

EuropaCity - Analyse du rapport publié par le bureau d'études Ingérop pour Paris Terres d'Envol

Note



07/07/2016

Sommaire

| | |
|--|----|
| Objet du document | 3 |
| Synthèse | 3 |
| Analyse des enjeux urbains et de mobilité du quart nord-est francilien | 4 |
| Rapport Ingérop : Une gouvernance complexe (p7) | 4 |
| Rapport Ingérop : Une disjonction des pôles d'habitat et pôles d'emplois (p8 & 9) | 4 |
| Rapport Ingérop : Des mobilités contraintes par un urbanisme de plaques, et des infrastructures peu franchissables (p10) | 5 |
| Rapport Ingérop : Un territoire en plein développement | 8 |
| Un archipel de projets économiques (p18) | 8 |
| Analyse des questionnements liés au projet EuropaCity | 9 |
| Rapport Ingérop : Quelle typologie d'équipements ? (p24)..... | 9 |
| Rapport Ingérop : vers une accentuation de l'urbanisme de plaque (p25) | 9 |
| Rapport Ingérop : Vers une répartition des flux correspondant au programme ? (p26) | 10 |
| Rapport Ingérop : Quelle capacité du réseau de la ligne 17 pour le territoire ? (p27) | 10 |
| Rapport Ingérop : Quelle réalité des parts modales ambitieuses du projet ? (p28) | 10 |
| Rapport Ingérop : Les effets sur le réseau routier ont-ils été évalués dans leur ensemble (p29) | 11 |
| Rapport Ingérop : Quels sont réellement les impacts sur A1 ? (p30)..... | 12 |
| Rapport Ingérop : L'offre de stationnement est-elle suffisante ? (p32) | 14 |
| Rapport Ingérop : Quelles mesures de l'impact logistique sur le territoire ? (p33) | 14 |

Objet du document

Synthèse

La présente note a pour objet d'analyser le rapport réalisé par le Bureau d'Etudes Ingérop missionné par l'Etablissement Public Territorial (EPT) Paris Terres d'Envol dans le cadre du débat public sur le projet EuropaCity. Ce rapport n'est pas une étude à proprement parler, il fait la synthèse d'études, rapports et entretiens mais n'apporte aucune analyse nouvelle. Il présente un certain nombre d'éléments non sourcés et le périmètre étudié est variable et confus. L'évolution des infrastructures routières ou de transports en commun ne semble pas avoir été systématiquement prise en compte. Par ailleurs, les données prises pour EuropaCity sont approximatives et ne reflètent pas la réalité du projet ou des études menées.

Pour rappel, les études de déplacements sur EuropaCity réalisées par les cabinets Egis, Systra et CDVIA (en ligne sur le site du débat public) s'appuient sur la méthodologie suivante :

- Évaluation des déplacements et des répartitions horaires,
- Analyse de l'accessibilité en transports en commun et évaluation des parts modales et des taux d'occupation des véhicules,
- Évaluation de l'impact du projet sur le réseau routier.

L'approche scientifique retenue pour ces études se base sur des méthodes éprouvées (génération de trafic, tests d'élasticités, utilisation du modèle de trafic de la DRIEA / Département 95) et s'appuie également sur plusieurs études effectuées sur le territoire.

Enfin, les arguments avancés ne reflètent pas les interventions des institutions compétentes (STIF, DRIEA, SGP...) pendant le débat public. En effet, les positions exprimées lors du débat par ces dernières sont en accord avec les résultats des études réalisées pour EuropaCity :

- L'intervention du STIF le 19/05/2016 souligne les gains de temps et l'évolution des parts modales en transports en commun et valide que la capacité des transports en commun projetée est suffisante pour absorber les flux générés par EuropaCity,
- L'intervention de la SGP le 19/05/2016 rappelle qu'EuropaCity est intégré dans les calculs de capacité de la ligne 17 et qu'elle sera en mesure d'absorber l'ensemble des flux,
- L'intervention de la DRIEA le 31/05/2016 sur l'étude réalisée sur le corridor A1 précise que l'ensemble Triangle de Gonesse (le quartier d'affaires, EuropaCity et la zone des Tulipes existante) ne représenteraient que 3% de la demande sur l'A1, soit pas plus que le secteur Nord Aulnay.

