

# PLAN VELO BAIE DE SOMME

## EuroVelo 4 – La Vélomaritime

Un itinéraire continu et sécurisé  
entre la Seine-Maritime et le Pas-de-Calais



### I. Maitrise d'ouvrage

Depuis 2011, le Syndicat Mixte Baie de Somme – Grand Littoral Picard porte l’animation du label « Grand Site de France » de la Baie de Somme. Il s’attache ainsi à coordonner et à mettre en œuvre les axes opérationnels du programme lié à l’Opération Grand Site sur une période de 6 ans renouvelable.

Cet engagement a été formalisé sur la première période de labellisation (2012-2018) par le biais d’une convention cadre, prévoyant notamment les modalités de gouvernance et d’engagement avec les partenaires du Grand Site.

Pour rappel, les bases de cet engagement entre le gestionnaire et ses partenaires s’articulent autour de trois grands items :

- le respect des valeurs des Grands Sites de France
- un programme d’actions visant à réhabiliter les sites classés au titre de la loi de 1930 et les paysages naturels emblématiques qui leur sont liés
- une mise en œuvre partagée avec les acteurs du territoire et les habitants du Grand Site.

Lors du renouvellement du label en 2018, le Syndicat Mixte et ses partenaires (Région Haut-de-France, Département de la Somme, État, Conservatoire du littoral, 30 communes, 4 EPCI associés, PNM, PNR) ont renouvelé leur engagement au travers d’une convention cadre.

Cette dernière permet au Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard, sur la nouvelle période de labellisation (2018-2023), d’être maître d’ouvrage pour la mise en œuvre d’actions spécifiques au Grand Site, notamment la gestion des flux touristiques.

## **II. Contexte et objectifs du Plan Vélo Baie de Somme**

### **Contexte**

En 2000, le projet plan vélo Baie de Somme répondait à la fois à une démarche européenne dans le cadre du programme EuroVelo mais surtout à une volonté nationale et régionale, traduite à travers le « Schéma national de véloroutes voies vertes ». L’objectif était de promouvoir un réseau cohérent de véloroutes et de développer un produit touristique respectueux de l’environnement.

Le 26 mars 2001, le Conseil départemental de la Somme a transféré au Syndicat Mixte sa compétence « Aménagement et entretien de l’infrastructure cyclable » sur la Côte Picarde. A cette époque, le Département avait déjà réalisé 22 km de pistes.

Aujourd’hui, on comptabilise en Baie de Somme 51 km de pistes cyclables et 9 circuits de découverte balisés sur route (160 km) dans les terres intérieures.

### **Objectifs poursuivis**

Pour améliorer l’itinérance mais aussi les déplacements quotidiens à vélo, les aménagements du réseau cyclable Baie de Somme doivent offrir une continuité pour davantage de sécurité pour l’usager. L’enjeu est d’offrir un itinéraire continu entre la Seine-Maritime et le Pas-de-Calais, soit 31 km supplémentaires.

Il s’agit donc de développer un réseau cyclable continu et sécurisé qui apportera des réponses très concrètes en matière de limitation des déplacements en voiture. Avec 87% des visiteurs qui accèdent

au Grand Site de la Baie de Somme en voiture, l'objectif est de repenser l'offre de transport multimodale afin de favoriser les déplacements doux sur l'ensemble de la destination.

Aussi, le réseau cyclable est relié aux itinéraires piétons et aux espaces de stationnement menant aux villages et au cœur du site permettant ainsi de favoriser la multimodalité.

En résumé, les objectifs du Plan Vélo sont :

- promouvoir un réseau continu et cohérent de pistes cyclables le long du littoral picard
- favoriser la pratique des modes doux sur le territoire : déplacements pendulaires et touristiques
- développer un produit touristique respectueux de l'environnement
- développer une culture vélo sur le territoire
- limiter la pression automobile (objectif repris dans l'Opération Grand Site Baie de Somme) en favorisant les pratiques douces de découverte du territoire
- améliorer la desserte des stations balnéaires et sites touristiques de la Côte Picarde
- préserver les milieux naturels et enrayer leur dégradation
- offrir un moyen ludique de découverte de la nature
- développer une activité économique respectueuse de l'environnement.

