

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

**PA2 Notice explicative et photos du site**  
**Vs corrigée**

**Ville de LEFFRINCKOUCKE**

## 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 de ces 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.

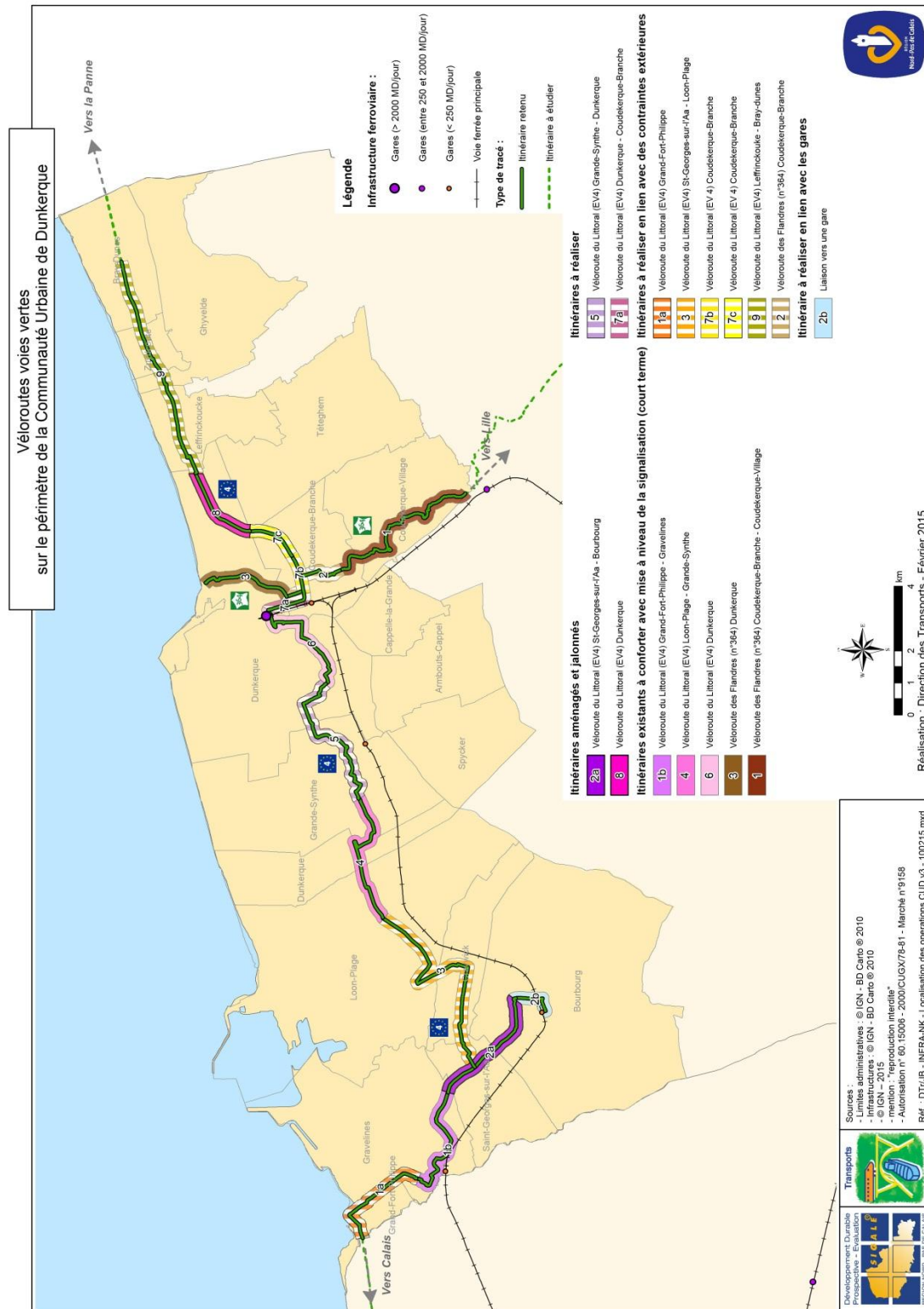
La Région a validé son schéma au début des années 2000, schéma qui a été enrichi par des véloroutes d'intérêt régional et départemental. La Région joue depuis le rôle de coordinateur et de financeur. Chaque année, un comité de pilotage permet de mettre en évidence l'avancée des différents projets.

