
RD637 : AMÉNAGEMENT D'UNE PISTE CYCLABLE

ENTRE LES COMMUNES DE LA MÉZIÈRE ET LA CHAPELLE-DES-FOUGERETZ

DOSSIER D'ENQUETE PRÉALABLE À LA DUP

PIÈCE C – NOTICE EXPLICATIVE



Version : Octobre 2021

SOMMAIRE

| | |
|---|-------------|
| PRÉAMBULE | p.2 |
| 0. LE CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE | p.2 |
| 1. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPÉRATION ET DE SON PARTI D'AMÉNAGEMENT | p.2 |
| 1.1 PRÉSENTATION ET CONTEXTE DU PROJET | p.2 |
| 1.2 LES OBJECTIFS | p.3 |
| 1.3 TRAFIC ET ACCIDENTOLOGIE | p.3 |
| 1.4 LA NÉCESSITÉ D'UN RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE ACTUELLE | p.5 |
| 1.5 CHOIX D'UN PARTI D'AMÉNAGEMENT | p.6 |
| 2. ÉTUDES PRÉALABLES | p.7 |
| 3. RENCONTRES ET TEMPS D'ÉCHANGES | p.8 |
| 3.1 JUSTIFICATION DE LA SOLUTION RETENUE | p.9 |
| 4. PRÉSENTATION DU PROJET SOUMIS À ENQUETE | p.10 |
| 4.1 LES CHOIX D'AMÉNAGEMENT | p.10 |
| 4.2 LES CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES DE LA SOLUTION RETENUE | p.10 |
| 4.3 MESURES SPÉCIFIQUES LIÉES À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT | p.13 |
| 4.4 L'ASSAINISSEMENT ET LES OUVRAGES HYDRAULIQUES | p.14 |
| 4.5 COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME | p.15 |
| 4.6 COMPATIBILITÉ AVEC LA LOI SUR L'EAU | p.17 |
| 5. L'OCCUPATION DES TERRAINS SITUÉS DANS LE PÉRIMÈTRE DE LA DUP | p.18 |
| 6. APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES | p.22 |

PRÉAMBULE

- Le Département d’Ille-et-Vilaine sollicite les services de l’Etat dans le cadre d’une procédure administrative de déclaration d’utilité publique (DUP) pour sécuriser une opération d’aménagement, et de création d’une infrastructure de mobilités pour cause d’utilité publique.
- Cette procédure est nécessaire en vertu du Code civil qui prévoit (article 545) que « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n’est pour cause d’utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité ».
- La déclaration d’utilité publique fait partie de la phase administrative de la procédure d’expropriation pour cause d’utilité publique, gérée en France par un Code de l’expropriation pour cause d’utilité publique.
- Le bénéficiaire de cette demande de DUP est le :

DÉPARTEMENT D’ILLE-ET-VILAINE représenté par son président Monsieur CHENUT
Direction des Grands Travaux d’Infrastructures
Service Etudes et Travaux 1
3 Avenue de Cucillé
35000 RENNES

0. LE CADRE JURIDIQUE DE L’ENQUETE PUBLIQUE

Le Département d’Ille-et-Vilaine sollicite une déclaration d’utilité publique (DUP) pour sécuriser une création d’infrastructure de mobilités.

Cette procédure est nécessaire en vertu du Code civil qui prévoit (article 545) que « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n’est pour cause d’utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité ».

La déclaration d’utilité publique fait partie de la phase administrative de la procédure d’expropriation pour cause d’utilité publique, régie en France par le Code de l’expropriation pour cause d’utilité publique ou par le Code de l’Environnement.

La piste cyclable étant d’une longueur inférieure à 10km, le projet n’est pas soumis à évaluation environnementale ou demande d’examen au cas par cas (catégorie 6 « infrastructures routières »).

Par conséquent, la procédure de déclaration de l’utilité publique (DUP) pour le présent projet, relève des dispositions des articles L1, L110-1 et suivants et R 111-1 et suivants du Code de l’expropriation.

Les terrains acquis dans le cadre de ce projet auront vocation à être incorporés dans le domaine public départemental et serviront à la réalisation du projet de piste cyclable.

Le projet n’entre pas dans le cadre des procédures de concertation prévues à l’article 103-2 du code de l’urbanisme, ni dans celui des procédures de concertation préalables régies par les articles L121-15 et suivants du Code de l’environnement.

1. OBJET ET JUSTIFICATION DE L’OPÉRATION ET DE SON PARTI D’AMÉNAGEMENT

1.1 PRÉSENTATION ET CONTEXTE DU PROJET

L’usage du vélo, notamment pour des liaisons domicile-travail de courtes distances, est en constante augmentation. Pour répondre aux attentes des usagers et afin de proposer une nouvelle alternative de mobilité douce à l’automobile en périphérie Nord de Rennes, le Département et Rennes Métropole étudient la création d’une piste cyclable bidirectionnelle, sécurisée le long de la route du meuble (RD637) entre Rennes et La Mézière.

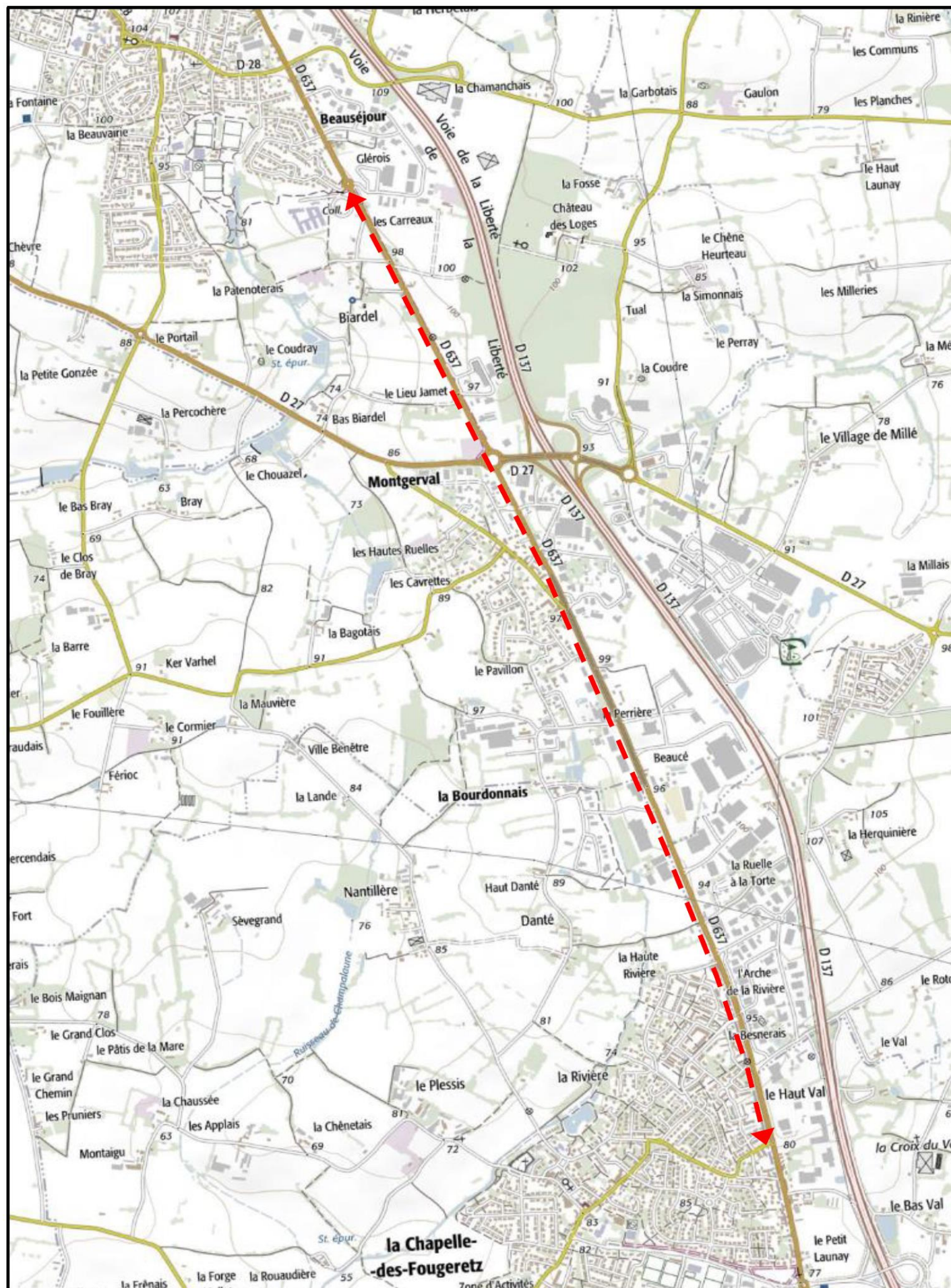
- Le projet est divisé en deux sections sous maîtrise d’ouvrage distincte :
- entre Rennes et La Chapelle-des-Fougeretz : **maîtrise d’ouvrage Rennes Métropole.**
 - entre La Chapelle-des-Fougeretz et La Mézière : **maîtrise d’ouvrage Départementale.**


Cette liaison cyclable est inscrite dans le programme « Mobilités 2025 » adopté à l’unanimité par l’assemblée départementale le 22 avril 2021.

Dans le cadre de son plan de relance de l’économie voté en septembre 2020, suite à la pandémie liée au COVID19, le Département a également intégré cette liaison cyclable à réaliser sous 2 ans pour favoriser la reprise de l’activité économique.

Ce projet s’inscrit dans un contexte plus global de transformation des mobilités le long de cet axe (RD637) en partenariat avec les différentes collectivités territoriales du secteur. La Communauté de Communes du Val d’Ille étudie la faisabilité d’une liaison cyclable en site propre entre La Mézière et la ZA Cap Malo. Elle a également pour projet la création d’une aire de covoiturage côté ouest de l’échangeur de la 2x2 voies Rennes-St Malo avec une réflexion pour en faire un pôle d’échange multimodal desservi par les transports en commun en lien avec les Autorités Organisatrices des Transports. (AOT)

La RD137, 2x2 voies reliant Rennes à St Malo fait l’objet d’une étude d’opportunité pour la création d’une voie réservée aux transports en commun et covoiturage dans le cadre du SDAGT (schéma directeur d’agglomération de la gestion du trafic) entre Rennes et la sortie La Mézière.



| | | | |
|---|-------------------------|--|---------------------|
|  | RD 637 : Piste cyclable | | Version : 210115-A3 |
| | PLAN DE SITUATION | | Echelle : 1/25000 |
| | | | Date : Janvier 2021 |

