

ANNEXE 3

EXTRAIT DE L'ETUDE D'IMPACT DE 2015 CONCERNANT LA MOBILITE – EFIS, MARS 2015

3.2.7. Connexions et mobilités

La ZAC Littorale aura un impact sur les déplacements. Ces impacts sont les suivants :

- modification du réseau routier,
- l'augmentation des besoins en stationnement,
- des besoins en matière de logistique urbaine.

En termes de trafics, l'aménagement de la ZAC va engendrer de nouveaux logements et de nouvelles activités sur le site. Ces logements et activités vont occasionner un accroissement des déplacements. En contrepartie, les transports en commun seront développés sur le secteur, ce qui réduira la part modale des déplacements routiers au profit des déplacements en transports en commun. Le trafic actuel au portes d'entrées et de sorties du territoire d'Euromed 2 est estimé à environ 9950 véhicules. Actuellement, la part modale des déplacements en transports routiers est de 38%. Après l'aménagement, cette part modale sera de 26 % (conformément aux objectifs du PDU, cf paragraphe relatifs aux objectifs en termes de mobilité).

Ainsi, avec une part modale de 26 %, le trafic actuel à l'Heure pointe du Matin serait d'environ 6800 véhicules. Avec les trafics supplémentaires engendrés par l'aménagement (+2600 véhicules), le trafic global à l'heure de pointe du Matin serait d'environ 9400 véhicules. Ainsi, les trafics globaux actuels seront maintenus.

La prise en compte de l'aspect mobilité dans le projet de la ZAC Littorale, influe sur le projet urbain lié aux déplacements et aux équipements de transports et est basée sur plusieurs hypothèses :

- la forte évolution des déplacements individuels par rapport à l'évolution tendancielle,
- le fort accroissement des déplacements en transport collectifs pour les liaisons avec l'extérieur du centre-ville incite à dimensionner largement les pôles d'échanges avec les réseaux métropolitains,
- l'extension du tramway vers le Nord, le BHNS Est-Ouest et la L2 Nord à mettre en relation avec les liaisons avec la façade maritime, l'ensemble des quartiers Nord et les équipements universitaires de Saint Jérôme et Château Gombert.

Afin de répondre à ces enjeux l'EPAEM a organisé et animé avec l'ensemble des partenaires institutionnels (MPM, ville de Marseille, DDTM, DREAL...) des groupes de réflexion et ateliers de travail.

Les mesures prises en matière d'organisation des déplacements et du stationnement sont explicitées dans les paragraphes suivants, en sont l'aboutissement.

Euroméditerranée, au travers de 3 groupes de travail associant les divers partenaires institutionnels et acteurs des transports sur le territoire marseillais (circulation et modes doux, inter modalité autour des transports collectifs, logistique urbaine livraison distribution) a précisé ses actions sur le projet d'Euromed 2.

Objectifs en termes de mobilité

Il s'agit tout d'abord d'inscrire la ZAC Littorale dans les objectifs du Plan de déplacement urbain (PDU) de la communauté urbaine Marseille Provence Méditerranée (MPM) approuvé en juin 2013 soit :

Part modale	Véhicules individuels	Transports collectifs	Modes doux
Relation centre-ville	15%	20%	65%
Accès du quartier depuis l'extérieur	50%	45%	5%
Total Euromed 2	26%	28%	47%

L'objectif de mobilité de l'opération Euromed2 s'inscrit à la fois dans le projet d'Ecocité et dans les grands objectifs de part modale de déplacement inscrit au PDU de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole pour les zones urbaines, soit une part modale de 26 %.

Les conséquences de cette évolution des hypothèses de mobilité sont importantes sur la conception du projet urbain, dans ses composantes liées aux déplacements et aux équipements de transports. La forte diminution de la part modale des déplacements en voiture individuelle doit conduire à revoir le dimensionnement des voiries et stationnements. Il renforce, de plus, le rôle et la place des transports collectifs et des accès aux pôles multimodaux et des axes de transports collectifs.

3.2.7.1. Infrastructures et réseaux de voiries

a) Amélioration du réseau métropolitain

Un des objectifs du Plan de Déplacement Urbain est l'aménagement de boulevard « économiques ».

Le constat est qu'actuellement, il n'existe aucun véritable itinéraire de liaison clairement identifié pour assurer la relation entre les autoroutes A7 et A55, et singulièrement pour assurer la liaison entre l'Est de l'agglomération et le port. Actuellement, l'axe Capitaine Gèze – Cap Pinède joue ce rôle par défaut. Le prochain débouché de la rocade L2 (autoroute A507) à l'échangeur des Arnavaux ne peut par ailleurs qu'accroître les dysfonctionnements sur ce barreau (congestion à certains carrefours, mélange dommageable d'une circulation de transit et d'une circulation locale, insertion délicate des itinéraires cycles et du projet de BHNS sur un axe très chargé en circulation lourde...).

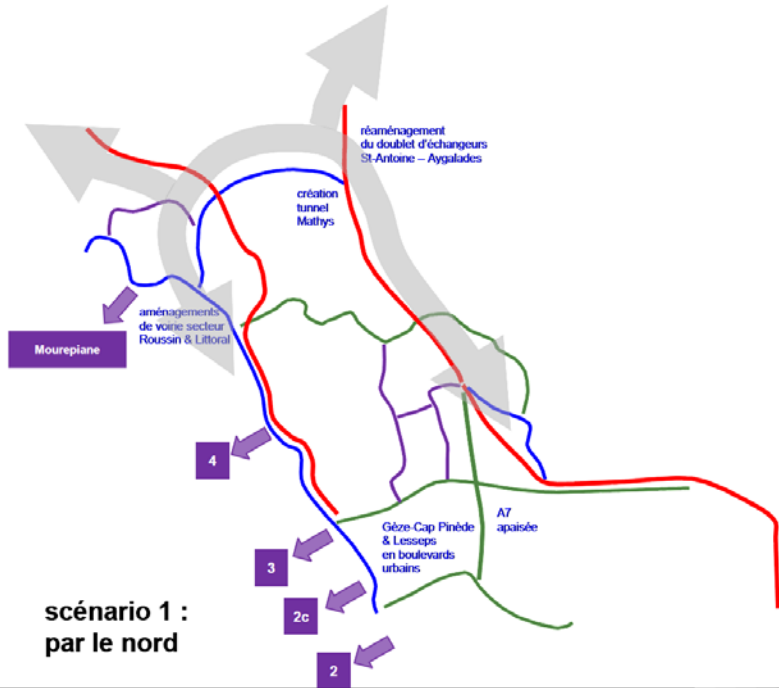
Notons que de fortes évolutions sont attendues à court et moyen terme sur ce secteur de l'agglomération :

- le Schéma Directeur des Bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille vise à reconfigurer l'organisation fonctionnelle des bassins, avec un déplacement vers le Nord du centre de gravité des fonctions liées au transport routier de marchandises,
- la fermeture définitive du chantier multimodal du Canet, et son transfert vers Mourepiane,

Ces changements vont sensiblement modifier la circulation des poids lourds dans le secteur. Les trafics poids lourds seront donc en diminution sur et aux abords de la ZAC.

