pratiques professionnelles évoluent et les besoins se diversifient : le temps et l'espace du déplacement ne sont plus seulement consacrés au transport, mais peuvent être employés à d'autres fins : consommation, services, travail, sociabilités.... L'usage des TIC joue un rôle dans ces transformations et évolutions.

De même, les gestionnaires de gares, sous l'impulsion de la demande mais aussi en raison d'évolutions initiées et imposées par le législateur<sup>38</sup> en termes de développement de leurs activités, ont mis en place des structures dédiées à la conception et à la gestion des services en gares<sup>39</sup>.

Outre son premier rôle d'organisation des flux de voyageurs, la gare devient un espace de développement économique et commercial où les usages professionnels peuvent être variés : promotion des activités, plébiscitée par 34% des chefs d'entreprises interrogées, mise à disposition de bureaux ou de salles de réunions (27%), lieux de télétravail (27%) et point de vente (23%)<sup>40</sup>. Les défis à relever sont nombreux en matière de définition de la nature de l'offre de commerces à proposer dans un contexte d'évolution rapide des besoins et attentes, en particulier dans les espaces de gares. Il convient ainsi de réunir les conditions favorables au développement des opportunités d'affaires en gare. Dans cette perspective, la moitié des entreprises interrogées considèrent que la sécurité en gare est une priorité<sup>41</sup> qu'il faut intégrer dès l'amont dans la phase d'aménagement de la gare et en aval dans la phase de gestion.

Par ailleurs, la gare renvoie également à son ouverture sur son environnement urbain et territorial. Pour 30% des chefs d'entreprises interrogés, la gare de demain doit être ouverte sur la ville<sup>42</sup>.

A leur fonction de lieu de la mobilité s'ajoutent celle de pivot de projets de transports et d'aménagement. Cette double vocation est inscrite dans la loi Grand Paris. En effet, les gares du Grand Paris constitueront des pôles de centralité au sein des Contrats de développement territorial (CDT). Emettrices et réceptrices de flux, elles favoriseront la diffusion des dynamiques métropolitaines au sein des territoires du Grand Paris en même temps qu'elles catalyseront des potentialités de développement des territoires. Ainsi, à ce jour, une soixantaine de gares se situent dans le périmètre d'un CDT. Les objectifs du projet Grand Paris impliquent des besoins importants en matière de foncier, qu'il s'agisse de développer les activités économiques ou d'augmenter l'offre en logement. Les quartiers de gare vont constituer des lieux privilégiés de la densification tant pour le logement que l'activité économique.

Les enjeux relatifs au rôle structurant des gares du Grand Paris au sein des territoires doivent être appréhendés à la lumière de contextes territoriaux diversifiés. En effet, certaines gares seront implantées au sein de tissus densément urbanisés et aux dynamiques économiques établies. D'autres pourront jouer un rôle d'accompagnement du développement dans des territoires qui font l'objet de projets. Enfin, des gares seront situées au sein de tissus en renouvellement où les dynamiques pourront être impulsées.

Dans ce contexte, la CCIP promeut une approche intégrée des gares du Grand Paris et du développement des territoires afin de garantir durablement les équilibres urbains, économiques et sociaux au sein de la métropole. Dans cette perspective, il convient de porter une attention spécifique aux stratégies de développement déclinées par les collectivités territoriales ainsi qu'aux logiques d'implantation et de développement des entreprises dans l'environnement des gares. La mesure et l'accompagnement en amont des impacts économiques et urbains que la réalisation de gares va susciter sont primordiaux. Enfin, les modes opératoires et la mobilisation des acteurs demeurent essentiels pour la réussite des projets.

Dans ce contexte, six propositions sont formulées par la CCIP afin de promouvoir une approche intégrée des gares au développement des territoires, gage d'équilibre et de durabilité.

<sup>38</sup> Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire qui modifie l'organisation de la branche « gares et connexions » de la SNCF en instituant une direction autonome chargée, au sein de la SNCF, des gares de voyageurs.

<sup>39</sup> Gares et Connexions dispose d'une filiale, A2C en charge de la commercialisation et de la gestion des locaux commerciaux. De même, la RATP dispose d'une filiale Promométro (cf annexe 5).

<sup>40</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie, septembre 2012

<sup>41</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie, septembre 2012

<sup>42</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie, septembre 2012

## PROPOSITION 8

### Favoriser des opportunités économiques dans les « grandes gares d'interconnexion » en facilitant l'exploitation commerciale, par l'adaptation des réglementations et en créant de nouvelles synergies entreprises-territoires

Les gares du Grand Paris qui concentrent des flux importants (notamment les portes d'entrées à l'international ou les gares situées à proximité d'un équipement structurant) offrent un potentiel pour les entreprises (point de vente, espaces de travail...). Cependant, afin de transformer ce potentiel en réelles opportunités économiques, la CCIP propose les mesures suivantes :



#### Réunir les conditions de création d'une offre de commerces et de services adaptée en gare

L'aménagement commercial des gares du Grand Paris est un enjeu économique et social important en termes d'attractivité, de compétitivité et de convivialité des territoires concernés. Ainsi, la SGP se donne pour objectif de faire de ces gares des « espaces de vie créateurs de valeur ». Sur ce point, les différentes réflexions menées par les acteurs pour porter une approche globale des services en gare au premier rang desquels la SGP, la RATP (démarche de recherche intitulée OSMOSE sur les espaces de transport du futur), la Région (appel d'offre "Réalisation d'une étude exploratoire relative au développement des services en gare"), Gares et Connexions (démarche des ateliers de la gare).

Toutefois, les 72 gares du réseau du Grand Paris Express ne présentent pas toutes les mêmes caractéristiques d'attractivité économique. Ainsi, sur les quatre familles de gares définies par la SGP : centre-ville, nouvelle centralité, porte de la métropole et emblématiques, la totalité des surfaces de vente envisagées varient de 200 m<sup>2</sup> à plus de 1500 m<sup>2</sup> pour un total global de 25 000 à 30 000 m<sup>2</sup>.

Cela étant, en matière de commerce, la surface n'est pas le seul baromètre, 200 m<sup>2</sup> dédiés peuvent correspondre à des besoins essentiels de la clientèle, tout autant qu'un centre de plus de 1000 m<sup>2</sup>.

En outre, imaginer aujourd'hui les gares de demain (à 10-15 ans) est un exercice qui nécessite d'appréhender au fil du temps l'évolution continue des modes de consommation. Avec les technologies numériques, une mutation des formes de consommation s'opère (exemple : le totem numérique de shopping à la gare du Nord permet aux voyageurs, en attendant le départ de leur train, de scanner les codes-barres de leurs produits avec un téléphone portable de payer en ligne et de récupérer leurs courses dans le magasin de leur choix ou à leur gare d'arrivée ou à leur domicile).

Les gares peuvent également constituer le lieu privilégié de développement d'outils innovants comme des bornes offrant des services diversifiés comme la location de véhicules, les conciergeries numériques d'entreprises... A titre d'illustration, un dispositif de conciergerie spécifique et adapté aux gares développé par la CCIP des Hauts-de-Seine est en cours d'expérimentation.

Enfin, le lieu physique d'achat sera moins stratégique sauf pour les très bons emplacements, parmi eux la gare concentrant des flux d'usagers importants constitue un emplacement numéro 1.

- Dimensionner l'offre commerciale et de services adaptés aux principales gares d'interconnexion

Les cahiers des charges visant à définir l'aménagement et la programmation des commerces et services en gares devront être suffisamment souples pour permettre une adaptation des fonctionnalités de la gare aux évolutions conjoncturelles (situation économique...) et structurelles (sociétales, technologiques...) dans 10 à 15 ans.

Les critères permettant de calibrer l'offre de commerces et services en gare sont multiples. On peut citer les flux et la typologie des voyageurs, le contexte socio-démographique du territoire, les projets urbains (apport d'une nouvelle population...), l'offre commerciale et de services existante dans l'environnement de la gare ou dans la gare, les projets d'implantation de commerces et l'évolution du contexte concurrentiel.

Il convient également d'apprécier et de définir le calibrage de l'offre à la lumière d'expériences déjà menées à l'échelle régionale, nationale et internationale par les opérateurs et en lien avec les commerçants.

- Faciliter l'exploitation commerciale et l'exercice d'activités économiques en gares.

L'aménagement des nouvelles gares devra intégrer les besoins et les contraintes de fonctionnement des activités économiques qui s'y développeront : la taille, l'emplacement et l'équipement des locaux, les besoins en stationnement et en logistique (qui nécessitent pour certaines activités des besoins spécifiques comme les loueurs de véhicules), l'adéquation de l'activité aux horaires de la gare.

Le cas plus spécifique des commerces en gare et du régime juridique qui s'impose nécessite de s'y arrêter. Ainsi, une fois l'infrastructure et le bâti de la gare réalisés, s'enclenchera la phase de mise en œuvre du projet commercial. Régie par le code de commerce<sup>43</sup>, l'autorisation en découlant est délivrée par la Commission départementale ou interdépartementale – si la zone de chalandise s'étend sur plus de deux départements – d'aménagement commercial (CDAC<sup>44</sup>), voire en cas de recours par la Commission nationale d'aménagement commercial (CNAC<sup>45</sup>).

Elle est fondée sur des critères d'aménagement du territoire, de développement durable et de protection des consommateurs, à l'exclusion de toute considération concurrentielle comme l'état de l'offre et de la demande, la densité commerciale ou les parts de marché de tel ou tel groupe de distribution ou enseigne.

Il s'agit de veiller à la sécurité juridique des opérateurs publics et privés car cette autorisation est une source importante de contentieux. C'est le « talon d'Achille » de toute implantation de commerce car l'annulation d'une autorisation ferait échec aux projets d'aménagement commercial des gares du Grand Paris, pourtant créateurs de valeur. Toutes les précautions doivent donc être prises, c'est l'objet des préconisations de la CCIP distinguant les projets situés dans l'enceinte de la gare et ceux dans son pourtour.

#### Cas n°1 Projets situés dans l'emprise du domaine public ferroviaire

Selon l'article L 752-2 du code de commerce, les parties du domaine public affectées aux gares ferroviaires situées en centre-ville d'une surface maximum de 2500 m<sup>2</sup> ne sont pas soumises à autorisation ; au-delà de ce seuil, une autorisation est requise.

Dans le cas du Grand Paris, pour écarter toute difficulté d'interprétation, il conviendrait, de considérer, par principe, que les gares concernées sont situées en « centre-ville », ce eu égard à la densité du tissu urbain.

En outre, en l'absence de précision légale, il serait important d'acter que le seuil de 2500 m<sup>2</sup> s'applique à l'ensemble commercial et non magasin par magasin.

Bien évidemment, le plus sécurisant serait d'introduire ces deux précisions dans une loi, par exemple celle relative à l'urbanisme annoncée début 2013. A défaut, ou dans cette attente, une circulaire interministérielle pourrait en être le support.

#### Cas n°2 : Projets situés dans les quartiers de gares

Le principe : l'application du droit commun de l'autorisation au-delà du seuil de 1000 m<sup>2</sup>

L'autorisation est ici requise lors la création ou l'extension d'un magasin ou d'un ensemble commercial dépassant les 1 000 m<sup>2</sup> de surface de vente. Dans le cas d'un ensemble commercial ayant déjà atteint ce seuil, l'autorisation est exigible dès le premier mètre carré d'extension.

L'exception : les projets d'ensemble commerciaux dans les ZAC de centre urbain

L'aménagement commercial autour des gares du Grand Paris pourra dans certains cas, s'effectuer dans le cadre d'une ZAC.

Or, selon l'article L 752-3 du code de commerce, les projets d'ensembles commerciaux situés dans les ZAC de centre urbain sont dispensés d'autorisation afin de favoriser l'insertion de commerce dans des opérations urbaine de grande envergure. C'est alors la surface de vente de chaque magasin pris individuellement qui détermine l'assujettissement à autorisation.

La circulaire du 16 janvier 1997 indique que la délimitation du « centre urbain » relève de l'autorité compétente en matière de permis de construire : le maire dans les communes dotées d'un plan local d'urbanisme, sous réserve de contrôle de légalité du préfet si le maire fait un usage exagéré de cette dérogation ; dans les autres communes, le préfet.

<sup>43</sup> Articles L 752-1 et s.

<sup>44</sup> Présidée par le Préfet et composée majoritairement d'élus locaux représentant la commune d'implantation, l'intercommunalité chargée du SCOT, le Conseil général et la Commune la plus peuplée de l'arrondissement, auxquels sont adjointes des personnalités qualifiées.

<sup>45</sup> Autorité administrative indépendante, présidée par un membre du Conseil d'Etat et composée de hauts fonctionnaires et de personnalités qualifiées.

Cette délimitation a donc une importance décisive quant à l'assujettissement ou non à autorisation. Aussi doit-elle correspondre au mieux aux intérêts et à la configuration des territoires en cause, là encore pour éviter toute interprétation sujette à contestation.

C'est pourquoi, la CCIP suggère que l'arrêté du maire ou du préfet soit précédé de l'avis des signataires du CDT réunis au sein du comité de pilotage de celui-ci, les communes et leurs groupements seraient ainsi dûment impliqués dans le processus. Cet avis serait rendu dans un délai de deux mois.

L'idéal serait de modifier en ce sens le décret du 24 juin 2011 relatif au CDT, ou à tout le moins en prévoir l'inscription dans la circulaire précédemment évoquée.



## Cibler des gares à potentiel « affaires » pour créer de nouvelles synergies entreprises-territoires

S'il est entendu que la première fonction des gares est le transport de voyageurs, pour autant, les espaces de la gare ne se résument pas seulement à l'organisation des flux mais peuvent faire l'objet de valorisations économiques. Une entreprise sur cinq considère que les gares peuvent constituer un lieu d'affaires, selon l'enquête réalisée par la CCIP auprès de 2300 chefs d'entreprises<sup>46</sup>.

Ainsi, la gare peut constituer un vecteur privilégié de nouvelles synergies entre les territoires de projets, les clusters et les entreprises en devenant un maillon de la stratégie du développement économique des territoires et en répondant aux besoins des entreprises et des salariés.

La CCIP met en avant deux actions :

- Offrir aux entreprises des espaces de promotion de leur activité dans les grandes gares d'interconnexion

Pour les entreprises, les gares, qui concentrent d'importants flux de voyageurs, sont des vitrines qu'elle pourrait mettre à profit pour tester des technologies (living lab) ou pour valoriser des savoirs faire (éco-conduite, mobilité..), reflétant ainsi l'excellence économique du territoire dans lequel s'insère la gare. Une articulation avec les Contrats de développement territorial doit être recherchée sur ce point.

Ainsi, 34% des chefs d'entreprises considèrent que les gares peuvent constituer un lieu de promotion de leurs activités.

- Identifier les gares à fort potentiel pour offrir de nouveaux services aux entreprises et à leurs salariés notamment en espaces de réunion et de travail.

Les gares constituent des lieux privilégiés, pour proposer de nouveaux services aux entreprises et à leurs salariés comme la mise à disposition de salles de réunions, des espaces de co-working ou encore salles de conférences.

Ainsi, un tiers des entreprises considère que les gares pourraient offrir la mise à disposition de bureaux et de salles de réunion, selon l'enquête conduite par CCIP Médiamétrie.

Ces services ne peuvent pas prendre place dans toutes les gares. Une étude d'opportunité à l'échelle d'une gare à potentiel « affaires » préalablement identifiée<sup>47</sup> est nécessaire pour définir le dimensionnement et la nature de l'offre de services à développer dans toutes ses dimensions : , espaces de travail (salles de réunion, de conférence), espace de co-working, hôtellerie ... (

Les entreprises du secteur du conseil et des services constituent une cible potentielle pour développer une « offre business » dans les gares. Toutefois, ce type d'offre ne pourra se déployer que s'il est conforme au prix du marché.

En outre, la réflexion en matière de services proposés au sein des gares doit reposer sur une approche prospective de l'évolution des modes d'organisation du travail (notamment avec le développement des nouvelles technologies et le télétravail).

<sup>46</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie, septembre 2012

<sup>47</sup> Cf. annexe 6.1 Exemple de l'étude des localités accueillant une gare du réseau du Grand Paris pour anticiper la programmation des services en gare

## PROPOSITION 9

### Faire de la sécurité un vecteur de réussite économique pour les gares du Grand Paris

Une gare sûre dans un environnement sûr sera un gage de réussite. Cette question de la sécurité touche tous les publics et notamment les voyageurs, les riverains, les commerçants implantés dans la gare et dans le quartier avoisinant. Mais elle prend une acuité particulière pour ceux qui y exercent leurs métiers et leurs activités économiques.

La sécurité des voyageurs constitue la première préoccupation des chefs d'entreprises pour les gares du Grand Paris (52%)<sup>48</sup>. L'enjeu est double : il s'agit à la fois de donner une image attractive pour le Grand Paris et ses territoires et d'améliorer les conditions de déplacement des salariés. De plus, la gare doit refléter la société dans toutes ses composantes et faire vivre des règles de conduite partagées par tous les usagers de la gare.

Il faut agir de manière simultanée sur les atteintes à la personne et sur le sentiment d'insécurité, particulièrement liés aux facteurs environnementaux (espaces souterrains, confinés, mal éclairés).

Dans cette perspective, la CCIP propose de :



Intégrer les gares et les quartiers de gares au sein des contrats locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD) et créer un référent « sécurité gare ».

Ces contrats, très nombreux sur le territoire francilien, ont l'avantage de réunir tous les acteurs locaux de la sécurité et d'être concertés. Ils devraient intégrer un volet spécifique aux gares du Grand Paris.

