

- IV -

CALENDRIER DE RÉALISATION ET COÛT DES TRAVAUX

Le déroulement des travaux, présenté ci-dessous, est différent selon que les travaux sont localisés dans des zones pouvant potentiellement accueillir des amphibiens pendant leurs périodes de migration et d'hivernage.

► **Le phasage des travaux prendra en compte :**

- Le type de zone traversée (boisée, semi-boisée, carrière, etc.) ;
- La période de migration des amphibiens ;
- La période de nidification de l'avifaune.

► **Les travaux sont de trois ordres :**

- La coupe à blanc
- Le dessouchage et décaissement
- La réalisation de la piste

► **En ce qui concerne les tronçons situés entre :**

- Mers-les-Bains / Ault (Tronçon 1)
- Ault / Hautebut (Tronçon 2)
- Hautebut / Cayeux-sur-Mer (Tronçon 3)
- Cayeux-sur-Mer (Tronçon 4)

Les travaux de réalisation des pistes s'effectueront en dehors des périodes de nidification de l'avifaune (mi-mars à mi-juillet) pour écarter tout risque de dérangement et/ou destruction de nids.

► **En ce qui concerne les tronçons situés entre :**

- Saint-Firmin-les-Crotoy / Bout des Crocs (Tronçon 5)
- Quend-Plage / Fort-Mahon-Plage (Tronçon 6)
- Fort-Mahon-Plage / Pont-à-Cailloux (Tronçon 7)

Pour les zones boisées, semi-boisées, à proximité d'étang ou en bordure de mare de ces tronçons, les travaux de coupe à blanc seront effectués de mi-juillet à fin septembre (année N). Le dessouchage, décaissement ainsi que la réalisation de la piste, pourront être réalisés à la suite des travaux de coupe à blanc jusque mi-mars (année N+1). Ces travaux pourront ensuite reprendre après la mi-juillet (année N+1) s'ils ne sont pas terminés, afin d'éviter la période de nidification de l'avifaune, pour écarter tout risque de dérangement et/ou destruction de nids.

Sur les autres zones de ces tronçons, les travaux seront réalisés en dehors des périodes de nidification (mi-mars à mi-juillet) pour écarter tout risque de dérangement et/ou destruction de nids.

Le coût global d'exécution du projet s'élève prévisionnellement à la somme de 4 715 337 Euros (H.T), soit 5 658 404 Euros (T.T.C).

En détaillant pour chacun des sept tronçons, il se répartit comme suit :

<input type="checkbox"/> Tronçon 1 :	766 000 € (H.T)
<input type="checkbox"/> Tronçon 2 :	1 147 000 € (H.T)
<input type="checkbox"/> Tronçon 3 :	27 006 € (H.T)
<input type="checkbox"/> Tronçon 4 :	797 101 € (H.T)
<input type="checkbox"/> Tronçon 5 :	974 000 € (H.T)
<input type="checkbox"/> Tronçon 6 :	290 747 € (H.T)
<input type="checkbox"/> Tronçon 7 :	713 483 € (H.T)

Le coût global d'acquisition des terrains pour la réalisation du projet s'élève prévisionnellement à la somme de 222 772 Euros.

<input type="checkbox"/> Tronçon 1 :	4 800 € (H.T)
<input type="checkbox"/> Tronçon 2 :	36 198 € (H.T)
<input type="checkbox"/> Tronçon 3 :	6 541 € (H.T)
<input type="checkbox"/> Tronçon 4 :	1 415 € (H.T)
<input type="checkbox"/> Tronçon 5 :	146 136 € (H.T)
<input type="checkbox"/> Tronçon 6 :	4 224 € (H.T)
<input type="checkbox"/> Tronçon 7 :	23 457 € (H.T)

Le coût total des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts sur les sites classé et inscrit est d'environ 357 100 €, soit environ 6,3 % du coût total du projet.

- V -

MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE PROJET

La vocation de ce chapitre est de mettre en évidence les principales caractéristiques paysagères des sites et de dresser un inventaire des enjeux à prendre en compte.

A - ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL

A1 - LES SITES INSCRITS ET CLASSÉS

Le classement ou l'inscription au titre de la loi de 1930 (loi sur la protection des sites et des monuments naturels ; art. L. 341 et suivants du Code de l'Environnement) est motivé par l'intérêt tout particulier de certains secteurs de très grande qualité pour leur caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.

Le classement est une protection forte qui a le plus souvent pour objet le maintien du site dans l'état où il se trouve au moment du classement.

Il n'interdit pas toute évolution mais un site classé ne peut être ni détruit, ni modifié dans son état ou son aspect sauf autorisation ministérielle ou préfectorale (selon la nature des projets), après avis de la Commission Départementale des Sites, Perspectives et Paysages (CDSPP). Cette autorisation ne peut être accordée pour des travaux attentatoires à l'intégrité du site.

Dans un site inscrit, le maître d'ouvrage doit informer l'administration quatre mois à l'avance de tout projet de travaux de nature à modifier l'état ou l'intégrité du site. Ici, c'est l'Architecte des Bâtiments de France qui émet son avis sur le projet.

Dans le secteur, quatre sites sont présents mais seuls trois sont localisés à proximité de tronçons du Plan Vélo, à savoir (voir Figure 13) :

- Le Littoral Picard : espace littoral entre l'estuaire de l'Authie et le hâble d'Ault y compris les bas-champs (environ 10 000 ha répartis sur les communes de Boismont, Brutelles, Cayeux-sur-Mer, Le Crotoy, Favières, Fort-Mahon, Lanchères, Noyelles-sur-Mer, Pendé, Ponthoile, Quend, Saint-Quentin-en-Tourmont, Saint-Valery-sur-Somme et Woignarue ; inscription en date du 20 janvier 1975) ;
- Le Marquenterre : espace littoral compris entre la baie d'Authie et la Baie de Somme (environ 9700 ha dont 4080 ha terrestre - communes de Fort-Mahon, Le Crotoy, Quend et Saint-Quentin-en-Tourmont ; classement en date du 18 septembre 1998) ;
- Pointe du Hourdel et Cap Hornu (environ 2 200 ha répartis sur les communes de Cayeux-sur-Mer, Lanchères, Pendé, et Saint-Valery-sur-Somme ; classement en date du 24 juillet 2006).

Comme on peut le constater sur la Figure 13, le projet n'interfère qu'avec les sites "Le Littoral Picard" et "Le Marquenterre".

A1.1 - LE SITE INSCRIT DU LITTORAL PICARD

Le site a été inscrit par arrêté le 20 janvier 1975. Il s'étend sur près de 10 000 ha.

► Motivation de l'inscription

Le littoral picard représente un des derniers grands espaces naturels du littoral français. Il se caractérise par sa diversité paysagère (falaises, Bas-Champs, Baie de Somme, massif dunaire) et par la richesse du patrimoine naturel (flore, avifaune...) qui s'y développe.

► Etat actuel

Ce littoral subit aujourd'hui de fortes dynamiques : dynamique d'ordre naturel avec un cordon littoral toujours instable, dynamique d'ordre touristique avec des flux de fréquentation croissants, dynamique de développement urbain, même si le littoral picard reste faiblement urbanisé par rapport à l'ensemble des côtes françaises, dynamiques liées à l'industrie du galet imposant la reconversion d'anciennes carrières et la recherche de nouveaux sites d'extraction, dynamique enfin d'ordre environnemental, avec la préservation de milieux riches, mais évidemment fragiles.

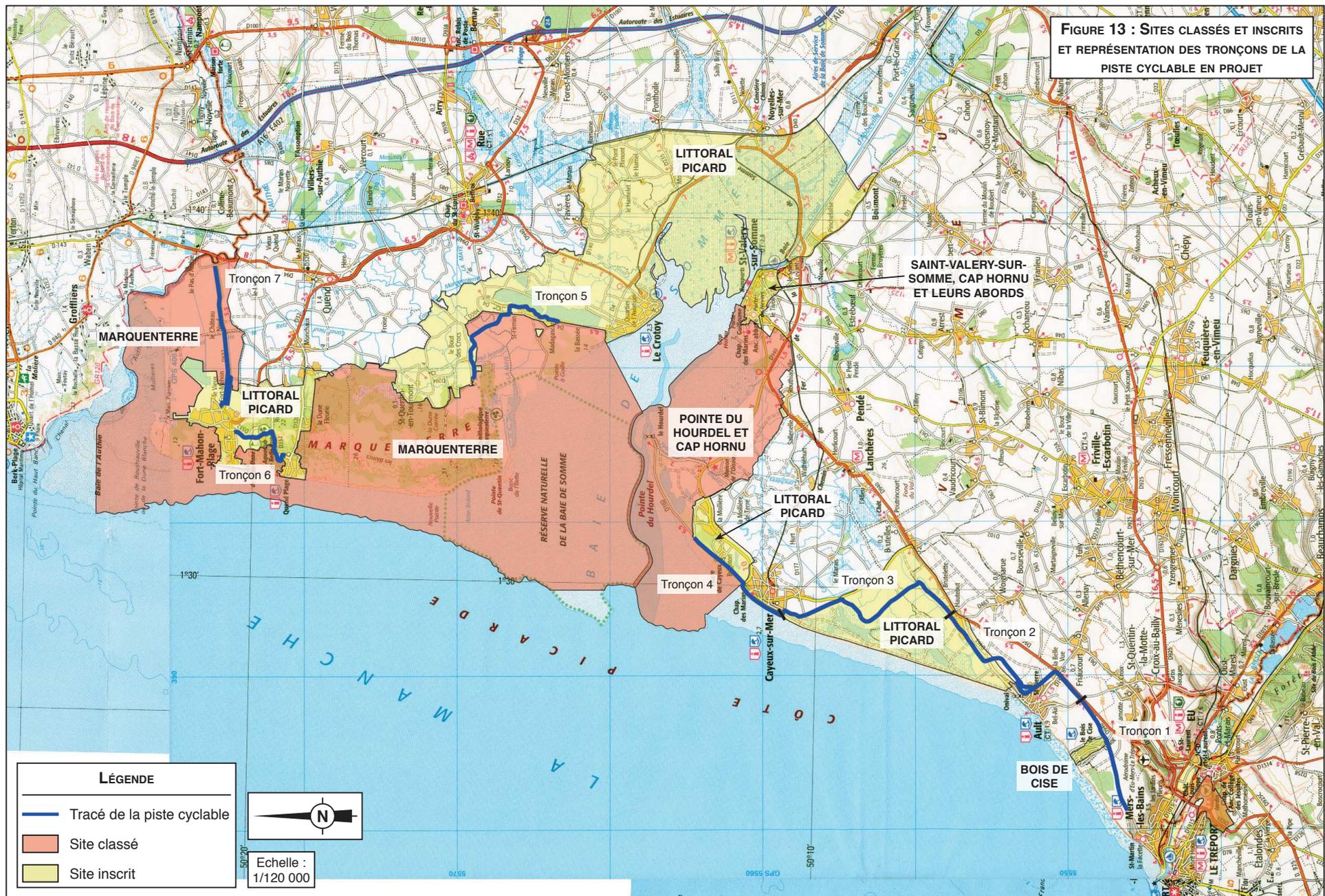
Le tourisme de nature s'y est fortement développé au cours de la dernière décennie, avec un public nombreux venu du Nord de l'Europe et de la région parisienne, grâce au développement de nouvelles infrastructures (autoroute A16 et tunnel sous la Manche). Les visiteurs sont particulièrement attirés par la richesse écologique ou les possibilités qu'offre la découverte de la nature en compagnie de guides spécialisés.

