

# SEPTIÈME PARTIE - MÉTHODES UTILISÉES POUR ÉTABLIR L'ÉTAT INITIAL ET ÉVALUER LES EFFETS DU PROJET

---

---

L'objectif de ce paragraphe est de préciser les méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet sur l'environnement ainsi que les raisons ayant amené au choix de la méthode utilisée.

Pour la réalisation de l'état initial, les contraintes du site ont été étudiées d'après les données existantes (géologie, climatologie,...). Ces recherches ont été complétées par la réalisation d'études spécifiques sur l'avifaune, la flore, les batraciens et les arthropodes notamment. Ces études ont été reprises et approfondies dans le cadre de l'étude d'impact pour aboutir à la réalisation d'une implantation raisonnée et la prise de décision concernant le choix de mesures compensatoires et d'accompagnement les plus pertinentes.

## A - RECENSEMENT DES DONNÉES

L'évaluation des impacts nécessite une bonne connaissance de l'état initial.

Le recensement des contraintes a tout d'abord été réalisé à partir de données bibliographiques et d'informations recueillies auprès de divers organismes, collectivités et responsables qualifiés en la matière :

- le Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard (SMBS-GLP)
- le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) - cartes géologiques et hydrogéologiques,
- MétéoFrance - données climatologiques,
- les Agences Régionales de la Santé (ARS) de Picardie, de Haute-Normandie et du Nord-Pas-de-Calais, - captages,
- les Directions Départementales des Territoires et de la Mer (DDTM) - Service de l'Environnement (données sur les risques naturels) de Picardie,
- les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Picardie - milieux aquatiques, milieux naturels, paysages...- de Picardie, de Haute-Normandie et du Nord-Pas-de-Calais,
- les Agences de l'eau Artois-Picardie et Seine-Normandie - données hydrologiques sur les cours d'eau, données sur les SDAGE,
- l'Institut Géographique National (IGN) - carte topographique,
- les Directions Régionales des Affaires Culturelles de Picardie, services de l'Archéologie et des Monuments Historiques de Picardie, de Haute-Normandie et du Nord-Pas-de-Calais,
- Atmo Picardie - qualité de l'air,
- l'INSEE - Inventaires communaux,
- la Communauté de Communes interrégionale de Bresle maritime, la Communauté de Communes Baie de Somme Sud, la Communauté de Communes Authie-Maye.

## B - ETUDE AVIFAUNE

### B1 - MÉTHODES EMPLOYÉES

Deux méthodes différentes mais complémentaires ont été utilisées.

#### → L'Indice Ponctuel d'Abondance (I.P.A.)

Il consiste, au cours d'une session de comptage, à noter l'ensemble des oiseaux observés ou entendus pendant 20 minutes, à partir d'un point fixe dans la zone d'implantation potentielle ou à ses abords.

Tous les contacts visuels et/ou auditifs sont notés sans limitation de distance.

Nous avons utilisé 29 points d'écoute lors de nos prospections sur les 7 tronçons. Les points sont localisés sur la Figure 6 et de la façon suivante :

- les points 1, 2, 3 et 4 sont placés sur le tronçon 1,
- les points 5, 6 et 7, 7 bis et 7 ter sont localisés sur le tronçon 2,
- les points 8, 9, 10 et 11 sont sur le tronçon 3,
- les points 12, 13 et 14 sont placés sur le tronçon 4,
- les points 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 et 22 sont localisés sur le tronçon 5,
- les points 23, 24 et 25 sont sur le tronçon 6,
- et les points 26, 27, 28 et 29 sont quant à eux sur le tronçon 7.

#### → La recherche qualitative

La recherche qualitative consiste à parcourir l'ensemble des milieux concernés par le projet d'implantation des éoliennes, mais aussi les milieux remarquables situés à proximité (groupement de bois, haies) dans le but de dénombrer et d'identifier le plus d'oiseaux possible.

