



Version 06/03/2025



Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine

Recherche d'itinéraires cyclables sur la commune de Guichen - Pont-Réan

Liaisons Guichen – Pont-Réan et
Guichen – Halte ferroviaire de Bourg-des-Comptes



RÉUNION PUBLIQUE
6 mars 2025

www.okare.bzh



Sommaire

- Objectif de l'étude
- Le déroulement de l'étude et de la concertation
- Les objectifs de l'aménagement
- Présentation des variantes pour chaque liaison
- Questions/réponses



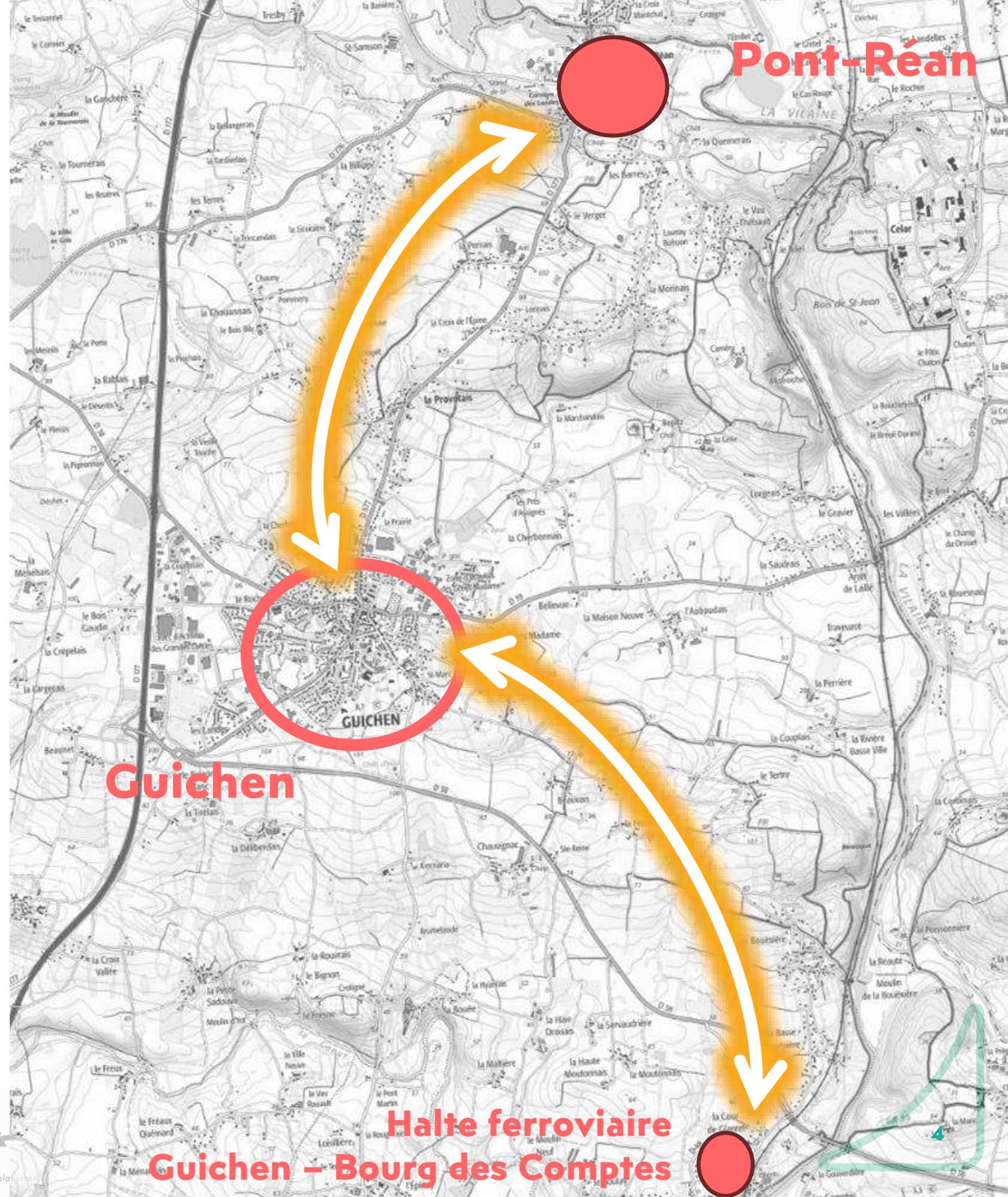
OBJECTIFS DE L'ETUDE

Objectifs de l'étude

Dans le cadre du programme Mobilités 2025 du Département, le Département d'Ille-et-Vilaine, la ville de Guichen et Vallons de Haute Bretagne Communauté ont convenu d'une étude d'opportunité de deux liaisons cyclables ainsi que la définition d'un itinéraire si l'opportunité est avérée.

Ces deux liaisons sont :

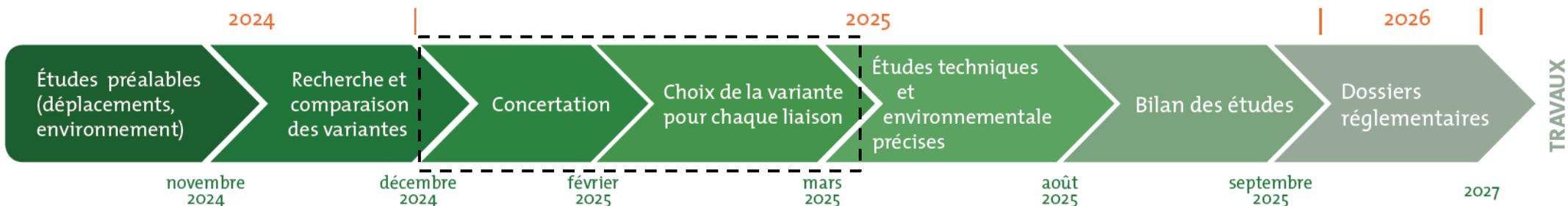
- **Guichen <--> Pont-Réan**
- **Guichen <--> Halte ferroviaire Guichen-Bourg des Comptes**





LE DEROULEMENT DE L'ETUDE ET LA CONCERTATION

Déroulement des études



- Vérification du besoin et de la pertinence
- Opportunité de réaliser ces aménagements cyclables



Déroulement de la concertation

Concertation du 13 janvier au 16 mars 2025

- Des panneaux pour présenter le projet en mairie, à la cale de Pont-Réan et à la halte ferroviaire
- Un atelier avec les principaux acteurs locaux (associations, entreprises, usagers cyclistes référents...): Mercredi 22 janvier
- Une réunion publique
- Un questionnaire en ligne pendant toute la durée de la concertation

Comment exprimer mon avis ?

- Lors de la réunion publique
- Dans le questionnaire en ligne (lien disponible via le site web de la ville)

Le résultat de la concertation ?

1. Un bilan de la concertation sera établi par le cabinet La suite dans les idées
2. Ce bilan sera présenté aux élus fin avril. Les élus décideront alors des variantes retenues.
3. Le choix des variantes retenues sera diffusé via le magazine reflet.



Septembre 2024 – un premier questionnaire pour mieux connaître les habitudes de déplacement sur Guichen

Enquête par questionnaire :

- Face à face : le mardi 10 septembre en gare de Guichen
- En ligne (magazine Reflet et site web – début août 2024 / fin septembre 2024)

Questions posées :

- Trajet effectué
- Mode de transport utilisé
- Critères de choix de mode du déplacement

Principaux enseignements :

Voiture largement utilisée comme mode de transport pour les deux itinéraires

66% des usagers souhaitent des **itinéraires cyclables sécurisés**

15% des usagers relèvent une question sur le **stationnement deux roues** (qualité / quantité)

Aujourd'hui : Un deuxième questionnaire orienté vers la question : comment rendre l'usage du vélo plus facile à Guichen et Pont-Réan ?

19 questions

4 thématiques pour comprendre

- Comment vous utilisez le vélo > **Vos usages du vélo**
- Ce qui vous empêche de prendre le vélo > **Se (re)mettre en selle**
- Vos préférences de parcours pour chaque variante > **Le parcours idéal du cycliste**
- Qui vous êtes > **Mieux vous connaître**

Plus de vélo demain !

Comment rendre l'usage du vélo plus facile à Guichen et Pont-Réan ?

Le **département d'Ille-et-Vilaine** et la **Ville de Guichen** ont lancé une concertation concernant l'aménagement de deux liaisons cyclables entre Guichen - Pont-Réan et Guichen - Halte ferroviaire de Guichen-Bourg des Comptes.

Une première enquête en août et septembre 2024 a permis de mieux identifier les usages et les besoins en déplacements des habitants. Des variantes d'aménagement ont depuis été étudiées par le département. Une phase de concertation sur ces variantes est organisée entre le **13 janvier 2025** et le **16 mars 2025**. Ces variantes sont présentées sur des panneaux (mairie de Guichen, Pont-Réan, Halte ferroviaire) et lors d'une **réunion publique qui se tient le jeudi 6 mars 2025 à 19h00 à l'espace Galatée de Guichen**.

Via ce questionnaire, le département d'Ille-et-Vilaine souhaite recueillir votre avis sur les variantes proposées afin qu'une variante par liaison soit retenue au printemps 2025.

Ce questionnaire prend seulement 5 minutes à compléter et s'adresse aux cyclistes mais pas que !



En ligne jusqu'au 17 mars



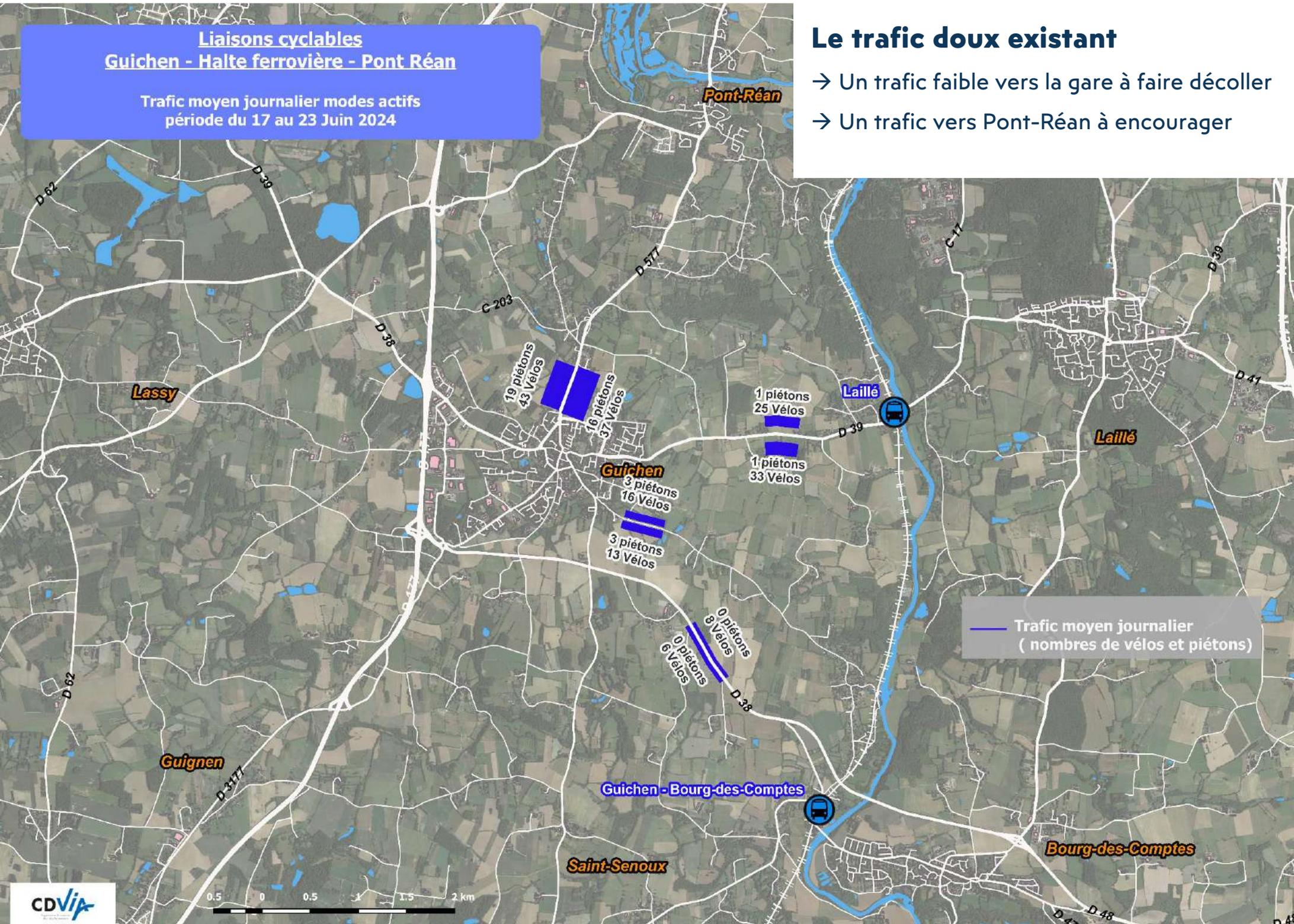
LES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Liaisons cyclables Guichen - Halte ferrovière - Pont Réan

Trafic moyen journalier modes actifs
période du 17 au 23 Juin 2024

Le trafic doux existant

- Un trafic faible vers la gare à faire décoller
- Un trafic vers Pont-Réan à encourager



— Trafic moyen journalier
(nombres de vélos et piétons)

Ambition de la fréquentation

Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)

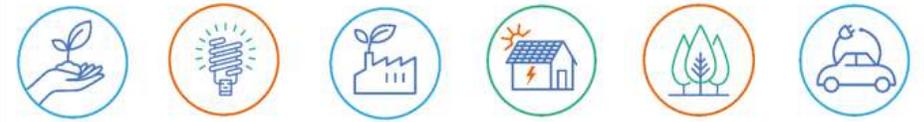
Feuille de route pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique
Objectifs de réduction des émissions des gaz à effet de serre à l'échelle du territoire français à court / moyen terme (2030 / 2050)

Parmi les orientations de la SNBC :

- Accompagner le renouvellement des flottes de véhicules
- Soutenir les collectivités et les entreprises dans la mise en place d'initiatives innovantes
- Encourager le report modal
- Maitriser la hausse de la demande en déplacements

Thématiques du report modal :

- Développement des transports collectifs
- Développement transport de marchandises fluvial et ferré
- **Soutenir les modes actifs avec le développement de l'usage du vélo : passage de 3% à 12% (2030) puis à 15% (2050) des déplacements courtes distances**