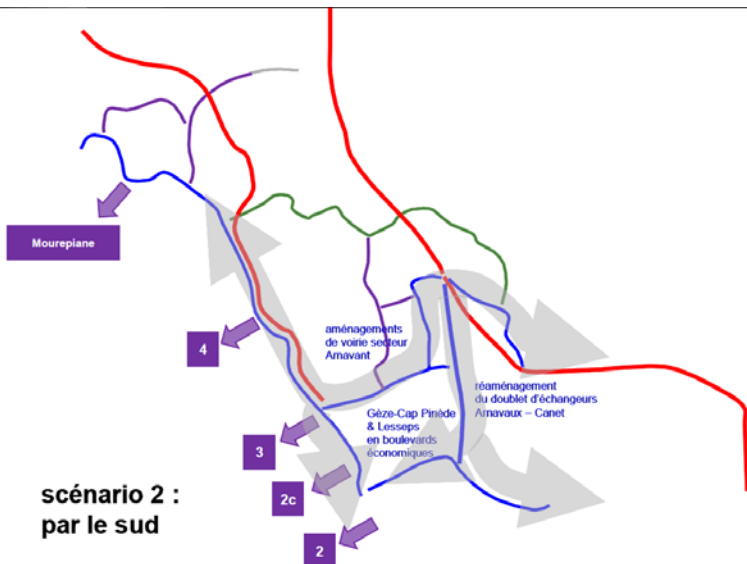
Plusieurs alternatives sont étudiées pour assurer une liaison entre les quartiers Est et la façade maritime. Deux schémas peuvent être envisagés pour contruire un réseau de voirie structurant satisfaisant aux différents objectifs visés :

- un schéma « Nord », utilisant l'autoroute A7 et l'itinéraire Mathys – Rellys – Malloniers – Roussin pour rejoindre la façade littorale et le futur chantier de Mourepiane où seront concentrés les flux de poids lourds issus du port. Ce schéma nécessite une reconfiguration des systèmes d'échanges Saint Antoine – Les Aygalades, mais permet d'avoir une circulation apaisée au Sud (tronçon terminal de l'A7, barreau Capitaine Gèze – Cap Pinède, barreau de Ferdinand de Lesseps),



scénario 1 : par le nord

- un schéma « Sud », utilisant les itinéraires actuels (barreau Capitaine Gèze – Cap Pinède, barreau Ferdinand de Lesseps) qui devront être dimensionnés et aménagés afin de tenir compte de leurs fonctionnalités affirmées d'itinéraires poids lourds de circulation (passages dénivelés, gestion des carrefours...).



scénario 2 : par le sud

- passage au Nord pour les flux poids lourds entre la façade maritime et la L2,
- ce barreau Nord permet aussi les échanges A7-A55 pour les VL,
- sur les voiries Sud, ne subsiste que le trafic résiduel local, ce qui permet de les transformer en boulevard urbains.

- passage au Sud pour les flux poids lourds entre la façade maritime et la L2, par le Bd Ampère et l'axe Capitaine Gèze – Cap Pinède,
- ce barreau permet aussi les échanges A7-A55 pour les VL.

Ces opérations sont sous maîtrise d'ouvrage de MPM. Une étude de comparaison multicritère de ces deux schémas sera réalisée afin de déterminer la programmation des investissements nécessaires à la mise en œuvre du schéma retenu.

b) Le réseau structurant pour la desserte de la ZAC Littorale

Le périmètre de la ZAC Littorale est desservi par quatre barreaux de grande capacité :

- l'autoroute A7 à l'Est,
- l'autoroute A55 à l'Ouest,
- l'axe Capitaine Gèze – Cap Pinède au Nord,
- le boulevard Ferdinand-de-Lesseps au Sud.

Toutefois, ces barreaux, du fait de leurs caractéristiques, constituent davantage des coupures urbaines que des voies permettant une bonne desserte du quartier.

En particulier, un des points sensibles de l'aménagement urbain de la ZAC est la place de la Cabucelle, susceptible de devenir la grande porte d'entrée au Nord du centre-ville élargi de Marseille. Or, cette place est actuellement au croisement de deux axes lourds : le barreau Capitaine Gèze – Cap Pinède et l'axe rue de Lyon. Il importe donc d'y apaiser le trafic, en retenant deux solutions techniques complémentaires :

- la réalisation d'un passage dénivelé en trémie sous la place, afin de lui soustraire le trafic d'échange interautoroutier Est-Ouest. Le gabarit de cette trémie, quel que soit le schéma retenu pour le réseau de « grande circulation » (cf. § précédent), permettra le passage des poids lourds afin qu'ils évitent le passage sur la place de la Cabucelle et que celle-ci soit libérée du trafic de transit,
- la création d'un itinéraire de contournement de la place de la Cabucelle, utilisant les voiries suivantes :
 - au Sud, la rue Allar prolongée à travers le futur parc urbain,
 - à l'Est, le boulevard Sauvage et son prolongement au Sud de Capitaine Gèze,
 - au Nord, un itinéraire utilisant un emplacement réservé au PLU permettant le franchissement du ruisseau des Aygalades, puis la traverse Mardirossian (cf. plan ci-contre),
 - à l'Ouest, le chemin de la Madrague-Ville (usage permis par la déviation du tramway par la rue de Lyon (cf. § 3.2.7.2 Développement des transports collectifs)



c) La hiérarchisation des voies dans le périmètre de la ZAC Littorale

Dans le périmètre de la ZAC Littorale, une hiérarchisation du réseau a été établie permettant d'intégrer des typologies et gabarits de voies intégrant les fonctions piétons et deux roues.

