

E U R O P A  C I T Y

## **DÉBAT PUBLIC**

**Atelier « Accès au site et enjeux de  
circulation - Transports collectifs -  
Déplacements doux - Approvisionnements »**

Jeudi 19 mai 2016

# SOMMAIRE

**L'accessibilité du projet en transports  
en commun et modes doux**

---

**La mobilité interne au site**

---

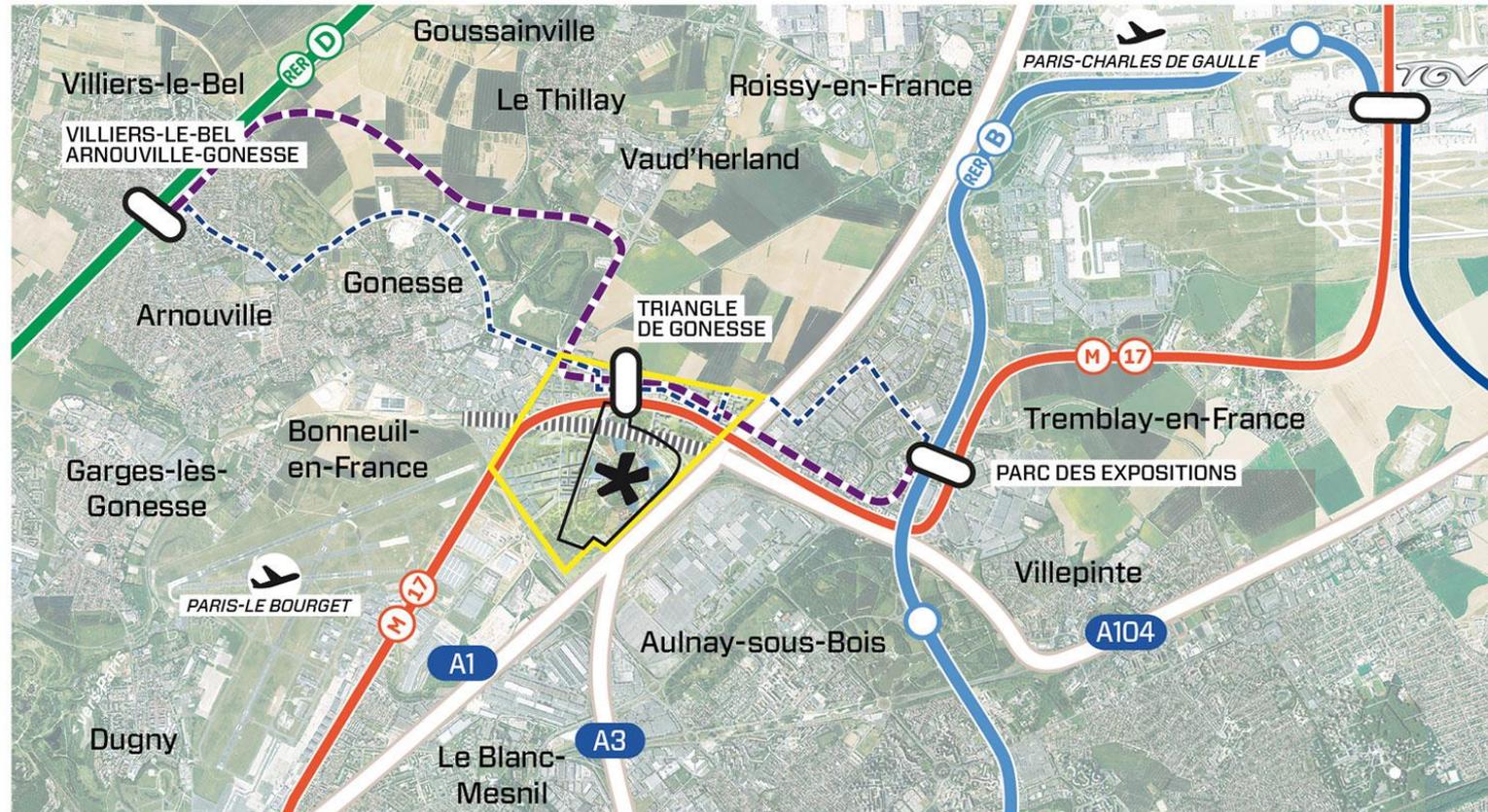
**La gestion des flux logistiques**

---

# L'ACCESSIBILITÉ DU PROJET EN TRANSPORTS EN COMMUN ET MODES DOUX



# La desserte d'EuropaCity par les transports en commun



 ZAC du Triangle de Gonesse

 EuropaCity

 Ligne 17 du Grand Paris Express

 Lien RER B - RER D

 CDG Express

 Bus ligne 20 - BHNS RER D - RER B

 Boulevard intercommunal  
du Parisis (BIP) reconfiguré

