

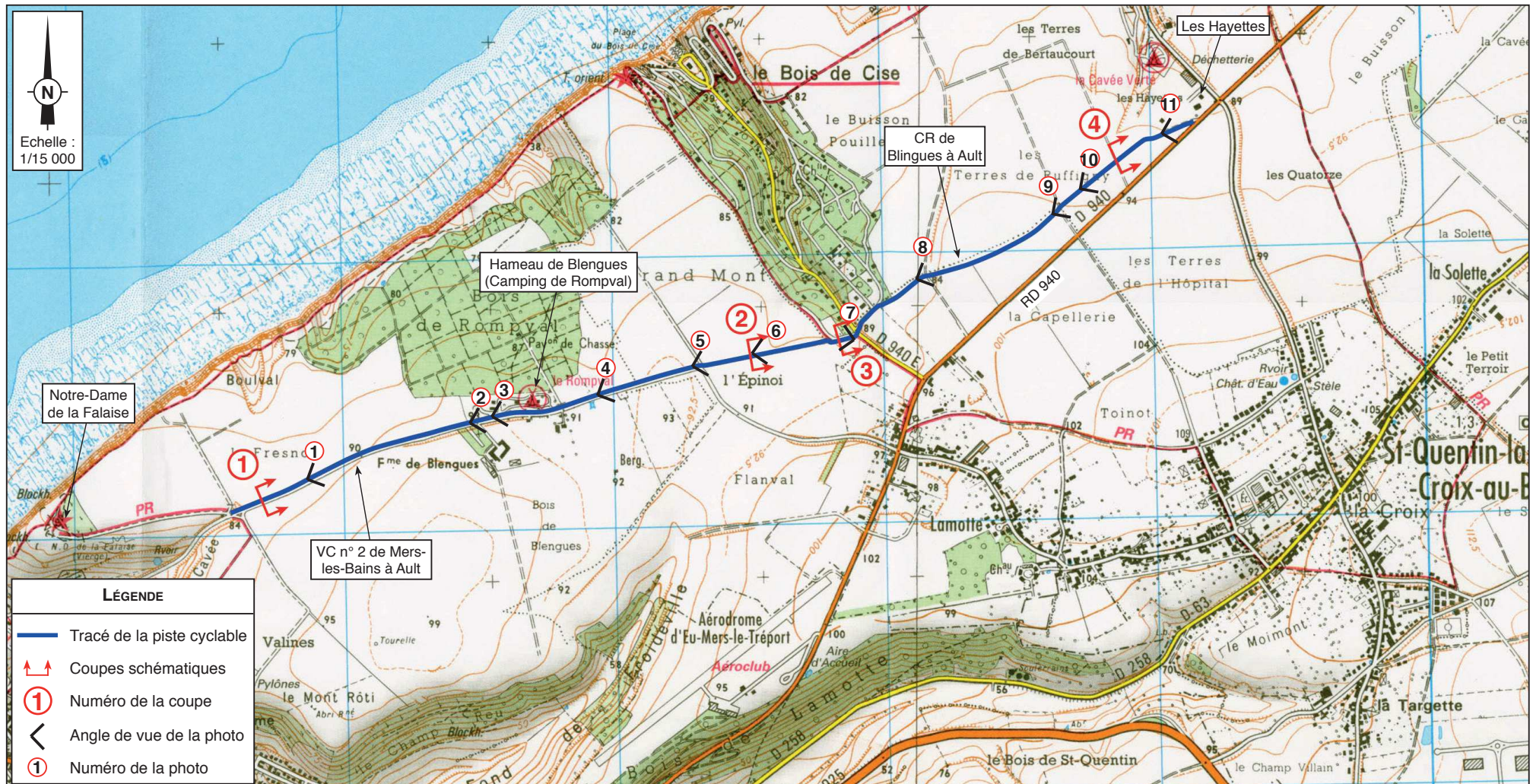
C4.2 - PRÉSENTATION DES TRONÇONS

C4.2.1 - Premier tronçon : Mers-les-Bains → Ault

Ce tronçon de 3,9 km de long, réalisé en bordure de chemins, permettra aux cyclistes de relier Mers-les-Bains à Ault sans avoir à emprunter la RD 940 (Figure 9).

La piste cyclable est bi-directionnelle et présente une largeur de 2,8 m sur toute la longueur de son tracé, sauf à hauteur du hameau de Blengues (camping du Rompvall) où la piste est matérialisée au sol et où sa largeur est limitée à 2,5 m.

FIGURE 9 : REPRÉSENTATION DU TRACÉ DU PREMIER TRONÇON



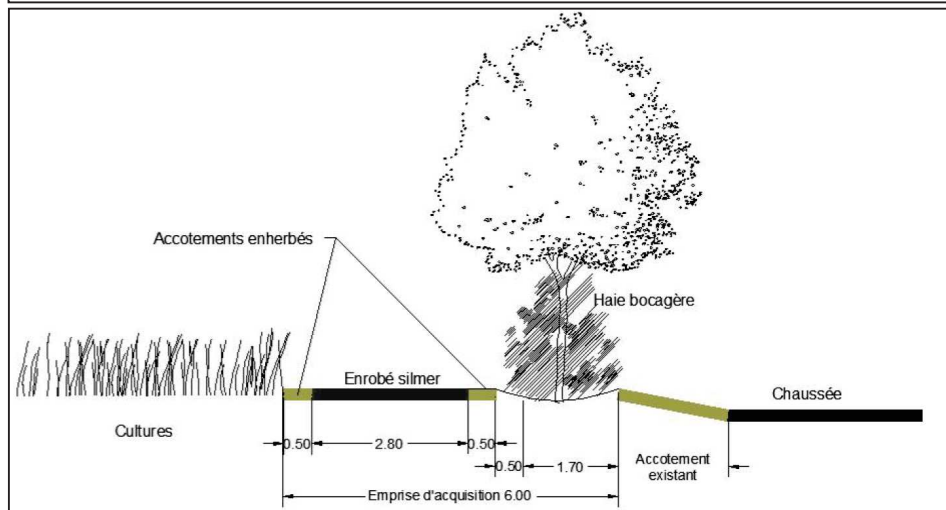
Elle débute à hauteur du carrefour VC n° 2 de Mers-les-Bains à Ault / CR dit des côtierses Naudin / CR dit des falaises à environ 700 m à l'Est de Notre-Dame-de-la-Falaise.

Un bosquet composé d'érables, aulnes et cornouillers est planté au niveau de ce carrefour.

La piste cyclable longe, du côté Nord, la VC n°2 de Mers-les-Bains à Ault.

Un espace enherbé d'environ 3 m de large est conservé entre la chaussée et la piste cyclable (Figure 10 et "Tronçon 1 - Photo 1").

FIGURE 10 : COUPE SCHEMATIQUE N° 1 - TRONÇON 1



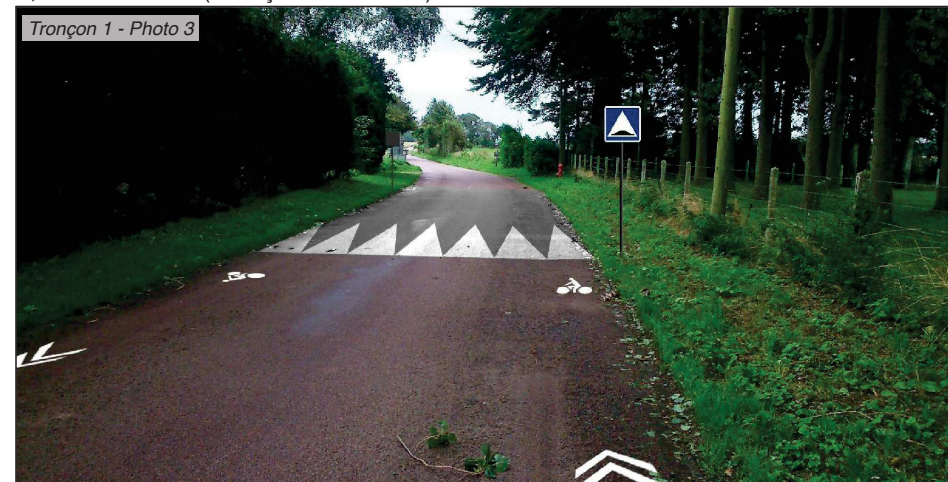
Par endroits, cet espace enherbé prend la forme d'une cunette destinée à recueillir les eaux de ruissellement générées par la piste cyclable.

Dans le hameau de Blengues, la piste est en voie partagée sur la voie communale ("Tronçon 1 - Photo 2") car il n'est pas possible de créer une piste en site propre sur cette portion, sauf à engendrer des impacts soit sur le camping, au Nord, soit sur les habitations, au Sud.



Cet aménagement est donc ici un compromis entre les aspects de sécurité et les risques d'impact sur les biens matériels.

La piste est matérialisée au sol par un marquage horizontal, et voit sa largeur réduite à 2,5 m à ce niveau ("Tronçon 1 - Photo 3").

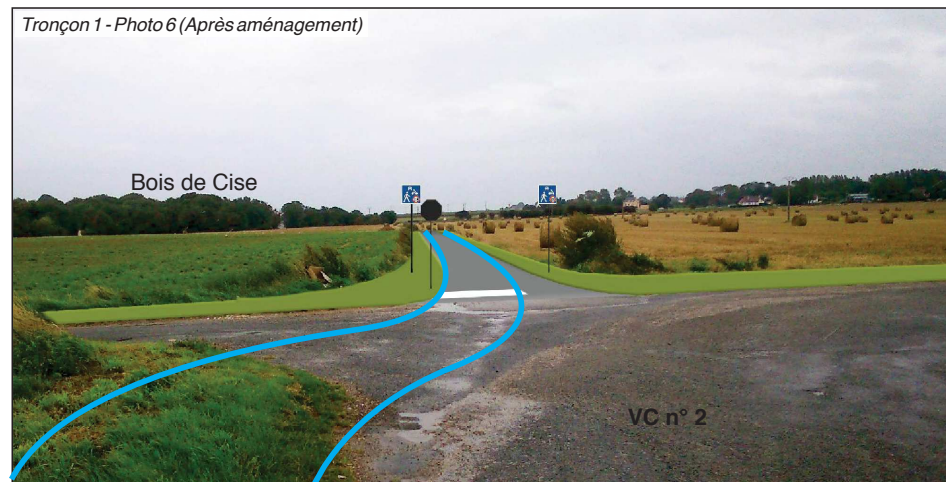
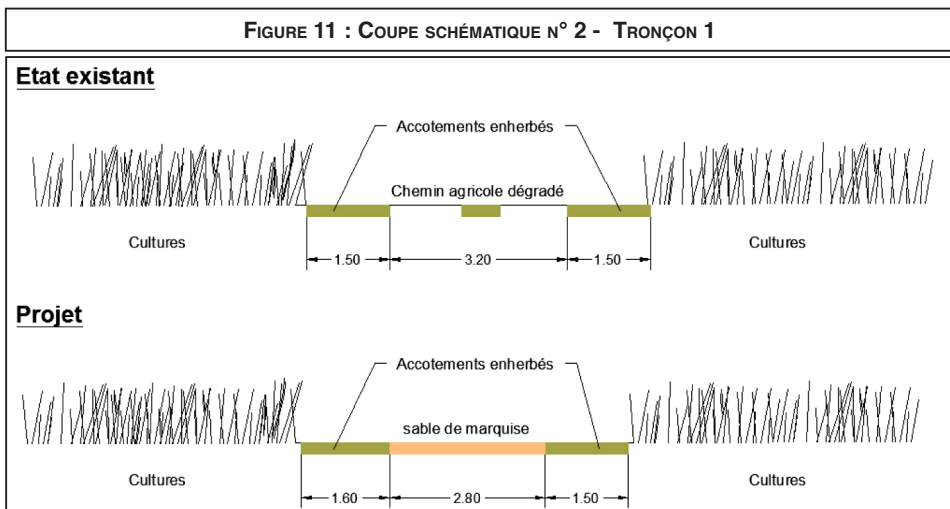


Après avoir passé le camping de Rompval, la piste longe à nouveau la VC n°2, l'emprise de la piste cyclable est portée à 6 m afin de préserver les plantations présentes à cet emplacement (en limite de la pâture ; "Tronçon 1 - Photo 4").