► Orientations pour la gestion du site

Le projet de Parc Naturel Régional permettra de mieux valoriser les richesses du territoire tout en préservant son identité.

La labellisation Grand Site d'une majeure partie du littoral constitue également, dès maintenant, un levier pour la gestion du site.

**FIGURE 13 : SITES CLASSÉS ET INSCRITS
ET REPRÉSENTATION DES TRONÇONS DE LA
PISTE CYCLABLE EN PROJET**



A1.2 - LE SITE CLASSÉ DU MARQUENTERRE

Le site a été classé par décret du 18 septembre 1998.

Il s'étend sur un peu plus de 9 700 ha (dont 4 080 ha terrestres).

➤ Motivation de l'inscription

La Baie de Somme, le massif dunaire du Marquenterre et les mollières de l'Authie constituent l'image forte de la Picardie maritime.

Le contact des milieux terrestres et marins est à l'origine de la diversité paysagère et écologique du site :

- les paysages dunaires s'étendent sur 18 km et sur une profondeur variable atteignant parfois 3,5 km,
- les mollières, zone d'affrontement terrestre et marin aux qualités écologiques et paysagères préservées, sont nettement individualisées sur la rive gauche de l'Authie,
- les renclôtures, ces espaces conquis sur la mer au cours des siècles sont profondément imbriqués et contribuent à la variété des biotopes,
- l'estran sableux est la composante maritime indissociable du milieu terrestre qui couvre plus de la moitié du site.

➤ Etat actuel

Le massif dunaire, tardivement ouvert à l'urbanisation, attire aujourd'hui une population permanente d'environ 2500 habitants, répartie entre les deux stations balnéaires de Quend et de Fort-Mahon-Plage.

Fait récent, les lotissements et l'habitat léger de loisirs tendent à s'étendre également dans les petits villages des bas-champs.

La beauté des paysages et son aspect préservé ont contribué à sa renommée touristique grandissante.

Le label Grand Site de France attribué à la Baie de Somme en 2011 reconnaît la "grande valeur patrimoniale du site, la qualité de son entretien et l'intérêt du projet de préservation, de gestion et de mise en valeur proposée pour l'avenir".

Enfin, dans le cadre de la gestion du site, il est nécessaire de :

- préserver les éléments structurants du paysage en veillant notamment aux conditions de fréquentation du site,
- entretenir le milieu naturel avec l'appui technique et scientifique de l'équipe gérant la réserve naturelle et les propriétés du Conservatoire du Littoral.

A1.3 - LE SITE CLASSÉ DE LA POINTE DU HOURDEL ET DU CAP HORNU

Le site a été institué par décret du 24 juillet 2006.

Il couvre 3050 hectares dont 1793 ha sur le domaine public maritime.

➤ Motivation de l'inscription

La pointe du Hourdel et le Cap Hornu sont les observatoires privilégiés de la Baie de Somme, au contact entre l'estuaire, la terre et la mer.

La pointe du Hourdel est occupée par un hameau rattaché à la commune de Cayeux-sur-Mer, avec son port de pêche à l'extrémité des Bas-Champs.

L'exploitation des galets, omniprésente, contribue à la marginalisation du site.

Pour être perçu dans sa totalité, ce site intègre les espaces agricoles qui sont une composante du rivage de l'estuaire, au même titre que le linéaire côtier, ainsi que la butte de la chapelle. Le site se prolonge dans Saint-Valery-sur-Somme en reprenant la coulée verte qui longe le littoral en contrebas des remparts ainsi que la butte de la Chapelle des Marins.

Le site comprend ainsi : les mollières de la Baie de Somme, les bancs de galets, les dunes, les renclôtures et des espaces périurbains. Il présente un intérêt géomorphologique, paysager, écologique et archéologique.

➤ Orientations pour la gestion du site

Dans le cadre de la gestion future du site, il est nécessaire de surveiller différents points dans la Baie de Somme (ensablement, maintien du chenal, alimentation de la levée de galets) ainsi que dans les espaces agricoles (entretien des digues et renclôtures).

Il est également nécessaire de clarifier la situation et l'étendue des secteurs carriérables qui ont une grande incidence sur l'évolution du site et sa perception.

A2 - LE GRAND SITE BAIE DE SOMME

Les Grands Sites de France sont des territoires qualifiés d'exceptionnels et de remarquables pour leurs qualités paysagères, naturelles et culturelles.

Tous sont concernés par le classement d'une partie significative de leur territoire au titre de la loi du 2 mai 1930 sur la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Cette reconnaissance va en général de pair avec le caractère emblématique du site et avec sa notoriété. C'est une mesure de protection nationale qui vise la conservation et la préservation des caractéristiques du site pour les générations futures.

Le label, propriété de l'Etat, (article L. 341-15-1 du Code de l'environnement), est délivré par le Ministère de l'Ecologie à la structure gestionnaire du site pour une durée de 6 ans. Il reconnaît que le site est géré conformément aux principes du développement durable, conciliant préservation du paysage et "esprit des lieux", qualité de l'accueil du public, participation des habitants et des partenaires à la vie du Grand Site.

La Baie de Somme est devenue le 10^{ème} Grand Site de France le 3 juin 2011, garantissant la qualité de la gestion de son territoire.

Ce Grand Site regroupe 25 communes, dont Cayeux-sur-Mer et 25 000 habitants. Il s'étend sur 37 900 hectares dont 12 000 hectares classés au titre de la loi du 2 mai 1930 et attire 2 millions de visiteurs par an sur les principaux espaces de nature (Figure 14).

Le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard (SMBSGLP), maître d'ouvrage de l'opération "Grand Site", s'est engagé à mettre en oeuvre, avec l'ensemble de ses partenaires, une gestion durable et concertée à l'échelle du territoire.

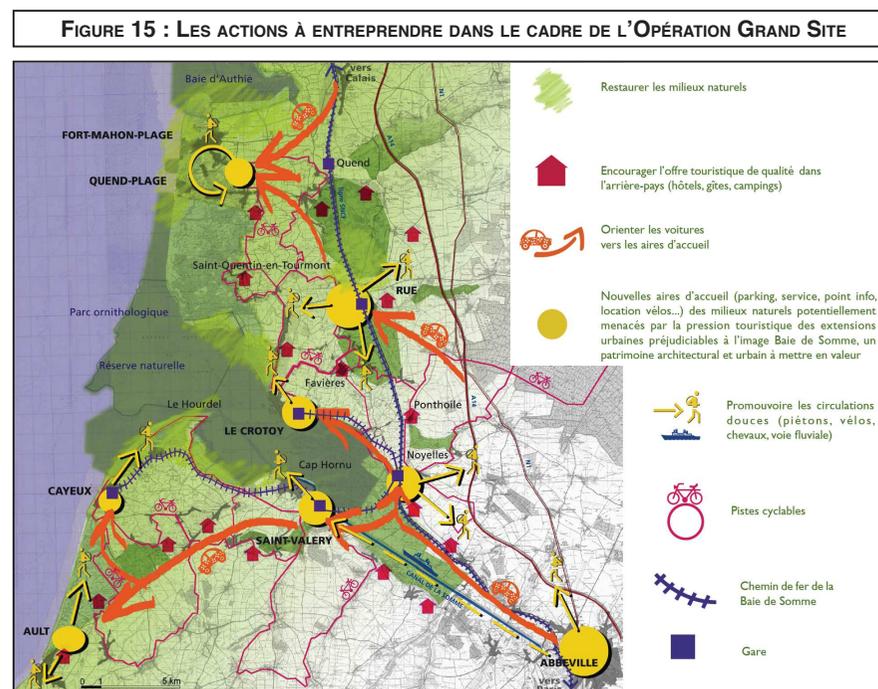
Le point fort du tourisme en Baie de Somme repose sur la complémentarité des ces deux formes : le tourisme balnéaire, déjà ancien, qu'il va s'agir de pérenniser dans ses nouvelles pratiques, et le tourisme de nature, encore émergent et qui ne demande qu'à se développer sur l'ensemble du Grand Site.