Stratégie nationale bas-carbone



Orientations de gouvernance et de mise en œuvre



A l'échelle nationale et territoriale

Orientations transversales

- Empreinte carbone
- Politique économique
- Recherche et innovation
- Urbanisme
- Education
- Emploi

Orientations sectorielles

- Transports
- Bâtiment
- Agriculture
- Forêt-bois
- Industrie
- Production d'énergie
- Déchets

Objectif : Faire du vélo une **alternative crédible** à l'automobile pour réaliser les plus courts trajets du quotidien

→ Fort potentiel de développement du vélo notamment pour réaliser de courts trajets



RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS INTERNES À L'AIRE D'ENQUÊTE PAR DISTANCE

Ensemble des Pays hors Rennes Métropole

	500 m	1 km	2 km	3 km	5 km
	14 %	24 %	41 %	51 %	64 %
Marche	90 %	61 %	36 %	17 %	10 %
Voiture	9 %	37 %	58 %	76 %	82 %
Transports en commun			1 %	1,5 %	3,7 %
Vélo			2,5 %	3 %	2,5 %

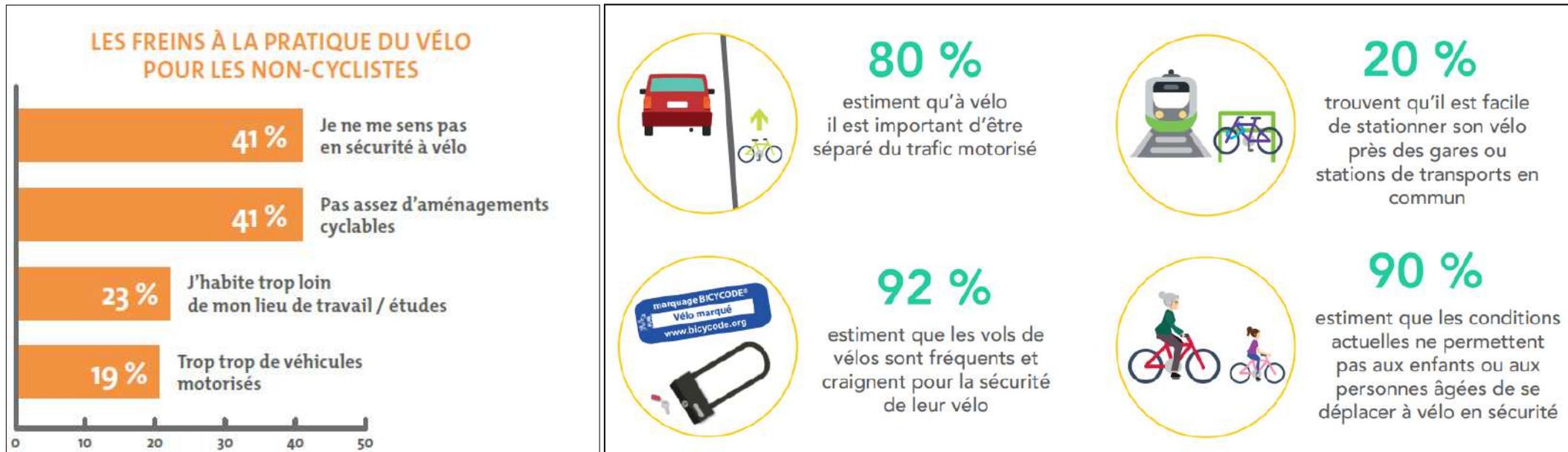
Source :

Enquête AUDIAR ménages-déplacements en Ille-et-Vilaine 2018

Faire du vélo une **alternative crédible** à l'automobile

→ Des demandes précises sur les aménagements attendus :

- directs
- uniquement dédiés aux cycles
- rapides
- mais aussi des abris sécurisés et fonctionnels à leur arrivée.



Extraits de l'enquête « Parlons Vélo » de 2017 réalisée par la Fédération des usagers de la Bicyclette

Quels outils pour une infrastructure qui réponde aux besoins

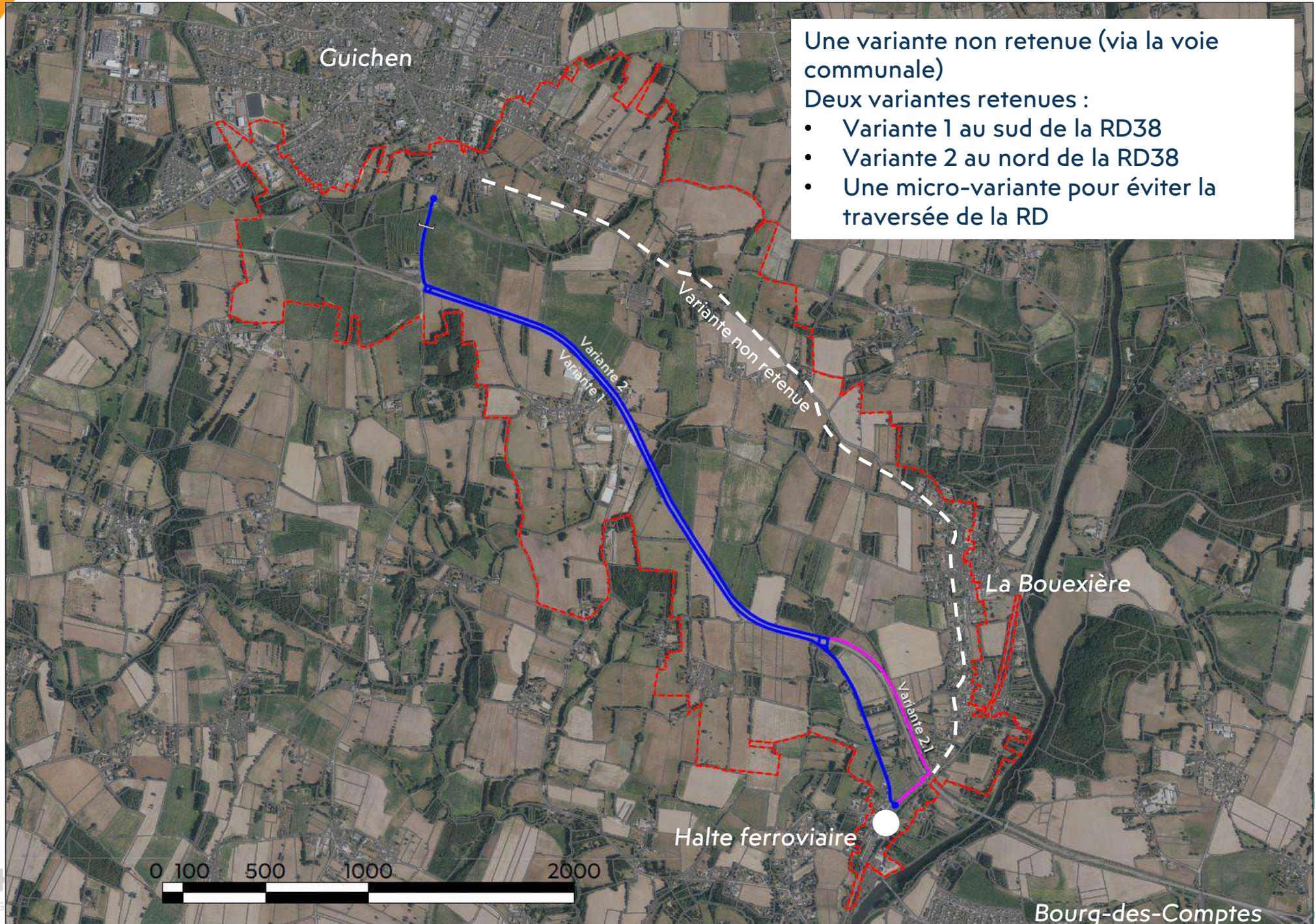
Les typologies d'aménagement cyclables

	La voie partagée / La vélorue	La Chaussée à Voie centrale banalisée	La piste cyclable bidirectionnelle	La bande cyclable
				
Conditions d'utilisation	Envisageable si trafic motorisé très faible (pas de trafic de transit)	Envisageable sous certaines conditions : <ul style="list-style-type: none">› Trafic faible› Vitesse limitée (et respectée)› Bonne covisibilité› Largeur de chaussée $\geq 6 m$ Non envisageable sur RD	Distances minimales à respecter par rapport au bord chaussée	Aménagement essentiellement urbain Non envisageable sur Route départementale

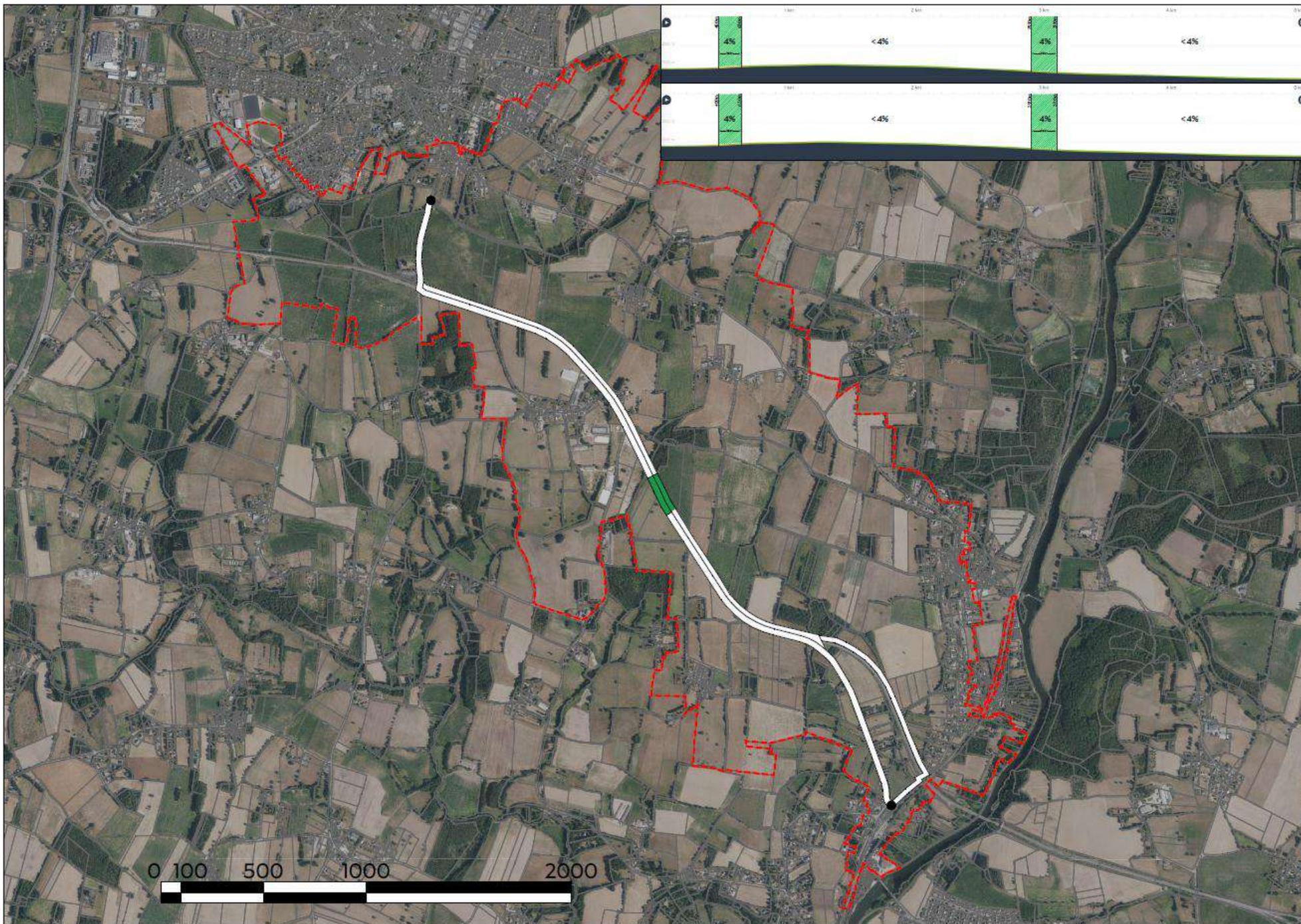


GUICHEN – HALTE FERROVIAIRE PRESENTATION DES VARIANTES

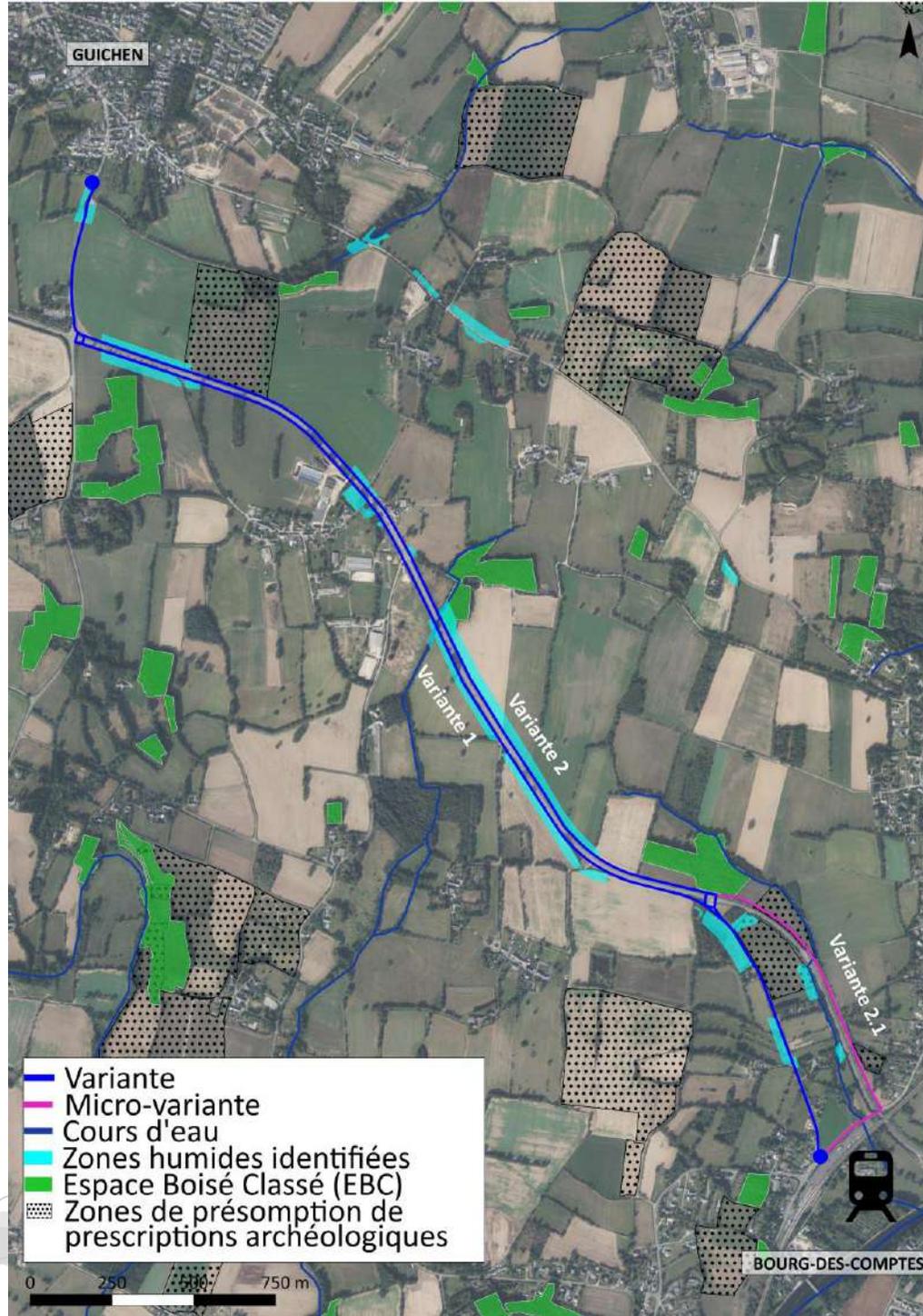
Liaison Halte Ferroviaire - Variantes retenues



