



**SYNDICAT MIXTE BAIE DE SOMME – GRAND LITTORAL PICARD**

1 rue de l'Hôtel Dieu

80100 ABBEVILLE

☎ 03 22 20 60 30    📠 03 22 31 19 33

*contact@baiedesomme.org*

## **PLAN VÉLO BAIE DE SOMME**

### **NOTICE EXPLICATIVE**

Conformément à l'article R112-6 du Code de l'Expropriation pour Cause d'Utilité Publique, la notice explicative indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement.

Tel est l'objet de la présente notice explicative.

## Présentation du projet

Le Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard (SMBS-GLP), établissement public en charge du développement de la Côte Picarde, réalise et gère des voies vertes et des pistes cyclables dans le cadre de la définition et de la mise en œuvre des politiques de déplacements alternatifs à l'automobile.

Le SMBS-GLP assure la gestion, l'entretien et le suivi des itinéraires de randonnées cyclables selon les critères définis conventionnellement avec le Département depuis 2001.

En outre, le SMBS-GLP, compétent en matière d'organisation et de gestion des flux touristiques, souhaite poursuivre le développement du réseau cyclable en site propre sur son périmètre d'intervention. Ce projet ambitieux permettra de créer une infrastructure de desserte du littoral entre le Pas-de-Calais et la Seine-Maritime, sur le tracé de l'EuroVelo 4 reliant Roscoff à Kiev.

A ce titre, l'opération constitue un enjeu essentiel de limitation de la pression automobile sur le littoral tout en prenant en compte la présence d'espaces naturels et de paysages remarquables.

Les communes concernées par ce projet et donc par l'enquête publique sont les suivantes :

- Mers-les-Bains
- Saint-Quentin-La-Motte-Croix-Au-Bailly
- Ault
- Woignarue
- Cayeux-sur-Mer
- Le Crotoy
- Saint-Quentin-en-Tourmont
- Quend
- Fort-Mahon-Plage

### **Les principaux objectifs du Plan Vélo Baie de Somme sont les suivants :**

- promouvoir un réseau continu et cohérent de pistes cyclables le long du littoral picard ;
- développer un produit touristique respectueux de l'environnement ;
- limiter la pression automobile (objectif repris dans l'Opération Grand Site) en favorisant les pratiques douces de découverte du territoire ;
- améliorer la desserte des stations balnéaires et sites touristiques de la Côte Picarde ;
- développer une activité économique respectueuse de l'environnement.

## **Une volonté d'apporter une réponse globale adaptée, avec un intérêt général certain.**

Les enjeux dégagés par cette opération concernent essentiellement :

- la gestion des flux touristiques : le projet permettra de développer l'usage du vélo intégré à la politique de développement et de préservation de l'environnement et plus particulièrement, aux objectifs du Grand Site de France Baie de Somme.  
Le Plan Vélo Baie de Somme contribue à limiter la pression automobile et à diminuer la sur-fréquentation de la voiture sur la Côte Picarde. La sécurisation, le confort et la beauté des aménagements favoriseront la pratique du vélo en lieu et place de l'automobile.  
La connexion du vélo avec des modes de déplacements alternatifs tels que le train (SNCF, Chemin de Fer de la Baie de Somme) constituera un produit touristique sans pour autant négliger les déplacements utilitaires (pendulaires/navetteurs).  
Ainsi, le Plan Vélo concourra à l'évolution de certaines pratiques.
- le milieu naturel et le paysage : la Côte Picarde est reconnue par tous pour ses milieux naturels présentant une faune et une flore préservées. Le Plan Vélo permet la découverte de ces espaces sans pour autant ouvrir certains lieux à une hausse de fréquentation. La politique pédagogique du Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard accompagne ce projet sur la nécessité de préservation et de gestion de ces milieux.  
Par ailleurs, la consommation de l'espace est limitée en raison de l'utilisation de chemins existants.  
Enfin, le territoire étant reconnu pour sa qualité environnementale, paysagère de ses espaces et architecturale de son bâti, la piste cyclable sera intégrée au paysage et non le paysage à la piste cyclable.
- la sécurité : la politique de ce projet est de développer la pratique familiale du vélo, d'où la priorité du choix d'un tracé en site propre pour éviter les conflits d'usage avec l'automobile lorsque l'utilisation des infrastructures existantes pose problème.  
Les intersections pistes cyclables / infrastructures routières à forte circulation sont aménagées, en concertation avec les services du Conseil Départemental, pour la plus grande sécurité des cyclistes. Pour exemple, à Rue, les cyclistes sont invités à circuler dans un anneau protégé et sécurisé, périphérique au giratoire. La signalétique horizontale et verticale est précautionneusement choisie pour renforcer la sécurité de l'usager.
- la pérennité de l'opération : le projet doit trouver une pérennité dans le temps et une facilité de gestion. La conception des infrastructures, la recherche de

