

PERMIS D'AMENAGER
AMENAGEMENT DE LA SECTION 9
DE LA VELOURTE DU LITTORAL

PA2 Notice explicative et photos du site
Vs corrigée

Ville de BRAY-DUNES

Le programme des véloroutes

Le projet dont il est question dans ce dossier contribue à la mise en œuvre des schémas européens, nationaux et régionaux en faveur du vélo. Il fait partie intégrante d'un programme beaucoup plus vaste que sont les véloroutes.

Les eurovéloroutes ont été imaginées dès 1995 par un groupe de travail européen. Le projet « EuroVélo » est alors composé de 14 itinéraires devant permettre à terme de relier les pays entre eux, de promouvoir le cyclotourisme et plus généralement de favoriser la pratique du vélo.

L'une des véloroutes traverse le territoire de la Communauté urbaine de Dunkerque : il s'agit de l'Eurovéloroute n°4 dite d'Europe Centrale ou du Littoral qui reliera Kiev (Ukraine) à Roscoff (Bretagne).

Une véloroute s'appuie sur 2 concepts :

- les voies vertes : aménagements polyvalents en site propre, excluant toute circulation motorisée et empruntant les chemins de halage, voies ferrées désaffectées, routes forestières, promenades littorales, parcs urbains ... Elles sont destinées à différents types d'usages : piétons, cyclistes, joggers, personnes à mobilité réduite. Elles doivent s'intégrer au tissu socio-économique local et desservir autant que possible les équipements scolaires et récréatifs, les pôles d'intérêt culturel, les centres commerciaux, les gares, etc. Elles sont privilégiées par rapport aux véloroutes.
- des voies à faible trafic.

Les parcours proposés doivent être agréables et éviter les dénivelés excessifs. Ils utilisent autant que possible des aménagements en site propre ou des petites routes tranquilles

Au cours des années qui ont suivi, chaque échelon territorial s'est emparé de cette opportunité et l'a déclinée à son échelle : la France en 1998 avec son schéma directeur des itinéraires cyclables prioritaires (révisé en 2010 portant ainsi le projet à plus de 20 000 km) puis les régions.

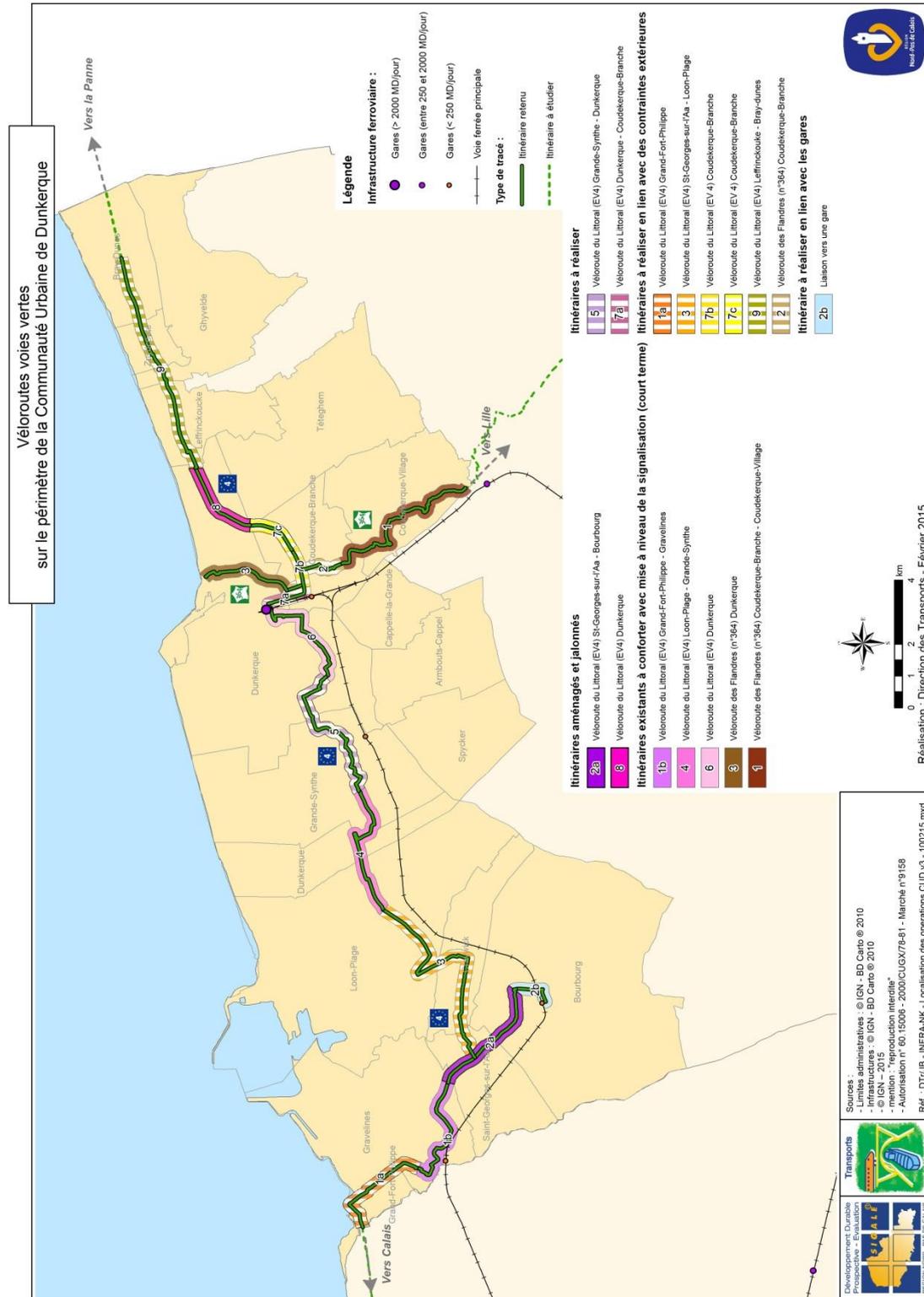
La Région a validé son schéma au début des années 2000, schéma qui a été enrichi par des véloroutes d'intérêt régional et départemental. La Région joue depuis le rôle de coordinateur et de financeur. Chaque année, un comité de pilotage permet de mettre en évidence l'avancée des différents projets.

