

CINQUIÈME PARTIE - ANALYSE DES MICRO-VARIANTES DE CHAQUE OPTION DE TRACÉ

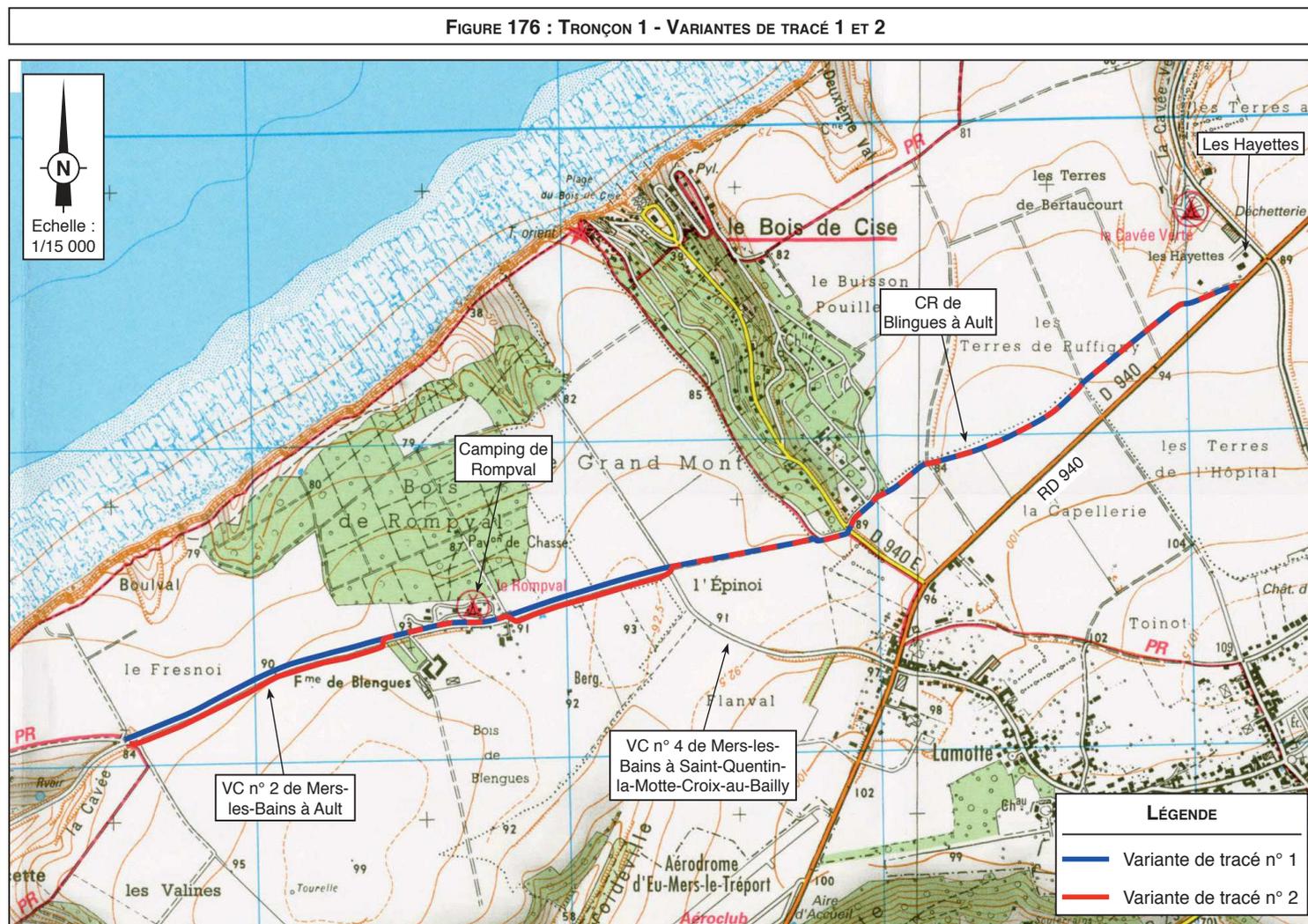
A - TRONÇON 1 : MERS-LES-BAINS / AULT (LIEU-DIT : "LES HAYETTES")

A1 - PRÉSENTATION DES VARIANTES DE TRACÉ

Il existe deux variantes de tracé pour ce tronçon, entre Mers-les-Bains et le hameau des Hayettes à Ault (Figure 176).