(Source : <http://www.grandsitebaiedesomme.fr>)

Les actions promues au sein du Grand Site répondent directement aux dysfonctionnements et aux points forts identifiés sur le terrain au cours de l'état des lieux. Elles s'inscrivent selon six axes opérationnels de travail présentés ci-dessous (Figure 15) :

- **Axe 1** : protéger la biodiversité et les espaces de nature,
- **Axe 2** : mettre en valeur les paysages,
- **Axe 3** : anticiper les risques naturels sur le Grand Site,
- **Axe 4** : améliorer les conditions d'accueil des visiteurs et le cadre de vie des habitants, (axe dans lequel s'inscrit la mesure 3 "poursuivre le plan vélo", objet de ce dossier),
- **Axe 5** : assurer le développement des activités éco-responsables,
- **Axe 6** : animer le territoire.



(Source : Atelier de l'Ile - dossier de candidature OGS 2004)

A3 - PARC NATUREL RÉGIONAL

Un territoire est classé Parc Naturel Régional (PNR) par décret pour une durée de 12 ans par le Ministère de l'environnement. Le PNR est un territoire rural présentant un patrimoine riche et menacé. Il s'organise autour d'un projet (charte) qui vise à assurer durablement la protection, la gestion et le développement harmonieux de son territoire.

Le Syndicat Mixte du PNR Baie de Somme Picardie Maritime a été créée en 2004, à l'initiative du Conseil Régional de Picardie. Il rassemble les élus des communes adhérentes, parmi lesquelles celles directement concernées par le Plan Vélo, le Conseil régional de Picardie, le Conseil Général de la Somme et les structures intercommunales de développement.



Elle a 3 vocations principales :

- un territoire qui protège l'intégrité de son patrimoine naturel,
- un territoire rassemblé et solidaire qui conforte ses complémentarités,
- un territoire qui se met en scène pour promouvoir ses savoir-faire et son identité.

Un extrait du projet de plan du parc est présenté ci-après (Figure 16). Notons qu'à ce jour le projet de PNR est en cours d'élaboration.

La mise en place d'un itinéraire de circulation douce s'inscrit dans les objectifs des PNR. Le projet est à priori compatible avec le PNR étant donné qu'il incite à développer les modes de circulation par voie douce.

B - ANALYSE DES EFFETS SUR LES SITES CLASSÉS ET INSCRITS

Les aménagements ne portent que sur quelques portions des sites classés et inscrits, comme l'indique le tableau présenté ci-dessous :

	Site classé concerné (linéaire de piste dans le site classé)	Site inscrit concerné (linéaire de piste dans le site inscrit)
Tronçon 1	-	-
Tronçon 2	-	Littoral Picard (2,4 km)
Tronçon 3	-	Littoral Picard (7,2 km ¹)
Tronçon 4	Pointe du Hourdel et Cap Hornu (0,016 km)	Littoral Picard (2,2 km)
Tronçon 5	Marquenterre (1,9 km)	Littoral Picard (3,3 km)
Tronçon 6	-	Littoral Picard (2,7 km)
Tronçon 7	Marquenterre (4,3 km)	Littoral Picard (1,5 km)

1 : Bien que le linéaire de ce tronçon est de 7,2 km dans le site inscrit, les travaux ne porteront que sur un linéaire total de 120 m.l.

Les impacts paysagers liés au projet sont donc de deux ordres :

- temporaires pendant la phase chantier,
- permanents, liés à l'aménagement des différents tronçons de la piste cyclable.

B1 - IMPACTS TEMPORAIRES POTENTIELS SUR LE PAYSAGE ET LES SITES CLASSÉS / INSCRITS

Il faut préalablement signaler que la réalisation de la piste cyclable est un aménagement léger, de faible ampleur. Les travaux seront réalisés en allant, lors de la progression du chantier. De plus, la majeure partie des pistes cyclables qui seront réalisées dans le cadre de ce projet seront réalisées en bordure de routes existantes, ou elles emprunteront des chemins existants.

Ces travaux ne mettront en oeuvre qu'un chantier réduit pour chacun des différents tronçons, à savoir une mini-pelle (ou une pelle de chantier) pour décaper les terrains empruntés sur une faible profondeur (environ 20 cm), une plaque vibrante (ou un rouleau compresseur) pour tasser le sol, et enfin les machines nécessaires au coulage du bitume (cas des pistes en bitume SILMER), du béton (pistes en béton) ou encore du sable de Marquise. De plus, les matériaux nécessaires à la réalisation du chantier seront stockés à proximité sur un espace restreint au maximum, et le minimum de temps possible afin d'éviter une présence trop longue de ces zones de stockage dans le paysage.

On peut ainsi remarquer, que pour chacun des tronçons, le chantier mis en oeuvre sera très limité et relativement peu impactant. Le chantier ne restera pas statique sur un point, il avancera en allant. Les impacts sur le paysage en un point donné seront ainsi beaucoup moins forts que si le chantier venait à rester longtemps à un même point.

Nous allons néanmoins détailler ci-après les impacts potentiels pour chaque tronçon traversant un site classé ou inscrit.

➤ Tronçon 2 : Ault (lieu-dit Les Hayettes) / Woignarue (hameau de Hautebut)

Dans l'emprise du site inscrit "Le Littoral Picard", les travaux de ce tronçon comprennent différentes étapes, telles que :

- taille des arbres situés en bordure du CR dit Chemin du Pré,
- décapage de la terre végétale et des chemins empruntés par le tracé,
- mise en place la piste cyclable.

Les travaux qui seront réalisés dans l'emprise du site inscrit "Le Littoral Picard", correspondent à la taille des arbres localisés en bordure du CR dit Chemin du Pré, ainsi qu'à la mise en place de deux bandes de roulement en béton sur chemin.

La taille des arbres n'impactera pas de façon notable la perception du paysage, et du site inscrit, le temps des travaux. Après la réalisation des travaux, les arbres retrouveront leur état d'avant travaux, et aucun impact pérenne ne pourra être observé dans le site inscrit.

Le chantier étant de faible ampleur, tant dans le site inscrit qu'en dehors, son emprise sera faible et sa durée sera réduite dans le temps. De ce fait, l'impact temporaire des travaux sur le paysage, et plus particulièrement sur le site inscrit, sera négligeable.

➤ Tronçon 3 : Woignarue (hameau de Hautebut) / Cayeux-sur-Mer

Les travaux de ce tronçon comprennent différentes étapes, telles que :

- décapage du chemin,
- mise en place la piste cyclable.

Les travaux sur ce tronçon sont très réduits (linéaire de 120 m), avec une emprise limitée à la largeur du chemin. Ainsi, les travaux ne s'étendront pas dans la durée.

De ce fait, les travaux présenteront un impact sur le paysage, et plus particulièrement le site inscrit, mais ceux-ci seront temporaires. Ainsi, l'impact des travaux sur le paysage sera négligeable.

➔ **Tronçon 4 : Cayeux-sur-Mer**

Les travaux de ce tronçon comprennent différentes étapes, telles que :

- décapage de la terre végétale, et rabotage de la voirie,
- mise en place la piste cyclable, et réfection de la RD 102.

Les travaux sur ce tronçon seront plus importants que pour les précédents tronçons étant donné qu'ils comprennent également la réfection de la RD 102 sur toute la longueur de ce tronçon.

Ces travaux auront un impact visuel fort sur le paysage, ainsi que sur le site inscrit "Le Littoral Picard" à proximité de la zone de travaux. De plus, compte tenu de l'ampleur des travaux à réaliser, ceux-ci risquent de s'étaler dans le temps.

Les impacts portant sur le site classé "Pointe du Hourdel et cap Hornu" seront très limités étant donné que les travaux ne portent que sur un linéaire total de 16 mètres.

Néanmoins, bien que cet impact sur le site inscrit soit fort, et qu'il risque de s'étaler dans le temps, il sera limité à la durée des travaux et limité dans l'espace à la RD 102. De ce fait, l'impact des travaux est négligeable au vu du résultat attendu.

➔ **Tronçon 5 : Le Crotoy (Saint-Firmin-les-Crotoy) / Saint-Quentin-en-Tourmont (entrée du parc ornithologique du Marquenterre)**

Les travaux de ce tronçon comprennent différentes étapes, telles que :

- coupe à blanc dans les zones d'hivernage des amphibiens,
- dessouchage / décapage de la terre végétale,
- mise en place de la piste cyclable.

Les travaux qui seront réalisés sur ce tronçon sont localisés en totalité dans l'emprise du site inscrit "Le Littoral Picard" et du site classé "Le Marquenterre".

Les travaux imposeront de réaliser des coupes à blanc dans quelques zones boisées au Bout des Crocs. Mais les travaux qui seront effectués après ces coupes à blanc seront réalisés dans la foulée. Ainsi, ces travaux ne s'étendront pas trop dans le temps.

Ces travaux présenteront un impact visuel temporaire fort, mais qui sera limité à la durée des travaux, ainsi que dans l'espace (exclusivement sur le tracé de la piste et de la mare à créer).

➔ **Tronçon 6 : Quend-Plage / Fort-Mahon-Plage**

Les travaux de ce tronçon comprennent différentes étapes, telles que :

- rabotage de la voie piétonnière existante et décapage de la terre végétale située en bordure de la voie existante,
- mise en place la piste cyclable.

