



Ille & Vilaine
LE DEPARTEMENT



Liaison cyclable Domagné-Châteaubourg gare

Synthèse de la consultation

Itinéraire cyclable entre Domagné
et Châteaubourg gare
Du 6 septembre au 17 novembre 2024

LE PROJET SOUMIS À CONSULTATION

Initialement porté par les deux communes concernées, le projet de liaison cyclable Domagné-Châteaubourg gare a été repris par le Département depuis 2021, dans le cadre du déploiement du réseau cyclable Ile et vélo.

Aujourd'hui, le Département a identifié 24 pistes cyclables qui constituent des axes structurants. La voie Domagné-Châteaubourg gare est l'une d'entre elles, et compte parmi les infrastructures prioritaires dans la politique départementale des mobilités.

Visant à créer une liaison cyclable sécurisée et fonctionnelle afin de rejoindre efficacement l'agglomération de Domagné à la gare de Chateaubourg, le projet va permettre à la fois de raccorder les zones d'activités, de faciliter l'intermodalité et de renforcer le réseau vélo au niveau départemental, en proposant une véritable liaison cyclable à haut niveau de service.

À SAVOIR

Le Département dispose d'un référentiel technique afin de construire des pistes cyclables sécurisées, confortables et attractives, que la liaison cyclable Domagné-Châteaubourg gare devra respecter. Ce référentiel repose sur différents grands principes :

- Création de pistes cyclables en site propre, séparées du réseau routier
- Réalisation de pistes cyclables bidirectionnelles de 3 m de large
- Mise en place d'un enrobé confortable, durable et coloré pour une meilleure visualisation
- Retrait des pistes cyclables par rapport aux carrefours





Les scénarios envisagés

Afin d'affiner le projet, une concertation a été organisée pour recueillir l'avis des citoyens, notamment sur les différents scénarios d'aménagement à l'étude. 3 scénarios ont été soumis au public et un autre scénario avait été écarté au préalable puisqu'il ne permettait pas de desservir les zones d'activités.

SCÉNARIO 1

- 5,2 km entre la gare de Châteaubourg et le centre-ville de Domagné
- Temps de parcours estimé : 16 minutes environ
- Utilisation du chemin de la Brunelière
- Réutilisation du passage inférieur sous la RN157
- Tracé entre la Galmandière, la Haute Chênelière, le Haut Chadoux
- Piste à l'ouest de la RD95 jusqu'au panneau d'entrée d'agglomération

SCÉNARIO 2

- 4,45 km entre la gare de Châteaubourg et le centre-ville de Domagné
- Temps de parcours estimé : 14 minutes environ
- Aménagement de la voirie en agglomération
- Sécurisation de la traversée du boulevard Laënnec
- Traversée dénivelée de la RN157
- Piste à l'ouest de la RD33 et de la RD95 jusqu'au panneau d'entrée d'agglomération

SCÉNARIO 3

- 5,1 km entre la gare de Châteaubourg et le centre-ville de Domagné
- Temps de parcours estimé : 16 minutes environ
- Création d'une piste le long de la RN157
- Réutilisation du passage inférieur sous la RN157
- Piste à l'ouest de la RD95 jusqu'au panneau d'entrée d'agglomération

SCÉNARIO 4

- 5,25 km entre la gare de Châteaubourg et le centre-ville de Domagné
- Temps de parcours estimé : 16 minutes environ
- Scénario identique au scénario 1 jusqu'à la Galmandière
- Tracé passant par la Haute Chênelière puis contournant le Haut Chadoux par le nord
- Réutilisation du passage inférieur sous la RN157
- Piste à l'ouest de la RD95 jusqu'au panneau d'entrée d'agglomération

Différentes options pour les traversées

Au-delà des 4 scénarios à l'étude, la question des traversées donne également lieu à des réflexions.

- **La traversée de la RN157** nécessitera un aménagement pour sécuriser le passage des cyclistes. Deux options sont présentées aux participants : un système de feux avec détection des cyclistes ; ou la création d'une bande cyclable de 1,40 m dans un seul sens (obligeant les cyclistes du sens inverse à rouler sur la chaussée centrale avec les automobilistes).
- Pour **la traversée du Boulevard Laennec**, deux aménagements sont également à l'étude : la création d'un îlot refuge pour que les cyclistes prennent le temps de traverser en deux temps ; ou la création d'une passerelle surélevée.