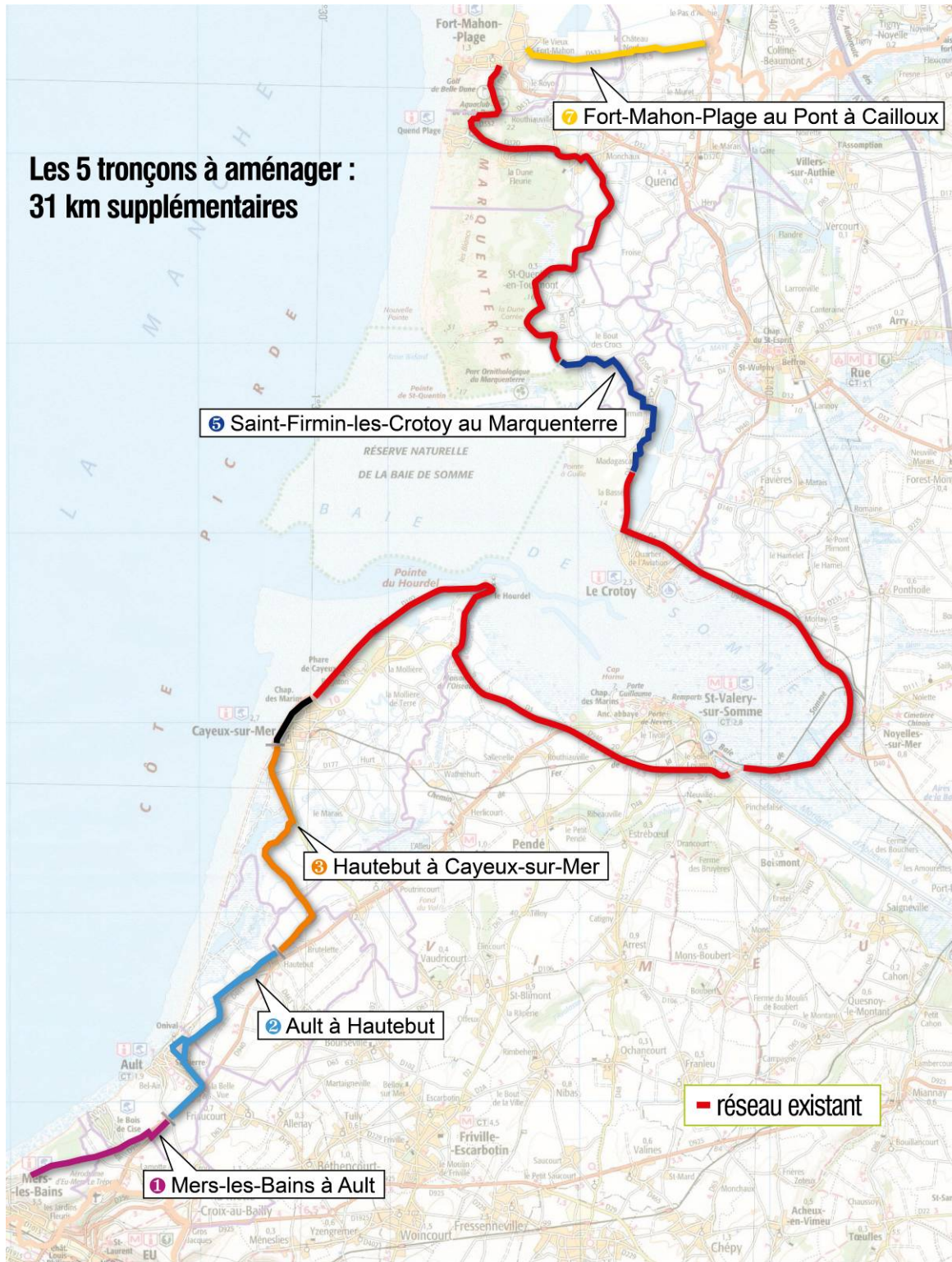
### **III. Présentation des tronçons restant à réaliser**

Le mode d'aménagement prévu reprend les mêmes principes que pour les parties déjà aménagées mais avec des objectifs supplémentaires qui sont de limiter la consommation d'espace (agricole notamment) et de réaliser des aménagements légers et réversibles en site naturel sensible :

