



**“VOIE VERTE ENTRE RENNES ET VITRE” (35)**  
**PIECE A : RESUME NON TECHNIQUE ET NOTICE**  
**PHASE 1 : AMÉNAGEMENT ENTRE CESSON-SÉVIGNÉ ET CORNILLÉ**



→ Pour consulter les informations plus complètes sur l'étude menée, se référer à :  
*“Pièce B : Élaboration du tracé de la voie verte le long de la vilaine, entre rennes et vitré”.*



*Ce document (Pièce A) est un résumé non technique de l'étude qui a été menée concernant le projet de réalisation d'une voie-verte reliant Rennes à Vitré. Le dossier a été élaboré en tant que dossier réglementaire de Déclaration d'Utilité Publique (DUP au profit du Conseil Départemental d'Ille et Vilaine..*

*La présente version condense les principaux résultats de l'étude et présente le tracé retenu, et les principaux aménagements à prévoir.*

*Version du 10/01/2018*





## I. Glossaire

AF3V	Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes	INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
APS	Avant-Projet Sommaire	INRA	Institut National de Recherche Agronomique
ARS	Agence Régionale de Santé	LPO	Ligue de Protection des Oiseaux
AVAP	Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine	NGF	Nivellement Général de la France
BCAE	Bonnes Conduites Agri-environnementales	ONCFS	Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage
BG	Blessé Grave	ONEMA	Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques
BL	Blessé Léger	ONF	Office National des Forêts
BRGM	Bureau de la Recherche Géologique et Minière	PL	Poids Lourds
CBNB	Conservatoire Botanique National de Brest	PN	Passage à Niveau
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie	PLU	Plan Local d'Urbanisme
CNPN	Conseil National de Protection de la Nature	POS	Plan d'Occupation des Sols
CERTU	Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques	PDIPR	Plan Départemental d'Itinéraire, de Promenade et de Randonnées
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer	PPR	Plan de Prévention des Risques
DRE	Direction Régionale de l'Équipement	RFF	Réseau Ferré de France
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (anciennement DIREN - Direction Régionale de l'Environnement)	RNU	Règlement National d'Urbanisme
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles	SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
DUP	Déclaration d'Utilité Publique	SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale	SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
ENS	Espaces Naturels Sensibles	SDAP	Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine
ERDF	Électricité Réseau Distribution France	SIC	Site d'Intérêt Communautaire
FFCT	Fédération Française de Cyclotourisme	SN3V	Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes
GR	Grande Randonnée	VL	Véhicules Légers
GRDF	Gaz Réseau Distribution France	ZICO	Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux
IGN	Institut Géographique National	ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Floristique et Faunistique
		ZPS	Zone de Protection Spécifique
		ZSC	Zone Spéciale de Conservation



## II. Sommaire de la pièce A

<b>“VOIE VERTE ENTRE RENNES ET VITRE” (35) PIÈCE A : RESUME NON TECHNIQUE ET NOTICE.....</b>	<b>1</b>
<b>I. GLOSSAIRE .....</b>	<b>3</b>
<b>II. SOMMAIRE DE LA PIÈCE A.....</b>	<b>4</b>
<b>III. AVANT-PROPOS.....</b>	<b>6</b>
<b>III.1. LA NOTION DE VOIE VERTE .....</b>	<b>6</b>
<b>III.2. L’OBJET DE L’OPÉRATION.....</b>	<b>6</b>
<b>III.3. LES OBJECTIFS PRINCIPAUX .....</b>	<b>6</b>
III.3.1. INTÉGRATION AU RÉSEAU DU PLAN VÉLO DÉPARTEMENTAL D’ILLE-ET-VILAINE .....	7
III.3.2. INTÉGRATION DANS LE SCHÉMA RÉGIONAL DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES DE BRETAGNE .....	7
III.3.3. INTÉGRATION AU SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES .....	8
<b>III.4. LES ENJEUX.....</b>	<b>8</b>
<b>III.5. L’HISTORIQUE DES ÉTUDES ET DES DÉCISIONS ANTÉRIEURES.....</b>	<b>8</b>
<b>IV. LES COMMUNES SITUÉES SUR LE TRACÉ.....</b>	<b>10</b>
<b>V. LE PÉRIMÈTRE D’ÉTUDE DE RENNES À VITRÉ.....</b>	<b>11</b>
<b>V.1. CARTOGRAPHIE DU FUSEAU ÉTUDIÉ .....</b>	<b>11</b>
<b>V.2. LA DESCRIPTION DE LA ZONE D’ÉTUDE .....</b>	<b>12</b>
<b>VI. RÉSUMÉ DE L’ANALYSE DE L’ÉTAT INITIAL ET DE SON ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>12</b>
<b>VI.1. LE MILIEU PHYSIQUE .....</b>	<b>12</b>
VI.1.1. LE CLIMAT .....	12
VI.1.2. LA GÉOLOGIE .....	12
VI.1.3. LE RELIEF / LA TOPOGRAPHIE.....	12
VI.1.4. L’HYDROLOGIE .....	12
VI.1.5. LES RISQUES NATURELS .....	13
<b>VI.2. LE MILIEU NATUREL .....</b>	<b>13</b>
VI.2.1. LE PATRIMOINE NATUREL INVENTORIÉ ET PROTÉGÉ.....	13
VI.2.2. LA FLORE ET LES HABITATS .....	13
VI.2.3. LA FAUNE .....	13
VI.2.4. LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES .....	14
<b>VI.3. LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE CULTUREL.....</b>	<b>14</b>
VI.3.1. LES SITES INSCRITS ET LES SITES CLASSÉS.....	14
VI.3.2. LES MONUMENTS HISTORIQUES.....	14
VI.3.3. LES UNITÉS PAYSAGÈRES.....	15
VI.3.4. LE MILIEU HUMAIN.....	16

<b>VII. LES VARIANTES ÉTUDIÉES ET L’ÉLABORATION DU PROJET .....</b>	<b>17</b>
<b>VII.1. L’HISTORIQUE.....</b>	<b>17</b>
<b>VII.2. LA PRÉSENTATION DES DIFFÉRENTES VARIANTES .....</b>	<b>18</b>
VII.2.1. LES CHEMINEMENTS ENVISAGÉS.....	18
VII.2.2. LA VARIANTE SOUMISE À LA CONCERTATION (EXPOSITION PUBLIQUE 2009) .....	18
VII.2.3. ÉVOLUTION VERS LE TRACÉ RETENU EN 2014 .....	21
<b>VIII. LA PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DU PROJET RETENU (2014) .....</b>	<b>23</b>
<b>VIII.1. LE PRINCIPE D’AMÉNAGEMENT .....</b>	<b>23</b>
<b>VIII.2. LE PROJET VIS-À-VIS DU PRINCIPE DE VOIE VERTE .....</b>	<b>23</b>
<b>VIII.3. LA PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU TRACÉ RETENU.....</b>	<b>23</b>
VIII.3.1. LA COMPOSITION DU TRACÉ : DÉFINITIONS .....	24
VIII.3.2. TYPOLOGIE DES PORTIONS DE VOIE VERTE.....	26
VIII.3.3. LE DÉTAIL DES PROPOSITIONS D’AMÉNAGEMENT.....	26
<b>IX. LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA VOIE ET DES OUVRAGES .....</b>	<b>37</b>
<b>IX.1. CARACTÉRISTIQUES DE L’OUVRAGE DANS SA GLOBALITÉ .....</b>	<b>38</b>
IX.1.1. LE TRACÉ EN PLAN.....	38
IX.1.2. LE PROFIL EN LONG .....	38
<b>IX.2. LES GÉOMÉTRIES POSSIBLES : PROFILS EN TRAVERS.....</b>	<b>39</b>
<b>IX.3. LE CHOIX DU REVÊTEMENT DE LA VOIE VERTE .....</b>	<b>40</b>
<b>IX.4. LES POINTS D’ACCROCHE DU PROJET.....</b>	<b>40</b>
<b>IX.5. LES POINTS PARTICULIERS .....</b>	<b>40</b>
<b>IX.6. LA SIGNALÉTIQUE .....</b>	<b>41</b>
<b>IX.7. LES AMÉNAGEMENTS ANNEXES .....</b>	<b>42</b>
<b>IX.8. LES FRANCHISSEMENTS DE COURS D’EAU .....</b>	<b>42</b>
IX.8.1. LE SCHÉMA DE PRINCIPE D’ACCÈS PAR ESCALIER OU PAR RAMPE.....	42
IX.8.2. LES VUES 3D DES PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT DES PASSERELLES.....	43
IX.8.3. LA LOCALISATION DES SECTEURS DE FRANCHISSEMENT DE LA VILAINE .....	45
<b>X. L’ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L’ENVIRONNEMENT ET LES MESURES ENVISAGÉES.....</b>	<b>52</b>
<b>X.1. LE MILIEU PHYSIQUE.....</b>	<b>52</b>
X.1.1. LE CLIMAT .....	52
X.1.2. LE RELIEF.....	52
X.1.3. LES RISQUES NATURELS.....	52
X.1.4. L’HYDROLOGIE .....	52
X.1.5. LA QUALITÉ DE L’AIR.....	52
<b>X.2. LE MILIEU NATUREL.....</b>	<b>53</b>
<b>X.3. LE PAYSAGE .....</b>	<b>53</b>
<b>X.4. LE MILIEU HUMAIN .....</b>	<b>53</b>
X.4.1. L’AGRICULTURE .....	53
X.4.2. L’URBANISME / LES HABITATIONS .....	54
X.4.3. LE PATRIMOINE CULTUREL (MONUMENTS HISTORIQUES, ETC.) .....	54
<b>X.5. LA SANTÉ PUBLIQUE .....</b>	<b>54</b>



X.5.1.	LA QUALITÉ DE L’AIR .....	54
X.5.2.	LA SÉCURITÉ.....	54
X.5.3.	L’ACOUSTIQUE .....	54
<b>XI.</b>	<b>LES MESURES EN FAVEUR DE L’ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>56</b>
<b>XI.1.</b>	<b>LE MILIEU PHYSIQUE .....</b>	<b>56</b>
XI.1.1.	LE CONTEXTE CLIMATIQUE .....	56
XI.1.2.	LA TOPOGRAPHIE .....	56
XI.1.3.	L’EAU : LE CONTEXTE HYDROLOGIQUE ET HYDROGÉOLOGIQUE .....	56
<b>XI.2.</b>	<b>LE MILIEU NATUREL .....</b>	<b>56</b>
<b>XI.3.</b>	<b>LE MILIEU HUMAIN .....</b>	<b>56</b>
XI.3.1.	L’AGRICULTURE .....	56
XI.3.2.	L’URBANISME ET LE PATRIMOINE CULTUREL.....	57
XI.3.3.	L’ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS .....	57
XI.3.4.	L’AMBIANCE ACOUSTIQUE .....	57
<b>XI.4.</b>	<b>LE PAYSAGE .....</b>	<b>57</b>
<b>XI.5.</b>	<b>LA SÉCURITÉ ET LE PRINCIPE DE RÉTABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS, ACCÈS ET CHEMINS .....</b>	<b>57</b>
<b>XII.</b>	<b>CONCLUSION .....</b>	<b>60</b>
<b>ANNEXES : CADRE JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF .....</b>	<b>61</b>	
<b>XII.1.</b>	<b>OBJET ET CONDITIONS DE L’ENQUÊTE .....</b>	<b>61</b>
<b>XII.2.</b>	<b>INSERTION DE L’ENQUÊTE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE À L’OPÉRATION .....</b>	<b>61</b>
XII.2.1.	L’INFORMATION AU PUBLIC .....	61
XII.2.2.	DÉROULEMENT DE L’ENQUÊTE. ....	61
XII.2.3.	A L’ISSUE DE L’ENQUÊTE.....	62
XII.2.4.	LA DÉCLARATION D’UTILITÉ PUBLIQUE.....	62
<b>XII.3.</b>	<b>LES AUTRES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES .....</b>	<b>62</b>
XII.3.1.	ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE .....	62
XII.3.2.	LA LOI SUR L’ÉAU.....	62
<b>XII.4.</b>	<b>LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLANS D’URBANISME .....</b>	<b>63</b>
<b>XII.5.</b>	<b>À L’ISSUE DE L’ENQUÊTE PUBLIQUE .....</b>	<b>63</b>
<b>XII.6.</b>	<b>LA DÉCLARATION DE PROJET .....</b>	<b>63</b>
<b>XII.7.</b>	<b>LA DÉCLARATION D’UTILITÉ PUBLIQUE .....</b>	<b>63</b>
<b>XII.8.</b>	<b>AU-DELÀ DE L’ENQUÊTE ET DE LA DÉCLARATION D’UTILITÉ PUBLIQUE .....</b>	<b>64</b>
XII.8.1.	LES AMÉNAGEMENTS FONCIERS.....	64
XII.8.2.	LA PROCÉDURE DE CLASSEMENT ET DE DÉCLASSEMENT DE VOIRIE .....	64
XII.8.3.	LES ÉTUDES DE DÉTAIL.....	64
XII.8.4.	L’ENQUÊTE PARCELLAIRE .....	64
XII.8.5.	LA PROCÉDURE D’EXPROPRIATION.....	64
XII.8.6.	LA CONSTRUCTION ET LA MISE EN SERVICE.....	64
<b>ANNEXES : PHASE 1 AMÉNAGEMENT ENTRE CESSON-SÉVIGNÉ ET CORNILLÉ - PLAN SIMPLE .....</b>	<b>65</b>	



## III. Avant-propos

Dans le cadre de son projet stratégique, le Département d'Ille-et-Vilaine s'est fixé pour objectif d'encourager les déplacements doux et a notamment décidé, à ce titre, de développer les Voies Vertes sur son territoire.

### III.1. La notion de Voie Verte

- *Des espaces favorisant les déplacements doux et la valorisation des paysages locaux*

Une Voie Verte est un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux personnes à mobilité réduite et sous certaines conditions aux cavaliers et aux rollers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elle doit être accessible au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, et sécurisée en conséquence.

Le statut des Voies Vertes est codifié à l'article R.110-2 du Code de la route.

Une intégration intelligente, harmonieuse et consensuelle des différents types d'utilisateurs est proposée, en veillant à assurer la compatibilité entre les utilisateurs "roulants" et "marchants" et une continuité maximale pour chaque mode.

Elle doit être établie dans le respect de l'environnement, de la culture et du patrimoine des lieux traversés.

### III.2. L'objet de l'opération

Le Département d'Ille-et-Vilaine mène depuis de nombreuses années une politique très volontariste d'aménagement de Véloroutes et Voies Vertes dans le département. Le Département a notamment valorisé des opportunités foncières pour réaliser des aménagements de qualité avec des Voies Vertes sur d'anciennes voies-ferrées déclassées, sur des chemins de halage, le long du canal d'Ille-et-Rance par exemple, sur des digues, et sur la digue de la Duchesse Anne dans la baie du Mont Saint-Michel notamment.

L'opération concerne la "Voie Verte entre Rennes et Vitré", projet d'itinéraire cyclable d'une longueur de l'ordre de 44 km dans sa totalité et d'environ 28 km dans la phase 1 entre Cesson-Sévigné et Cornillé.

Ce projet a été initié en 2007 par trois établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) :

- Rennes-Métropole,
- Communauté de Communes du Pays de Châteaugiron,
- Vitré-Communauté.

Après proposition et accord des collectivités concernées, le Département d'Ille-et-Vilaine porte la maîtrise d'ouvrage de l'étude de cette opération afin d'assurer une cohérence d'aménagement sur l'ensemble des EPCI. La phase opérationnelle sera définie ultérieurement après identification des maîtres d'ouvrage intéressés par le projet.

Dans sa phase1 les communes suivantes sont concernées :

- Cesson-Sévigné,
- Thorigné-Fouillard

- Acigné,
- Noyal-sur-vilaine,
- Brécé,
- Servon-sur-Vilaine,
- Chateaubourg,
- Saint-Jean-sur-Vilaine
- Saint-Didier,
- Cornillé

### III.3. Les objectifs principaux

Les objectifs du projet de Voie Verte entre Rennes et Vitré, sont les suivants :

- créer entre Rennes et Vitré, un itinéraire **linéaire et continu** aménagé à destination quasi-exclusive des déplacements non motorisés, et principalement des cyclistes. Cet aménagement **en grande partie en site propre (75%)**, sera sécurisé et dans la mesure du possible, accessible à tous types d'utilisateurs (cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite et en situation de handicap, rollers,...). Le choix de l'accessibilité du tracé à différents usagers est laissé libre et à réaliser au cas par cas selon le contexte local.

L'infrastructure créée permettra de développer les « modes doux » de déplacements, afin notamment d'entraîner des effets positifs sur la santé des citoyens. Il s'agira de l'épine dorsale des liaisons douces entre Rennes et Vitré ;

- développer et renforcer les infrastructures de loisirs et touristiques de la région afin de permettre la découverte des richesses patrimoniales et paysagères locales ;
- offrir ponctuellement une alternative au déplacement domicile / travail ;
- aménager un tracé fonctionnel, maillon au sein du projet régional de la Voie Verte n°6 reliant Camaret à Vitré (cf. Carte ci-après). Le projet de Voie Verte du secteur étudié sera en connexion avec les tracés d'autres Véloroutes ou Voies Vertes limitrophes (Voie Verte Saint-Malo - Arzal ; Vitré – Moutiers...)



### III.3.1. Intégration au réseau du plan vélo départemental d'Ille-et-Vilaine

Cet aménagement en projet s'intégrera à terme au réseau structurant cyclable du Plan Vélo Départemental d'Ille-et-Vilaine en développement permanent (cf. Carte suivante).

Le présent projet de voie-verte reliant Rennes, Chateaubourg et Vitré, est connecté à un ensemble de véloroutes existantes et en projet. Ces itinéraires sont connectés à des boucles locales favorisant la pratique du vélo en loisirs.



Carte 1 : Le Plan Vélo Départemental d'Ille-et-Vilaine – État d'avancement en 2015 – Source : CG35

### III.3.2. Intégration dans le Schéma régional des véloroutes et voies vertes de Bretagne

Le projet de Voie Verte le long de la Vilaine entre Rennes et Vitré s'intègre à différents itinéraires cyclables.

Cet itinéraire en est inscrit au Schéma Régional Véloroutes et Voies Vertes de Bretagne dans le cadre de l'itinéraire n°6 qui a pour vocation de relier Vitré (35) à Camaret (29). Il constitue un maillon stratégique de la Voie Verte d'intérêt régional « Camaret-Vitré » dans la mesure où elle permettra la valorisation du potentiel récréatif et touristique de la Vilaine, de la partie est de l'agglomération rennaise jusqu'à Vitré, d'autant plus que ce secteur est relativement pauvre en itinéraires cyclables.

Cet itinéraire (n°6 en vert sur la carte ci-contre) traverse la Bretagne d'est en ouest. Il est connecté à un réseau national performant de voies-vertes existantes et de véloroutes d'envergure européenne.



Carte 2 : Le Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes



### III.3.3. Intégration au schéma national des véloroutes et voies vertes

La Voie Verte entre Rennes et Vitré, contribuera à l'extension des itinéraires cyclables à l'échelle nationale.



Carte 3 : Le schéma national des Véloroutes et Voies Vertes – avril 2015 – AF3V

### III.4. Les enjeux

Les principaux enjeux du projet concernent :

- la prise en compte des conflits d'usages, des accès et nuisances diverses aux abords des secteurs habités, des sites de pêche et des zones agricoles ;
- la préservation des milieux écologiques sensibles de certains secteurs, notamment au niveau des espaces naturels ;
- l'intégration paysagère de la Voie Verte et des aménagements connexes.

La réussite du projet pourra se mesurer, à terme, en fonction de la fréquentation de l'itinéraire et des activités économiques et touristiques développées localement en liaison avec l'itinéraire.

### III.5. L'historique des études et des décisions antérieures

La Voie Verte reliant Rennes à Vitré, est un projet d'itinéraire cyclable entre Rennes à Vitré le long de la vallée de la Vilaine amont. Le tracé s'étend sur une longueur d'environ 44 km. Ce projet fait suite à un désir initial de développement des cheminements doux à l'est de Rennes.

En amont de Rennes, la vallée de la Vilaine est perçue depuis longtemps par les communes riveraines, et en particulier par l'agglomération de Rennes, comme un espace propice au développement des déplacements doux ; qu'ils soient à vocation utilitaire (liaison domicile-travail), de détente et de loisirs, voire d'intérêt touristique dans le cadre d'une mise en réseau avec les cheminements existants.

**1992** En 1992, a été réalisée une étude préalable de création d'un sentier piétonnier intercommunal sur le territoire du district rennais, le long de la Vilaine en amont de Rennes.

**2004** Depuis 2004, une étude de faisabilité technique, foncière et financière a été réalisée en se basant sur le concept de Voie Verte afin d'élargir l'utilisation de ce cheminement aux autres déplacements doux (vélos, cavaliers...).

Cette étude, portée par Rennes Métropole et réalisée par le bureau d'étude Ouest-Aménagement, se basait sur l'étude du sentier piétonnier, tout en l'amendant par une approche multi-usages, impliquant un nombre important d'acteurs.

Cette étude concernait sept communes en 2004: Rennes, Cesson-Sévigné, Thorigné-Fouillard, Acigné, Noyal-sur-Vilaine, Brécé et Servon-sur-Vilaine.

**2004 à 2007** Entre 2004 et 2007, l'optique de prolonger ce projet de Voie Verte vers Vitré a été évoqué, afin de renforcer l'attractivité touristique que constitue déjà la Vilaine, et de valoriser de manière récréative la partie est de la communauté d'agglomération de Rennes en développant un cheminement linéaire et continu dans la vallée de la Vilaine.

Les Trois établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés par ce territoire, Rennes Métropoles, la Communauté de Communes du Pays de Châteaugiron et Vitré-Communauté s'approprièrent ainsi l'idée.

**2007** Depuis 2007, après proposition et accord des collectivités concernées, le Département d'Ille-et-Vilaine (35) porte la maîtrise d'ouvrage de l'étude de cette opération afin d'assurer une cohérence d'aménagement sur l'ensemble des 3 EPCI concernées.

Le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine a donc pris l'engagement en 2007 de porter la maîtrise d'ouvrage de l'étude du projet de Voie Verte le long de la Vilaine jusqu'à la déclaration d'utilité publique, pour le compte des communautés d'agglomération et des communes concernées par le projet. Les EPCI sont représentés dans le comité de pilotage. La phase opérationnelle sera définie ultérieurement, après identification des maîtres d'ouvrage intéressés par le projet.

En mai 2007, le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine entame donc les études préliminaires : état initial sur l'environnement, recherche de tracés, études et comparaison de variantes, choix



sur le parti d'aménagement.

Le bureau d'étude AEPE-Gingko a été mandaté pour la mission de maîtrise d'œuvre de «réalisation des études préalables et de définition de la Voie Verte entre Rennes et Vitré ».

Ainsi, à partir de 2007, des études naturalistes, paysagères et patrimoniales ont été engagées, en vue de constituer un dossier complet du projet de voie verte entre Rennes et Vitré.

---

**2009** De larges phases de concertation avec les élus et acteurs locaux (agriculteurs, ...) ont permis de mettre en avant les différentes contraintes du site au regard du tracé proposé et de prendre en considération les attentes des acteurs du territoire. Ces éléments ont été pris en compte, dans la mesure du possible, et ont conduit à certaines modifications et adaptations du tracé.

Les études préliminaires ont conclu au cours de l'hiver 2009 à la présentation d'une exposition publique commune afin de recueillir les avis et commentaires des intéressés..

---

**2009**  
**à**  
**2012** Dans ce contexte, et sur la base de ces études et des dispositions qui y sont définies, le bureau d'étude AEPE-GINGKO a poursuivi les études et réalisé un dossier de demande de Déclaration d'Utilité Publique de la Voie Verte le long de la Vilaine entre Rennes et Vitré.

---

**2012** Le dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) a été déposé auprès de l'autorité environnementale (DREAL Bretagne) en août 2012.

La direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) d'Ille-et-Vilaine a souhaité que le dossier de DUP soit complété et précisé avant sa mise à l'enquête publique.

---

**2013** Poursuite et compléments des études sur l'ensemble de l'opération pour parvenir à la solution exposée dans le présent dossier.

---

**2014** Un processus de concertation avec les élus locaux de chacune des communes a été mis en place dans l'objectif de consulter les communes et recueillir leurs avis et de redéfinir le tracé sur certaines portions. Dans un souci d'éviter un maximum de contraintes et enjeux notamment liés à la préservation des zones humides, le tracé a été retravaillé de façon à en limiter les impacts, et réduire le nombre de franchissements de la Vilaine à 5.

---

**2015** Reprise et mise à jour du dossier de Déclaration d'Utilité Publique en fonction du tracé actualisé.

Approfondissement du travail sur le tracé, parcellaire concerné, définition des secteurs de franchissements de la Vilaine...

Présentation du tracé aux communes par voie électronique

---

**2016** Refonte du dossier de déclaration d'Utilité Publique

Le présent dossier a également pour vocation d'informer les communes concernées du projet

global, et de présenter les aménagements prévus au sein de ces mêmes communes.

---

**2016 et  
2017**

Présentation du dossier aux communes en vue d'une poursuite vers un projet qui fera l'objet d'une déclaration d'utilité publique au profit du Conseil Départemental d'Ille et Vilaine.

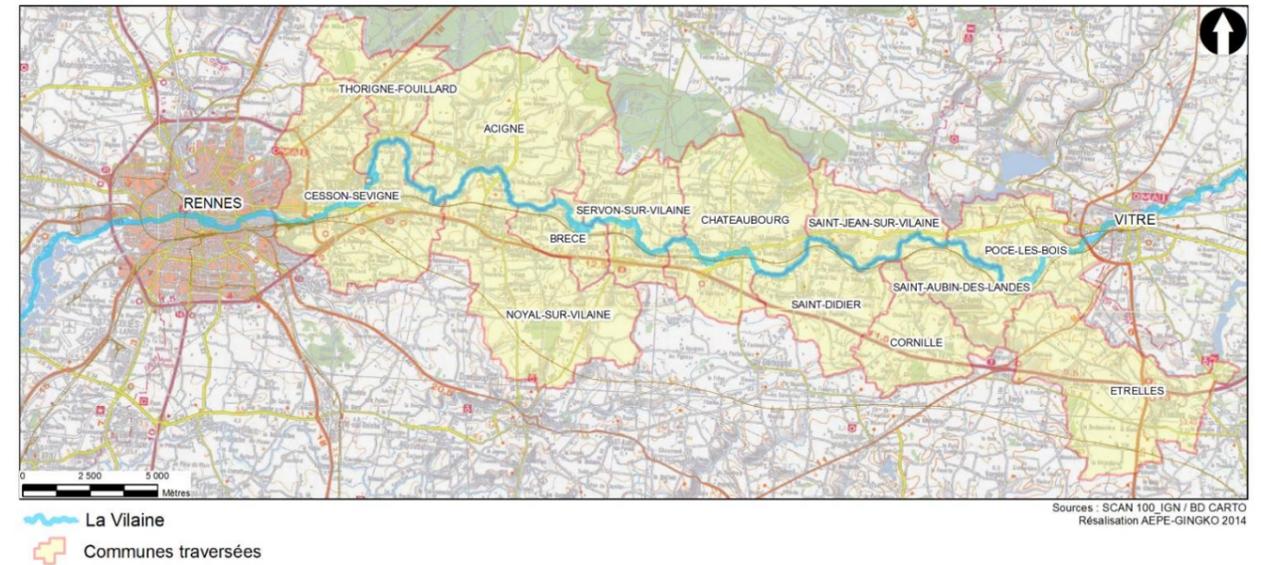


## IV. Les communes situées sur le tracé

Les 13 communes traversées par le tracé de la voie-verte reliant Rennes à Vitré sont énumérées ci-dessous :

- (Rennes) ;
- Cesson-Sévigné ;
- Thorigné-Fouillard ;
- Acigné ;
- Noyal-sur-Vilaine ;
- Brécé ;
- Servon-sur-Vilaine ;
- Châteaubourg ;
- Saint-Didier ;
- Saint-Jean-sur-Vilaine ;
- Cornillé ;
- Saint-Aubin-des-Landes ;
- Pocé-les-Bois ;
- Étrelles ;
- (Vitré).

Les communes concernées par la phase 1 du projet sont surlignées.

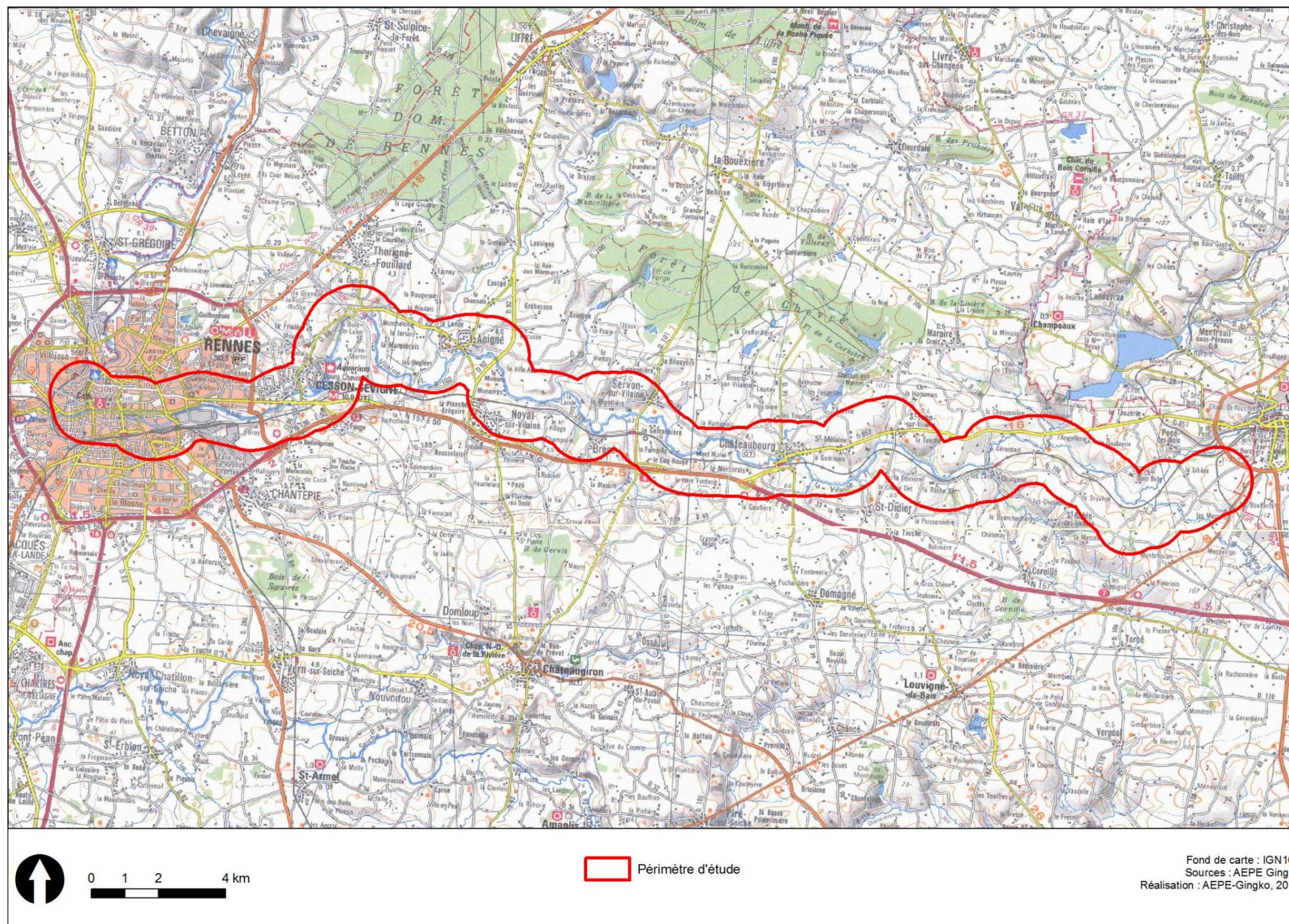


Carte 4 : Communes concernées par le projet de voie-verte



## V. Le périmètre d'étude de Rennes à Vitré

### V.1. Cartographie du fuseau étudié



Carte 5 : Périmètre d'étude du projet



## V.2. La description de la zone d'étude

La zone d'étude s'étend d'est en ouest sur un fuseau reliant le centre-ville de Rennes à la partie ouest de la commune de Vitré. Les communes de Rennes et de Vitré sont toutes deux pourvues d'itinéraires cyclables existants, auxquels le projet de voie verte a pour ambition de se connecter.

L'étude s'est attachée à traiter chacune des thématiques qui suivent :

- Localisation géographique ;
- Milieu physique ;
- Topographie ;
- Climatologie ;
- Géologie ;
- Hydrologie ;
- Hydrogéologie ;
- Risques naturels ;
- Milieu naturel , faune et flore ;
- Paysage et Patrimoine ;
- Milieu humain ;
- Documents d'urbanisme ;
- Éléments démographiques et urbanisation ;
- Organisation des déplacements, transports ;
- Activités ;
- Patrimoine historique et culturel ;
- Risques technologiques ;

**Note** : Sur certaines cartes, le tracé est représenté sur les communes de Rennes ou Vitré : Les aménagements des voies cyclables sur les communes de Rennes et de Vitré étant déjà réalisés, le présent dossier se concentre essentiellement sur le tracé de Voie Verte à réaliser, qui s'étend depuis la commune de Cesson-Sévigné à l'ouest, jusqu' à la commune de Pocé-les-Bois à l'est (limitrophe de Vitré) et dans cette première phase de Cesson-Sévigné à Cornillé.

Les principaux enjeux concernent la préservation des milieux naturels et en particulier des zones humides. Ainsi que la compatibilité de l'aménagement avec l'activité agricole constitue un enjeu à prendre en compte.

Les différents enjeux préexistants identifiés au droit de la zone d'étude concernée par le projet de « Voie Verte entre Rennes et Vitré », sont décrits dans la pièce B : au Chapitre "L'état initial de l'environnement".

## VI. Résumé de l'analyse de l'état initial et de son environnement

### VI.1. Le milieu physique

#### VI.1.1. Le climat

La zone étudiée jouit d'un climat océanique légèrement dégradé (c'est-à-dire qui a perdu un peu de ses caractéristiques au profit du climat continental). Les pluies sont fines, abondantes et tombent toute l'année. Les écarts de températures sont faibles et le temps est souvent instable.

#### VI.1.2. La géologie

Le bassin de Rennes repose sur un socle de roches métamorphiques composé en grande partie de schistes. Il est cisailé au nord par la faille de Menez-Belair au-delà de laquelle se retrouve la roche magmatique, reste du massif hercynien breton. Le schiste rouge de Pont-Péan, plus résistant que le schiste briovérien, forme les contreforts sud du Pays. Les roches mères affleurent sur les reliefs les plus hauts laissant place à des paysages de landes. Les roches sédimentaires apparaissent principalement dans la plaine au sud de Rennes.

#### VI.1.3. Le relief / La topographie

Contrairement à la dénomination de Haute-Bretagne à laquelle il se rattache, le département d'Ille-et-Vilaine correspond à une zone affaissée du Massif Armoricain. Ce bassin effondré est un creux topographique où convergent la Vilaine et ses principaux affluents. Le centre du bassin, inscrit dans la zone d'étude, est constituée de nombreux vallons découpés par les cours d'eau. Cependant les variations du relief y restent faibles ; l'altitude n'y excède pas 40 mètres, alors que les contreforts qui le limitent au nord et au sud atteignent près de 100 mètres. La zone d'étude est centrée sur la vallée de la Vilaine, étroite à Vitré et qui s'élargit fortement en arrivant à Rennes. Le secteur de Vitré constitue le point haut, Rennes le point bas. Les mouvements du relief, globalement peu marqués, s'accroissent vers l'est pour s'affirmer davantage entre Pocé-les-Bois et Vitré.

#### VI.1.4. L'hydrologie



Avec 5 000 km de rivières, l'Ille-et-Vilaine dispose d'un réseau hydrographique dense.

Le territoire du Pays de Rennes est structuré par un réseau hydraulique riche qui s'organise autour de la Vilaine, rivière principale et point de confluence de l'ensemble des bassins versants secondaires. Sur le secteur d'étude, les bassins formés par la vallée de l'Ille et son affluent l'Illet, ainsi que par celle du Chevré dessinent de grandes entités paysagères bien distinctes séparées par des lignes de crêtes et des zones de plateau.



La Vilaine, prend sa source à 153 m d'altitude au sein des collines de Juvigné, dans le département de la Mayenne (53) et se jette dans l'Océan Atlantique entre les communes de Camoël (Le Moustoir) et de Pénestin (Tréhiguer), dans le département du Morbihan (56).