# Un territoire au cœur du Grand Paris

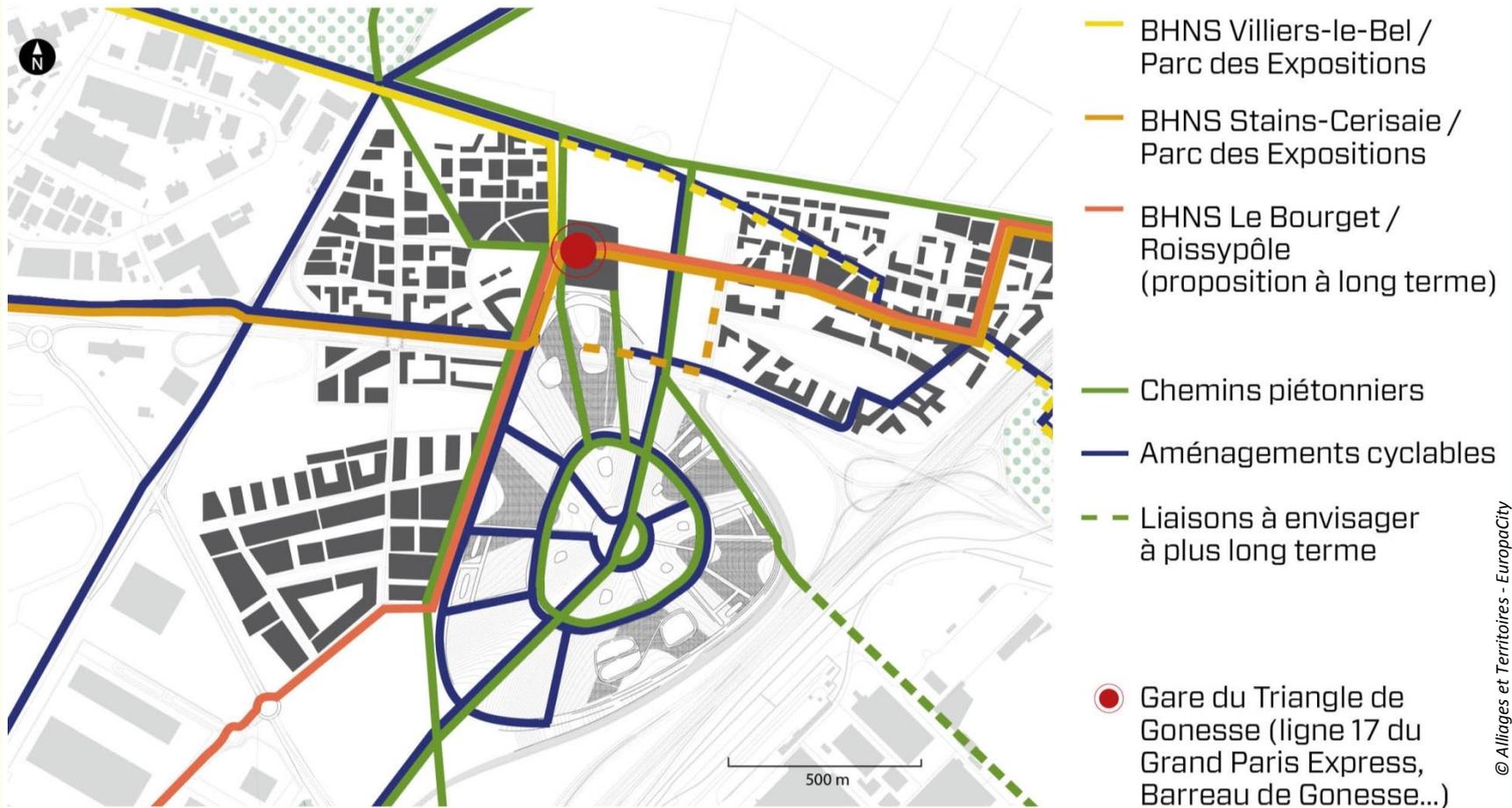


7 minutes  
de l'aéroport  
Charles de Gaulle

12 minutes jusqu'à  
Saint-Denis Pleyel

24 minutes jusqu'à  
Saint-Lazare

# Le plan des accès par les modes doux et les transports en commun



# Estimation des parts modales pour l'accès à EuropaCity

| <b>Accès</b>    | <br>Véhicules particuliers | <br>Transports en commun | <br>Cars | <br>Modes doux |
|-----------------|---|---|---|---|
| Employés        | 63 %  | 26 %  | 0 %   | 11 %  |
| Visiteurs       | 45 %  | 48 %  | 5 %   | 2 %   |
| <b>Ensemble</b> | <b>46 %</b>   | <b>46 %</b>   | <b>5 %</b>  | <b>3 %</b>  |

*Éléments partagés avec la DRIEA, le STIF, la SGP et le Conseil départemental du Val d'Oise*