Liaison Halte Ferroviaire - Variantes retenues - Dénivelé



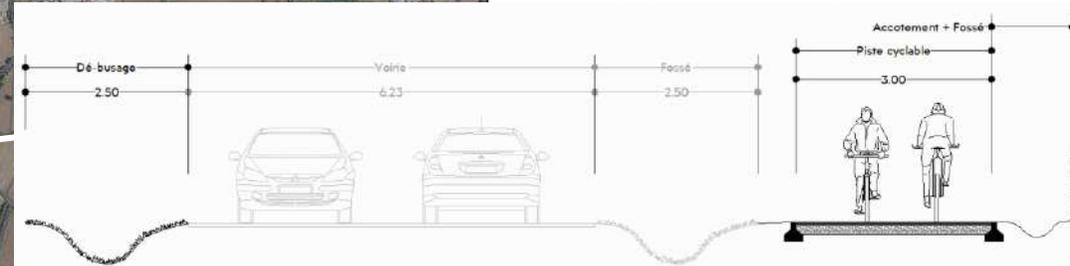
Liaison Halte Ferroviaire - Variantes retenues – Enjeux environnementaux



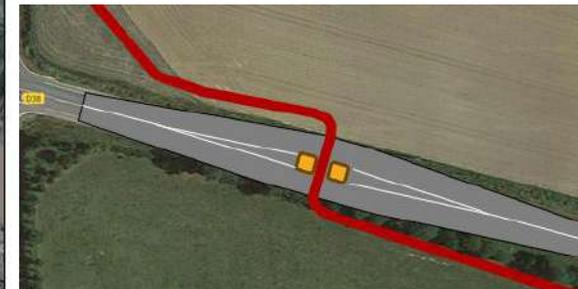
Liaison Halte Ferroviaire – Variante 1

Reprise de la chicane d'entrée d'agglomération

Piste bidir en rive Est



Traversée RD avec ilot central



Piste bidir en rive sud

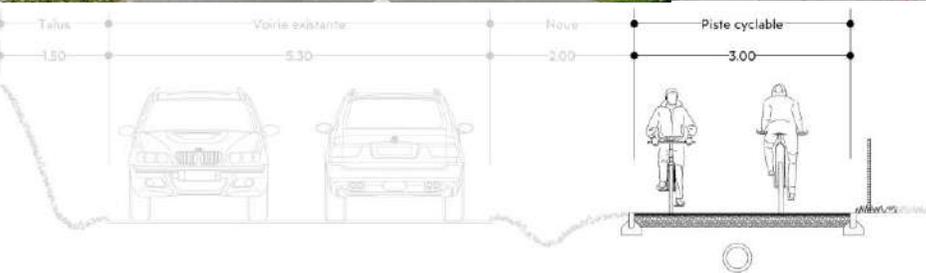
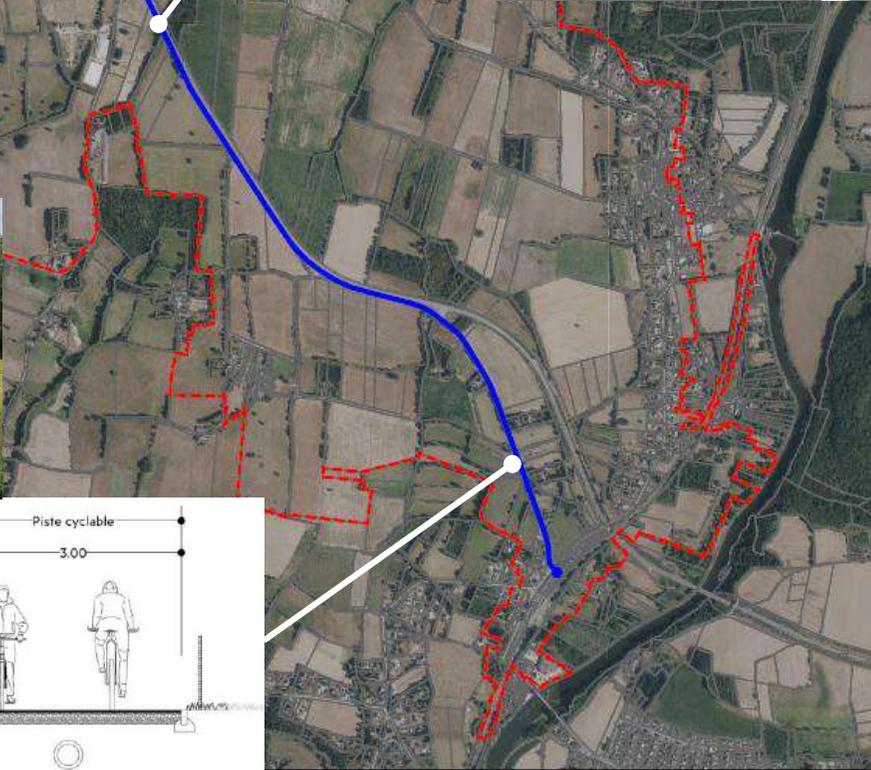
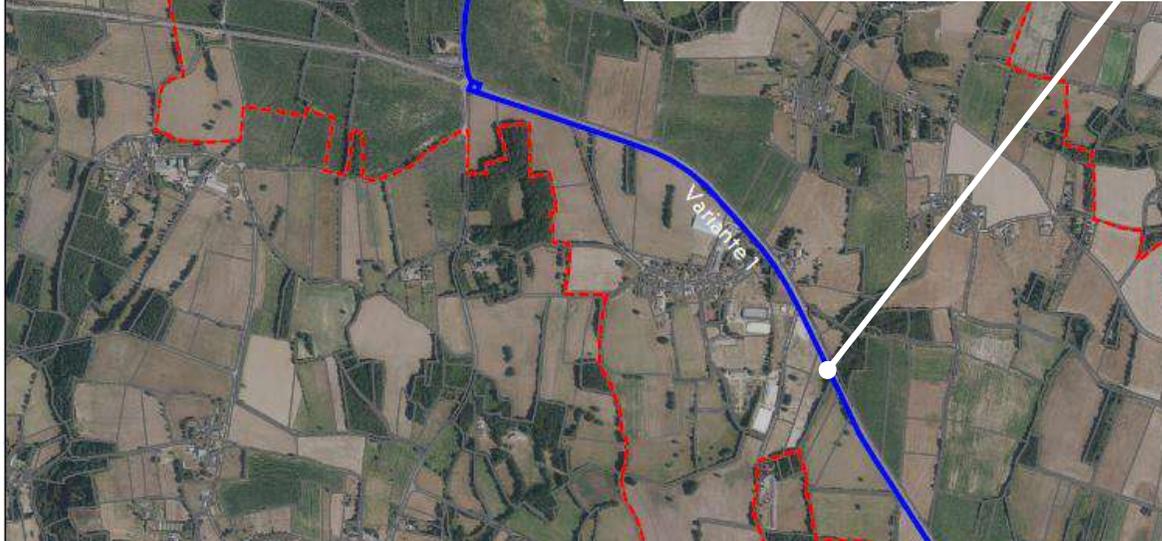
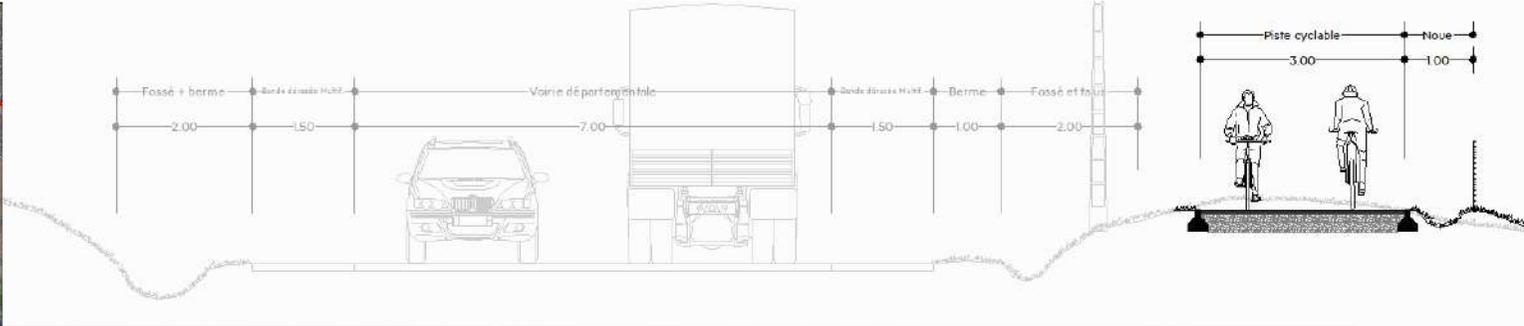
Piste bidir en rive ouest

Légende :

-  Limite agglomération
-  Variante
-  Micro-variante

0 100 500 1000 2000

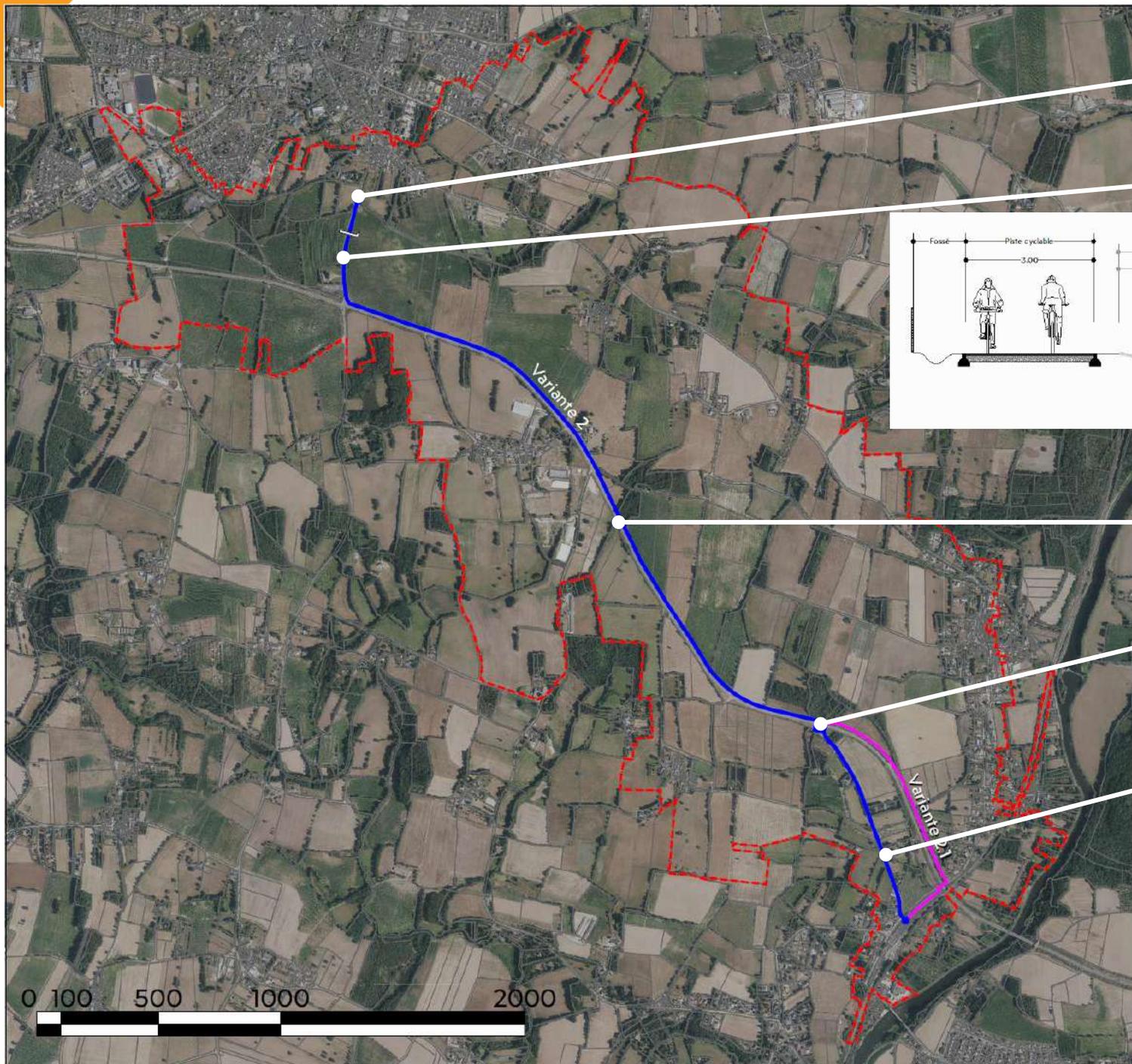
Liaison Halte Ferroviaire – Variante 1



Légende :

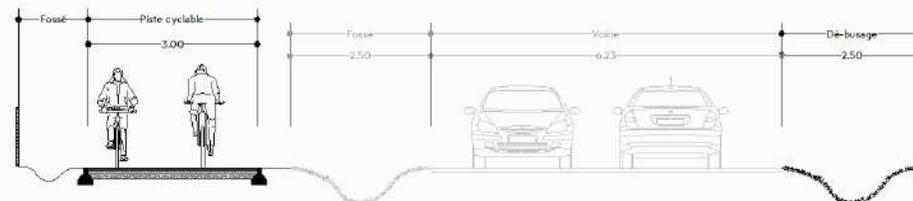
-  Limite agglomération
-  Variante
-  Micro-variante