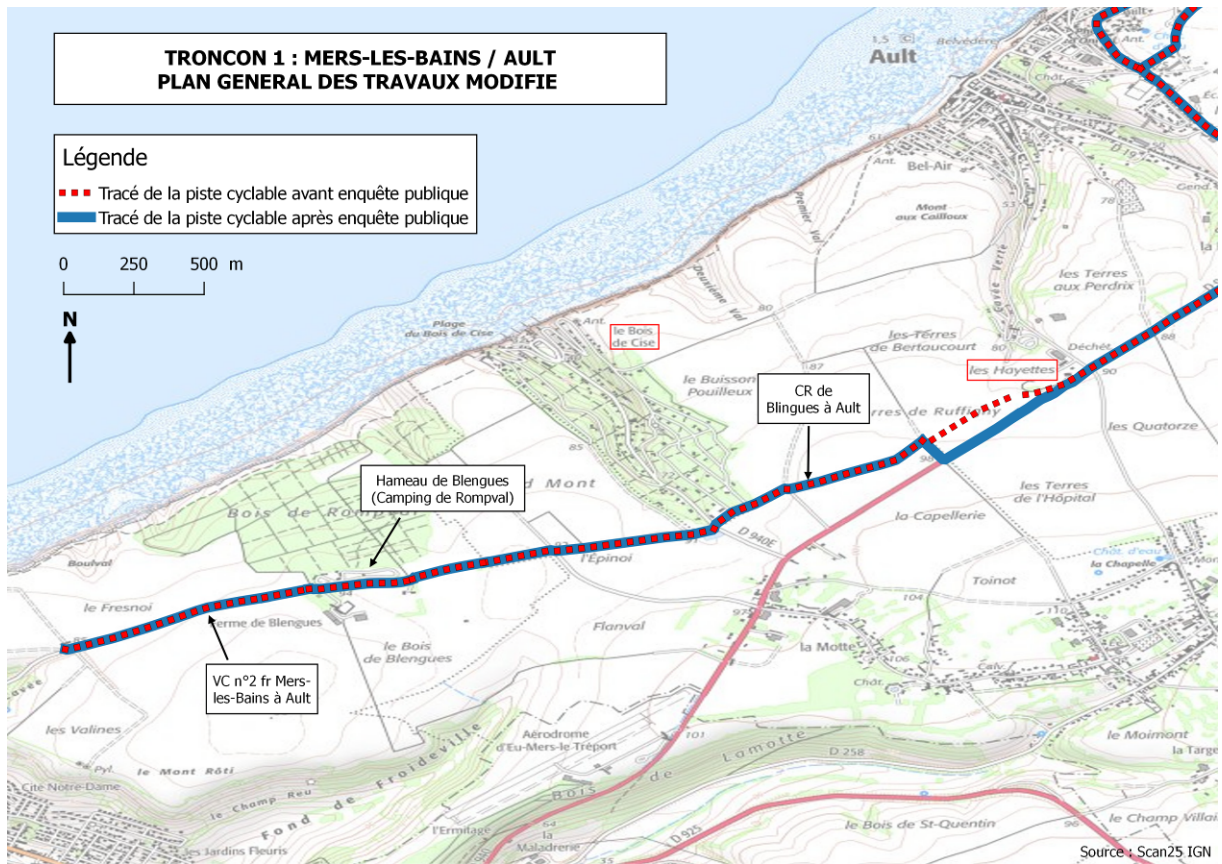
- usage partagé dès lors que les contraintes de sécurité le permettent (faible circulation de véhicules à moteur)
- pistes cyclables en site propre, lorsque l'usage partagé n'est pas possible, afin de limiter au maximum les conflits d'usage voitures/vélos et ainsi diminuer les risques d'accidents
- d'une manière générale, la piste est à double sens de circulation, sa largeur est fixée à 2,8m mais peut être réduite localement.

Les revêtements utilisés sont : l'enrobé SILMER, le béton ou le sable de Marquise (Espace Naturel Sensible).

*NB : Le plan d'aménagement de chaque tronçon se trouve en pièces annexes.*



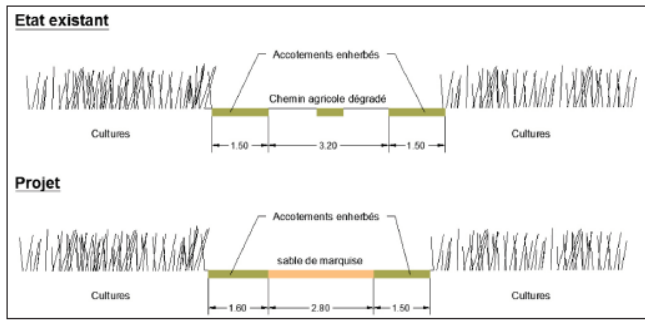
Tronçon 1 : Mers-les-Bains / Ault



La piste cyclable sera bi-directionnelle et présentera une largeur de 2.8m sur toute la longueur de son tracé sauf à hauteur du hameau de Blengues (camping du Rompval) où la piste est matérialisée au sol et où sa largeur est limitée à 2.5m.