La Communauté urbaine de Dunkerque s'est emparée du sujet dès 2006 et a procédé à une actualisation du schéma communautaire des véloroutes en 2015.

Le territoire de la Communauté urbaine de Dunkerque est concerné par 2 véloroutes : la véloroute du Littoral qui doit relier le Pas-de-Calais et la Belgique (53 km sur le territoire communautaire) et la véloroute des Flandres qui doit relier la métropole lilloise au Littoral dunkerquois (10 km).

La véloroute du Littoral sur le territoire de la Communauté urbaine de Dunkerque

La véloroute du Littoral représente environ 1 500 km en France dont 53 km sur le territoire communautaire. Cet itinéraire est découpé en 10 sections fonctionnelles. A ce jour, deux d'entre-elles sont ouvertes au public.



Le projet de la section 9 de la véloroute du Littoral

La section n°9 de la véloroute du Littoral sur la Communauté urbaine de Dunkerque assure la liaison entre l'aménagement réalisé sur Dunkerque / Rosendaël (section 8) et la Mairie de Bray-Dunes.

Dans la continuité de la réalisation sur Rosendaël, cette liaison de 7km environ se situera en bordure de la voie ferrée existante Dunkerque/Adinkerke.

La majorité de l'aménagement sera constituée de voies vertes (aménagements en site propre, réservés aux piétons et aux cyclistes). Ponctuellement, des voies à faible trafic seront empruntées.

Les principes généraux d'aménagement de la voie verte :

- voie de 2,50 m de large
- distance minimale du rail extérieur : 3,00m
- revêtement : béton balayé de couleur clair ou grave compacté calcaire
- clôture entre la voie verte et la voie ferrée