Enfin, pour rappel, le bureau d'études Ingérop, mandaté par Paris Terres d'Envol, a conclu lors de la réunion du 31 mai 2016 que si la part modale en transports en commun était de 46%, EuropaCity serait compatible avec les moyens de transport existants et en projet.¹

¹ « Autrement dit, si vous êtes à 50 % ou 46 %, ça passe. », Jean Lamort, responsable Ingérop pour le rapport de Paris Terres d'Envol, le 31 mai 2016 à l'atelier « Accès au site et enjeux de circulation, déplacements par la route, impacts sur la qualité de l'air »

Analyse des enjeux urbains et de mobilité du quart nord-est francilien

Rapport Ingérop : Une gouvernance complexe (p7)

Analyse d'Egis

Des acteurs fédérateurs interviennent au niveau du territoire et portent une vision stratégique sur ce territoire et au-delà :

- l'EPA Plaine de France,
- les EPT Roissy Pays de France et Paris Terres d'Envol,
- la Région, le STIF,
- l'État / la DRIEA.

Ces acteurs ont réalisé des schémas stratégiques (SDRIF, PDUIF) à l'échelle régionale, qui ont une portée réglementaire. Quatre contrats de développement territoriaux (CDT) ont été adoptés et sont compatibles avec le SDRIF.

Par ailleurs, un Contrat d'Intérêt National (CIN), associant toutes les collectivités concernées sur l'ensemble de ce périmètre, est en cours d'élaboration.

Rapport Ingérop : Une disjonction des pôles d'habitat et pôles d'emplois (p8 & 9)

Ce constat peut être fait sur beaucoup d'autres secteurs d'Île-de-France en petite et grande couronne. Plusieurs études et projets de transport en commun (STIF) ont été menés pour gommer cette situation:

- L'étude des besoins de déplacements à destination du secteur de Roissy, pilotée par le STIF, a permis d'identifier 12 liaisons structurantes complémentaires aux réseaux existants*,
- Le GPE apportera un maillage en transport en commun lourd permettant de joindre des territoires actuellement disjoints*,
- Les maillages des transports, courte distance à l'échelle résidentielle et plus longue distance à l'échelle de la région, permettront de créer un lien entre les territoires qui n'existe pas toujours actuellement*.

**L'EGT (motorisation et usage de la voiture en Île-de-France DRIEA - octobre 2013) montre clairement une corrélation entre le taux de motorisation et l'offre de transport en commun (plus l'offre augmente, plus le taux de motorisation baisse).*

Analyse des enjeux urbains et de mobilité du quart nord-est francilien (suite)

Rapport Ingérop : Des mobilités contraintes par un urbanisme de plaques, et des infrastructures peu franchissables² (p10)

Analyse d'Egis

Le constat sur l'urbanisme de plaques est lié aux grands équipements (2 aéroports, PIEX, zones logistiques et zones d'activités historiques) et aux infrastructures de transport.

La mobilité est surtout contrainte par la sous offre de transport en commun entre les pôles générateurs dans la zone du Grand Roissy.

La mobilité évolue en fonction des politiques de transport : on constate une évolution très significative des parts modales en faveur des transports en commun, des modes alternatifs et actifs depuis 2001 dès lors que les offres de transport sont mises en place.

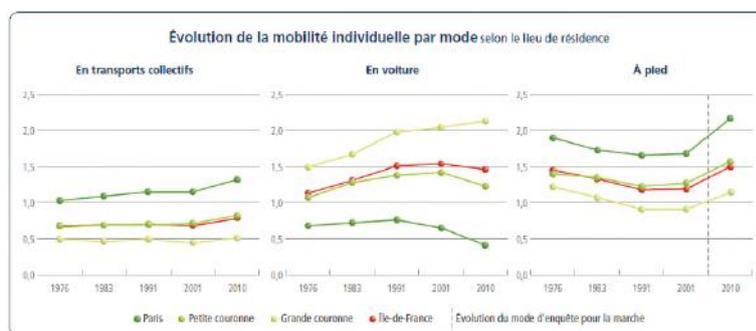


Illustration 2. Evolution de la mobilité individuelle par mode (EGT 2010, STIF)

