

4.2 Objectifs du projet

La Métropole Européenne de Lille s'est engagée dans le développement d'un réseau de voies vertes permettant de relier en mode doux les grands espaces de nature et de loisirs (voir annexe 9). Empruntant de manière préférentielle les bords à canaux et les anciennes lignes ferroviaires désaffectées, ce réseau a pour objectif l'accessibilité en mode doux des espaces de nature, la création de circuit de promenade en site propre pouvant également servir de liaison domicile/travail, mais également la création et le renforcement des corridors écologiques.

Cette nouvelle voie verte sera réalisée sur une ancienne voie de chemin de fer abandonnée depuis les années 80 et déclassée mais ne devant pas supporter des constructions lourdes. Elle s'intègre au réseau européen, national et régional des véloroutes-voies vertes (inscrite au SR3V, voir annexe 10) en permettant de relier à ses extrémités les voies vertes du Canal de Roubaix (Eurovélo5) et de la Lys (Nationale 32) (voir annexe 4) et ainsi de significativement améliorer le réseau en permettant un bouclage avec la voie verte de la Deûle (Nationale 32). Elle va également permettre de rejoindre le Parc du Mont du Ferrain, nouvel espace naturel métropolitain (voir annexe 9).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Travaux de la voie verte en maîtrise d'ouvrage MEL (voir annexes 4 et 8):

- Réalisation de la couche d'assise (utilisation du ballaste en fond de forme pour supporter la voie verte),
- Réalisation de tranchées drainantes
- Réalisation de la couche en stabilisé et apport ponctuel de terre végétale en bordure,
- Réalisation ponctuelle de placettes, pose des différents équipements,
- Mise en place d'un plan de gestion de la végétation (voir 4.3.2.).

Le projet sera réalisé en plusieurs tronçons entre 2020 et 2024.

NB : fin 2018 – début 2019, les travaux correspondants au débroussaillage de l'ancienne voie ferrée et à la suppression des rails et traverses seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'Etablissement Public Foncier (EPF) et ce sur l'ensemble du linéaire.

NB : en 2019, un réseau de chaleur enterré sous maîtrise d'ouvrage de COVALYS, sera réalisé sous une partie de l'ancienne voie ferrée (après enlèvement des rails) : tronçon entre la rue du Dronckaert à Roncq et l'avenue Gambetta à Tourcoing, annexe 4 (étude d'impact ad hoc).

NB : sur le tronçon Roncquois (entre la rue du Dronckaert et rue de Bousbecque, annexe 4) la ville a réalisé un « proto-aménagement » ouvert uniquement aux piétons (trop étroit pour les vélos et également non accessible aux PMR), en remplissant l'espace inter-rails par un matériau de type sable de marquise. Celui-ci ne pourra être conservé en l'état de par l'enlèvement des rails et des traverses nécessaire à la réalisation d'une voie verte ouverte à tous les usagers mode doux.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet sera une piste de 3 m de large en stabilisé ouverte aux piétons (et PMR), cyclistes et cavaliers (pas de véhicules motorisés hors entretien) et disposée sur le ballaste de l'ancienne voie ferrée.

La voie sera équipée de mobiliers divers d'agrément (bancs, tables...) ou de sécurité (équipements filtrants aux entrées, clôtures, signalétique...).

La voie sera ponctuée au fil du parcours de placettes, aire de jeux ou de repos...

Sur les abords de la voie verte, un plan de gestion de la végétation sera mis en place afin de circonscrire le développement de la végétation exotique présente (buddleia, robinier faux acacia et ponctuellement de la renouée du japon), de développer une végétation plus riche (plantations complémentaires d'essences locales), de diversifier les habitats et de conforter l'effet corridor.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Déclaration loi sur l'eau

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur de la voie verte	11.3 km
Largeur de la voie verte (elle pourra être réduite à 2.5 m en section rurale : Halluin et Roncq, et élargie à 3.5 m en section urbaine : Tourcoing et Mouvaux) avec ponctuellement des placettes et des rampes PMR pour certains accès.	3m en moyenne
Surface totale des aménagements	6.7 ha

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Une partie de l'ancienne voie ferrée
Halluin Somain : limite nord rue de la
Lys à Halluin, limite sud rue de
l'Union à Tourcoing

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" _ Lat. ___° ___' ___" _

Pour les catégories 5° a), 6° a), b)
et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d),
10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°,
38° ; 43° a), b) de l'annexe à
l'article R. 122-2 du code de
l'environnement :

Point de départ :

Long. 5° 0' 4' 7' 19" N Lat. 0° 3' 0' 6' 55" E

Point d'arrivée :

Long. 5° 0' 4' 2' 25" N Lat. 0° 3' 0' 9' 45" E

Communes traversées :

Halluin, Roncq, Mouvaux, Tourcoing

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation
environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les
différentes composantes de votre projet et
indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPBE métropolitain adopté par conseil de la MEL en décembre 2015
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Inventaire du patrimoine architectural et paysager approuvé par le conseil de communauté le 8 octobre 2004 Halluin: 2 maisons de maître et manoir de Pellegrin Roncq: ancienne gare de Roncq
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En limite de prairies et de terres arables référencés comme potentiellement humides

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI par ruissellement des eaux pluviales dans le secteur Nord-Ouest de l'arrondissement de Lille prescrit par arrêté préfectoral le 28/12/2016
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Halluin, Roncq, Tourcoing incluses dans la ZRE des eaux de la nappe des calcaires carbonifères entre 100 et 140 m de profondeur par rapport au terrain naturel.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A 1.3km au nord du site du chateau du bois vert et de son parc (Bondues, Marq en Baroeul)

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Utilisation du ballaste en fond de forme pour supporter la voie, apport pour le reste (couche d'assise et stabilisé)
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aléa retrait gonflement des argiles moyen (à fort au niveau de l'ancienne gare de roncq)
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendrera du trafic vélo et au contraire contribue à diminuer les déplacements automobiles au profit des modes actifs
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Valorisation de l'ancienne voie ferrée
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Incidence positive, développement du mode actif

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

Incidence positive pour le développement du réseau de déplacement mode doux (lien avec la Belgique au niveau de la Lys transfrontalière et jonction avec Eurovélo 5)

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

voir annexe 7

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

Annexe 7: autoévaluation

Annexe 8 : Coupe esquisse de la voie verte

Annexe 9 : Stratégie Espaces Naturels Métropole Européenne de Lille

Annexe 10 : Délibération de la Région sur l'actualisation du Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes (SR3V)

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

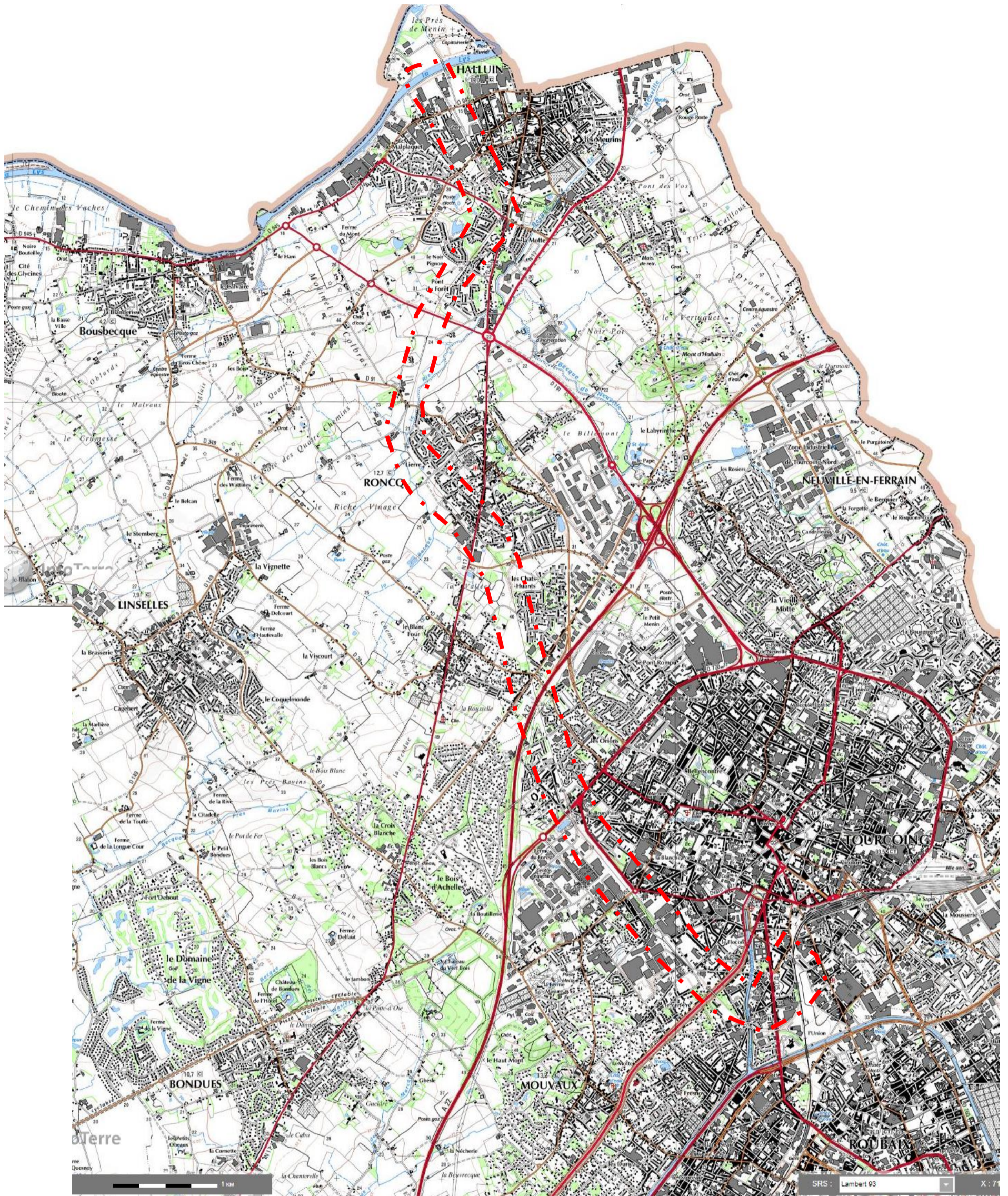
LILLE

le,

03/09/2018

Signature





ANNEXE 2 – PLAN DE SITUATION AU 1/25000

ANNEXE 3 – Photographies



Légende : rue Allende à Roncq, proto-aménagement (avant enlèvement des rails et traverses par l'EPF)



Plan de repérage



Légende : au niveau de la chaussée Albert Einstein à Tourcoing (avant enlèvement des rails et enterrement du réseau de chaleur)



Plan de repérage

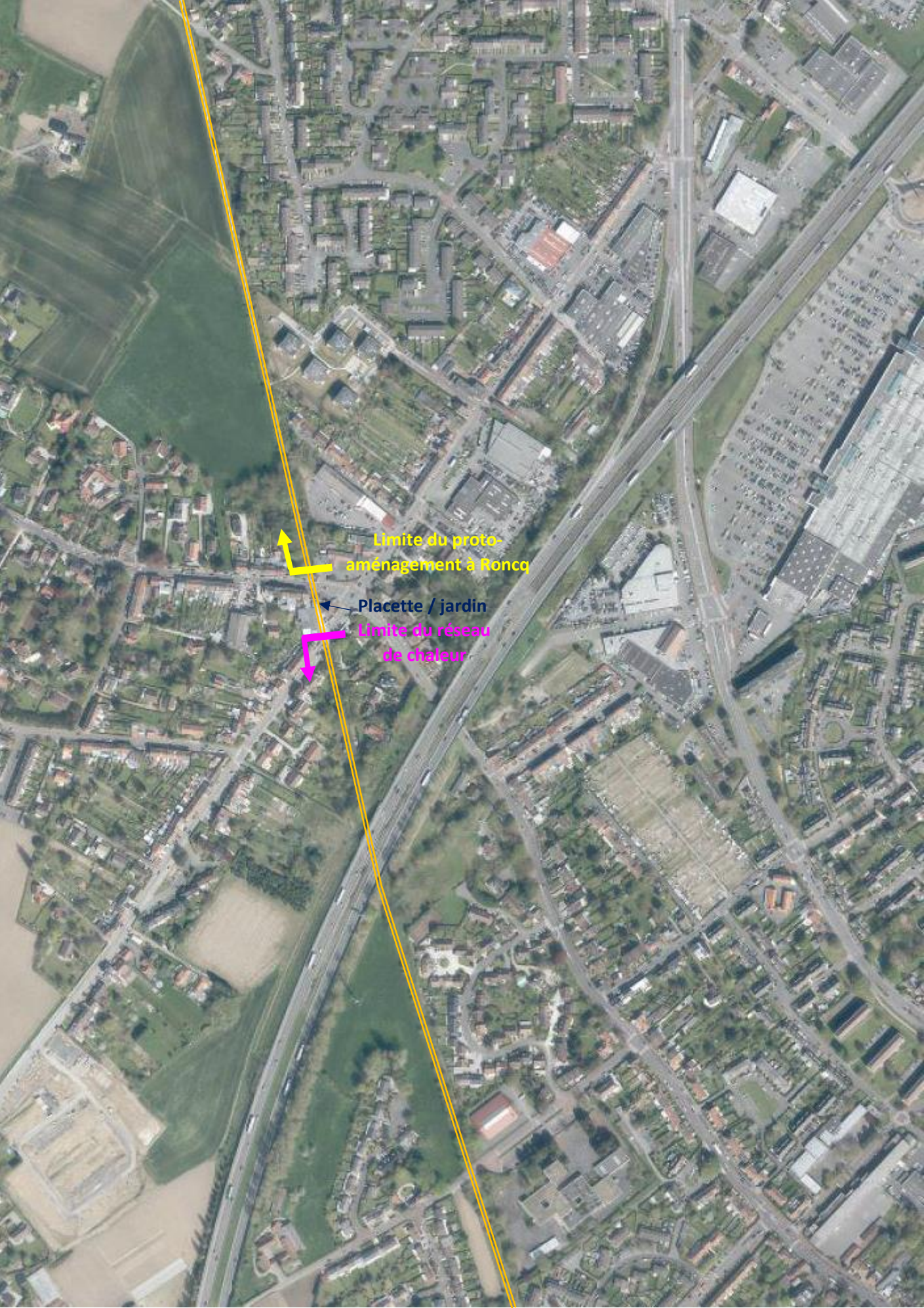
ANNEXE 4 : TRACE DE LA VOIE VERTE











Limite du proto-aménagement à Roncq

Placette / jardin

Limite du réseau de chaleur





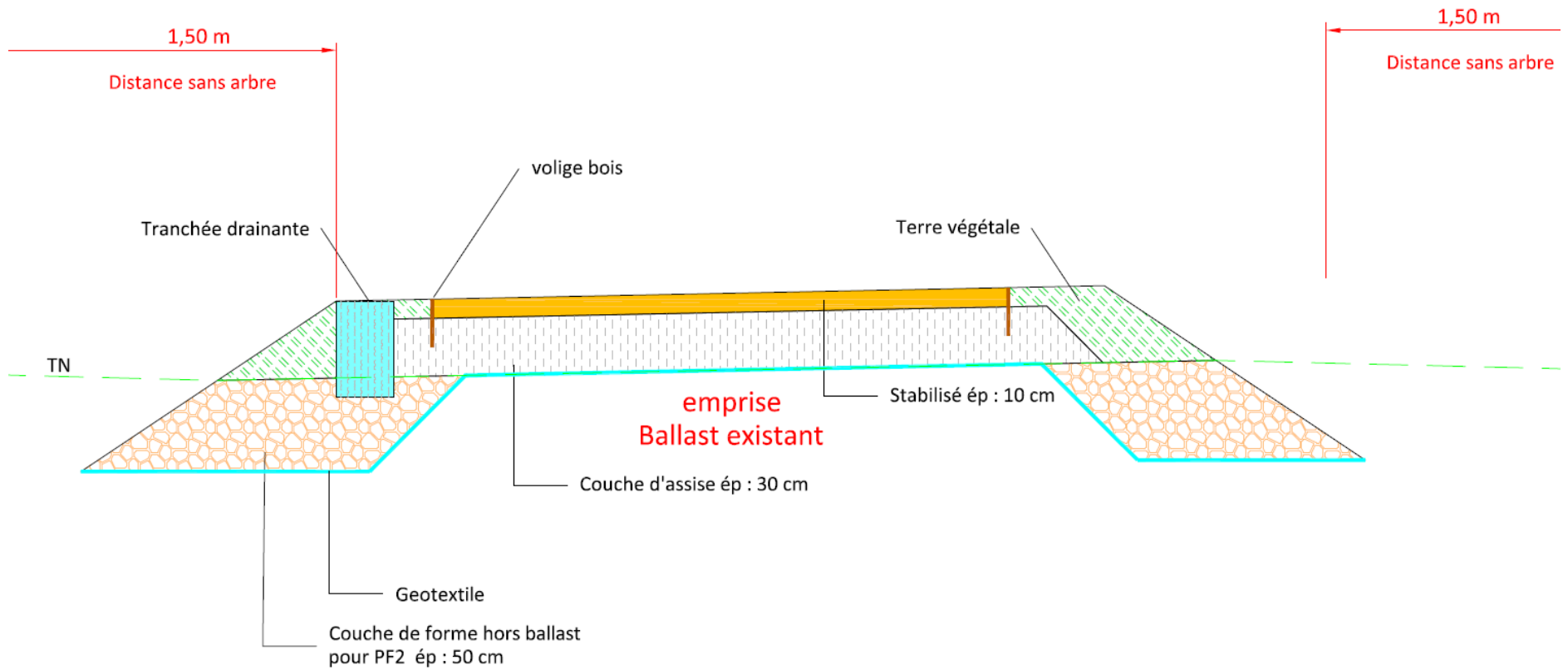


ANNEXE 7 – AUTO-EVALUATION

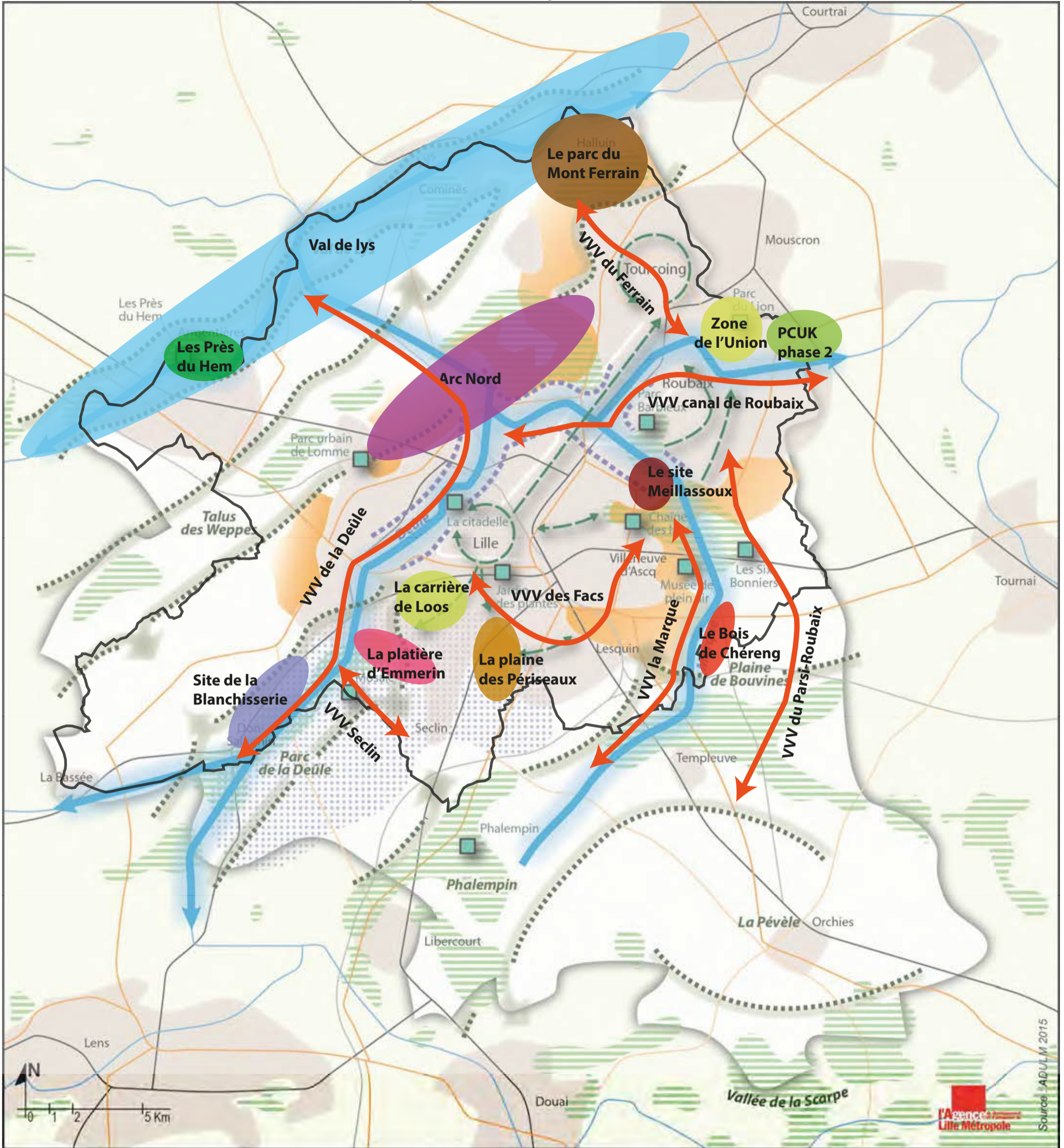
Hormis pendant les travaux qui seront limités et de courte durée pour chaque riverain de par le caractère linéaire du chantier, le projet n'a que des impacts positifs :

- Le projet favorise l'usage des modes doux pour les déplacements (loisir ou quotidien) avec toutes ses retombées induites (réduction de la pollution atmosphérique, santé publique...). La voie étant en cœur d'agglomération, elle passe au plus près des futurs usagers et sera donc bien utilisée. Elle s'inscrit également dans une demande sociale de plus d'espace de détente, loisir, promenade de proximité, dans des secteurs encore très largement déficitaires (annexe 9).
- Le projet va permettre de conforter la trame verte en améliorant la qualité de la végétation qui la borde, par la mise en place d'un plan de gestion (substitution progressive des foyers d'essences exotiques par des essences locales, diversification de la fore et des habitats, gestion différencié ENM).
- L'utilisation d'un matériau de type stabilisé est environnementalement plus intégré alors que la voie sera implantée sur le ballaste de l'ancienne voie ferrée qui de par sa composition est peu biogène et très perméable (peu de matière organique ou de nutriments).
- De plus, le site aura déjà fait l'objet de travaux : enlèvement des rails et traverses (maître d'ouvrage EPF), pose du réseau de chaleur (maître d'ouvrage COVALYS) qui a fait l'objet d'une étude d'impact.

