

LIAISON CYCLABLE

LA GOUESNIERE – ST-MELOIR-DES-ONDES – CANCALE VERS LA POINTE DU GROUIN



Dossier de concertation

Sommaire

- 1. LES OBJECTIFS DU PROJET 4**

 - A. L'engagement du Département en faveur des mobilités..... 4
 - B. LES ACTIONS DE SAINT-MALO AGGLOMÉRATION ET DES COMMUNES EN FAVEUR DES MOBILITÉS..... 4
 - C. La stratégie Nationale Bas-Carbone 4
 - D. Le programme « Ille & Vélo 35 » 4

- 2. LA CONCERTATION 6**

 - A. L'objectif de concertation pour le Département d'Ille et Vilaine..... 6
 - B. Le mandat de concertation et les publics concernés 6
 - C. Les modalités de la concertation 6
 - D. Le planning de la concertation (phase 1) 6
 - E. L'inscription du projet dans son environnement 7

- 3. LES INFORMATIONS SUR LE PROJET 8**

 - A. Les objectifs du projet 8
 - B. Le déroulement des Études 8
 - C. Le contexte 8
 - D. Les caractéristiques du projet – missions RÉALISÉES 9

 - D.1. COMPTAGE ROUTIER..... 9
 - D.2. DIAGNOSTIC MOBILITE 9
 - D.3. DIAGNOSTIC PAYSAGER, CULTUREL ET PATRIMOINE 10
 - D.4. DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL..... 11

 - D.4.1 Enjeux liés aux zones naturelles d'intérêt : 11
 - D.4.2 Enjeux liés à la Flore : 11
 - D.4.3 Enjeux liés à la Faune : 11
 - D.4.4 Enjeux liés aux zones humides : 11

 - D.5. DIAGNOSTICS ACOUSTIQUES ET DE QUALITE DE L'AIR 11
 - D.6. RECHERCHE DES VARIANTES ET DES SOLUTIONS CYCLABLES 11

 - E. Les faisceaux ÉTUDIÉS..... 12

 - E.1. LE PERIMETRE D'ETUDE ET SON ANALYSE 12
 - E.2. LES FAISCEAUX ECARTES : 13

 - E.2.1 Secteur 1 « Interurbain » 13
 - E.2.2 Secteur 2 « Intra-Cancale » 14

 - E.3. LES FAISCEAUX ETUDIÉS..... 15

 - E.3.1 Secteur 1 « Interurbain » 15
 - E.3.2 Secteur 2 « Intra-Cancale » 16

 - F. Les incidences environnementales..... 17

 - F.1.1 Les emprises du projet 17
 - F.1.2 Estimation des incidences environnementales 17
 - F.1.3 Synthèse des enjeux environnementaux..... 18

- G. Synthèse comparative des faisceaux 21**

 - G.1.1 Secteur 1 « Interurbain » : La Gouesnière – St Méloir vers Cancale 21
 - G.1.2 Secteur 2 « Intra-Cancale » 21

- H. Le coût et le financement 22**
- 4. LES OUTILS DE PARTICIPATION À DISPOSITION 22**

 - A. La Réunion publique de lancement du 13 novembre 2024 22
 - B. La plateforme « Je Participe » 22
 - C. L'exposition 22
 - D. Les ateliers de concertation..... 22
 - E. Réunion publique de restitution 22

1. LES OBJECTIFS DU PROJET

A. L'ENGAGEMENT DU DEPARTEMENT EN FAVEUR DES MOBILITES

Le département d'Ille-et-Vilaine s'engage activement en faveur des mobilités et en particulier des **mobilités douces**, notamment l'usage du vélo. Le département consacre **un budget de 70 millions** d'euros à la création d'un réseau cyclable composé de pistes à haut niveau de service.

L'objectif est de **faire de la pratique du vélo une alternative crédible et concurrente à la voiture pour les courts trajets du quotidien**. Pour ce faire, le département s'attache à proposer des infrastructures sécurisées, confortables et rapides, inspirées des techniques éprouvées dans les pays du nord de l'Europe où le vélo est un mode de déplacement courant. Ce réseau cyclable départemental s'intègre dans une stratégie globale d'aménagement du territoire, et sera complété par les collectivités locales **afin de mettre à disposition des Breilliens un maillage cyclable hiérarchisé, continu et attractif**.

Le département a également publié un **référentiel** pour les projets d'aménagement en faveur des modes actifs le long des routes départementales. **Ce guide** définit les principes et recommandations techniques que le département souhaite mettre en œuvre, en concertation avec les collectivités locales, pour la réalisation d'aménagements cyclables le long des routes départementales. Le département encourage les collectivités locales à appliquer ces dispositions sur les aménagements prévus sur les voiries communales.

B. LES ACTIONS DE SAINT-MALO AGGLOMÉRATION ET DES COMMUNES EN FAVEUR DES MOBILITÉS

Saint-Malo Agglomération déploie une politique ambitieuse pour promouvoir la mobilité douce et l'intermodalité, dans le but de réduire la dépendance à la voiture individuelle, améliorer la qualité de l'air, et répondre aux défis climatiques. Cette stratégie repose sur plusieurs actions concrètes :

Le **Schéma Directeur Cyclable adopté en 2019** vise à créer un réseau de pistes cyclables sécurisé, incluant des aménagements comme la traversée du barrage de la Rance et la mise en place de vélos en libre-service.

Pour faciliter les déplacements combinant plusieurs modes de transport, Saint-Malo Agglomération investit dans des stations de parking sécurisées pour les vélos aux nœuds intermodaux, notamment près des gares. **Ce projet s'inscrit dans une vision de mobilité intégrée avec les territoires voisins**.

Les communes de La Gouesnière, Saint-Méloir-des-Ondes et Cancale mettent en œuvre **plusieurs initiatives** pour renforcer les mobilités douces : **création de pistes cyclables, bandes cyclables ou chaussée à voie centrale banalisée**.

C. LA STRATEGIE NATIONALE BAS-CARBONE

Les projets cyclables jouent un rôle essentiel dans la **Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)** en France, qui vise à atteindre la **neutralité carbone d'ici 2050**. Les trajets courts du quotidien (moins de 5 km) représentent un fort potentiel de report modal de la voiture vers le vélo. L'essor des vélos à assistance électrique permet de réduire les temps de trajet et de surmonter plus facilement les contraintes topographiques, rendant ainsi le vélo une alternative plus attrayante.

La SNBC et le **Plan Vélo National** visent à augmenter la part modale du vélo à **12% d'ici 2030 et 15 % d'ici 2050**, en reconnaissant l'importance de ce mode de transport pour réduire les émissions de carbone et lutter contre le changement climatique. Le **développement d'infrastructures cyclables sécurisées, confortables et rapides**, comme le réseau cyclable à haut niveau de service mis en place par le département d'Ille-et-Vilaine, est donc crucial pour atteindre cet objectif ambitieux.

D. LE PROGRAMME « ILLE & VELO 35 »

Le **programme Ille & Vélo 35** est une initiative ambitieuse du département d'Ille-et-Vilaine visant à créer un réseau cyclable de qualité, composé de pistes à "haut niveau de service". Ce programme s'inscrit dans une volonté plus large d'encourager les mobilités douces et de faire du vélo une alternative crédible à la voiture pour les trajets courts du quotidien.

Le réseau Ille & Vélo 35 se distingue par ses caractéristiques techniques exigeantes, inspirées des modèles de pays nordiques comme les Pays-Bas. Il se caractérise par :

- Des pistes cyclables séparées du trafic routier pour **garantir la sécurité** des cyclistes.
- Une **largeur confortable de 3 mètres pour les pistes bidirectionnelles**, permettant aux cyclistes de se croiser et de doubler facilement.
- Un **revêtement enrobé et coloré** pour identifier clairement les pistes cyclables et assurer un meilleur confort de roulement.
- Une **priorité donnée aux cyclistes aux intersections dans la mesure du possible**, afin de fluidifier les déplacements à vélo et de les rendre plus sécurisés.
- La création d'**aménagements spécifiques aux intersections**, comme des passages surélevés et des zones de transition colorées, pour alerter les automobilistes de la présence de cyclistes.

Le département a défini un **référentiel technique spécifique** pour les pistes cyclables à haut niveau de service, qui détaille les caractéristiques à respecter pour la conception et la réalisation de ces infrastructures. Ce référentiel sert de guide pour les projets d'aménagement cyclable portés par le Département. Il peut également servir de guide de référence aux collectivités locales.

Ille & Vélo 35 ne se limite pas à la création d'infrastructures. **Le programme vise également à :**

- **Favoriser l'intermodalité** en connectant le réseau cyclable aux autres modes de transport, comme les gares et les arrêts de bus.
- **Développer une signalétique claire et intuitive** pour faciliter les déplacements à vélo.
- **Sensibiliser les usagers à la sécurité routière et à la cohabitation** entre les différents modes de transport.

Un réseau cyclable départemental sécurisé, confortable, attractif pour les déplacements du quotidien

• LES GRANDS PRINCIPES TECHNIQUES

Une piste cyclable séparée du réseau routier réalisée en site propre

Une piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres de large

Une piste cyclable revêtue d'un **enrobé coloré** pour une **meilleure visualisation et identification** par les différents usagers (cyclistes, automobilistes, piétons)

Un revêtement en enrobé confortable et durable

Une piste cyclable sécurisée, placée en retrait à l'abord des carrefours pour garantir la visibilité

• LES GRANDS PRINCIPES TECHNIQUES

Route départementale

Murs ou clôtures

Poteaux, lampadaires, arbres

Petite bordure (< à 7 cm)

Trottoir

Retrait de 2 m

Retrait de 1 m

Retrait de 0,75 cm

Retrait de 50 cm

Retrait de 25 cm

Largeur utile 3 m minimum

Des marges de retrait aux obstacles latéraux pour sécuriser les cyclistes et éviter l'« effet paroi ».

Un rayon de courbure des pistes permettant de garder une vitesse constante, adaptée à celle des vélos à assistance électrique (25 km/h).

Des pentes faibles adaptées à tous les types de cyclistes sauf en cas de contraintes topographiques et d'aménagement de rampes d'accès.

Pourcentage de pente	Distance maximum
2 %	Sans limite de distance
4 %	4 km
5 %	2 km
6 %	240 m
10 %	30 m

Le **programme Ille & Vélo 35** représente un investissement important pour l'avenir du département, avec un budget de 70 millions d'euros dédié à la création de ce réseau cyclable de qualité. Il s'agit d'un **projet structurant qui contribuera à améliorer la qualité de vie des habitants, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à faire de l'Ille-et-Vilaine un territoire plus attractif et plus durable.**

2. LA CONCERTATION

A. L'OBJECTIF DE CONCERTATION POUR LE DÉPARTEMENT D'ILLE ET VILAINE

Contexte de la concertation :

Le Département d'Ille-et-Vilaine s'est engagé dans une démarche de mobilités éco-responsables. Dans ce cadre, la création d'un réseau cyclable à haut niveau de service sur son territoire est au cœur de son programme Mobilités 2025 adopté par l'assemblée départementale en avril 2021.