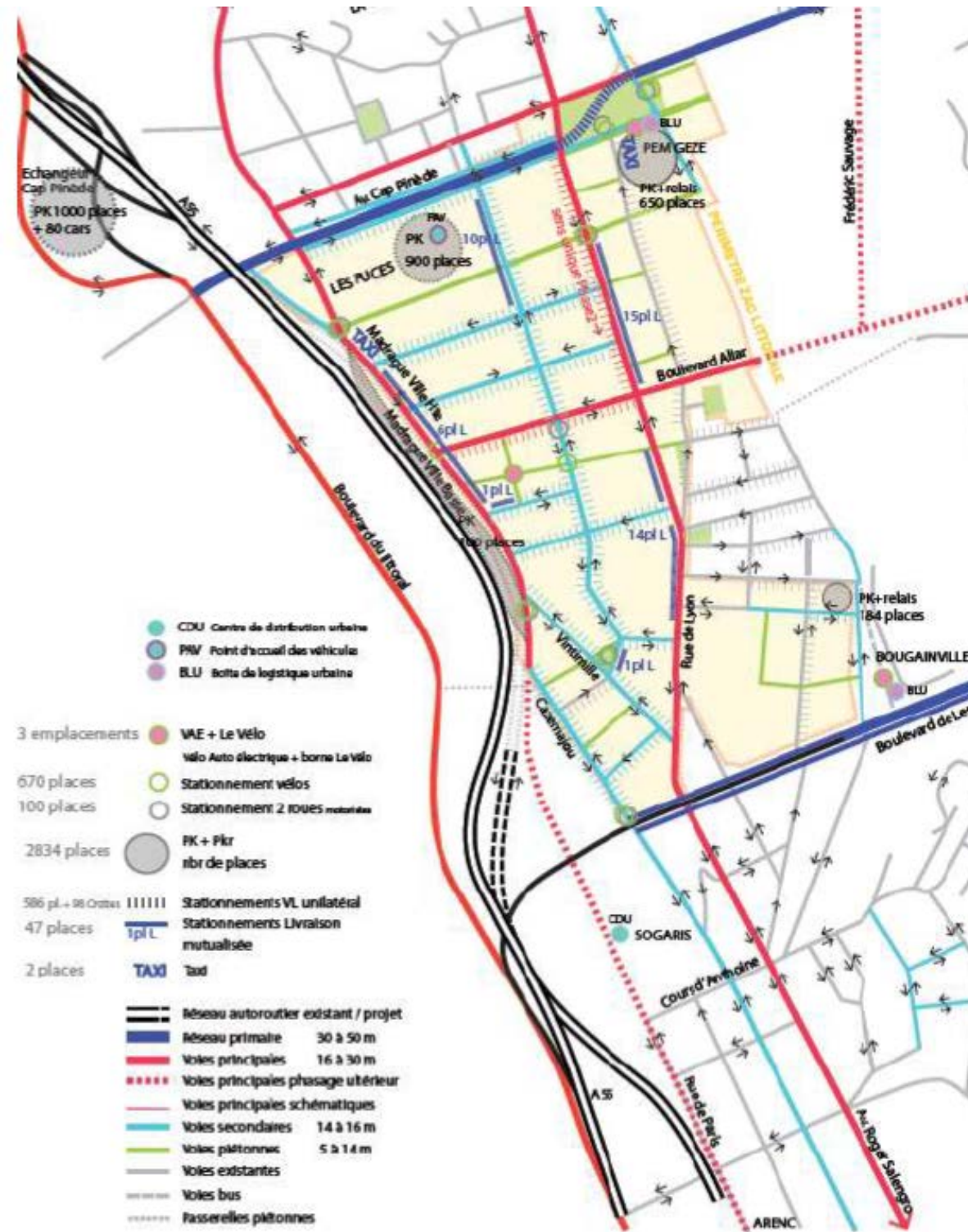


Figure 157 - hiérarchisation voirie et stationnement

3.2.7.2. Développement des transports collectifs

Source : Horizon Conseil, Pôle d'échanges multimodal Gèze – organisation et gestion des circulations – rapport d'étude, septembre 2013

L'organisation des transports collectifs dans la ZAC Littorale inclue :

- la réalisation du Pôle d'échange Multimodal Gèze,
- le prolongement du métro jusqu'à ce pôle d'échanges,
- le prolongement du tramway vers le Nord,
- la réorganisation des lignes de bus,
- la réalisation à l'horizon 2020 d'une halte TER à Cap Pinède.

Notons que la voie BHNS de Bougainville – Vallon des Tuves vient d'être mise en service (septembre 2014).

Un projet de ligne de BHNS entre Cap Pinède et la Pointe Rouge est également programmé dans le Schéma Directeur des TCSP de MPM.

Les parts modales correspondants aux objectifs de l'Ecocité est supérieur aux objectifs du Plan de Déplacement Urbains (28% d'objectifs contre 25 % dans le PDU).

La réorganisation des transports collectifs s'accompagne également d'une réorganisation et d'un réaménagement du réseau viaire de la ZAC.

Le pôle d'échange Bougainville (hors ZAC) sera maintenu dans un fonctionnement réaménagé.

Le pôle d'échange multimodal Gèze, en cours d'aménagement, est localisé au Nord-Est du périmètre de la ZAC Littorale à proximité de l'avenue Zoccola, du boulevard Capitaine Gèze et du faisceau ferroviaire du Canet.

Le projet comprend une station de métro, futur terminus de la ligne 2 et une gare routière urbaine et interurbaine. Un parking de 630 places complètera ce dispositif.

Il est prévu l'aménagement de 8 quais au profit des lignes départementales et de 6 quais au profit des lignes urbaines.

La réalisation du Pôle d'échanges multimodal va modifier le terminus des bus urbains de la RTM dans le secteur : les bus provenant du Nord de la zone s'arrêteront au pôle multimodal Gèze, et non plus à Bougainville comme aujourd'hui.

Il s'agit des lignes :

- L25 : Métro Capitaine Gèze – Saint Antoine,
- L26 (BHNS) : Métro Capitaine Gèze – Vallon des Tuves,
- L30 : Métro Capitaine Gèze – La Savine,
- L36 et L36B : Métro Capitaine Gèze – La Nerthe / Estaque gare.

