PROJET DE VOIE VERTE SUR L'ANCIENNE VOIE FERRÉE

LA CHAPELLE-SUR-ERDRE < > BLAIN

Par les communes de Treillières, Vigneux-de-Bretagne,
Notre-Dame-des-Landes & Fay-de-Bretagne

Restitution de la concertation - Eté 2023

erdregesvres COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Pays de Blain communauté

Nantes Métropole

Panneaux d'information installés sur l'ancienne voie ferrée pendant la durée de la concertation.

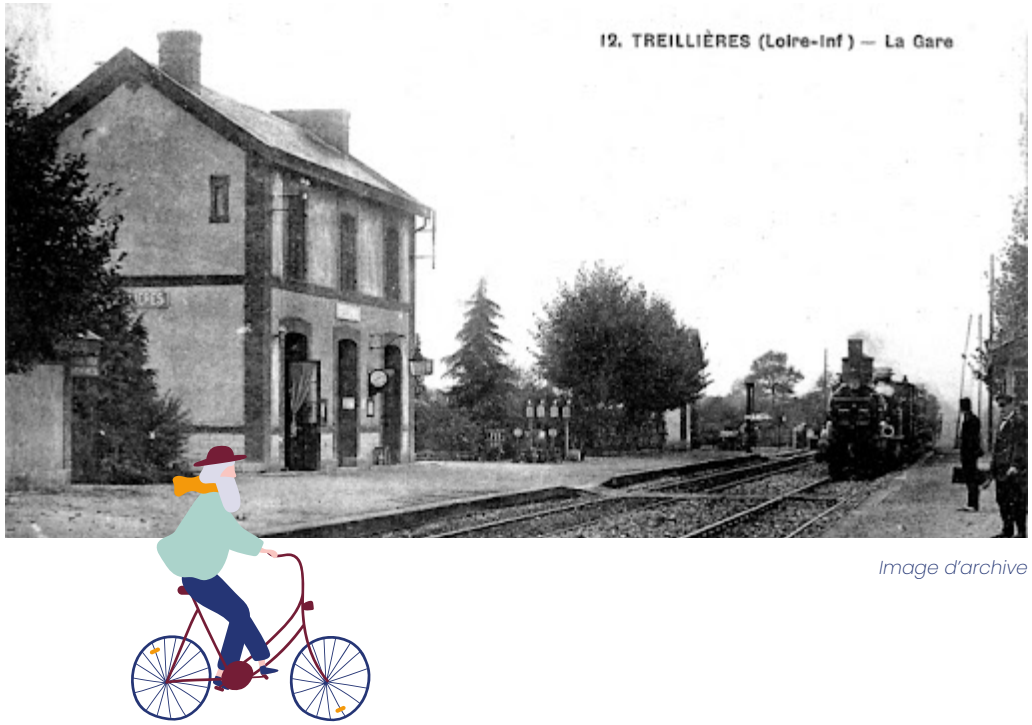


Image d'archive

Inaugurée en août 1901, la voie ferrée a pendant un demi siècle relié les gares de Nantes et de Blain. Elle fut déclassée en 1952 et officiellement supprimée par arrêté préfectoral le 4 avril 1969. La remise en service envisagée dans les années 70 avec le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes entraina un important chantier de débroussaillement à la fin des années 80 ouvrant finalement la voie aux randonneurs, cavaliers, agriculteurs et autres usagers.

L'état de l'ancienne voie ferrée aujourd'hui est très changeant sur la totalité des 26 km. Les quelques kilomètres situés dans la commune de La-Chapelle-sur-Erdre ont fait l'objet d'une réhabilitation en 2020. Dans les autres communes certaines sections sont aujourd'hui en enrobés, d'autres sont non revêtues, ou certaines encore, sont fortement dégradées et impraticables en période humide.

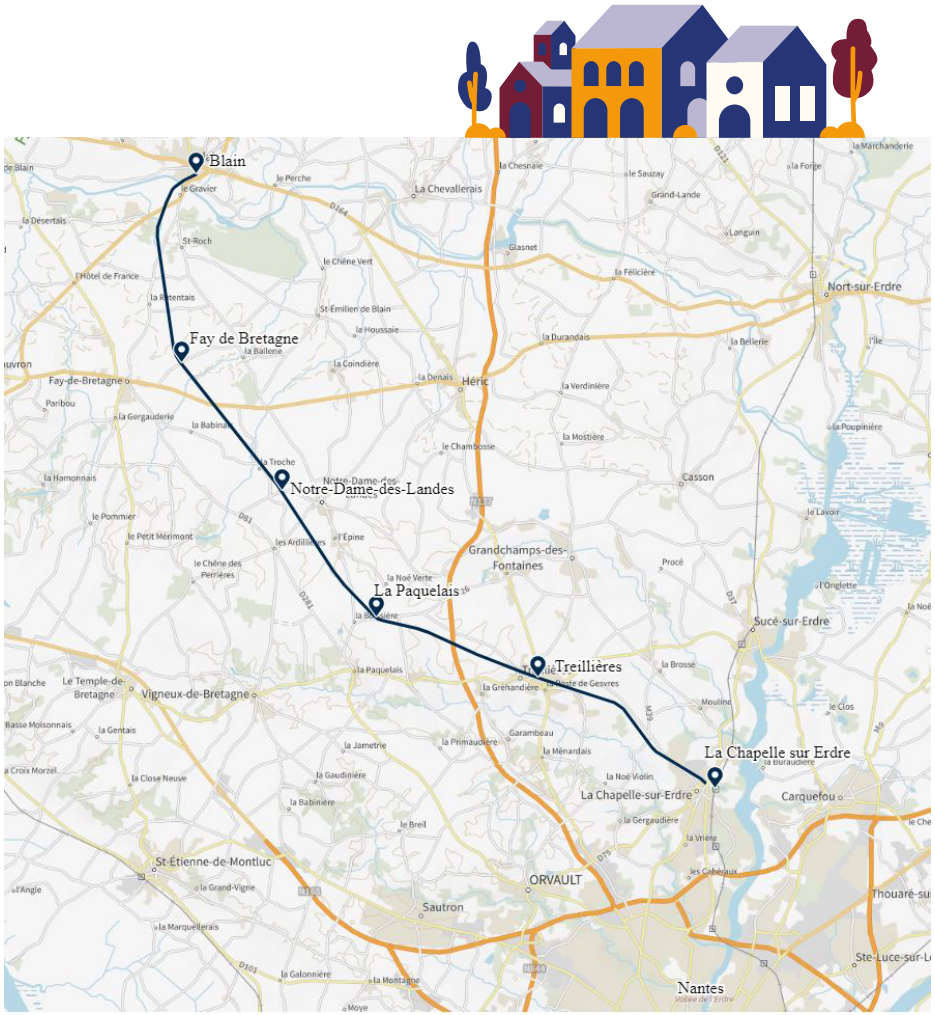
Bien que les rails aient été en totalité retirés, les traces de cette ancienne ligne de chemin de fer sont toujours présentes sur l'axe : anciennes gares, maisons de garde barrière, et services aux voyageurs (aubettes, sanitaires), contribuant au caractère singulier de cet axe.