Une bande enherbée de 1,2 m de large située en bordure Ouest de la piste cyclable est mise en place.

La piste emprunte ensuite le chemin menant au Bois de Cise (Figure 11 , "Tronçon 1 - Photo 5 (Avant aménagement)" et "Tronçon 1 - Photo 6 (Après aménagement)").



Au Sud du "Bois de Cise", la piste cyclable passe sur le côté Sud du Chemin du Grand Mont de Cise et évite ainsi d'empiéter sur le "Bois de Cise" (Vue aérienne, Figure 12 et "Tronçon 1 - Photo 7").

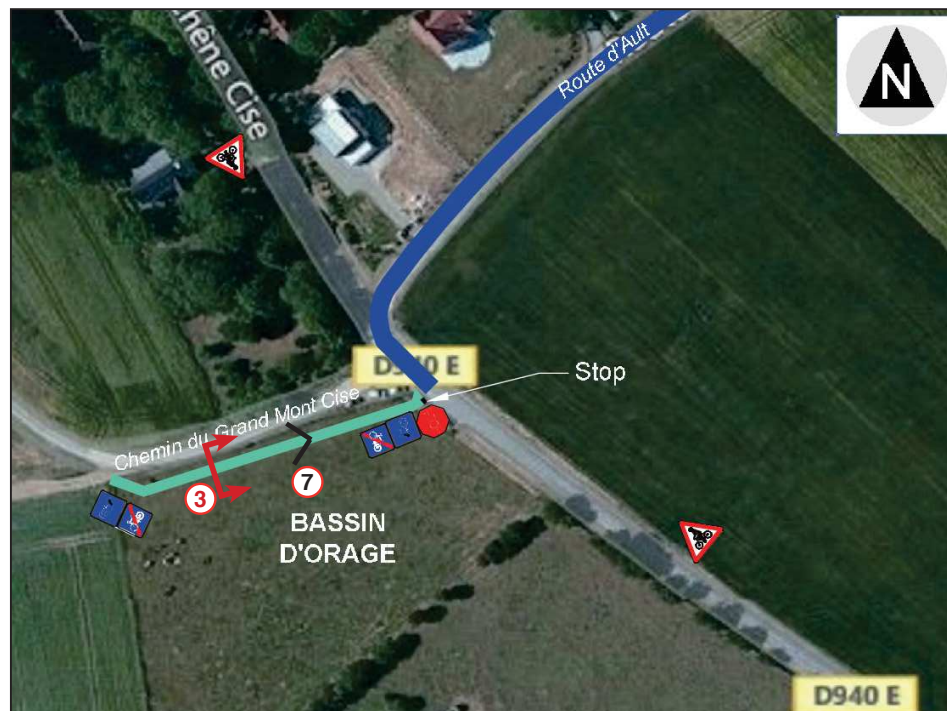
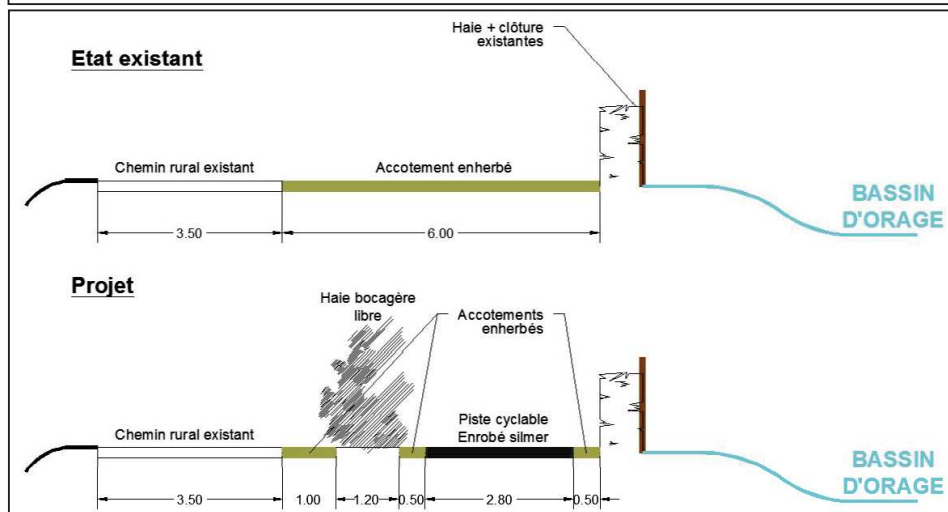
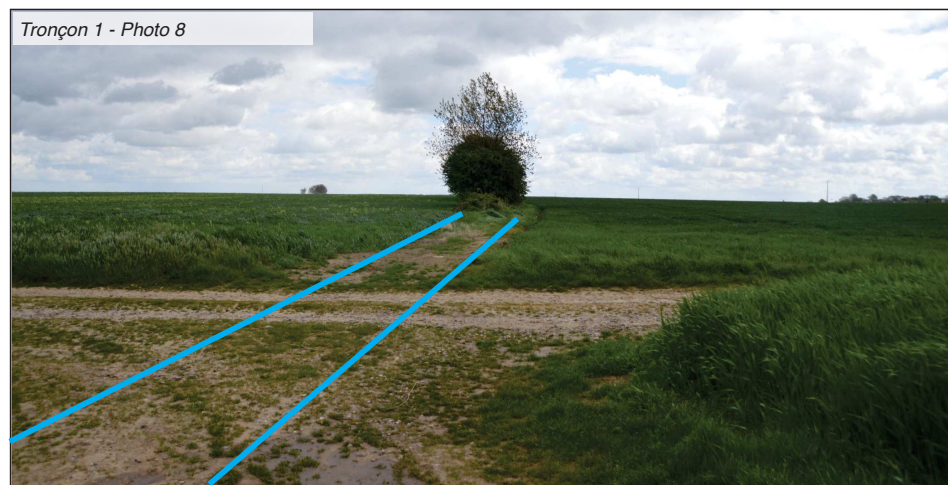
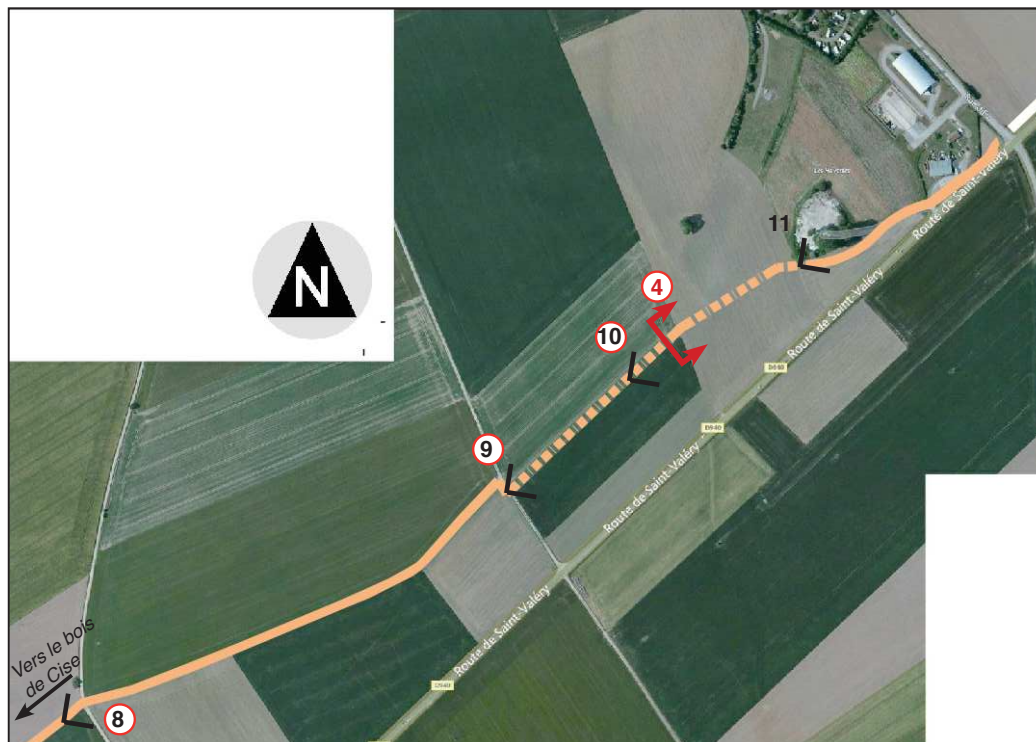


FIGURE 12 : COUPE SCHEMATIQUE N° 3 - TRONÇON 1



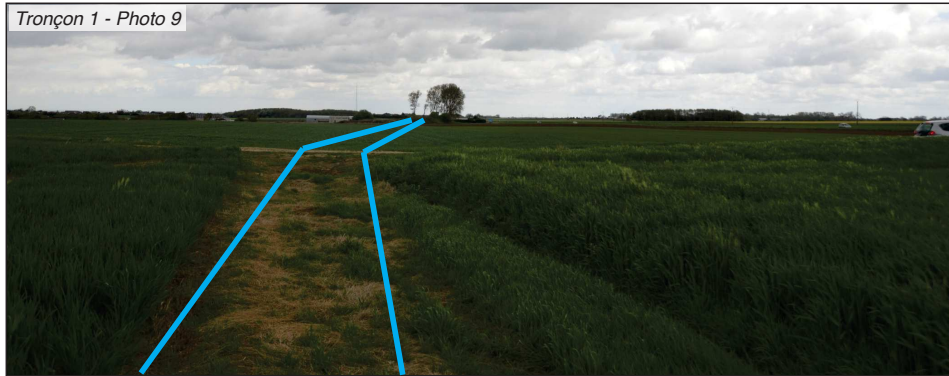
Après avoir quitté les abords du "Bois de Cise", la piste emprunte le CR de Blingues à Ault, qui est un chemin de terre (Vue aérienne et "Tronçon 1 - Photo 8").



Environ 600 m avant la fin de ce tronçon, la piste passe entre deux parcelles agricoles puis coupe une parcelle (seule parcelle du tracé coupée) afin d'assurer la liaison avec le reste du chemin rural "de Blingues à Ault" ("Tronçon 1 - Photo 11" - Figure 13).

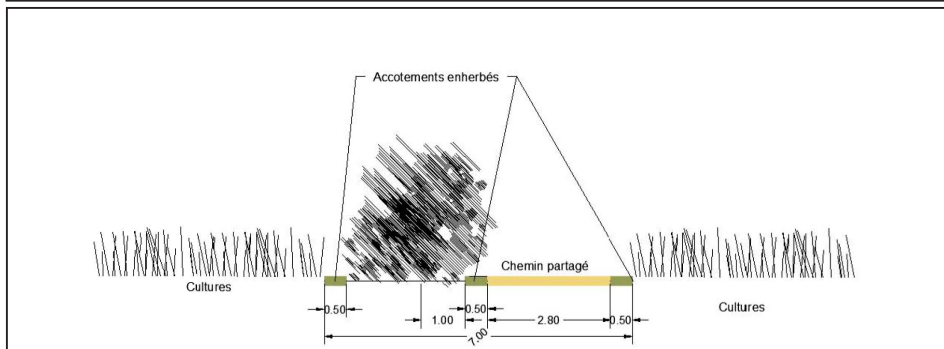
Dans cet espace, la piste est bordée de part et d'autre de bandes enherbées. Côté droit, la bande enherbée est de 0,5 m de large. Elle est également de 0,5 m côté gauche, et une haie champêtre est implantée en limite de cette bande .

La piste emprunte ensuite le chemin rural "de Blingues à Ault" ("Tronçon 1 - Photo 11" 11").