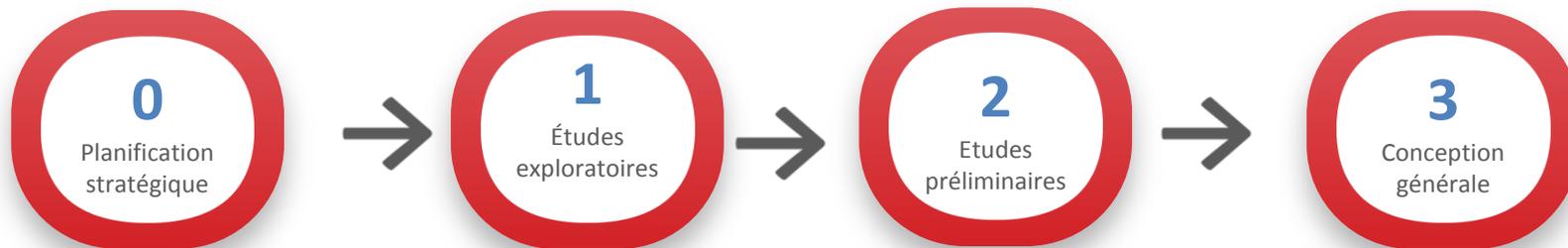
# ESTIMATION DES PARTS MODALES D'ACCÈS À EUROPACITY

## Présentation de la méthode

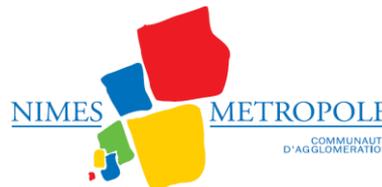
MARIE ARBOUET

**SYSTRA**

# SYSTRA, un leader mondial dans l'ingénierie des transports publics



## RÉFÉRENCES :

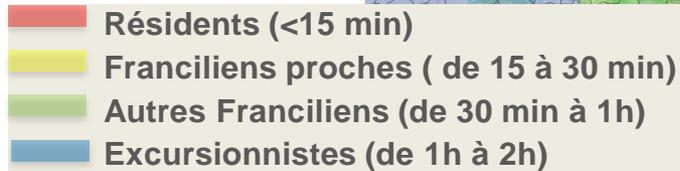


# Répartition de la fréquentation prévisionnelle d' EuropaCity

Employés  
**11 800**

Visiteurs <2h  
**25 millions**  
de visites

Touristes  
**6 millions**  
de visites



- ▶ Touristes français
- ▶ Touristes européens
- ▶ Touristes internationaux
- ▶ Touristes d'affaires

SYSTRA, OPENSTREETMAP

# Méthodes de calcul des parts modales d'accès au site

Employés

Basée sur l'observation des déplacements domicile-travail actuels avec application d'un modèle à élasticité (temps de parcours)



Mêmes méthodes mais répartitions géographiques différentes

Visiteurs <2h

Basée sur l'observation des déplacements domicile-travail actuels avec application d'un modèle à élasticité (temps de parcours)

Touristes

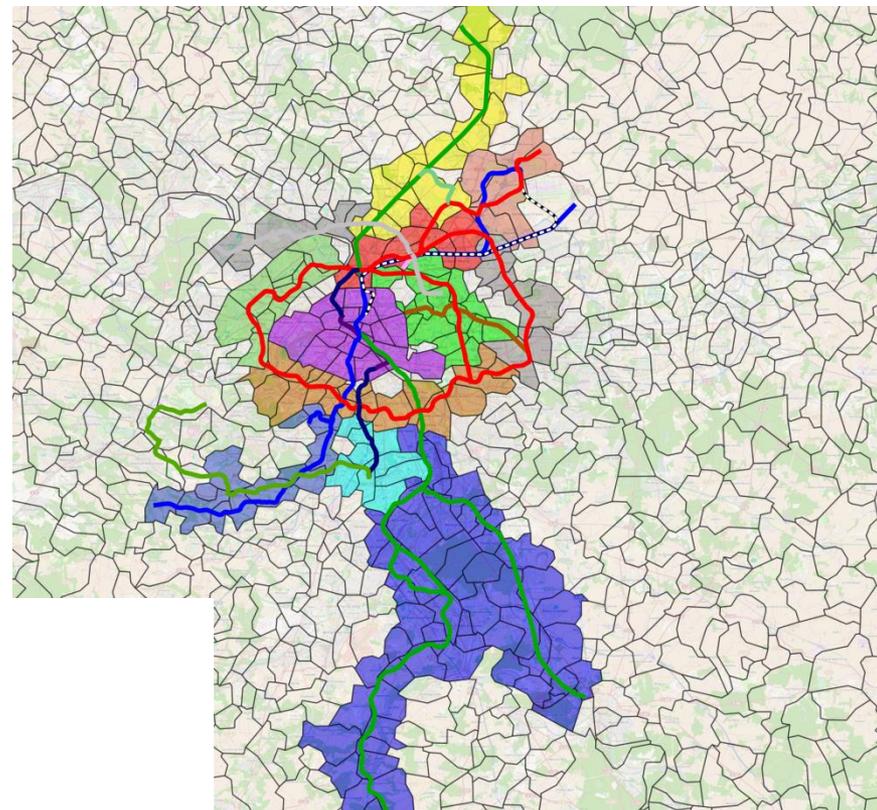
Basée sur les modes d'accès à l'Île-de-France avec application de comportements de changements modaux

# Définition des zones géographiques

Les différentes zones géographiques de l'étude :

-  Paris
-  Ligne 17 au sud de Gonesse
-  Ligne 17 au nord de Gonesse
-  Ligne 16
-  Ligne 15 sud
-  Ligne 15 ouest
-  Ligne 15 est
-  RER D nord - Lien RER B - RER D
-  Ligne 14 sud
-  RER D sud
-  RER B sud – Ligne 18
-  Tangentielle nord

SYSTRA, OPENSTREETMAP



*Les études de déplacements ont considéré l'hypothèse la plus défavorable pour l'accessibilité à EuropaCity avec le seul BHNS reliant le RER D au RER D*