TRACÉ DE L'ANCIENNE VOIE FERRÉE
LA-CHAPELLE-SUR-ERDRE <> BLAIN

Treillières

Aujourd'hui cette emprise foncière de 26 km entre Blain et La-Chapelle-sur-Erdre offre une opportunité de maillage du territoire au-delà des frontières administratives des collectivités. L'ancienne voie ferrée traverse en effet 6 communes et fait le lien entre trois collectivités : la communauté de communes Erdre & Gesvres, Pays de Blain Communauté et Nantes Métropole.

La réhabilitation de cette ancienne voie ferrée en voie verte portée par la CCEG en lien avec le Pays de Blain Communauté et Nantes métropole est l'occasion de rendre cet itinéraire praticable toute l'année et accessible au plus grand nombre. Entre solution de mobilité pour des trajets du quotidien (lycée à Blain, collège à Treillières et Blain, ventes directes à la ferme, gare Tram-train de La-Chapelle-sur-Erdre) et terrain de jeu pour les loisirs ou encore offre touristique en lien avec la Vélodyssée, les possibilités offertes par ce projet sont nombreuses. Cette démarche s'inscrit dans une volonté de mettre en valeur le territoire agricole et le bocage préservé.



Fond de plan : IGN

UNE CONCERTATION POUR NOURRIR LA PROGRAMMATION

Conscientes des nombreuses pratiques actuelles sur cette ancienne voie ferrée les collectivités veillent à consulter l'ensemble des usagers de la voie et habitants du territoire. Ce projet doit garantir la bonne cohabitation de tous et n'empêchera pas un éventuel retour du train à l'avenir.

Dans cette perspective, et préalablement à la consultation qui s'est tenue de juin à septembre 2023, la CCEG a engagé des échanges avec les exploitants agricoles riverains de l'ancienne voie ferrée et avec des représentants d'associations de chasse. L'objectif : identifier, comprendre et cartographier les différents besoins associés à ces pratiques. Des rencontres avec les associations d'historiens *Treillières au fil du temps et Histoire et Patrimoine* (Fay-de-Bretagne) ont également été organisées. Enfin, les services de la communauté de communes ont également répondus à une sollicitation de représentants d'associations de cavaliers et d'un collectif d'habitants pour évoquer les besoins liées à des pratiques ou des secteurs spécifiques.

Au termes de cette première phase d'échanges et de concertation, **la CCEG, en lien avec le Pays de Blain Communauté, a organisé une large consultation afin de recueillir les attentes et envies de la population vis-à-vis de ce projet.** Ce temps de concertation préalable est essentiel pour nourrir la programmation du projet et s'inscrit dans une phase amont du projet. Aucune étude de maîtrise d'œuvre n'a pour l'heure été engagée. Seules des études environnementales ont débuté au début de l'été 2023. Ces dernières entrent dans un cadre réglementaire*, et doivent se prolonger jusqu'à l'été 2024. Il s'agit d'inventaires faunes, flores, d'inventaires zones humides, lesquels guideront la suite du projet.

Les collectivités vous proposent dans ce livret une restitution des éléments saillants de la concertation. **La mobilisation a été extrêmement forte, frôlant les 900 contributions. Une aubaine pour la suite de ce projet.**

Les contributions ont été anonymisées pour le traitement des données. Seules les adresses mails des personnes ayant répondus oui à la question « souhaitez-vous recevoir les différentes actualités du projet par mail ? » sont conservées dans une base de données distincte des contributions.

Si vous souhaitez supprimer votre adresse de la liste de diffusion, conformément au RGPD vous pouvez le faire savoir au service mobilités, à l'adresse mail suivante : veloce@cceg.fr ou par téléphone au 02.28.02.22.33

*Selon les dispositions de l'article R122-22 du Code de l'Environnement, tout projet de piste cyclable et voie verte de plus de 10km est soumis à demande d'examen au cas par cas.

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Les contributions étaient ouvertes du 10 mai au 10 septembre 2023, par le biais d'un questionnaire en ligne. Une version papier a également été adaptée et diffusée dans le Mag n°70 de la CCEG en juillet.

L'information de cette consultation a été diffusée sur le site internet de la CCEG et relayée sur les réseaux de la communauté de communes, par le Pays-de-Blain communauté et les communes partenaires. En parallèle **26 panneaux d'information avec des Qrcodes ont été positionnés sur l'ancienne voie ferrée** entre Treillières et Blain.

Enfin, à l'occasion de Mai à Vélo et du lancement officiel de la concertation, la CCEG a proposé deux balades botaniques à vélo à Fay-de-Bretagne et à Notre-Dame-des-Landes. L'occasion d'échanger autour du projet et de découvrir les plantes comestibles et médicinales qui nous entourent tout en pédalant ! Ces deux évènements ont rassemblé une trentaine d'habitants.