Liaison Halte Ferroviaire – Variante 2



Reprise de l'écluse
d'entrée d'agglomération

Piste bidir en rive Est



Piste bidirectionnelle en
rive nord

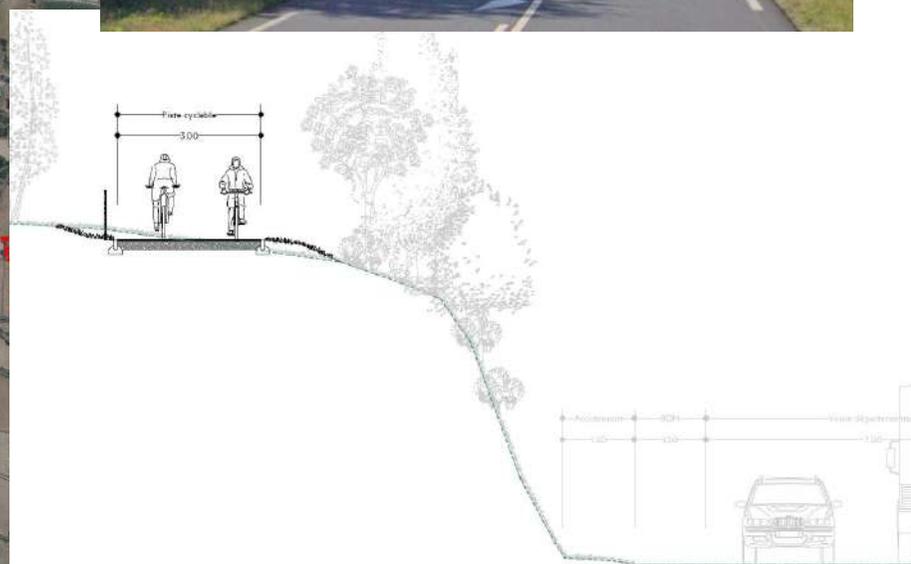
Traversée RD avec ilot
central

Piste bidir en rive ouest

Légende :

-  Limite agglomération
-  Variante
-  Micro-variante

Liaison Halte Ferroviaire – Variante 2



Légende :

-  Limite agglomération
-  Variante
-  Micro-variante



GUICHEN – HALTE FERROVIAIRE COMPARAISON DES VARIANTES



Critères d'analyse des variantes

Enjeux environnementaux

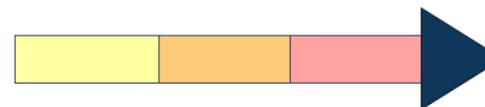
- Milieux naturel (faune, flore et zones humides)
- Impacts fonciers / impacts agricoles
- Cadre de vie et urbanisme
- Paysage et patrimoine

Enjeux fonctionnels

- Longueur et Temps parcours
- Dénivelé
- Attractivité
- Coûts d'aménagements

Liaison halte ferroviaire – comparaison des variantes

Avantages



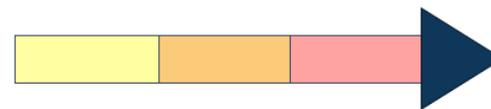
Inconvénients / Impacts

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

	Variante 1 (sud)	Variante 2 (nord)	Variante 2 et Micro-variante 2.1
Milieu Naturel (Faune, Flore et zones humides)	<p>La variante impacte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2,9 ha environ d'habitats naturels (90 % à enjeu faible) - 1,32 ha de zones humides - 208 m de haies 	<p>La variante impacte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2,8 ha d'habitats naturels (92% à enjeu faible) - 1,05 ha de zones humides - 104 m de haies 	<p>La variante impacte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2,8 ha d'habitats naturels (95% à enjeu faible) - 1,02 ha de zones humides - 37 m de haies
Impacts fonciers et agricoles	<p>Impact sur foncier privé : 2,4 ha environ. La variante consomme 2,2 ha environ de terres agricoles.</p>	<p>Impact sur foncier privé : 2,4 ha environ. La variante consomme 1,6 ha environ de terres agricoles.</p>	<p>Impact sur foncier privé : 2,1 ha environ. La variante consomme 1,6 ha environ de terres agricoles.</p>
Cadre de Vie et Urbanisme	<p>Urbanisme (PLU de Guichen) : La variante est concernée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 190 m² environ de bois, haies et alignements d'arbres - 2 500 m² de réservoirs de biodiversité bocagers <p>Cadre de vie : Présence de nuisances (bruit, pollution) liées à la proximité de la RD38.</p>	<p>Urbanisme (PLU de Guichen) : La variante est concernée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 600 m² d'un Espace Boisé Classé <p>Cadre de vie : Présence de nuisances (bruit, pollution) liées à la proximité de la RD38.</p>	<p>Urbanisme (PLU de Guichen) : La variante est concernée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 600 à 700 m² d'Espaces Boisés Classés <p>Cadre de vie : Présence de nuisances (bruit, pollution) liées à la proximité de la RD38.</p>
Paysage et patrimoine	<p>La variante longe 1 zone de prescription archéologique.</p>	<p>La variante longe 2 zones de prescriptions archéologiques.</p>	<p>La variante longe 4 zones de prescriptions archéologiques.</p>

Liaison halte ferroviaire – comparaison des variantes

Avantages



Inconvénients / Impacts

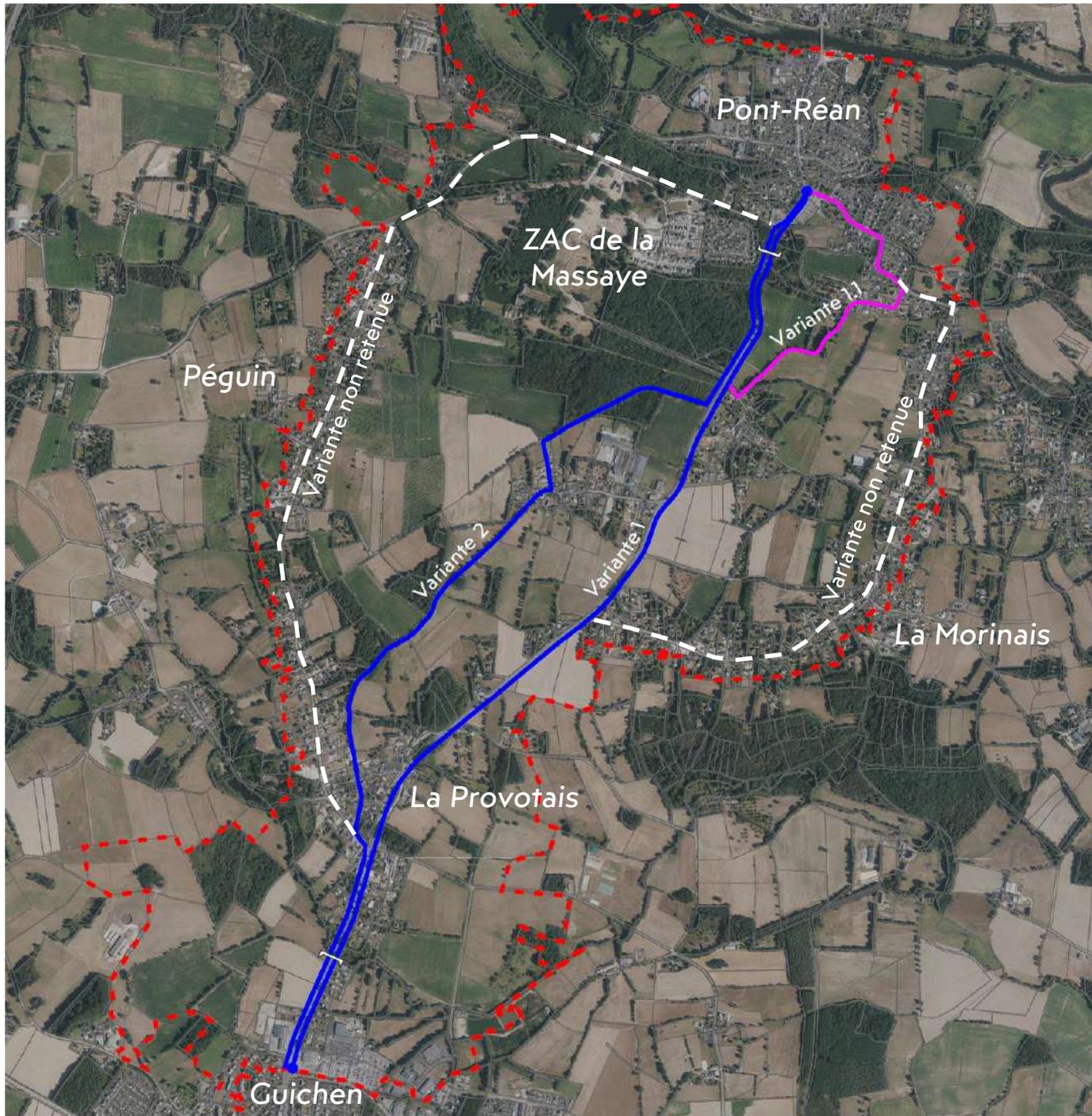
ENJEUX FONCTIONNELS

	Variante 1 (sud)	Variante 2 (nord)	Variante 2 et Micro-variante 2.1
Longueur et temps de Parcours (temps moyen A/R)	4,0 km 18,5 min / 14 min (Vélo musculaire / VAE)	4,0 km 18,5 min / 14 min (Vélo musculaire / VAE)	4,2 km 18 min / 13 min (Vélo musculaire / VAE)
Dénivelé positif cumulé	80 m Pente moyenne : 2%	80 m Pente moyenne : 2%	75 m Pente moyenne : 2%
Attractivité	Variante nécessite la traversée de la RD38. Peut être un frein à l'utilisation de la variante. Variante ne dessert pas le hameau de la Bouexière	Variante nécessite la traversée de la RD38. Peut-être un frein à l'utilisation de la variante. Variante ne dessert pas le hameau de la Bouexière	Variante ne nécessite pas la traversée de la RD38. Sécurisation optimale. Liaison peut être empruntée par les habitants les plus au sud de la Bouexière. La variante pourrait également permettre de rejoindre le halage via le chemin du Moulin de la Bouexière.
Coûts des travaux d'aménagement*	1,4 M€HT	1,3 M€HT	1,3 M€HT



GUICHEN – PONT-REAN PRESENTATION DES VARIANTES

Liaison Pont-Réan - Variantes retenues



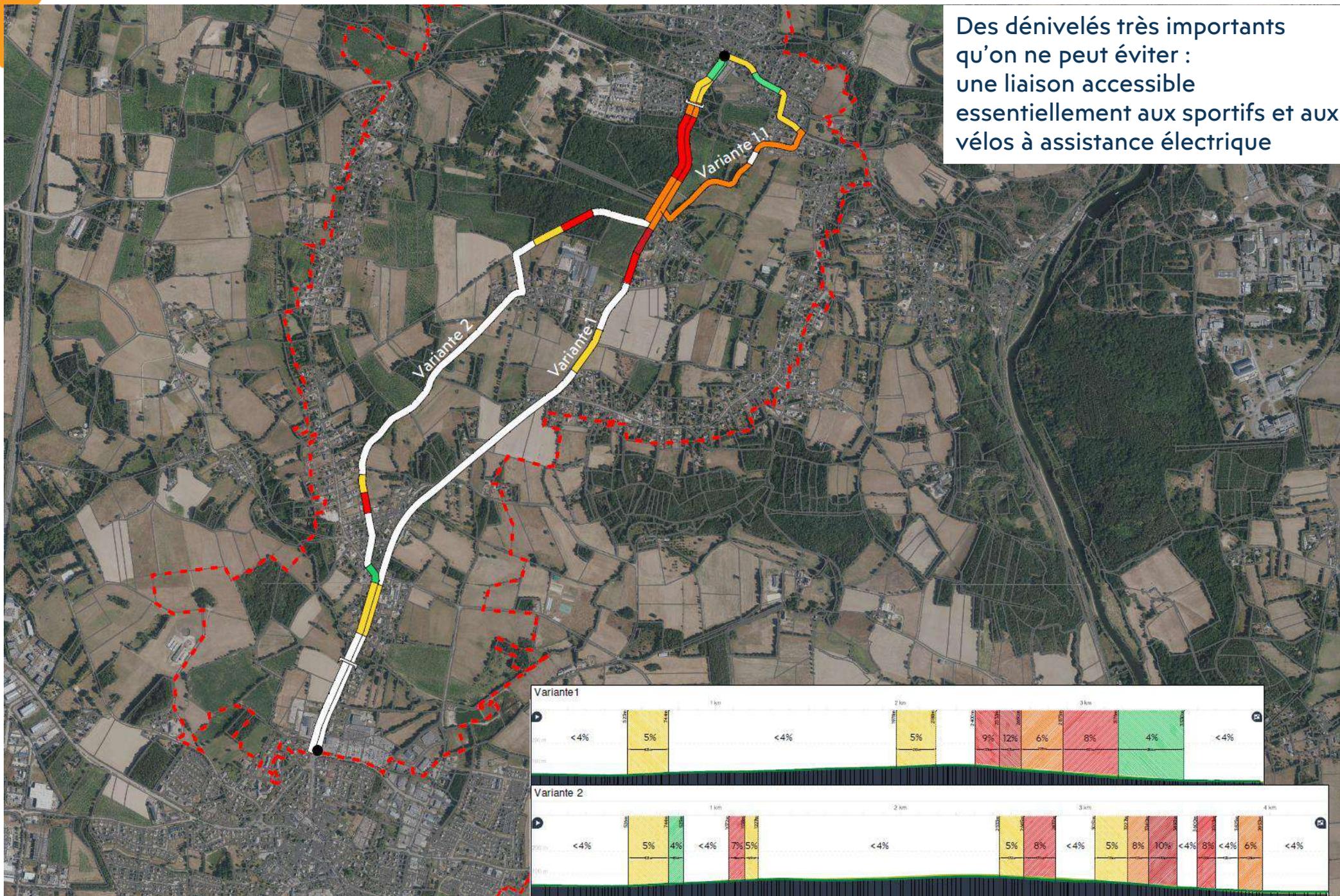
Deux variantes non retenue (via les voies communales)

Deux variantes retenues :