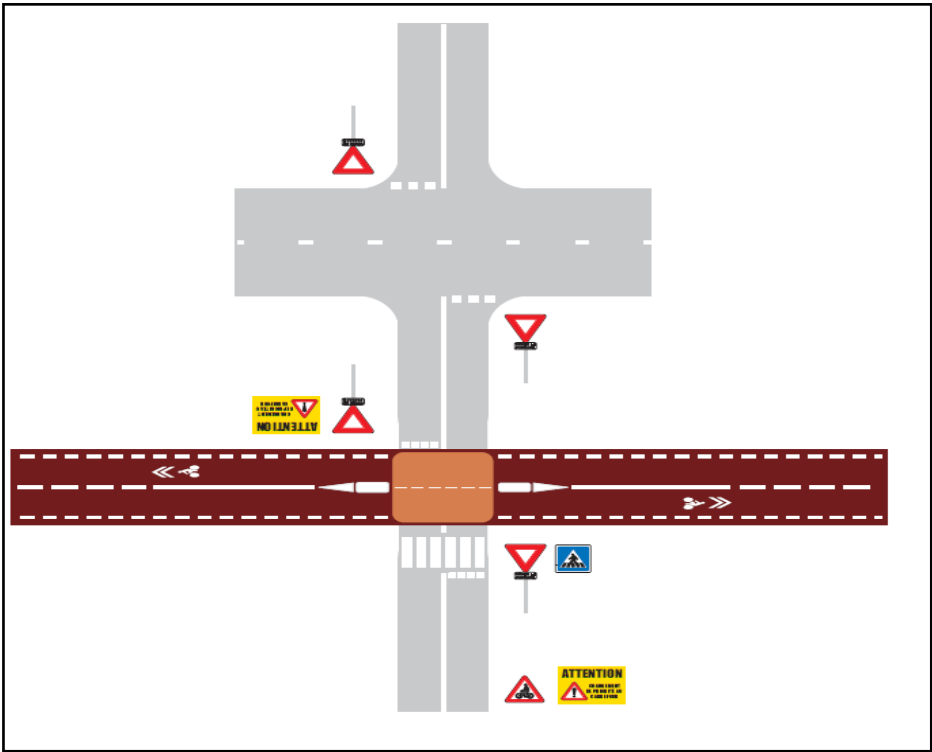
1.2 LES OBJECTIFS

Le réaménagement de la RD637 a pour objectif de créer une piste cyclable bidirectionnelle côté Ouest de la voie, séparée de la circulation automobile pour favoriser les déplacements en vélo pour les liaisons domicile-travail de courtes distances.

Le Département fait donc le choix de réaliser des infrastructures à haut niveau de service en créant des pistes sécurisées (en site propre), **rapides** (priorité au vélo aux intersections les moins dangereuses, création d'un ouvrage d'art spécifique), **colorées** (séparation visuelle des usages et alerte auprès des différents usagers) et **confortables** (3 mètres de largeur utile, revêtement en enrobé...).

Pour ce faire, le Département a initié dès 2019 l'élaboration d'un référentiel technique interne définissant les principes et recommandations techniques de ses futures infrastructures.

Extrait du référentiel technique départemental : vue d'un automobiliste à l'intersection d'une piste cyclable



L'infrastructure cyclable devra être qualitative et performante grâce à ses caractéristiques :

- Rapide avec une géométrie adaptée à la vitesse d'un VAE (Vélo Assistance Electrique) ;
- Confortable (revêtement) et entretenue ;
- Reliant des pôles générateurs de mobilité, des points intermodaux ;
- Large, pour permettre le dépassement entre cyclistes ;
- Séparée du réseau routier et subissant un minimum d'intersections (construction de tunnels ou de ponts si nécessaire).

Ce projet traduit la volonté du Conseil Départemental d'agir en faveur d'un réseau cyclable structurant de qualité en confortant son maillage et l'irrigation du territoire.

1.3 TRAFIC ET ACCIDENTOLOGIE

La RD637 est une voie départementale de catégorie D constituant un maillage d'intérêt local.

Dans les années 1980, les premiers magasins d'ameublement s'installent le long de cet axe et lui donneront son identité de «Route du Meuble». Cet itinéraire deviendra un berceau du marché de l'ameublement et représentera l'ossature majeure d'une zone artisanale et commerciale au profil atypique, implantée sur une trame linéaire le long de l'axe de la RD637.

Elle comptabilise dans sa partie Nord (côté La Mézière) un **trafic moyen journalier annuel de 7 600 véhicules / jour dont 7% de poids-lourd.**

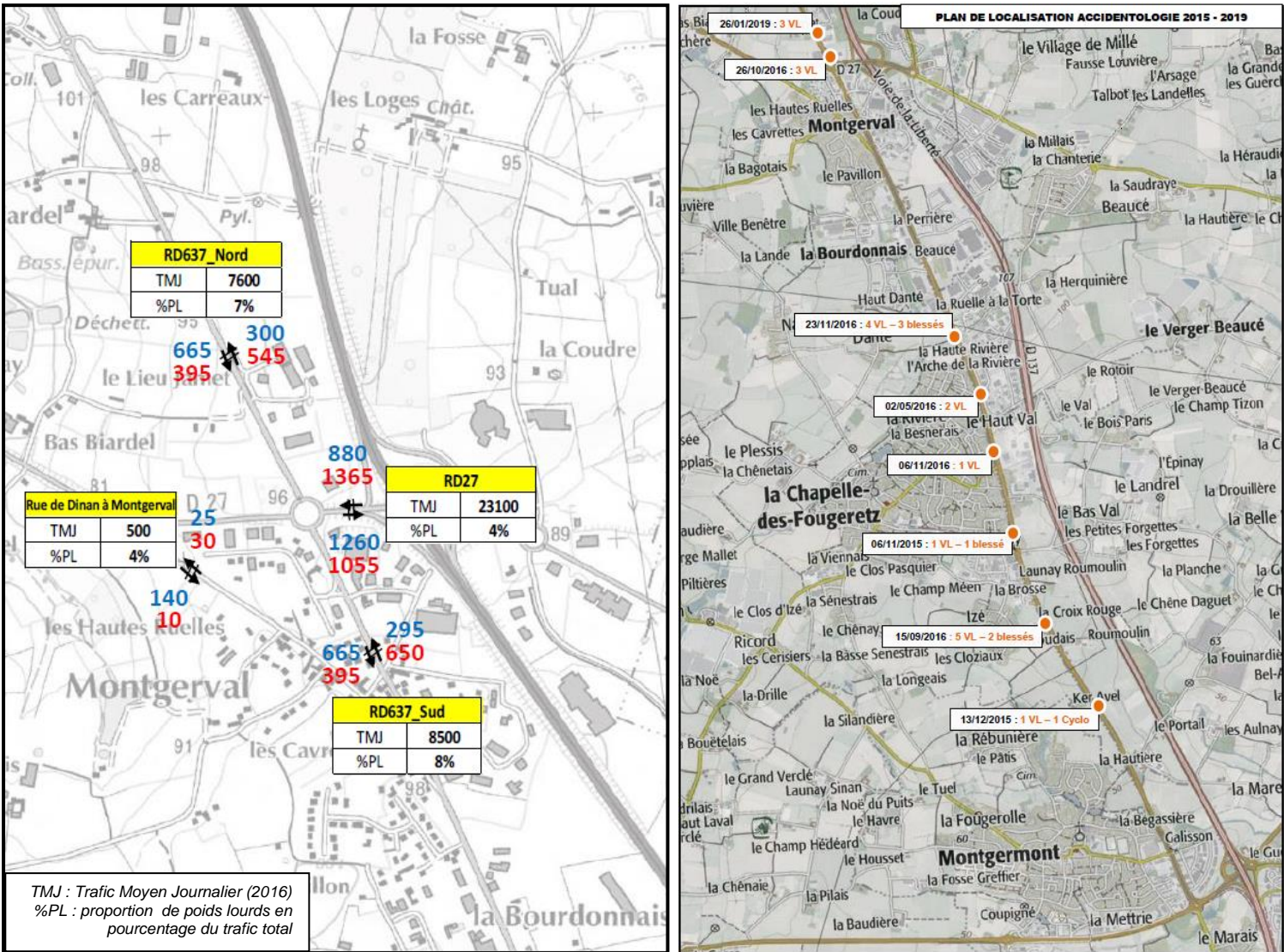
Dans sa partie Sud (côté Montgerval), le **trafic moyen journalier annuel est de 8 500 véhicules / jour dont 8% de poids-lourds.**

Ce trafic routier impacte les riverains et donne une sensation « routière » à l'aménagement existant de cette voie, ne favorisant pas la pratique de modes de déplacements non polluants.

ACCIDENTOLOGIE :

8 accidents recensés entre 2015 et 2019 dont 5 en 2016.

- 20 véhicules impliqués, 1 cyclomoteur
- 6 blessés hospitalisés



1.4 LA NÉCESSITÉ D'UN RÉAMENAGEMENT DE LA ROUTE ACTUELLE

La section concernée de la RD 637 entre le collège de la Mézière et La Chapelle-des-Fougeretz présente une longueur de près de 4 km. Ancienne route nationale, la RD637 dispose actuellement d'une largeur de chaussée importante (jusqu'à 9 m sur certaines portions), avec de nombreux tourne-à-gauche.

La RD 637 aussi appelée « Route du meuble » est un axe commercial majeur du bassin Rennais. Ce secteur concentre de nombreuses et importantes activités économiques : 160 entreprises sont implantées sur 260 hectares représentant plus de 2 800 emplois. Ces données sont issues de l'AUDIAR , agence d'urbanisme de Rennes.

Le trafic poids-lourds pour desservir en marchandises les différentes entreprises présentes le long de cet axe est donc important. Ce trafic routier et l'absence d'aménagement cyclable sécurisé n'incite pas à la pratique de mobilités décarbonnées.

Le projet prévoit de sécuriser cet axe fortement fréquenté aux heures de pointe et le faire passer d'un secteur en mutation à un secteur en développement tout en améliorant son attractivité et en sécurisant sa desserte, notamment pour les cycles et les piétons.

La configuration actuelle de la RD637 n'offre pas d'espace sécurisé pour les cyclistes ni les piétons. Les traversées piétonnes et cycles sont souvent mal identifiées et accidentogènes.

Le projet prévoit donc :

- D'assurer et sécuriser les continuités des circulations cyclables ET piétonnes avec une séparation (visuelle et tactile)
- Sécuriser les traversées à niveau piétones/cycles en 2 temps avec un îlot central si possible
- Déporter la piste cyclable aux intersections principales de 5m par rapport au Stop : permet de donner la priorité aux vélos.
- Limiter les conflits d'usage entre accès secondaires (commerces, habitations) et piste cyclable utilitaire.



2. ÉTUDES PRÉALABLES

- **ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE :**

Une demande d'avis au titre de l'archéologie préventive a été formulée en Janvier 2021. En réponse, la Direction Régionale des Affaires Culturelles a informé le Conseil Départemental qu'aucun site archéologique n'était actuellement recensé dans l'emprise de l'aire d'étude.

- **COMPTAGES CYCLES :** (voir ci-contre)

Des comptages cycles ont également été réalisés pour pouvoir apprécier l'évolution de la fréquentation de l'aménagement avant travaux et après mise en service.

Deux campagnes de comptages cycles (Novembre 2020 et Mai-Juin 2021) sur 3 secteurs différents ont été réalisées. Des capteurs ont été implantés sur des périodes d'environ 1 mois. Les données sont présentées ci-contre.

- **DOSSIER LOI SUR L'EAU :**

Dans le cadre de ces travaux, une étude hydraulique a été menée pour dimensionner le système d'assainissement des eaux pluviales. Ainsi, un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau a été réalisé et déposé au service eau et biodiversité de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer 35 (voir partie 4.4).