La piste empruntera également des chemins agricoles existants.



## Tronçon 2 : Ault / Hautebut

D'une longueur de 7.3 km de long, il est réalisé en bordure de la RD 940, de la rue Dalhausen et du boulevard du Phare, ainsi que sur le tracé de chemins existants.

Il permet d'offrir une continuité cyclable depuis Mers-les-Bains jusqu'à Ault et de desservir le cœur d'Ault, dont la ZAC du Moulinet.



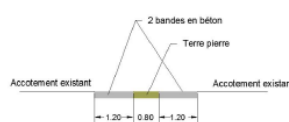
### LEGENDE :

- Véloute sur trame viaire agricole existante
- ■ ■ Variante Véloute sur réseau viaire de la commune



### COUPE OO'

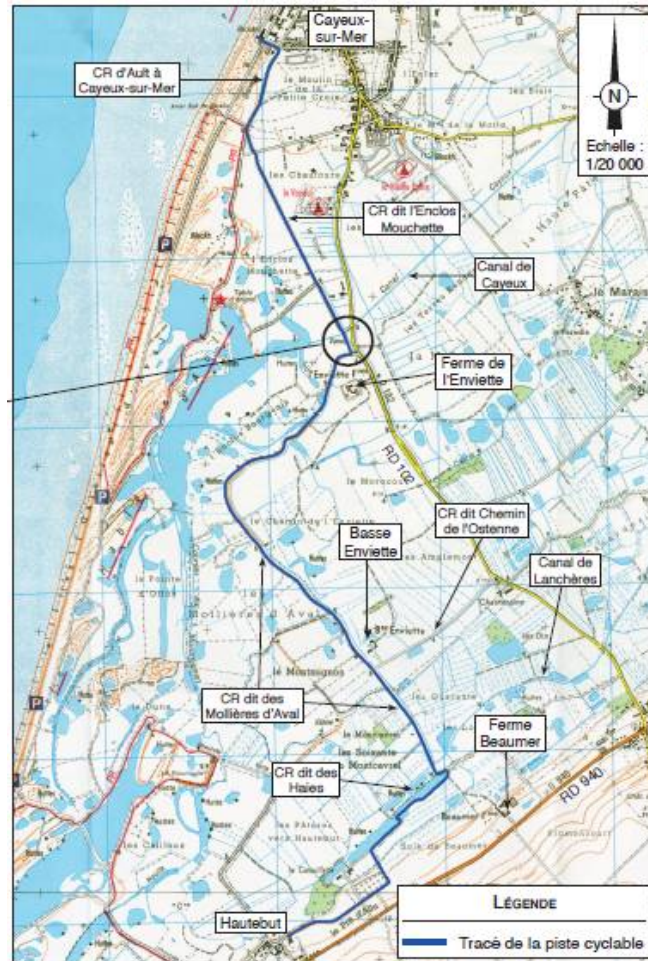
#### Projet



Utilisation de la trame viaire agricole existante interdite aux VL sauf riverains. Cheminement composé de 2 bandes de circulation en béton accompagnées d'un espace traité en mélange terre-pierre

### Tronçon 3 : Hautebut / Cayeux-sur-Mer

Ce tronçon d'environ 7.2 km de long réalisé sur l'emprise de chemins existants permettra aux cyclistes de relier le hameau de Hautebut à Cayeux-sur-Mer. La totalité du tronçon 3 est en voie partagée, l'infrastructure cyclable emprunte des routes et des chemins existants mais peu empruntés. L'itinéraire se trouve en site naturel sensible.



### Tronçon 5 : Saint-Firmin-les-Crotoy / Saint-Quentin-en-Tourmont

L'objet de ce tronçon, d'un linéaire de 5.2 km, est d'assurer une liaison entre Le Crotoy et le Parc Ornithologique du Marquenterre situé à Saint-Quentin-en-Tourmont.