Le Département a pour nouvelle ambition de réaliser des liaisons cyclables de types utilitaires afin d'accompagner le développement de l'usage des modes actifs (vélos, vélos à assistance électrique, trottinettes...).

Ces liaisons sont de niveau de qualité équivalent à ce que le Département propose pour les autres modes de déplacements (voitures, camions, bus...) afin d'apporter une alternative pour les déplacements de proximité, en priorité vers les gares et les aires de connexion intermodales.

Objectifs généraux de la concertation :

- Partager une information claire et transparente à un large public ;
- Permettre à chacun de s'exprimer et d'enrichir le projet ;
- Favoriser l'appropriation du projet par l'ensemble des acteurs du territoire.

B. LE MANDAT DE CONCERTATION ET LES PUBLICS CONCERNÉS

Les éléments soumis à discussion dans la concertation	Les éléments qui ne seront pas soumis à la discussion dans la concertation
<ul style="list-style-type: none"> - Les tracés cyclables (faisceaux) mis en débat ; - L'ambiance de piste et les services annexes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le Haut Niveau de Service des pistes cyclables dans le respect du référentiel départemental ; - Les caractéristiques techniques de réalisation des pistes cyclables ; - La sécurité des infrastructures, condition de mise en usage des pistes.

Publics concernés :

La concertation sera menée avec les parties prenantes et le grand public. Des entretiens bilatéraux auront lieu dans un second temps avec les propriétaires fonciers potentiellement impactés par le projet.

C. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

Phase 1 : Concertation préalable au choix du faisceau de novembre 2024 à janvier 2025
Objectif : permettre aux parties prenantes et au grand public de s'exprimer sur les faisceaux mis en débat
<ul style="list-style-type: none"> • Une réunion publique de lancement permettant d'informer sur le processus participatif et sur le projet de réseau cyclable à haut niveau de service et les différents faisceaux étudiés. Cette réunion publique est également l'occasion d'engager un dialogue avec les parties prenantes du territoire et de les mobiliser afin qu'ils participent aux phases suivantes de la concertation. • Une exposition visant à informer sur le projet et un cahier de recueil des avis des habitants. • Un questionnaire en ligne sur le site « Je Participe » du Département d'Ille-et-Vilaine permettant de s'exprimer sur les faisceaux étudiés • Des ateliers destinés à plusieurs publics pour réfléchir collectivement à la perception des différents faisceaux et de co-construction de critères citoyens des atouts et faiblesses des faisceaux. • Un atelier de croisement des regards pour partager des éléments de constat
Phase 2 : Concertation autour du scénario et des micros variantes courant 2025
Objectif : appuyer le travail d'identification des micro-variantes les plus pertinentes
<ul style="list-style-type: none"> • Des entretiens bilatéraux spécifiques à certaines parties prenantes

D. LE PLANNING DE LA CONCERTATION (PHASE 1)



E. L'INSCRIPTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

Le projet de liaison cyclable entre La Gouesnière et Cancale implique des acteurs et des enjeux à différents niveaux : **départemental, communautaire, communal et européen.**

Au niveau **départemental**, ce projet s'intègre parfaitement à la politique de développement des mobilités douces menée par le département d'Ille-et-Vilaine, illustrée par le programme "Ille & Vélo 35".

Au niveau de l'**agglomération**, le projet contribue à la réalisation du schéma directeur cyclable de Saint-Malo Agglomération. Ce schéma identifie les liaisons cyclables structurantes à mettre en œuvre sur le territoire communautaire, afin de répondre aux besoins de déplacements utilitaires et touristiques. La liaison La Gouesnière - Cancale, en reliant trois communes de l'agglomération et en se connectant aux réseaux cyclables urbains existants ou en projet, participe à la création d'un maillage cyclable cohérent et continu à l'échelle de l'agglomération.

Au niveau **européen**, le projet pourra permettre la connexion à l'**EuroVelo 4**, un itinéraire cyclable européen qui traverse la France. L'EuroVelo 4 passe à proximité de Cancale, et la création d'une liaison entre la future piste cyclable et cet itinéraire permettrait de valoriser le territoire et d'attirer une population touristique internationale.

Au niveau **communal**, le projet répond aux besoins de déplacements des habitants des trois communes concernées : La Gouesnière, Saint-Méloir des Ondes et Cancale. La liaison cyclable permettra de relier la gare SNCF de La Gouesnière aux centres-villes de Saint-Méloir des Ondes et Cancale, ainsi qu'à la Pointe du Grouin, un site touristique majeur. Ce projet contribuera ainsi à améliorer la qualité de vie des habitants en leur offrant une alternative à la voiture pour leurs déplacements quotidiens et de loisirs.

La liaison cyclable La Gouesnière - Saint Méloir des Ondes - Cancale est un projet d'envergure qui s'inscrit dans une dynamique de développement des mobilités douces à différents niveaux. Ce projet permettra non seulement de créer une infrastructure cyclable de qualité, mais aussi de renforcer l'attractivité du territoire, de favoriser l'intermodalité et de répondre aux besoins de déplacements des habitants et des visiteurs.



3. LES INFORMATIONS SUR LE PROJET

A. LES OBJECTIFS DU PROJET

Le projet de liaison cyclable La Gouesnière - Saint-Méloir des Ondes - Cancale, vise à atteindre plusieurs objectifs, convergeant vers l'amélioration des mobilités et l'attractivité du territoire.



• **Favoriser les mobilités douces et le report modal :**

L'objectif principal du projet est d'encourager l'usage du vélo pour les trajets courts du quotidien et de loisir, en offrant une alternative crédible et attrayante à la voiture. La liaison cyclable, en reliant la gare SNCF de La Gouesnière aux centres-villes de Saint-Méloir des Ondes et Cancale, ainsi qu'à la Pointe du Grouin, facilitera les déplacements des habitants et des visiteurs sans recourir à la voiture.



• **Améliorer la sécurité et le confort des cyclistes :**

Le projet s'inscrit dans le cadre du programme "Ille & Vélo 35" du département d'Ille-et-Vilaine, qui vise à créer un réseau de pistes cyclables à haut niveau de service. La liaison cyclable sera donc réalisée selon les standards de ce référentiel technique, garantissant ainsi sa sécurité, son confort et sa qualité pour les usagers. La sécurité est un enjeu majeur pour inciter les usagers à utiliser le vélo, ainsi les pistes cyclables départementales seront dissociées, autant que possible, du trafic routier pour répondre à cette préoccupation.



• **S'intégrer aux réseaux cyclables existants et futurs :**

Le projet contribuera à la réalisation du schéma directeur cyclable de Saint-Malo Agglomération. En reliant trois communes de l'agglomération et en se connectant aux réseaux cyclables urbains existants ou en projet, il participera à la création d'un maillage cyclable cohérent et continu à l'échelle de l'agglomération et vers l'ensemble des moyens favorisant l'intermodalité.



• **Renforcer l'attractivité du territoire :**

La liaison cyclable contribuera à l'attractivité touristique du territoire, en facilitant l'accès aux sites touristiques majeurs comme la Pointe du Grouin. De plus, la connexion potentielle avec l'EuroVelo 4 pourrait attirer une clientèle touristique internationale.



• **Contribuer au développement durable :**

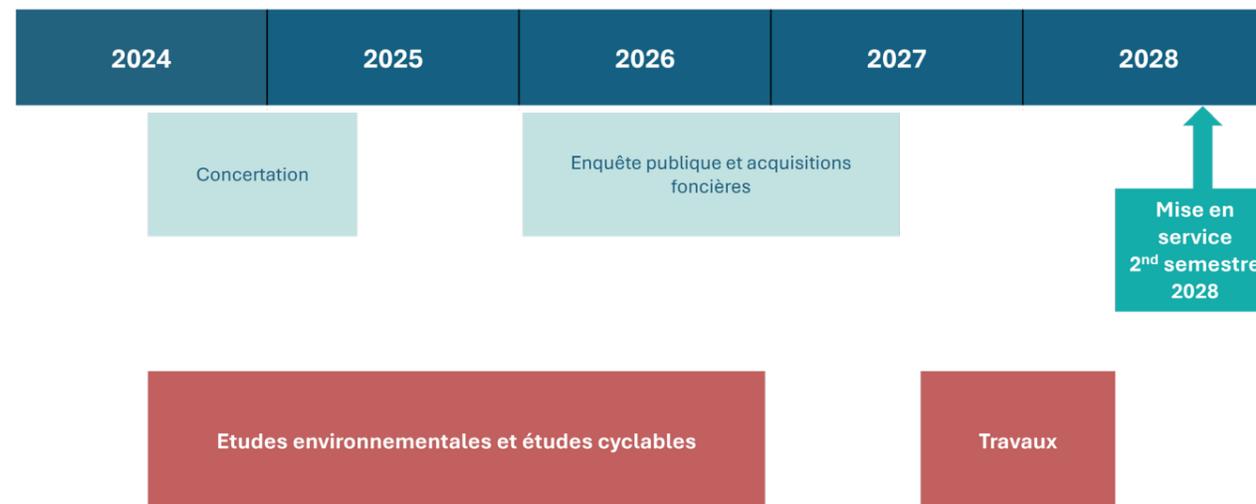
Le projet s'inscrit dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre en favorisant le report modal de la voiture vers le vélo.



• **Concertation et prise en compte de l'environnement :**

Le projet sera mené en concertation avec les acteurs locaux, les associations et le public. De plus, une attention particulière sera portée à l'intégration paysagère du projet et à la préservation de l'environnement, notamment en appliquant la démarche "éviter, réduire, compenser".

B. LE DÉROULEMENT DES ÉTUDES



C. LE CONTEXTE

Le projet de liaison cyclable entre La Gouesnière et Cancale s'inscrit dans un territoire dynamique et confronté à des enjeux importants en matière de mobilité et de déplacements. En effet, la croissance démographique soutenue du Pays de Saint-Malo - qui devrait dépasser les 200 000 habitants en 2030 - engendre une **augmentation significative des besoins de déplacement**. Face à ce défi, les collectivités locales ont mis en place une série de documents de planification qui visent à promouvoir une mobilité plus durable et à réduire la dépendance à la voiture individuelle.

Le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays de Saint-Malo** préconise ainsi de favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle, notamment par le développement de plateformes multimodales et d'un maillage cyclable intercommunal efficace. Cette orientation est également reprise dans le **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)** qui prévoit des actions pour encourager la mobilité durable en adaptant les infrastructures aux modes de déplacement alternatifs, et en particulier aux modes actifs.