Les deux variantes présentent un tracé commun sur la majeure partie de ce tronçon. Les tracés de ces deux variantes ne diffèrent que le long de la VC n° 2 de Mers-les-Bains à Ault (sauf au niveau du camping de Rompval où le tracé est commun).

En effet, le tracé de la variante 1 longe la VC n° 2 côté Nord, alors que le tracé de la variante 2 longe la VC n° 2 côté Sud.



A2 - COMPARAISON DES DEUX VARIANTES DE TRACÉ

Le tracé de la variante 1, qui passe en bordure Nord de la VC n° 2 de Mers-les-Bains à Ault, est localisé dans une zone identifiée en Espace Naturel Remarquables par la DREAL Picardie*, qui est constituée de champs cultivés (à l'exception d'une pâture en limite Nord-Est du camping).

Le tracé de la variante 2, qui passe en bordure Sud de la VC n° 2 de Mers-les-Bains à Ault, est localisé en dehors des zones identifiées en Espace Naturel Remarquable par la DREAL Picardie*.

Au Sud-Ouest du camping, le tracé de la variante 2 impose de couper la VC 2 car la continuité de l'itinéraire est assurée par le chemin s'embranchant au Nord de la route. De plus à ce niveau les champs sont situés environ 1 m au-dessous du niveau de la route, ce qui implique des travaux et une emprise supérieure.

Au Nord-Est du camping, le tracé de la variante (2) (Sud) implique également la suppression de quelques espaces arborés.

Le tracé Nord n'implique aucun impact sur les arbres.

Le tracé Sud implique également de couper la voie de liaison avec le hameau de Lamotte, tandis que celui au Nord l'évite.

Les tracés des deux variantes présentent tous les deux un impact sur le patrimoine et le paysage quasiment nul.

Les deux variantes présentent un impact équivalent sur le milieu agricole. On peut toutefois remarquer que le tracé de la variante 2 est localisé dans un emplacement réservé prévu pour "l'élargissement de la voie et la réalisation d'une piste cyclable" tandis que le Nord impliquera de mettre en place une piste en sable de Marquise.

Il faut néanmoins noter que le tracé de la variante 2 impose de couper deux fois le tracé de la VC n° 2, dont une fois dans un virage, et entraîne un petit déboisement.

Tableau comparatif des impacts

	Milieu naturel	Paysage	Sites classés / inscrits	Urbanisme	Sécurité	Total
Variante 1 : Nord de la VC n° 2	1	2	1	2	1	7
Variante 2 : Sud de la VC n° 2	2	2	1	1	3	9

Légende :	1	2	3	4
	Impact faible	Impact modéré	Impact fort	Impact très fort

A3 - CHOIX DE LA VARIANTE

Ainsi, la première variante, passage au Nord de la VC n° 2, est choisie comme tracé pour ce tronçon.

* mais intégré dans les documents d'urbanisme que pour la commune de St-Quentin-Lamotte-Croix-au-Bailly.

B - TRONÇON 2 : AULT (LIEU-DIT "LES HAYETTES") / WOIGNARUE (HAMEAU DE HAUTEBUT)

B1 - PRÉSENTATION DES VARIANTES DE TRACÉ

Deux variantes de tracé ont été étudiées pour ce tronçon, entre le lieu-dit "Les Hayettes" à Ault et le hameau de Hautebut à Woignarue (Figure 177).

Les deux variantes ont un tracé commun sur la moitié du tronçon.

Leur tracé diffère entre deux points, à savoir entre les abords d'Ault (lieu-dit "La Belle Vue" et le carrefour "Rue de Paris / Boulevard du Phare", ainsi qu'entre la Ferme d'Onival et les abords du hameau des Hayettes.

➤ **Entre le lieu-dit "La Belle Vue" et le carrefour "Rue de Paris/Boulevard du Phare"**

A ce niveau, la variante 1 longe la RD 940, passe le carrefour RD 940/RD 19 au moyen d'un aménagement sécurisé, puis longe la rue Dalhausen jusqu'au carrefour rue de Paris / Boulevard du Phare.