En tout état de cause, un bilan annuel « sécurité » devrait être présenté aux différents acteurs publics et privés concernés (cf proposition 12)

#### Commerces et services en gares : pour un dispositif d'alerte préventif

La question de la sécurité prend une acuité particulière pour ceux qui y exercent leurs métiers et leurs activités économiques. En plus des mesures précitées dont la mise en œuvre pourra contribuer à créer un climat sécurisant, la CCIP plaide pour l'instauration d'un dispositif d'alerte préventif

Le dispositif pourrait consister en des alertes SMS prévenant de l'imminence d'un danger d'agression ou d'un fait délictueux ou tentative venant d'avoir lieu. Elle serait également utile dans la lutte contre les ventes à la sauvette. Cette alerte s'adresserait à tous les occupants de la gare et aux entreprises alentours.

Son efficacité dépend de l'implication de tous les acteurs publics et privés avec des systèmes de référents, notamment au sein :

- du service de police le plus proche ;
- des unions commerciales ;
- du référent « sécurité gare ».



Promouvoir des aménagements qualitatifs et sécurisants (ambiance, luminosité, propreté...).

La déclinaison d'une ambiance et d'équipements soignés dans les gares doit être intégrée dès les appels d'offre architecturaux et dans la gestion des espaces.



Développer les dispositifs d'accueil en gare afin d'assurer une présence humaine et des informations ciblées en fonction des besoins de tous les usagers.

<sup>48</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie, septembre 2012

## PROPOSITION 10

### Définir et adapter les stratégies de développement économique lors de l'aménagement des gares en fonction des équilibres économiques existants et à venir

La loi relative au Grand Paris (3 juin 2010, article 21) fait des gares des lieux de centralité autour desquels les Contrats de développement territorial (CDT) seront structurés : une soixantaine de gares se trouvent dans les CDT en cours de négociation. Le premier contrat de développement territorial, Grand Paris Seine Ouest a été signé par les collectivités locales et l'Etat le 14 novembre 2012 et concerne trois gares. Les gares seront des pivots du développement des territoires (desserte, aménagement, densification...). Emettrices et réceptrices de flux, elles favoriseront la diffusion des dynamiques métropolitaines au sein des territoires du Grand Paris en même temps qu'elles catalyseront les potentialités de développement des territoires.

Dans un contexte marqué par la recomposition des équilibres territoriaux à l'échelle locale (autour des gares) et métropolitaine (au sein du Grand Paris), saisir les opportunités de développement qu'offriront les gares est capital, mais cela ne suffit pas. Pour atteindre les objectifs du projet Grand Paris en matière de développement urbain, économique et social, il faudra également prendre en compte les contextes urbains existants et les dynamiques économiques à l'œuvre. Il se révèle indispensable d'anticiper les effets que la constitution de ces nouveaux pôles d'activité aura sur le tissu existant et l'organisation économique et territoriale à venir.

C'est pourquoi la CCIP préconise de :



Etablir des diagnostics d'évaluation des impacts au cas par cas.

L'offre commerciale qui prendra place au sein de la gare et dans son environnement pourra avoir des effets sur l'équilibre commercial environnant en fragilisant dans certains cas des pôles commerciaux, en modifiant leur composition ou en restructurant l'organisation territoriale...

Une attention particulière devra être portée à l'articulation entre l'offre commerciale qui se déploiera dans les gares et les nouveaux quartiers de gares et l'offre existante dans les quartiers environnants en termes de qualité, de diversité, d'enseignes.

Il est d'ailleurs vraisemblable, qu'en fonction du type de gares, le commerce se développe moins dans la gare qu'à ses abords en créant de nouvelles centralités, la programmation envisagée par la SGP en matière de commerces en gare restant relativement modeste (200 à 1500 m<sup>2</sup>).

Tout en s'intégrant dans leur environnement, les nouvelles centralités devront participer à la rénovation de certaines polarités commerciales existantes : restructuration et réorganisation dans une logique de densification de l'existant.

- Calibrer une offre commerciale en intégrant une approche multi-critères

La réalisation d'études au cas par cas des gares permettra d'une part de calibrer une offre commerciale en intégrant différents critères (évolution démographique, modes de consommation, flux des gares...) et d'autre part d'anticiper les impacts éventuels sur le tissu commercial existant. Ces études pourront déboucher sur la mise en place d'actions d'accompagnement des commerçants (cf. annexe 6).

Les CCIP et ses délégations départementales disposent d'une expertise pour la réalisation d'études et contribuent à la définition et à la mise en place de dispositifs d'accompagnement des commerçants (cf annexe 6).

Pour exemple, la CCIP Hauts-de-Seine a développé une approche méthodologique spécifique qui se décline gare par gare en intégrant trois volets : une étude d'impact sur le tissu commercial, des scénarios de développement et des orientations de programmation, des actions d'accompagnement du commerce local (cf annexe 6.1).

- Appréhender le degré de fragilisation du tissu commercial en tenant compte de l'existence de périmètre de préemption commerciale. Ces périmètres de préemption sont instaurés aux motifs de sauvegarde et de maintien de la diversité commerciale. A ce titre, la CCIP, grâce à Prémpt'Co<sup>49</sup> a pu observer que 13%, soit au total 161 communes franciliennes, disposent d'un périmètre de préemption commerciale. Cela correspond à environ un tiers des périmètres nationaux. Au cœur de la métropole, environ 23% de l'ensemble du tissu commercial de moins de 300 m<sup>2</sup> sont localisés dans un périmètre de préemption sur une commune appartenant à un périmètre de CDT en élaboration<sup>50</sup>. Les secteurs les plus denses en commerces compris dans un périmètre de préemption sont ceux de La Défense, de Plaine Commune et du Bourget.

Si le bilan dressé de la mise en œuvre du droit de préemption commerciale laisse entrevoir que les préemptions resteront marginales, l'établissement de ces périmètres par les communes répond à la préoccupation de disposer d'outils d'anticipation et de veille accompagnant la définition et la mise en œuvre de leurs stratégies sur les territoires.

Une analyse plus fine réalisée par la CCIP sur les périmètres des 140 communes concernées par des CDT début 2012 fait ressortir que près de 41 % de ces communes sont couvertes par un(des) périmètre(s) de préemption<sup>51</sup>. Les périmètres de CDT en projet début 2012 les plus denses en périmètres de préemption commerciale sont :

- le CDT Paris Saclay (territoire de Saclay) : 10 périmètres de préemption
- le CDT « Orly » (territoire Sud de l'innovation) : 8 périmètres de préemption
- le CDT de la Plaine Commune (territoire création Plaine ST-Denis)
- le CDT de l'Est Parisien- Cité Descartes » (territoire Ville durable) avec 6 périmètres.

Sur 29 préemptions, 16 ont été réalisées par les communes situées dans les territoires des CDT en projet (début 2012). Les préemptions les plus nombreuses portent sur les territoires de Gonesse-Val-de-France et de La Défense-Les Deux Seine. Il conviendra donc de porter une attention particulière aux impacts sur le tissu commercial existant et les mesures d'accompagnement des commerces.

- Prendre en compte les pratiques de consommation et de mobilité dans un contexte évolutif :

Si les équilibres territoriaux doivent être pris en compte, la programmation commerciale d'une gare devra également tenir compte de l'évolution de la démographie (vieillesse de la population, familles monoparentales...) et des modes de consommation (temps consacré au travail, aux loisirs) qui accompagnent la croissance de la mobilité des populations (davantage de trajets, augmentation des distances parcourues et temps passé dans les transports).

En effet, les comportements des consommateurs ont évolué, ils sont plus mobiles et plus volatiles : ils fréquentent différents lieux d'achat, ils utilisent internet et les smartphones pour préparer et faire leurs courses. Ils sont exigeants quant au temps passé pour ces achats et aux services qui sont proposés par les commerçants (conseils, livraison, suivi de l'achat, etc.).

La mobilité en Ile-de-France augmente régulièrement sous l'influence de la poussée démographique et de l'accroissement des distances parcourues par personne. Cette tendance structurelle à l'augmentation des déplacements et au nomadisme crée un environnement propice à la croissance de l'activité commerciale dans la fréquentation des espaces de transit, d'autant que les consommateurs sont moins fidèles à un site d'achat ; ils répartissent leurs achats sur plusieurs sites (domicile, lieu de travail, trajet) et plusieurs enseignes. Les professionnels s'accordent à considérer que le commerce « virtuel » (e-commerce, m-commerce...) tiendra une place certaine dans les pratiques et que les emplacements stratégiques se verront confortés.

Face à ces nouvelles tendances (comportements d'achat, mobilité), les gares, tout comme le regain des centres villes, constituent des lieux privilégiés de développement de l'offre commerciale puisque situés sur le trajet d'un grand nombre de consommateurs potentiels, pressés, cherchant à gagner du temps dans leurs déplacements.

<sup>49</sup> La CCIP a créé et développé Prémpt'Co au cours de l'année 2008 pour collecter les données sur la préemption commerciale et suivre la mise en œuvre de la préemption et de la diversité commerciale dans les communes qu'il couvre, dans un objectif de maintien de l'attractivité et de compétitivité économique sur les territoires.

<sup>50</sup> Prémpt'Co avril 2012

<sup>51</sup> L'observatoire Prémpt'Co couvre plus de 80 % des périmètres de préemption compris dans les CDT.



Prendre en compte l'aménagement commercial des gares du Grand Paris dans les documents régionaux et locaux de planification.

Outre les schémas de cohérence territoriale (SCOT) intercommunaux et les plans locaux d'urbanisme (PLU) intercommunaux ou communaux, l'Île-de-France a la particularité de posséder un schéma régional, le SDRIF, lequel s'impose en termes de compatibilité aux précédents. Il constitue une sorte de « chef d'orchestre » de l'aménagement francilien.

- Dans le « volet commerce » du SDRIF

Le SDRIF en cours de révision comporte des orientations en matière de commerce encore bien timides qui mériteraient d'être enrichies à l'aune des enjeux considérables du Grand Paris. Il devrait ainsi mieux concrétiser, à travers des orientations explicites, les grands principes de l'aménagement commercial dans le but d'assurer la cohérence des implantations et d'éviter les distorsions d'attractivité entre territoires.

Pour ce faire, la CCIP a déjà eu l'occasion d'exprimer, dans son avis de juillet 2012, sur le projet de SDRIF en cours de révision, son point de vue quant aux orientations essentielles à y faire figurer. Celles-ci consisteraient principalement à :

D'une manière générale :

- privilégier la densification des équipements commerciaux des centralités urbaines ;
- souligner l'enjeu de restructuration des zones commerciales vieillissantes ;
- prévoir des capacités d'ouverture à l'urbanisation pour le commerce de proximité, en lien avec le logement

Plus particulièrement, concernant les gares :

- équilibrer leur offre commerciale avec celle des centralités commerciales environnantes.

- Dans les SCOT intercommunaux

Au 1<sup>er</sup> janvier 2016, les SCOT devront être mis en conformité avec la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2012. Contrairement à certaines idées reçues, la région francilienne n'est pas si en retard : sur les 400 SCOT recensés au plan national dont plus d'une centaine sont déjà approuvés, elle en compterait 29 dont 7 en application<sup>52</sup> et 22 en cours d'élaboration.

Comme les autres régions, elle a donc à relever le défi des SCOT et celui de l'intercommunalité qui lui est liée, d'autant que les orientations commerciales des « SCOT Grenelle » sont plus prégnantes qu'auparavant jusqu'à être érigées en prescriptions.

En effet, l'article L 122-1-9 du code de l'urbanisme dispose que le SCOT doit obligatoirement comprendre un document d'aménagement commercial (DAC).

Ce DAC délimite, à la parcelle, des zones d'aménagement commercial (ZACOM) en prenant en considération les exigences d'aménagement du territoire.

Dans ces zones, le SCOT peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire.

En dehors de ces ZACOM, il prévoit de simples « localisations préférentielles » des commerces.

Transposé aux commerces dans les gares et dans les quartiers de gares, ce dispositif pourrait, selon la CCIP, se décliner selon deux axes.

D'une part, pour les gares d'une certaine envergure, la nécessité de délimiter dans les DAC des « ZACOM gares » intégrant selon l'importance de la gare et son environnement :

- l'aménagement commercial sur l'emprise ferroviaire ;

<sup>52</sup> Val de l'Oise (95), Est du Val d'Oise (95), Val d'Orge (91), Val d'Essonne (91), Brie Boisée (77), Coteaux Val de Seine (92), Plaine Commune (93) : Source : annuaire des SCOT, Annuaire 2011 de la Fédération nationale des SCOT

- l'aménagement commercial dans le quartier de la gare pour celles dont l'environnement est déjà très empreint de commerce ou est destiné à le devenir.

Les conditions d'implantation pourraient consister en des connexions (livraisons, stationnement, desserte en transports collectifs), un parti architectural...

D'autre part, pour les gares de moindre rayonnement et leurs quartiers, peut être choisie l'option de la localisation préférentielle, sans avoir à délimiter de ZACOM. Il s'agirait ici de préserver et dynamiser à cette occasion un quartier dont la vocation économique est plus ou moins affirmée.

- Dans les PLU

Document réglementaire de proximité, intercommunal ou communal, fondement des autorisations de construire, il devra traduire en règles d'urbanisme (occupation du sol, volume, hauteur, ratio d'aires de stationnement et de livraison...) les orientations du SCOT. Il est patent que plus celui-ci est détaillé et prescriptif, plus la marge d'appréciation du PLU est limitée.

La CCIP tient à insister sur le fait que le PLU devra, à travers ses règles, rendre réalisables les projets du Grand Paris et que les préfets devront y veiller tout particulièrement au titre du contrôle de légalité de l'Etat.

Les PLU, qui comme les SCOT devront être mis en conformité avec la loi Grenelle au 1<sup>er</sup> janvier 2016, doivent donc le plus en amont possible être modifiés ou mis en révision pour intégrer les projets du Grand Paris dont ceux des gares. De surcroît, si les Contrats de développement territorial (CDT) précisent qu'une action ou opération vaut déclaration de projet dans l'intérêt général, cette déclaration déclenche la procédure de mise en compatibilité des SCOT et PLU susceptible d'être engagée d'office par le représentant de l'Etat.



#### Concevoir des opérations immobilières en articulation avec les contrats de développement territorial

Les quartiers de gare vont constituer des lieux privilégiés de la densification tant pour le logement que l'activité économique.

Les objectifs du projet du Grand Paris impliquent des besoins importants en matière de foncier autour des gares en particulier. Selon la SGP, les capacités foncières autour des gares peuvent être estimées à 4000 hectares dont un tiers dans les quartiers pavillonnaires<sup>53</sup>. Sur cette base, la SGP estime que le foncier susceptible de mutations à l'horizon 2025 s'élève à 2250 hectares. Ainsi, la question de la mutation du tissu économique se pose de manière centrale en particulier l'évolution des zones d'activités en zone dense et autour des futures gares du Grand Paris. Le cœur de la métropole accueille 255 zones d'activités, soit 1/5<sup>ème</sup> des emplois<sup>54</sup>. La densification de certaines zones d'activités, orientation retenue dans le projet de SDRIF 2030 arrêté par le Conseil régional, mérite une attention particulière, les territoires des futures gares constituant des sites sensibles pour le devenir de ces sites économiques.

Ainsi, l'importance des gares du Grand Paris doit se mesurer au rôle qui leur est assigné dans le projet du Grand Paris avec leur traduction dans les contrats de développement territorial (CDT), et au regard des enjeux économiques auxquels ce projet métropolitain doit répondre : renforcer le développement économique en renouant avec une dynamique économique forte fondée sur l'innovation et génératrice d'emplois ; améliorer l'image et l'attractivité de la métropole francilienne, afin de la positionner dans le peloton de tête des grandes métropoles de rang mondial.

La CCIP préconise deux actions :

- Densifier autour des gares en anticipant la mutation du tissu économique productif

La densification des quartiers de gare sera bénéfique au développement de la métropole si la mutation du tissu économique productif est étudiée préalablement afin :

- D'accompagner l'évolution des activités économiques concernées,
- De préserver la diversité des activités économiques (logistiques, industrielles)

La prise en compte de cette exigence permet d'atteindre l'objectif d'équilibre durable des territoires et de la métropole en matière de croissance économique, d'emplois, de qualité de vie.

<sup>53</sup> Etude qui sera consultable dans le dossier de DUP de la ligne rouge sud.

<sup>54</sup> BARILLEAU Alain, « Parcs et zones d'activité économiques des défis à relever pour la métropole parisienne », rapport de la CCIP, février 2010

Pour ce faire, la réalisation d'un diagnostic préalable affiné des mutations du tissu économique sur un périmètre d'étude élargi autour des gares venant ainsi accompagner la mise en œuvre des Contrats de Développement Territorial et la réalisation des gares est nécessaire.

- Concevoir des opérations immobilières connexes aux gares répondant aux nouveaux besoins en fonction des flux générés par les gares et des contextes territoriaux existants

Ces opérations immobilières aux abords des gares pourront présenter des caractéristiques atypiques et /ou innovantes :

- Sur le plan architectural en marquant l'identité du quartier de la gare dans lequel il s'insère.
- Sur le plan du montage juridique et économique. A titre d'exemple, le CDT territoire de la création prévoit la constitution d'une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) pour proposer des locaux modulables à loyers maîtrisés, le développement d'une pépinière numérique est également envisagé. Il est prévu la préservation de 20 à 30% des espaces d'activité pour les activités créatives.
- Sur la nature des activités à développer cela de, qui peuvent reposer sur le développement d'une pépinière d'entreprises spécialisées, bâtiments mixant des services répondant aux nouveaux besoins et notamment des voyageurs (loisirs, sportifs, hôtels<sup>55</sup>, espaces de co-working, centre de télétravail),

La réalisation de ces opérations devra tenir compte des caractéristiques des gares en particulier les flux (exemple, les « grandes gares ») en intégrant les contextes et projets territoriaux notamment ceux mis en exergue dans les CDT.