Dans ce contexte, le projet de liaison cyclable répond à plusieurs enjeux majeurs :

- **Réduction de la dépendance à la voiture :** Le projet vise à offrir une alternative crédible à la voiture pour les déplacements de proximité, en particulier pour les trajets domicile-travail, domicile-école ou domicile-gare. En facilitant l'accès aux gares et aux aires de connexion intermodales, la liaison cyclable contribuera à promouvoir l'intermodalité et à réduire le nombre de véhicules individuels sur les routes.
- **Amélioration de la sécurité routière :** La création d'une infrastructure cyclable sécurisée permettra de séparer les flux de cyclistes et de véhicules motorisés, réduisant ainsi le risque d'accident. Le Département d'Ille-et-Vilaine, conscient de cet enjeu, a élaboré un référentiel technique pour la réalisation de pistes cyclables à haut niveau de service hors agglomération. Ce référentiel préconise notamment des aménagements spécifiques au niveau des intersections pour garantir la sécurité des cyclistes.
- **Développement de l'intermodalité :** La liaison cyclable devra s'intégrer harmonieusement aux réseaux de transport existants, en particulier aux réseaux cyclables urbains des communes traversées. Des connexions efficaces avec les

gares, les arrêts de bus et les parkings relais permettront aux usagers de combiner facilement différents modes de transport.

- **Protection de l'environnement** : La construction de la liaison cyclable devra se faire dans le respect de l'environnement, en minimisant l'impact sur les milieux naturels. Des études environnementales approfondies seront menées pour identifier les zones sensibles et appliquer la démarche ERC « Eviter-Réduire-Compenser ». Il sera ainsi recherché en premier lieu l'évitement des impacts dans le respect des objectifs du projet. Des mesures de réductions pourront atténuer les incidences non évitées. Enfin, si des incidences résiduelles subsistent, des mesures compensatoires seront recherchées et mises en œuvre.

Le territoire concerné par le projet présente **une variété de pôles générateurs de déplacements**, qui nécessitent d'être reliés entre eux de manière efficace et durable. **Les zones urbaines** de La Gouesnière, Saint-Méloir-des-Ondes et Cancale concentrent une part importante des activités et des déplacements. **La gare SNCF** de La Gouesnière constitue un pôle d'échange multimodal important pour le territoire. **Les zones d'activités** de Saint-Malo Agglomération, en particulier celles situées en périphérie, génèrent également un trafic important. **Les pôles touristiques du littoral**, tels que la Pointe du Grouin à Cancale, attirent un grand nombre de visiteurs tout au long de l'année. Enfin, **les équipements publics**, tels que les écoles, les collèges, les lycées, les centres sportifs et culturels, sont également des lieux importants de déplacements.

Le projet de liaison cyclable vise à améliorer la connexion entre ces différents pôles générateurs de déplacements en offrant une infrastructure sécurisée, confortable et rapide **pour les cyclistes**. Il contribuera ainsi à créer un environnement plus favorable à la pratique du vélo et à promouvoir une mobilité plus durable sur le territoire.

D. LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET - MISSIONS RÉALISÉES

D.1. COMPTAGE ROUTIER

La réalisation de comptages routiers différenciés (VL, PL, cycles) en haute et basse saison est une étape essentielle du projet de liaison cyclable La Gouesnière - Cancale. Ces comptages permettent **d'établir un état des lieux précis des déplacements de tous les modes sur le périmètre d'étude**. Ils serviront à **justifier le niveau de services à garantir** pour encourager la pratique cyclable et sécuriser les usagers aux regards des conditions actuelles sur les axes de déplacement actuels. Ils permettent de **définir les moyens à mettre en œuvre pour choisir les solutions les plus sécuritaires et les plus adaptées à la priorisation des usagers cyclables et des autres véhicules**.

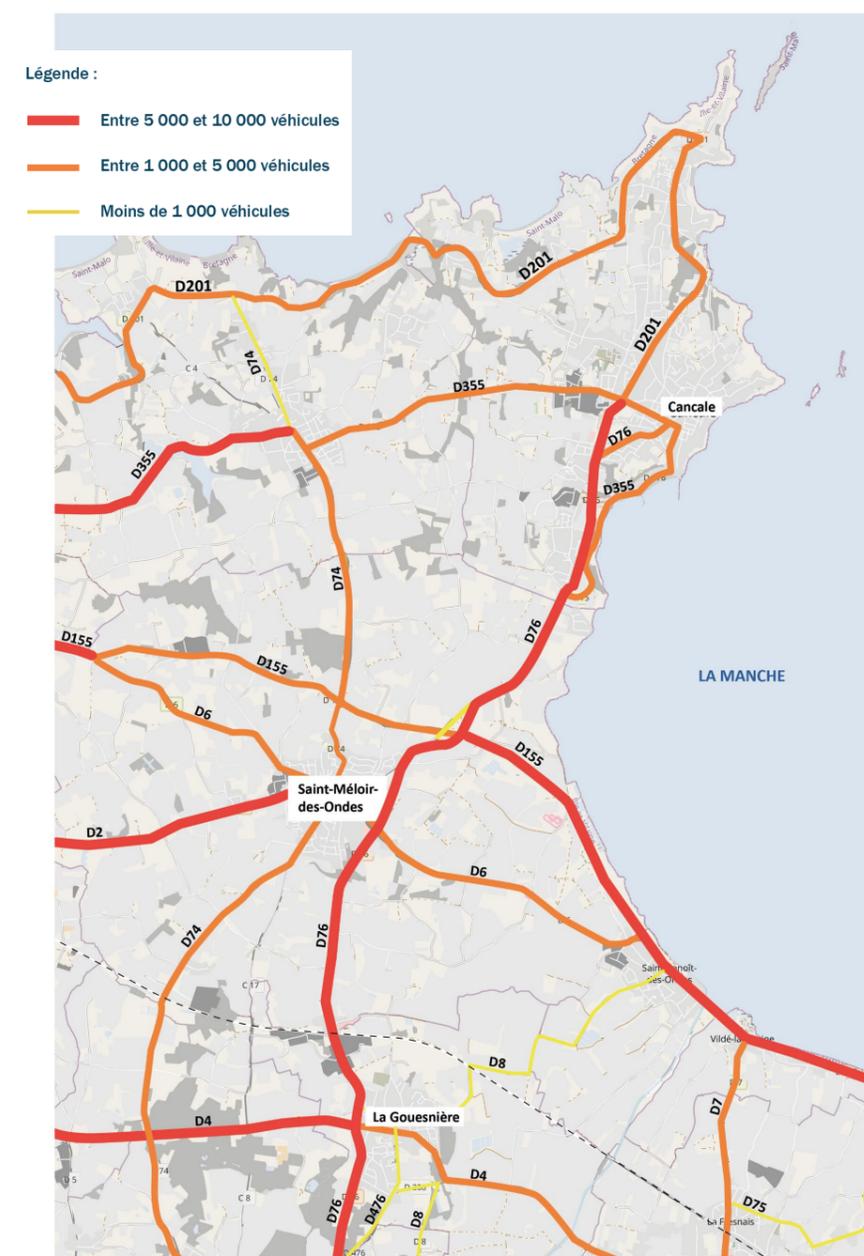
Les données exploitées sont issues des données bibliographiques recueillies par le département ainsi que lors de deux semaines de comptages (11 au 18 septembre 2023 et 15 au 22 avril 2024).

D.2. DIAGNOSTIC MOBILITE

L'analyse des voiries et des données de comptage historique et les nouveaux comptages réalisés mettent en évidence la configuration du réseau routier sur le secteur d'étude, en soulignant notamment **l'importance de la RD76** qui supporte un trafic journalier de plus de 12 000 véhicules/jour¹ localement et globalement proche de 10 000 véhicule/jour en moyenne annuelle (source : CD35). Cette **forte densité de circulation rend nécessaire la création d'aménagements cyclables en site propre afin de garantir la sécurité des cyclistes**. L'analyse de l'accidentologie sur la période 2013-2022 révèle un nombre

relativement faible d'accidents impliquant des cyclistes sur le secteur d'étude. Cependant, la mise en place d'une liaison cyclable sécurisée permettrait de prévenir les accidents et d'améliorer la sécurité des déplacements à vélo.

Trafic journalier annuel moyen en 2021



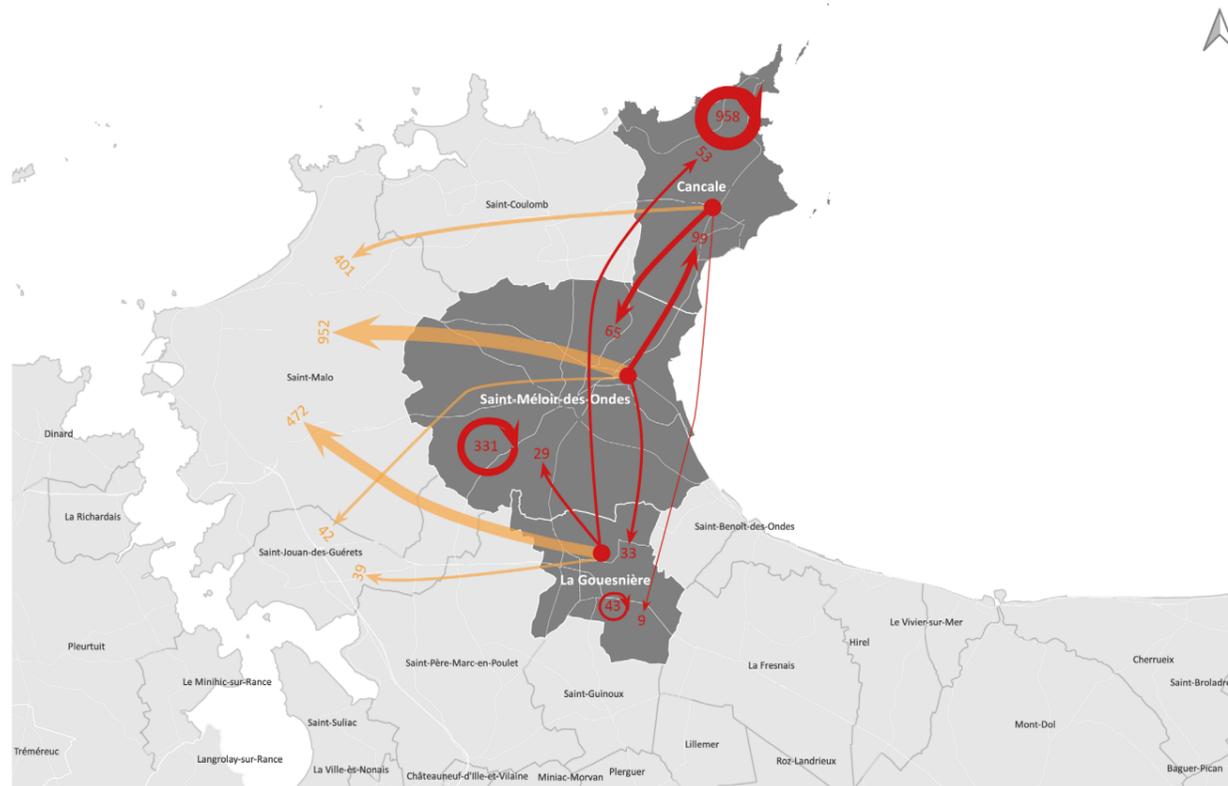
Echelle 1/25 000 - Source : données départementales 2022 - Réalisation DCI Environnement 11/2023

La part modale de la voiture reste majoritaire, tous motifs confondus, atteignant 57,5%. La marche à pied représente 32,4% des déplacements, suivie par les transports en commun (4,8%) et le vélo (2,7%). **La part modale du vélo reste donc faible**, mais **le projet de liaison cyclable vise à la faire progresser** en offrant une alternative attractive à la voiture (source : Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2018).

