



AVRIL
2025

SYNTHÈSE DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Projet de voie verte :
La Chapelle-sur-Erdre <> Blain



PRÉAMBULE

Le projet de voie verte La Chapelle-sur-Erdre <> Blain fait partie des projets cyclables structurants portés par la Communauté de Communes Erdre et Gesvres (CCEG), en lien avec le Pays de Blain Communauté, Nantes Métropole, le Département, et les communes traversées.

Après une large concertation publique menée en 2023, la communauté de communes Erdre & Gesvres a proposé aux habitants en avril 2025, un cycle de quatre réunions publiques, dans les quatre communes traversées.

Le contenu de ces réunions était similaire, de manière à permettre au maximum de personnes de participer sur l'une des dates proposées.

Au total, sur l'ensemble des réunions, près de 250 habitants et riverains sont venus s'informer, donner leur avis sur les premières orientations du projet au regard de leurs usages actuels de l'ancienne voie ferrée, et s'exprimer sur les ingrédients d'une bonne cohabitation.



Ce document restitue les discussions qui se sont tenues lors des quatre réunions publiques entre les différents participants, usagers, habitants, riverains, cyclistes, cavaliers, agriculteurs.



Le support de présentation des réunions est également disponible sur le site internet : cceg.fr
L'objectif des quatre réunions était de permettre à chacun de s'exprimer sur les usages et la cohabitation, sur les premières orientations du projet en termes d'aménagements et revêtements, les accès, les priorités, ainsi que tous les services et équipements annexes de la voie.

La première réunion s'est tenue à Fay-de-Bretagne, sous un format particulier de « table ronde », avec une modératrice extérieure pour animer et donner la parole à différents intervenants, qui s'exprimaient en fonction de différents usages actuels et futurs de la voie :

Denis Talmar, éleveur, cavalier, et président de l'Association de Loisirs Equestres Ouest Erdre

Jean-Philippe Allain, technicien à la Fédération départementale des chasseurs de Loire-Atlantique

Willem Scheuerman, cycliste, membre de l'association cycliste Blain à Vélo

Lucille Morio, chargée de mission concertation itinéraires cyclables à la CCEG, s'exprimait pour restituer les échanges avec les agriculteurs rencontrés dans le cadre de la concertation (environ la moitié des agriculteurs rencontrés sur site).

Pierre Hémon, président de l'association française pour le développement des véloroutes et voies vertes (AF3V), dont un des objectifs était de représenter les usagers de ces voies, et d'éclairer les débats à partir de ses connaissances et de retours d'expérience d'autres voies vertes en France.

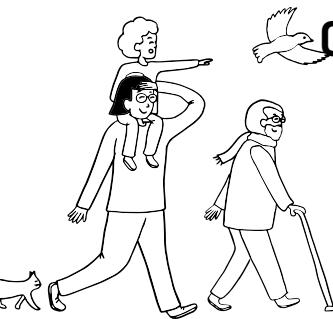


Les intervenants ne pouvaient s'exprimer vis-à-vis de tous les usagers potentiels de la voie. L'objectif durant cette réunion était de pouvoir compléter leurs propos avec les expériences, avis, remarques des habitants : randonneurs, personnes à mobilité réduite, riverains, professionnels du tourisme ou encore pratiquants du roller...

Lors des 3 réunions suivantes, un retour sur la table ronde a été effectué, avant de laisser la parole au public.



1. USAGES ACTUELS ET FUTURS	P.6
• Usages cyclistes	p.6
• Usages équestres	p.6
• Usages agricoles	p.6
• Pratique de la chasse	p.7
• La randonnée, la promenade, la course à pied	p.7
• Les pratiques «nouvelles»	p.7
• Evénements et manifestations sportives	p.8
2. LA COHABITATION	P.8
2.1. Les bonnes pratiques	p.8
2.2. L'aspect réglementaire	p.8
3. LES AMÉNAGEMENTS, LES REVÊTEMENTS	P.9
• Mixité de revêtements	p.10
• Artificialisation	p.10
• Couleur/aspect paysager	p.10
• Gestion des eaux	p.10
• Entretien	p.11
4. GESTION DES PRIORITÉS ET ACCÈS	P.12
• Accès	p.12
• Gestion des intersections	p.12
5. AUTOUR DE LA VOIE : SERVICES, SIGNALÉTIQUES, INDICATIONS	P.13
• Aires de services	p.14
• Signalétique	p.14
• Le bocage, la végétation	p.14
• Hébergement touristiques	p.15
• Le patrimoine, l'histoire	p.15
CONCLUSION ET PERSPECTIVES	P.15



1. USAGES ACTUELS ET FUTURS

De nombreux usages sont relevés, et de potentiels usages futurs émergent.