Cet aspect nécessite une concertation approfondie des différents acteurs publics et privés avec les maîtres d'ouvrage.



**Créer de nouveaux quartiers de gares pour une métropole solidaire et retisser les liens entre emploi et habitat**  
La création de nouveaux quartiers de gares revêt des enjeux importants en termes de densification, de requalification, de qualité de vie et de logements qui sont autant de facteurs qui concourent à rendre la métropole attractive.

Ainsi, la densification en logements autour des gares pour atteindre les objectifs du Grand Paris (70 000 logements par an) est déclinée dans le projet de SDRIF 2030 actuellement en révision, qui préconise une augmentation minimale de 15% de la densité humaine et de la densité des espaces d'habitat à l'échelle communale ou intercommunale, soit une augmentation de 70 à 79 logements/ha dans les quartiers de gare.

- Intégrer une offre de logement diversifiée dans les quartiers de gare comprenant notamment du logement intermédiaire en réponse aux besoins des salariés.
- Contribuer à l'amélioration de la **qualité de vie** (contentement de la satisfaction des salariés), en proposant de développer de nouveaux pôles de centralité urbaine.
- Favoriser le désenclavement des territoires en retrait en créant des gares ouvertes sur la ville et des liaisons efficaces et sûres. La difficulté à être mobile constitue pour les salariés un réel frein à l'embauche et pour les entreprises un critère d'insatisfaction fort, ce qui fait de l'accessibilité en transports un enjeu majeur de la politique de la Ville. La loi sur le Grand Paris introduit une solidarité métropolitaine et une vision élargie, à la mesure des enjeux urbains, sociaux et économiques des territoires. En outre, pour 38% des chefs d'entreprise de la région parisienne, le Grand Paris doit conduire à une revalorisation urbaine et sociale de la banlieue<sup>56</sup>, signe que les attentes sont fortes.

<sup>55</sup> Besoin évalué à 20 000 chambres supplémentaires en Ile-de-France dans la « Stratégie régionale de développement du tourisme et des loisirs en Ile-de-France 2011/2016 », adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France en novembre 2011.

<sup>56</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie, septembre 2012.

## PROPOSITION 11

### Anticiper les impacts des travaux et accompagner les entreprises avant, pendant et après les travaux

La réalisation du GPE et de ses gares participe au renforcement de la métropole et est profitable à l'activité économique. De même, la concrétisation du Grand Paris Express implique la réalisation de vastes projets d'aménagement, la question des dommages liée à l'exécution de travaux publics est plus que jamais d'actualité. Aussi, la CCIP estime opportun de formuler un certain nombre de propositions destinées à assurer la continuité de l'activité économique durant ces périodes particulières.

En effet, à court et moyen termes, les travaux peuvent fortement perturber les entreprises riveraines : par exemple les gênes d'accès, les pertes de clientèle ou encore les baisses de chiffre d'affaires, voire les hausses éventuelles des loyers commerciaux. Lorsqu'ils durent plusieurs mois, ces désagréments peuvent sérieusement affecter l'activité des entreprises.

Pour permettre aux entreprises, et notamment aux commerces de bénéficier des retombées positives des futurs aménagements, il est indispensable de renforcer leur protection<sup>57</sup>. Durant toutes les phases transitoires de travaux (travaux de renforcement des réseaux, travaux liés à l'infrastructure de transport...) par la mise en place d'un dispositif d'accompagnement dès la phase de Déclaration d'Utilité Publique.

A la lumière de son expertise et des actions qu'elle mène (cf. annexe 6.2), la CCIP préconise d'établir le plus en amont possible des mécanismes d'information et de communication sur la nature même des travaux à effectuer, mais aussi sur les dispositifs d'accompagnement mis en place, sous la forme, par exemple, de concertation entre tous les partenaires<sup>58</sup>. Cette concertation pourra notamment regrouper : maîtres d'ouvrage, collectivités territoriales, chambres consulaires, concessionnaires de réseaux et services publics, experts comptable, unions commerciales, organismes fiscaux et sociaux...

La CCIP et ses CCIP départementales disposent d'une expérience avérée et d'une expertise en ce domaine.

<sup>57</sup> Voir le rapport de M. Alain Caillou, de février 2004, « Prévention et indemnisation des entreprises en cas de dommages de travaux publics », et le rapport de M. Gérard Barbier, de novembre 2008, « Pour une meilleure indemnisation des entreprises en cas de dommages lors de travaux d'aménagement urbain »,

<sup>58</sup> Rapport de M. Gérard BARBIER, CCIP, « Travaux urbains sur la voie publique : garantir la continuité de l'activité économique », 18 novembre 2010

## PROPOSITION 12

### Assurer la concertation et la coordination des acteurs publics et privés dans un cadre adapté à l'ampleur de la réalisation des opérations et du projet global

La cohérence des gares du Grand Paris représente un enjeu majeur et pose la question de la concertation voire coordination entre une multiplicité d'acteurs, au-delà des aspects liés strictement à la mobilité, ainsi notamment l'attribution des espaces commerciaux, la sécurité, la gestion des abords, les synergies entreprises-territoires (prise en compte des besoins et des attentes des entreprises et de leurs salariés en lien avec les équipements, les projets collectifs ou liés à la « vie publique », etc pour faciliter un ancrage territorial et favoriser la croissance), etc. Mettre en place les conditions d'accompagnement et de partage de l'information et des outils entre tous les acteurs constitue un gage de cohérence globale à toutes les phases de réalisation du projet puis de sa gestion lors de la mise en fonctionnement du réseau.

Un projet d'une ampleur telle que le Grand Paris nécessite une concertation et une coordination plus large, plus régulière et pérenne sur les gares.

1. Les acteurs des projets de transport sont généralement divers et il faut reconnaître que pour le RGPE et les gares, ils sont multiples et d'horizon dépassant le strict domaine du transport attestant du lien étroit posé par le législateur du Grand Paris entre transport, aménagement et développement économique et social. Il s'agit principalement :
  - Des deux maîtrises d'ouvrage (SGP-57 gares- et STIF-15 gares) pour la réalisation du réseau de transport du Grand Paris ;
  - Des opérateurs de transport et réseaux (RATP, SNCF, RFF) ;
  - Les gares, outre leur fonction comme nœud de mobilité deviennent de nouveaux lieux de centralité, ainsi les collectivités territoriales avec les communes et les EPCI, moteurs au premier rang des CDT, sont directement concernées par les gares au titre de leurs prérogatives en urbanisme, développement économique, services urbains (gestion de réseaux, entretien, sécurité...).
  - Par ailleurs, s'agissant des entreprises, elles financeront une part de l'investissement du GPE et contribuent largement, soit à hauteur de 45% du coût actuel du fonctionnement des transports avec le VT. De plus, en tant qu'utilisatrices et parties prenantes des gares (chaîne de l'immobilier, utilisatrices d'espaces, générant des déplacements avec leurs salariés et les voyageurs d'affaires, prestataires de services, commerçants...), elles seront amenées à être actrices des gares et créatrices de nouvelles richesses. La concertation avec les acteurs privés se révèle essentielle notamment pour garantir la bonne intégration des enjeux économiques à la réalisation et lors de la gestion des gares, en réseau.
  - Enfin, les différents types populations (habitants, salariés, touristes, étudiants...) et selon leurs caractéristiques sociales, sont également concernées.
  - L'Etat et la Région dans leurs champs de compétences sont acteurs.
2. La phase de mise en œuvre est particulièrement délicate et sera suivie d'une phase de gestion dont les faits montrent que le manque de concertation peut conduire à des situations où les entreprises sont conduites à mettre en œuvre des palliatifs ou un « système D » (cf exemple ci-dessous).  
Il s'agit également de tirer le meilleur parti des investissements publics et privés exceptionnels consentis pour la réalisation du GPE et des gares tant à l'échelle macro (qualité et performance pour la mobilité et les services offerts, attractivité, image...) que micro (opportunités économiques, synergies entreprises-territoires, développement ou renouvellement ou densification de quartiers...), aux plans stratégique et opérationnel, suivant une double temporalité :

- celle du projet et de sa réalisation.

Quasiment les trois-quarts des chefs d'entreprise de la région parisienne interrogés par la CCIP<sup>59</sup> ont une image positive ou très positive du projet. Ils manifestent un véritable intérêt vis-à-vis du futur réseau de transport. Cependant, plus de la moitié (56%) ne s'estiment pas suffisamment informés sur le projet, signe

<sup>59</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie sept. 2012

qu'ils se sentent concernés. Parmi ceux-ci 80% souhaiteraient connaître les détails du projet de métro, 58% les projets d'aménagement programmés et 56% les actions concrètes pour accompagner le développement des entreprises<sup>60</sup>. Les besoins manifestés sont donc « techniques » et déjà tournés vers les perspectives de développement économique qu'est censé porter le Grand Paris Express.

- celle de sa gestion en phase de fonctionnement.

L'ouverture de la gare aux activités économiques et au monde des affaires (implantation de commerces, services, salles de réunion, télétravail...) appelle la déclinaison de modèles économiques spécifiques et pose la question de la rentabilité économique. Des structures émanant des deux opérateurs que sont la SNCF (Gares et Connexion) et la RATP, sont dédiées à ces activités mais soumises à périmètre strictement limité aux espaces en gare.

De même, la gare est plébiscitée, à 30 %, par les chefs d'entreprises pour également être un espace ouvert sur la ville<sup>61</sup>, ce qui conforte l'objectif du Grand Paris qui ne se résume pas à la seule infrastructure de transport.

Du point de vue des transports :

Sur ce point, la CCIP a pu constater, sur le strict plan des transports, qu'une meilleure articulation entre les acteurs est nécessaire. Elle fait d'ailleurs une proposition (voir proposition 6) pour assurer un niveau de service de qualité pour l'ensemble des usagers. De plus, ce sujet est aussi au centre, pour ce qui concerne les opérateurs et le STIF, des réflexions sur la réforme ferroviaire et l'ouverture à la concurrence. De même, le sujet des autorités organisatrices du transport (AOT) sera l'un des sujets du prochain débat parlementaire sur la décentralisation.

Du point de vue des espaces publics au sein du bâtiment gare :

La gestion des espaces est liée aux contraintes de domanialité liées aux gares tant pour la SNCF, RFF (par exemple les quais), la RATP, les conventions d'occupation... Les entreprises sont aussi préoccupées par la sécurité.

Du point de vue des espaces aux abords des gares :

Cela relève de la compétence des collectivités locales (commune). En effet, la question de l'intervention strict sur le bâtiment gare « déborde » sur la ville considérant que la gare devient une nouvelle centralité avec le Grand Paris répondant ainsi aux objectifs de densification et s'inscrivant dans des projets de territoire avec les CDT,

*Sur ces points, le témoignage recueilli auprès de Klépierre, investisseur et gestionnaire du centre commercial de la gare Saint Lazare, met en exergue les difficultés de disposer d'interlocuteur pouvant répondre à toutes les préoccupations des entreprises, en l'espèce implantées en gare mais qui évoluent en lien avec l'environnement externe (besoin de signalétique aux abords de la gare, d'intervention sur la gestion des flux d'approvisionnement, de sécurité interne au bâtiment gare et en externe...). Dans ce cas, l'entreprise peut être amenée à jouer un rôle d'intermédiation avec les acteurs publics, alors que cela ne relève pas de la mission première de l'entreprise, sans compter qu'une PME-PMI ne sera nécessairement pas outillée pour le faire.*

### 3. Un nouveau cadre à définir pour la concertation et la coordination sur la question des gares

La question de la concertation et la coordination sur les gares, accordant une place à tous les acteurs concernés et, en particulier, les acteurs économiques, doit permettre la création de valeur urbaine, économique et sociale attendue du Grand Paris.

Pour garantir la cohérence des projets de territoire avec les objectifs d'aménagement et de développement durable sur les territoires du Grand Paris, l'implication de tous les acteurs institutionnels ou opérateurs publics ou privés est déterminante. Bien évidemment, des modes de concertation et d'échanges ont toujours existé et sont consacrés par les textes dès le stade de l'élaboration des CDT, du SDRIF, des SCOT ou des PLU, mais chacun de ces modes vaut à un instant précis des procédures réglementaires et pour la plupart strictement lors de la phase du projet.

<sup>60</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie sept. 2012

<sup>61</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie sept. 2012

De surcroît, le développement des gares intervient dans un contexte économique particulier, marqué par une crise financière et des ressources publiques contraintes, qui incitent d'une part à rechercher une plus grande efficacité et convergence des actions des maîtrises d'ouvrage, des opérateurs en terme de mobilité et qualité de service, et d'autre part à orienter la conduite des projets urbains plus en prise avec la dimension économique et aiguiller vers de nouveaux modes de faire ensemble.

Ce nouveau contexte financier et économique se confronte à d'autres facteurs de mutation que sont notamment les nouvelles technologies, la nouvelle donne environnementale, l'évolution de la société, le renouvellement urbain, la gouvernance de façon plus globale, qui appellent un nécessaire partage des compétences entre les territoires et entre le public et le privé.

Il s'agit de trouver les voies d'une approche intégrée répondant aux enjeux nouveaux de la métropole, en accordant notamment une place renouvelée aux acteurs économiques.

Dans ce contexte, il faut saluer le comité stratégique de la SGP, créé par la loi et dont la composition est définie par le décret n°2010-756 du 7 juillet 2010, et l'impulsion donnée par son président. Cela pose les jalons d'un premier cadre à la concertation entre acteurs ouvrant sur des regards croisés.

Le comité stratégique de la SGP est actuellement composé de 123 membres, représentant les communes traversées par le réseau GPE, les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) dont au moins une commune est traversée par le réseau GPE, 4 parlementaires dont 2 députés et 2 sénateurs, des représentants des Chambres de Commerce et d'Industrie d'Ile de France ainsi que la Chambre régionale des Métiers et de l'Artisanat et de 6 membres du Conseil Economique, Social et Environnemental d'Ile de France. Allant au-delà de la composition expressément citée dans le décret du 7 juillet 2010, le Comité stratégique a intégré en tant qu'organisme qualifié deux représentants de Paris Métropole, le président du Comité des Finances Locales et celui de l'Association des Maires d'Ile de France.

Lieu d'échanges entre les élus des collectivités d'Ile de France et les partenaires de la Société du Grand Paris, actuellement autour de trois groupes de travail sur les gares, il accompagne la réflexion du Directoire dans ses orientations et ses choix concernant la création du réseau Grand Paris Express. Il favorise également la construction de visions partagées. Enfin, lorsque les Contrats de Développement Territorial seront signés, un représentant de chacune des communes signataires du contrat de développement territorial prévu à l'article 21 de la loi du 3 juin 2010 ne disposant pas de représentant au sein de ce comité, intégrera le Comité stratégique.

Par ailleurs, la Région, qui pilote le STIF, initie également des démarches. Ainsi, elle développe une politique de charte transport-aménagement avec les collectivités locales afin de mieux intégrer les infrastructures de transport en commun financés par le STIF avec des projets d'aménagement locaux (ex ; T1). De même, elle a lancé récemment un appel d'offre pour la réalisation d'une étude visant à définir les orientations d'une politique régionale en termes d'offre de services dans les gares (environ 400 gares transiliennes).

Face, d'une part à ce constat et aux limites actuelles qui s'imposent à la concertation et la coordination entre les acteurs publics et privés - en regrettant également le manque de coordination très étroit SGP-STIF et en souhaitant une prise en compte plus large des entreprises -, et d'autre part aux objectifs plus globaux fixés pour le développement du Grand Paris, il s'agit véritablement d'ouvrir le débat sur la définition d'un nouveau cadre à concevoir par les pouvoirs publics et associant l'ensemble des acteurs des gares et les entreprises afin d'établir une concertation et coordination pérenne et durable.

## PROPOSITION 13

### Décliner plusieurs modèles économiques en fonction des types de gares

A la lumière de la diversité des gares et de leur environnement d'une part, des typologies d'usagers d'autre part, considérer un modèle économique unique pour les gares du Grand Paris n'est pas opportun. La CCIP préconise la déclinaison de plusieurs modèles, adaptés aux types de gares apparaît plus pertinent dans un contexte économique évolutif.



**Retenir deux grands principes directeurs pour établir des modèles économiques adaptés à la typologie des gares**

- **Transparence et lisibilité** : faciliter l'implantation des entreprises dans les gares en donnant un accès aisé à l'information et aux procédures.

- **Innovation** : à titre d'exemple et afin d'assurer la robustesse du système de services en gare et son évolutivité en fonction des besoins dans la métropole de demain, la CCIP recommande d'opérer un travail spécifique en amont, dès les appels d'offres, dont les cahiers des charges devront inclure l'ouverture à l'innovation en fonction des besoins. De même, l'ouverture à des porteurs de projets en fonction des contextes locaux devra être garantie en amont.



**Veiller à l'absence de distorsion de concurrence lors de l'attribution des emplacements commerciaux et plus généralement pour les entreprises : pour une régulation du niveau des loyers**

L'aménagement des gares du Grand Paris, comme tout projet nouveau, aura une incidence sur le niveau des loyers commerciaux, au risque de creuser les écarts entre les commerces situés dans la gare et ceux existants à l'extérieur. Dans les quartiers adjacents, les loyers pourront soit être entraînés à la hausse, soit dévalorisés. Du reste, au sein même de celle-ci, des emplacements dits n°1 seront plus prisés que d'autres en raison de leur localisation directe «sur les flux».

Pour éviter des distorsions de concurrence trop marquées, il serait opportun que l'instance de concertation précitée puisse émettre des recommandations en ce sens, à l'appui des remontées des acteurs de terrain. Un bilan annuel des variations de loyers et de leurs causes serait réalisé et donnerait lieu, si besoin, à de nouvelles recommandations.