¹ Mesure durant la semaine du 11 au 18 septembre 2023 au niveau du hameau « La Coudre », moyenne du nombre de véhicule circulant dans les deux sens durant la période de comptage.

L'analyse des flux de circulation met en évidence les principaux axes de déplacement sur le territoire, notamment entre les communes de La Gouesnière, Saint-Méloir-des-Ondes et Cancale. Le projet de liaison cyclable vise à faciliter les déplacements entre ces communes en offrant un itinéraire direct et sécurisé.

Répartition des flux d'actifs



Source : BDORTHO et données INSEE 2018, réalisation DCI Environnement - octobre 2023

Légende :

- Flux sortants entre les communes d'étude et flux internes
- Principaux flux sortants

L'offre de transports en commun sur le secteur d'étude s'appuie sur les lignes de bus desservant les communes concernées. La ligne 5 assure une liaison régulière entre Cancale et Saint-Malo, avec un cadencement de 30 minutes. La ligne 9 dessert principalement le littoral et les plages du secteur, avec une fréquence plus réduite. **Le projet de liaison cyclable viendra compléter l'offre de transports en commun en complétant les possibilités de déplacement entre les trois communes et/ou vers la gare.**

D.3. DIAGNOSTIC PAYSAGER, CULTUREL ET PATRIMOINE

Le projet accorde une grande importance à l'intégration paysagère de la liaison cyclable. Dès le début des études, une attention particulière est portée à la préservation des paysages et à l'application d'une démarche "éviter, réduire, compenser" (ERC) pour minimiser l'impact du projet sur l'environnement.

² L'estran est une partie du littoral qui se retrouve périodiquement recouvert par la marée, il constitue le socle du paysage maritime de cette unité.

Le projet prévoit des mesures spécifiques pour préserver le paysage, notamment :

- L'intégration de l'infrastructure cyclable comme un élément du paysage
- De nouveaux aménagements paysagers le cas échéant
- La mise en valeur des paysages traversés
- La prise en compte du patrimoine rural, littoral et culturel

Le périmètre d'étude s'inscrit entre deux unités paysagères distinctes :

- La Mer et l'estran² du Mont Saint-Michel : caractérisé par cette interface naturelle entre le milieu marin et terrestre, espace apprécié par les touristes, sportifs, usagers et habitants pour son cadre et l'accueil de pratique de pêche à pied. Il supporte des activités économiques en lien avec ces deux milieux : élevage, pêches, ostréicultures ; et dans les marais de vastes zones cultivées. Il se caractérise au sein du marais par une gestion anthropique ayant conduit à la transformation du paysage : poldérisation, assèchement et mise en culture.
- Saint-Malo et le Clos-Poulet : Il s'agit d'une formation géologique résultant d'une avancée du socle granitique sur la mer à l'origine de ce paysage découpé en façade maritime et à l'origine du site de la Pointe du Grouin. Cet espace se caractérise par un paysage original sur le périmètre d'étude avec en périphérie la frange littorale découpée en petites baies constituant un paysage très réputé, très fréquenté et support du patrimoine historique bâti et paysager. Puis en retrait sur le plateau des cultures légumières et les Malouinières.

Le socle paysager :

Le Clos-Poulet se caractérise par un socle granitique qui s'avance sur la mer. Ce territoire est marqué par la présence des villes portuaires de Saint-Malo et de Cancale sur le littoral, tandis que son cœur est occupé par une campagne maraîchère dynamique.

Les composantes naturelles :

L'Atlas des paysages d'Ille-et-Vilaine souligne la présence d'une campagne arborée, mais sans bocage réellement structuré. Les boisements sont peu nombreux et les arbres, bien que présents, ne forment pas un réseau de haies dense. Le paysage est également marqué par le contraste saisissant entre les couleurs de la côte et celles des cultures maraîchères, créant une ambiance particulière.

Les composantes urbaines :

Le périmètre d'étude comprend ainsi Cancale, une ville paysage de l'emblématique littoral Breillien ouvrant sur les falaises et vers la Baie du Mont Saint-Michel et les Marais de Dol. La Gouesnière située en limite du plateau du Clos-Poulet et des marais de Dol forme un bourg ceinturé de maraichage. Saint-Méloir des Ondes s'inscrit dans la transition avec un bourg à l'interface du plateau maraicher, des marais de Dol, il permet également une vue vers la Baie du Mont Saint-Michel.

Le patrimoine culturel et bâti

Le Clos-Poulet est parsemé de malouinières, des demeures typiques de la région construites par des armateurs enrichis par le commerce maritime. Ces malouinières, ainsi que d'autres éléments du patrimoine bâti, contribuent à la richesse culturelle et historique du territoire. On note la présence de sites protégés, classés ou inscrits en périphérie du périmètre d'étude (majoritairement associés aux milieux naturels et aux patrimoines historiques bâtis situés sur le littoral ou représentés par les Malouinières). Des périmètres de monuments historiques sont également présents au sein de la zone d'étude requérant une attention particulière.

Le patrimoine naturel

La zone d'étude est riche en sites naturels protégés. La cartographie du patrimoine naturel met en évidence la présence de : Sites Natura 2000, Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1. Un site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO (ceux-ci sont visualisables sur les cartes de synthèse des enjeux environnementaux).

D.4. DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

Un **premier diagnostic environnemental a été réalisé sur la base d'une analyse bibliographique** et de visite du site d'étude, ces premières investigations visent à brosser un premier état des lieux des enjeux environnementaux.

D.4.1 Enjeux liés aux zones naturelles d'intérêt :

La synthèse des zonages environnementaux met en évidence la présence de plusieurs zones naturelles d'intérêt, comme des ZNIEFF et des sites Natura 2000, à proximité du projet. Cependant, **la majorité de ces zones ne sont pas directement impactées par les faisceaux de la liaison cyclable**. Les zones qui chevauchent la zone d'étude ne le font que sur de faibles superficies.

Il est néanmoins important de prendre en compte la proximité de ces zones lors de la réalisation du projet et de mettre en place des mesures pour minimiser l'impact sur ces milieux sensibles le cas échéant.

D.4.2 Enjeux liés à la Flore :

Les données bibliographiques analysées précisent la présence d'au moins **onze espèces végétales d'intérêt patrimonial observées dans la zone d'étude**.

À ce stade cette liste permet d'orienter les prospections environnementales qui auront lieu sur le faisceau retenu durant l'année 2024-2025. Les espèces dont la présence serait confirmée sur les emprises du faisceau ou des futures variantes nécessiteront de mettre en œuvre la démarche Eviter-Réduire-Compenser (ERC).

D.4.3 Enjeux liés à la Faune :

Les documents analysés à ce stade identifient une grande diversité d'espèces animales présentes dans la zone d'étude, notamment 206 espèces d'oiseaux, 10 espèces de mammifères, 5 espèces d'amphibiens et 2 espèces de reptiles.

Certaines de ces espèces sont protégées et/ou présentent un enjeu de conservation important, comme l'Aigrette garzette, la Sterne pierregarin, le Léopard vert ou la Coronelle lisse.

Comme pour la Flore, **des prospections vont se dérouler sur un cycle biologique complet sur le faisceau retenu**, permettant de préciser la présence de ces espèces sur les emprises du projet ou à proximité. Ce qui permettra d'analyser les éventuelles incidences du projet sur ces espèces et leurs populations. La démarche ERC sera également appliquée durant l'ensemble de l'étude sur les espèces à enjeux.

D.4.4 Enjeux liés aux zones humides :

L'analyse des inventaires existants et des cartes de prédisposition de présence des milieux humides a permis dès la recherche de faisceau de mettre en œuvre la démarche ERC, notamment en analysant dès le stade des faisceaux les éventuelles incidences sur ces milieux du projet.

Des investigations complémentaires seront nécessaires pour confirmer leur présence et délimiter précisément leur étendue sur le faisceau retenu.

Si des zones humides sont impactées par le projet, des mesures de réduction et en dernier lieu de compensation seront obligatoires.

D.5. DIAGNOSTICS ACOUSTIQUES ET DE QUALITE DE L'AIR

Des diagnostics portant sur l'acoustique et la qualité de l'air permettent également de produire un état initial du périmètre d'étude, qui assurera ainsi un bon niveau d'information pour apprécier les éventuelles incidences du projet.

D.6. RECHERCHE DES VARIANTES ET DES SOLUTIONS CYCLABLES

Le projet de liaison cyclable entre La Gouesnière et Cancale implique une phase de recherche de solutions d'aménagement optimales pour une infrastructure de type "chaussée cyclable bidirectionnelle à vocation utilitaire, en site propre".

Le Département d'Ille-et-Vilaine s'attache à **mettre en comparaison différentes solutions d'aménagement de façon à garantir l'efficacité et la sécurité des usagers**. Une piste cyclable à Haut Niveau de Service (HNS) en site propre est donc la solution technique examinée en priorité. D'autres itinéraires ont été étudiés afin de vérifier si une mixité d'usage était possible. À défaut de résultats concluants, certains d'entre eux ont été rejetés, notamment pour des raisons de sécurité ou de non atteinte des objectifs attendus. Enfin, les variantes restantes à l'étude sont comparées entres-elles.

E. LES FAISCEAUX ÉTUDIÉS

Une phase exploratoire consiste, à partir de l'analyse du territoire, à identifier les emplacements de faisceaux sur lesquels pourrait venir s'implanter le projet de liaison cyclable. Pour l'ensemble du document le terme "faisceau" est utilisé comme synonyme de "fuseau de passage", c'est-à-dire une zone géographique large dans laquelle différentes variantes de tracé peuvent être envisagées.