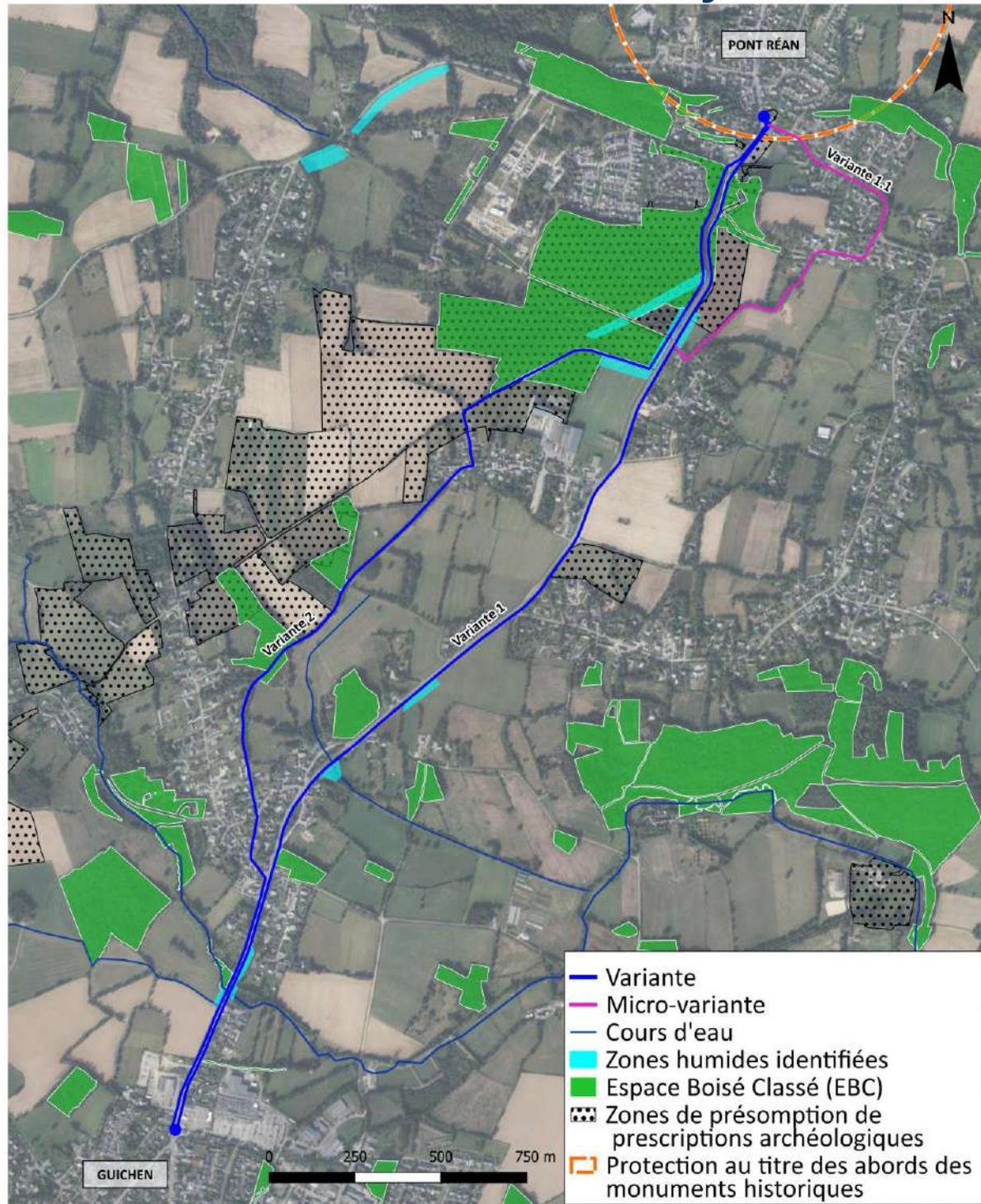
- Variante 1 en rive Est de la RD38
- Variante 2 via chemins existants

Liaison Pont-Réan - Variantes retenues

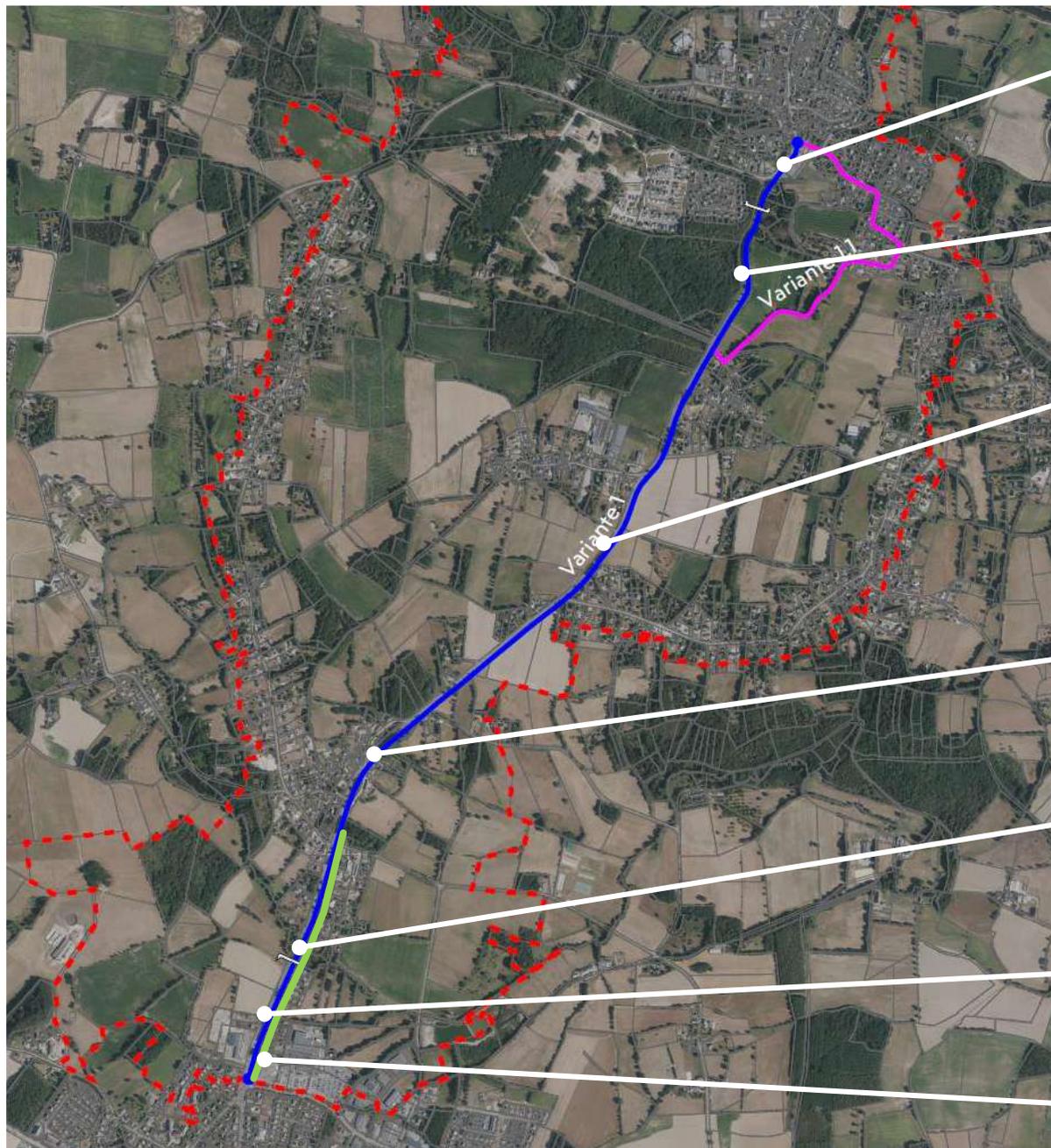
Des dénivelés très importants qu'on ne peut éviter :
une liaison accessible
essentiellement aux sportifs et aux
vélos à assistance électrique



Liaison Pont-Réan - Variantes retenues – Enjeux environnementaux



Liaison Pont-Réan – Variante 1



Zone 30 dans l'agglomération de Pont-Réan

Piste bidirectionnelle en rive Est

Piste bidir en rive Est sur accotement (si habitations) ou dans parcelle agricole

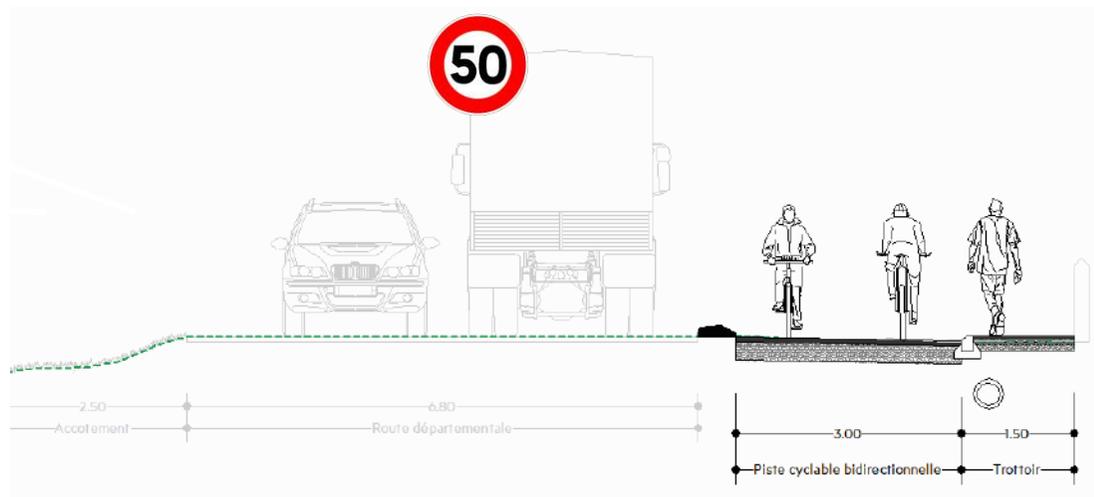
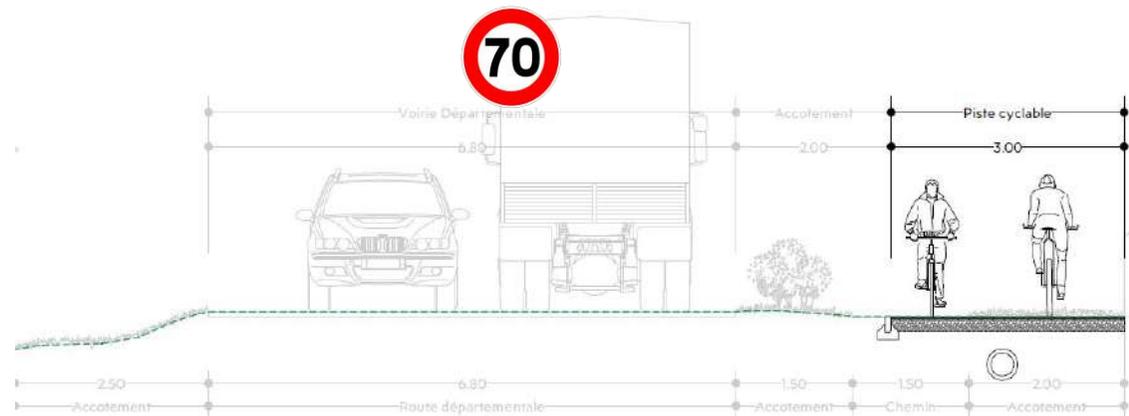
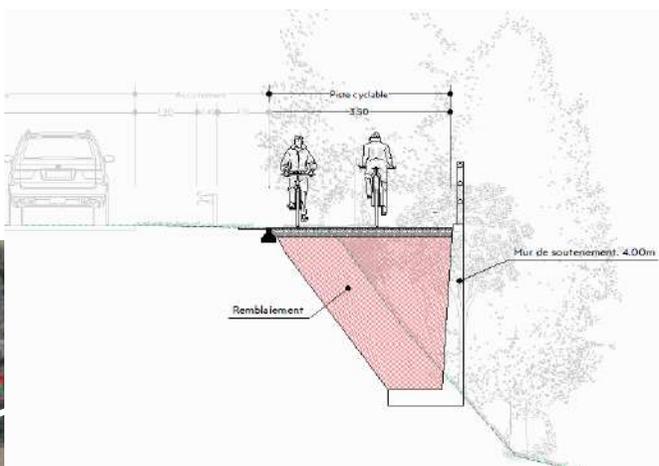
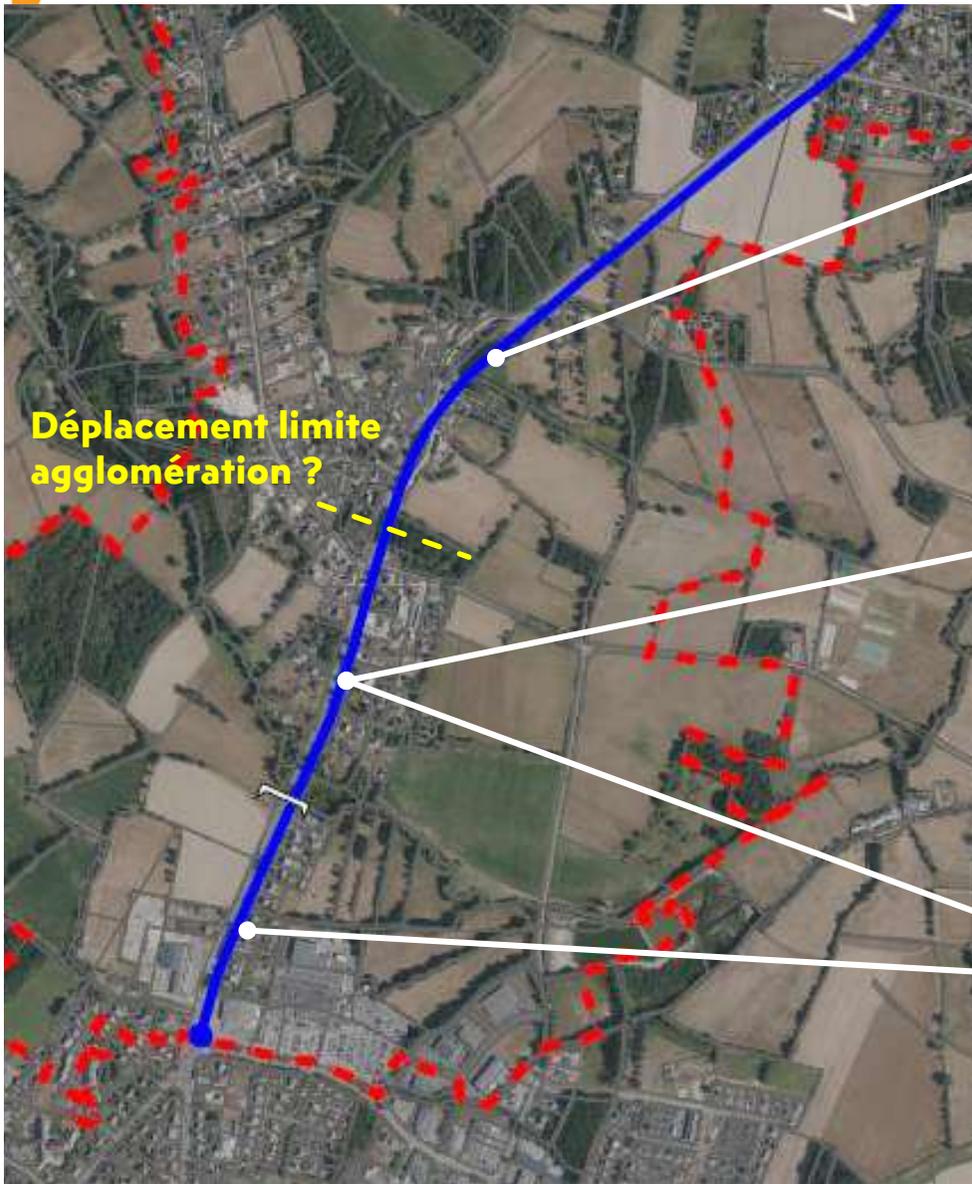
La Provostais
Rétrécissement emprise
Diminution vitesse RD +
réduction largeur RD