matériaux qualitatifs respectueux de l'environnement, de végétaux locaux renforcent cet objectif.

Plus particulièrement, dans les espaces naturels remarquables, un revêtement spécifique ni cimenté ni bitumé (tel que le sable de Marquise) sera utilisé dans le respect de la « loi Littoral », afin que la piste cyclable, en tant qu'aménagement léger, puisse assurer une parfaite intégration du projet dans les espaces naturels et permettre une réversibilité.

Ce dernier nécessitera un entretien plus soutenu et ne pourra être mis en place en cas d'usage partagé avec des véhicules à moteur.

## Motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération

L'opération revêt indiscutablement un caractère d'utilité publique, au vu de :

### ➤ Ses vocations :

- Répondre à la sur-fréquentation automobile sur le littoral picard,
- Offrir un réseau cyclable cohérent et continu,
- Favoriser la pratique des modes doux sur le territoire (déplacements touristiques et pendulaires),
- Préserver les milieux naturels et enrayer leur dégradation,
- Permettre aux activités économiques de perdurer, voire de se développer,
- Proposer une offre d'accueil qualitative et améliorer le cadre de vie des habitants,
- Offrir un moyen ludique de découverte de la nature, ...

### ➤ Sa conception :

La conception des différents tronçons répondent aux principes suivants :

- Etre indispensable à la continuité du réseau cyclable existant,
- Etre nécessaire à la pratique du vélo en toute sécurité,
- Répondre à la saturation du trafic automobile sur le littoral,
- Ne pas porter atteinte à la préservation des milieux,
- Ne pas dénaturer le caractère du site traversé,
- Limiter la consommation d'espace,
- Ne pas compromettre la qualité architecturale et paysagère,
- Etre conçu de manière réversible dans les espaces naturels protégés, ...

Par ailleurs, l'opération a intégré et a tenu compte de l'ensemble des contraintes environnementales et réglementaires liées au site traversé.

➤ Ses impacts limités, décrits dans l'étude d'impact du projet :

L'étude d'impact jointe au dossier de demande d'autorisation unique a démontré que les aménagements mis en œuvre dans le cadre du programme de l'opération avaient :

- ✓ Des effets potentiels positifs sur les déplacements, la fréquentation, le cadre de vie des habitants, l'activité économique, la préservation des milieux, le patrimoine, le paysage ;
- ✓ Des effets potentiels nuls sur la géologie, l'hydrogéologie et l'hydrographie ;
- ✓ Des effets potentiels négatifs temporaires et modérés durant les périodes de travaux (espace naturel-zone NATURA 2000).

L'étude d'impact prévoit la mise en place de mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les éventuels dérangements des différents tracés telles que la mise en place d'un calendrier de travaux, de panneaux d'information à destination des usagers de la piste, de ganivelles, de plantations d'haies, etc.

**La mise en valeur, l'accessibilité facilitée et non polluante des sites, conjuguées à une manière douce et ludique de découvrir la nature sont autant de critères illustrant le caractère public de l'opération.**

### Programme de l'opération

Le projet consiste à compléter le réseau de pistes cyclables existant et ainsi se raccorder aux pistes déjà aménagées. À terme, le Plan Vélo Baie de Somme sera composé de près de 80 km de pistes cyclables en site propre du Nord au Sud du littoral permettant au vélo de devenir le moyen de déplacement privilégié sur la Côte Picarde.