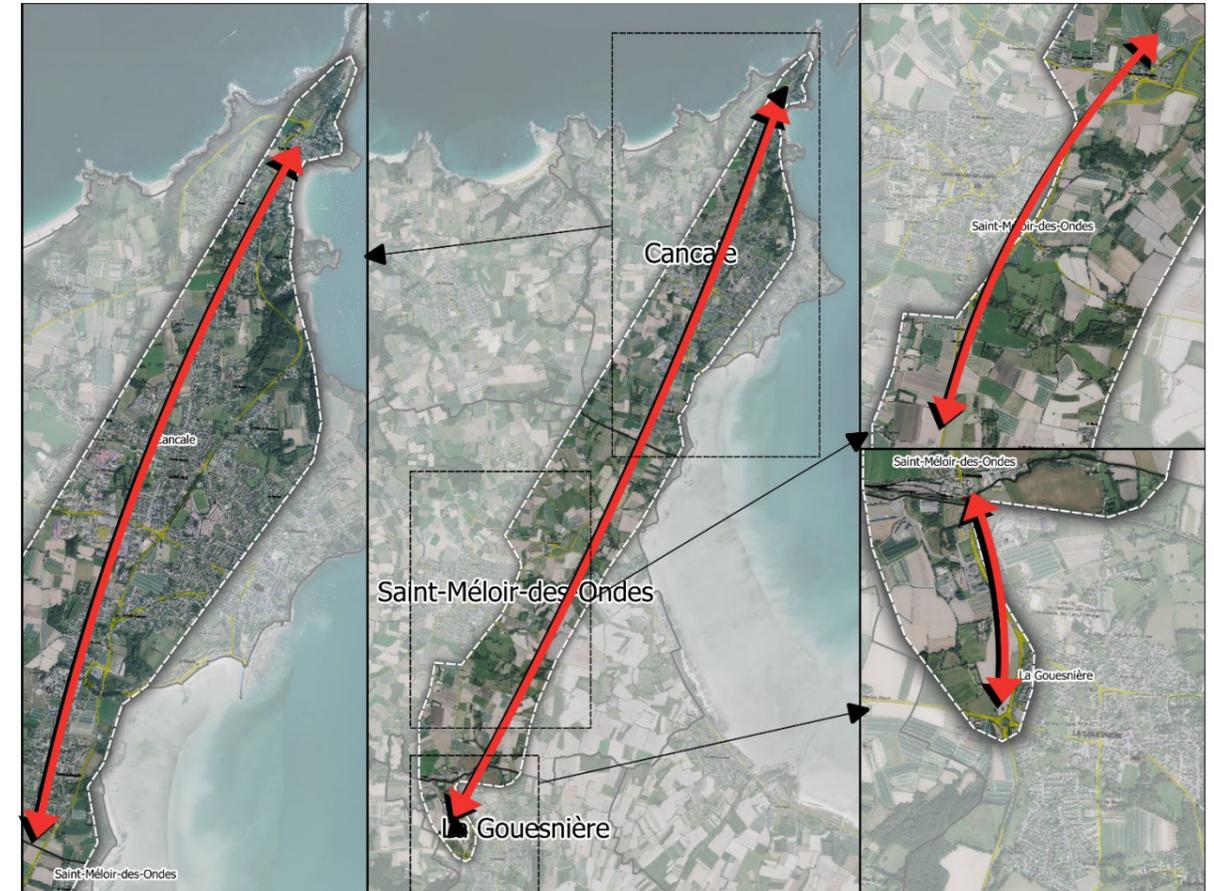
Sur l'ensemble des faisceaux étudiés, une première analyse permet de préciser leur degré d'atteinte des objectifs fixés ainsi que leur faisabilité. **À ce stade certains faisceaux sont écartés, car ils ne permettent l'atteinte des objectifs du projet.**

E.1. LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE ET SON ANALYSE

Le périmètre d'étude est illustré sur la carte suivante, il débute au niveau du Rond-Point constituant le carrefour des routes départementales 76 et 4 (RD76 et RD4) permettant l'accès au bourg de La Gouesnière depuis l'Ouest, puis il forme de part et d'autre de la RD76 un espace d'une largeur comprise entre 1,5 Km sur les communes de La Gouesnière et Saint-Méloir-des-Ondes pour se réduire vers la Pointe du Grouin à environ 300m.

Le périmètre dans son ensemble s'étire sur près de 14 Km, qui sont illustrés de la manière suivante :

- **Le Sud du périmètre : secteur inter-urbain** depuis le bourg de la Gouesnière, la traversée de la commune de Saint-Méloir-des-Ondes jusqu'à l'entrée du bourg de Cancale,
- À partir de l'entrée dans la **partie urbaine de Cancale** jusqu'à l'accès au parking de la Pointe du Grouin dans un environnement plus urbain et contraint.



L'analyse des faisceaux est ainsi proposée en deux secteurs :

- **Secteur 1 « Inter-urbain »** depuis La Gouesnière jusqu'à l'entrée du bourg de Cancale,
- **Secteur 2 « Urbain »** depuis l'extrémité Sud du bourg de Cancale jusqu'à l'accès au parking de la Pointe du Grouin.

L'ensemble des cartes présentées ensuite exploite ce découpage, comme nous le verrons, les réflexions sur ces deux secteurs peuvent se faire de manière disjointe. Il apparaît ainsi possible de dissocier les comparaisons et les analyses en s'attachant à chacun des secteurs au stade de la recherche de faisceau.



Pour maximiser la lisibilité des plans, et au regard de la forme globale du périmètre d'étude, les cartes présentant les faisceaux sont parfois orientées de manière à exploiter le format paysage du document. Dans cette situation le Nord est situé vers la droite du document, le haut du document s'orientant alors vers l'Ouest.

E.2. LES FAISCEAUX ECARTES :

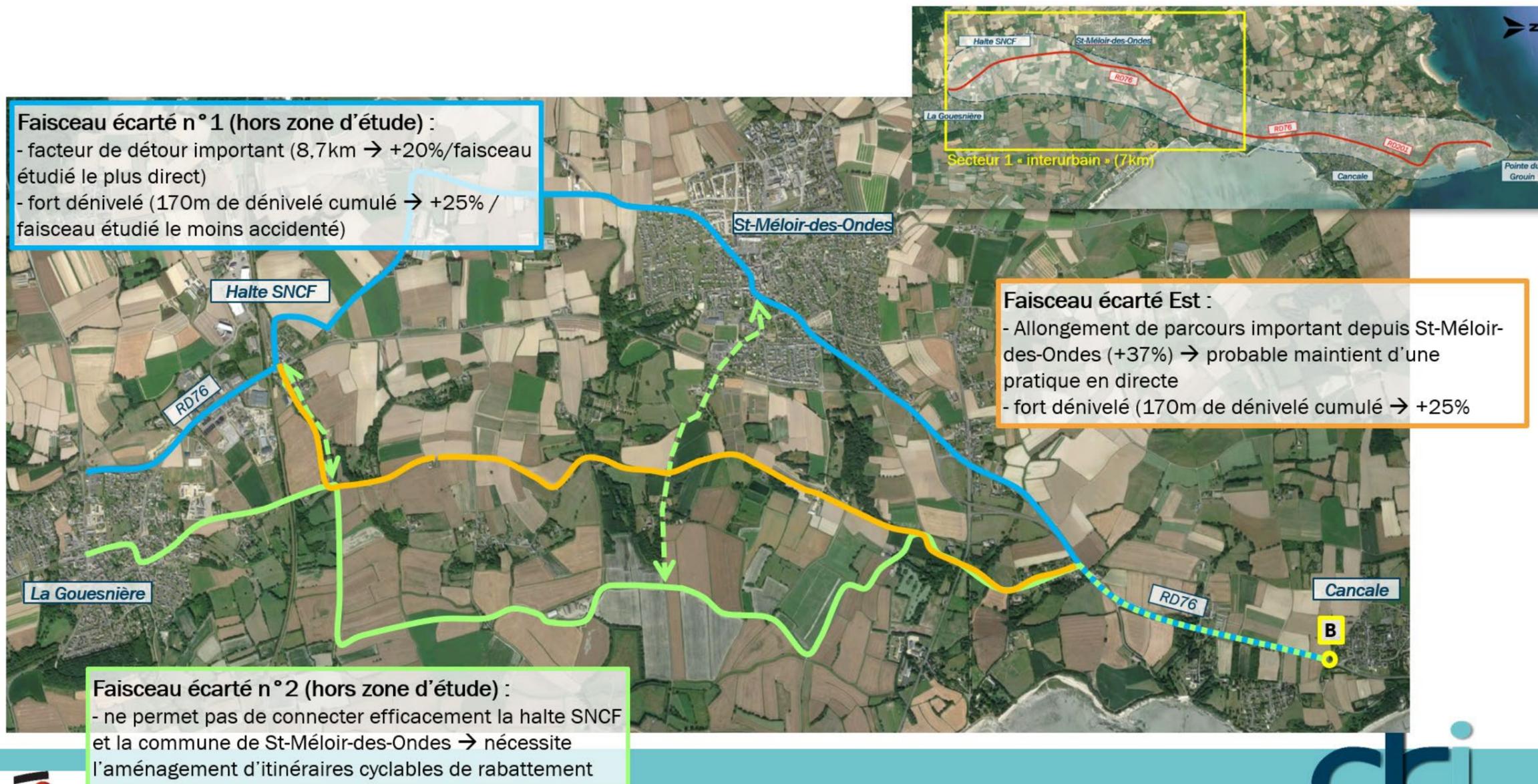
E.2.1 Secteur 1 « Interurbain »

Les recherches de faisceaux sur le secteur 1 « interurbain » ont permis d'identifier de nombreux faisceaux, mais l'analyse de ceux-ci a abouti à écarter 3 d'entre eux :

- **Le faisceau écarté n°1 :** qui exploitait notamment des emprises sur des chemins agricoles et des voiries communales,

- **Le faisceau écarté n°2 et faisceau écarté Est :** qui s'appuyaient en particulier sur les voiries et chemins situés à l'Est de la RD76, tous deux ne permettant pas la liaison de manière efficace vers et depuis Saint-Méloir-des-Ondes et vers la gare en nécessitant des itinéraires supplémentaires de rabattement. Leurs situations en limite des plateaux ou au travers des marais avaient également des incidences sur le profil du faisceau avec des pentes plus marquées.

Les analyses et comparaisons menées avec les autres faisceaux ont conduit à ne pas approfondir les études de ces faisceaux.



Etudes et assistance à la concertation dans le cadre du projet de liaison cyclable La Gouesnière – Cancale

E.2.2 Secteur 2 « Intra-Cancale »

Les recherches de faisceau au sein du secteur urbain jusqu'à la Pointe du Grouin au travers la zone urbaine de Cancale a abouti également à l'identification de différentes solutions qui pour certaines n'ont pas été conservées pour la suite des missions.