ANNEXE 8 : COUPE ESQUISSE DE LA VOIE VERTE



Plan Pluriannuel d'investissement pour l'aménagement de la trame verte et bleue MEL (2016-2020)

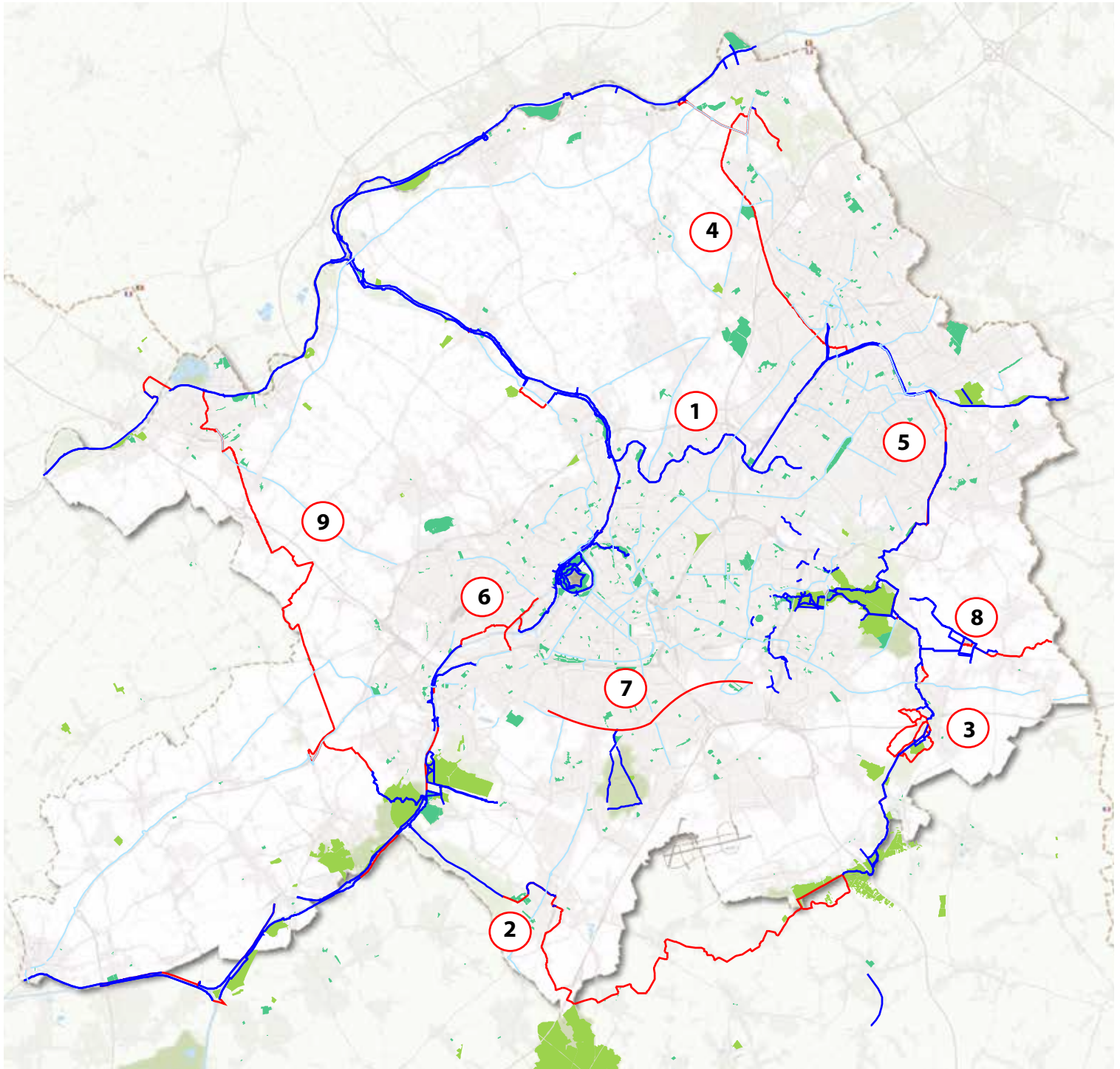


ARMATURE VERTE ET BLEUE


- | | | | | | |
|--|--|--|------------------------------|--|---|
| | Continuité structurante des 3 vallées Lys, Deûle, Marque | | Hémicycle | | Voie rapide |
| | Principal site d'intérêt à préserver | | Pôle récréatif métropolitain | | Route structurante |
| | Grand secteur de reconquête écologique et des paysages | | Nature en ville à conforter | | Voie TER |
| | Valorisation de la voie d'eau | | | | LGV |
| | Liaison verte urbaine à favoriser | | | | Voie et cours d'eau |
| | | | | | Aire d'alimentation des captages d'eau « Grenelle »
<i>(vulnérabilité forte, très forte et totale)</i> |

Cheminements récréatifs

Métropole Européenne de Lille




 Espaces Naturels Métropolitains

 Parc urbains, jardins

 Cheminements existants

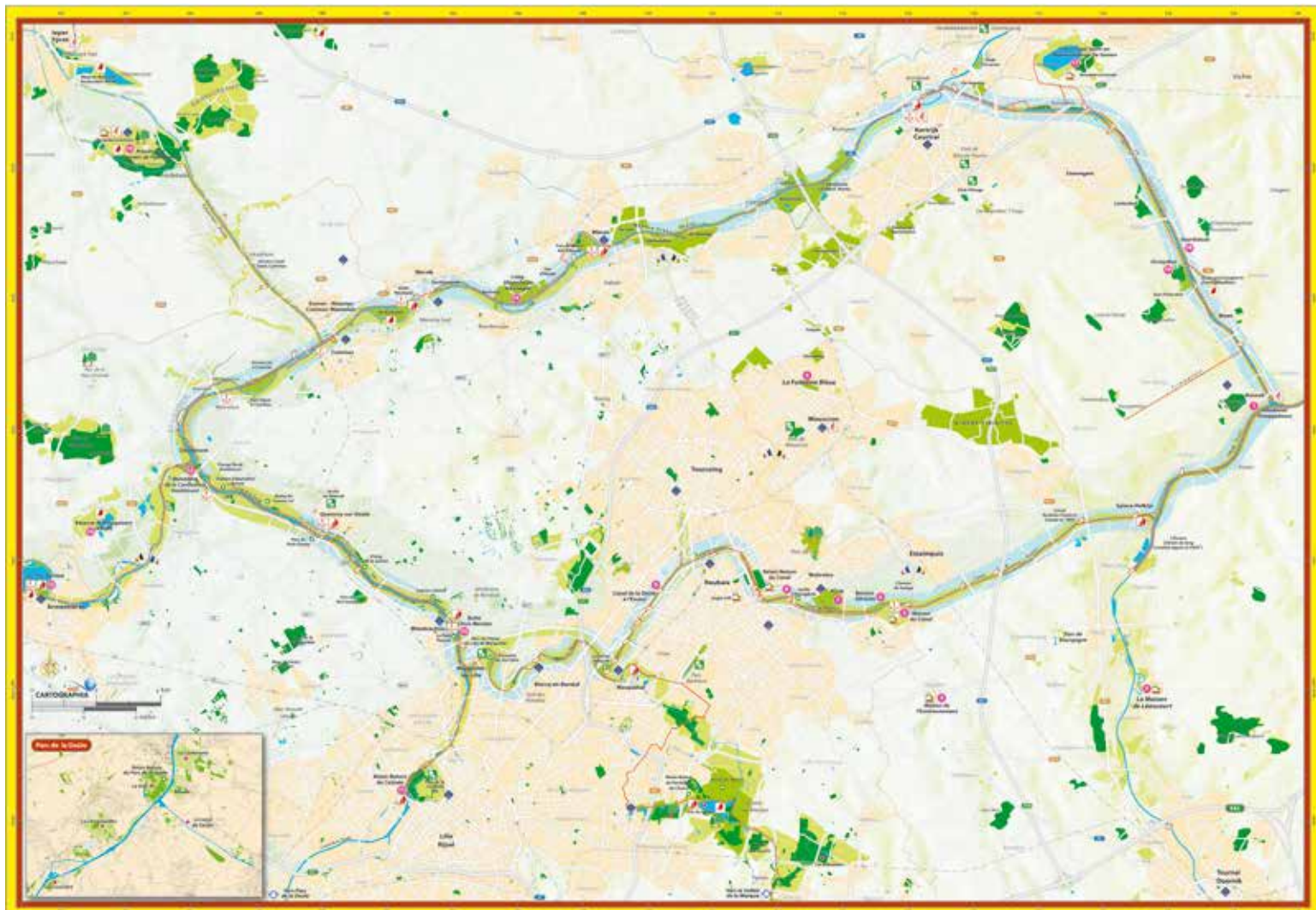
 Cheminements projets

 Réseau cyclable principal

Zones de projets:

1. Voie verte du canal de Roubaix/Marque urbaine
2. Voie verte de Seclin
3. Voie verte de la Marque
4. Voie Verte du Ferrain
5. Voie verte du Paris-Roubaix
6. Voie verte de la Deûle
7. Voie des Facs
8. Liaison intercommunale Hem/Willems
9. Voie verte Deûle-Lys

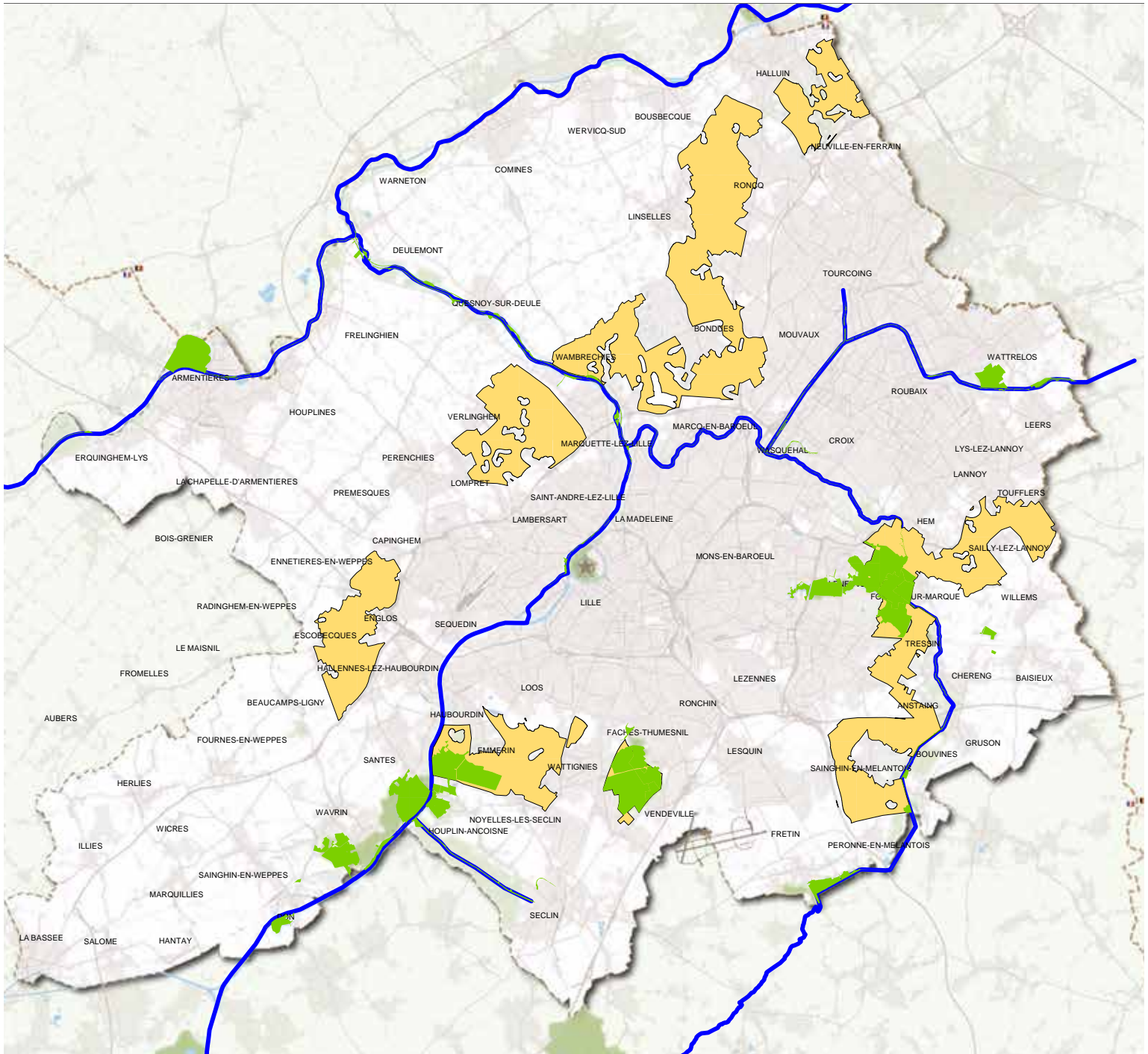
D'une stratégie fluviale à l'échelle de la MEL à un projet Eurométropolitain




LÉGENDE LEGENDE

- | | | | |
|------------------|---|---|--|
| Bois / Bos | Itinéraire de randonnée pédestre et cycliste
<i>Fiet- en wandelroute</i> | Office de tourisme
<i>Toeristische dienst</i> | Ecluse
<i>Sluuis</i> |
| Espace de Nature | Site d'intérêt naturel
<i>Wandervol natuurgebied</i> | Point de location de vélo
<i>Punt fietsverhuur</i> | Parc Urbain |
| Trame Verte / | Centre d'éducation à la nature et à l'environnement
<i>Educatief natuurcentrum</i> | Port, Malle nautique, Embarcadere
<i>Haven</i> | Réserve naturelle
<i>Natuurnatuur</i> |
| Trame Bleue / | | Port de plaisance
<i>Plezier / Recreërhaven</i> | |

Hémicycles du SCOT Métropole européen de Lille

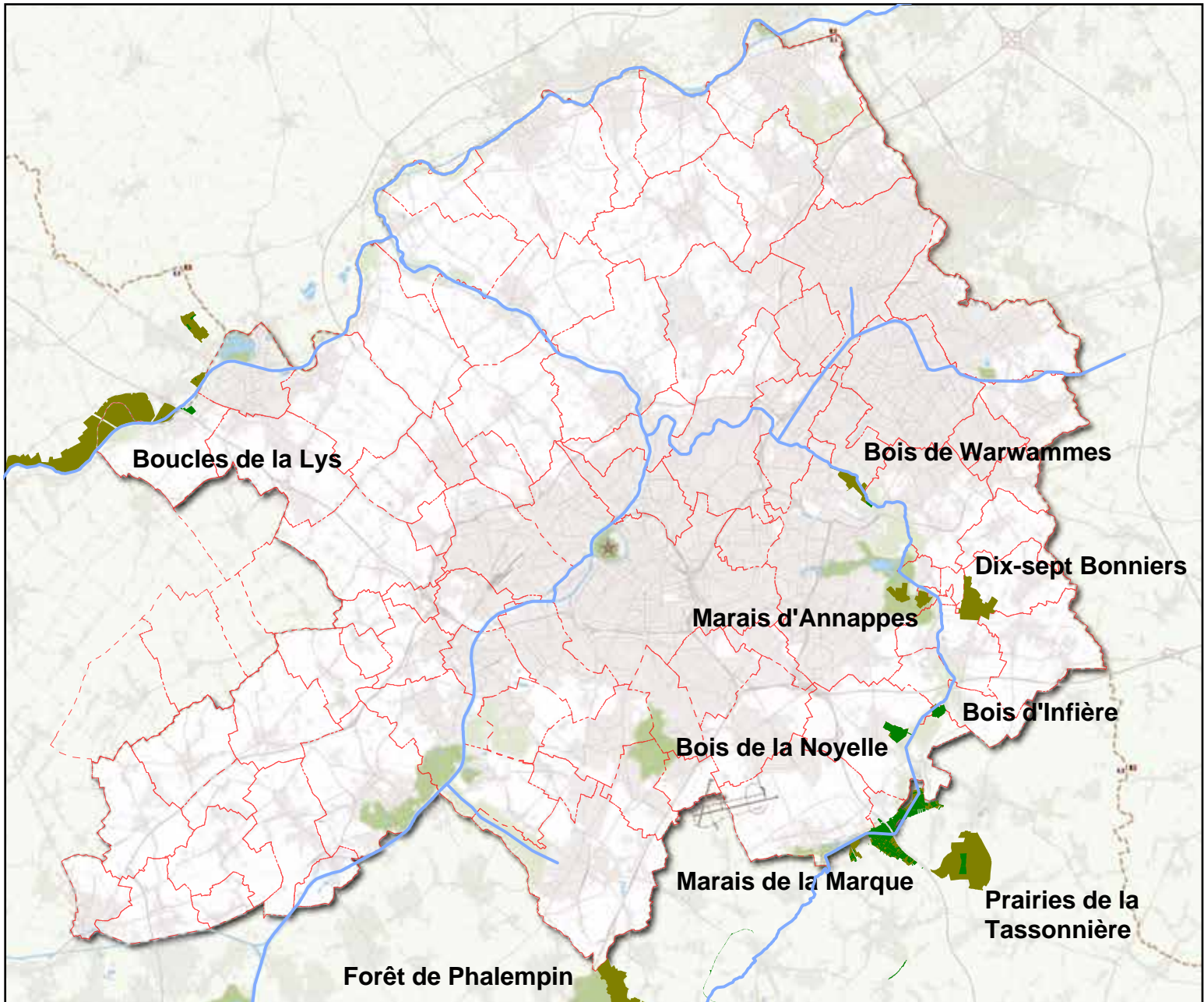



 Espaces Naturels Métropolitains


 Hémicycles

 Hydrologie

Les Espaces Naturels Sensibles sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille




 Espaces Naturels Métropolitains

 Espaces Naturels Sensibles

 Zone de Prémption des ENS

 Communes

 Hydrologie

**ANNEXE 10 : DELIBERATION DE LA REGION SUR
L'ACTUALISATION DU SCHEMA REGIONAL DES VELOROUTES
VOIES VERTES (SR3V)**

Exercice Budgétaire : 2015

Fonction : 828 Autres liaisons

Thème : Transports

Objet : Actualisation du Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes (SR3V)

La Commission Permanente du Conseil Régional Nord - Pas de Calais réunie le 6 juillet 2015, sous la présidence de Monsieur Daniel PERCHERON,

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2015, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu la délibération n°20102707 des 15, 16 et 17 décembre 2010 adoptant le règlement budgétaire et financier,

Vu la délibération n° 20100614 des 21 et 22 avril 2010 portant délégation à la Commission Permanente,

Vu la délibération n° 20100613 des 21 et 22 avril 2010 portant délégation au Président du Conseil régional,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la circulaire du 31 mai 2001 relative à la mise en oeuvre du schéma national de véloroutes et voies Vertes,

Vu la délibération n°011963 du 12 novembre 2001 approuvant le Schéma Régional du Nord – Pas de Calais des Véloroutes Voies Vertes,

Vu l'avis émis par la Commission Transports lors de sa réunion du 11 juin 2015,

PREAMBULE :

Le Schéma Régional du Nord – Pas de Calais des Véloroutes Voies Vertes (SR3V) a été adopté en 2001. Ce schéma reçut l'agrément de la Mission Nationale des véloroutes voies vertes (MN3V) le 17 novembre 2005. Depuis cette date, le SR3V n'a pas connu d'évolution. La Région est aujourd'hui sollicitée par la Métropole Européenne de Lille, par le Comité Départemental du Tourisme du Nord et par le syndicat « Lys Sans Frontière » afin d'étudier la possibilité d'intégrer au Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes (SR3V) de nouveaux tracés.