Ainsi, la zone d'étude est irriguée par la Vilaine, avec ses principaux affluents que sont, d'ouest en est, Le Chevré, La Cantache et La Valière. Ce réseau de rivières et de ruisseaux est prolongé par un chevelu de ruisseaux secondaires et de rigoles qui se ramifie au plus profond du territoire, jusqu'au travers du parcellaire bocager et de son réseau de fossés. Il est à noter que le nombre des zones humides a diminué au profit de plans d'eau ou de drainages.

### VI.1.5. Les risques naturels

La zone d'étude est directement concernée par le PPRI (Plan de Prévention des Risques Inondation) du bassin de la Vilaine Amont, qui a été prescrit par arrêté préfectoral du 17 décembre 2001 et approuvé par arrêté préfectoral du 23 juillet 2007. Il s'étend sur le territoire des huit communes suivantes : Châteaubourg, Cornillé, Pocé-les-Bois, Saint-Aubin-des-Landes, Saint-Didier, Saint-Jean-sur-Vilaine, Servon-sur-Vilaine, Vitré. Ce PPRI concerne le phénomène naturel d'inondation par débordement du lit mineur dans le lit majeur de la rivière de la Vilaine ; il vaut servitude d'utilité publique.

## VI.2. Le milieu naturel

### VI.2.1. Le patrimoine naturel inventorié et protégé



Les milieux naturels du Pays de Rennes et du Pays de Vitré sont constitués pour l'essentiel de zones boisées, le reste étant composé d'étangs, de zones bocagères préservées et de zones humides.

Différentes bases de données de milieux inventoriés et/ou protégés permettent d'identifier les espaces les plus intéressants sur le plan écologique : les Zones Naturelles d'intérêts Écologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF)<sup>1</sup>, les Espaces Naturels Sensibles (ENS), les sites d'intérêt communautaire du réseau Natura 2000, les Milieux Naturels d'intérêts Écologiques (MNIE) - au niveau du Pays de Rennes, etc.

Les milieux naturels d'intérêt écologique et les grands ensembles naturels sont des « milieux sources », refuges et sources de diffusion des espèces sur leur territoire. Ils sont reliés à leur environnement et mis en relation au sein d'un réseau écologique constitué par les connexions biologiques. Ces couloirs permettent aux espèces de se disperser et de migrer entre les différents « milieux sources » qu'ils relient.

Un Site d'Intérêt Communautaire (SIC) - site Natura 2000 - est identifié dans l'aire étudiée en tant que « Forêt de Rennes, étang d'Ouée, forêt de Haute-Sève ». Ce site, de 1 400 hectares environ, est situé à proximité nord de la zone d'étude et est directement accessible depuis le bourg de Thorigné-Fouillard.

<sup>1</sup> Il existe deux types de ZNIEFF. Les ZNIEFF de type I qui comportent des espèces ou des habitats remarquables caractéristiques de la région. Ce sont des secteurs de grande valeur écologique. Les ZNIEFF de type II correspondent à de grands ensembles naturels, riches et peu modifiés ou offrant de fortes potentialités biologiques. La présence d'une ZNIEFF n'a pas de portée réglementaire directe. Néanmoins, elle est prise en considération par les tribunaux administratifs et le Conseil d'État pour apprécier la légalité d'un acte administratif, surtout s'il y a présence d'espèces protégées au sein de la ZNIEFF.

Une ZNIEFF est recensée au niveau de la commune d'Acigné : il s'agit d'une ZNIEFF de type I, nommée « Marais et prairies de la Motte ».

Des MNIE sont identifiés sur 4 communes de l'aire d'étude : Acigné, Brécé, Cesson-Sévigné, Noyal-sur-Vilaine.

Ne sont répertoriés au sein de la zone d'étude, aucune Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux sauvages (ZICO), aucune Zone de Protection Spéciale (ZPS), aucune zone Ramsar (zone humide identifiée par la convention de ce nom) et aucun Arrêté de Protection de Biotope (APPB).

### VI.2.2. La flore et les habitats



Les études de terrain menées le long des tracés ont permis d'établir un diagnostic des enjeux faunistiques, floristiques et des zones humides des secteurs traversés.

La zone d'étude est située dans l'axe de la vallée de la Vilaine. Le tissu hydrographique est dense et propice à la présence d'espèces végétales et d'habitats caractéristiques des milieux humides.

Le tracé traverse, à proximité d'une variété de types d'habitats, des prairies, cultures, boisements, ripisylve, fossés, chemins, haies arbustives, ...

Lors des inventaires, 5 espèces de rares à très rares en Ille-et-Vilaine ont été inventoriées sur des points ponctuels ; elles ont été relevées dans des habitats suivants : chemin creux, prairies, prairies humides, peupleraies. L'aménagement des portions en site propre devra veiller à la préservation des habitats et des espèces patrimoniales présentes, en particulier les habitats de type humide qui constituent à la fois une fonctionnalité hydraulique et abritent une biodiversité caractéristique, et devra faire l'objet d'un effort de préservation.

D'autre part, des espèces envahissantes / invasives ont également été recensées. La limitation de leur expansion constitue un enjeu à prendre en compte dans le cadre de l'aménagement de la Voie Verte sur ces secteurs.

### VI.2.3. La faune



Sur le volet Faune, les inventaires terrain et la collecte d'éléments de connaissance sur la zone d'étude ont permis d'identifier les enjeux faunistiques principaux sur le tracé (mammifères, oiseaux, chiroptères).

Sur l'ensemble du tracé, 5 espèces de chiroptères ont été contactées. L'aménagement des sites propres de la Voie Verte devra veiller à la préservation de leurs habitats (cavités, haies, ...).

Concernant l'avifaune, 4 espèces protégées au titre de l'annexe I de la directive oiseaux sont présentes autour du tracé envisagé (Martin pêcheur, Busard Saint-Martin, Épervier d'Europe, Aigrette Garzette) ; elles sont vulnérables à la destruction de leur habitat. Une attention particulière devra être apportée pour l'aménagement de la Voie Verte sur les secteurs concernés par ces espèces.



La plupart des espèces patrimoniales inventoriées ont été repérées sur ou à proximité des milieux humides inventoriés. Cependant, les aménagements de la Voie Verte étant réduits et aucun aménagement lourd n'étant programmé en zone humide, l'enjeu lié à l'avifaune reste globalement faible.

D'une manière générale, l'aménagement d'une Voie Verte ne constitue pas un aménagement lourd (terrassements, destructions importantes d'habitats). Au-delà de la nécessité de préserver les habitats repérés, l'aménagement du tracé de la Voie Verte et la fréquentation attendue ne sera pas de nature à créer un dérangement notable pour ces espèces.

#### VI.2.4. Les continuités écologiques

Au niveau régional, la Bretagne est investie sur la question des continuités écologiques et a finalisé la cartographie de son Schéma Régional de Cohérence Écologiques (SRCE), en phase de validation au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2015.

À l'échelle locale, on retrouve les trames vertes et bleues dans les documents de planification (Scot, PLU, ...).

Le tracé de la Voie Verte n'est pas situé dans une zone de connectivité particulière à l'échelle de la région Bretagne. Le passage des usagers pourra éventuellement provoquer le dérangement des espèces, mais ne constitue pas d'impact notable.

### VI.3. Le paysage et le patrimoine culturel

#### VI.3.1. Les sites inscrits et les sites classés



La zone d'étude est proche ou directement concernée par :

- cinq sites inscrits :
  - un sur la commune de Rennes : Rue du Chapitre, rue de Montfort (n°1) et place du Calvaire (n°2) ;
  - quatre sur la commune de Vitré :
    - ensembles de vieilles maisons (rue Saint-Louis et du Château),
    - remparts (ensemble),
    - rue du Rachapt (n°1 à 25 et 2 à 46),
    - vieilles maisons (ensemble) ;
- quatre sites classés :
  - deux sur la commune de Rennes :
    - propriété (6, rue Saint-Martin),
    - rue du Chapitre, rue de Montfort (n°1) et place du Calvaire (n°2) ;
  - un sur la commune de Cesson-Sévigné : Domaine de Bourgchevreuil. Beau parc partiellement entouré d'un mur de clôture, bordé dans sa partie basse par la Vilaine, le long de laquelle on observe un mur de soutènement et la trace d'un embarcadère auquel on accédait par un escalier, dans sa partie haute, petit château du XV<sup>ème</sup> siècle ;
  - un sur la commune de Vitré : Château des Rochers et abords, et étang de Beuvron et abords

#### VI.3.2. Les monuments historiques



Les monuments historiques sont assez bien répartis dans la zone d'étude, avec toutefois une très forte concentration à Rennes (centre historique en particulier) et à Vitré (cité médiévale).

La commune de Rennes regroupe à elle seule 86 monuments historiques, dont 37 sont concernés en tout ou partie par un classement. La commune de Vitré regroupe, quant à elle, 71 monuments faisant l'objet d'une inscription/classement au titre des monuments historiques, dont 6 sont concernés en tout ou partie par un classement.



Compte-tenu du grand nombre de ces monuments, leur liste n'est pas reproduite dans le présent document mais peut être consultée dans les autres pièces du dossier.

### VI.3.3. Les unités paysagères



La zone d'étude correspond à la vallée légèrement encaissée de la Vilaine en Amont de Rennes, elle s'étire à l'est du bassin encaissé de Rennes. Le relief de la zone d'étude est doucement marqué par les coteaux de la vallée qui représentent plus des ondulations du relief que de véritables ruptures. Ces coteaux permettent de surplomber légèrement le paysage, ou de s'y « plonger ».

La zone d'étude se caractérise par les unités paysagères suivantes :

- l'ouest de la zone d'étude est occupé par l'agglomération rennaise et son étalement péri-urbain ;
- le bocage avec la Vilaine en fil conducteur ;
- dans son extrémité est, la ville de Vitré ponctue la vallée de la Vilaine, tout en créant un carrefour vers d'autres horizons (Fougères, Châteaubriant, ...) ;
- au sud, la zone d'étude est soulignée par la voie rapide de la RN157 et son cortège de zones artisanales, commerciales et industrielles.

Les deux premières unités paysagères sont les plus largement représentées dans la zone d'étude.



## VI.3.4. Le milieu humain

### VI.3.4.1. Le contexte administratif

Sont directement concerné(e)s par la zone d'étude :

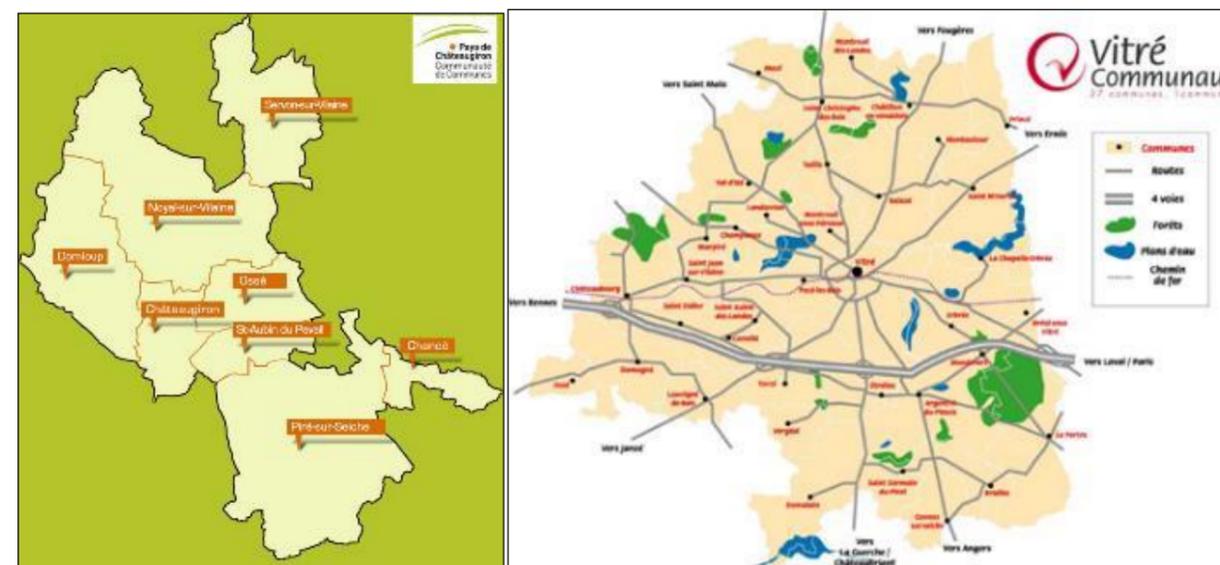
- les 3 EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunale) suivants :
  - la Communauté d'Agglomération de Rennes Métropole ;
  - la Communauté de Communes du Pays de Châteauvallon ;
  - la Communauté d'Agglomération de Vitré Communauté.
  
- les 13 communes suivantes :
  - Cesson-Sévigné ;
  - Thorigné-Fouillard ;
  - Acigné ;
  - Noyal-sur-Vilaine ;
  - Brécé ;
  - Servon-sur-Vilaine ;
  - Châteauvallon ;
  - Saint-Didier ;
  - Saint-Jean-sur-Vilaine ;
  - Cornillé ;
  - Saint-Aubin-des-Landes ;
  - Pocé-les-Bois ;
  - Etréles.

Le projet se connectera aux cheminements piétons/cyclables existants des communes de Rennes et de Vitré, dont les frontières communales bordent le projet qui fait l'objet de la présente étude.

Pour rappel l'objet de ce dossier en première phase ne porte que sur 10 communes : Cesson-Sévigné ; Thorigné-Fouillard ; Acigné ; Noyal-sur-Vilaine ; Brécé ; Servon-sur-Vilaine ; Châteauvallon ; Saint-Didier ; Saint-Jean-sur-Vilaine et Cornillé.



Carte 6 : Les intercommunalités en Ile-et-Vilaine et le territoire de Rennes Métropole



Carte 7 : Le Pays de Châteauvallon et Vitré Communauté

### VI.3.4.2. La démographie

En 2013, l'ensemble des communes de la zone d'étude regroupe plus de 286 000 habitants, dont 211 373 habitants pour la seule ville de Rennes, 17 463 habitant pour la commune de Vitré et 16 784 habitants pour celle de Cesson-Sévigné.



### VI.3.4.3. L'urbanisme



L'ensemble des communes de la zone d'étude dispose d'un document d'urbanisme opposable (Plan d'Occupation des Sols [POS] ou Plan Local d'Urbanisme [PLU]). Le tracé de la Voie Verte entre Rennes et Vitré, a été superposé à ces documents d'urbanisme pour en étudier la compatibilité.

- **Un projet avec des objectifs de développement durable**

Les objectifs du projet de la « Voie Verte le long de la Vilaine » reliant Rennes et Vitré sont les suivants :

- créer un itinéraire linéaire et continu, dans la mesure du possible en site propre, entre Rennes et Vitré, aménagé à destination quasi-exclusive des déplacements non motorisés, principalement des cyclistes, de façon sécurisée et accessible au plus grand nombre, favorisant ainsi les « modes doux » de déplacement, afin notamment d'entraîner des effets positifs sur la santé des citoyens ;
- développer et renforcer les infrastructures de loisirs et touristiques de la région afin de permettre la découverte des richesses patrimoniales et paysagères locales ;
- offrir ponctuellement une alternative pour le déplacement domicile / travail ;
- aménager un tracé fonctionnel, s'intégrant dans le projet régional de Voies Vertes, en cohérence avec les autres tracés existants ou en projet.

Cas particulier des Espaces Boisés Classés (EBC), la voie verte dans certaines communes est amenée à traverser des secteurs classés EBC. Dans ces zones il s'agit essentiellement de la réutilisation des chemins existants sans augmentation des emprises, dans le cas où la voie verte serait créée aucun défrichement ne sera effectué et si besoin l'emprise sera adaptée afin de n'engendrer aucun impact sur l'EBC (dédoublage du tracé, évitement des arbres.....).

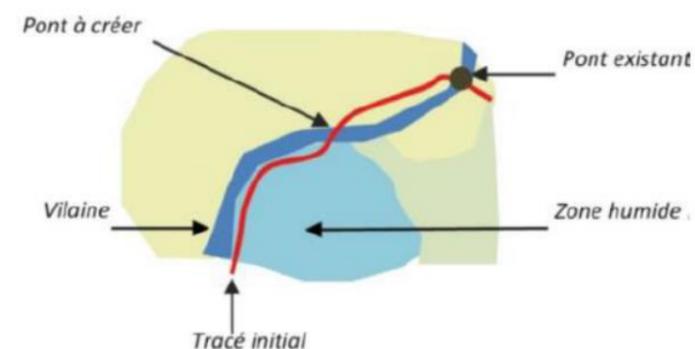
Ce projet s'inscrit donc dans une logique de développement durable avec des objectifs à la fois environnementaux (favoriser les déplacements doux, ...), économiques (valoriser les paysages traversés, ...), et sociaux (favoriser l'accès au patrimoine culturel, paysager, ...).

## VII. Les variantes étudiées et l'élaboration du projet

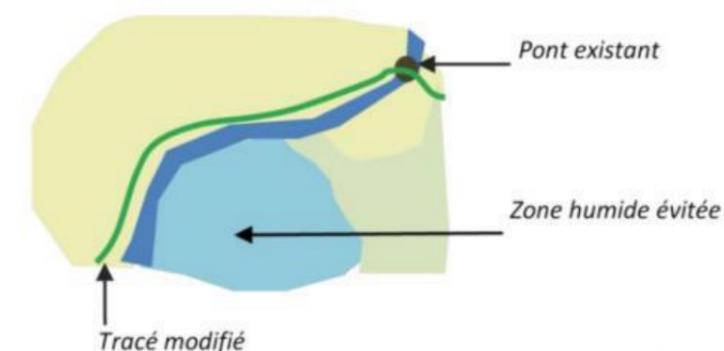
### VII.1. L'historique

- **La recherche du meilleur tracé pour la Voie Verte**

Dans un premier temps, il a été recherché un positionnement du tracé de la Voie Verte au plus près du cours de La Vilaine sur l'ensemble de l'itinéraire.



Dans un second temps, au regard des contraintes et des enjeux, la concertation étroite engagée avec les Communautés de communes et communes concernées a conduit à repenser le tracé en minimisant les traversées en zones à forts enjeux environnementaux (ex : zones humides), au profit d'un tracé s'appuyant sur des cheminements existants et/ou dont l'aménagement nécessaire est peu impactant.





## VII.2. La présentation des différentes variantes

### VII.2.1. Les cheminements envisagés

L'ensemble des cheminements étudiés se sont basés sur les principes suivants :

- s'efforcer de suivre La Vilaine au plus près, sauf impossibilité notoire (traversée de parcelle privée, largeur d'emprise insuffisante, enjeu environnemental fort...);
- favoriser un tracé sur des terrains déjà acquis par les communes ou des syndicats en bordure de La Vilaine ;
- éviter, de façon systématique, les zones humides fonctionnelles ;
- réutiliser les chemins existants chaque fois que cela est possible, afin de limiter les acquisitions de terres agricoles (chemins de randonnée, chemins creux, desserte agricole) ;
- limiter les traversées de routes départementales et sécuriser les traversées inévitables ;
- limiter le nombre de franchissements de La Vilaine par des passerelles, afin de réduire les coûts ;
- desservir les équipements ou espaces sportifs et de loisirs en relation avec La Vilaine (centres de Canoë-Kayak, d'aviron, zones de pêche) ;
- assurer, chaque fois que cela est possible, une liaison directe avec les boucles de randonnées locales existantes.

Parmi les points durs ayant justifié une adaptation du tracé de la Voie Verte, peuvent être cités :

- une largeur d'emprise insuffisante pour réaliser un site propre sur chemin ou en bord de route (traversée de hameau, porte d'entrée du château classé de Bois Bide en bord immédiat de chaussée, franchissement d'un passage à niveau ferroviaire...);
- un franchissement de route dangereux (problème de visibilité, niveau de trafic élevé...);
- la traversée d'un périmètre de protection de monument historique éloigné de La Vilaine (château classé de Bois Bide), donc difficile à justifier ;
- une difficulté de franchissement de La Vilaine, de la voie ferrée ou d'une voie très circulée ;
- un tracé débouchant dans une propriété privée ;
- un préjudice notoire pour une exploitation agricole ;
- l'absence d'intérêt paysager, patrimonial... sur un linéaire trop long, ...

L'évolution des cheminements envisagés est présentée sur les vues aériennes suivantes, depuis le Canal Saint-Martin à Rennes, jusqu'à l'arrivée sur Vitré.

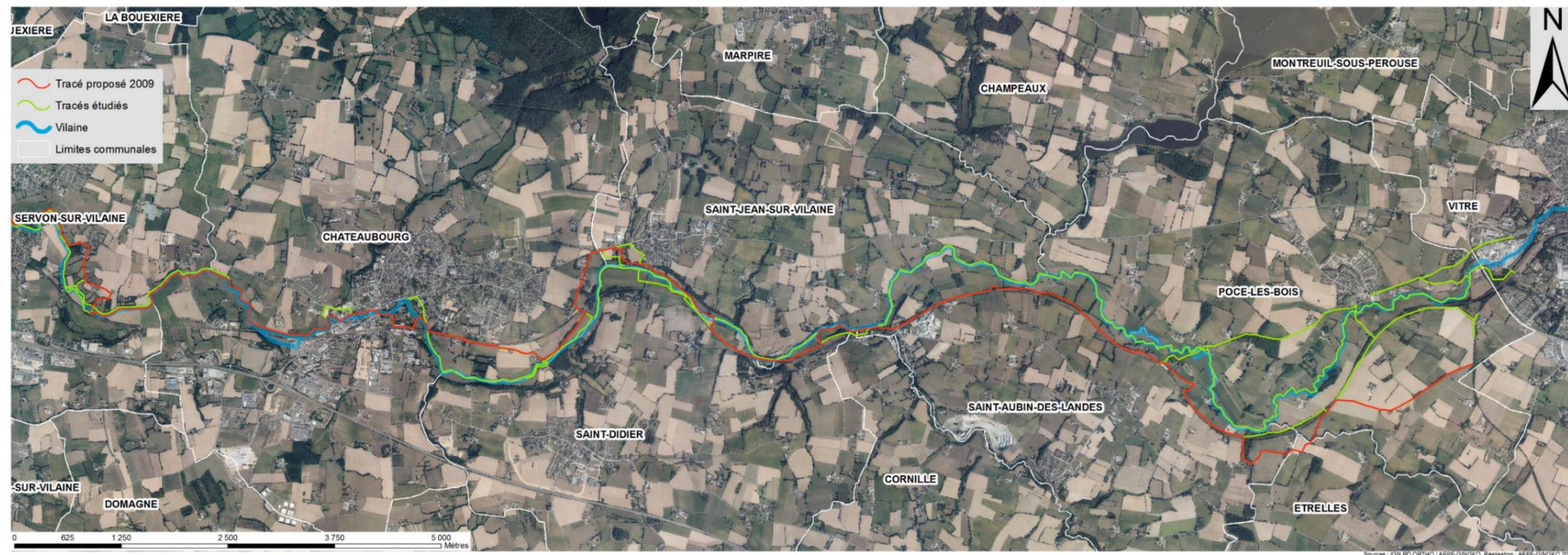
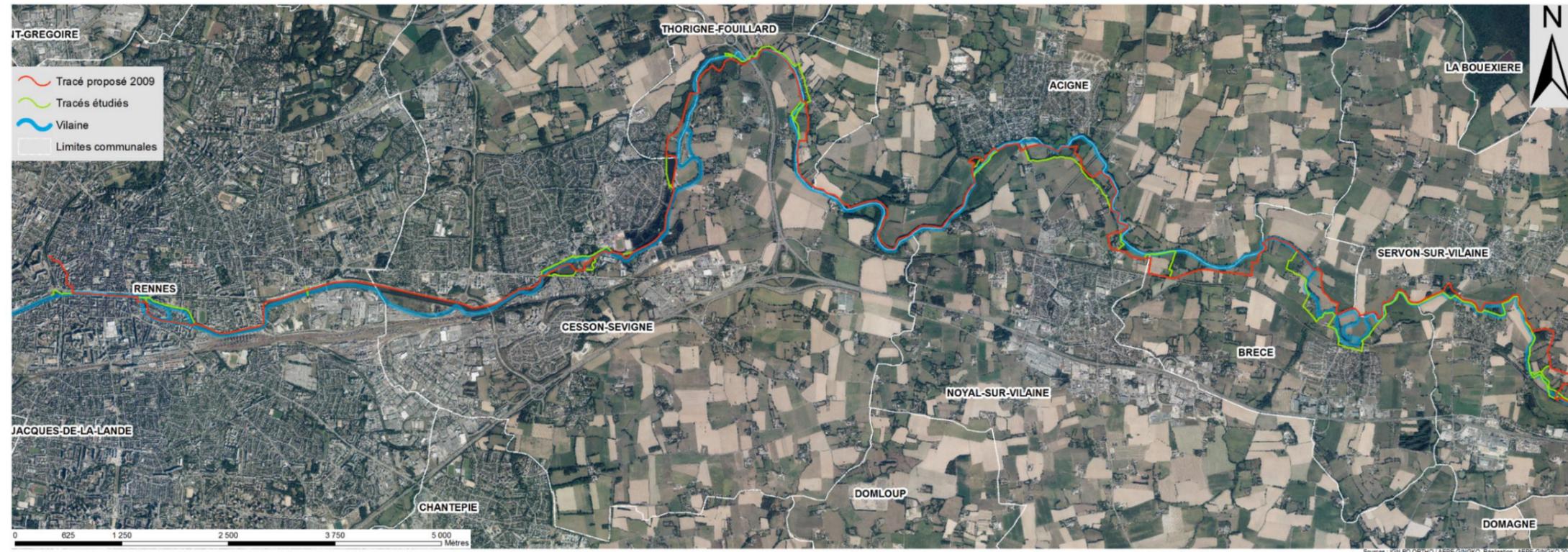
### VII.2.2. La variante soumise à la concertation (exposition publique 2009)

Le tracé, présenté à l'exposition publique en novembre/décembre 2009, est essentiellement prévu le long de la Vilaine. Il s'en écarte très rarement et uniquement lorsque les contraintes d'occupation du sol l'imposent ou que sa réalisation entraîne un surcoût pour la collectivité pouvant remettre en cause son utilité publique (multiplication des passerelles, protections contre les crues, acquisitions foncières...).

Sur une grande partie de son tracé au stade projet, la Voie Verte présentée est envisagée en site propre en dehors de zones urbanisées ; ponctuellement elle peut s'appuyer, en mixité, sur une voie de desserte agricole ou être aménagée en partage avec la voirie routière existante. Dans le premier cas, la structure de la voie circulaire doit pouvoir supporter le poids des engins agricoles ; dans le second, une séparation physique ou une signalisation spécifique permettra d'assurer la sécurité des usagers.



• La cartographie du tracé soumis à la concertation en 2009 et tracés étudiés



Carte 8 : La présentation des tracés étudiés



• Les circuits de randonnée et le tracé proposé en 2009



Carte 9 : Le tracé présenté à l'exposition publique en novembre / décembre 2009 et les boucles de chemins de randonnées existantes



### VII.2.3. Évolution vers le tracé retenu en 2014

---

Suite à l'exposition publique du tracé par le Conseil départemental de d'Ille-et-Vilaine (2009), certaines sections entre Rennes et Vitré ont été modifiées pour prendre en compte les demandes émises lors de la consultation des riverains, en plusieurs endroits, afin de s'adapter, là où les différentes contraintes (agricoles, environnementales, techniques, de confort des usagers, ...) le permettent.

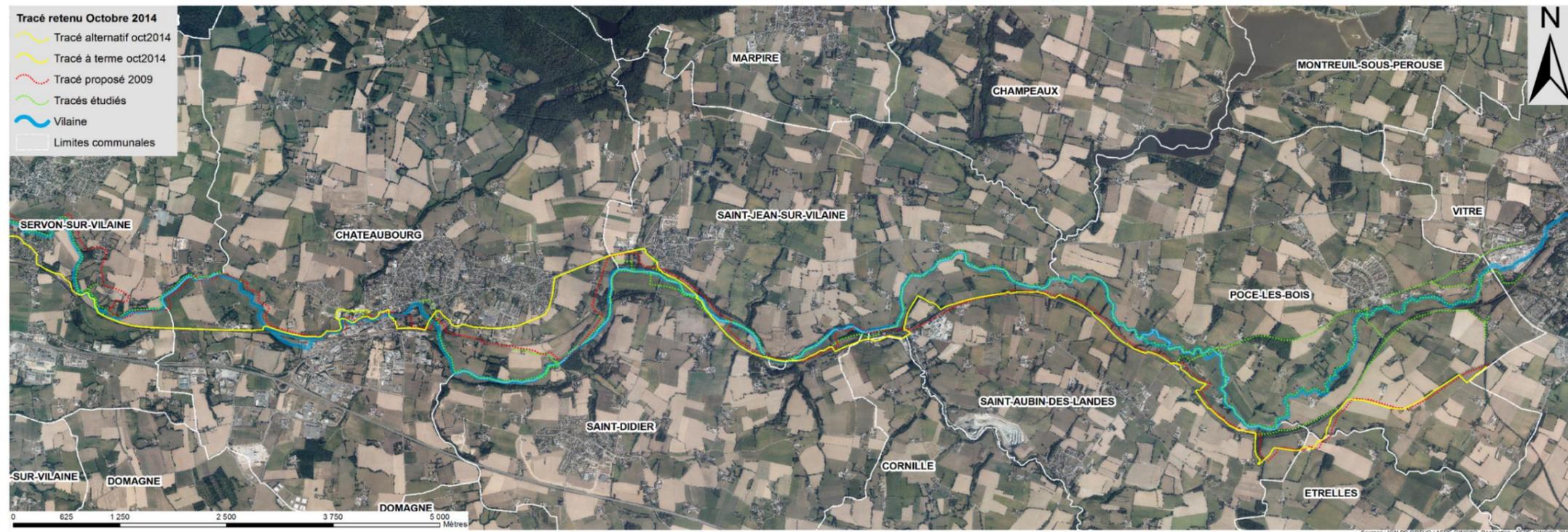
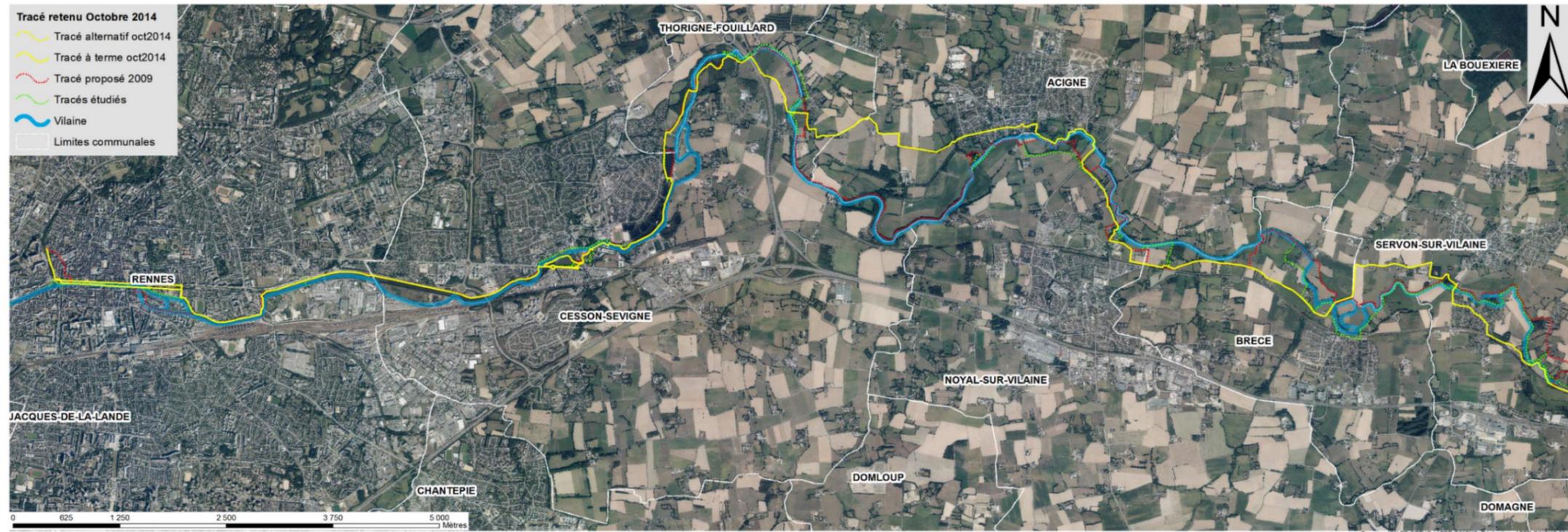
Suite à la consultation d'élus locaux et dans un souci d'éviter un maximum d'enjeux liés aux zones humides en bord de Vilaine, le tracé s'est ponctuellement écarté du cours d'eau pour se positionner sur des chemins et voiries existants, en conservant un total de 45 % du tracé prévu, en site propre.

Cependant, ces modifications ne peuvent s'apparenter à de véritables variantes de tracé, mais plus à des adaptations localisées.

→ Le tracé à présent retenu apparaît en jaune sur la page suivante.



• La cartographie du tracé retenu (2014)



Carte 10 : Les ajustements des tracés étudiés et retenus : 2009 et 2014



## VIII. La présentation détaillée du projet retenu (2014)

### VIII.1. Le principe d'aménagement

Le présent projet concerne la réalisation d'un itinéraire piéton et cyclable depuis le centre de Rennes jusqu'à l'entrée ouest de Vitré (afin de se raccorder à la Voie Verte existante Vitré-Châteaubriant). Ce projet présente un linéaire d'environ 44 km dans la vallée de la Vilaine en Amont de Rennes.

**Note :** Il est à noter que le présent projet d'aménagement ne tient compte que de l'aménagement propre du tracé de la Voie Verte et de son entretien.

**Ne sont pas aménagés :** les accès à la Voie Verte, le stationnement vélo et voiture, la création de relais vélo, la cartographie touristique, les aires de pique-niques, les toilettes... Ces aménagements, primordiaux pour une bonne réussite du projet seront réalisés ultérieurement, et portés par d'autres Maîtres d'Ouvrage (Comité Départemental de Tourisme, communes, communauté de communes, restaurateurs, hôteliers...).

Afin de réaliser un aménagement cohérent avec le développement d'un tourisme durable, l'accès à la Voie Verte devra être facilement praticable en transport alternatif. Les autorités responsables de la planification des déplacements devront veiller à garantir, depuis les agglomérations, l'accès direct à vélo, en roller et/ou l'accès en transport public par des aménagements sûrs. Celui-ci s'organisera en les raccordant aux gares, en prévoyant le transport des vélos dans les trains et autocars, en offrant des services de location de vélo en gare. L'accès et le stationnement automobiles ne devront cependant pas être négligés.

Le stationnement des vélos devra être prévu en tout point d'arrêt : lieux de visite, sites touristiques, lieux de restauration, commerces, ... De même, en cas de portions qui seraient adaptées à la pratique de l'équitation, des aires de repos pour les chevaux devront être aménagées ponctuellement sur le tracé. Les relais vélo, lieux d'information et de services aux usagers avec la mise en place de toilettes sèches, d'aires de pique-nique, sont un élément important de l'attractivité et de l'animation d'un itinéraire Voie Verte.

### VIII.2. Le projet vis-à-vis du principe de Voie Verte

L'article R.110-2 du Code de la route modifié en 2004 définit une Voie Verte comme une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons, et des cavaliers » La Voie Verte sous-entend un usage strictement interdit aux véhicules à moteur.

Le présent projet de Voie Verte traversera plusieurs zones urbaines, et inclut des passages en partage de route, ce n'est donc pas une « Voie Verte » au sens de la définition tout au long du tracé, mais plutôt un itinéraire cyclable qui relie des portions de Voie Verte.

Le choix s'est porté sur l'idée de garder l'appellation « Voie Verte » car le présent projet est celui d'une Voie Verte qui ponctuellement utilise des infrastructures existantes (route, chemins). Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, dans la mesure du possible aux personnes à mobilité réduite et sous certaines conditions aux cavaliers et aux rollers. La Voie Verte offre un itinéraire qui favorise le tourisme, les loisirs et les déplacements doux de la population locale. Elle doit être accessible au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, et être sécurisée en conséquence.

Une intégration intelligente, harmonieuse et consensuelle des différents types d'usagers est proposée, en veillant à assurer la compatibilité entre les utilisateurs "roulants" et "marchants" et une continuité maximale pour chaque mode.

Elle est établie dans le respect de l'environnement, de la culture et du patrimoine des lieux traversés.

