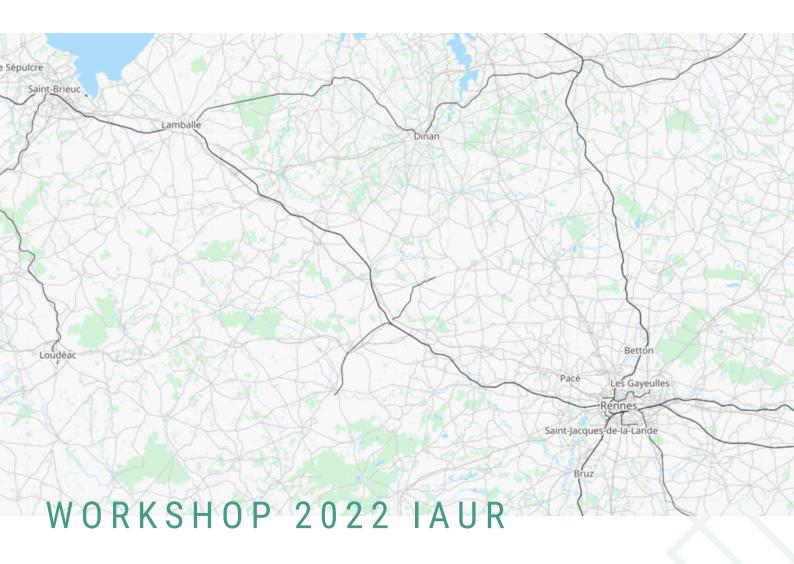
LES MOBILITÉS FERROVIAIRES DANS LA METROPOLES RENNAISE



Quadrant nord-ouest et la branche Rennes-Saint Brieuc

CAROLINE BOLAND MATTHIEU BLIN FANNY COUMAILLEAU ROMANE CHEVALLIER **ELYSA COLIGNON** PIERRE CORBIN MOHAMED TAHA TAHTI







RENNES 1



A TIERES

1 LES MOBILITÉS FERROVIAIRES, L'EXEMPLE DE LA MÉTROPOLE RENNAISE

Introduction Le fonctionnement de la ligne Rennes - Saint-Brieuc Un train efficace pour ses usagers, mais inconnu par le reste des habitants Port Cahours, un réel secteur à enjeux ?

2 L'HERMITAGE, UNE GARE HABITÉE

Tour d'horizon de l'Hermitage Une gare dynamique, et passante Un pôle multi usages, multi modales

3 LE TRAIN DES LICES
Un nouvel usage du train
Le fonctionnement d'un marché mobile

Les mobilités ferroviaires, l'exemple de la métropole rennaise

Introduction

Horizon 2040: le développement des villes de premières couronnes autour des grandes villes a nécessité de repenser pour les métropoles les liens qu'elles entretenaient avec leurs périphéries. L'amélioration du service en matière de transport s'est accompagnée d'une réflexion sur la réduction des besoins de mobilité, en apportant les services au plus près de la population.

Face aux enjeux majeurs de mobilités des décennies à venir, le transport ferroviaire se révèle comme un moyen de déplacement efficace pour répondre aux nouvelles problématiques de déplacements. Le rôle des collectivités en matière de mobilité est essentiel, tant pour les modes actifs que collaboratifs, notamment dans leurs actions de planifications urbaines.

A rennes, les aménagements se comptent en millions entre la rénovation de la gare, la création de pôles multimodaux, l'extension du réseau de bus, et la deuxième ligne de métro. La gare de Rennes est un point de mobilité centrale et favorise l'usage de plusieurs moyens de déplacements. Il permet de relier le train avec le bus, le métro, le vélo, la voiture, le taxi ou encore la marche. En effet, l'usager ne va pas seulement utiliser un moyen de déplacement, mais plusieurs. C'est donc tout un axe à considérer pour favoriser l'usage d'un transport en particulier.

Dans le cas de Rennes métropole, sa gare est au cœur d'une étoile ferroviaire à cinq branches qui lui permet de représenter la première entrée vers la Bretagne, notamment avec la nouvelle Ligne à Grande Vitesse (LGV). La Métropole vise l'intermodalité et les transports collectifs pour une ville plus agréable et plus vivante. Fini les grands boulevards réservés aux voitures, à la place, des pistes cyclables, trottoirs plus larges et des voies bus pour le plus grand malheur des automobilistes.

Rennes propose une large offre en termes de mobilités et de moyens de déplacements. Cependant, Les habitants des villes périurbaines sont encore très influencés par l'auto, par manque de transports collectifs. Certaines villes détiennent une voie ferrée mais de nombreuses petites lignes de chemins de fer ferment car trop peu empruntés. Ces lignes ne sont pas rentables car les wagons roulants sont souvent vides.