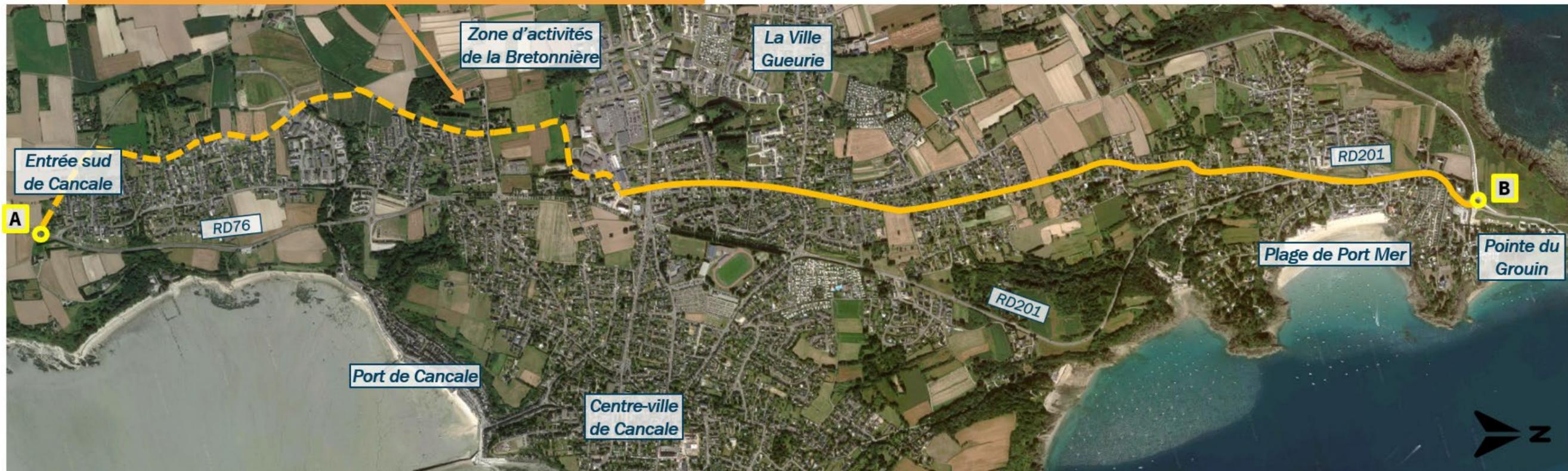
Sur ce secteur **un seul faisceau a été écarté** :

- Le faisceau mixte Ouest, cette solution exploitait en particulier les voiries en limite Ouest de la zone urbaine dans la partie Sud de Cancale (Route du Tram, Rue de l'Épinette) pour se raccorder sur la zone d'activité de la Bretonnière. Ce faisceau avait un effet **important sur le rallongement de parcours tout en ayant des impacts potentiellement importants sur l'environnement**.

La partie Nord de ce faisceau est conservée. Bien que ces voiries nécessitent des aménagements pour adapter la mixité d'usage, il a été décidé de les conserver et de l'ouvrir à la concertation.

La particularité de ce secteur urbain traversant Cancale se porte aussi sur les opportunités en lien avec les aménagements existants ou programmés permettant alors d'exploiter au mieux les opportunités et de limiter les emprises et les coûts de projets pouvant avoir des objectifs similaires.

Variante Ouest du faisceau mixte :
 - Allongement de parcours (+20% /faisceau étudié le plus direct)
 - Mixité d'usage (vélo, voiture, tracteur...)
 - Impacts environnementaux pour assurer la connexion entre la Ville Jegu et le PA de la Bretonnière



E.3. LES FAISCEAUX ETUDIÉS

E.3.1 Secteur 1 « Interurbain »

Les deux faisceaux soumis à concertation permettant l'atteinte des objectifs du HNS sont des solutions bordant la route départementale n°76, ces solutions ont pour avantage :

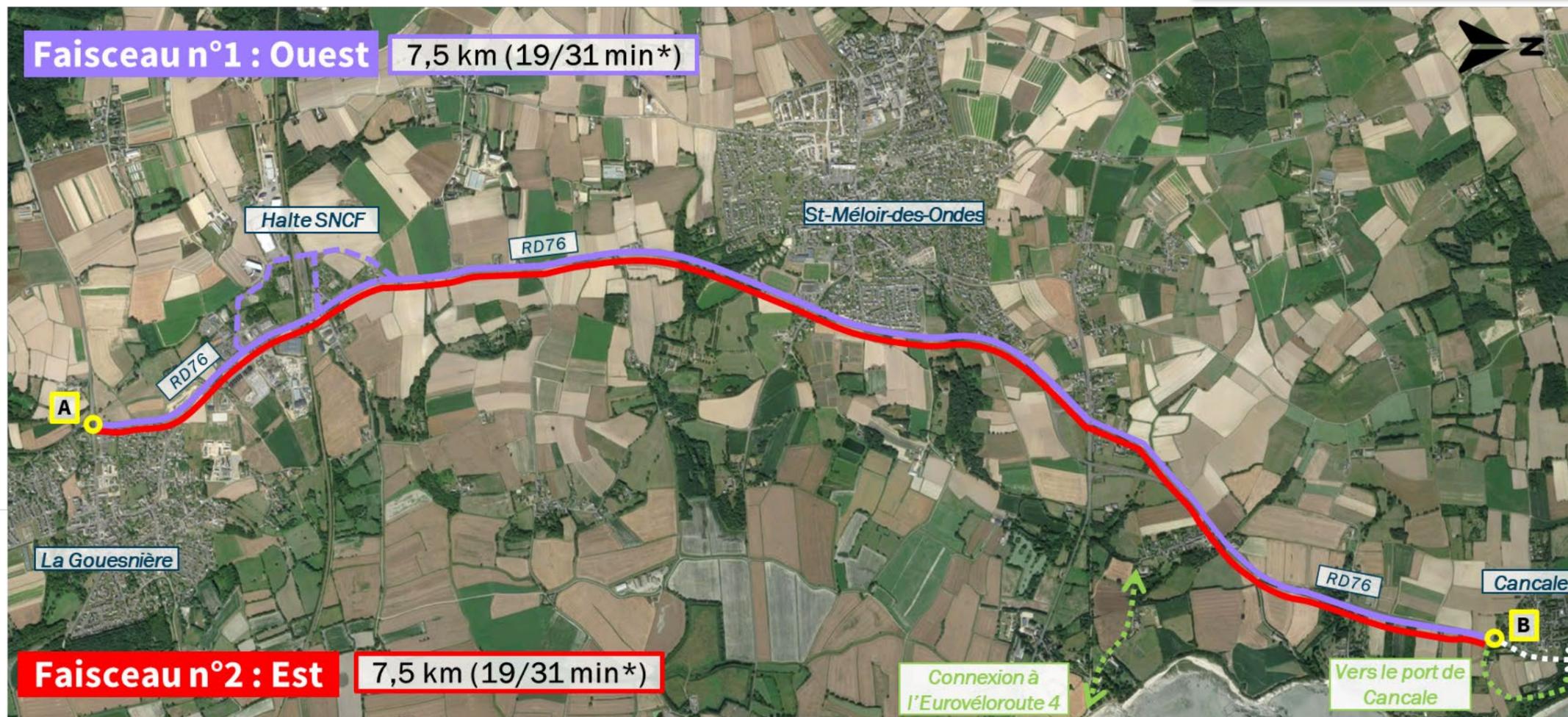
- Un tracé plus court,

- Une accessibilité des pôles générateurs et de destination des usagers optimale (bourgs, gare ferroviaire),
- L'usage possible d'emprise parfois existante (délaissés routier-ancienne RD 76, emprise existante suffisante, ...)

Ces deux faisceaux sont à ce stade relativement similaire sur leurs avantages et inconvénients tout en se distinguant sur des points sensibles pour les considérer comme des solutions distinctes.

Il convient cependant de garder en tête que **la solution finale pourra être une combinaison des deux faisceaux.**

Synthèse des 2 faisceaux étudiés & conservés



* Temps de parcours calculés avec l'application Géovélo (VAE/non-VAE). Cette estimation ne prend pas en compte les réductions de temps de parcours qui pourraient être apportées lors de réaménagement d'intersections visant à rendre prioritaire le cycliste.

E.3.2 Secteur 2 « Intra-Cancale »

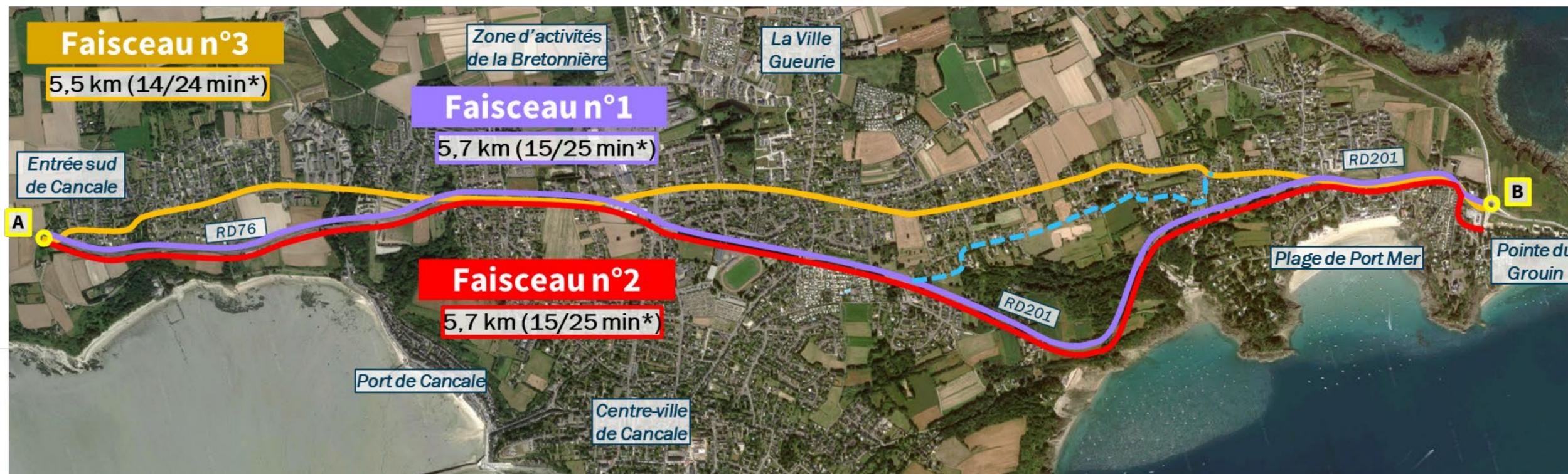
Dans le secteur urbain de Cancale, les opportunités portent sur des solutions soit :

- **Bordant la RD76 :**
 - Faisceau n°1 à l'Ouest de la RD 76,
 - Faisceau n°2 à l'Est de la RD 76,
- **Exploitant les voiries communales qui pour certaines accueillent ou accueilleront des aménagements cyclables en lien avec des projets en cours** (Rue des Français-Libres, ZAC du Clos Nogain)

Il convient cependant de garder en tête que la solution finale pourra être une combinaison des deux faisceaux.

Il est d'ailleurs illustré une variante supplémentaire permettant la création d'un itinéraire mixant les solutions des faisceaux n°1 ou 2 vers le faisceau n°3 sur la partie Nord de l'itinéraire pour la jonction vers Port Mer (figuré bleu pointillé).

Synthèse des 3 faisceaux étudiés et conservés



* Temps de parcours calculés avec l'application Géovélo (VAE/non-VAE). Cette estimation ne prend pas en compte les réductions de temps de parcours qui pourraient être apportées lors de réaménagement d'intersections visant à rendre prioritaire le cycliste.



F. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

F.1.1 Les emprises du projet

En s'appuyant sur le référentiel départemental et pour chacun des faisceaux sera ainsi produits une estimation des emprises nécessaires et des solutions à mettre en place pour répondre aux objectifs, mais également pour éviter-réduire et compenser les incidences sur l'environnement.