### VIII.3. La présentation générale du tracé retenu

Le tracé retenu traverse le territoire de 13 communes : Cesson-Sévigné, Thorigné-Fouillard, Acigné, Noyal-sur-Vilaine, Servon-sur-Vilaine, Brécé, Châteaubourg, Saint-Didier, Saint-Jean-sur-Vilaine, Cornillé, Saint-Aubin-des-Landes, Pocé-les-Bois, et Etelles. Le tracé est envisagé de façon à se connecter, en ses deux extrémités, avec les cheminements doux existants des communes de Rennes (à l'ouest) et Vitré (à l'est).

D'une longueur de 43,1 km, la Voie Verte se découpe en plusieurs portions qui se distinguent par les types d'aménagements nécessaires pour sa réalisation en fonction du contexte territorial local.

Les types d'aménagements se répartissent de la manière suivante :

- 19,4 km aménagés en site propre (aménagement en site propre réservé aux déplacements non motorisés sauf dérogation pour riverains, aménagement de type Voie Verte, piste cyclable, chemin rural).  
Parmi les aménagements en site propre : 28 % inclut les cheminements déjà existants, 51 % du linéaire sera réalisé en tracé neuf, et 21 % nécessite un aménagement sur les sites propres existants ;
- 8 km de linéaire concerne un partage de chemin d'exploitation ;
- 15,7 km aménagés en route partagée (usage partagé avec les véhicules motorisés en voie partagée ou en aménagement en bandes cyclables).

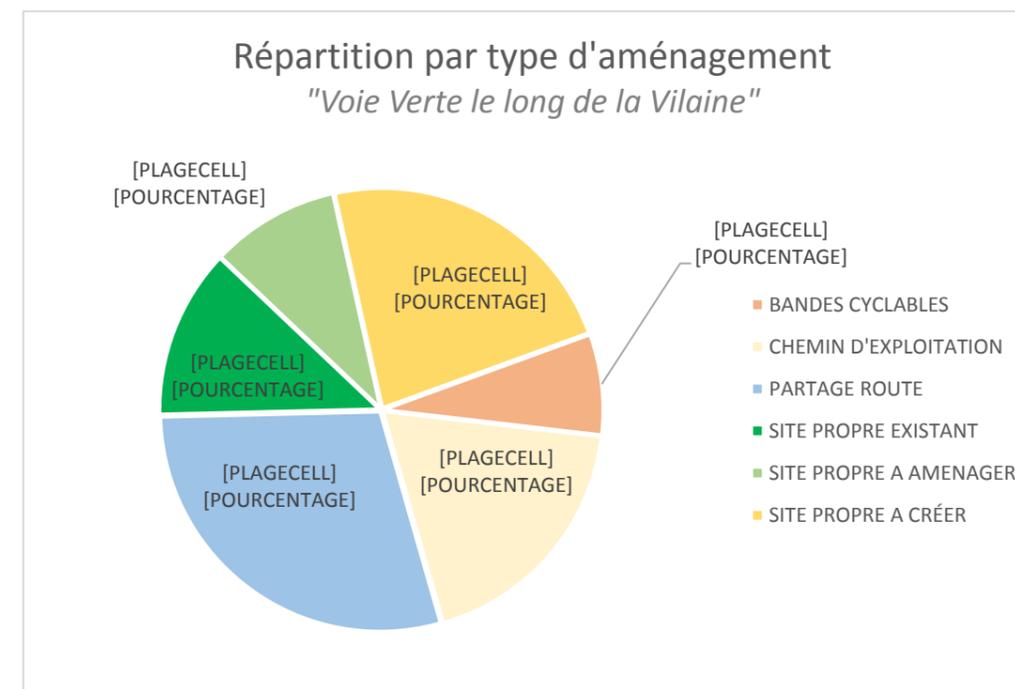


Figure 1 : La répartition des différents types d'aménagements de la Voie verte entre Rennes-et Vitré, AEPE GINGKO 2014



### VIII.3.1. La composition du tracé : définitions

Le projet de la Voie Verte reliant Rennes à Vitré, comporte deux modalités d'aménagements cyclables :

- **le site propre** : espace uniquement réservé aux usages liés à la Voie Verte. Il exclut les véhicules motorisés et est spécifiquement réalisé pour un usage cycles et piétons. Le site propre peut concerner : les pistes cyclables, les chemins ruraux, forestiers, chemins de service, voies ferrées désaffectées, chemins de halage (d'autres usages ponctuels peuvent s'ajouter : chevaux, rollers...);



Photo 1 – L'exemple de sites propres

- **l'espace partagé** : aménagé à partir de l'existant, qui par définition se caractérise par un partage d'usages sur la voie ; l'espace partagé peut prendre plusieurs formes et inclut un partage d'usages avec des véhicules motorisés : chemins d'exploitation agricoles, routes secondaires, bandes cyclables en bordure de route, ...

Parmi ces deux modalités, plusieurs formes peuvent être rencontrées et nécessitent un niveau d'aménagement différent. Le tracé a avant tout un usage touristique : il y est préféré un tracé « plus sécurisé » à « plus court » ; cinq typologies de voies ont été déterminées pour le présent projet de Voie Verte :

- **le site propre existant** : les portions identifiées concernent un usage non motorisé, spécifiquement à destination des cycliste ou piétons.



Photo 2 – Le site propre existant (Cesson-Sévigné) et la restriction d'accès aux véhicules à moteur (CD35)

Parmi ces portions en site propre, se retrouvent des pistes cyclables séparées de la chaussée routière, des chemins de halage, des chemins ruraux qui excluent les usages motorisés ;

- **le site propre à aménager** : les portions identifiées concernent des sites se présentant actuellement comme un cheminement existant, mais qui n'est pas forcément praticable aisément à vélo (végétation dense, nids de poule, boue...).



Photo 3 – Le chemin praticable à vélo (Noyal-sur-Vilaine)

Ces portions devront être aménagées de façon à permettre un usage cyclable facilité ;

- **le site propre à créer** : les portions identifiées ne comprennent pas de chemin existant ; elles impliquent une création de voie à travers des parcelles agricoles, emprises RFF, milieux naturels, ...



Photo 4 – Le site propre à créer en bordure de voie RFF (La motte, Saint-Aubin-des-Landes)

L'aménagement de ces portions devra être en cohérence avec le projet urbanistique des communes concernées et devra respecter les prescriptions relatives à la préservation des milieux (ex : zones humides) et respecter une bonne intégration paysagère. Le revêtement des voies sur les parcelles à caractère naturel devra être perméable et respecter les fonctionnalités hydrologiques du milieu ;



- **le chemin d'exploitation** : les portions identifiées emprunteront un chemin d'exploitation, souvent aménagé et circulaire car utilisé par des engins agricoles ; elles ne nécessiteront (*a priori*) pas d'aménagement particulier.



Photo 5 – Le chemin d'exploitation

Afin que les usages envisagés soient compatibles avec l'usage professionnel de ces voies, une signalisation devra être implantée de façon à assurer la sécurité des usagers et les prévenir de la présence d'engins agricoles.

- **la bande cyclable** : les portions identifiées sont des bandes cyclables existantes en bord de route à conserver.



Photo 6 – La bande cyclable (Source FFCT)

Les bandes cyclables sont exclusivement réservées aux cycles sur une chaussée à plusieurs voies (R.110-2 Code de la route).

- **Le partage de la route** : les portions du tracé identifiées en partage de route sont des portions s'appuyant sur le réseau de voirie existant. Ces portions ne nécessitent pas ou peu d'aménagement. Les portions en partage de route empruntent des routes départementales et communales relativement peu fréquentées (< 1000 Vh/j).

Pour les portions empruntant le réseau de voirie existant, lors des études de définition précises du tracé, les communes feront le choix du niveau d'aménagement souhaité, se basant sur les principes de base suivants :

- **sur les portions empruntant une route départementale** : le règlement de la voirie départementale régit les aménagements ; aucun aménagement dans l'assiette de la route ne sera réalisé, une simple signalétique permettra d'identifier l'itinéraire. Les points particuliers du tracé comportant un enjeu de sécurité devront faire l'objet d'une attention particulière lors des études de définition (tourne-à-gauche, fortes pentes, visibilité insuffisante...);
- **sur les portions empruntant une route communale** : la commune fera le choix du type d'aménagement qu'elle souhaite mettre en place, pouvant aller d'une simple signalétique verticale à un marquage au sol (bande cyclable), à une voie séparée de la route (piste cyclable).

D'autre part, le tracé comporte des points singuliers qui devront faire l'objet d'études plus spécifiques, lors des études de définition, et en particulier:

- les changements de direction nécessitant de tourner à gauche ;
- les points de traversées d'une route fréquentée ;
- le positionnement d'ouvrages de franchissement de cours d'eau (Vilaine). Le tracé retenu comprend la création de 5 ouvrages de franchissement de la vilaine.

L'ensemble des possibilités d'aménagement figurent dans le guide technique « Le plan vélo départemental : en Ille-et-Vilaine, le vélo trace sa route », Ille & Vilaine, le département, 2008.

D'autre part, la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT), ainsi que les Départements & Régions Cyclables (DRC) ont réalisé des dépliants sur la sécurité à vélo (aménagements dangereux, [bonnes pratiques](#), [charte cyclable partage des espaces...](#)) et [fiches actions](#). Les Maitres d'Ouvrage et Maitres d'Œuvre qui interviendront dans le cadre des études de définition à l'échelle de chaque commune pourront s'en inspirer. Les secteurs nécessitant la traversée de routes devront faire l'objet d'un aménagement particulier.

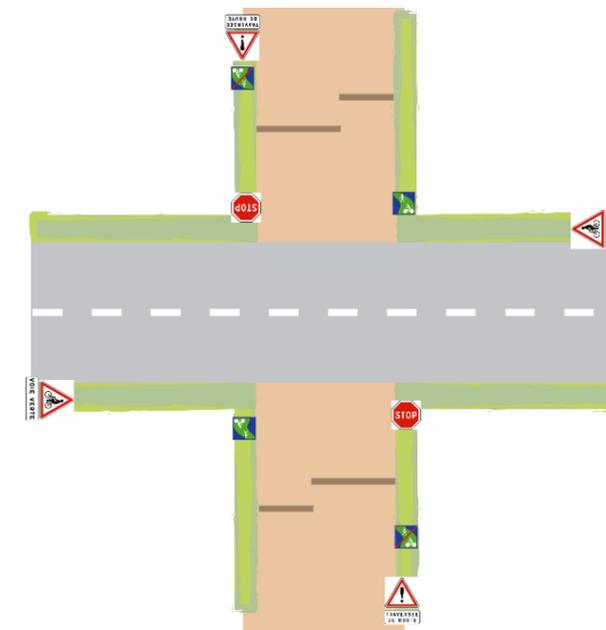


Figure 2 : Exemple d'aménagement aux abords d'une route



### VIII.3.2. Typologie des portions de voie verte

Afin de répondre aux objectifs de réalisation de la Voie Verte, et en fonction des éléments existants, différents types d'aménagements peuvent être mis en place :

- **le linéaire en site propre** : les portions en site propre sont dédiées à l'utilisation piétonne et cycliste du cheminement. Le site propre peut faire l'objet d'une création de tracé neuf, de l'aménagement d'une voie existante ou de l'utilisation d'un site propre déjà existant ;
- **la voie partagée** : sur ces portions, une partie de la Voie Verte est partagée avec un chemin d'exploitation ou une route, qui est fréquenté par des véhicules motorisés. Certaines voies partagées disposent déjà de bandes cyclables, sur d'autres, un aménagement (souvent de type marquage au sol) et une signalétique sont nécessaires ;
- **l'espace partagé** : il s'agit d'un passage par un espace fréquenté par les véhicules motorisés sur une surface non linéaire ex : parking.

Des aménagements spécifiques ponctuels sont également à étudier et à prévoir :

- **la traversée de voies**, le chevauchement/croisement de plusieurs infrastructures, les carrefours et changements de direction, (aménagement de l'existant, ou création de nouvelles connexions) ;
- **la création de passerelles** de franchissement de cours d'eau (du ruisseau à la Vilaine).

L'atlas qui suit, présente 8 planches qui détaillent le plan général des travaux de la phase 1 avec les propositions d'aménagement par type de portions à aménager, sur le tracé actuellement retenu (Avril 2016).

### VIII.3.3. Le détail des propositions d'aménagement

Sur chacune des 8 planches exposées dans les pages qui suivent, la proposition d'aménagement est présentée selon l'organisation décrite sur le schéma descriptif ci-contre.

Les différents types d'aménagement de portion pressentis sont détaillés (site propre, bandes cyclables, partage de la route...), ainsi que les aménagements à réaliser tels que les passerelles de franchissement de la Vilaine.

D'autre part, sur certains points du tracé, il sera nécessaire de porter une attention particulière, à savoir : vérifier l'état actuel de la chaussée, la configuration des lieux, et/ou penser un aménagement en conséquence. En particulier pour les portions utilisant la voirie existante, une réflexion devra être menée pour l'aménagement de la voirie et/ou de la signalisation pour les types de points suivants : transition vers un type de voie différent, carrefour dangereux, voies étroites, pente ou côte dangereuse, changement de direction, tourne-à-gauche, franchissement de route, ...

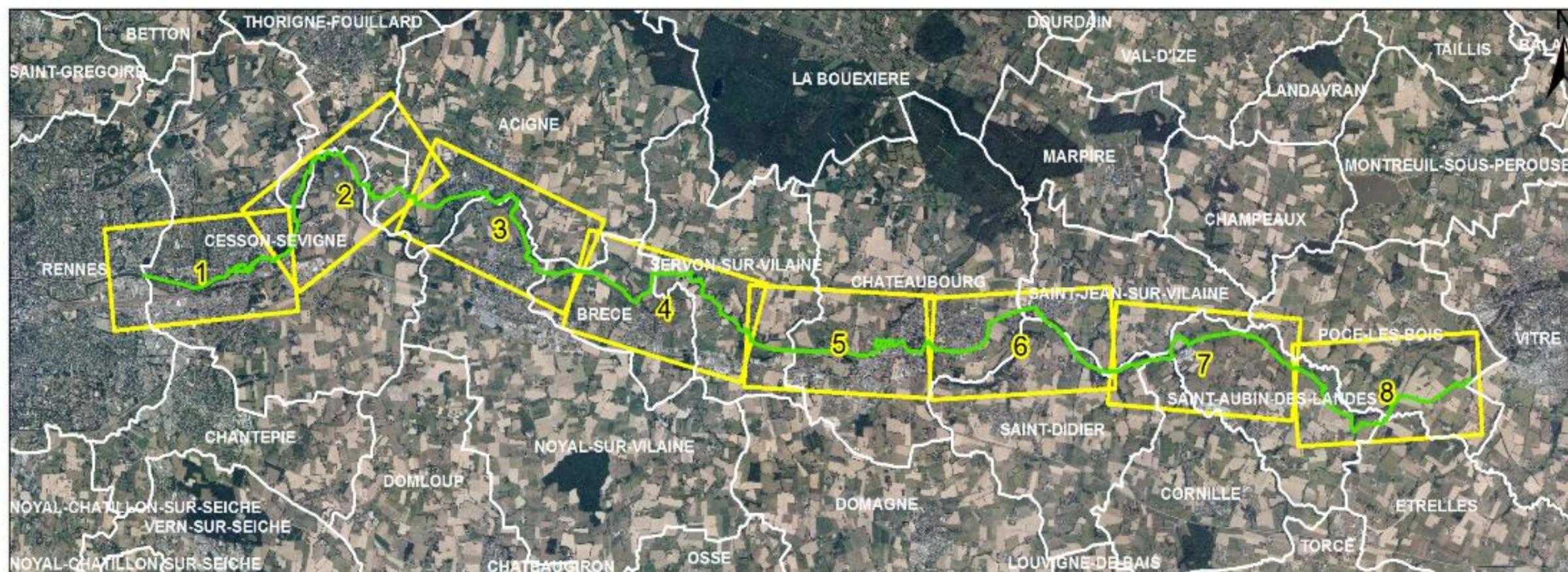
L'atlas des planches détaillant ces points particuliers figure dans le Volume « Pièce B : L'étude d'impact - chapitres : La définition de la solution proposée, les raisons du choix du parti et la présentation du projet, les caractéristiques principales de la variante proposée ».



## Le plan de découpage du tracé en 8 planches



# Découpage des planches de l'atlas de la Voie Verte le long de la Vilaine



Sources :  
IGN : BD ORTHO, SCAN 25  
Réalisation: AEPE GINGKO, 2015

## Le découpage des planches de présentation du tracé en 8 séquences pour une analyse fine du territoire



## L'organisation des planches de l'Atlas de la Voie Verte

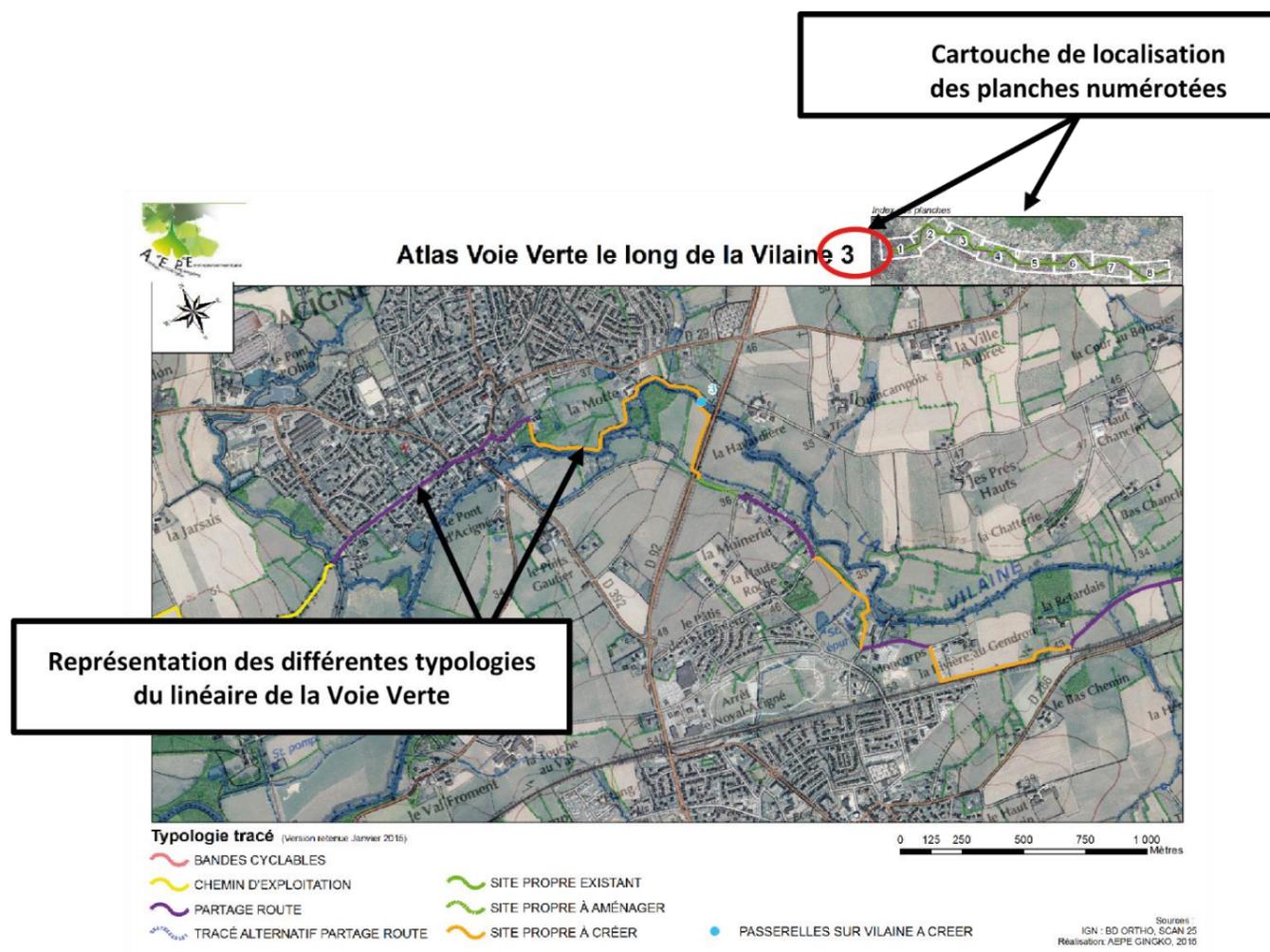
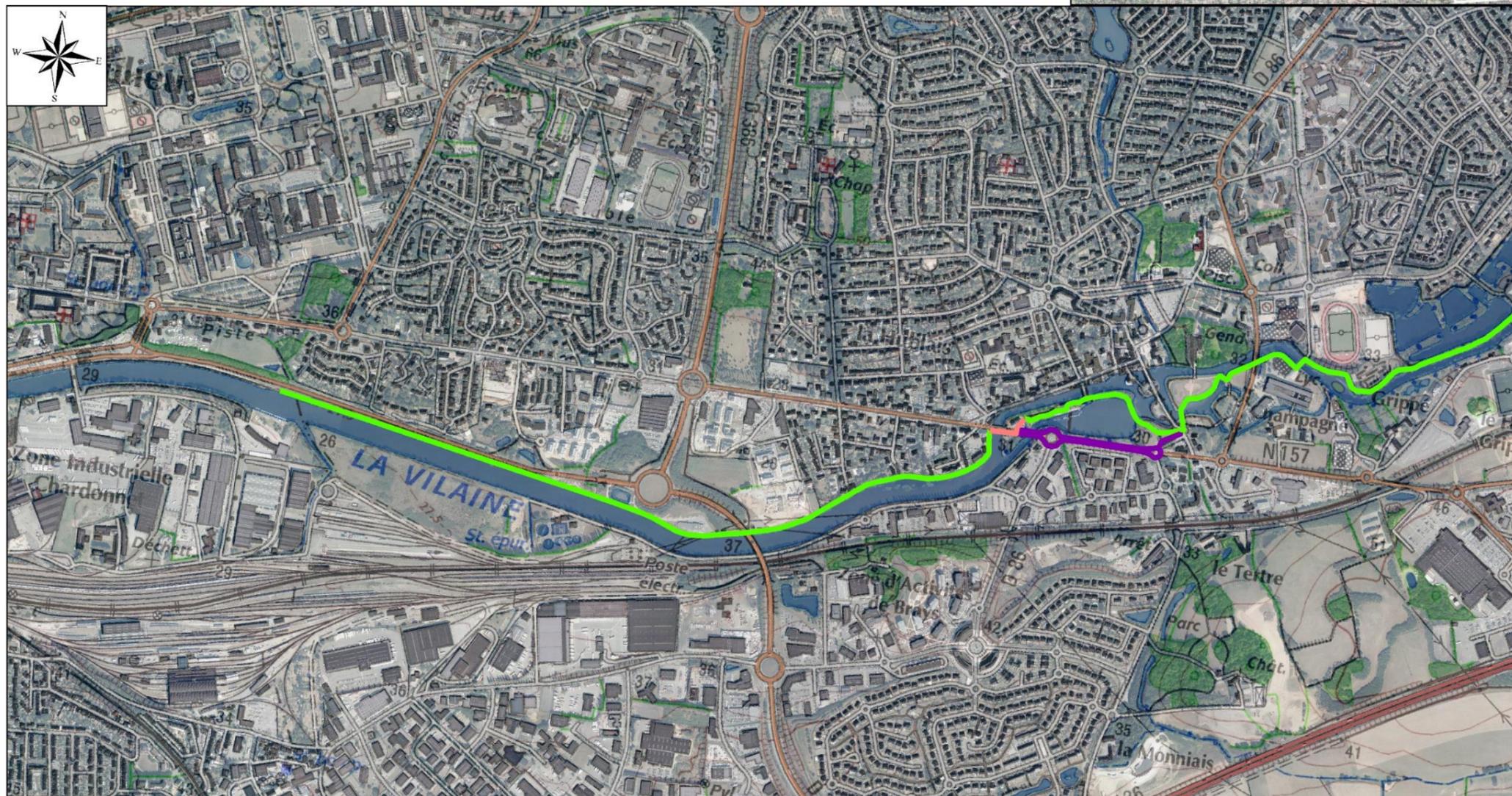


Figure 3- Le schéma de principe : le descriptif des planches de l'Atlas de la Voie verte

Le tracé retenu induit la construction de 5 ouvrages de franchissement de la Vilaine ; leur localisation figure à la fin du présent dossier au sein de la partie « Plan Général des travaux » en page 42, paragraphe IX.8 Les franchissements de cours d'eau.



# Atlas Voie Verte le long de la Vilaine 1



## Typologie tracé (Version retenue Janvier 2015)

- |  |                                |  |                        |
|--|--------------------------------|--|------------------------|
|  | BANDES CYCLABLES               |  | SITE PROPRE EXISTANT   |
|  | CHEMIN D'EXPLOITATION          |  | SITE PROPRE À AMÉNAGER |
|  | PARTAGE ROUTE                  |  | SITE PROPRE À CRÉER    |
|  | TRACÉ ALTERNATIF PARTAGE ROUTE |  | Passerelles à créer    |

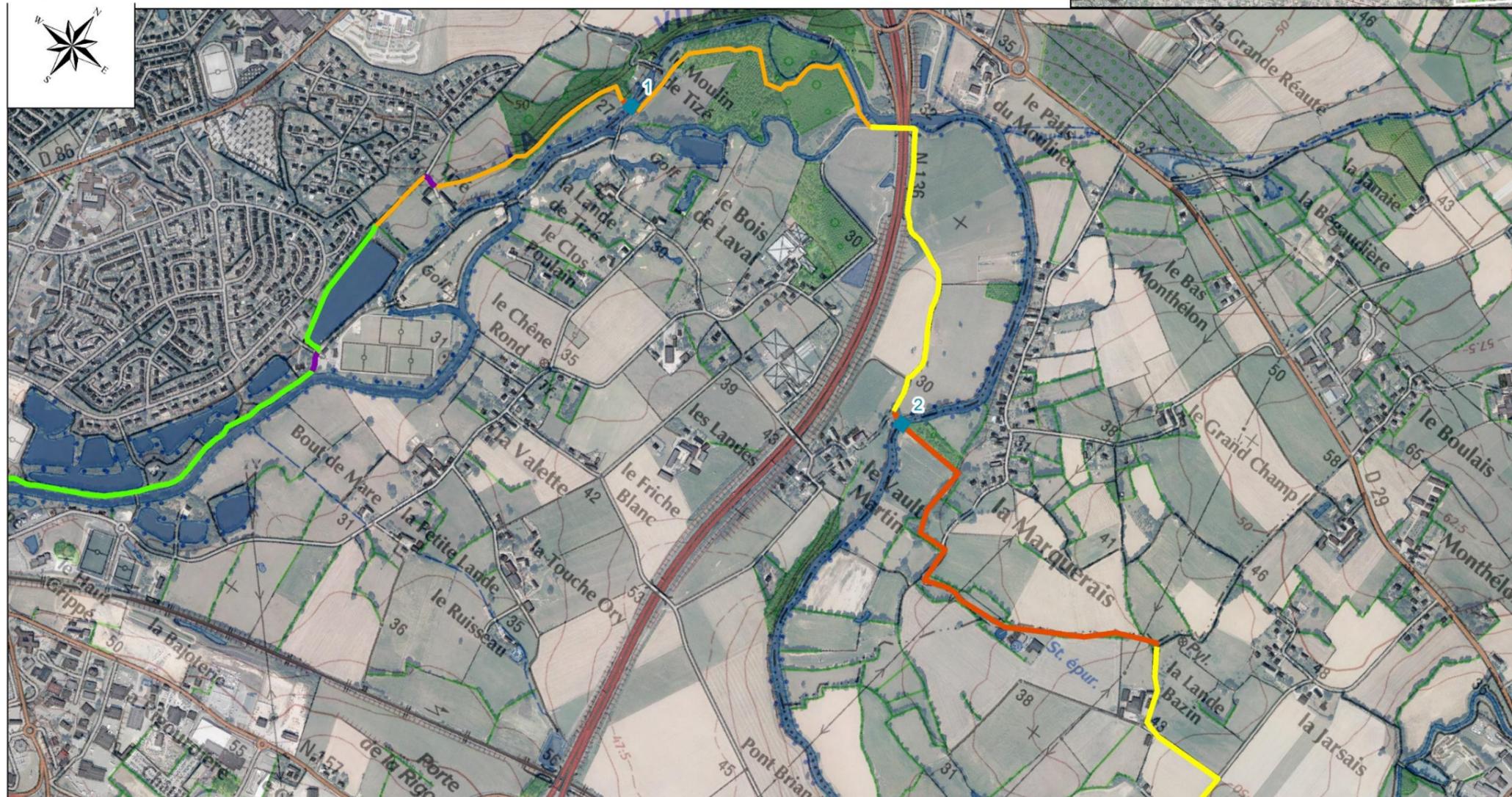


Sources :  
 IGN : BD ORTHO, SCAN 25  
 Réalisation: AEPE GINGKO, 2015

Carte 11 – L'atlas du plan général des aménagements planche 1 à 8



## Atlas Voie Verte le long de la Vilaine 2



**Typologie tracé** (Version retenue Janvier 2015)

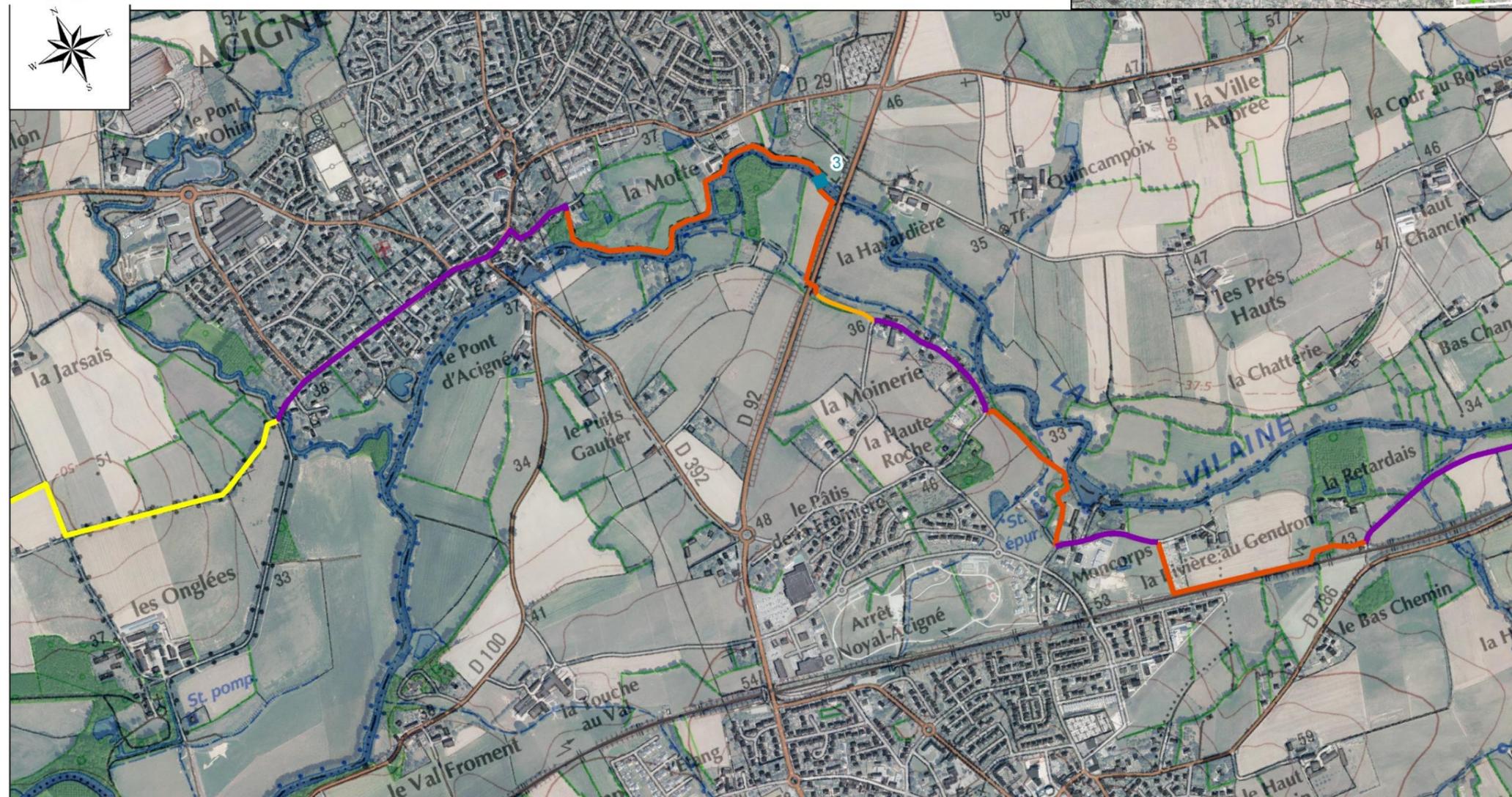
- |  |                                |  |                        |  |                     |
|--|--------------------------------|--|------------------------|--|---------------------|
|  | BANDES CYCLABLES               |  | SITE PROPRE EXISTANT   |  | Passerelles à créer |
|  | CHEMIN D'EXPLOITATION          |  | SITE PROPRE À AMÉNAGER |  |                     |
|  | PARTAGE ROUTE                  |  | SITE PROPRE À CRÉER    |  |                     |
|  | TRACÉ ALTERNATIF PARTAGE ROUTE |  |                        |  |                     |



Sources :  
 IGN : BD ORTHO, SCAN 25  
 Réalisation: AEPE GINGKO, 2015

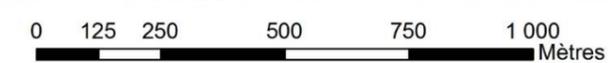


# Atlas Voie Verte le long de la Vilaine 3



**Typologie tracé** (Version retenue Janvier 2015)

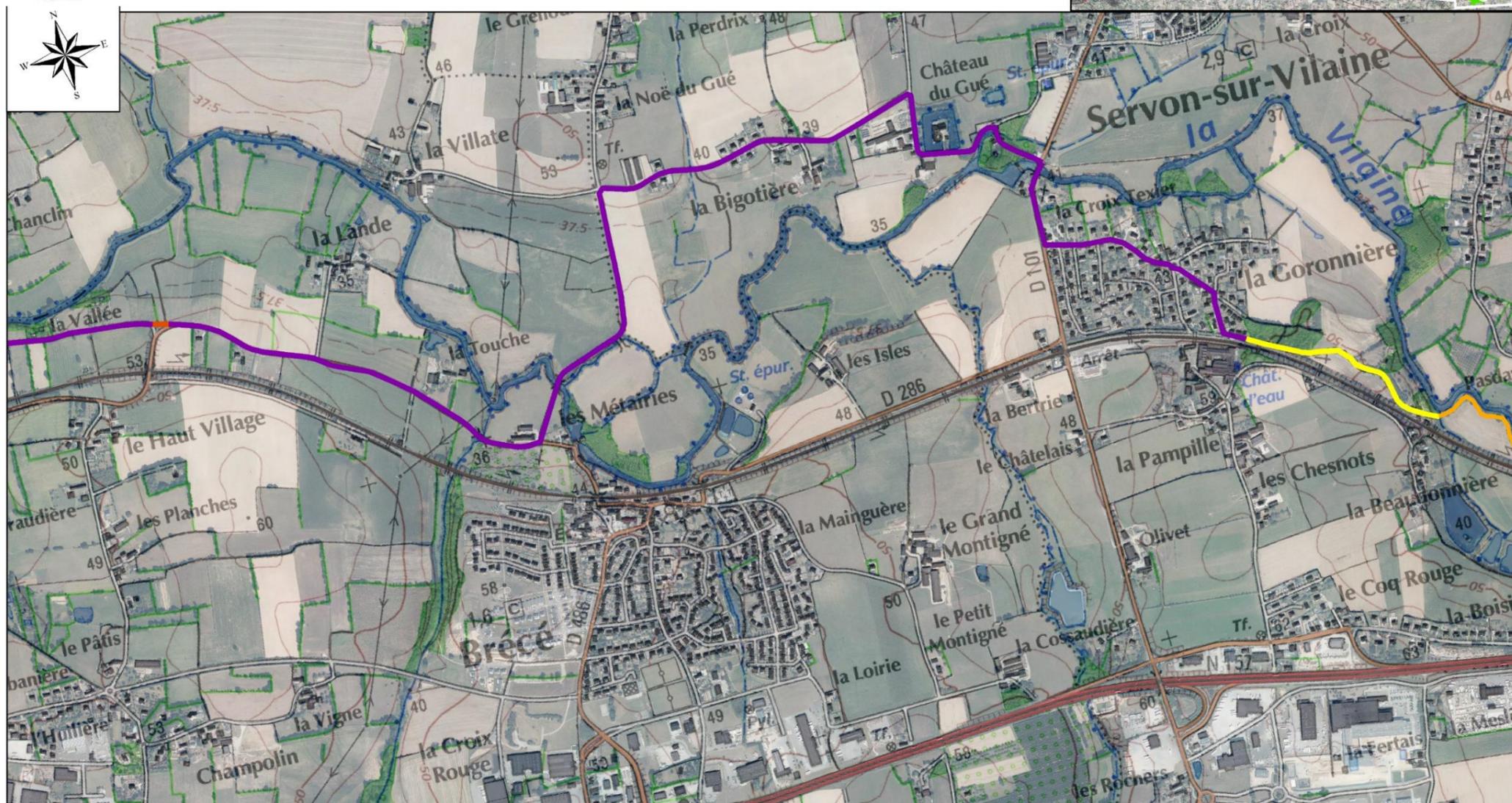
- BANDES CYCLABLES
- CHEMIN D'EXPLOITATION
- PARTAGE ROUTE
- TRACÉ ALTERNATIF PARTAGE ROUTE
- SITE PROPRE EXISTANT
- SITE PROPRE À AMÉNAGER
- SITE PROPRE À CRÉER
- Passerelles à créer



