WORKSHOP de l'IAUR 2021 9ème édition

DOSSIER DE PRÉSENTATION

DESSERTE DE L'OUEST RENNAIS

DES MOBILITÉS À IMAGINER POUR UNE TRANSFORMATION URBAINE

IAUR institut d'aménagement et d'urbanisme de Rennes

Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement NOUVELLE-AQUITAINE

UNIVERSITÉ RENNES 2

ENSAB

SciencesPo Rennes

INSA INSTITUT NATIONAL DES SCIENCES APPLIQUÉES RENNES

UNIVERSITÉ DE RENNES 1

C'est dans le cadre du Workshop porté par l'IAUR que nous avons eu l'occasion, pendant une semaine, de nous pencher sur les problématiques de desserte et de mobilités de l'ouest rennais. En charge plus particulièrement de la réflexion autour de la multiplicité des transports et des besoins en termes de mobilité, notre groupe a mené un travail d'étude et d'analyse précis sur la ZI Route de Lorient, la RN 24 et la périphérie à l'ouest de Rennes. En réponse à la commande de la DREAL, ce rapport présente notre étude et notre proposition concernant l'aménagement de la Route de Lorient à l'horizon 2035. Pour ce faire, nous avons à répondre à 8 objectifs principaux permettant de prendre en considération l'ensemble des enjeux d'aménagement du secteur étudié. Ainsi, notre groupe s'est vu attribuer l'objectif numéro 4 intitulé "choisir son mode de déplacement en fonction des besoins" sur lequel nous avons prêté une attention particulière dans notre projet.

Nous avons eu l'occasion de travailler sur ce sujet dans un contexte inédit : la crise sanitaire. Depuis plusieurs mois, nos enseignements se sont tenus en distanciel pour la majorité d'entre nous. Nul n'est sans savoir que cette situation est difficile pour tous. Le manque de lien social, la difficulté d'organisation des cours en distanciel, la perte de motivation sont des exemples des conséquences de la crise de la Covid 19. Dans ce contexte, nous tenons à remercier l'ensemble des organisateurs qui ont travaillé d'arrache pied pour maintenir cet évènement et faire en sorte qu'il se déroule dans les meilleures conditions. Nous remercions également la DREAL pour nous avoir donné ce sujet d'étude.

Nous vous souhaitons une bonne lecture,

Les membres du groupe 4 du Workshop.

Référents projet:

- Hugo Pozza : 0642481631
- Maela Bleunven: 0767860881

SOMMAIRE

PRESENTATION DE L'EQUIPE

I - DIAGNOSTIC ET PRÉSENTATION DES ENJEUX 1

A - Rappel des éléments de cadrage 1
B - État des lieux des profils de déplacement 3
C - Approche stratégique et réponses aux enjeux 4

II - DÉCLINAISON STRATÉGIQUE DU PROJET 5

A - Restructurer l'existant 5
1 - Réaménagement des voiries 5
2 - Création d'une voie express vélo 8

B - Élargir l'offre de transport en commun 10
1 - Création d'un pôle multimodal 10
2 - Implantation du TramOuest 13

C - Retrouver un espace urbain apaisé 15
1 - Revitalisation paysagère et économique 15
2 - Création d'un plan de déplacement inter-entreprise 16
3 - Amélioration de la signalétique 18

III- CONCLUSION 19

PRESENTATION DE l'EQUIPE

Alice Le Flahec
M2 SIGAT

Aymeric Havard
M2 ERPUR

Chloé Bazin
M2 ACT

Emma Lorée
M2 AUDIT

Floënn Tribot
IEP-IN SITU

Gabriel Chuepo
M2 Dysater

Hugo Pozza
M2 AUDIT

Kevin Kanon
M2 SIGAT

Lise Girard
M2 MOUI

Maela Bleunven
M2 ERPUR

Sophie Merle
M2 MMD

I- DIAGNOSTIC ET PRESENTATION DES ENJEUX

A) Rappel des éléments de cadrage

Rappel de la zone d'étude :

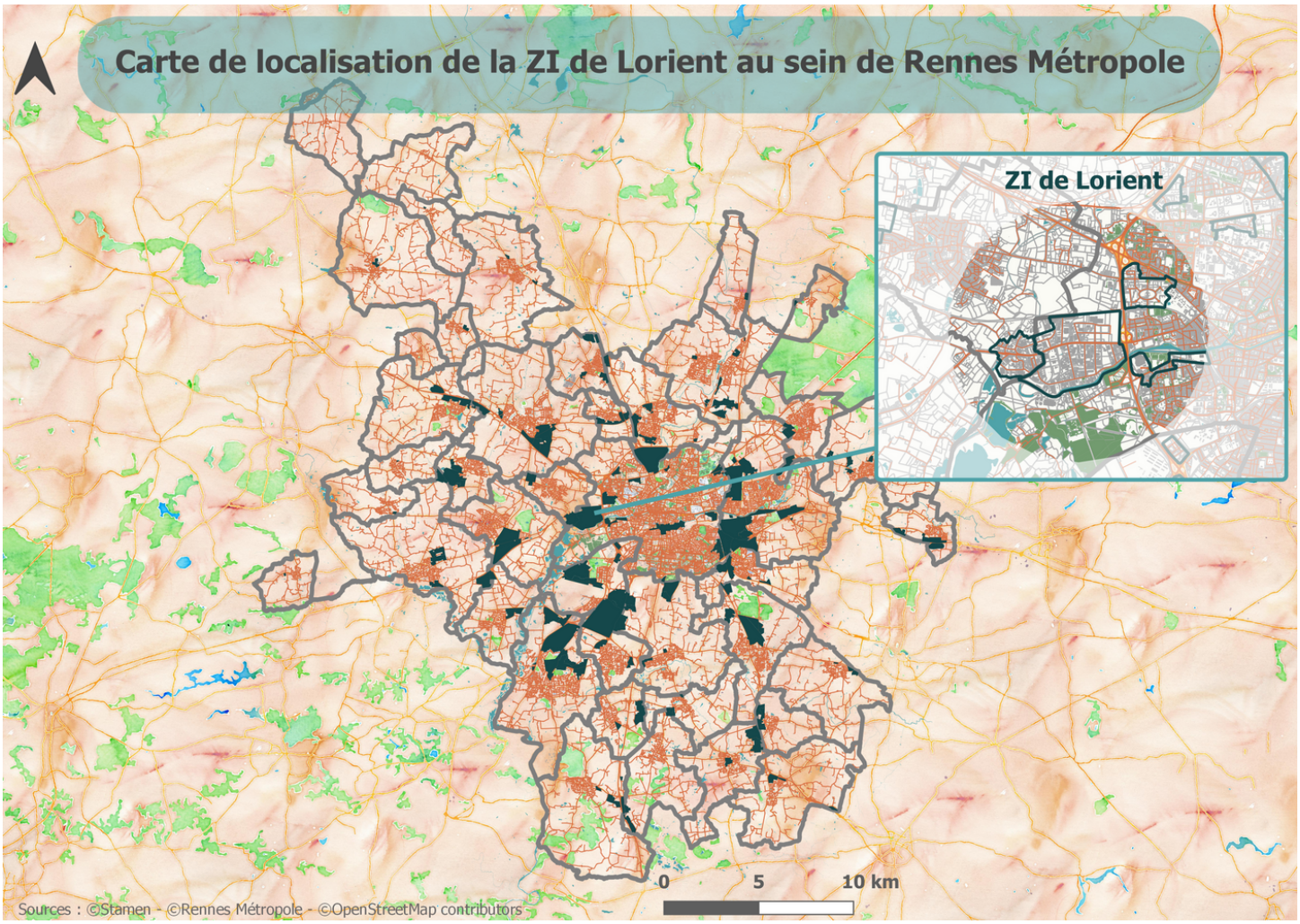


Figure 1 - Carte de localisation de la ZI de Lorient

Rappel du cadre juridique :

Des documents d'urbanismes sont en vigueur sur la zone artisanale de la route de Lorient. A l'échelle du Pays de Rennes, on trouve le Schéma de Cohérence territoriale. Ce SCOT définit la zone comme un "pôle économique de niveau 2". Il implique aussi une "démarche ERC" (Eviter-Réduire-Compenser) afin de préserver les zones naturelles ou agricoles de l'étalement urbain. C'est une démarche que nous avons prise en compte et que nous retrouverons dans le déroulé de notre projet.

A cette échelle existe aussi le Document d'Orientations et d'Objectifs qui précise le rôle de cette zone: une ZACom Coeur de Métropole (c'est-à-dire une zone d'activité commerciale dans la métropole). Des orientations et objectifs sont aussi définis plus précisément sur cette zone, tels que la création de surface d'activité, la requalification des entrées de villes, une amélioration de la sécurité routière, ou encore le développement des transports en commun. De plus, à l'ouest de la zone, une liaison piétonne et cyclable vers la Flume et Champalaune doit être développée. Là aussi, ce sont des orientations que nous avons développées dans notre projet.

.

A l'échelle de Rennes Métropole, les obligations du Plan Local d'Urbanisme doivent être prises en compte. Sur cette zone artisanale, la hauteur maximale des bâtiments autorisée par le PLU-I est de 21 mètres. L'infiltration des eaux sur les parcelles de la zone est possible, mais pas obligatoire. Cependant, les nouvelles constructions doivent respecter un coefficient de végétalisation minimal de 15% de leur surface. Nous ne construisons pas de bâtiments sur la zone d'activité, mais ce sont des éléments à prendre en compte.