**Pour un droit de priorité en faveur des commerçants du quartier**

Toujours dans ce souci d'aplanir les risques de distorsion de concurrence, la CCIP suggère que les commerçants déjà installés aux alentours souhaitant transférer leur boutique dans la gare puissent bénéficier d'un droit de priorité dans les programmes des opérateurs.

Il s'agirait pour eux de mieux valoriser leur activité en particulier lorsqu'elle est très dépendante de flux.

Toutefois, ces transferts pourraient également se heurter à des niveaux de loyers trop élevés, d'où la nécessité, là encore, de lignes directrices globales.

Par conséquent, les conditions d'exercice de ce droit de priorité devraient être définies préalablement au sein de l'instance de concertation précitée.

---

Appréhender les gares du Grand Paris à partir  
d'un référentiel en 7 grands critères

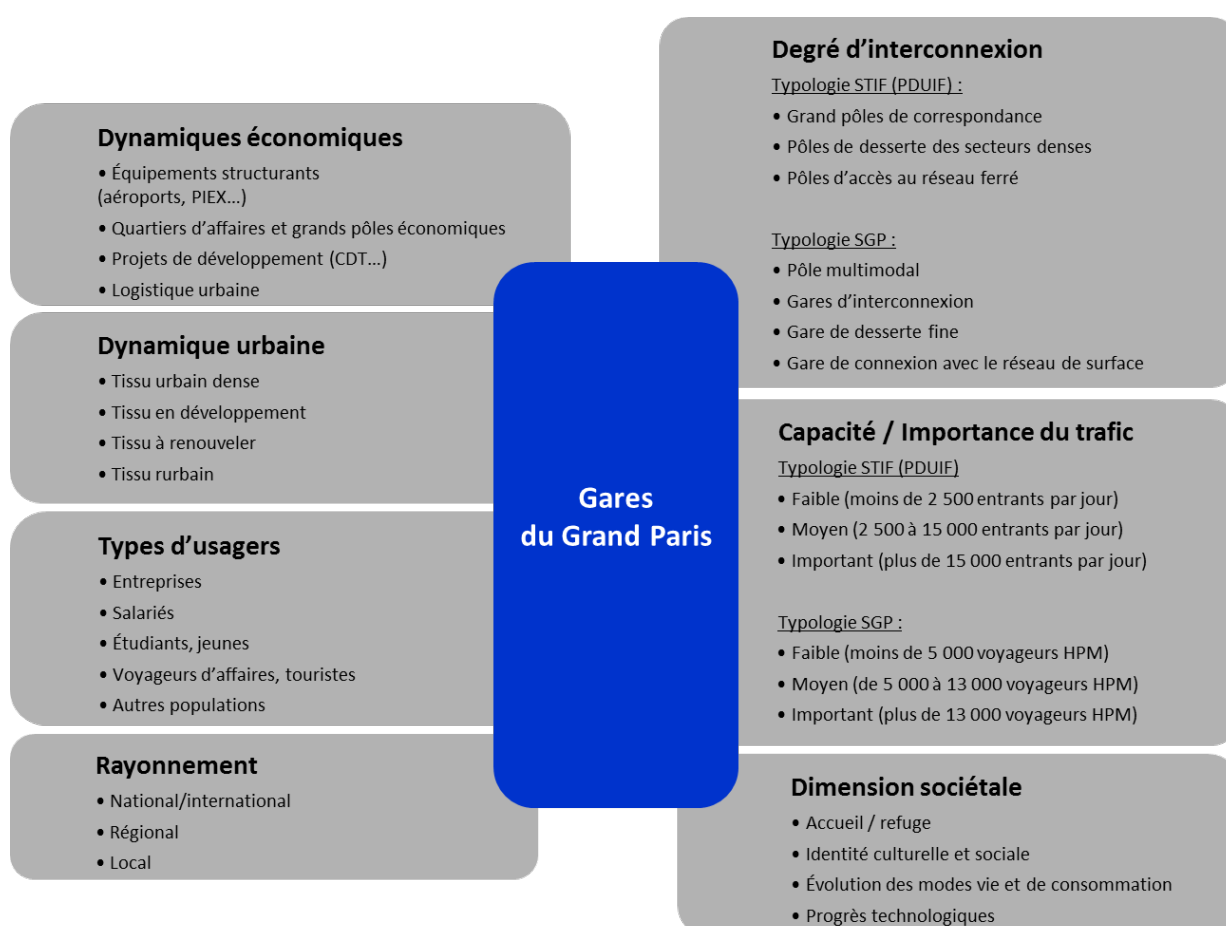
---

Les gares du Grand Paris ne recouvrent pas une réalité homogène : différents types de gare s'inséreront dans des contextes territoriaux eux-mêmes différenciés. Chaque gare constitue donc un cas singulier.

De plus, dans un contexte de fortes mutations, où les entreprises doivent innover quotidiennement pour rester compétitives, la réalisation des gares du Grand Paris doit pouvoir intégrer les évolutions actuelles et futures de la société dans toutes ses composantes (mobilité, consommation, technologie...), ce qui est difficile à appréhender pour un projet d'aménagement et de développement économique s'inscrivant dans un temps long.

Dans ce double contexte, les propositions portées par la CCIP constituent une étape en vue d'enrichissements ultérieurs.

Cependant, la CCIP propose un référentiel en sept critères pour guider et affiner la réflexion des pouvoirs publics, des opérateurs et des acteurs privés ou publics concernés dans le temps et selon les contextes territoriaux. Ce référentiel pourra être lui-même enrichi et partagé.



## Dynamiques économiques

Elles sont étroitement liées à :

- la présence d'équipements structurants à proximité de la gare, tels les aéroports internationaux (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget), les gares TGV, ou les parcs des expositions.
- l'implantation des gares au sein d'un pôle économique. Par exemple, La Défense, 1<sup>er</sup> quartier d'affaires européen, sera desservi par deux gares du GPE, Nanterre et La Défense Grande Arche.
- des projets de territoires. Une soixantaine de gares du GPE se trouvent au sein des périmètres des CDT en cours.
- A des besoins en logistique urbaine en lien avec les évolutions des pratiques de consommation et les recompositions des espaces commerciaux. Il conviendra de mener une réflexion d'ensemble sur la logistique

du dernier kilomètre, les flux de marchandises et sur les possibilités de synergies, voire de couplage entre transport de voyageurs et transports de marchandises. A l'interface entre réseaux souterrains et réseaux de surface, les gares du Grand Paris offrent un potentiel en la matière.

### Dynamiques urbaines

La majorité des gares du GPE sera implantée en « zone dense ». Cela ne signifie pas pour autant que les contextes urbains y soient homogènes. En fonction des dynamiques urbaines, la gare pourra jouer un rôle d'accompagnateur ou de déclencheur de développement urbain. Quatre dynamiques peuvent être identifiées :

- Tissu dense : gares situées dans un tissu urbain déjà constitué, avec ses dynamiques propres et des contraintes en matière de foncier.
- Tissu en développement : gares situées dans des secteurs qui font l'objet de projet de développement (dont la gare peut être un facilitateur, voire un déclencheur).
- Tissu en renouvellement (périmètres politique de la ville...).
- Tissu où les gares viennent s'implanter dans des territoires où les espaces agricoles dominant et où des territoires de projet se développent.

### Rayonnement

Le rayonnement des gares pourra être :

- National et international : à titre d'exemple, les gares desservant les aéroports, les gares TGV, les équipements structurants (Parcs des expositions), le plateau de Saclay.
- Régional : par exemple, les gares de Noisy-Champs, Les Ardoines ou Issy RER.
- Local : par exemple, la gare de Clichy-Montfermeil.

Ce critère de différenciation tient également à la situation des gares au sein du réseau de transport (degré d'interconnexion) et à la présence d'équipement structurant dans leur environnement (aéroports internationaux par exemple).

### Types d'usagers

Les orientations retenues en matière d'aménagement, de programmation commerciale et d'offre de service à la mobilité doivent être déclinés en fonction des cibles d'usagers caractérisant la gare : entreprises, salariés, jeunes, étudiants, voyageurs d'affaires et touristes...

### Degrés d'interconnexion

De façon générale, le degré d'interconnexion traduit l'importance de la gare au sein du réseau.

Deux typologies ont été à ce stade retenues : celle de la Société du Grand Paris et celle définie par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) dans le PDUIF (qui a vocation à englober l'ensemble des pôles régionaux).

### Capacité des gares et importance du trafic

Toutes les gares ne généreront pas les mêmes flux. Ce critère est en partie lié au degré d'interconnexion de la gare avec les réseaux de transports en commun. Il constitue un facteur essentiel à prendre en compte pour la définition des programmes commerciaux en gares.

Deux classifications peuvent être retenues : celle de la Société du Grand Paris (qui retient des seuils de fréquentation à l'heure de pointe du matin) et celle du STIF (qui retient des seuils d'usagers entrant par jour).

Cet élément est central car il renvoie aux problèmes de congestion que connaissent certaines gares, en particulier les gares parisiennes

## Dimension sociétale

Réaliser des gares pour la métropole de demain suppose d'anticiper le nouveau visage de la mobilité, les pratiques de consommation, les modes de vie... En la matière, les évolutions ne sont pas prédictibles. C'est pourquoi les orientations retenues en matière d'aménagement et de services doivent mettre l'accent sur l'évolutivité et l'ouverture à l'innovation. Plus généralement, la réalisation des gares du Grand Paris devra être accompagnée d'une réflexion et d'un approfondissement des connaissances sur les besoins émergents, l'évolution des pratiques de mobilité et de consommation en lien avec les progrès technologiques et la manière dont les gares pourront les prendre en compte.

En tant que lieu de civilisation, la gare joue également un rôle de refuge pour les populations marginalisées, ce qui appelle des régulations et une réflexion sur les conditions d'accessibilité à la gare.

---

# Annexes

---

- ANNEXE 1 AUDITIONS, CONSULTATIONS, CONTRIBUTIONS ET ENQUETES
- ANNEXE 2 PRINCIPAUX RESULTATS DE L'ENQUETE CCIP-MEDIAMETRIE « ENTREPRISES ET GARES DU GRAND PARIS »
- ANNEXE 3 LES APPROCHES DES GARES DU GRAND PARIS
- ANNEXE 4 L'OFFRE COMMERCIALE DANS L'AGGLOMERATION DE PARIS
- ANNEXE 5 LES CONDITIONS D'IMPLANTATION DES COMMERCES EN GARE
- ANNEXE 6 ACTIONS ET EXPERIMENTATIONS A DESTINATION DU COMMERCE MISES EN ŒUVRE DANS LES TERRITOIRES PAR LA CCIP – FICHES OPERATIONNELLES

## ANNEXE 1

### Auditions, consultations, contributions et enquêtes

---

#### Maîtres d'ouvrage, opérateurs de transport et gestionnaires

- Société du Grand Paris – SGP
  - Mme VERNET, Responsable de l'Unité gare de la Société du Grand Paris
  - Pierre-Emmanuel BECHERAND, Responsable d'études
- Gares et connexion - SNCF
  - Frédéric MICHAUD, Directeur du développement de Gares et Connexions
- RATP
  - M. FOURTUNE, Directeur du département de maîtrise d'ouvrage des projets

#### Etat et collectivités territoriales

- Etat –DRIEA - Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement en Ile-de-France, Marion BAUD, Chef de projet Grand Paris
- Caisse des Dépôts et Consignation - M.BALLU

#### Entreprises – organisations et fédérations professionnelles

Enquête auprès de 2 300 chefs d'entreprises Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris/Médiamétrie (septembre 2012)

Union du grand commerce de centre-ville (UCV) / Philippe HOUZÉ, Président

Fédération nationale des loueurs de voitures (FNLV) / André GALLIN, Président

Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV)

Planet Finance France / Patrick GOUNELLE, Vice-Président

#### Experts

- Jean-Marc DANIEL, professeur à ESCP Europe, politiques économiques
- Des contributions spécifiques d'experts :
  - Yves CROZET, Professeur à l'Université de Lyon, Institut d'études politiques (IEP), Laboratoire d'économie des Transports (LET), « Le Grand-Paris à la lumière de la problématique des gares » - contribution pour la CCIP, novembre 2012
  - Isabelle BARAUD-SERFATY, économiste urbaniste, IBICITY « Note rapide d'expertise sur les gares du Grand Paris » - contribution pour la CCIP, novembre 2012

## ANNEXE 2

### Principaux résultats de l'enquête CCIP-Médiamétrie « Entreprises et gares du Grand Paris »

---

La CCIP a réalisé une enquête sur les gares auprès de 4 000 chefs d'entreprises, dont 2 400 au cœur du Grand Paris. La réalisation de l'enquête de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris a été menée par Médiamétrie par téléphone du 10 au 28 septembre 2012.

En préambule, il convient de rappeler qu'il y a un véritable intérêt de la part des chefs d'entreprise franciliens vis-à-vis du futur réseau de transport du Grand Paris<sup>62</sup>. 80% des chefs d'entreprise de la région parisienne espèrent prioritairement du projet une amélioration des conditions de transport et de mobilité. En effet, alors que 80 % des chefs d'entreprise estiment avoir des avantages à rester implantés en Ile-de-France, la qualité des réseaux de transports est déterminante pour 42% des dirigeants de PME (2<sup>ème</sup> critère) et 52% de ceux des grandes entreprises (1<sup>er</sup> critère).

La vision des dirigeants d'entreprise dépasse toutefois la seule dimension mobilité : le Grand Paris doit aussi selon eux favoriser une revalorisation urbaine et sociale de la banlieue (à 38%) ainsi qu'une amélioration de la qualité de vie de la région (à 38% également). Il cristallise donc des espoirs forts en termes « d'urbanité » et de reconfiguration territoriale.

L'enquête de la CCIP sur les gares du Grand Paris auprès des chefs d'entreprises a porté sur six questions :

- Selon vous, qu'est-ce qui définit la gare de demain ?
- Quelles opportunités d'affaires et de développement pourraient vous apporter une gare ?
- Afin de répondre aux besoins de vos salariés et de votre activité, que doit en priorité offrir une gare ?
- Concernant l'offre commerciale dans une gare, quelles seraient les activités qui répondraient au mieux aux besoins de vos salariés et de votre activité ?
- Quels services peuvent être développés dans les gares afin d'optimiser le déplacement de vos salariés ?
- Voyez-vous un autre service indispensable qu'une gare doit pouvoir offrir ?

- ➔ Les gares de demain sont définies à 78% comme un lieu de transport. En se prononçant pour le maintien de la vocation naturelle de ces infrastructures, les chefs d'entreprise réaffirment leurs préoccupations en matière de mobilités.

Fait notable, la gare doit également être un espace ouvert sur la ville (30% des entreprises le souhaitent, et même 34% des PME en Seine-Saint-Denis et plus de 38% des PME de l'Essonne et du Val-d'Oise), davantage qu'un lieu de consommation (23%), un lieu d'affaires (20%) ou un lieu de rencontre (15%). Cela peut se traduire comme une volonté de voir le lieu à la fois s'intégrer et interagir avec son espace environnant.

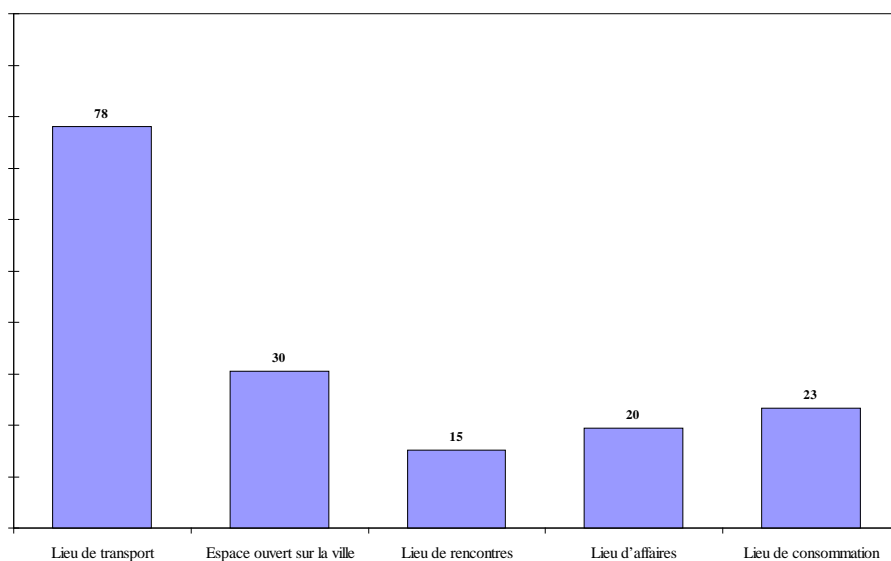
Par rapport aux autres secteurs, les chefs d'entreprise du secteur de la construction (28%) sont plus sensibles à la dimension lieu d'affaires des futures gares.

Enfin, comparativement à celles de petite couronne, les PME de grande couronne définissent davantage celles-ci comme un lieu de rencontres, probablement parce que l'éloignement de la zone dense entraîne pour elles des contraintes de déplacement plus fortes, en temps et en coût.

---

<sup>62</sup> Enquête CCIP-Médiamétrie, septembre 2012 (échantillon de 4500 entreprises environ)

Graphique – Selon vous, qu'est-ce qui définit la gare de demain ?