Franchissement cours
d'eau avec passerelle
pour cycles et piétons

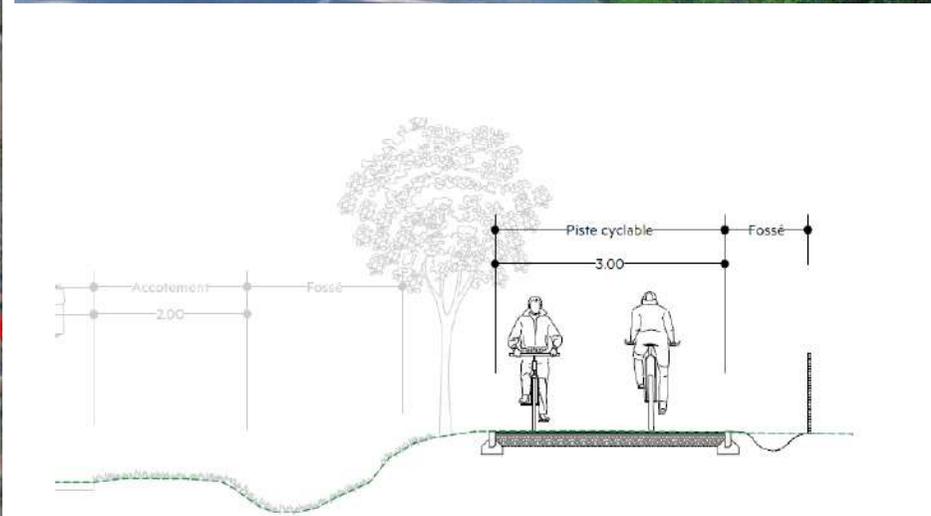
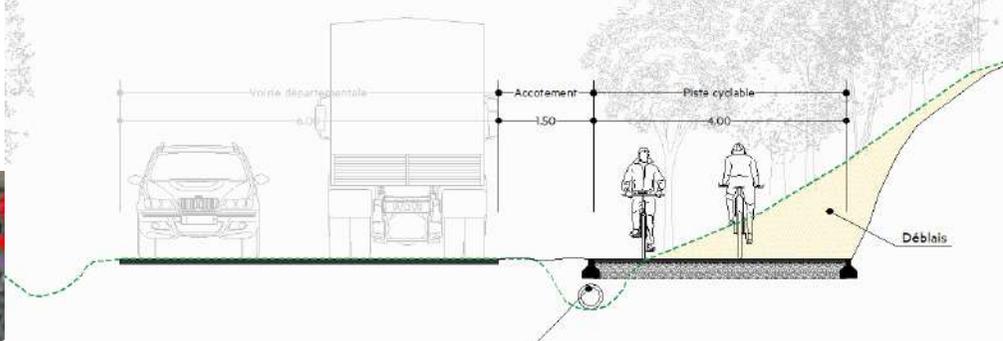
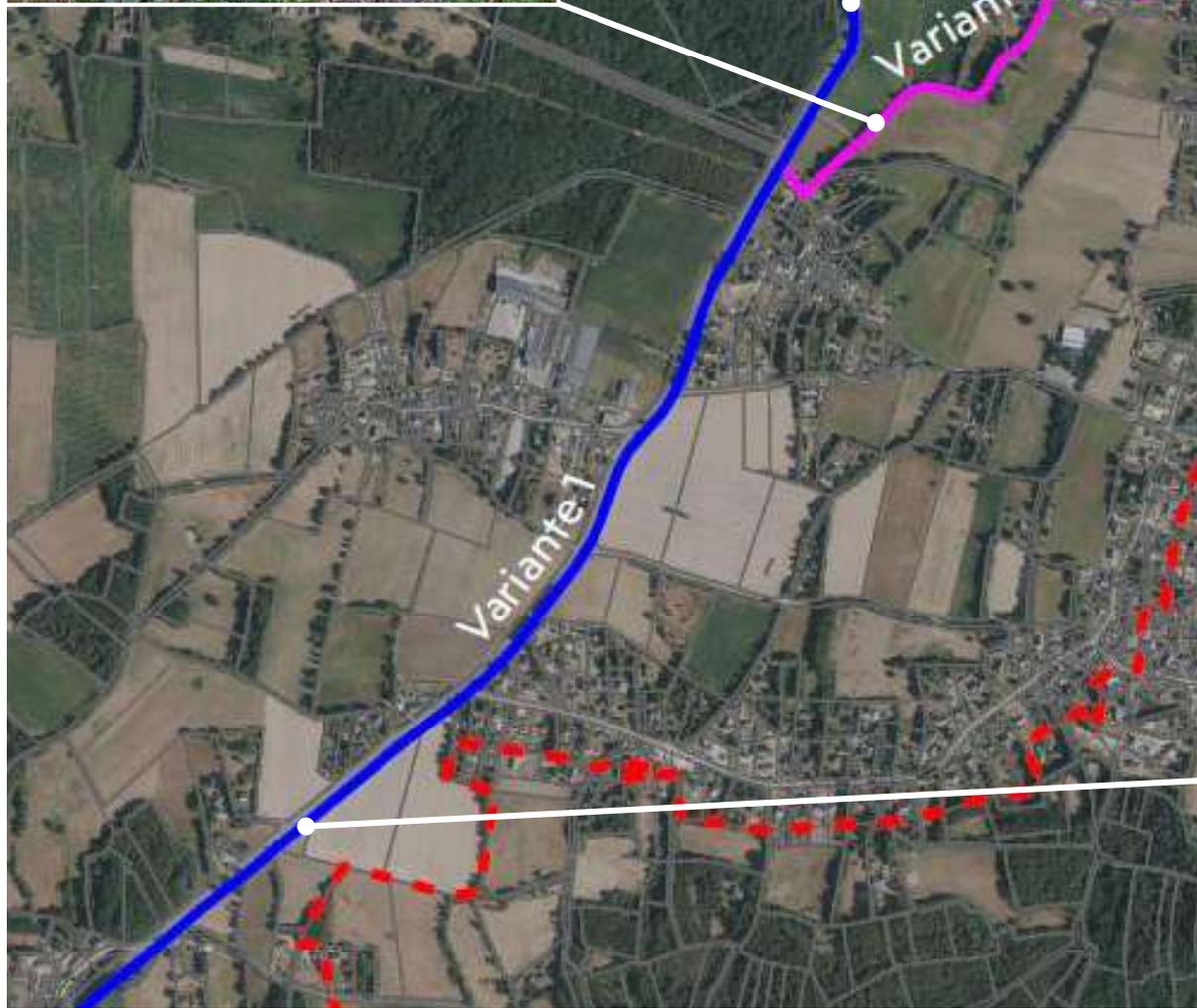
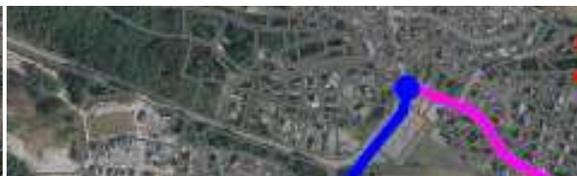
Piste bidirectionnelle en rive est

Cheminement séparé de la piste cyclable

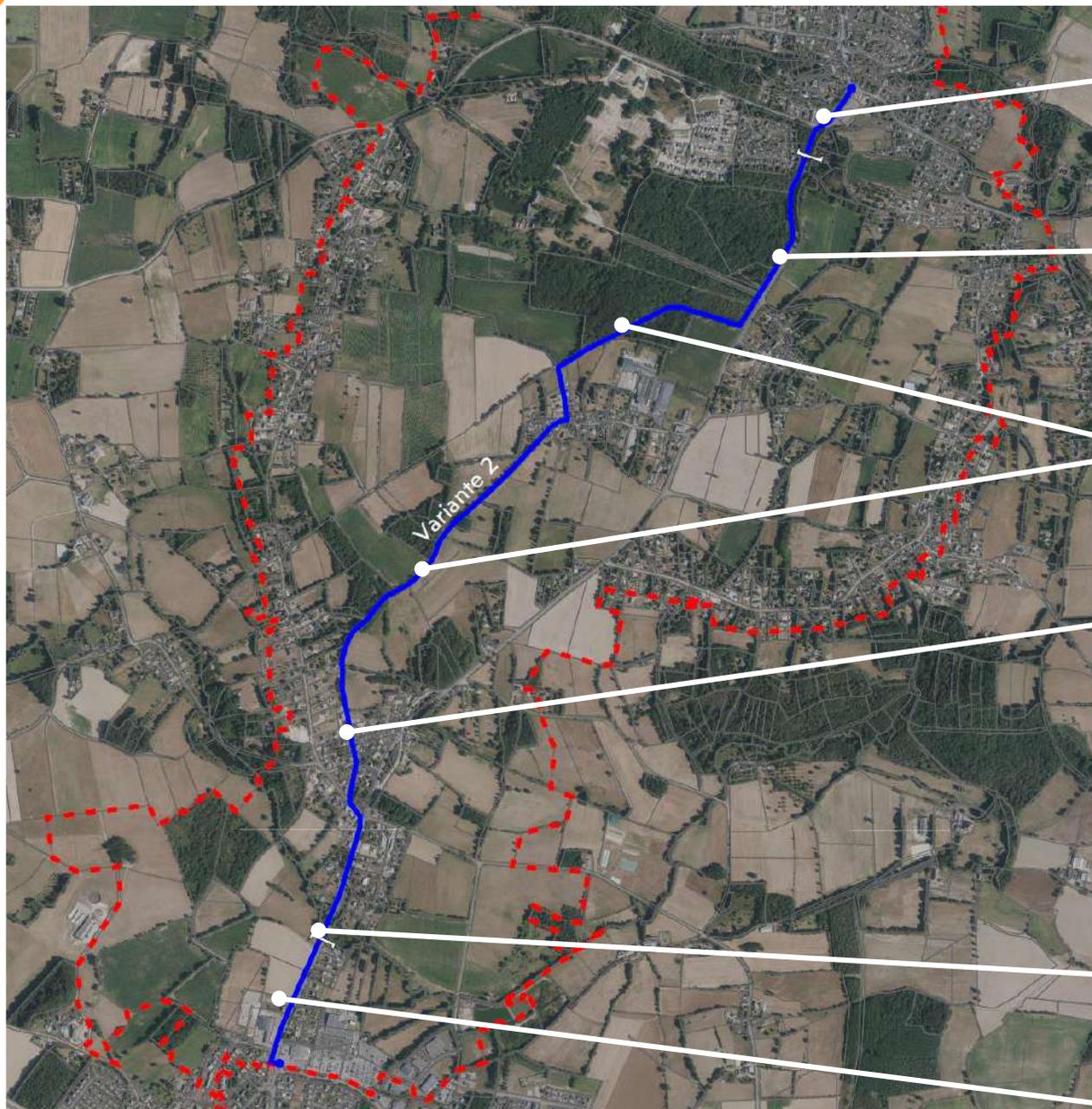
Liaison Pont-Réan – Variante 1



Liaison Pont-Réan – Variante 1



Liaison Pont-Réan - Variante 2

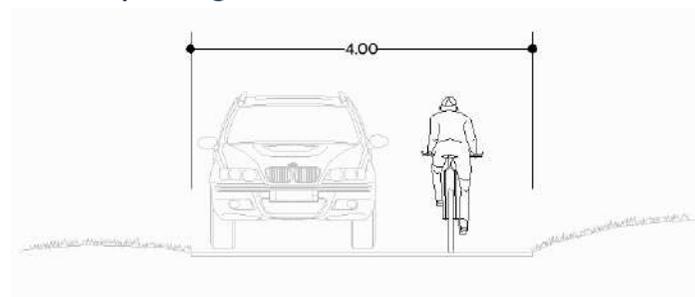


Piste bidirectionnelle en rive Ouest

Piste bidirectionnelle en rive ouest

Voie verte (itinéraire PDIPR et usage agricole)