Les chiffres clés du diagnostic :

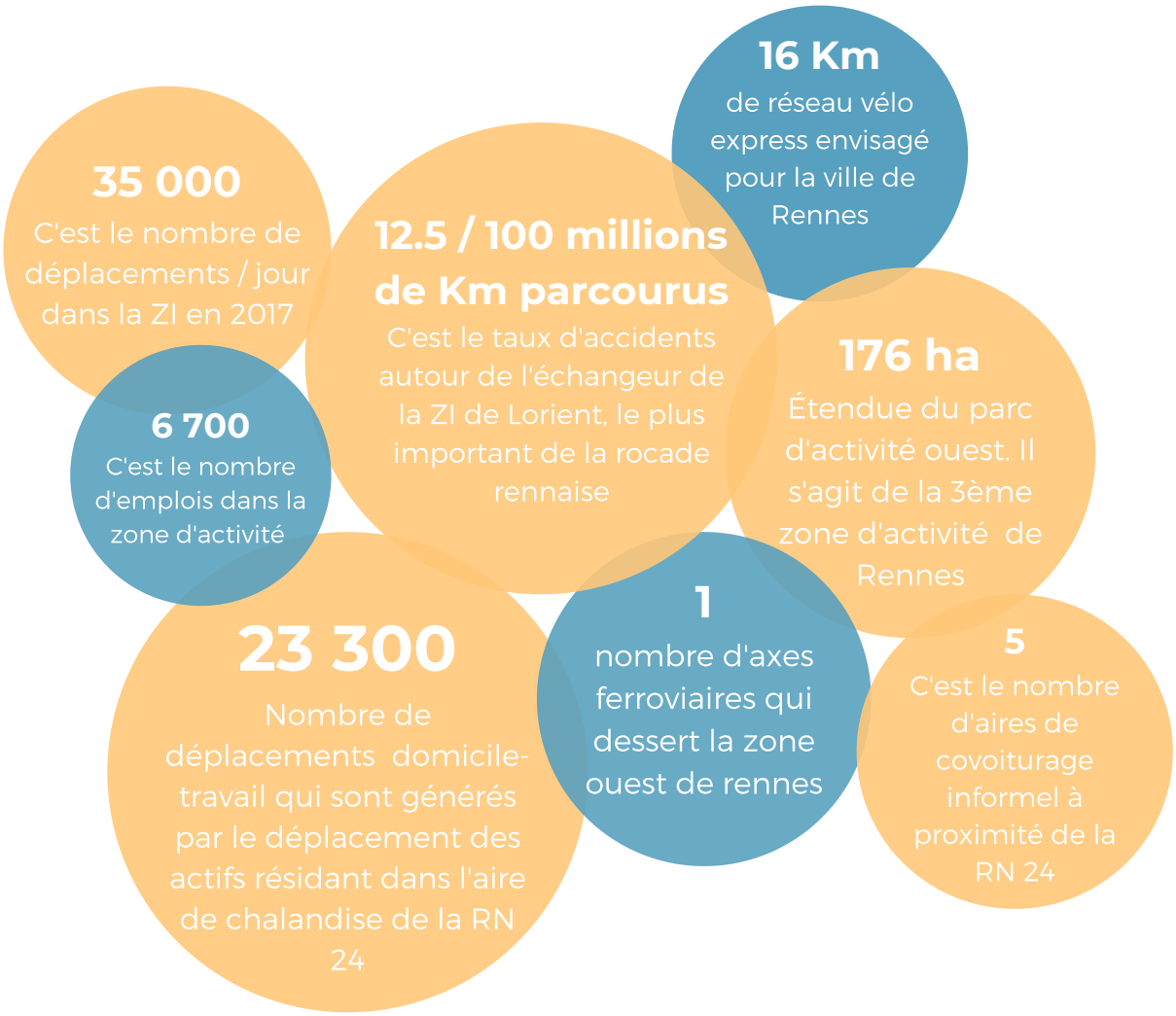


Figure 2 - Chiffres clés du diagnostic

B) État des lieux des profils de déplacements sur la route de Lorient

L'efficacité des déplacements et des mobilités passe par l'analyse des flux, des besoins et des usagers qui circulent sur le secteur de la route de Lorient.

- C'est **l'étude des profils des usagers** de la zone qui nous a permis d'établir des parcours et des besoins spécifiques pour chacun d'eux. Ainsi, on distingue:
  - Les employés de la ZI
  - Les employés travaillant à Rennes qui vivent dans l'ouest de Rennes
  - Les consommateurs / clients / loisirs
  - Les voyageurs occasionnels/ longues distances
  - Les poids lourds pour les livraisons, auprès des commerces et entrepôts présents sur la ZI

- Chacun de ces usagers se rend sur la route de Lorient pour un **besoin** bien précis:
  - ***se rendre en centre- ville***
    - loisirs
    - emploi
  - ***se rendre dans la zone d'activité:***
    - loisirs
    - emploi
    - commerces et achats alimentaires/non alimentaires
  - ***Livrer ou emporter:***
    - commerce de gros (automobiles)
    - fret (poids lourds)
  - ***Traverser la zone:***

- transit et flux de passage (ouest/est de Rennes)
- déplacements piétons (vers les étangs d'Apigné)
- déplacements cyclables (vers la Vilaine/chemin de halage)

Afin de répondre à la totalité des flux de déplacements présents sur la ZI de Lorient, nous avons établi une **typologie des mobilités** essentielles et secondaires sur le secteur.

MOBILITÉS INDISPENSABLES	MOBILITÉS OCCASIONNELLES	MOBILITÉS LIBRES
desserte des magasins (livraisons, transport poids lourd)	acheteurs/consommateurs dans la zone d'activité (principalement le week-end)	Loisirs sur site (restaurants, services tertiaires, hôtellerie)
travailleurs dans la zone d'activité (en semaine) - Tertiaire - industries - Services	flux de transit de loisirs (week-end) et vacances scolaires	
déplacements pendulaires	étudiants (déplacements le week-end)	
écoliers/collégiens (Le Rheu, Mordelles)		
Flux de transit (voitures + poids lourds)		

Figure 3 - Typologie des mobilités

C) Approche stratégique et réponse aux enjeux

De par la multiplicité de ses usagers et de ses flux de déplacements, la zone de Lorient est un espace congestionné et encombré. C'est un axe qui concentre un nombre importants et divers commerces, d'industries et d'entreprises, tout en étant un espace de transit et de passage, à l'entrée de la Bretagne. La réhabilitation et la revitalisation des zones industrielles et commerciales représentent un enjeu urbanistique important de demain. Nous proposons aujourd'hui d'y faire face en nous attelant à la diversité et à l'aménagement des mobilités sur la zone, support essentiel à la fluidité et à l'attractivité de cet espace.

Notre approche stratégique se base sur la valorisation de l'espace et des mobilités déjà existantes, tout en rompant avec la linéarité trop centrale de la RN 24 au sein de la zone. Nous proposons ainsi de réinvestir l'ancienne ligne ferroviaire, au nord de la zone de Lorient, pour aménager une **halte ferroviaire en périphérie ouest de la ZI.** Cet espace accueillera également un **pôle multiservices**, comprenant des places réservées au covoiturage, de l'auto-partage, des vélos en libre-services et un parking relais. L'anticipation des flux automobiles en amont, au niveau de l'entrée de la rocade et de l'entrée ouest nous permet de diminuer la fréquentation automobile (notamment des usagers particuliers), et de valoriser l'usage de diverses mobilités douces, en fonction des besoins de chaque usagers. L'axe central routier de la RN24 sera maintenu, mais les déplacements se feront non plus en voiture, mais au sein d'un **tram aérien** que nous pourrions nous ici **"TramOuest".** Cette ligne desservira donc la nouvelle halte ferroviaire, et permettra aux usagers de se rendre jusqu'au mail François Mitterrand (et permettant ainsi d'anticiper et d'assurer le développement d'un nouvel axe est-ouest à Rennes).

Un travail autour de **passerelles et de traverses souterraines** assure également une nouvelle fluidité de mobilité sur la zone, et permet de ne laisser en circulation uniquement les mobilités essentielles (flux de passage et de transit de fret, livraisons). Soucieux de nous tourner vers un avenir où la voiture ne sera pas bannie des villes, mais utilisée à bon escient, nous prévoyons également de restructurer le sens de circulation de certaines routes secondaires de la zone, afin de juguler les déplacements automobiles. De plus, conscients de l'image parfois dépréciée de la zone de Lorient, nous nous attelons également à proposer une image revitalisée et plus accueillante de la zone, tout en gardant et valorisant son identité industrielle. Nous prévoyons ainsi d'intégrer le **Réseau Vélo Express** sur la zone de Lorient, et de proposer des liaisons autour de la Vilaine et du chemin de halage.

En substance, notre projet peut se résumer sous **trois axes essentiels :**

- **Restructurer l'existant :** implanter des passerelles sur la rive sud, permettre une liaison facile entre tous les moyens de déplacement, assurer la sécurité des usagers, revaloriser la visibilité pour les entreprises et commerces, repenser la voirie et l'approche paysagère

- **Créer un pôle multimodal et intermodal :** autour de la halte ferroviaire, nous envisageons de créer un parc relai incluant une multitude de services : "TramOuest", aire de covoiturage, borne de recharge pour véhicules électriques, parking souterrain...

- **Elargir l'offre de transport actuelle :** création d'un service de navettes, installation d'un tramway aérien, implantation d'une halte ferroviaire, aménagement d'un piste cyclable.