Les travaux qui seront réalisés sur ce tronçon sont localisés en totalité dans l'emprise du site inscrit "Le Littoral Picard".

Ces travaux présenteront un impact visuel moyennement élevé (le site est localisé en majeure partie en bordure immédiate de la RD 332), mais qui sera limité à la durée des travaux, ainsi que dans l'espace (exclusivement sur le tracé de la piste à créer).

➔ **Tronçon 7 : Fort-Mahon-Plage / Quend (Pont-à-Cailloux)**

Les travaux de ce tronçon comprennent différentes étapes, telles que :

- coupe à blanc dans les zones d'hivernage des amphibiens,
- dessouchage / décapage de la terre végétale,
- mise en place la piste cyclable et des aménagements connexes (passerelles, haies, enterrement de la ligne téléphonique aérienne, ...).

Les travaux qui seront réalisés sur ce tronçon sont localisés en majeure partie dans l'emprise du site classé "Le Marquenterre", mais également pour partie dans l'emprise du site inscrit "Le Littoral Picard".

Ces travaux présenteront un impact visuel fort sur le paysage ainsi que les sites classé et inscrit, mais qui sera limité à la durée des travaux, ainsi que dans l'espace (exclusivement sur le tracé de la piste à créer).

B2 - IMPACTS PERMANENTS POTENTIELS SUR LE PAYSAGE ET LES SITES CLASSÉS / INSCRITS

Il faut tout d'abord noter que la réalisation d'une piste cyclable est un aménagement léger, qui ne s'étend pas en hauteur (mis à part quelques panneaux de signalisation verticale destinés aux cyclistes) et n'est donc pas visible de loin.

De plus, la majeure partie des pistes cyclables qui seront réalisées dans le cadre de ce projet seront réalisées en bordure de routes existantes, ou elles emprunteront des chemins existants.

B2.1 - TRONÇON 2 : AULT (LIEU-DIT LES HAYETTES) / WOIGNARUE (HAMEAU DE HAUTEBUT)

Dans le site inscrit "Le Littoral Picard", ce tronçon emprunte le CR dit Chemin du Pré. A ce niveau, les modifications du paysage actuel seront très limitées.

En effet, dans le CR dit Chemin du Pré, la piste cyclable utilise la trame viaire agricole. A ce niveau, la réalisation des travaux imposera de tailler les arbres qui sont localisés en bordure du chemin ("B1 - Impacts temporaires potentiels sur le paysage et les sites classés / inscrits", page 30). Néanmoins, après le chantier ces arbres retrouveront leur aspect actuel. A ce niveau, les impacts permanents seront donc limités à la mise en place de deux bandes de roulement en béton dans le chemin, ce qui correspond à un impact négligeable. En effet, il est difficile, dans le paysage, de différencier un chemin en terre d'un chemin dont les bandes de roulement sont en béton.

Nous pouvons donc conclure que l'aménagement de ce tronçon ne présentera pas d'impact notable sur le site inscrit "Le Littoral Picard". Nous pouvons ajouter que les aménagements permettront d'améliorer quelque peu le paysage du secteur, mais ils permettront surtout d'obtenir un point d'observation privilégié sur le site inscrit "Le Littoral Picard", avec la création du belvédère (Figure 17 et Figure 18.)

Ce belvédère, qui sera mis en place au carrefour du chemin de Méлина et du CR dit de la ferme d'Onival, sera localisé sur un espace qui est actuellement en partie cultivé, et pour autre partie utilisé comme plate-forme de stockage. La création de ce belvédère ne supprimera ainsi aucun élément paysager important dans cette plaine agricole qui surplombe le Hâble d'Ault. Ce belvédère comportera des plantations d'arbres en alignement ou des petits bosquets. L'aménagement de ce belvédère modifiera donc le paysage à ce niveau, mais à des fins d'amélioration. Il permettra surtout de créer un point d'observation pour pouvoir observer le site inscrit du Hâble d'Ault depuis un point haut.

FIGURE 17 : TRONÇON 2 - IMPACTS SUR LES SITES CLASSÉS / INSCRITS

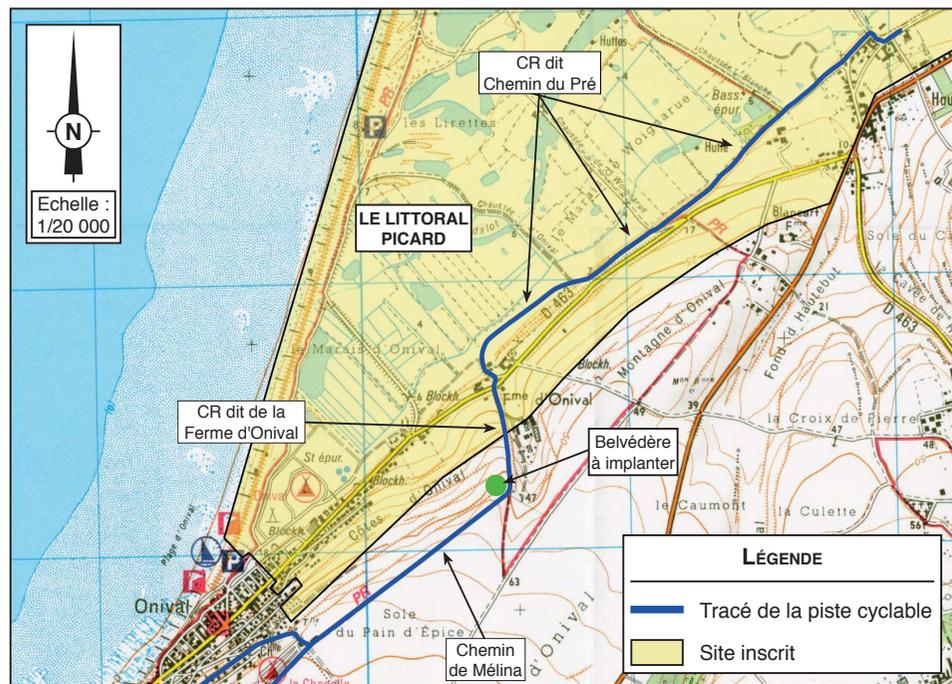
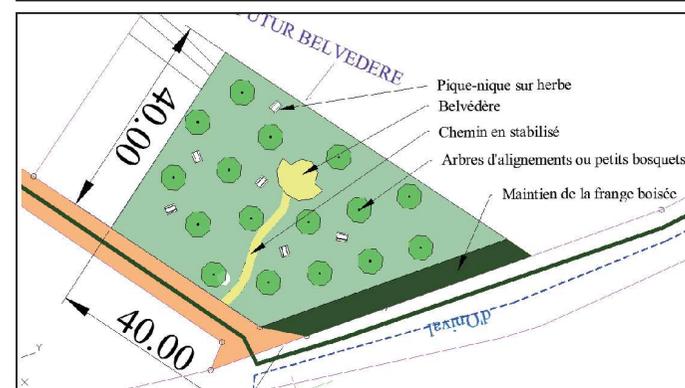


FIGURE 18 : REPRÉSENTATION DU BELVÉDÈRE IMPLANTÉ À PROXIMITÉ DU CARREFOUR CHEMIN DE MÉЛИNA / CR DIT DE LA FERME D'ONIVAL



B2.2 - TRONÇON 3 : WOIGNARUE (HAMEAU DE HAUTÉBUT) / CAYEUX-SUR-MER

Seuls des travaux très réduits sont prévus sur ce tronçon, à savoir la mise en place d'une bande en bitume SILMER sur 120 m de long en remplacement d'un chemin de terre, ainsi que de quelques panneaux de signalisation verticale et panneaux d'information destinés à la sensibilisation du public vis-à-vis de l'avifaune.

De ce fait, ce tronçon ne présentera aucun impact notable sur le paysage du secteur, ni sur le site inscrit du Littoral Picard.

B2.3 - TRONÇON 4 : CAYEUX-SUR-MER

Le projet prévoit de ne réaliser des travaux que le long de la RD 102, depuis le carrefour RD 102 / RD 3 jusqu'au carrefour RD 102 / Route blanche.