Les modalités de concertation

La concertation a eu lieu du 6 septembre au 17 novembre 2024. Les participants ont pu se renseigner sur le projet et donner leurs avis et contributions via :

- Un questionnaire en ligne sur la plateforme **jeparticipe.ille-et-vilaine.fr**
- Des questionnaires papier en mairie de Châteaubourg et de Domagné
- Des avis libres sur la plateforme
- 2 rencontres organisées sur site : à la gare de Châteaubourg et lors du forum des associations
- Un atelier avec les acteurs agricoles (propriétaires et exploitants)
- Un atelier ouvert à tous



Quelques chiffres

50

contributions et
41 participants sur la
plateforme en ligne

28

participants
lors de l'atelier
grand public

5

participants lors
de l'atelier acteurs
agricoles

42

questionnaires
en ligne

24

questionnaires papier
récupérés lors du
forum des associations
de Domagné

4

questionnaires
papier en mairie
de Domagné et
Châteaubourg

1

questionnaire
en gare de
Châteaubourg



LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Le profil des usagers

Lors des rencontres au forum, en gare et lors des ateliers, les échanges ont eu lieu avec des habitants de Domagné, ainsi qu'avec des habitants de Chateaubourg et des alentours, et de quelques usagers du train qui habitent plus loin.

En se basant sur les réponses apportées au questionnaire, il est possible de dresser un profil-type des usagers. Une majorité des répondants (46%) utilisent leur vélo de manière ponctuelle et quelques répondants (20%) l'utilisent tous les jours, à 42% pour le loisir et à 32% pour le travail. 58% des répondants au questionnaire ont déjà réalisé le trajet Domagné-Châteaubourg.

Un projet majoritairement attendu

Même s'il n'y a pas forcément de consensus clair sur le scénario à adopter, la majorité des participants (20 répondants) soulève la nécessité de réaliser la piste cyclable. Une vingtaine de répondants indiquent par ailleurs que le trajet Domagné-Châteaubourg est actuellement dangereux (vitesse des véhicules motorisés, dépassements « sauvages », manque de visibilité...). Quelques participants estiment néanmoins que la piste cyclable envisagée ne sera que peu usitée, et qu'il faudrait plutôt développer les transports en commun.



LES RETOURS SUR LES SCÉNARIOS



SCÉNARIO 1

Peu d'avis favorables ont été émis en ateliers, or 25 répondants privilégient ce scénario dans le questionnaire. Les contributeurs apprécient notamment dans ce scénario la qualité des paysages traversés et l'éloignement de l'itinéraire par rapport à la route, garant d'une sécurisée accrue.

Plusieurs inconvénients sont aussi évoqués, comme l'impact pour les riverains de la traversée du Haut-Chadoux (évacuation des sorties privées et de la largeur de voie actuelle faible), un potentiel problème de sécurité (trajet jugé peu idéal pour les plus jeunes) ainsi que la question des impacts économiques sur les entreprises du secteur. Les impacts sur l'environnement de ce scénario sont aussi mis en évidence, celui-ci traversant une zone humide et des emprises agricoles. Par ailleurs, le trajet, avec ses virages, est jugé moins direct et moins rapide que celui d'autres scénarios, et des difficultés d'entretien sont pointées.

SCÉNARIO 2

Non soumis à concertation, ce scénario avait été écarté car ne répondant pas à l'objectif de desserte des zones d'activités. Il a néanmoins été sollicité par des participants lors de l'atelier grand public, qui souhaitent que ce scénario soit porté au débat.

SCÉNARIO 3

Une majorité d'avis favorables a été émise en atelier et 33 répondants au questionnaire privilégient ce scénario. Les contributeurs y voient notamment un itinéraire plus rapide et direct que les autres, qui évite la traversée du hameau et est moins impactant pour l'environnement car privilégiant l'utilisation des voies existantes. L'itinéraire de ce scénario est par ailleurs jugé plus facile à entretenir et plus sécurisé que d'autres.

Les points négatifs relevés concernent le fort dénivelé de la D95 et le passage de la RN157,

notamment pour les cyclistes qui pourraient préférer aller tout droit plutôt qu'emprunter l'aménagement cyclable longeant la RN157, pour rejoindre la gare. Plus généralement, le fait de devoir longer la N157 est mal perçu (bruits, odeurs, pollution...) tout comme la largeur de la route.