II- DÉCLINAISON STRATÉGIQUE DU PROJET

A) Restructuration de la zone existante

1- Réaménagement des voiries

Conscients de la complexité routière particulière que représente la route de Lorient et ses pénétrantes, nous nous proposons de restructurer ces axes routiers, afin d'assurer plus de fluidité et de sécurité. Les tendances de mobilités actuelles et la perspective environnementale de développement des mobilités à l'horizon 2035 nous poussent à concevoir un espace hybride, où la voiture sera moins utilisée. Si notre projet vise à encourager et à favoriser le développement de mobilités douces et multiples, il nous semble réaliste de penser que la zone industrielle de Lorient continuera d'être un espace de circulation des véhicules motorisés, notamment pour les déplacements de transit et de consommateurs. En nous basant sur les analyses et les projets précédents, nous avons identifié des points spécifiques de tensions routières:

Au niveau de l'intersection avec la rocade

A l'heure de pointe, la principale source de congestion se situe au niveau de l'échangeur de la rocade avec la RN24. En effet, malgré la circulation en 2x2 voies sur la rue de Lorient, les feux aux sorties de la rocade entraînent des ralentissements sur la rocade qui peuvent déborder en embouteillages. La solution trouvée est d'installer un grand rond-point sous le pont de la rocade qui aurait l'avantage de fluidifier le trafic en éliminant les arrêts forcés et les croisements pour prendre la bonne entrée de rocade (voir figure 6). La grande taille de ce rond-point permettrait également de temporiser les flux en augmentant la portion de route disponible. De plus, un accès direct de la RN24 en provenance de Rennes, vers la rocade nord sera disponible afin d'éviter le passage par le rond-point. Enfin, pour permettre l'accès du TramOuest sous le pont de la rocade, le niveau du rond-point sera abaissé afin qu'il soit en contrebas par rapport au niveau initial de la rue. Cela permettra de faire passer le tram ainsi que les voies cyclables au-dessus du rond-point au niveau du sol.

Le long de la route de Lorient

L'un des problèmes de la route de Lorient est qu'elle est à la fois une voie de passage vers tout le sud-ouest de la Bretagne mais également une zone de livraison et une zone commerciale. Les tournes à gauche nécessitant des feux tricolores ainsi que les arrêts livraisons provoquent une congestion de la RN 24 : le but est de les éliminer. Ainsi, l'objectif est de transformer la RN24 en une voie "express" limitée à 50km/h sans ralentissements. Pour cela, on condamne l'accès par la RN24 aux rues adjacentes de la zone d'activité ouest, excepté pour les vélos et piétons, et on retire les feux ainsi que les tournes à gauche afin de remodeler la voie. D'après les mesures sur plan sur Qgis, nous avons établi que la rue avait une largeur variant entre 28 et 30 mètres. Nous avons donc utilisé la largeur de 28 m pour que le plan soit possible sur toute la largeur de la route (figure 4 et 5). Ce plan serait d'avoir, en commençant par le côté nord de la route, un trottoir de 3,8 m protégé par des arbres, puis une double voie à sens unique de voitures et de camions d'environ 6 m. Ensuite vient le terre-plein central d'environ 4,6 m, comprenant les piliers des voies de tram qui seront en hauteur, puis de nouveau une double voie à sens unique de voitures et de camions. Une banquette de 40 cm permettant de protéger une piste cyclable à double sens de 3,4 m sera également installée, afin de sécuriser correctement les cyclistes. La dernière portion correspond au trottoir de 3,8 m pouvant également être protégée des voies par des arbres, mais devant être suffisamment large pour la mise en place des tunnels pour cyclistes.

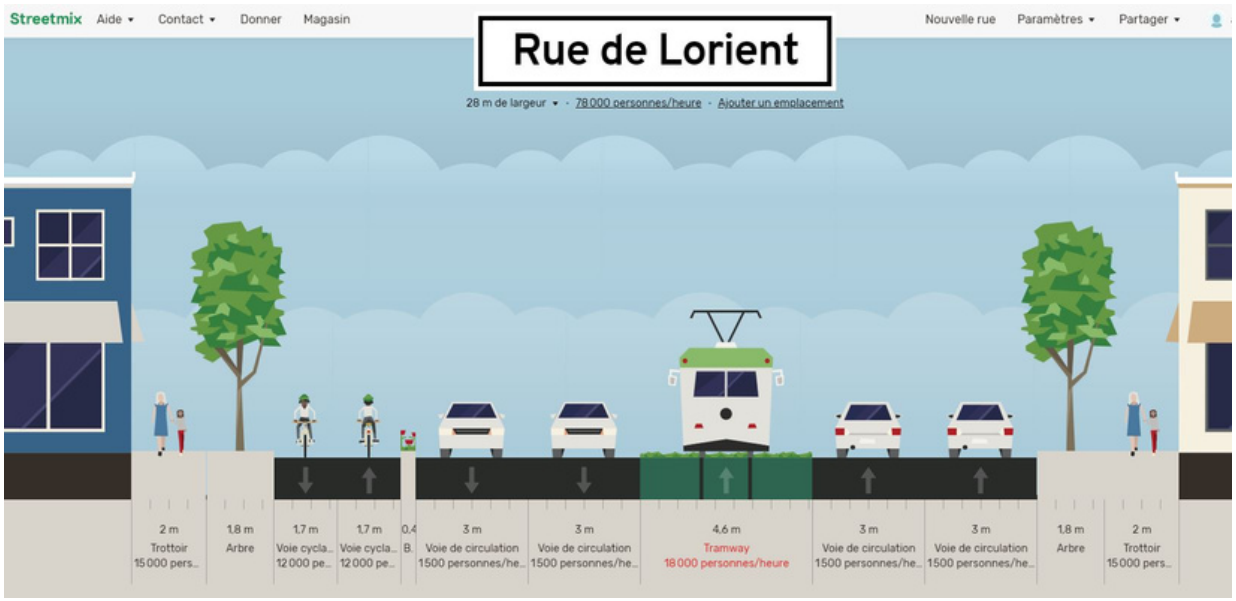


Figure 4 - Réaménagement des voies sur la route de Lorient (image Streetmix)

La circulation dans le nord et le sud de la zone

La RN24 étant mise en voie “express” sans possibilité de tourner dans les rues adjacentes, il faut aménager deux routes en double sens, une dans le sud de la ZA et une dans le nord de la ZA. Au sud, la route part du rond-point de la rocade par la rue de la Motte au chancelier, puis rejoint la rue du manoir de Servigné par le quai Robinot de St Cyr. Elle passe ensuite par l’impasse de la Vilaine qui doit être élargie puis dans la rue des Maréchales jusqu’à un rond-point à aménager à l’ouest de la ZA à la sortie de la rue des Maréchales. La rue au nord part du rond-point de la rocade en longeant la RN24 sur la parcelle à construire puis remonte le long de cette parcelle pour rejoindre la rue Nikola Tesla. Au bout de cette rue, il faut aménager une portion de rue passant tout droit par la zone en friche et au travers du parking au sud de la parcelle de Véolia afin de rejoindre la rue Léon Berthault. Elle rejoint ensuite la rue Roland Doré par le côté nord, puis la rue du lieutenant-colonel Dubois. La rue passe ensuite par la rue du Petit Pré puis bifurque dans la rue de Montigné pour rejoindre le rond-point ouest par l’Allée Fontaine Montigné. Ces deux routes permettraient aux voitures et aux camions d’accéder aux entrepôts et aux parkings des différents magasins et entreprises et de désengorger la RN24.

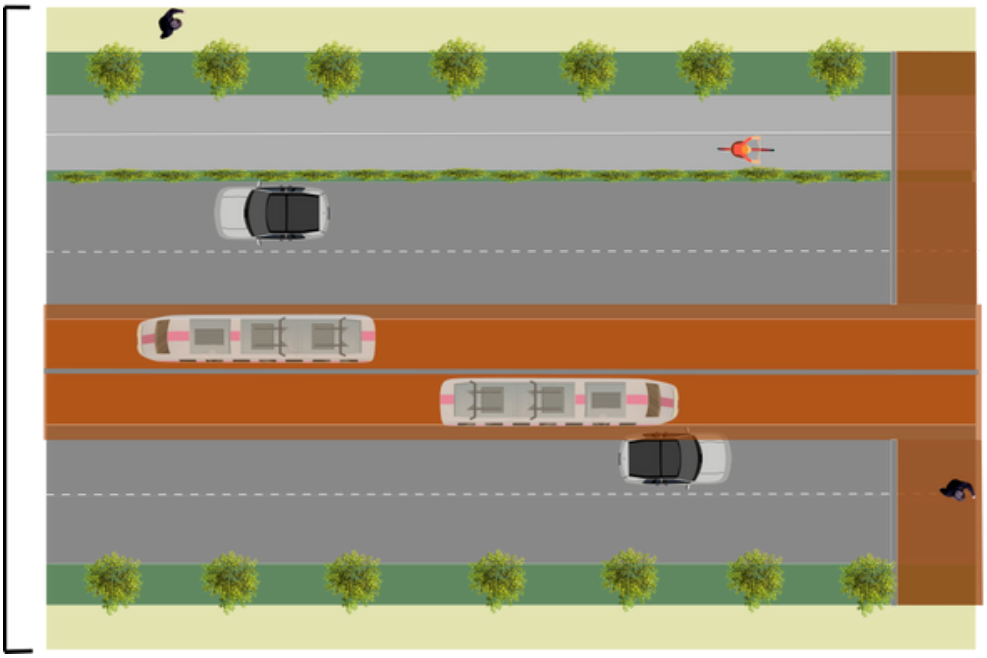


Figure 5 - Hiérarchisation des voies

Figure 6 - Proposition d'aménagement de l'extrémité est de la zone (entrée de rocade/stade rennais)