Dans le cadre de notre étude, nous nous concentrons sur la ligne Rennes - Saint-Brieuc, en nous questionnant dans quelles mesures il est possible d'améliorer cette dernière par le biais d'une prospective à l'horizon 2040. Quelle est la place des gares dans les petites et moyennes communes? Le programme mis en place permet-il de répondre à cette question en rendant ces lieux plus vivants et dynamiques.

Afin de répondre à ce questionnement nous allons, tout d'abord, établir un diagnostic de la ligne actuelle afin de proposer un projet d'amélioration sur celle-ci.

Nous proposons en premier lieu de redonner vie aux gares périurbaines, de donner envie de prendre le train, de tenter de le démocratiser en rendant ces lieux plus dynamiques. Nous misons volontiers sur l'aménagement et la rénovation des bâtiments et de l'espace public pour habiter les gares de demain. Beaucoup d'habitants n'osent pas prendre le train, par manque de connaissances des horaires et ont souvent l'image d'un train onéreux. L'objectif est de redonner le goût du train et montrer que c'est parfois bien mieux que de prendre sa voiture, surtout pour se rendre dans le centre ville d'une métropole.

Le fonctionnement de la ligne Rennes - Saint-Brieuc

La ligne Rennes - Saint-Brieuc est à double voie, avec une électrification en 25kV en courant alternatif 50 Hz, et elle est équipée du système de signalisation Block Automatique Lumineux (BAL). Ce dernier permet un espacement plus réduit entre deux trains circulant sur la même voie, ce qui permet d'augmenter le trafic. La ligne dessert deux départements : l'Ille-et-Vilaine et les Côtes-d'Armor. Ci-dessous, la présentation du parcours de la ligne et des gares qu'elle dessert :



Réalisée par le groupe 5

Tableau de la fréquentation de la ligne Rennes - Saint-Brieuc

Gare ferroviaire	Nombre de voyageurs par jour ouvrable de base				Evolution 2015-2018
	2018	2017	2016	2015	
Total nb voyageurs/job	2 373	2 319	2 242	2 227	
Nombre de voyageurs annuel	664 406	649 162	627 609	623 472	+6,6%
Nombre annuel de TER périurbain	5001	-	-	5 402	-7,2%

Source : Note + synthèse Rennes V7

Parmi les usagers : 78% sont des abonnés Uzuël, 12% des voyageurs occasionnels et 9% de scolaires. Sur cet axe, la gare de Montfort-sur-Meu est l'une des gares les plus fréquentées de l'étoile ferroviaire rennaise, alors que c'est la gare de Montauban-de- Bretagne qui est la mieux desservie (15 trains allant vers Rennes et 18 allant vers La Brohinière par jour). Plus généralement, cet axe compte 10 circulations de trains allant de La Brohinière à Rennes et 12 circulations allant de Rennes à La Brohinière, par jour en semaine.

Tableau de la fréquentation de la ligne Rennes - La Brohinière

Gare ferroviaire	Nb montées et de (toute	Evolution 2015-2019	
	2019	2015	
L'Hermitage	44 815	41 392	+8,3
Bréteil	86 639	81 703	+6,0
Montfort-sur-Meu	407 699	317 441	+28,4
Montauban-de-Bretagne	210 604	165 515	+27,2
La Brohinière	12 880	17 421	-26,1
Total	762 637	623 472	+22,3

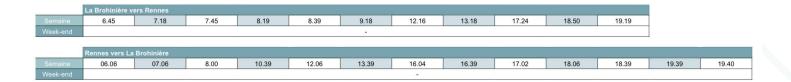
Source: Note + synthèse Rennes V7

Avec une vitesse comprise entre 120 et 220 km/h, la durée moyenne du trajet entre Rennes et La Brohinière est en moyenne de 31 minutes. A noter que 95% des trains de la ligne sont à l'heure, les trains en retard représentent quant à eux 3% et les trains annulés 2%.

Il faut également prendre en considération la concurrence que peut avoir cette ligne. En effet, la RN n°12 reliant Rennes et Saint-Brieuc est sa première rivale car elle motive ces potentiels usagers à utiliser la voiture plutôt que le train. Il n'existe pas particulièrement de compétition avec les autres moyens de transports en commun. Effectivement, aucun car Breizh Go ne dessert les différentes gares ferroviaires, il n'y a alors que la gare de Rennes qui propose de bonnes connexions intermodales.

Par ailleurs, la ligne propose des horaires sur la gare de La Brohinière qui visent une partie de la population très restreinte : les habitants travaillant à Rennes sur des horaires 8h30 - 17h (à plus ou moins une demie heure près). Bien que ce profil corresponde à une réalité, il apparaît à la première lecture de la grille horaire une forme d'exclusion d'une très grande partie de la population par le simple fait qu'il n'y a pas de possibilité d'utilisation du service en dehors de ces horaires. On notera en premier lieu l'absence de train le week-end. Cet exemple est similaire sur la plupart des gares entre Rennes et La Brohinière.