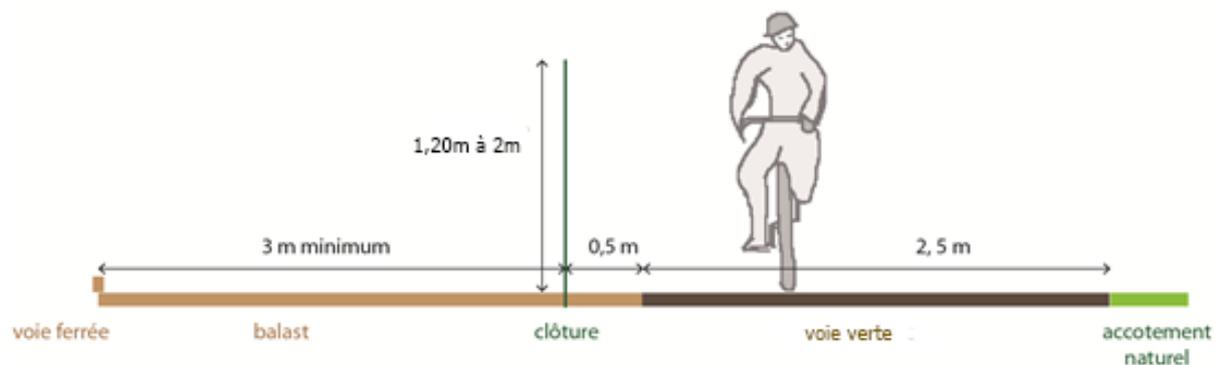


Schéma d'aménagement type

Concernant l'éclairage, les sections éclairées seront minimales et concerneront notamment les secteurs urbains et fréquentés pour les trajets domicile – école. Les sections longeant des voies existantes déjà éclairées (la RD60 entre Zuydcoote et Bray-Dunes notamment) ne seront pas éclairées.

L'éclairage sera proscrit en site classé et dans les espaces naturels protégés.

Le tracé longe la voie ferrée par le sud depuis la limite communale avec Zuydcoote jusqu'au PN 195Bis. A ce passage à niveau piéton, le tracé passe au nord de la voie ferrée pour rejoindre le collège du septentrion et la rue du Collège.



Au PN 196, le tracé emprunte les cheminements existants dans le parc jusqu'au PN196bis (PN piéton). A cet endroit, le tracé passe au sud de la voie ferrée et emprunte une voirie existante avant de passer sur une voie verte qui sera créée pour rejoindre la Mairie de Bray-Dunes.

Au niveau cadastral, le projet est un aménagement linéaire qui concerne plusieurs parcelles cadastrales sachant qu'une partie seulement de chaque parcelle sera concernée :

numéro	propriétaire	Surface de la parcelle (m ²)	Modalités
AA 0007	SNCF	21 076	Convention d'occupation
AP 0110	SNCF	13 300	Convention d'occupation
AP 0070	SNCF	105	Convention d'occupation
AP 0575	CUD	14 293	/
AP 0109	CUD	5 349	/
AP 0573	CUD	50	/
		54 173 m²	/

Le projet se situe en grande majorité sur des emprises publiques. Concernant le domaine de la SNCF, comme cela a été fait pour la section 8, une convention d'occupation sera signée avec la SNCF. Celle-ci est en cours de signature.

Concernant la clôture, la voie verte entre la rue de Terminus et la Mairie de Bray-Dunes longe une voie ferrée qui n'est pas déclassée. A ce titre, la SNCF considère que la voie est potentiellement utilisable et impose des règles de sécurité ferroviaire standards à savoir : la piste sera obligatoirement séparée de la voie ferrée par une clôture située à 3m minimum du rail extérieur. Cette clôture a pour but de garantir la sécurité des usagers de la voie verte vis-à-vis de la circulation ferroviaire et la distance de 3 m garantit quant à elle la sécurité du personnel de la SNCF intervenant sur les voies.

Suite à une sollicitation de la CUD, dans son courrier de juin 2012, la SNCF accepte de déroger sur le type de clôture (clôture de 1,2 m de haut, conception libre) lorsque l'aménagement se situe sur la partie non circulée actuellement.

Ainsi sur la commune de Bray-Dunes, il sera mis en place une clôture grillagée, plus discrète et s'insérant bien dans une ambiance rurale ou naturelle : clôture grillagée à mailles progressives, hauteur 1,20 mètres, 1 poteau tous les 3m (modèle type URSUS ou similaire).

Ce type de clôture sera perméable aux déplacements de la petite faune.



Photos d'une clôture type URSUS

De plus, le long de la RD60, entre les PN194bis et 195bis, la clôture existante (poteau bois, maille plastifiée de couleur verte) visible sur la photo ci-dessous sera remplacée par la clôture de type URSUS (en maille souple de 1,20m poteau bois).

Entre la voie verte et la route, une double-lisse bois sera mise en place en raison de la différence de hauteur avec la RD60.