USAGES CYCLISTES

Pour les cyclistes, déjà nombreux aujourd'hui, la voie permettra aussi bien des activités de loisirs (randonnées cyclotouristiques, pratique du VTT, jonction avec d'autres véloroutes), que les déplacements du quotidien, moins fréquents aujourd'hui (se rendre au travail, aux activités extra-scolaires, ou aller faire des courses dans le bourg voisin).



Des « vélotafeurs » (cyclistes qui se rendent au travail) seront amenés à rouler de nuit sur la voie verte. À Treillières par exemple, la voie verte pourra être utilisée pour aller travailler vers La Chapelle-sur-Erdre, ou rejoindre la gare. Aujourd'hui, la situation n'est pas satisfaisante, le revêtement ne le permet pas.



USAGES ÉQUESTRES

Une voie verte aménagée sera bienvenue pour les cavaliers. Il existe différentes pratiques équestres : cavalier seul, en groupe, et attelages, ce qui entraîne des problématiques de largeur spécifique et qui rendent certaines portions encore peu praticables en l'état actuel.

USAGES AGRICOLES

Aujourd'hui, l'usage agricole est identifié sur certains tronçons de l'ancienne voie ferrée, pas sur la totalité des 26km. Certains secteurs sont plus concernés, la portion à Fay-de-Bretagne est parmi les plus empruntées pour les usages agricoles, et c'est lié notamment à la présence de la Cuma, et du site de collecte Terrena.

Il est rappelé que l'ancienne voie ferrée n'a pas toujours été utilisée par les agriculteurs, mais que les périodes de remembrement ont modifié le cadastre, et certains accès ont disparu. Pour accéder à leurs parcelles, les agriculteurs sont parfois contraints à faire des détours par la voie. Bien que plusieurs petits chemins existent encore, ils sont impraticables aujourd'hui, et souvent privés. Il s'agissait de dessertes historiques pour des charrettes à cheval, étroites, qui ne sont pas adaptées aux usages actuels.

Différentes pratiques agricoles sont recensées à proximité de la voie : éleveurs, céréaliers, sylviculteurs. L'usage de l'ancienne voie ferrée est différent pour chacun : certains n'effectuent que de simples traversées (à pied, en engin agricole, ou avec des bêtes), quand d'autres vont devoir la longer sur 100m pour rejoindre un accès. Selon le calendrier agricole, les passages peuvent être plus ou moins quotidiens.

Ce sont aussi parfois des véhicules légers (voiture, fourgonnette) qui doivent circuler, pour l'accès vétérinaire, la surveillance des troupeaux.

Pour le monde agricole, l'accès à la voie est indissociable de leur activité : c'est un outil de travail.



PRATIQUE DE LA CHASSE

Il n'y a pas d'actes de chasse sur la voie, mais de part et d'autre, sur les parcelles, car l'acte de chasse est lié au droit de la propriété. Les chasseurs trouvent leur place en tant que riverains des parcelles jouxtant la voie verte, sur quasiment 100% des parcelles hors agglomération. Donc le long de la voie verte, c'est l'ensemble du tronçon qui pourra être chassé de part et d'autre. Aujourd'hui, environ 10 agriculteurs dont les parcelles jouxtent la voie verte détiennent le droit de chasse, qui légitime les actes de chasse.

Aujourd'hui, il y a une lecture un peu biaisée de l'acte de chasse, avec une forte sensibilité à la question de sécurité.

- Il est important de rappeler que la chasse est une activité de loisirs très encadrée par la loi.