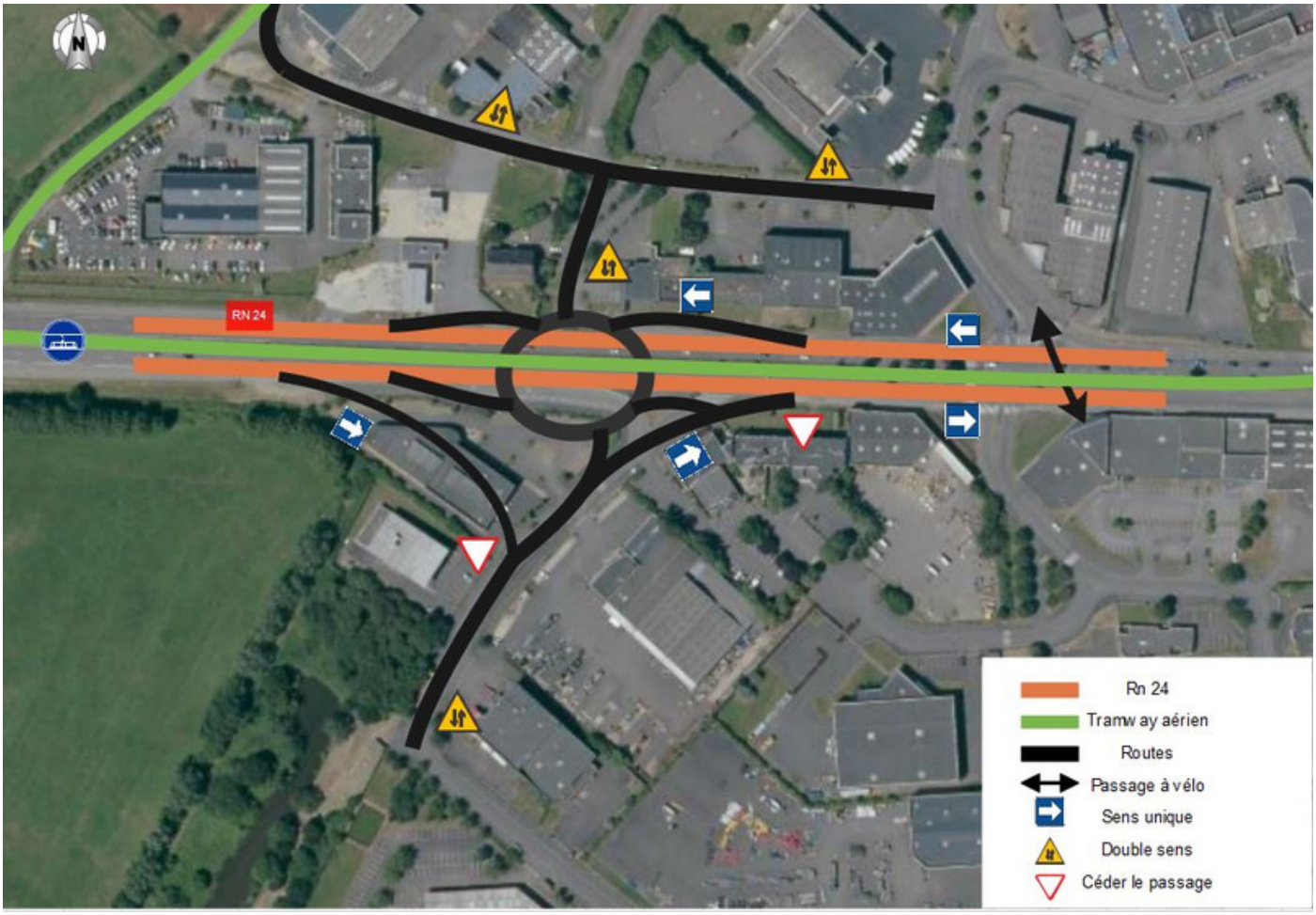


Figure 7 - Proposition d'aménagement de l'extrémité ouest de la zone

Le rond point ouest

Afin de relier de manière fluide les flux des rues au nord et au sud de la RN24, la RN24 en elle-même et l'accès à la halte ferroviaire, il est nécessaire de créer un rond-point à la sortie ouest de la ZA (voir figure 7). Celui-ci serait situé au niveau de l'Allée Fontaine Matigné et de la rue des Maréchales. L'accès à ce rond-point se ferait grâce à une sortie de la RN24 qui passerait en souterraine sous ce rond-point afin de permettre aux camions et aux voitures qui ne font que traverser de ne pas s'arrêter et de désengorger la voirie. Les usagers venant du Rheu et souhaitant accéder au Sud de la ZA pourront utiliser une sortie évitant le rond-point et située à la place du magasin Ecolaine qu'il faudrait donc relocaliser sur la ZA. Cette sortie rejoindrait donc la partie ouest de la rue des Maréchales.

Zoom sur la plateforme logistique

La plateforme logistique étant située au sud de la ZA, il semble pertinent de fournir une voie d'accès sud-nord aux camions de livraisons qui viennent de cette plateforme. Il s'agit d'ouvrir le nord de la rue du manoir de Sévigné aux camions et de réguler le trafic à l'aide de feu intelligents. Il faut créer une voie pour poids lourds coupant le marché au niveau de son parking afin de relier la rue du Lieutenant Colonel Dubois et ainsi avoir un réel intérêt pour les entreprises d'utiliser la plateforme logistique, c'est à dire de relier le sud et le nord sans passer par les ronds points.

2- Création d'une voie express vélo

Le vélo est une pratique qui se développe. En 2050, le nombre de déplacements en vélo sera multiplié par quatre, selon les objectifs du SCOT. A l'échelle métropolitaine, une voie express vélo est en cours de développement, dont une partie passera dans la zone artisanale de Lorient. C'est pourquoi il nous paraissait important d'aménager des itinéraires cyclables sécurisés pour se rendre sur la zone ou pour se rendre aux étangs d'Apigné.

Itinéraire pratique

Les vélos arrivant sur la route de Lorient en provenance de Rennes longent la ligne de tram sur une piste cyclable bidirectionnelle express en site propre. Ils passent sous la rocade toujours en longeant la ligne de tram, passant au-dessus du rond-point de l'échangeur. Cette piste cyclable bidirectionnelle se retrouve ainsi du côté sud de la N24, séparée de la circulation motorisée. Les cyclistes peuvent accéder à toutes les rues au sud de la zone, en cédant le passage aux piétons. Pour accéder au nord de la zone, trois passages souterrains sont prévus pour une traversée sécurisée de la RN24 (voir carte n°3)

Pour se déplacer au sein de la ZA, des bandes cyclables sont créées ou renforcées de chaque côté des rues secondaires afin d'accéder à toutes les entreprises et zones commerciales. Au nord de la RN24, au niveau du souterrain, le cycliste peut choisir d'aller vers la halte ferroviaire ou de bifurquer pour longer la RN24 sur une piste bidirectionnelle (sur la piste actuelle qui est élargie). La route de la Janaie est condamnée (cf voirie), les cyclistes ne croisent donc pas la circulation. La piste cyclable continue sur la Rue Nationale, puis la Rue de Rennes, elle y dessert les habitations et la zone d'activité du Chêne vert, et continue jusqu'au Rheu.

Le réseau de pistes cyclables est étendu au-delà de la zone de la route de Lorient, s'intégrant dans le projet Réseau Express Vélo. Après la halte, la piste continue au nord sur la route existante qui est élargie afin de permettre la création d'une piste cyclable en site propre bidirectionnel, jusqu'à Vezin-le-coquet. Pour aller jusqu'à Chavagne, le chemin de halage existant est renforcé, de même pour se rendre à Bruz avec un embranchement par la Giraudais qui rejoint un double sens cyclable déjà existant sur l'avenue de la Chaise. Des stations vélos seront mises en place dans ces communes.

Itinéraire détente

Un deuxième itinéraire cyclable est par ailleurs prévu, longeant la Vilaine.

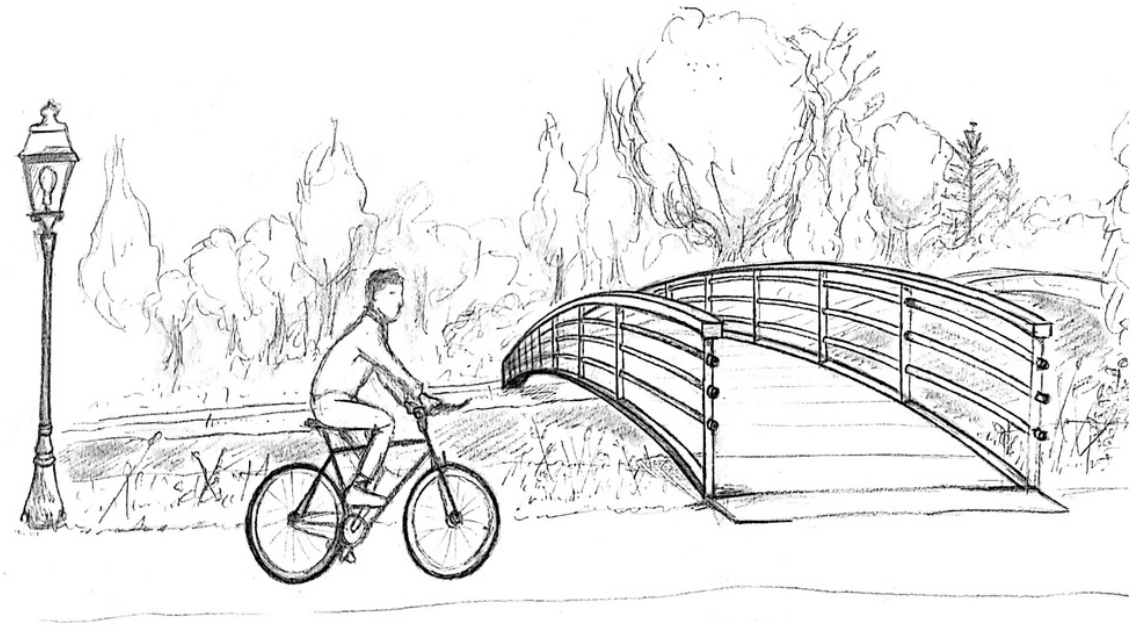
Les cyclistes arrivant de Rennes sur la rive nord de la Vilaine suivent le chemin de halage déjà existant. Au niveau de la rue de la Motte au Chancelier, ils peuvent emprunter une piste cyclable bidirectionnelle en site propre rejoignant l'itinéraire express. Ils peuvent sinon continuer sur l'itinéraire détente le long de la Vilaine. Un pont l'enjambera au niveau de la fin actuelle du chemin de halage nord. Les vélos peuvent ainsi rejoindre la rive sud.
De plus, il est prévu de rogner sur la propriété des entreprises au nord de la Vilaine afin de créer un second chemin de halage. Ce double chemin de halage permettra de rendre la zone plus champêtre et diminue les conflits d'usage entre piétons et cyclistes en répartissant les flux sur deux chemins. Un second pont enjambe la Vilaine au sud de Promocash (à l'ouest de la zone), reliant de nouveau les deux chemins de halage. Le chemin au nord continu jusqu'à la Flume et bifurque pour rejoindre un chemin existant, qui est renforcé. Le chemin détente rejoint ainsi l'itinéraire express pour prendre la direction du pôle multimodal (voir carte n°3).

