

# L'intermodalité sur les communes périurbaines

UN LEVIER POUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE RENNAIS

## objectifs 2050



- ↓ empreinte carbone
- ↑ transports alternatifs

S'adapter aux imprévus, comme les futures situations sanitaires.

## RENNES - VITRÉ

37 km

38 min

## Rennes Métropole



réchauffement climatique



451 762 habitants en 2018

550 000 habitants en 2040

0,9%

Taux de croissance annuel moyen

En plusieurs décennies la métropole rennaise s'est étendue, notamment dans le périurbain. Le maillage communal le long de la ligne Rennes - Vitré doit désormais se consolider en privilégiant la densification et l'interconnexion.



1965



2020

Source : Géoportail

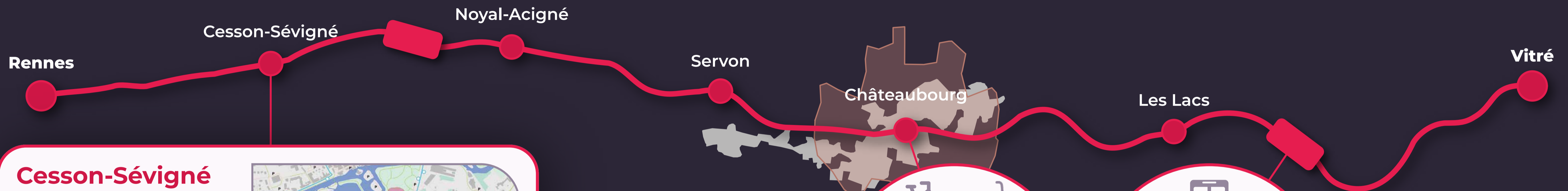
## enjeux à moyen | long terme

**fluidification** : la ligne Rennes-Vitré est aujourd'hui la ligne la plus utilisée du nœud ferroviaire Rennais, il a, ainsi, une nécessité d'adapter cette dernière à l'augmentation attendue de la demande.

**sécurisation** : la ligne Rennes-Vitré est une ligne qui recense, encore, un trop grand important d'accidents. Des innovations doivent être mises en place pour assurer la sécurité des visiteurs et du trafic

**modernisation** : de nombreuses haltes et gares ferroviaires de la ligne sont anciennes et dégradées, il conviendrait d'investir dans de nouveaux équipements.

**multimodalité** : renforcer les gares de demain comme nouveaux pôles d'échanges intermodaux constituerait un bon moyen d'atteindre les objectifs fixés.



### Cesson-Sévigné

Répondre à la principale faiblesse de la gare : son manque de visibilité et d'accessibilité.

Création d'une véritable gare :

Sur cet espace nous installerons un bâtiment en R+1 en forme de L.

Composition : parking souterrain, espace convivial au rez-de-chaussée, l'étage restauration et accès à la passerelle pour rejoindre le deuxième bâtiment au sud, permettant un franchissement de voie.