Les nouveaux tronçons, au nombre de 7, situés entre Mers-les-Bains et Quend au lieu-dit « le Pont à Cailloux » représentent un linéaire totale d'environ 35 km :

- tronçon 1 : de Mers-les-Bains au lieu-dit « Les Hayettes » à Ault (3.9 km)
- tronçon 2 : d'Ault au hameau de Hautebut à Woignarue (7.3 km)
- tronçon 3 : de Hautebut à Cayeux-sur-Mer (7.2 km)
- tronçon 4 : du boulevard de la Mer à Cayeux-sur-Mer au giratoire de la Route Blanche (3.7 km)
- tronçon 5 : de Saint-Firmin-les-Crotoy à l'entrée du Parc du Marquenterre à Saint-Quentin-En-Tourmont (5.2 km)
- tronçon 6 : de Quend-Plage à Fort-Mahon-Plage (2.7 km)
- tronçon 7 : de Fort-Mahon-Plage au lieu-dit « Le Pont à Cailloux » à Quend (4.8 km).

Le mode d'aménagement envisagé reprend donc les mêmes principes que pour les tronçons déjà réalisés mais avec les objectifs supplémentaires de limiter la consommation

d'espace et d'exécuter des aménagements légers et réversibles en site naturel sensible et espaces naturels remarquables, à savoir :

- un usage partagé dès lors que les contraintes de sécurité le permettent (faible circulation des véhicules motorisés) ;
- des pistes cyclables en site propre lorsque l'usage partagé est impossible afin de limiter le risque de conflits d'usage voitures/vélos et ainsi diminuer les risques d'accident ;
- une largeur de piste à double sens de 2,8 mètres (pouvant être réduite localement) ;
- un profil avec un dévers de 2% permettant la collecte et l'évacuation des eaux vers les fossés et cunettes ;
- un profil en long étudié pour que les pentes restent inférieures à 5% (réglementation Personnes à Mobilité Réduite ; confort d'usage) ;
- un revêtement en béton ou bitume SILMER (bitume à base de galets littoraux blanchis par traitement thermique et concassés lui donnant une teinte grise), sauf pour les tronçons 4 et 5 ;
- des passerelles permettant le franchissement des milieux humides, toutes identiques et construites en bois exotique (ipé, azobé) certifié de culture. Ces passerelles n'altèrent pas les fossés et canaux puisqu'elles sont fixées sur des socles en béton ou pieux en bois reposant sur les berges. Ces socles en béton sont parfois doublés de gabions qui font office de soutènement.
- des techniques végétales ou en bois pourront être utilisés qu'il s'agisse de dispositifs de retenue ou de stabilisation au niveau des berges, canaux et plans d'eau.
- des clôtures encadrant les emprises foncières implantées à distance raisonnable de la piste cyclable en fonction des lieux d'implantation (espaces agricoles, urbains, boisés...).

## Projet retenu

### **1. Présentation des tracés**

Tout d'abord, il convient de signaler qu'une distinction doit être faite entre la partie Sud du littoral (au Sud de la Baie de Somme) qui comporte peu de pistes cyclables et la partie Nord du littoral (au Nord de la Baie de Somme) bénéficiant d'un réseau de pistes cyclables bien étoffé.

De ce fait, le tour de la Baie de Somme entre Saint-Valery-sur-Somme et Le Crotoy ainsi que les portions de pistes cyclables déjà réalisées dans la partie Nord du littoral seront communes aux trois options du tracé. Il en est de même pour certaines petites portions

de pistes cyclables non encore réalisées, mais qui compte tenu de leur longueur ne permettent pas l'étude d'options de tracé (liaison sortie de Quend-Plage – entrée de Fort-Mahon-Plage).

En tenant compte de ces éléments, il existe différentes options de tracé permettant de relier en vélo Mers-les-Bains à Quend au lieu-dit « Le Pont à Cailloux ».