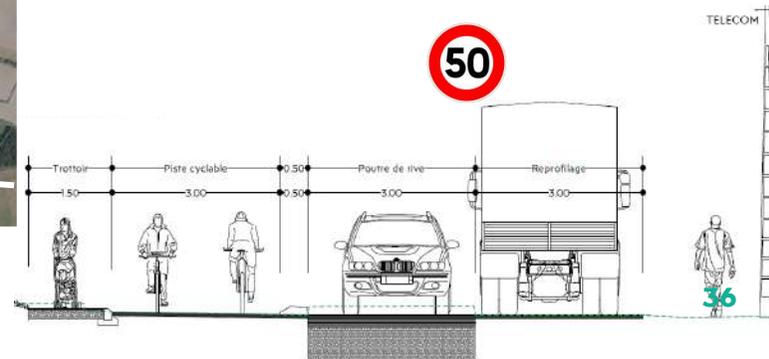
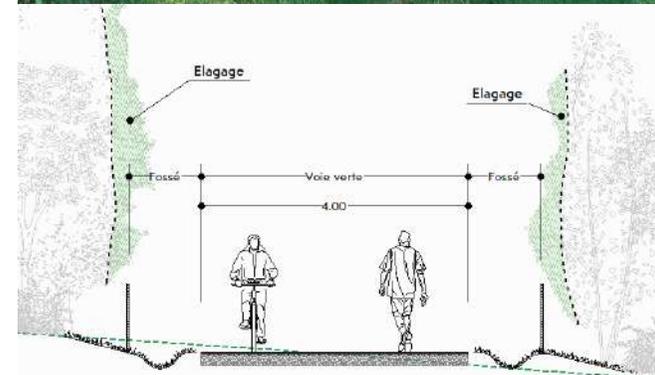
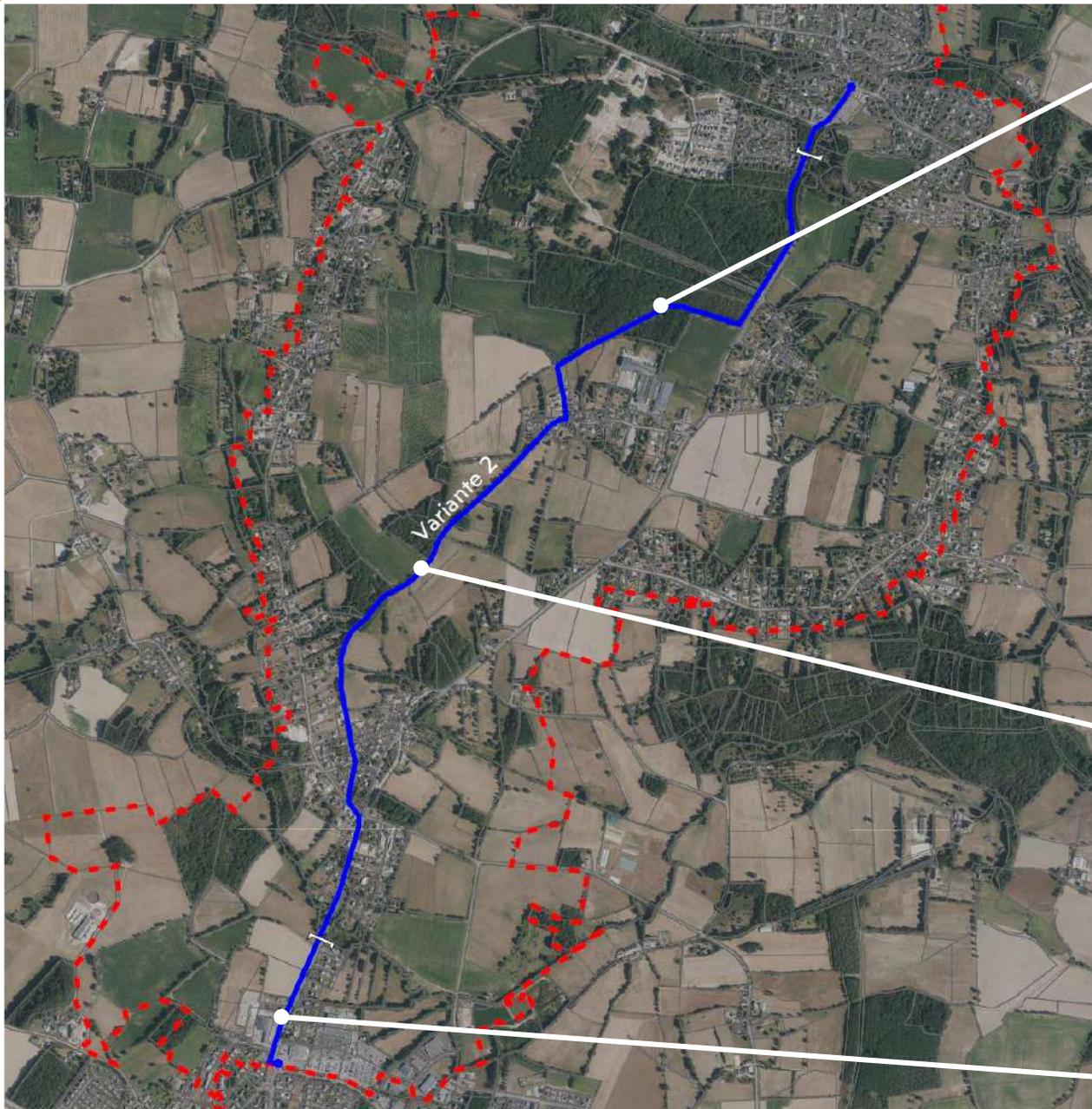
Voie partagée



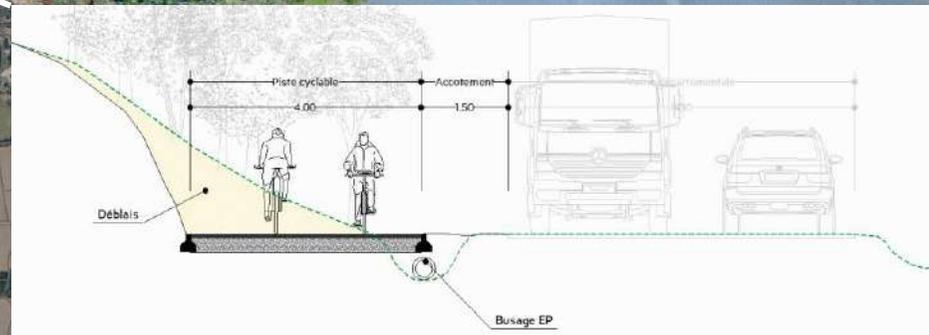
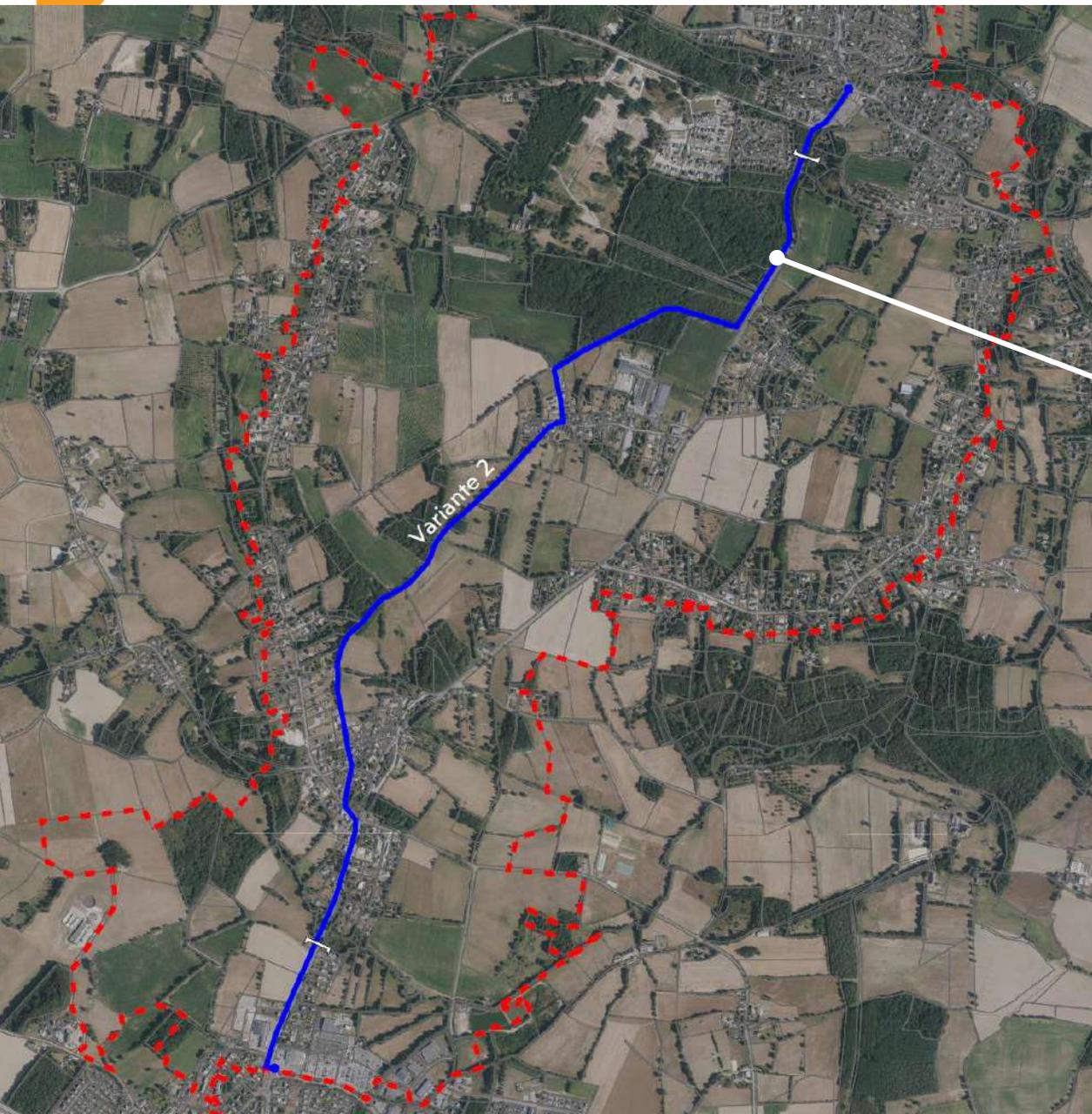
Franchissement cours d'eau avec passerelle pour cycles

Piste bidirectionnelle en rive ouest

Liaison Pont-Réan - Variante 2



Liaison Pont-Réan - Variante 2

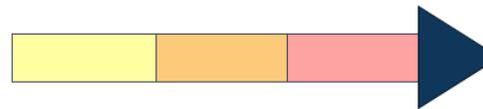




GUICHEN – PONT-REAN COMPARAISON DES VARIANTES

Comparaison des variantes

Avantages



Inconvénients / Impacts

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

	Variante 1 (long RD)	Variante 1 et Micro-Variante 1.1	Variante 2
Milieu Naturel (Faune, Flore et zones humides)	La variante impacte : - 2,4 ha d'habitats naturels (95% à enjeu faible) - 0,2 ha de zones humides - 754 m de haies	La variante impacte : - 2,9 ha d'habitats naturels (97% à enjeu faible) - 0,2 ha de zones humides - 653 m de haies	La variante impacte : - 2,6 ha d'habitats naturels (95% à enjeu faible) - 0,7 ha de zones humides - 365 m de haies
Impacts fonciers et agricoles	Impact sur foncier privé : 0,7 ha environ. La variante consomme 5 400 m ² environ de terres agricoles.	Impact sur foncier privé : 0,7 ha environ. La variante consomme 5 400 m ² environ de terres agricoles.	Impact sur foncier privé : 0,4 ha environ. La variante consomme 1 500 m ² environ de terres agricoles. Cohabitation nécessaire avec les engins agricoles sur le sentier entre les hameaux de la Provotais et de la Perrais.
Cadre de Vie et Urbanisme	Urbanisme (PLU de Guichen) : La variante est concernée par : - 727 m ² d'Espaces Boisés Classés : révision du PLU nécessaire. Cadre de vie : Présence de nuisances (bruit, pollution) liées à la proximité de la RD577.	Urbanisme (PLU de Guichen) : Pas d'impact sur Espaces Boisés Classés. Cadre de vie : Présence de nuisances (bruit, pollution) liées à la proximité de la RD577, mais le linéaire concerné est moindre que la variante 1.	Urbanisme (PLU de Guichen) : La variante est concernée par : - 500 m ² minimum d'Espaces Boisés Classés : révision du PLU nécessaire Cadre de vie : Présence de nuisances (bruit, pollution) liées à la proximité de la RD577, mais le linéaire concerné est moindre que les autres variantes
Paysage et patrimoine	L'extrémité nord de la variante est située dans le périmètre de protection du monument historique inscrit du Pont-Réan. La variante longe 5 zones de prescriptions archéologiques. Deux sentiers de randonnée traversent cette variante.	L'extrémité nord de la variante est située dans le périmètre de protection du monument historique inscrit du Pont-Réan. La variante longe 2 zones de prescriptions archéologiques. Trois sentiers de randonnée traversent cette variante et un sentier emprunte le même tracé (chemin du Verger).	L'extrémité nord de la variante est située dans le périmètre de protection du monument historique inscrit du Pont-Réan. La variante longe et/ou traverse 3 zones de prescriptions archéologiques. Deux sentiers de randonnée empruntent le même tracé sur 2 km. Ces sentiers seront impactés.

Comparaison des variantes

Avantages



Inconvénients / Impacts

ENJEUX FONCTIONNELS

	Variante 1 (long RD)	Variante 1 et Micro-Variante 1.1	Variante 2
Longueur et temps de Parcours (temps moyen A/R)	3,5 km 17 min / 11,5 min Vélo musculaire / VAE	4,0 km 22 min / 17 min	3,8 km 18 min / 12,5 min
Dénivelé positif cumulé	75 m Pente moyenne : 3,7% Pente maximale : 12%	75 m Pente moyenne : 3,3% Pente maximale : 10%	80 m Pente moyenne : 3,8% Pente maximale : 10%
Attractivité	Liaison le long de la RD77 donc bien visible des usagers pour inciter le report modal. Tracé le plus direct donc le plus instinctif. Ce tracé permet également, via les voies communales, de desservir tous les hameaux entre Guichen et Pont-Réan	La microvariante 1.1 limite la visibilité et l'attractivité de l'itinéraire sur sa partie nord	La variante 2, via les chemins agricoles et voies vertes existantes, est peu visible et attractive. Elle pourrait être jugée comme liaison de loisir par certains usagers, notamment les plus aguerris, qui resteraient sur la RD. La variante 2 ne permet pas de desservir les hameaux situés à l'est de la RD577 (La Morinais...). Par contre, elle permet une bonne desserte de la ZAC de la Massaye.
Coûts des travaux d'aménagement	3,3 M€HT	2,9 M€HT	2,9 M€HT



DES QUESTIONS ?

UN AVIS A EXPRIMER ?