- **PROJET NON SOUMIS A EVALUATION ENVIRONNEMENTALE** au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement.

La piste cyclable étant d'une longueur inférieure à 10km, le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale ou demande d'examen au cas par cas (catégorie 6 « infrastructures routières »).

- **ETUDE AMÉNAGEMENT PAYSAGER** réalisé par la société AEPE Gingko, intégrant le diagnostic des aménagements existants et des propositions d'aménagement.

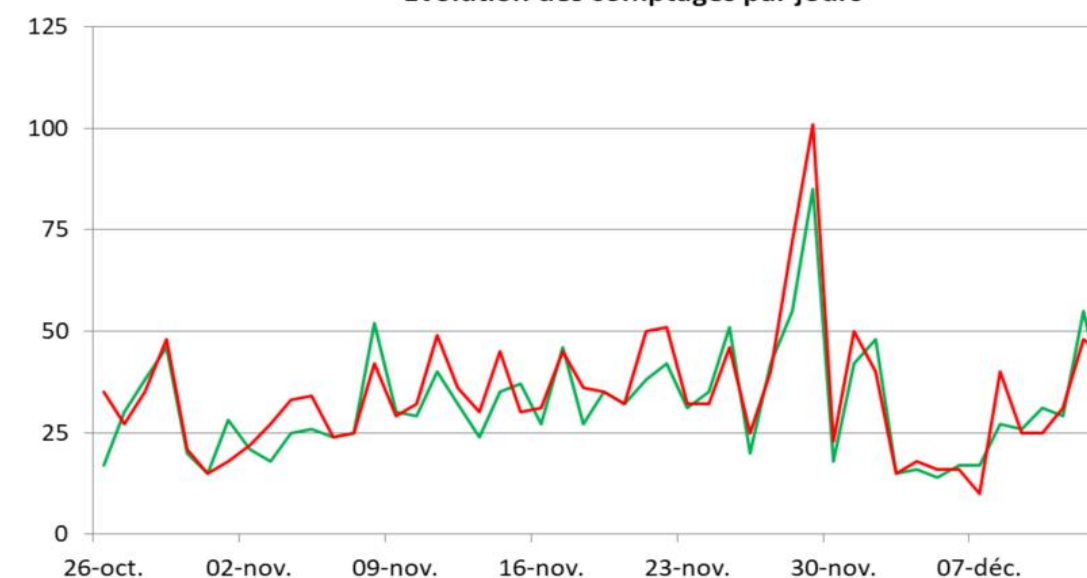
Comptages cycles : Rapport de synthèse

PASSAGES PAR JOURS Du 26 Octobre au 13 Décembre 2020

Vers Rennes : 1565

Vers Saint-Malo : 1 684

Évolution des comptages par jours

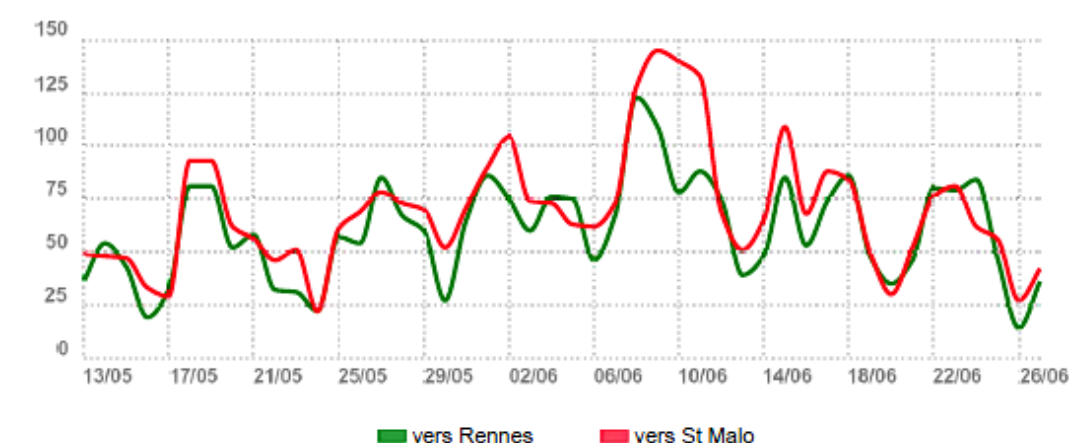


PASSAGES PAR JOURS Du 13 Mai au 27 Juin 2021

vers Rennes : 2768

vers St Malo : 3198

Évolution des comptages par jours



3. RENCONTRES ET TEMPS D'ÉCHANGES

Ce projet partenarial est avant tout un projet d'aménagement durable du territoire. La valorisation et la communication porteront sur les alternatives à l'utilisation systématique de la voiture, de son usage partagé et de l'intérêt de l'intermodalité.

Au-delà même de la création de cette infrastructure et de la requalification de la RD637, c'est aussi convaincre les hésitants et acculturer les citoyens à la pratique cyclable.

Les actions de communication sont portées par le Département (Mobilités 2025) et les territoires bénéficiaires de l'infrastructure.

Aussi, afin de communiquer et faire participer les acteurs de la route du meuble sur ce projet plusieurs rencontres et temps d'échanges ont été organisés avec les commerçants, les riverains, les associations représentatives dans les communes et les collectivités territoriales concernées.

- Une réunion avec les représentants de l'association « Route du meuble » regroupant les principales entreprises du secteur le 23/11/2020
- Une réunion avec les associations le 07/12/2020
- Une réunion d'information et de présentation du projet de piste cyclable le long de la route du meuble (RD 637), aux commerces et entreprises présents sur la route du Meuble, le 07/12/2020
- Une réunion publique d'information en visioconférence, le 27/01/2021
- Une réunion de présentation des évolutions du plan projet, des études en cours et présentation de l'étude d'aménagement paysager réalisée par AEPE Gingko aux élus des collectivités territoriales concernées le 08/06/2021.
- Des réunions sous forme d'un « comité de pilotage » avec les élus des communes concernées ont régulièrement eu lieu pendant la durée de l'étude.

L'ensemble de ces réunions ont fait l'objet de comptes rendus diffusés aux participants.

Le projet prévoit des temps de rencontres et de participation avec les acteurs durant toute la durée des études, sans que le projet soit soumis aux procédures de concertation régies par le code de l'environnement ou le code de l'urbanisme. (cf cadre juridique de l'enquête).

Des panneaux d'information sur l'étude d'aménagement en cours au nombre de 4 sont placés sur la route existante afin d'informer les usagers de l'itinéraire. (cf ci-contre) Ces panneaux sont en place depuis fin octobre 2020 et le resteront jusqu'à la fin des travaux.



Panneau de communication visible sur la RD637



3.1 - JUSTIFICATION DE LA SOLUTION RETENUE

Le choix du projet retenu a été déterminé par le respect des principaux objectifs suivants :

- respecter les caractéristiques techniques et les normes géométriques résultant du parti d'aménagement retenu,
- prendre en compte la sécurité des usagers et des riverains de la voie,
- limiter les impacts du projet et maîtriser les coûts. .

Conduire des projets concertés, limitant les impacts fonciers et environnementaux.

Ce projet d'infrastructure cyclable sera conduit à l'instar d'un projet d'infrastructures routières. Aussi, le Département s'attachera à :

- Concerter localement pour définir un tracé idéal et sécurisé ;
- Optimiser le foncier (existant ou à mobiliser) ;
- Minimiser les impacts environnementaux et agricoles.

Aussi, à chaque stade du projet (depuis les études préalables jusqu'à la mise en service de l'infrastructure), la séquence « **Eviter, Réduire et en dernier lieu Compenser les impacts** » sera systématiquement appliquée ;

Le projet intègre également une réflexion sur l'organisation de l'entretien programmable de l'infrastructure créée : renouvellement des revêtements, de la signalisation verticale et horizontale, inspection et entretien des ouvrages d'arts ;

Ce projet d'infrastructure cyclable est inscrit au plan de relance départemental, plan voté en septembre 2020. Sa mise en service est prévue fin 2022.

Le premier questionnaire a été la création de cette liaison à l'Est ou à l'Ouest de la route départementale n°27. La première hypothèse (côté Est) a été abandonnée car la dénivellation au niveau de la RD27 n'était pas possible du fait des accès très proches de commerces.

De plus, la majorité des pôles générateurs de déplacements sont côté Ouest (zone de Montgerval, collège, entreprises, communes de La Mézière et de La Chapelles-des-Fougeretz...).

Le tracé tel qu'envisagé est dans la continuité de l'aménagement qui a été fait à Montgerval (giratoire et accès vers la route de Dinan) et qui se trouve côté Ouest aussi, permettant d'éviter de traverser la RD637.

Dans un second temps, la question d'un passage supérieur ou inférieur pour franchir la RD27 à l'ouest du giratoire s'est posée. L'ouvrage supérieur a été abandonné, car les rampes d'accès nécessitaient la mise en œuvre de pente supérieure à 8% pour se raccorder au terrain naturel.

Enfin, le positionnement de la piste cyclable a cherché à minimiser les emprises foncières sur les propriétés le long de la RD637, en prévoyant une redistribution des voies existantes. La RD637 a de nombreux tourne-à-gauche sur l'itinéraire. Ceux-ci seront limités aux accès principaux très fréquentés et supprimés autrement. Cela permettra de diminuer d'une voie la route et d'aménager la piste cyclable en majorité dans l'assiette existante. Des stationnements seront également supprimés au niveau de la zone agglomérée de Montgerval, commune de La Mézière afin d'avoir la continuité en site propre. Cette démarche est possible grâce à un parking public au niveau du lieu-dit La Pointe comptant une quarantaine de places.

Le parti pris de décaler la piste cyclable aux intersections avec les voies communales de 5m a pour objectif de permettre de contourner un véhicule léger à l'arrêt au « Stop », en attente de condition de sécurité pour l'insertion sur la voie principale (RD637). Ce décalage autorise aussi les

usagers de la RD637 à dégager suffisamment la circulation principale avant de s'arrêter pour laisser la priorité aux cyclistes sans risque de se faire percuter par l'arrière.

Enfin, sur la section entre le collège de La Mézière et la RD27, une liaison existe déjà côté Est. Dans un premier temps, il a été envisagé de la réutiliser. Toutefois, pour franchir la branche nord de la RD637, un ouvrage d'art était nécessaire du fait du trafic de 7 600 véhicules par jour.

Les études techniques d'ouvrage d'art ont montré la nécessité de créer un ouvrage en biais sous la route pour conserver l'accès aux commerces présents (Mortier Matériaux, Cap Remorques). L'estimation financière du passage inférieur du fait de sa grande longueur et des rampes associées était proche du million d'euros.

Il a donc été pris la décision de **créer une nouvelle liaison en site propre côté Ouest sur le kilomètre entre la RD27 et le collège**. Cette solution présente de plus l'avantage d'éviter aux collégiens habitant Montgerval et ne disposant pas de ramassage scolaire, de traverser par deux fois la RD637.

Le détail du tracé est joint en annexe E.

En conclusion, les solutions retenues pour l'aménagement de la piste cyclable en rive Ouest de la RD637, tendent à concilier l'adoption d'une solution de moindre impact avec les exigences de sécurité vis-à-vis des usagers et des riverains de la voie.

4. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE

4.1 LES CHOIX D'AMENAGEMENT

- Piste cyclable bidirectionnelle à l'Ouest.
- Séparation de la chaussée et des cycles / piétons par un espace végétalisé d'environ 1.75m
- Continuité circulation vélo ET piétonne mais usages séparés.
- Piste cyclable déportée aux intersections principales de 5 ml par rapport au Stop ou cédez le passage pour limiter les conflits avec les véhicules en attente aux intersections.
- Priorité aux cycles.

4.2 LES CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DE LA SOLUTION RETENUE

➤ La traversée de la plaine cultivée : Section Collège de La Mézière <=> Giratoire de Montgerval

Continuité cyclable nouvelle à l'Ouest de la RD637

Maintien de la continuité existante à l'Est pour desservir les entreprises et le secteur de Cap Malo

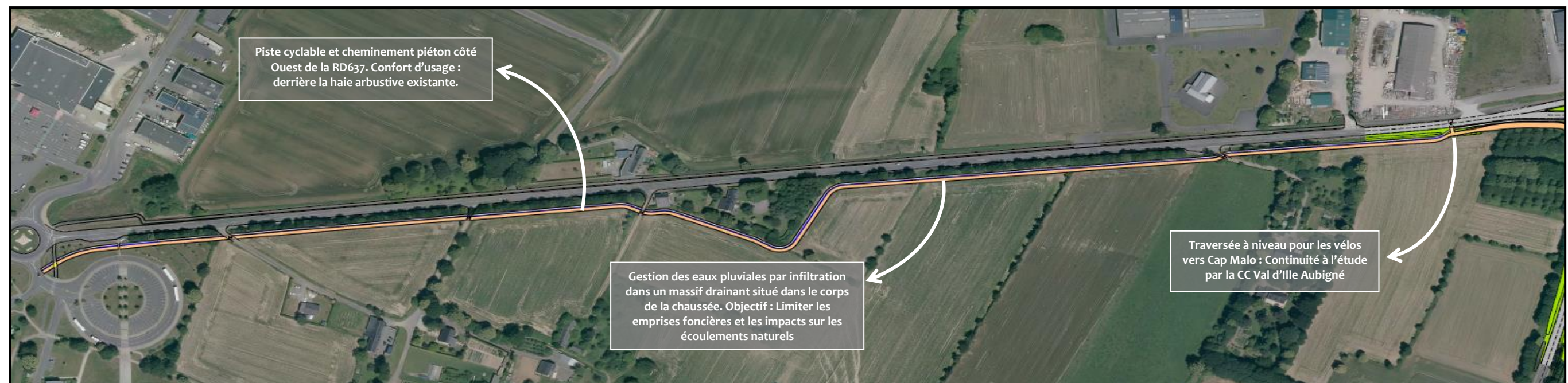
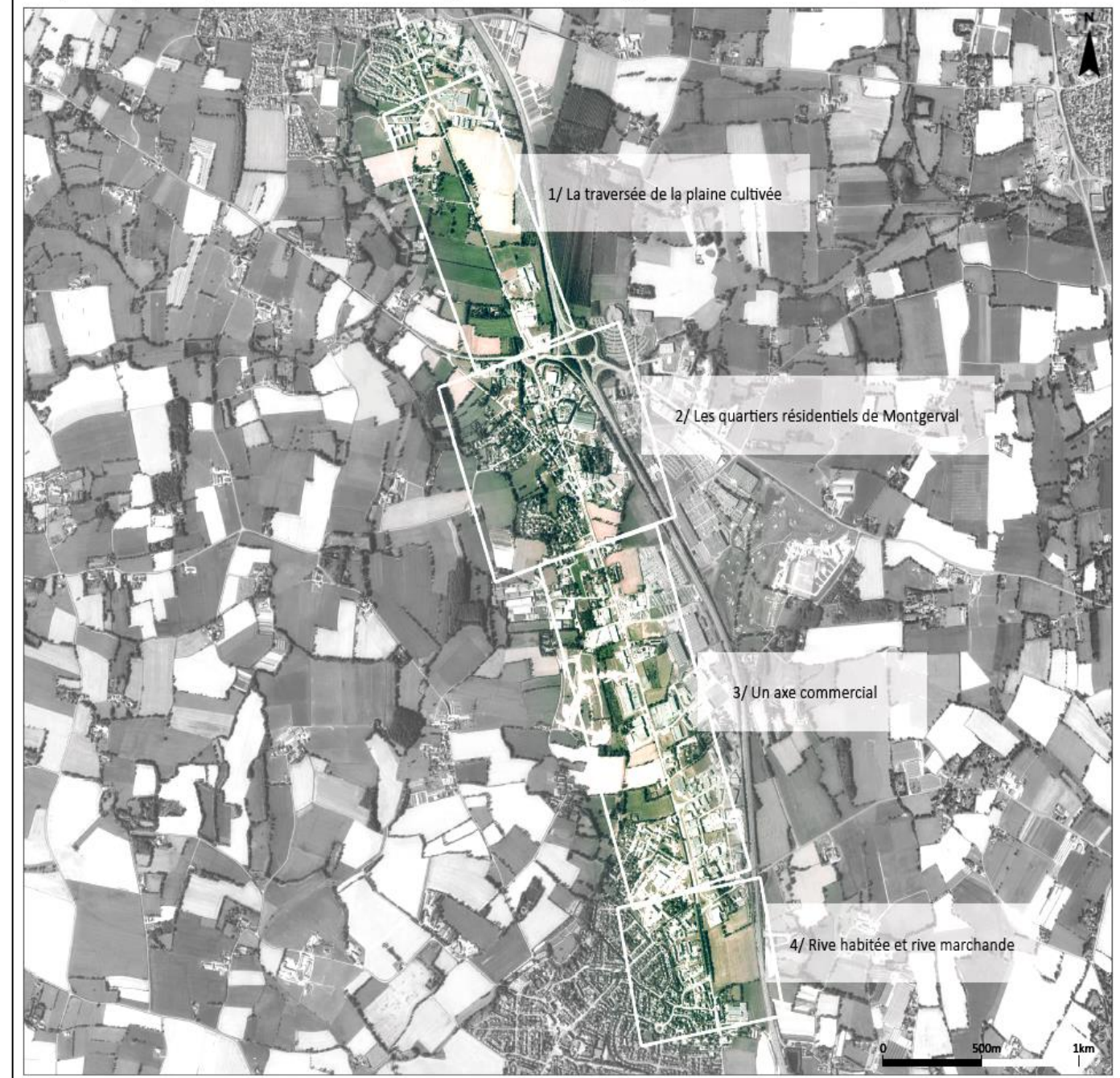
Piste cyclable : derrière le fossé sur la première partie, derrière la haie ensuite

Traversée à niveau pour les vélos vers Cap Malo : Continuité à l'étude par la Communauté de Communes du Val d'Ille Aubigné

Gestion des eaux pluviales : Massif drainant pour limiter les emprises (pas de fossé) et l'impact sur les écoulements naturels. (alimentation des nappes souterraines).

A noter : La commune de la Mézière est propriétaire d'une bande de 4m (voir partie 5).

Projet de piste cyclable utilitaire le long de la RD637 /// Différents secteurs



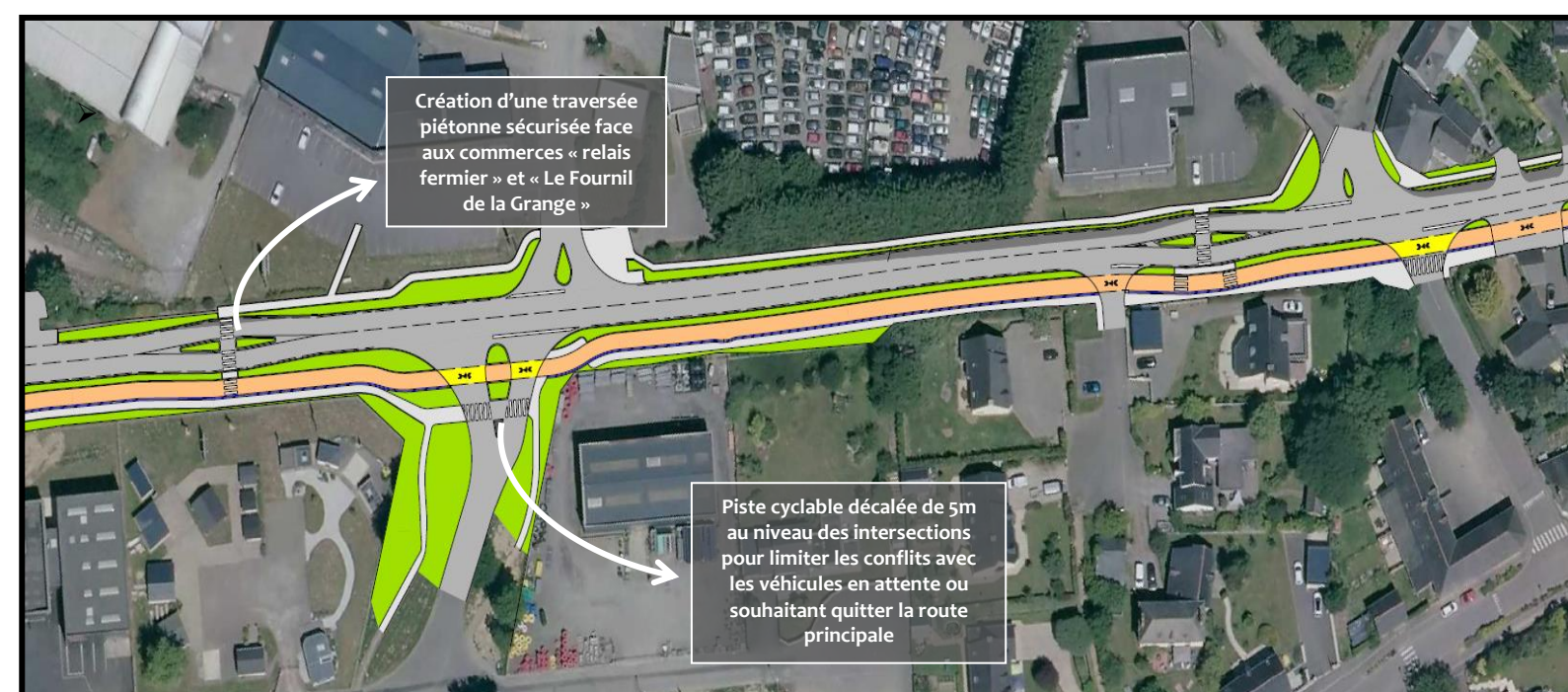
➤ Le giratoire de Montgerval

- Augmentation de la capacité routière du giratoire en entrée venant de Gévezé : Diminution de l'îlot central pour limiter les emprises foncières et création d'une voie de stockage complémentaire (sens Gévezé vers Montgerval) pour limiter les remontées de file à l'heure de pointe du matin et les risques d'accidents du fait de problème de visibilité sur le dernier véhicule stocké. (virage existant en amont du giratoire)
- Création d'un passage inférieur pour les vélos (voir annexe F)
- Traversées piétonnes à niveau en deux temps avec îlot refuge,
- Chicane piétonne adaptée pour « voir les voitures arriver »