Ce tronçon se termine à ce niveau, en bordure de la RD 940, où débute le tronçon suivant (tronçon 2 : Ault / Hautebut).

FIGURE 13 : COUPE SCHEMATIQUE N° 4 - TRONÇON 1



C4.2.2 - Deuxième tronçon : Ault → Hautebut

Ce tronçon de 7,3 km 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.

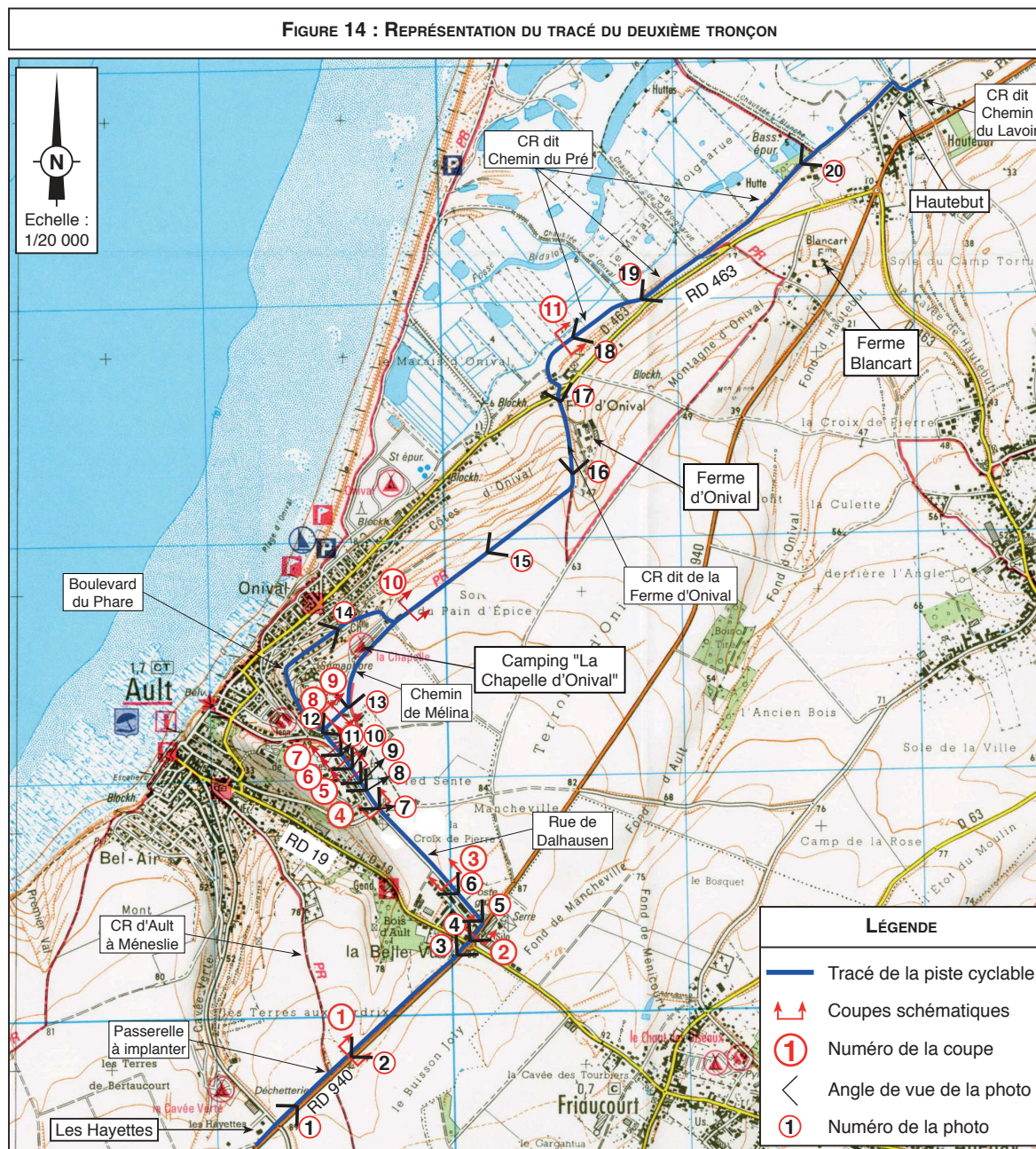
Il permet de relier la piste du tronçon 1 à celle du tronçon 3 en passant par Ault.

Il débute donc du Hameau des Hayettes et mène à Hautebut (Figure 14).

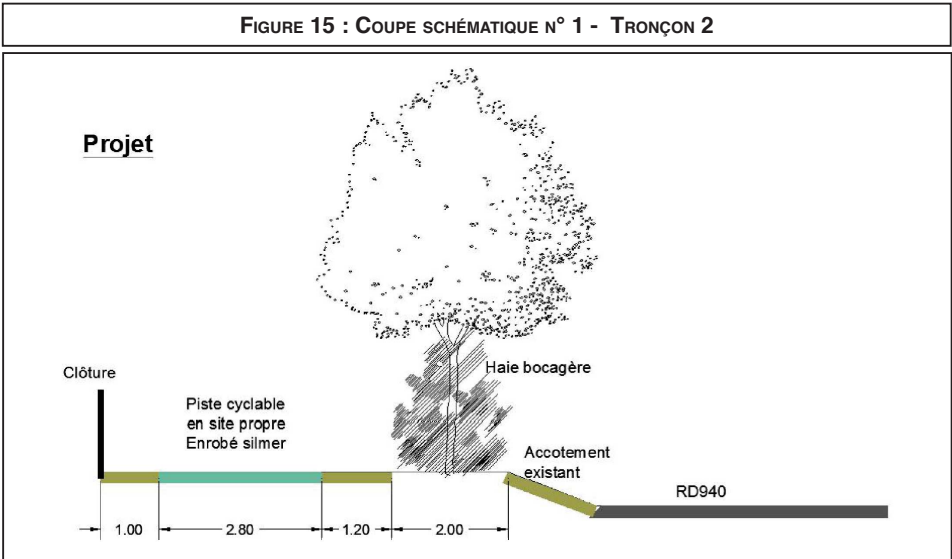
La piste cyclable débute à hauteur du hameau des Hayettes. A cet endroit, l'accotement de la RD 940 est nu (Vue aérienne et "Tronçon 2 - Photo 1").



Tronçon 2 - Photo 1
(Vue vers le Sud)

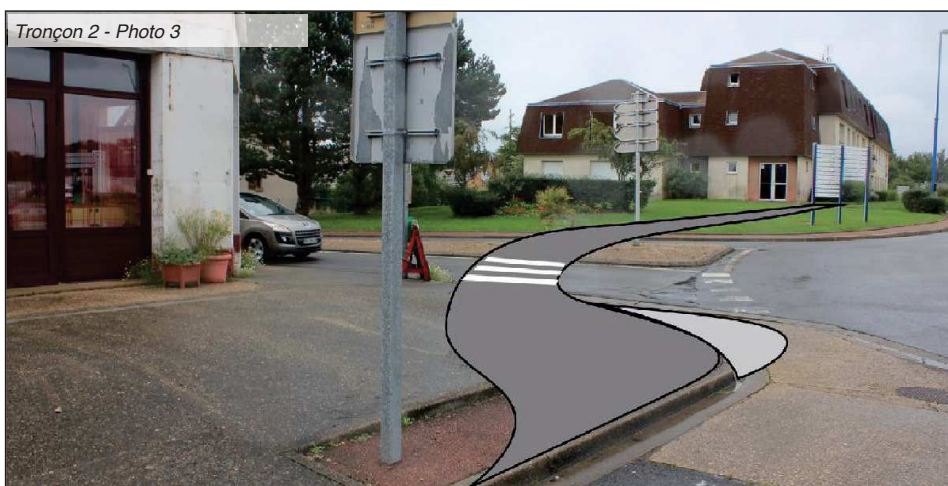
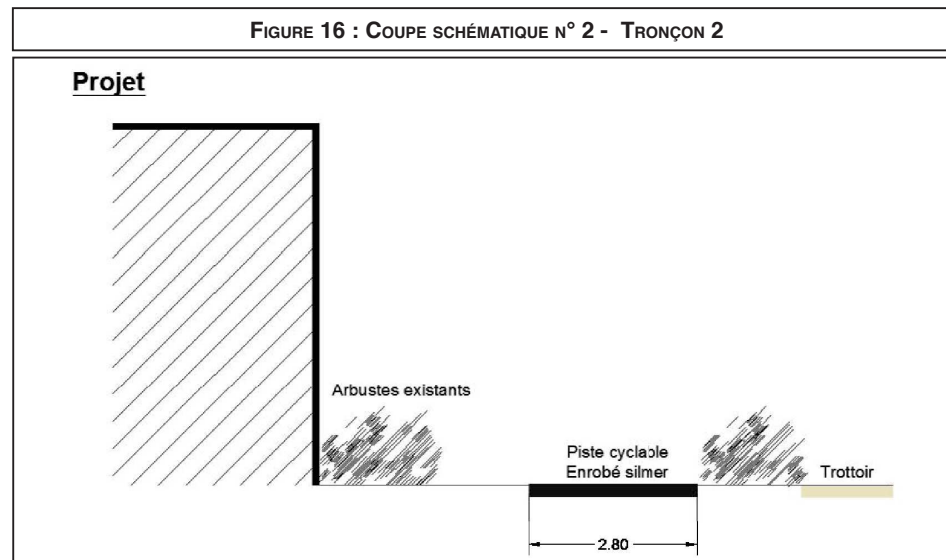
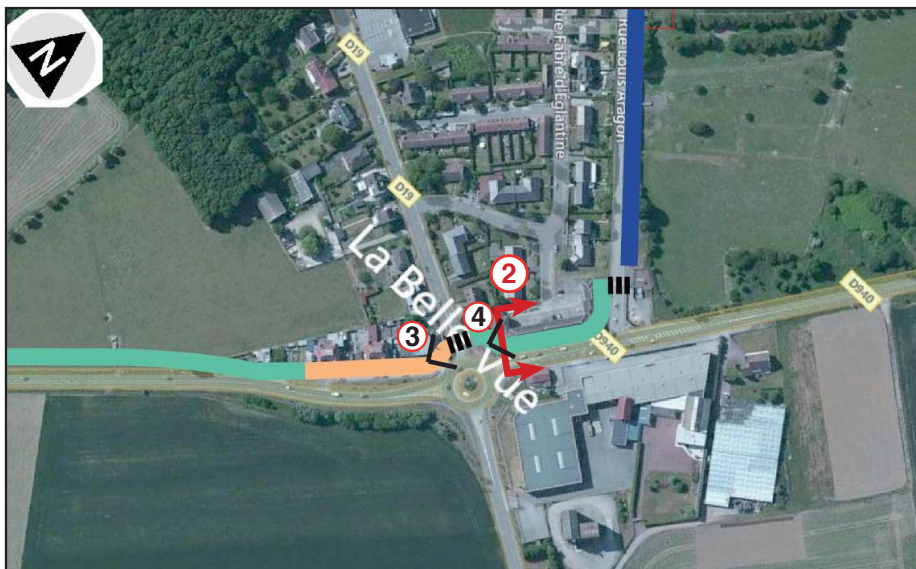


Ensuite, une haie bocagère sera implantée en alignement sur environ 570 mètres, entre la RD 940 et la piste (Figure 15 et "Tronçon 2 - Photo 2").