# Analyse des temps de parcours

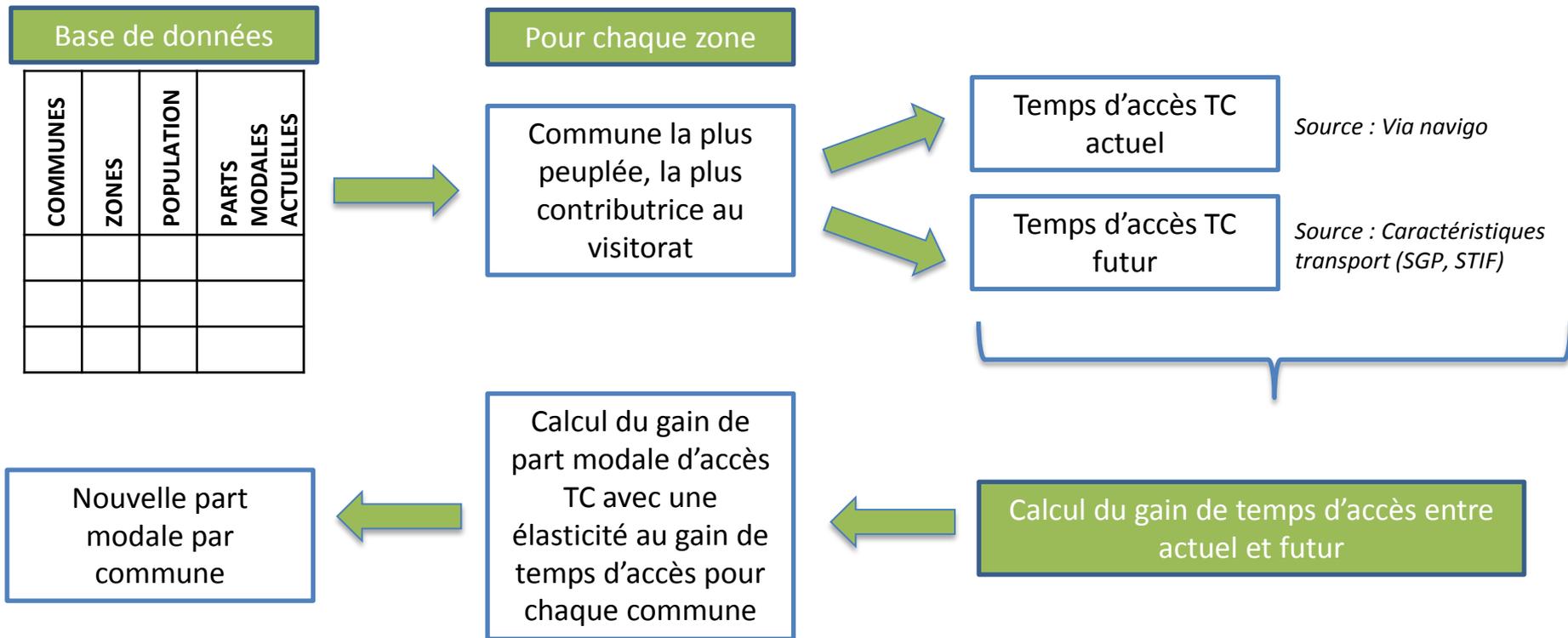
Evolution des temps d'accès en transport en commun  
(2015-2030)

| Depuis...                        | 2015 | 2030       |
|----------------------------------|------|------------|
| Châtelet-les-Halles              | 1h13 | 26 minutes |
| Saint-Denis Pleyel               | 1h12 | 12 minutes |
| Villepinte - RER                 | 1h07 | 11 minutes |
| Noisy-Champs                     | 1h34 | 28 minutes |
| Nanterre Université              | 1h30 | 33 minutes |
| Gare d'Aulnay-sous-Bois<br>(L16) | 1h04 | 14 minutes |

Source: SGP

# Méthodologie – Employés et Visiteurs < 2h

Calcul des parts modales par rapport au temps de parcours



TC : Transports en commun

# Méthodologie – Employés et Visiteurs < 2h

## Détail du modèle à élasticité

- ▶ Objectif : traduire la sensibilité des usagers aux modifications de temps de parcours
- ▶ Elasticité au temps de parcours TC pour les déplacements estimée à 0,4 (par recherche bibliographique)
- Exemple : Si le temps de parcours TC diminue de 10%, la part modale TC augmentera de 4 %

$$\frac{\Delta \text{Part modale TC}}{\text{Part modale TC}_{act}} = -0,4 * \frac{\Delta \text{Temps parcours TC}}{\text{Temps de parcours TC}_{act}}$$

- ▶ Une augmentation tendancielle est ajoutée pour tenir compte de l'utilisation croissante des TC en Île-de-France (+ 1 à + 6 points entre 2001 et 2010, sur la zone de Gonesse)

*Temps de parcours = Temps d'accès et de diffusion + Temps d'attente + Temps de correspondance + Temps en ligne*

# Calcul des gains de parts modales en 2030

## Employés

Le temps de parcours diminue, donc la part modale TC augmente

- Gain compris entre +1 et +9 points

| Zone                            | Gain 2030 | Zone                    | Gain 2030 |
|---------------------------------|-----------|-------------------------|-----------|
| Paris                           | +7%       | Ligne 14 sud            | +9%       |
| Ligne 17 sud                    | +7%       | RER D sud               | +2%       |
| Ligne 17 nord                   | +4%       | RER B sud + Ligne 18    | +7%       |
| Ligne 16 est                    | +6%       | Tangentielle Nord       | +6%       |
| Ligne 15 ouest                  | +9%       | Résidents (< 15 min.)   | +4%       |
| Ligne 15 sud                    | +4%       | IDF Proche (< 30 min.)  | +5%       |
| RER D Nord – Lien RER B – RER D | +4%       | Autre IDF (< 1 h)       | +2%       |
| Ligne 15 est                    | +7%       | Excursionnistes (< 2 h) | +2%       |