DECIDE

de demander à l'Etat l'intégration dans le Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes les quatre liaisons régionales suivantes :

- la véloroute de la Lys ;
- la véloroute de la Scarpe ;
- la véloroute LF1 "Noordzeeroute", qui relie Boulogne-sur-Mer à Den Helder (Pays-Bas) ;
- la véloroute du Ferrain, qui relie le canal de Roubaix à la Lys.

AUTORISE

Monsieur le Président du Conseil Régional à signer et à finaliser les actes juridiques, administratifs et financiers correspondants

DECISION DE LA COMMISSION PERMANENTE:

Daniel PERCHERON

ADOpte DANS SON INTEGRALITE

Contrôle de légalité en Préfecture de Région le : 17 juillet 2015

NOM DE L'OPERATION : Actualisation du schéma régional des véloroutes voies vertes

Raison Sociale : Région Nord-Pas de Calais

Adresse :

Représentant légal :

Date de réception de la demande de subvention :

N° de dossier ASTRE:

PRESENTATION DU PROJET :

En application de la circulaire du 31 mai 2001, l'élaboration des schémas régionaux de véloroutes voies vertes, déclinaison du Schéma National des Véloroutes Voies Vertes, est confiée conjointement aux services de l'Etat et aux Régions. C'est ainsi la Région Nord – Pas de Calais a approuvé par délibération du 12 novembre 2001 (n° 011963) son Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes (SR3V). Son financement a été décidé par délibération du 4 juillet 2005.

Si l'adoption du Plan Vélo au mois de novembre 2013 a permis de faire évoluer les critères de financement des projets (de 40% à 50% avec un plafond passant de 50.000 € à 70.000 € uniquement pour les itinéraires européens), pour sa part, le schéma régional n'a pas connu d'évolutions jusqu'à ce jour.

Plusieurs partenaires ont sollicité la Région à ce sujet :

- La Métropole Européenne de Lille, concernant le projet de véloroute du Ferrain, (reliant le Canal de Roubaix à la Lys en empruntant le tracé de l'ancienne voie ferrée Halluin-Somain). Ce projet présente l'intérêt de relier deux véloroutes en traversant la métropole lilloise.

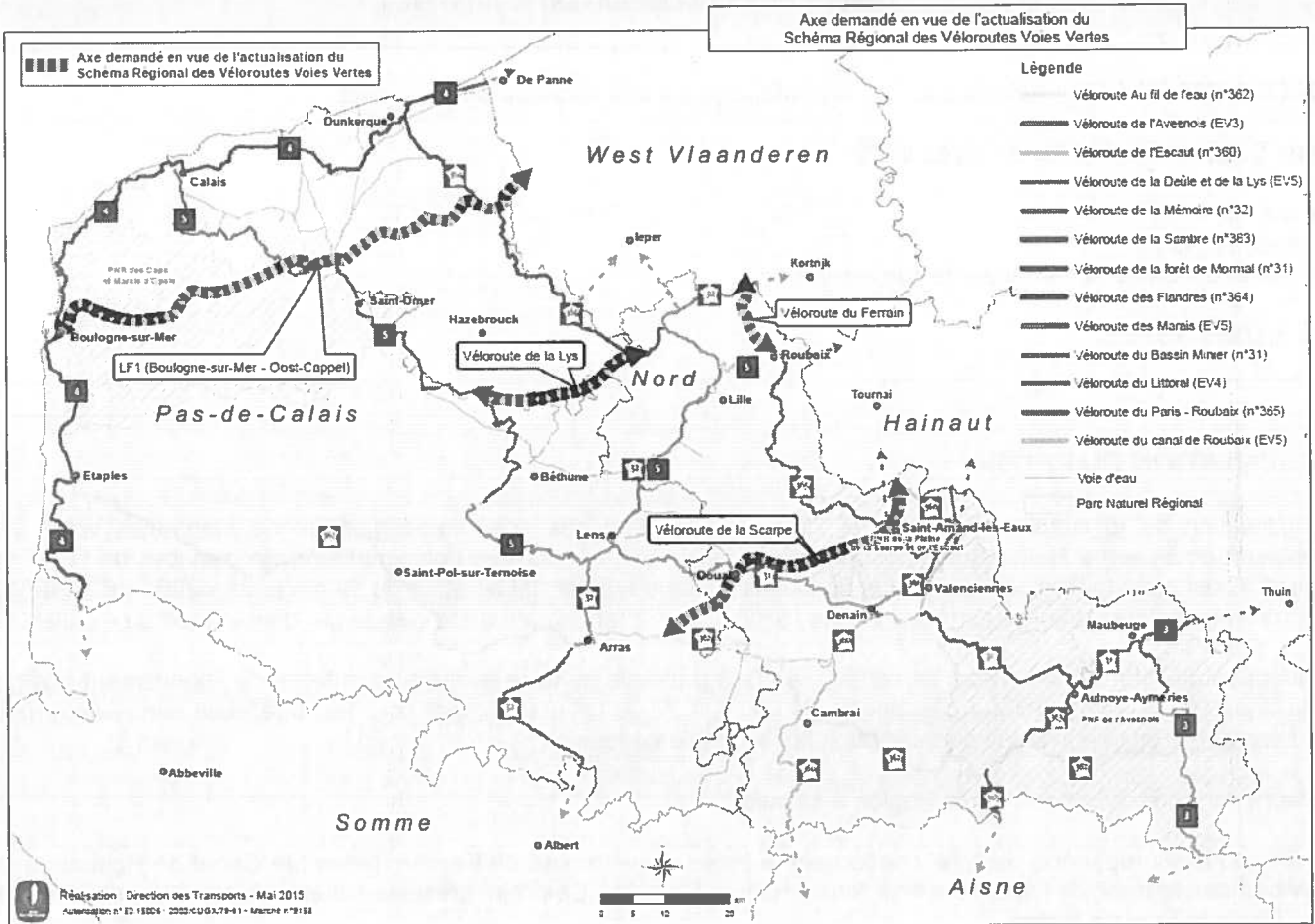
- Le Comité Départemental du Tourisme du Nord, afin d'y intégrer la véloroute LF1 "Noordzeeroute" (qui relie Boulogne-sur-Mer à Den Helder (Pays-Bas) et la véloroute de la Scarpe de Saint-Amand à Arras via Douai). Il s'agit d'itinéraires existants déjà bien fréquentés.

- Le syndicat « Lys Sans Frontière », pour le classement au SR3V du tronçon de la véloroute de Lys compris entre Armentières et Saint-Venant. Cet itinéraire existant est d'ailleurs repris dans le topoguide intitulé « La Lys en roue libre », de Michel BONDUELLE, aux Editions Ouest France.

Il s'agit d'itinéraires existants ou de projets qui permettent à la fois de compléter le Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes mais aussi de diffuser sur l'ensemble des itinéraires régionaux une pratique plus intense du tourisme à vélo.

Dès lors, il est envisagé de répondre favorablement à ces demandes en intégrant dans la catégorie des véloroutes régionales reprises au SR3V les liaisons suivantes : La véloroute de la Lys, la véloroute de la Scarpe, la véloroute LF1 "Noordzeeroute", la véloroute du Ferrain.

Conformément à la circulaire du 31 mai 2001 précisant que l'élaboration du SR3V est conjointe avec les services de l'Etat, la Région adressera à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) une demande en ce sens.



ANNEXE - 2 - BIOTOPE - ENJEUX ÉCOLOGIQUES



De la Lys au Pont du Forêt - Halluin
Aménagement de la voie verte du Ferrain - Enjeu écologique



Légende

Enjeu Ecologique

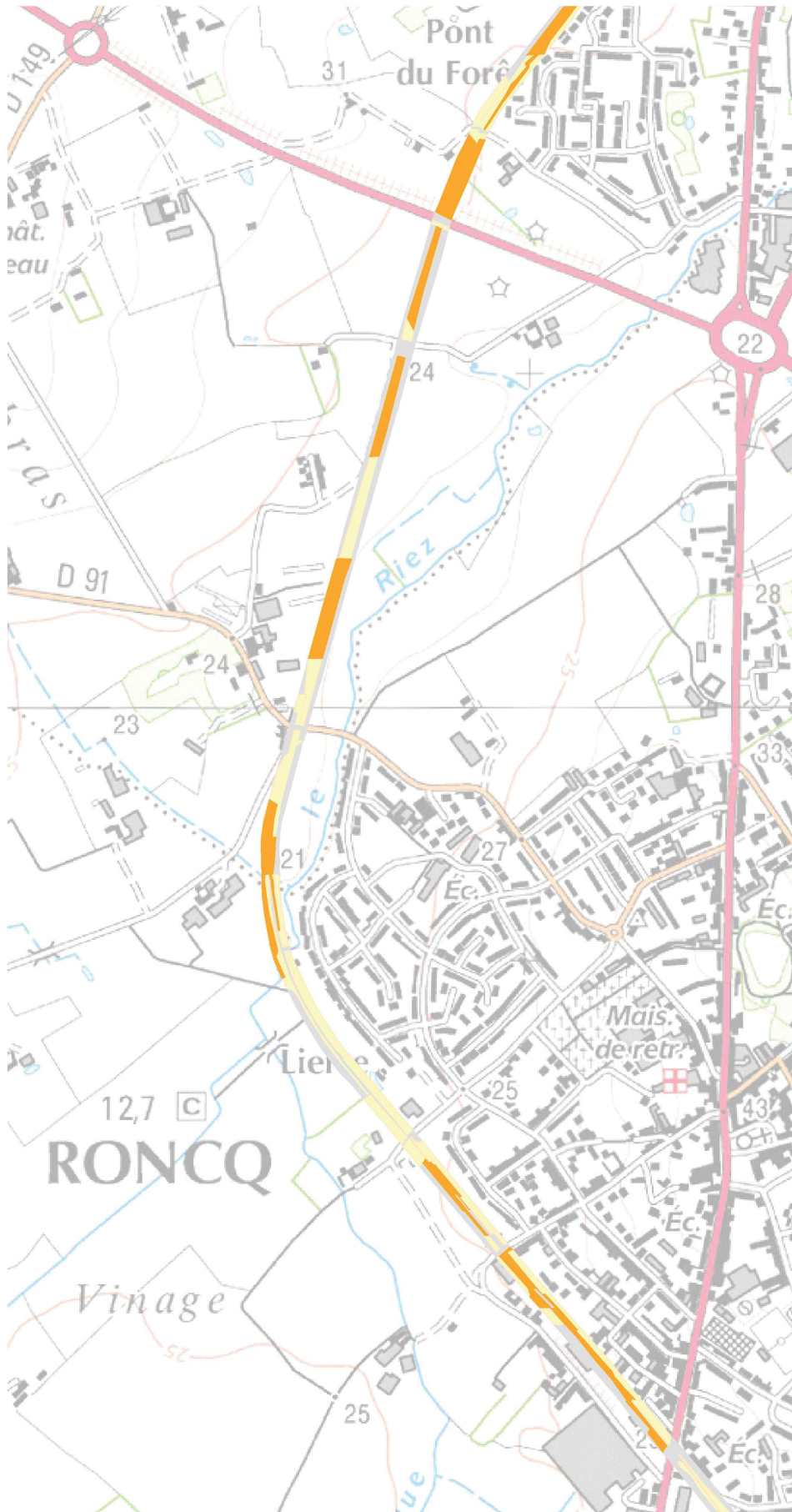
-  Nul à faible
-  Faible à modéré
-  Modéré à moyen
-  Moyen à fort

Sources / Réalisation



Orthophotoplans ©IGN - Paris 2009;
Réalisation : BIOTOPE, 2015.