Sources :  
 IGN : BD ORTHO, SCAN 25  
 Réalisation: AEPE GINGKO, 2015



## Atlas Voie Verte le long de la Vilaine 4



### Typologie tracé (Version retenue Janvier 2015)

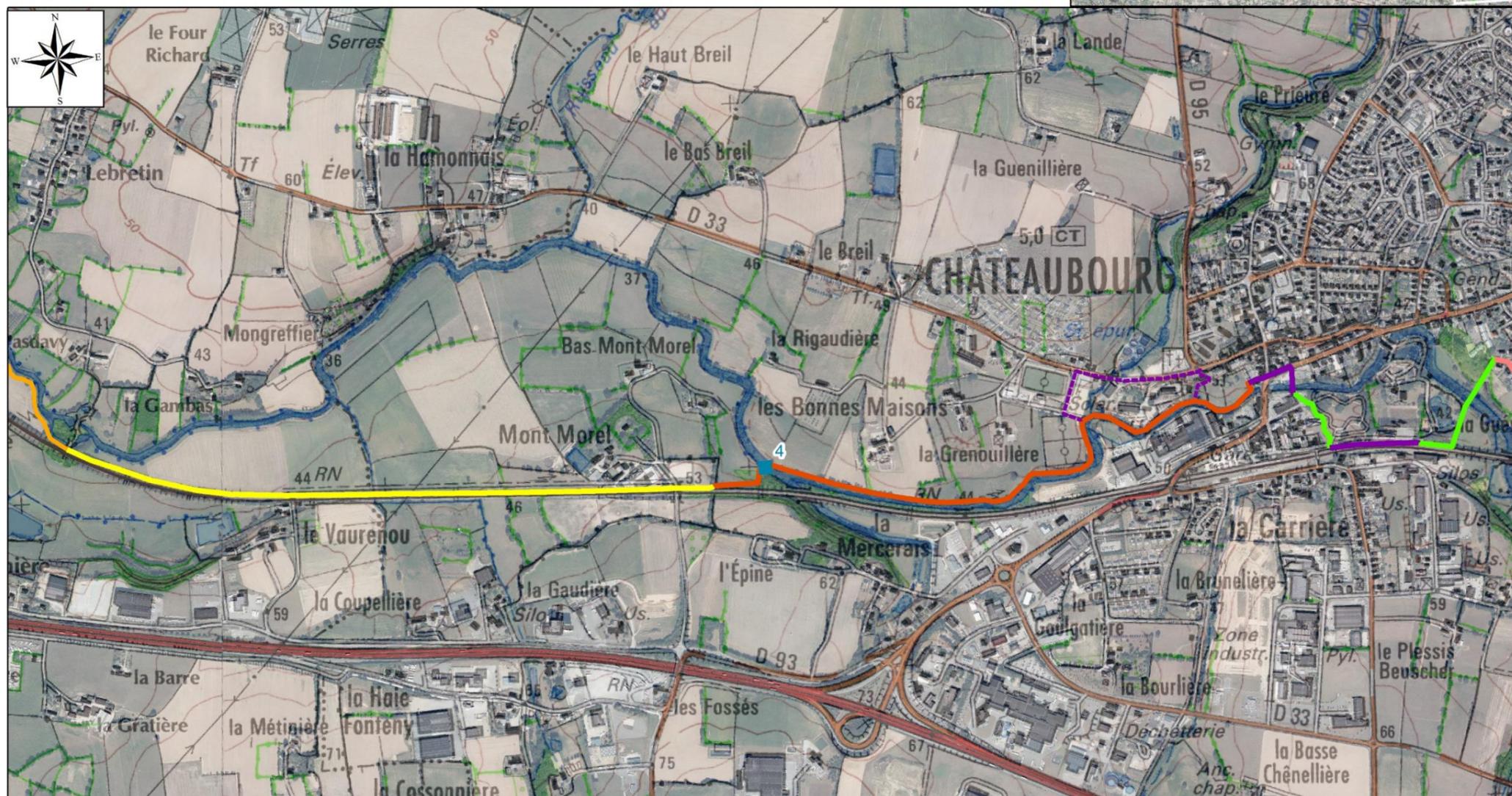
- BANDES CYCLABLES
- CHEMIN D'EXPLOITATION
- PARTAGE ROUTE
- - - TRACÉ ALTERNATIF PARTAGE ROUTE
- SITE PROPRE EXISTANT
- SITE PROPRE À AMÉNAGER
- SITE PROPRE À CRÉER
- Passerelles à créer



Sources :  
 IGN : BD ORTHO, SCAN 25  
 Réalisation : AEPE GINGKO, 2015



## Atlas Voie Verte le long de la Vilaine 5



**Typologie tracé** (Version retenue Janvier 2015)

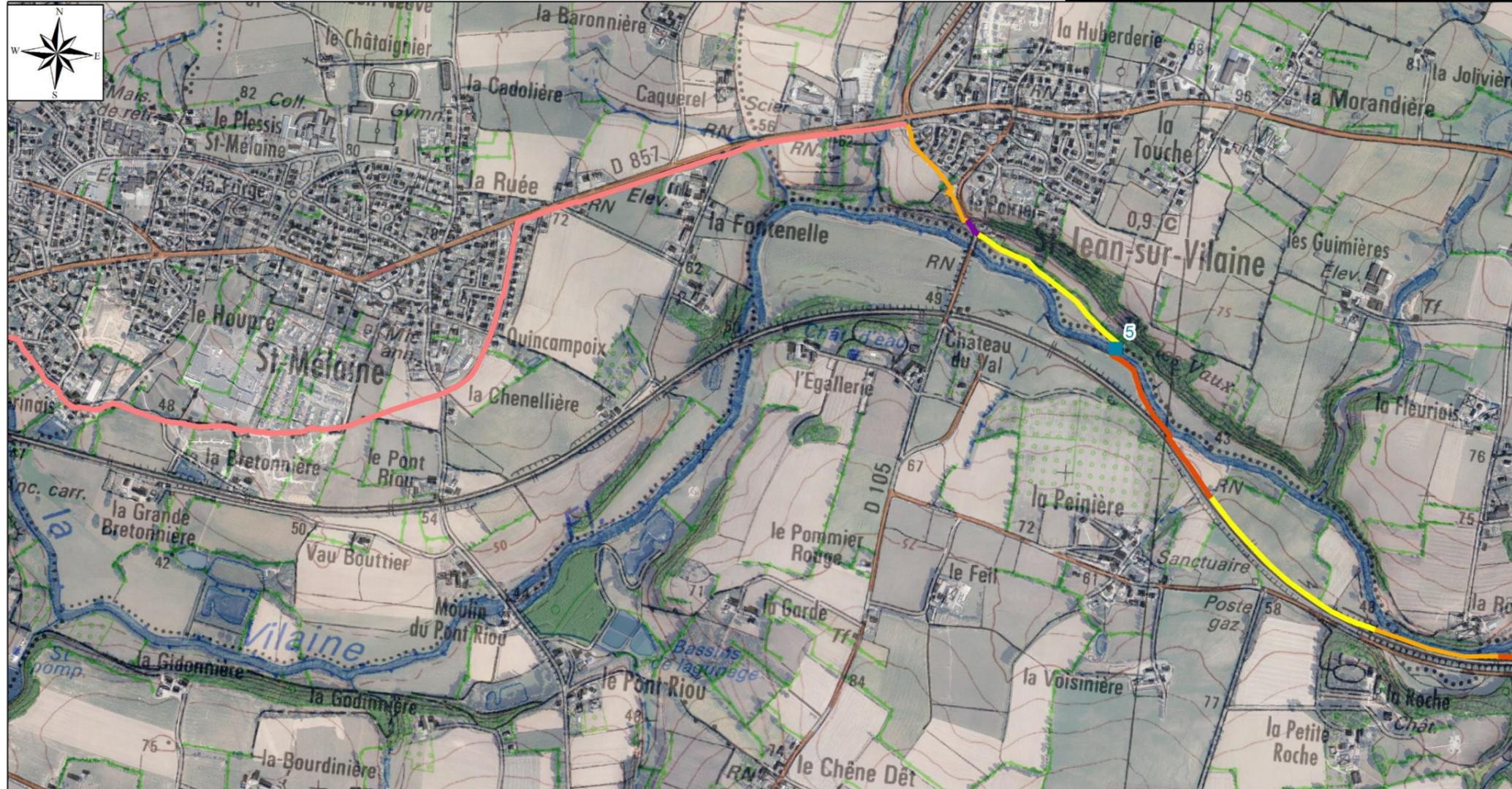
- BANDES CYCLABLES
- CHEMIN D'EXPLOITATION
- PARTAGE ROUTE
- - - TRACÉ ALTERNATIF PARTAGE ROUTE
- SITE PROPRE EXISTANT
- SITE PROPRE À AMÉNAGER
- SITE PROPRE À CRÉER
- Passerelles à créer



Sources :  
 IGN : BD ORTHO, SCAN 25  
 Réalisation: AEPE GINGKO, 2015

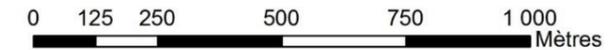


## Atlas Voie Verte le long de la Vilaine 6



**Typologie tracé** (Version retenue Janvier 2015)

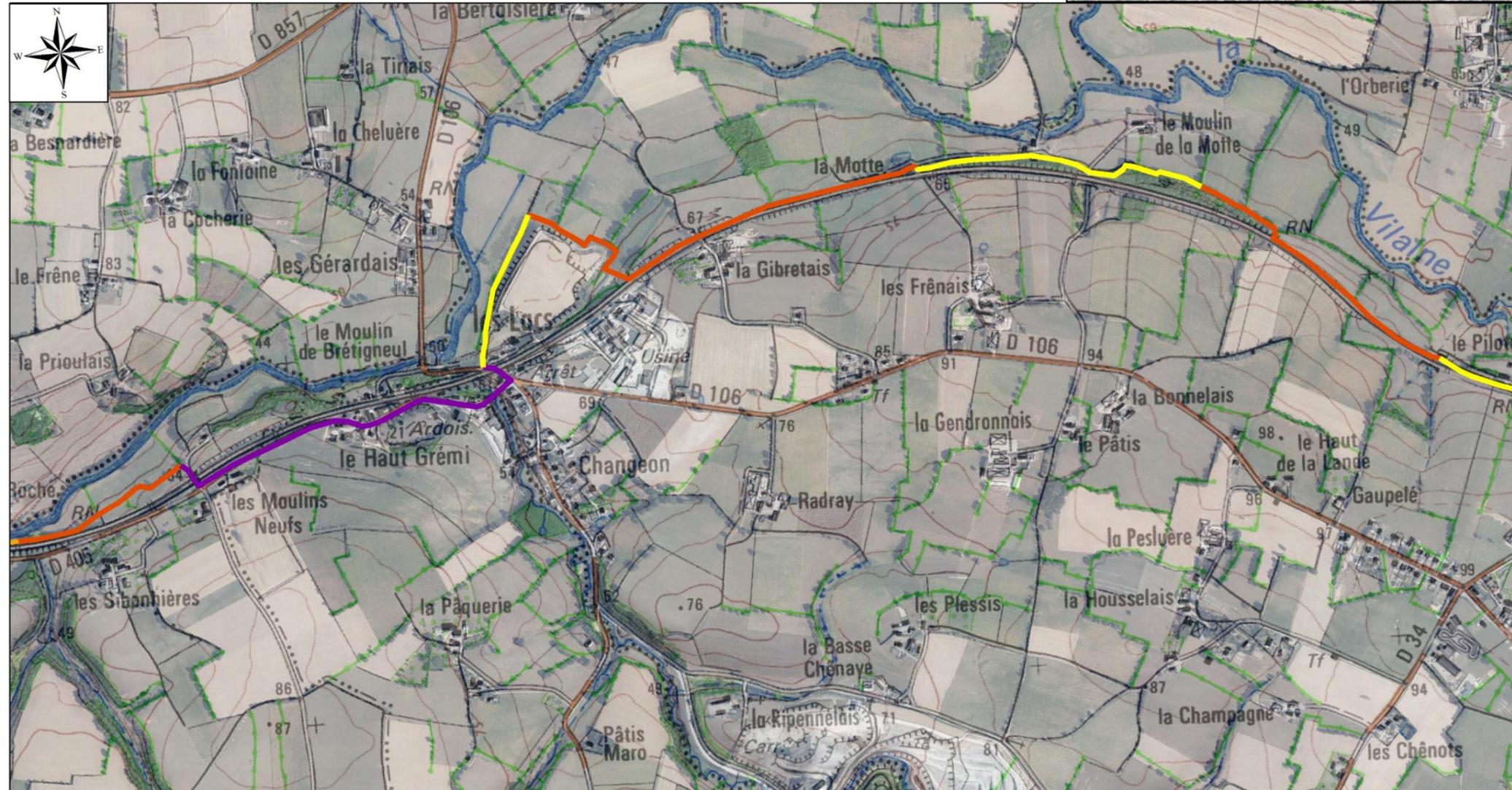
- BANDES CYCLABLES
- CHEMIN D'EXPLOITATION
- PARTAGE ROUTE
- TRACÉ ALTERNATIF PARTAGE ROUTE
- SITE PROPRE EXISTANT
- SITE PROPRE À AMÉNAGER
- SITE PROPRE À CRÉER
- Passerelles à créer



Sources :  
 IGN : BD ORTHO, SCAN 25  
 Réalisation: AEPE GINGKO, 2015

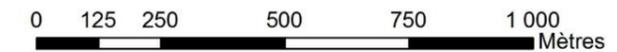


# Atlas Voie Verte le long de la Vilaine 7



**Typologie tracé** (Version retenue Janvier 2015)

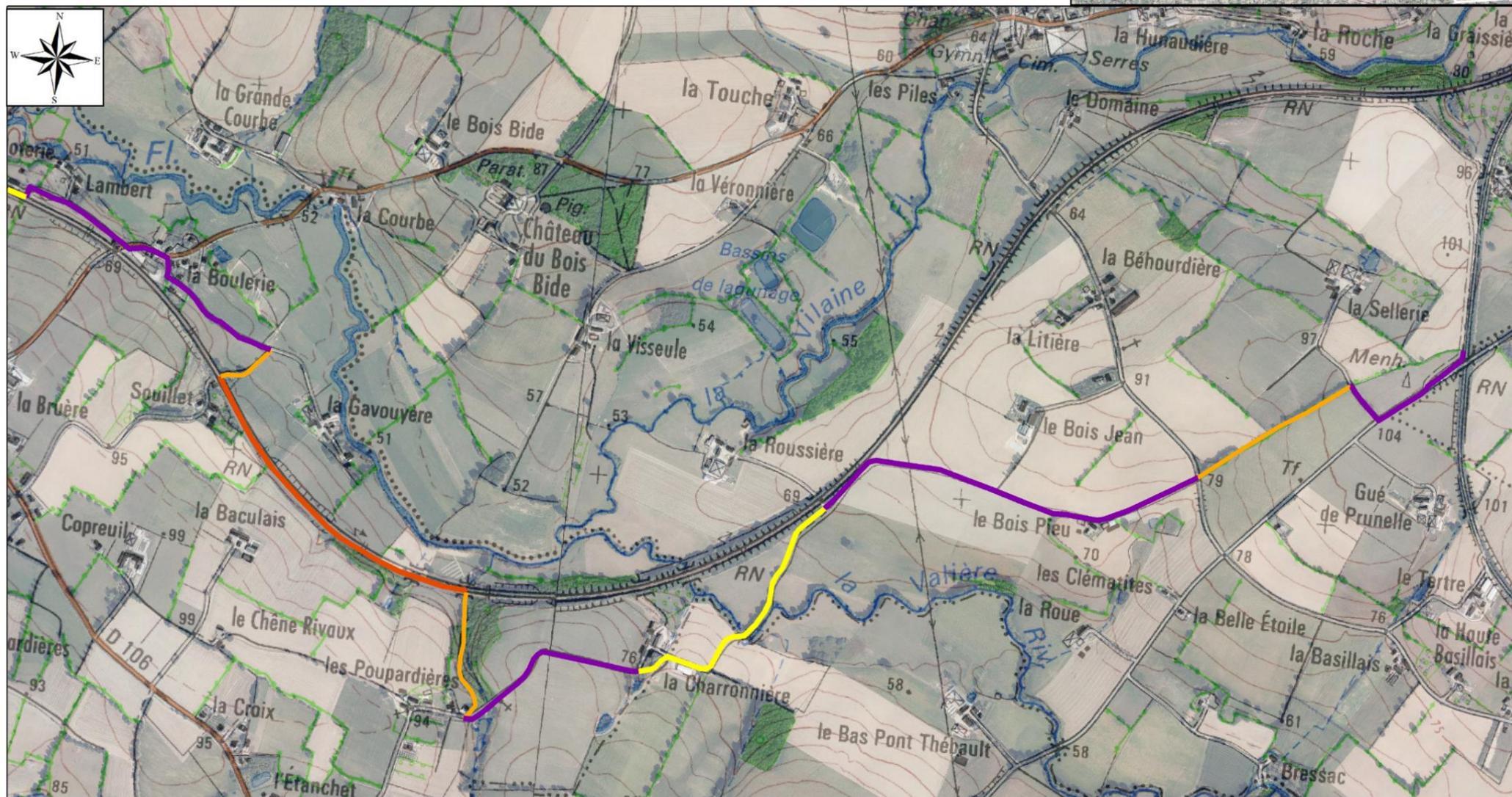
- BANDES CYCLABLES
- CHEMIN D'EXPLOITATION
- PARTAGE ROUTE
- TRACÉ ALTERNATIF PARTAGE ROUTE
- SITE PROPRE EXISTANT
- SITE PROPRE À AMÉNAGER
- SITE PROPRE À CRÉER
- Passerelles à créer



Sources :  
 IGN : BD ORTHO, SCAN 25  
 Réalisation: AEPE GINGKO, 2015



## Atlas Voie Verte le long de la Vilaine 8



**Typologie tracé** (Version retenue Janvier 2015)

- BANDES CYCLABLES
- CHEMIN D'EXPLOITATION
- PARTAGE ROUTE
- TRACÉ ALTERNATIF PARTAGE ROUTE
- SITE PROPRE EXISTANT
- SITE PROPRE À AMÉNAGER
- SITE PROPRE À CRÉER
- Passerelles à créer



Sources :  
 IGN : BD ORTHO, SCAN 25  
 Réalisation: AEPE GINGKO, 2015

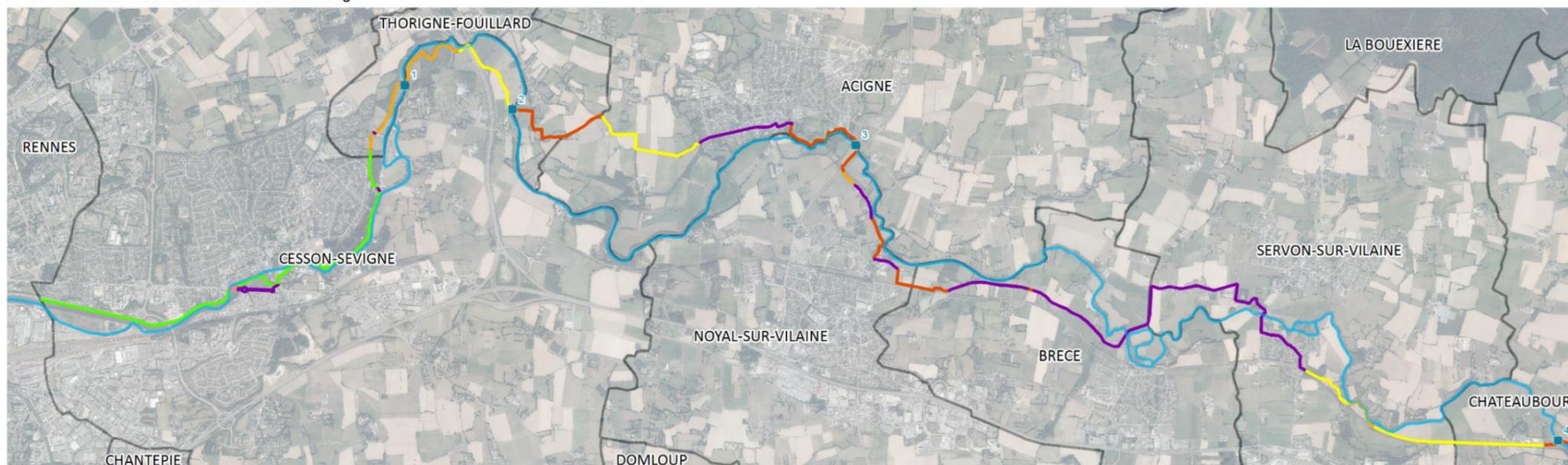


## IX. Les principales caractéristiques de la voie et des ouvrages

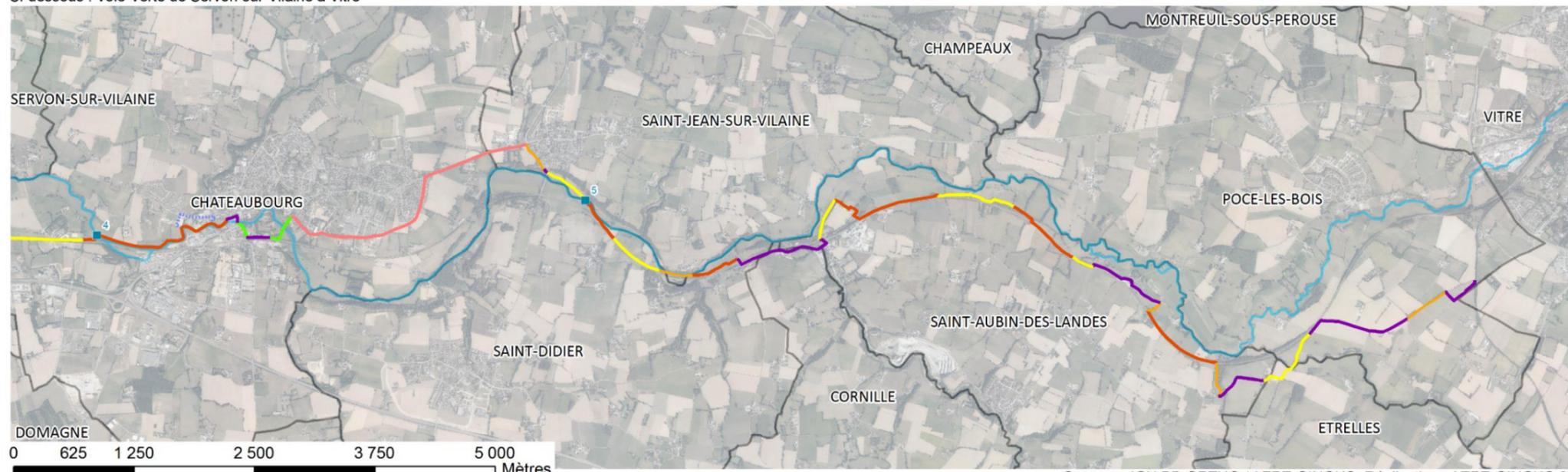
- Cartographie du tracé complet au stade projet

- |   |  |  |
|---|--|--|
|  BANDES CYCLABLES      |  SITE PROPRE EXISTANT   |  Passerelles à créer            |
|  CHEMIN D'EXPLOITATION |  SITE PROPRE À AMÉNAGER |  |
|  PARTAGE ROUTE         |  SITE PROPRE À CRÉER    |  TRACÉ ALTERNATIF PARTAGE ROUTE |

Ci-dessous : Voie-Verte de Rennes à Chateaubourg



Ci-dessous : Voie-Verte de Servon-sur-Vilaine à Vitré



Sources : IGN BD ORTHO / AEPE-GINGKO, Réalisation : AEPE-GINGKO 2014

Carte 12 – Le plan général des travaux par type de tronçon



## IX.1. Caractéristiques de l'ouvrage dans sa globalité

### IX.1.1. Le tracé en plan

Le tracé du présent projet de Voie Verte commence au centre de Rennes et se termine à l'entrée ouest de Vitré.

La longueur totale du tracé est de 44 kilomètres. Les types d'aménagement se répartissent de la manière suivante :

#### PART DE L'ITINÉRAIRE PRÉVU EN SITE PROPRE

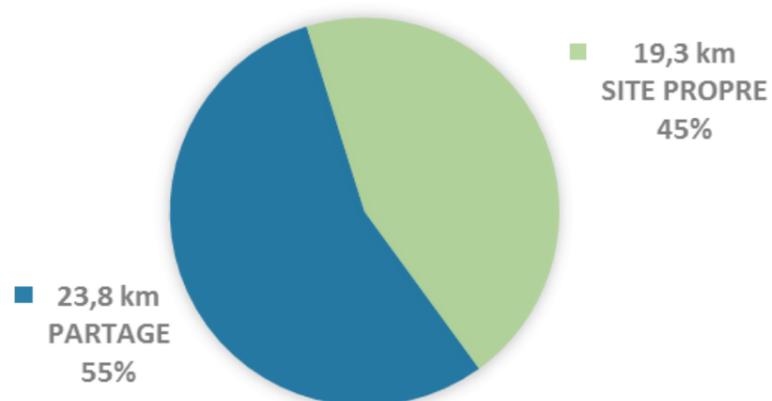
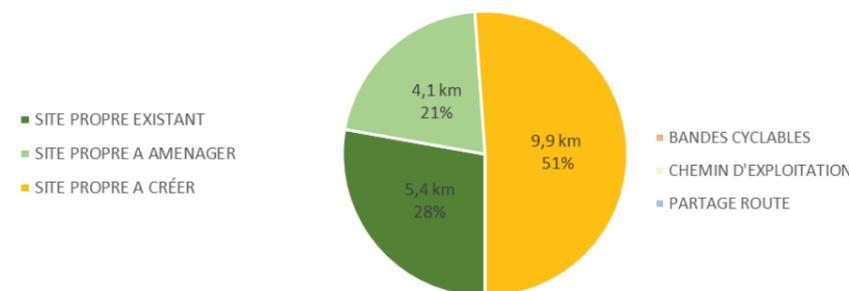


Figure 4 : La part de linéaire prévu en site propre

- 45 % du linéaire, soit 19,8 km, concernent un aménagement en site propre (aménagement en site propre réservé aux déplacements non motorisés sauf dérogation pour riverains, aménagement de type Voie Verte, piste cyclable, chemin) ; pour ces aménagements en site propre, 51 % du linéaire total implique la création d'un tracé neuf et 49 % du linéaire concernant les sites propres s'appuient sur des cheminements existants ;
- 55 % (24,2 km) du tracé concernent un partage d'usages sur une voie existante (chemin agricole, bande cyclable ou chemin d'exploitation). Parmi ce linéaire en partage, 8 km (34 %) concernent une utilisation partagée de chemins d'exploitation, 12 km (53 %) sont en route partagée (usage partagé avec les véhicules motorisés avec aménagement prévu en voie partagée ou en bandes cyclables), 3 km sont recensés en bande cyclables (13 %).

#### PARMI L'ITINÉRAIRE PRÉVU EN SITE PROPRE



#### PARMI L'ITINÉRAIRE PRÉVU EN VOIE PARTAGÉE

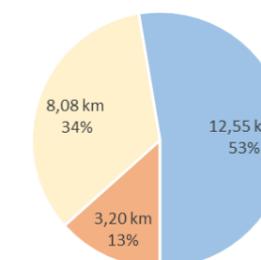


Figure 5 : Le détail du linéaire prévu en site propre et en voie partagée

### IX.1.2. Le profil en long

Conformément au cahier des charges du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national Véloroutes et Voies Vertes (du 5 janvier 2001) : « ces itinéraires doivent être adaptés à tous les types de vélos » (VTT, VTC, Bicyclette, Vélo de course...) et niveau de pratique des cyclistes, « y compris les moins expérimentés et entraînés. À cet effet, en règle générale, leur déclivité sera fortement limitée, de l'ordre de 3 % ».

Ainsi, les pentes de la Voie Verte entre Rennes et Vitré, seront majoritairement inférieures ou égales à 3 %.

En règle générale, le profil en long du projet suivra le niveau du terrain naturel. Les cubatures (mouvements de terres liés aux remblais/déblais) seront ainsi limitées.



## IX.2. Les géométries possibles : profils en travers

Le profil en travers-type du projet d'aménagement comporte les caractéristiques suivantes.

- Un espace de cheminement d'une largeur de 3 m à 4 m d'emprise permettra à différents usagers de se croiser facilement, sans risque de heurt (piétons et cycles), en particulier sur les portions en site propre à double-sens de circulation.
- Sur les portions en chemins d'exploitation, la largeur et la stabilisation de la voie permettront le passage d'engins agricoles.
- D'une manière générale, la largeur de la Voie Verte devra être adaptée au passage de certains véhicules (entretien, secours).

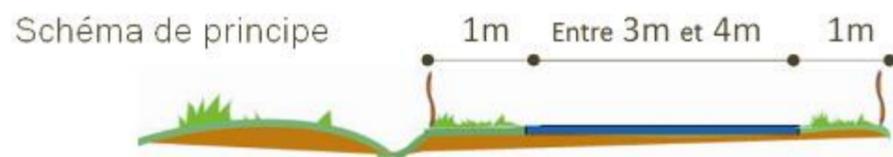


Figure 6 – Le principe de dimensionnement de la Voie Verte

Selon les cas de figure, plusieurs modalités d'aménagements pourront-être envisagées :

- **Accotement de part et d'autre de la voie**

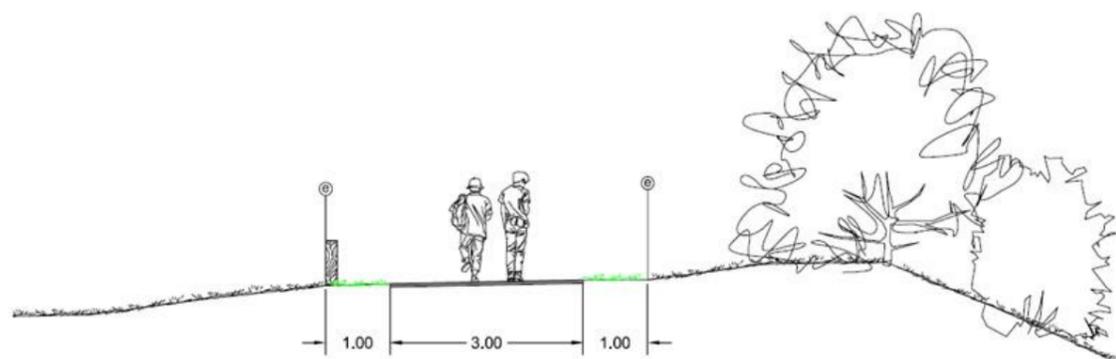


Figure 7 – Le profil en travers de la Voie Verte type

\*Selon la configuration existante du territoire, l'accotement pourra se présenter de part et d'autre de la voie-verte, ou sur un seul côté (accotement unilatéral).

- **Accotement unilatéral**

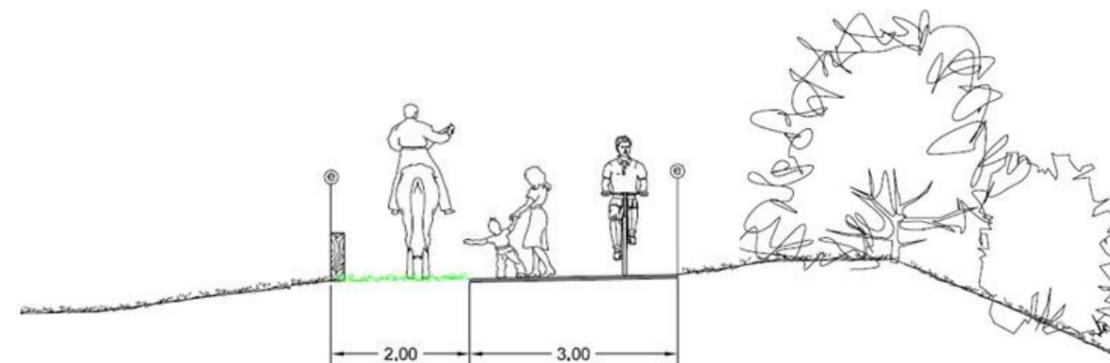


Figure 8 – Le profil en travers de la voie verte lorsque les accotements sont additionnés sur un seul côté de la voie

L'aménagement d'un accotement unilatéral peut permettre de partager les usages de la voie-verte avec les cavaliers.

- **Site propre en mitoyenneté d'une route**

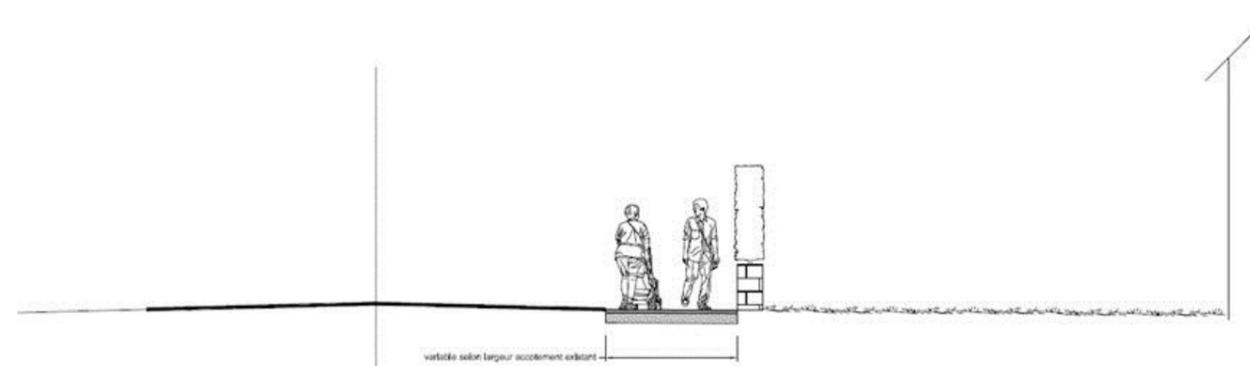


Figure 9 – Le profil en travers d'un aménagement en site propre en mitoyenneté d'une route

En mitoyenneté d'une route, une séparation physique devra être prévue afin d'assurer la sécurité des usagers (en dehors des bandes cyclables en agglomération) ;



- **Aménagement en partage agricole**

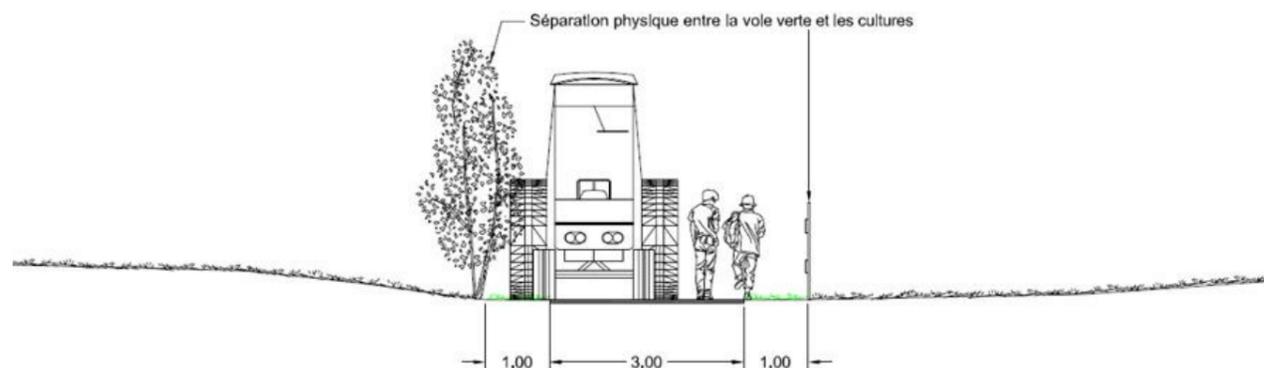


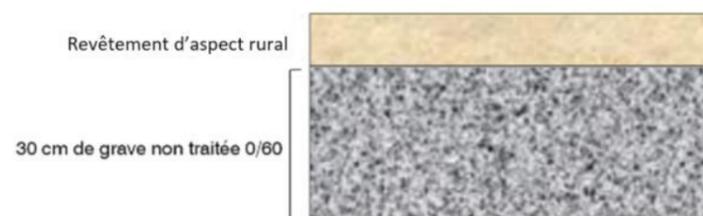
Figure 10 – Le profil en travers d'un aménagement en partage agricole

L'aménagement en partage agricole pourra être envisagé de façon à séparer la voie-verte des cultures environnantes.