**TC : Transports en commun**

# Résultats – Employés et visiteurs

La part modale en transports en commun atteint 26% pour les employés et 46% pour les visiteurs < 2h

|                                | Part TC    | Part VP    | Part Cars | Parts Autre |
|--------------------------------|------------|------------|-----------|-------------|
| <b>EMPLOYÉS</b>                | <b>26%</b> | <b>63%</b> | <b>0%</b> | <b>11%</b>  |
| Résidents                      | 43%        | 49%        | 2%        | 6%          |
| Franciliens proches            | 47%        | 49%        | 2%        | 2%          |
| Autres Franciliens             | 47%        | 46%        | 5%        | 2%          |
| Excursionnistes                | 46%        | 32%        | 20%       | 2%          |
| <b>TOTAL visiteurs &lt; 2h</b> | <b>46%</b> | <b>48%</b> | <b>3%</b> | <b>3%</b>   |

TC : Transports en commun VP : Véhicules particuliers

# Méthodologie - Touristes

## Parts modales actuelles d'accès des touristes à l'Île-de-France

| TOURISTES                                  | VP         | TRAIN      | AVION      | CARS      |
|--|------------|------------|------------|-----------|
| Touristes Français                         | 48%        | 47%        | 3%         | 2%        |
| Touristes Européens (pays limitrophes)     | 26%        | 20%        | 33%        | 21%       |
| Touristes Européens (pays non limitrophes) | 21%        | 12%        | 46%        | 21%       |
| Touristes internationaux                   | 7%         | 12%        | 79%        | 2%        |
| Touristes d'affaires                       | 20%        | 35%        | 40%        | 5%        |
| <b>TOTAL</b>                               | <b>31%</b> | <b>32%</b> | <b>30%</b> | <b>7%</b> |

Sources :

*Le tourisme en France, édition 2008 ;*

*La mobilité longue distance, résultats de l'ENTD 2008 ;*

*Voyages Franciliens, Etude de déplacements longue distance émis et reçus par la Région Île-de-France, IAU, février 2014 ;*

*CRT Paris Île-de-France : modes de départs de l'Île de France pour les touristes, 2015.*

# Méthodologie – Touristes

## Changements de modes (dires d'experts)

- ▶ **Arrivée en voiture** → 10% basculent sur les transports en commun
- ▶ **Arrivée en train** → 10% basculent sur les autocars
- ▶ **Arrivée en avion** → 15% basculent sur les autocars et 10% sur des voitures de location ou taxis (inclus dans VP)

# Méthodologie – Touristes

## Résultats – Parts modales d'accès à EuropaCity en 2030 - Touristes

|   | VP         | TC         | Cars       |
|---|------------|------------|------------|
| <b>Touristes français</b>                         | 44%        | 49%        | 7%         |
| <b>Touristes européens (pays limitrophes)</b>     | 27%        | 45%        | 28%        |
| <b>Touristes européens (pays non limitrophes)</b> | 24%        | 47%        | 29%        |
| <b>Touristes internationaux</b>                   | 14%        | 71%        | 15%        |
| <b>Tourisme d'affaires</b>                        | 22%        | 64%        | 15%        |
| <b>Total</b>                                      | <b>31%</b> | <b>55%</b> | <b>14%</b> |

# Résultats – Parts modales d'accès à EuropaCity – Visiteurs et employés

Prévisions de parts modales en transports en commun (2030) – Hors mesures complémentaires

|                 | VP         | TC         | CARS      | Autre     |
|-----------------|------------|------------|-----------|-----------|
| Employés        | 63%        | 26%        | 0%        | 11%       |
| Visiteurs       | 45%        | 48%        | 5%        | 2%        |
| <b>Ensemble</b> | <b>46%</b> | <b>46%</b> | <b>5%</b> | <b>3%</b> |

Plus de 50% des déplacements se font avec un mode alternatif à la voiture particulière

# Les engagements du maître d'ouvrage pour favoriser l'usage des transports en commun

 Ces résultats reposent sur l'arrivée des réseaux de transports attendus sur le territoire, comme le Grand Paris Express et la mise en place de mesures favorisant l'usage des transports en commun:

- Une politique de stationnement volontariste
- La mise en place d'un plan de déplacement inter-entreprises (PDIE)
- Une politique d'incitation commerciale à l'utilisation des transports en commun