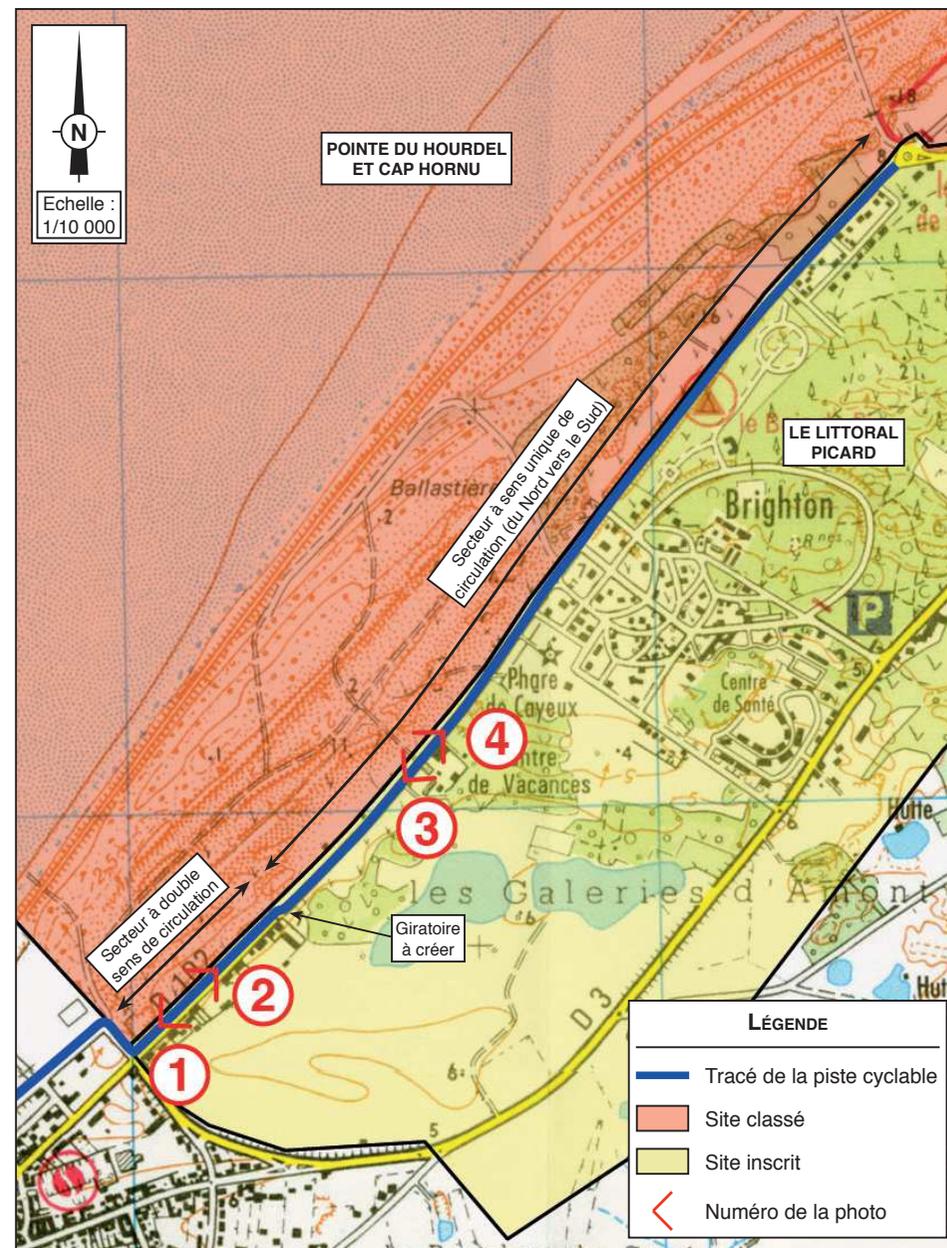
Cette portion du projet est implantée intégralement dans le site inscrit "Le Littoral Picard", et à proximité du site classé "Pointe du Hourdel et Cap Hornu" (seule une portion de la piste cyclable, de 16 mètres linéaires, sera réalisée dans l'emprise du site classé).

Dans ce tronçon, trois portions peuvent être distinguées (Figure 19) :

- ☐ **sur les premiers 400 m (secteur à double sens de circulation)**, soit du carrefour RD 102 / RD 3 jusqu'au giratoire à créer, le projet prévoit de réaménager la RD 102 et d'implanter la piste cyclable sur l'accotement du côté mer de la route (Photo 1, Photo 2),

Les photos ci-contre (Photo 1, Photo 1bis, Photo 2, Photo 2bis) permettent de se rendre compte de la différence entre le projet et l'état actuel sur la RD 102 au Nord du carrefour RD 102 / RD 3.

FIGURE 19 : TRONÇON 4 - IMPACTS SUR LE SITE INSCRIT



On remarque que la réalisation du projet permettra de mettre en place un paysage naturel sur cette portion, avec des plantations d'arbres et d'oyats, et une piste en sable de Marquise. Ces éléments permettent ainsi d'intégrer la RD 102 et la piste au milieu naturel présent au-delà de l'accotement.

On peut d'ailleurs remarquer que le projet améliore grandement l'état actuel de la RD 102 et de ses abords qui sont actuellement délaissés, et qui semblent dégrader la première impression que l'on a du site inscrit en sortant de Cayeux-sur-Mer.

Photo 1 : Représentation du passage de la piste cyclable le long de la RD 102 au début de ce tronçon



Photo 1bis : Photo de la RD 102 au début de ce tronçon en l'état actuel, au même point que la photo 1



Avec cet aménagement, le projet permet de reconquérir les abords immédiats de la RD 102 avec un paysage rappelant les paysages naturels, et ainsi de favoriser le développement du patrimoine naturel sur la route et ses abords immédiats.

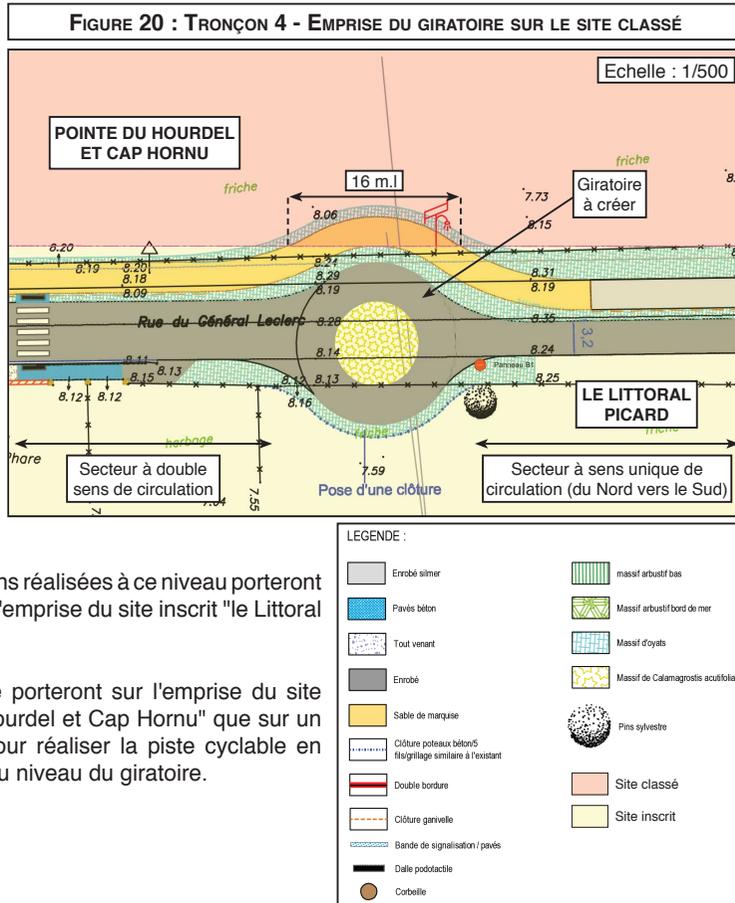
Photo 2 : Représentation du passage de la piste cyclable le long de la RD 102 au début de ce tronçon



Photo 2bis : Photo de la RD 102 au début de ce tronçon en l'état actuel, au même point que la photo 2



- ❑ **au niveau du giratoire qui sera créé**, soit à l'interface entre les deux portions de la RD102 à modifier (Figure 20),



Les modifications réalisées à ce niveau porteront essentiellement sur l'emprise du site inscrit "le Littoral Picard".

Les travaux ne porteront sur l'emprise du site classé "Pointe du Hourdel et Cap Hornu" que sur un linéaire de 16 m, pour réaliser la piste cyclable en sable de Marquise au niveau du giratoire.

- ❑ **sur la suite de ce tronçon (secteur à sens unique de circulation)**, à savoir jusqu'au carrefour RD 102 / route blanche, le projet prévoit de passer la RD 102 à simple sens de circulation (du Nord vers le Sud) et d'implanter la piste cyclable sur l'emprise de la voirie actuelle. Seule une exception sera réalisée, au droit du parking de centre de vacances, où la piste sera implantée dans l'espace situé entre le parking et la RD 102 (Photo 3 et Photo 4).

Les modifications réalisées sur la deuxième partie de ce tronçon seront beaucoup plus limitées et seule la voirie actuelle sera modifiée, pas les accotements. Ainsi, à ce niveau, le projet ne présentera qu'un impact négligeable sur le paysage, et plus particulièrement sur le site inscrit.

Photo 3 : Représentation du passage de la piste cyclable le long de la RD 102 à hauteur du centre de vacances



Photo 4 : Représentation du passage de la piste cyclable le long de la RD 102 à hauteur du centre de vacances



Les représentations présentées précédemment (photos 1, 1bis, 2, 2bis, 3 et 4) permettent de se rendre compte de l'aménagement qui sera réalisé sur ce tronçon. On peut ainsi remarquer que le projet permettra d'aménager l'accotement de la RD 102 au début du tronçon, et ainsi améliorer l'aspect paysager des abords de la RD 102, qui paraissent actuellement à l'abandon.

L'impact de ce tronçon sur le paysage et les sites inscrits et classés est donc un impact positif, en ce qu'il permet d'aménager des zones actuellement délaissées, et qu'il permet d'intégrer la route et la piste au paysage naturel propre au site inscrit, ainsi qu'au site classé.

B2.4 - TRONÇON 5 : LE CROTOY (SAINT-FIRMIN-LES-CROTOY) / SAINT-QUENTIN-EN-TOURMONT (ENTRÉE DU PARC ORNITHOLOGIQUE DU MARQUENTERRE)

Le tracé de ce tronçon est intégralement situé dans le site inscrit "Le Littoral Picard" ainsi que dans le site classé "Le Marquenterre" (Figure 21).

Au début de ce tronçon, la piste cyclable passe entre la RD 4 et les gravières, puis elle passe en arrière des jardins pour continuer à longer les gravières (Photo 1).

