

# Vélo et urbanisme, entre contexte métropolitain favorable et éviction - L'exemple de deux intercommunalités de Loire-Atlantique connectées à la Vélodyssée

Nantes métropoles et la Communauté de communes Erdre & Gesvres montrent des intérêts différenciés dans le développement du vélo. Celui-ci a entraîné les villes et Communautés de communes à les introduire dans leurs projets d'aménagements urbains. La Vélodyssée est un facteur important à analyser dans l'articulation de ces aménagements urbains.

## **Dans quelle mesure la question du vélo a été intégrée dans les différentes politiques d'urbanisme sans se traduire forcément par une connexion à la Vélodyssée ?**

Par  
Romain GODEFROY,  
Teis CHAUVIN,  
Jules LANIESSE,  
Sacha TAMISIER,  
Hugo NOEL

1. Les enjeux émis par cette voie sur notre zone d'étude
2. Des politiques urbanistiques structurantes
3. Les aménagements urbains et la réalité du terrain
4. Bilan

### **1 Les enjeux émis par cette voie sur notre zone d'étude**

#### **1.1 Un découpage en trois zones pour un contexte urbain varié**

Notre zone d'étude se découpe en trois zones distinctes (Figure 1) qui révèlent des différences de contexte urbain et surtout une prise en compte différente de la Vélodyssée dans les projets d'aménagements.

#### **1.2 L'urbain avant et après cette voie**

**La Vélodyssée est une voie structurante de notre secteur et plusieurs questionnements émergent comme son influence sur la réorganisation des espaces urbains et périurbains, les dynamiques urbaines observées avant et après son implantation et enfin les disparités territoriales qu'elle atteste.**

L'urbanisation importante dans Nantes Métropole permet de relier la Vélodyssée à l'aide de liaisons douces. Après l'installation de la Vélodyssée, on voit très clairement une densification de l'urbanisation avec des logements résidentiels et une connexion à la Vélodyssée.

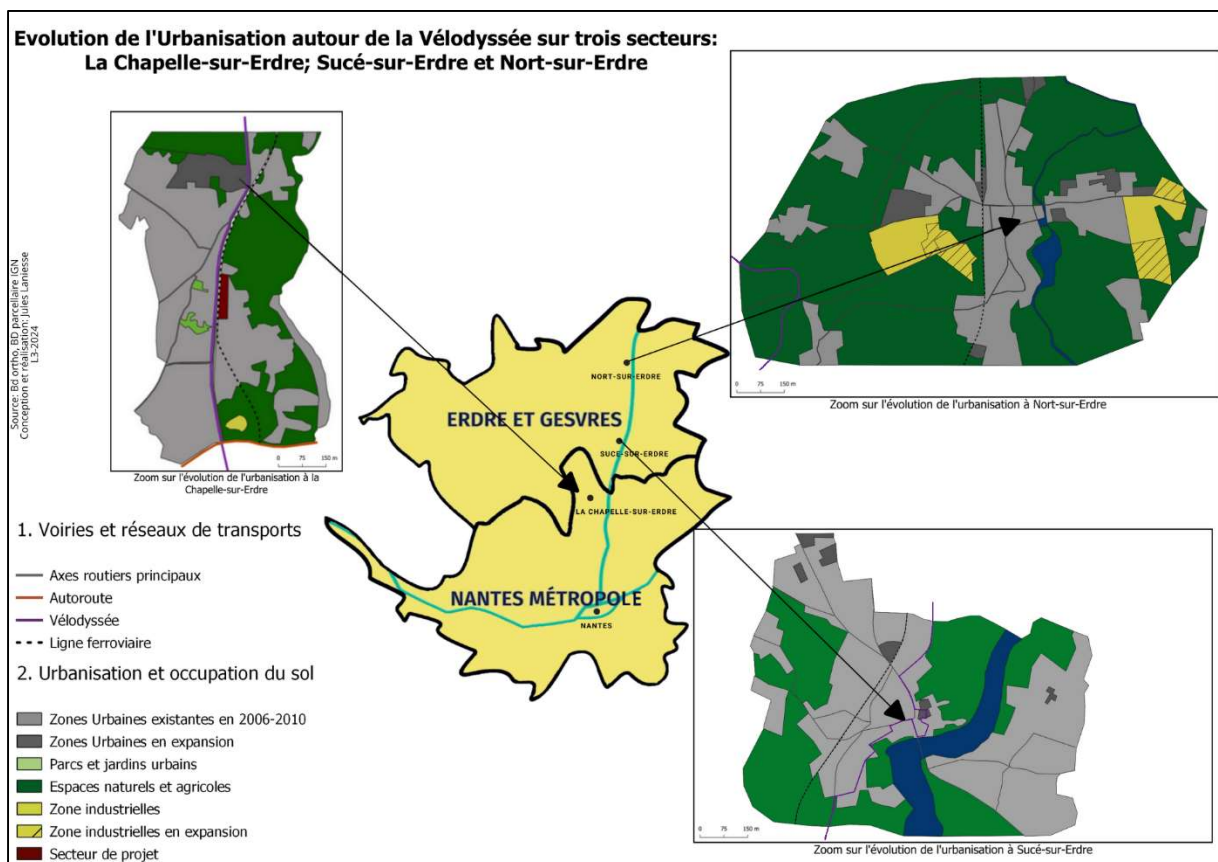


Figure 1 : Une disparité de connexion à la Vélodyssée bien visible

Dans le secteur d'Erdre et Gesvres, la transformation urbaine est visible autour du centre-bourg et du port. La Vélodyssée a renforcé le développement touristique de la commune et la connexion des nouveaux quartiers résidentiels au centre, afin d'encourager les déplacements à vélo.