# Les propositions complémentaires pour favoriser l'usage des transports en commun

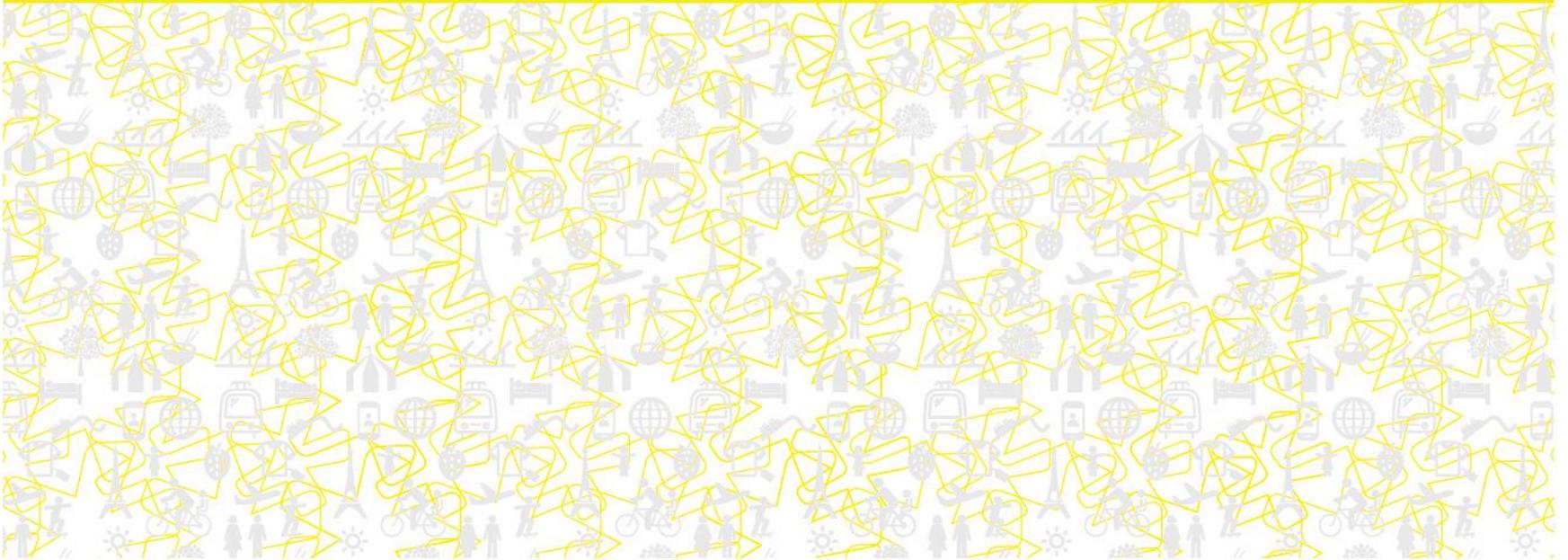
\* EuropaCity mettrait en place des mesures complémentaires pour favoriser l'usage des transports en commun :

- **Des services dédiés aux nouveaux usages:** plateforme de covoiturage, service de voitures électriques, ...
- **Une équipe dédiée** pour assurer le bon fonctionnement des déplacements au sein du site et de ses accès

Et souhaite travailler, avec les décideurs publics, sur :

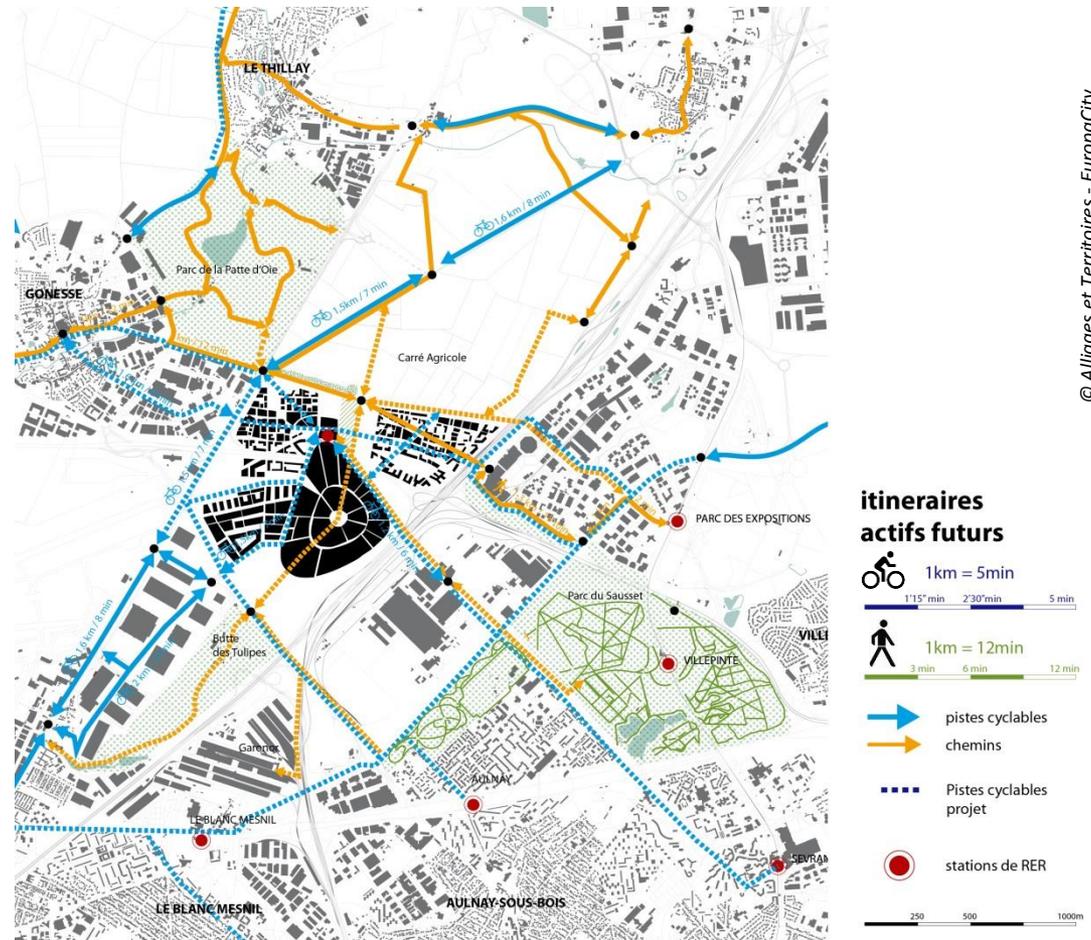
- **Un pôle d'échange efficace** pour faciliter le lien entre EuropaCity et les transports en commun
- **Des aménagements dédiés** aux modes doux