La ligne 70 (Canebière Bourse – Lycée Saint Exupéry), qui traverse la zone, conserve son itinéraire actuel.

Plusieurs lignes de car inter-urbains seront rabattues sur le pôle d'échange Gèze. En phase 1, la ligne 36 (Gignac/Vitrolles – Marseille) fera un arrêt au pôle d'échange. En phase 2, les lignes 36, 38, 49 (Aix Ouest – Marseille), 88 (Vitrolles – Marseille) et 89 (Vitrolles – Marseille) auront leur terminus au pôle d'échange Gèze.

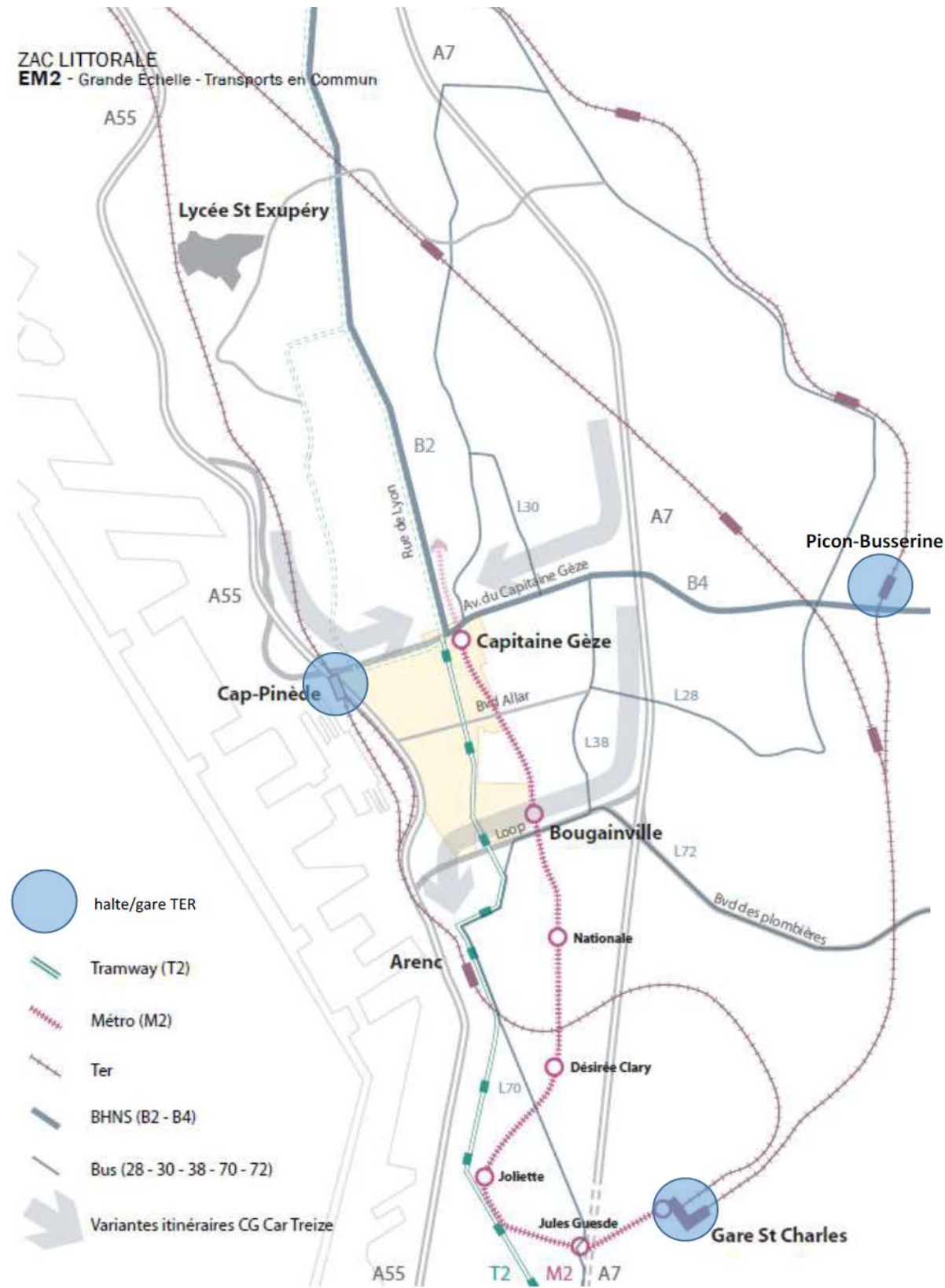


Figure 158 - réseau de transports collectifs

L'organisation des transports dans le secteur va delà du périmètre de la ZAC Littorale. Il vise à améliorer la desserte des quartiers Nord de la ville.

Le tracé du prolongement de la ligne de tramway vers le Nord, au-delà de la ZAC Littorale, est encore à l'étude. Plusieurs solutions sont analysées :

- Cap Pinède – Madrague ville (solution de base),
- Lyon – Méditerranée,
- Lyon - Mardirossian.

Le fort développement des transports en commun sur le secteur de projet permettra de réduire le développement de l'usage des véhicules individuels, qui justifie l'objectif ambitieux de 26 % de part modale.