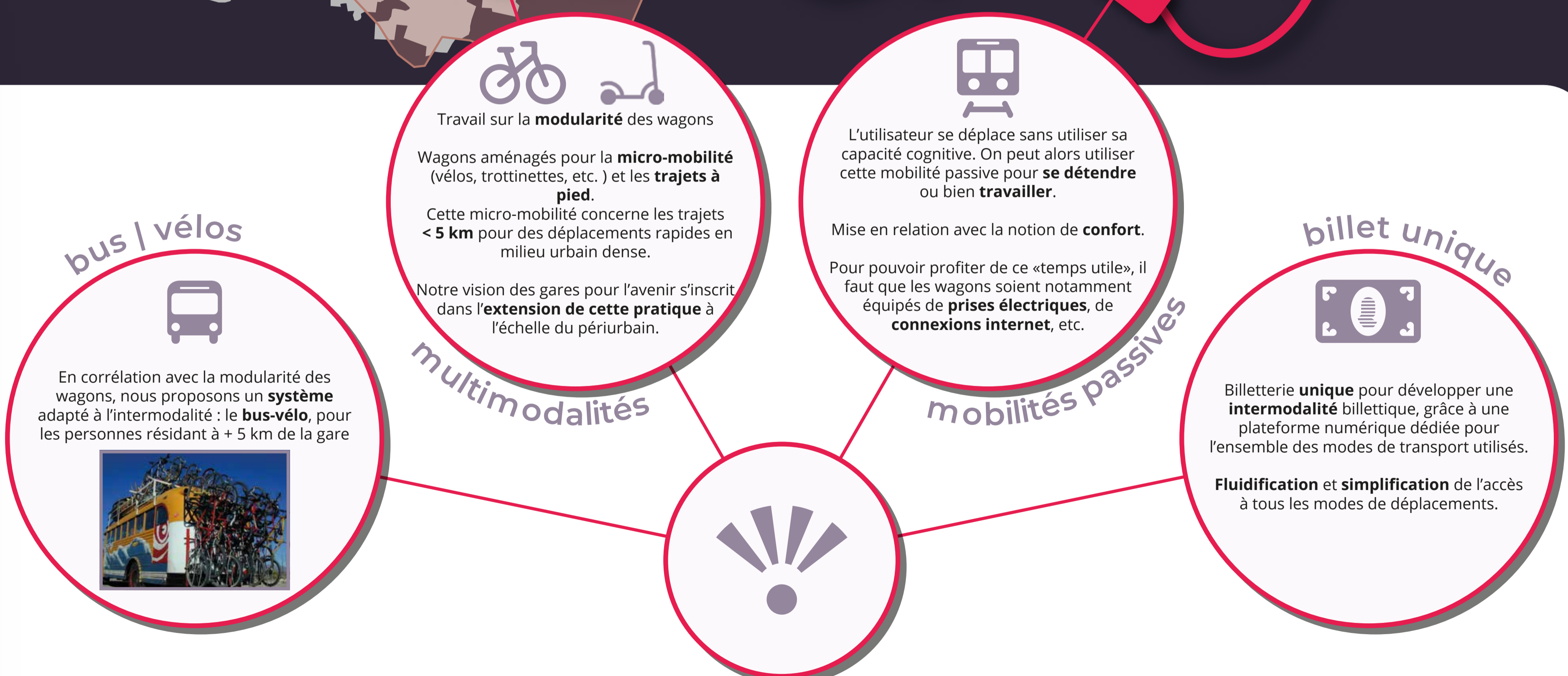


Avant



Après

Le deuxième bâtiment permettra l'accueil des personnes garées sur le parking sud avec la présence d'un guichet. Les aménagements déjà présents pour les vélos seront conservés. Une aire de covoiturage sera aménagée sur le parking au sud.



bus | vélos



En corrélation avec la modularité des wagons, nous proposons un système adapté à l'intermodalité : le bus-vélo, pour les personnes résidant à + 5 km de la gare



Travail sur la modularité des wagons

Wagons aménagés pour la micro-mobilité (vélos, trottinettes, etc.) et les trajets à pied.

Cette micro-mobilité concerne les trajets < 5 km pour des déplacements rapides en milieu urbain dense.

Notre vision des gares pour l'avenir s'inscrit dans l'extension de cette pratique à l'échelle du périurbain.

multimodalités



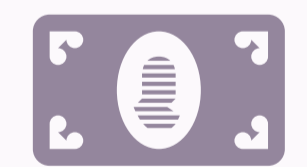
L'utilisateur se déplace sans utiliser sa capacité cognitive. On peut alors utiliser cette mobilité passive pour se détendre ou bien travailler.

Mise en relation avec la notion de confort.

Pour pouvoir profiter de ce « temps utile », il faut que les wagons soient notamment équipés de prises électriques, de connexions internet, etc.

mobilités passives

billet unique



Billetterie unique pour développer une intermodalité billettique, grâce à une plateforme numérique dédiée pour l'ensemble des modes de transport utilisés.

Fluidification et simplification de l'accès à tous les modes de déplacements.

## prospectives & solutions