Le long de la RD 940, le tracé de cette variante reste dans les pâtures, en bordure de la RD, puis il passe dans l'emprise de la RD 940. Ensuite, le long de la rue Dalhausen, le tracé de la piste reste en usage partagé avec la route.

En ce qui concerne la variante 2, lorsque le tracé quitte la bordure de la RD 940, la piste passe dans les pâtures en direction du boisement qu'elle traverse de part en part, puis elle franchit la RD 19 au moyen d'une passerelle haute (laissant un espace d'au moins 4 m avec la route afin de pouvoir laisser passer les camions), puis longe les terrains bâtis en limite de champ. La piste coupe la rue Dalhausen puis vient se placer à la limite entre les pâtures et les champs cultivés, pour passer dans la cour d'une ferme et rejoindre le tracé commun aux deux variantes.

L'objectif de cette variante 2 étant ici de séparer le tracé de la piste cyclable avec celui des routes (aspect sécurité et quiétude).

Pour la variante 1, l'objectif est de limiter l'emprise du projet ainsi que ses impacts sur le milieu naturel (bois, pâture) et agricole.

La variante 2 présente aussi comme inconvénient de passer dans l'emprise d'une ferme et induit un effet de coupure de la ferme, ainsi qu'une coupure de parcellaire.

➤ **Entre la ferme d'Onival et les abords du hameau des Hayettes**

A proximité de la ferme d'Onival, la variante 1 emprunte le CR de la Ferme d'Onival et se dirige vers le Hâble d'Ault, il franchit la RD 463 puis emprunte le CR dit Chemin du Pré, au pied de la falaise morte, jusqu'à Hautebut. L'objectif étant d'utiliser les chemins existants.

La variante 2 reste quant à elle sur le haut du versant en passant à travers champs, en bordure des talus, jusqu'au hameau de la ferme Blancart. A ce niveau, elle longe la route, coupe la RD 463 puis passe dans le terrain de la Demeure de Hautebut jusqu'à rejoindre le CR dit Chemin du Pré, puis Hautebut. L'objectif étant ici de positionner la piste cyclable sur un point haut, pour apercevoir la mer.

B2 - COMPARAISON DES DEUX VARIANTES DE TRACÉ

➤ Entre le lieu-dit "La Belle Vue" et le carrefour "Rue de Paris/Boulevard du Phare"

La variante 1 est réalisée en bordure, ou sur la voirie existante, elle impacte donc peu le milieu naturel.

Par contre, la variante 2 traverse des pâtures puis un boisement, franchit la RD 19 au moyen d'une passerelle haute et longue (passage de camions sur la RD 19), puis passe dans des pâtures et des champs.

Tableau comparatif des impacts pour la portion entre "La Belle Vue" et le "carrefour Rue de Paris / Boulevard du Phare"

	Milieu naturel	Paysage	Urbanisme / Agriculture	Total
Variante 1 : le long des infrastructures existantes	1	1	1	3
Variante 2 : à travers champs, pâtures et boisement	4	3	3	10

Légende :	1	2	3	4
	Impact faible	Impact modéré	Impact fort	Impact très fort

➤ Entre la ferme d'Onival et les abords du hameau des Hayettes

La variante 1 n'emprunte que des chemins existants, à savoir le CR de la Ferme d'Onival puis le CR dit Chemin du Pré. Elle ne présente donc qu'un impact négligeable sur le milieu naturel, le paysage, le milieu agricole et les sites classés / inscrits (ce tracé est en majeure partie situé dans le site inscrit "Le Littoral Picard").

La variante 2, quant à elle, passe au milieu des champs sur la flore du plateau afin de permettre l'observation du Hâble d'Ault.

L'impact sur le paysage est quant à lui plus marqué que pour la variante 1, mais celui sur les sites classés / inscrits est relativement faible (l'extrémité Nord de cette variante est localisée dans le site inscrit "Le Littoral Picard").

Tableau comparatif des impacts pour la portion entre la Ferme d'Onival et les abords du hameau des Hayettes

	Milieu naturel	Paysage	Sites classés / inscrits	Urbanisme / Agriculture	Total
Variante 1 : sur les chemins existants	1	1	1	1	4
Variante 2 : à travers champs	1	2	1	3	7

Légende :	1	2	3	4
	Impact faible	Impact modéré	Impact fort	Impact très fort

B3 - CHOIX DE LA VARIANTE

Ainsi, les deux portions de la variante 1 (le long des infrastructures existantes ; sur les chemins existants) sont choisies comme tracé pour ce deuxième tronçon.