- Les chasseurs ont des droits mais aussi beaucoup d'obligations.

Le monde de la chasse se doit de respecter les actes de sécurité, et est soumis à des interdictions. Mais ça n'exclut pas les éventuelles incompréhensions, et la sensation d'inconfort, d'insécurité légitime.



LA RANDONNÉE, LA PROMENADE, LA COURSE À PIED

L'association française pour le développement des véloroutes et voies vertes rappelle qu'une voie verte est aussi un espace de respiration et de sécurité, qui se doit d'être accessibles aux personnes à mobilité réduite, aux piétons, aux familles avec enfants.

Le long de la voie, des sentiers PDIPR* existent déjà. D'autres circuits, comme le « Landes Art » (à Notre-Dame-des-Landes) ou des chemins autour de la gare de Vigneux-de-Bretagne, sont très utilisés pour la randonnée.

- Il apparaît essentiel de conserver les chemins de randonnées connexes existants.

- Le développement de cette voie verte, comme « axe structurant » de randonnée pourrait être une opportunité pour créer un GR de pays, ou être identifiée comme un des chemins de Compostelle.



PRATIQUE «NOUVELLES»

Certains usages n'ont pas lieu aujourd'hui sur la voie, car l'état actuel de la voie ne le permet pas. Mais elles pourraient apparaître en fonction des aménagements choisis. L'usage du roller ou de la trottinette ont ainsi été évoqués, pour des pratiques de loisirs, ou d'utilité quotidienne.

*Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée

ÉVÈNEMENTS ET MANIFESTATIONS SPORTIVES

Certains usagers se sont interrogés sur la possibilité de maintenir des événements sportifs, tels que courses à pied organisées, ou courses de VTT. Les autorisations de manifestations dépendent de la préfecture ou du maire qui détient le pouvoir de police. Il n'y a techniquement, pas de raison d'empêcher ces usages, mais à l'usage, il faudra être attentif au niveau de dégradation qui peut être occasionné sur la voie par ces événements.

2. COHABITATION

D'une manière générale, toutes les personnes présentes aux différentes réunions publiques se sont accordées sur un point essentiel : le bon sens, et le respect de chacun. Il ne s'agit pas d'opposer les usages, mais bien de saisir collectivement l'opportunité, les opportunités que cette nouvelle voie verte pourrait apporter à tous et chacun.

Sans minimiser les craintes bien réelles qui existent pour certains usagers, ces réunions ont surtout permis de mettre en avant les clés d'une cohabitation réussie.

2.1 LES BONNES PRATIQUES

Être visible

- Port de gilets de sécurité pour les chasseurs
- Equipements lumineux sur les vélos
- Ficelles bien visibles pour le passage des animaux

Se signaler/Prévenir

- Sonnette des cyclistes pour avertir de leur présence, et ne pas surprendre un autre usager
- Installer des panneaux pédagogiques, pour expliquer la présence de véhicules autorisés (pour les agriculteurs notamment)
- Signal sonore si traversée de battue

Adapter sa pratique aux autres usages

- Tenir de préférence son chien en laisse, pour éviter un risque de collision
- Adapter sa vitesse à vélo, lorsque la voie est plus étroite
- Adapter sa vitesse quand plusieurs usages cohabitent, notamment en présence d'engins agricoles
- Être vigilant quand on dépasse un cheval, pour ne pas le surprendre, ou quand on croise/suit un troupeau

2.2 ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

Respect du code de la route

- Pas de présence de véhicules motorisés sur la voie verte, en dehors de ceux qui auront reçu une autorisation (souvent liée à la pratique professionnelle)
- Prudence lorsque l'on dépasse un autre véhicule, qu'il soit cycliste, ou cheval.