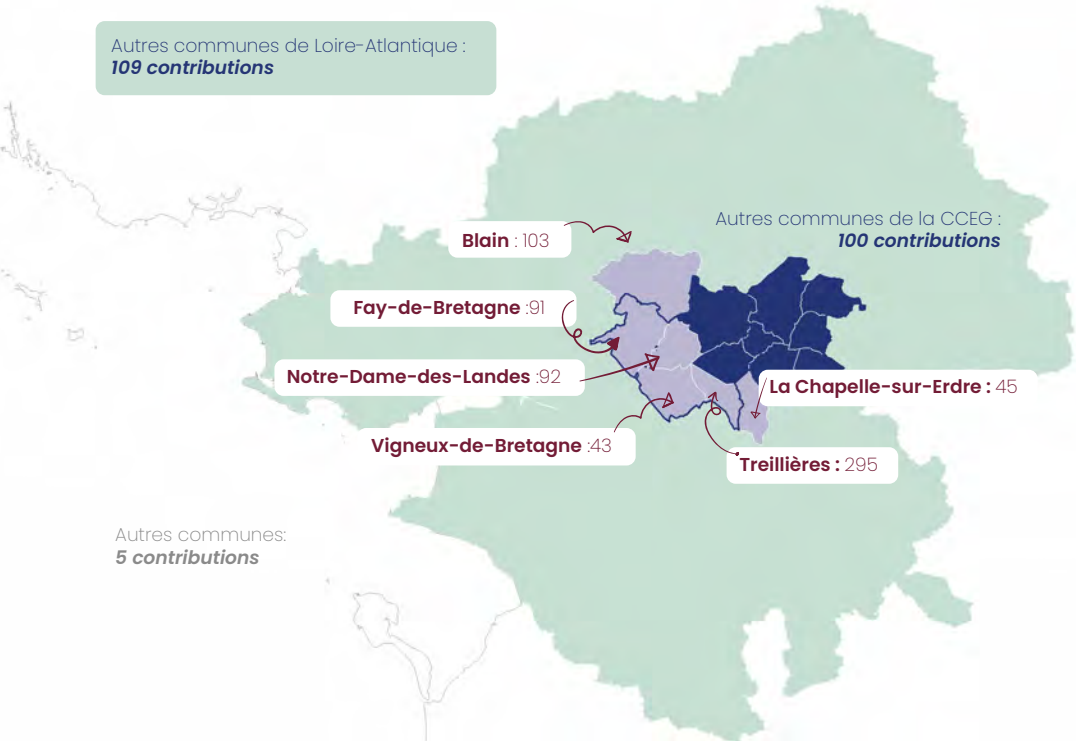
Balade botanique à vélo Fay-de-Bretagne

DE TRÈS NOMBREUSES CONTRIBUTIONS :

Les contributions à cette concertation ont été nombreuses en ligne mais également par retour du formulaire papier avec un **total de 881 contributions.** Cette mobilisation est d'autant plus vive dans les communes traversées par l'ancienne voie ferrée, comme en témoignent les chiffres sur la carte ci-dessous.

La mobilisation a aussi été importante au-delà des communes traversées par le projet : à l'échelle de la CCEG, mais également du département avec une centaine de contributions provenant de contributeurs habitants en Loire Atlantique : 38 communes de Loire Atlantique (hors communes CCEG, Blain et La-Chapelle-sur-Erdre) sont en effet représentées parmi les répondants. Au-delà de la Loire Atlantique, des communes vendéennes sont citées, mais aussi bien plus lointaines comme Strasbourg.

Ces contributions confirment le caractère structurant de ce projet au-delà des frontières de la CCEG.



UNE INFRASTRUCTURE DÉJÀ LARGEMENT EMPRUNTÉE...

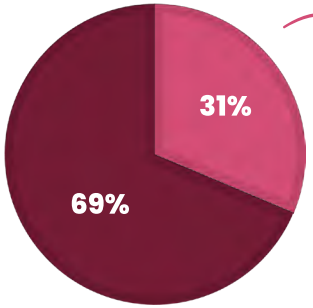
À la question « *Etes-vous aujourd'hui un usager de l'ancienne voie ferrée ?* » **69% de l'ensemble des répondants ont indiqué être usagers de la voie** et 31% ont répondu ne pas l'être.

Les réponses sont toutefois très variables d'une commune à l'autre, y compris dans les communes traversées par l'ancienne voie ferrée.

À **Treillières**, commune comptant le plus de répondants, le taux de contributeurs se déclarant déjà usager de la voie aujourd'hui s'élève à 89%. Il est également très élevé à **La-Chapelle-sur-Erdre** et **Notre-Dame-des-Landes**, où 78% des répondants se disent déjà usagers de la voie. À l'inverse, dans les communes de **Vigneux-de-Bretagne** et de **Blain**, ce taux est nettement inférieur, s'établissant respectivement à 30% et 44% des répondants.

Treillières

69% de répondants se disent déjà usagers de la voie aujourd'hui



31% de répondants se disent non-usagers de la voie aujourd'hui

...ET UN INTÉRÊT PRONONCÉ POUR L'ENSEMBLE DE LA VOIE

Pour connaître plus précisément les usages actuels mais aussi les futurs usages et leur localisation, une question portait sur les secteurs de l'ancienne voie ferrée fréquentés par chaque contributeur. Pour se faire, un découpage en six sections était proposé, découpé comme tel (carte ci-dessous) :