C2 - COMPARAISON DES DEUX VARIANTES DE TRACÉ

Le tracé de la variante 1 est localisé dans une zone identifiée en Espace Naturel Remarquable par la DREAL Picardie, mais utile des chemins existants, déjà aménagés et donc ne nécessite de réaliser aucun travaux sur ce tronçon.

Il n'y aura donc aucune emprise sur le milieu naturel ou les espaces agricoles.

En ce qui concerne la fréquentation, si celle-ci est faible pour les véhicules à moteur (et donc compatible avec la pratique du vélo), un itinéraire de découverte cycliste locale (bande) utilise déjà le même itinéraire.

Le tracé de la variante 2 est localisé en dehors des zones identifiées en Espace Naturel Remarquable par la DREAL Picardie mais reste situé dans le site inscrit "Littoral Picard". Contrairement à la variante 1, le tracé de la variante 2 impose de réaliser des aménagements en bordure de la RD 102 et nécessiterait probablement une augmentation d'emprise pour assurer la sécurité des cyclistes.

De plus ce tracé coupe l'entrée de la ferme de l'Enviette.

Enfin, on peut considérer que l'ajout d'une piste cyclable en bordure de la RD 102 serait de nature à marquer plus la présence de cet équipement, dans le site inscrit (emprise de la RD 102 + emprise de la piste cyclable).

Tableau comparatif des impacts

	Milieu naturel	Paysage	Sites classés / inscrits	Urbanisme / Agriculture	Total
Variante 1 : par le CR dit des Mollières d'aval	1	0	0	1	2
Variante 2 : par la RD 102	1	2	2	2	7

Légende :	1	2	3	4
	Impact faible	Impact modéré	Impact fort	Impact très fort

C3 - CHOIX DE LA VARIANTE

Ainsi, la variante 1, passage par le CR dit des Mollières d'aval, consistant à utiliser un chemin existant et déjà aménagé, est donc considérée comme meilleure, car elle permet une bonne insertion paysagère, sans nécessité d'emprise supplémentaire, et assure néanmoins une sécurité satisfaisante des cyclistes.

Cette variante a donc été retenue.

D - TRONÇON 4 : CAYEUX-SUR-MER

D1 - PRÉSENTATION DES VARIANTES DE TRACÉ

Il existe deux variantes d'aménagement pour ce tronçon, à Cayeux-sur-Mer (Figure 179).

Les deux variantes présentent un tracé et un aménagement identiques sur le boulevard du général Sizaire, ainsi que dans la partie Sud de la RD 102 (sur environ 400 m).

Après les 400 premiers mètres sur la RD 102, la variante 1 crée un giratoire à ce niveau et fait passer la RD 102, au Nord de ce point, à sens unique de circulation (du Nord vers le Sud) pour les véhicules à moteur (voitures, ...). Ceci permet d'implanter la piste cyclable sur l'emprise actuelle de la RD 102 et ainsi de ne pas déborder sur le massif dunaire.

La variante 2, quant à elle, conserve la circulation à double sens sur la RD 102 pour les véhicules à moteur (voitures, ...), et implante la piste cyclable en bordure de la RD 102.

FIGURE 179 : TRONÇON 4 - VARIANTES DE TRACÉ 1 ET 2



D2 - COMPARAISON DES DEUX VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

La variante 1 étant implantée sur une partie de l'emprise actuelle de la RD 102, celle-ci ne présentera pas d'impact sur le milieu naturel, le paysage et le patrimoine, mais elle présentera un impact sur le réseau de circulation du fait du passage de la RD 102 à sens unique de circulation.

La variante 2 est implantée en dehors de l'emprise actuelle de la RD 102. De ce fait, la piste de cette variante sera implantée dans le massif dunaire en bordure de la route, elle présentera ainsi des impacts forts à très forts sur le milieu naturel, le paysage et les sites classés / inscrits, mais aucun sur le réseau de circulation.