# LA MOBILITE INTERNE AU SITE



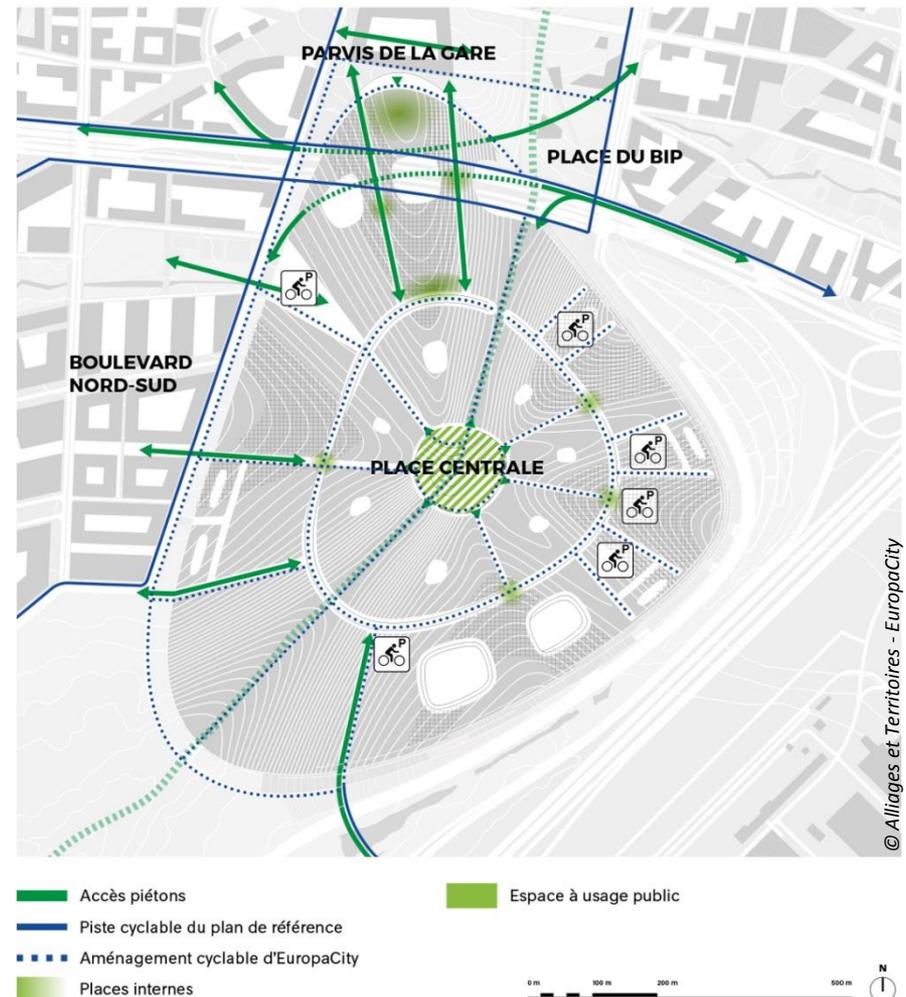
# EuropaCity un site accessible aux piétons et cyclistes

- \* L'accessibilité du site favoriserait les parcours en vélo et les cheminements piétonniers.
- \* Une liaison directe relierait le centre ville de Gonesse jusqu' à la gare.
- \* Un autre itinéraire continu nord-sud serait créé.



# Les déplacements à l'intérieur d'EuropaCity

- \* **Un quartier piétonnier favorisant les liaisons piétonnes vers EuropaCity depuis les transports en commun et le quartier voisin**
- \* **Une rue piétonne circulaire desservant l'ensemble des programmes**
- \* **Des aménagements cyclables long du parcours piéton et connectés au voisinage**
- \* **Des circulations adaptées aux personnes à mobilité réduite**



# Une offre de transport interne à l'étude

## CRITÈRES DE CONCEPTION

- \* Près de la moitié des accès depuis la gare
- \* Faibles distances à parcourir  
(400 à 800m depuis la gare)
- \* Aides à la mobilité
- \* Double fonction logistique à étudier
- \* Possible continuité avec les polarités aux alentours (PSA, O Parinor, Paris Nord 2)

# Une offre de transport interne à l'étude

*Illustration*

Trottoir roulant

*Illustration*

Véhicules autonomes /  
Transport rapide personnalisé

*Illustration*

Tramway

*Illustration*

# LA GESTION DES FLUX LOGISTIQUES



# La gestion des flux en phase de construction

## LES PROPOSITIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

- \* **Optimiser les flux et déplacements liés aux chantiers d'EuropaCity**, de la ZAC du Triangle de Gonesse et du métro, sous la coordination de l'EPA Plaine de France
- \* **Créer des accès spécifiques** pour les zones de chantier depuis le BIP et la RD 370
- \* **Utiliser prioritairement le réseau routier primaire** pour limiter au maximum l'impact sur le réseau local
- \* **Mettre en place une charte de chantier vert** pour limiter les nuisances (réutilisation du remblais sur place...)