0 50 100 200 m

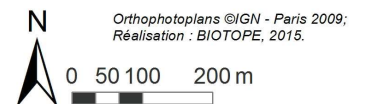


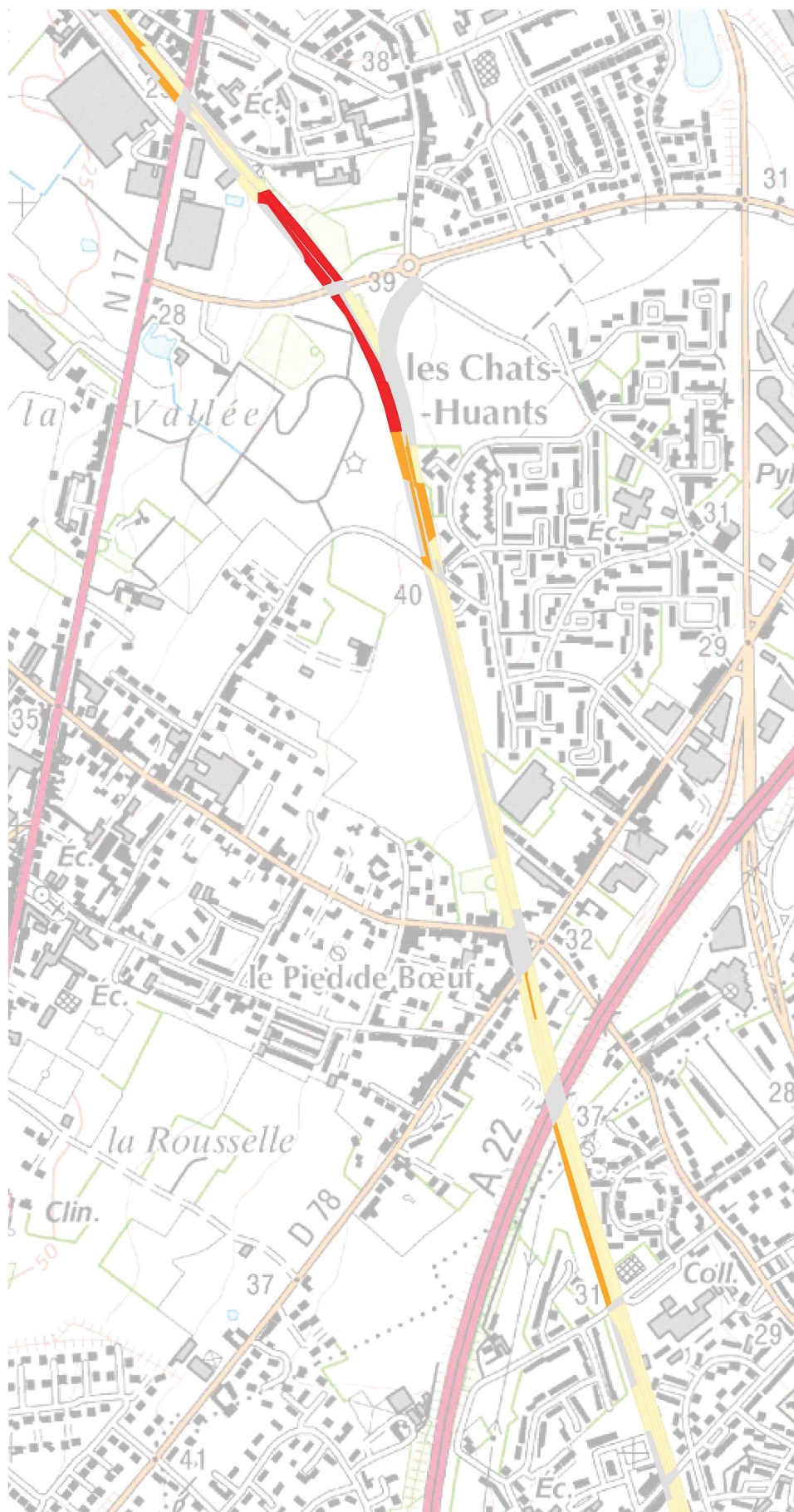
Légende

Enjeu Ecologique

- Nul à faible
- Faible à modéré
- Modéré à moyen
- Moyen à fort

Sources / Réalisation



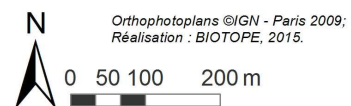


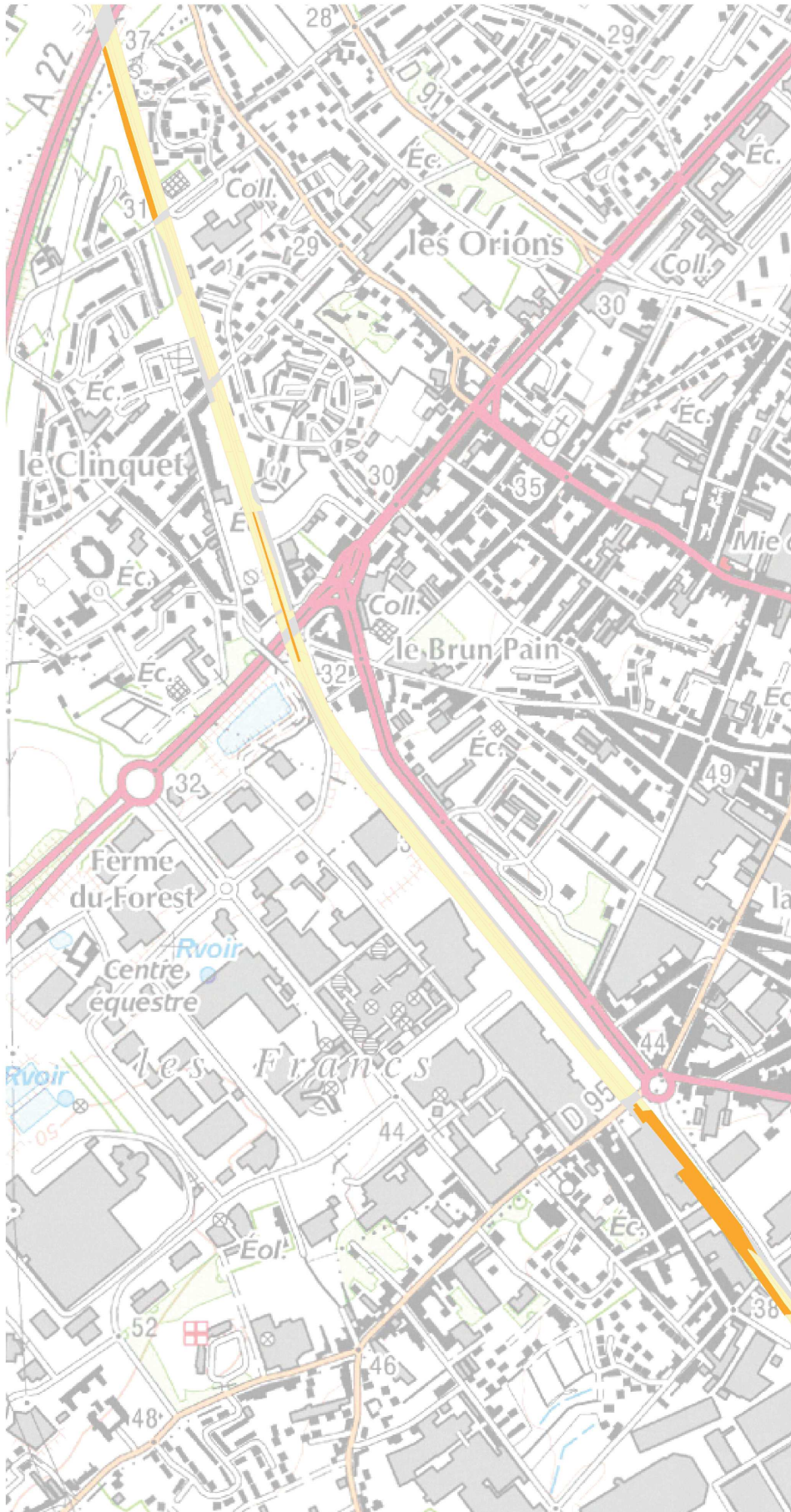
Légende

Enjeu Ecologique

-  Nul à faible
-  Faible à modéré
-  Modéré à moyen
-  Moyen à fort

Sources / Réalisation



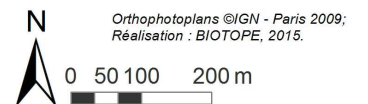


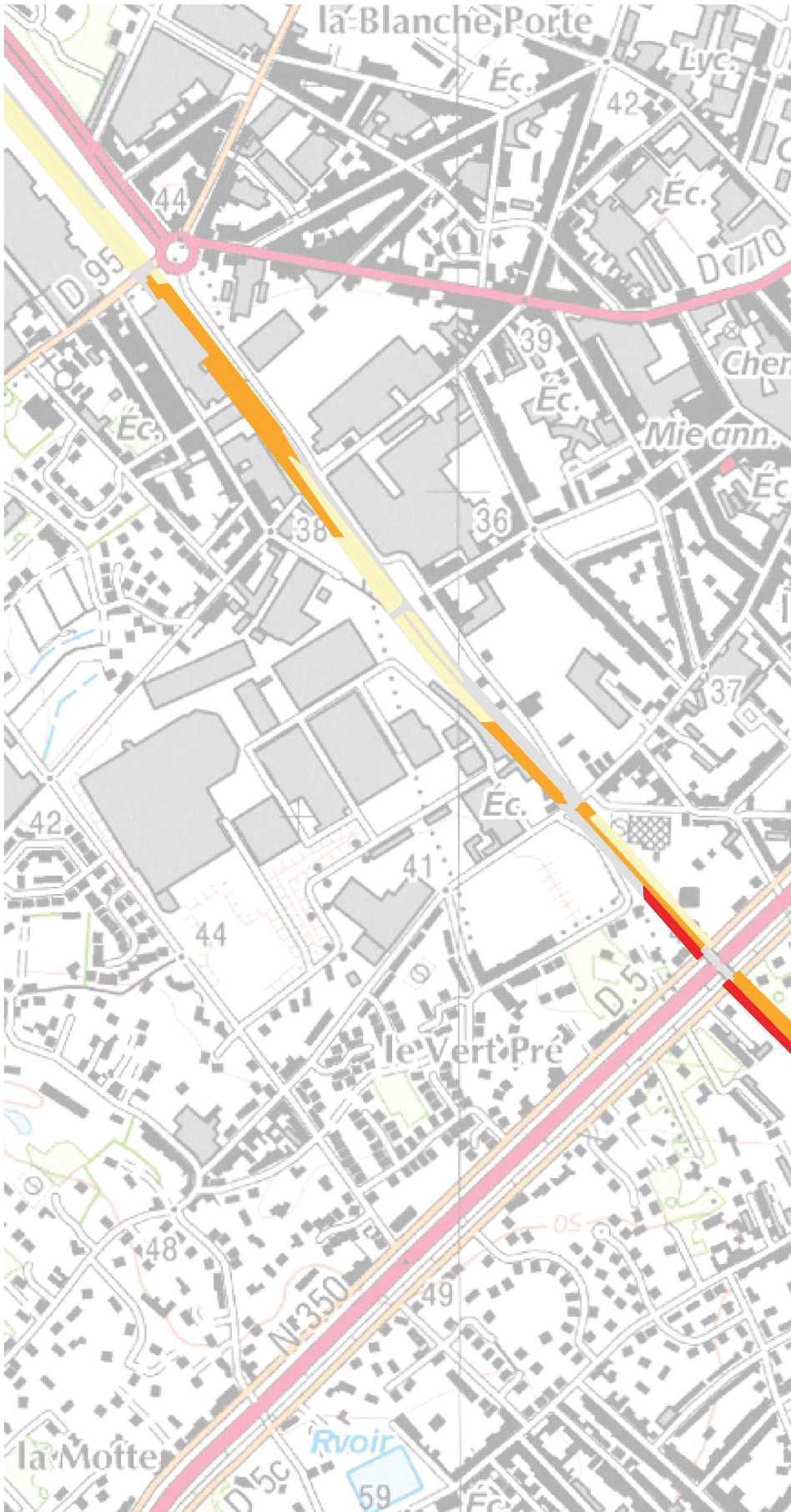
Légende

Enjeu Ecologique

- Nul à faible
- Faible à modéré
- Modéré à moyen
- Moyen à fort

Sources / Réalisation





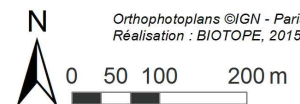
Légende

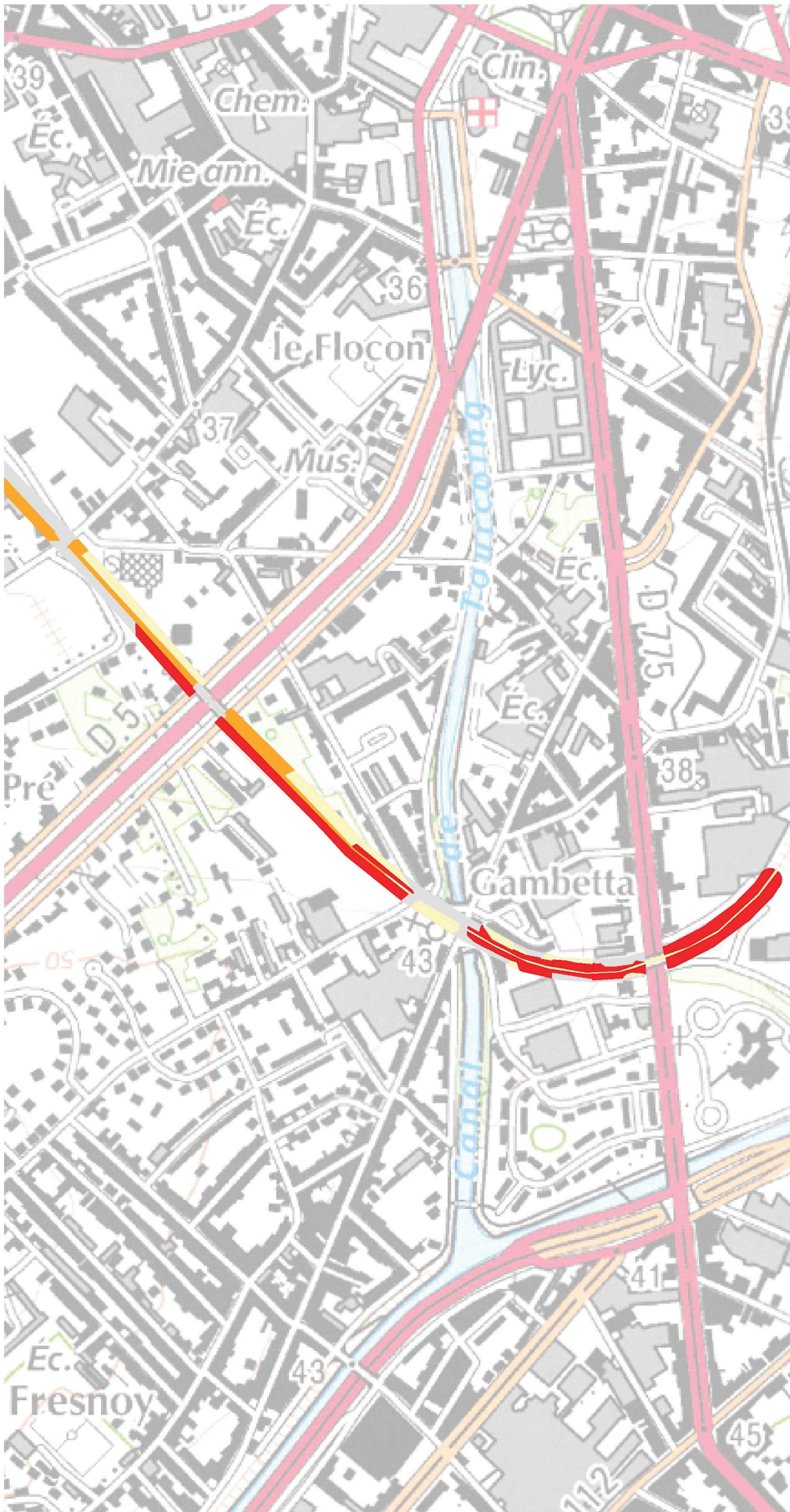
Enjeu Ecologique

- Nul à faible
- Faible à modéré
- Modéré à moyen
- Moyen à fort

Sources / Réalisation

Orthophotoplans ©IGN - Paris 2009;
 Réalisation : BIOTOPE, 2015.



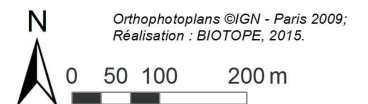


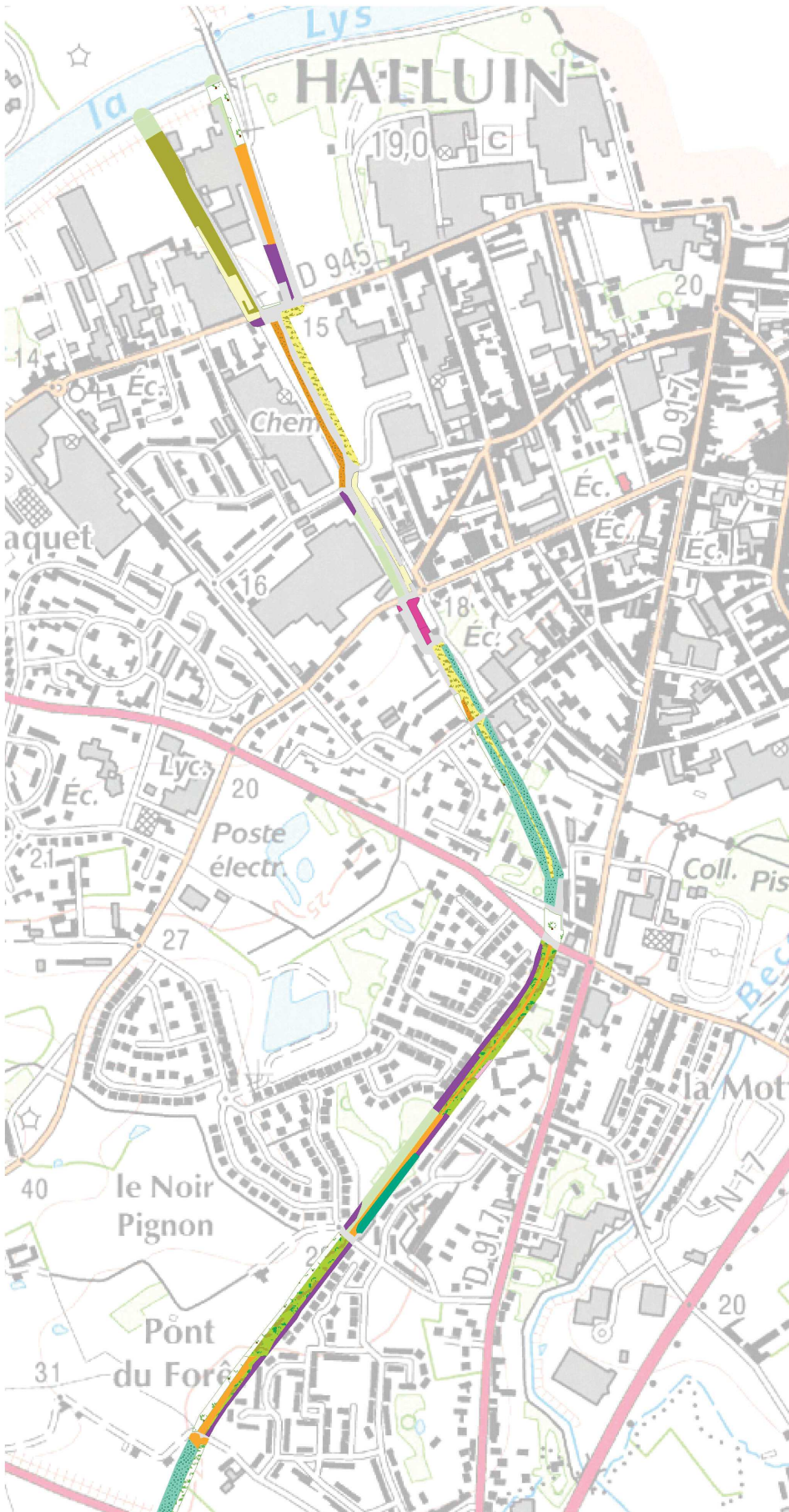
Légende

Enjeu Ecologique

- Nul à faible
- Faible à modéré
- Modéré à moyen
- Moyen à fort

Sources / Réalisation



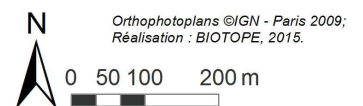


Légende

Habitats naturels

- Pelouse pionnière
- Mosaïque de pelouses et prairies
- Friche prairiale
- Friches prairiales et fourrés
- Friche prairiale à fourrés, arbustes
- Friche prairiale piquetée d'arbres
- Fourrés
- Fourrés de saules
- Boisement pionnier de bouleaux
- Taillis arbustif de frênes
- Taillis arbustif d'érables
- Frêne et érables dominants
- Frêne et essences ornementales
- Boisement à Robinier dominant
- Plantation de feuillus
- Prairies améliorées
- Grandes cultures
- Potagers
- Jardins
- Parcs urbains
- Pelouse de parc urbain
- Zone rudérale
- Tissu urbain et industriel

Sources / Réalisation





Légende

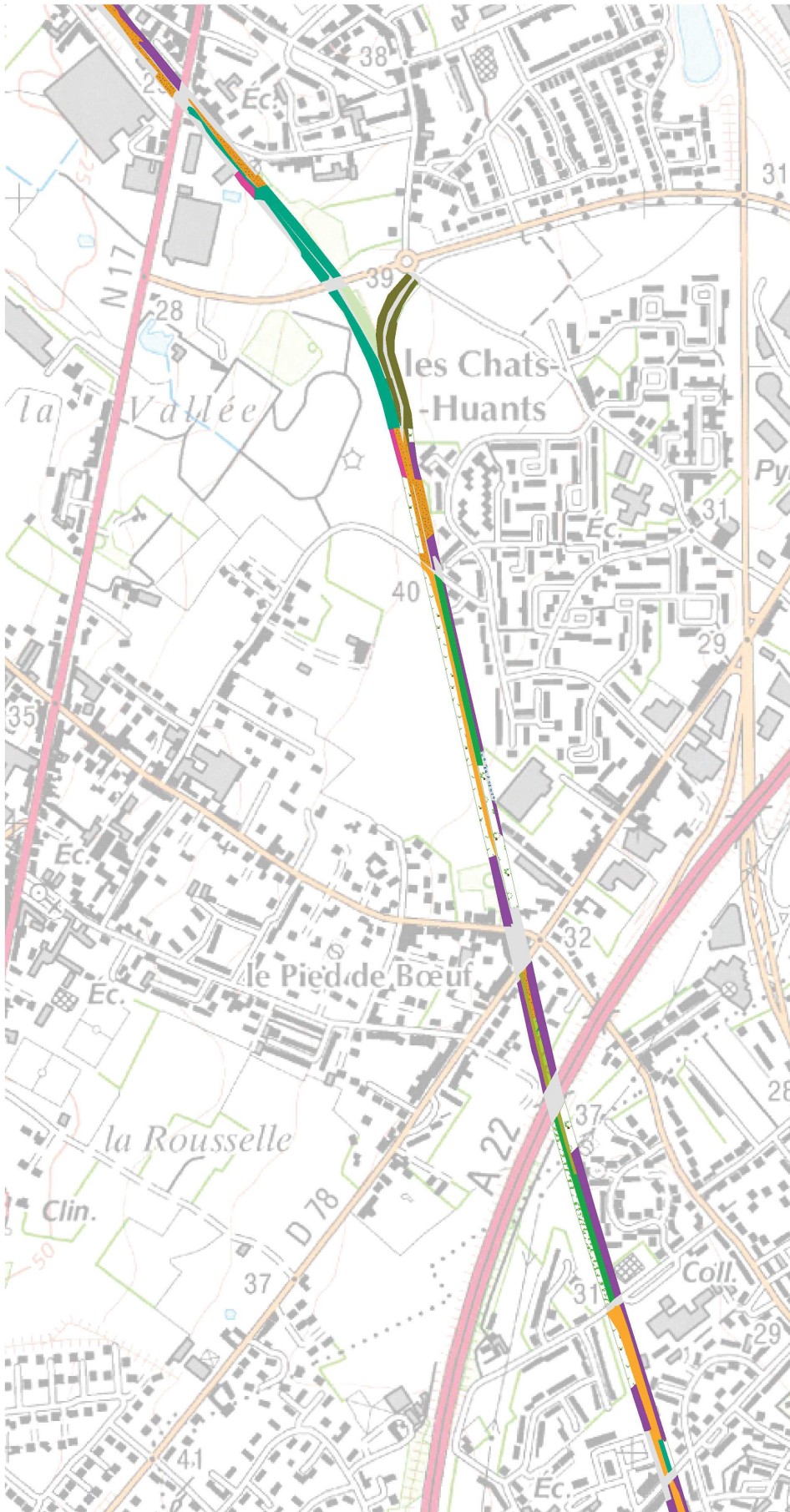
Habitats naturels

- Pelouse pionnière
- Mosaïque de pelouses et prairies
- Friche prairiale
- Friches prairiales et fourrés
- Friche prairiale à fourrés, arbustes
- Friche prairiale piquetée d'arbres
- Fourrés
- Fourrés de saules
- Boisement pionnier de bouleaux
- Taillis arbustif de frênes
- Taillis arbustif d'érables
- Frêne et érables dominants
- Frêne et essences ornementales
- Boisement à Robinier dominant
- Plantation de feuillus
- Prairies améliorées
- Grandes cultures
- Potagers
- Jardins
- Parcs urbains
- Pelouse de parc urbain
- Zone rudérale
- Tissu urbain et industriel

Sources / Réalisation

Orthophotoplans ©IGN - Paris 2009;
 Réalisation : BIOTOPE, 2015.