Certains espaces ruraux en périphérie du bourg et des lotissements ont été valorisés par des aménagements cyclables et leur proximité avec la voie. A Nort-sur-Erdre, le développement urbain a été influencé par la création de cette voie mais de manière relativement marginale. La Vélodyssée reste alors principalement un axe de loisirs dans cette intercommunalité.

**La qualité de connexion de la Vélodyssée au bâti dépend donc grandement de son éloignement au centre urbain. Ainsi, il est essentiel de se pencher sur les politiques d'urbanisme qui accompagnent ces transformations**

## 2 Des politiques urbanistiques structurantes

### 2.1 Les nouveaux enjeux du PDU

Le **PDU** permet de comprendre que Nantes métropole a comme objectif de promouvoir les mobilités douces grâce une offre de proximité diversifié favorisant les **Modés actifs**.

L'objectif est d'assurer l'efficacité dans les mobilités douces à l'intérieur comme à l'extérieur du périphérique(Figure 2) ainsi que l'accès aux principaux pôles de vie.

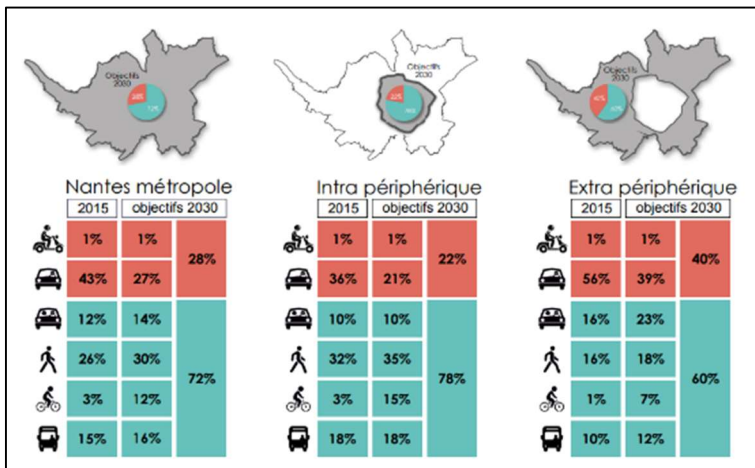


Figure 2 : De nouvelles prévisions dans les déplacements urbains

Comme pour les réseaux de transports collectifs, la réalisation d'un schéma directeur d'aménagements cyclables va définir les priorités d'aménagements à inscrire aux deux prochains Plans-vélo, s'ajoutant à cela des [normes de stationnement plancher](#).

### 2.2 Les nouveaux enjeux du PGD

L'ambition du **PGD** est de laisser une place évidente au vélo sur les routes, notamment dans les centres bourgs, et de faire en sorte que les véhicules s'y adaptent. Cela passe par des aménagements au profit des cyclistes au quotidien, comme la modération des vitesses en quartier résidentiel ou permettre aux cyclistes de se stationner en sécurité et à l'abri dans des locaux vélos.

Retenir l'étalement urbain des bourgs et hameaux en «Intensifiant les centralités pour développer la proximité» (SCoT) vise alors à favoriser les déplacements de courtes distances dans la ville.

Il y a donc une importante prise en compte du vélo dans les **PLU(i)**, et il est important de comprendre comment ces aménagements se traduisent sur le terrain dans l'habitat.

### **3 Les aménagements urbains et la réalité du terrain**

#### **3.1 Une réalité de terrain contrastée**



Figure 3 : Le vélo au coeur du programme immobilier - BOBOURG

#### **3.1 Une promotion du vélo dans le foncier**

**Les projets d'aménagement foncier permettent de voir s'il y a mention ou non du vélo et son accessibilité à la Vélodyssée.**

L'exemple des projets RESPIRATION et BOBOURG à la Chapelle-sur-Erdre démontrent sur les rendus 3D une mise en avant assez claire associée à des emplacements sécurisés comme les locaux vélos (figure 3).

#### **3.2 Des nuances à prendre en**

#### **compte**

Dans la CCEG, l'attrait du vélo est moins perceptible. Le promoteur Médicis à Sucé-sur-Erdre dans la présentation des atouts du projet mentionne bien la proximité à la ville de Nantes mais surtout en voiture et transport collectifs. Le vélo n'est mentionné dans aucune ligne du projet, même pour l'accessibilité au centre-bourg.

A Nort-sur-Erdre, le bâti essentiellement résidentiel rend compliqué d'y trouver un consensus dans les types d'aménagements liés à la pratique du vélo. Les lotissements récents n'offrent pas forcément de commodités pour le vélo, mais adaptent la signalétique et la vitesse des autres usagers pour que les vélos et piétons circulent de manière sécuritaire comme le mentionne le [PGD](#).

**On voit donc à cette échelle plus locale et concrète l'influence claire et nette des [PGD](#) et des [PDU](#) sur la pratique du vélo qui n'est pas promulguée de la même manière dans nos deux intercommunalités.**

#### **Bilan**

Cette étude met en évidence les inégalités d'investissement qui s'opèrent entre les communes et au sein d'une même intercommunalité.

Le lien avec la Vélodyssée reste négligeable en fonction des [PLU\(i\)](#) et nous montre encore une fois, un clivage entre les territoires inclus à un urbain dense très connecté à la Vélodyssée et qui répond aux flux domicile/travail, puis aux territoires qui se rapprochent plutôt du rural, moins bien connectés en raison de la distance au centre urbain favorisant plutôt les déplacements internes.