SCÉNARIO 4

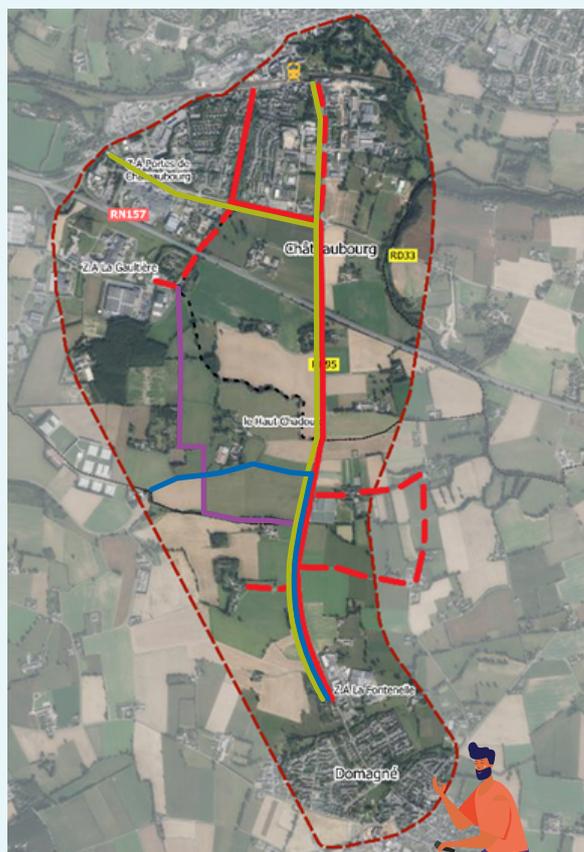
9 répondants au questionnaire privilégient ce scénario, mettant en avant à la fois son impact limité sur le hameau, avec une qualité du paysage préservée et la praticité du tracé.

Plusieurs inconvénients sont néanmoins listés comme le potentiel impact négatif de ce scénario sur la biodiversité et une sécurité non suffisante. Plus précisément, le trajet est considéré comme pas assez direct, avec une desserte peu appropriée qui ne permettrait pas de connecter les communes environnantes entre elles.

Les tracés alternatifs proposés

Plusieurs scénarios alternatifs ont été proposés par les participants lors des ateliers ou en réponse au questionnaire. Ils sont représentés dans la carte ci-dessous :

- Une participante évoque la possibilité d'un tracé alternatif qui traverserait le nouveau lotissement de Domagné
- Deux autres propositions traversent la RD157 au niveau de la sortie de la RD95 et prolongent le tracé jusqu'au boulevard Laennec. Des variantes sont ensuite proposées pour relier différentes zones stratégiques
- Une proposition évoque aussi un itinéraire avec un passage au-dessus du village du Haut-Chadoux
- Autres propositions de passer uniquement sur les voies existantes à l'ouest pour relier les zones d'activités
- Pour la traversée de la RN157, une proposition d'utiliser un boviduc existant à l'est pour sécuriser la traversée
- Continuités à prévoir vers la ZA de la Galtière, vers Louvigné, vers Servon



Préconisations d'aménagement

Au-delà des différents scénarios, des propositions plus globales d'aménagements ont été émises par les participants. Plusieurs aimeraient un site propre pour les pistes cyclables, bien séparé de la route. La sécurité des cyclistes (visibilité, sécurisation des carrefours, ralentissement des poids lourds, largeur suffisante pour les pistes cyclables...) est notamment un fort point d'attention. Il est aussi préconisé d'assurer les continuités cyclables dans les deux sens, des deux côtés de la route pour éviter les croisements et, d'une manière plus générale, de privilégier un trajet court et efficace.

Plusieurs sujets d'attention

Au travers des différentes contributions, plusieurs sujets sont régulièrement mis en avant :

• LA SÉCURITÉ

Dans les différents tracés étudiés, les participants identifient des points durs, auxquels le Département devra porter une attention particulière. La question

des traversées de routes est notamment mise en avant, qu'il s'agisse du boulevard Laennec, de la Brunelière (traversée d'un parking) ou de la RN157 (sujet relayé aussi par les propriétaires fonciers : limitations actuelles peu claires, excès de vitesse constatés, traversée de camions...). D'autres sujets ayant trait à la sécurité sont également listés, comme la sortie de la déchetterie, l'utilisation de la D95 (route jugée dangereuse et au dénivelé important), l'accès au champ agricole et enfin l'éclairage et l'entretien des pistes cyclables.