FIGURE 226 : LOCALISATION DES POINTS D'ÉCOUTE AVIFAUNISTIQUES



## B2 - DÉROULEMENT DES PROSPECTIONS

Le tableau ci-dessous précise les différentes journées d'observation ainsi que les conditions d'observation de chacune des prospections :

Dates	Conditions météorologiques		
28-05-2015	Nébulosité très faible : 1/8	Vent 10 km/h Nord-Est	25°C
04-06-2015	Nébulosité totale : 0/8	Vent 10 km/h Sud	24°C
28-07-2015	Nébulosité faible : 2/8	Vent 5 km/h Sud-Est	25°C
12-10-2015	Nébulosité moyenne 4/8	Vent 20 km/h Sud-Ouest	10° C
16-11-2015	Nébulosité faible 2/8	Vent 15 km/h Sud-Est	12° C
25-02-2016	Nébulosité forte 7/8	Vent 15 km/h Nord-Est	6°

## B3 - ÉTUDE FLORISTIQUE

Afin de déterminer si ce tracé porte ou non atteinte à des habitats ou des stations végétales remarquables ou protégées, une expertise floristique a été réalisée les 2 et 3 juin 2015 et le 29 juillet 2015.

Le but de cette étude est de caractériser les milieux traversés, d'inventorier la flore présente au niveau ou à proximité du projet, en l'occurrence sur une bande d'environ 10 m de large, et de proposer, le cas échéant, une modification du tracé en vue de préserver d'éventuels habitats remarquables ou d'éventuelles stations d'espèces protégées.

## B4 - ÉTUDE DES BATRACIENS

Cette étude n'a pas été poussée sur tous les tronçons. En effet, après avoir fait un inventaire succinct des tronçons et des milieux qui y étaient présents, nous avons pu faire le choix de réaliser (ou non) un inventaire. Par exemple, sur le tronçon 1, nous le tracé n'affecte aucune zone humide, que ce soit à proximité immédiate ou éloignée. À l'inverse du tronçon 5 qui passe à proximité de zone humide mais également de fourrés utilisés par les amphibiens.

Pour réaliser cet inventaire, 4 prospections nocturnes ont été réalisées pour identifier les amphibiens chanteurs (uniquement les Anoures), le tout couplé aux observations de jour réalisées lors des autres inventaires.

Ces prospections ont été réalisées les 23 et 27 avril 2015, puis les 10 et 14 mars 2016 avec des conditions d'observations optimales (températures douces, peu de vent et ciel dégagé).

## B5 - ÉTUDE DES ARTHROPODES

Tout comme pour les batraciens, un inventaire concernant les insectes a été effectué uniquement lorsque le milieu nous paraissait intéressant pour ce groupe, notamment les zones humides, les friches et le milieu dunaire.

Pour réaliser cette expertise nous avons effectué des captures/relâchées à l'aide d'un filet à papillons.

Les prospections se sont déroulées les 2 et 3 juin 2015 et le 29 juillet 2015, avec de très bonnes conditions météorologiques (absence de vent, température élevée et ciel dégagé).

## HUITIÈME PARTIE - DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

---

Les principales difficultés rencontrées dans l'élaboration de cette étude d'impact résident dans les points suivants :

- **Validation des tracés** : le tracé des différents tronçons a été modifié à plusieurs reprises afin de l'optimiser. De ce fait, certaines prospections n'ont pu être réalisées sur les tronçons finalement retenus,
- **"Arrêté de pénétrer"** : l'arrêté de pénétrer est arrivé tardivement, de ce fait certaines prospections n'ont pu être réalisées dans des terrains clos lors des périodes souhaitées,
- **Evaluation des dépenses énergétiques** : il est complexe d'établir un bilan précis, car à ce stade du projet, les prestataires ne sont pas encore connus. Or cette donnée influe fortement sur le résultat. Notons également que tous les chantiers sont différents, il est ainsi impossible de fournir des données de référence.
- **Estimation du coût des mesures** : il est difficile d'estimer précisément le coût de certaines mesures par rapport au coût global du projet, notamment lorsqu'il s'agit de mesures de conception.
- **Evaluation des zones humides** : il est complexe d'établir précisément le caractère à dominante humide de certaines zones.
- **Trafic généré** : il est difficile d'estimer le trafic qui est attendu sur les pistes cyclables du projet.



# CONCLUSION

---

Le projet de piste cyclable, d'une longueur totale d'environ 35,9 km, est composé de sept tronçons permettant de relier Mers-les-Bains au Hourdel, Saint-Firmin-les-Crotoy au Parc du Marquenterre, Fort-Mahon-Plage au Pont-à-Cailloux, et également d'aménager la piste existante entre Quend-Plage et Fort-Mahon-Plage.