Tableau comparatif des impacts

	Milieu naturel	Paysage	Sites classés / inscrits	Réseau de circulation	Total
Variante 1 : sur l'emprise de la RD 102	1	1	1	3	6
Variante 2 : en dehors de l'emprise de la RD 102	4	3	3	0	10

Légende :	1	2	3	4
	Impact faible	Impact modéré	Impact fort	Impact très fort

D3 - CHOIX DE LA VARIANTE

Etant donné les impacts très réduits sur le milieu naturel, le paysage et le patrimoine, la variante 1 (sur l'emprise de la RD 102) est choisie comme tracé pour ce quatrième tronçon.

E - TRONÇON 5 : LE CROTOY (ST-FIRMIN-LÈS-CROTOY) / ST-QUENTIN-EN-TOURMONT (ENTRÉE DU PARC ORNITHOLOGIQUE DU MARQUENTERRE)

E1 - PRÉSENTATION DES VARIANTES DE TRACÉ

Trois solutions ont été analysées pour ce tronçon (Figure 180).

Le tracé de la variante 1 passe en bordure des gravières, en arrière des habitations, alors que le tracé de la variante 2 longe les rues dans le cœur du village.

Pour la variante 1, on a recherché un tracé le plus indépendant de la circulation automobile qui est localement dense (à la bonne saison) notamment sur la RD 4 et la RD 204.

Ce tracé utilise donc d'abord une emprise le long d'une ancienne gravière (en arrière du hameau Les Crocs) pour ensuite cheminer parallèlement à un chemin agricole, trop utilisé pour être en usage partagé, puis on rejoint un chemin moins sollicité, et pour finir le tracé recherche un passage dans les bois en arrière du hameau Le Bout des Crocs, en utilisant quand cela est possible les chemins.

La variante 2 consiste à abandonner l'idée de poser le long de l'ancienne gravière pour limiter l'emprise du projet.

On utilise donc la RD 4 dans le hameau Les Crocs, pour rejoindre ensuite le premier tracé.

La variante 3 a pour objectif de contourner le site classé en privilégiant l'usage partagé avec les routes existantes (RD 4 et RD 204).

FIGURE 180 : TRONÇON 5 - VARIANTES DE TRACÉ 1, 2 ET 3



E2 - COMPARAISON DES TROIS VARIANTES DE TRACÉ

Le tracé de la variante 1, qui passe en bordure des gravières, risque de présenter un impact indirect sur la faune et en particulier l'avifaune qui peut profiter du plan d'eau. Toutefois, ce secteur est déjà fortement fréquenté, ce qui réduit le risque.

Les tracés des variantes 2 et 3 passent dans l'emprise des rues au cœur du village. De ce fait, il sera nécessaire de réduire la largeur de la voirie ou d'acquiescer une bande de quelques mètres de large sur toute la longueur de la portion concernée dans le village. Cette variante induit de ce fait un impact fort sur l'habitat ainsi qu'un coût très élevé. De plus, l'aspect paysager du village serait fortement modifié avec cette variante.

Enfin, les variantes 2 et 3 posent des problèmes de sécurité, car il ne sera pas possible de séparer totalement les flux cyclistes et automobiles.

Tableau comparatif des impacts

	Milieu naturel	Paysage	Urbanisme	sécurité	Total
Variante 1 : bordure des gravières	2	2	1	1	6
Variante 2 : par le village	1	3	3	3	10
Variante 3 : RD 4 et RD 204	1	1	3	4	9

Légende :	1	2	3	4
	Impact faible	Impact modéré	Impact fort	Impact très fort

E3 - CHOIX DE LA VARIANTE

La variante 1 a été retenue, car d'une part les variantes 2 et 3 ne sont pas satisfaisantes en ce qui concerne la sécurité, mais aussi parce qu'elle propose un circuit de découverte beaucoup plus agréable. La variante 1 permettra en outre de procéder à des aménagements paysagers et écologiques en bordure de l'ancienne gravière, et de réaménager la zone de la mare au "Bout des Crocs". Elle présente pour inconvénient de traverser le site classé mais propose des aménagements paysagers en adéquation avec le site (phragmitaie). Sur une partie de l'itinéraire, une emprise est nécessaire mais celle-ci est aménagée en sable de Marquise, ce qui s'intégrera bien dans le paysage. Sur ce tronçon, La Maye - Bois du Bout des Crocs, on peut réutiliser le chemin existant en usage partagé avec les agriculteurs, mais celui-ci doit être renforcé.