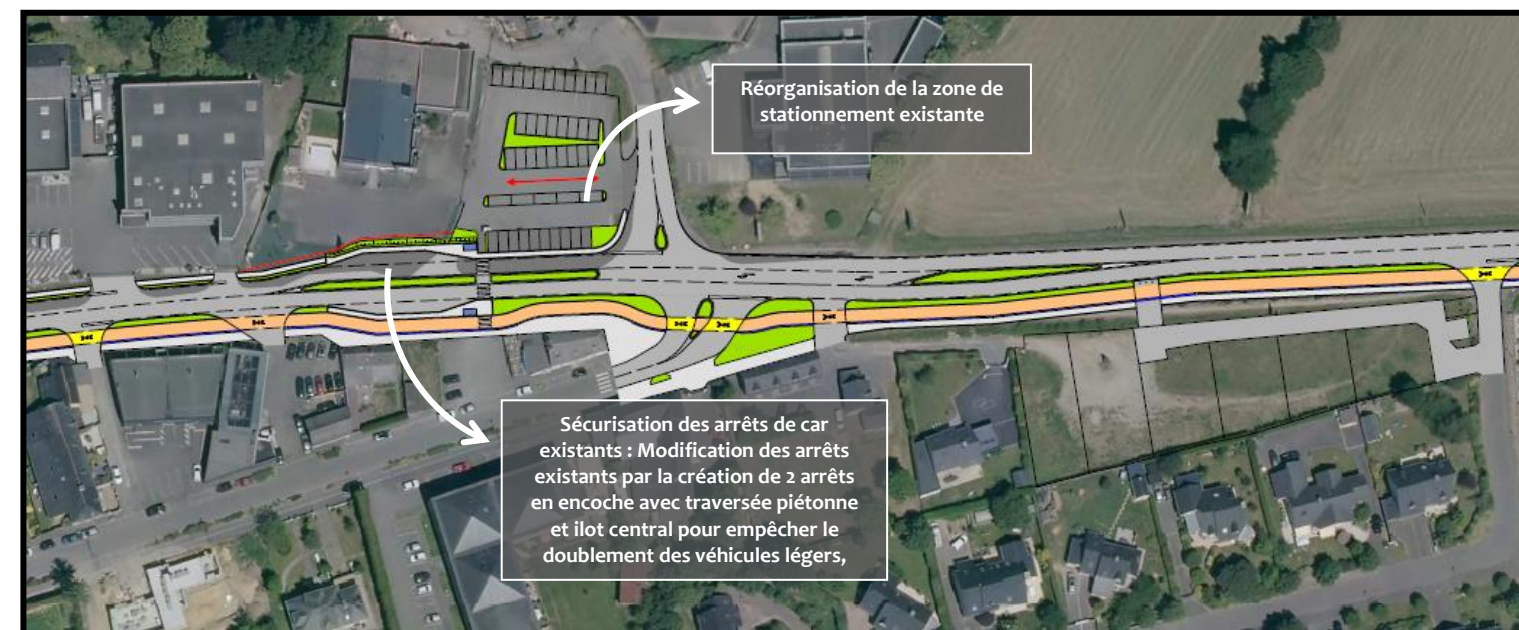
➤ Les quartiers résidentiels de Montgerval (1)

- Vitesse limitée à 50km/h
- Piste cyclable décalée de 5m au niveau des intersections pour limiter les conflits avec les véhicules en attente
- Création d'une traversée piétonne sécurisée face aux commerces « relais fermier » et « Le Fournil de la Grange » participant à l'apaisement des vitesses des véhicules sur la route,
- Sécurisation des cheminements piétons en agglomération



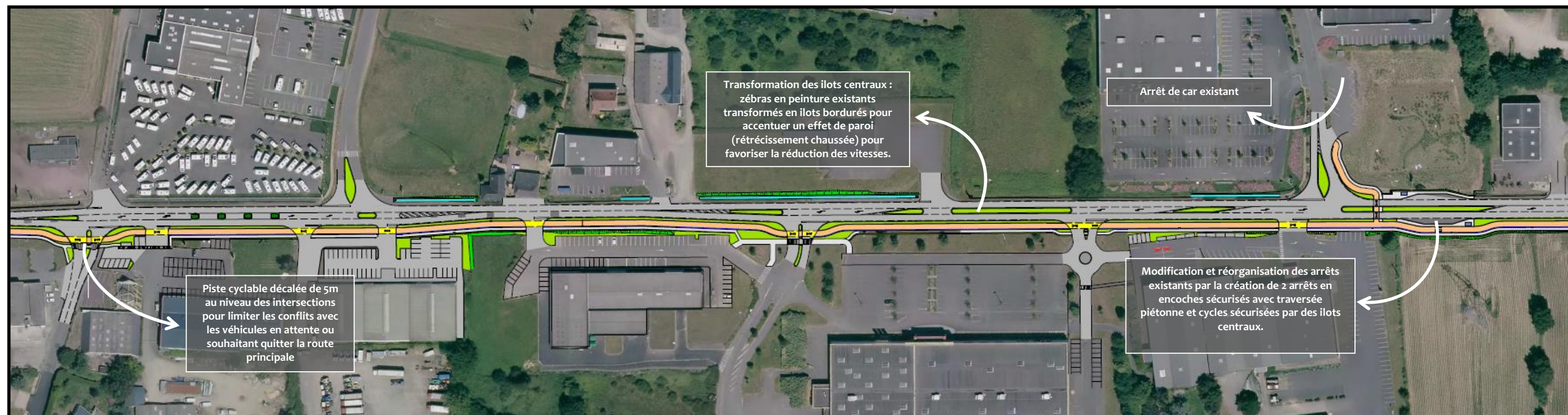
➤ Les quartiers résidentiels de Montgerval (2)

- Vitesse limitée à 50km/h
- Piste cyclable décalée de 5m au niveau des intersections pour limiter les conflits avec les véhicules en attente
- Réorganisation de la zone de stationnement existante
- Tourne-à-gauche conservé pour limiter les zones de conflits entre véhicules
- Sécurisation des arrêts de car existants : Modification des arrêts existants par la création de 2 arrêts « en encoche » avec traversée piétonne et îlot central pour empêcher le doublement des véhicules légers, source d'accidents.
- Mise en place d'abris vélos par la communauté de communes Val d'Ille-Aubigné prévue suite à la réalisation de l'aménagement



➤ L'axe commercial

- Vitesse limitée à 70km/h (voire 50km/h sur certaines parties)
- Piste cyclable décalée de 5m au niveau des intersections pour limiter les conflits avec les véhicules en attente
- Transformation des îlots centraux : zébras en peinture existants transformés en îlots bordurés pour accentuer un effet de paroi (rétrécissement chaussée) pour favoriser la réduction des vitesses. Les îlots seront compatibles avec la circulation des engins agricoles.
- Modification et sécurisation des arrêts de car existants : Modification et réorganisation des arrêts existants par la création de 2 arrêts en encoches sécurisés avec traversées piétonne et cycles sécurisées par des îlots centraux sur l'axe principal, ce qui limitera les difficultés d'insertion du car dans le trafic suite à un arrêt.



➤ **La Chapelle-des-Fougeretz : Une rive marchande côté Est et résidentielle à l'ouest.**

- Vitesse limitée à 70km/h
- Piste cyclable décalée de 5m au niveau des intersections pour limiter les conflits avec les véhicules en attente
- Création d'une traversée cycle et piétonne sécurisée par des ilots centraux pour accéder à la zone marchande située de l'autre côté de la RD637.
- Reprise des carrefours existants : sécurisation des carrefours plans dangereux
- Cheminement piéton : décaler derrière le merlon côté La Chapelle-des-Fougeretz mais amélioré en terme de revêtement pour favoriser son utilisation et limiter la circulation le long de la route départementale supportant un trafic de 9 000 véhicules par jour.



4.3 MESURES SPECIFIQUES LIEES A LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

L'opération d'aménagement de la RD637 ne modifiera pas le profil en long de la RD. Elle sera réalisée majoritairement dans les mêmes emprises que celles actuelles.

Les impacts sur l'environnement seront donc faibles et concerneront essentiellement :

- L'acquisition d'une bande d'environ 5 m de large en moyenne au niveau des parcelles agricoles (côté collège de la Mézière).
- L'acquisition d'une bande d'espace délaissé et non bâti entre les commerces et la chaussée, face aux commerces. Cet espace actuellement enherbé se situe dans la marge de recul de la route départementale.

Le projet n'est localisé au sein d'aucun périmètre de protection et d'inventaire. La réalisation des travaux n'engendrera aucune perturbation de ces espaces.

Le projet n'est pas de nature à occasionner une pollution des sols et donc des eaux souterraines, étant donné la circulation autorisée au niveau des aménagements, qui sera exclusivement réservée aux circulations douces et que tout véhicule à moteur sera interdit.

L'apaisement des vitesses sur la route existante grâce aux aménagements contraignants réalisés diminuera les risques d'accident et de pollution.

Le projet n'aura donc aucune incidence significative négative sur le milieu naturel, tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

Toutefois, dans l'objectif de réduire au maximum les incidences du projet sur l'environnement, diverses mesures spécifiques seront prises et mises en œuvre lors de la réalisation du projet :

En phase travaux, le maître d'ouvrage et le conducteur de travaux s'assureront que les mesures chantier définies dans le dossier de réponse à la consultation des entreprises soient respectées par l'application d'un système de management de l'environnement du chantier et d'une charte de chantier propre.

- une Notice de Respect de l'Environnement (NRE), établie par le maître d'ouvrage, précisant le contexte environnemental, les secteurs à risques ou enjeux particuliers,... ;
- un Plan de Respect de l'Environnement (PRE), établi par l'entrepreneur, véritable engagement vis-à-vis du pétitionnaire, détaillant toutes les précautions relatives à la préservation de l'environnement pendant les travaux.

4.4 L'ASSAINISSEMENT ET LES OUVRAGES HYDRAULIQUES

Les caractéristiques du dispositif d'assainissement pluvial mis en place sont détaillées dans le cadre du dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau.

Les principales caractéristiques futures de la gestion des eaux pluviales sont détaillées ci-dessous :

- Secteur Nord de l'origine du projet au giratoire de la RD27 : les eaux issues de la RD637 sont rejetées dans le milieu naturel via des fossés longitudinaux placés de part et d'autre de la route. Les eaux issues de la piste cyclable et du cheminement piéton seront collectées dans un massif d'infiltration situé sous le corps de chaussée de la piste cyclable et du trottoir sur une largeur de 5m et

sur toute la longueur de l'aménagement. Ce dispositif de gestion des eaux participera à la limitation des volumes rejetés et à l'alimentation des nappes souterraines existantes.