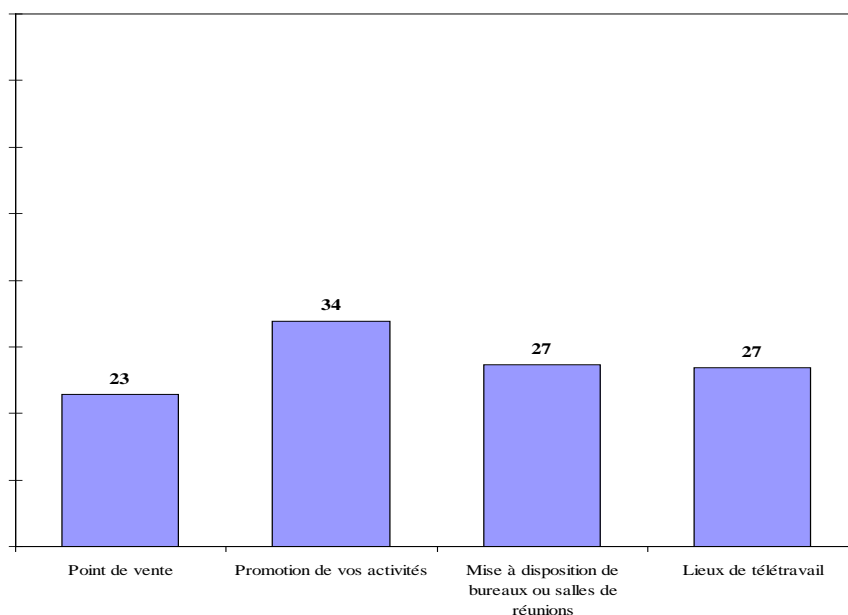
Source : CCIP-Médiamétrie, 2012

- ➔ Les opportunités d'affaires et de développement que peuvent apporter une gare aux entreprises sont de quatre sortes, dans des proportions plus ou moins équivalentes. Pour 34% des chefs d'entreprise (et près de 40% des PME du Val-d'Oise, de l'Essonne et de la Seine-et-Marne), les gares sont envisagées comme des lieux potentiels de promotion de leurs activités. Leur utilisation pour du télétravail ou la mise à disposition de bureaux et salles de réunion intéresserait dans les deux cas 27% des entreprises. Enfin, 23% pourraient éventuellement y installer un point de vente, et même 34% si on prend en compte le seul secteur du commerce, sans surprise.

En grande couronne, PME et grandes entreprises évoquent comme premier critère la mise à disposition de salles et bureaux. C'est peut-être une occasion pour elles, là encore, de limiter leurs déplacements régionaux.

Les dirigeants d'entreprise considèrent ainsi que la gare est un espace pouvant exercer une influence directe sur le développement de leurs activités.

Graphique – Quelles opportunités d'affaires et de développement pourraient vous apporter une gare ?

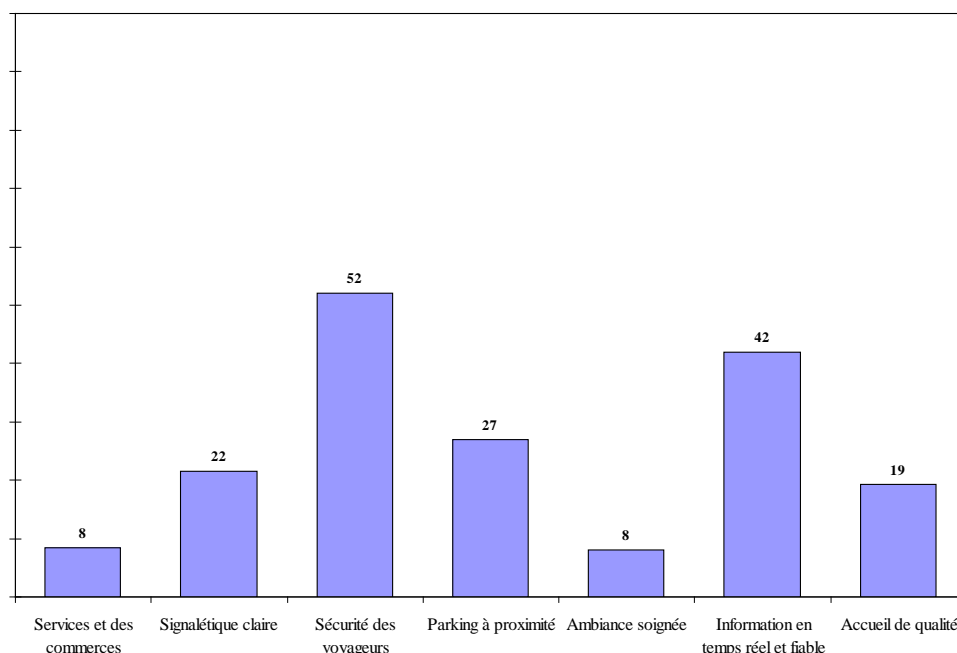


Source : CCIP-Médiamétrie, 2012

- ➔ A la question de savoir ce que doit en priorité offrir une gare pour répondre aux besoins des salariés et des activités des entreprises, la sécurité des voyageurs et la fiabilité de l'information se distinguent nettement, à 52% et 42% respectivement. Alors que l'objectif du Grand Paris Express est notamment de servir de levier au développement de pôles économiques, ces résultats fournissent des indications précieuses pour la réflexion concernant les futurs aménagements, dans la mesure où ils détermineront probablement en partie le degré d'attractivité des quartiers de gare pour les entreprises. Les services et commerces ne constituent à l'inverse une priorité que pour 8% des dirigeants d'entreprise interrogés. Aujourd'hui, cet aspect des gares ne s'avère donc pas être un enjeu pour les entreprises. Les PME de grande couronne (notamment celles situées en Seine-et-Marne, qui sont près d'une sur deux à en faire mention) plébiscitent quant à elles la mise à disposition de parkings à proximité des gares. Cela semble compréhensible, dans des zones où le maillage en transports en commun est souvent plus relâché et les trajets motorisés plus systématiques.

Graphique – Afin de répondre aux besoins de vos salariés et de votre activité, que doit en priorité offrir une gare ?

CCIP

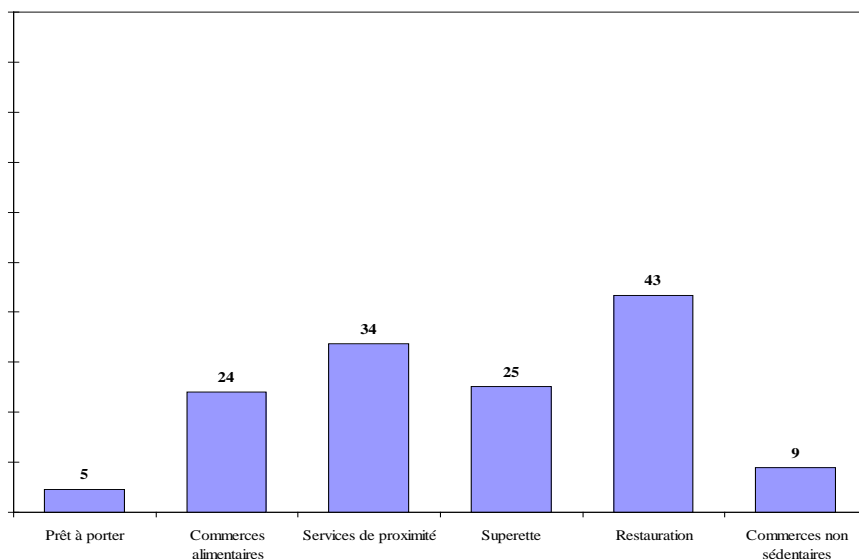


Source : CCIP-Médiamétrie, 2012

- ➔ Concernant l'offre de commerciale en gare, la restauration apparaît au premier rang (43%, et même quasiment 50% pour les dirigeants de PME des Hauts-de-Seine et de l'Essonne) des besoins des chefs d'entreprise, devant les services de proximité (34%), les supérettes (25%) et les commerces alimentaires (24%). La demande en la matière s'articule donc principalement autour de problématiques très quotidiennes, notamment l'alimentation au sens large.

Les dirigeants de grandes entreprises interrogés en petite et grande couronne mettent quant à eux plutôt l'accent sur les services de proximité et se préoccupent moins de restauration, probablement parce qu'ils disposent de solutions internes pour leurs salariés (restaurants d'entreprise, etc.).

Graphique – Concernant l'offre commerciale dans une gare, quelles seraient les activités qui répondraient au mieux aux besoins de vos salariés et de votre activité ?

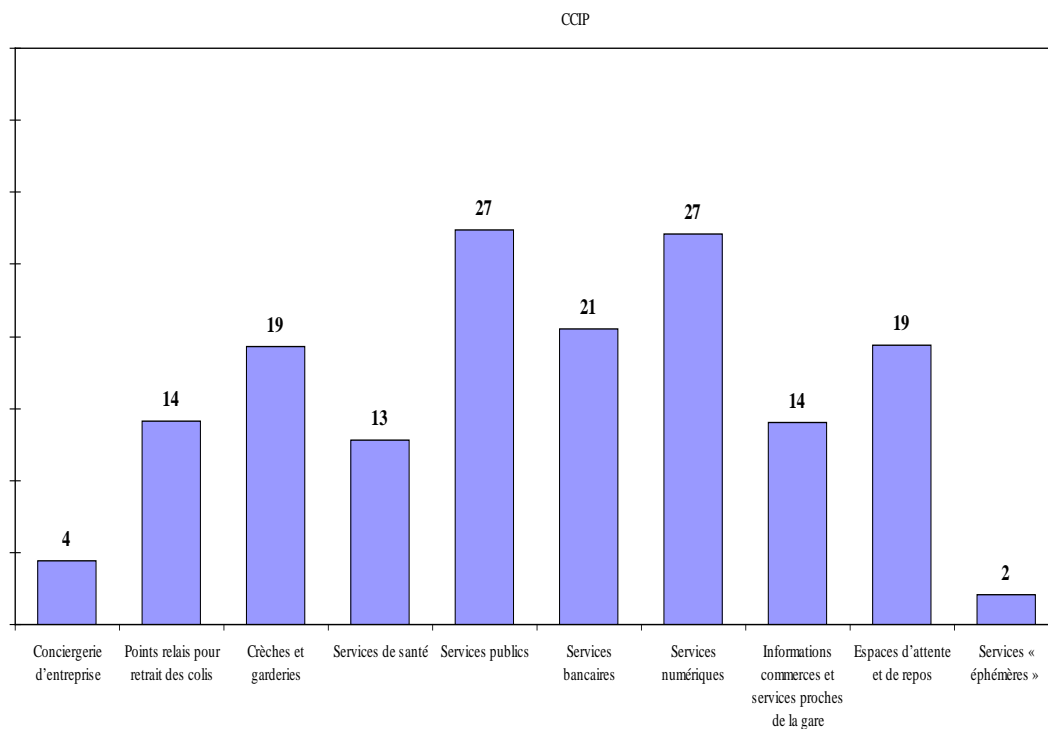


Source : CCIP-Médiamétrie, 2012

En matière de services, là encore, aucune demande ne se distingue en particulier et les besoins apparaissent relativement diversifiés pour les chefs d'entreprise interrogés (cf. graphiques ci-dessous). Si l'on agrège les réponses par catégorie, l'intérêt pour des services publics au sens large (incluant services de santé et crèches / garderies) est tout de même fort puisque plus de la moitié des entreprises l'expriment. Plus d'un quart des dirigeants de PME des Yvelines et du Val-de-Marne plébiscitent les crèches et garderies en particulier, contre 15% des dirigeants de PME des Hauts-de-Seine seulement, ce qui révèle peut-être certaines disparités territoriales.

Comparativement aux dirigeants de PME de petite couronne, ceux de grande couronne insistent davantage sur les espaces d'attente.

Graphique – Quels services peuvent être développés dans les gares afin d'optimiser le déplacement de vos salariés ?



Source : CCIP-Médiamétrie, 2012

➔ A la question ouverte « voyez-vous un autre service indispensable qu'une gare doit pouvoir offrir ? », les chefs d'entreprise interrogés<sup>63</sup> se prononcent (cf. graphiques ci-dessous) :

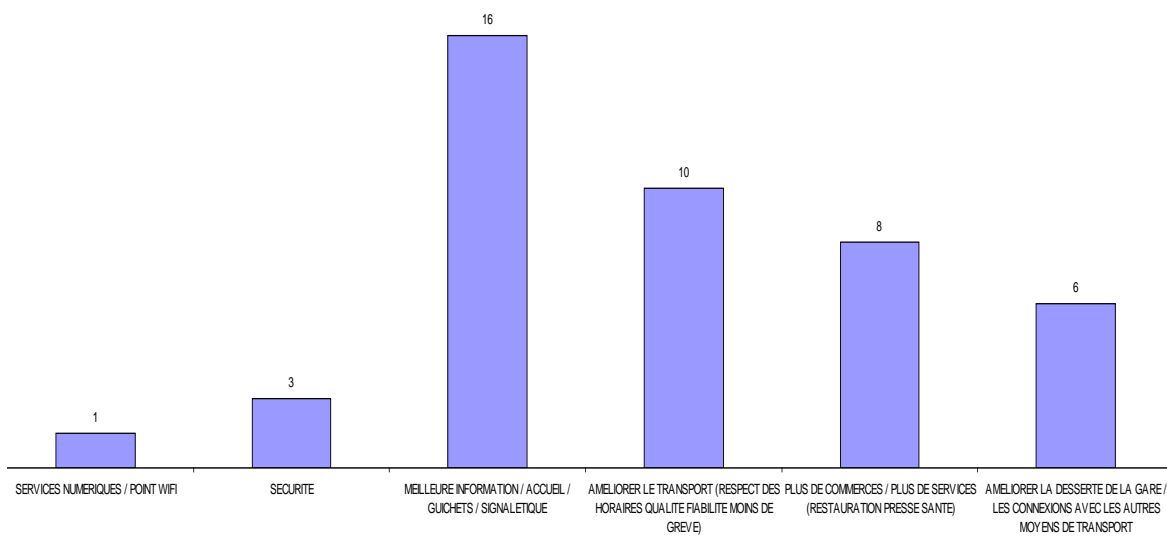
- Pour une meilleure information / accueil / signalétique à 16% ;
- Pour l'amélioration de la fiabilité des transports (respect des horaires, etc.) à 10% ;
- Pour davantage de commerces et services à 8% ;
- Pour de meilleures connexions avec les autres moyens de transport à 6%.

Ces réponses confirment les besoins des entreprises en matière de performance au sens large du réseau de transport (fiabilité, information, intermodalité). La nécessité pour les salariés de mieux maîtriser leurs temps de déplacement et d'en réduire la pénibilité est en effet réelle et s'accroît avec l'éloignement : en effet, les grandes entreprises situées en grande couronne placent les meilleures connexions avec les autres moyens de transport en tête de leurs réponses (24%), devant l'amélioration de la fiabilité des transports (20%).

Les chefs d'entreprises considèrent que ces éléments constituent des dimensions importantes pour leur compétitivité.

La question des commerces et services n'apparaît pas primordiale dans les réponses à l'enquête. Il importe de ne pas surestimer cet aspect dans l'aménagement des futures gares et de bien le cibler en fonction des types de gares et des types d'offre commerciale.

Graphique – Voyez-vous un autre service indispensable qu'une gare doit pouvoir offrir ?



Source : CCIP-Médiamétrie, 2012

<sup>63</sup> Echantillon différent des questions précédentes : sauf mention contraire, 2358 entreprises de petite couronne (périmètre CCIP) interrogées.

## ANNEXE 3

### Les approches des gares du Grand Paris

---

La question de la typologie des gares a fait l'objet de plusieurs travaux et suscite aujourd'hui l'intérêt des nombreux acteurs impliqués dans le projet du Grand Paris. Si bien qu'aujourd'hui, il n'y a pas une unique typologie des gares et il semble qu'il existe presque autant d'approches qu'il y a d'acteurs.

Le rapport « La gare contemporaine » de la Sénatrice Fabienne Keller, remis au Premier Ministre en mars 2009, souligne que l'élaboration d'une typologie est un acte éminemment politique se répercutant nécessairement sur la forme de la gouvernance associée à chaque type de gare. Le rapport précise par ailleurs que la conception d'une gare doit tenir compte des caractéristiques spécifiques à chaque territoire. Il propose ainsi une réflexion générale sur la définition de la « Gare Contemporaine » et de son périmètre à travers le concept de Grande Gare Multimodale, constitutive d'un centre urbain, gouvernée par une structure fédératrice et gérée au quotidien par un manager de gare.

Le projet Grand Paris Express constitue un catalyseur de la réflexion en la matière.

La Société du Grand Paris distingue quatre grands types de gares : les gares de centre-ville, les gares de nouvelle centralité, les gares emblématiques, les gares « portes de la métropole ». L'enjeu est de construire un référentiel de conception partagé et de le rendre applicable à l'ensemble des gares. Pour ce faire, elle a sollicité différentes équipes d'architectes associés à des bureaux d'études, qui prévoient notamment l'évolution de scénarios divers pour chaque gare. L'équipe, pilotée par Jacques Ferrier, a pour mission de conseiller la SGP en vue de définir les archétypes d'une nouvelle génération de gares, en inventant une image propre aux gares du Grand Paris à partir du concept de « gare sensuelle ».

Parallèlement, une mission d'étude confiée par la préfecture de Paris et d'Ile-de-France à la DRIEA, qui a associé plusieurs partenaires<sup>64</sup> a permis d'aboutir à l'élaboration d'orientations communes concernant les gares du Grand Paris, présentées dans un rapport publié en avril 2012 intitulé « Grand Paris - Démarche gares »<sup>65</sup>.

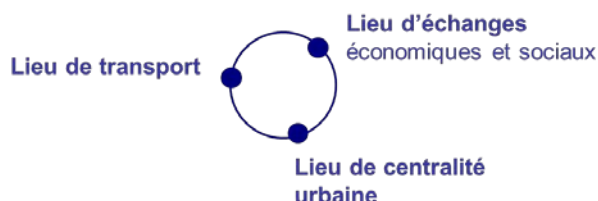
Par ailleurs, les approches susceptibles de nourrir la réflexion sur la gare du Grand Paris émanent d'acteurs qui sont impliqués à divers titres dans le projet. Ainsi est-il permis de distinguer ces approches en fonction de leurs champs de référence :

- Les gares du Grand Paris Express : SGP<sup>66</sup>, AIGP ;
- Les gares du Grand Paris, qui ne se limitent pas aux gares du GPE : DRIEA, RATP ;
- Les gares dans un contexte plus large (régional ou national) : STIF, Gares & Connexions.