Prolongement du tramway - variantes

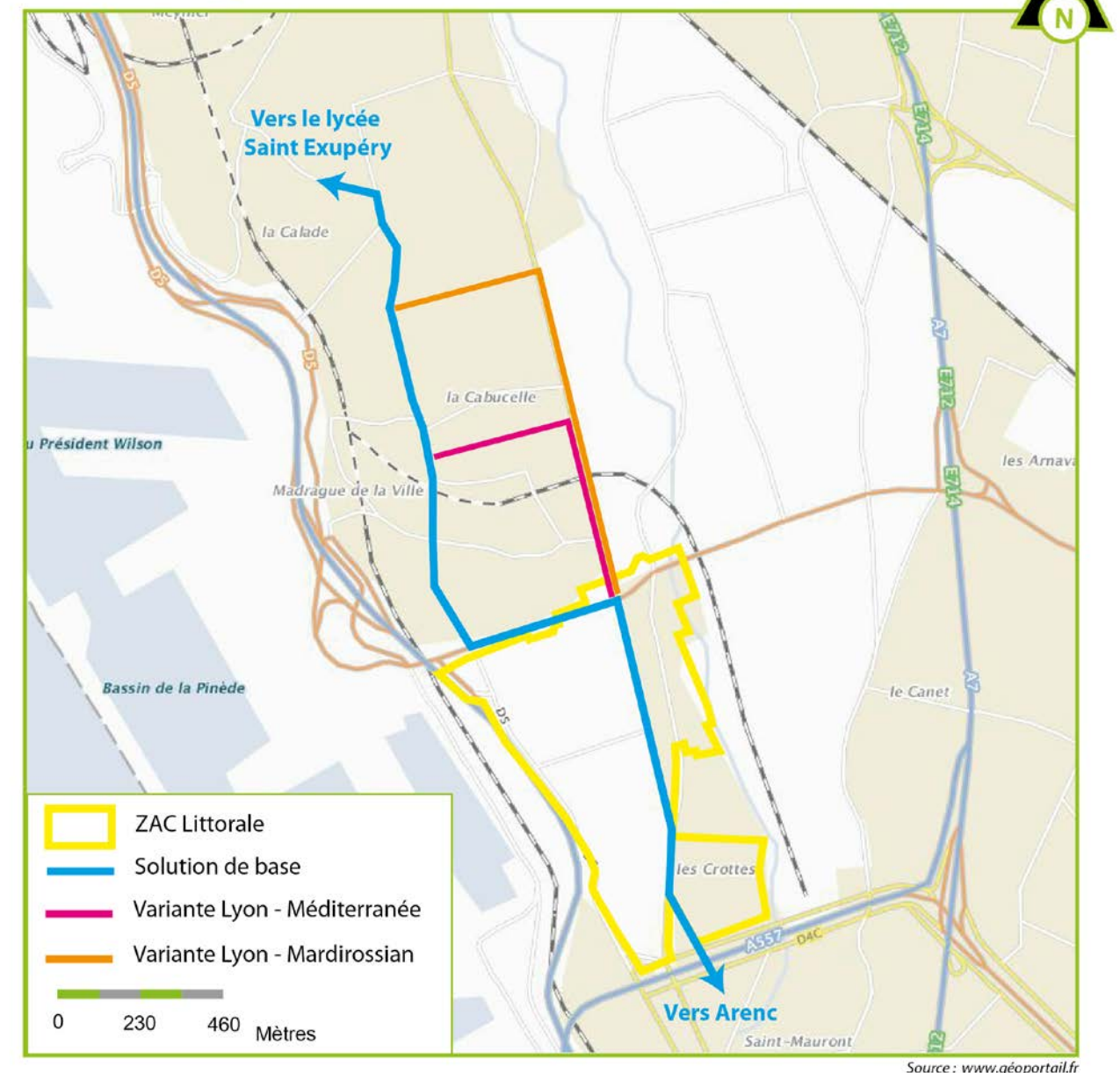


Figure 159 - variantes étudiées pour le prolongement du tramway vers le Nord

3.2.7.3. Des espaces publics propices aux modes doux

Le territoire de la ZAC Littorale est propice au développement des modes doux du fait de :

- sa densité urbaine, de centre-ville, où l'utilisateur peut trouver à proximité tous les services et aménités dont il peut avoir besoin,
- sa planéité, favorable à la marche et à la pratique du vélo,

la présence du parc linéaire des Aygalades en limite Est, équipement très incitatif à la pratique d'une mobilité agréable à pied ou à vélo. Le PDU a adopté des propositions ambitieuses qu'il y aura lieu de mettre en œuvre. Un schéma deux roues a donc été établi proposant trois axes structurant Est-Ouest et trois autres Nord-Sud et généralisant ailleurs en cœur d'îlot la logique de la voirie partagée en zone 30.

Le schéma des modes doux projeté est basé sur :

- des bandes cyclables sur les axes structurants :
 - axe Gèze – Cap Pinède,
 - rue Allar et son prolongement,
 - chemin de la Madrague Ville (depuis le boulevard de Paris et par la Corniche en phase 2).
- des circulations douces types zone 30 partagées sur les voies tertiaires.

Des parcs de stationnement pour vélos seront créés au niveau des stations de transport collectif (pôle d'échange multimodal, arrêts tramway...), ainsi qu'à proximité des générateurs de déplacements (équipements, rues commerçantes, parc...). 770 places de stationnement deux roues seront à réaliser sur l'ensemble de la ZAC Littorale (100 pour les deux-roues motorisés et 670 pour les deux-roues non motorisés).

Un plan spécifique aux déplacements piétons permettra de garantir une qualité optimale de la pratique de la marche. Ces aménagements seront accompagnés d'une sensibilisation des nouveaux habitants en matière de mobilité douce.

L'impact sur les circulations douces sera positif par une amélioration, un développement et une sécurisation des cheminements doux.

Par ailleurs la densité du projet doit permettre la mise en place de structures d'Auto Partage liés à l'usage de véhicules électriques.