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

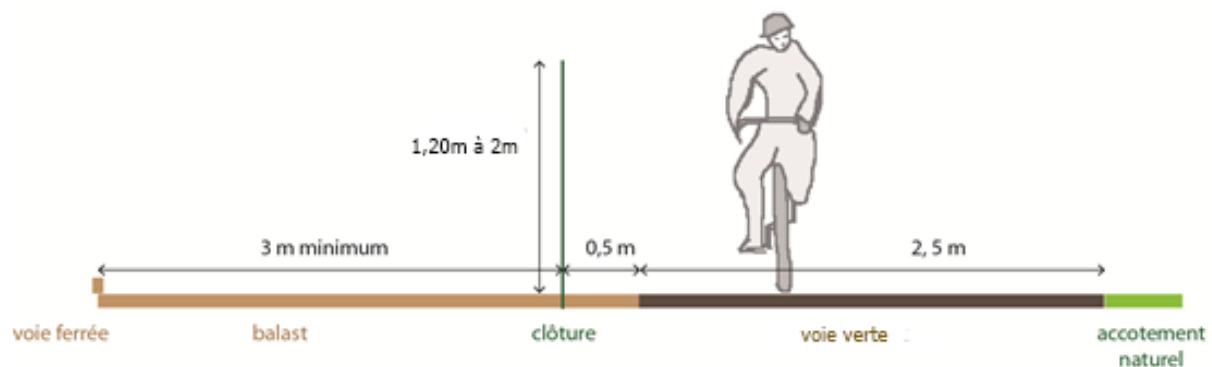
La section n°9 de la véloroute du Littoral sur la Communauté urbaine de Dunkerque assure la liaison entre l'aménagement réalisé sur Dunkerque / Rosendaël (section 8) et la Mairie de Bray-Dunes.