Au Sud de la Baie de Somme, on peut identifier trois options de tracé possibles :

- Option 1 : le tracé passe sur la zone littorale et consiste à longer le bord de mer (haut des falaises puis sur la digue) entre Mers-les-Bains et Le Hourdel où il existe déjà une piste cyclable ;
- Option 2 : le tracé passe dans l'arrière-pays, en bordure des routes existantes (aménagement latéral) entre Mers-les-Bains et Saint-Valery-sur-Somme, où la piste cyclable est existante ;
- Option 3 : il s'agit d'un tracé intermédiaire aux deux autres solutions, entre Mers-les-Bains et Le Hourdel, où existe déjà une piste.

Au Nord du littoral, un réseau de pistes cyclables est déjà existant. Il existe néanmoins quelques « trous » dans ce réseau, notamment entre Saint-Firmin-les-Crotoy et le Bout des Crocs, ainsi qu'entre Fort-Mahon-Plage et le Pont à Cailloux.

Saint-Firmin-les-Crotoy / le Bout des Crocs

- Option 1 : à l'extrémité Nord de la piste existante, le tracé vient bordurer la Baie de Somme puis contourne le Parc du Marquenterre pour rattraper la piste existante à l'entrée du Parc ;
- Option 2 : à l'extrémité Nord de la piste existante, le tracé passe en bordure des routes existantes (RD4 et RD204) jusqu'à la piste existante à l'entrée du Parc. Cette solution permet également d'éviter le site classé ;
- Option 3 : il s'agit ici encore d'un tracé intermédiaire aux deux autres options, en évitant les zones très proches de la Baie de Somme (forte sensibilité) mais également les routes à forte circulation.

Fort-Mahon-Plage et Quend lieu-dit « Le Pont à Cailloux »

Compte tenu des aménagements existants dans ce secteur, seules deux options de tracé sont présentées.

- Option 1 : cette solution consiste à longer la Baie d'Authie en s'implantant sur des digues de polder (renclôtures). Le tracé rejoint les renclôtures situées en limite Sud de la Baie d'Authie et il les suit jusqu'au Pont à Cailloux, afin de passer sur la zone la plus littorale ;

- Option 2 : il s'agit de relier « directement » Fort-Mahon-Plage au Pas-de-Calais en évitant le trait de côte (forte sensibilité). La solution la plus directe est de longer la RD532, mais des micro-variantes sont possibles.

## 2. Comparaison des options de tracés

### Partie Sud de la Baie de Somme

- Option 1 « zone littorale »

#### Avantages :

- Desserte directe des stations balnéaires et des pôles touristiques ;
- Fort intérêt touristique permettant de découvrir les sites et milieux naturels préservés de la Côte Picarde en parcourant la zone la plus littorale ;
- Une liaison directe entre Mers-les-Bains, Ault, Cayeux-sur-Mer et Le Hourdel.

#### Inconvénients :

- Le tracé traverse sur la grande majorité du linéaire des zones Natura 2000, zone RAMSAR, zone d'arrêté de protection de biotope, ZICO, ZNIEFF, site classé et inscrit, etc.
- Fort impact de cette option sur le milieu naturel, le patrimoine et les paysages ;
- Cet aménagement ne serait pas conforme à la *loi n°86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral (dite « loi Littoral »)* ;
- Problèmes de sécurité : itinéraire susceptible d'être affecté par les grandes marées ou les tempêtes ; passage à proximité de la falaise entre Mers-les-Bains et Ault (zone rouge PPR des Falaises picardes) ;
- L'itinéraire ne serait pas conforme aux objectifs du Grand Site de France qui s'est engagé à développer des circuits de découverte piétons/cyclistes en retrait du littoral et non pas sur la frange littorale, comme c'est le cas ici.

- Option 2 « arrière-pays »

#### Avantages :

- Impact faible sur les zones traversées en raison du passage le long de la voirie située en dehors des zones les plus sensibles ;
- Impact limité sur le patrimoine, le réseau hydrographique et l'urbanisme ;
- Liaison directe entre Mers-les-Bains, Ault et Saint-Valery-sur-Somme.