Vers une accentuation de cette forme urbaine ? (p10) ²

À la question d'une accentuation de l'urbanisme de plaques, **c'est le contraire qui est visé par des projets comme EuropaCity.**²

EuropaCity va permettre la création de nouveaux liens nord-sud et est-ouest. Une proposition a été faite par EuropaCity d'étudier la possibilité d'une liaison vers l'ancien site PSA et les grands équipements de Villepinte et Aulnay-sous-Bois.

Des infrastructures radiales accentuant le morcellement territorial (p10)

Il n'est pas prévu d'infrastructures radiales nouvelles, le Grand Paris Express est une grande infrastructure de transport en commun de rocade apportant une offre de transport nouvelle qui va bouleverser le comportement des déplacements des Franciliens par l'effet d'entraînement qu'il va occasionner. Des nouveaux franchissements d'infrastructures routières radiales (de l'A1, de la RD317) sont prévus dans le cadre de l'aménagement du Triangle de Gonesse.

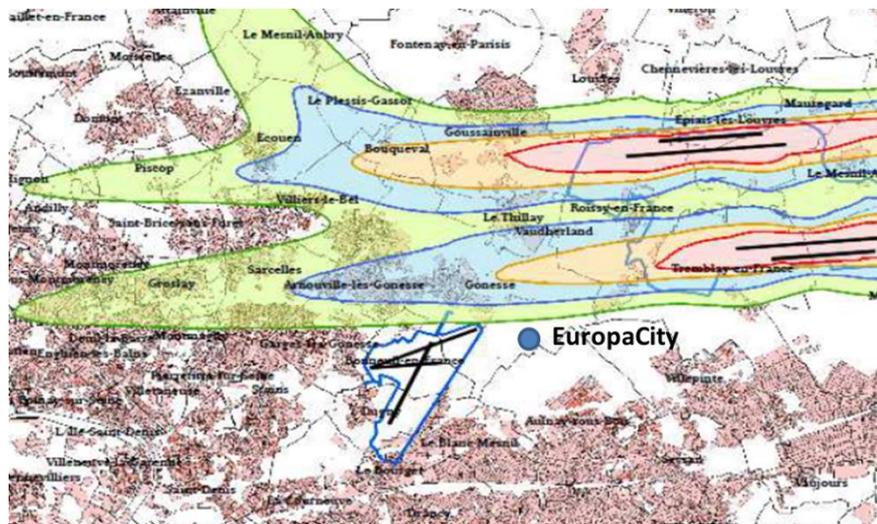
² Les études réalisées par les urbanistes Muriel Pagès et François Leclercq sur EuropaCity apportent des réponses claires sur ces points. Ces études sont disponibles en ligne sur le site du débat.

Analyse des enjeux urbains et de mobilité du quart nord-est francilien (suite)

Rapport Ingérop : Des mobilités contraintes par un urbanisme de plaques, et des infrastructures peu franchissables (p10) (suite)

Une impossibilité de construire du logement (p10)

Analyse d'Egis



Cette impossibilité de construire des logements ne concerne qu'une partie du périmètre identifié p10, soit les zones A et B du Plan d'Exposition au Bruit.

***Les règles de restriction du Plan d'Exposition au Bruit**

- Les zones A et B (respectivement en rouge et orange) sont considérées comme les zones de bruit fort. A l'intérieur de ces zones, seuls sont autorisés les installations liées à l'activité aéroportuaire, les logements de fonction et les constructions nécessaires à l'activité agricole.
- La zone C est considérée comme la zone de bruit modéré où des constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé, desservi par des équipements publics et de n'accroître que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur.
- Dans la zone D, toutes les constructions sont autorisées, mais doivent être insonorisées. Les frais d'insonorisation sont à la charge du propriétaire puisque la zone D se situe à l'extérieur du Plan de Gêne Sonore

Un réseau autoroutier prédominant palliant au manque de liaisons secondaires (p11)

Comme partout en Île-de-France, le réseau autoroutier est utilisé pour les déplacements régionaux et le réseau secondaire pour les déplacements locaux. Quelques barreaux manquants viendront compléter le réseau autoroutier. Le réseau secondaire est aménagé progressivement pour donner plus de places aux transports en commun et aux modes actifs (Avenue du Paris). Il est caractéristique de constater que le trafic a baissé ces dernières années sur le réseau magistral à l'intérieur d'A86 ainsi que sur le réseau radial secondaire.