Photo 1 : Représentation du passage de la piste cyclable en bordure des gravières

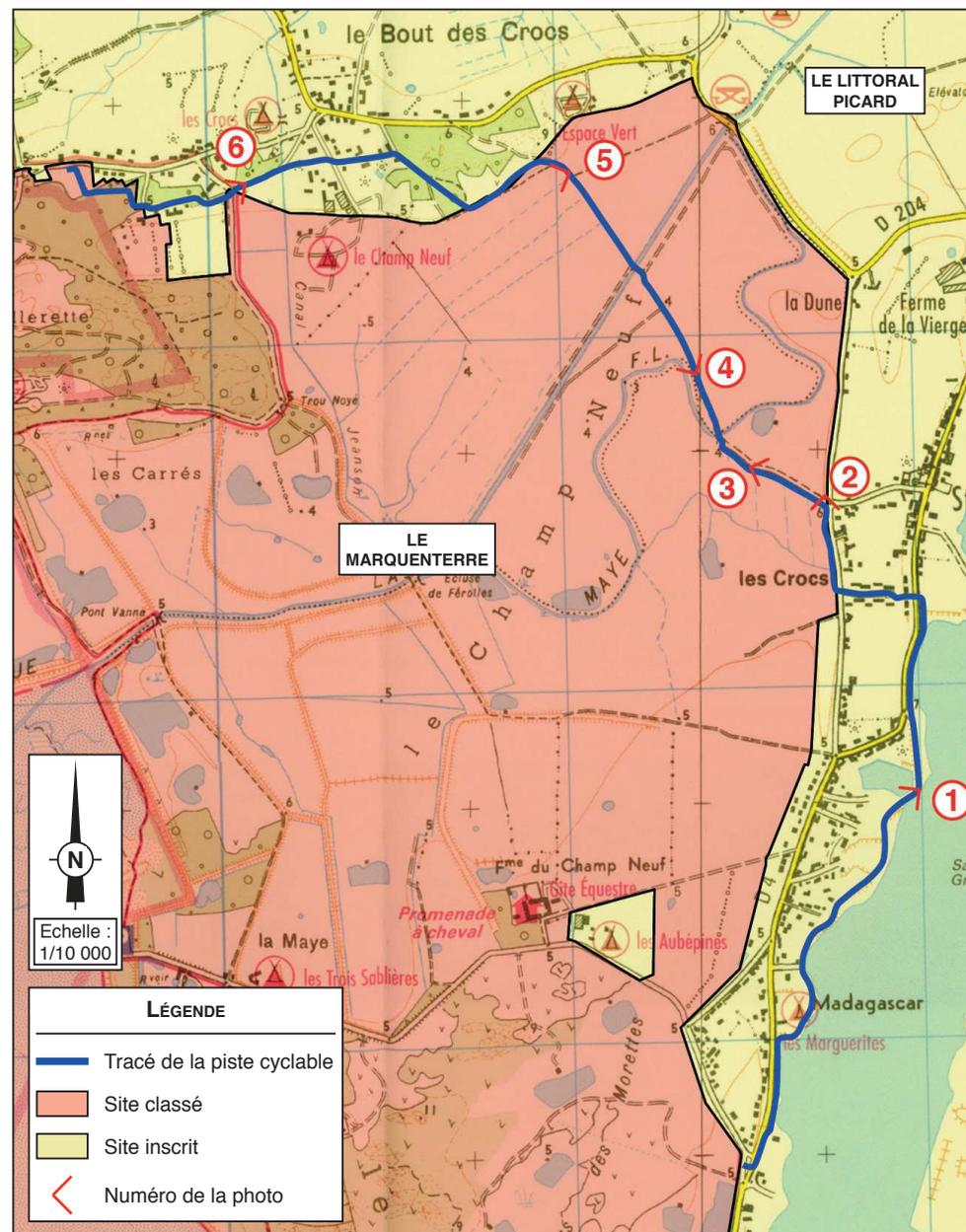


A ce niveau l'impact de la piste sur le paysage sera modéré étant donné qu'il implantera la piste dans un espace actuellement non aménagé.

Néanmoins, cet espace non aménagé n'est actuellement pas accessible au public, et la réalisation de la piste permettra de l'ouvrir et ainsi de faciliter sa découverte pour les cyclistes, afin de valoriser ce secteur (ce qui correspond à un des enjeux du site inscrit "Le Littoral Picard"). De plus, le projet ne comprend que la réalisation de la piste et la pose de ganivelles, aucun autre aménagement à même de dégrader ce site.

Enfin, le projet prévoit de réaliser des fauches tardives sur ce secteur afin de laisser la végétation se développer, et de mettre en place des ganivelles entre la piste et les plans d'eau, ce qui incitera les cyclistes à ne pas sortir de la piste, afin de ne pas dégrader le milieu.

FIGURE 21 : TRONÇON 5 - IMPACTS SUR LES SITES CLASSÉS / INSCRITS



Après avoir longé les gravières, la piste traverse le lotissement des Crocs en empruntant la rue existante, jusqu'à la rue de la Dune.

Après avoir traversé la rue de la Dune, et jusqu'à entrer dans le boisement au Bout des Crocs, la piste cyclable est localisée dans le site classé "Le Marquenterre".

La piste longe la rue de la Dune jusqu'au carrefour avec le CR dit de Saint-Quentin (Photo 2), qu'elle longe également jusqu'au pont qui permet de franchir la Maye (Photo 3). La piste passe dans un champ cultivé le long de la rue de la Dune, puis dans une zone non cultivée en bordure du fossé qui longe le CR dit de Saint-Quentin.

A ce niveau, l'emprise totale de la piste et de ses accotements est réduite au minimum, et la piste cyclable sera réalisée en bordure des aménagements existants afin d'offrir aux cyclo-touristes les meilleures conditions de fréquentation du site¹, en évitant les conflits d'usage, tout en préservant au maximum les éléments structurants le paysage, ce qui constitue un des enjeux majeurs du site classé.

De plus, la piste sera réalisée en sable de Marquise, afin de conserver un aspect naturel et de ne pas dégrader l'aspect paysager du site.

Photo 2 : Représentation du passage de la piste cyclable le long de la rue de la Dune



¹ : La piste présentera une largeur de 2,8 m afin que les nombreux cyclo-touristes attendus sur ce tronçon puissent se croiser sans risque.

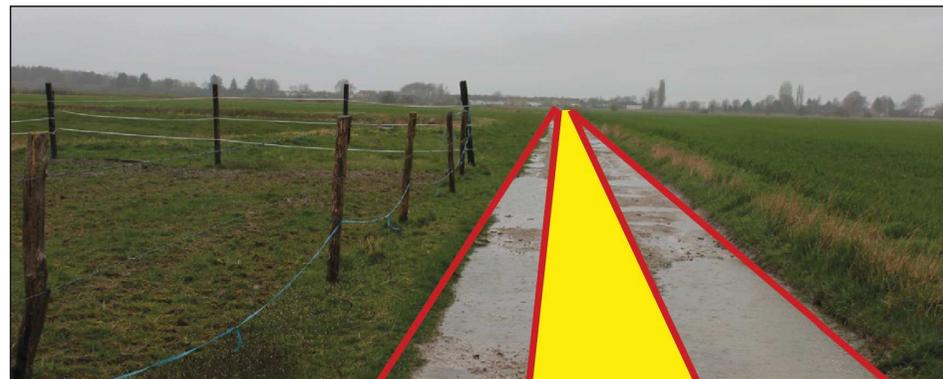
Photo 3 : Représentation du passage de la piste cyclable le long du CR dit de Saint-Quentin



Après avoir franchi la Maye par le pont existant, la piste emprunte le tracé du chemin existant² jusqu'aux boisements du Bout des Crocs. Ce chemin sera légèrement modifié, avec l'implantation de deux bandes de béton pour faciliter le passage des cyclistes.

Cette modification du chemin sera à peine perceptible depuis les abords étant donné que la nature du chemin (deux bandes de roulements séparées par un espace "terre/pierre" au milieu) sera relativement semblable à celle actuellement existante (Photo 4).

Photo 4 : Représentation du passage de la piste cyclable sur le chemin entre la Maye et le canal de la Maye



² : Ce chemin n'accueille que peu d'engins agricoles sur cette portion, il est ainsi possible de l'emprunter en voie partagée.

A la fin du chemin existant, la piste est à nouveau réalisée en sable de Marquise afin de maintenir l'aspect naturel du site. La piste longe le boisement en restant dans l'emprise des champs cultivés, afin de préserver la lisière du bois, qui constitue un élément structurant du paysage (Photo 5).

La trouée créée dans cette lisière, afin de faire entrer la piste dans le boisement, sera réduite au minimum (à savoir la largeur de la piste et de ses accotements) afin de maintenir l'aspect paysager actuel. De plus, la piste rentre dans le boisement en biais afin de ne pas observer d'effet "couloir" de loin.

Photo 5 : Représentation du passage de la piste cyclable le long de la RD 102 à hauteur du centre de vacances



Dans le boisement, la largeur de la piste sera toujours fixée à 2,8 m, et ses accotements seront entretenus de façon à ce qu'ils conservent un aspect naturel typique de ce secteur (fourrés, ronciers, grands arbres, ...)

Dans le hameau du Bout des Crocs, toutes les pistes créées seront réalisées en sable de Marquise afin de préserver l'aspect naturel du site.

Dans le Bout des Crocs, qui est localisé dans le site inscrit "Le Littoral Picard", le tracé emprunte des rues existantes en partage de voirie. Elle traverse également quelques portions non aménagées, entre la rue du Champ Neuf et le Chemin des Bergers, ainsi qu'entre le chemin des Bergers et l'Impasse des Garennes. Dans ces portions, le tracé respecte au maximum les éléments paysagers existants en évitant les arbres et les fourrés afin de respecter l'aspect paysager du site.