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



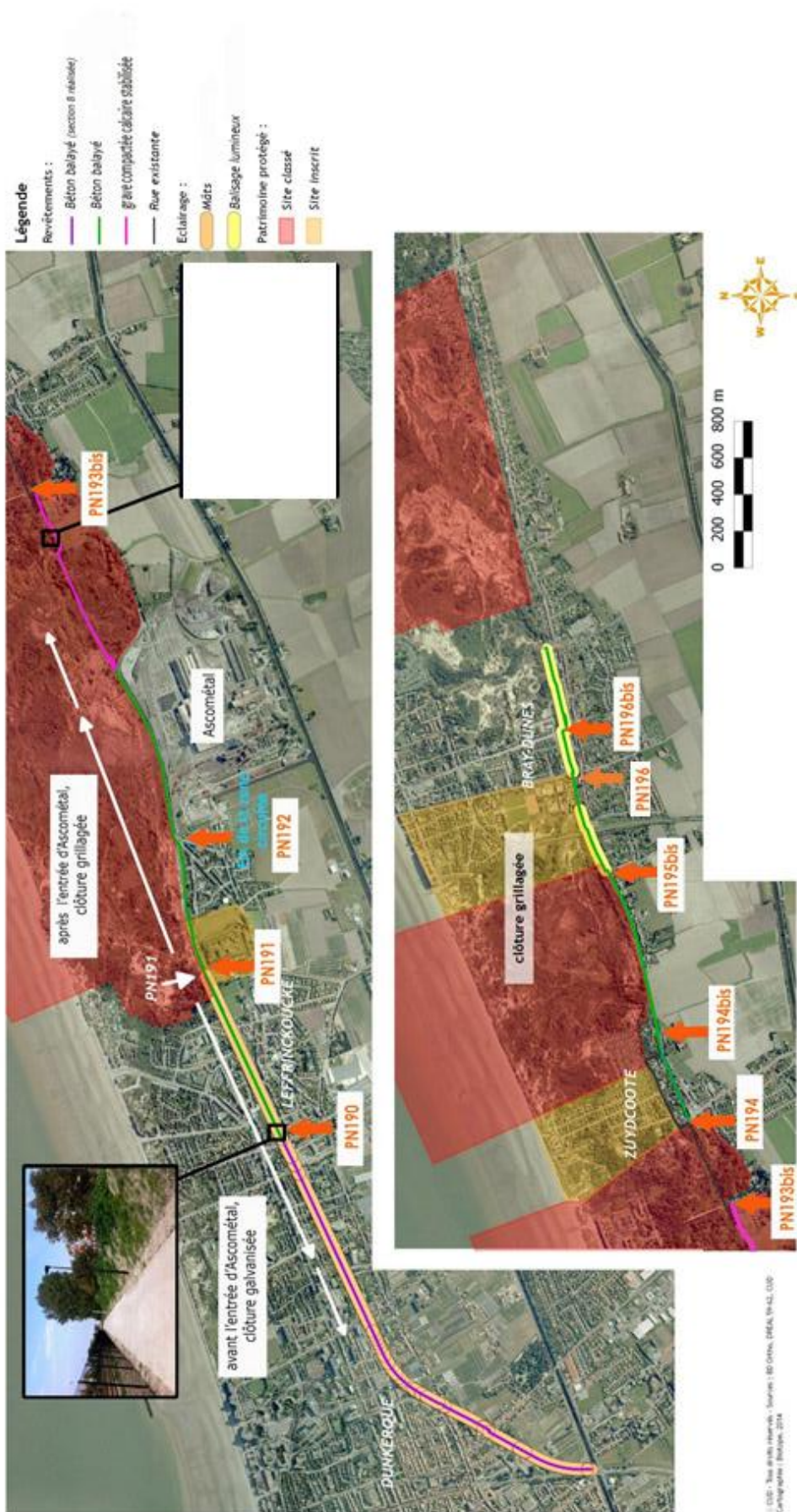
*Schéma d'aménagement type*

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.

# Présentation du projet

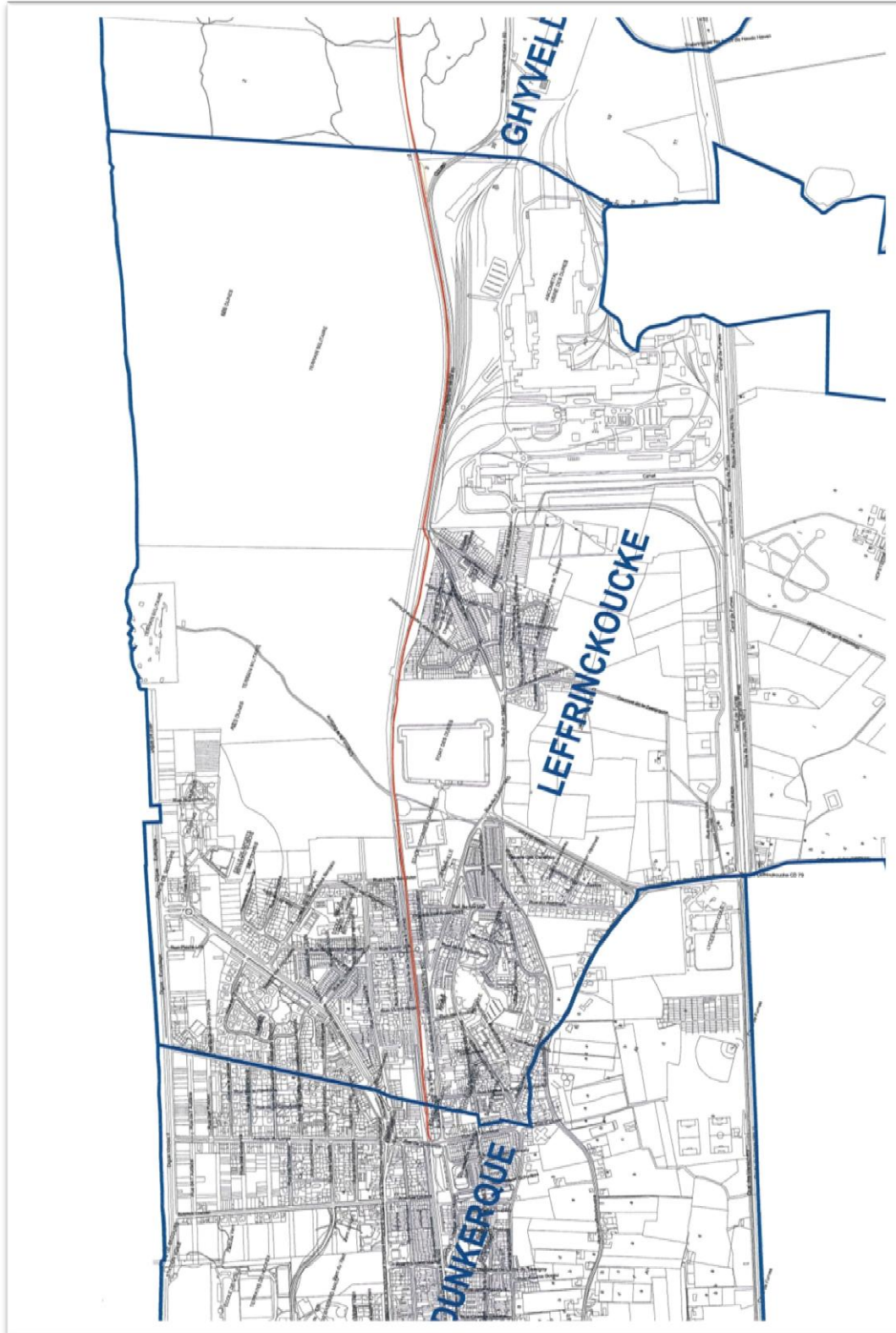
Véloroute Dunkerque - Bray-Dunes - Expertise paysagère