Photo de la clôture existante entre la voie ferrée et la RD60



Photomontage le long de la RD60

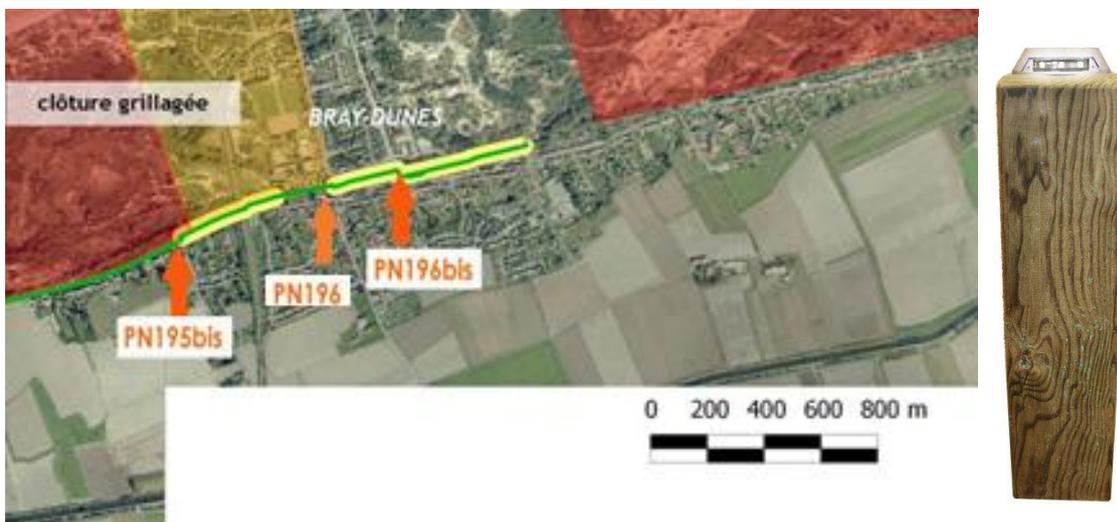
Concernant le revêtement :

Pour les voies qui seront créées, le revêtement sera constitué de béton balayé (cf. photo ci-dessous – véloroute du Littoral section 8 sur Dunkerque-Rosendaël)



Concernant l'éclairage :

Il sera très limité et constitué d'un balisage lumineux (poteau bois de 1m tous les 15 m, éclairage LED) à partir du PN196 et jusqu'à la mairie, sauf là où l'éclairage est déjà présent, afin de faciliter le déplacement des usagers (dont les collégiens).



Eclairage :

 Mâts

 Balisage lumineux

Concernant le jalonnement :

Aucun marquage au sol ne sera mis en place.

Des panneaux réglementaires « entrée » C115, « fin de voie verte » C116 ainsi qu'un jalonnement directionnel seront mis en place au niveau des différents accès à la voie verte c'est-à-dire au niveau des passages à niveau existant.

Panneaux C115 et C116



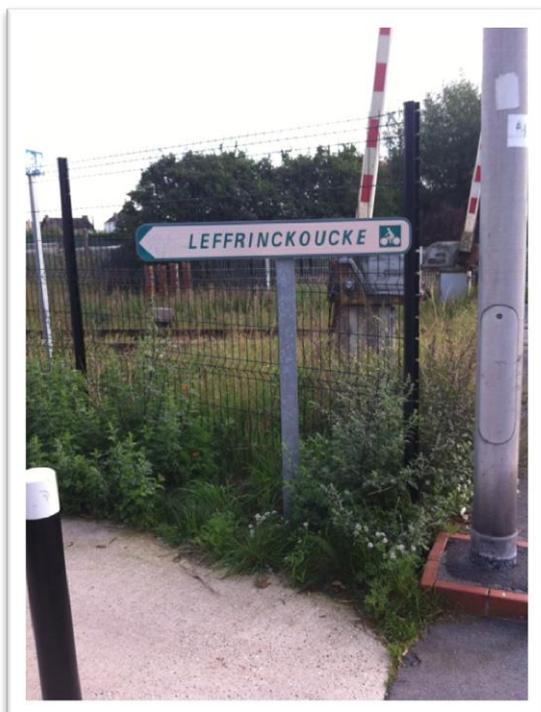
Ce jalonnement respectera la Charte de signalisation rédigée par la Région. Le choix des matériaux pour la signalisation directionnelle et réglementaire sera adapté en fonction des lieux.

Pour la commune de Bray-Dunes, il s'agira des accès suivants :

- du PN196 en voirie
- du PN196 bis (mobilier bois)
- de l'accès depuis la Mairie en voirie

A gauche : support métallique au niveau de la section 8

A droite : exemple de support bois



Aménagement complémentaire :

Après le parking existant, le cheminement existant (visible sur la photo n°21) sera requalifié en voie verte en béton balayé. En complément, afin d'identifier clairement les flux, l'accès des riverains à leur garage individuel sera amélioré avec la mise en place d'un revêtement en enrobé, parallèle à la voie verte.