#### Inconvénients :

- Cette option ne permet pas de relier les stations balnéaires et les pôles touristiques du littoral tels que Cayeux-sur-Mer, Le Hourdel et la Maison de la Baie de Somme ;
  - Cet itinéraire présente un faible intérêt touristique, il ne permet pas de faire découvrir les sites et milieux naturels préservés de la Côte Picarde ;
  - En longeant les infrastructures routières existantes, ce tracé présente pour les cyclistes des risques de conflit importants avec la circulation automobile.
- Option 3 « tracé intermédiaire »

#### Avantages :

- Desserte directe des stations balnéaires et des pôles touristiques ;
- Fort intérêt touristique en permettant de faire découvrir les sites et milieux naturels préservés de la Côte Picarde (Bois de Rompval, Hâble d'Ault) ;
- Liaison directe entre Mers-les-Bains, Ault, Cayeux-sur-Mer et Le Hourdel ;
- Le tracé reste en retrait du trait de côte et permet ainsi d'éviter, et donc de préserver, les zones les plus sensibles et il reprend au maximum le tracé de chemins et de routes existants.

#### Inconvénients :

- le tracé passe à proximité ou traverse des zones naturelles protégées, traverse un site inscrit, passe à proximité d'autres sites inscrits / classés, mais dans la majeure partie des cas le tracé est localisé sur des chemins existants. Le risque d'impact sur ces zones est ainsi limité, bien que plus fort que pour l'option de tracé n°2.
- Conflit possible avec les voitures lors des intersections piste cyclable / route ainsi que dans le Hâble d'Ault.
- L'itinéraire est plus long que pour la deuxième option de tracé.

*Si l'on croise les critères « environnement local » et « sécurité / intérêt », l'option 3 « tracé intermédiaire » est celle qui présente le moindre impact sur l'environnement tout en répondant aux objectifs du Plan Vélo. Elle est donc retenue.*

## Partie Nord de la Baie de Somme

### Saint-Firmin-les-Crotoy / Le Bout des Crocs

- Option 1 « Bord de la Baie de Somme »

#### Avantages :

- Fort intérêt touristique en permettant de faire découvrir les sites et milieux naturels préservés de la Côte Picarde (partie Nord de la Baie de Somme, Réserve Naturelle de la Baie de Somme) en parcourant la zone la plus littorale ;
- Passage au plus près des milieux naturels, et plus particulièrement du Parc du Marquenterre ;
- L'itinéraire n'empruntant pas d'infrastructures routières existantes, il est donc sécurisant pour les cyclistes.

#### Inconvénients :

- Le tracé traverse, sur la majeure partie de son linéaire, des zones Natura 2000, zone RAMSAR, Réserve naturelle de la Baie de Somme, Parc Naturel Marin, ZICO, ZNIEFF, site classé, etc.
- Le passage de cyclistes en nombre sur cette zone serait extrêmement dérangeant pour la faune remarquable du secteur, et présenterait également des risques d'impacts sur la flore.
- L'aménagement ne serait pas conforme à la « loi Littoral ».
- Problèmes de sécurité : itinéraire susceptible d'être affecté par les grandes marées ou les tempêtes.
- L'itinéraire ne serait pas conforme aux objectifs du Grand Site de France qui s'est engagé à développer des circuits de découverte piétons/cyclistes en retrait du littoral et non sur la frange littorale, comme c'est le cas ici.

- Option 2 « routes et bord de routes existantes »

#### Avantages :

- Impact faible sur les zones concernées par la réalisation du Plan Vélo car ces zones sont déjà aménagées et ce secteur est beaucoup moins sensible, qui plus est, étant donné que la piste passe dans les accotements des routes existantes.
- Impact limité sur le patrimoine (sites classés et inscrits).
- Evitement du site classé dans le secteur de Saint-Firmin-les-Crotoy.

#### Inconvénients :

- Cet itinéraire présente un intérêt touristique plus faible puisqu'il ne permet pas de faire découvrir les sites et milieux naturels préservés de la Côte Picarde.