Entre la rue du Champ Neuf et le Chemin des Bergers, la piste passe dans un espace actuellement non aménagé. Elle serpente afin de respecter les éléments paysagers majeurs du secteur (arbres, fourrés, ...), ainsi que les clôtures, et débouche sur le chemin des Bergers, juste avant le canal Jeanson.

Entre le chemin des Bergers et l'Impasse des Garennes, la piste passe à nouveau dans un espace actuellement non aménagé. Elle passe dans une pâture (Photo 6), en limite des jardins, puis s'insère entre les terrains privatifs jusqu'à rejoindre l'impasse des Garennes. Dans cette portion du tracé, la piste suit au plus près les limites de terrains existantes en les préservant au maximum.

Photo 6 : Représentation du passage de la piste cyclable à hauteur du chemin des Bergers



Dans ces portions, la piste pourra être assimilée, du fait de ses caractéristiques (piste de 2,8 m de large en sable de Marquise avec des accotements réduits au minimum), à une entrée privative ou à une entrée de pâture, ainsi le caractère naturel et l'aspect paysager du hameau seront toujours préservés.

A l'extrémité de ce tronçon, la piste pénètre dans une zone boisée non aménagée. Le tracé de la piste respectera la végétation existante, principalement les grands arbres, en ondulant doucement son tracé afin d'éviter les plus gros arbres et pour permettre au site de conserver son aspect naturel.

De plus, la mare qui sera créée à l'extrémité Nord de ce tronçon, bien qu'elle impose de déboiser la zone correspondante, re-crée une zone humide typique du paysage du site classé "Le Marquenterre". Ceci permettra de rendre au site son caractère de zone humide, tel qu'il était il y a quelques années.

La réalisation de ce tronçon présentera un impact sur le paysage, et plus particulièrement sur les sites classés et inscrits. Néanmoins, cet impact sur le paysage sera négligeable au vu de la nature même de l'aménagement à réaliser. En effet, la piste cyclable ne présentera pas une empreinte paysagère forte compte tenu des aménagements qui seront réalisés :

- pas de plantations en bordure de la piste lorsque celle-ci passe dans un espace ouvert,
- intégration de la piste au milieu naturel, en louvoyant entre les arbres et fourrés, lorsque celle-ci passe dans des zones boisées,
- piste réalisée en sable de Marquise dans le site classé, lorsqu'elle n'emprunte pas les chemins existants.

De plus, la réalisation de la mare à l'extrémité Nord du tronçon permet de re-créeer un élément paysager typique du site classé "Le Marquenterre".

Enfin, on estime que le projet intègre les enjeux du site classé "Le Marquenterre", étant donné qu'il préserve les éléments structurants le paysage en veillant aux conditions de fréquentation du site, et que la mare sera entretenue par le Conservatoire du Littoral.

B2.5 - TRONÇON 6 : QUEND-PLAGE / FORT-MAHON-PLAGE

L'intégralité du tracé de ce tronçon est localisée dans le site inscrit "Le Littoral Picard", à proximité du site classé "Le Marquenterre" (principalement au début de ce tronçon - Figure 22).

Mis à part à l'amorce du tracé, soit sur environ 100 m en bordure immédiate de la RD 332, le tracé de la piste cyclable passe sur zones où il existe déjà un chemin piétonnier (entre l'éco-village et Belle-Dune - Photo1 et Photo 2) ou une piste cyclable (entre Belle-Dune et Fort-Mahon).

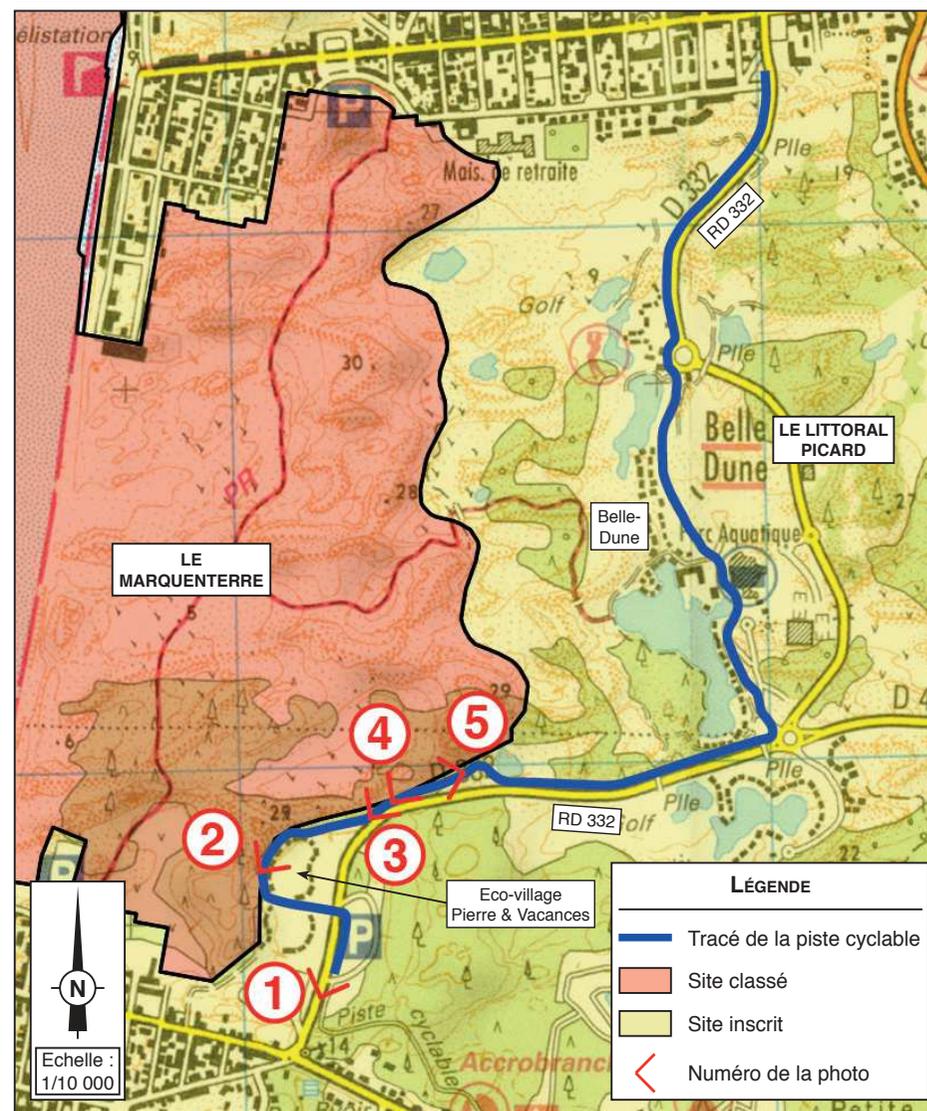
Au début de ce tracé, la piste passe sur environ 100 mètres dans une zone non aménagée en bordure immédiate de la RD 332, entre celle-ci et un parking. La piste à réaliser se situe dans le prolongement de la piste existante (Photo 1).

Photo 1 : Vue depuis la RD 332 à proximité de l'éco-village Pierre & Vacances



A ce niveau, la piste existante est parfaitement intégrée au paysage local. Etant donné que la piste à réaliser aura les mêmes caractéristiques, la piste en projet s'intégrera au paysage local, et n'aura qu'un impact négligeable sur celui-ci.

FIGURE 22 : TRONÇON 6 - IMPACTS SUR LE SITE INSCRIT



Lors du passage derrière l'éco-village Pierre & Vacances, le projet ne prévoit qu'un élargissement local de la piste existante, au moyen de pavés bétons. Cet aménagement n'aura aucun impact notable sur le paysage du site inscrit (Photo 2).

Photo 2 : Représentation du passage de la piste cyclable en arrière de l'éco-village Pierre & Vacances



Au Nord de l'éco-village Pierre & Vacances jusqu'à Belle-Dune, ainsi qu'entre Belle-Dune et Fort-Mahon-Plage, le projet consiste à élargir légèrement l'emprise des voies existantes (chemin piétonnier ou piste cyclable), qui sont elles-mêmes localisées en bordure de la RD 332 (Photos 3, 4, 5).

A ce niveau, le projet n'aura aucun impact notable sur le paysage étant donné qu'il ne consiste qu'à élargir la piste existante. Les arbres et arbustes, caractéristiques du paysage local, seront préservés.

Photo 3 : Vue du passage de la voie piétonnière existante au Nord de l'éco-village Pierre & Vacances



De plus, les ganivelles, qui canalisent les promeneurs et guident leur lecture du paysage, seront remises en place après la réalisation des travaux.

Photo 4 : Représentation du passage de la piste cyclable au Nord-Est de l'éco-village de Belle-dune



Photo 5 : Représentation du passage de la piste cyclable au Nord-Est de l'éco-village de Belle-dune



On peut donc estimer que l'impact de la réalisation de ce tronçon sur le site inscrit "Le Littoral Picard", sera négligeable.

Photo 1 : Représentation du passage des pistes cyclables uni-directionnelles sur la RD 532 à la sortie de Fort-Mahon-Plage



Une deuxième piste cyclable uni-directionnelle est implantée dans les champs au Sud de la RD 532, de l'autre côté de la haie existante (Photo 1). Cette piste sera implantée derrière la haie existante. De ce fait, elle ne sera pas visible depuis la route à ce niveau.

Afin de faire passer la piste dans les champs, il est nécessaire de franchir la Course du Trou à Mouches. Pour cela, une passerelle en bois sera mise en place. La passerelle sélectionnée sera du même type que toutes les passerelles existantes sur le tracé du Plan Vélo (Photo ci-dessous), et qui sont parfaitement intégrées dans le paysage.