Cet itinéraire détente est éloigné de la circulation motorisée pour être sécurisant. Les enfants, par exemple, peuvent ainsi l'utiliser pour se rendre aux étangs d'Apigné (dont les plages sont surveillées) de manière autonome. Il peut par ailleurs être emprunté par des usagers venant du sud-ouest de la métropole afin d'atteindre le pôle multimodal . Pour ce faire, les entreprises avec des parcelles au Sud de la ZA, le long de la Vilaine, devront céder une partie ou la totalité de ces parcelles. Plusieurs solutions seront proposées à ces entreprises : achat, préemption, expropriation ou relocalisation d'entreprise sur une friche dans la ZA.

Photo de la piste cyclable à l'entrée de la ZA

Vélos en libres services

Dans la continuité du réseau Star, les vélos en libre service seront développés.
Au sein de la ZA, quatre stations sont prévues (voir plan). Ces vélos pourront être utilisés par des abonnés au réseau et par des usagers occasionnels grâce à une application mobile. De plus des stations de pompe à vélos des bornes de recharge électrique pour les vélos et les trottinettes seront mises à disposition pour tous les cyclistes à proximité de ces stations libres-services.



Croquis 1 - La future passerelle vers le chemin de halage

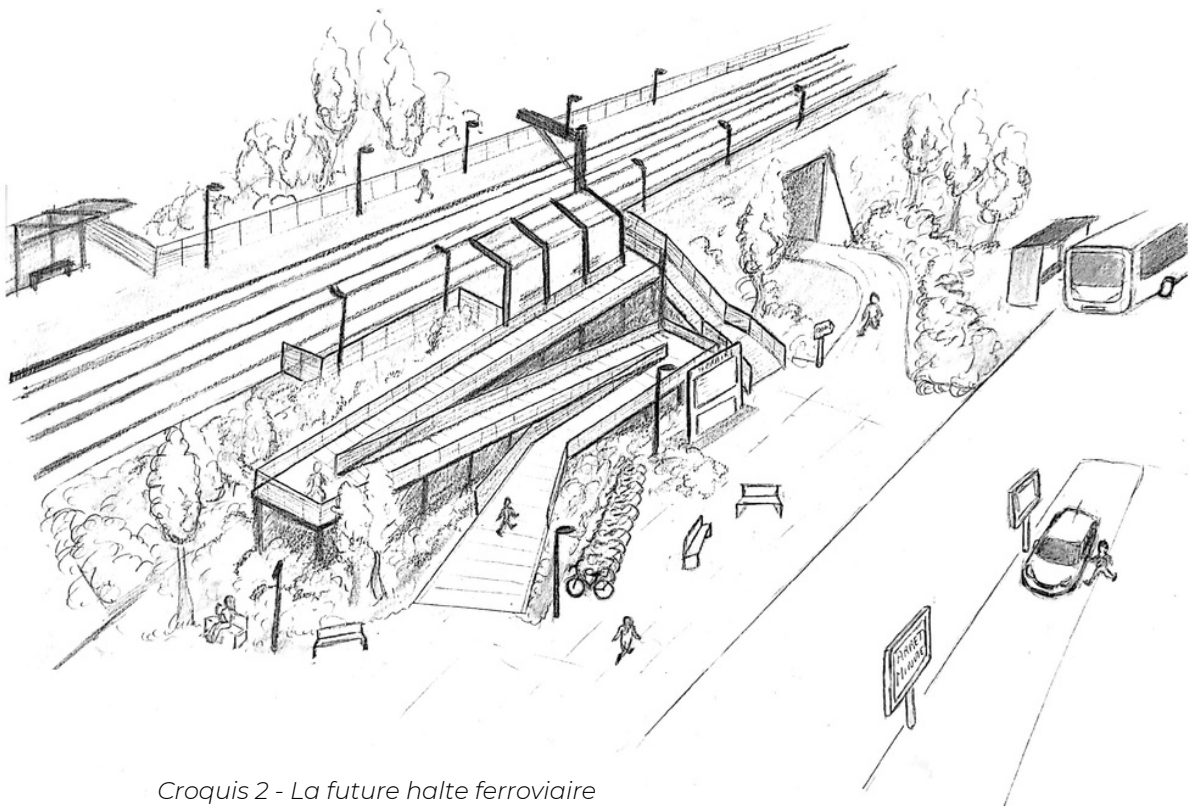
Différents types de vélos sont proposés, adaptés à différents usages. Des vélos simples, comparables aux vélos Star actuels, sont destinés aux personnes se déplaçant sur des distances plutôt courtes (inférieur à 30 minutes de vélo). Des vélos électriques sont prévus pour des déplacements plus longs, notamment pour des personnes se rendant dans des communes alentours.
Enfin, des vélos cargo seront proposés, destinés à des usages occasionnels pour le déplacement d'objets volumineux. Le système de vélo cargo sera étendu à l'ensemble de Rennes Métropole afin de permettre aux personnes d'abandonner la voiture pour le transport d'objets volumineux. Une navette régulière est prévue, afin de ramener ces vélos des zones d'habitation vers les zones commerciales. Le coût et la pollution générés par cette navette devraient être compensés par la réduction en termes de déplacements de véhicules motorisés.

B) Elargir l'offre de transport en commun

1- Création d'un pôle multimodal

L'un des enjeux principaux de la Route de Lorient, c'est bien la congestion et les flux de déplacements en provenance de l'ouest rennais, et notamment des communes périphériques rennaises: Le Rheu, Mordelles, et Vezin-Le-Coquet. En reprenant le projet de "l'approche 4" du projet de la DREAL, nous proposons d'installer une halte ferroviaire, afin de désengorger la route RN24 par les flux de transit. Cependant, à l'inverse de la projection initiale, qui consiste à installer la halte ferroviaire à l'est de la zone de Lorient, en intra-rocade; il semble plus pertinent d'installer la halte en amont de la route de Lorient, articulée avec un pôle multimodal. Cela permettra ainsi de réduire les flux de déplacements des usagers ayant besoin de se rendre sur la zone ou en centre de Rennes, et d'assurer une liaison plus pérenne entre l'est et l'ouest rennais. (voir esquisse 1 "halte ferroviaire")

Ce transport servira pour les consommateurs et pour les employés. Ainsi, lorsque leur commune n'a pas de halte ferroviaire, les usagers pourront venir en voiture et la laisser sur un parking relais. Ce parking aura dans un premier temps 200 places de stationnement. Il pourrait par la suite se développer avec une élévation pour accueillir presque le double de places.



Croquis 2 - La future halte ferroviaire

Ce parking prévoit des places de stationnement avec des bornes de recharge pour des voitures électriques, ainsi que des places réservées aux covoitureurs qui ne pourraient pas se déplacer en transport en commun. Des voies de circulation en forme de boucle permettront une circulation fluide et rapide lors de la desserte de ce parking.
De plus, si aucun des modes de transports ne leur permet de se rendre à destination, les usagers pourront louer une voiture aux bornes libre-services véhicules, situées sur le parking. Celui-ci sera perméable, avec une forte végétalisation, ce qui permettra de répondre à l'obligation d'infiltration des eaux pluviales prévue dans le SCOT sur cette parcelle. La halte sera aménagée avec deux quais de 100 mètres pour accueillir des trains à 3 wagons, et est équipée d'un tunnel souterrain pour traverser les voies en toute sécurité. Un petit abri avec un plan interactif de la zone artisanale et des transports disponibles à partir de cet espace sera présent. Cette borne tactile proposera les services de l'aire multimodale et des itinéraires adaptés. Cet arrêt supplémentaire ajoute entre 3 et 8 minutes de trajet, inférieur au temps qu'il faut pour traverser la ville de Rennes en voiture ou en transport en commun.

Entre la halte ferroviaire et ce parking, une station de bus permettra de relier les habitants des communes telles que Mordelles ou Le Rheu, ou des communes plus éloignées. Les habitants souhaitant se déplacer en transport en commun pourront prendre ce bus et continuer leur trajet avec les autres modes de transports proposés sur l'aire multimodale, tel que le TramOuest. Ce dernier permettra de relier l'intra-rocade et par la suite la ligne B du métro. La station de tramway sera situé au nord de la voie de chemin de fer, reliée au parking et à la gare par un tunnel et une passerelle pour rejoindre rapidement le parking relais et la gare routière. Les stations vélos, notamment au niveau du pôle multimodal, permettront de passer du train, du bus ou de la voiture au vélo pour rentrer dans la ville. Par ailleurs, les trains comprendront davantage de places pour les vélos, que ce soit de manière suspendu à la vertical, ou au sol pour les usagers ayant des difficultés à porter leur vélo.