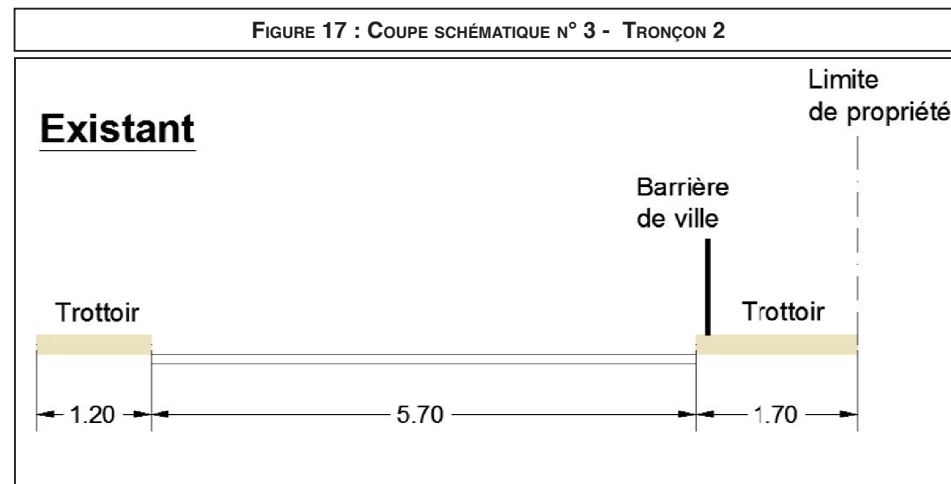
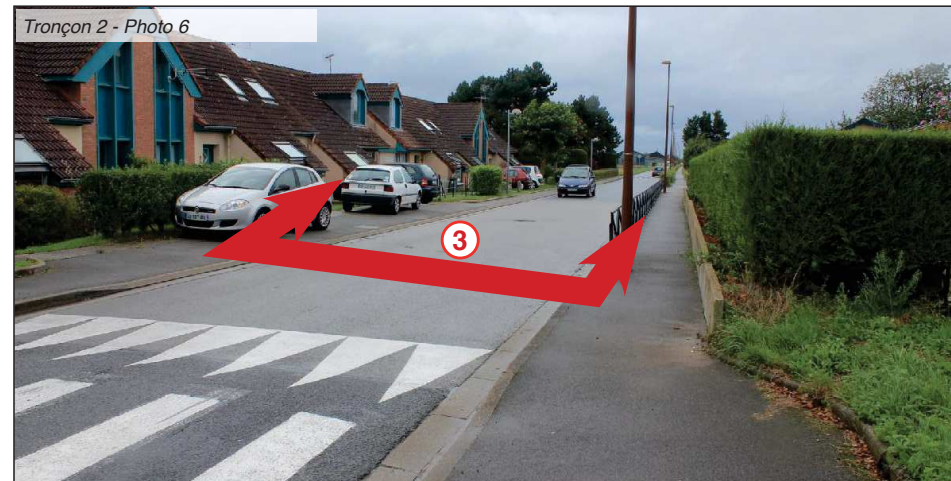
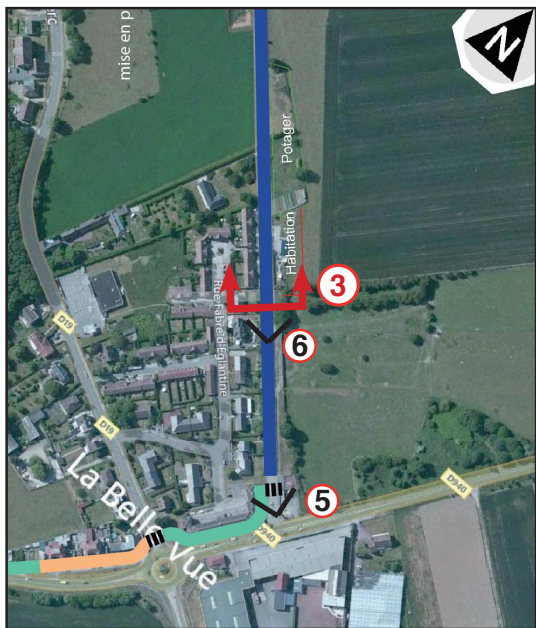


A hauteur du chemin rural de Méneslie, une passerelle sera mise en place afin de franchir le fossé qui longe ce chemin. Après cela, la haie située en bordure Ouest de la RD 940 sera conservée et complétée.

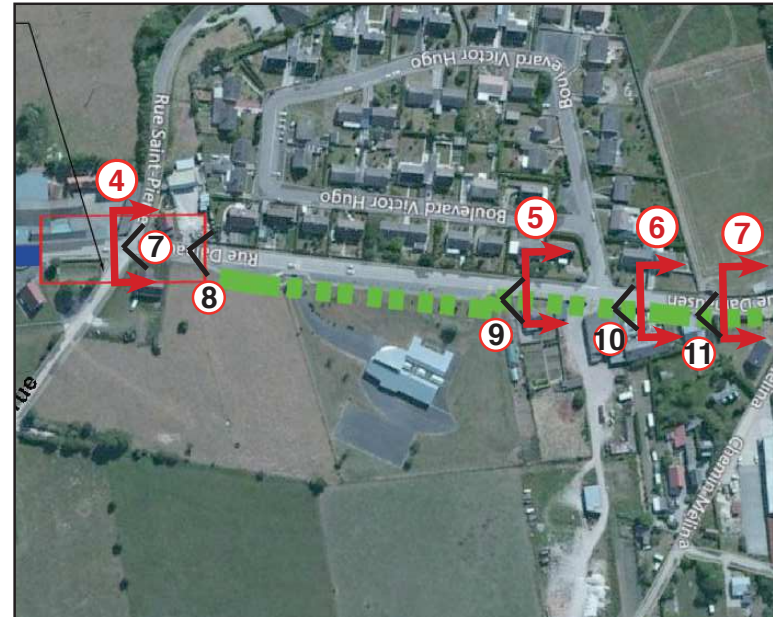
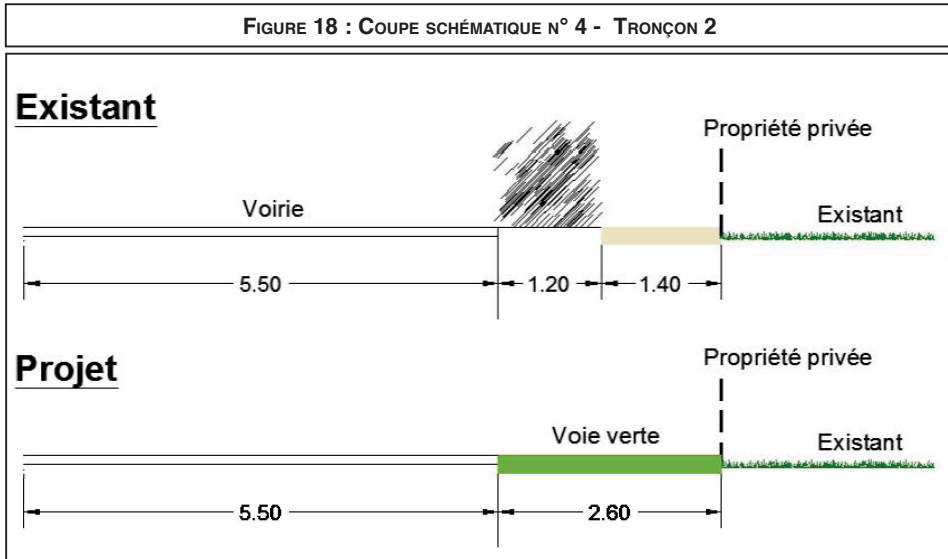
La piste cyclable longe la RD 940 jusqu'au carrefour avec la rue Dalhausen où elle utilise une bande de terrain existante entre les bâtiments et la voirie (Vue aérienne, "Tronçon 2 - Photo 3", Figure 16 et "Tronçon 2 - Photo 4").



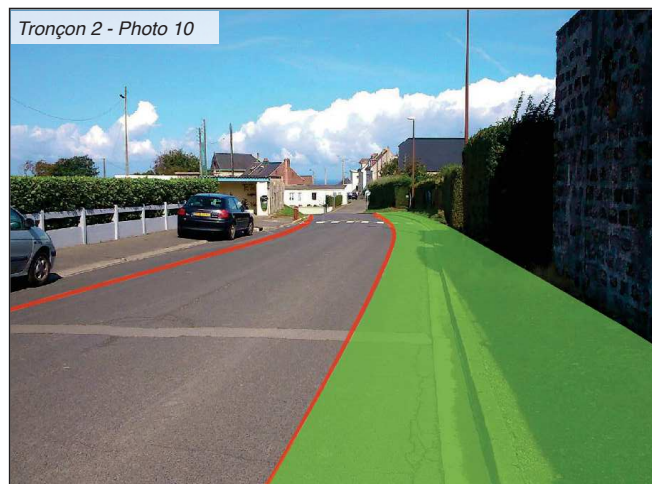
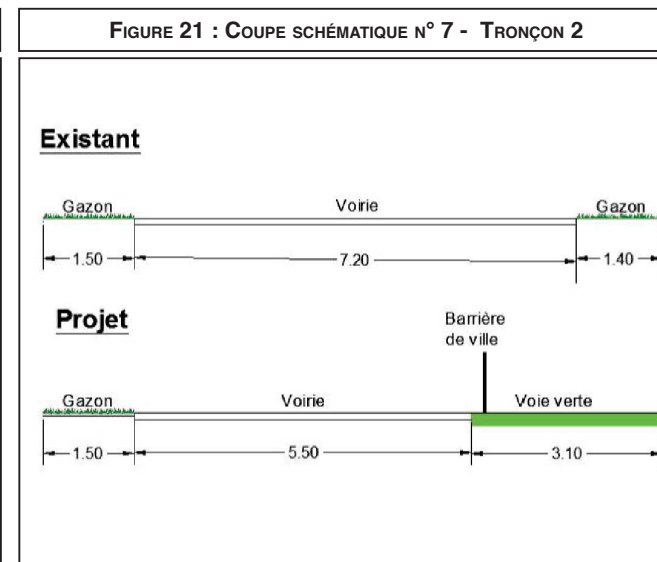
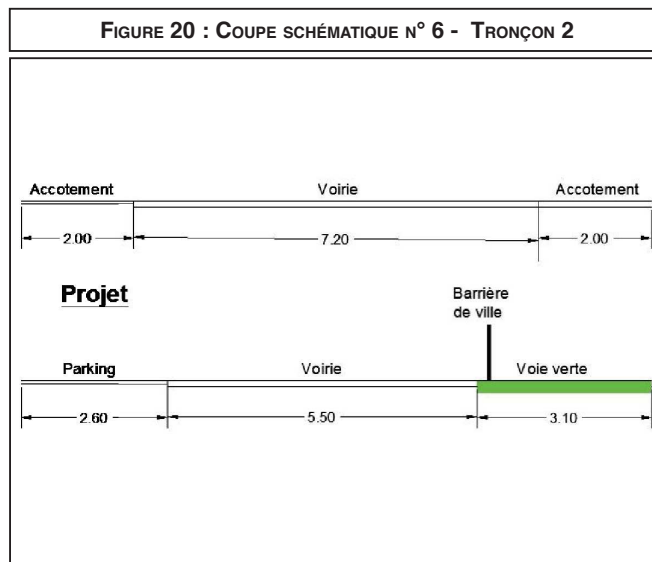
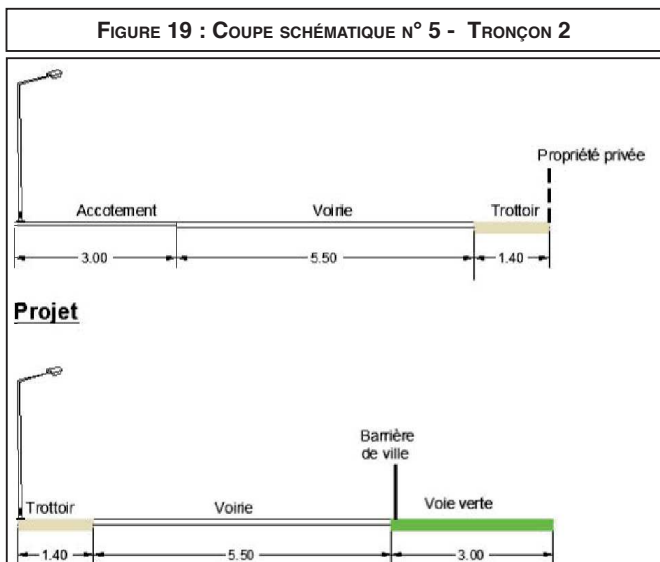
Elle emprunte ensuite la rue Dalhausen jusqu'au boulevard du Phare, en véloroute, avec un marquage au sol (Vue aérienne, Figure 17, "Tronçon 2 - Photo 5" et "Tronçon 2 - Photo 13").