Tableau des horaires des gares de départ de Rennes et La Brohinière



Au niveau de la tarification de la ligne entre Rennes et La Brohinière, il faut compter :

- 10 euros pour 1 voyage (+26 ans); 5 euros si -30Km
- 8 euros pour 1 voyage (-26 ans); 4 euros si -30Km
- Gratuit pour les enfants de -12 ans si accompagnés (max 2 enfant/adulte payant)
- Carte Avantage à 50e/année : 30% de réduction sur l'ensemble de la Bretagne (tous les TER BreizhGO et toute l'année)

A noter que l'employeur rembourse 50% de l'abonnement de train avec la prime transport. Ainsi, la tarification est plus intéressante pour la population active.

De plus, un abonnement regroupant les offres TER et la Star est disponible à 60€ par mois dans la zone 1 (Cesson-Sévigné, L'Hermitage, Bruz ...) en illimité, cependant, il est impossible de prendre un abonnement annuel, il est uniquement mensuel ou hebdomadaires. Chaque mois, un rechargement en borne physique est nécessaire et l'offre n'est pas disponible en ligne.



Un train efficace pour ses usagers, mais inconnu par le reste des habitants

D'après nos rencontres informelles, l'hypothèse que le train semble être réservé à une certaine partie de la population se confirme. Le reste des habitants est finalement très éloigné des pratiques du train. Lors de notre analyse terrain, nous avons pris le train pour nous rendre à l'Hermitage et en interrogeant des commerçants et des passants dans le bourg, il est clair que peu d'habitants utilisent le train. Ils ne sont pas sensibles à ce type de mobilité, et ont l'image d'un train cher qui ne passe pas souvent.

Effectivement, sans abonnement, le train est onéreux et les horaires sont adaptés à une certaine catégorie d'usagers. Un trajet à l'Hermitage-Rennes est au prix de 5 euros contrairement à un ticket de bus pour effectuer le même trajet à 1,50 euros. Toutefois, le train reste plus rapide avec un temps de trajet de 8 minutes pour se rendre à la gare, contre 26 minutes en moyenne pour le bus.

Aujourd'hui, les horaires des TER sont adaptés pour les habitants du périurbain travaillant à Rennes avec des horaires de trains matinaux et tardifs qui répondent aux besoins d'une journée type de travail. Sur l'ensemble de la ligne, peu d'horaires sont disponibles l'aprèsmidi et pas du tout le week-end. Dès lors, les usages liés à des activités divertissantes ne sont pas possibles au vue des horaires restreints, ni des activités professionnelles sur des horaires décalées (travail du matin, du week-end...). Ensuite ce sont toutes les catégories de populations qui sont également exclues de ce mode de transports: Adolescents pour sortir le week-end, adultes qui veulent faire une sortie cinéma en soirée, personnes âgées...

De plus, tout est centralisé sur la gare de Rennes et les arrêts quotidiens dans les gares périurbaines ne desservent pas l'ensemble des arrêts de la ligne. Ainsi en partant de la gare de Quédillac, il est impossible de se rendre à Montauban-de-Bretagne sans faire un changement à Montfort-sur-Meu.

Port Cahours, un réel secteur à enjeux ?

Lors des conférences et de la semaine de Workshop, Port Cahours a été noté comme un secteur à enjeux important et notre réflexion portée nous questionne sur l'utilité de créer des aménagements supplémentaires sur cette voie. Pour rappel, Port Cahours est situé au niveau de la rue de Lorient à Rennes, non loin de la Vilaine. Les 4 voies des axes Rennes-Brest et Rennes-Saint Malo se rassemblent en 2 voies et produisent un effet de congestion. La solution la plus évidente pour désengorger les voies et optimiser le trafic serait de créer une troisième voie dans le prolongement des deux autres ou une halte en amont. Cependant il semble difficile d'envisager cet aménagement car l'espace disponible est extrêmement restreint.

Initialement, la SNCF disposait d'un foncier conséquent en bordure des voies. Dans les années 2000, elle a vendu des emprises à Rennes Métropole. Des opérations de logements ont été construites à proximité immédiate des voies qui rendent impossible une éventuelle extension (ZAC Bernard Duval).





Projet de ZAC Bernard Duval, en partie réalisé sur une emprise SNCF rétrocédée à la ville dans les années 2000. On aperçoit juste derrière la ligne de chemin de fer.

De l'autre côté, il serait encore possible d'aménager la voie, mais pour autant, les procédures seraient longues, et comprendraient des expropriations et des rachats par droit de préemption sur les jardins des maisons de la rue Philippe Lebon. De plus, d'un point de vue topographique, le chemin de fer est situé en hauteur et nécessiterait un grand travail de terrassement pour remettre à niveau égal la potentielle troisième voie.