### IX.3. Le choix du revêtement de la voie verte

La structure de la voie devra être calculée de manière à supporter les véhicules autorisés/concernés par une dérogation de passage : véhicules de gestion et d'entretien de la piste, engins de secours, engins agricoles, riverains.

La structure de la piste, de 40 cm d'épaisseur, sera composée de la manière suivante : une couche de réglage en grave non traitée surmontée du revêtement de surface dont l'aspect aura un caractère plus rural que routier.



Sur les portions à proximité de cours d'eau, et dans les secteurs à enjeux « zones humides », le revêtement choisi devra être **impérativement perméable** afin de respecter le fonctionnement écologique du milieu.

Pour les portions en partage routier, l'aménagement devra matérialiser, sur la chaussée, un espace dédié à la circulation des vélos. Une signalisation bien visible, de jour comme de nuit, appellera à la vigilance des automobilistes lors du dépassement des usagers non motorisés, le long de la voie et aux abords de chaque intersection.

Enfin, plus généralement, la nature des travaux à réaliser, le choix des différents revêtements, la largeur et la configuration de la Voie Verte pourront varier selon les contraintes locales et le confort visé pour les différents types d'usages (Piéton, Vélo, Roller, Chevaux, ...).

### IX.4. Les points d'accroche du projet

Le projet se raccorde, à son extrémité ouest, à l'avenue des Préales qui longe la Vilaine et lie les communes de Rennes et Cesson-Sevigné. Cette portion est en continuité de l'itinéraire cyclable de Rennes qui démarre au cœur de Rennes, à l'intersection du Passage Saint-Cast et de la rue du Louis d'Or, au niveau de la jonction entre le canal d'Ille-et-Rance et la Vilaine.

En cela, sur sa section rennaise, le tracé auquel le projet se rattache fait partie intégrante du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Ville de Rennes. Dès 1990, l'agglomération rennaise a engagé une réflexion sur les déplacements en communs et les modes doux : transports en communs, marche à pied, vélo. Un schéma global d'itinéraires cyclables est intégré au PDU. Des aménagements cyclables tels que les couloirs vélos, les pistes cyclables, les couloirs mixtes bus/vélos, ... existent déjà ou sont en cours de réalisation.

À son extrémité est, le projet se raccorde au réseau de voies vertes existantes à proximité du Menhir dit La Petite Pierre Blanche, à la jonction entre Pocé-les-Bois et Vitré. En particulier, le tracé se raccordera à la Voie Verte Vitré-Moutiers, à la Voie Verte VD6 reliant Vitré à Châteaubriant.

### IX.5. Les points particuliers

Outre l'aménagement au sol de la Voie Verte, des aménagements spécifiques ponctuels sont également à étudier et à prévoir :

- la traversée de voies, le chevauchement/croisement de plusieurs infrastructures ;
- les carrefours et changements de direction, (aménagement de l'existant, ou création de nouvelles connexions) ;
- la création de passerelles de franchissements de cours d'eau (du ruisseau à la Vilaine).

Les points d'attention particulière figurent sur les planches cartographiques du plan général des travaux.

- **Barrières casse-vitesse et signalisation adaptée**

(Stop pour les cyclistes, Panneau de danger pour les voitures)

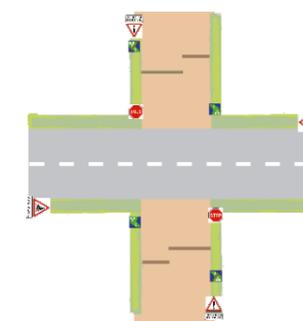


Figure 11 : Exemple d'aménagement aux abords d'une route (traversée)



L'inventaire des points particuliers identifiés figure en p.135 du dossier Pièce B : L'étude d'Impact – La définition de la solution proposée.

L'ensemble des points singuliers du tracé devront faire l'objet d'une analyse concernant les modalités d'aménagements de ces secteurs.

**Exemples d'aménagements possibles** pour limiter le danger sur les points concernés par un secteur où les usagers doivent franchir une infrastructure routière pour tourner à gauche.

Pour chacun des points singuliers du tracé, les différents cas de figure possibles devront être étudiés par les entités en charge de l'aménagement. Pour cela, plusieurs guides de références utiles peuvent être utilisés :

Guide technique « Le plan vélo départemental : en Ille-et-Vilaine, le vélo trace sa route », Ille & Vilaine, le département, 2008 ;

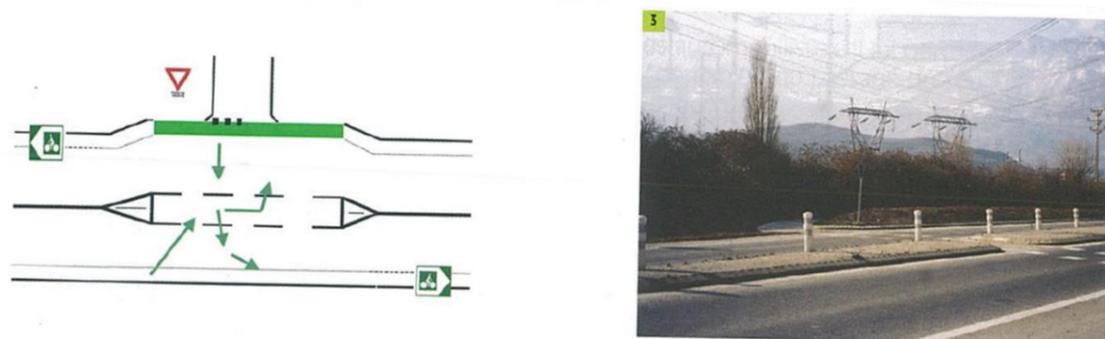
la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) propose des documents utiles concernant : la sécurité à vélo (aménagements dangereux, [bonnes pratiques](#), [charte cyclable partage des espaces...](#)) etc <http://ffct.org> et <http://ffct.org/activites-federales/securite/les-editions-disponibles>;

les Départements & Régions Cyclables (DRC) ont réalisé [des fiches actions](#)

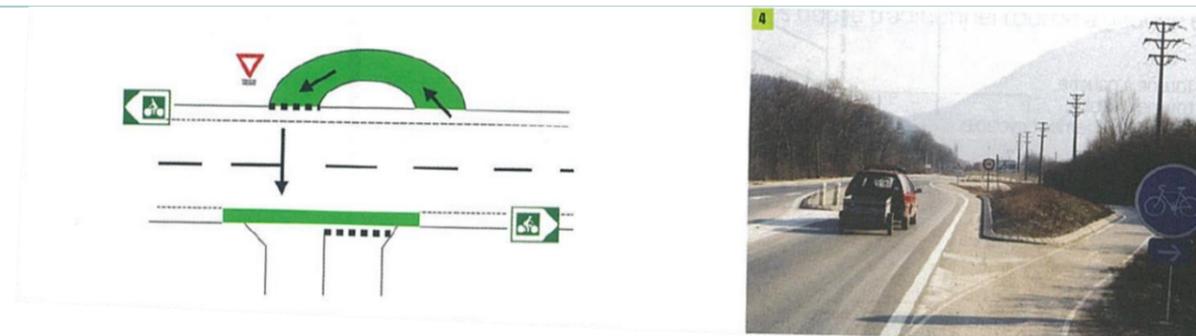
... (liste non exhaustive)

**Exemples d'aménagements possibles** pour limiter le danger sur les points concernés par un secteur où les usagers doivent franchir une infrastructure routière pour tourner à gauche.

- **Îlot central entre les deux voies sous forme de sas de sécurité.**



- **Décroché à droite de la chaussée additionné d'un cédez le passage.**



## IX.6. La signalétique

Le panneau de signalisation des voies vertes (début de portion code C115 et fin de portion code C116) se présente sous la forme d'un panneau de forme carré, présentant un cheminement vert sur fond bleu, sur lequel les usagers tels que cyclistes et piétons sont admis.



Figure 12 : Panneau d'indication de début de portion en voie verte (C115) à gauche, et panneau de fin d'indication de voie verte (C116) à droite

Ces panneaux sont obligatoires pour signaler les voies réservées à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés.



En cas d'autorisation ponctuelle de fréquentation par les cavaliers, un panneau supplémentaire autorisant les cavaliers devra être ajouté.



D'autres panneaux directionnels complémentaires sont à apposer selon leur emplacement sur la voie :

	Mentions et kilométrages	Simplifié
<b>Pré-signalisation</b>	<p>Dv 43a</p>	<p>Dv 43c</p> <p>Dv 43d</p>
<b>Position</b>	<p>Dv 21a</p>	<p>Dv 21c</p>
<b>Confirmation</b>	<p>Dv 61</p>	

Une notice régionale de signalisation et signalétique sur les véloroutes et voies vertes en Bretagne a été mise à jour en 2012. ([Lien](#)), elle donne l'ensemble des indications nécessaires pour assurer la lisibilité de l'aménagement, la sécurité et le confort des usagers.

## IX.7. Les aménagements annexes

En complément du tracé physique de la voie, différents aménagements d'accompagnement devront être envisagés en vue d'améliorer le confort d'usage de la voie verte : bancs de repos, poubelles, parking à vélo, sanitaires, signalétique, plans de situation.

## IX.8. Les franchissements de cours d'eau

Entre Rennes et Vitré, le projet de Voie Verte alterne entre la rive droite et la rive gauche, bien qu'il emprunte des franchissements existants, la réalisation de plusieurs ouvrages de franchissement de la Vilaine reste nécessaire :

- 5 aménagements de passerelles pour franchir la Vilaine :
  - 2 sur les communes de Cesson-Sévigné / Thorigné-Fouillard ;
  - 1 sur les communes de Noyal-sur-Vilaine / Acigné ;
  - 1 sur la commune de Châteaubourg ;
  - 1 sur les communes de Saint-Jean-sur-Vilaine / Saint-Didier.

À ce stade, seul les secteurs de franchissement sont arrêtés.

Les passerelles de franchissement de la Vilaine devront respecter le bon écoulement des eaux en cas de crue, et être conçues de manière à ne pas altérer la fonctionnalité des zones humides présentes sur les rives le cas échéant.

Les études de détail permettront de caractériser et définir ces franchissements. Ces nouveaux franchissements devront être confortablement dimensionnés afin de respecter les conditions d'écoulement de l'eau en cas de crue, et préserver les milieux aquatiques.

Les passerelles devront prendre appui sur les rives opposées, aucun appui dans le lit majeur du cours d'eau ne devra être envisagé. Les appuis de ces passerelles devront être conçus de manière à ne pas altérer la fonctionnalité des zones humides présentes sur les rives le cas échéant.

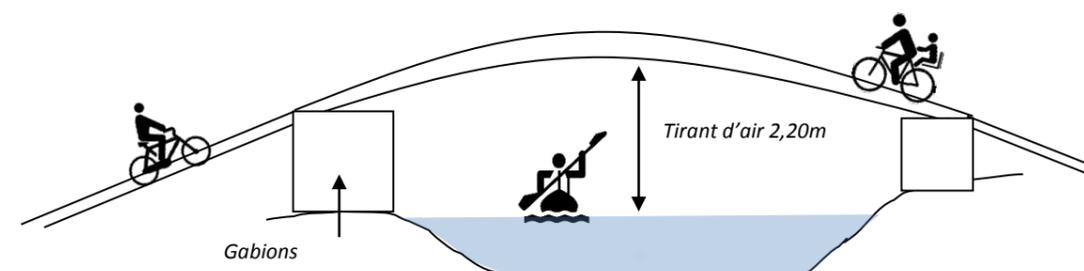
L'accès à ces passerelles devra se faire dans la mesure du possible en prenant appui sur des chemins existants. Aucun remblai ne sera réalisé pour constituer une rampe d'accès aux passerelles.

Selon les capacités financières pour l'aménagement de ces passerelles et les contraintes liées à la présence potentielle de zones humides en bordure de Vilaine, les accès aux passerelles pourront prendre la forme

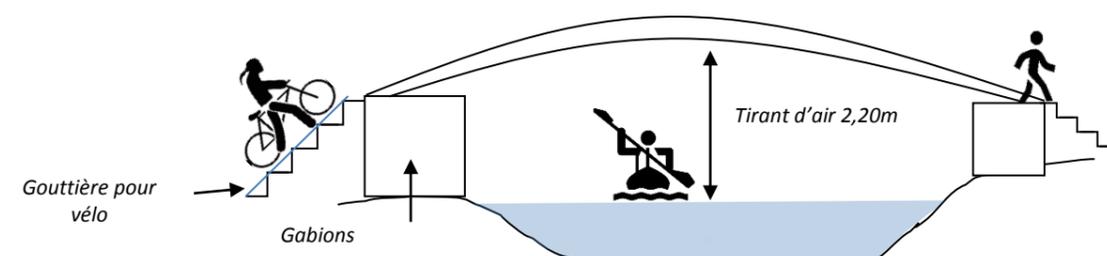
- de rampes d'accès légères
- d'escaliers munis d'une gouttière permettant un franchissement de la Vilaine pied-à-terre à côté du vélo.
- d'un aménagement mixte de part et d'autre de la passerelle (escalier d'un côté, rampe de l'autre).

### IX.8.1. Le schéma de principe d'accès par escalier ou par rampe

- Profil en travers d'une passerelle avec accès par rampes.



- Profil en travers d'une passerelle avec escalier et gouttière pour monter le vélo pied à terre.





**Note** : le tirant d'air à respecter pour garantir la compatibilité de l'aménagement avec la pratique du kayak et activités nautiques est ici indicatif, il ne concerne pas l'ensemble des 5 ouvrages à réaliser. En effet, les ouvrages potentiellement concernés par la pratique d'activités nautiques à proximité, devront être identifiés lors des études de définition, et le tirant d'air sera déterminé ensuite en fonction des besoins nécessités par la pratique nautique. Le maître d'ouvrage est libre de définir l'aménagement en fonction ou non de la pratique nautique.

### IX.8.2. Les vues 3D des principes d'aménagement des passerelles

Les images suivantes illustrent les deux principes d'aménagement des passerelles évoquées ci-dessus (rampes d'accès et escaliers). Les passerelles doivent être positionnées sur des appuis positionnés sur les rives en dehors du lit du cours d'eau ; elles devront respecter l'écoulement de l'eau en cas de crue, laisser un tirant d'air suffisant à la pratique du kayak et s'insérer dans la mesure du possible en continuité de chemins existants.

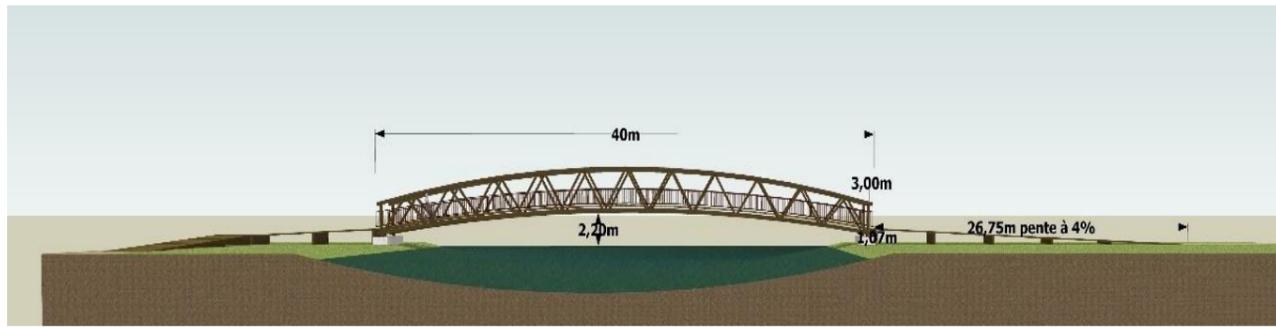


Figure 13 – La coupe transversale d'une passerelle avec Rampes d'accès

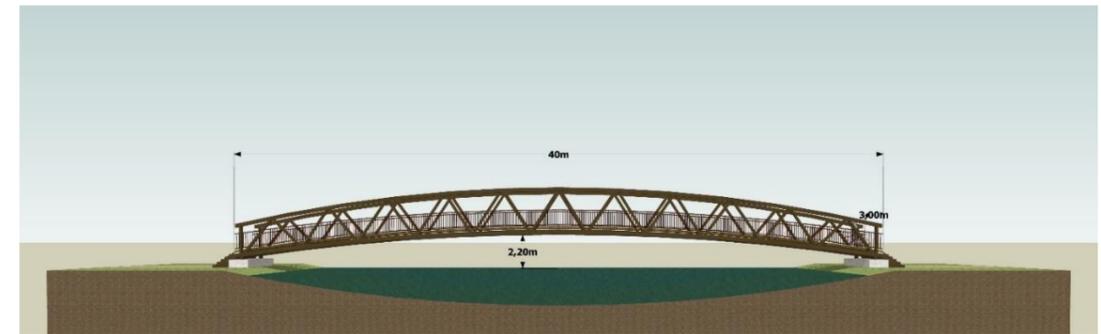


Figure 14 – La coupe transversale d'une passerelle avec escalier d'accès



Figure 15 – La vue en Plan d'une passerelle avec rampes d'accès

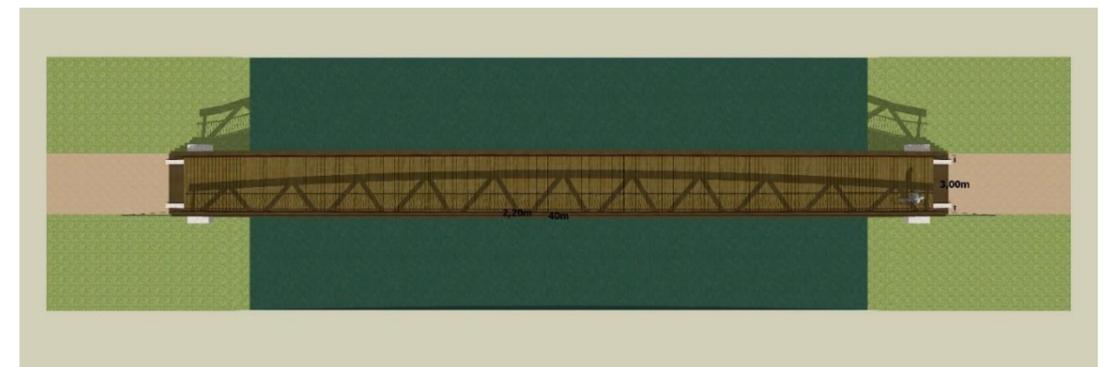


Figure 16 – La vue en Plan d'une passerelle avec escaliers d'accès



Figure 17 – La vue en perspective d'une passerelle avec rampes d'accès



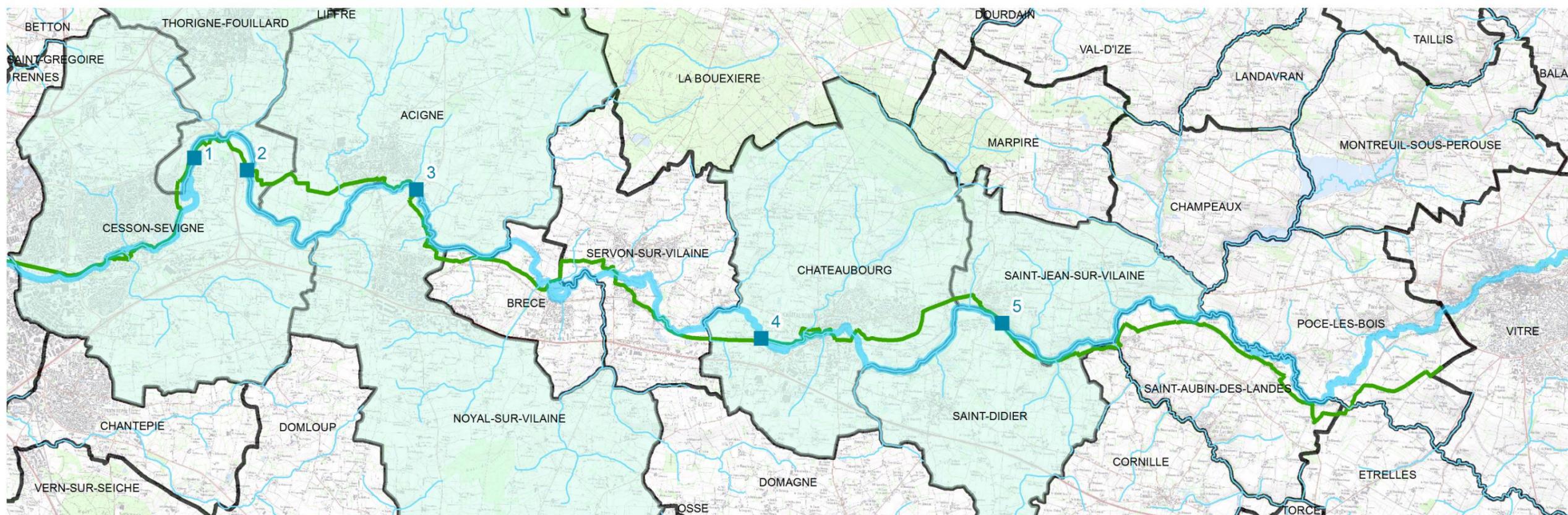
Figure 18 – La vue en perspective d'une passerelle avec escaliers d'accès



## IX.8.3. La localisation des secteurs de franchissement de la Vilaine

### IX.8.3.1. La localisation des 5 franchissements sur le tracé complet

# Ouvrages de franchissement de la Vilaine à créer, découpage administratif



- Passerelles à créer
- Communes concernées
- Tracé Retenu 2014
- La Vilaine

Sources : BD ORTHO IGN / BD CARTO  
Tracé AEPE-GINGKO  
Réalisation AEPE-GINGKO 2014

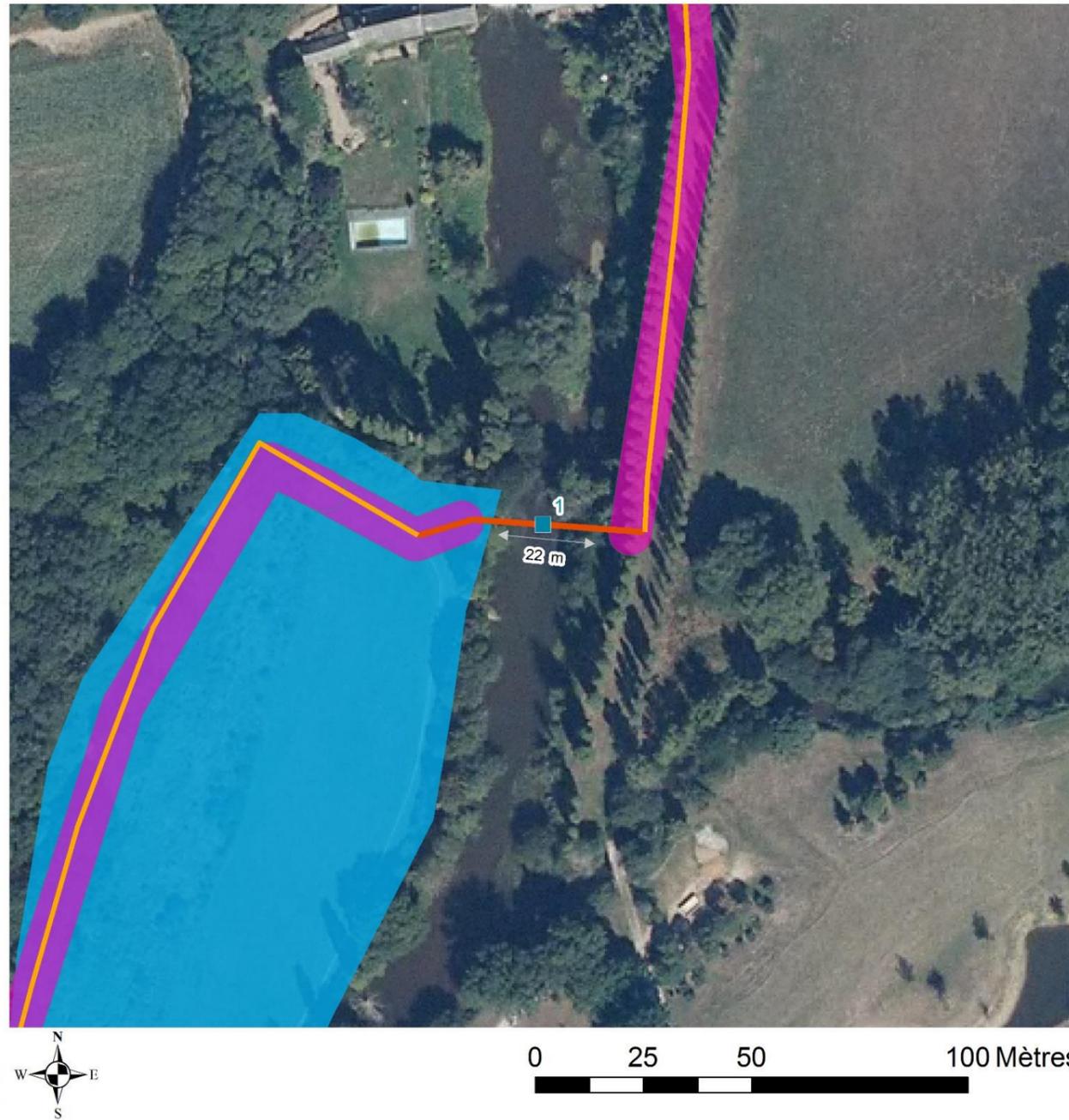


### IX.8.3.2. La localisation de chaque franchissement

- Le secteur Cesson-Seigné / Thorigné-Fouillard (Ouvrage 1, Déversoir, Ouvrage 2)

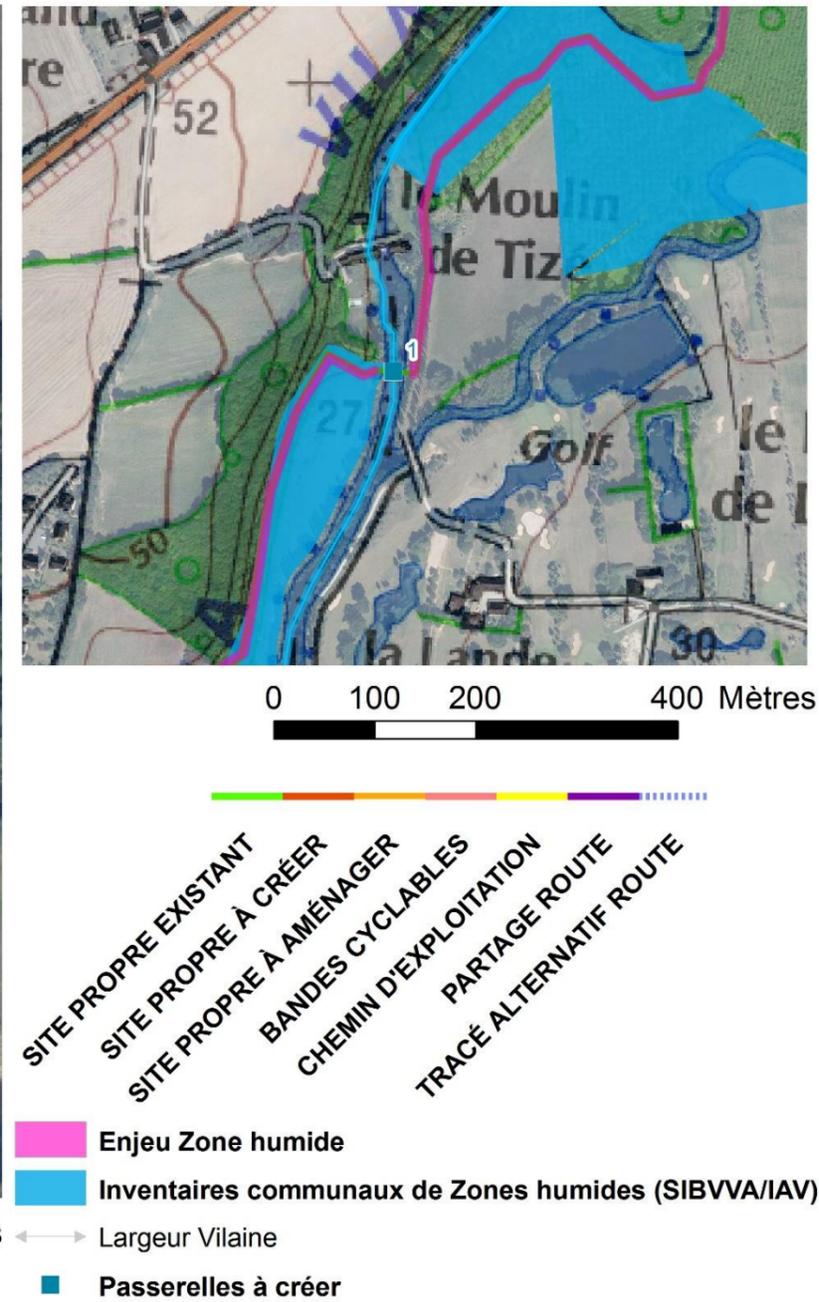
## Ouvrage de franchissement de la Vilaine 1