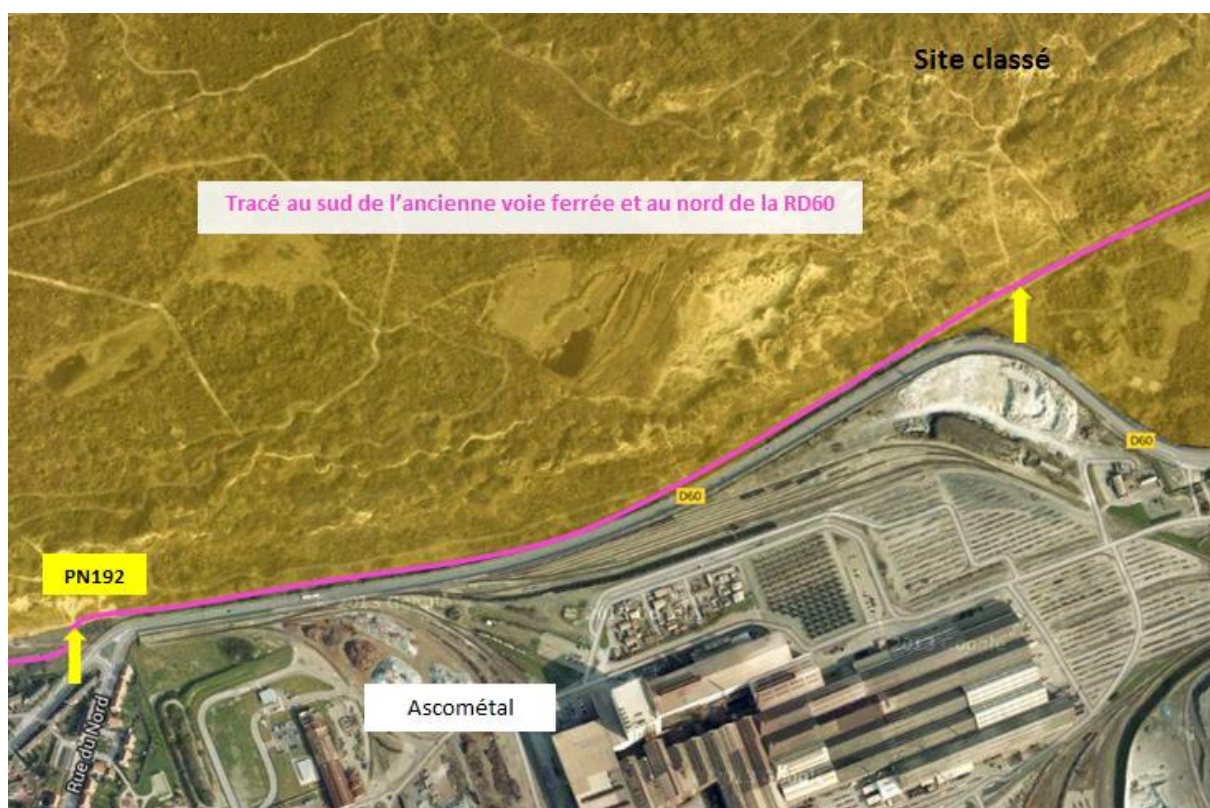


## La section 9 sur la commune de Leffrinckoucke

Sur la commune de Leffrinckoucke, le projet s'étend de la limite communale avec Dunkerque jusqu'à la limite communale avec Ghyvelde, en longeant sur toute la longueur la voie ferrée par le sud.