OKARÉ
INGÉNIERIE

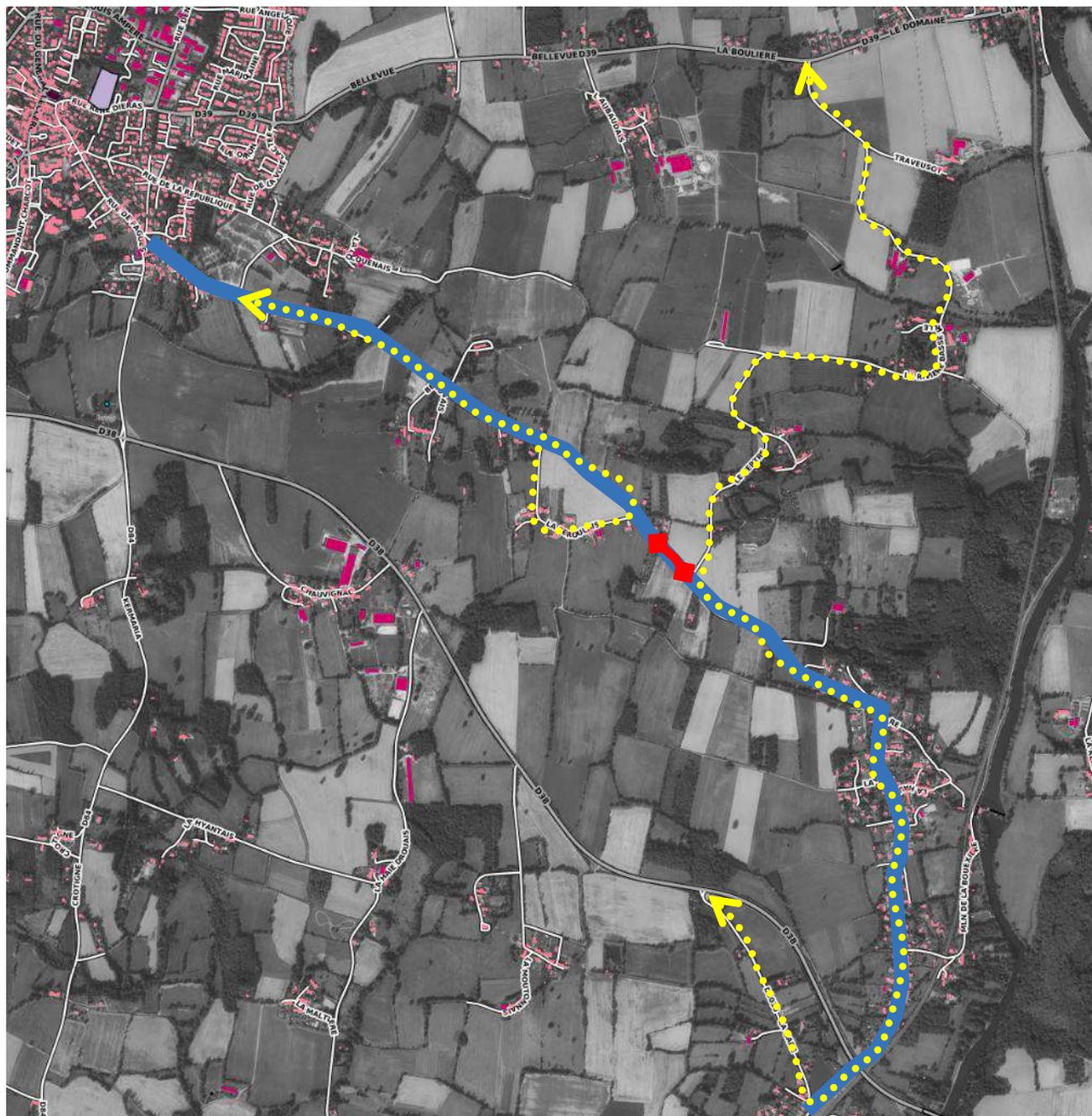


MERCI DE VOTRE ATTENTION



« DIAPO MASQUEES »

Liaison Halte - Variante 3 – La VC6 avec fermeture de la VC6



Hypothèse de fermeture de la voie :

Impact positif sur le trafic sur la partie Ouest

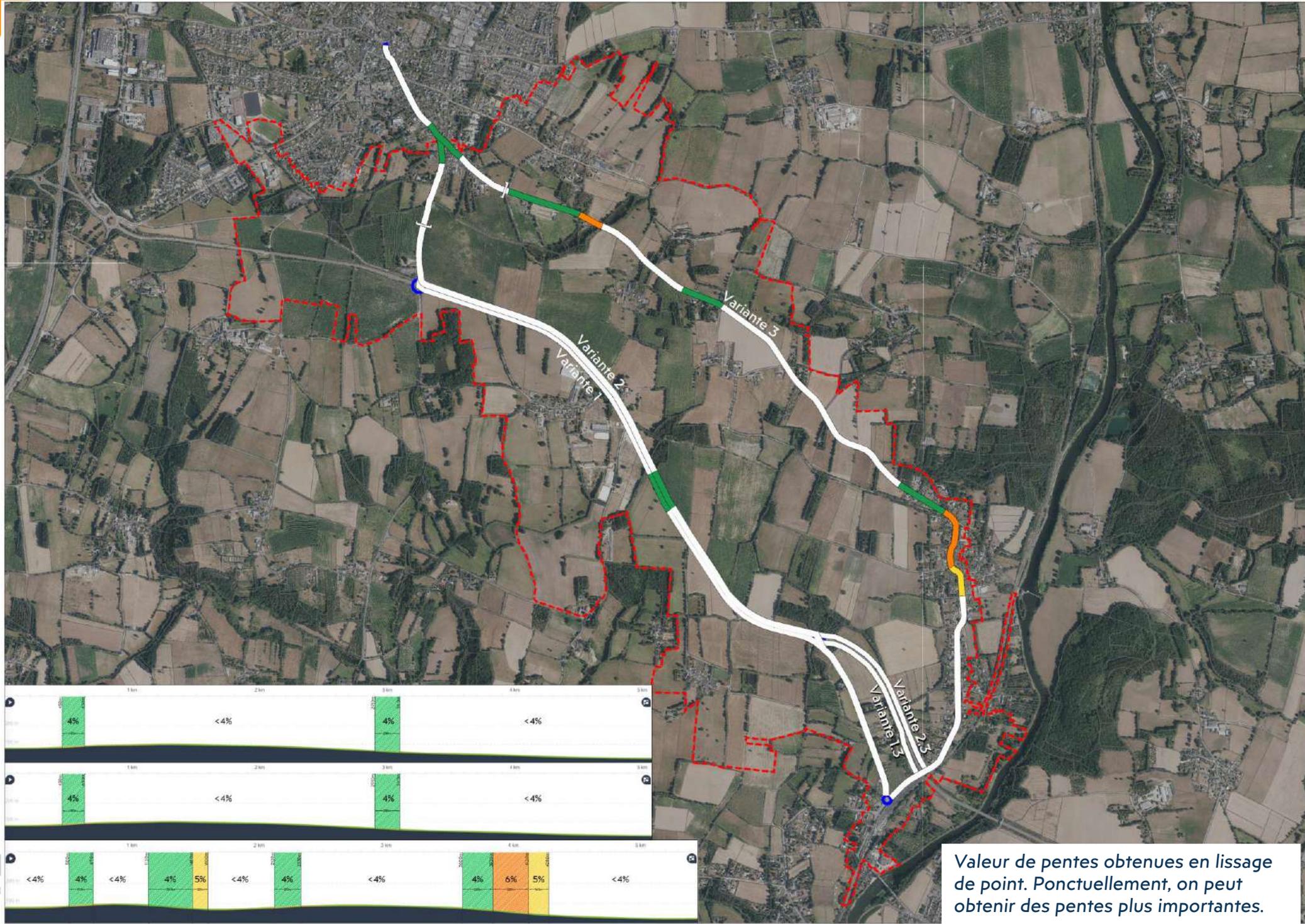
Impact neutre sur la partie Est (la Bouexière) : le trafic reste identique (trafic de desserte du hameau)

Détour important pour les riverains La Bouexière – Guichen :

- 4,0 km aujourd'hui
- 6,2 km (via le sud – report de trafic sur la rue de la gare)
- 7,1 km (via le nord – report de trafic sur carrefour VC-RD39)

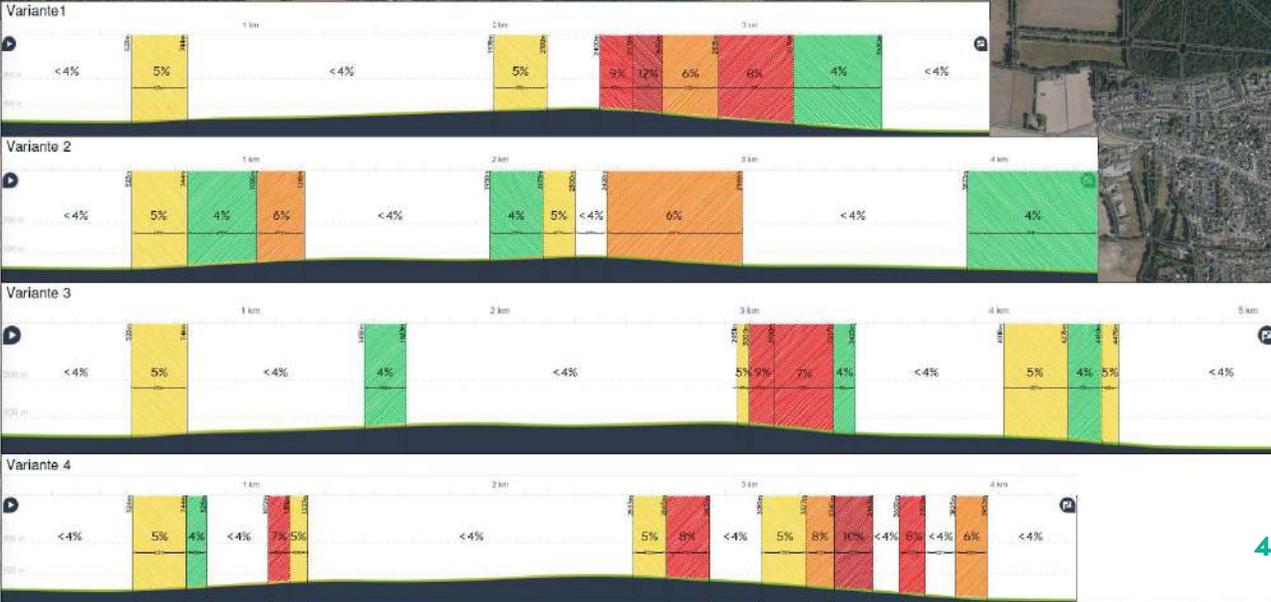
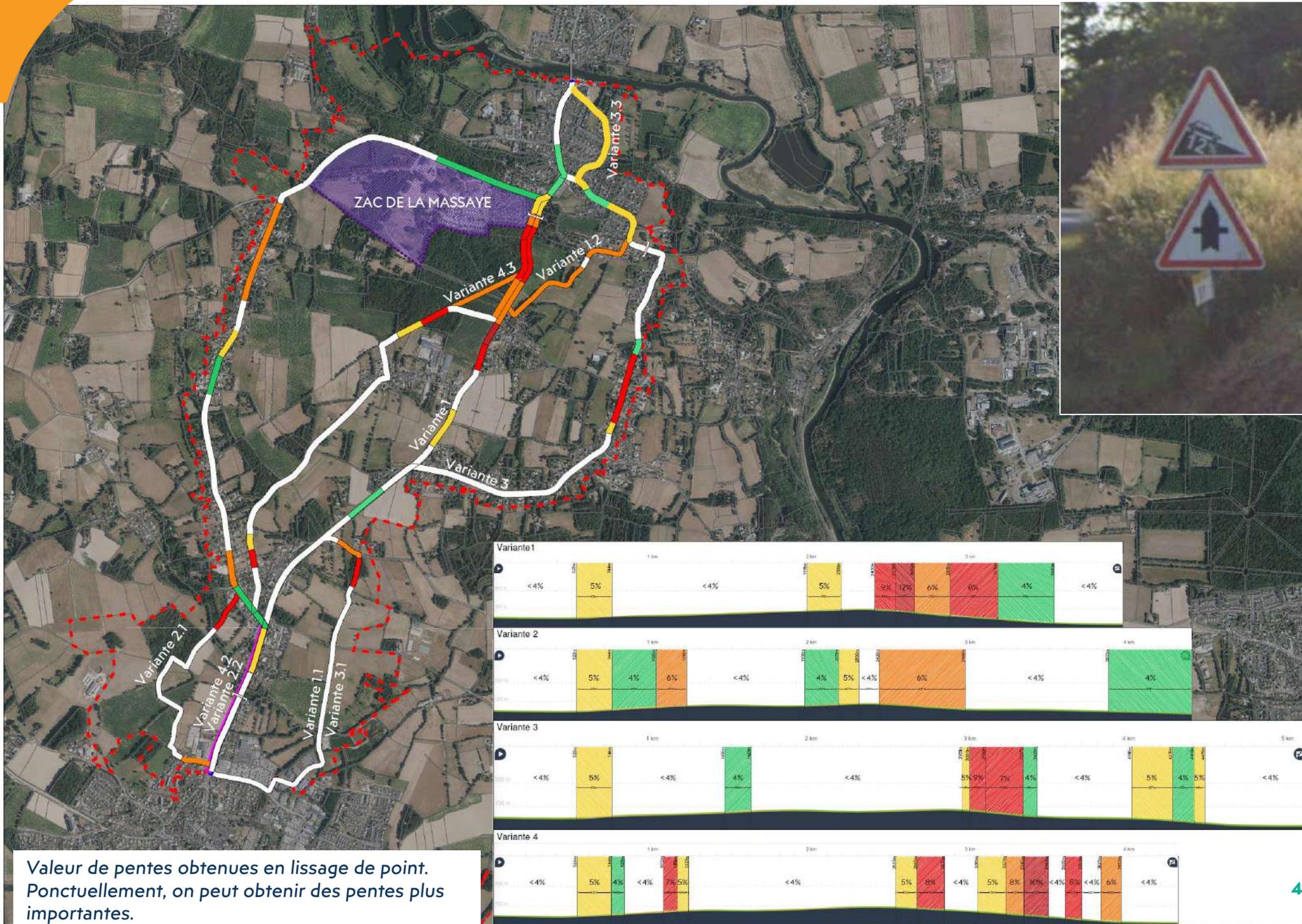
- Tracé variante
- ↔ Itinéraires VL
- ↔ Route barrée (sauf véhicules agricoles)

Liaison Halte - Résumé des variantes proposées - pentes



Valeur de pentes obtenues en lissage de point. Ponctuellement, on peut obtenir des pentes plus importantes.

Liaison Pont-Réan – résumé des variantes proposées – Pentés constatées



Valeur de pentes obtenues en lissage de point. Ponctuellement, on peut obtenir des pentes plus importantes.