### Détail sur le secteur de l'ouvrage



Sources : BD IRTHO IGN / BD CARTO-Tracé AEPE-GINGKO Réalisation AEPE-GINGKO 2014

### Localisation

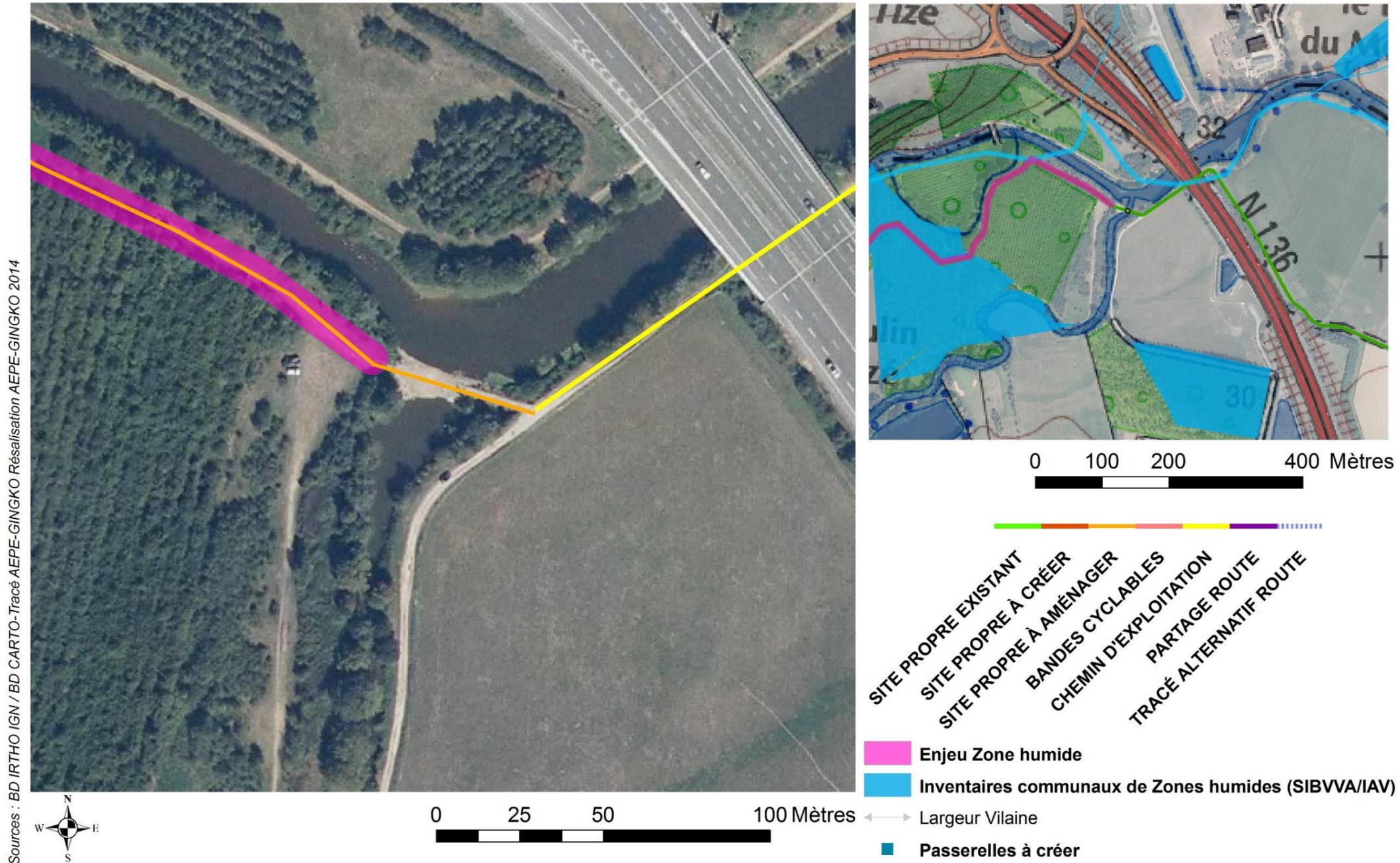


Carte 13 – Le détail du franchissement de la Vilaine n° 1



## Déversoir Cesson-Sevigné Détail sur le secteur du déversoir ( proximité N 136)

### Localisation

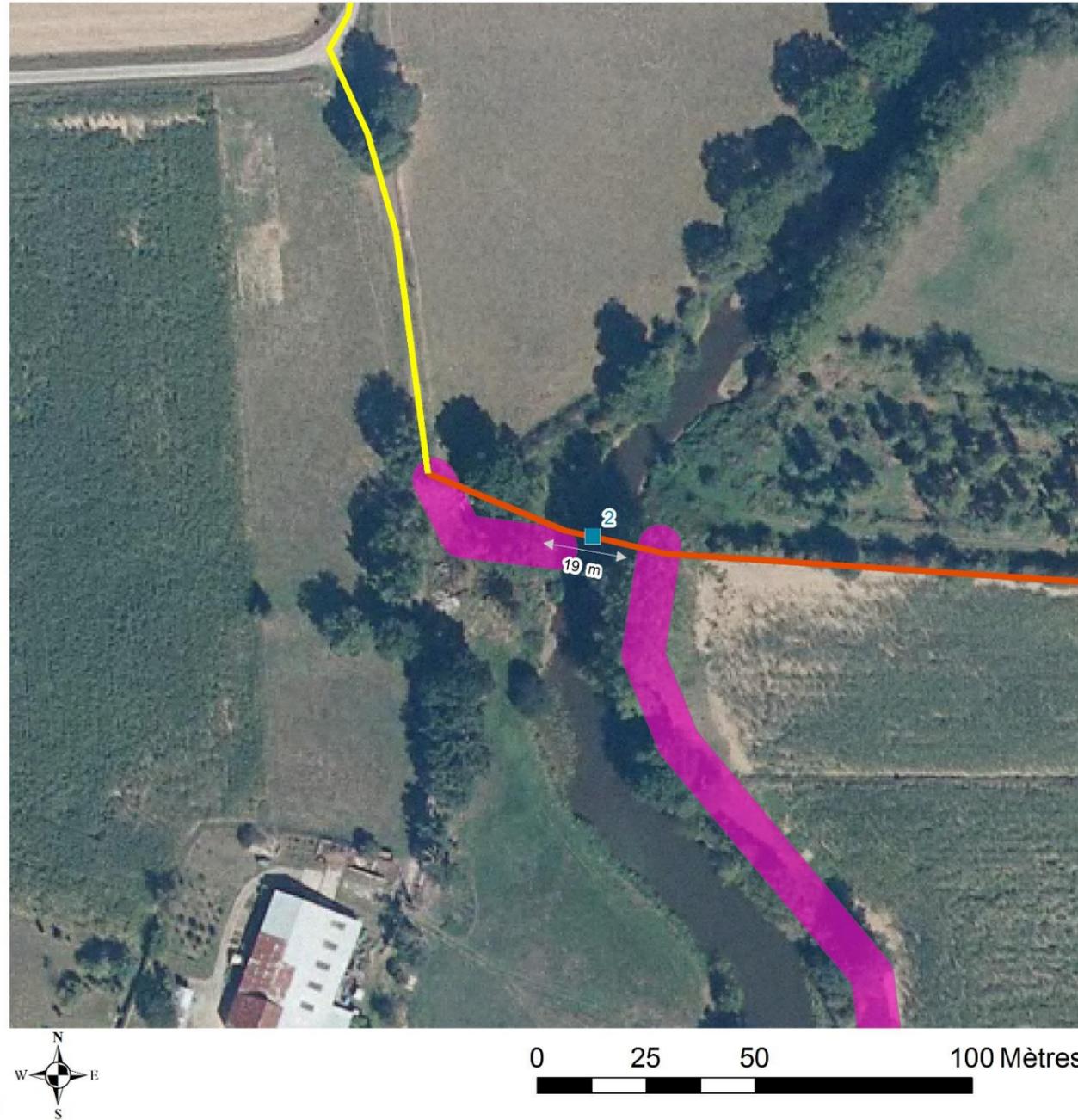


Carte 14 - Le détail du franchissement de la Vilaine : le déversoir

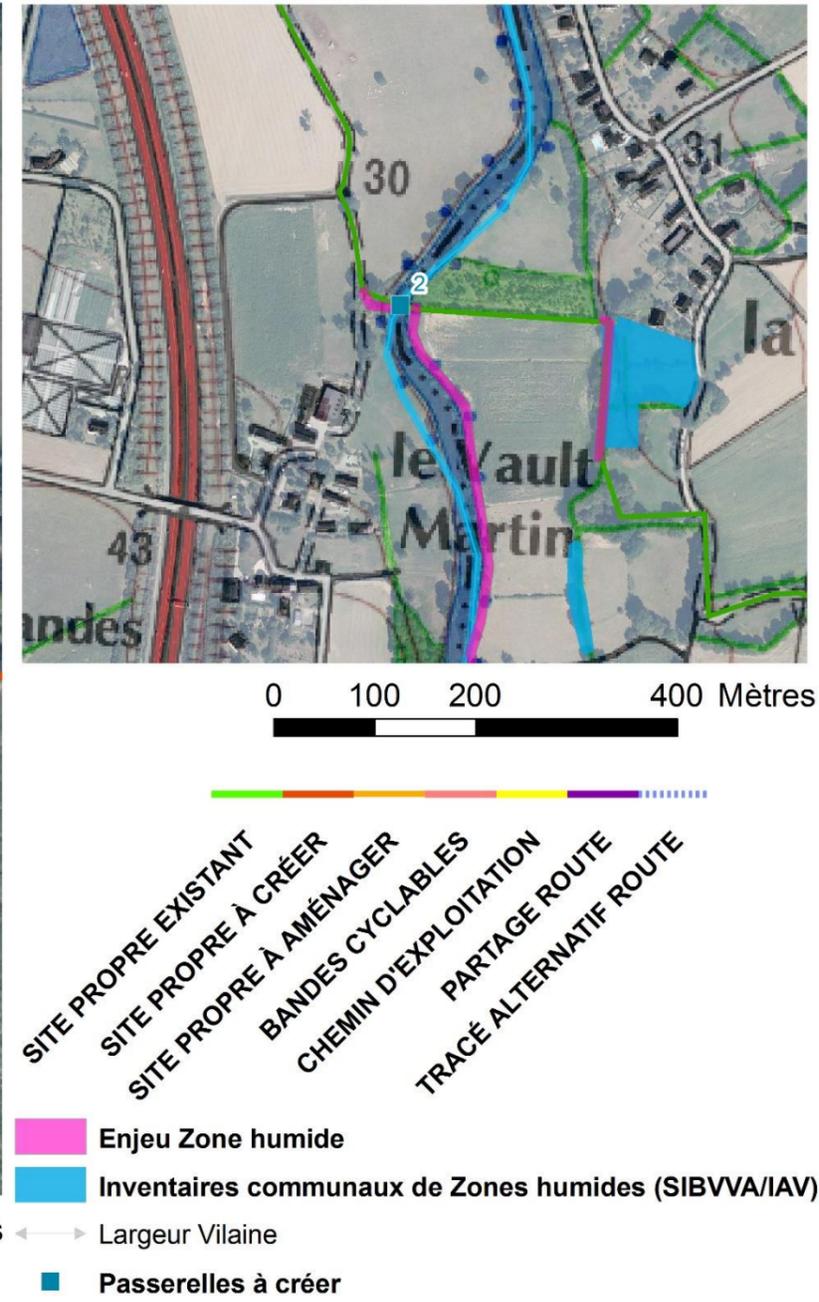


## Ouvrage de franchissement de la Vilaine 2

### Détail sur le secteur de l'ouvrage



### Localisation



Carte 15 - Le détail du franchissement de la Vilaine n° 2



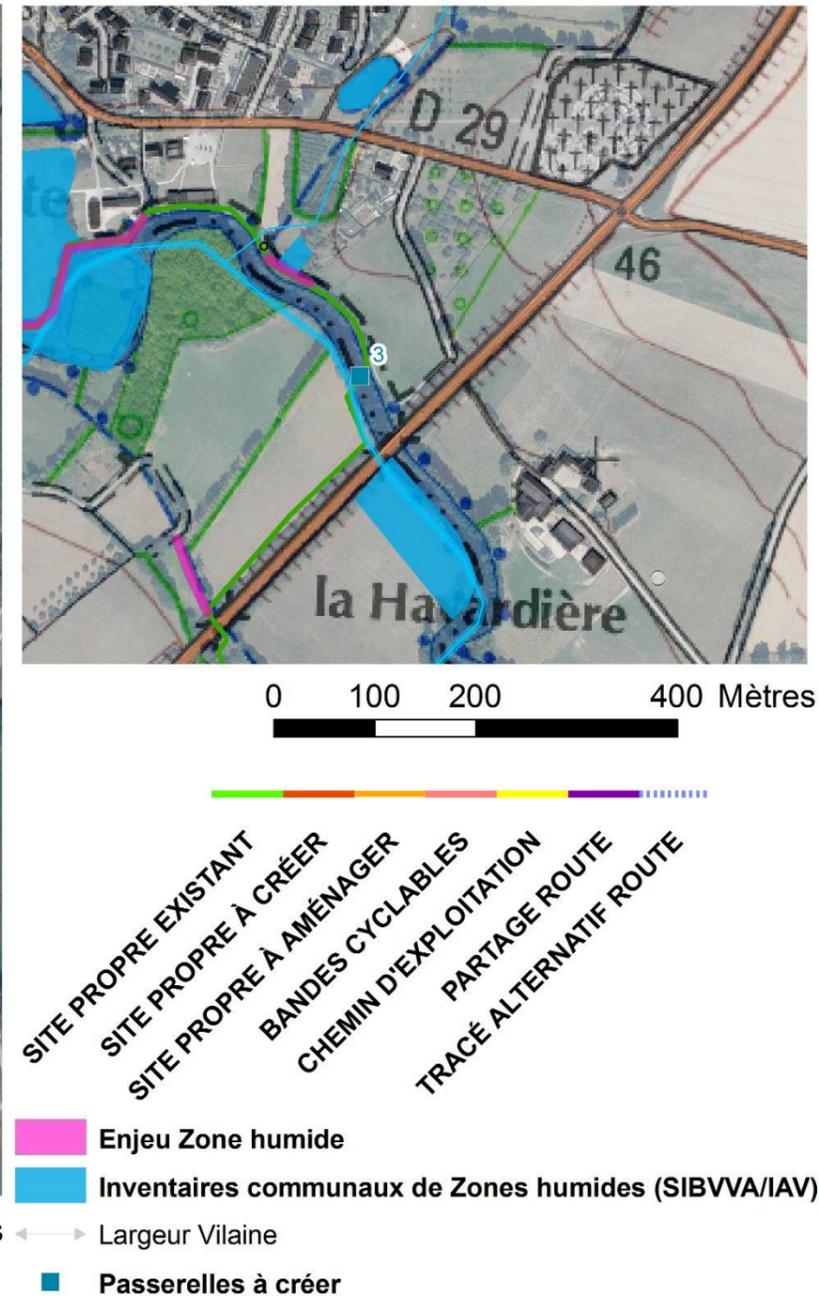
• Le secteur Acigné / Noyal-sur-Vilaine

## Ouvrage de franchissement de la Vilaine 3

### Détail sur le secteur de l'ouvrage



### Localisation



Carte 16 - Le détail du franchissement de la Vilaine n° 3



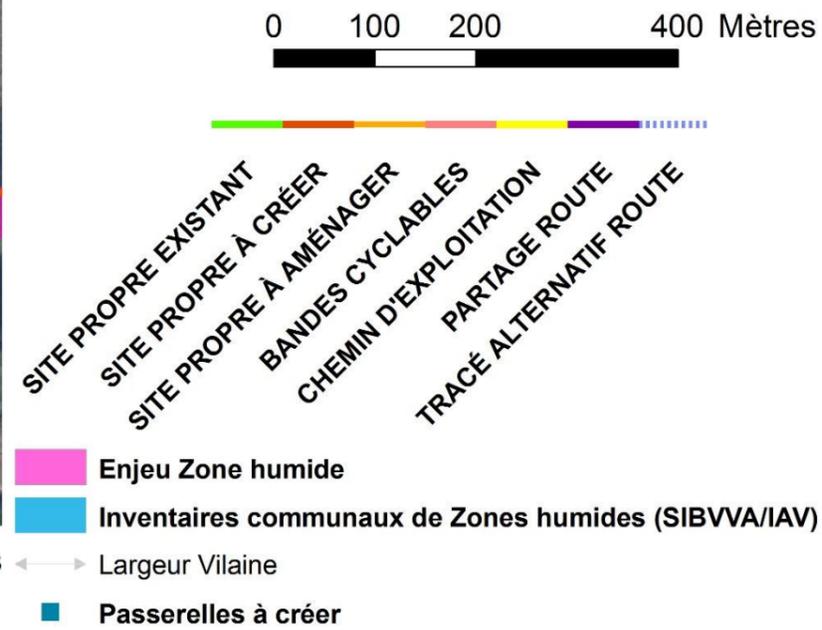
• Le secteur Châteaubourg

## Ouvrage de franchissement de la Vilaine 4

### Détail sur le secteur de l'ouvrage

### Localisation

Sources : BD IRTHO IGN / BD CARTO-Tracé AEPE-GINGKO Réalisation AEPE-GINGKO 2014



Carte 17 - Le détail du franchissement de la Vilaine n° 4



• Le secteur Saint-Jean-sur-Vilaine / Saint-Didier

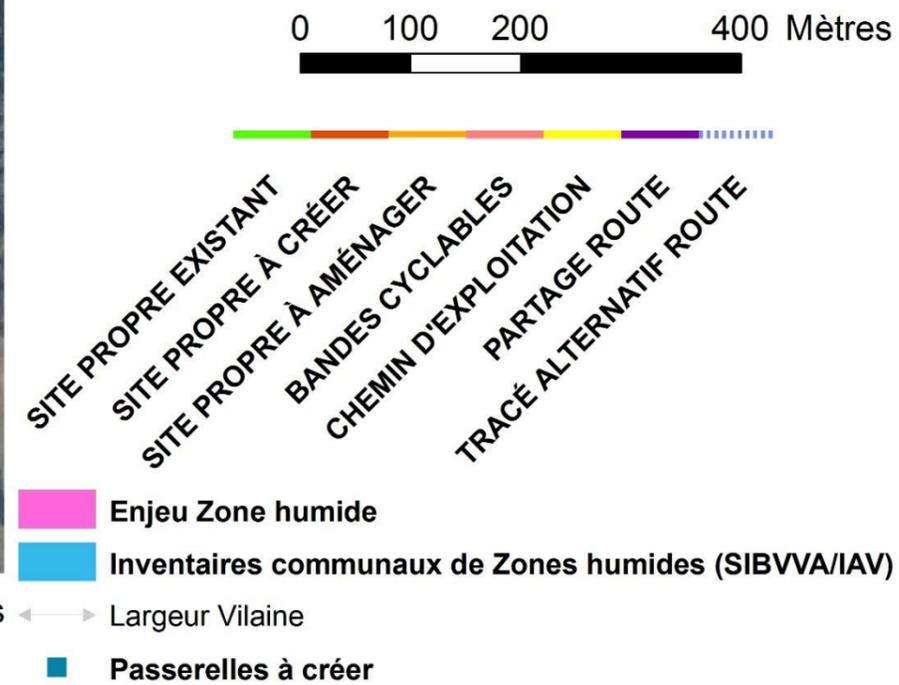
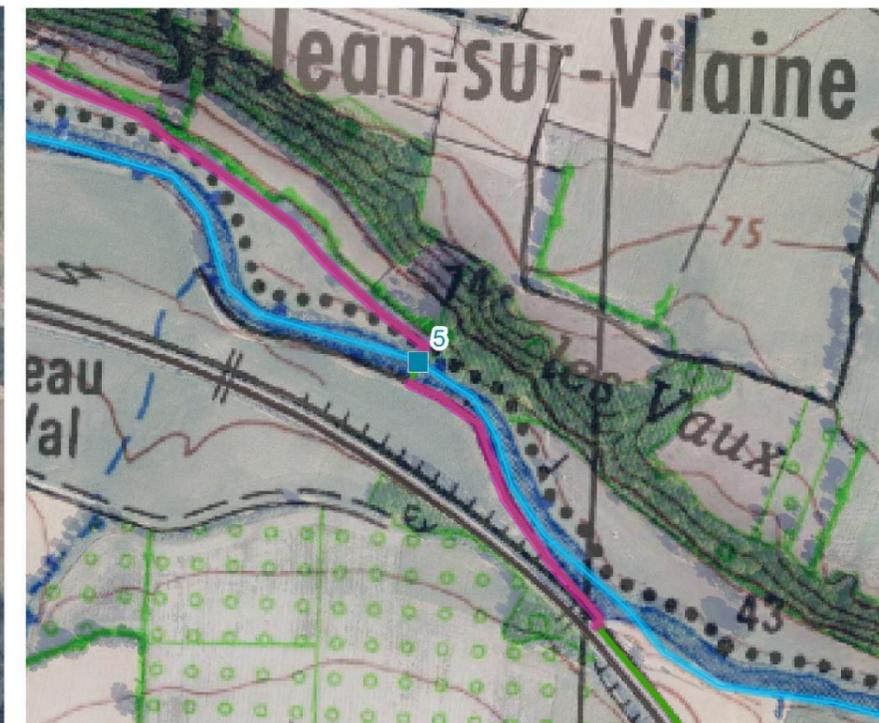
## Ouvrage de franchissement de la Vilaine 5

### Détail sur le secteur de l'ouvrage



Sources : BD IRTHO IGN / BD CARTO - Tracé AEPE-GINGKO Réalisation AEPE-GINGKO 2014

### Localisation



Carte 18 - Le détail du franchissement de la Vilaine n° 5)



## X. L'analyse des effets du projet sur l'environnement et les mesures envisagées

### X.1. Le milieu physique

#### X.1.1. Le climat

Les principales mesures à prendre vis-à-vis du contexte climatique sont les suivantes :

- traitement des aléas climatiques par les interventions habituelles dans le cadre de la gestion et de l'entretien des itinéraires piétons et cyclistes départementaux ;
- choix d'un revêtement adapté à la problématique de formation de verglas (antidérapant) et prenant en compte la notion de microclimat local puisque les matériaux choisis pourront avoir une influence ponctuelle sur la température, la luminosité, l'humidité, ...

#### X.1.2. Le relief

Les mesures à prendre vis-à-vis de la topographie sont les suivantes :

- réutilisation des terrains décapés dans le cadre du projet pour la création d'accotements modelés de part et d'autre de la Voie Verte ;
- évacuation des excédents de matériaux, non réutilisés sur le site, et mis en dépôt dans différents sites autorisés en fonction de leurs natures et de leurs possibilités de réutilisation ;
- atténuation des impacts visuels des modifications du relief par des aménagements paysagers.

Les mesures relatives à la phase travaux sont les suivantes :

- avant le début des travaux, délimitation des zones de sur-largeur à aménager, des zones de dépôt et des zones de circulation en dehors de l'emprise du chemin.

#### X.1.3. Les risques naturels

Les risques naturels dans le périmètre du tracé, sont essentiellement les risques d'inondation et de gonflement d'argile.

Pour ces risques, les mesures à prendre seront :

- un aménagement résistant aux aléas inondations et respectant le bon écoulement des eaux ;
- les passerelles qui seront créés devront respecter un tirant d'air suffisant et ne pas constituer d'obstacle à l'écoulement des eaux en cas de crue ;
- le positionnement des éléments d'accès aux passerelles et leurs fondations seront réfléchis en tenant compte du risque de gonflement d'argile ;

- dans une phase ultérieure, les maîtres d'œuvre veilleront à signaler les portions soumises au risque de crue afin que les usagers soient avisés du danger.

#### X.1.4. L'hydrologie

Les mesures à prendre vis-à-vis du contexte hydrologique et hydrogéologique sont les suivantes :

- aménagement de deux bandes enherbées (filtration) de part et d'autre de la voie créée ;
- utilisation d'un revêtement perméable, avec une légère pente en direction opposée de la Vilaine afin de diriger le surplus des eaux de ruissellement de la piste vers la bande enherbée la plus éloignée du cours d'eau ;
- préservation de la ripisylve existante ;
- apport de matériaux non susceptibles d'être à l'origine de la pollution de l'aquifère ;
- éventuelle mise en place d'une signalisation spécifique à destination des usagers de la Voie Verte pour les informer de la présence de captages d'alimentation en eau potable et les inviter à éviter tout acte de nature à porter atteinte à la qualité de la ressource ;
- attention toute particulière pour les travaux d'aménagement à proximité des captages d'alimentation en eau potable, notamment en réduisant au maximum les interventions lors des épisodes pluvieux ;
- sensibilisation des entreprises et du personnel intervenant sur le chantier en matière de protection de la qualité des eaux et des milieux naturels ;
- conformément à la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992 et à ses décrets d'application (décrets 93-742 et 93-743 du 29 mars 1993 modifiés et décret n°2006-881 du 17 juillet 2006), le projet d'aménagement relèvera de la nomenclature des opérations soumises à autorisation selon plusieurs rubriques. Ainsi, le projet devra faire l'objet d'une procédure spécifique avec enquête publique au titre de la loi sur l'eau (conjointement à la présente enquête).

Au vu du risque exposition du site aux crues, il conviendra de privilégier la période la plus propice pour l'organisation du chantier.

Un certain nombre de préconisations devra être respecté durant la phase de travaux :

- implantation des installations de chantier de manière à ce que l'ensemble des matériaux et matériels puissent être rapidement déplacés hors de la zone inondable en cas de crue importante de la rivière ;
- circulation des engins de travaux publics limitée aux emprises du projet ;
- contrôle régulier du stationnement des engins de travaux publics et du stockage de matériels, étanchéification des aires de stockage, stockage des eaux collectées sur ces aires (bassins de rétention) puis évacuation vers un centre de traitement ;
- aménagement rapide des surfaces terrassées ;
- limitation des opérations de décapage aux zones où cela est strictement nécessaire.

#### X.1.5. La qualité de l'air

Le présent projet n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air au droit de la zone d'étude.



Il est à noter néanmoins que l'itinéraire cyclable projeté passe à proximité d'infrastructures importantes (Rocades de Rennes, RN157, ...). La circulation automobile sur ces différentes infrastructures, fait partie des principales émissions de polluants au droit de la zone d'étude. De plus, le tracé de la Voie Verte passe à proximité d'activités industrielles donnant lieu à des rejets de polluants importants (au niveau de Châteaubourg).

L'un des objectifs pour la réalisation du présent projet est de développer les « modes doux ». Ainsi, de tels projets incitent les usagers à utiliser des modes de déplacement tels que le vélo, le roller ou la marche à pied. Ces déplacements « propres », non consommateurs d'énergie fossile, pourront remplacer une partie des déplacements actuels réalisés en voiture. Le projet aura donc des effets positifs sur la pollution de l'air, l'effet de serre et la consommation d'énergie.

## X.2. Le milieu naturel

Un projet d'aménagement de Voie Verte peut exercer les effets suivants sur les milieux naturels :

- effet d'emprise, traversée de zones naturelles sensibles ;
- effet de coupure et de dérangement ;
- effet de perturbation temporaire.

Les mesures à prendre vis-à-vis du milieu naturel sont les suivantes :

- réalisation d'aménagements légers limitant la dispersion du public dans/à proximité des milieux les plus sensibles (prairies et zones humides en bordure des cours d'eau) ;
- plantation d'essences locales, adaptées au contexte (contraintes liées aux crues) ;
- réalisation des travaux en dehors des périodes de nidification et de reproduction de l'avifaune (de mars à juillet) ;
- limitation des emprises liées aux aires de stockage ou de stationnement, aux passages d'engins, aux zones de dépôt, ... ;
- mise en place de systèmes de protection physique (barrières...) des arbres à conserver ;
- aménagement des zones de chantier et de dépôt de façon à impacter le moins possible les végétaux en place ;
- enherbement des accotements, talus et délaissés, afin de favoriser le réensemencement naturel de ces nouveaux espaces remaniés ;
- rétablissement des continuités végétales affectées dans le cadre des traitements paysagers envisagés ;
- mise en place d'une signalisation au niveau des différents accès aux sites afin d'informer les usagers de la Voie Verte (obligation de tenir les chiens en laisse, ...).

## X.3. Le paysage

Les mesures à prendre vis-à-vis du paysage sont les suivantes :

- ponctuellement, des plantations seront réalisées de façon à assurer une bonne intégration des nouveaux équipements et ouvrages le long de l'itinéraire ;
- le chantier sera réalisé en plusieurs tranches successives ce qui permettra de limiter l'impact paysager de la phase de travaux.

Le présent projet participera à la valorisation de la vallée de la Vilaine en amont de Rennes. Il aura pour effet de modifier sensiblement la perception paysagère du site avec l'introduction d'un linéaire stabilisé en lieu et place des bandes enherbées actuellement existantes en bordure de Vilaine.

Certains points du tracé induiront cependant des effets plus marqués et introduiront des modifications ponctuelles dans l'harmonie générale du site :

- l'aménagement d'équipements publics comme par exemple les aires de stationnement ;
- la signalétique propre à la Voie Verte et la signalétique touristique (indication de points de restauration, d'hébergement, ...)
- la construction d'ouvrages de franchissement de la Vilaine.

Afin de limiter ces impacts, différents aménagements paysagers seront réalisés afin d'intégrer au mieux la Voie Verte et ses aménagements annexes.

Pour les usagers de la Voie Verte, le présent projet pourra permettre la découverte du patrimoine paysager qu'il soit urbain, rural, naturel ou culturel, la découverte de terroirs et de pays, grâce à des modes de déplacement respectueux de l'environnement. Ce nouvel itinéraire participera également à une valorisation de la Vilaine, des ouvrages qui l'accompagnent (moulins, ponts...) et de la vallée qu'elle draine.

## X.4. Le milieu humain

### X.4.1. L'agriculture

Un projet d'aménagement de Voie Verte peut potentiellement exercer les effets suivants sur l'agriculture :

- effet d'emprise ;
- effet de perturbation du parcellaire ;
- effet de coupure (au sein de l'exploitation et en termes d'accès aux rivières pour les systèmes d'irrigation et pour les animaux).

Les mesures à prendre vis-à-vis de l'agriculture sont les suivantes :

- indemnisation relative aux pertes éventuelles de surface, de rendement et/ou d'aide ;
- mise en place d'une clôture séparant systématiquement la Voie Verte de l'espace pâturé pour limiter les effets de perturbation du parcellaire ;
- aménagement d'une séparation physique entre la Voie Verte et les parcelles agricoles en cas de demande des agriculteurs ;
- rétablissement des chemins agricoles ;
- rétablissement des accès aux pâturages ;
- aménagement de la Voie Verte de façon à permettre le passage d'engins agricoles (capacité à supporter le poids des machines, largeur nécessaire, ...)
- rétablissement des zones d'accès à la Vilaine - au cas par cas dans les études de détails ;
- maintien des points d'abreuvement du bétail - au cas par cas dans les études de détails ;



- aménagement d'abreuvoirs afin de concilier abreuvement des animaux, qualité des cours d'eau et Voie Verte ;
- rétablissement des réseaux hydrauliques coupés (irrigation, drainage) ;
- rétablissement des circulations agricoles de façon provisoire pendant les travaux si besoin est.

#### X.4.2. L'urbanisme / Les habitations

Dans le cadre du projet, une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MARNU) pourra être nécessaire s'il s'avère que le projet leur est incompatible avec le zonage actuel.

Après examen détaillé, notamment pour les espaces boisés classés (ebc), il s'avère que la procédure MARNU ne sera pas nécessaire.

Les mesures à prendre vis-à-vis de l'urbanisme et du patrimoine culturel sont les suivantes :

- une consultation sera conduite auprès de chaque service instructeur concerné par une servitude d'utilité publique ;
- les différents réseaux intersectés seront rétablis dans le cadre du projet conformément à la réglementation en vigueur ;
- le tracé proposé a été défini afin de ne pas induire de destruction de bâti. En ce qui concerne l'emprise que le projet exercera sur des propriétés privées, il sera procédé à l'indemnisation de propriétaires conformément aux dispositions en vigueur.

L'ensemble des mesures destinées à limiter les effets des travaux et à réduire au mieux la gêne occasionnée aux riverains et aux usagers sera établi préalablement à l'organisation des futurs chantiers. Quelques exemples à préciser peuvent néanmoins être mis en avant :

- mise en place d'une signalétique adaptée aux nouvelles conditions de circulation (fléchage pour des itinéraires provisoires, etc.) ;
- maintien des circulations et des accès riverains dans la mesure du possible, et le cas échéant, minimisation de la durée des travaux gênant l'accès ;
- maintien des accès aux activités ;
- circulation des engins dans l'emprise projet plutôt que sur le réseau de voirie locale ;
- utilisation d'un matériel limitant les nuisances sonores, les vibrations occasionnées, la pollution occasionnée ;
- arrosage des pistes de chantier durant les périodes sèches, afin de limiter l'envol de poussières ;
- mise en place d'éléments assurant la sécurité des usagers (barrières, garde-corps...) ;
- collecte et tri des déchets via des filières adaptées, ...

#### X.4.3. Le patrimoine culturel (Monuments Historiques, etc.)

Afin d'assurer une cohérence paysagère satisfaisante, avec une bonne insertion des projets dans leur environnement, et une valorisation optimale du patrimoine culturel, l'Architecte des Bâtiments de France (ABF)

sera consulté pour tout projet d'aménagement situé à l'intérieur des périmètres de protection définis autour des monuments historiques (rayon de 500 mètres ou périmètre modifié).

En ce qui concerne les secteurs archéologiques, le concessionnaire se rapprochera du service régional d'archéologie afin de définir avec lui les modalités d'une intervention préalable au commencement des travaux d'aménagement pour la réalisation d'une évaluation du patrimoine archéologique. Un diagnostic archéologique pourrait être prescrit par le Préfet de Région sur l'emprise du projet et de ses annexes. Cette prescription pourra être suivie le cas échéant d'une fouille et/ou des mesures de conservation.

Pour tout projet de travaux devant intervenir en site classé, l'ABF sera consulté et instruira les dossiers qui seront soumis à la commission départementale des sites, perspectives et paysages.

### X.5. La santé publique

#### X.5.1. La qualité de l'air

L'un des objectifs pour la réalisation de cette infrastructure est de développer les « modes doux » de déplacement. Ainsi, de tels projets incitent les usagers à utiliser des modes de déplacement tels que le vélo, le roller ou la marche à pied.

Ces déplacements « propres », non consommateurs d'énergie fossile, pourront remplacer une partie des déplacements actuels réalisés en voiture.

Le projet aura donc des effets positifs sur la pollution de l'air, l'effet de serre et la consommation d'énergie.

#### X.5.2. La sécurité

Le maître d'ouvrage prendra toutes les dispositions relatives à la sécurité des biens et des personnes fréquentant la Voie Verte.

Les dispositions à prendre concernant la sécurité seront arrêtées d'un commun accord entre les différents acteurs concernés et prises en charge par le maître d'ouvrage.

Ces dispositions comprendront notamment toutes les mesures juridiques propres à garantir la bonne gestion de la Voie Verte et à interdire l'accès de la piste aux véhicules motorisés (2 et 4 roues).

Les caractéristiques techniques du projet de Voie Verte le long de la Vilaine permettront de garantir une sécurité optimale pour les usagers et notamment au niveau des traversées des voiries routières fréquentées, qui seront sécurisées par des aménagements spécifiques.

#### X.5.3. L'acoustique

Le projet de Voie Verte entre Rennes et Vitré, bien que créant un nouvel axe au cœur de la vallée de la Vilaine, il ne modifiera pas de façon significative les conditions d'accès et de dessertes actuelles, notamment au niveau des accès riverains.

Pour la plupart des sections (site propre, partage agricole), la circulation motorisée sera interdite, avec des dérogations pour certaines catégories d'usagers tels que les habitants riverains, les agriculteurs, ....



---

Ainsi, la nuisance acoustique sera très limitée et sera uniquement liée à la hausse ou la nouvelle fréquentation des bords de Vilaine, des chemins existants, chemins carrossables, ... pour les nouveaux usagers de la voie.



## XI. Les mesures en faveur de l'environnement

Dans le cadre du développement du projet, les mesures suivantes devront être prises afin de garantir une bonne insertion du projet dans son environnement (milieu physique, milieu naturel, milieu humain, paysage et patrimoine)

### XI.1. Le milieu physique

#### XI.1.1. Le contexte climatique

Les mesures à prendre vis-à-vis du contexte climatique sont les suivantes :

- les aléas climatiques seront traités par les interventions habituelles dans le cadre de la gestion et de l'entretien des itinéraires piétons et cyclistes départementaux ;
- la vallée de la Vilaine est soumise aux aléas de crues. Le long du tracé concerné, il conviendra d'avertir les usagers des zones potentiellement inondables (directement) et de veiller à un aménagement des passerelles sur la Vilaine dont la structure n'interfère pas avec le bon écoulement des eaux en cas de crue.

#### XI.1.2. La topographie

Les mesures à prendre vis-à-vis de la topographie sont les suivantes :

- les terrains décapés seront réutilisés dans le cadre du projet pour la création d'accotements modelés de part et d'autre de la Voie Verte ;
- les excédents de matériaux, non réutilisés sur le site, seront évacués et mis en dépôt dans différents sites autorisés en fonction de leurs natures et de leurs possibilités de réutilisation ;
- les impacts visuels des modifications du relief seront atténués par des aménagements paysagers.

Les mesures relatives à la phase travaux sont les suivantes :

- avant le début des travaux, les zones de sur-largeur à aménager, les zones de dépôt et les zones de circulation en dehors de l'emprise du chemin devront être strictement déterminées.

#### XI.1.3. L'eau : le contexte hydrologique et hydrogéologique

Les mesures à prendre vis-à-vis du contexte hydrologique et hydrogéologique sont les suivantes :

- il conviendra de s'assurer que les matériaux apportés et les aménagements réalisés ne sont pas susceptibles d'être à l'origine de pollution de l'aquifère ;
- une signalisation spécifique pourrait être mise en place à destination des usagers de la Voie Verte pour les informer de la présence de captages d'alimentation en eau potable et les inviter à éviter tout acte de nature à porter atteinte à la qualité de la ressource ;

- les travaux d'aménagement à proximité des captages d'alimentation en eau potable devront faire l'objet d'une attention toute particulière ;
- le projet prévoit l'aménagement de deux bandes enherbées qui joueront le rôle de filtration de part et d'autre de la voie créée et la mise en place de poubelles régulièrement ramassées ;
- les entreprises et les personnels qui interviennent sur le chantier seront sensibilisés et responsabilisés en matière de protection de la qualité des eaux et des milieux naturels ;
- conformément à la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992 et à ses décrets d'application (décrets 93-742 et 93-743 du 29 mars 1993 modifiés et décret n°2006-881 du 17 juillet 2006), le projet d'aménagement relèvera de la nomenclature des opérations soumises à autorisation selon plusieurs rubriques. Ainsi, le projet devra faire l'objet d'une procédure spécifique avec enquête publique au titre de la loi sur l'eau (conjointement à la présente enquête).

### XI.2. Le milieu naturel

Les mesures à prendre vis-à-vis du milieu naturel sont les suivantes :

- une signalisation devra être mise en place au niveau des différents accès aux sites afin d'informer les usagers de la Voie Verte de l'obligation à tenir leurs chiens en laisse, ce dans le but de limiter le dérangement d'espèces présentes sur le site ;
- des panneaux d'information sur la faune et la flore des milieux traversés pourront être éventuellement installés, incitant les usagers au respect de la végétation et/ou de la faune locale ;
- l'entretien paysager des abords de Voies Vertes devra veiller à favoriser les pratiques respectueuses de l'environnement (fauche tardive, entretien zéro phyto, respect calendrier : nidification, ...) ;
- en fonction des inventaires faune flore sur le terrain, des mesures seront prises pour éviter, réduire ou compenser l'impact du projet sur les espèces et le milieu, tant vis-à-vis de la phase opérationnelle des travaux d'aménagement, qu'en prévision des activités, de la fréquentation et de l'entretien des sites après la mise en service de la voie.
- 

### XI.3. Le milieu humain

#### XI.3.1. L'agriculture

Les mesures à prendre vis-à-vis de l'agriculture sont les suivantes :

- de manière générale, tous les accès aux parcelles agricoles seront rétablis ;
- l'ensemble des réseaux d'irrigation coupés sera rétabli ;
- pendant les travaux, les circulations agricoles seront rétablies de façon provisoire, si besoin est.



## XI.3.2. L'urbanisme et le patrimoine culturel

### A/ La situation vis-à-vis des documents d'urbanisme

Dans le cadre du projet, une mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées devra être réalisée, s'il s'avère que le projet leur est incompatible.

Dans le cadre de ces mises en compatibilité, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, le rapport de la commission d'enquête, le plan local d'urbanisme avant et après modification seront soumis par le préfet pour délibération dans un délai de 2 mois au conseil municipal de chacune des communes concernées.

### B/ La situation vis-à-vis de l'urbanisme et du patrimoine culturel

Les mesures à prendre vis-à-vis de l'urbanisme et du patrimoine culturel sont les suivantes :

- une consultation sera conduite auprès de chaque service instructeur concerné par une servitude d'utilité publique ;
- les différents réseaux intersectés seront rétablis dans le cadre du projet conformément à la réglementation en vigueur ;
- le tracé proposé a été défini afin de ne pas induire de destruction de bâti. En ce qui concerne l'emprise que le projet exercera sur des propriétés privées, il sera procédé à l'indemnisation des propriétaires conformément aux dispositions en vigueur ;
- le concessionnaire se rapprochera du service régional d'archéologie afin de définir avec lui les modalités d'une intervention préalable au commencement des travaux d'aménagement, pour la réalisation d'une évaluation du patrimoine archéologique ;
- un diagnostic archéologique pourrait être prescrit par le Préfet de Région sur l'emprise du projet et de ses annexes. Cette prescription pourra être suivie le cas échéant d'une fouille et/ou des mesures de conservation ;
- l'ensemble des mesures destinées à limiter les effets des travaux et à réduire au mieux la gêne occasionnée aux riverains et aux usagers sera établi préalablement à l'organisation des futurs chantiers.

## XI.3.3. L'organisation des déplacements

Les mesures à prendre vis-à-vis de l'organisation des déplacements sont les suivantes :

- les dispositions à prendre concernant l'ouverture et la fermeture des accès seront arrêtées d'un commun accord entre les acteurs concernés et prises en charge par le(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage.
- toutes les dispositions seront prises par le(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage pour garantir :
  - l'accès des riverains, agriculteurs, pêcheurs et utilisateurs des loisirs nautiques ;
  - l'accès des véhicules techniques et de secours ;
- le projet devra se conformer à la réglementation relative à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées (décrets n°99-756 et 99-757 du 31 août 1999, arrêté du 31 août 1999, circulaire du 23 juin 2000) ;
- le projet devra également se conformer à la réglementation relative à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (Décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006) ;

- le(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage veillera au maintien en bon état de la piste affectée à l'usage du public et de l'ensemble des aménagements et équipements réalisés dans le cadre du présent projet. Il assurera, à ses frais, et sous sa responsabilité, l'entretien courant de l'emprise de la piste et de ses annexes, des plantations et éventuels mobiliers ;
- l'entretien et l'exploitation du présent projet seront assurés par les Agences/Ateliers Techniques de(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage ;
- une attention particulière sera portée à la réalisation d'itinéraires sécurisés et lisibles ;
- le(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage prendra(ont) toutes les dispositions relatives à la sécurité des biens et des personnes fréquentant la Voie Verte.