- En longeant ou utilisant les infrastructures routières existantes (RD4, RD204), ce tracé présente pour les cyclistes de nombreux risques de conflit avec la circulation automobile, qui plus est compte tenu de la largeur des routes du secteur. Ce problème se pose en particulier dans la traversée des hameaux de Saint-Firmin et du Bout des Crocs.
- Option 3 « tracé intermédiaire »

#### Avantages :

- Fort intérêt touristique en permettant de découvrir les sites et milieux naturels de la Côte Picarde (gravières, zones boisées du Bout des Crocs) en parcourant les abords de la zone littorale.
- Le tracé reste en retrait du trait de côte et permet ainsi d'éviter, et donc de préserver, les zones les plus sensibles. Il reprend au maximum le tracé de chemins et de routes existants.
- Une liaison rapide entre Le Crotoy et le Parc du Marquenterre.
- L'itinéraire n'emprunte pas d'infrastructures routières existantes. Il est donc sécurisant pour les cyclistes.

#### Inconvénients :

- Le tracé passe à proximité ou traverse des zones naturelles protégées. Il traverse également un site inscrit, un site classé. Mais dans la majeure partie des cas, le tracé est localisé à ces niveaux sur des chemins existants, ou en bordure immédiate. Le risque d'impact sur ces zones est ainsi limité, bien que plus fort que pour l'option de tracé 2.
- Il existe un conflit possible avec les voitures lors des intersections piste cyclable / route mais aussi lorsque le tracé emprunte des routes existantes. Ce risque reste limité compte tenu de la faible circulation enregistrée sur ces voiries.

*Si l'on croise les critères « environnement local » et « sécurité / intérêt », l'option 3 « tracé intermédiaire » est celle qui présente le moindre impact sur l'environnement tout en étant susceptible d'accueillir le plus de vélos. Elle est donc retenue.*

## Fort-Mahon-Plage / Pont à Cailloux

- Option 1 « Sud de la Baie d'Authie »

### Avantages :

- Fort intérêt touristique en permettant de faire découvrir la Baie d'Authie en parcourant les renclôtures localisées au Sud de la Baie.
- Passage au plus près des milieux naturels, et plus particulièrement du Parc du Marquenterre.
- L'itinéraire est éloigné des infrastructures routières existantes, il est donc sécurisant pour les cyclistes.

### Inconvénients :

- Le tracé traverse, sur la majeure partie de son linéaire, des zones Natura 2000, zone RAMSAR, Parc Naturel Marin, ZICO, ZNIEFF, site classé, etc.
- Le passage de cyclistes en grand nombre sur cette zone serait extrêmement dérangeant pour la faune remarquable du secteur, et présenterait également des risques d'impact sur la flore.
- L'aménagement ne serait pas conforme à la « loi Littoral ».
- Problèmes de sécurité : itinéraire susceptible d'être affecté par les grandes marées ou les tempêtes.
- L'itinéraire ne serait pas conforme aux objectifs du Grand Site de France qui s'est engagé à développer des circuits de découverte piétons/cyclistes en retrait du littoral et non sur la frange littorale, comme c'est le cas ici.

- Option 2 « le long de la RD532 »

### Avantages :

- Impact faible sur les zones concernées par la réalisation du Plan Vélo car ces zones sont déjà aménagées et ce secteur est moins sensible que les zones situées au plus près de la Baie d'Authie, qui plus est étant donné que la piste passe en bordure de la RD532 (dans l'accotement en site protégé, ou dans le champ en bordure de la route).
- Liaison rapide entre Fort-Mahon-Plage et le Pont à Cailloux.
- L'itinéraire n'emprunte pas d'infrastructures routières existantes, il est donc sécurisant pour les cyclistes.

### Inconvénients :

- Cet itinéraire présente un intérêt touristique légèrement plus faible, il ne permet pas de faire découvrir la Baie d'Authie.

- En longeant les infrastructures routières existantes (RD4, RD204), ce tracé présente pour les cyclistes des risques de conflit importants avec la circulation automobile, qui plus est compte tenu de la largeur des routes du secteur.
- Cette option implique de traverser un site classé mais le long d'une voirie existante.

*Si l'on croise les critères « environnement local » et « sécurité / intérêt », l'option 2 « le long de la RD532 » est celle qui présente le moindre impact sur l'environnement tout en étant susceptible d'accueillir le plus de vélos. Elle est donc retenue.*