**Passerelle existante
(installée à Monchaux - Rue de la Dune aux Loups)**



Aux abords de la Ferme du Trou à Mouches, la piste cyclable uni-directionnelle implantée au Sud de la RD 532 quittera la zone de champs afin de s'implanter dans l'accotement Sud de la RD 532. Cette bifurcation permet de ne pas avoir à abattre des arbres qui ceinturent le terrain clos de la ferme.

Pour rattraper l'accotement de la RD 532, il sera nécessaire d'implanter une autre passerelle afin que la piste franchisse une nouvelle fois la Course du Trou à Mouches. Cette passerelle sera du même type que la passerelle implantée au début de ce tronçon. Toutes les passerelles qui seront implantées sur ce tronçon sont du même type.

Ainsi, cette portion de piste cyclable située au Sud de la RD 532, présentera un impact négligeable sur le paysage.

A hauteur du Trou à Mouches, les deux pistes uni-directionnelles seront implantées dans les accotements de part et d'autre de la RD 532.

Photo 2 : Représentation du passage des pistes cyclables uni-directionnelles sur la RD 532 au Trou à Mouches



A ce niveau, le paysage est très fermé compte tenu des arbres qui bordent la RD 532 de part et d'autre. En effet, la perception du paysage à l'extérieur de cette zone, de même que la perception de la route depuis les abords, sont rendues très difficiles par les franges boisées qui font office de barrière visuelle.

Ainsi, la mise en place des pistes uni-directionnelles dans les accotements présentera ainsi un impact paysager négligeable compte tenu du fait que cette portion de la RD 532 n'est pas visible depuis les abords.

Sur le giratoire RD 532 / RD 432, des pistes uni-directionnelles passent dans l'accotement extérieur du rond-point. Ces pistes cyclables n'auront pas d'impact notable sur le paysage, étant donné qu'elles seront peu visibles depuis les abords du site. Lorsque l'on observera le giratoire depuis ses abords, les pistes cyclables pourront être confondues avec la voirie routière déjà implantée sur le giratoire.

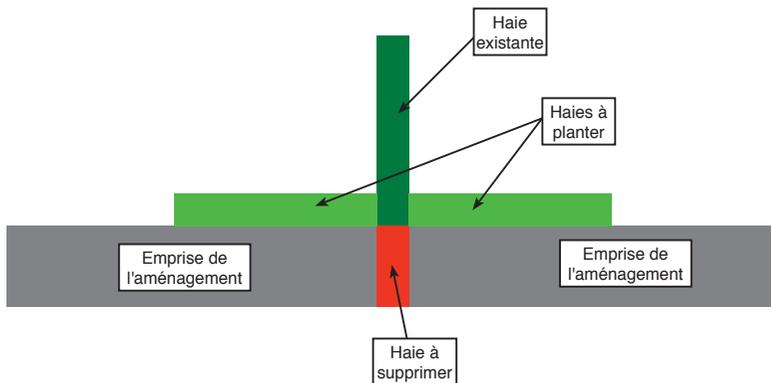
Après le giratoire RD 532 / RD 432, quelques centaines de mètres à l'Est de la ferme du Trou à Mouches, la piste cyclable devient uni-directionnelle, et elle passe du côté Nord de la route, légèrement en contre-bas par rapport à celle-ci. Ceci fait que la piste cyclable est peu visible lorsque l'on observe le paysage des renclôtures de la Baie d'Authie au Nord de la route.

Dans le hameau du Château Neuf, où le paysage est fermé et semble quelque peu dégradé par divers bâtiments et abris à caravanes, la piste cyclable passe dans l'accotement Nord de la RD 532. Le passage de la piste à ce niveau ne présente pas de risque d'impact notable sur le paysage.

A divers endroits du tracé, la piste traverse des haies. Lorsque le tracé franchit ces haies, celles-ci seront enlevées sur la largeur de l'emprise de l'aménagement. Ceci est susceptible de générer un impact paysager non négligeable.

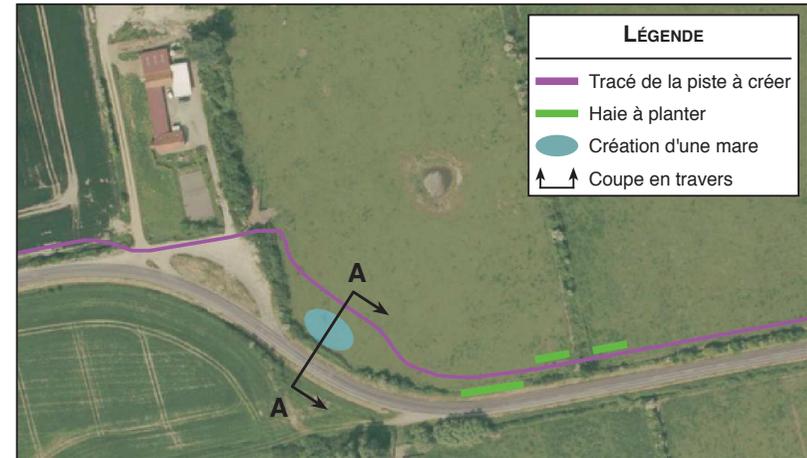
Néanmoins, le projet prévoit une mesure de compensation qui consiste à planter de nouvelles haies le long de la piste aux abords des haies franchies afin de créer un écran arbustif (Figure 24, Photo 3 et Photo 3bis).

FIGURE 24 : TRONÇON 7 - PRINCIPE D'IMPLANTATION DES ÉCRANS ARBUSTIFS



Le projet prévoit également une mesure de réduction correspondant à la restauration de la petite mare située à proximité de la maison Bourdon (Figure 25).

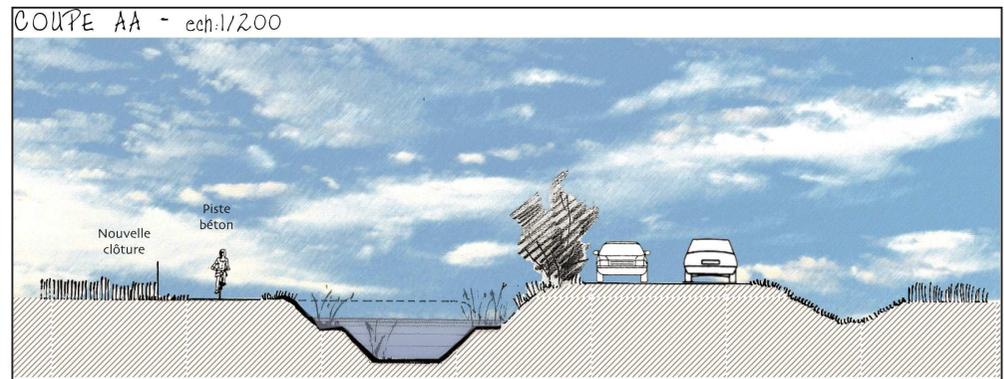
FIGURE 25 : TRONÇON 7 - LOCALISATION DE LA MARE À RESTAURER



La restauration de cette mare, avec des zones moins profondes sur les bords offrirait, un temps, un habitat aquatique très dense en plantes, et donc idéal pour la reproduction des amphibiens. Au centre de cette mare, la cuvette devra être plus profonde afin de permettre le développement des larves, même lors des années les plus sèches (Figure 26).

Enfin, les pourtours de la mare seront défrichés sur quelques mètres afin de permettre un bon ensoleillement.

FIGURE 26 : TRONÇON 7 - COUPE EN TRAVERS DE LA MARE À RESTAURER



De plus, le projet prévoit une mesure d'accompagnement, qui correspond à l'effacement de la ligne téléphonique aérienne qui est localisée entre les Fermes du Château Neuf et la Maison Bourdon, sur une longueur d'environ 700 mètres (Photo 3 et Photo 3bis).

Photo 3 : Photo depuis la RD 532 entre les Fermes du Château Neuf et la Maison Bourdon (état initial)



Photo 3bis : Photosimulation depuis la RD 532 entre les Fermes du Château Neuf et la Maison Bourdon (état projet)



Enfin, nous préconisons de laisser pousser les haies qui bordent la route à ce niveau, qui sont actuellement régulièrement coupées, afin qu'elles adoptent le même aspect que les haies situées en bordure de la RD 532 entre la Maison Bourdon et l'extrémité Est de ce tronçon. Quelques trouées devront être maintenues dans cette haie afin de permettre l'observation du paysage de renclôtures au Nord de la RD 532, et qui s'étend jusqu'à la Baie d'Authie.

Compte tenu de ces mesures (mise en place de passerelles bois, replantation d'arbres en alignement, plantation d'écrans arbustifs, effacement de la ligne téléphonique, laisser pousser la haie qui borde la RD 532 entre les Fermes du Château Neuf et la Maison Bourdon), le tracé de ce tronçon présente un impact négligeable sur les sites classé et inscrit.

En effet, compte tenu des mesures de réduction, de compensation et d'accompagnement, le projet s'insère bien dans le paysage des renclôtures de la baie d'Authie, et les mesures de compensation et d'accompagnement permettent d'améliorer sensiblement le paysage actuel perçu depuis la RD 532 en enlevant les poteaux et la ligne téléphonique aérienne qui viennent perturber la perception du paysage.

- VI -

CONCLUSION

Tous les tronçons s'insèrent bien dans le paysage de la Côte Picarde. Aucun élément créé par le projet ne vient altérer la perception des sites classés et inscrits.

On peut également ajouter que la réalisation du projet permettra de développer le tourisme avec des déplacements doux induits par la réalisation des pistes cyclables, et ainsi faire découvrir ces paysages au plus grand nombre.