Section 1 : ***La-Chapelle-sur-Erdre <> Treillières***

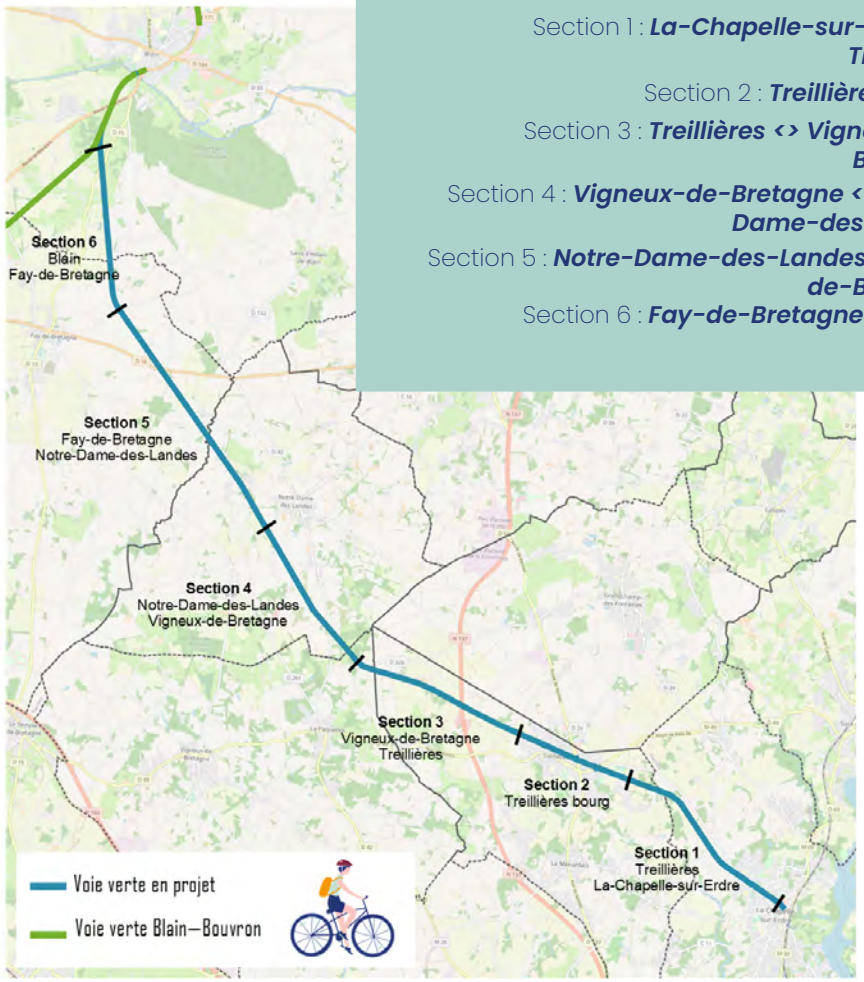
Section 2 : ***Treillières Bourg***

Section 3 : ***Treillières <> Vigneux-de-Bretagne***

Section 4 : ***Vigneux-de-Bretagne <> Notre-Dame-des-Landes***

Section 5 : ***Notre-Dame-des-Landes <> Fay-de-Bretagne***

Section 6 : ***Fay-de-Bretagne <> Blain***



Fond de plan : Open Street Map

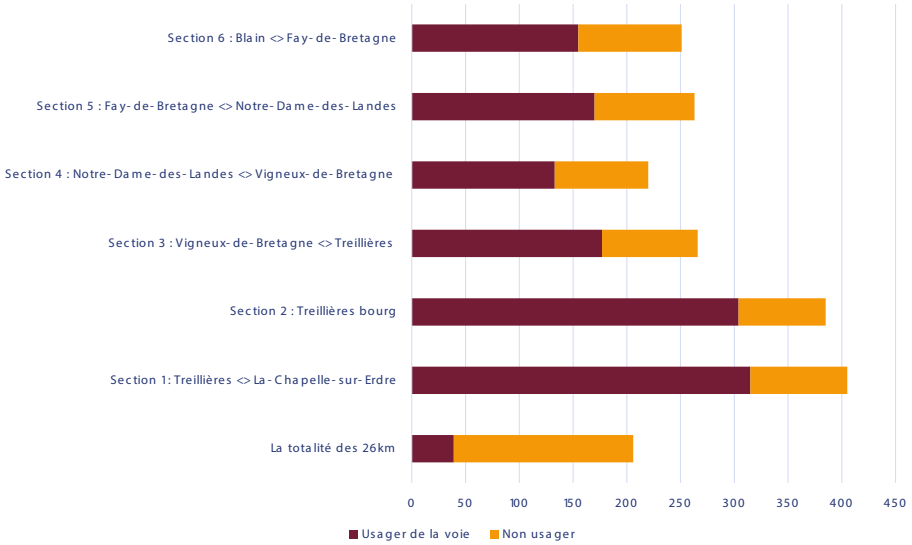
La question a été posée à la fois aux usagers de la voie ferrée « ***Quels secteurs fréquentez-vous plus particulièrement ?*** » mais également aux personnes se disant non-usagers lors de leur contribution « ***Vous êtes intéressés par ce projet et potentiel futur usager ? Quels secteurs vous intéressent plus particulièrement ?*** ». Les contributeurs pouvaient sélectionner les différentes sections les concernant (ou la totalité des 26km).

Parmi les répondants se disant non-usagers au moment de leur contribution, plus des **3/4 déclarent avoir un intérêt pour la totalité des 26km**. À l'inverse, il est à noter que parmi les contributeurs empruntant déjà la voie, les réponses concernent généralement plusieurs sections mais rarement la totalité des 26km. Des éléments qui témoignent **d'un usage de proximité pour de nombreux habitants**.

Enfin, les sections situées à **Treillières** et **La-Chapelle-sur-Erdre** sont et resteront les sections les plus utilisées au quotidien.

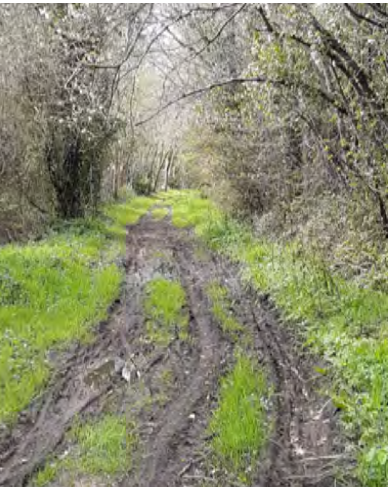
Notre-Dame-des-Landes

Intérêts pour les différentes sections du parcours



Compilation des réponses des « usagers » et « non usagers » de l'ancienne voie ferrée. Plusieurs réponses étaient possibles, et sont toutes compilées dans ce graphique.

LES USAGES ET MODES DE DÉPLACEMENTS: UNE DIVERSITÉ DES PRATIQUES ACTUELLES ET DE NOUVELLES ATTENTES



Vigneux-de-Bretagne

Les répondants étaient questionnés quant à leurs modes de déplacements sur la voie. Cette question concernait aussi bien les usages actuels que les potentiels futurs modes de déplacements. Les questions, étaient ainsi posées :

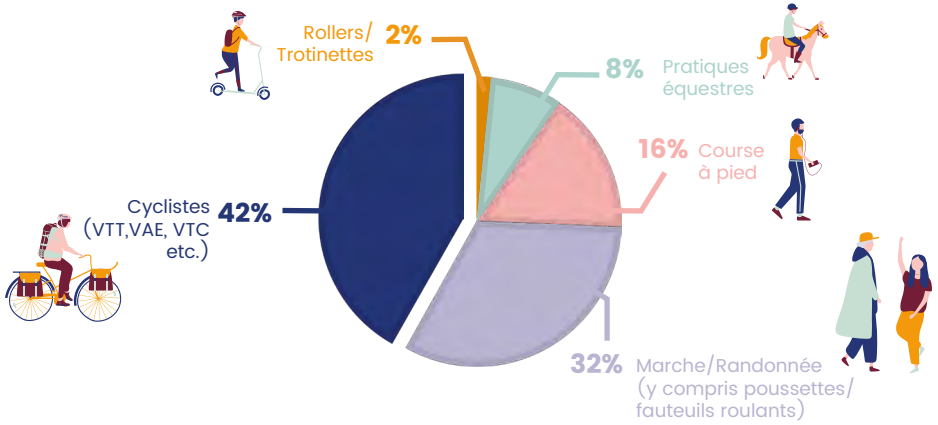
- Quel est votre mode de déplacement sur la voie aujourd'hui ?

- Quel pourrait être votre usage de la voie qui mériterait un aménagement ?

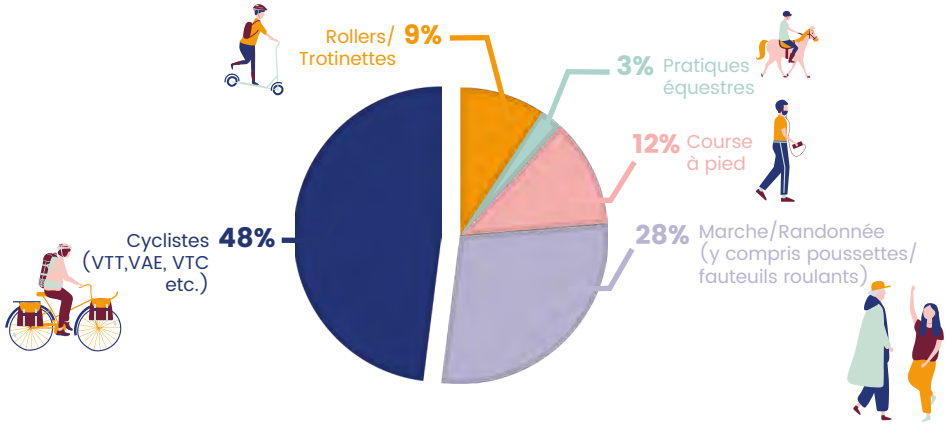
Les modes de déplacements sur la voie aujourd'hui sont déjà très variés. Si la pratique cyclable est majoritaire avec 42% de répondants indiquant pratiquer VTT, VAE ou VTC, la marche est également dominante aujourd'hui. Par ailleurs, les pratiques de la course à pied, et les pratiques équestres sont elles aussi très importantes.