Plus globalement, respect des lois

- Interdiction de pénétrer sur les parcelles privées
- Interdiction de déposer ses déchets dans la nature et sur l'espace public
- Panneaux de signalisation si battues en cours

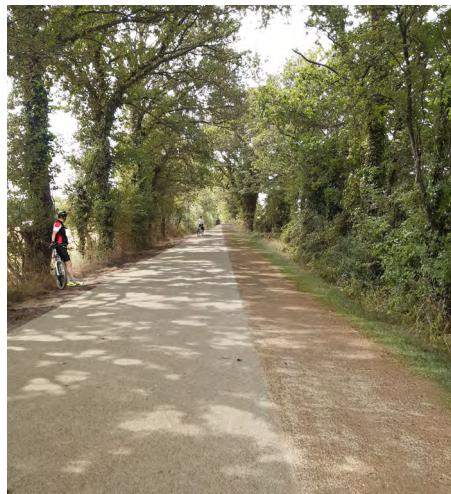
L'aménagement de cette future voie verte va induire des modifications dans les habitudes actuelles autour de cette voie, qui peut aussi se transformer en atout. On peut se projeter dans le développement de nouvelles activités : accueil de public, vente directe, hébergements à la ferme...

3. LES AMENAGEMENTS, LES REVÊTEMENTS

Lors de la grande consultation menée à l'été 2023, la question de la mixité d'aménagement était ressortie, comme solution de « compromis », permettant une compatibilité avec un maximum d'usages.

Pour échanger sur les possibilités d'aménagements et les revêtements, trois photomontages avec des propositions de revêtements mixtes ont été présentées comme support de discussions, pour échanger de leur compatibilité avec les différents usages.

Revêtements multiples et insertions paysagères



1. Enrobés clair + bande empierrée



2. Enrobés noirs + bande empierrée



3. Bi-bande enrobés noirs

Lors de ces échanges, si la mixité a été bien perçue comme un bon compromis, la plupart des usagers se sont exprimés sur le revêtement « idéal » pour leur pratique.

	Enrobés	Stabilisés	Herbe	Terre
Agriculteurs	X	X (pour les animaux)	X	
Cavaliers		X (voir préférence pour les sols enherbés si les chevaux ne sont pas ferrés)	X	
Coureurs		X		X
Cyclistes	X			
PMR / Pousettes	X			
Randonneurs		X	X	X
Rollers / Trottinettes	X			

D'autres questions ont émergé lors de ces échanges, qui concernaient des points variés :

Mixité de revêtements :

Quelles largeurs d'emprises sont disponibles actuellement pour mettre en place plusieurs revêtements ?

- 14m parfois, ou entre 5 et 7m en moyenne. Une piste cyclable de 3m de large suffit pour se croiser.

Est-ce qu'il est envisageable d'avoir une seule bande d'enrobés au centre, et des empierrements de chaque côté ? C'est plus confortable d'avoir une seule bande d'enrobés, pour rouler à plusieurs, doubler un cycliste ou un piéton.

- Cette configuration poserait un problème pour les attelages.
-

Artificialisation :

Est-ce que le zéro artificialisation nette (ZAN) est pris en compte ?

- Les objets linéaires de moins de 4m ne sont pas comptabilisés pour le ZAN.
 - Il est important de noter que la voie verte étant sur une ancienne voie ferrée, elle est déjà artificialisée, il y a une structure, des ballasts.
-

Couleur / aspect paysager :

La couleur a un impact sur l'intégration paysagère. En dehors de ça, sur les enrobés en tant que tel, il n'y a pas d'impact. Mais les enrobés clairs peuvent être fait avec des liants naturels qui ne contiennent pas de bitume.

Avec du noir, même si c'est ombragé, sur des portions sans arbre le réchauffement peut être important. La couleur claire est plus esthétique.

Sur la voie verte réalisée entre Bouvron et Blain : il y a des arbres de part et d'autre, c'est bitumé sur toute la largeur, et ça verdit dans tous les cas, que ce soit empierré ou bitumé.

Y a -t-il une différence de granulométrie entre les enrobés clairs et noirs ?

- Non, mais une différence dans le liant. À base de pétrole, le liant noircit la couleur du granulat. C'est uniquement le liant qui va changer, et la couleur du granulat, mais pas sa granulométrie.
-

Gestion des eaux :

A plusieurs endroits du linéaire, et notamment à Treillières, Vigneux-de-Bretagne et Notre-Dame-des-Landes, des problèmes d'humidité importante ont été relevés, ainsi que des problématiques d'évacuation des eaux de la voie verte.