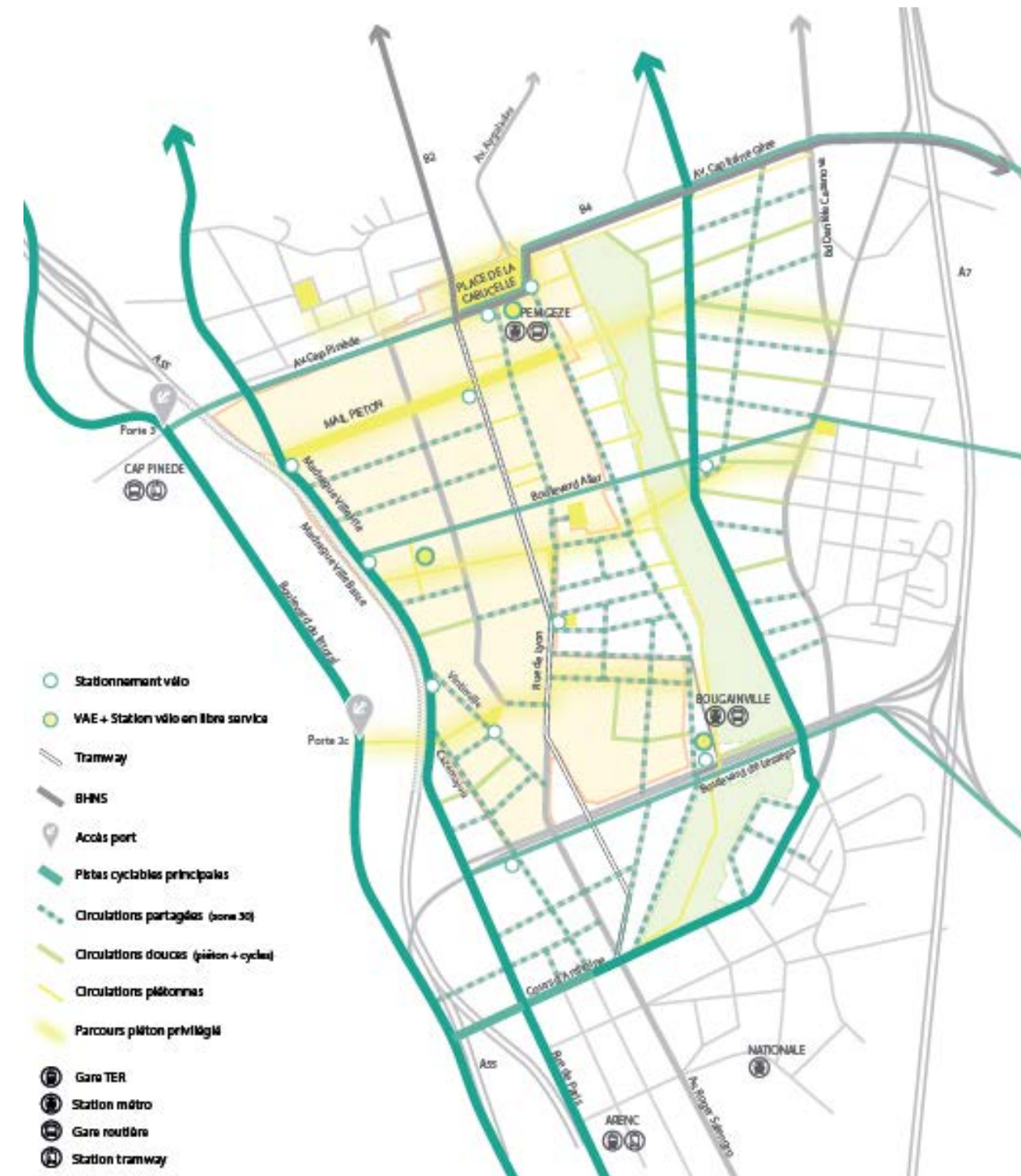


Figure 160 - les modes alternatifs

3.2.7.4. Logistique urbaine

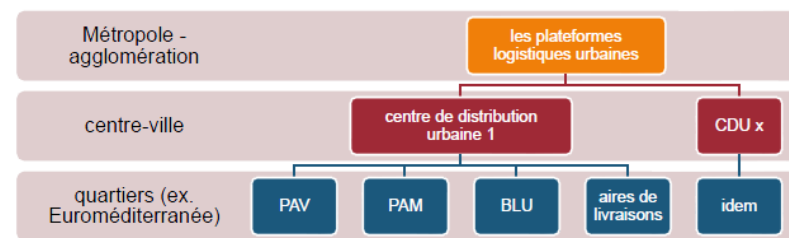
Le travail avec la filière logistique et les principales sociétés de livraison sur Marseille a posé le constat de l'insuffisance de places de livraisons et de places pour les artisans sur les questions de service de maintenance aux immeubles construits que ce soit bureaux, activités ou logement, mais surtout de la garantie de la disponibilité de ces places pour ces fonctions au regard d'usages non règlementaires.

La définition des besoins en nombre et tailles places de livraisons a donc été faite. Des dispositifs permettant de garantir la disponibilité de ces places de livraison sont à rechercher et mis en œuvre. Cela doit, de plus, s'accompagner par la recherche, sur les programmes immobiliers de places de parking réalisés par les opérations, de places complémentaires réservées à une partie de ces usages, notamment pour les petits véhicules de livraison sur les questions du e-commerce. Le projet prévoit de plus la mise en place d'un point d'accueil livraison au niveau du centre commercial des Puces de 500 m² environ et de boîtes de logistique urbaines aux pôles d'échanges multimodaux.

En termes d'activités, des programmes de logistique de proximité desservant le dernier kilomètre en véhicule électrique doivent pouvoir trouver leur place dans des programmations d'îlot multifonctionnel.

La logistique urbaine est la façon d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville.

La logistique urbaine répond à la logique suivante :



Actuellement les sites de niveau métropolitains, en périphérie de ville, existent mais en nombre trop limité.

Les équipements de niveau intermédiaires (Centre de Distribution Urbaine) sont peu nombreux et sont représentés à proximité de la ZAC Littorale par la plate-forme SOGARIS.

Les équipements de troisième niveau sont très peu développés sur le centre-ville de Marseille, à l'exception des aires de livraisons.

Le Plan Guide, portant sur la totalité sur périmètre de l'extension, propose une évolution du site occupé par le centre de distribution urbaine exploité par SOGARIS (en limite de la ZAC), vers des fonctionnalités et une organisation davantage orientées vers la logistique urbaine, compte tenu de sa situation en centre-ville. Cette transformation permettra d'optimiser le fonctionnement du site en logistique du dernier kilomètre et son intégration dans une opération urbaine dense de centre-ville..



Figure 161 - la plate-forme SOGARIS

Dans le périmètre de la ZAC Littorale, il est envisagé d'installer :

- environ 40 à 45 aires de livraisons,
- environ 25 emplacements dédiés davantage aux services liés à l'habitat (messagerie, artisans, professions libérales, etc...)
- un Point d'Accueil des Véhicules (PAV) d'environ 500 m² au niveau du centre commercial des Puces,
- Boîte Logistique Urbaine (BLU) à installer au sein du pôle d'échange multimodal d'une surface unitaire s'environ 50 m² et une au métro Bougainville.

Le schéma ci-après synthétise les propositions en matière de dispositifs et d'aménagements permettant une bonne organisation de la logistique urbaine sur le secteur. Les éléments à intégrer dans les programmes immobiliers seront évalués avec les opérations lors des définitions de projet.

L'organisation de zones dédiées à la logistique dans la ZAC permettra de faciliter le transport et l'approvisionnement de marchandises sur le périmètre de la ZAC. L'impact du projet sur la logistique urbaine sera donc positif.