De ce fait, c'est le réseau de transport en commun, les modes actifs et alternatifs qui absorbent les augmentations des déplacements.

Analyse des enjeux urbains et de mobilité du quart nord-est francilien (suite)

Rapport Ingérop : Des mobilités contraintes par un urbanisme de plaques, et des infrastructures peu franchissables (p10) (suite)

Une desserte routière qui ne pourra pas absorber de flux supplémentaires... (p13)

Les études de trafic réalisées par EGIS/CDVIA montrent que l'augmentation des flux générés dans la zone de Roissy est surtout due aux projets de développement à l'est de l'autoroute A1. Le projet EuropaCity ne participe que faiblement à ces augmentations de trafic.

La DRIEA et les Départements proposent des solutions pour alléger le trafic routier. Il s'agit de la déviation nord de la zone aéroportuaire et des infrastructures pour mailler le réseau routier secondaire.

Sur un plan plus global, le choix de la politique de transport qui a été fait en Ile-de-France est de limiter les déplacements en voiture au profit des transports en commun et des modes alternatifs. Dans le cadre de cette politique, le choix a été fait de porter l'effort sur les infrastructures de transports en commun afin d'inciter le report modal sur ces modes alternatifs à la voiture.

Une offre de transports collectifs complexe à l'échelle locale... (p14)

Actuellement, il est exact de dire que le territoire est propice à l'utilisation de la voiture particulière du fait de l'offre en transport en commun insuffisante. Cette situation va évoluer considérablement dans l'avenir avec les nouveaux projets de transport structurants, comme indiqué pendant le débat public par l'EPA Plaine de France, le STIF et la SGP :

- Sur le plan local :
 - BHNS Villiers le Bel – Parc des Expositions en 2016,
 - T11 Express (Tangentielle Nord) en 2017,
 - BHNS Stains – Cerisaie – Parc des Expositions,
 - BHNS Le Bourget – Roissypôle (long terme),
- Sur le plan régional : lignes 14, 16 et 17 du Grand Paris Express.

Le pôle aéroportuaire de Roissy : un pôle d'emplois d'envergure métropolitaine dont l'accès est largement assuré par la voiture (p16)

Le tableau d'Ingérop montre que la part modale est liée à l'offre de transport en commun. Plus l'offre est développée, plus les salariés prennent les transports en commun (Paris : 43% viennent en transport en commun, Seine-Saint-Denis : 26% viennent en transport en commun).

Par ailleurs, sauf pour Paris, l'échelle choisie (Département) ne permet pas d'évaluer finement l'impact des transports en commun.

Voici d'autres exemples d'aéroports européens avec une part modale voiture plus faible, car mieux connectés aux réseaux de transports en commun:

- Aéroport de Copenhague – (13ème aéroport européen) : 24% en voiture
- Aéroport d'Amsterdam – Schiphol (5ème aéroport européen) : 41% en voiture
- Aéroport de Francfort – (3ème aéroport européen) : 45% en voiture

Source : IAU mai 2011

Les actifs les moins favorisés sont dépendants des TC (p17)

Une offre nouvelle est projetée : T11 Express, GPE, lignes BHNS pour améliorer les déplacements de proximité.

Cette offre nouvelle bénéficiera d'abord aux actifs les moins favorisés et contribuera à améliorer la part modale transports en commun sur le territoire.

Analyse des enjeux urbains et de mobilité du quart nord-est francilien (suite)

Rapport Ingérop : Un territoire en plein développement
Un archipel de projets économiques (p18)

Analyse d'Egis

Des infrastructures pour desservir ce territoire et relier ces projets entre eux sont prévues. Les gouvernances à différentes échelles territoriales partagent des orientations communes.