Ce tronçon est découpé en deux sous-secteurs :

- St-Firmin : base nautique / Chemin de la dune ;
- Chemin de la dune à St-Firmin / St Quentin en Tourmont

permettant d'entrer en phase opérationnelle plus rapidement sur le sous-secteur 2.

En effet, sur le 1er sous-secteur, le projet de piste cyclable doit traverser des propriétés appartenant à l'entreprise Oscar SAVREUX, exploitant une carrière de sable et de galets, inclus dans le périmètre de l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter en date du 1er octobre 2001 délivré par le Préfet de la Somme, lequel a fait l'objet d'arrêtés préfectoraux complémentaires en date du 5 juillet 2016 et du 26 octobre 2017 au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Aussi, des négociations ont été entreprises avec l'entreprise afin d'aboutir à un protocole d'accord.

### Sous-secteur 1





Passage en crête des berges à remodeler pour l'occasion



Tracé sinueux le long des Forraines



Tracé entre RD4 et Forraines

COUPE 3



Raccordement de la piste sur l'existant.



Végétalisation de l'ancienne voirie.

## Sous-secteur 2



Mise en place de garde-corps.



Tracé quittant le chemin agricole suivant le principe de la coupe 9 (page précédente).



... pour rejoindre l'emprise acquise par le SMBS56LP jusqu'à la rue du champ neuf.



Rue du champ neuf => voie partagée. Reprise enrobé silmer



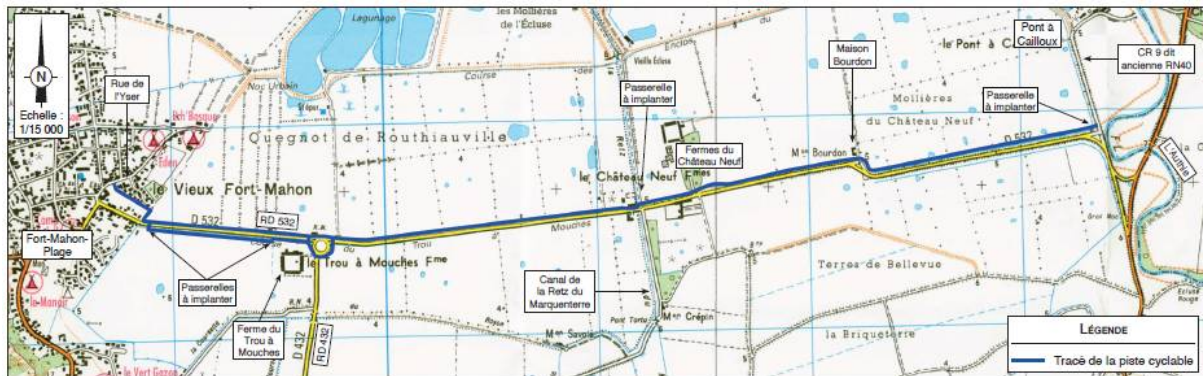
Passage derrière la clôture (enrobé silmer)



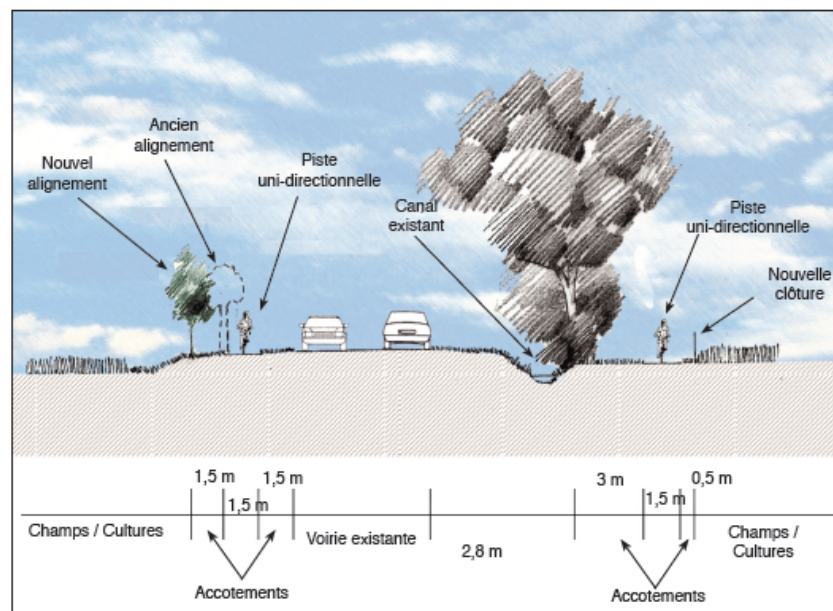
Passage par le chemin des bergers / voie partagée. Enrobé silmer