Au-delà de cette diversité des modes de déplacements observés, il est à noter que les réponses sont relativement variables d'une commune à l'autre. Et de fait, ces dernières reflètent les pratiques possibles au vu de l'état actuel de la voie.

QUEL EST VOTRE MODE DE DÉPLACEMENT SUR LA VOIE **AUJOURD'HUI ?** (plusieurs réponses possibles)

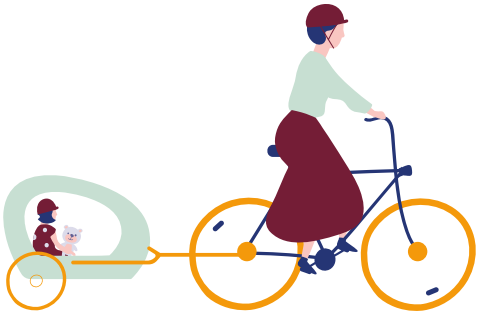


QUEL POURRAIT ÊTRE VOTRE **FUTUR** USAGE/MODE DE DÉPLACEMENT SUR LA VOIE ? (plusieurs réponses possibles)



Les attentes vis-à-vis des pratiques futures témoignent elles aussi de nombreux usages souhaités. Le vélo, la trottinette, le roller, gagnent des points et pour cause, ces pratiques ne sont possibles que sur de très petites portions à l'heure actuelle, et deviendraient possible avec un aménagement de la voie. En revanche d'autres baissent, à l'image des pratiques équestres, lesquelles représentent 3% des réponses des contributeurs se disant non usagers de la voie. Ces pratiques ne sont toutefois pas à négliger car déjà bien présentes, et pour cause, déjà largement possible aujourd'hui.

Il est à noter par ailleurs, que parmi cette diversité d'usages (actuels et futurs), certaines pratiques, bien qu'elles ne soient pas majoritaires, dépendent très fortement du contexte ou d'un aménagement spécifique pour pleinement s'exercer. C'est notamment le cas du roller, de la trottinette, des déplacements en fauteuils roulants seuls ou avec accompagnants, mais aussi des pratiques équestres pour en citer quelques unes.



LES REVÊTEMENTS

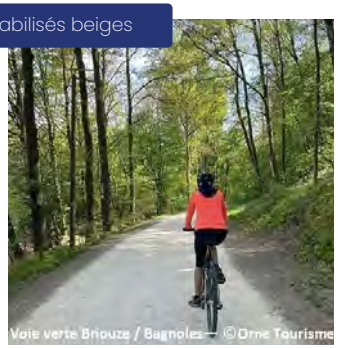
Sans attendre les premières esquisses et plans du projet, la CCEG a souhaité questionner sur les attentes vis-à-vis du revêtement, autant d'un point de vue du confort d'usage, que du point de vue de l'esthétique.

Pour se faire, quatre revêtements étaient présentés dans ce questionnaire : des enrobés gris et beiges et des stabilisés beiges et gris, présentés sur les photos ci-dessous.

Stabilisés gris

Enrobés gris

Stabilisés beiges



Enrobés beiges

Si les termes techniques employés (enrobés / stabilisés) illustrés par ces images ont semblé compréhensibles par la majorité des répondants, il semble opportun d'intégrer à cette restitution, une brève note sur les revêtements. Cette dernière, ci-contre, reprend dans les grandes lignes la composition des principaux revêtements.

LES PRINCIPAUX REVÊTEMENTS UTILISÉS SUR DES VOIES VERTES

Le revêtement, la partie visible d'un aménagement :

Lorsque l'on évoque le revêtement il s'agit d'une partie de l'aménagement, à savoir la couche de surface. Cette dernière repose sur une structure de chaussée adaptée au trafic et usages à supporter. Elle peut être plus ou moins structurelle d'un aménagement à l'autre.

La couche de surface, peut ainsi être revêtue de différents types de revêtements. Les plus couramment utilisés pour des aménagements de voies vertes sont le sable stabilisé, le béton et les enrobés. Le béton, (composé de granulats, sable, ciment) ne figurait pas dans le questionnaire au vu de son fort impact environnemental.

Composition / caractéristiques des revêtements :

Le sable stabilisé

Le sable stabilisé est généralement composé de graviers, de sables fins. Il se décline de différentes manières : avec liants (généralement chaux ou ciment à faible dosage) ou sans liant. Il est ensuite compacté ou non compacté. Sa teinte varie également selon les granulats utilisés.

Les enrobés

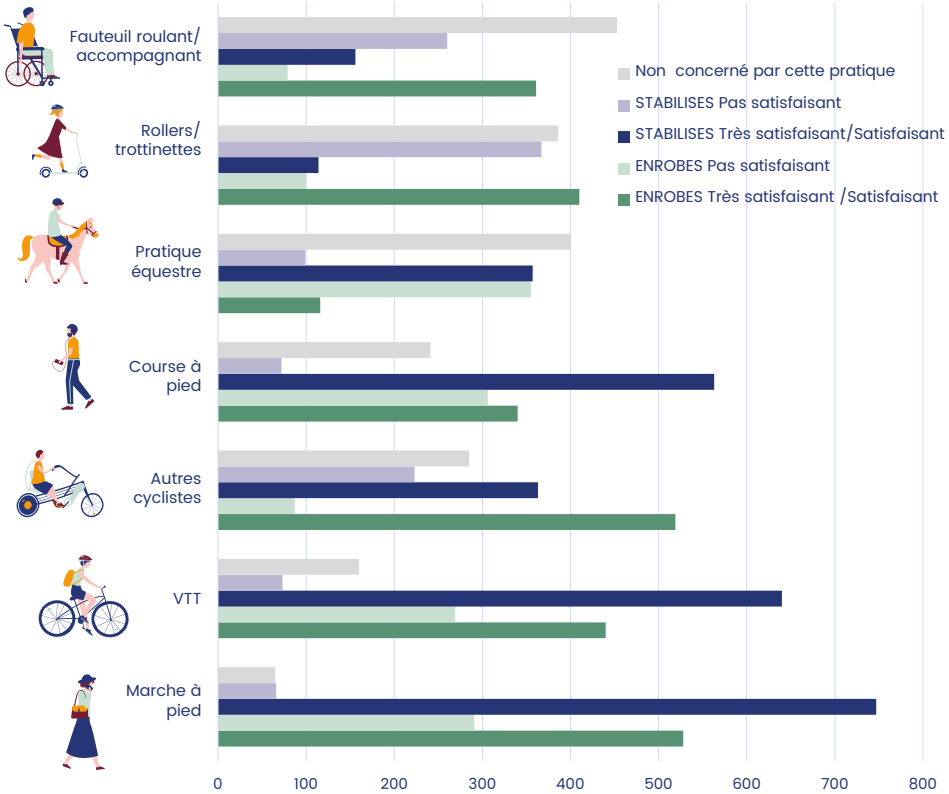
Les enrobés sont généralement un mélange de granulats, sable et d'un liant hydrocarboné. De nouveaux liants sont développés (liants végétaux) ainsi que de nouvelles techniques de pose (à froid) moins polluantes. Comme pour le sable stabilisé, des déclinaisons de teintes sont possibles selon la provenance des granulats. Les teintes peuvent également provenir des liants utilisés.