Ces analyses s'appuient à ce stade sur des emprises types qui sont proposées au regard des contraintes des portions de chacun des faisceaux. Ces emprises impliquent des stratégies et des moyens différents suivant :

- L'espace disponible,
- La présence d'enjeux forts (bâti, dénivelés, éléments environnementaux : zone humide, bois, cours d'eau, accès aux parcelles agricoles ...) limitant l'emprise disponible,
- La gestion du tracé et de ces contraintes : retrait vis-à-vis de la voirie adjacente, des réseaux existants, des rayons de courbure, des accès piétons et des arrêts de bus, etc.

Les emprises et les moyens mis en œuvre pour la liaison cyclable sont ainsi optimisés suivant les situations rencontrées.

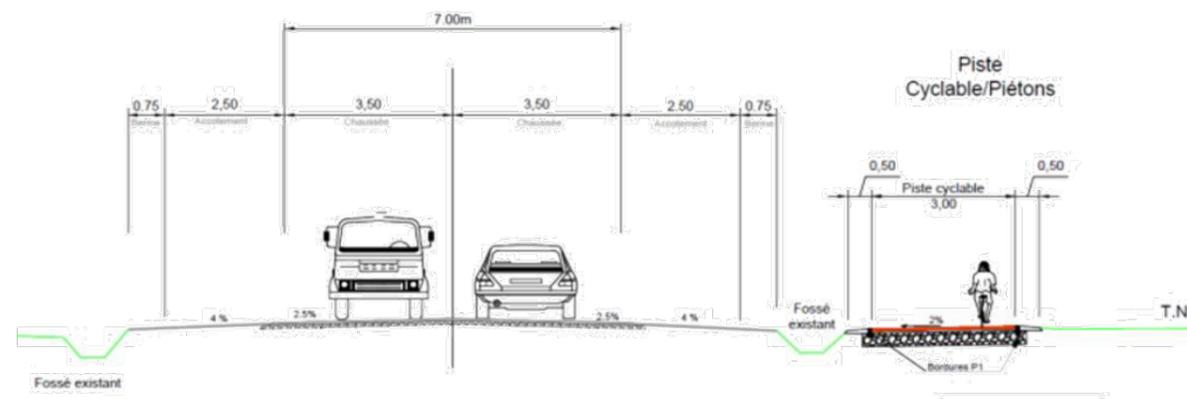


Illustration du profil type

Le profil type représenté ci-dessus pourra dans certains cas s'adapter aux contraintes du territoire et des usages.



Illustrations de la mise en œuvre sur des liaisons réalisées (Saint-Sauveur-des-Landes / Romagné et La Chapelle-des-Fougeretz, Ille-et-Vilaine)



F.1.2 Estimation des incidences environnementales

Les incidences sont ensuite estimées sur la base des emprises de la liaison cyclable :

- 1) Utilisation des emprises définies au regard du profil type ou de variantes,
- 2) Report des emprises sur les différents enjeux : foncier, linéaire bocager, cours d'eau/milieus aquatiques/humides,
- 3) Quantification des incidences sur : l'occupation du sol, l'imperméabilisation, les effets sur les milieux agricoles, naturels et forestiers ...

F.1.3 Synthèse des enjeux environnementaux

Les cartes suivantes illustrent une part des enjeux environnementaux situés dans le périmètre d'étude et jouxtant les faisceaux étudiés.

Légende

□ Limites communales

Projet

■ Zone d'étude

Faisceaux étudiés

- Secteur 1 Faisceau Est
- Secteur 1 Faisceau Ouest
- Secteur 2 Faisceau Est
- Secteur 2 Faisceau "Voie partagée"
- Secteur 2 Variante "Voie partagée"
- Secteur 2 Faisceau Ouest
- Secteur 2 Faisceau commun
- Variante Ouest

Documents d'urbanisme

Cancale - Prescriptions

- ◆ Haies préservées au titre du L.151-23 du CU
- ▨ Bois préservé au titre du L.151-23 du CU
- ▨ Espace boisé classé au titre du L.113-1 du CU
- ▨ Zone humide

St Méloir - Prescriptions

- ◆ Bocage classé
- Cours eau
- ▨ Espace Boisé Classé
- ▨ Espace Paysager Protégé au titre de la loi Paysage
- ▨ Zone humide

La Gouesnière - Prescriptions

- Fossé à richesse de biodiversité
- ◆ haie préservée au titre de la loi paysage (article 123-1-5 III 2)
- ▨ bois préservé au titre de la loi paysage (article 123-1-5 III 2)
- ▨ espace boisé classé
- ▨ zone humide

MILIEUX NATURELS

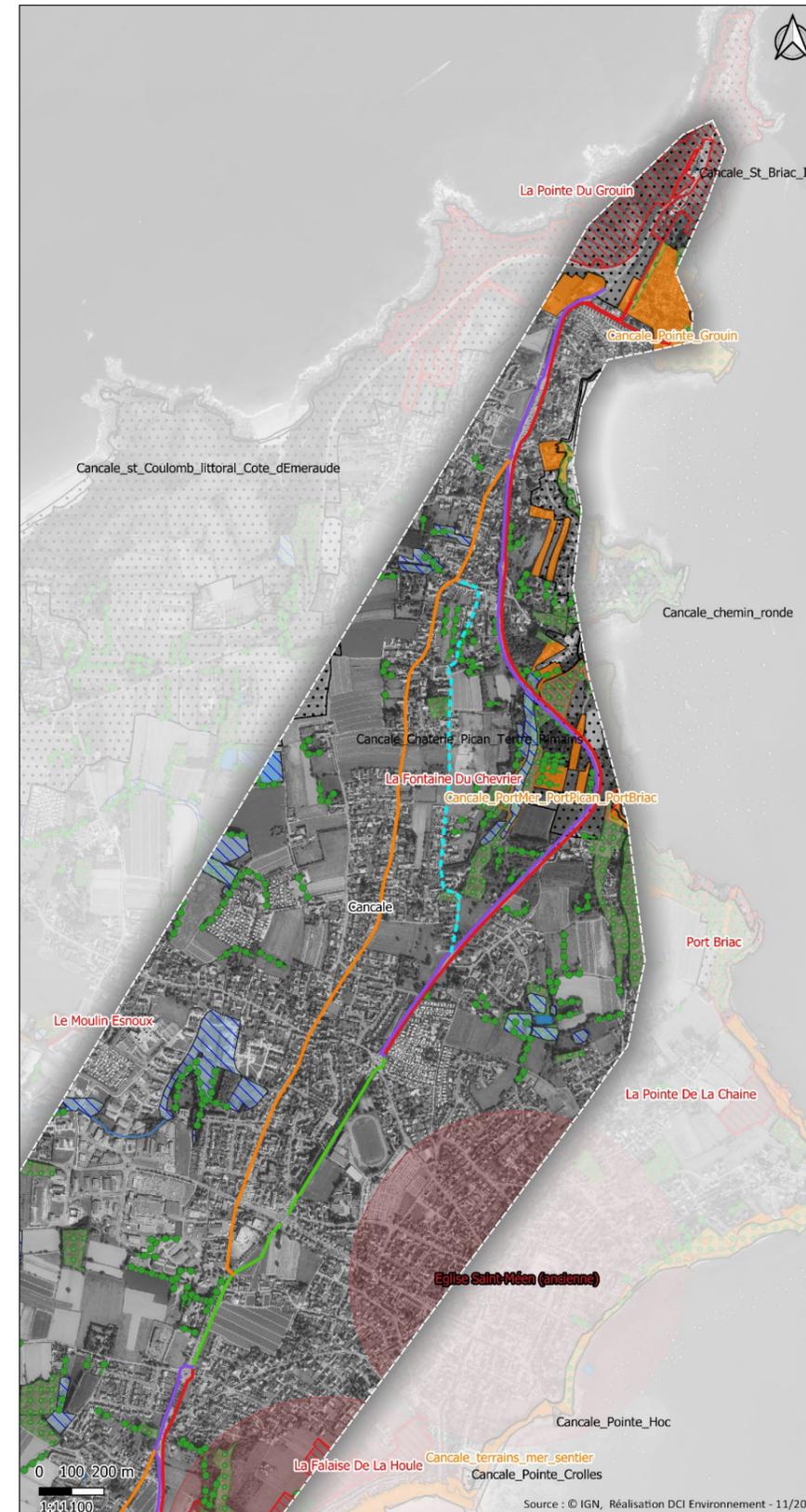
- ▨ Espace Naturel Sensible (ENS)
- Sites inscrits
- ▨ Sites classés

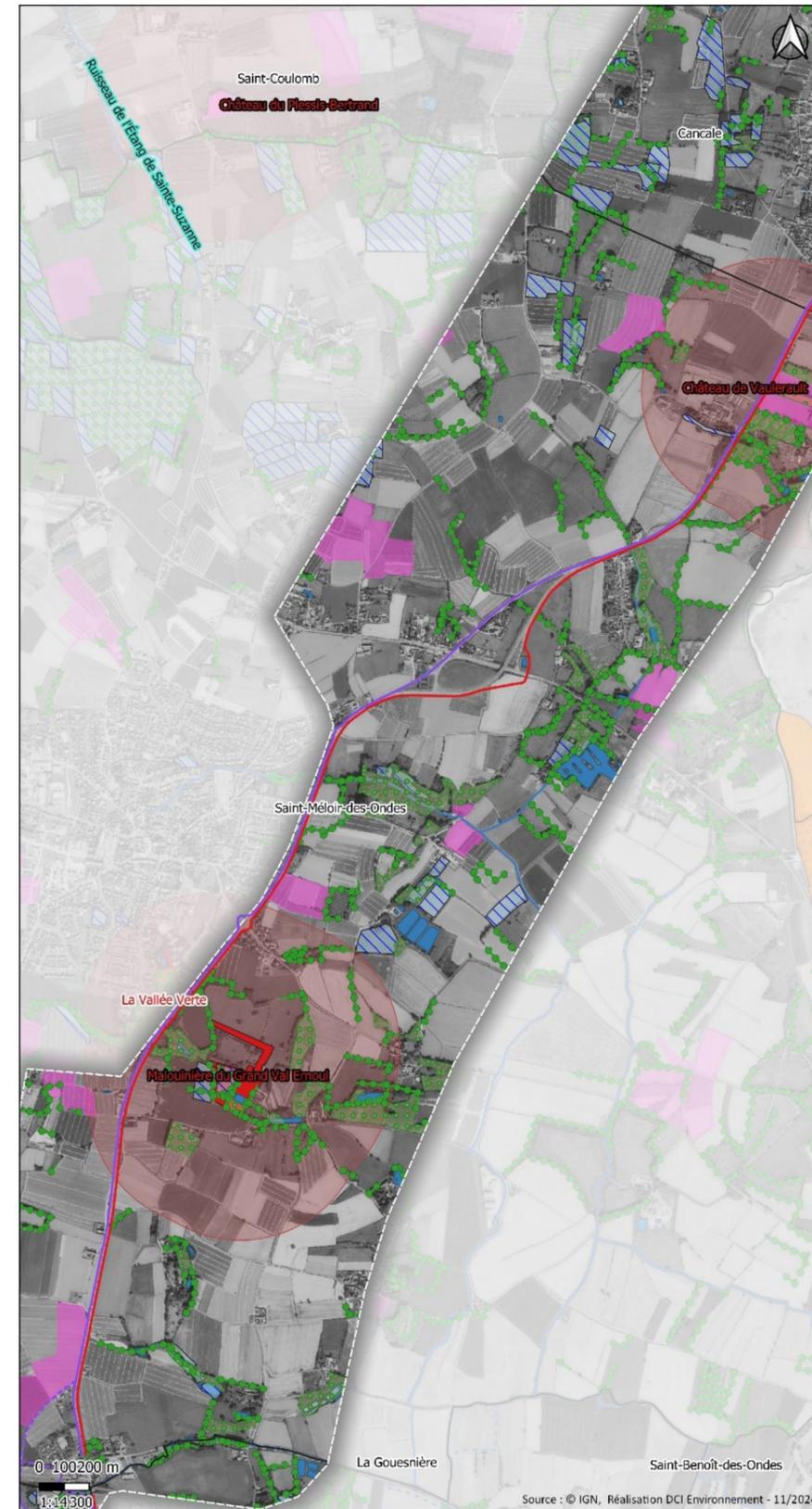
HYDROGRAPHIE

- Surface en eau
- Cours d'eau

PATRIMOINE

- Zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA)
- Monuments historiques
- ▨ Périmètre de protection des monuments historiques
- ▨ Sites patrimoniaux remarquables