Ainsi, nous nous sommes interrogés sur le besoin de cadencer davantage les trains, sachant qu'en semaine, les trajets de La Brohinière-Rennes sont toutes les 30 minutes lors des périodes de pointe ce qui semble déjà suffisant et adapté à l'itinéraire domicile-travail des voyageurs. Certes, les TGV partant de Brest sont au nombre de 5 par jour ce qui est relativement peu, mais on peut augmenter la taille des trains si la demande est trop forte. Pour toutes ces raisons, nous écartons le souhait d'agrandir les voies à partir de Port Cahours.

Nous souhaitons accroître l'offre de TER hors heures de pointes en offrant plus de trains en milieu de journée et durant les week-end. En plaçant davantage de trains dans ces tranches horaires, cela permettrait de ne pas altérer et gêner le trafic des heures de pointe et de proposer l'expérience du train à une population plus diverse. Initialement, quelques trains de la branche Brest-Rennes passaient le samedi et le dimanche à l'Hermitage pour l'exemple, mais ils ont été supprimés alors que les habitants pouvaient se rendre dans le centre de Rennes en moins de 10 minutes sans se déplacer en voiture. Un usager nous explique qu'il y a 5 ans, il prenait le train vers 9h et allait au marché des Lices, puis rentrait avec celui de 13h. Ce train a été supprimé.

Notre réflexion s'articule en priorité autour de la démocratisation et l'ouverture des gares vers un nouveau public.

D L'Hermitage, une gare habitée

Le tour d'horizon de l'Hermitage

Nous avons donc choisi d'axer notre réflexion sur les gares périurbaines, avec notamment celle de L'Hermitage. Située à l'ouest de Rennes, elle fait partie des 43 communes de Rennes Métropole. Elle s'est établie dans un territoire à dominante agricole qui présente peu de relief. La commune est reliée à Rennes par une route départementale, la voie ferrée et un réseau de bus.

L'Hermitage a la chance de disposer d'une gare à 8 minutes de celle de Rennes. Malgré son fort potentiel, lié à sa proximité avec la métropole, cet espace n'est pas exploité. En effet, la gare se situe au bout d'une impasse et est un peu excentrée du centre-bourg. De plus, les voies de chemins de fer créent une réelle rupture entre le Nord et le Sud de la commune car peu de routes permettent de la franchir. Nous proposons de réaménager entièrement la gare et d'étendre ses fonctions afin d'en faire un véritable lieu de vie où la convivialité est le maître mot. Or, l'usine de Bridel se situe juste à côté de cette gare et comporte un ancien terminus de fret. Au vue du renouvellement d'intérêt actuel que portent les entreprises sur le transport de fret, il est pertinent de questionner une potentielle remise en fonctionnement de ce mode de transport pour l'usine. Par ailleurs, une autre ligne est également en inactivité sur la gare de l'Hermitage, ainsi nous avons décidé de profiter de ces infrastructures existantes pour cadrer notre réflexion de projet. Nous projetons de rouvrir la ligne de train déjà en place dans la laiterie afin de faciliter et développer l'offre de fret. Étant déjà installée et ayant fonctionné durant de nombreuses années, sa réhabilitation permet des échanges de marchandises sur cette ligne. L'idée est aussi de permettre à l'usine de pouvoir envoyer ses produits comme cela se faisait auparavant.

Ainsi, nous avons soulevé différents enjeux lié à cette gare :

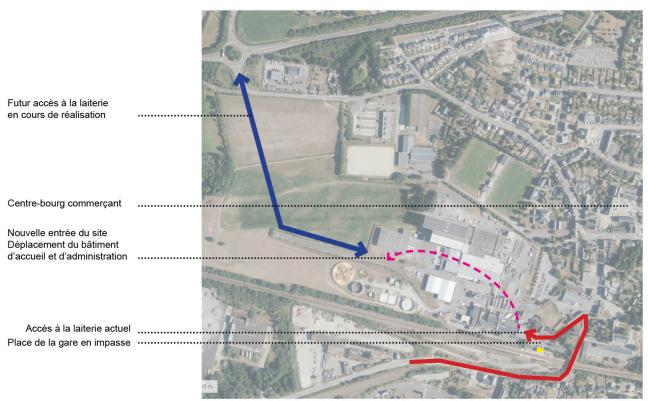
- Un intérêt économique et industrielle avec la voie de fret et l'usine de Bridel
- Une proximité avec la métropole de Rennes qui attire des usagers vers le train et des habitants vers la commune
- Des infrastructures déjà existantes
- Une rupture physique entre le Nord et le Sud de la commune
- Une gare peu visible et peu connue des habitants
- Localisation de la gare dans une impasse, ce qui limite son accès aux usagers du train

Une gare dynamique, et passante

Afin de travailler sur ces différents points soulevés, nous proposons un projet favorisant la polarisation de la gare, ainsi que sa transversalité. Pour cela, nous souhaitons tout d'abord repenser la circulation vers la gare. Nous nous appuyons notamment sur le futur projet de la commune d'exploiter ses parcelles À Urbaniser (AU) à l'Ouest de l'entreprise Bridel. En effet, la commune souhaite créer une route reliant directement le rond-point plus au Nord pour accéder à l'entreprise sans passer par des zones résidentielles, afin de fluidifier les flux de son centre-bourg.