L'installation de cette halte ferroviaire nécessite d'acquérir trois parcelles le long de la voie ferrée, après le lieu-dit "les trois marches". Deux de ces parcelles sont classifiées en "champs urbains" dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Cela empêche aujourd'hui de les urbaniser, mais nous proposons toutefois ce positionnement de halte multimodale qui apporterait un grand intérêt en déviant une partie du flux de transit. L'impact écologique de cette construction ne peut être évité, mais nous tenons à le réduire en proposant des parkings perméables. Par ailleurs, des compensations écologiques seront proposées. Pour cela, des financements de programmes pour favoriser la fonctionnalité écologique seront mis en place dans plusieurs secteurs (voir plan n°4).

Photo personelle

parcelle envisagée pour l'implantation du parc relai et de la halte ferroviaire

Un meilleur maillage des haies sera créé, et une collaboration pourra s'établir avec le syndicat de bassin versant pour réaliser des actions autour de la Flume et de la Vilaine. Par ailleurs, une passe à faune sera construite sous la N24 à l'ouest de la zone d'activité.

Quels besoins pour les entreprises ?

Nous avons sondé plusieurs entreprises étant installées sur la Zone d'Activité Ouest. L'échantillon que nous avons interrogé étant trop petit pour pouvoir prétendre être représentatif, il permet néanmoins de donner un ordre d'idée des besoins et pratiques de mobilité des entreprises de la ZA. D'un point de vue statistique, sur les 500 entreprises présentent 8 entreprises ont été répondantes, ce qui nous donne donc une marge d'erreur de 35% pour un niveau de confiance de 95%. Certaines tendances seront donc nécessairement surestimées ou sous-estimées. Le premier constat qui ressort en termes de mobilité est la prédominance de la voiture. Pour l'ensemble des entreprises c'est le mode de déplacement le plus utilisé. S'il existe tout de même des usages du vélos (1 entreprise sondée en fait état) et des transports en communs par le bus (2 entreprises) ils restent très largement minoritaires.

Quand interrogé sur les raisons de cet usage, deux éléments ressortent :

- **Une accessibilité limitée par les autres modes.** Ce point était surtout évoqué au regard de l'usage des transports en commun, le recours au bus étant jugé plutôt complexe, soit de par la fréquence de passage trop faible, soit de par l'obligation de repasser par le centre de Rennes pour accéder aux autres secteurs périphériques (Nord, Sud).
- **Une inadéquation de ces modes avec les besoins en raison de la provenance des employés.**

Pour la moitié des entreprises sondées, les employés viennent de l'ensemble du département. De fait, les déplacements en vélos ne sont pas possibles et l'usage de transports en communs complexe et chronophage. Cela suppose également la complexité de mettre en œuvre des pratiques de covoiturage au sein d'une même entreprise, puisque les salariés peuvent habiter à plusieurs dizaines de kilomètres les uns des autres. Au regard de ces besoins et pratiques, il nous a paru pertinent de les questionner sur l'intérêt de la mise en place d'un Plan de Déplacement Inter-Entreprises (dont nous développerons les avantages plus loin dans ce dossier), qui consiste en la mise en place de pratiques de mobilité collaborative entre les entreprises. Si 4 entreprises sur 8 jugent qu'un dispositif de ce genre pourrait les intéresser, pour l'autre moitié des entreprises ce dispositif apparaît superflu car l'organisation en interne vient déjà pallier les besoins des employés (Stationnement suffisant, mise en œuvre de logique de solidarité en cas de problèmes, demandes en interne autour du défraiement de l'utilisation du vélo, etc.). Nous avons constaté que les entreprises étant le plus intéressées par le dispositif sont celles qui sont de tailles réduites (pas plus d'une dizaine d'employés) disposant donc de moins de ressources. La mise en œuvre de ce dispositif tient donc aussi d'une certaine logique de solidarité entre entreprises.

La Zone d'Activité Ouest ayant avant tout une vocation productive, le deuxième volet de notre questionnaire portait sur le transport de marchandises. Cet axe est essentiel dans la réflexion autour des mobilités de cette zone, puisque 5/8 des entreprises se font livrer tous les jours et plusieurs fois par jour. Pour les autres entreprises sondées, la fréquence des livraisons entrantes est a minima hebdomadaire. On constate également qu'une majorité des entreprises pratiquent la livraison (flux sortant) à l'échelle du département (5/8). Quand on les sonde sur l'intérêt de la mise en place de pratiques de livraisons collaboratives, seules 2 des entreprises sondées se sont déclarées intéressées, les autres jugeant le dispositif inadapté à leurs besoins spécifiques (2/8) ou bien gérant déjà en interne des logiques de mutualisations (4/8), avec d'autres antennes du même groupe par exemple.

2- Implantation du TramOuest

Les voiries actuelles sont surchargées par les véhicules. Il devient difficile de combiner les différents modes de transports au même niveau. C'est pourquoi nous proposons de prendre de la hauteur grâce à un tramway aérien. De nombreux exemples autour du monde vantent l'intérêt des modes de déplacements aériens. Au-delà du gain de place, un grand nombre de facteurs nous poussent à privilégier cette solution.

Source : detours.canal.fr

Le transport aérien est davantage utilisé en Asie où les exemples sont nombreux et les formes de plus en plus innovantes. Direction Chengdu avec l'intégration de son tramway aérien, aussi considéré comme un métro suspendu monorail. Étendu sur plus de 11km, il peut rouler jusqu'à 60 km/h

Source : majonit-fotolia

Le concept n'est pas nouveau. La ville de Wuppertal en Allemagne a inauguré son premier transport aérien en 1901, non pas pour enjamber les axes routiers mais pour se déplacer au-dessus d'un cours d'eau.

Source : Ouest France

Toutefois, Rennes Métropole a aujourd'hui besoin d'un moyen de transport polyvalent. Il n'en existe que très peu, si bien qu'uniquement le métro peut l'accomplir aujourd'hui. Dans le même principe que la ligne b avec son tronçon aérien, il peut s'installer en souterrain comme dans les airs.

La métropole rennaise, et plus particulièrement la ville de Rennes, a besoin d'un moyen de locomotion pouvant s'adapter au paysage urbain actuel. Le prolongement de la ligne b du métro semble être une solution trop coûteuse : il convient d'enjamber la Vilaine et perd de la cohérence dans sa trajectoire. De ce fait, nous proposons un tramway aérien qui débutera dans les airs mais descendra au niveau du sol en entrée de ville. L'ambition serait donc de ne pas se limiter uniquement au secteur de la route de Lorient mais de déployer ce mode de déplacement à une plus grande échelle. Sur le long terme, le TramOuest pourrait s'étendre bien au-delà des frontières de la Ville de Rennes et polariser l'ensemble de son archipel.
Conscient de l'investissement nécessaire pour ce type d'infrastructure, il convient de rappeler les principaux atouts et enjeux. En effet, l'intermodalité devient le fer de lance pour le bon fonctionnement de la ville archipel.

Le tramway permettra de réaliser des liaisons entre la desserte ferroviaire, de bus, de métro ainsi que les parkings relais et stations de vélos. Pour tous, le tramway viendra se différencier du métro actuel avec une ouverture directe sur le paysage urbain de Rennes. De plus, l'intérêt du transport en commun en site propre répond aux enjeux environnementaux.

Pourquoi un tramway ?

Les principales qualités pour un tramway la rapidité, la ponctualité, le confort ainsi que son accessibilité. Il deviendrait prioritaire durant son parcours pour optimiser le temps de trajet. En plus de désengorger la circulation routière, il permet d'aérer la ville. Le tronçon aérien permettra de sécuriser davantage les voiries et d'améliorer le confort des usagers. De plus, les vertus écologiques ne sont pas négligeables. Avec un fonctionnement 100% électrique, il ne sera pas énergivore et répondra à l'objectif bas carbone du Plan Climat de la Métropole. C'est aussi un atout concernant la qualité paysagère qu'il apporte. Son installation impulse un réaménagement des espaces publics. Il n'est pas question de cacher un mode de transport mais de le rendre visible afin de l'apprécier. Le cadre environnant du véhicule doit être réfléchi en parallèle et se lier au projet. De plus, les tranchées ouvertes permettent considérablement de réduire les coûts.

Notre projet

L'objectif du TramOuest est de dénoter avec l'image négative que peuvent renvoyer les zones industrielles. Rennes bénéficie d'un pôle industriel, de plus en plus tertiaire, aux limites de son centre-ville. Cet atout se révèle comme une réelle opportunité pour confluer la mixité à toutes les échelles. Il est dans l'intérêt d'offrir une nouvelle image à cette entrée de ville et d'ancrer cette zone industrielle comme un réel patrimoine rennais. C'est au travers d'une restructuration de l'axe principal mais aussi par l'innovation territoriale qu'il est possible d'y parvenir.

De ce fait, le TramOuest débutera son chemin à la halte ferroviaire située en amont de la zone industrielle, non loin de Vezin-le-Coquet. Son parcours prendra fin au Mail François Mitterand en raison de cette nouvelle centralité en plein développement. L'ensemble du parcours pourra desservir un large bassin d'emploi, des entreprises de la route de Lorient, jusqu'au Mabilay en passant non loin du Petit Champeaux. Afin de relier la zone ouest à l'est rennais, le TramOuest se rapprochera du centre-ville pour assurer les liaisons avec les autres moyens de transport. Sa direction reste linéaire mais se positionne non loin des emplacements stratégiques, accessibles à pied ou à vélo. À la différence du Tram-bus, il peut s'installer à plusieurs niveaux et garantir une cohabitation entre les différents modes de transport. L'aérien a pourtant été contesté dans le cadre de la ligne b du métro rennais. Principalement pour les nuisances sonores que cela peut apporter. À savoir que la zone industrielle ne comprend pas de zone d'habitat et son retour au niveau du sol respecte l'intimité puis le confort des habitants.