Les photos du site actuel

PHOTO N°17 : depuis le PN195 bis – vue vers l’est – le long de la RD60



PHOTO N°18 : après le PN195bis – passage sous le pont vers le collège du Septentrion



PHOTO N°19 : cheminement existant dans le square – à proximité du PN196bis



PHOTO N°20 : après le PN196bis – passage au sud de la voie ferrée – vue vers l'est



PHOTO N°21 : cheminement existant – vue vers l’est

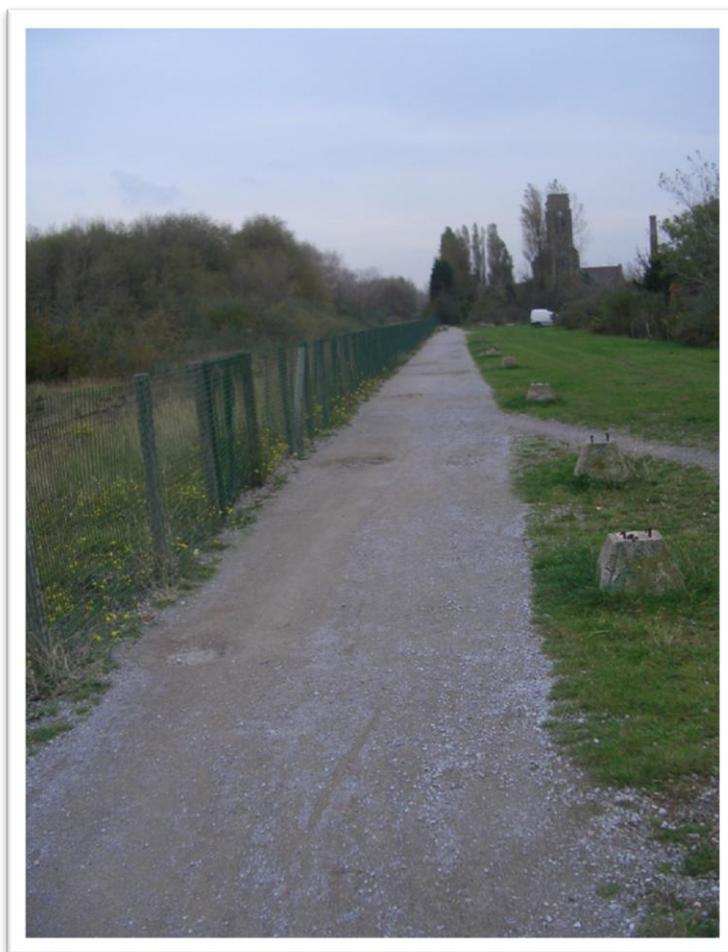


PHOTO N°22 : vue sur l’arrière de la mairie – vue sud-ouest



Les procédures réglementaires

Ce projet est soumis à plusieurs procédures réglementaires déjà engagées :

- Une étude d'impact au titre de les articles R.122-1 et suivants du Code de l'Environnement ; cette étude valant étude d'incidences Natura 2000 (zone Nature 2000 FR3100474 « Dunes de la Plaine Maritime Flamande ») ; Cette étude a fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale en date du 08 décembre 2015
- Une déclaration au titre de la Loi sur l'eau, intégrée au Code de l'Environnement déposée en 2015 ; réputée favorable ;
- Une demande d'autorisation spéciale de travaux en site classé (Site Classé 59SC08 « Dunes de Flandre Maritime ») en vertu des articles L. 341-2 à L.342-22 du Code de l'Environnement qui fera l'objet d'un arrêté ministériel ;
- Une demande de dérogation au titre de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement ; demande qui a fait l'objet d'un arrêté préfectoral portant dérogation en date du 25 mars 2016 ;
- Une enquête publique du 31 mai au 04 juillet 2016 inclus ;

Le projet est compatible avec le Plan Local d'Urbanisme de la Communauté urbaine de Dunkerque approuvé le 9 février 2012, modifié le 17 octobre 2013 et le 15 octobre 2015.

Ce projet fera l'objet d'une déclaration de projet actant de l'intérêt général de l'opération conformément à l'article L.126-1 du Code de l'Environnement.

Liste des pièces constitutives du permis d'aménager

- le CERFA 13409*05
- La présente notice
- Le plan de l'état actuel
- Le plan du projet
- Le dossier d'études d'impacts et d'incidence et l'avis de l'autorité environnementale
- Le dossier de demande d'autorisation spéciale de travaux en site classé (ce dossier est en cours d'instruction par les services instructeurs de l'Etat – il a fait l'objet d'une présentation en CDNPS –Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites - le 24 mars dernier)