## XI.3.4. L'ambiance acoustique

Les mesures à prendre vis-à-vis de l'ambiance acoustique sont les suivantes :

- les activités de chantier devront respecter la législation qui leur incombe : notamment l'arrêté du 12 mai 1997 concernant la limitation sonore de certains engins de chantier ; les autres étant soumis au décret du 18 avril 1969 ;
- les activités de chantier les plus bruyantes correspondent aux phases de terrassement et de fondation de chaussée et notamment au va-et-vient des camions.

## XI.4. Le paysage

Les mesures à prendre vis-à-vis du paysage sont les suivantes :

- ponctuellement, des plantations seront réalisées de façon à assurer une bonne intégration des nouveaux équipements et ouvrages le long de l'itinéraire ;
- le chantier sera réalisé en plusieurs tranches successives ce qui permettra de limiter l'impact paysager de la phase de travaux.

## XI.5. La sécurité et le principe de rétablissement des communications, accès et chemins

### XI.5.1.1. La sécurité

Le(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage prendra(ont) toutes les dispositions relatives à la sécurité des biens et des personnes fréquentant la Voie Verte.

Les dispositions à prendre concernant la sécurité seront arrêtées d'un commun accord entre les différents acteurs concernés et prises en charge par le(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage.

Ces dispositions comprendront notamment toutes les mesures juridiques propres à garantir la bonne gestion de la Voie Verte et à interdire l'accès de la piste aux véhicules motorisés (2 et 4 roues).

Ces dispositions comprendront les dispositifs suivants :



- la mise en place de la signalisation de police visant à interdire l'accès de la piste aux véhicules motorisés, sauf véhicules autorisés ;
- la mise en place de la signalisation directionnelle et d'information, ainsi que tous dispositifs physiques (comme par exemple des barrières) nécessaires pour informer les usagers de l'interdiction de circuler en dehors de l'emprise du projet.

#### **XI.5.1.2. Le rétablissement des communications, accès et chemins**

L'opération Voie Verte entre Rennes et Vitré ne modifiera pas les conditions d'accès et de dessertes actuelles, notamment au niveau des accès riverains.

Pour les sections en Voie Verte, la circulation motorisée sera interdite, avec des dérogations pour certaines catégories d'usagers tels que les habitants riverains, les agriculteurs, ....

Les dispositions à prendre concernant l'ouverture et la fermeture des accès seront arrêtées d'un commun accord entre les acteurs concernés et prises en charge par le(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage.

Toutes les dispositions seront prises par le(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage pour garantir :

- l'accès des riverains ;
- l'accès aux parcelles cultivées et aux prairies pour les agriculteurs ;
- l'accès aux plateformes de loisirs nautiques ;
- l'accès des véhicules techniques et de secours ;
- l'accès aux véhicules d'entretien et de gestion.

Lors de traversées d'infrastructures routières, des aménagements spécifiques seront prévus afin de maintenir les flux routiers tout en sécurisant les traversées des usagers de la Voie Verte, en particulier sur des zones de virages dangereux, en pente, ou de changements de direction (tourne-à-gauche).

#### **XI.5.1.3. Le statut et les conditions d'exploitation**

Les voies vertes ayant un statut spécifique depuis l'année 2004 (décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004), il est possible de les passer en domaine public. Ce statut présente les avantages suivants :

- pouvoir de police ;
- gestion du domaine public : permission de voirie, autorisation d'accès ;
- possibilité d'expropriation dans le cadre de projet (continuité du réseau).

#### **XI.5.1.4. Le classement – déclassement de voirie**

À ce jour, le(s) Maître(s) d'Ouvrage intéressé(s) pour porter la phase opérationnelle du projet n'est pas encore identifié, dans le cas où les EPCI se présentent, les conditions de domanialité seront modifiées. Une procédure de classement - déclassement de voirie à la demande du Maître d'Ouvrage devra être réalisée.

Les fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie à classer – déclasser n'étant pas modifiées, les délibérations concernant le classement ou le déclassement seront dispensées d'enquête publique préalable.

Trois cas de figure se distinguent dans le cadre du projet de Voie Verte entre Rennes et Vitré.

##### **A/ Le classement des anciennes voies ferrées en route communale**

Lorsque le tracé empruntera l'ancienne voie ferrée, qui appartient au domaine public ferroviaire, celui-ci pourra être déclassé et classé dans le domaine public communal, fermé à la circulation motorisée, avec des dérogations pour les véhicules de gestion et d'entretien du domaine ainsi que pour les véhicules de secours.

Pour les cas de figure des points A/ et B/, les voies appartiennent au domaine public. Si le(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage préfère(nt) maintenir ces voies dans le domaine public ferroviaire, il est possible de conclure à l'établissement compétant (RFF) une convention d'occupation temporaire du domaine public.

##### **B/ Le classement des chemins privés en route communale**

Les chemins privés existants situés sur le tracé du présent projet seront classés dans le domaine de la voirie communale, ouverte ou non à la circulation motorisée en fonction de la section concernée.

Pour les sections en Voie Verte, la circulation motorisée sera interdite, avec des dérogations pour certaines catégories d'usagers tels que les habitants riverains, les agriculteurs,... ainsi que pour les véhicules de gestion et d'entretien du domaine.

Le(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage peu(ven)t choisir d'établir une convention plutôt qu'acquérir ces chemins privés. Dans ce cas, il pourra proposer aux propriétaires du chemin, de conclure une convention.

##### **C/ Le classement des voies nouvelles en route communale**

Les linéaires créés dans le cadre du présent projet seront classés en route communale, fermée à la circulation motorisée, avec des dérogations pour les véhicules de gestion et d'entretien du domaine et les véhicules de secours.

#### **I.2. Les conditions d'exploitation**

Le(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage veillera(ont) au maintien en bon état de la piste affectée à l'usage du public et de l'ensemble des aménagements et équipements réalisés dans le cadre du présent projet. Il assurera, à ses frais, et sous sa responsabilité, l'entretien courant de l'emprise de la piste et de ses annexes, des plantations et éventuels mobiliers. Il assurera ainsi, le contrôle de la végétation sur l'emprise de la piste et sur les accotements (débroussaillage mécanique, fauche), la réalisation de travaux paysagers de type plantations, engazonnement, maçonnerie, terrassement, gravillonnage, ...

L'entretien et l'exploitation du présent projet seront assurés par les Agences/Ateliers Techniques de(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage.

La Voie Verte est destinée à l'accueil d'un large public et est soumise à des dégradations potentielles liées à sa fréquentation, aux intempéries et phénomènes naturels (développement racinaire, ...) et à l'usure du temps ; ces dégradations sont sources d'inconfort, voire d'insécurité.

Ainsi les entretiens préconisés sont les suivants :



- **le balayage du revêtement.** Cette opération devra être effectuée régulièrement, après chaque orage et durant l'automne. Le nettoyage mécanique est impossible sur un revêtement sablé stabilisé. Le nettoyage se fera manuellement, au râteau ;
- **le désherbage de la voie,** s'il s'avère nécessaire, sera alternatif (mécanique ou thermique). Aucun produit phytosanitaire ne sera utilisé ;
- **le ramassage des déchets :** le contenu des poubelles sera ramassé au moins une fois par semaine, ainsi que les déchets abandonnés le long du parcours ;
- **le fauchage,** qui sera effectué sur la largeur des accotements. Deux passages seront effectués : le premier suffisamment tardif (en août) pour permettre la floraison et la germination de certaines espèces, le second en octobre ;
- **le déneigement ne sera pas effectué** sur la Voie Verte. Le salage est proscrit ;
- **après chaque évènement important** (rassemblement, ...), le sablé sera griffé et rechargé avec l'ajout si besoin, d'un liant en centrale, et compacté ;
- le **débroussaillage** sera réalisé une fois par an, en octobre. L'utilisation de l'épareuse sera à éviter afin de limiter l'aspect déchiqueté peu esthétique que cela entraîne.

L'entretien lourd de la Voie Verte se compose :

- du **remplacement du revêtement.** Cette opération ne présente pas de difficulté particulière. Elle est rapide et peu onéreuse. Tout d'abord, le revêtement en place est enlevé, ensuite il est déposé du sable mélangé avec un liant, puis l'ensemble est compacté ;
- du **curage régulier des fossés** (environ tous les 4 ans). Étant donné une migration possible du sable dans les réseaux d'assainissement, une collecte de sable devra être programmée lors du curage des réseaux ;
- de l'**élagage de la végétation**, qui sera réalisé tous les 3 ans.

Pour les routes partagées, l'entretien est prévu suivant le niveau de service des routes empruntées.



## XII. Conclusion

---

Le projet présenté concerne l'aménagement d'une voie verte entre Rennes et Vitré, accessible en intégralité aux piétons et aux vélos. Le tracé présenté résulte d'une concertation sur plusieurs années avec les différentes communes concernées.

Cette étude a permis de définir les principaux enjeux à prendre en compte dans le cadre de la réalisation de la voie verte. En ayant ciblé le tracé et le type d'aménagements à réaliser (site propre, piste cyclable, partage agricole, franchissements...) cette étude donne une base de travail aux communes ou EPCI souhaitant concrétiser le projet en réalisant une portion du tracé validé de la voie verte sur leur territoire.

Plusieurs éléments de l'étude restent à définir, afin d'être en mesure de réaliser un dossier complet de déclaration d'utilité publique.

En ce sens, l'étude de la compatibilité avec les documents d'urbanisme est à actualiser. De même, le travail d'identification du parcellaire impacté par le projet a été amorcé, cependant, d'un point de vue administratif, dans le cadre de l'enquête parcellaire il sera nécessaire de récupérer l'ensemble des données cadastrales concernées par les emprises du projet.

Enfin, la connaissance des emprises exactes du projet permettra d'en définir les impacts avec précision.

Dans un second temps, les territoires souhaitant poursuivre le travail seront amenés à continuer les études de définition en enrichissant le projet par des aménagements annexes (accès, commodités, affichage..).



## Annexes : Cadre juridique et administratif

### XII.1. Objet et conditions de l'enquête

La création d'une voie verte consiste en la réalisation d'une infrastructure destinée à la pratique des déplacements doux.

Le tracé du projet traverse plusieurs communes, il emprunte des chemins existants et implique par ailleurs la création de nouveaux chemins ayant une emprise sur des parcelles privées. Ainsi, la réalisation d'une voie verte est conditionnée par la réalisation d'une enquête publique préalable portant sur la déclaration d'utilité publique (DUP) et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme le cas échéant.

La présente enquête publique concerne le projet de création d'une voie verte devant relier les communes de RENNES et VITRÉ, cette première phase d'aménagement (Phase 1) porte sur les communes de :

- Cesson-Sévigné ;
- Thorigné-Fouillard ;
- Acigné ;
- Noyal-sur-Vilaine ;
- Brécé ;
- Servon-sur-Vilaine ;
- Châteaubourg ;
- Saint-Didier ;
- Saint-Jean-sur-Vilaine ;
- Cornillé ;

Cette enquête a pour objet d'informer le public et de recueillir ses observations en vue de la déclaration d'utilité publique dudit projet.

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues :

- par les articles L110-1 et R 112-1 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique (CECUP) ;
- au titre des articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-24 du Code de l'environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
- au titre des articles L.153 et L154 et R.153-13 du Code de l'urbanisme, s'agissant d'une opération qui nécessite une mise en compatibilité de plans locaux d'urbanisme

Le contenu du dossier d'enquête publique est déterminé par les articles R.112-4 et R.11-14-2 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et R.123-8 du Code de l'environnement.

Le dossier d'enquête comporte en particulier une étude d'impact établie conformément aux articles L.122-1 à L.122-3-5 et R.122-1 à R.122-16 du Code de l'environnement, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement

### XII.2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération

**Pour rappel cette enquête ne porte pas sur la totalité du projet, mais uniquement sur la phase 1 : Aménagement d'une voie verte entre CESSON-SÉVIGNÉ et CORNILLÉ.**

#### XII.2.1. L'information au public

L'enquête fait l'objet d'un arrêté d'ouverture et de mesures de publicité préalables, conformément à la réglementation. Un avis d'enquête est donc publié au moins quinze jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête par tous les moyens appropriés d'affichage et de publication dans la presse (journaux locaux par exemple). Cette information porte sur les lieux concernés par l'enquête, l'objet de l'enquête, les noms et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, la date d'ouverture, le lieu de l'enquête et la durée de celle-ci.

Pendant la même période, le Maître d'Ouvrage fera procéder à l'affichage de cet avis d'enquête sur les lieux ou un lieu situé au voisinage des aménagements et travaux projetés, et visible depuis la voie publique.

#### XII.2.2. Déroulement de l'enquête.

L'enquête est organisée par le Préfet d'Ille et Vilaine :

- ✚ Désignation du commissaire enquêteur par le président du tribunal administratif dans les 15 jours suivant la saisine du préfet (art. R 111-1 du CECUP : Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique).
- ✚ Prescription de l'enquête publique par arrêté préfectoral pour une durée minimum de 15 jours (art. R. 112-1 et R 112-12 du CECUP) pour une opération sans mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Elle se tient dans des locaux prévus à cet effet dans les communes de CESSON-SÉVIGNÉ, THORIGNÉ-FOUILLARD, ACIGNÉ, NOYAL-SUR-VILAINE, BRÉCÉ, SERVON-SUR-VILAINE, CHATEAUBOURG, SAINT-JEAN-SUR-VILAINE, SAINT-DIDIER et CORNILLÉ, où le présent dossier et un registre d'enquête sont tenus à la disposition du public.
- ✚ Publicité de l'avis d'enquête publique, demandée par le préfet, aux frais de l'expropriant :
  - dans 2 journaux régionaux ou locaux diffusés dans tout le département 15 jours au moins avant le début de l'enquête publique et rappel dans les 8 premiers jours de celle-ci (art. R 112-14 du CECUP),
  - affichage dans les communes 15 jours au moins avant le début de l'enquête publique et durant toute la durée de celle-ci (art. R 112-15 du CECUP).
- ✚ Pendant l'enquête publique (durée de 30 jours) : Le public peut consigner ses observations sur le registre d'enquête mis à sa disposition ou les adresser par correspondance au commissaire enquêteur, au lieu fixé par l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique. Ces observations écrites sont annexées au registre d'enquête. Les observations sont également reçues par le commissaire enquêteur aux lieux, jour et heure mentionnés dans l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique.



✚ Durant la même période, le Maître d'Ouvrage fera procéder à l'affichage de cet avis d'enquête sur les lieux ou un lieu situé au voisinage des aménagements et travaux projetés, et visible depuis la voie publique.

✚ Un site Internet organisé par l'autorité organisatrice sera réalisé (R123-11 du Code de l'Environnement)

### XII.2.3. A l'issue de l'enquête

Remise, au préfet, des rapport et conclusions motivées du commissaire enquêteur (art. R 112-19 du CECUP) au plus tard 1 mois après la fin de l'enquête publique (art. R 112-20 du CECUP). Ce rapport sera assorti d'un avis qui pourra être favorable, favorable avec recommandations, favorable avec réserves ou défavorable. Un exemplaire de ce rapport sera adressé au Président du Tribunal Administratif.

Notification d'une copie des rapport et conclusions du commissaire enquêteur au Conseil départemental et aux maires désignées ci-dessus par le préfet (art. R. 112-21 du CECUP).

Les conclusions du commissaire-enquêteur sont communiquées, sur leur demande, aux personnes intéressées (art. L 112-1 du CECUP).

Procès-verbal sur les opérations de clôture de l'enquête publique dressé par le préfet, (art. R 112-20 du CECUP)

### XII.2.4. La déclaration d'utilité publique

Décision prononcée par le préfet au plus tard 1 an après la clôture de l'enquête publique pour une durée maximum de 5 ans (art. L 121-2 et R 121-1 du CECUP).

Elle est accompagnée :

- du document exposant les motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet (art. L 122-1 du CECUP),
- du plan des travaux.

Possibilité de proroger une fois la durée de validité de la déclaration d'utilité publique, en l'absence de circonstances nouvelles pour une durée au plus égale à la durée initiale (5 ans maximum) par arrêté préfectoral (art L 121-5 du CECUP).

## XII.3. Les autres procédures administratives

### XII.3.1. Archéologie préventive

Le projet épousera les formes du terrain naturel sur l'intégralité de son parcours ; de ce fait, aucun désordre du sous-sol, qui pourrait concourir à la destruction de vestiges archéologiques, ne pourra survenir.

### XII.3.2. La Loi sur l'Eau

Conformément à la Loi sur l'Eau du 3 janvier 1992, le projet relève de la procédure de Déclaration.

Un dossier spécifique sera réalisé à cet effet par les communes intéressées par le projet.

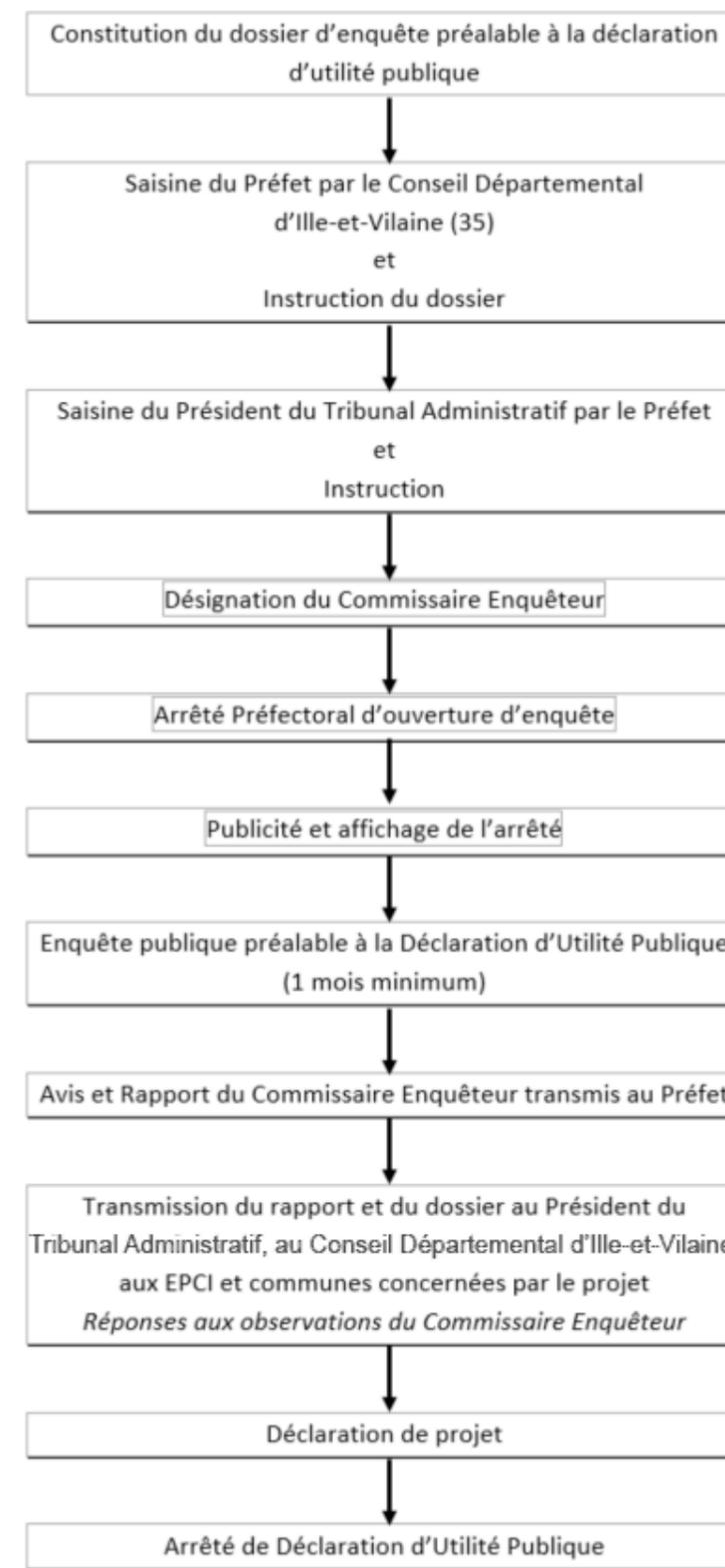


Figure 19 : Déroulement de l'enquête d'utilité publique



## XII.4. La mise en compatibilité des plans d'urbanisme

Si l'opération soumise à l'enquête publique n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme (en vigueur et opposables au tiers) des communes sur lesquelles elle prend place, l'aménagement de la Voie Verte le long de la Vilaine entre Rennes et Vitré nécessite la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (POS ou PLU) qui fait l'objet d'une enquête publique conjointe par commune. La mise en compatibilité consiste à intégrer le projet de Voie Verte sous forme d'emplacements réservés dans les documents d'urbanisme des communes traversées.

## XII.5. À l'issue de l'enquête publique

À la suite des observations du public, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête se prononcera sur l'utilité publique du projet et rédigera son rapport relatant les conditions de déroulement de l'enquête et ses conclusions en précisant si elles sont favorables ou défavorables à l'opération. Le rapport et les conclusions seront transmis, dans un délai d'un mois après la fin de l'enquête avec l'ensemble du dossier et des registres, au Préfet d'Ille-et-Vilaine.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, le rapport de la commission d'enquête, le plan local d'urbanisme avant et après modifications seront soumis par le Préfet pour délibération dans un délai de 2 mois aux conseils municipaux concernés.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur, ou de la commission d'enquête, seront tenus à la disposition du public dans les mairies où se sera déroulée l'enquête, ainsi qu'à la Préfecture d'Ille-et-Vilaine et sur le site internet de celle-ci, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Après remise du rapport du commissaire enquêteur, le Maître d'Ouvrage se prononcera, par une déclaration de projet (cf. chapitre suivant), sur l'intérêt général de l'opération projetée.

Cette déclaration sera transmise au Préfet et mise à disposition du public.

Suite à la déclaration de projet, cette opération pourra être Déclarée d'Utilité Publique si le coût financier, les inconvénients d'ordre social ou d'ordre environnemental, ou l'atteinte à d'autres intérêts publics ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt général qu'elle présente.

Publié au recueil des actes administratifs, l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique pourra comporter des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement en application de l'article 4 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 modifiée portant sur le renforcement de la protection de l'environnement, notifié à l'article L.23-2 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

La validité de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique est de 5 ans et peut être prorogée pour une nouvelle durée de 5 ans.

Si l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique est contesté, il pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

## XII.6. La Déclaration de Projet

La déclaration de projet est issue de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002, relative à la démocratie de proximité. L'article L.126-1 du Code de l'environnement (ainsi que l'article L.11-1-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique) indique que « lorsqu'un projet public [...] fait l'objet d'une enquête publique, l'autorité de l'État ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée. ».

Cette déclaration de projet est applicable aux projets des collectivités locales ainsi qu'à ceux de l'État ou de ses établissements publics (pour les projets de l'État nécessitant une expropriation, la Déclaration d'Utilité Publique vaut Déclaration de Projet). Elle constitue une nouvelle modalité d'information du public sur les projets donnant lieu à enquête publique en raison de leur impact sur l'environnement. Le régime juridique de cette déclaration dépend de la nécessité ou non de procéder à une expropriation pour cause d'utilité publique.

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. Si l'expropriation est nécessaire, cette procédure est alors régie par le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ainsi, aux termes de l'enquête publique, le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine devra se prononcer auprès de l'autorité compétente de l'État, sur l'intérêt général du projet, par la voie de cette déclaration de projet, dans un délai de six mois.

C'est à l'issue de cette transmission que l'autorité compétente de l'État décidera de la Déclaration d'Utilité Publique (par une décision motivée). Une fois l'opération déclarée d'utilité publique, la légalité de la déclaration de projet ne pourra être contestée que par voie d'exception à l'occasion d'un recours dirigé contre la Déclaration d'Utilité Publique. Les vices qui pourraient affecter la légalité externe de cette déclaration de projet sont sans incidence sur la légalité de la Déclaration d'Utilité Publique.

## XII.7. La Déclaration d'Utilité Publique

Au terme de la procédure d'enquête publique et au vu du dossier correspondant, la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération sera prononcée par arrêté préfectoral, au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête, et publiée au recueil des actes administratifs de la Préfecture d'Ille-et-Vilaine. En cas de contestation, l'acte déclaratif d'Utilité Publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif (ou le Conseil d'État) dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Si nécessaire, elle emportera la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées.

L'acte déclaratif d'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

L'acte déclaratif d'utilité publique pourra comporter des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement, en application de l'article L.122-2 du Code de l'expropriation.



## XII.8. Au-delà de l'enquête et de la Déclaration d'Utilité Publique

### XII.8.1. Les aménagements fonciers

L'article R.123-30 du Code rural et de la pêche maritime dispose que « le caractère linéaire d'un ouvrage ou partie d'ouvrage est constaté par la décision portant déclaration d'utilité publique. ». Cette décision mentionne expressément, s'il y a lieu, l'application des dispositions des articles L.123-24 et L.352-1 du Code rural.

Compte tenu du très faible impact du projet sur le milieu agricole il n'y aura pas lieu d'engager une procédure d'aménagement foncier pour remédier aux éventuels dommages créés aux exploitations agricoles..

### XII.8.2. La procédure de classement et de déclassement de voirie

La phase opérationnelle, n'est actuellement pas définie, les Maîtres d'Ouvrage intéressés par la réalisation du projet n'étant pas encore identifiés. Dans le cas où le projet serait porté par les EPCI, il impliquerait une redistribution de la domanialité des voies concernées par le projet. Des procédures de classement et de déclassement seront menées conformément au Code de la voirie routière et en concertation avec les collectivités, notamment dans les cas suivants :

- classement de chemins privés en voie communale ;
- classement en voie communale des voies nouvelles.

### XII.8.3. Les études de détail

La phase opérationnelle, n'est actuellement pas définie, les Maîtres d'Ouvrage intéressés par la réalisation du projet n'étant pas encore identifiés. Ceux-ci engageront sous leur propre responsabilité les études de détails nécessaires à la définition précise du projet et ceci en étroite concertation avec l'ensemble des partenaires concernés.

Les études de détails pourront notamment concerner l'inventaire détaillé des zones humides, la définition et les études techniques des différents franchissements de la Vilaine, la définition et l'étude technique des traversées de voies sécurisées. Il en sera de même si l'étude d'impact démontre des impacts significatifs sur des espèces faunistiques ou floristiques protégées au niveau européen, ou national. Des études complémentaires pourront alors être menées afin de dresser le dossier de demande de dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement d'espèces animales protégées (CNPN).

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête, faire l'objet de modifications mineures dans la mesure où elles ne dénaturent pas le projet initial. Si des modifications majeures en résultaient, une nouvelle enquête pourrait s'avérer nécessaire.

### XII.8.4. L'enquête parcellaire

L'enquête parcellaire sera engagée après la Déclaration d'Utilité Publique du projet. Elle a pour but de procéder à la détermination des parcelles à acquérir ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires des droits et autres intéressés. Elle définira avec précision l'emprise des terrains nécessaires à l'exécution des travaux. À l'issue de cette enquête, un arrêté permettra de déclarer cessibles les propriétés dont l'acquisition est nécessaire et d'engager la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique. La procédure d'enquête parcellaire est définie aux articles R.131-1 à R.131-13 du Code de l'expropriation.

### XII.8.5. La procédure d'expropriation

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, sur la base du dossier d'enquête parcellaire.

### XII.8.6. La construction et la mise en service

La construction sera assurée par le(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage. Pendant la phase de construction, il veillera à la mise en place des dispositions arrêtées lors des études de détails, du début des travaux jusqu'à la mise en service.

Un contrôle de conformité sera réalisé au plus tard dans l'année suivant la mise en service : l'objectif de ce contrôle est de s'assurer que les engagements pris ont bien été tenus. Cette inspection peut entraîner l'adaptation des aménagements réalisés. Le maître d'ouvrage veillera au maintien en bon état de la piste affectée à l'usage du public et de l'ensemble des aménagements et équipements réalisés dans le cadre du présent projet. Il assurera, à ses frais, et sous sa responsabilité, l'entretien courant de l'emprise de la voie et de ses annexes, des plantations et éventuels mobiliers.

L'entretien et l'exploitation du présent projet seront assurés par le(s) futur(s) Maître(s) d'Ouvrage.



## **Annexes : Phase 1 Aménagement entre CESSON-SÉVIGNÉ et CORNILLÉ - Plan simple**

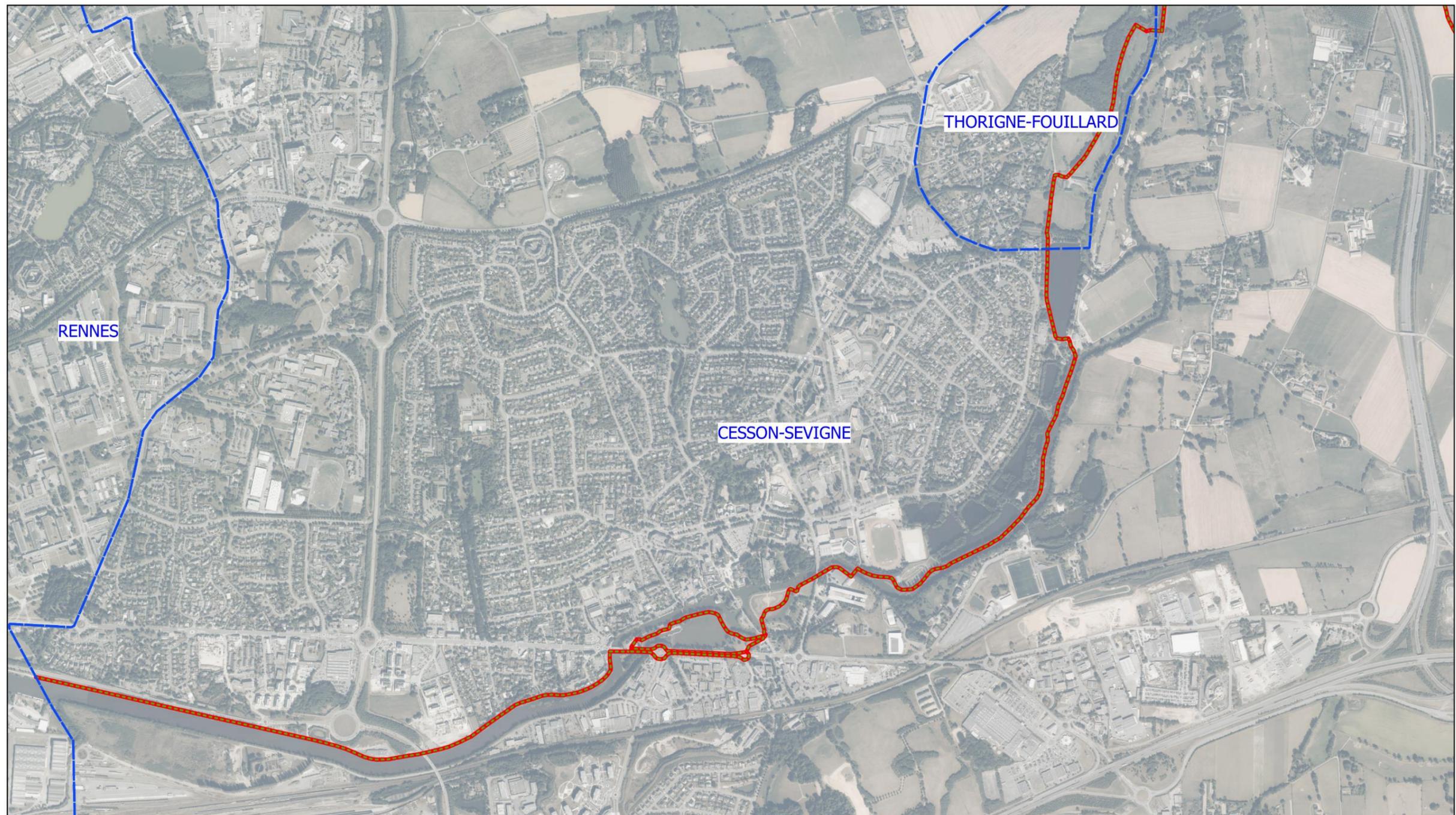
Le coût de cette première phase a été estimé à 2 900 000 € HT.





