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 Métropole

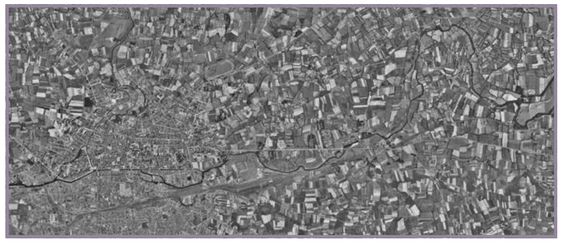
réchauffement climatique

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.

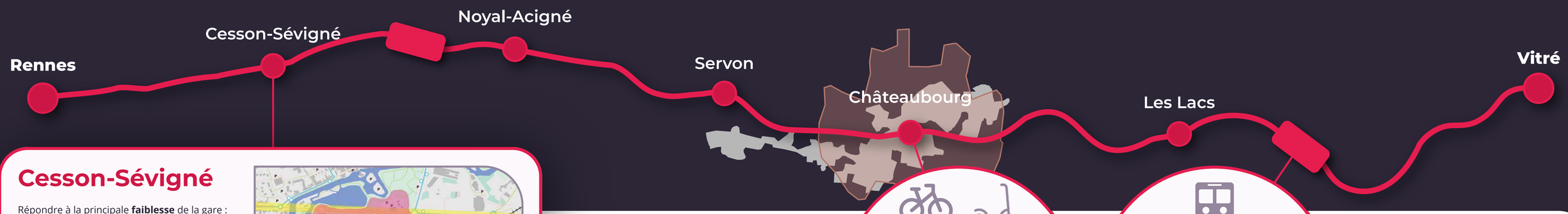
sécurisation : la ligne Rennes-Vitré est une ligne qui recense, encore, un trop grand important d'accidents. Des innovations doivent être mises en place pour assurer la sécurité des visiteurs et du trafic

modernisation : de nombreuses haltes et gares ferroviaires de la ligne sont anciennes et dégradées, il conviendrait d'invertir 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.

RENNES - VITRÉ

37 km **38 min**



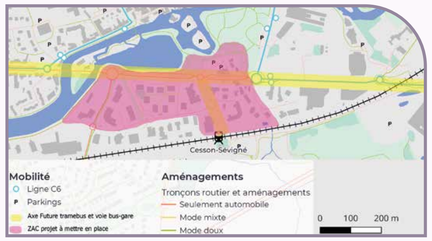
Cesson-Sévigné

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.

prospectives & solutions

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

multimodalités

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.

mobilités passives

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.

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.

IAUR Institut d'aménagement et d'urbanisme de Rennes · Préfet de la Région Bretagne · Université de Rennes 1 · ENSAB · INSA Institut National des Sciences Appliquées Lyon · Université Rennes 2 · SciencesPo Rennes