A l'échelle locale, ces nouvelles infrastructures métropolitaines devront être relayées par un réseau TC performant (p19)

À l'échelle locale il est prévu de faire évoluer et renforcer les réseaux bus locaux pour accompagner l'arrivée du Grand Paris Express, dans des études qui seront menées deux ans avant l'ouverture du pôle gare.

Les projets de BHNS ont été pris en compte dans les études de déplacements conduites sur le projet EuropaCity.

Des territoires du Val d'Oise encore à 1h des ZA du corridor A1 (p20)

Certaines liaisons resteront encore à conforter après l'arrivée du GPE, mais toute la petite couronne sera accessible à moins d'une heure du corridor A1 et du Triangle de Gonesse.

EuropaCity son actualité questionne la capacité du réseau futur à supporter les flux générés par l'ensemble des projets urbains (p21)

Les évaluations de l'impact d'EuropaCity ont été faites dans l'étude Egis/Systra/CDVIA et confirmées par les données des institutionnels (SGP, STIF, DRIEA)...

Le projet EuropaCity est moins impactant aux heures de pointes et en particulier à l'heure de pointe du matin (heure dimensionnante pour les transports en commun) qu'un autre projet classique à dominante emplois ou logements.

Analyse des questionnements liés au projet EuropaCity

Rapport Ingérop :
Quelle typologie
d'équipements ? (p24)

Analyse d'Egis

290 000
déplacements par
jour, dans un
environnement peu
dense et
monofonctionnel (p24)

Les chiffres de 290 000 déplacements correspondent à l'ensemble EuropaCity et le quartier d'affaires.

Les déplacements générés par EuropaCity s'effectuent pour 46% en voiture particulière, 51% en transport collectifs (transports en commun/cars) et 3% autres.

Le taux d'occupation d'un véhicule varie selon la catégorie d'usagers (Nos évaluations varient entre 2,5 et 2,8 personnes/véhicule pour les visiteurs et 1,1 personnes/véhicule pour les employés, taux conventionnel en Île-de-France). Afin de limiter le nombre de véhicules, des mesures seront prises par le Maître d'Ouvrage pour favoriser le covoiturage, comme la mise en place d'un Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE).

L'environnement monofonctionnel est une vision d'aujourd'hui qui sera de moins en moins vraie dans l'avenir et qu'un projet tel qu'EuropaCity aura contribué à faire évoluer.

Une ambition de part
modale de 50% (p24)

Les 51% de part modale en transports collectifs se décomposent en 46% en transports en commun et 5% en cars.

C'est le résultat d'une étude de prévision de trafic réalisée par Systra et basée sur un modèle d'élasticité reliant le gain de parts modales aux gains de temps et de confort procurés par les nouveaux aménagements de transports en commun. Cette méthodologie a été décrite très précisément lors de la réunion du 19 mai 2016 à Garges-lès-Gonesse, ainsi que dans l'étude à disposition sur le site du débat.

Rapport Ingérop : vers
une accentuation de
l'urbanisme de plaque
(p25)

*Des effets de frontière
accentués pour les
déplacements locaux
de Gonesse à Sevran
(p25)*

C'est l'inverse qui est visé avec l'aménagement du Triangle de Gonesse et d'EuropaCity :

- EuropaCity enjambe la RD170/BIP vers le nord du Triangle de Gonesse,
- la ligne 17 gomme l'effet de plaque car elle apporte une liaison est-ouest qui n'existe pas aujourd'hui entre l'aéroport CDG et le quartier Pleyel via le Bourget,
- 12 lignes structurantes (BHNS) étudiées par le STIF sur le secteur de Roissy (Villiers-le-Bel – Parc des Expositions, Stains-Cerisaie – Parc des Expositions...),
- des infrastructures (routes et modes actifs) sont projetées pour enjambrer l'autoroute A1 et RD317,
- des nouvelles lignes de bus locaux seront mises en place lors de l'ouverture du GPE

Une proposition a été faite par EuropaCity d'étudier la possibilité d'une liaison vers l'ancien site PSA et les grands équipements de Villepinte et Aulnay-sous-Bois.