LE CONFORT D'USAGE DES REVÊTEMENTS, DES AVIS PARTAGÉS

Le questionnaire proposait de noter le confort d'usage des revêtements (enrobés/stabilisés) selon les différentes pratiques figurant sur les graphiques ci-dessous.

Le sable stabilisé est largement plébiscité par certaines pratiques : marche, VTT, course à pied, ou encore pratique équestre. À l'inverse, ce revêtement est jugé comme étant peu satisfaisant pour les pratiques suivantes : rollers, trottinettes, fauteuils roulants et accompagnants et dans une moindre mesure par les pratiques « autres cyclistes ». Le revêtement jugé satisfaisant pour l''ensemble de ces pratiques est principalement l'enrobé.

Confort d'usage des revêtements
(TOUS RÉPONDANTS)

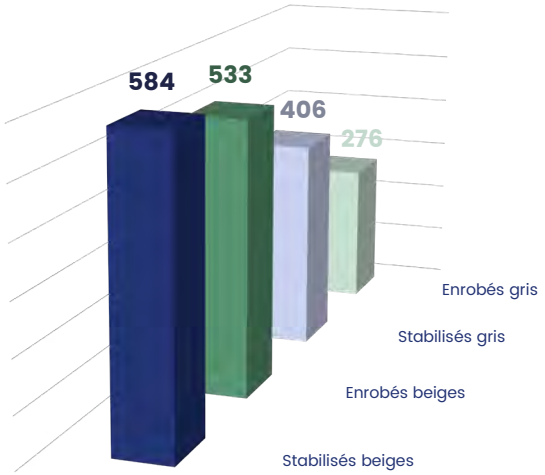


* Verbatims extraits de la questions ouvertes :
« Avez-vous d'autres remarques à faire ? Des revêtements à suggérer ? ».

L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE, UNE PRÉFÉRENCE POUR LES REVÊTEMENTS CLAIRS

Le questionnaire proposait de noter les quatre revêtements des photos ci-dessous, du point de vue de l'intégration paysagère. Pour le traitement des réponses, les notations de chaque type de revêtements ont été agrégés. Il en ressort une préférence pour les revêtements beiges d'un point de vue paysager.

Revêtements jugés les plus satisfaisants en termes d'intégration paysagère



Le formulaire proposait de noter l'intégration paysagère des quatre revêtements présentés sous forme de cases à cocher (satisfaisant, moyennement satisfaisant, peu satisfaisant). Le graphique ci-dessus compile l'ensemble des notations «satisfaisant» pour chaque type de revêtement.

Stabilisés beiges

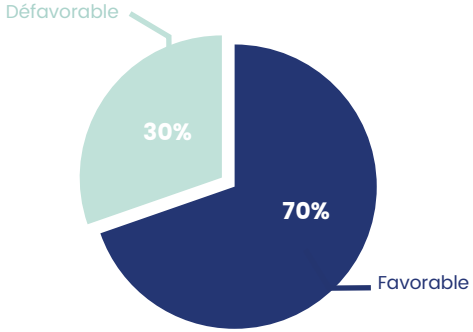
Enrobés beiges

Stabilisés gris

Enrobés gris

LA MIXITÉ DES REVÊTEMENTS, UNE SOLUTION ENVISAGEABLE SELON DE NOMBREUX RÉPONDANTS

Une question était posée quant à la mise en œuvre de revêtements différenciés. Cette question ouverte non obligatoire a fait l'objet de 467 réponses. Parmi les répondants, **nombreux sont les participants à répondre favorablement à la question « Selon vous est ce que différents revêtements peuvent être envisagés sur la voie ? ».**



*Parmi ceux qui se prononcent au sujet de la pluralité des revêtements

Une différenciation des revêtements par tronçons ?

Cette question sur les différents revêtements était ouverte, permettant aux répondants d'agrémenter leurs réponses de commentaires.
Parmi les répondants favorables, une partie d'entre eux plébiscite une différenciation des revêtements selon les secteurs traversés, ou la proximité des bourgs.

« Sur certaines parties proches des communes, oui »

Proposer deux revêtements sur la totalité du linéaire ?

À l'inverse, d'autres participants suggèrent de différencier les revêtements en utilisant la largeur de la voie, suggérant ainsi une bande de revêtement lisse et une bande de revêtement souple.

« Oui en 2 voies divisées en deux : 1 goudronnée et 1 stabilisée »

Parmi les 30% de répondants peu favorables à une mixité des revêtements :

Une partie des répondants souhaite de l'enrobé de bout en bout. Une autre partie souhaite un sol souple de bout en bout.

« Pourquoi ajouter quoi que ce soit au revêtement naturel existant ?»

« Non, je préfère un enrobé de bout en bout »

REVÊTEMENTS : L'IMPORTANCE DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DANS LE CHOIX DU REVÊTEMENT

L'ensemble des contributions à la question ouverte « avez-vous d'autres remarques à faire ? Un revêtement à suggérer ? » ont été compilées. Parmi ces diverses remarques, **un tiers d'entre elles renvoie à des considérations écologiques, quel que soit le revêtement**. Les notions de perméabilité du sol, de durabilité dans le temps, de bilan carbone, sont en effet très régulièrement évoquées.