Ces sept tronçons viennent compléter le réseau existant de pistes cyclables qui présente actuellement un linéaire total d'environ 46 km, et qui permet de relier Le Hourdel à Fort-mahon-Plage avec un espace actuellement non aménagé entre Saint-Firmin-les-Crotoy et le Parc du Marquenterre.

La réalisation de ces sept tronçons permettra de relier Mers-les-Bains au Pont-à-Cailloux à vélo en toute sécurité, et ainsi d'avoir un réseau cohérent de piste cyclables à travers la Côte Picarde, de développer un produit touristique respectueux de l'environnement, et d'établir une alternative au tout automobile par le vélo. De ce fait, le vélo sera le moyen de déplacement privilégié sur la Côte Picarde.

Les tronçons réalisés permettront de relier les pistes cyclables du Plan Vélo aux différents sites majeurs du littoral (Mers-les-Bains, Ault, Cayeux-sur-Mer, Le Hourdel, Maison de la Baie de Somme, Saint-Valery-sur-Somme, Le Crotoy, Parc du Marquenterre, Quend-Plage, Fort-Mahon-Plage), ainsi qu'aux pistes cyclables des régions limitrophes.

Différentes options de tracé ont été étudiées lors de la définition du projet. Le choix a été fait de relier les portions de pistes existantes, et de desservir directement les stations balnéaires et les pôles touristiques majeurs du littoral. Ces options de tracé ont été comparées en fonction de leurs impacts respectifs, mais aussi en fonction de la sécurité, de la facilité de liaison avec les pôles touristiques et de l'intérêt paysager qu'elles assuraient aux cyclistes. Des modes d'aménagement ont également été étudiés, afin de sélectionner le revêtement à utiliser ainsi que le mode de franchissement des canaux. Enfin, pour chacun des sept tronçons, des micro-variantes de tracé ont été étudiées en fonction des contraintes locales.

L'analyse des impacts du projet, réalisée notamment au travers de diverses études spécifiques, montre des impacts globalement faibles.

Les mesures d'évitement<sup>1</sup>, de réduction<sup>2</sup>, de compensation<sup>3</sup> et d'accompagnement<sup>4</sup> qui accompagnent le projet permettent de limiter encore ces impacts.

Considérant la volonté européenne, nationale et locale de développer le tourisme vert et les modes de déplacements doux, ce projet apparaît tout à fait compatible avec l'environnement.

---

1 : **Mesures d'évitement** : Mise sur rétention des polluants ; Mise en place et respect du calendrier de travaux ; Pose de balisage de chantiers par endroits ; Passage en véloroute par endroits afin d'éviter des impacts sur le milieu agricole et sur un camping ; Réduction de la largeur de la piste par endroits afin de ne pas impacter les terrains situés en bordure de la piste ; Mise en place de passerelles en bois ; Utilisation des ponts existants pour traverser la Maye et le canal de la Maye ; Réalisation de portions de la piste en sable de Marquise par endroits étant donné que la piste est implantée en espace naturel ou en site classé ; Évitement des gros arbres et de certaines stations végétales patrimoniales

2 : **Mesures de réduction** : Plantations et/ou restauration de haies bocagères ; Mise en place d'ouvrages de gestion des eaux de ruissellement ; Mise en place de panneaux d'information pour informer les cyclo-touristes qu'ils rentrent dans des zones importantes pour plusieurs espèces d'oiseaux ; Réalisation de suivis afin de préciser l'accoutumance des oiseaux nicheurs ; Mise en place de ganivelles par endroits ; Renaturation d'un terrain acquis par le SMBS-GLP ; Restauration de la petite mare à proximité de la maison Bourdon

3 : **Mesures de compensation** : Travaux réalisés sur un laps de temps réduit, avec des itinéraires de remplacement mis en place pendant la durée des travaux

4 : **Mesures d'accompagnement** : Suppression des stations de Renouée du Japon ; Aménagement d'un belvédère ; Mise en place d'une gestion différenciée (fauche tardive) sur les parcelles bordant les carrières de Saint-Firmin-les-Crotoy ; Restauration d'une mare à la fin du tronçon 5, afin de créer une zone favorable aux amphibiens ; Laisser pousser la haie en bordure de la RD 532 entre les Fermes du Château Neuf et la maison Bourdon ; Effacement de la ligne téléphonique aérienne le long de la RD 532 (dans un site classé) ; Création de mares (3) en bordure de tronçons existants du Plan Vélo ; Financement de l'APPB au Sud de Cayeux-sur-Mer