Enfin, le tracé en arrière du Bout des Crocs (espace boisé) a fait l'objet d'une attention particulière pour limiter au maximum les impacts. On a aussi réutilisé les chemins existants, ainsi qu'une bande de terrain déjà acquise par le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard. Lorsque l'itinéraire a dû être complété, et a été réalisé en sable de Marquise et en évitant les zones les plus sensibles.

F - TRONÇON 6 : QUEND-PLAGE / FORT-MAHON-PLAGE

F1 - PRÉSENTATION DES VARIANTES DE TRACÉ

Ce secteur est globalement une zone sensible car constituée de massifs dunaires. L'objectif a donc été de réutiliser au maximum les cheminements existants. Par contre, un usage partagé avec la RD 332 a été exclu, pour des problèmes de sécurité.

Considérant l'existence d'une piste déjà aménagée entre le village Pierre & Vacances et Belle Dune¹, puis d'une voirie à usage restreint dans Belle Dune (voirie desservie pour le centre de Belle Dune), on a recherché leur utilisation.

Néanmoins se posait la question du raccordement de la piste cyclable existante sur le côté droit de la RD 332, à la piste à réutiliser qui se situe sur le côté gauche, sachant que les contraintes sont une forte circulation, une visibilité mauvaise dans le virage, et un dénivelé de plus en plus important entre la route et la piste à réutiliser, au fur et à mesure que l'on s'éloigne du point d'arrivée de la piste existante (aux alentours du village Pierre & Vacances).

Deux solutions de raccordement ont été envisagées :

- prolonger la piste cyclable existante sur le côté droit de la RD 332, jusqu'à ce que le dénivelé entre la route et le terrain permette de réaliser une passerelle pour franchir la route,
- couper la RD 332 au niveau du village Pierre & Vacances, là où la visibilité est acceptable, puis utiliser les voiries de ce centre pour rejoindre la piste qui est à réutiliser.

La liaison avec Belle Dune et Fort-Mahon ne peut ensuite se faire qu'en longeant la RD332, les deux variantes présentent donc un tracé commun sur la majeure partie de ce tronçon (Figure 181). Celui-ci ne diffère que depuis l'entrée de l'éco-village Pierre & Vacances de Belle Dune, et jusqu'à environ 200 m au Nord-Est de celui-ci.

Le tracé de la variante 1 propose aussi de traverser la RD 332 puis l'éco-village de Belle Dune, au moyen d'une piste qui appartient déjà au Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard, puis de faire le tour du village en empruntant une voie bétonnée déjà existante jusqu'à rattraper la piste existante. Il sera nécessaire d'élargir cette piste, comme le projet le prévoit pour la suite de ce tronçon, mais au niveau où la piste est très proche de la RD 332 il est nécessaire de faire des travaux sur le milieu dunaire boisé et d'implanter des gabions afin de stabiliser la dune.

En ce qui concerne le tracé de la variante 2, celui-ci est maintenu du côté Est de la RD 332. Il impose de déboiser en bordure de la RD 332 afin d'implanter la piste. La piste rentre ensuite dans le milieu dunaire boisé afin d'atteindre sur un point haut depuis lequel une passerelle sera implantée pour traverser la RD 332 en toute sécurité. L'implantation de la passerelle et de la boucle de la piste induisent un impact fort sur le milieu dunaire boisé à ce niveau, et sur le paysage.

¹ : Piste nécessitant cependant un léger élargissement

FIGURE 181 : TRONÇON 6 - VARIANTES DE TRACÉ 1 ET 2



F2 - COMPARAISON DES DEUX VARIANTES DE TRACÉ

Le tracé de la variante 1 impose de traverser l'éco-village de Belle-Dune puis de le contourner. Ceci risque de causer des contraintes de cohabitation à ce niveau, bien qu'elles soient facilement réglables avec la mise en place de panneaux imposant le respect entre les différents usagers présents à ce niveau.

Ce tracé peut toutefois aussi constituer un atout commercial, car les cyclistes découvriront ce complexe hôtelier.