Sur une distance d'environ 5 kilomètres, il comprendra un tronçon sur la totalité de la zone industrielle d'environ 3 kilomètres. Ensuite, il reviendra au niveau du sol à partir de l'échangeur au niveau de la rocade pour poursuivre sa route jusqu'au Mail François Mitterrand.

Le TramOuest ne sera pour autant standardisé comme les autres exemples français. Il se limitera à une plus petite taille, c'est-à-dire entre 30 et 35 mètres. Il peut accueillir environ 170 passagers (assis et debout) simultanés. L'objectif est d'offrir une fréquence de passage intéressante entre 10 à 6 minutes pour les heures de pointe. L'offre du tramway ne doit pas dépasser le temps proposé par les Chronostars installés. Pour cette raison, il roulera en moyenne 50 km/h. À l'intérieur du TramOuest, le voyageur disposera d'un endroit pour son vélo. Des crochets seront installés pour inciter les passagers à finir leur trajet par voies cyclables et rejoindre leur destination.

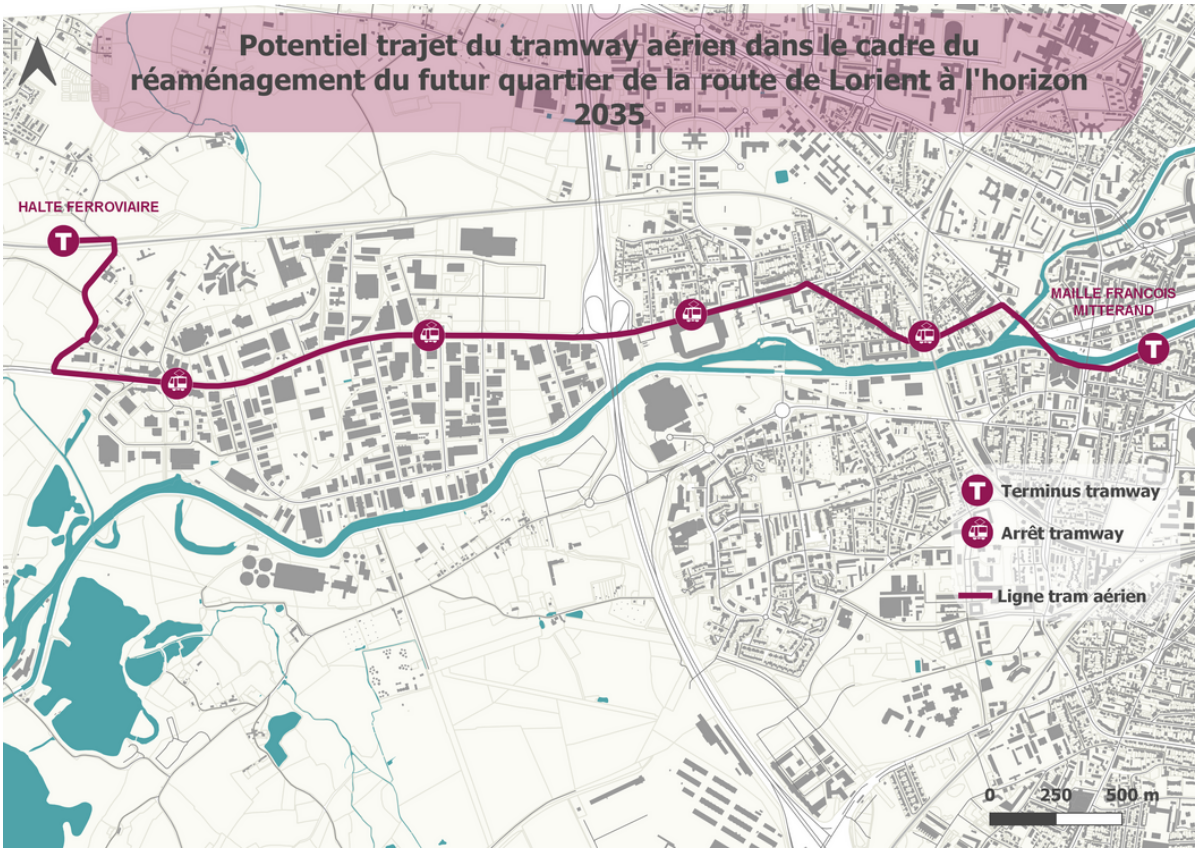


Figure 8 - Trajet du TramOuest

C - Une zone d'activité à renforcer

1 - Revitalisation paysagère et économique

Pour répondre aux différents besoins et dans la logique de créer un aménagement d'ensemble cohérent, nous avons repensé certains éléments afin de revitaliser la zone ouest tout en conservant le caractère industriel. Notre objectif est de retravailler l'ensemble de la zone artisanale en portant un intérêt particulier à la RN 24 qui est l'axe principal de l'entrée de ville. La zone artisanale a vocation à le rester, avec une continuité dans la dynamique et l'accueil d'activités économiques. La création de logements ne paraît pas pertinente à développer.

La structure sur laquelle le TramOuest circulera sera habillé d'une frise chronologique retraçant l'histoire de Rennes. Les premiers piliers expliqueront de manière visuelle l'histoire ancienne de la ville. Celle-ci se dévoilera au fur et à mesure qu'on se rapprochera de la ville centre. La ZA devient ainsi un lieu culturel et constitue un repère permettant de mettre en valeur l'héritage Rennais.

De plus, notre projet porte la volonté de retravailler le pont de la rocade se trouvant près du stade Rennais en le végétalisant et en faisant appel à des artistes de rue pour l'habiller. Cela permettra finalement de créer une rupture visuelle et de marquer l'entrée de ville. D'autre part, il nous semble important de retravailler le paysage pour créer une réelle insertion de la zone d'étude avec l'environnement immédiat. Le maillage paysager sera totalement repensé, et les lieux intégreront plus d'espaces perméables. Cela passe tout d'abord par une végétalisation de la N24 avec une alternance d'arbres et de lampadaires de chaque côté de la route, créant une séparation visuelle et sécurisée avec les modes de transports actifs. Par ailleurs, sur le terre-plein central, où se situent les piliers du TramOuest, on trouve de l'herbe haute et de la végétation buissonnante. Par ailleurs, les rives de la Vilaine seront mises en valeur avec la création d'un chemin de halage sur la rive nord où peuvent circuler vélos et piétons. Deux ponts créeront des liaisons avec la rive sud, permettant un accès à la Prévalaye et aux étangs d'Apigné. Des bancs, tables de pique-nique et des stations de vélos Star sont installés, permettant aux travailleurs de la zone ainsi qu'aux visiteurs de profiter d'un espace vert aux portes de la ZA et de la ville.

De plus, la zone d'activité s'insère dans le PCAET. Les aménagements permettront ainsi une réduction des émissions de gaz à effets de serre issus des transports routiers qui seront, à termes, amoindris. Lors de la construction ou la rénovation de bâtiments, les entreprises seront encouragées à installer du solaire photovoltaïque sur leurs toitures. Les matériaux bio-sourcés et une bonne isolation thermique seront favorisés. Les murs et toitures végétalisés sur les bâtiments des entreprises seront aussi privilégiés.

2 - Création d'un plan de déplacement inter-entreprise

Nous souhaitons également limiter l'usage de la voiture individuelle lorsque celle-ci est nécessaire pour transporter des charges lourdes, des livraisons ou des colis. Par exemple, il est difficile d'imaginer des individus se déplacer en vélo pour acheter un meuble ou des sanitaires. Ainsi, en proposant de renforcer un service de livraison à domicile déjà fortement développé depuis le début de la crise du Covid en France, on pourrait réduire la circulation de véhicules individuels. Pour faciliter cette démarche de livraison, nous proposons d'installer une plateforme logistique au sud de la zone de Lorient, sur l'emplacement d'une friche industrielle. La mise en place d'une mutualisation du service de colis est également envisagée.
Au-delà des usagers et des visiteurs du site, nous souhaitons répondre à la demande de mobilité des 7000 travailleurs présents sur la zone de Lorient. Outre les grandes infrastructures (halte ferroviaire et TramOuest) que nous prévoyons, il est important d'offrir un service de desserte au plus près des lieux de travail des salariés et employés, tout au long de la semaine et de la journée. La présence de vélos électriques à la demande à plusieurs endroits du site, et de service de co-partage peut déjà remplir cet objectif. Mais nous souhaitons aller plus loin dans la démarche. D'une part, grâce un service de navette autonome, au départ de la halte ferroviaire, qui desservirait à la fois la zone de Lorient et l'ensemble de l'ouest rennais.
D'autre part, avec la mise en place d'un Plan de Déplacement Inter-Entreprise, un outil permettant aux entreprises de collaborer et de se synchroniser pour assurer un transport commun de leurs salariés.
Dans une perspective globale, il concerne l'ensemble des déplacements qui prennent place sur la zone d'activité soit :
- Les déplacements domicile/travail
- Les déplacements professionnels
- Les déplacements de la clientèle ou des visiteurs
- Les livraisons

Cet outil s'inscrit dans une logique de "management de la mobilité", il vise à promouvoir l'utilisation de modes de déplacements alternatifs à l'usage de la voiture individuelle (covoiturage, vélos, transports publics, etc.) en créant un espace de réflexion, d'information et de communication autour de nouvelles pratiques de mobilités. Plus que de la mise en œuvre d'infrastructures lourdes, il procède de logiques de mutualisation des déplacements vers le lieu de travail et présente donc un rapport coût/bénéfice avantageux. Basé sur le volontariat, des entreprises pilotes peuvent s'engager dans un premier temps, l'objectif étant que l'ensemble de la zone soit *in fine* investie dans la démarche afin d'adopter une perspective globale et de disposer d'une certaine légitimité dans le dialogue avec les différentes acteurs concernés (collectivités, entreprises, transporteurs, etc.)