Certains habitants se sont interrogés sur l'utilisation des enrobés, qui pourraient empêcher l'eau de s'évacuer correctement.

- L'eau ne pénètre pas dans les enrobés, mais aujourd'hui, la voie est déjà solide, elle a une structure en dessous, qui date de la voie ferrée, et l'eau ne pénètre pas non plus. L'aménagement devra diriger correctement les eaux vers les exutoires, aujourd'hui il y a des discontinuités dans l'écoulement des eaux, l'écoulement vers les exutoires ne se fait pas toujours correctement.

- A Treillières, il y a plusieurs secteurs qui présentent des problèmes d'écoulement des eaux : par exemple au niveau de la route de Sucé, et du côté de Vireloup. Les anciens fossés ont parfois disparu ou sont bouchés, l'eau s'écoulait auparavant dans des champs qui sont devenus des zones construites. Il y a plusieurs problématiques sur la commune, qui va réaliser une étude hydraulique, en amont des travaux d'aménagement de la voie, Impasse du Regain

Entretien :

Les participants se sont interrogés sur le futur entretien de la voie verte, en se demandant par qui il serait assuré, et quel budget y serait consacré.

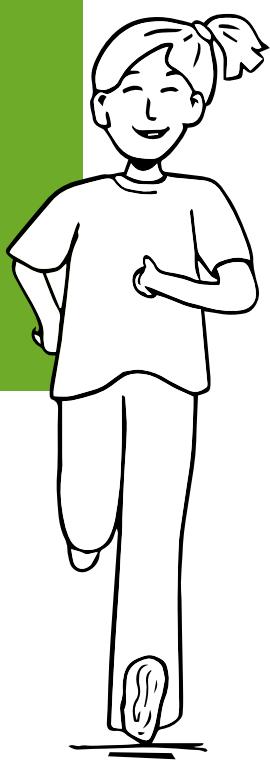
- L'entretien sera assuré par les communautés de communes ou les communes, avec des budgets et projections entretien pris en compte dès le début. Chacun entretient chez lui, mais il y aurait un réel intérêt d'investir pour du matériel d'entretien. A noter que les enrobés sont plus faciles à entretenir.

A plusieurs reprises, la question de la présence des feuilles sur la voie, à l'automne et en hiver a été soulevée.

- Il faudra retirer les feuilles régulièrement, c'est un enjeu conséquent sur cette distance, et c'est plus facile sur des revêtements enrobés.

EN CONCLUSION DE CES ÉCHANGES AUTOUR DES REVÊTEMENTS, PLUSIEURS ÉLÉMENTS SONT À RETENIR :

- La future voie verte ne sera pas aménagée de manière unique sur les 26 km, mais plusieurs solutions d'aménagements coexisteront sur l'ensemble du linéaire, pour pouvoir répondre aux différents usages par secteurs.
- Il y a des enjeux très différents en termes d'usages, entre Treillières, Fay-de-Bretagne, Blain, Notre-Dame-des-Landes, il faudra en tenir compte.
- La volonté des élus des trois territoires traversés est d'avoir une cohérence et une homogénéité sur le linéaire, en fonction des différents usages.



4. GESTION DES PRIORITÉS ET ACCÈS

L'ancienne voie ferrée est traversée par plusieurs routes circulées, dont 7 routes départementales et 26 routes communales. Dès lors, plusieurs questions se posent concernant les accès à la voie et la gestion des intersections.

Accès

La présence de quads ou de trafic sauvage est déjà gênante aujourd'hui sur certains secteurs, impactant des riverains - qu'il s'agisse des professionnels du monde agricole, ou des habitants résidant aux abords immédiats. Un aménagement de meilleure qualité fait craindre :

- Une augmentation du trafic sauvage, sur des voies mieux revêtues
- Des problèmes de sécurité et de nuisances

LA CCEG A PU APPORTER LES RÉPONSES SUIVANTES :

- Il ne faut pas que ça devienne une nouvelle route, cet aspect est tout à fait partagé.
- À propos des quads et engins motorisés, la CCEG rappelle qu'ils ne sont pas autorisés sur une voie verte, sauf exceptions (agricoles, riverains, accès au terrain de motocross de Fay-de-Bretagne).