0 50 100 200 m

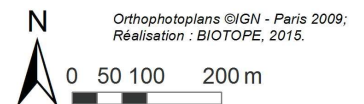


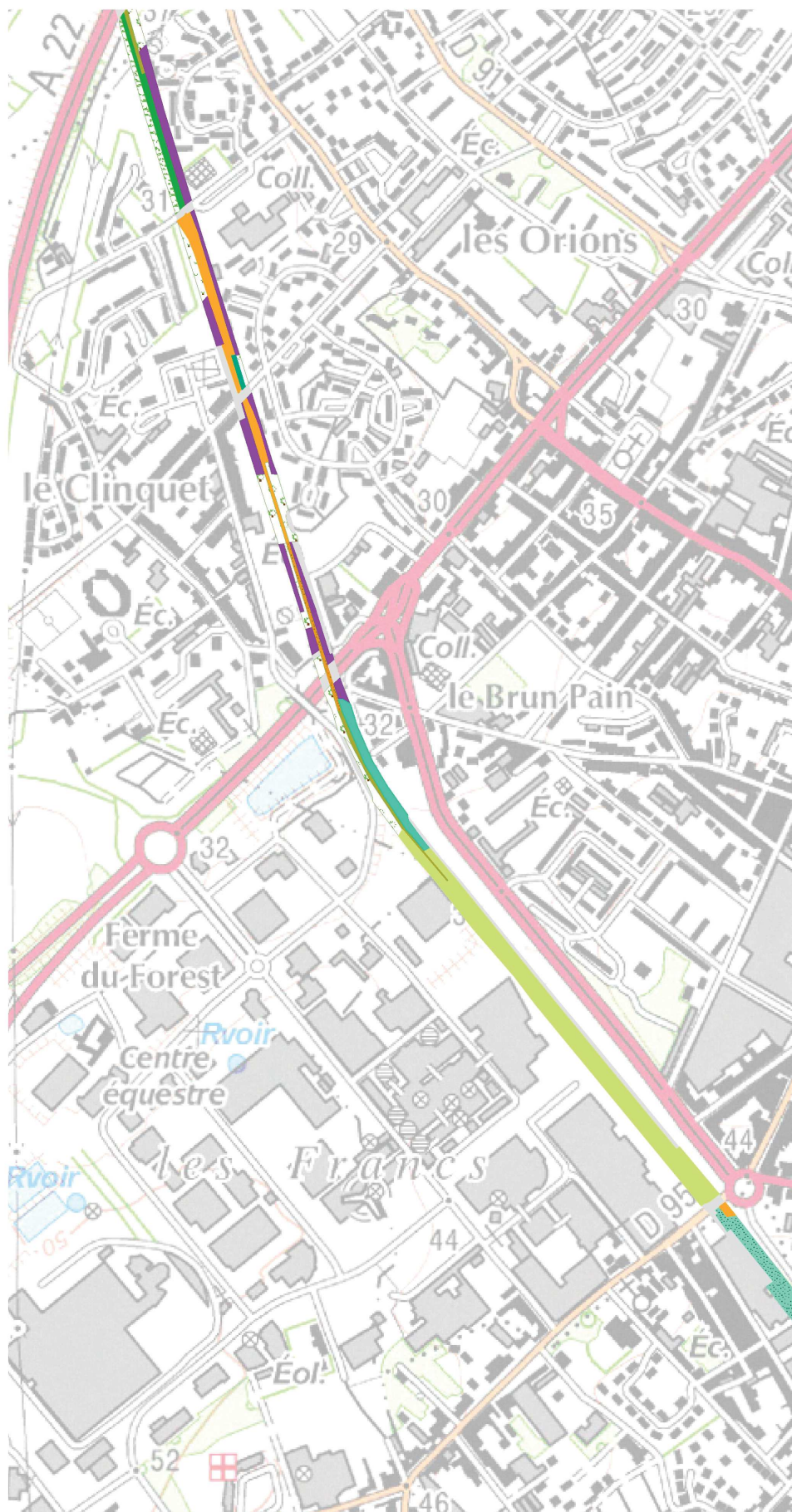
Légende

Habitats naturels

- Pelouse pionnière
- Mosaïque de pelouses et prairies
- Friche prairiale
- Friches prairiales et fourrés
- Friche prairiale à fourrés, arbustes
- Friche prairiale piquetée d'arbres
- Fourrés
- Fourrés de saules
- Boisement pionnier de bouleaux
- Taillis arbustif de frênes
- Taillis arbustif d'érables
- Frêne et érables dominants
- Frêne et essences ornementales
- Boisement à Robinier dominant
- Plantation de feuillus
- Prairies améliorées
- Grandes cultures
- Potagers
- Jardins
- Parcs urbains
- Pelouse de parc urbain
- Zone rudérale
- Tissu urbain et industriel

Sources / Réalisation



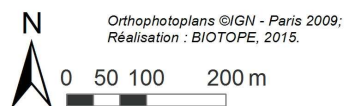


Légende

Habitats naturels

- Pelouse pionnière
- Mosaïque de pelouses et prairies
- Friche prairiale
- Friches prairiales et fourrés
- Friche prairiale à fourrés, arbustes
- Friche prairiale piquetée d'arbres
- Fourrés
- Fourrés de saules
- Boisement pionnier de bouleaux
- Taillis arbustif de frênes
- Taillis arbustif d'érables
- Frêne et érables dominants
- Frêne et essences ornementales
- Boisement à Robinier dominant
- Plantation de feuillus
- Prairies améliorées
- Grandes cultures
- Potagers
- Jardins
- Parcs urbains
- Pelouse de parc urbain
- Zone rudérale
- Tissu urbain et industriel

Sources / Réalisation



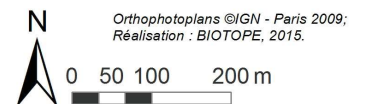


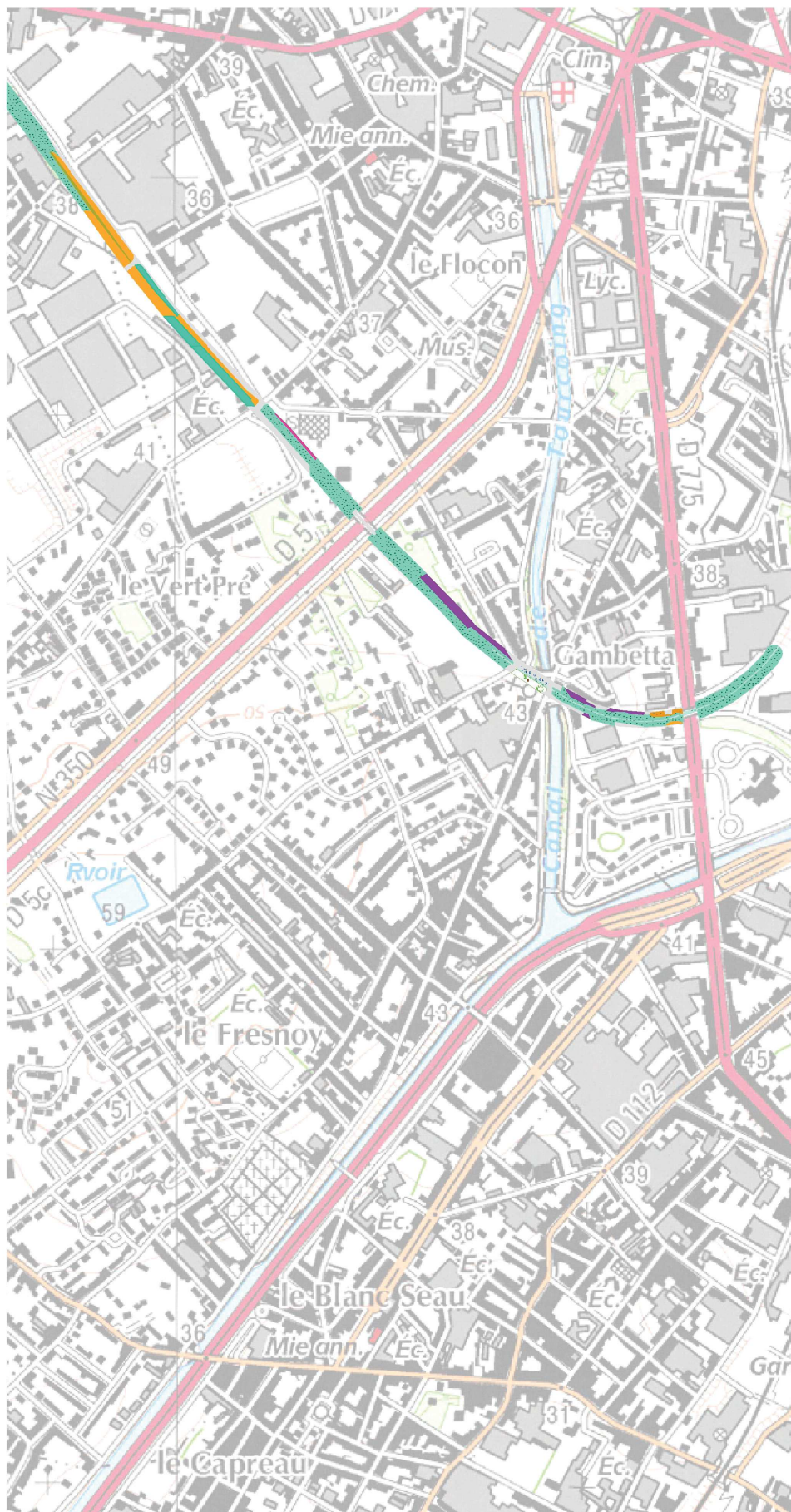
Légende

Habitats naturels

- Pelouse pionnière
- Mosaïque de pelouses et prairies
- Friche prairiale
- Friches prairiales et fourrés
- Friche prairiale à fourrés, arbustes
- Friche prairiale piquetée d'arbres
- Fourrés
- Fourrés de saules
- Boisement pionnier de bouleaux
- Taillis arbustif de frênes
- Taillis arbustif d'érables
- Frêne et érables dominants
- Frêne et essences ornementales
- Boisement à Robinier dominant
- Plantation de feuillus
- Prairies améliorées
- Grandes cultures
- Potagers
- Jardins
- Parcs urbains
- Pelouse de parc urbain
- Zone rudérale
- Tissu urbain et industriel

Sources / Réalisation



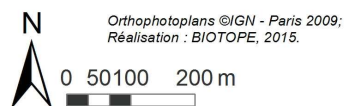


Légende

Habitats naturels

- Pelouse pionnière
- Mosaïque de pelouses et prairies
- Friche prairiale
- Friches prairiales et fourrés
- Friche prairiale à fourrés, arbustes
- Friche prairiale piquetée d'arbres
- Fourrés
- Fourrés de saules
- Boisement pionnier de bouleaux
- Taillis arbustif de frênes
- Taillis arbustif d'érables
- Frêne et érables dominants
- Frêne et essences ornementales
- Boisement à Robinier dominant
- Plantation de feuillus
- Prairies améliorées
- Grandes cultures
- Potagers
- Jardins
- Parcs urbains
- Pelouse de parc urbain
- Zone rudérale
- Tissu urbain et industriel