• L'ACQUISITION FONCIÈRE

Les 3 tracés paraissent compliqués pour les propriétaires fonciers. Étant parfois concernés par plusieurs projets en cours, ils souhaiteraient avoir de la visibilité à plus long terme pour réfléchir au devenir de leur exploitation.

• LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Enfin, des remarques plus générales sont faites sur le projet, avec des questionnements sur le changement de maîtrise d'œuvre et l'allongement du calendrier. Certains participants demandent à être davantage alertés sur ses différentes étapes de développement.



Le retour du Département

Le Département retient des temps de concertation, l'idée générale que les contributeurs ont formulé une attente de disposer d'une piste sécurisée et efficace, séparée des véhicules motorisés. Aussi, il note que l'ensemble des projets prévus sur le secteur devront être pris en compte afin que les acquisitions foncières soient réalisées dans les meilleures conditions pour toutes les parties concernées et en cohérence avec les aménagements envisagés.

À cet effet les variantes du Haut Chadoux N°1 et N°4, au vu de la réutilisation partielle de chemins existants, des accès riverains en traversée du hameau, etc., n'offrent pas, pour les participants, des conditions idéales d'efficacité d'itinéraire. De plus ce secteur soulève des sujets d'attention au niveau environnemental auquel le public a été sensible.

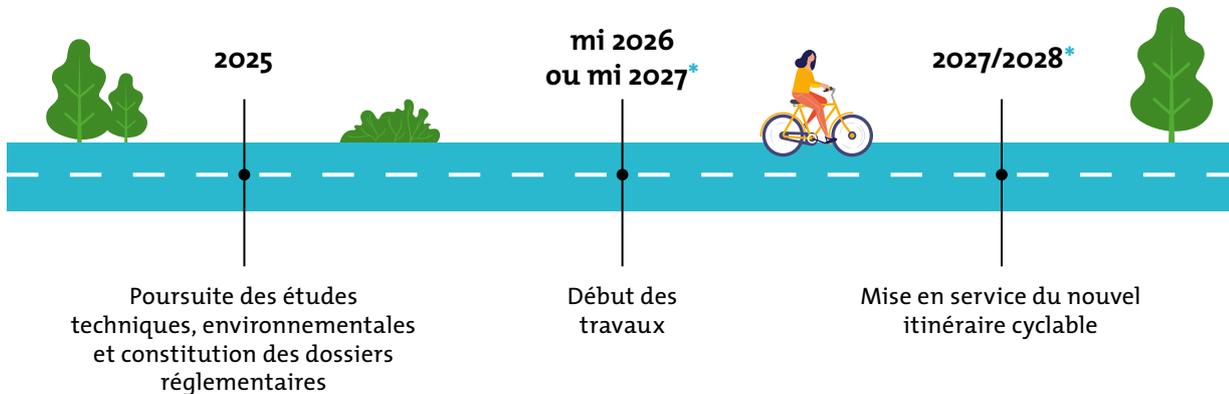
La variante 3 au regard des observations formulées répond davantage aux attentes d'efficacité de tracé. Cependant un point d'attention a été évoqué, le risque que les usagers empruntent l'ouvrage existant au droit de la RD95, permettant de franchir la RN157 pour continuer vers le centre de Châteaubourg.

Le tracé complémentaire, proposé lors de l'atelier des propriétaires et exploitants agricoles évite la traversée du hameau du Haut Chadoux, tout en offrant un itinéraire dans un environnement plus apaisé, critère d'ambiance mis en avant par les expressions issues des questionnaires (préférence pour les scénarios 1 et 4 au vu de l'environnement paysager). Cette variante semble par ailleurs être acceptable par les propriétaires fonciers concernés car soumis à leurs initiatives.

Enfin un point de vigilance dans le choix du tracé est formulé relatif aux contraintes d'entretien de la piste qui sera à prévoir notamment pour les variantes passant à proximité d'alignement d'arbres ou de haies (phénomène de glissade).

Au terme de la concertation et d'analyses plus détaillées, le Comité de pilotage retient la variante 3. A coût équivalent, le tracé de la variante 3 présente le plus d'avantages : meilleure desserte des villages ou hameaux le long de la RD 95, impact environnemental réduit, tracé plus direct, moindre impact sur les parcelles agricoles, entretien et sécurité de la piste facilités par l'évitement de présence de feuilles, évitant ainsi les phénomènes de glissades, du fait d'un choix de tracé plus éloigné des haies ou d'alignements d'arbres.

Les prochaines étapes



**si nécessité d'une enquête publique pour acquisitions foncières*