Analyse des questionnements liés au projet EuropaCity (suite)

Rapport Ingérop :
Vers une répartition
des flux
correspondant au
programme ? (p26)

Analyse d'Egis

Ingérop raisonne sur des flux évalués indépendamment selon les générateurs (commerces, loisirs et culture). EuropaCity ne consiste pas en une juxtaposition de ces activités mais en une combinaison. Nous avons raisonné sur cette combinaison alliant déplacements de loisirs, d'affaires et d'offre d'activités sur un ou plusieurs jours possibles sur place grâce à une offre hôtelière.

Globalement nos études montrent qu'à l'heure de pointe domicile/travail du matin, l'impact d'EuropaCity est faible et qu'à l'heure de pointe du soir l'impact est moins fort que pour une zone d'activités traditionnelle.

*Echelonnement des
visites une journée
type (p26)*

L'étude qu'a faite EGIS ne se limite pas à une comparaison, mais prend en compte : les origines des visiteurs, leur comportement (résidents, visiteurs franciliens, visiteurs autres franciliens, excursionnistes, touristes français, européens, internationaux, d'affaires), les horaires d'ouverture et les fréquentations propres à EuropaCity pour construire des profils de visite adaptés.

Rapport Ingérop :
Quelle capacité du
réseau de la ligne 17
pour le territoire ?
(p27)

La capacité de la ligne 17 à absorber les trafics du territoire desservi par celle-ci a été confirmée lors de l'atelier du débat public sur les transports en commun le 19 mai 2016 à Garges-lès-Gonesse par le STIF et la SGP, d'après les données présentées dans le dossier de DUP de la ligne 17.

Rapport Ingérop :
Quelle réalité des
parts modales
ambitieuses du
projet ? (p28)

*Une part modale
majorée... (p28)*

Les parts modales n'ont pas été majorées comme écrit dans le rapport Ingérop, mais elles **ont été calculées sur l'observation des déplacements domicile – travail actuels (base INSEE) pour les employés et les visiteurs avec application d'un modèle d'élasticité basé sur les gains de temps**. Pour les touristes, les parts modales sont basées sur les modes d'accès actuels à l'Ile-de-France avec application de comportements de changements modaux.

Les gains de parts modales sont basés sur des gains de temps qui sont des **évaluations objectives**, qui incluent bien tous les temps hors trajet (changement de ligne, attente).

Les gains de parts modales Systra pour les employés et visiteurs < 2h sont compris entre 2 et 9% selon les lignes de transport et donc importants car les gains de temps sont également importants comme l'illustre le tableau présenté lors du débat du 19 mai 2016 à titre d'exemple (ces données sont issues du simulateur SGP disponible sur leur site internet, voir l'étude Egis/Systra/CDVIA pour les hypothèses précises de l'étude).

Par ailleurs, lors de l'atelier du débat public sur les transports en commun le 19 mai 2016, **le STIF a confirmé l'évolution de la part modale attendue sur le territoire en lien avec les projets de transports en commun** (entre +20 et +30 points de part modale en transport en commun sur le secteur d'EuropaCity).

Analyse des questionnements liés au projet EuropaCity (suite)

Rapport Ingérop :
Quelle réalité des
parts modales
ambitieuses du projet
? (p28)(suite)

Analyse d'Egis

*Une part TC entre 20
et 30%... un contexte
urbain peu dense
(p28)*

Il faut raisonner sur une situation qui va évoluer considérablement par rapport à la situation actuelle. On se rend compte que selon les générateurs liés aux loisirs ou à la culture, les parts modales varient fortement selon leur desserte en transport en commun, les politiques de déplacement appliquées et le public concerné.

Ils peuvent avoir des taux d'utilisation des transports en commun du même ordre de grandeur ou supérieurs à ceux qui sont évalués pour EuropaCity en fonction du contexte urbain (Stade de France, équipements culturels du Parc de la Villette,...).