Une petite emprise supplémentaire est parfois nécessaire. Les traversées de route sont effectuées une dizaine de mètres en retrait des carrefours afin d'assurer une sécurité optimale aux cyclistes.

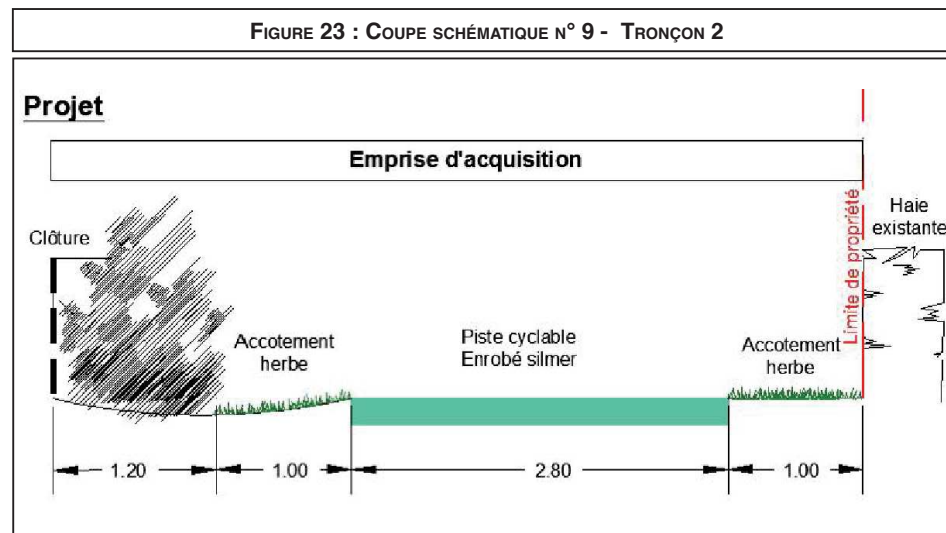
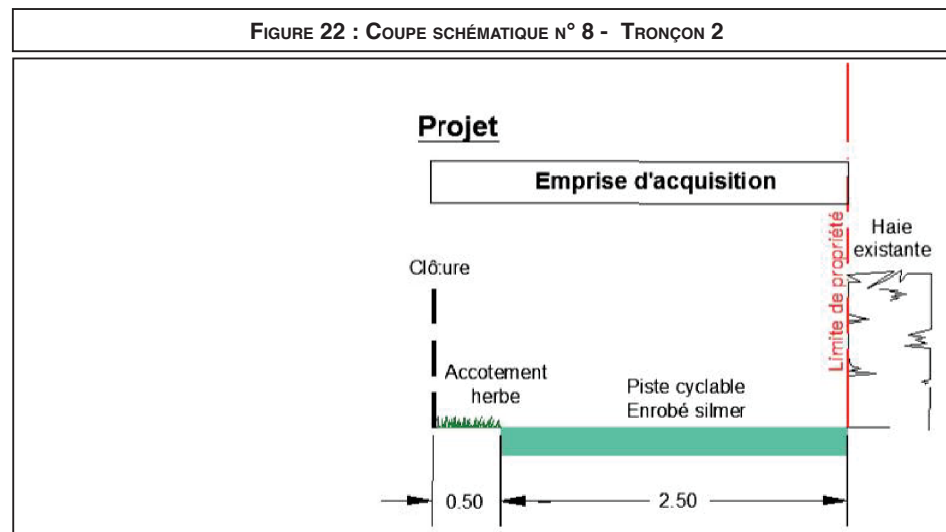


La portion du tronçon 2 comprise entre le Boulevard du Phare et l'extrémité Nord de ce tronçon (hameau de Hautebut) est en voie partagée. Sur le boulevard du Phare l'emprise de la piste cyclable est représentée par un marquage au sol, alors que sur les chemins de terre, les bandes de roulement, actuellement en cailloux ou en terre, sont remplacées par des bandes de roulement de 1,2 m de large en béton (séparées par un espace de 0,8 m en mélange terre/pierre). L'objectif de ce choix est de limiter l'emprise, et, d'une manière plus globale, l'impact sur l'activité agricole.



A hauteur du boulevard du Phare, la piste cyclable se sépare en deux tracés, qui se rejoignent au niveau du camping de la Chapelle d'Onival :

- le premier tracé utilise un terrain communal enherbé ("Tronçon 2 - Photo 12") pour rejoindre le chemin de Méлина ("Tronçon 2 - Photo 13"), qu'elle emprunte jusqu'au camping de la Chapelle d'Onival. L'emprise disponible à cet endroit permet de développer le paysagement (Figure 22, Figure 23). Sur le chemin de Méлина, la piste cyclable est constituée de bandes de béton unidirectionnelles disposées au niveau des bandes de roulement du chemin.
- le deuxième tracé emprunte le boulevard du Phare, en voie partagée, représenté par un marquage au sol, jusqu'à rejoindre là également le camping de la Chapelle d'Onival ("Tronçon 2 - Photo 14").





Tronçon 2 - Photo 13



Tronçon 2 - Photo 14



Après le camping de la chapelle d'Onival, la piste cyclable emprunte le tracé du chemin d'exploitation situé entre le camping et la Ferme d'Onival (Figure 24 et "Tronçon 2 - Photo 15"), puis le CR dit de la Ferme d'Onival jusqu'au carrefour avec la RD 463 ("Tronçon 2 - Photo 16").

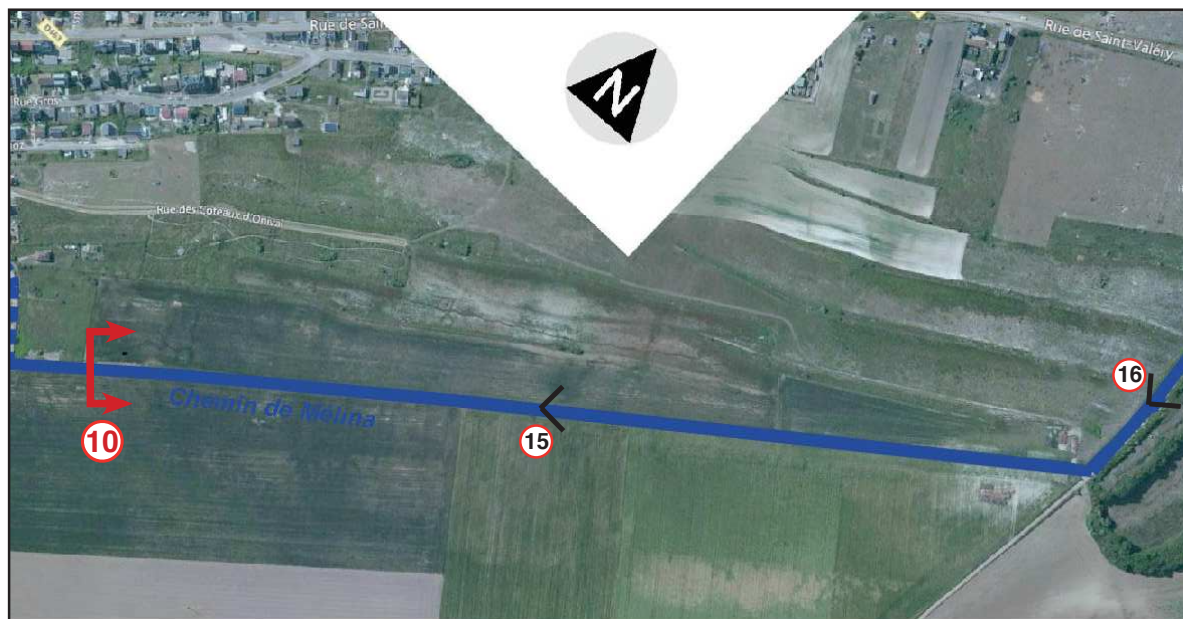
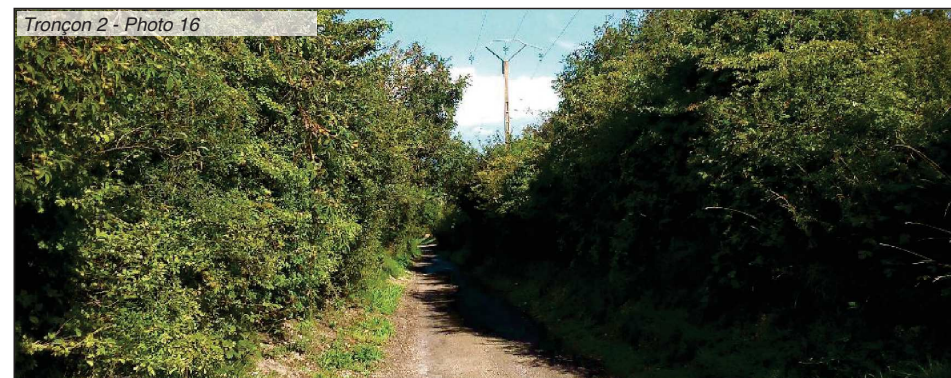
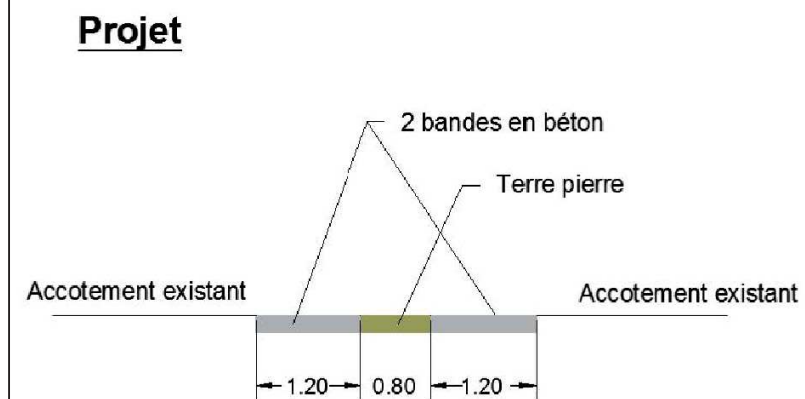
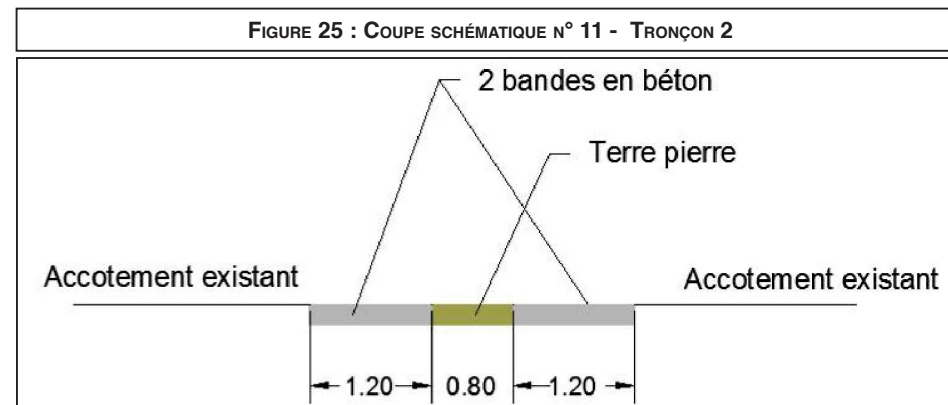
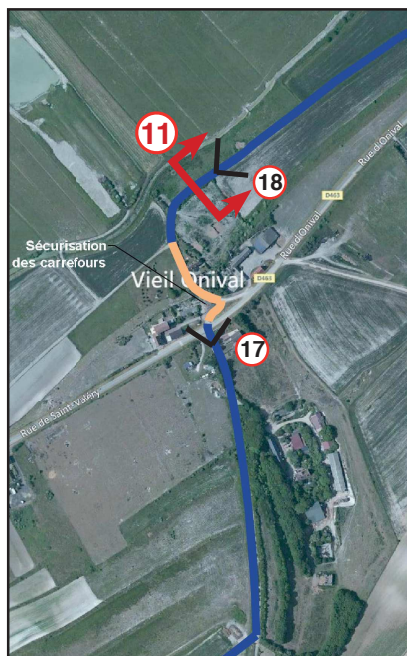