## Présentation du tracé de la Voie Verte Phase 1: Aménagement entre Cesson-Sévigné et Cornillé

Planche 1 de 6



### Légende

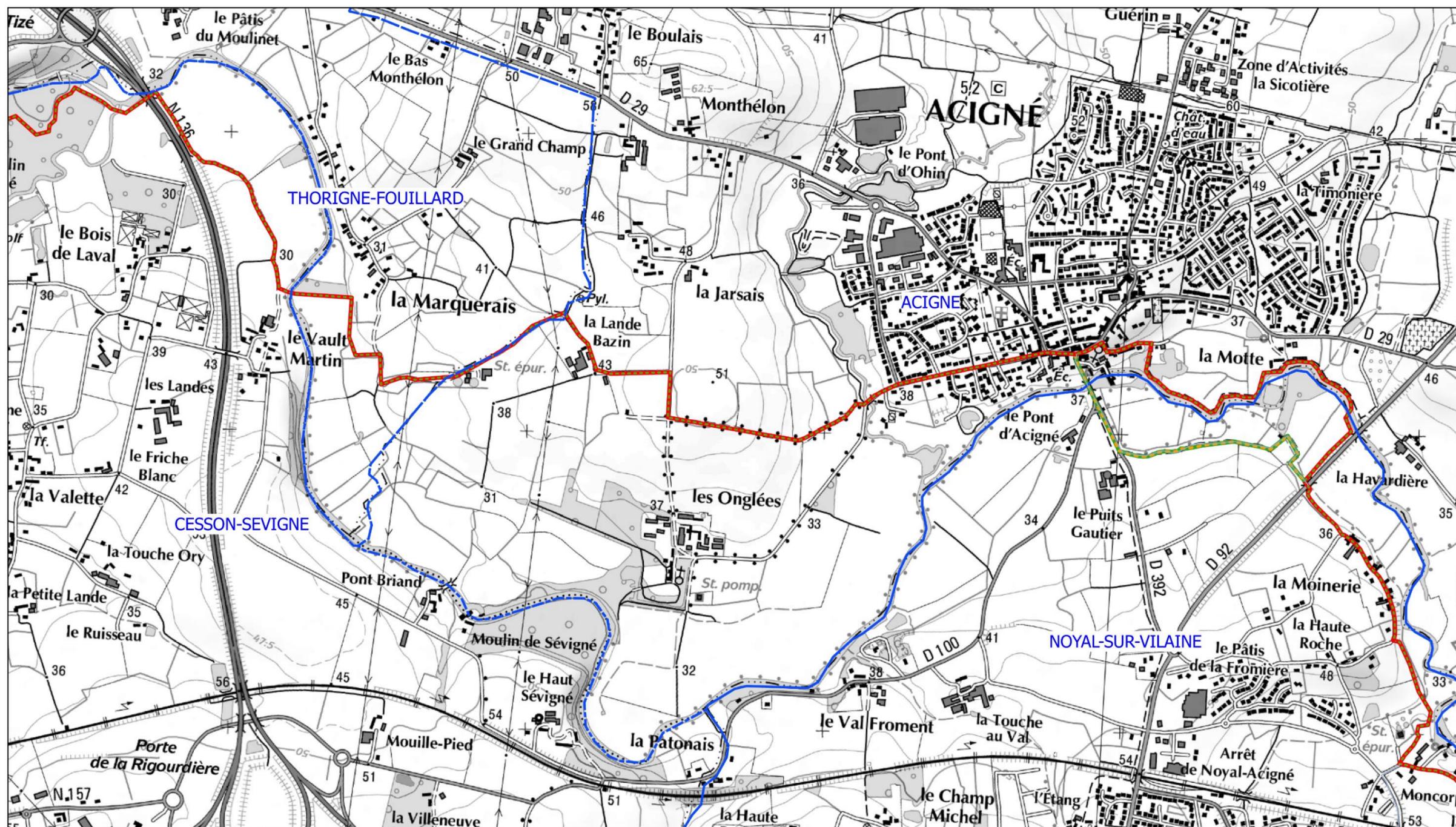
- COMMUNE
- Tracé de la Voie-Verte
- Tracé provisoire sur chemin existant
- Tracé provisoire à créer





## Présentation du tracé de la Voie Verte Phase 1: Aménagement entre Cesson-Sévigné et Cornillé

Planche 2 de 6



0 250 500 750 1000 m

Légende

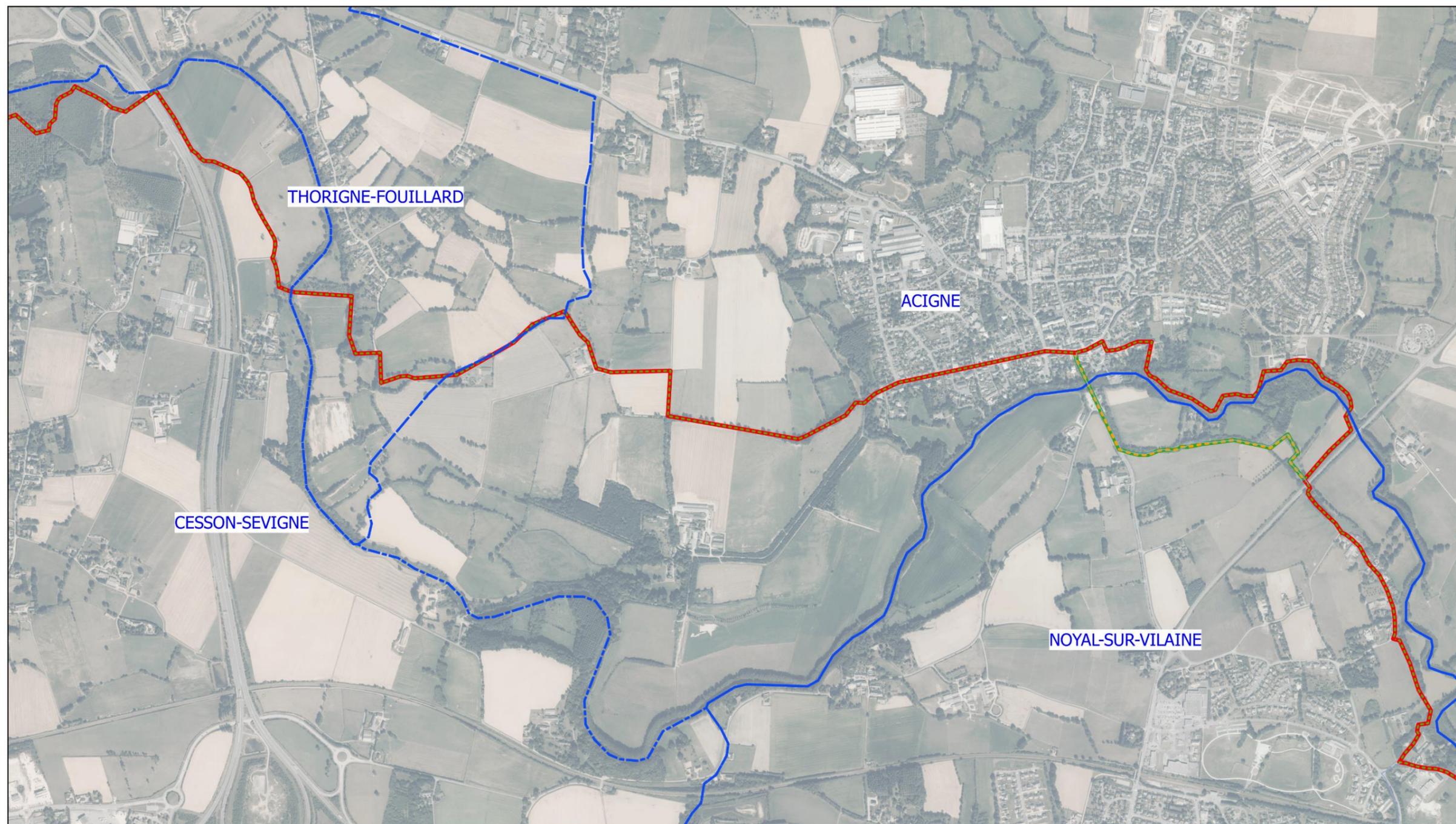
- COMMUNE
- Tracé de la Voie-Verte
- Tracé provisoire sur chemin existant
- Tracé provisoire à créer





## Présentation du tracé de la Voie Verte Phase 1: Aménagement entre Cesson-Sévigné et Cornillé

Planche 2 de 6



### Légende

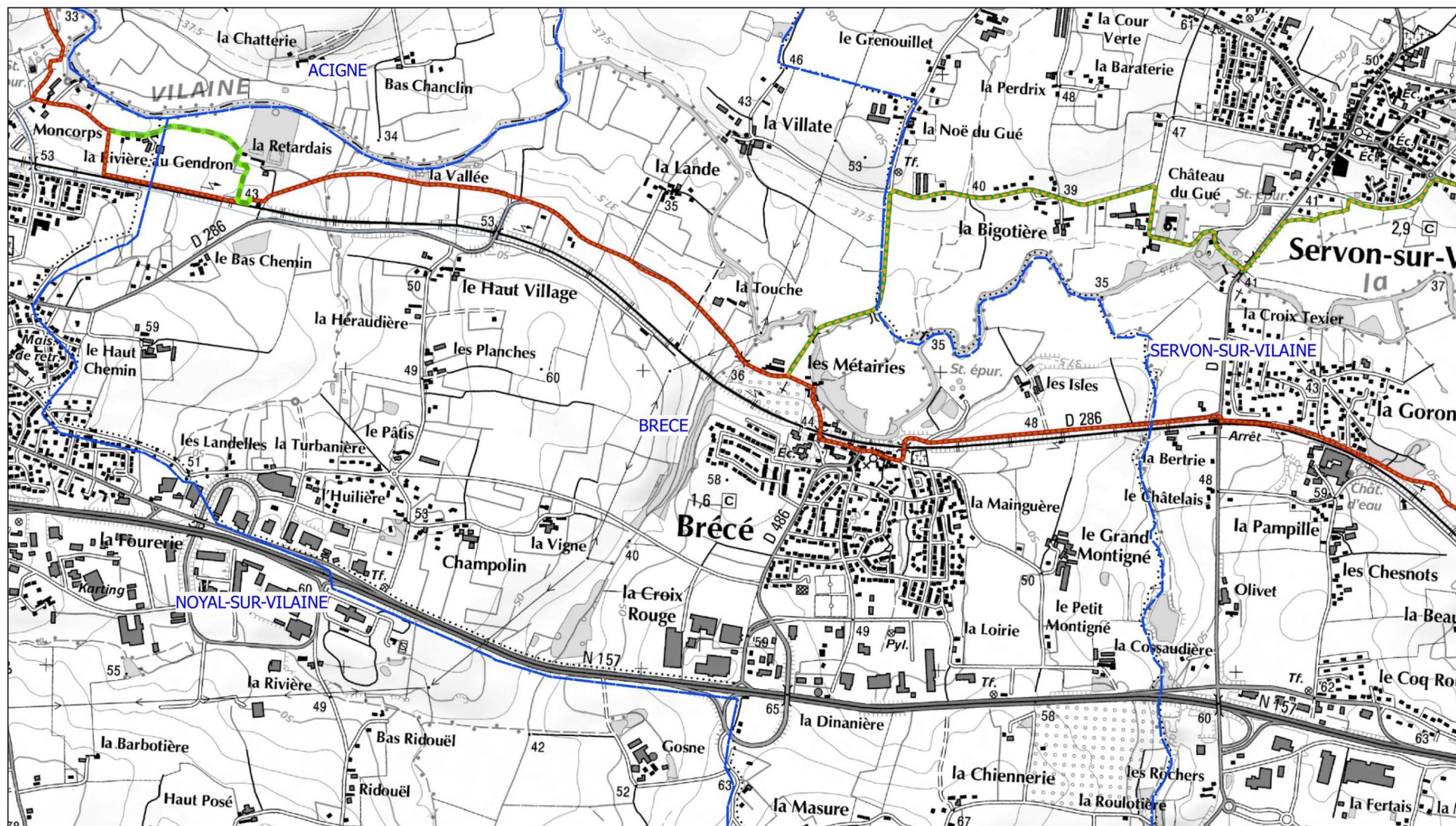
- COMMUNE
- Tracé de la Voie-Verte
- Tracé provisoire sur chemin existant
- Tracé provisoire à créer





### Présentation du tracé de la Voie Verte Phase 1: Aménagement entre Cesson-Sévigné et Cornillé

Planche 3 de 6



#### Légende

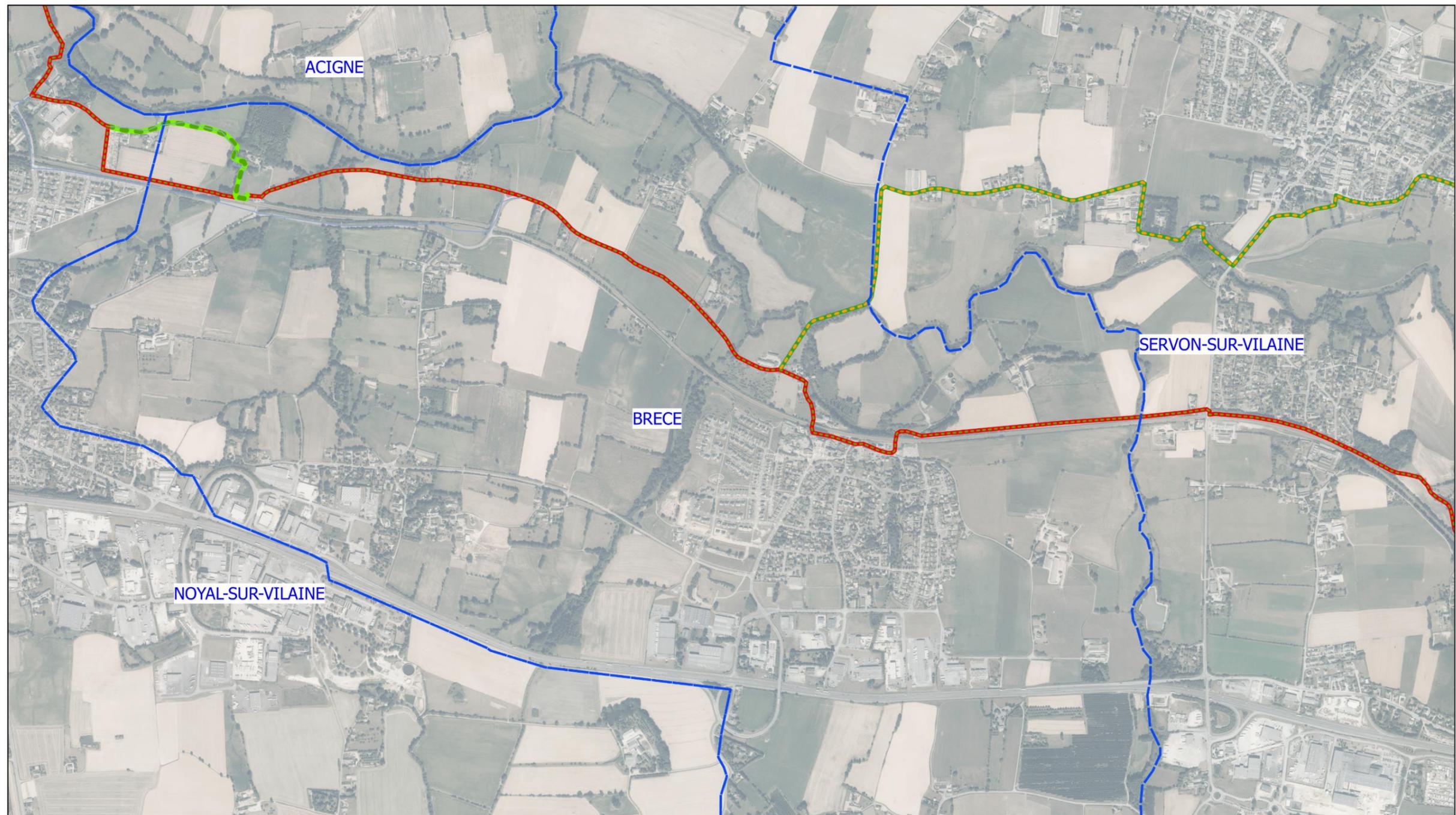
- COMMUNE
- Tracé de la Voie-Verte
- Tracé provisoire sur chemin existant
- Tracé provisoire à créer





## Présentation du tracé de la Voie Verte Phase 1: Aménagement entre Cesson-Sévigné et Cornillé

Planche 3 de 6



### Légende

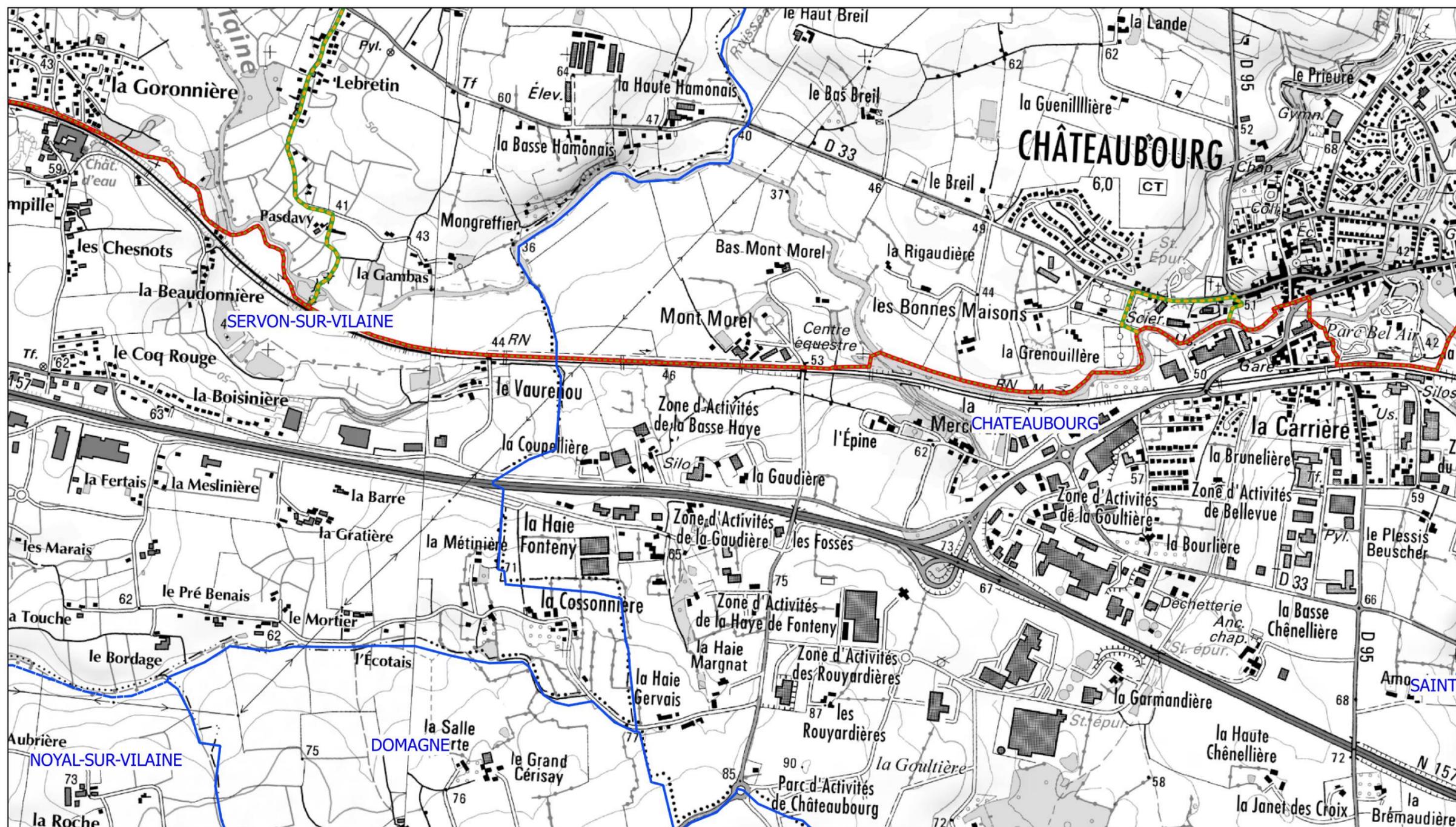
- COMMUNE
- Tracé de la Voie-Verte
- Tracé provisoire sur chemin existant
- Tracé provisoire à créer





### Présentation du tracé de la Voie Verte Phase 1: Aménagement entre Cesson-Sévigné et Cornillé

Planche 4 de 6



**Légende**

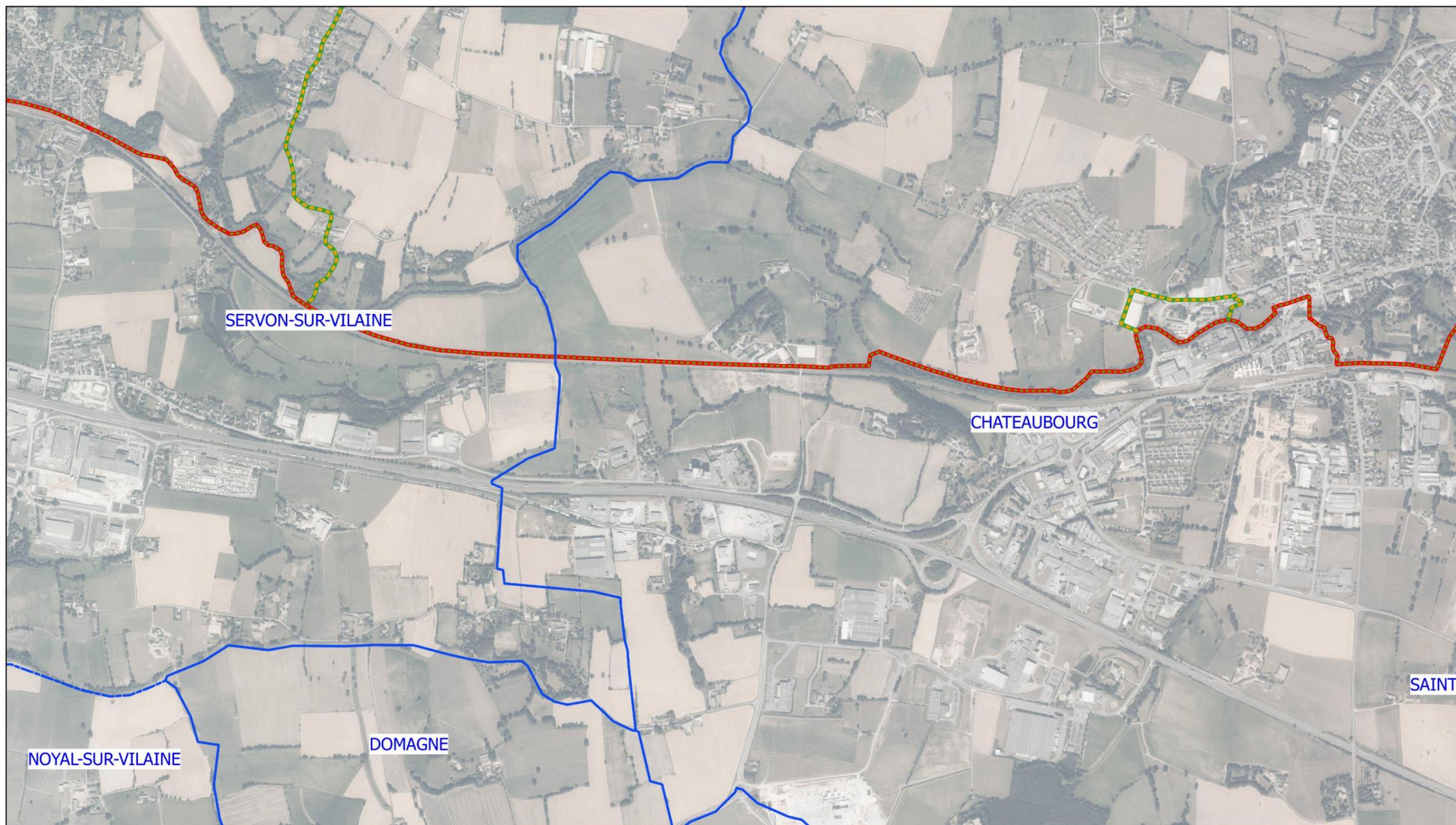
- COMMUNE
- Tracé de la Voie-Verte
- Tracé provisoire sur chemin existant
- Tracé provisoire à créer





## Présentation du tracé de la Voie Verte Phase 1: Aménagement entre Cesson-Sévigné et Cornillé

Planche 4 de 6



0 250 500 750 1000 m

### Légende

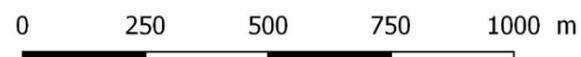
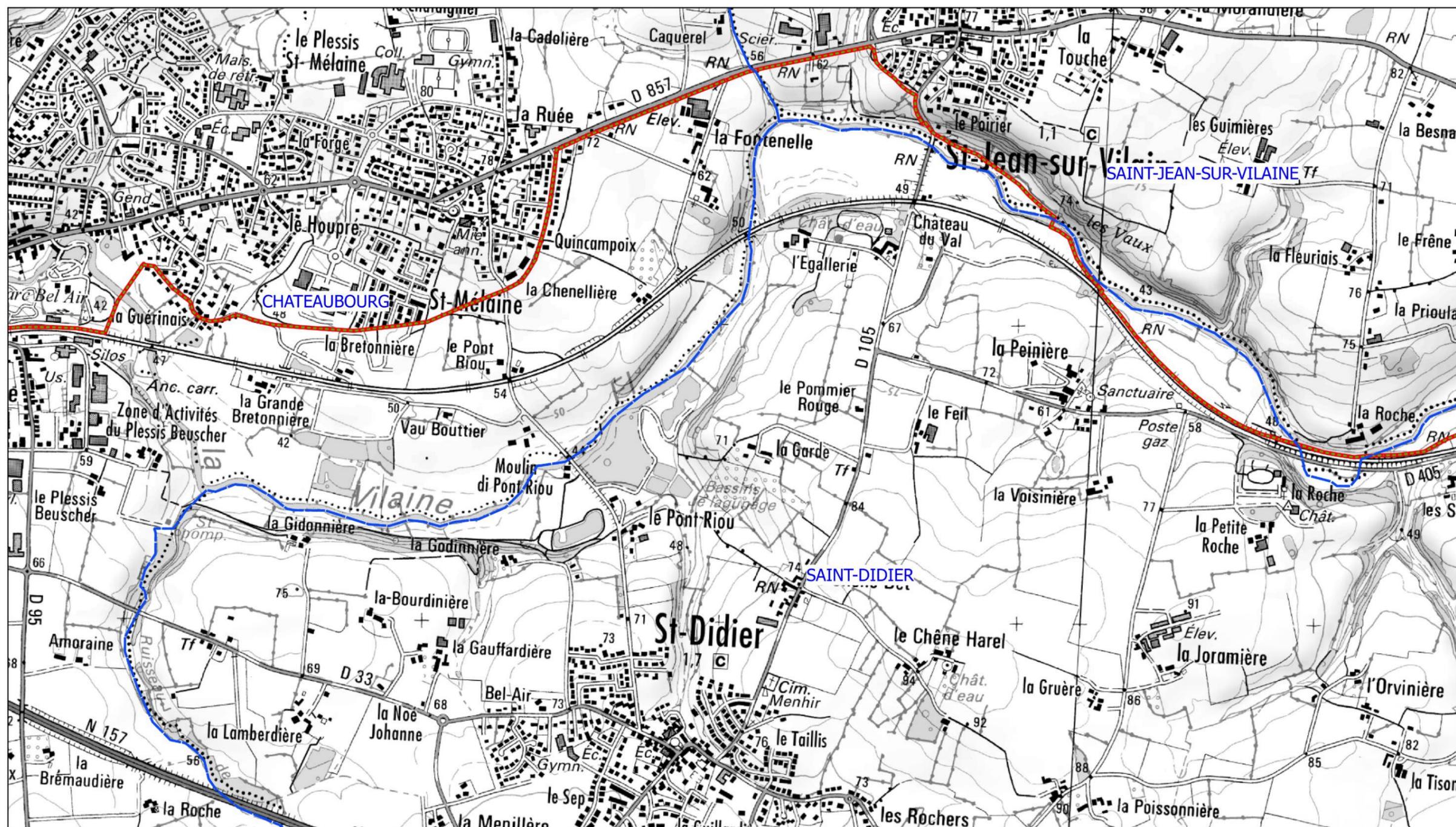
- COMMUNE
- Tracé de la Voie-Verte
- Tracé provisoire sur chemin existant
- Tracé provisoire à créer





### Présentation du tracé de la Voie Verte Phase 1: Aménagement entre Cesson-Sévigné et Cornillé

Planche 5 de 6



#### Légende

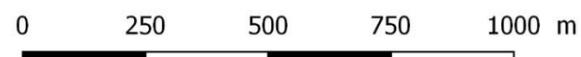
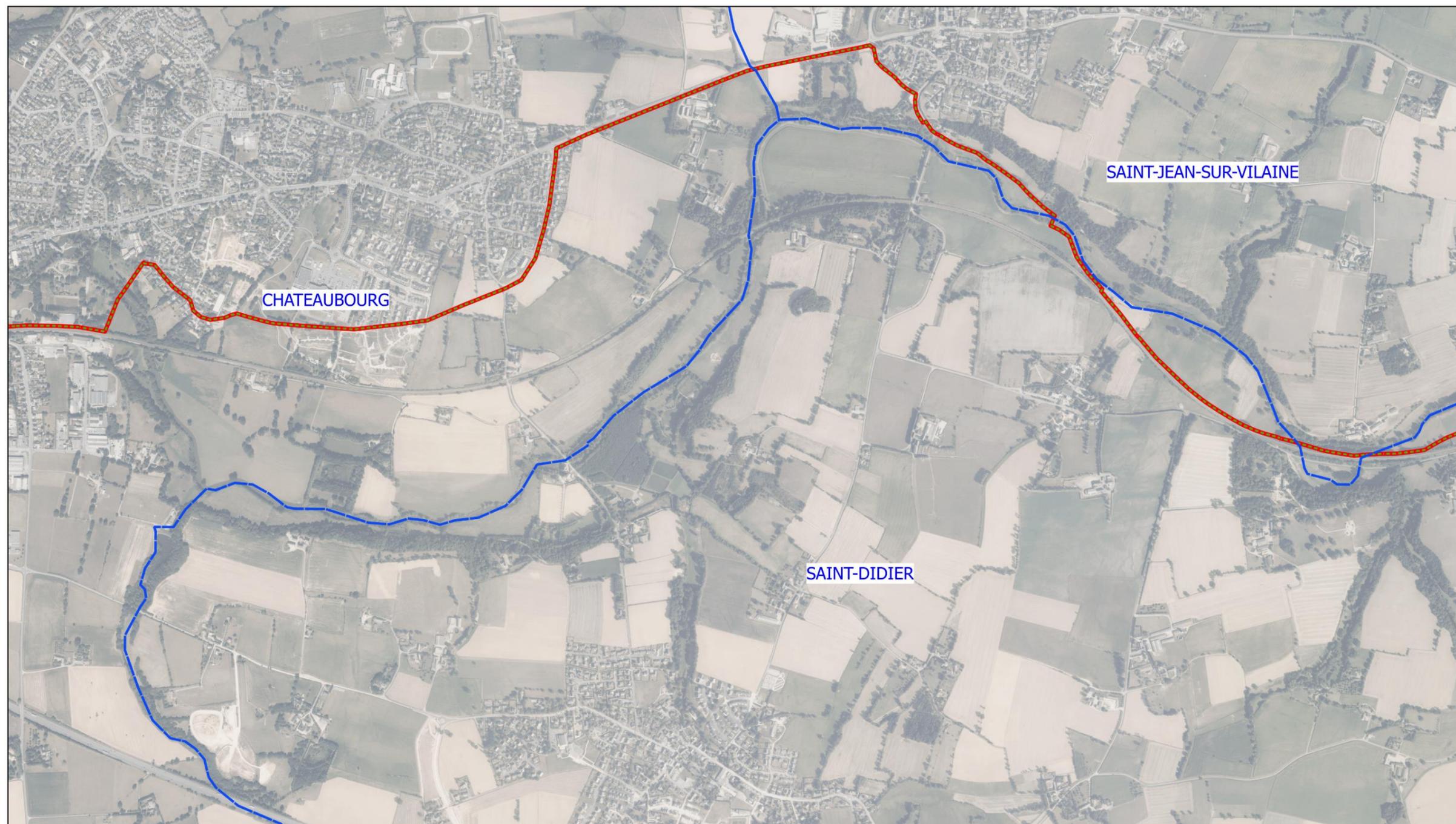
- COMMUNE
- Tracé de la Voie-Verte
- Tracé provisoire sur chemin existant
- Tracé provisoire à créer





## Présentation du tracé de la Voie Verte Phase 1: Aménagement entre Cesson-Sévigné et Cornillé

Planche 5 de 6



### Légende

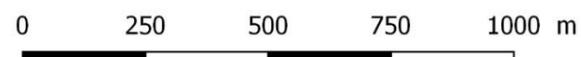
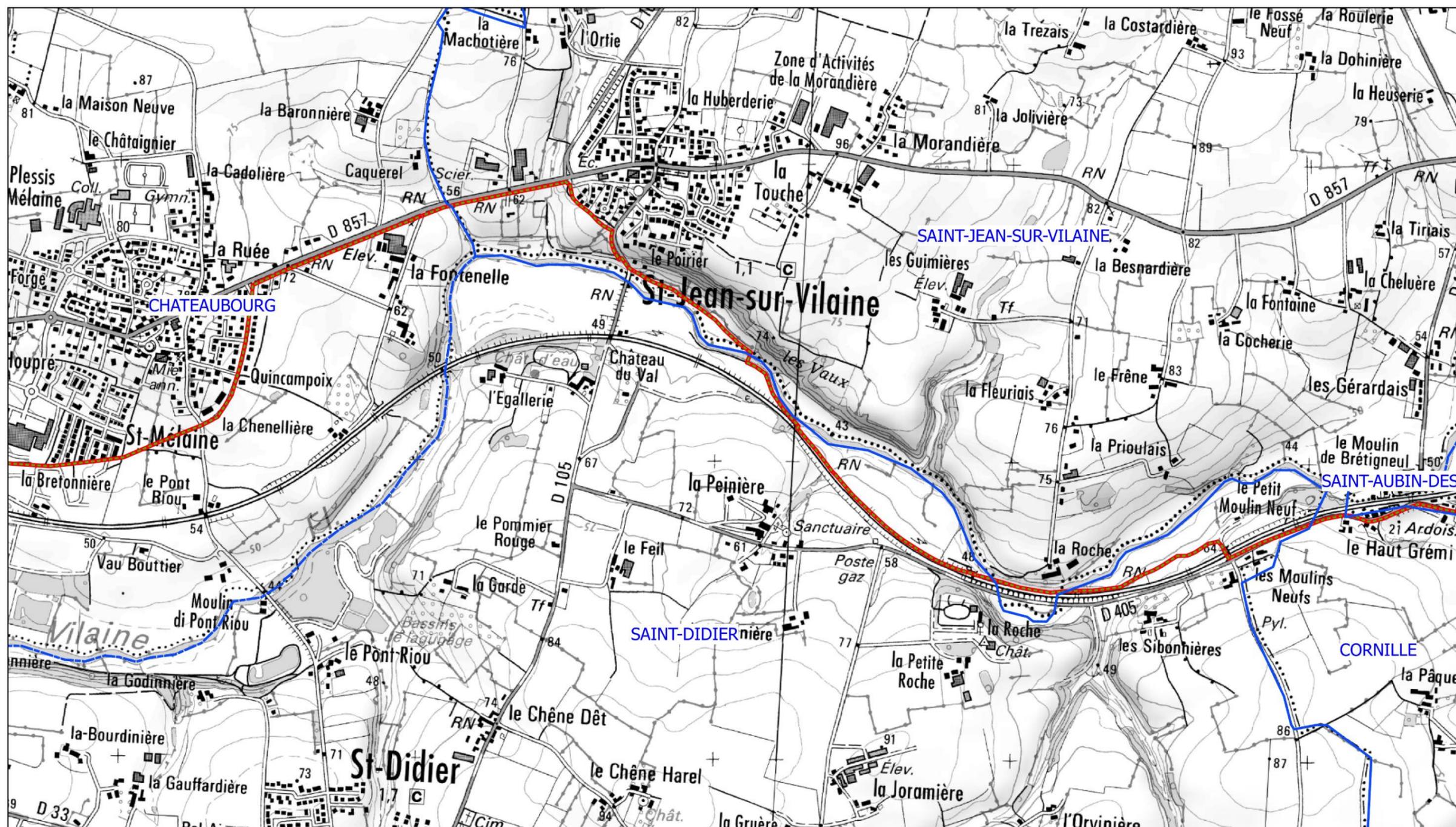
- COMMUNE
- Tracé de la Voie-Verte
- Tracé provisoire sur chemin existant
- Tracé provisoire à créer





### Présentation du tracé de la Voie Verte Phase 1: Aménagement entre Cesson-Sévigné et Cornillé

Planche 6 de 6



#### Légende

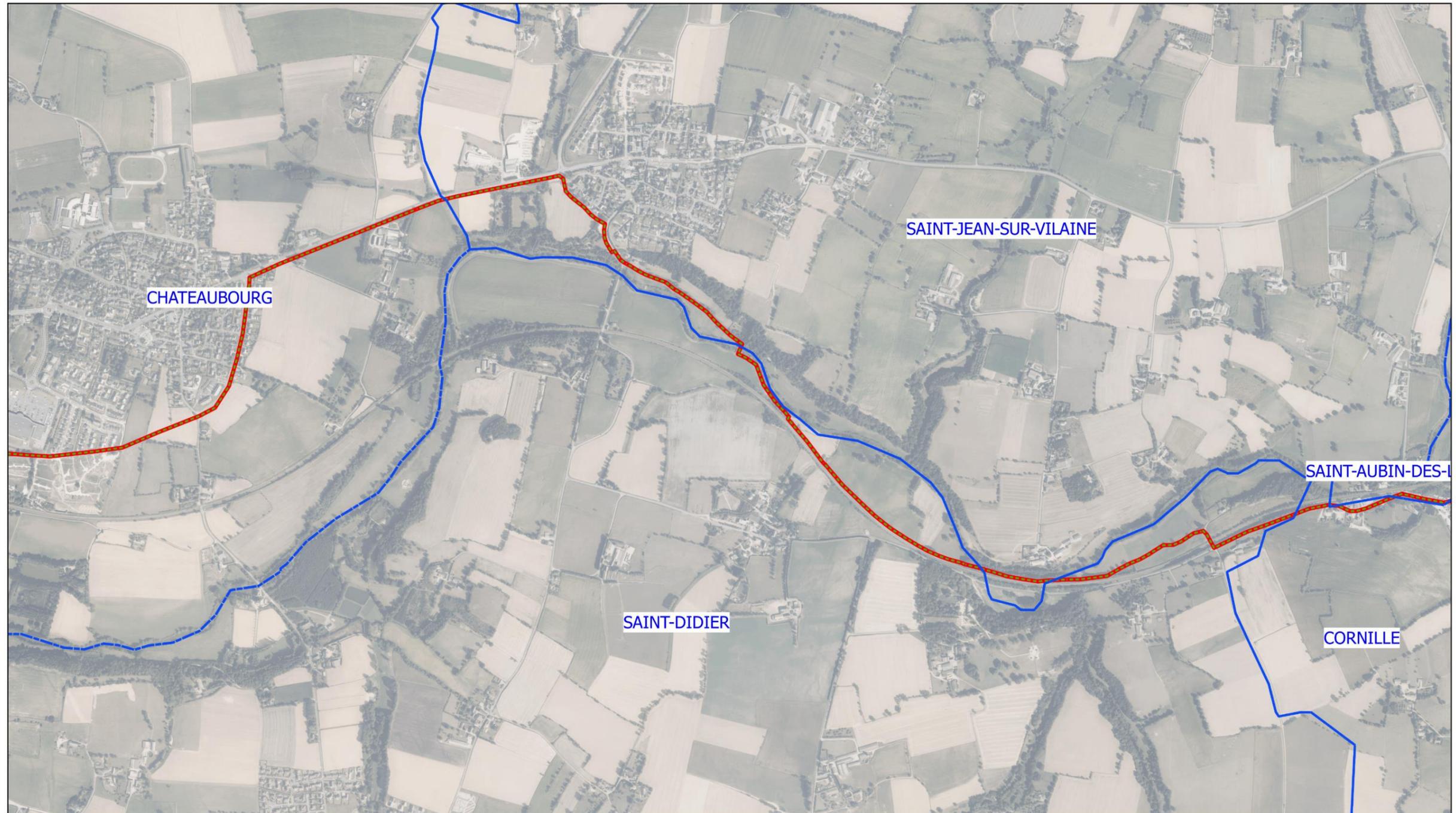
- COMMUNE
- Tracé de la Voie-Verte
- Tracé provisoire sur chemin existant
- Tracé provisoire à créer





## Présentation du tracé de la Voie Verte Phase 1: Aménagement entre Cesson-Sévigné et Cornillé

Planche 6 de 6



### Légende

- COMMUNE
- Tracé de la Voie-Verte
- Tracé provisoire sur chemin existant
- Tracé provisoire à créer