Pour limiter l'accès de la voie verte aux seuls usagers, la question d'installer des barrières et/ou potelets a été soulevée. Ces dispositifs ne sont toutefois pas sans contraintes :

- Problèmes de largeurs insuffisantes pour le passage de gros vélos type cargo, ou de remorques, d'attelages pour les cavaliers
- Problème de la visibilité des barrières la nuit

Il y a des voies vertes ailleurs qui fonctionnent sans barrières. Il faut compter sur la signalétique et le bon sens, on ne peut pas mettre des barrières partout. La police municipale peut verbaliser s'il y a des mauvais comportements. Il y aura des arrêtés de circulation, le pouvoir de police du maire s'applique.

De prime abord, il n'est donc pas prévu d'implanter de barrières ou de potelets, mais dans le cas de mauvais usages qui persistent, il pourra être décidé de ponctuellement, bloquer l'accès à un tronçon.

Gestion des intersections

La CCEG ne s'est pas arrêtée sur les questions de priorités, il sera nécessaire de regarder sur chaque intersection les vitesses, les trafics, la visibilité.

- Sur certaines voies départementales, avec beaucoup de passages, il y a la possibilité de réfléchir à un passage inférieur ou supérieur. Des études et/ou réflexions sont déjà en cours notamment sur des zones déjà identifiées comme accidentogènes :
 - RD49, Route de Sucé, à Treillières,
 - RD537, La Belle Etoile, à Treillières
 - RD16, à Fay-de-Bretagne

D'autres traversées sont identifiées, à La Paquelais (RD326), au niveau de La Gare, ou à Notre-Dame-des-Landes, (RD42). Chaque intersection sera regardée de près, d'un point de vue sécurité routière. Il est possible par exemple de travailler sur des couleurs différentes de revêtement, pour rendre visible ces intersections. Des chicanes pourraient aider à marquer la traversée et faire ralentir.

- La question des priorités sur les routes communales sera à discuter avec les maires car ce sont eux qui ont le pouvoir de police, et chaque intersection est spécifique. Parfois, il pourra être intéressant de réfléchir à la mise en place de panneaux clignotants « traversée en cours » ou à l'inverse, « véhicule en approche ».

La cohérence du traitement des priorités aux croisements est primordiale. Pour les usagers « roulants » (cyclistes, engins agricoles...), il n'est pas évident d'avoir un linéaire aux priorités variables. Si la voie verte ne devait pas être prioritaire, des panneaux « Cédez-le-passage » seraient plus acceptables, que des panneaux « Stop », souvent moins respectés. Il ne faudra pas négliger la visibilité aux intersections.



ET SUR LA VOIE VERTE, COMMENT ON SE CROISE ?

Il est important d'avoir aussi des règles de croisements, et de priorités, sur la voie verte. Sur les tronçons où la pratique agricole est présente, la voie sera considérée avant tout comme un outil de travail ; c'est le cycliste qui se met alors sur le côté en cas de croisement.

Sur d'autres aménagements réalisés sur des chemins agricoles, des panneaux « Cyclistes, vous n'êtes pas prioritaires » ont été implantés et ça fonctionne bien. On s'écarte plus facilement avec un vélo qu'avec un tracteur.

5. AUTOUR DE LA VOIE : SERVICES, SIGNALIQUE, INDICATIONS

Aires de services :

Les **cyclistes** rechercheront des aires de repos, de pique-nique. Sur 26km peut être aussi un besoin de gonfler ses pneus. Les voies vertes peuvent être monotones, on est entre deux rangées d'arbres, il n'y a pas beaucoup de vues. Mais elle permet de rejoindre d'autres routes, d'autres chemins, qui peuvent être balisés, indiqués.

Pour les **cyclistes itinérants**, il peut être intéressant d'avoir des aires de bivouac, et peut être d'installer des toilettes sèches.

Pour les **cavaliers**, sur les aires de repos, ou les aires d'entrées, il est utile d'avoir des barres d'attache pour les chevaux.