**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 <sup>2</sup> )	Modalités
AB 0994	SNCF	18 788	Convention d'occupation
AC 0004	SNCF	15 396	Convention d'occupation
AC 0656	Mairie de Leffrinckoucke	69 122	Convention d'occupation
AC 0006	Ascométal	12 297	Convention d'occupation
AC 0005	Ascométal	810	Convention d'occupation
AH 0003	SNCF	20 378	Convention d'occupation
AD 003	Conservatoire du littoral	4 135	Convention d'occupation
<b>Total</b>		<b>140 926</b>	/

La totalité de l'itinéraire sur la commune de Leffrinckoucke sera constituée de voies vertes.

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. De la même façon, une convention est en cours d'élaboration avec l'usine Ascométal pour les parcelles AC0005 et AC0006 et avec la Conservatoire du Littoral.

**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 minimum 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.



Avant l'entrée d'Ascométal (PN192)

Sur cette partie, où la voie ferrée est toujours en service (1 aller /retour par jour), la clôture doit impérativement mesurer 2m de haut avec une maille de 5 par 15 cm.

La clôture sera du même type que celle implantée sur la commune de Rosendaël c'est à dire d'aspect plus rigide et plus urbain : clôture métallique plastifiée à petite maille, d'une hauteur de 2m, de couleur brune.

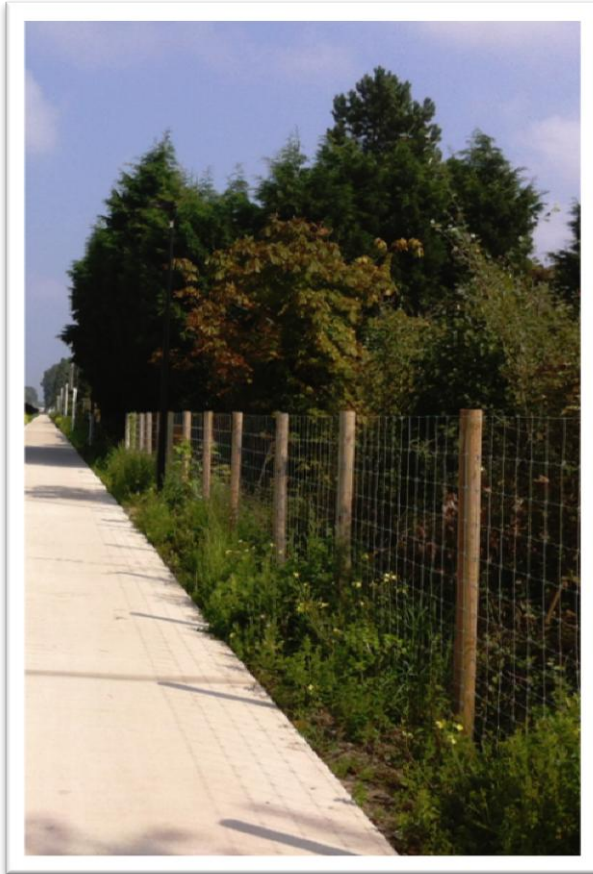


*Photo du bas : clôture noire sur la section 8*

Après l'entrée d'Ascométal (après le PN192)

Sur cette partie, 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). (cf. photos ci-dessous)

De plus, ce type de clôture sera perméable aux déplacements de la petite faune.





### Concernant le revêtement :

Du PN190 à la fin d'Ascométal (entrée du site Classé), le revêtement sera constitué de béton balayé (cf. photo ci-dessous – véloroute du Littoral section 8 sur Dunkerque-Rosendaël)



A partir de la fin d'Ascométal (entrée du Site Classé), la voie verte traversant le Site Classé 59SC08, également Zone Nature 2000, ZNIEFF de type 1 et espace remarquable du littoral, il sera mis en place un traitement alternatif en **grave compactée calcaire**, conformément aux préconisations de l'article R.146-2 du Code de l'Urbanisme.