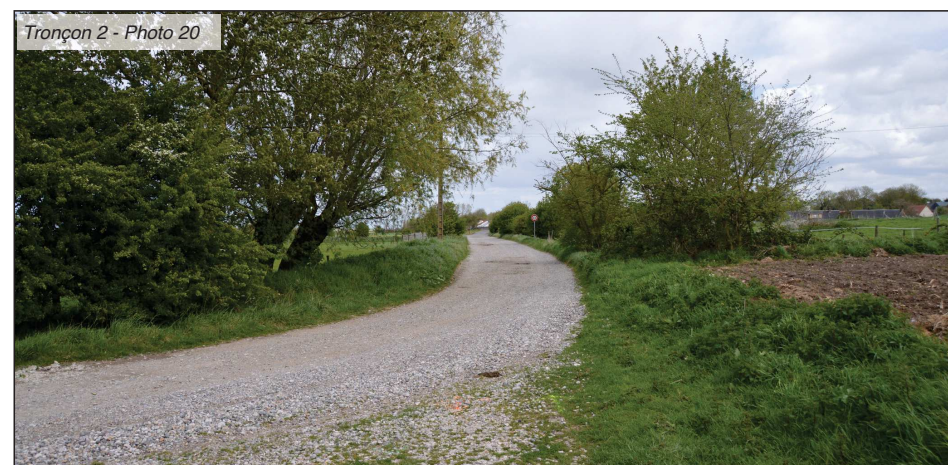
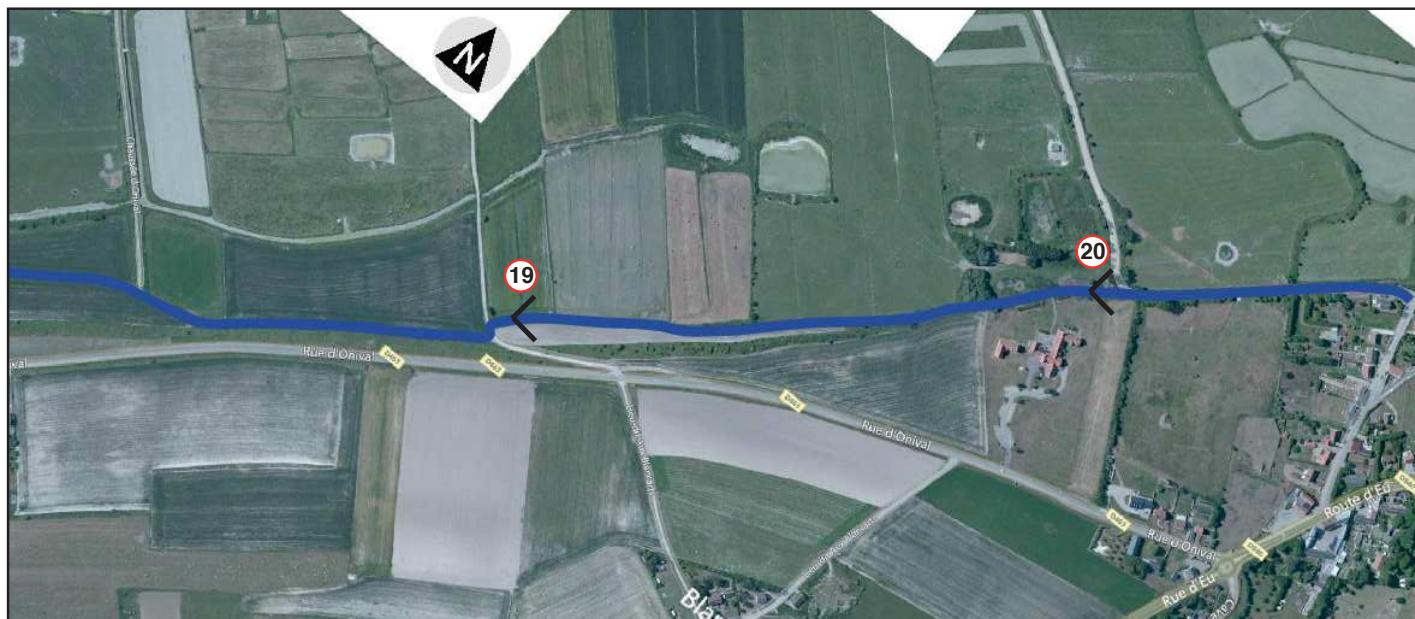
FIGURE 24 : COUPE SCHÉMATIQUE N° 10 - TRONÇON 2



Au carrefour, la piste cyclable traverse la RD 463, par un passage protégé, pour rejoindre le CR dit chemin du Pré ("Tronçon 2 - Photo 17"), dont elle suit le tracé jusqu'à Hautebut.



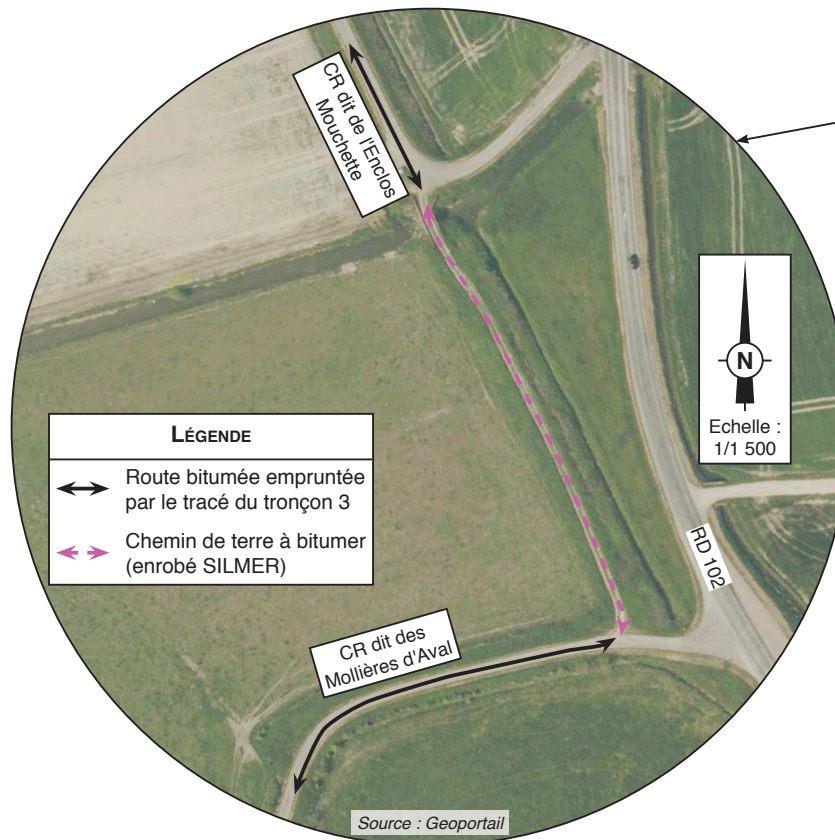
Sur la portion bitumée du tracé ("Tronçon 2 - Photo 20"), dans Hautebut, la piste cyclable est matérialisée au sol, jusqu'à l'extrémité Nord du tracé, après le carrefour avec le CR dit chemin du Lavoir.



C4.2.3 - Troisième tronçon : Hautebut → Cayeux-sur-Mer

Ce tronçon d'environ 7,2 km de long réalisé sur l'emprise des chemins existants permettra aux cyclistes de relier le hameau de Hautebut à Cayeux-sur-Mer.

La totalité du tronçon 3 est en voie partagée, la piste cyclable emprunte des routes et des chemins existants, mais peu empruntés. Il s'agit ici de réutiliser les infrastructures existantes car on se situe en site naturel sensible en n'empruntant que des routes ou chemins très faiblement utilisés par les véhicules à moteur (Figure 26).



La piste cyclable emprunte le CR dit des Haies, qui est actuellement un chemin gravillonné, puis le CR dit des Mollières d'Aval, également gravillonné, jusqu'au croisement avec le CR dit de l'Ostienne.

Depuis ce croisement jusqu'au carrefour entre le CR dit l'Enclos Mouchette et la RD 102, la piste cyclable emprunte le CR dit des Mollières d'Aval qui est goudronné à ce niveau.

Pour rejoindre ensuite la partie bitumée du CR dit l'Enclos Mouchette, juste après avoir franchit le Canal de Cayeux, la piste cyclable est constituée d'une piste en enrobé Silmer de 2,8 m de large sur environ 120 m. Les travaux, réalisés à ce niveau, constitueront les seuls travaux de ce tronçon.

Ensuite, la piste cyclable emprunte, le tracé du CR dit l'Enclos Mouchette, puis le CR d'Ault à Cayeux-sur-Mer, jusqu'à rejoindre la piste cyclable existante qui débute à l'extrémité Sud du Boulevard du Général Sizaire.



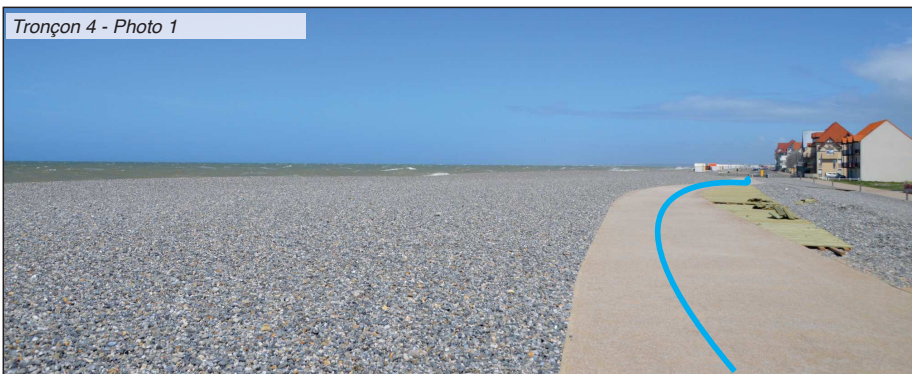
C4.2.4 - Quatrième tronçon : Cayeux-sur-Mer

Ce tronçon d'environ 3,7 km permet de relier la partie Sud du Boulevard du Général Sizaire à la route Blanche, sur laquelle la circulation des véhicules à moteur est interdite (Figure 27).

Aucun aménagement n'est prévu dans le cadre du projet sur ce tronçon, celui-ci devant être pris en compte par la commune lors du réaménagement du Boulevard du Général Sizaire.

Néanmoins, on peut penser qu'il y sera aménagée une bande réservée aux cyclistes, probablement coté mer sur la partie se trouvant en façade maritime, puis sur l'accotement sur la partie faisant la liaison avec la RD 3.

Tronçon 4 - Photo 1



Tronçon 4 - Photo 2



Aux abords des passages piétons permettant l'accès à la mer, des séries de plots en bois sont disposées à hauteur progressive afin de créer un effet de vague. Ce dispositif permet de rappeler aux piétons la présence de la piste cyclable afin de limiter les risques d'accident.