- Secteur du giratoire de Montgerval : les eaux du giratoire et du passage inférieur sont acheminées en gravitaire via des canalisations vers les fossés de la RD27 qui rejoignent le ruisseau du Pont de Biardel, exutoire de cette partie du projet. Ce qui est déjà le cas actuellement.
- Secteur du giratoire de la RD27 jusqu'au carrefour de la rue du Val : les eaux issues de la route sont évacuées vers les exutoires par l'intermédiaire d'un réseau de collecte superficielle (fossé, noues) et ponctuellement par un réseau souterrain longitudinal (Ø400 et Ø500) alimenté par des avaloirs à grilles. Le fonctionnement actuel n'est pas modifié.
- Secteur du carrefour de la rue du Val jusqu'à l'extrémité sud du projet : les eaux de ruissellement sont collectées par les fossés de la RD637 de part et d'autre. Les exutoires de ce secteur sont les fossés de la RD637 au sud du projet.
- Côté centre - Secteur « commercial » : Les eaux issues de la piste cyclable et du cheminement piéton seront collectées dans un massif d'infiltration situé sous le corps de chaussée de la piste cyclable et du trottoir sur une largeur de 5m dès que le terrain le permet, ou rejetées dans les fossés existants le long de la route. Le fonctionnement des eaux avant-projet sera ainsi peu modifié.

Les caractéristiques du dispositif d'assainissement pluvial mis en place sont détaillées dans le cadre du dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau, mais modifieront peu le fonctionnement actuel de la plateforme routière existante.

4.5 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

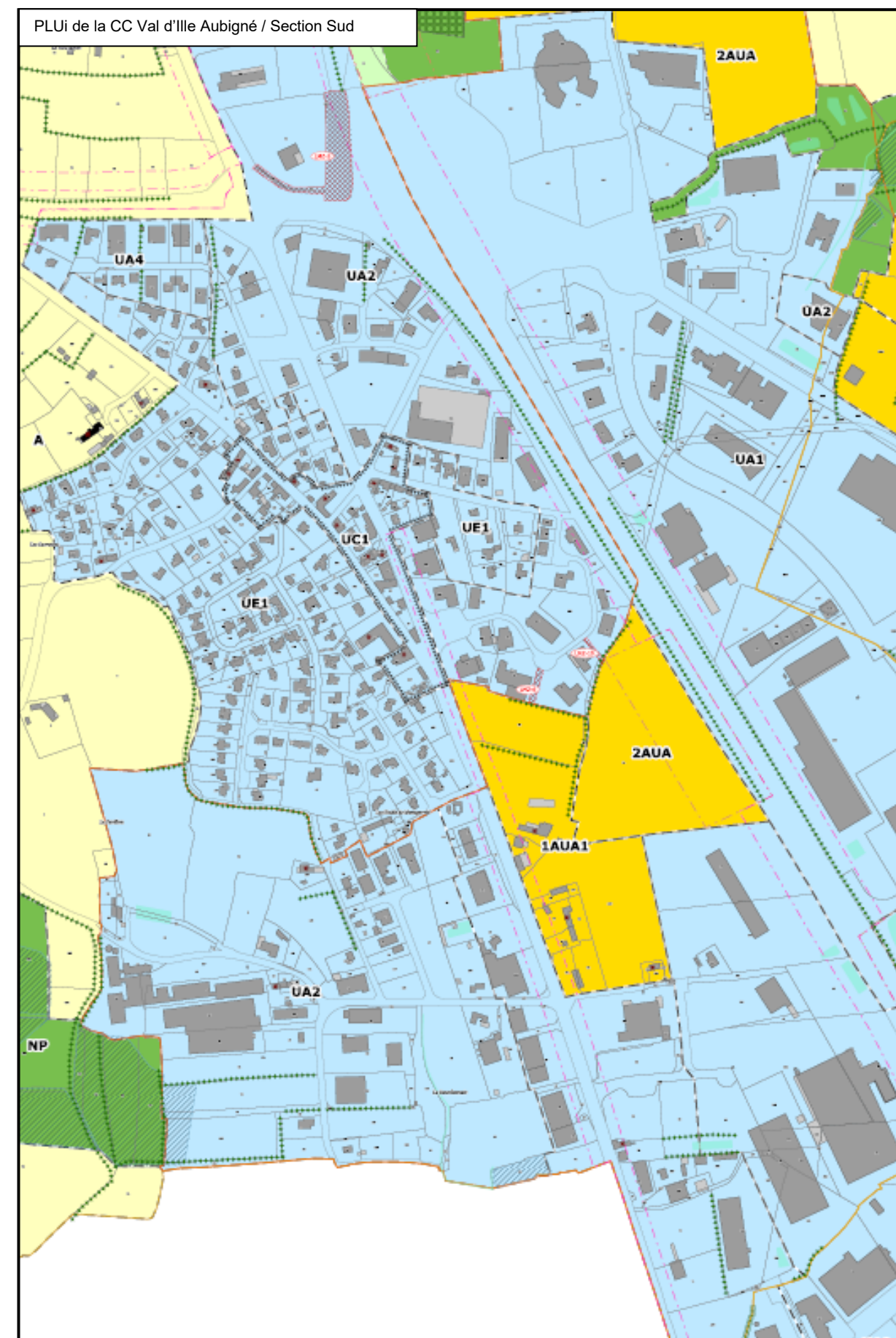
- **PLUi de la Communauté de Communes du Val d'Ille :** (regroupant les communes de Melesse et La Mézière)

Suite aux différents échanges et rencontres, il a été convenu qu'un emplacement réservé correspondant à l'implantation future de la piste serait mis en place, pour indiquer l'affectation de ces emprises aux habitants du territoire lors de la prochaine modification.

Une procédure de modification simplifiée N°2 du PLUi a été engagée le 30 mars 2021 intégrant la création de nouveaux emplacements réservés pour les liaisons cyclables.



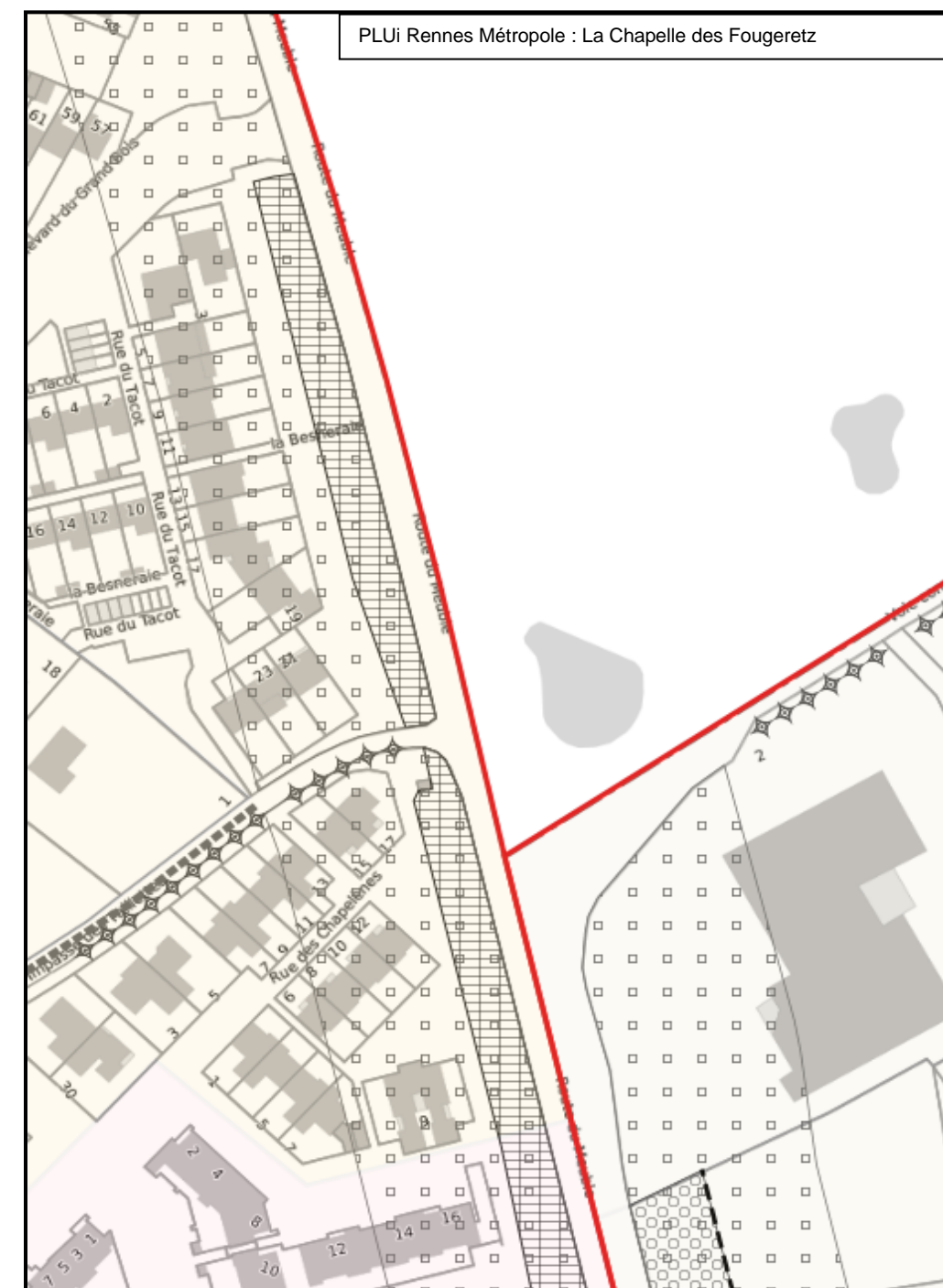
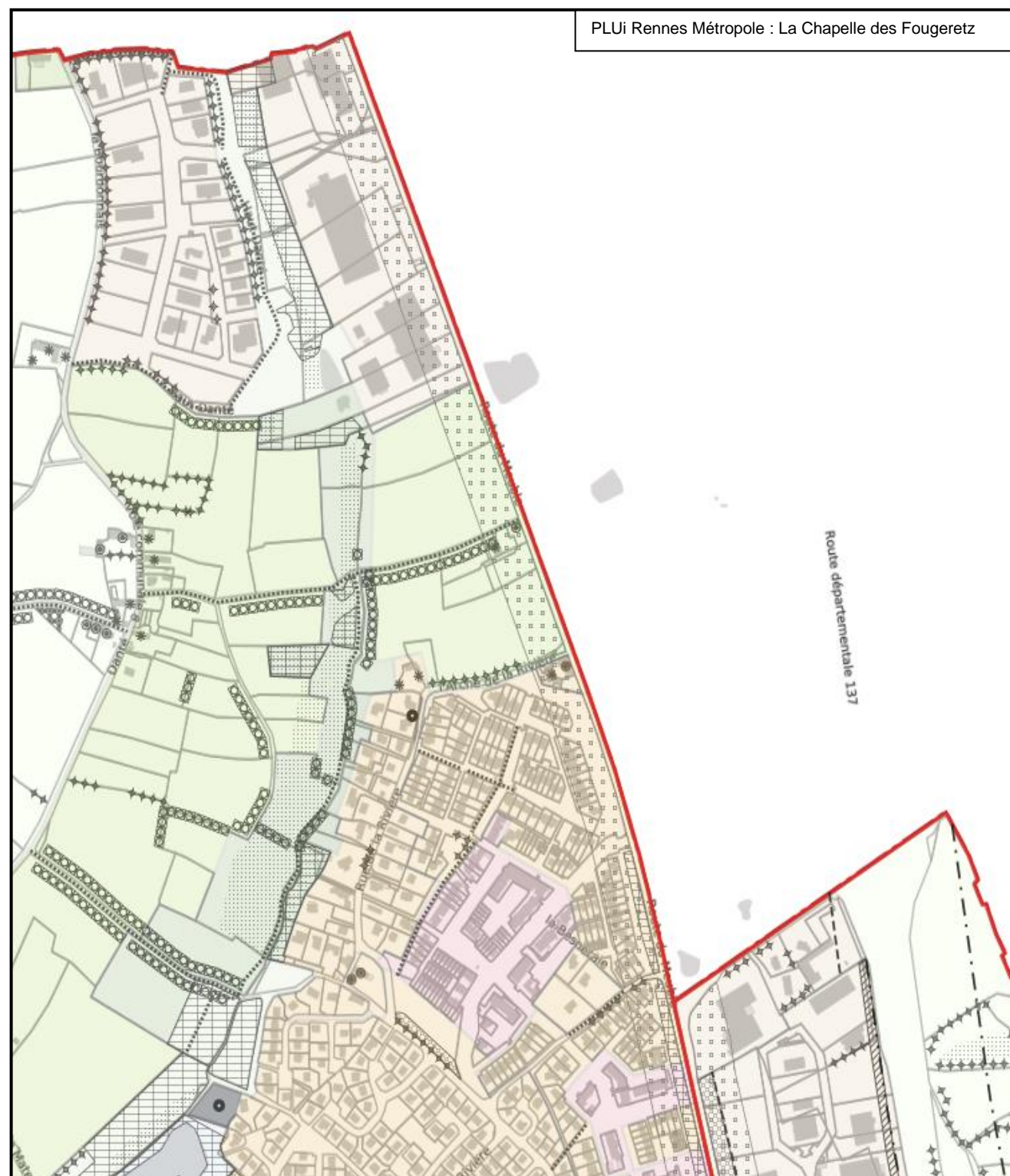
- Zonages**
- Zone U
 - Zone 1AU et 2 AU
 - STECAL
 - Zone A
 - Zone N
 - Zone NP
 - Bâti d'intérêt architectural
 - Bâti d'intérêt architectural re
 - Element de paysage
 - Espaces Boisé Classé