G. SYNTHÈSE COMPARATIVE DES FAISCEAUX

G.1.2 Secteur 2 « Intra-Cancale »

G.1.1 Secteur 1 « Interurbain » : La Gouesnière – St Méloir vers Cancale

Comparaison de la cyclabilité et caractéristique des faisceaux

Caractéristiques		<u>Faisceau 1 : Ouest RD76</u>	<u>Faisceau 2 : Est RD76</u>
Itinéraire	Distance à parcourir	7,5 Km	7,5 Km
	Topographie	moy : 1% (max : 4,3% sur 300m)	moy : 1% (max : 4,3% sur 300m)
	Temps de parcours	31' (19' en VAE)	31' (19' en VAE)
	Nombre de carrefour à traiter (simple / Complexe)	Simple : 9 Complexe : 7	Simple : 3 Complexe : 12
Desserte des pôles générateurs	La Gouesnière	Traversée de la RD76	Accès direct
	Halte SNCF	Accès direct	Traversée de la RD76
	St Méloir des Ondes	Accès direct	Traversée de la RD76
	Les portes Rouges	Accès direct	Traversée de la RD76
	EV4	Traversée de la RD76	Accès direct
Autres enjeux	Traversée voie ferrée	Plusieurs variantes possibles (Passerelle, passage inférieur, passage à niveau)	Passage à niveau - faisabilité non certaine
	Autres ouvrages	A examiner au droit du centre commercial	Passerelle (passage RD155)
	Délaissés disponibles	4 secteurs potentiels	2 secteurs potentiels
Coûts estimé à titre indicatif (hors coût d'ouvrage)		3,5 M€	4,5 M€

Comparaison des incidences sur les enjeux environnementaux (sur la base des données bibliographiques)

Incidences	<u>Faisceau 1 : Ouest RD76</u>	<u>Faisceau 2 : Est RD76</u>
Cours d'eau	3 passages à proximité ou traversée en parallèle de la RD76	4 passages à proximité ou traversée en parallèle de la RD76
Zone Humide	Impact éventuel sur la variante Ouest pour la traversée de la voie ferrée Impact éventuel lors de la traversée de la Vallée Verte (SMDO) Impact éventuel lors de la traversée du cours d'eau (hameau La Loirie)	Impact éventuel lors de la traversée de la Vallée Verte (SMDO) Impact éventuel lors de la traversée du cours d'eau (hameau La Loirie)
Habitats naturels / Faune / Flore Zonage environnementaux	ENS "La Vallée Verte" - St Méloir des Ondes (enjeux modérés à forts)	
Foncier bâti (inclus jardins)	4 secteurs de proximité forte ou impliquant des emprises sur du foncier associé à une habitation	6 secteurs de proximité forte ou impliquant des emprises sur du foncier associé à une habitation
Foncier économique (entreprise)	5 à 7 secteurs de proximité forte ou impliquant une emprise sur du foncier associé à une entreprise	5 secteurs de proximité forte ou impliquant une emprise sur du foncier associé à une entreprise
Foncier agricole	Près de 3,3 Km de liaison à créer sur des emprises jouxtant ou partiellement sur de surfaces agricoles	Près de 4,1 Km de liaison à créer sur des emprises jouxtant ou partiellement sur de surfaces agricoles
Sites classés (SC)/inscrits (SI) Monument historiques (MH)	Périmètre du monument de la Malouinière du Grand Val Ernoul (MH) Périmètre du Château de Vaulerault (MH)	Périmètre du monument de la Malouinière du Grand Val Ernoul (MH) Périmètre du Château de Vaulerault (MH)
Patrimoine	Proximité avec 1 zone archéologie préventive	Proximité avec 2 zones archéologies préventives

Comparaison de la cyclabilité et caractéristique des faisceaux :

Caractéristiques		<u>Faisceau 1 : Ouest RD76</u>	<u>Faisceau 2 : Est RD76</u>	<u>Faisceau 3 : Voie partagée</u>
Itinéraire	Distance à parcourir	5,78 Km	5,78 Km	5,48 Km
	Topographie	moy : 0,75% (max : 3,5% sur 600m)	moy : 0,75% (max : 3,5% sur 600m)	moy : 0,5% (max : 2% sur 400m)
	Temps de parcours	25' (15' en VAE)	25' (15' en VAE)	24' (14' en VAE)
	Nombre de carrefour à traiter (simple / Complexe)	Simple : 6 Complexe : 7	Simple : 8 Complexe : 4	Simple : 9 (hors petites intersections sur CVCB) Complexe : 4
Desserte des pôles générateurs	Port de Cancale	Traversée nécessaire	accessible	Traversées nécessaires
	Point de vue	traversée RD76 nécessaire	accessible	Inaccessible
	Connexion ZAC Clos Nogain	Traversée RD201 nécessaire	accessible	Double traversée RD201
	La Ville Guerie / ZA La Bretonnière	accessible	traversée RD201	accessible
	Centre ville Cancale	traversée RD201	accessible	traversées nécessaires
	Port Picain	Une traversée RD201	accessible	accessible (via r. basse Cancale - PI)
	Campings	traversée RD202	accessible	traversées nécessaires (dont RD 2020)
	Pointe du Grouin	traversée RD201	accessible	traversée RD201
Autres enjeux	Nécessité d'ouvrages	Ouvrages Rue Ernest Lamor / Rue de la Basse Cancale	Ouvrages Rue Ernest Lamor / Rue de la Basse Cancale	non nécessaire
	Contraintes environnementales	2 secteurs fortement contraints	2 secteurs fortement contraints	
	Incidence plan de circulation urbain	très faible	très faible	Forte incidence
Coûts estimé à titre indicatif (hors coût d'ouvrage)		3,8 M€	3,8 M€	2,8 M€ (hors réaménagements de voirie complémentaires en agglomération)

Comparaison des incidences sur les enjeux environnementaux (sur la base des données bibliographiques)

Incidences	<u>Faisceau 1 : Ouest RD76</u>	<u>Faisceau 2 : Est RD76</u>	<u>Faisceau 3 : Voie partagée</u>
Cours d'eau	1 traversée (Port Ricain)	1 traversée (Port Ricain)	Non concerné
Zone Humide	Impact éventuel lors de la traversée du vallon de Port Ricain	Impact éventuel lors de la traversée de du vallon de Port Ricain	Non concerné
Habitats naturels / Faune / Flore	Espace vert urbain (enjeux faibles) Espace rural (enjeux modérés à fort)	Espace vert urbain (enjeux faibles) Espace rural (enjeux modérés à fort)	Milieu urbain (enjeux faibles)
Foncier bâti (inclus jardins)	Non pertinent en zone urbaine	Non pertinent en zone urbaine	Non pertinent en zone urbaine
Foncier agricole	Env. 400 m de liaison cyclable à créer sur des emprises jouxtant ou partiellement sur de surfaces agricoles	Env. 500 m de liaison cyclable à créer sur des emprises jouxtant ou partiellement sur de surfaces agricoles	Non concerné
Sites classés (SC) / inscrits (SI)	Côte d'Emeraude (SC) POINTE CHATERIE, PORT-PICAN, FALAISES DU TERTRE (SI + SC)	Côte d'Emeraude (SC) POINTE CHATERIE, PORT-PICAN, FALAISES DU TERTRE (SI + SC)	Côte d'Emeraude (SC)
Patrimoine		Périmètre mais non visible de la Jetée de l'Epi	Non concerné

H. LE COUT ET LE FINANCEMENT

Le Département d'Ille-et-Vilaine est le porteur du projet. Les études sont majoritairement financées par le Département avec une participation de la Ville de Cancale et de Saint-Malo Agglomération.

Les travaux hors agglomération seront financés par le Département ; les travaux dans l'agglomération de Cancale seront financés par la commune.

4. LES OUTILS DE PARTICIPATION À DISPOSITION

A. LA REUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT DU 13 NOVEMBRE 2024

Pour s'informer sur le projet, la démarche et le processus participatif et échanger sur le projet et les faisceaux, une réunion publique a été organisée le 13 novembre 2024 de 18h30 à 20h30 à l'auditorium (L'Amérance, auditorium, 5 Rue du Docteur et Madame Cocar).

B. LA PLATEFORME « JE PARTICIPE »

Cette plateforme permet de [déposer des contributions libres](#) jusqu'au 31 janvier 2025 et [répondre au questionnaire](#).

C. L'EXPOSITION

Une exposition sur le projet sera en place jusqu'au 20 février dans les trois communes :

- À Cancale : à l'Amérance, 5 rue Dr et Madame Cocar
- À Saint-Méloir-des-Ondes : à la mairie
- À La Gouesnière : salle d'honneur de la mairie

D. LES ATELIERS DE CONCERTATION

- Atelier grand public : A Cancale le 27 novembre 2024 de 18h30 à 21h (L'Amérance, salle de réunion 1er étage, 5 Rue du Docteur et Madame Cocar)
- Atelier "terre et mer" 26 novembre, de 18h30 à 20h, à la Mairie de Saint-Méloir-des-Ondes
- Atelier acteurs économiques 26 novembre, de 8h00 à 9h30, à la Mairie de Saint-Méloir-des-Ondes
- Atelier croisements des regards entre monde économique, acteurs associatifs, grand public et acteurs « terre et mer » : À La Gouesnière le 12 décembre 2024 de 18h30 à 21h à la nouvelle salle socioculturelle, rue des chaumières.

E. REUNION PUBLIQUE DE RESTITUTION

Une réunion publique de restitution de la concertation sera organisée. Les modalités seront communiquées ultérieurement