Parallèlement, il est possible de distinguer les approches en fonction des critères de définition retenus par les acteurs :

- des typologies qui traduisent la diversité des contextes urbains : SGP, STIF. Les typologies proposées par les maîtres d'ouvrage du futur réseau de transport GPE traduisent une conception des gares qui intègre les spécificités de l'environnement dans lequel elles s'inscriront.
- des orientations qui prennent en compte la complexité des enjeux de mobilité, à la croisée des problématiques de transport, d'architecture et d'aménagement urbain : programme prospectif Osmose de la RATP, démarche de Gares et Connexions alimentée par les Ateliers de la gare;
- des classifications en fonction de la taille des gares et de l'importance du trafic : RFF, SNCF, STIF.

Les gares sont ainsi abordées selon une conception ternaire :

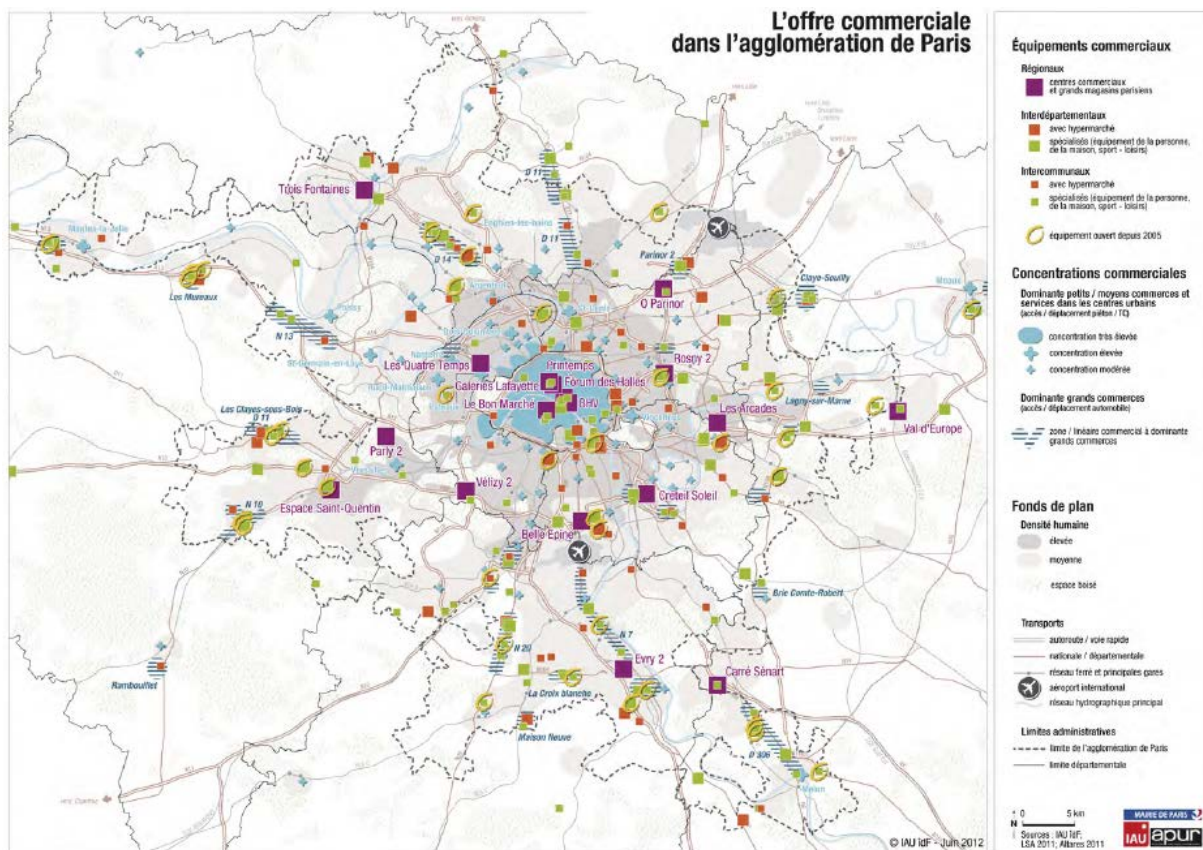


<sup>64</sup> La Société du Grand Paris, le STIF, la RATP, la SNCF, RFF, l'AIGP, la Caisse des dépôts, le conseil régional ainsi que la direction régionale des affaires culturelles.

<sup>65</sup> Rapport disponible en ligne : <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/grand-paris-demarche-gares-rapport-a3884.html>

## ANNEXE 4 : Etat des lieux sur le commerce en Ile-de-France

### Annexe 4.1 : L'offre commerciale dans l'agglomération de Paris (source : IAU)



## Annexe 4.2 : Les périmètres de préemption commerciale en Ile-de-France<sup>67</sup> - Prémpt'Co, l'observatoire de la CCIP (état au 31/12/11)

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP) a créé Prémpt'Co pour collecter les données sur la préemption commerciale et suivre la mise en œuvre de la préemption et de la diversité commerciale dans les communes qu'il couvre, dans un objectif de maintien de l'attractivité et de compétitivité économique sur les territoires.

Prémpt'Co répond à deux objectifs majeurs :

- Compréhension des évolutions urbaines et commerciales et évaluation de la préemption des fonds de commerce sur les territoires en permettant de :

→ effectuer un suivi des périmètres établis par les communes,

→ réaliser une observation de la mise en œuvre du droit de préemption commerciale dans ces périmètres (préemptions et rétrocessions notamment).

- Disposer d'un espace privilégié de mise en perspective consolidée du droit de préemption sur les différents périmètres définis par les communes à l'échelle de plus vastes territoires (intercommunalités, agglomération, région...) :

→ partager les données, effectuer des diagnostics, disposer de livrables, afin de développer le dialogue avec les décideurs territoriaux et participer aux travaux et décisions d'aménagement et de projets urbains.

Prémpt'Co s'appuie sur l'expertise de la CCIP tant au niveau régional, métropolitain et territorial en matière de politiques urbaines et d'accompagnement au commerce de proximité. Il s'appuie sur un réseau territorial avec les CCIP départementales (Paris, Hauts de Seine, Seine Saint Denis, Val de Marne) et la CCI Val d'Oise-Yvelines. Les autres CCI franciliennes compléteront à terme le dispositif. Les connaissances, les enseignements, les tendances mais également l'historique qui peuvent en être tirés confèrent à Prémpt'Co une source d'expertise au service de partenaires.

\*\*\*

Près de 13 %, soit au total 161 communes franciliennes disposent d'un périmètre de préemption commerciale au 31/12/11. Cela correspond à environ 1/3 des périmètres nationaux.

Au cœur de l'agglomération parisienne<sup>3</sup>, à la même période, 53 % des communes ont instauré un périmètre de préemption au sein de leurs territoires :

- 27 communes dans les Hauts-de-Seine (75% des communes du département),
- 25 en Seine-Saint-Denis (62.5%),
- 18 dans le Val-de-Marne (38 %),
- Paris n'a pas encore statué sur ce sujet.

A l'échelle de la grande couronne, près de 8% des communes se sont dotées d'un périmètre de préemption :

- 32 communes des Yvelines (12, 2 % du département),
- 22 communes du Val-d'Oise (11, 8 %),
- 20 communes en Essonne (10,2 %) <sup>4</sup>,
- 17 communes en Seine-et-Marne (3,3 %) <sup>5</sup>

En Ile-de France, les périmètres de préemption commerciale recouvrent principalement les espaces commerçants denses, allant jusqu'à 47% des commerces dans certains départements. Ainsi, au cœur de la métropole francilienne environ 37 % des commerces de moins de 300 m<sup>2</sup> de la petite couronne sont compris dans un périmètre de préemption : 47,5 % des commerces de moins de 300 m<sup>2</sup> des Hauts-de-Seine, 44 % en Seine-Saint-Denis et 17 % dans le Val-de-Marne.

Prémpt'Co recense, fin 2011, un total de 29 préemptions dans les communes dotées d'un périmètre de sauvegarde du commerce de proximité. Les 13 cas de rétrocession identifiés ont permis soit de maintenir les activités en place avant préemption (fromagerie, boucherie, papeterie, etc.), soit d'installer une activité nouvelle de proximité généralement tournée vers l'alimentaire traditionnel.

<sup>67</sup> L'article 58 de la loi du 2 août 2005 en faveur des PME et son décret d'application du 26 décembre 2007 créent un droit de préemption des communes sur les fonds de commerce, artisanaux et les baux commerciaux.

La loi de modernisation de l'économie du 4 Août 2008<sup>2</sup> a ajouté la possibilité d'exercer cette préemption sur les terrains portant ou destinés à porter des commerces de 300 à 1 000 m<sup>2</sup> de surface de vente.

Les communes peuvent ainsi s'en porter acquéreur lors de leur cession.

Pour mettre en œuvre cette préemption, elles doivent au préalable définir, par délibération municipale, une zone dans laquelle s'appliquera ce droit, le périmètre de préemption pour la sauvegarde du commerce de proximité. Depuis la parution du décret d'application, elles ont l'obligation de consulter pour avis les CCI, avant adoption du périmètre.

La définition du périmètre doit reposer sur un rapport analysant la situation du commerce et de l'artisanat de proximité à l'intérieur du dit périmètre, ainsi que les menaces pesant sur la diversité commerciale et artisanale.

Les objectifs que les communes se donnent pour mettre en place ce dispositif peuvent porter sur :

- la préservation d'une offre commerciale diversifiée dans les centre-villes et les quartiers animés,
- le maintien des activités commerciales pour éviter la disparition des commerces de proximité, - la revitalisation, redynamisation des espaces commerçants,
- la restructuration d'une offre commerciale ou encore la préservation d'un secteur d'activité précis, comme le commerce alimentaire spécialisé.

## ANNEXE 5

### Les conditions d'implantation des commerces et services en gare

---

#### Fiche synthétique : éléments de cadrage

Mode d'occupation	Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public.
Cadre juridique	Articles L. 2122-6 et L. 2122-9 du code de la propriété des personnes publiques
Démarche	Appel public à candidature pour tout projet d'ouverture.
Restrictions sur le type d'activités à implanter	Par exemple, les commerces utilisant des produits chimiques (ex : blanchisseries), du gaz (ex : restauration) ou toute activité jugée contraire au respect des bonnes mœurs dans les espaces publics ne sont pas autorisés (RATP).
Commercialisateur, gestionnaire des espaces commerciaux en gare	- A2C, filiale de Gares et Connexions, - Promometro, filiale de la RATP.
Redevance	A titre d'exemple, la redevance d'occupation comprend une partie fixe et une partie variable, fonction du chiffre d'affaires. (RATP).
Rentabilité	La rentabilité d'une activité économique en gare dépend du flux voyageur mais également de la clientèle du quartier (visibilité /vitrine sur rue...).
Inconvénients pour l'occupant	- Les commerces ne bénéficient pas des dispositions protectrices du Code du commerce. - La puissance publique est assez libre dans les garanties qu'elle peut octroyer ou refuser, notamment sur la durée d'occupation et ses conditions ou les autorisations et contraintes pour réaliser les travaux. - Très peu accessible au commerce indépendant (procédure lourde, cahiers des charges contraignants...). Les franchises et les enseignes nationales sont de fait privilégiées. - Le droit d'occupation dont bénéficie l'occupant est précaire et révoquant ; pour exemple, la société Promométro se réserve le droit de retirer à toute époque l'autorisation d'occupation dans le cas où ce retrait s'imposerait pour motif d'intérêt général.
Avantages pour l'occupant	- Pas de fonds de commerce à acquérir, - Pas de droit d'entrée à payer, - La durée du contrat est pensée et déterminée en amont, de manière à ce que les investissements soient amortis sur la période d'exploitation (exemple en gare SNCF de 5 à 7 ans).

Sources : A2C, Promométro

## ANNEXE 6

### Actions et expérimentations à destination du commerce mises en œuvre dans les territoires par la CCIP – Fiches opérationnelles

---

Les CCIP départementales disposent d'un savoir-faire et d'une expertise portant sur l'étude d'impact du tissu commercial, l'élaboration de scénarios de développement et d'orientations de programmation commerciale ainsi que pour la définition et la mise en place d'actions d'accompagnement du commerce local.

Orientations de programmation commerciale (cf. fiche opérationnelle en annexe 6.1) :

- Approche du potentiel commercial de chaque pôle, fondée sur une étude du marché (analyse de l'offre et de la demande, caractéristiques de l'offre existante, densité de population, densité commerciale, zone de chalandise...)
- Activités à cibler en fonction de la stratégie définie : formats, secteurs d'activité, enseignes nationales / indépendants, enveloppe de surfaces développables
- Si nécessaire, entretiens avec des enseignes et les commerçants pour comprendre leur stratégie d'implantation et de développement et vérifier leur intérêt pour le site

Garantir la continuité de l'activité économique pendant les travaux (cf. fiche opérationnelle en annexe 6.2) :

Avant les travaux :

- Information des commerçants et concertation avec eux
- Organisation des actions en faveur du commerce de proximité
- Recherche de financements pour la mise en place des actions
- Accompagnement des commerçants dans leurs projets d'évolution
- Accompagnement du manager du commerce

Pendant les travaux :

- Accompagnement collectif des commerçants
- Accompagnement individuel
- *Des observatoires associant les acteurs concernés peuvent être mis en place comme cela a été fait par la CCIP Paris à l'occasion des travaux du tramway des Maréchaux Sud et Est parisiens (cf. annexe 6.2).*
- *L'information et la sensibilisation des entreprises à travers la réalisation de fiches d'information, plaquettes et l'organisation de réunions d'information ou conseils personnalisés. Par exemple, la CCIP Seine-Saint-Denis pour des travaux de tramways à Pierrefitte-sur-Seine.*
- *Des interventions auprès des pouvoirs publics avec ou sans commission d'indemnisation. Pour le tramway T7, la CCIP Val-de-Marne a travaillé en amont du projet préparant ainsi son intervention auprès de la commission d'indemnisation.*
- *Une interface de la CCIP entre les acteurs pour définir les formes de l'indemnisation (sommés compensatoires, échéancier fiscal, moratoire sur les dettes fiscales ou prise en charge de loyers)*
- *Une information et un soutien aux entreprises dans la constitution et le suivi des demandes d'indemnisation.*

Après les travaux :

- Conception d'outils et d'actions de communication dans le but de rendre les commerçants visibles en gare, en particulier ceux des pôles commerciaux environnants.
- Fédérer les commerçants du ou des pôles existants et ceux du pôle créé ou renforcé par la gare via les associations de commerçants existantes ou par la création d'une nouvelle association.
- Accompagnement individuel des commerçants.

## Annexe 6.1 : Exemple de l' « étude des localités accueillant une gare du réseau du Grand Paris pour anticiper la programmation des commerces et services en gare »<sup>68</sup>.

A titre d'exemple, l'« étude des localités accueillant une gare du réseau du Grand Paris pour anticiper la programmation des commerces et services en gare » pourrait se décliner gare par gare à destination des collectivités locales.

La CCIP Hauts-de-Seine a élaboré et appliqué sur son territoire une méthodologie, afin de déterminer l'impact que pourraient avoir les gares du Grand Paris Express sur les tissus commerciaux locaux et d'identifier les opportunités d'y proposer des services aux entreprises.

### 1. Typologie des localités accueillant une gare en fonction de l'impact potentiel sur le tissu commercial local

A la concurrence directe constituée par l'offre commerciale de base présente dans toute gare urbaine à forte fréquentation (Presse - tabac, sandwicheries - boulangeries, café) peut s'ajouter, selon les configurations locales des commerces, un risque de fragilisation des pôles commerciaux par effet d'entraînement.

Afin de mesurer l'impact potentiel des commerces qui s'installeront au sein et autour des gares sur le tissu commercial existant, une analyse des tissus commerciaux a été menée au sein de deux périmètres (à nuancer en fonction des situations urbaines qui peuvent imposer des gênes dans les déplacements) autour des futures gares :

- dans un rayon de 400 m pour les achats courants de proximité (alimentaire, presse, tabac, etc.)<sup>69</sup>, prenant en compte une zone d'attraction de 7 minutes à pieds
- dans un rayon de 800 m pour les autres achats, ce qui correspond au critère de desserte des équipements commerciaux à partir d'une gare SNCF / RER.



<sup>68</sup> Source : CCIP – Hauts-de-Seine

<sup>69</sup> Ce périmètre correspond à un rayon d'attraction de 7 minutes à pieds.

Plusieurs critères, qui se complètent, ont été choisis pour anticiper le type d'impact que sont susceptibles d'avoir les gares sur le tissu commercial environnant :

- Critères permettant d'évaluer les menaces potentielles sur le tissu commercial local :
  - Si la gare est implantée au sein (ou à proximité) d'un pôle commercial existant, il y a un risque de déstabilisation de ce pôle. Il s'agira de minimiser les effets de concurrence et de chercher à compléter l'offre existante.
  - Si un ou plusieurs autres pôles commerciaux existent dans les 800 mètres, ils seront aussi concernés par le risque de concurrence. L'offre en gare gagnera donc à être déterminée également par rapport à l'offre de ces pôles.
  - Le nombre de commerces et services dans les 400 mètres permet d'évaluer la densité du pôle commercial, s'il en existe un, ou celle des commerces plus isolés.
  - La part des commerces dans les 800 mètres dont le secteur d'activité est généralement présente en gare, dans le but d'estimer l'ampleur de la concurrence directe potentielle par rapport au tissu de petits commerces de proximité<sup>70</sup>
- Critère visant à estimer les opportunités de compléter le tissu commercial :
  - Le nombre de commerces pour 1 000 habitants dans les 800 mètres, pour évaluer l'offre existante en quantité, au regard de la moyenne départementale.