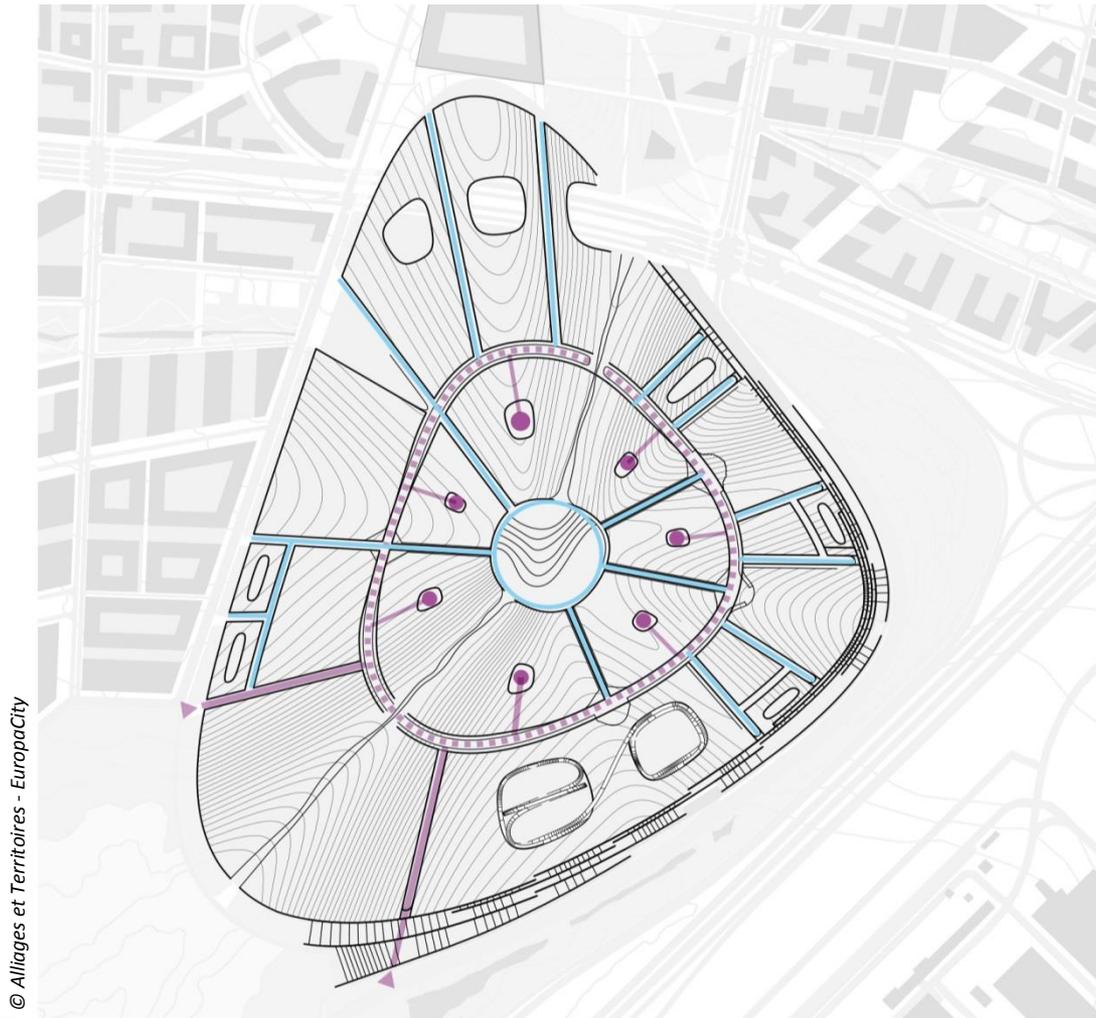
# Principes d'organisation logistique En phase d'exploitation

- \* Une infrastructure dédiée au sein du projet
- \* Les flux logistiques séparés des circulations visiteurs

## **La mise en place de solutions pour optimiser ces flux :**

- \* Organiser les livraisons en dehors des heures de pointe
- \* Offrir un service de livraison à domicile permettant un acheminement direct des produits

# Schéma d'organisation logistique En phase d'exploitation



# Solutions innovantes à l'étude pour le « dernier km »

- ✦ Utilisation du réseau ferroviaire  
(Grand Paris Express, Garonor, réseau ferré PSA...)
- ✦ Mutualisation des services de stockage/livraison  
sur le site
- ✦ Mutualisation possible avec le service de transport  
interne pour les visiteurs
- ✦ Mutualisation avec le service de gestion des déchets  
(transport, plateforme logistique...)

# Solutions innovantes à l'étude pour le « dernier km »

Hôtel Logistique – Chapelle Internationale (Paris)

*Illustration*

Potsdamer Platz, Berlin

*Illustration*

*Illustration*



EuropaCity est un projet initié par Alliages et Territoires SAS filiale d'Immochan, branche immobilière de Groupe Auchan.

Ce document et son contenu sont la propriété d'Alliages et Territoires SAS et bénéficient des dispositions du Code de la Propriété Intellectuelle français. Les reproductions, représentations, extractions en tout ou partie sont interdites sans l'accord préalable et écrit d'Alliages et Territoires SAS. Tout contrevenant s'expose aux sanctions de la contrefaçon, prévues au Code précité.

Les informations contenues dans ce document sont susceptibles d'évolutions sans que cela ne puisse engager la responsabilité d'Alliages et Territoires SAS.

EuropaCity is project initiated by Alliages et Territoires SAS, subsidiary of Immochan, real estate division of Groupe Auchan.

This document and its contents are the property of Alliages et Territoires SAS and benefit from the provisions of the French Intellectual Property Code. The reproduction or representation of this document, or the taking of extracts therefrom, in whole or in part, are prohibited without the prior written agreement of Alliages et Territoires SAS. Any person guilty of infringement will be liable to the penalties provided for in the aforementioned Code.

The information contained in this documents is liable to change. Alliages et Territoires SAS disclaims any liability in respect of any such changes.