Dans cette continuité, nous proposons également de récupérer ou de louer une petite partie du bâtiment, qui est pour le moment utilisée pour quelques bureaux administratifs de l'entreprise. Ainsi, le bâtiment n'étant pas exploité dans son entièreté, plus la création de cette nouvelle circulation à l'Ouest, permet d'envisager un déplacement de ces bureaux vers la future nouvelle entrée de l'Usine. Dans cette même vision, nous proposons de déplacer le parking des employés également de l'autre côté. Une visualisation de ces modifications vous est présentée ci-dessous :

Schéma des futures modifications d'accès à l'entreprise Bridel



Réalisé par le groupe 5

Ces modifications ont plusieurs bienfaits. Tout d'abord, cela permet de récupérer la route qui mène au parking et qui rejoint ensuite la gare, la sortant de son impasse. Le parking actuel peut alors être remplacé par de nouveaux logements et le bâtiment récupéré ou loué à Bridel permet de déplacer la recyclerie, qui est actuellement dans le bâtiment de la gare. Notre aménagement au Nord de la gare s'appuie sur le projet de la future ZAC qui sera créé à la place d'anciens bâtiments. Nous souhaitons donc végétaliser entre la route et les habitations, tout en intégrant des places de stationnement d'«arrêts minutes».



Réalisé par le groupe 5

L'autre côté de la route est utilisé pour créer une place avec des assises et de la végétation, afin de créer un environnement favorisant le lien social.

Enfin, nous souhaitons réinvestir le bâtiment de la gare, en déplaçant l'espace jeunes à l'étage de ce dernier, afin de sensibiliser et de motiver les jeunes à l'usage du train et des autres mobilités plus respectueuses de l'environnement. Effectivement, les jeunes seront les futurs acteurs de la mobilité de demain, il est donc nécessaire de les impliquer dans ces réflexions. De ce fait, nous proposons également une maison du vélo au rez-de-chaussée. Cette dernière propose de mettre à disposition des outils, ainsi que des bénévoles, afin de réparer son vélo. Il s'agit aussi d'un moyen de sensibiliser les individus à cette mobilité douce. Elle pourra alors être en lien avec l'espace jeune pour qu'il puisse réaliser des ateliers.

De plus, nous prévoyons de créer des stationnements de vélos fermés accolés à l'Est de la gare. A disposition, il y aura un gonfleur électrique et une borne de recharge pour les vélos électriques. Ainsi, nous supprimerons le parking qui y est présent pour créer un chemin accessible seulement en mobilité douce.

A présent, nous proposons également un aménagement au sud de la gare. Afin d'ouvrir la gare au plus grand nombre et de relier les parties Nord et Sud de la ville, nous proposons de créer un passage sous les lignes ferroviaires. Le sud de l'Hermitage semble être assez séparé du centre-bourg, les rails scindant deux parties distinctes. Cependant, une nouvelle ZAC est en cours de construction dans cette zone et de nombreuses habitations sont déjà implantées au sud. Un tunnel souterrain est déjà aménagé afin d'accéder aux différents quais, par le biais d'un escalier et d'un ascenseur. Ainsi, nous comptons allonger ce tunnel en intégrant des rampes douces pour un accès aux vélos et aux piétons, permettant aussi le passage aux personnes à mobilité réduite. Afin d'assurer la sécurité à l'accès au train, des grilles sont installées sur les différentes entrées pour qu'elles puissent fermer l'accès aux quais la nuit.



Image d'inspiration pour le tunnel reliant le Nord et le Sud de la gare Source: https://www.24heures.ch/vaud-regions/lausanne-region/passage-sousvoies-leman-renens-remodele/story/30537803, modifié par Romane Chevallier