Les résultats de l'étude sont présentés, dans le tableau suivant, sous forme de graphiques en « radar », qui permettent une évaluation globale des différents critères. Ces radars se lisent de la manière suivante :

- Le graphique comporte 5 axes correspondant aux 5 critères.
- Chaque axe peut se lire indépendamment des autres, afin d'évaluer un critère séparément : la ligne de couleur orange indique le niveau obtenu par la gare sur le critère. La graduation imaginaire de l'axe résulte de l'échelle appliquée au critère, le centre du radar représente le niveau 0 pour chaque critère.
- Le radar peut aussi se lire globalement : plus la surface à l'intérieur de la ligne orange est étendue, plus l'impact de la gare sur le tissu commercial environnant est potentiellement élevé.

Cette analyse permet d'identifier, dans un premier temps, les gares qui peuvent présenter des risques pour les pôles commerciaux environnants. Elle devra être complétée par des études approfondies à l'échelle locale, afin d'identifier les possibilités de complémentarité en termes d'offre commerciale et de préciser les risques de mutation du tissu commercial des pôles existants.

---

<sup>70</sup> Le rayon d'attractivité des commerces de proximité a été estimé à environ 400 mètres. Cependant, le rayon de 800 mètres a été choisi pour la raison suivante : Si un habitant réside à 400 m de la gare, il peut aller faire ses achats quotidiens dans un pôle situé à 400 m de chez lui dans direction opposée à la gare. On a donc  $400 \text{ m} \times 2 = 800 \text{ m}$  à partir de la gare.

## Impacts potentiels sur le tissu commercial existant

Commune d'implantation de la gare + Communes concernées par le périmètre de 800 m autour de la gare. <i>En italique : hors Hauts-de-Seine</i> // Obstacle(s) aux cheminements dans les 800 m	Nom de la future gare	Gare au sein ou à moins de 100 m d'un pôle commercial (oui : *)	Un ou plusieurs autres pôles commerciaux dans les 800 m (oui : *)	Risque de fragilisation des pôles commerciaux	Nombre de commerces dans les 400 m (1 à 5 *)	Nombre de commerces potentiellement fragilisés indirectement	Part des commerces généralement présents en gare dans les 800 m (0 à 3 *, aucune gare à 0)	Importance de la concurrence directe potentielle	Nombre de commerces pour 1 000 habitants dans les 800 m (0 à 5 *, aucune gare à 0)	Opportunités de compléter l'offre existante	Synthèse
Antony + <i>Massy, Wissous</i>	Antony pôle		*	Modéré	*	Très faible	**	Modérée	*	Importantes	
Bagneux + <i>Arcueil, Cachan</i>	Bagneux M4	*	*	Elevé	***	Moyen	**	Modérée	*	Importantes	
Courbevoie + <i>Bois-Colombes, Asnières</i>	Bécon-les-Bruyères	*	*	Elevé	****	Important	*	Relativement faible	*	Importantes	
Bois-Colombes + <i>Asnières</i>	Bois-Colombes	*	*	Elevé	*****	Très important	*	Relativement faible	**	Assez importantes	
Châtillon et Montrouge	Châtillon - Montrouge	*		Modéré	***	Moyen	**	Modérée	**	Assez importantes	
Colombes	Colombes	*		Modéré	****	Important	*	Relativement faible	****	Assez faibles	
Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart	Fort d'Issy / Vanves / Clamart	*		Modéré	***	Moyen	*	Relativement faible	**	Assez importantes	
Issy-les-Moulineaux + <i>Boulogne-Billancourt, Meudon</i> // <i>Seine</i>	Issy RER	*	*	Elevé	****	Important	**	Modérée	**	Assez importantes	
Puteaux + <i>Courbevoie</i>	La Défense	*	*	Elevé	*****	Très important	**	Modérée	***	Modérées	
La Garenne Colombes et colombes	La Garenne Colombes	*	*	Elevé	****	Important	*	Relativement faible	****	Assez faibles	
Asnières et Gennevilliers	Les Agnettes		*	Modéré	**	Faible	**	Modérée	**	Assez importantes	
Asnières et Gennevilliers	Les Grésillons			Faible	**	Faible	***	Importante	*****	Faibles	
Nanterre + <i>Puteaux, Courbevoie, La Garenne-Colombes</i>	Nanterre		*	Modéré	**	Faible	***	Importante	*	Importantes	
Nanterre + <i>Rueil-Malmaison</i>	Nanterre la Boule	*	*	Elevé	***	Moyen	**	Modérée	****	Assez faibles	
Boulogne-Billancourt + <i>Sèvres, Saint-Cloud</i> // <i>Seine</i>	Pont de Sèvres	*	*	Elevé	***	Moyen	**	Modérée	***	Modérées	
Rueil-Malmaison + <i>Nanterre, Chatou</i> // <i>Seine</i>	Rueil		*	Modéré	***	Moyen	**	Modérée	***	Modérées	
Rueil-Malmaison et Suresnes	Rueil / Suresnes "Mont Valérien"		*	Modéré	***	Moyen	*	Relativement faible	****	Assez faibles	
Saint-Cloud + <i>Boulogne-Billancourt</i> // <i>Seine</i>	Saint-Cloud Transilien	*	*	Elevé	****	Important	*	Relativement faible	*****	Faibles	

## 2. Typologie des localités accueillant une gare en fonction de la pertinence de l'accueil de services en gare

Différents types de services<sup>71</sup> ont été identifiés comme étant susceptibles d'intégrer les gares du Grand Paris Express ou leurs environs. En fonction du type de services, des critères ont été sélectionnés et pondérés en vue d'opérer un premier filtre pour déterminer si la gare est pertinente, a priori, pour accueillir le service. Les critères pris en compte sont les suivants : Niveau d'interconnexion de la future gare, nombre d'établissements, de salariés et d'habitants dans les 800 mètres autour de la gare.

Le tableau qui suit indique le niveau de pertinence des différentes gares prévues dans les Hauts-de-Seine, pour chaque service.

		Echelle de notation en fonction de la pertinence de proposer le service en gare :				
		◇ Pertinence faible	◇◇ moyenne	◇◇◇ élevée		
Commune d'implantation de la gare + Communes concernées par le périmètre de 800 m autour de la gare. <i>En italique : hors Hauts-de-Seine</i> // Barrière(s) physique dans les 800 m	Nom de la gare	Structure d'hébergement pour jeunes entreprises	Centre d'affaires	Télécentre	Espace de coworking	Conciergerie d'entreprises
Antony <i>+ Massy, Wissous</i>	Antony pôle	◇	◇	◇	◇	◇
Bagneux <i>+ Arcueil, Cachan</i>	Bagneux M4	◇	◇	◇◇	◇◇	◇
Courbevoie <i>+ Asnières, Bois-Colombes</i>	Bécon-les-Bruyères	◇◇	◇◇	◇◇◇	◇◇◇	◇◇
Bois-Colombes <i>+ Asnières</i>	Bois-Colombes	◇◇	◇◇	◇◇◇	◇◇◇	◇◇
Châtillon et Montrouge	Châtillon - Montrouge	◇◇	◇◇	◇◇	◇◇	◇◇
Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart	Fort d'Issy / Vanves / Clamart	◇	◇	◇◇	◇◇	◇
Issy-les-Moulineaux <i>+ Boulogne-Billancourt, Meudon</i> // Seine	Issy RER	◇◇◇	◇◇◇	◇◇◇	◇◇◇	◇◇◇
Puteaux <i>+ Courbevoie</i>	La Défense	◇◇◇	◇◇◇	◇◇◇	◇◇◇	◇◇◇
Asnières et Gennevilliers	Les Agnettes	◇	◇	◇◇	◇◇	◇
Gennevilliers <i>+ Asnières</i>	Les Grésillons	◇◇◇	◇◇	◇	◇	◇◇◇
Nanterre <i>+ Puteaux, Courbevoie, La Garenne-Colombes</i>	Nanterre	◇◇◇	◇◇◇	◇◇	◇◇	◇◇◇
Nanterre <i>+ Rueil-Malmaison</i>	Nanterre la Boule	◇◇	◇◇	◇	◇	◇◇
Boulogne-Billancourt <i>+ Sèvres, Saint-Cloud</i> // Seine	Pont de Sèvres	◇◇◇	◇◇◇	◇◇	◇◇	◇◇◇
Rueil-Malmaison <i>+ Nanterre, Chatou</i> // Seine	Rueil	◇◇	◇	◇	◇	◇◇
Rueil-Malmaison et Suresnes	Rueil / Suresnes "Mont Valérien"	◇◇	◇	◇	◇	◇
Saint-Cloud <i>+ Boulogne-Billancourt</i> // Seine	Saint-Cloud Transilien	◇◇◇	◇◇◇	◇◇	◇◇	◇◇

Cette analyse quantitative nécessite d'être approfondie en la confrontant aux réflexions des acteurs du développement économique des territoires concernés et au contexte urbain local.

<sup>71</sup> Structures d'hébergement pour jeunes entreprises, Centre d'affaires, Télécentre, Espace de coworking, Conciergerie d'entreprises

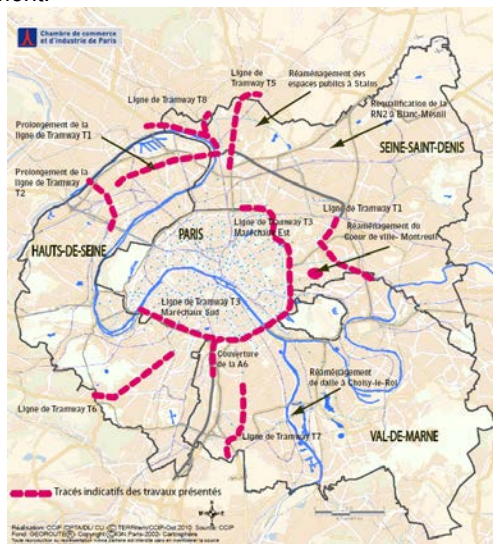
## Annexe 6.2 : Synthèse d'initiatives et d'études de cas dans le Grand Paris à la faveur des actions sur le terrain de la CCIP : garantir la continuité de l'activité économique lors de travaux urbains sur la voie publique<sup>72</sup>.

La CCIP souhaite qu'une attention particulière soit portée au projet d'envergure du Grand Paris Express et de ses gares à la lumière de ces expériences.

L'agglomération parisienne connaît une multiplicité de projets qui touchent à l'espace urbain, à l'environnement des entreprises : les opérations de réhabilitation de centres villes induisant de lourds travaux de voirie, les interventions sur les réseaux, la création de quartiers ou le prolongement d'infrastructures majeures de transports en commun comme par exemple les lignes de tramway. Autant de transformations qui visent à renforcer l'attractivité des territoires et dynamiser l'économie. A ce titre, la CCIP intervient auprès des pouvoirs publics dans le cadre de l'élaboration et de la révision des documents d'urbanisme et des projets d'aménagement, afin de permettre aux entreprises de disposer d'un cadre de vie adapté à leurs besoins. De même, elle intervient dans le cadre des enquêtes et/ou débats publics préalables à la mise en œuvre des projets pour promouvoir la réalisation de dessertes propices au développement économique et rappeler les attentes et contraintes des entreprises. Cependant ces grands chantiers peuvent avoir des répercussions sur l'activité des entreprises : entraves à l'accessibilité, problème de visibilité, pouvant entraîner des difficultés d'exploitation et conduire jusqu'à la cessation d'activité.

Dans un souci général de soutien de l'activité économique lors de travaux publics, plusieurs démarches sont menées par la Chambre de commerce et d'industrie de Paris et ses CCIP-départementales (Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne), avant, pendant et après les travaux, au plus près des entreprises.

Une synthèse thématique de ces initiatives a pu être extraite. Elle a été illustrée d'une sélection de cas emblématiques sur chaque département dont un cas relatif au tramway des maréchaux Sud et Est est présenté plus loin. Cependant, la carte ci-dessous fait état de l'ensemble des études de cas retenues et qui ont fait l'objet d'interventions de la CCIP localement.



Par ailleurs, l'expérience de la CCIP l'a conduite à participer, avec CCI France, à l'élaboration d'un guide méthodologique, « Les CCI et l'accompagnement des entreprises impactées par des travaux d'aménagement urbain ».

<sup>72</sup> Sources : CCIP-DPTA /UAPUM et rapport de Monsieur Gérald BARBIER « Travaux urbains sur la voie publique : garantir la continuité de l'activité économique » adopté à l'Assemblée générale de la CCIP du 18 novembre 2010- volet territorial.

## A. Observation et analyse

En vue d'assurer une prévention efficace des entreprises riveraines de travaux, des cellules d'observations ou observatoires peuvent être mis en place. Leur objectif est d'analyser le tissu économique aux abords des travaux, avant leur démarrage, pendant leur déroulement et une fois l'infrastructure achevée. Ces observatoires peuvent se pencher plus précisément sur l'équipement commercial, son évolution au fil du chantier, l'analyse du chiffre d'affaires des entreprises, etc. Ils peuvent associer les acteurs concernés que sont les collectivités locales, les maîtres d'ouvrage, les organismes consulaires, etc. Ainsi, la CCIP initie fréquemment des cellules de ce type comme à Paris avec les travaux du tramway des Maréchaux Sud et Est ou encore dans les Hauts-de-Seine pour les lignes de tramways du département.

### x Des dispositifs efficaces dès le démarrage des projets

De telles cellules d'observation permettent d'étudier les effets des travaux sur l'activité économique afin d'anticiper les pertes de chiffres d'affaires et d'aider à la décision lors de procédures d'indemnisation. L'analyse doit ainsi être menée tout au long des travaux et en anticipation de ceux-ci. Ainsi, la CCIP Hauts-de-Seine a mis en place très en amont un observatoire pour les lignes T1, T2 et T6. Il couvre toute la période des travaux et s'arrête avec la fin des travaux.

### x Des analyses a posteriori pour améliorer des pratiques

Par ailleurs, des observatoires peuvent être mis en place et prolongés après finalisation des travaux, afin d'évaluer les effets d'aménagements de voirie, d'infrastructures de transports en commun. De tels dispositifs permettent d'anticiper les actions à initier lors de chantiers du même type. Pour exemple, la CCIP Paris a réalisé des enquêtes sur le parcours du tramway des Maréchaux Sud de 2006 à 2010.

## B. Accompagnement des entreprises

Préalablement ou concomitamment à la création de commissions et à la mise en œuvre d'observatoires, une étape majeure consiste en l'accompagnement des entreprises riveraines des projets.

La CCIP et ses CCIP départementales prennent une part active dans cette démarche afin de :

- informer les entreprises sur les projets à venir, sur les conditions du chantier, sur les gênes à prévoir (en matière d'accès, de visibilité, etc.) ;
- les sensibiliser sur la nécessité d'informer la clientèle, de suivre leurs comptes avant, pendant et après la phase de travaux ;
- les renseigner sur l'indemnisation, son fonctionnement et les démarches à suivre ;
- les aider dans la constitution et le suivi des dossiers de demande d'indemnisation.

L'accompagnement par la CCIP peut prendre la forme de :

- fiches d'information, plaquettes à destination des entreprises et réalisées en collaboration avec les collectivités ou les maîtres d'œuvres ;
- réunions d'information organisées par les services de la CCIP en collaboration avec les collectivités et maîtres d'ouvrage ;
- conseils personnalisés aux entreprises riveraines des travaux.

Citons par exemple l'action de la CCIP Seine-Saint-Denis pour des travaux de tramways à Pierrefitte-sur-Seine qui a délocalisé certaines réunions pour être au plus près des entreprises.

Par ailleurs, la CCIP intervient fréquemment auprès des pouvoirs publics et se place comme une véritable interface entre l'ensemble des acteurs du projet, entrepreneurs, collectivités, maîtres d'œuvre et administrations.

### x Interventions auprès des pouvoirs publics

Afin de maintenir les activités économiques en place, notamment les commerces, et pour ne pas les fragiliser, une procédure amiable peut être envisagée pour indemniser les entreprises impactées par les travaux.

Elle prend le plus fréquemment la forme de commissions créées par les collectivités locales ou les maîtres d'ouvrages et réunissant, entre autres, l'ensemble des collectivités concernées (villes, intercommunalités, départements, etc.), les maîtres d'ouvrage, les organismes consulaires.

Les demandes d'indemnisation des entreprises sont analysées par la commission sur la base de dossiers constitués par les entrepreneurs.

Il est à noter que la phase de travaux des concessionnaires est rarement prise en compte par les commissions d'indemnisation alors que les nuisances pour les entreprises démarrent dès cette phase préparatoire.

La CCIP participe aux commissions d'indemnisation. Elle est parfois à l'initiative de celles-ci. La fréquence de ces réunions, allant de mensuelle à trimestrielle, dépend souvent du nombre de dossiers déposés. Concernant le montant des indemnisations, il varie d'une commission à l'autre et aucun barème ou montant minimum n'a été défini.

Sur certains projets, une commission unique traite plusieurs chantiers comme en Seine-Saint-Denis avec les lignes de tramways.

Une commission peut également prendre la suite d'une autre ou être tout simplement reconduite pour un autre chantier. A Paris, la commission d'indemnisation pour les travaux des Maréchaux Est a pris le relais de la commission des Maréchaux Sud et a instruit des dossiers de celle-ci, arrivés tardivement.

Enfin, la commission décide de la zone géographique pour lequel elle recevra des dossiers. Pour la ligne de tramway T7 dans le Val-de-Marne, la commission accepte d'envisager des dossiers présentés par des entreprises sises sur une bande de 50 m autour des travaux.