Parmi ces nombreuses remarques relatives à l'impact environnemental, les opinions sont encore très divergentes comme en témoignent les extraits de verbatims ci-après :

*« Privilégiez des revêtements présentant **peu d'impact sur l'environnement** (perméabilité des sols) et qui permettent un usage pour tous »*

*« **Un revêtement sablé respecte l'environnement** et est très roulant. Bitumer la campagne (même avec un revêtement bitume dit «bio») n'est pas respectueux de notre environnement. »*

*« Il est important d'**intégrer la question environnementale** dans le choix des revêtements car la voie verte traverse de nombreux espaces naturels »*

*« **Le seul revêtement réellement écologique (pose et entretien) est l'enrobé** et permet l'ensemble des pratiques de façon pérenne et confortable tout au long de l'année »*

* Verbatims extraits de la question ouverte : « Avez-vous d'autres remarques à faire ? Un revêtement à suggérer ? ». Un tiers des contributions renvoie à des considérations écologiques.

PÉRENNITÉ ET USAGE UTILITAIRE : L'IMPORTANCE DE L'ENTRETIEN

La compilation des remarques diverses de cette question ouverte « *Avez-vous d'autres remarques à faire ? Un revêtement à suggérer ?* » met également en avant **une forte attente quant à l'entretien de la voie, quel que soit le revêtement** évoqué. Ces remarques, s'inscrivent dans le prolongement des commentaires concernant l'impact environnemental, avec des notions de durabilités de nouveau évoquées. Elles témoignent également d'attentes pour des usages en toutes saisons et notamment pour des trajets utilitaires.

L'entretien de l'aménagement devra faire l'objet d'un important travail des collectivités en anticipation pour garantir un **aménagement praticable au quotidien et en toutes saisons.**

Vigneux-de-Bretagne

« Veiller à la gestion des eaux pluviales, formations de flaques (et trous) et dépôts glissants de feuilles. »

« Attention a la gestion du nettoyage du revêtement (feuilles et branches) »

« Il faut que le revêtement soit praticable également sous la pluie et qu'il ne devienne pas une route de boue.»

Verbatims extraits de la questions ouvertes : « Avez-vous d'autres remarques à faire ? Un revêtement à suggérer ? ». Un tiers des contributions renvoie à des considérations écologiques.

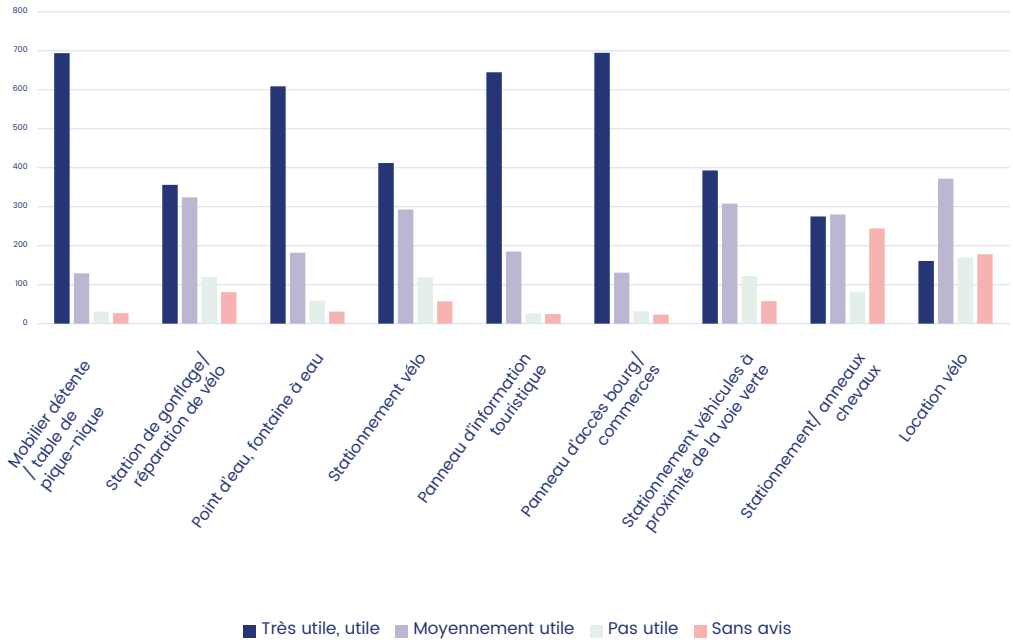
Il est également à noter : Parmi l'ensemble des contributions aux deux questions ouvertes, 38 personnes (4,2%) ont indiqué préférer un maintient de la voie en l'état actuel.

LES ATTENTES VIS-À-VIS DES ÉQUIPEMENTS

Le questionnaire proposait de noter une série d'équipements fréquemment installés le long de voie vertes. De manière générale les suggestions qui étaient faites sont majoritairement perçues comme utiles à très utiles.
Les collectivités devront en premier lieu étudier l'implantation et la gestion des équipements suivants : mobiliers de détente, points d'eau, panneaux d'information touristique, panneaux d'accès bourgs/commerces.

Intérêt pour les équipements proposés

(PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES)



De nombreux contributeurs on également proposé d'autres types d'équipements :

- **Toilettes, poubelles** : près de 400 demandes
- **Aires de jeux** : une centaine de demandes
- **Parcours de santé** : une centaine de demandes
- **Guinguettes, bar** : une soixantaine de demandes
- **Espaces abrités** : 20 demandes
- **Barbecues :** 15 demandes
- **Campings, gîtes** : 10 demandes
- **Bornes de recharges électriques** : 4 demandes
- 13 % des répondants ne souhaitent aucun équipement.