➤ **PLUi de Rennes Métropole :** (Commune de La Chapelle-des-Fougeretz)

Adopté par le conseil de Rennes Métropole le 19 décembre 2019, celui-ci intègre un emplacement réservé pour la continuité cyclable entre La Chapelle-des-Fougeretz et Rennes.

Les zonages et les règlements graphiques associés restent compatibles avec la création d'infrastructures de mobilité type cheminement piétons et pistes cyclables.



Il n'existe pas d'incompatibilité entre le projet de création d'une piste cyclable le long de la RD637 et les documents d'urbanisme existants.

Les zonages et les règlements graphiques associés restent compatibles avec la création d'infrastructures de mobilité type cheminement piétons et pistes cyclables.

Les collectivités (CCVIA et Rennes Métropole) ont été associées à la démarche projet.

4.6 COMPATIBILITE AVEC LA LOI SUR L'EAU

L'article L.211-1 du Code de l'Environnement a pour objet d'instaurer une gestion équilibrée de la ressource en eau en assurant notamment la conservation et le libre écoulement des eaux, la protection de la ressource et la protection contre les inondations.

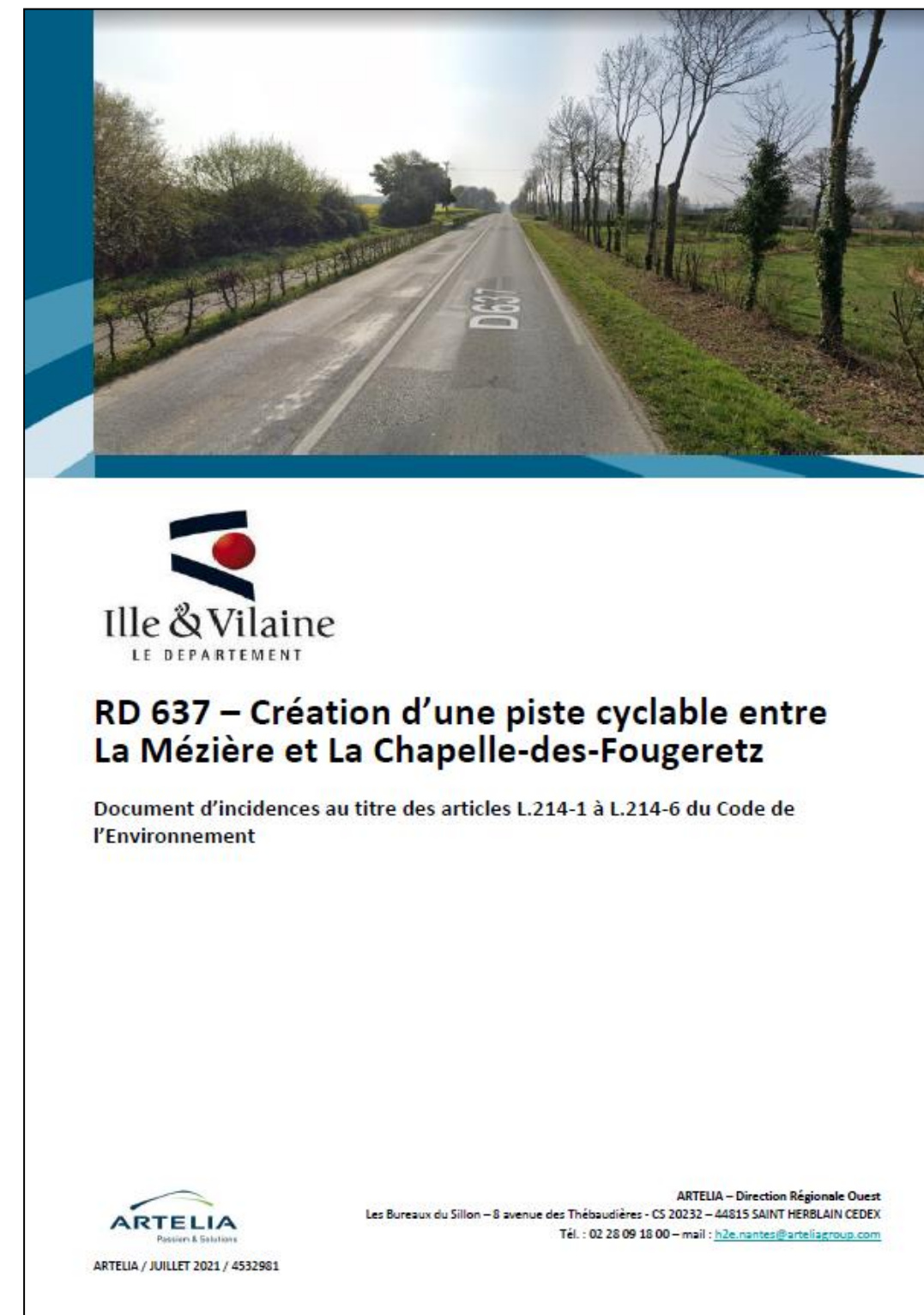
Ainsi, sont soumis à déclaration ou à autorisation les ouvrages, installations, travaux ou activités susceptible d'affecter la ressource en eau et les milieux aquatiques (articles L 214.1 et suivants du Code de l'Environnement).

A ce titre un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau a été déposé le 03/08/2021 pour instruction auprès des services concernés. Il détermine les incidences du projet sur l'environnement et plus précisément sur les milieux. Celui-ci a été requalifié par le service eau et biodiversité de la DDTM en « porter à connaissance » et accepté par courrier en date du 11/10/2021.

Dans le cadre de ces travaux, une étude hydraulique a été menée pour dimensionner le système d'assainissement des eaux pluviales.

La surface totale du projet est d'environ 90 ha. Sur ces 90 ha, **seuls 1,3 ha sont nouvellement imperméabilisés**. Cette surface comprend la création de la piste cyclable (en partie) et la création de trottoirs.

D'une façon générale, la structure du réseau d'assainissement ainsi que les ouvrages mis en place garantiront la préservation des milieux aquatiques tant sur le plan quantitatif que qualitatif, conformément aux prescriptions établies au titre de la Loi sur l'Eau.



Extrait du dossier de déclaration Loi sur l'Eau déposé au Service Eau et Biodiversité de la DDTM le 30/07/2021

5. L'OCCUPATION DES TERRAINS DANS LE PERIMETRE DE LA DUP

➤ Traversée de la plaine cultivée : Section Collège de La Mézière <=> Giratoire de Montgerval

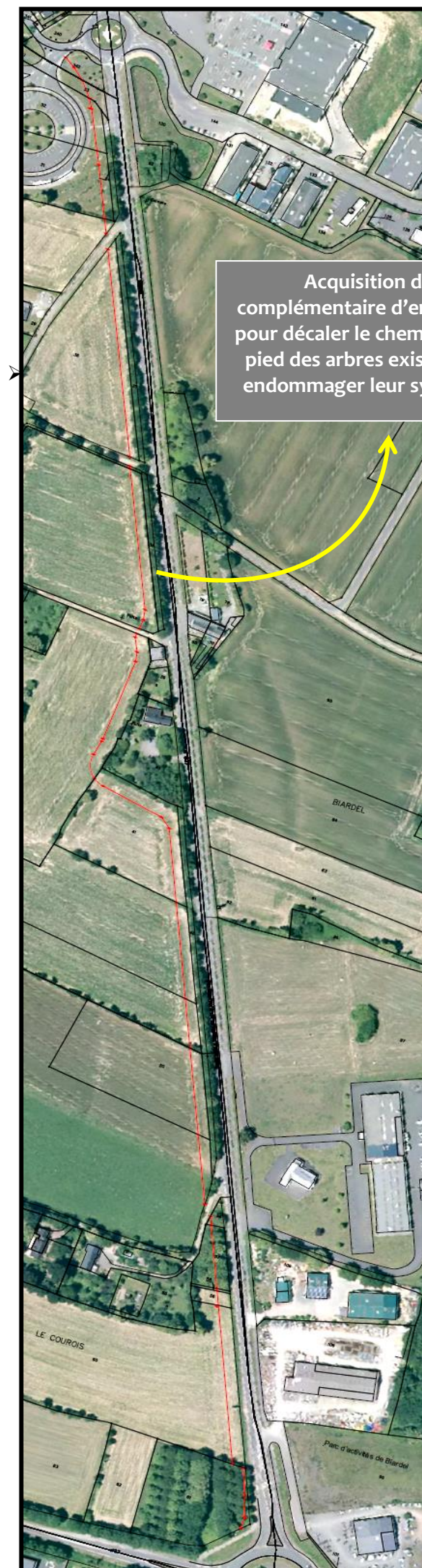
Cette section de la piste cyclable traverse principalement des parcelles agricoles. La piste s'intègre en lisière de ces parcelles derrière la haie boisée existante.

La commune de la Mézière est déjà propriétaire de parcelles longitudinales, acquises lors du remembrement et permettant l'accès aux engins d'entretien.

Une **bande complémentaire d'environ 4m de large devra être acquise** pour permettre de décaler le cheminement piéton du pied des arbres existants pour ne pas endommager leur système racinaires.

Afin de limiter les emprises, les eaux pluviales seront collectées dans une tranchée drainante située sous le corps de chaussée de la piste et du cheminement piéton, évitant ainsi des acquisitions plus importantes pour insérer un fossé.