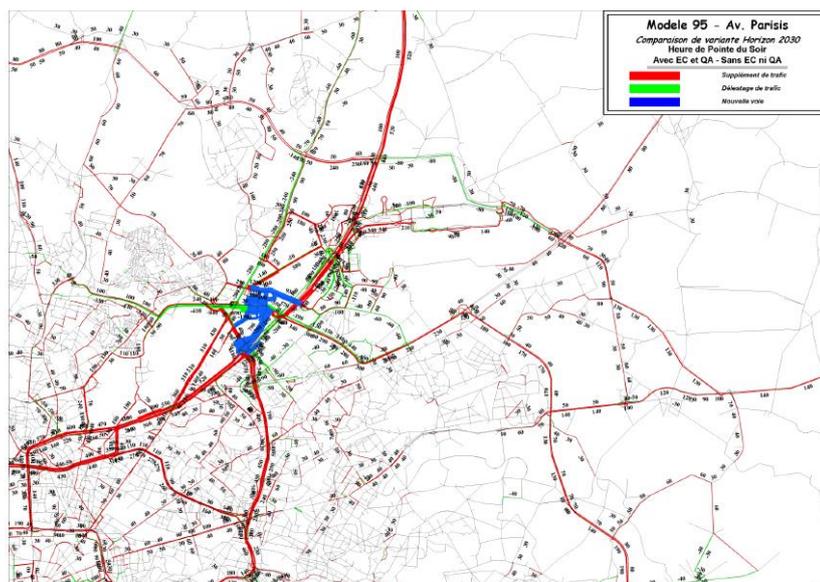
A titre d'exemple, la part modale transports en commun (RER B) du Parc des Expositions de Villepinte est de 49% dans le cas des grands salons (source Paris Terres d'Envol, SIPAC). Cela démontre bien la possibilité pour les grands équipements de ce territoire d'avoir une part modale forte en faveur des transports en commun.

Par ailleurs, même si la méthodologie du benchmark est discutable (pas de source ou de critère pour classer les centres), il confirme la cohérence de l'évaluation de part modale d'EuropaCity (entre périphérie et zone urbaine dense desservie par un transport en commun lourd).

Rapport Ingérop : Les
effets sur le réseau
routier ont-ils été
évalués dans leur
ensemble (p29)

Les effets d'EuropaCity et du quartier d'affaires ont été systématiquement évalués dans leur ensemble. Les simulations intègrent aussi les autres projets du secteur.

La carte de trafic ci-dessous montre que les flux liés à EuropaCity et le quartier d'affaires se diffusent rapidement sur l'ensemble du réseau magistral et que, par exemple, seuls 100 véh/h/sens se retrouvent à la Plaine-Saint Denis.



Carte CDVIA, sur la base du modèle de la DRIEA développé sur le Département du Val-d'Oise et partagé par l'EPA Plaine de France.