Il sera utile d'avoir des abris en cas d'intempéries, pour mettre une tenue de pluie, ou attendre la fin d'une averse... Il semble important de préciser régulièrement la distance vers un bourg, vers des toilettes, une aire de pique-nique... Indiquer les toilettes, c'est aussi éviter les papiers partout.

Pour les aires de service, il y a un intérêt à réutiliser l'existant, à le mettre en valeur, (aires de pique-nique, aires de repos).

- A noter que dans les bourgs, il existe déjà une offre, et qu'il sera possible de flécher les services et équipements existants, ou de compléter ce qui existe déjà. Les bourgs de Notre-Dame-des-Landes et Treillières seront traversés, il sera pertinent de flécher vers les centres-bourgs pour les autres communes.
 - On peut également imaginer réhabiliter les toilettes, les pompes à eau, mettre en valeur les anciennes gares, notamment à Treillières.
-

Signalétique :

Plusieurs intérêts ont été relevés à la mise en place d'une bonne signalétique. Il s'agira notamment d'identifier les centres d'intérêts autour de la voie, et les éléments permettant de se repérer tels que :

- Les centres-bourgs
- Le patrimoine local
- Les commerces de proximité

- Les lieux-dits ou hameaux à proximité de la voie
 - Les centres d'intérêts touristiques
 - Les liens vers d'autres itinéraires cyclables (Vélodyssée, Canal de Nantes à Brest), ou d'autres sentiers PDIPR
 - Des informations sur les activités agricoles (vente ou hébergement à la ferme)
-

Le bocage, la végétation :

Plusieurs enjeux ont été identifiés, pour préserver une richesse bocagère et paysagère déjà existantes. Pour les chasseurs, sensibles à la gestion des espaces et des milieux, il faudra être vigilant à préserver les accotements de la voie, aux endroits où elle sera recouverte d'enrobés, pour préserver les haies qui forment un écran vert et peuvent abriter des espèces à enjeux.

Les haies bocagères apportent une énorme plus-value en termes de qualité des milieux. Ponctuellement, le long de la voie, on peut également trouver quelques mares, qui présentent un intérêt fort pour les animaux.

Tous ces éléments seront intéressants à préserver ; ils représentent un réel atout pour arpenter cet itinéraire.

Hébergements touristiques :

Pour les cyclistes locaux, cette voie pourrait être une Vélodyssée bis, par la route de la forêt.

- L'objectif n'est pas de modifier le tracé de la Vélodyssée, aujourd'hui, les habitués font leur trajet, ils circulent entre différents itinéraires. On ne peut plus raisonner véloroute par véloroute, plutôt en termes de maillage, offrir des opportunités de tracés variés.
 - Il y a des engagements, envers les hébergements touristiques, on ne peut pas dévier le tracé de la Vélodyssée, mais il y aura un usage cyclotouristique possible de la voie verte, en itinérance. Il peut y avoir besoin de gîtes, de chambres d'hôtes, près de cette ancienne voie ferrée, certains qui existent même déjà et qui pourront en bénéficier.
-

Le patrimoine, l'histoire :

Aux abords de la voie verte ces éléments viendront aussi animer le parcours, avec une mise en valeur du patrimoine et de l'histoire ferroviaire notamment.

CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES POUR LA SUITE

Cette réhabilitation de l'ancienne voie ferrée en voie verte constitue un projet d'investissement important pour l'ouest du territoire de la CCEG, auquel la population porte un intérêt réel. Le grand nombre de participants aux différentes réunions publiques l'a confirmé.

Les études environnementales réglementaires initiées en 2023 sont terminées, et le dépôt de dossier auprès de l'autorité environnementale aura lieu d'ici la fin d'année 2025. Les études de maîtrise d'œuvre pourront débuter par la suite.

Aujourd'hui, plusieurs études démarrent en parallèle, avec notamment la mise en paysage de la voie et un travail d'état des lieux sur les ouvrages existants.

La communauté de communes Erdre & Gesvres remercie l'ensemble des participants et intervenants à ces réunions, pour la richesse des échanges, les regards et expériences partagés qui nourrissent le projet.