Notons que le conventionnement est régulièrement employé préalablement à la mise en place de commissions.

Ainsi, les collectivités (Ville, Conseil général, etc.) et la CCIP signent une convention de partenariat définissant les outils mis en place conjointement pour assurer le suivi des activités riveraines des projets, les interventions à mener, le rôle de chaque partie, etc.

### **x** La CCIP, interface entre les acteurs

L'indemnisation des entreprises impactées par des travaux sur le domaine public se fait par le versement de sommes compensatoires. Mais elle peut également prendre la forme de négociations avec les administrations concernées (RSI, URSSAF, CCF, etc.). C'est là que la CCIP avec ses CCIP-départementales peuvent jouer un rôle majeur d'interface entre les entreprises et les administrations pour obtenir un échancier fiscal, un moratoire sur les dettes fiscales et les cotisations à l'URSSAF ou encore la prise en charge de loyers.

A titre d'exemple, la CCIP Seine-Saint-Denis, sur le prolongement de la ligne de tramway T1, a obtenu trois moratoires sur quatre par l'URSSAF. Quant à la CCIP Hauts-de-Seine, elle aide à l'obtention de délais de paiements des cotisations sociales et surtout intervient pour l'arrêt de procédures de contentieux des commerçants en difficulté.

En matière d'indemnisation, des réflexions sont en cours pour la mise en place d'un dispositif complémentaire aux commissions sous forme d'une avance remboursable destinée aux entreprises connaissant un préjudice dans le cadre de travaux sur le domaine public.

### **x** Information et soutien aux entreprises

La CCIP et ses CCIP-départementales, par son expertise en la matière, peut également accompagner les entreprises dans la constitution des dossiers de demande d'indemnisation et dans le suivi de ces dossiers.

## Etude de cas : tramway des Maréchaux Sud et Est (TMS et TME)<sup>73</sup>.

### Présentation du projet



- \* **Le projet du tramway des Maréchaux à Paris s'inscrit dans le cadre du développement du réseau de transport en commun francilien, et notamment de rocade. Il vise à améliorer la mobilité urbaine et le cadre de vie.**

Le premier tronçon du T3 situé au Sud de Paris et reliant le Pont du Garigliano à la Porte d'Ivry (7,9 km) a été mis en service en décembre 2006.

Le prolongement jusqu'à la porte de la Chapelle (14,5 km) initialement prévu dans le cadre de la candidature de Paris pour accueillir les Jeux Olympiques de 2012, a vu son intérêt confirmé lors du débat public organisé en 2006. Les travaux ont commencé au début de l'année 2009 et la mise en service est prévue à la fin de l'année 2012.

- \* **Maîtres d'ouvrage et financeurs**
  - RATP : maître d'ouvrage du système de transport et exploitant de la ligne T3
  - Ville de Paris : co-maître d'ouvrage et financeur
  - Région Ile de France : co-financeur
- \* **Coût des opérations**
  - TMS : 380 millions d'euros
  - TME : 887 millions d'euros
- \* **Durée des travaux**
  - TMS : 2 ans et demi
  - TME : 4 ans
- \* **Nombre de commerces et services aux particuliers riverains : environ 380 sur le TMS et 480 sur le TME**

### Démarche

La CCIP-Paris a proposé et mis en œuvre plusieurs actions afin de pallier les conséquences néfastes du chantier pour les entreprises :

- La réalisation d'enquêtes pour mesurer l'impact économique de l'implantation du tramway sur l'activité économique située en bordure du tramway ;
- La participation à la création de la 1<sup>ère</sup> Commission de Règlement Amiable (CRA) parisienne et la défense des intérêts des entreprises au sein des CRA (du TMS, puis du TME).

#### L'OBSERVATION DES EFFETS ECONOMIQUES

##### Méthode

Dès 2003 la CCIP-Paris a mis en place deux types d'enquêtes sur le TMS :

- Un relevé terrain semestriel des commerces et activités en pied d'immeubles implantés le long du tracé du tramway ;
- La collecte, sur la base du volontariat, des chiffres d'affaires mensuels depuis 2002.

Ces enquêtes, menées régulièrement jusqu'en 2010 sur le TMS, ont été reconduites à partir de 2008 sur le tracé du TME.

Mis en ligne sur le site internet ccip75.fr, chaque volet d'enquête a fait l'objet d'un envoi à l'ensemble des partenaires du projet et aux membres de la CRA. Les résultats des enquêtes menées sur le TME sont également envoyés aux entreprises du panel.

##### Principaux résultats

Les résultats des enquêtes de la CCIP-Paris ont confirmé la nécessité de mettre en œuvre un dispositif approprié d'aide aux entreprises et ont permis notamment de tirer les enseignements suivant :

- Une baisse générale des chiffres d'affaires a été enregistrée sur toute la période des travaux du TMS. L'année 2005 a été la plus difficile, en particulier dans le secteur de la restauration.
- L'hôtellerie et la restauration tirent toutefois leur épingle du jeu depuis la mise en service du tramway, avec des chiffres d'affaires plus importants en moyenne qu'avant les travaux, contrairement aux autres commerces de détail qui suivent plutôt la tendance au ralentissement lié à la crise de 2008.
- Le nombre total de commerces est resté quasiment constant entre mi-2003 et début 2010 sur le tracé du TMS. Les locaux affectés au commerce alimentaire et non alimentaire ont diminué au profit des cafés-restaurants et des services aux particuliers.
- Sur le TME, 30% des commerces enregistrent déjà, un an après les travaux une baisse de chiffre d'affaires supérieure ou égale à -10%.

#### LES COMMISSIONS DE REGLEMENT AMIABLE

Dès 2003, la CCIP-Paris, aux côtés de la Chambre des métiers, avait proposé aux maîtres d'ouvrage qu'une Commission soit créée afin d'éviter que les commerçants, lésés par le chantier du TMS, ne doivent recourir à la voie contentieuse, longue et coûteuse. La Ville de Paris et la RATP ont alors décidé de créer une CRA en février 2004. Tirant profit de l'expérience acquise, le dispositif a été reconduit pour le TME en mars 2009.

##### Périmètre

- CRA du TMS : entreprises « riveraines » du tracé
- CRA du TME : entreprises situées à l'angle des rues adjacentes du tracé du tramway, jusqu'à 20 m à l'intérieur de ces rues

##### Membres

- Président : Michel COURTIN, Président honoraire du Tribunal Administratif de Paris
- Membres avec voix délibérative : 2 représentants du Maire de Paris, 2 de la RATP, 1 de la CCIP, 1 de la CMAP, représentants des Maires d'arrondissements et des concessionnaires de réseaux\*
- Membres avec voix consultative : URSSAF de Paris, RSI, Greffe du Tribunal de Commerce de Paris, services techniques de la Ville de Paris et de la RATP
- observateurs : médiateur et médiatrice de la Ville de Paris

<sup>73</sup> Source : CCIP-Paris. Mise à jour novembre 2012.

- \* - TMS : Eaux de Paris, Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain, EDF, France Télécom
- TME : Eaux de Paris, Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain

#### Critères d'indemnisation

La Commission se réfère aux règles de base de la jurisprudence en vigueur. L'expérience des CRA du T3 montre que les dossiers indemnisés présentent généralement deux caractéristiques cumulatives :

- une baisse de chiffre d'affaires supérieure ou égale à 10 – 15% ;
- et une durée d'emprise liée aux travaux à proximité immédiate de l'établissement supérieure à 10 - 12 semaines ;
- le calcul de l'indemnité est fondé sur le manque à gagner (et non la simple perte de chiffre d'affaires).

#### Bilan des CRA

TMS	TME (provisoire au 19/10/12)
-141 dossiers de demande d'indemnisation traités	- 163 dossiers de demande d'indemnisation traités
- 53 indemnisations	- 42 indemnisations
- 432 500 euros distribués	- 276 600 euros distribués

Si les efforts d'assouplissement sont réels depuis le lancement de la 1<sup>ère</sup> CRA (élargissement de la notion de riveraineté, souplesse sur la durée des travaux quand ils se cumulent avec l'intervention de concessionnaires ne faisant pas partie de la CRA...), certains points limitent la portée du dispositif :

- L'impact des travaux du TME, qui ont commencé début 2009, a tendance à être minoré en raison de la crise qui a frappé de nombreux commerces en 2008 (effet d'aplanissement de la baisse des chiffres d'affaires entre 2008 et 2009).
- L'indemnisation des commerçants occupant le domaine public et en premier lieu les exploitants de brasseries et restaurants est relativement exceptionnelle car, pour ces établissements, l'évaluation de l'importance de la baisse de chiffre d'affaires est réduite du potentiel d'accueil des clients lié l'exploitation de terrasses (fermées et/ou ouvertes).
- Les non-sédentaires ne peuvent pour leur part prétendre à aucune indemnisation.

#### LES AUTRES DISPOSITIFS

##### SAJECE

La CCIP propose aux entreprises en difficultés des entretiens individuels et confidentiels avec un avocat, un ancien magistrat du Tribunal de Commerce de Paris ou un expert-comptable, dans le cadre du dispositif SAJECE (Structure d'Accueil Juridique et Comptable aux Entreprises). Ces entretiens sont gratuits.

##### Le Fonds SIAGI

Créé en décembre 2007, en partenariat entre la SIAGI, la Société de caution mutuelle de l'artisanat et des activités de proximité, le Département de Paris et la Région Ile-de-France, le fonds SIAGI comporte deux volets :

1. Appui à la reprise ou à la transmission des TPE : prêt garanti jusqu'à 70% du prêt avec un montant maximum de 400 000 euros pour l'
2. Renforcement du fonds de roulement pour les entreprises commerciales et artisanales connaissant des difficultés de trésorerie liées à des travaux d'aménagement urbain : prêt garanti jusqu'à 10% du chiffre d'affaires, avec un montant de crédit maximum de 25 000 euros.

##### Le fonds de garantie « Paris Finance Plus »

Il s'agit d'un dispositif de garantie de la Ville de Paris créé en 2003 et géré par Oséo qui facilite l'accès aux emprunts bancaires pour toutes opérations de création, de reprise-transmission, de développement et de consolidation.

##### L'Urssaf

Des facilités de paiement des cotisations sociales peuvent être proposées par l'Urssaf en cas de difficultés.

##### Le Régime Social des Indépendants (RSI)

Le RSI peut accorder des facilités de paiement. Sa Commission d'action sanitaire et sociale peut aussi attribuer une prise en charge d'une partie des cotisations ou un secours exceptionnel.

##### Le Greffe du Tribunal de Commerce de Paris

Une permanence téléphonique est assurée par des juges de la Cellule Prévention du Tribunal de Commerce de Paris.

## LEXIQUE DES SIGLES

---

AIGP :	Atelier International du Grand Paris
ANRU :	Agence nationale pour la rénovation urbaine
AOP :	Autorité organisatrice de proximité
APUR :	Atelier parisien d'urbanisme
CDT :	Contrats de développement territorial
DAC :	Document d'aménagement commercial
DRIEA :	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement
EGT :	Enquête globale transports
EPCI :	Communes et établissements publics de coopération intercommunale
GPE :	Grand Paris Express
LNPN :	Ligne Nouvelle Paris Normandie
PDE :	Plan de déplacement d'entreprises
PDIE :	Plan de déplacements inter- entreprises
PDUIF :	Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France
PLD :	Plan Locaux de Déplacement
PLU :	Plans locaux d'urbanisme
POCL :	Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon
SCIC :	Société coopérative d'intérêt collectif
SCOT :	Schémas de cohérence territoriale
SDIV :	Schéma directeur de l'information voyageurs
SDPR :	Schéma directeur des parcs relais
SDRIF :	Schéma directeur de la Région d'Ile-de-France
SGP :	Société du Grand Paris
STIF :	Syndicat des transports d'Ile-de-France
TIC :	Technologies de l'information et de la communication
ZACOM :	Zones d'aménagement commercial

- APUR, Les quartiers de gares parisiennes, Volet Montparnasse Gaîté, mars 2011».
- APUR, Les quartiers de gares parisiennes, Volet Lyon–Bercy–Austerlitz, février 2012 ».
- APUR, Les quartiers de gares parisiennes, Volet Nord et Est, mai 2012.
- APUR-IAU, "Les enjeux métropolitains du commerce de l'agglomération de Paris, Panorama de l'organisation commerciale", juin 2012.
- BARBIER Gérald, Travaux urbains sur la voie publique : garantir la continuité de l'activité économique, Rapport de la CCIP, 18 novembre 2010, consultable sur le site [www.etudes.ccip.fr](http://www.etudes.ccip.fr).
- BARILLEAU Alain, « Parcs et zones d'activité économiques des défis à relever pour la métropole parisienne », rapport de la CCIP 16 propositions de la CCIP pour un nouveau modèle, février 2010, consultable sur le site [www.etudes.ccip.fr](http://www.etudes.ccip.fr).
- CCI France, guide méthodologique, « Les CCI et l'accompagnement des entreprises impactées par des travaux d'aménagement urbain », consultable sur le site [www.etudes.ccip.fr](http://www.etudes.ccip.fr).
- CLAIR Michel, « Des logements pour les salariés en Île-de-France : un impératif de compétitivité pour la métropole », Rapport de la CCIP. 3 novembre 2011, consultable sur le site [www.etudes.ccip.fr](http://www.etudes.ccip.fr).
- CROCIS, "Une dynamique commerciale renforcée à Paris-Petite couronne", Enjeux Ile-de-France, n°143, janvier 2012 », consultable sur le site <http://www.crocis.ccip.fr/collection-1-enjeux-ile-de-france.html>
- DEMONCHY Philippe, «7 conditions pour améliorer l'accueil et la mobilité des touristes en Île-de-France » Rapport de la CCIP, 15 décembre 2011, consultable sur le site [www.etudes.ccip.fr](http://www.etudes.ccip.fr).
- DRIEA, « Études de trafic du Grand Paris Express : quels enseignements ? », août 2012.
- DRIEA, Assistance en vue du débat public sur les objectifs d'intégration des parcs relais au projet du Grand Paris, oct. 2010
- DRIEA, "Grand Paris - Démarche gares rapport des groupes de travail", rapport, avril 2012.
- Greater Paris Investment Agency-KPMG, Global Cities Investments Monitor 2011, The New rankings, trends and criteria.
- HALLAUER Andrée, « L'aéroport de Paris-Orly, porte d'entrée internationale, un maillon essentiel de l'attractivité de paris Ile -de-France », Prise de position conjointe CCIP/CCI Essonne, juin 2012, consultable sur le site [www.etudes.ccip.fr](http://www.etudes.ccip.fr).
- IAU, L'articulation aménagement / transport à Londres, juillet 2012 - « ZAE et déplacements », 2012, « L'environnement en Ile-France », Memento 2001 - « Sécurité dans les transports en commun : les peurs et les faits » - Note rapide n°602, août 2012, « Sécurité dans les transports en commun : des actions pour rassurer », Note rapide n°603, août 2012.
- INSEE-IDF, « Les franciliens consacrent 1h20 par jours à leurs déplacements », A la page, n°331, avril 2010.
- IRION Bernard, Transports et mobilité en Ile-de-France à l'horizon 2025, Rapport de la CCIP, 19 novembre 2009, consultable sur le site [www.etudes.ccip.fr](http://www.etudes.ccip.fr).
- IRION Bernard, Liaison ferroviaire dédiée et directe entre Paris et l'aéroport Roissy-CDG : un élément déterminant pour l'accueil des visiteurs et l'attractivité de la métropole, Prise de position de la CCIP, 9 février 2012, consultable sur le site [www.etudes.ccip.fr](http://www.etudes.ccip.fr).
- KELLER Fabienne, sénatrice, « La gare contemporaine », rapport au Premier Ministre, mars 2009.
- LAUBARD Bruno et LISSORGUES. Gérard, « La logistique urbaine, fonction vitale pour la métropole parisienne ». Rapport de la CCIP, 18 février 2012, consultable sur le site [www.etudes.ccip.fr](http://www.etudes.ccip.fr).
- LITMAN T, 2008, Valuing transit service quality improvements, Journal of public transportation 6(4), p. 41-67

MENERAULT Philippe (ed.), Les pôles d'échanges en France : état des connaissances, enjeux et outils d'analyse, Lyon : Certu, 2006.

SCIENCES PO, « Les gares du Grand Paris. METROpôles de services », rapport à la SGP, septembre 2012.

SGP et RATP, Métros du monde, Catalogue de gares de référence, janvier 2012.

STIF et DRIEA, Enquête globale transport 2010, juillet 2012.

TECHNOLOGIA, Impact des transports en commun sur les salariés et les entreprises d'Ile-de-France », 2010.

Urbanisme, « Les gares du Grand Paris Express », n°382, janvier-février 2012.

VALACHE Michel, « La réussite économique du Grand Paris. Les quatre priorités des entreprises », Rapport de la CCIP, juillet 2012, synthèse consultable sur le site [www.etudes.ccip.fr](http://www.etudes.ccip.fr).

#### Sites internet :

- Société du Grand Paris : <http://www.societedugrandparis.fr/>
- Préfecture Ile-de-France : <http://www.ile-de-france.gouv.fr/>
- STIF: <http://www.stif.info/>
- Gares & Connexions : <http://www.gares-connexions.com/>
- Ministère de l'égalité des territoires et du logement : <http://www.territoires.gouv.fr/spip.php?article10>
- Mon Grand Paris : <http://www.mon-grandparis.fr/>
- AIGP : <http://www.ateliergrandparis.com/>

**Directeur de la publication :** Pierre TROUILLET  
CCIP - 27 avenue de Friedland - 75 382 Paris cedex 08  
Rapports consultables ou téléchargeables sur le site :  
[www.ccip.fr](http://www.ccip.fr)  
Dépôt légal : décembre 2012  
ISSN : 0995-4457 – Gratuit