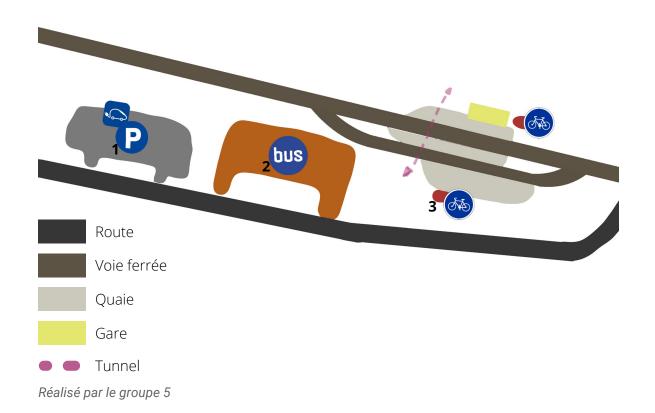


Un pôle multimodale, multi-usages au Sud de la gare

La création d'un pôle d'échanges multimodal est aussi un aménagement phare de ce projet. Le but est de réunir un maximum de modes de transport en un lieu unique qu'est la gare, soit la transformer en un pôle où l'arrêt et le passage se fait. Tout d'abord, un parking pour les voitures est à créer. Afin d'ouvrir cet espace à tous les usagers, des places PMR y seront installées.

Fort du constat de l'augmentation de la voiture électrique et de son utilisation ascendante dans les années à venir, des places spécialisées ainsi que des bornes de recharge pour ce types de véhicules sont aussi à disposition. Celui-ci est accompagné d'une importante station de bus. Le passage du bus est déjà en service à cet endroit, par la grande route au sud mais il s'arrêterait à présent directement face à la gare contrairement à aujourd'hui où aucune descente ne se fait. La gare étant actuellement enclavée, aucun bus ne peut passer ou même s'y arrêter. La déviation de la ligne vers cette nouvelle ouverture de la gare facilite et permet le passage du bus à la gare. Elle s'ouvre donc aussi aux usagers par les divers moyens de transports et leurs accès qu'elle propose par ce pôle. Cela favorise aussi l'usage de mobilité plus respectueuse pour l'environnement et permet un passage plus sécurisé des deux parties de la ville.

Les aménagements fonciers étant nombreux sur la commune, il est légitime de poser cette problématique. Des cages à vélos ouvertes et végétalisées sont aussi mises à disposition des usagers. Cet espace est complètement végétalisé et utilise des matériaux respectueux de l'environnement.



Nos inspirations visuelles pour ces aménagements



Afin de dynamiser la gare, un espace vert est mis en place sur cette partie Sud pour offrir un cadre végétal aux usagers. Cet endroit peut aussi être utilisé pour attendre des transports ou la consommation de nourriture. Il est complètement végétalisé, replaçant la nature en ville et cassant le côté minéral de l'urbanisation liée à la gare et des transports. Des essences végétales locales y sont plantées. Aucun aménagement de ce type n'y étant actuellement, cela offre un cadre moins industriel et permet d'avoir un espace de verdure aussi bien au Sud qu'au Nord, cassant la fracture existante. Du mobilier comme des tables de pique-nique sont aussi installés. Concernant l'évolution, nous considérons que les pesticides ne sont plus utilisés et les trains présentent un niveau sonore moins important qu'actuellement pour un cadre amélioré. Ci-dessous, une visualisation du nouvel aménagement des quais et du sud de la gare.



Source: AAUPC - Patrick Chavannes

Coupe des quais de la gare de L'Hermitage



Coupe réalisée par le groupe 5

Autour de la gare, nous avons installé des panneaux indiquant la localisation et la distance à pied et à vélo restant jusqu'à celle-ci, afin de signaler sa présence aux passants. De plus, des panneaux, de type publicitaire, permettent d'y placer des affiches de sensibilisation à l'utilisation des transports en commun et des mobilités douces.

Par ailleurs, le constat d'un tarif élevé sur les trajets Rennes-l'Hermitage nous amène à revoir l'offre des billets. Nous proposons d'établir un tarif concurrentiel au bus, en diminuant donc le prix de l'aller L'Hermitage - Rennes. Il s'agirait donc de viser une augmentation de la fréquentation qui comblerait la perte de bénéfices par ticket. De plus, un nouvel abonnement permettant de proposer un prix attractif cumulant les TER et le réseau La Star est proposé, afin de faciliter l'usage des différentes mobilités aux usagers de la SCNF. De plus, la mise en place de bornes numériques permettant d'acheter à la fois des tickets de trains, mais également des tickets du réseau La Star serait un bonus pour les usagers. Cette borne numérique serait simplifiée et imagée pour faciliter son utilisation. En prenant en considération certains publics, telles que les personnes âgées, à utiliser le numérique, un onglet « Questions » permettrait de mettre en relation l'usager et un personnel de la SCNF en Visio, afin de l'accompagner dans sa démarche.

13 Le train des lices

Un nouvel usage du train

Notre projet pose la question de l'usage des gares périurbaines, de leur ouverture à la population dans le souci de rendre l'usage du train plus naturel.

L'enjeu important pour les différentes villes qui sont traversées par la voie de chemin de fer est de leur faire bénéficier d'un nouvel événement qui vient amener une dynamique au habitants des petites et moyennes villes.