*Photo : la Loire à vélo – voie en grave compactée calcaire*



**Concernant l'éclairage :**

Jusqu'au PN191 (entrée du Fort des Dunes) : des mâts d'éclairage seront installés tous les 25m environ sur le modèle de ceux mis en place sur Dunkerque/ Rosendaël.

Il s'agit de mâts de 5 m de couleur noire de haut équipés d'éclairage à LED qui se déclenchent lors du passage d'un usager (piéton ou cycliste) sur une plage horaire modulable définie avec les services gestionnaires. Ce dispositif permet de limiter la pollution lumineuse et de réduire les coûts de fonctionnement.

Sur le reste de l'aménagement sur la commune de Leffrinckoucke, il n'y aura pas d'éclairage.

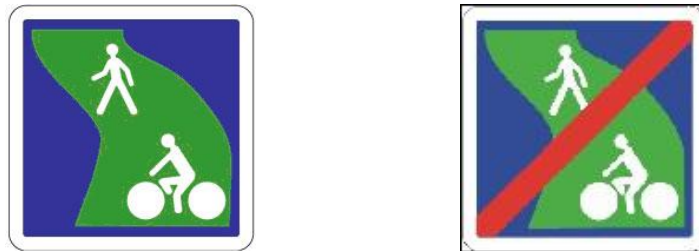


## Concernant le jalonnement :

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



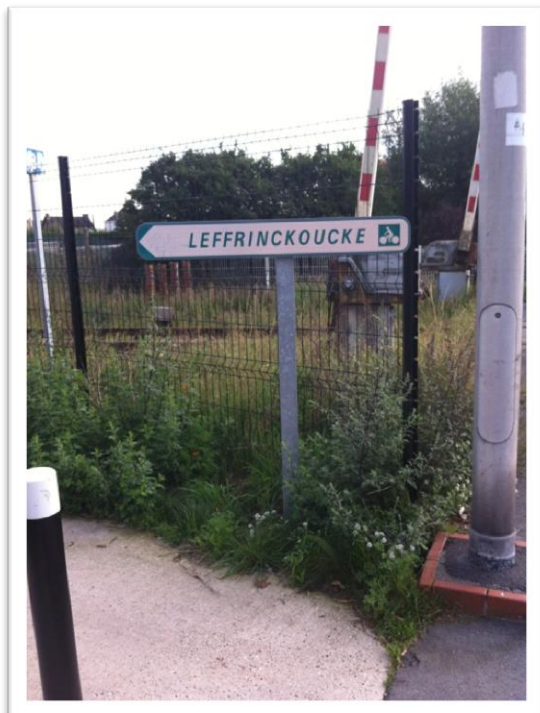
Ce jalonnement respectera la Charte de signalisation rédigée par la Région. Le choix des matériaux pour la signalisation directionnelle et réglementaire sera adapté en fonction des lieux.

Pour la commune de Leffrinckoucke, il s'agira les accès seront les suivants :

- PN190 (voirie) : support métallique
- PN191 (côté sud de la voie ferrée) : support bois
- PN192 : support bois