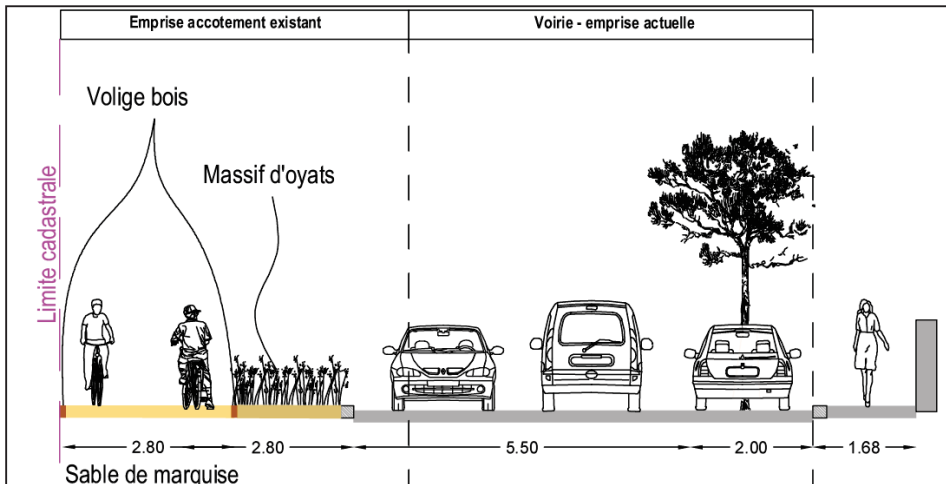
FIGURE 27 : REPRÉSENTATION DU TRACÉ DU QUATRIÈME TRONÇON



Sur ce tracé, la route longe des espaces naturels dunaires et côtiers intéressants et remarquables, même si, le long de la voirie, on note une dégradation. L'objectif a donc été de préserver ces milieux au maximum. Pour cela, suite à la concertation avec les riverains, il a été décidé de passer une partie de cette rue en sens unique afin de pouvoir aménager la piste sur la demi chaussée libérée.



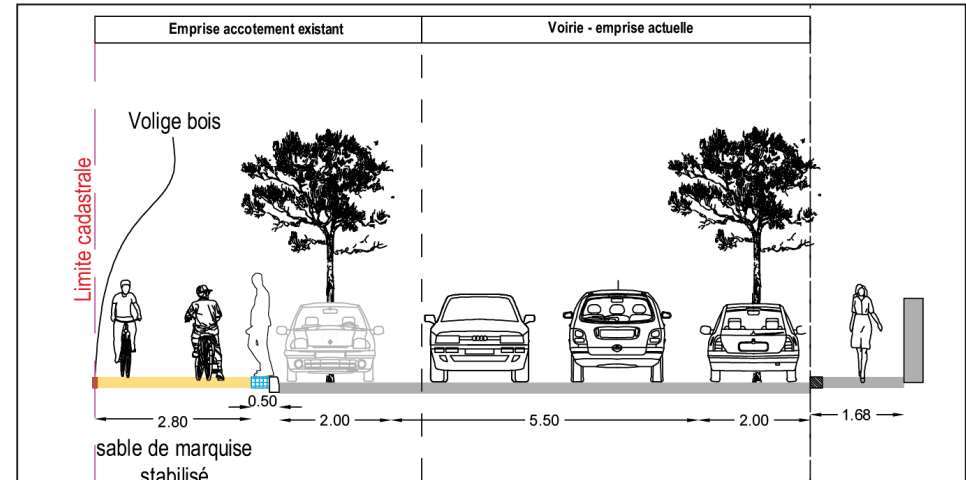
FIGURE 28 : COUPE SCHEMATIQUE N° 1 - TRONÇON 4



Néanmoins, cette solution n'est possible que sur la deuxième partie du tronçon. Ainsi, sur la première partie du linéaire, la piste s'implante le long de la RD 102 (également dénommée Rue du Général Leclerc), sur environ 400 m. Ici, la piste nécessite une emprise supplémentaire (à cet endroit, il n'a pas été possible de passer la rue en sens unique et un usage partagé pose des problèmes de sécurité). L'emprise étant effectuée sur un espace naturel, (même si il est en partie dégradé), la piste sera aménagée en sable de Marquise (réversible).

Lorsque des stationnements sont existants sur la partie coté mer, la piste passe derrière.

FIGURE 29 : COUPE SCHEMATIQUE N° 2 - TRONÇON 4



Dans le prolongement de ce tracé, un petit giratoire est créé ("Tronçon 4 - Photo 4") afin que les véhicules circulant dans le sens Sud-Nord (Figure 30) puissent faire demi-tour et repartir vers le centre de Cayeux-sur-Mer. En effet, au Nord de ce point, la RD 102 passe donc à sens unique de circulation, dans le sens Nord / Sud (depuis le giratoire de la route blanche vers le centre de Cayeux-sur-Mer).

Le passage en sens unique permet donc de "récupérer" une demie chaussée pour la réalisation de la piste (et donc ne nécessite pas d'emprise supplémentaire ; "Tronçon 4 - Photo 5").

Un espace de séparation, comportant des oyats et des ganivelles, est créé entre la piste cyclable, de 2,8 m de large, et la RD 102 qui est ici à sens unique de circulation, du Nord vers le Sud (Figure 31).



FIGURE 30 : COUPE SCHÉMATIQUE N° 3 - TRONÇON 4

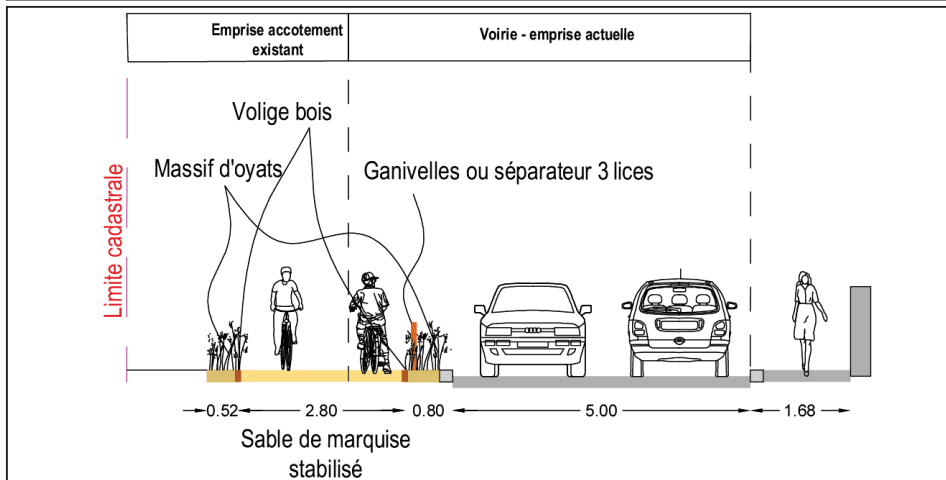
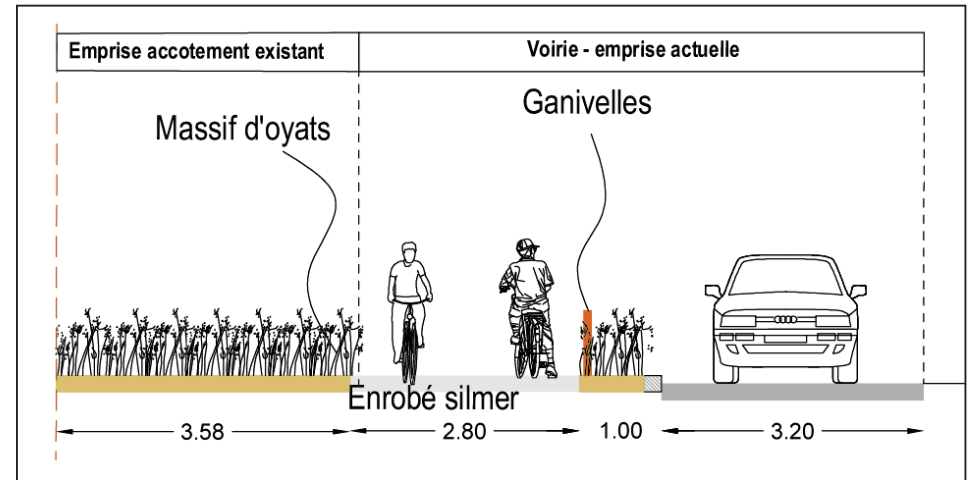
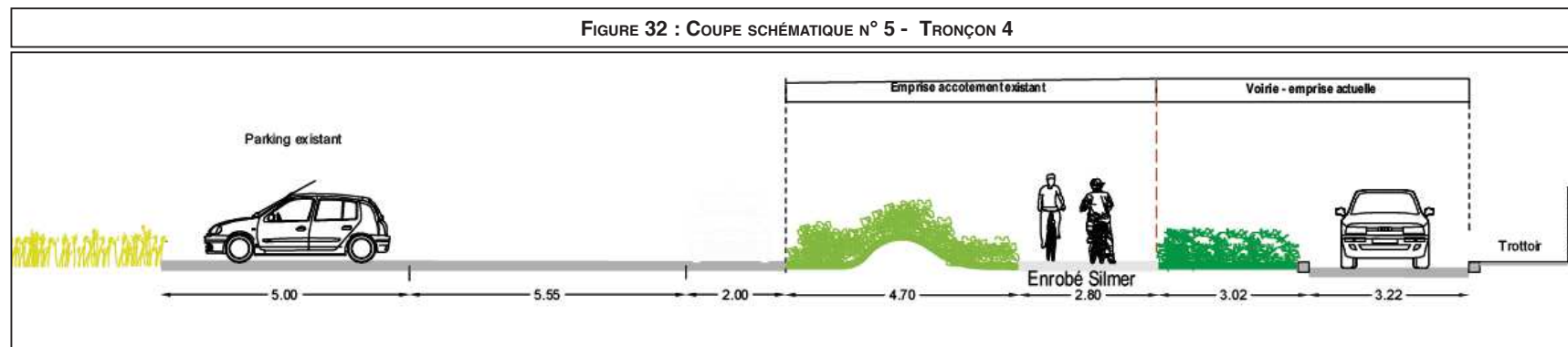


FIGURE 31 : COUPE SCHÉMATIQUE N° 4 - TRONÇON 4



A hauteur du centre de vacances, le parking du centre de vacances est maintenu, et la piste cyclable est positionnée au niveau de l'espace enherbé, situé entre la voirie et le parking actuels (Figure 32 et "Tronçon 4 - Photo 6").



Ensuite, entre le centre de vacances et le carrefour avec l'avenue Parmentier à Brighton ("Tronçon 4 - Photo 7"), la largeur de la piste cyclable est réduite à 2,5 m, afin qu'elle reste dans l'emprise de la voirie existante. Seul un massif d'oyats implanté en bordure de la piste (côté mer) déborde légèrement de l'emprise actuelle de la RD 102 (Figure 33).

Enfin, après le carrefour avec l'avenue Parmentier à Brighton et jusqu'à l'extrémité Nord de ce tronçon (giratoire RD 102 / route blanche ; "Tronçon 4 - Photo 8"), la piste cyclable retrouve une largeur de 2,6 m (Figure 34).