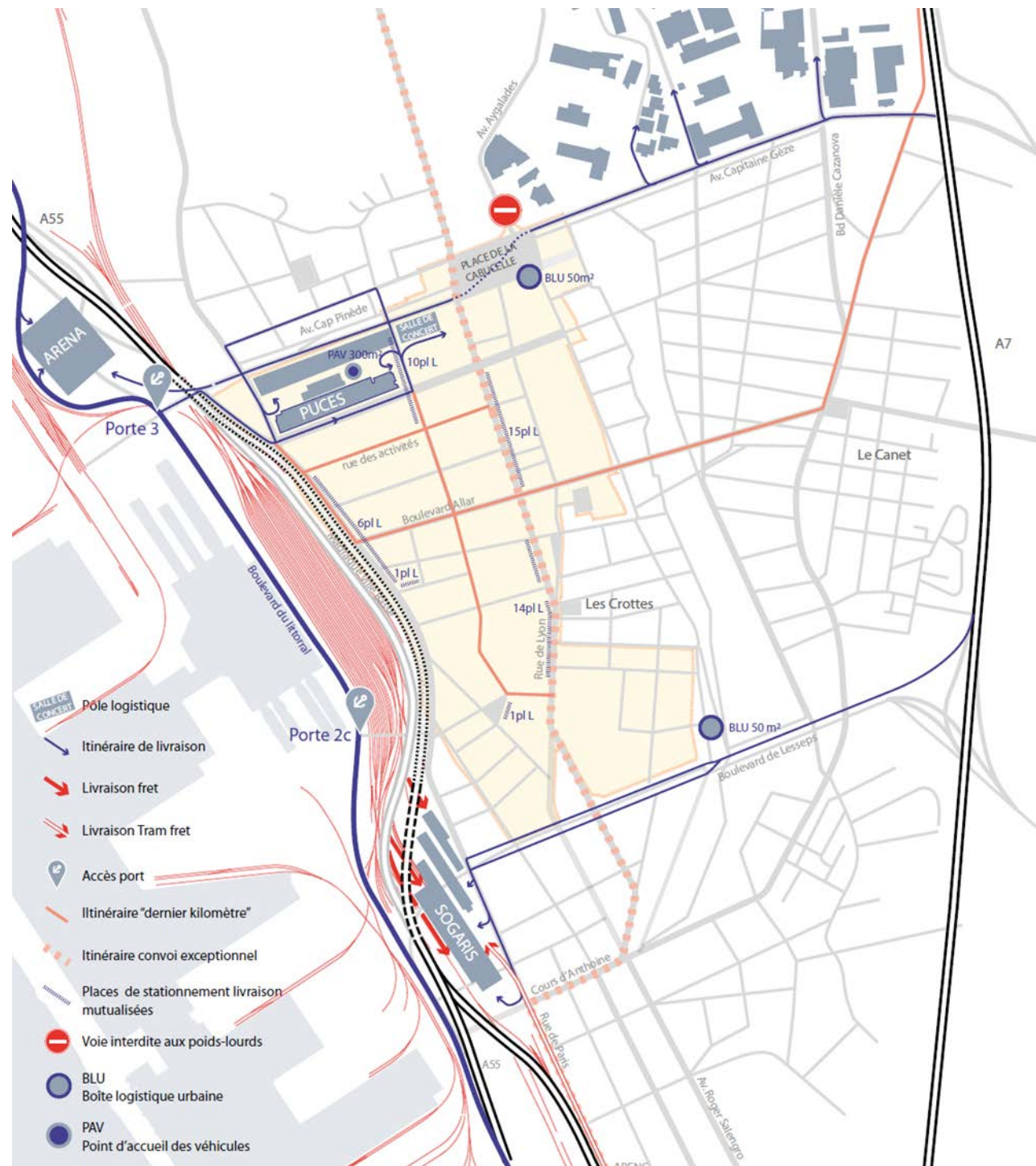


Figure 162 - logistique urbaine future

3.2.7.5. Stationnement

a) Le stationnement sur espace public

Dans la ZAC Littorale, le stationnement s'organisera de la façon suivante :

- stationnement sur voirie sera :
 - limité voirie interdit sur les voiries principales (rue de Lyon, Boulevard Allar, Cap Pinède, chemin de la Madrague ville) :
 - priorité aux transports en commun et aux modes doux,
 - réservations des emplacements pour les livraisons, les arrêts minutes, les places PMR, les services de mobilité (Autopartage, places avec bornes de recharge électrique,...)
 - prioritairement organisé que les voiries secondaires (avec tarification),
 - limité voirie interdit sur les voiries tertiaires : priorité aux modes doux.
- création de parcs de stationnements pour les principaux équipements commerciaux (Puces) ou de loisir avec mutualisation des usages et mise en place d'une tarification,
- création de parcs relais liés à l'utilisation des transports en commun (pôle d'échange multimodal Gèze, parking relais de Bougainville).

Ces zones de stationnement sont précisées sur la carte page suivante.

b) Le stationnement privé

Sur la question du stationnement, l'application sur toute la durée du projet des règles actuelles du PLU en matière d'obligation de stationnement pour les logements conduirait à rapidement être en contradiction avec les objectifs de mobilité fixés précédemment sur la réduction de la place de la voiture individuelle. La recherche, en cours, de solutions de mutualisation entre les places de stationnement pour les logements et les besoins dans la journée pour les activités économiques et urbaines doit permettre, après vérification de leur mise en œuvre possible et de leur efficacité, de proposer dans le cadre du futur Plu de la communauté urbaine ou de la Métropole de revoir à la baisse la norme actuelle.

Le PLU impose des ratios de stationnement en contradiction avec les objectifs de mobilité pris en compte et qui tendent à favoriser les autres modes de déplacement que la voiture. Un respect des ratios du PLU ne permet pas d'aller vers les objectifs du PDU et de développement durable souhaités. Une offre trop abondante irait à contre-sens de l'objectif poursuivi. La stratégie adoptée est donc différente.

S'agissant d'un territoire qui, dans le cadre du projet, pourra être qualifié de bonne desserte, il y a lieu de revoir la règle de stationnement pour être dans la cohérence avec le projet d'Ecocité. Pour atteindre l'objectif, il faut atteindre un taux de motorisation des ménages entre 0,6 et 0,7 au lieu de 1, correspondant à des quartiers actuels de plus grande centralité et de niveau de desserte en transport en commun équivalent au projet.