Sources / Réalisation

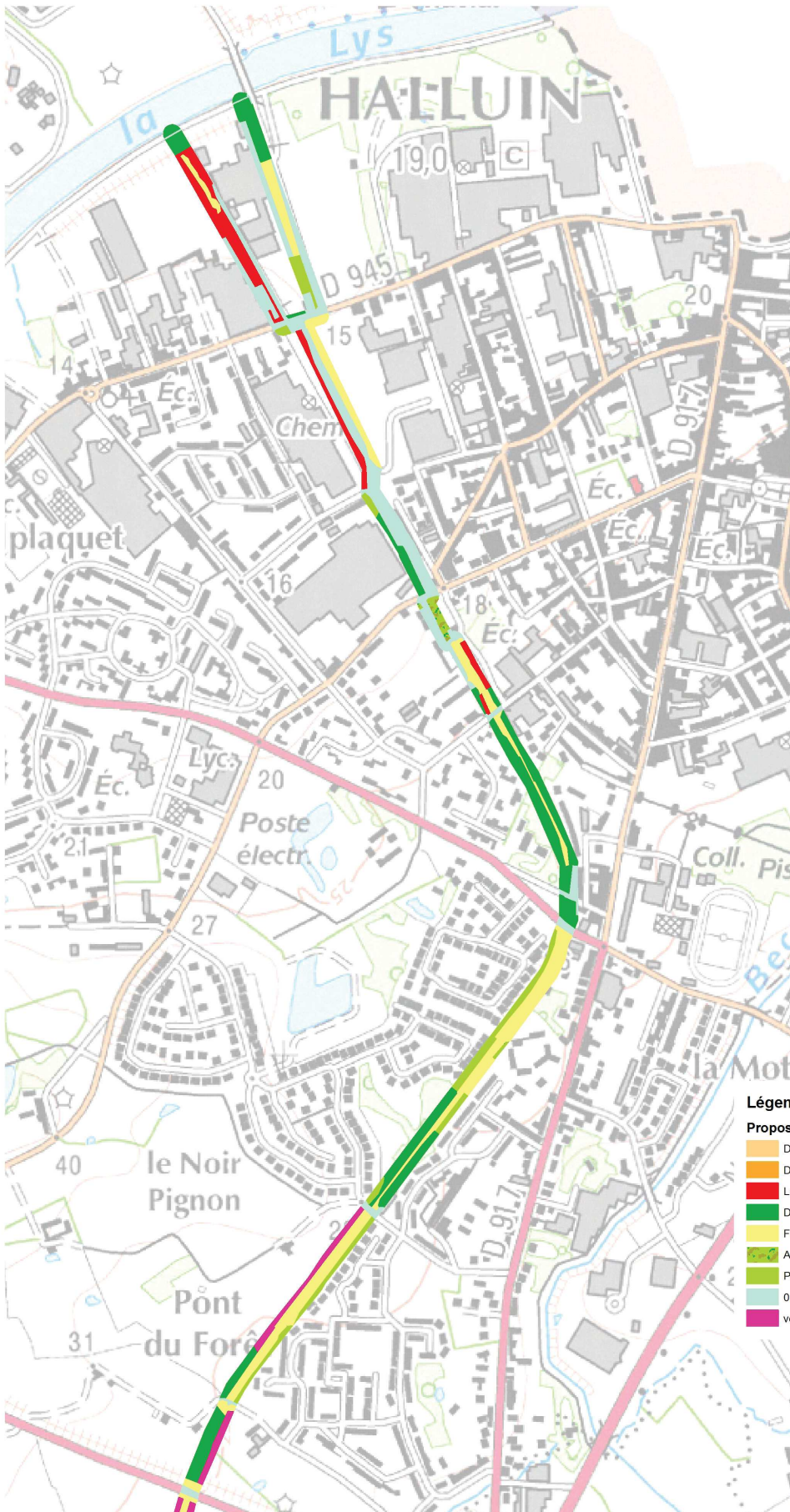


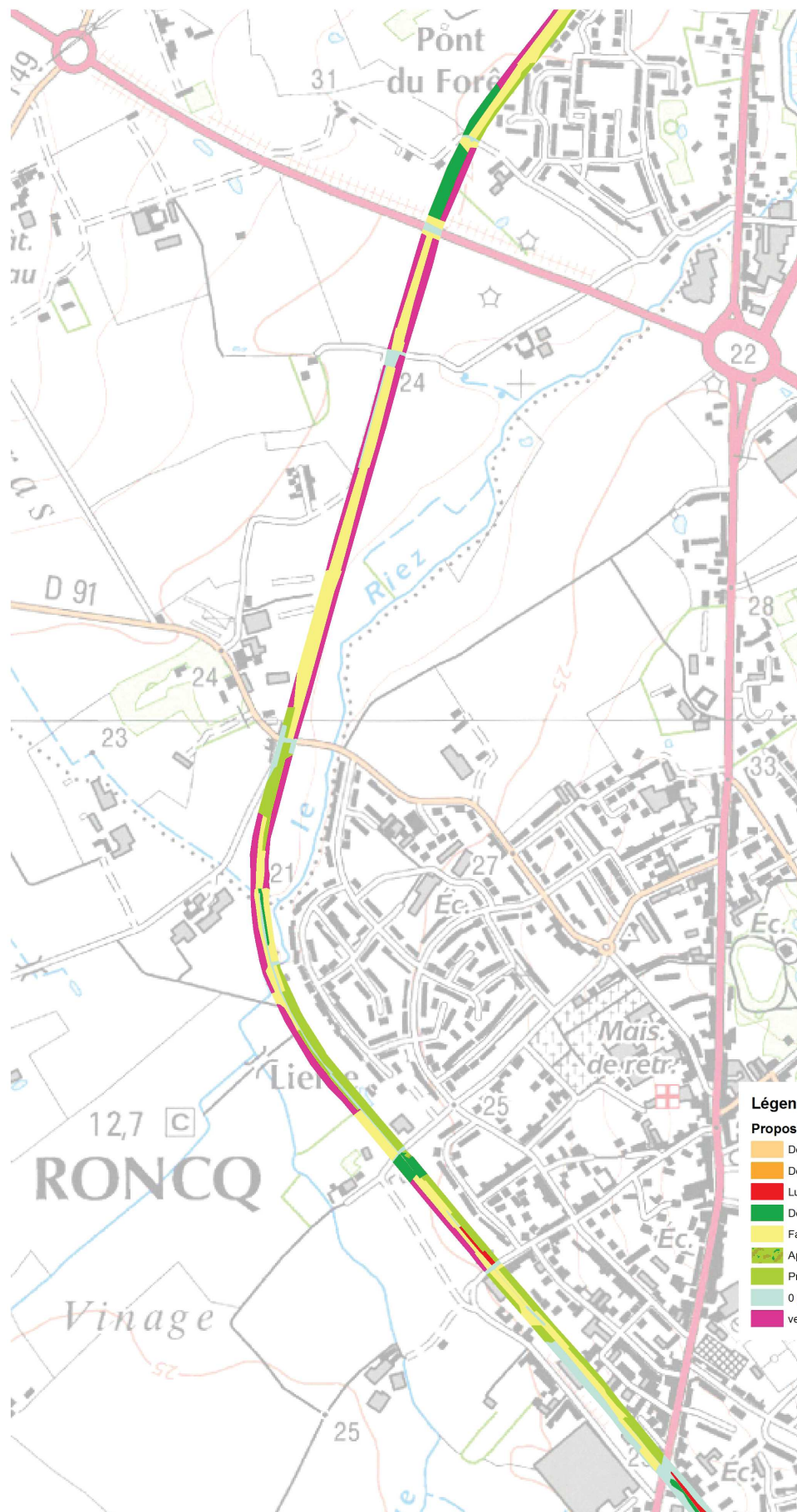
ANNEXE - 3 - BIOTOPE - GESTION

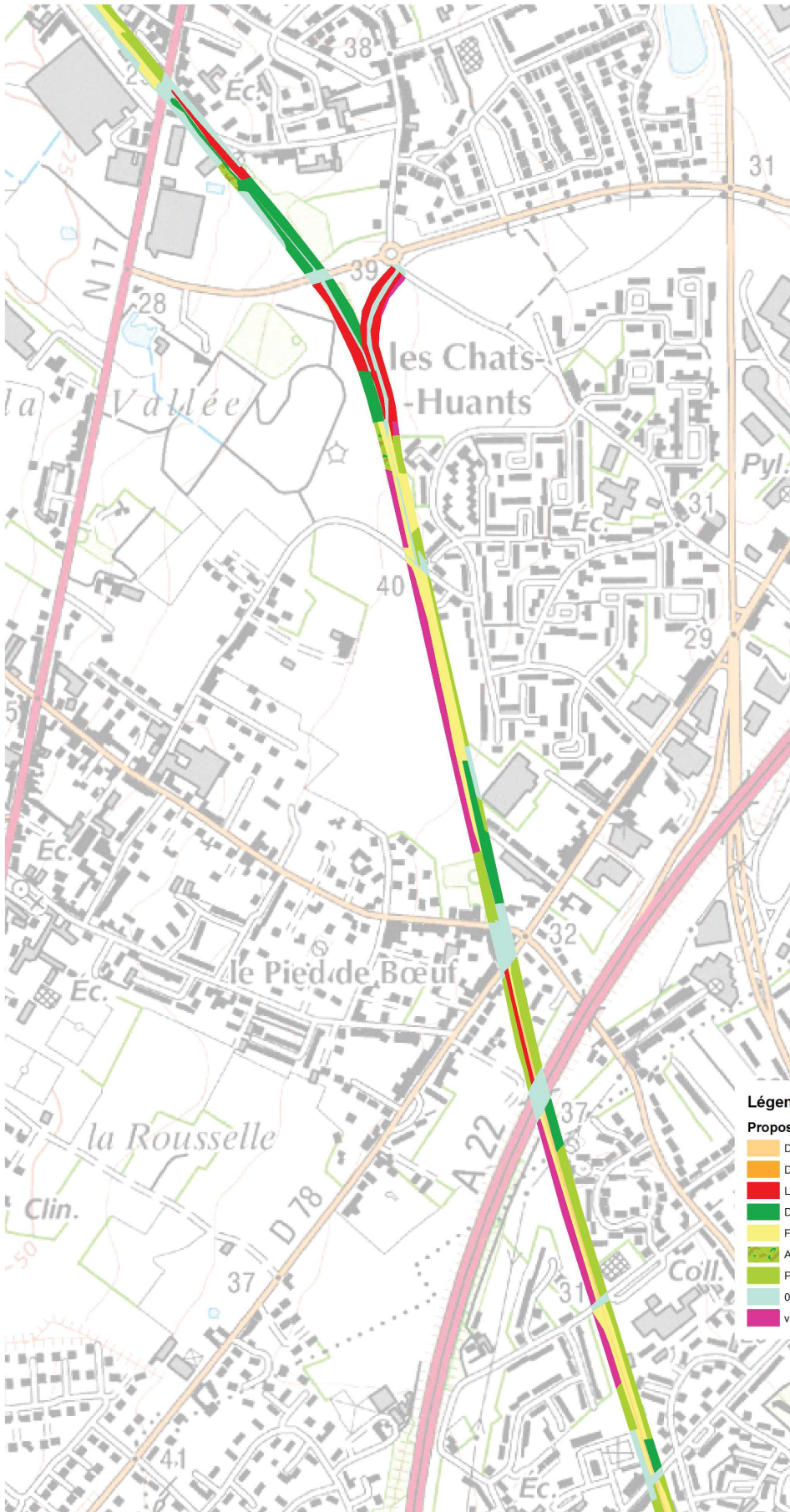


De la Lys au Pont du Forêt - Halluin

Aménagement de la voie verte du Ferrain - Gestion écologique







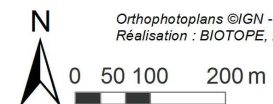
Légende

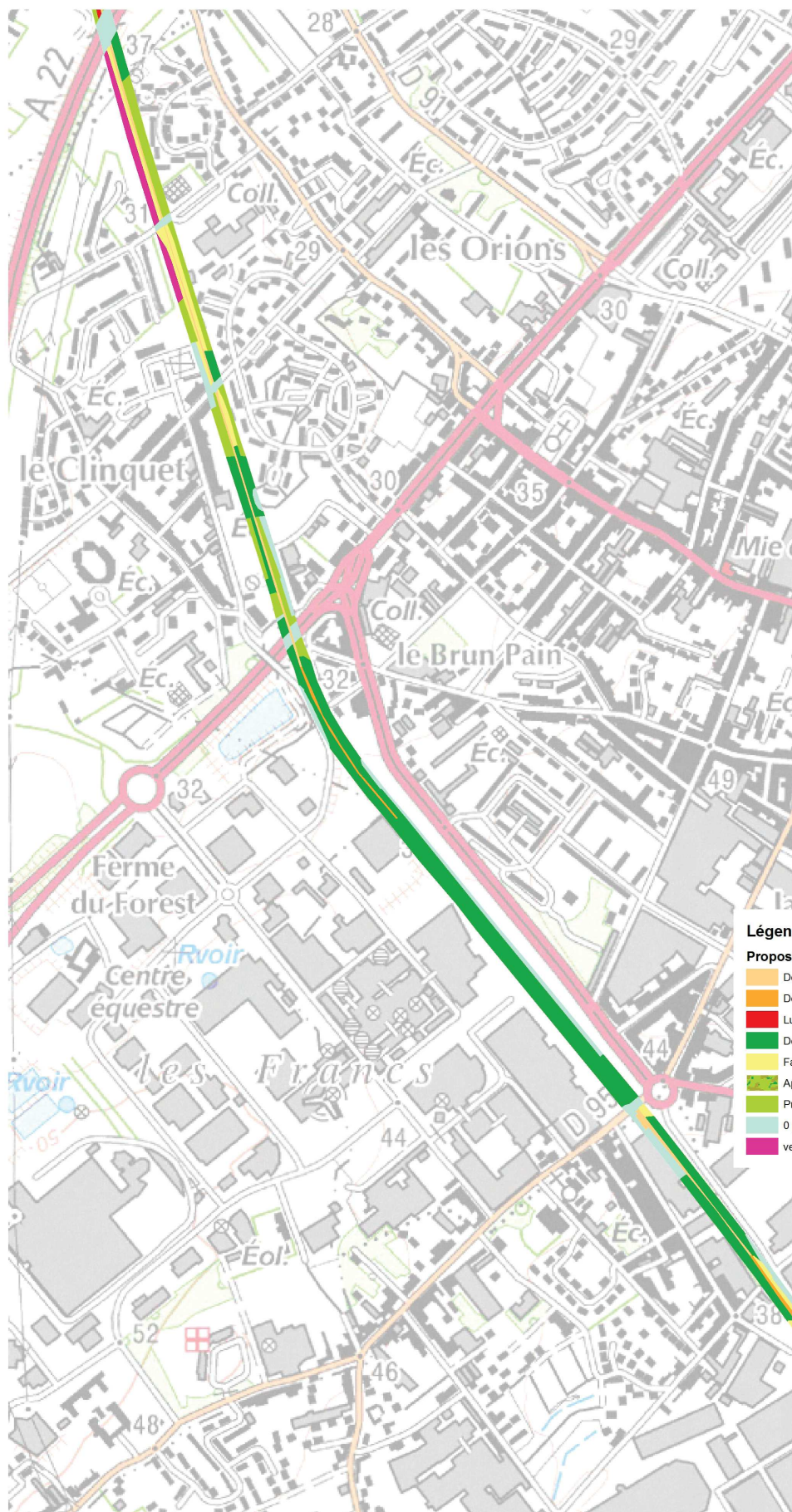
Propositions de gestion écologique

- Débroussaillage du fuseau hors nidification
- Débroussaillage du fuseau hors nidification + E.E.E.
- Lutte contre les E.E.E.
- Dépressage sélectif - classe d'âges - essences locales
- Fauche et débroussaillage extensif, en mosaïque
- Application de la gestion différenciée
- Promotion de la gestion différenciée et du jardinage écologique
- 0 phyto
- vers une gestion d'écosystèmes cultivés

Sources / Réalisation

Orthophotoplans ©IGN - Paris 2009;
Réalisation : BIOTOPE, 2015.





Légende

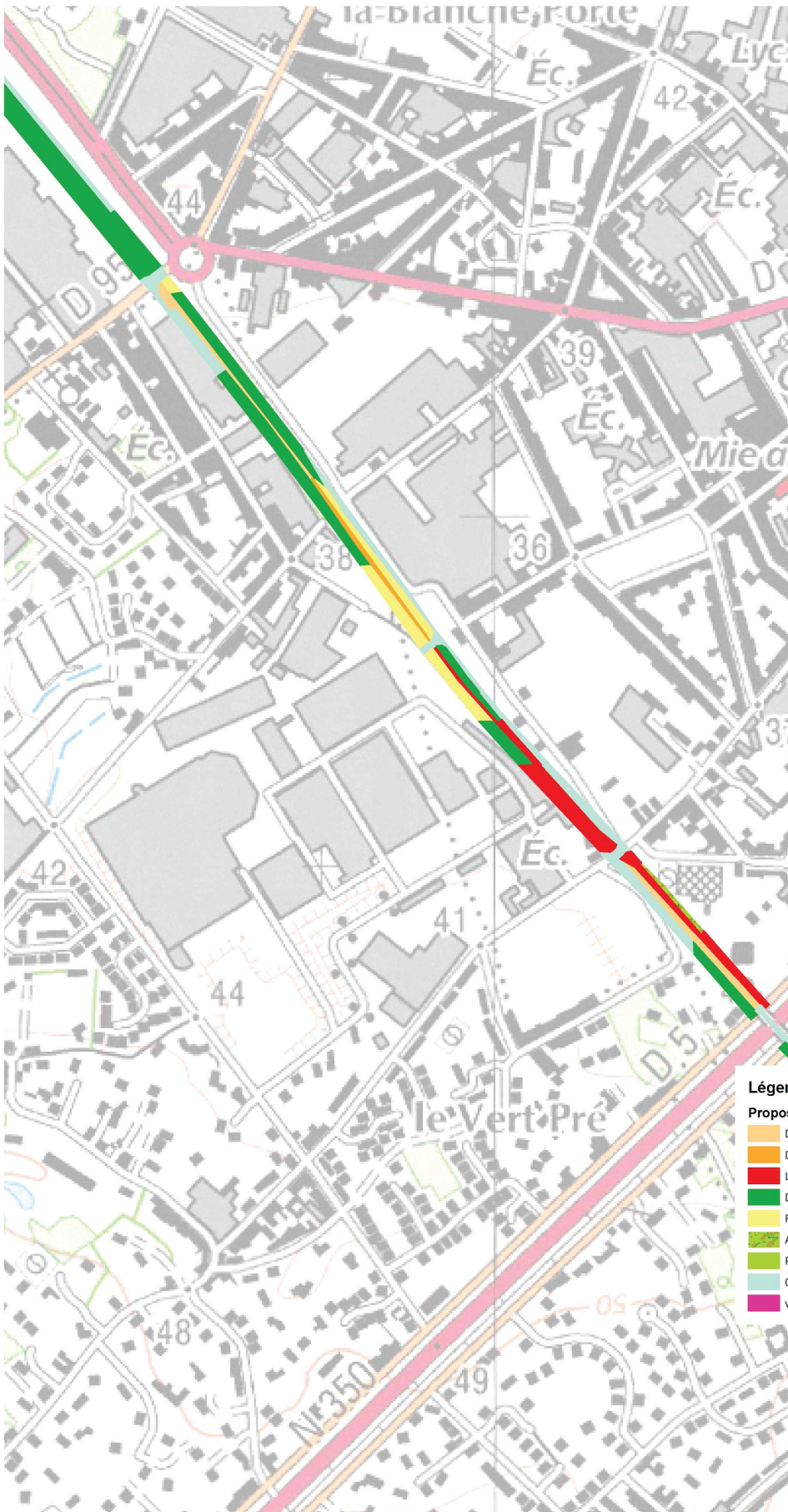
Propositions de gestion écologique

- Débroussaillage du fuseau hors nidification
- Débroussaillage du fuseau hors nidification + E.E.E.
- Lutte contre les E.E.E.
- Dépressage sélectif - classe d'âges - essences locales
- Fauche et débroussaillage extensif, en mosaïque
- Application de la gestion différenciée
- Promotion de la gestion différenciée et du jardinage écologique
- 0 phyto
- vers une gestion d'écosystèmes cultivés

Sources / Réalisation

Orthophotoplans ©IGN - Paris 2009;
 Réalisation : BIOTOPE, 2015.

N
 0 50 100 200 m

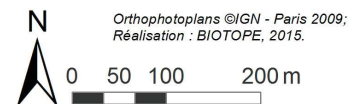


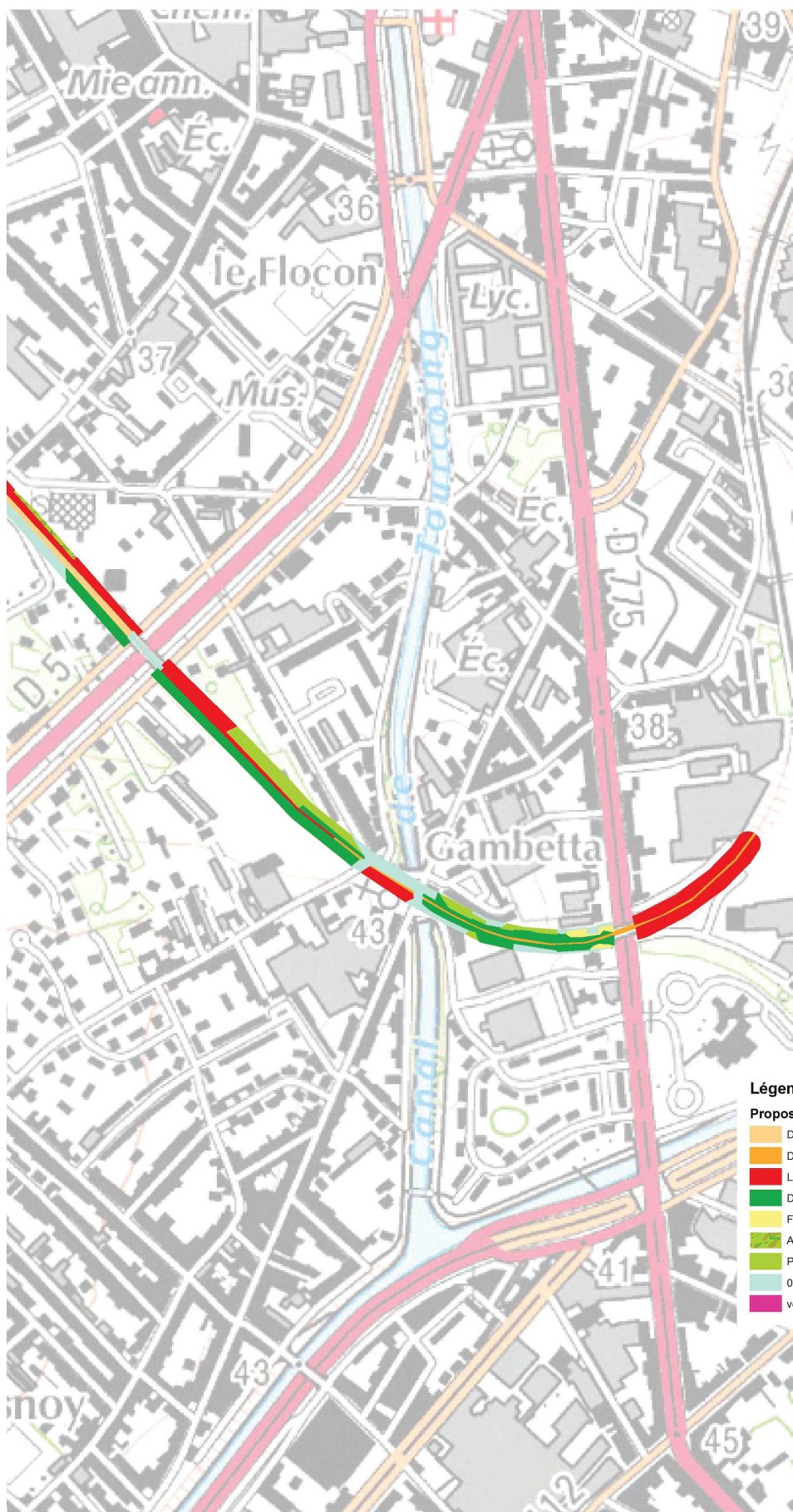
Légende

Propositions de gestion écologique

- Débroussaillage du fuseau hors nidification
- Débroussaillage du fuseau hors nidification + E.E.E.
- Lutte contre les E.E.E.
- Dépressage sélectif - classe d'âges - essences locales
- Fauche et débroussaillage extensif, en mosaïque
- Application de la gestion différenciée
- Promotion de la gestion différenciée et du jardinage écologique
- 0 phyto
- vers une gestion d'écosystèmes cultivés

Sources / Réalisation





Voie verte du Ferrain

Note complémentaire à annexer au formulaire de demande d'examen au cas par cas

Cette note a été réalisée à partir de l'étude pré-opérationnelle réalisée fin 2015 par les bureaux d'études :

DEVILLERS et ASSOCIES (architectes urbanistes paysagistes : www.agencedevillers.com), OGI (bureau d'études technique : <http://www.ogi2.fr/>), et BIOTOPE (écologues : <https://www.biotope.fr>).

La politique de la MEL en matière d'espaces naturels...

Sur le territoire de la MEL, densément urbanisé, intensément cultivé et qui a, au fil des siècles, connu de profondes transformations, les espaces naturels de qualité indemnes de toute intervention humaine sont rares pour ne pas dire inexistantes... Les espaces boisés, prairiaux, humides ou aquatiques sont constitués de plantations, friches, becques et fossés, canaux ou retenues artificiels...

Afin de préserver la qualité patrimoniale de ces espaces, la MEL a fait le choix de les ouvrir au public et d'y développer des usages compatibles avec les enjeux de conservation : promenade, jeux et sports de plein air, land-art... Le meilleur moyen de leur conservation étant, en effet, une appropriation de ces espaces par la population qui les a rapidement jugés indispensables à la qualité de leur cadre de vie. La MEL a, pour ce faire, développé un savoir-faire en matière de gestion et d'aménagement de ces espaces, pour à la fois préserver leurs richesses (écologiques, paysagères, parfois bâties) tout en permettant à la population d'y pénétrer, d'y circuler, de s'y arrêter.

La MEL a développé deux principaux types d'espaces (trois si l'on intègre la composante « bleue » constituée de rivières, canaux et plans d'eau...) :

- Des « parcs » qui sont des espaces recelant une proportion plus importante d'éléments écologiques et paysagers de qualité (ex : parc de la Deûle, du Val de Marque, de la Lys...),
- Des « voies vertes » qui permettent de relier ces parcs aux villes et à la population d'y accéder à pied, en vélo, voire à cheval...

De par la configuration du territoire métropolitain (mais c'est également le cas dans de nombreux autres territoires), les supports utilisés en priorité pour la création des voies vertes sont :

- Les chemins de halage longeant les cours d'eau et canaux du territoire (Deûle, Lys, Marque...);
- D'anciennes infrastructures abandonnées telles que certaines voies de chemin de fer, comme c'est le cas concernant la voie verte du Ferrain...

En effet, le plus souvent, seuls ces deux types d'opportunités permettent une continuité d'usage suffisante sur des linéaires importants en toute sécurité... Ceux-ci ont de plus souvent le mérite de s'inscrire dans un corridor écologique de qualité, relativement large, qui permet aux usagers de profiter du parcours, mais également à la faune et à la flore de circuler ou de se disséminer, répondant ainsi aux enjeux de la trame verte et bleue...

Les nombreux objectifs associés à de tels projets...

Une voie verte, équipement de l'espace naturel métropolitain pour :

- Une continuité d'habitats naturels au service de la biodiversité à l'échelle métropolitaine ;
- Un milieu de cohabitation durable entre espèces en secteur urbain ;
- Un lieu d'expérimentation de plantations et de gestion (enjeu de restauration et d'entretien) ;
- Un espace d'appropriation des habitants des espaces naturels de proximité (enjeu pédagogique).

Une voie verte, maillon de l'infrastructure de mobilités douces métropolitaines pour :

- Une continuité des déplacements doux métropolitains interconnectés au réseau européen ;
- Un vecteur de découverte du territoire ;
- Un accès aux grands équipements naturels et culturels de la métropole ;
- Des continuités urbaines à l'échelle locale ;
- Un changement de point de vue sur le paysage parcouru.

Une voie verte, vecteur de transformations urbaines pour :

- Des quartiers requalifiés et redynamisés ;
- Des densités urbaines confortées ;
- Des programmes d'amélioration de l'habitat, de l'accès à l'emploi et des services de proximité.

Une voie verte, lieu d'expression de la vie sociale locale :

- Un lieu d'expression d'une identité partagée ;
- Un espace d'expérimentation des échanges intergénérationnels ;
- Un lieu public d'appropriations ponctuelles et éphémères individuelles ou collectives ;
- Un support de nouveaux usages urbains et péri-urbains.

Un site idéal pour un tel projet avec de multiples enjeux à prendre en compte !

Au 19^{ème} et 20^{ème} siècles, l'ancienne ligne de chemin de fer Halluin-Somain alimentait en charbon les usines textiles d'un territoire aujourd'hui composé des communes de Roubaix, Tourcoing, Mouvaux, Roncq et Halluin. Encore ouverte jusque dans les années 70 au transport de voyageurs sur son tronçon Tourcoing-Halluin, elle est depuis totalement abandonnée.

Cette ancienne ligne s'avère, pour de nombreuses raisons, être le site idéal pour la création d'une nouvelle voie-verte, dite du Ferrain, qui sera la plus importante d'un seul tenant (11 km) réalisée par la MEL... L'étude pré-opérationnelle réalisée a permis de caractériser le site sur de nombreux thèmes et de mettre en avant l'opportunité d'un tel projet :

- Une topographie idéale : liée à la faible pente de la voie ferrée (circulation des trains) avec des passages en creux ou sur remblais...
- Une qualité écologique à préserver en matière de fonctionnalité et à améliorer en matière de contenu : le site ne comprend pas d'espaces faisant l'objet d'une reconnaissance réglementaire ou d'inventaire. Bien que ses qualités écologiques soient moindres, la nature ordinaire présente sur cette continuité écologique terrestre urbaine apparaît moins défavorable aux espèces que les milieux artificialisés environnants. Ainsi, cette nature ordinaire contribue souvent à rendre plus fonctionnels les écosystèmes déjà fragilisés par la

fragmentation et la rudéralisation. Le fuseau de projet est rattaché aux sous-trames des milieux rocheux et rocailleux et surtout aux milieux arborés et arbustifs. Les milieux arborés de l'aire d'étude rapprochée sont pour partie enclavés dans un tissu urbain dense fortement fragmenté par des axes de transports, en particulier dans sa moitié sud, qui bénéficie néanmoins d'une connexion avec la Marque par le Canal de Roubaix. La moitié nord bénéficie d'une matrice plus rurale et moins fragmentée et bénéficie d'une proximité avec la Lys, connectée donc avec le réseau écologique des milieux aquatiques. Cette connexion participe à la fonctionnalité des milieux pour des cortèges d'espèces fréquentant à la fois les milieux aquatiques et boisés. Les boisements spontanés offrent une naturalité assez élevée avec plusieurs classes d'âges présentes et un état sanitaire plutôt bon et permettent de faire le lien avec les ripisylves (Lys, Marque, Deûle), les parcs urbains boisés et de futurs parcs urbains éventuellement de type bocager.

- Un paysage et des ambiances variées : du point de vue de l'ensemble du territoire, l'occupation végétale est largement dominée par les cultures intensives, laissant peu de place à des haies, petits boisements et autres. La nature présente autour de la voie verte est relativement pauvre et soumise aux mains de l'homme. La particularité de la voie verte du Ferrain est qu'elle présente une végétation spontanée datant de la fermeture de la voie, particulièrement contrastée par rapport aux ensembles floristiques présents à proximité. Néanmoins, la présence végétale n'est pas uniforme et peut être altérée selon les usages des riverains.

La relation de la voie au terrain naturel est ponctuée d'événements topographiques relatifs au profil en long, en pente douce de la voie. Il en résulte des remblais et ouvrages d'art nécessaires au franchissement de la voie par rapport à des axes structurants (voie, canal), mais aussi liés à des dénivelés importants. La voie est donc parfois à niveau, au-dessus (en belvédère), ou en-dessous (en creux).