La variante 2 ne présente pas de contrainte de ce type, mais elle occasionne un impact fort sur le milieu naturel et le paysage, contrairement à la variante 1, qui présente un également un impact sur le milieu naturel (élargissement de la piste existante) mais beaucoup moins fort.

De plus, la mise en place de la passerelle aura un coût très élevé et elle présentera un impact fort sur le paysage, alors que la variante 1 ne présentera qu'un impact modéré sur le paysage du fait de l'élargissement de la piste.

Pour les deux variantes, une emprise le long de la RD 332 est nécessaire pour assurer la liaison Belle-Dune - Fort-Mahon.

Tableau comparatif des impacts

	Milieu naturel	Paysage	Cohabitation avec l'éco-village	Coût	Total
Variante 1 : par l'éco-village de Belle-Dune	2	2	1	1	6
Variante 2 : avec une passerelle	4	4	0	4	12

Légende :	1	2	3	4
	Impact faible	Impact modéré	Impact fort	Impact très fort

F3 - CHOIX DE LA VARIANTE

Ainsi, au vu de la comparaison, la variante 1, passage par l'éco-village de Belle-dune, est choisie comme tracé pour ce sixième tronçon.

G - TRONCON 7 : FORT-MAHON-PLAGE / PONT-À-CAILLOUX (QUEND)

Ce tronçon permet de faire la liaison entre Fort-Mahon et le Pas-de-Calais. Hormis, la RD 532, il n'y a pas de voirie ou chemin permettant d'assurer cette liaison. Un tracé séparé de la RD 592 implique donc un impact fort, sur le paysage de ce site classé. Néanmoins, la RD 532 étant également dans le site classé, on a recherché une solution l'évitant, en passant en limite Sud du site, sur des renclôtures (digues de polder).

G1 - PRÉSENTATION DES VARIANTES DE TRACÉ

Les deux variantes présentent un tracé commun depuis le début de ce tronçon à Fort-Mahon-Plage jusqu'au giratoire RD 532 / RD 432, à proximité de la Ferme du Trou à Mouches (Figure 182).

Après le giratoire, le tracé de la variante 1 longe la RD 532 jusqu'au chemin d'accès du Pont-à-Caillox.

En ce qui concerne le tracé de la variante 2, celui-ci longe la RD 432, puis passe sur des renclôtures, en limite du site classé, pour ensuite rejoindre la RD 940, qui est ensuite longée, ainsi que la RD 532.

FIGURE 182 : TRONÇON 7 - VARIANTES DE TRACÉ 1 ET 2



G2 - COMPARAISON DES DEUX VARIANTES DE TRACÉ

Le tracé de la variante 1, qui longe la RD 532, passe dans la partie Sud du site classé "Le Marquenterre".

Le tracé de la variante 2, qui passe par les renclôtures, passe en limite de ce site classé, mais il nécessitera l'aménagement des renclôtures et leur élargissement pour permettre le passage des vélos. Cette piste qui sera située sur les renclôtures sera donc en hauteur, et fortement visible dans le paysage.

De plus, cette solution présente l'inconvénient de devoir également prévoir une emprise en début de tracé, le long de la RD 432, puis enfin de parcourir le long de la RD 940 -, puis de la RD 532.

Il est donc susceptible d'avoir un impact plus fort sur le paysage et les sites classés / inscrits.

Le tracé de la variante 1 passe dans des cultures et des pâtures, le long de la RD 532. Quelques portions de haies seront enlevées, mais un linéaire plus important sera remis en place.

Le tracé de la variante 2 ne prévoit pas de supprimer de haies, mais le passage sur les renclôtures pourraient présenter un impact relativement fort sur le milieu naturel, le paysage mais aussi sur l'agriculture, car un élargissement sera nécessaire.

Enfin la variante 2 ne permet pas de toute façon d'éviter en totalité le site classé.

Tableau comparatif des impacts

	Milieu naturel	Paysage	Sites classés / inscrits	Total
Variante 1 : le long de la RD 532	1	2	2	5
Variante 2 : par les renclôtures	3	3	3	9

Légende :	1	2	3	4
	Impact faible	Impact modéré	Impact fort	Impact très fort

G3 - CHOIX DE LA VARIANTE

Aussi, la première variante, passage le long de la RD 532, est choisie comme tracé pour ce tronçon.