Aucune propriété bâtie n'est impactée par le tracé.



Acquisition d'une bande complémentaire d'environ 4m de large pour décaler le cheminement piéton du pied des arbres existants pour ne pas endommager leur système racinaires.



La commune de la Mézière est déjà propriétaire de parcelles longitudinales, acquises lors du remembrement et permettant l'accès aux engins d'entretien

➤ **Les quartiers résidentiels de Montgerval :**

Cette section plus urbaine, traversée par la piste cyclable, est composée d'un bâti plus dense et d'un parcellaire principalement résidentiel sur la partie Ouest.

Sur la partie Est, le parcellaire est occupé par des activités économiques et des maisons d'habitation.

Une activité économique locale regroupant des commerces de proximité est présente le long de cet axe.

Le projet prévoit le maintien de l'ensemble des activités présentes.

Une emprise sera nécessaire pour implanter les arrêts de car dit « en encoche » et sécuriser la desserte et les traversées piétonnes.

Aucune propriété bâtie n'est impactée par le tracé.

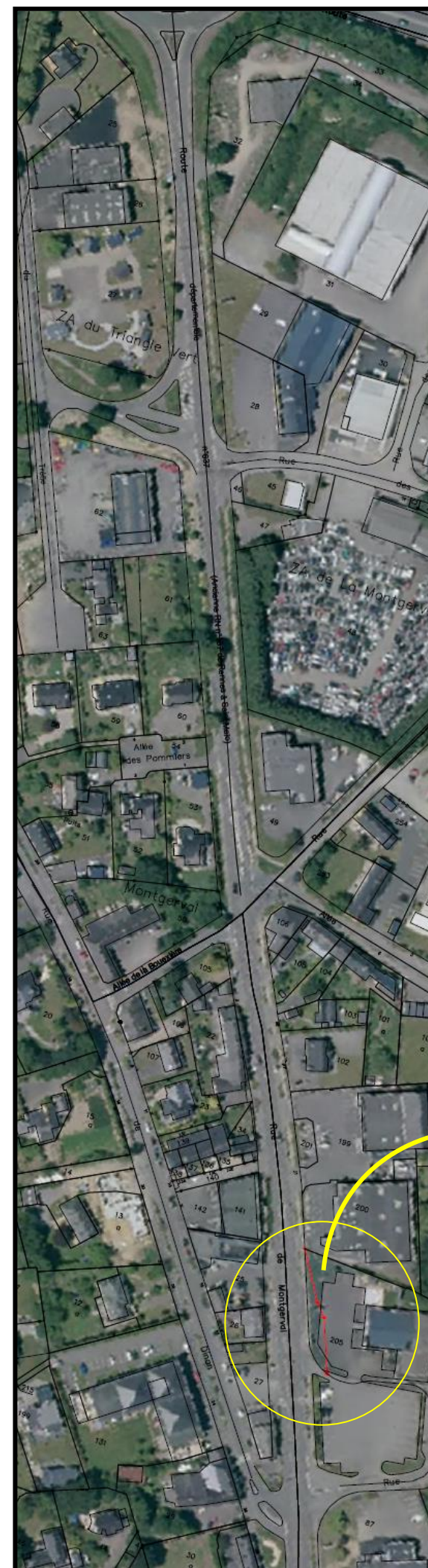
Des stationnements seront supprimés pour aménager la piste cyclable en site propre.

Le cheminement piéton sera réalisé du côté des zones bâties, afin d'éloigner les vélos dont la vitesse sera proche des 25km/h des accès principaux des habitats et commerces.

Il n'y a pas d'emprise sur cette section sur les propriétés cultivées.

Les emprises sur le foncier agricole ont été minimisées pour limiter l'impact sur le foncier agricole :

- largeur limitée au strict nécessaire,
- Emprise en lisière de parcelles,
- Revêtement drainant pour éviter la création d'un fossé complémentaire.



Emprise nécessaire pour implanter les arrêts de car dit « en encoche », sécuriser la desserte et les traversées piétonnes.

➤ **L'axe commercial** : « La Route du Meuble »

Cette troisième séquence de la piste cyclable traverse un tissu urbain majoritairement commercial identitaire de cet axe « La Route du Meuble ».

Afin de limiter les emprises foncières, certains tourne-à-gauche seront supprimés. La voie libérée permettra la création de l'espace vert de séparation ainsi que les cheminements vélos et cyclistes. Toutefois pour sécuriser les mouvements des véhicules et notamment la desserte des entreprises par les Poids-Lourds, des tourne-à-gauche ont été conservés. Ainsi pour assurer l'implantation du cheminement piéton, de la piste cyclable et l'espace planté en séparation de chaussée, le **projet prévoit l'acquisition d'emprises le long de cet axe sur une bande comprise entre 1 ml de large au minimum et jusqu'à 4 ml de largeur au plus défavorable.**

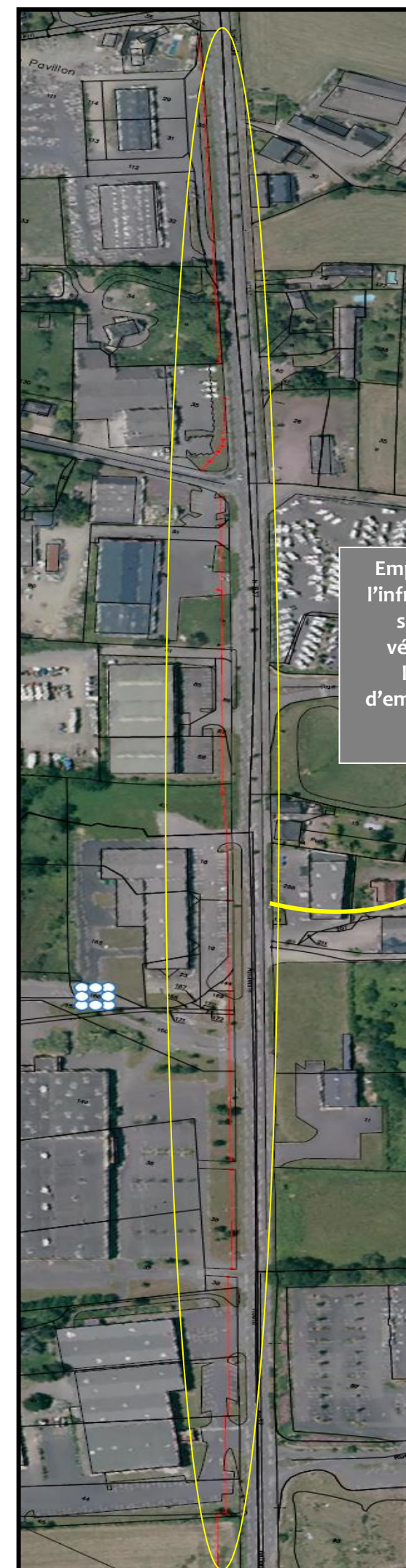
Les accès aux entreprises seront conservés.

Le projet prévoit le maintien de l'ensemble des activités présentes.

Le projet s'est efforcé de limiter les emprises foncières au strict nécessaire tout en favorisant les acquisitions sur les emprises non bâties et non vitales pour l'activité économique.

Aucune propriété bâtie n'est impactée par le tracé.

Les emprises sur les propriétés cultivées ont été limitées au maximum grâce à l'optimisation du nombre de voies de la route existante.



Emprise nécessaire pour implanter l'infrastructure cyclable et piétonne, sécuriser les mouvements des véhicules et assurer la desserte .
le projet prévoit l'acquisition d'emprises le long de cet axe sur une bande de 2 à 4 m.

➤ **La Chapelle-des-Fougeretz : Une rive marchande côté Est et résidentielle à l'ouest.**

Cette section de l'aménagement est occupée du côté Ouest par une frange agricole et des merlons paysagers et l'autre côté (Est) par des activités économiques et une voie de desserte des commerces.

Des acquisitions seront nécessaires pour permettre l'insertion de la piste cyclable mais également du cheminement piéton.

Une partie de l'infrastructure collectera les eaux pluviales à l'aide d'un massif drainant situé dans le corps de chaussée pour limiter les emprises foncière et éviter la création d'un fossé.

La troisième voie existante est majoritairement supprimée pour limiter l'emprise foncière du projet au strict nécessaire sur les parties paysagères comme sur les parties cultivées des propriétés.

Les accès aux entreprises seront conservés.

Le projet prévoit le maintien de l'ensemble des activités présentes.

Aucune propriété bâtie n'est impactée par le tracé.

- ⇒ **Au total, la surface nécessaire sur les territoires des communes La Chapelle-des-Fougeretz, La Mézière et Melesse est :**
 - Environ 1 hectare en zone urbanisable
 - Environ 1,10 hectares en zone agricole ou naturelle
- ⇒ **Le Département a porté une attention particulière à limiter au maximum les emprises sur le parcellaire agricole mais également sur toutes les autres propriétés privées.**
- ⇒ **Le Département a optimisé le projet de façon à utiliser les emprises foncières lui appartenant.**
- ⇒ **Le recours à l'expropriation dans les cas de successions non réglées, ou en dernier recours lorsque les rencontres et négociations amiables avec les propriétaires n'ont pas abouti, s'avère indispensable pour la réalisation de l'opération projetée.**



Emprise nécessaire pour implanter l'infrastructure cyclable et piétonne, sécuriser les mouvements des véhicules.

le projet prévoit l'acquisition d'emprises le long de cet axe sur une bande de 4 m à 6 m.

Les emprises sont toutes non bâties et non vitales pour l'activité économique

6. APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Le coût de l'aménagement de la Route Départementale 637 est estimé à près de 5,5 millions d' euros, comme détaillé ci-dessous :

| Sections | TOTAL (€ HT) |
|---|----------------|
| Frais de maitrise d'œuvre : Etudes / Ingénierie | 370 000,00 € |
| Terrassement , assainissement, chaussées <i>(pour la piste cyclable et le cheminement piéton, y compris poutre de rive sur chaussées existantes)</i> | 1 800 000,00 € |
| Chaussée routière existante <i>(redistribution des voies, réfection des couches de chaussées)</i> | 650 000,00 € |
| Ouvrage Art (PI) : Cadre, rampants, GBA, GC, Exutoire... | 800 000,00 € |
| Equipements, exploitation, déplacement de réseaux, contrôles labo, géomètres... | 300 000,00 € |
| Aménagement Paysager | 250 000,00 € |
| Acquisition foncière <i>(Estimation France Domaine : 296 349,60 €)</i> | 300 000,00 € |
| Indemnité d'éviction | 80 000,00 € |
| TOTAL (€ HT) | 4 550 000,00 € |
| TVA 20% (€) | 910 000,00 € |
| TOTAL TTC | 5 460 000,00 € |

Conformément aux dispositions des articles R1211-3 du code général de la propriété des personnes publiques et R1311-5 du code général des collectivités territoriales, l'avis du service France Domaine a été demandé pour produire l'estimation sommaire et globale des biens dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation de l'opération.

Le financement de l'opération sera assuré par le Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine et Rennes Métropole en corrélation avec la délimitation des territoires.

Le Département d'Ille-et-Vilaine porte la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) pour cette section fonctionnelle.