En dehors des pôles d'échanges multimodaux de Rennes et Saint-Brieuc, les gares qui se trouvent entre ces deux villes manquent d'attractivité. C'est à travers ce projet que nous souhaitons être innovant et attractif pour diversifier l'offre dans ces gares. L'arrivée de ce train dans les 6 gares choisies stratégiquement nécessite toutefois que certaines soient aménagées ou réaménagées.





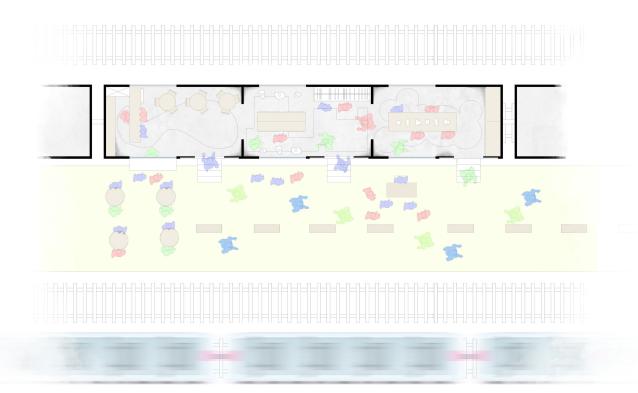
Le fonctionnement d'un marché mobile

Le principe du train des Lices est qu'il fonctionne à la manière d'un marché itinérant, mais en exploitant un ancien TER de type "voiture train corail" sur la ligne de chemin de fer reliant Saint Brieuc à la métropole Rennaise. Outre le recyclage d'un ancien wagon de la SNCF, le train est entièrement customisé pour accueillir des producteurs locaux qui souhaitent faire connaître et commercialiser leurs produits sur le territoire breton.

Le train des Lices tire son nom du marché portant le même nom reconnu situé sur la grande place des Lices à Rennes. En effet, c'est le deuxième plus grand marché au niveau national, qui regroupe environ 300 producteurs chaque samedi sur la métropole. Le but serait de faire bénéficier la reconnaissance de ce marché pour le train itinérant. Le projet du train des Lices a aussi pour ambition de mettre en avant les producteurs locaux, à travers la branche ferroviaire Rennes - Saint Brieuc. Le but est d'ouvrir les gares à d'autres usages que le besoin de transport des usagers actuels et d'élargir l'offre des gares de la ligne à des fin d'accueil, et de commerce.

Les gares qui ont retenu une certaine importance pour ce projet sont au nombre de six et sont donc les gares de Yffiniac, Lamballe, Caulnes, Quédillac, Montauban-de-Bretagne et l'Hermitage-Mordelle. Pour chacune d'elles, le train des Lices est un nouvel événement sur les communes puisqu'elles ne possèdent pour le moment pas de marché à proximité le samedi et le dimanche.

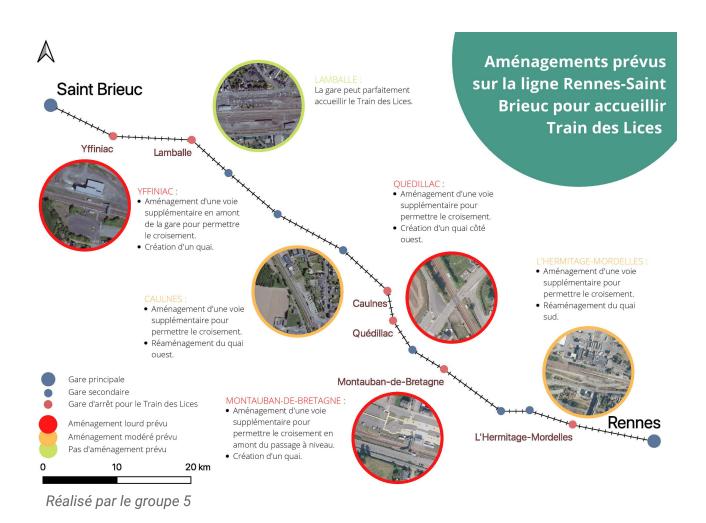
Hormis la gare de Lamballe, les autres gares de ce réseau ne vont pas avoir la possibilité de suite d'accueillir le train des Lices. Des aménagements de différents niveaux sont réalisés sur chacune d'elles pour permettre ce nouvel accueil. Une nouvelle voie en encoche est à créer afin de proposer 3 voies sur la gare. C'est notamment l'occasion de créer un double usage pour les nouvelles voies qui vont être créées : voie de croisement en semaine pour un meilleur flux des TER et TGV donc limiter la congestion, et voie de stationnement pour le Train des Lices le week-end.



Du point de vue de l'acceptabilité du grand public, les travaux d'infrastructure proposés ne sont pas uniquement réalisés dans le seul intérêt d'apporter une meilleure desserte de la ville-centre. L'intérêt de la voie de croisement dans les gares permet la création d'un service bénéfique à la population locale. Ces travaux sont donc mieux perçus et acceptés par les habitants. D'autant plus, les terrains appartenant à la SNCF sont réutilisés, l'emprise n'est donc pas importante, et les travaux restent moindre.