*A gauche : support métallique au niveau de la section 8*

*A droite : exemple de support bois*



## Les photos du site actuel

PHOTO N°1 : depuis le PN190



PHOTO N°2 : ancienne gare de Leffrinckoucke

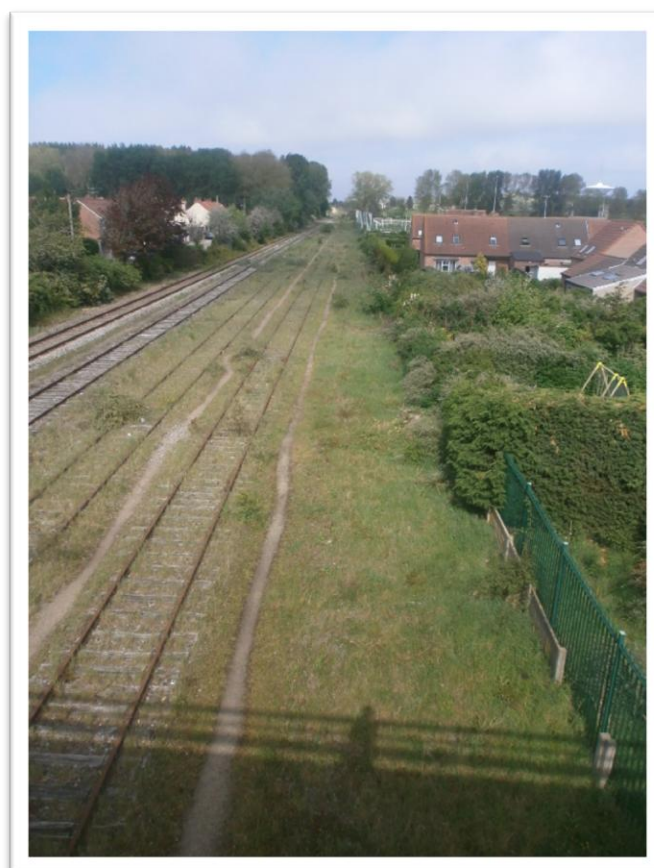




**PHOTO N°3a : depuis la passerelle vers l'ouest**



**PHOTO N°3b : depuis la passerelle vers l'est**



**PHOTO N°4 : depuis le PN191 – vue vers l’ouest**



**PHOTO N°5 : depuis le PN191 – vue vers le Fort**





**PHOTO N°6 : depuis le PN192 – vue vers l’ouest**



**PHOTO N°7 : depuis le PN192 – vue vers le nord-ouest**

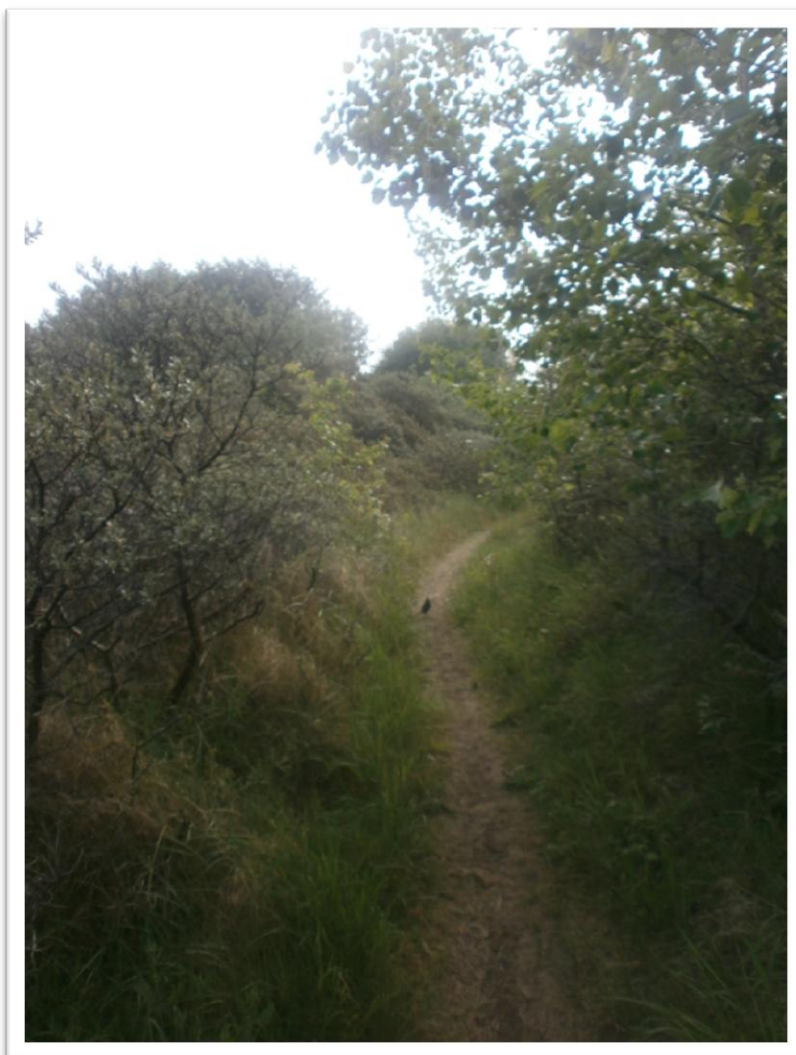




**PHOTO N°8 : depuis le PN192 – vue vers l’est et l’usine**



**PHOTO N°9 : arrière RD60 - vue vers l’est**



## Les procédures réglementaires

Ce projet sur la section 9 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)