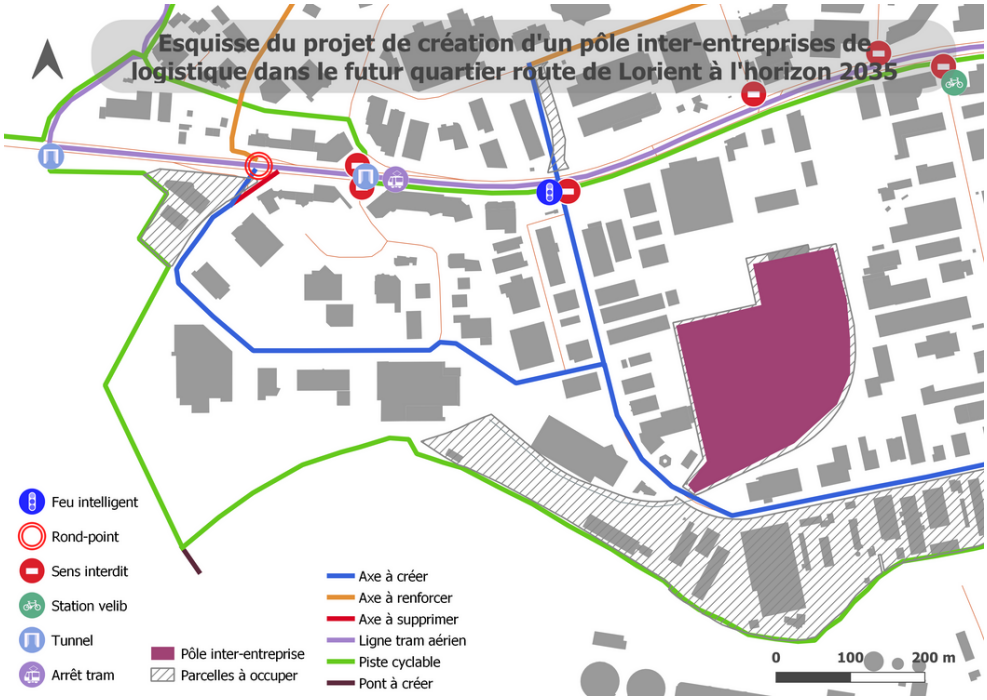


Figure 9 - Pôle inter-entreprise

L'ADEME dans son guide sur la mise en oeuvre des PDIE recommande une démarche en trois étapes :

- Diagnostic : Il permet de réaliser un état des lieux des moyens existants et des besoins des entreprises ;
- Définition des actions : Il s'agit de la phase de concertation entre les différents acteurs afin de dessiner une planification et une budgétisation des actions envisagées ;
- Mise en œuvre et suivi : C'est la phase de réalisation concrète des actions, le PDIE se voulant une démarche dynamique il est également essentiel de mesurer et de corriger les effets des actions réalisées.

Afin d'assurer le bon fonctionnement et la continuité entre ces différentes étapes, l'implication de la collectivité, dans un rôle d'animation du territoire nous paraît essentielle, par exemple avec la création d'un poste de chargé de mission qui aura comme rôle de contribuer à l'animation du dispositif et de favoriser le dialogue avec les institutions, notamment si des aménagements doivent être réalisés. Cette démarche peut aussi passer par réalisation d'un tiers-lieu, espace physique de discussion et d'échange entre les différentes entreprises.

Un ensemble d'incitation financière favorisant des modes de déplacements portant moins atteinte à l'environnement sont également possibles. Une campagne de promotion du forfait mobilité durable, forfait remplaçant l'indemnité kilométrique vélo, est envisageable par le biais d'un PDIE, afin d'encourager sa pratique. Plusieurs aspects sont mis en avant:

- le système d'exonération de charges sociales pour l'entreprise,
- le dispositif d'exonération d'impôt sur le revenu pour les salariés,
- la diffusion d'une image positive de la société ainsi qu'un gain pour la santé des employés.

Cet aspect financier incitera des employés à choisir des modes de déplacements durables.

Un exemple de PDIE :

En Ile-de-France, le Plan de Préservation de l'Atmosphère contraint certains organismes et incite d'autres à créer ou rejoindre des dynamiques de mutualisation des déplacements. Ainsi à Saint-Quentin-en-Yvelines, plus de 142 000 salariés ont pu bénéficier de ce dispositif, d'abord vécu comme une obligation par les entreprises, son impact bénéfique sur la qualité de vie des employés les a amenés à utiliser et développer de plus en plus cet outil. Ainsi différentes actions ont été menées :

- Création de l'association d'entreprises DELTA SQY qui permet de faire du lobbying autour des grands projets d'aménagements

- Création de places de parking dédiées à l'usage du covoiturage, promotion de la plateforme de covoiturage Wayz-Up (devenu Klaxit)
- Promotion de l'achat de véhicules électriques pour les flottes d'entreprises
- Mise oeuvre de formation à l'éco-conduite
- Accroissement du stationnement vélo, aide à l'achat de vélos électriques
- Organisation de semaines de la mobilité

3 - Amélioration de la signalétique

L'objectif de notre proposition est de rendre les trajets les plus efficients possibles, en supprimant les déplacements indésirables ou non-essentiels, et en rendant plus efficaces et agréables les trajets maintenus. Cela passe tout d'abord par un système de voirie et de circulation, décrit précédemment, qui décourage l'usage de la voiture et assure une meilleure desserte en transports en commun et en mobilités douces et piétonnes. Mais nous proposons d'autres outils pour favoriser la pratique des mobilités douces. Cela passe par une meilleure visibilité des entreprises implantées sur le secteur afin de renforcer leur attractivité, et la promotion les modes de déplacements alternatifs à la voiture.
Pour faciliter le repérage des entreprises et des commerces, nous proposons ainsi l'installation d'une signalétique précise à l'entrée des axes secondaires, pour savoir où se trouvent les entreprises et à quelle distance. Ces panneaux seront accompagnés de bancs et placés sur les trottoirs le long de la RN 24 pour permettre aux personnes de se poser. Ces panneaux se trouveront de chaque côté de la zone industrielle et au centre de celle-ci. Sur ces supports, il sera indiqué le temps de trajet pour rejoindre le centre-ville, la halte ferroviaire ou la station de métro, quel que soit son moyen de déplacement. Des cartes comprenant des cercles concentriques seront donc mises à disposition des usagers. L'objectif est d'inciter les usagers à utiliser la marche à pied pour se déplacer dans la zone. De même, des bornes interactives seront disposées sur l'ensemble de la zone (et au niveau de la halte ferroviaire). L'usager pourra situer sa destination et connaître l'itinéraire pour s'y rendre.

En outre, pour le piéton ou le cycliste qui souhaite se promener le long des berges de la Vilaine ou bien effectuer ses achats dans la zone, nous avons repensé l'éclairage afin d'apporter un peu de chaleur à un espace qui en est souvent dépourvu. Cet éclairage, qui se veut intelligent, sera équipé de capteurs de mouvements pour permettre d'assurer la sécurité des usagers mais aussi d'inscrire la revitalisation de l'ensemble dans une optique d'économies d'énergies et de ressources financières. Ces éclairages répondent aussi à un souci de protection de la trame noire, en permettant une préservation des espèces nocturnes. Dans le reste de la zone d'activité et les routes secondaires ce système sera également mis en place afin de diminuer la pollution lumineuse. Le long de la Vilaine, un éclairage permettra de sécuriser le déplacement des cyclistes et piétons. Au sein de la zone, l'ancienne voie de chemin de fer sera laissée en friche afin de favoriser la biodiversité.

Un tel projet a d'ailleurs déjà été expérimenté en 2019 sur une portion de 550 mètres de voirie au niveau du boulevard Gros-Malhon à Rennes dans le cadre du rassemblement InOut. D'autres métropoles, à l'image de Dijon ou de Lyon, ont étendu l'éclairage intelligent à certains quartiers.

Figure 10: Eclairage intelligent, Rue du quartier Monchat, Lyon, France © Vincent Laganier

CONCLUSION

Nous proposons donc d'accroître la desserte en commun de la zone, avec la création d'un pôle multimodal qui conjugue le transport sur rail (tramway et ferroviaire), ainsi que des mobilités douces (vélos). Pour cela, une piste cyclable sécurisée est développée, en prolongement de la voie express vélo métropolitaine. Les entreprises pourront collaborer à travers un pôle inter-entreprise, notamment pour les aspects logistiques et de livraison, ce qui permettra de mutualiser la livraison des camions.

Toutefois, au cours de notre réflexion sur le devenir de la zone et de l'élaboration de notre projet, nous avons eu du mal à définir quels étaient les besoins précis. C'est-à-dire que nous ne savions pas exactement pourquoi et à quel moment les gens circulaient dans la zone. De plus, nous aurions aimé connaître la volonté des entreprises concernant une mutualisation des transports logistiques et de leurs salariés. Nous en avons contacté, mais trop peu pour avoir un échantillon représentatif. Il serait donc intéressant de poursuivre dans cette voie et de réaliser des enquêtes pour savoir quels sont les besoins exacts des usagers de la RN24 et des entreprises.