## Tronçon 7 : Fort-Mahon-Plage / Quend au lieu-dit du Pont à Cailloux

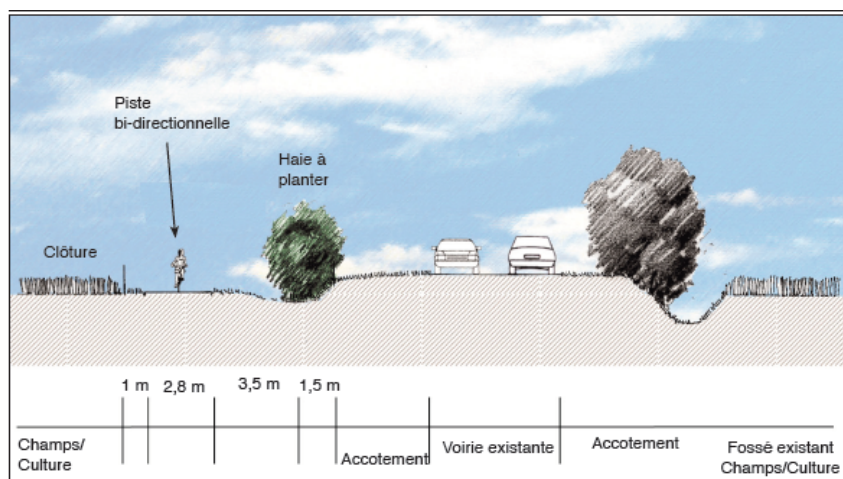
Ce tronçon d'environ 5.8 km, en site propre, reliera la station balnéaire de Fort-Mahon-Plage au lieu-dit du Pont à Cailloux situé sur la commune de Quend. Ce tronçon combiné à la réalisation de la passerelle de franchissement de l'Authie permettra de rejoindre, à vélo, le département du Pas-de-Calais.



Le long de la RD 532, entre la sortie de Fort-Mahon et le giratoire RD 532/RD 432, ce tronçon présente deux pistes cyclables uni-directionnelles placées de part et d'autre de la route, pour utiliser les accotements disponibles. Chacune de ces pistes cyclables fait 1,5 m de large. (Figure ci-dessous)

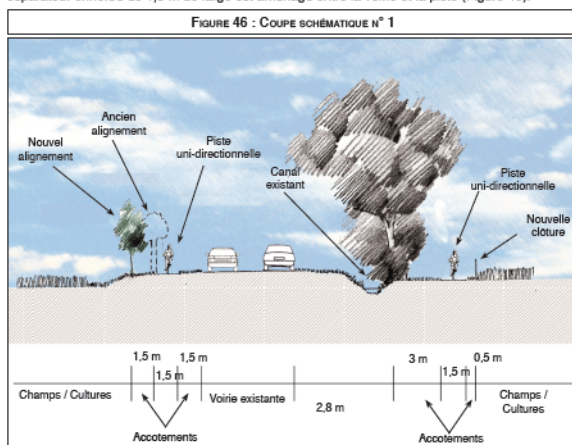


A l'Est du giratoire RD 532/RD 432, le piste cyclable sera bi-directionnelle, et longera le RD 532, côté Nord.



## AVant-Projet (extraits)

La piste côté Nord est située en bordure de la RD 532 sur l'accotement existant, un séparateur enherbé de 1,5 m de large est aménagé entre la voirie et la piste (Figure 46).



L'alignement d'arbres existant est supprimé et un nouvel alignement est créé à 1,5 m de la piste plus au Nord ("Tronçon 7 - Photo 1").

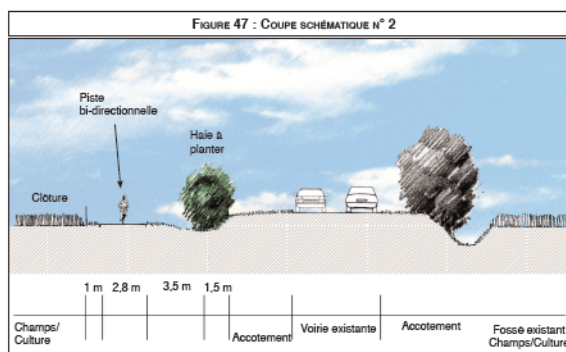


La piste Sud est située au-delà du canal "Course du Trou à Mouches", dans les parcelles agricoles. Une clôture est disposée en limite d'emprise, à 0,5 m de la piste lorsque celle-ci borde une pâture, et cet espace, situé entre la piste et la clôture, est enherbé. La piste est distante du canal existant de 3 m.