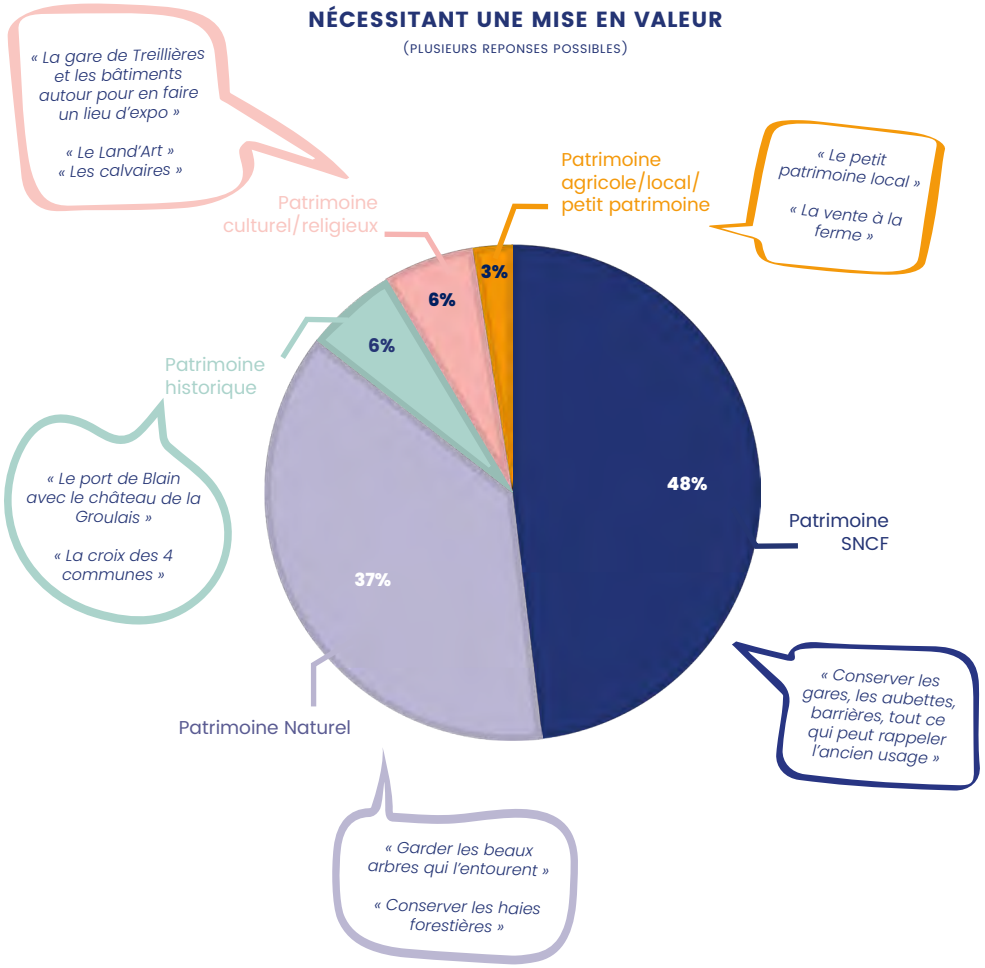
Canal de Nantes à Brest

MISE EN VALEUR PAYSAGÈRE : L'IMPORTANCE DU PATRIMOINE FERROVIAIRE ET NATUREL

Une dernière question ouverte permettait aux contributeurs de faire part d'éléments paysagers ou de points d'intérêts le long de la voie à mettre en valeur. Les contributions ont été nombreuses (250 contributions) et renvoient très largement au patrimoine SNCF encore présent le long de ces 26km de voie ainsi qu'au patrimoine naturel, également très cité.

ELÉMENTS PRÉSENTS LE LONG DE LA VOIE VERTE ET NÉCESSITANT UNE MISE EN VALEUR

(PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES)



Treillières

Notre-Dame-des-Landes

Notre-Dame-des-Landes

Treillières

LES PERSPECTIVES POUR LA SUITE DU PROJET

Cette étape de recensement des pratiques actuelles et des attentes quant à ce projet, permet aux collectivités de tirer de premiers enseignements :

- Les nombreuses contributions témoignent d'une **diversité de modes de déplacements**, mais aussi d'attentes pour de nouveaux usages. Ces usages impliquent des conditions d'aménagements spécifiques, et sont largement dépendantes du revêtement.

- Le revêtement est un sujet éminemment important, comme en témoignent les nombreuses contributions aux questions ouvertes. Les attentes en matière de revêtements, sont très divergentes selon les usages : certains nécessitent un sol lisse, d'autres un sol plus souple.
  Par ailleurs, il est à noter que **de nombreux contributeurs se positionnent favorablement quant à une mixité des revêtements** permettant de combiner sol souple et sol lisse. Quelques contributeurs indiquent préférer laisser la voie en l'état et ne pas modifier le revêtement. Toutefois, cela ne permettrait pas de faire évoluer les usages et de répondre à certaines attentes et besoins de déplacements identifiés.

- En matière d'intégration paysagère, **les revêtements clairs (beiges) sont préférés**, qu'il s'agisse d'un stabilisé ou d'un enrobé.

- L'importance de **l'impact environnemental est apparu comme un critère fondamental dans le choix du revêtement.** L'impact des revêtements sera donc étudié de près et devra être un critère décisif. Cette étude des revêtement devra prendre en compte tout le cycle de vie : extraction des granulats, impact lors de la mise en œuvre, tenue du revêtement dans le temps.

- **Le souhait de ne pas dénaturer la voie, et le patrimoine naturel** ressort très largement des contributions. Les collectivités seront vigilantes à préserver ce cadre et ce patrimoine naturel. Un travail quant à l'intégration paysagère devra être mené. Ce dernier pourra également intégrer un travail sur le patrimoine ferroviaire, largement identifié par les contributeurs comme patrimoine à mettre en valeur.

L'ensemble des éléments récoltés lors de cette concertation sont riches d'enseignements, et seront très utiles à la suite du projet. **Le grand nombre de contributeurs à cette consultation publique confirme l'intérêt porté à ce projet par les usagers, actuels ou futurs.**

Seules les adresses mail des contributeurs ayant souhaité être tenus informés du projet ont été conservées, décorrélées des réponses fournies. Elles ne seront accessibles que par le service Mobilités de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, dans le cadre et le temps du projet.*

Les contributions anonymisées pourront être remobilisées et affinées tout au long du projet, en fonction des différentes thématiques ou des secteurs traités.

Les études environnementales réglementaires, débutées en juin 2023, courent jusqu'à l'été 2024.
Elles sont réalisées par le bureau d'études SYSTRA, et consistent notamment à réaliser des inventaires faunes, flores, et des inventaires zones humides.
Ces études seront suivies d'un dépôt de dossier réglementaire auprès de l'autorité environnementale, pour s'assurer de la conformité du projet avec les différentes réglementations telles que la Loi sur l'eau, la protection de l'environnement, de la biodiversité, notamment.
Au terme de cette phase réglementaire, les études de maitrise d'œuvre pourront débuter.

Dans l'attente de travaux de plus grande envergure, quelques travaux de maintenance, ou d'amélioration ont été programmés :

- **Les fossés maçonnés historiques ont été dégagés et repris** à l'été 2023, entre Treillières et La Chapelle-sur-Erdre.

- Une partie du chemin entre Treillières et La Chapelle-sur-Erdre, rendue impraticable par les épisodes pluvieux de l'hiver a été réempierrée en février 2024.

- Des travaux d'amélioration d'évacuation des eaux pluviales débuteront au printemps, entre la Belle-Etoile et la RD49, à Treillières, au printemps 2024.

** Si vous souhaitez supprimer votre adresse de la liste de diffusion, conformément au RGPD vous pouvez le faire savoir au service Mobilités, à l'adresse mail suivante : veloce@cceg.fr ou par téléphone au 02.28.02.22.33*

Retrouvez toutes les informations
en ligne sur **www.cceg.fr**

Communauté de Communes
Erdre & Gesvres
1, rue Marie Curie - PA La Grand'Haie
44 119 Grandchamp-des-Fontaines

Tél. 02 28 02 22 40
Courriel : contact@cceg.fr

Suivez-nous sur www.cceg.fr

Traitement des données et rédaction : service mobilités CCEG
Conception et réalisation : service communication CCEG
Publication - Mars 2024