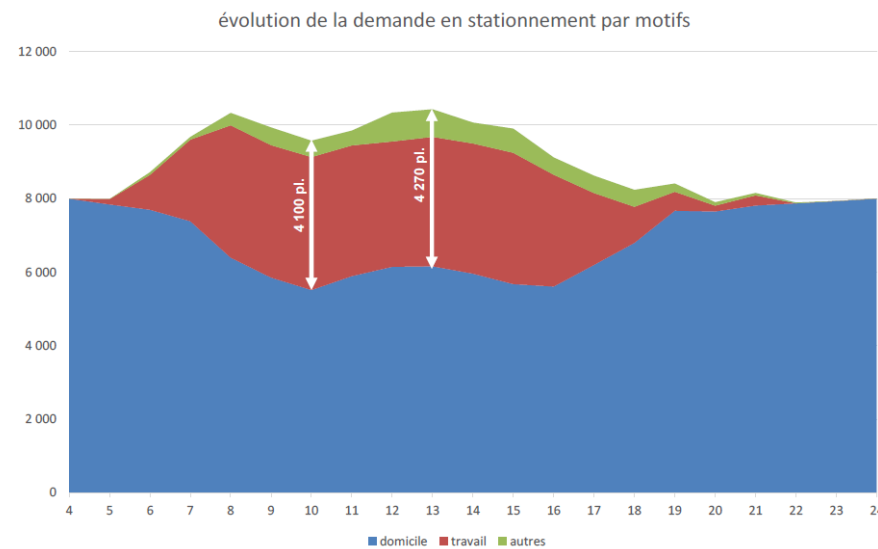
Concernant le stationnement privatif, les ratios proposés sont donc les suivants :

- pour l'habitat :

- neuf : au moins 1 place par tranche de 150 m², dans la limite maximale d'une place par logement (prévoir en outre 1 place deux-roues motorisés pour 6 places voitures),
- existant : au moins 1 place par tranche de 100 m² supplémentaires créés,
- vélo : au moins 1 m² pour 45 m² de plancher (y compris extension et/ou changement d'usage),
- pour les activités :
 - voiture : au plus 1 place par tranche de 250 m²,
 - deux-roues motorisés : 1 place pour 6 places voitures,
 - vélo : au moins 1 m² pour 60 m² de plancher.

Ainsi, avec ces nouvelles règles, la demande en stationnement des résidents sur la ZAC Littorale est satisfaite en dehors de l'espace public, dans les places privatives construites dans le cadre des programmes immobiliers. Les 8000 places de stationnement prévues constituent le socle de demande stationnement, c'est-à-dire les besoins de nuit.

Pour les besoins des actifs dans la journée, ce besoin est de 4300 véhicules à la pointe maximale de la journée, incluant les actifs des services et activités économiques, et les autres automobilistes, visiteurs et autres motifs. La règle du PLU impose de trouver 2500 places dans les programmes immobiliers de bureaux, d'activités et de commerces. 680 places seront créées sur l'espace public. Ces places seront utilisées essentiellement en journée.



Ainsi, la politique de stationnement souhaitée dans la ZAC Littorale nécessite l'adaptation des règles du PLU sur les stationnements relatifs aux programmes de logement.

Enfin, la mise en place d'une tarification destinées à réguler l'accès automobile sera mise en place selon les préconisations du PDU.

Par ailleurs, il est nécessaire de prévoir une capacité de stationnement pour les deux-roues motorisés, soit 100 places, et pour les vélos, soit 670 emplacements ; ces places devront être aménagées sur l'espace public, dans la « bande technique » accueillant le stationnement, les emplacements pour conteneurs, les places de livraisons.

Par un observatoire fin des comportements et usages, de ces essais et usages, le moment venu, Euroméditerranée demandera l'évolution de la règle du PLU sur le stationnement.

En phase transitoire

La réalisation progressive de la ZAC Littorale entre 2016 et 2027 et la mise en place progressive des équipements et services de transport nécessitent une gestion en phases transitoires.

L'application du PLU actuel en première phase sur l'îlot Allar permet de coller au besoin pour les logements. Concernant les activités il y aura un déficit temporaire.

Dans cette phase transitoire, pour les activités, bureaux et commerces, avant que les modifications de comportement des usagers aient encore pu manifester leurs effets sur la demande de déplacement, il sera nécessaire d'aménager des parcs de stationnement pour un besoin estimé à environ 400 places environ. Ces zones de stationnement seront « fongibles » c'est-à-dire provisoires, par exemple, dans le cadre de constructions légères aisément démontables.

L'idée de mutualiser une partie des places destinées aux résidents (permettre aux actifs d'utiliser les places de résidents partis travaillés pour la journée par exemple) sera testée sur l'îlot Allar, afin d'en mesurer la faisabilité et de définir les mesures de gestion garantissant son applicabilité à grande échelle.

Si cette politique sera étendue à l'ensemble de la ZAC si elle s'avère efficace.

Le projet de ZAC Littorale étant autosuffisant en stationnement aura un impact positif.

Impacts

La ZAC Littorale va générer de nouveaux trafics routiers liés aux logements et emplois créés dans le périmètre. Par ailleurs, le projet s'accompagne d'une réorganisation de la trame viaire et de la hiérarchisation des voies.

La politique de stationnement sera en cohérence avec les objectifs du PDU et de développement durable et vise à favoriser l'utilisation des transports en commun dans les zones de bonne desserte. L'amélioration significative de la desserte par les transports en commun permettra l'application de cette politique.

La réalisation de l'ensemble des services et équipements de transports, permettra d'atteindre les objectifs ambitieux de réduction de la part de la voiture individuelle et permettra au projet de ZAC Littorale de s'inscrire dans la logique Ecocité.

Mesures de réduction

La trame circulatoire sera réorganisée sur le site pour tenir compte des trafics supplémentaires, des sites à desservir...

Les cheminements doux seront améliorés, développés et sécurisés.

Un politique de stationnement plus contraignante que le PLU sera mise en place. Elle est mise en place en parallèle du développement des transports en commun sur le site.

La mise en place de zones dédiées à la logistique urbaine permettra un bon acheminement des marchandises sur le site.