Toutes les sections de la voie ne sont aujourd'hui pas accessibles, néanmoins de nombreux passages sont présents, notamment à Halluin et sur les communes de Mouvaux et Tourcoing avec des traversées préférentielles témoignant d'un réel besoin. La ville de Roncq a, à ce titre, aménagé un tronçon de la voie, en remplissant l'entre-deux des rails de sable de marquise, celui-ci s'avère très fréquenté et apprécié...

- Un patrimoine bâti diversifié parfois remarquable : la voie ferrée traverse différents tissus urbains, denses, et moins denses, de type périurbain, à dominante d'habitat ou d'activité, mixtes ou encore des secteurs de friches industrielles. Le long de la voie verte, on retrouve, en outre, quelques éléments de patrimoine architectural restauré ou abandonné appartenant au passé ferré de la voie (gares, haltes...). On peut noter aussi un ensemble de fermes à proximité de la voie verte à inclure dans des circuits de découverte du terroir.

La voie se caractérise par la présence de 4 ouvrages de franchissements, dont trois importants situés : à Roncq le petit pont dit de la Vieille Cour et Tourcoing ouvrages Béthune, Marne et Gambetta. Trois d'entre eux s'avèrent fortement dégradés mais présentent une qualité architecturale et patrimoniale indéniable.

- Un besoin fort en matière de mobilité : les infrastructures composant le territoire autour de la voie ferrée présentent des axes structurants pour la métropole lilloise mais aussi pour les communes en termes de connexion à la métropole ou aux centres urbains (A 22, D 191, axe Halluin Lille D 617, le boulevard Gambetta).

La voie ferrée parcourt un territoire desservi par une offre complète et adaptée en transports en commun: au sud par le tram, le métro, le train à proximité et les bus ; au nord par les bus (Lianes).

Le territoire dans lequel s'inscrit la voie verte du Ferrain propose une offre en aménagements cyclables et services associés inégale. Dans le secteur urbain dense de Tourcoing, on retrouve le plus d'aménagements cyclables efficaces vecteurs de déplacements métropolitains alternatifs (Eurovélo n°5 le long du canal de Roubaix, piste cyclable le long du tramway 1 rejoignant Lille, stations V'Lille autour des stations métro et tram, station vélopole et vélo sécurisé à Tourcoing centre et à proximité de la station de tram Faidherbe). Les autres secteurs, moins denses, proposent aujourd'hui un réseau cyclable discontinu essentiellement composé de bandes cyclables sur chaussée, à signaler que tout au nord, la voie verte du Ferrain se connecte à la voie verte de la Lys (Nationale 32), créant ainsi un grand bouclage avec la voie verte de la Deûle.

Remarque : la voie verte, au même titre que les aménagements cyclables en projet s'inscrivent totalement dans les objectifs du PDU 2010-2020 visant à mettre en œuvre, à court terme, un réseau cyclable principal et continu pour atteindre 10 % de part modale vélo d'ici 2020 et à compléter le réseau cyclable principal par un réseau secondaire et des zones de circulation apaisées permettant une diffusion des flux au cœur des quartiers. L'enjeu de la voie correspond à un axe important du schéma métropolitain en termes de voies vertes, mais aussi au-delà de la frontière.

L'accessibilité est un point fondateur du projet de la voie verte. 24 accès possibles ont été recensés, avec un espacement de 250 à 500 m en moyenne. La voie ferrée génère des différences de hauteur entre le terrain naturel et la voie à prendre en compte dans l'aménagement de certains accès. Le caractère clos de la voie nécessite de prendre en compte les dynamiques urbaines à proximité des opportunités de raccordement et de valorisation du territoire.

- Un développement urbain dynamique centré sur le renouvellement : le projet de la voie verte du Ferrain s'inscrit dans un contexte urbain structuré autour de centralités (centre-ville de Tourcoing, Halluin, Roncq), de polarités urbaines constituées par des équipements au rayonnement local (parc, terrain de sport, polarité commerciale, zone d'activité) et de futurs grands équipements paysagers métropolitains (parcs du Ferrain, de l'Arc nord, Transfrontalier de la Lys). Dans cette composition territoriale, la voie verte constitue un lien entre ces différents équipements et polarités urbaines, une desserte apaisée mais aussi un lieu de destination, un équipement à part entière et donc un maillon dans la redynamisation du territoire dans son redéploiement et de fait dans son attractivité. On pourra utiliser la voie verte de différentes manières : pour «se rendre» au parc du Ferrain par exemple, pour se promener la journée à pieds ou à vélo en prenant la ligne 2 depuis Lille et en s'arrêtant à la station Mercure, pour rejoindre la Belgique en modes doux, pour accéder au réseau cyclable métropolitain et à l'Eurovélo 5...

La voie ferrée parcourt un territoire en pleine mutation. Ces transformations urbaines sont de différentes natures, interviennent dans des contextes particuliers mais partagent un même objectif de revitalisation du tissu économique, de redynamisation urbaine initiée par les communes et la métropole et de développement de l'offre en logements. Requalification des friches industrielles : ZAC de l'Union, requalification du site Desurmont en cours d'étude, site Actival à Roncq, création d'un éco-quartier du Front de Lys à Halluin ; projet de développement économique : projet du Front de Lys, Pierre Mauroy ; projet de parcs métropolitains : du Ferrain à l'étude, de l'Arc Nord à l'étude, Transfrontalier du Val de Lys, déjà en grande partie aménagé ; requalification des centres urbains : requalification du centre-ville de Mouvaux...

Remarque : dans le nouveau PLU, le site est en UP (zone de parc urbain) dans la partie urbaine (Tourcoing, Roncq et nord d'Halluin) et N (zone naturelle) dans la partie agricole (Halluin sud).

La conception du projet...

L'étude pré-opérationnelle a également permis de concevoir le projet au stade de l'esquisse (en préalable au lancement de la maîtrise d'œuvre) et ce afin d'aboutir à un projet qui apportera satisfaction aux futurs usagers tout en préservant/renforçant sa qualité écologique et paysagère, notamment au regard de la trame verte :

- Profil en travers et matériaux : la largeur de la voie est fixée à 3 m afin de respecter les prescriptions (fiche Certu), elle sera réalisée en lieu et place de la voie ferrée, après enlèvement des rails et traverses (EPF).
Le matériau utilisé pour le revêtement sera de type stabilisé (avec très ponctuellement des platelages ou caillebotis), il sera réalisé sur une couche d'assise, le ballaste servant de fondation. La gestion de l'eau sur la voie en elle-même (stabilisé également partiellement perméable) se fera par une tranchée drainante (ballaste très drainant), ponctuellement des apports de terre végétale en bordure de la voie pourront être faits en fonction du type de milieu privilégié...
- Equipements, placettes et belvédères : un mobilier sera mis en place afin d'agrémenter le parcours (bancs, tables...), de sécuriser le site et de filtrer les usages (bornes, chicanes, barrières...), de délimiter les espaces et d'assurer la tranquillité des riverains (clôtures, portails), de signaler les directions ou d'assurer des fonctions pédagogiques (panneaux divers).
Ponctuellement des placettes, aires de repos ou de jeux, belvédères seront aménagés afin d'agrémenter le parcours et d'en faire une véritable destination. L'éclairage s'oriente vers un balisage, si un éclairage était réalisé sur certains tronçons, il intégrerait une horloge afin de se couper en soirée (trame noire / fréquentation animale).
- Ouvrages et accès : les 4 ponts doivent être restaurés et aménagés, compte tenu de leur état de dégradation et d'abandon.
La voie étant parfois en creux ou sur un talus, des accès seront réalisés : rampes vélo et PMR et des escaliers.
- Plan de gestion de la végétation : l'objectif du projet est de préserver, voire de développer : les espaces arborés, leurs lisières arbustives et herbacées, les habitats aquatiques actuellement très rares, les espaces présentant des habitats humides à différents stades de colonisation ligneuse, mais aussi les friches herbacées et ligneuses. La réalisation de la voie sur l'ancienne voie ferrée va dans ce sens, sur ses abords un plan de gestion sera mis en œuvre qui permettra de traiter ou de circonscrire les foyers d'essences exotiques (pas d'intervention trop brutale, gestion au long cours...), de faire des plantations complémentaires (essences locales uniquement) et de la sélection (dépressage sélectionnant les sujets sains), de diversifier les habitats et de mettre en place une gestion diversifiée (fauche en mosaïque) en fonction des usages (zones inaccessibles « au calme »).

Le projet a également été chiffré à 9 millions d'€ TTC.

L'intégration du réseau de chaleur...

Depuis la réalisation de l'étude pré-opérationnelle, une nouvelle donnée a dû être intégrée au projet de voie verte. La MEL a souhaité, via une DSP, réaliser un important réseau de chaleur (dit autoroute

de la chaleur) entre le CVE (Centre de Valorisation Energétique : usine d'incinération des déchets et de production d'énergie) à Roncq et les chaufferies de Roubaix et Lille et ce afin d'améliorer le rendement en matière de production d'énergie.

Ce réseau va emprunter une partie de l'ancienne voie ferrée et donc de la future voie verte, le tronçon concerné est situé entre la rue du Dronckaert à la sortie de Roncq (juste avant le passage sous l'autoroute) et l'avenue Gambetta à Tourcoing. Le réseau sera enterré sous la voie verte et franchira deux ouvrages d'art (Béthune et Gambetta), auxquels il sera intégré fonctionnellement et esthétiquement.

La réalisation de ce réseau, en plus de la voie verte, permet ainsi de cocher de nouvelles thématiques en matière de développement durable.

Remarque : ce projet a fait l'objet d'une étude d'impact qui s'appuyait sur des éléments de diagnostic de l'étude pré-opérationnelle de la voie verte (notamment l'expertise faune-flore).

Les modalités de réalisation...

L'étude pré-opérationnelle a également permis de définir les modalités techniques et pratiques de réalisation de la voie verte.

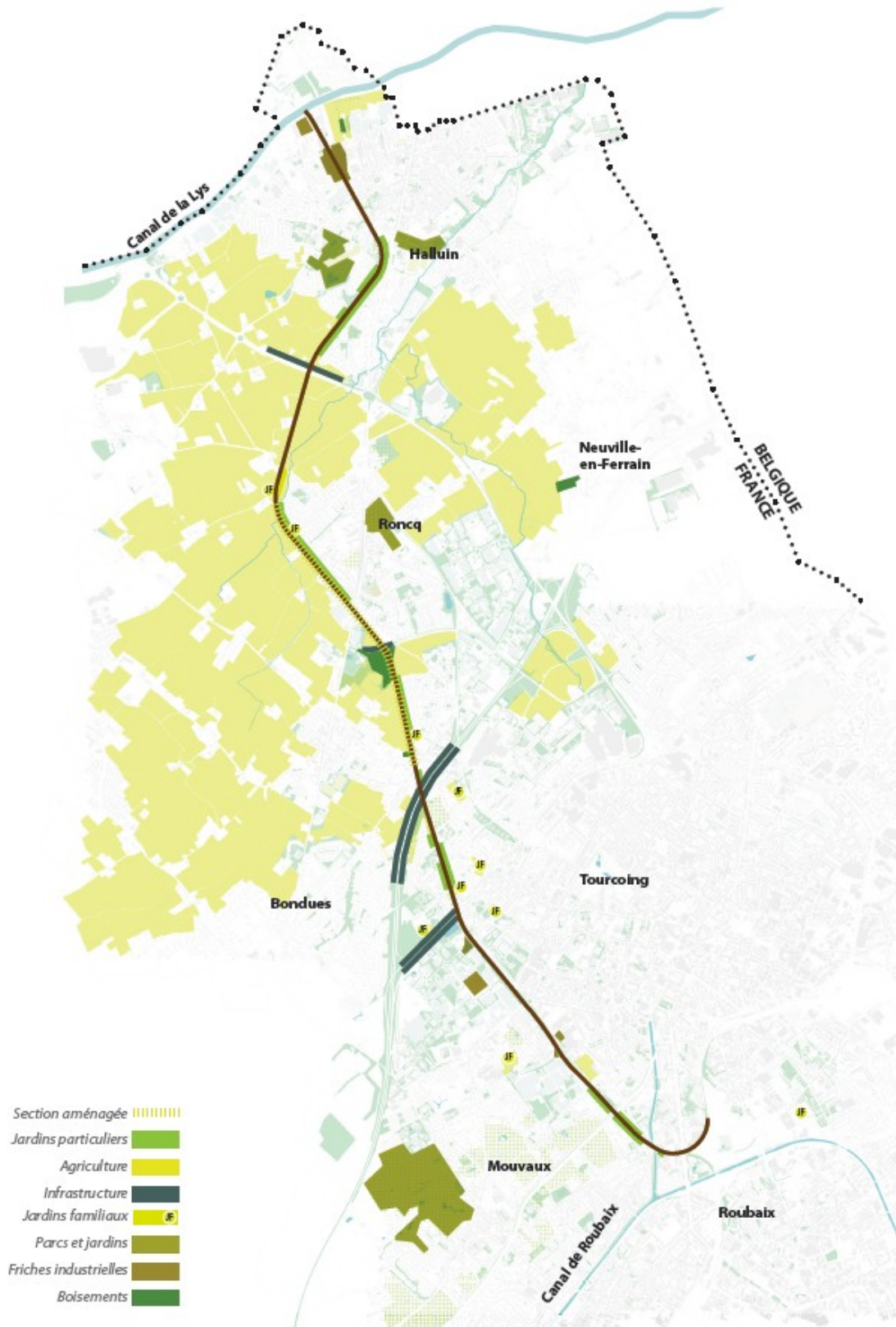
- Prise en compte des enjeux environnementaux en phase travaux : en l'état des connaissances, l'absence d'espèce végétale protégée sur le fuseau d'étude abouti à une absence de contrainte réglementaire en ce qui concerne les espèces botaniques. Plusieurs espèces végétales invasives sont présentes sur le site, leur présence est à prendre en compte lors des chantiers afin de ne pas favoriser leur dispersion (balisage). Pour les oiseaux, la contrainte écologique est faible, mais la contrainte réglementaire est forte et conduit à programmer les éventuelles opérations d'abattage d'arbres et de bûcheronnage en dehors de la période de nidification (mars à mai).

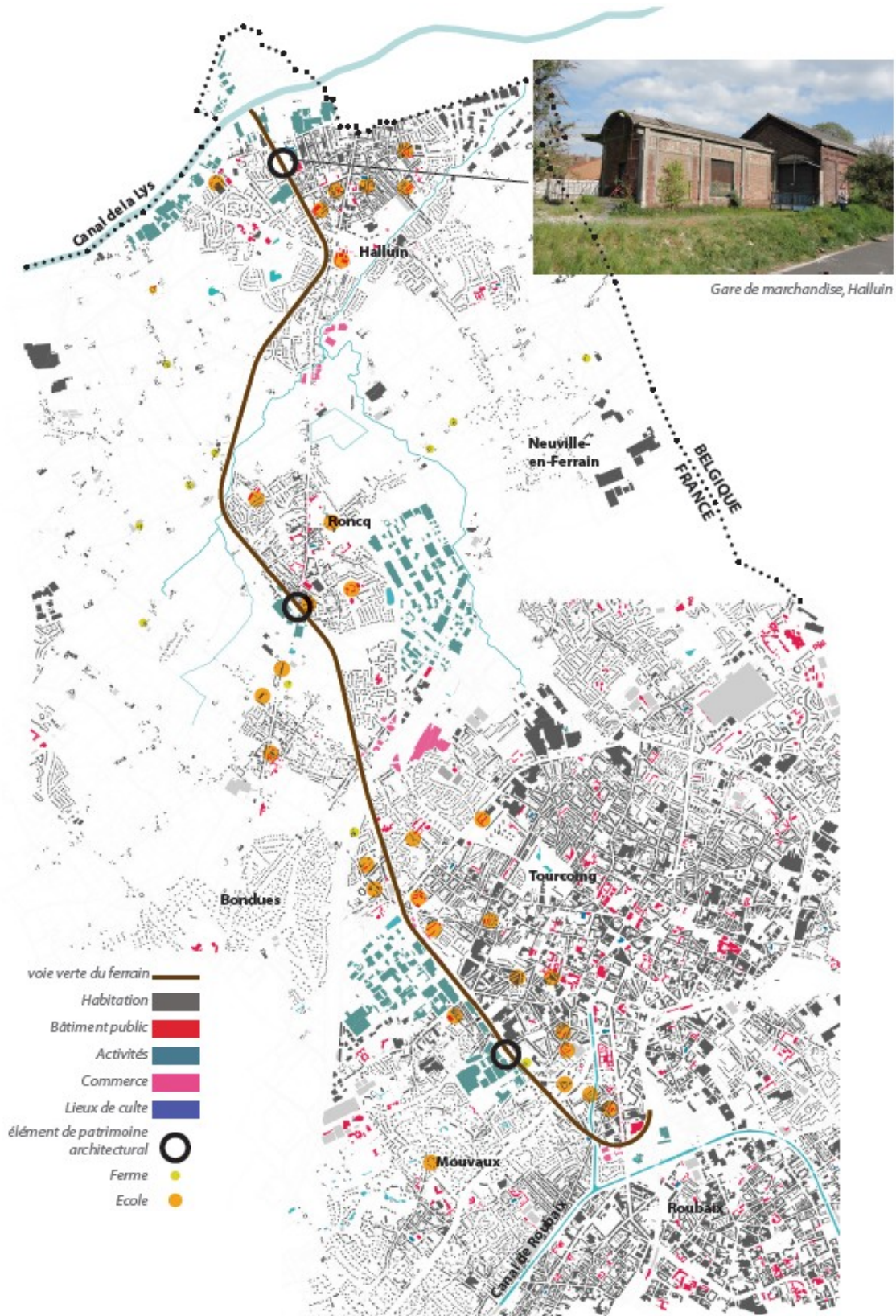
Remarque : rappelons que le projet de voie verte s'inscrit dans la zone de ballaste qui aura fait l'objet des travaux d'enlèvement des rails et traverses et de pose du réseau de chaleur sur la majeure partie du tronçon tourquennois.

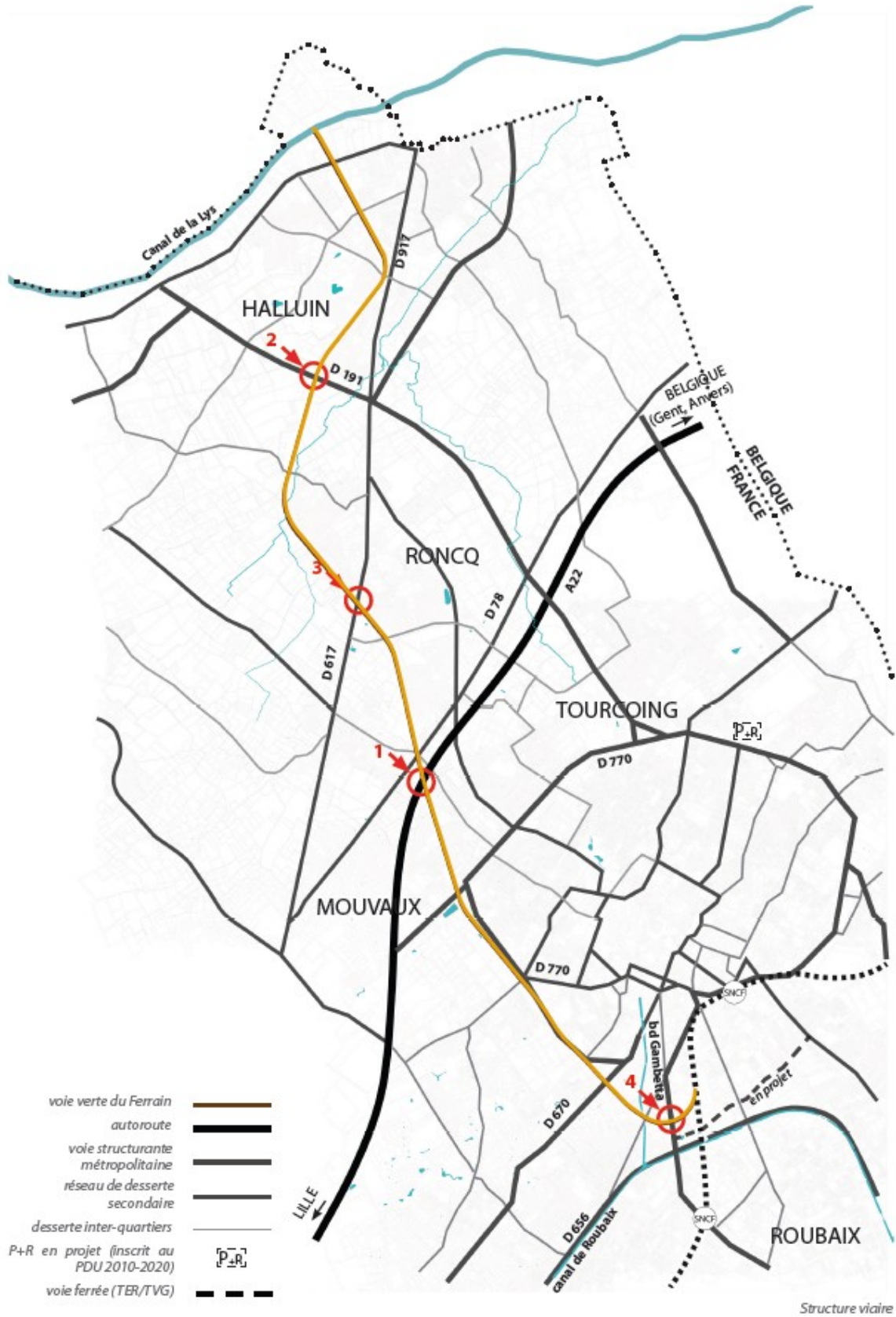
- Le planning est également en cours de définition : les études de maîtrise d'œuvre viennent d'être attribuées. Les travaux d'aménagement de l'ensemble de la voie verte vont s'étaler sur 3 ans (après la restauration des ouvrages) en débutant par Tourcoing, puis Roncq, puis Halluin.