Nous investissons dans trois niveaux d'aménagement (cf schéma ci dessous), qui vont être classés de cette manière :

- Pas d'aménagement prévu : la gare à la capacité structurelle d'accueillir le Train des Lices.
- Niveau d'aménagement modéré : la gare est déjà équipée de quais, et le seul aménagement va être d'ajouter une voie de croisement qui viendra aux abords d'un quai déjà présent.
- Niveau d'aménagement lourd : la gare ne possède pas les aménagements nécessaires pour accueillir un le Train des Lices. L'aménagement de quais et d'une voie supplémentaire est obligatoire.





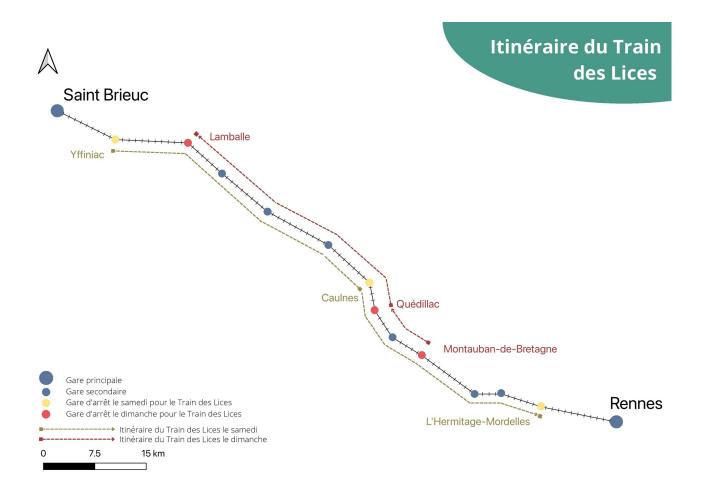
Le Train des Lices a dans ses wagons, des producteurs réguliers, pour permettre de fidéliser la clientèle, et d'avoir toujours les mêmes produits. Dans le même principe qu'un marché classique, chaque stand sera détenu par un commerçant qui aura l'avantage de parcourir trois lieux par jour.

Pour se différencier des marchés traditionnels, une partie des wagons n'a pas de stand attitré. Ainsi des artisans, producteurs, pourront détenir un stand à un moment précis, en fonction des saisons durant l'année et donc cela permet un roulement des produits proposés aux consommateurs. Pour l'exemple, un stand de vin chaud sera prévu durant la période hivernale tandis que l'été, un stand de vente de glace fera son entrée.

Les visiteurs pourront évidemment monter dans les wagons pour acheter leur produits, et chaque wagon sera référencé par une catégorie de produits tels que le wagon du boucher, le wagon du primeur, le wagon des vêtements, etc. Proposer une offre diversifiée est essentiel car l'objectif est de faire venir le marché des Lices dans des petites communes qui n'ont pas tous les commerces souhaités.



Nous proposons d'allier le Train des Lices et l'utilisation du train, de créer une complémentarité et de fidéliser le client. Ainsi ce qui est possible est de créer une carte: les achats dans le train des lices cumulent des points qui à terme donnent accès à des billets de trains gratuit. Cela incite encore aux usagers du train marché d'utiliser le train pour leur futurs déplacements. Une autre proposition dans l'autre sens est possible: l'utilisation du train donne accès à des prix préférentiels sur les produits proposés dans le train des Lices.



Le train des Lices se divise en deux itinéraires, soit 1 par jour du week-end (samedi et dimanche). Il fera ses haltes sur une durée totale de 3 heures par gare. Entre chaque gare, on estime un trajet d'environ 30 minutes.

	les samedis	les dimanches	
8:00 - 11:00	Yffiniac	Montauban-de-Bretagne	
11:30 - 14:30	Caulnes	Quédillac	
15:00 - 18:00	L'Hermitage	Lamballe	

A l'image des trains touristiques comme le tir-bouchon sur la ligne Auray-Quiberon dans le Morbihan, le Train des Lices, par sa forte identité sur le territoire, pourra dans le temps s'identifier comme un vrai événement et un symbole pour le tourisme en Bretagne. Dans une logique inverse à la centralisation des flux vers la ville-centre, l'idée est d'utiliser le réseau en étoile comme dispositif permettant l'irrigation des communes périphériques.

MERCI

(de gauche à droite)

ELYSA COLIGNON

MATTHIEU BLIN

ROMANE CHEVALLIER

MOHAMED TAHA TAHTI

Référent de projet : taha.tahti@gmail.com

PIERRE CORBIN

FANNY COUMAILLEAU

CAROLINE BOLAND