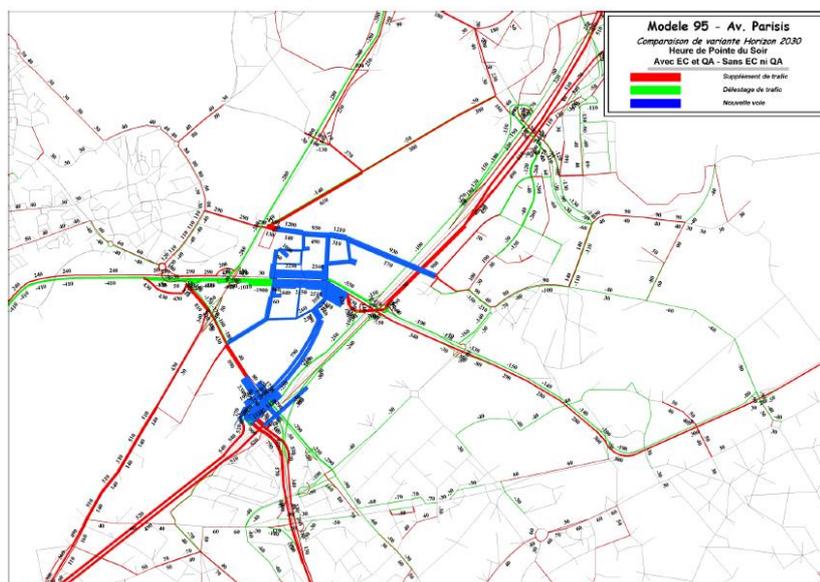
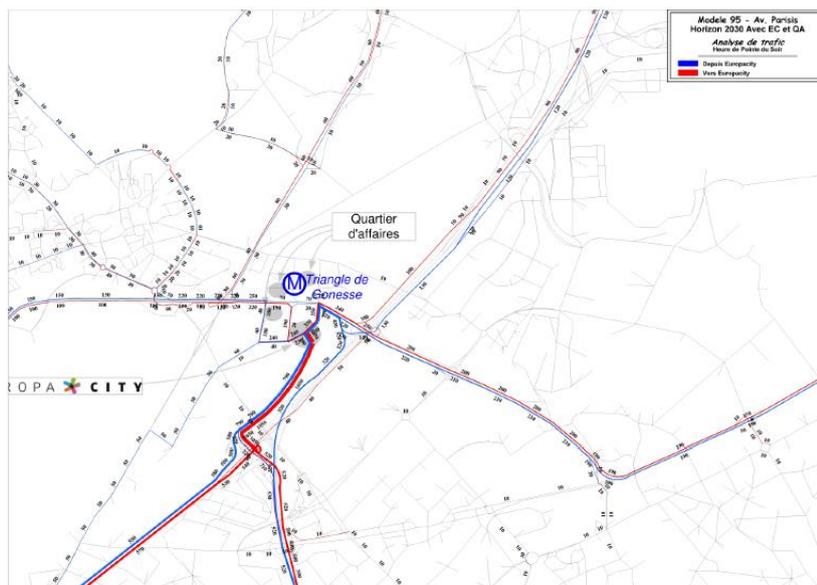
Analyse des questionnements liés au projet EuropaCity (suite)

Rapport Ingérop :
Quels sont réellement
les impacts sur A1 ?
(p30) (suite)

Analyse d'Egis

*Un trafic routier très
important se reportant
sur le réseau
secondaire (p30)*

Les études de trafic de CDVIA montrent que les trafics du quartier d'affaires du Triangle de Gonesse et d'EuropaCity s'affectent en premier sur le réseau autoroutier. Le réseau secondaire est très peu affecté. Il est même soulagé sur certaines sections (trafic en baisse) du fait des aménagements du réseau routier prévus.



Analyse des questionnements liés au projet EuropaCity (suite)

Rapport Ingérop :

L'offre de stationnement est-elle suffisante ? (p32)

Analyse d'Egis

L'offre de stationnement d'EuropaCity est limitée, pour favoriser l'usage des transports en commun. En revanche, elle est cohérente avec les prévisions de parts modales calculées par Systra et les moyens de transports en commun en projet.

Pour des générateurs de déplacements, qu'ils soient culturels, de loisirs ou commerciaux, il est maintenant démontré qu'une offre de stationnement limitée, associée à une offre de transport en commun et de modes actifs adaptés permettrait une pratique des usagers pouvant aller encore au-delà des 50% d'utilisation des transports en commun prévu pour EuropaCity (Stade de France, spectacles à la Villette).

Par ailleurs, même si la méthodologie du benchmark est discutable (pas de source ou de critère pour classer les centres), il confirme la cohérence de l'évaluation pour EuropaCity, situé entre un contexte urbain dense et peu dense.

Rapport Ingérop :

Quelles mesures de l'impact logistique sur le territoire ? (p33)

D'après les Enquêtes Marchandises en Ville entreprises au niveau national (MDD – ADEME), les flux logistiques générés aux périodes de pointe sont faibles. La mise en place de solutions pour optimiser ces flux permet de limiter l'impact logistique par :

- L'organisation des livraisons en dehors des heures de pointe,
- L'offre d'un service de livraison à domicile pour éviter que tous les produits vendus ne transitent par EuropaCity.

Du fait des nouvelles pratiques d'achat et de distribution des marchandises, les flux logistiques vont évoluer dans le sens d'une diminution à partir des centres d'exposition ou de production :

- Livraisons à domicile à partir de plateformes logistiques et en dehors des périodes de pointe,
- Showrooms,
- Mutualisation des services logistiques ...