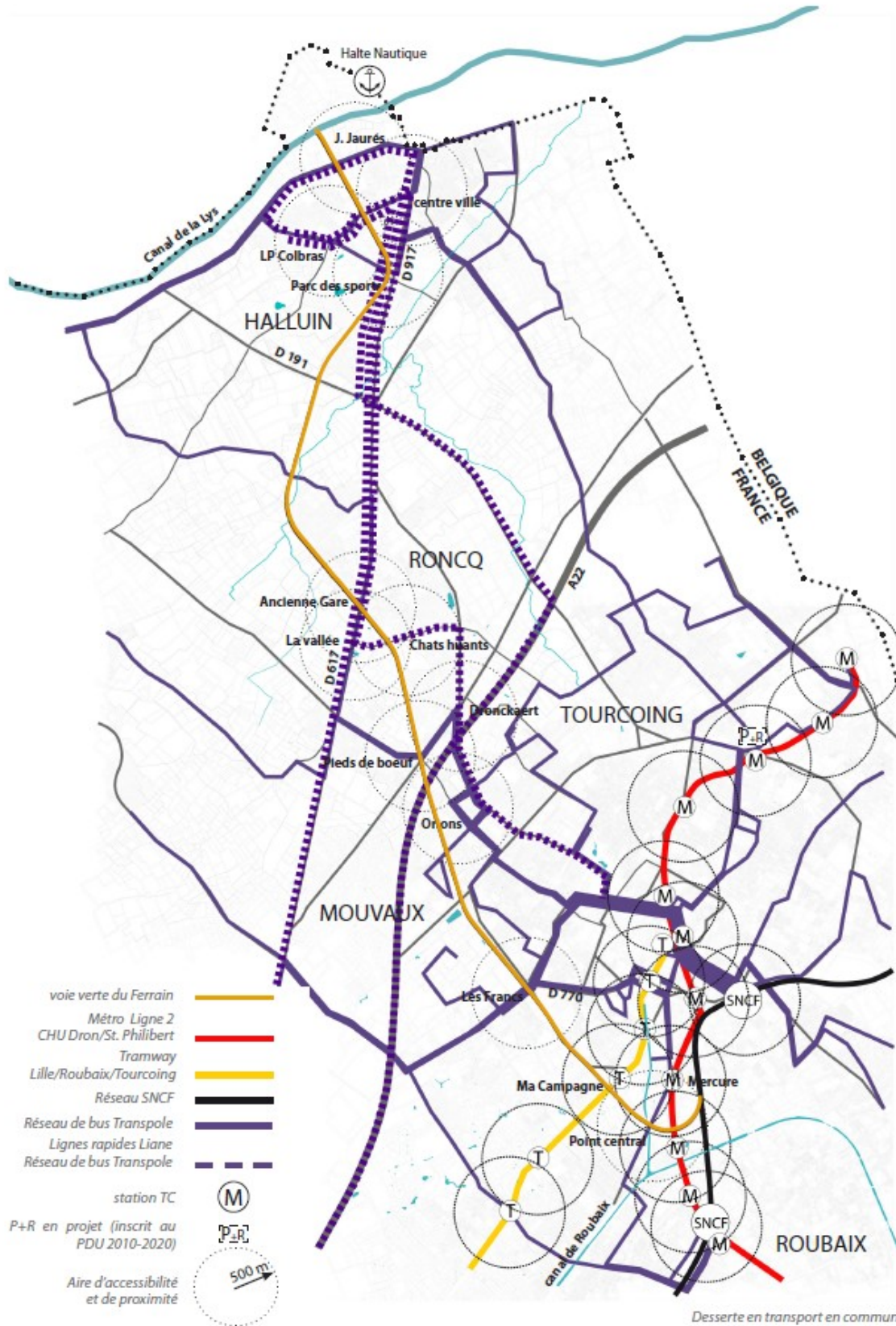
Remarque : l'enlèvement des rails et traverses sera réalisé par l'EPF fin 2018, en préalable à la pose du réseau de chaleur en 2019 sur le tronçon de la voie verte.

Illustrations...

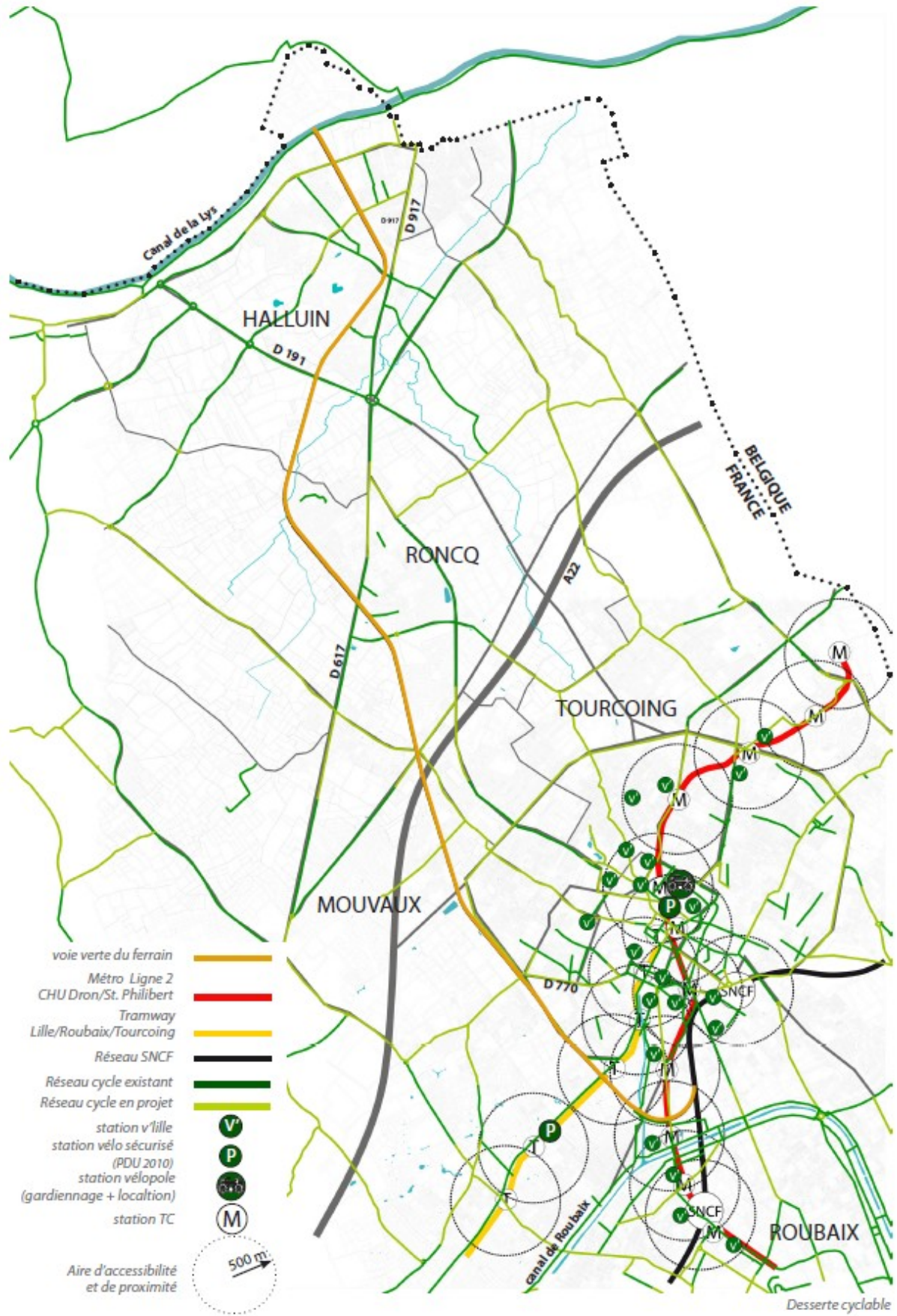


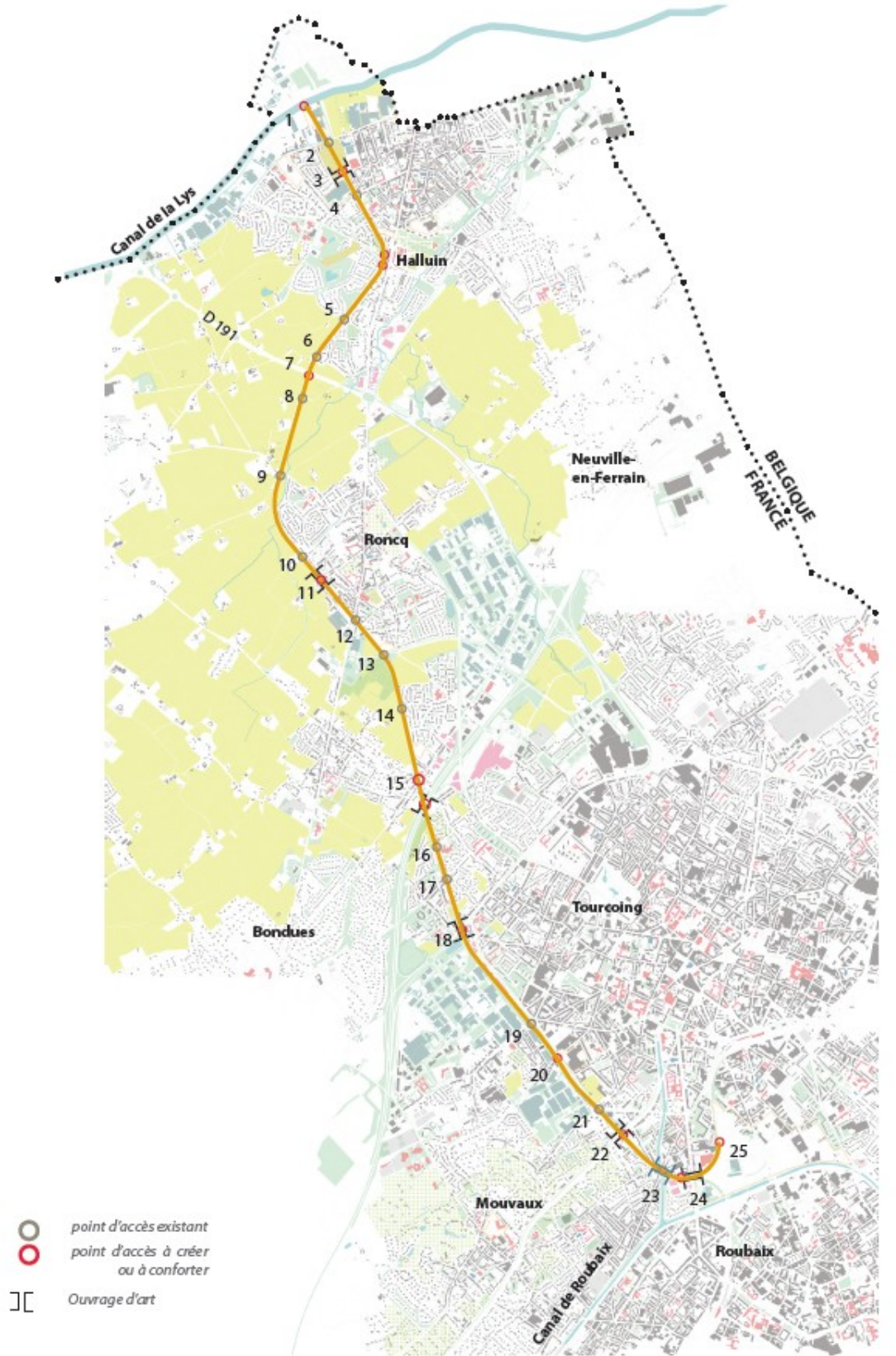


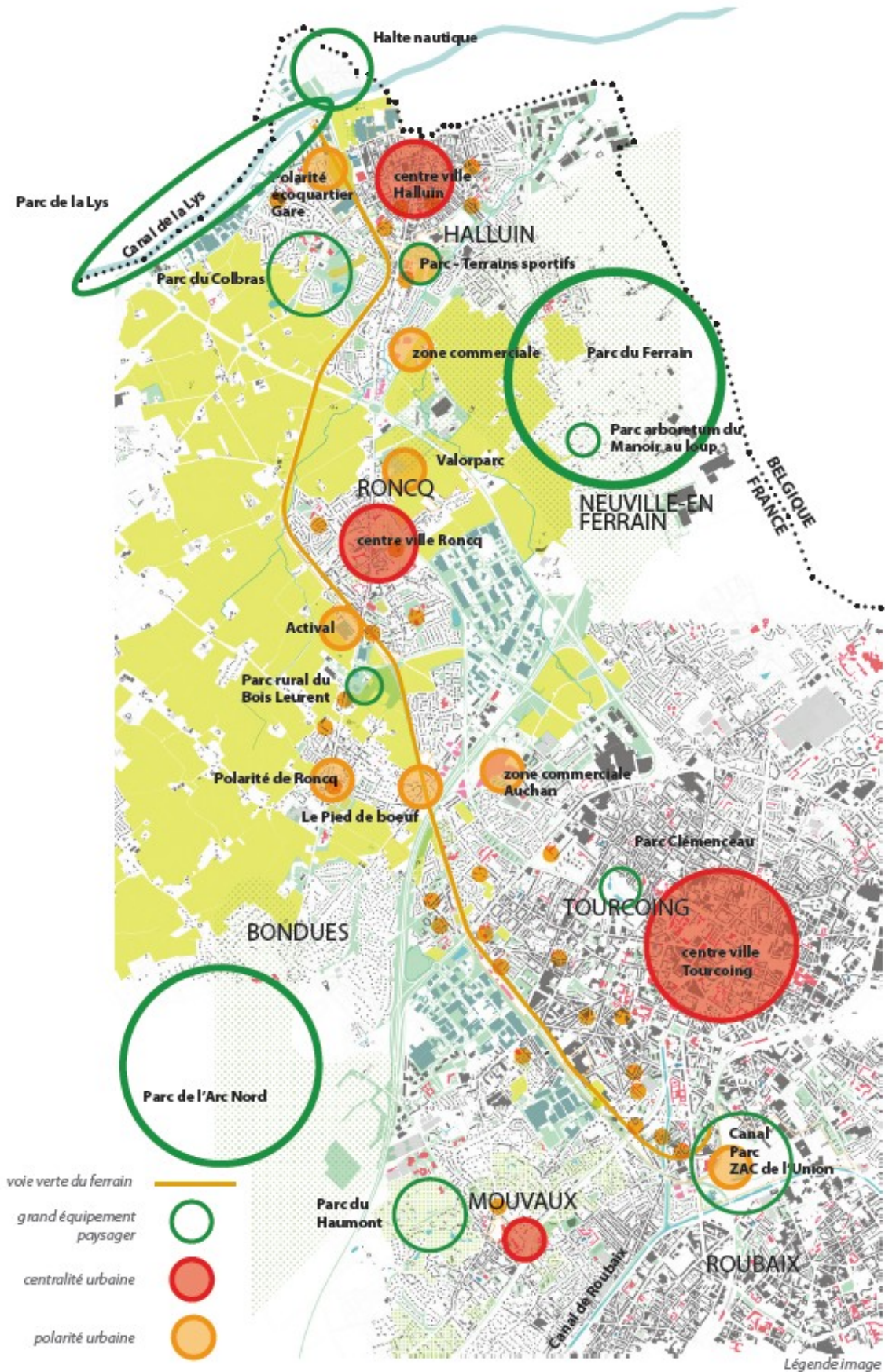


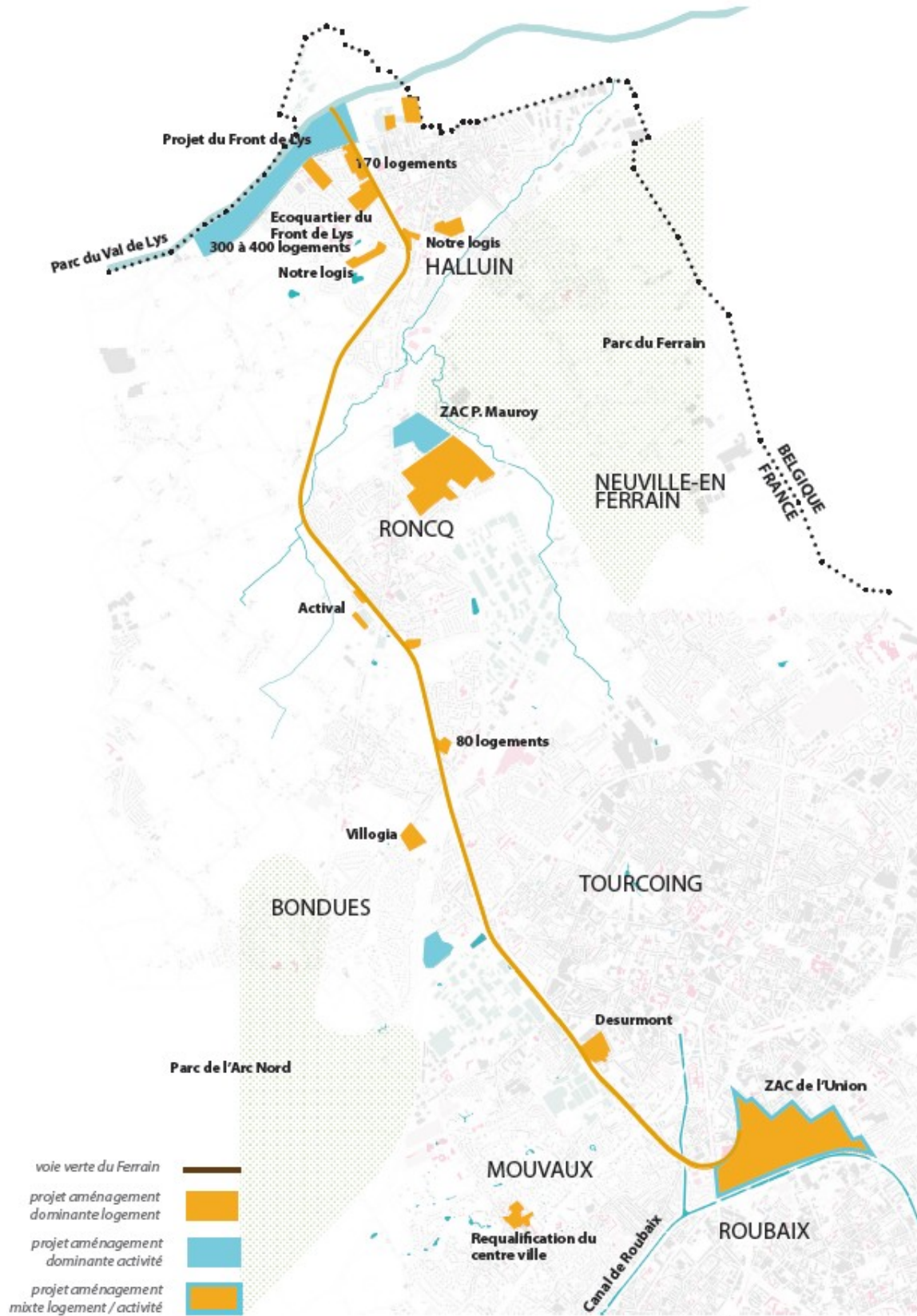


Desserte en transport en commun









Cartographie des projets d'aménagement