Une passerelle sera implantée pour passer la "Course du Trou à Mouches" à la sortie de Fort-Mahon-Plage.

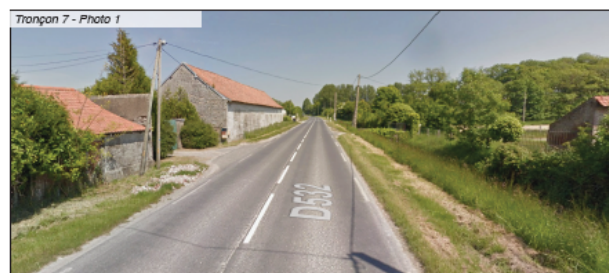
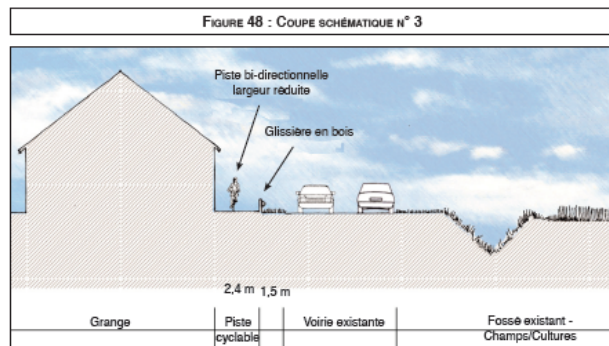
Au niveau de la ferme du Trou à Mouches, la piste cyclable située au Sud de la RD 532 est implantée entre la RD 532 et le canal "Course du Trou à Mouches". Une autre passerelle sera mise en place à ce niveau afin de franchir à nouveau la "Course du Trou à Mouches".

A l'Est du giratoire RD 532 / RD 432, la piste cyclable est de nouveau bi-directionnelle, et elle longe la RD 532, côté Nord (Figure 47).



La piste est située à 3,5 m du fossé, l'accotement est enherbé. De l'autre côté de la piste, à 1 m, une clôture est implantée en limite d'emprise. L'accotement est également enherbé.

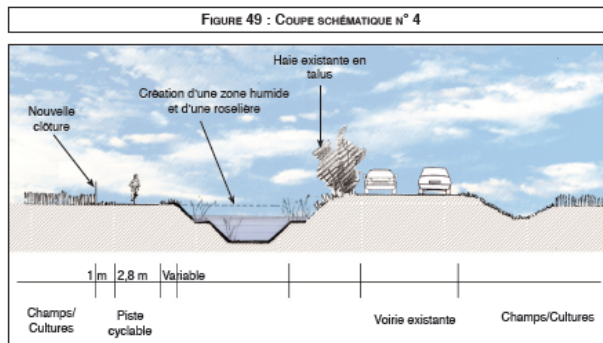
A hauteur de la ferme "Château Neuf", la piste passe entre la route et l'emprise de la ferme. Sa largeur est alors temporairement réduite à 2,4 m compte tenu de l'espace disponible restreint (Figure 48).



Un séparateur enherbé de 1,5 m de large est situé entre la voirie et la piste. Ce séparateur est en outre doté d'une glissière en bois située en bordure immédiate de la piste.

Le garage situé en bordure de route avant le "Canal de la Retz du Marquenterre" est détruit afin de faire passer la piste à ce niveau. Le "canal de la Retz du Marquenterre" est traversé via une passerelle.

A hauteur du virage effectué par la RD 532, à proximité de la Maison Bourdon, une zone humide avec roselière est créée en bordure de la route, au-delà de la haie existante (Figure 49).



La piste cyclable est située en arrière de cette zone humide. Une nouvelle clôture est implantée en limite de cultures, à 1 m de la piste cyclable.

Après cela la piste continue de longer la RD 532 jusqu'au "CR n°9 dit ancienne RN 40.

Au niveau du carrefour RD 532 / CR n°9, une passerelle est implantée au-dessus de la course afin d'assurer la liaison avec la route.