FIGURE 33 : COUPE SCHÉMATIQUE N° 6 - TRONÇON 4

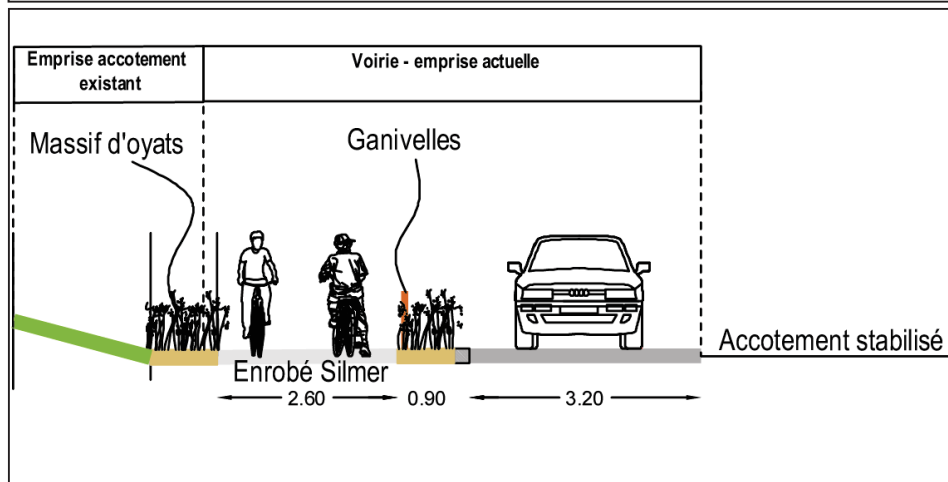
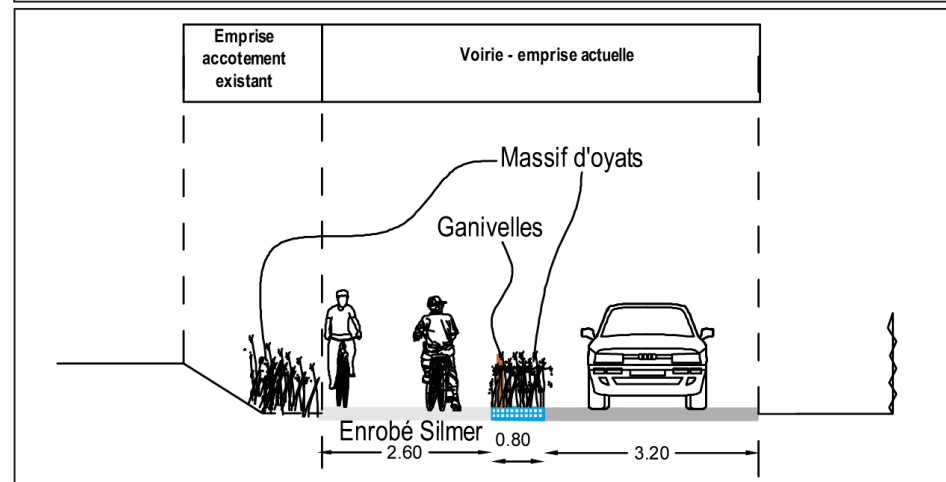


FIGURE 34 : COUPE SCHÉMATIQUE N° 7 - TRONÇON 4



Le cycliste peut ensuite emprunter la route blanche jusqu'au Hourdel et utiliser les pistes existantes permettant de passer au Nord de la Baie de Somme, puis de rejoindre Le Crottoy.

C4.2.5 - Cinquième tronçon : Saint-Firmin-les-Crotoy → Entrée du parc ornithologique du Marquenterre

Entre Le Crotoy et le parc ornithologique du Marquenterre, la liaison est à créer.

Ce tronçon, d'un linéaire de 5,2 km se situe plus particulièrement entre Saint-Firmin-les-Crotoy et l'entrée du parc ornithologique du Marquenterre (Figure 35).

Il permet donc de relier deux pistes cyclables existantes :

- celle arrivant à Saint-Firmin-les-Crotoy (et contournant la Baie de Somme),
- celle allant du parc ornithologique du Marquenterre jusqu'à Quend-Plage.



Au début de ce tronçon, la piste traverse la RD 4 et utilise l'emprise d'une ancienne carrière d'extraction de galets. Elle borde la RD 4 sur 400 m ("Tronçon 5 - Photo 1" et Figure 36).

Puis à hauteur du camping des Marguerites ("Tronçon 5 - Photo 2"), l'emprise de l'ancienne carrière s'écarte de la RD 4.

La piste suit cette emprise en passant derrière le hameau ("Tronçon 5 - Photo 3" et Figure 37).

L'objectif est ici d'éloigner la piste des zones bâties et de la route départementale.

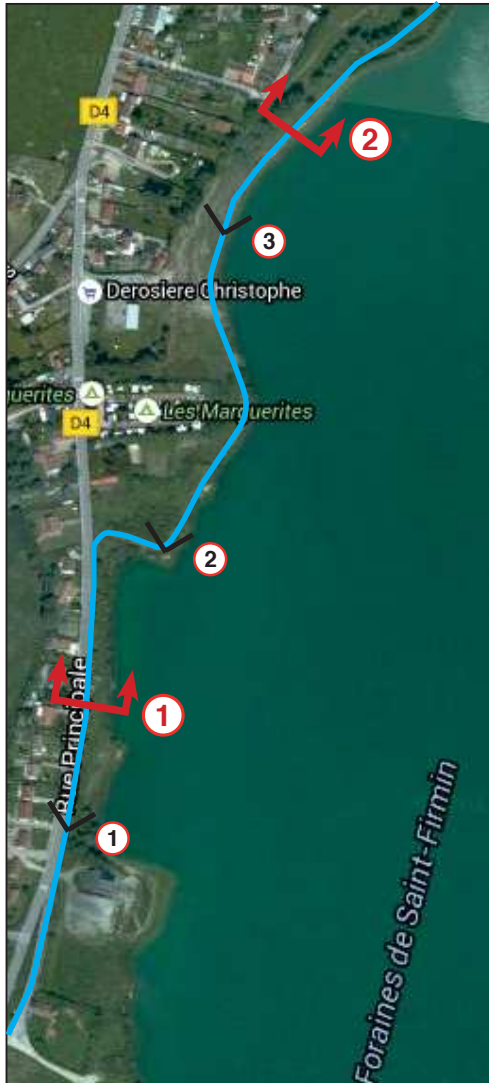


FIGURE 36 : COUPE SCHEMATIQUE N° 1 - TRONÇON 5

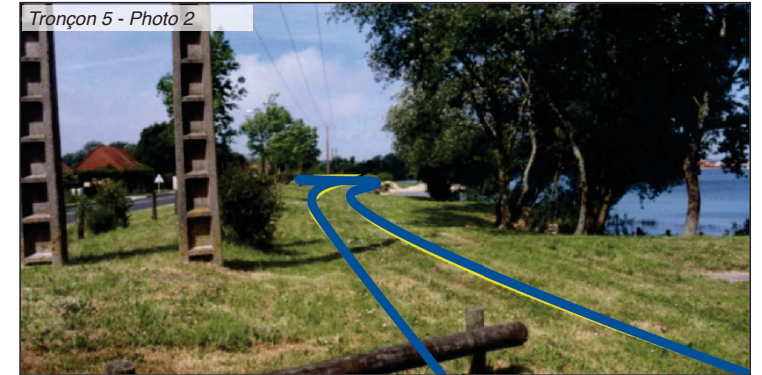
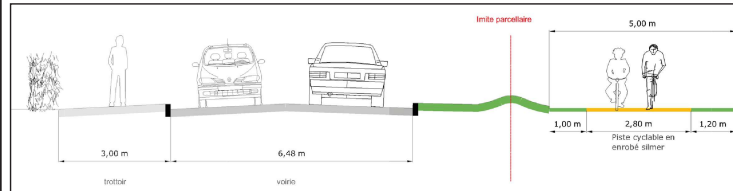
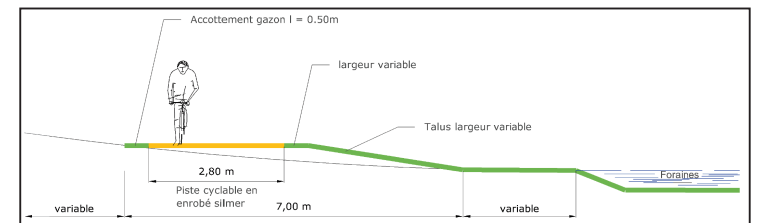
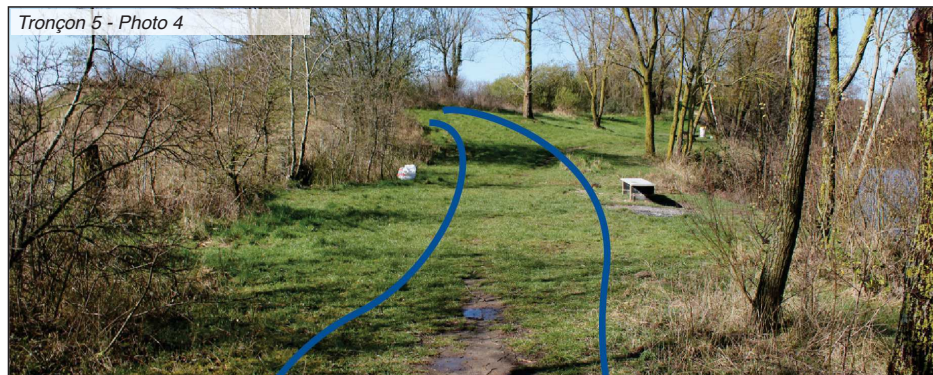


FIGURE 37 : COUPE SCHEMATIQUE N° 2 - TRONÇON 5



En fonction de l'emprise disponible, la piste sera accompagnée d'aménagements paysagers, en particulier sur le linéaire situé entre le bourg et le plan d'eau (environ 1075 m).

La RD 4 vient ensuite de nouveau longer l'emprise de l'ancienne carrière que la piste suit sur environ 300 m ("Tronçon 5 - Photo 4").



Des ganivelles seront mises en place entre la piste cyclable et les plans d'eau afin d'interdire l'accès des touristes aux plans d'eau, et ainsi limiter les risques.

Le projet traverse ensuite la RD 4 et passe par le lotissement des Crocs ("Tronçon 5 - Photo 5").

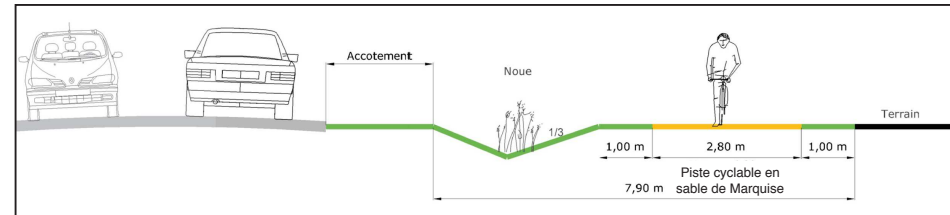


A la sortie du lotissement des Crocs, la piste traverse la rue de la Dune, et s'implante dans les champs situés en bordure de la rue de la Dune, jusqu'au carrefour avec le CR dit de Saint-Quentin. Sur ce tronçon, un usage partagé de la voirie existante n'est pas possible (sécurité).

Sur cette partie de tronçon, on longe le site classé (à l'intérieur) mais il a été préféré de disposer d'une emprise plus importante de manière à pouvoir réaliser des aménagements paysagers sous forme de phragmitaies en alignement le long de ce tracé (Figure 38).



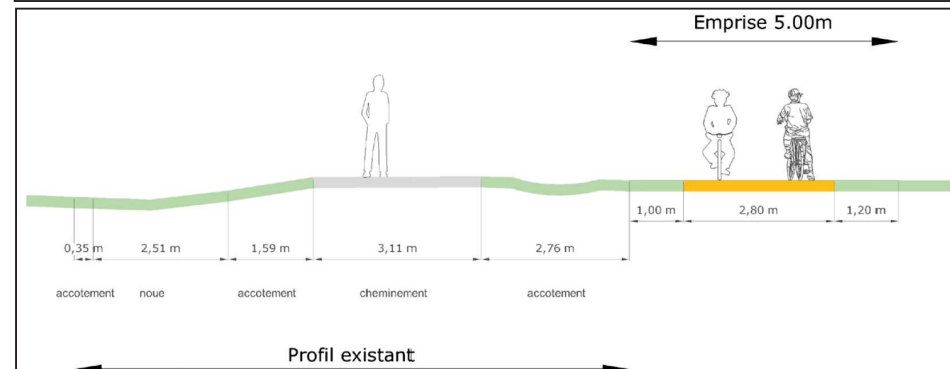
FIGURE 38 : COUPE SCHÉMATIQUE N° 3 - TRONÇON 5



La piste tourne ensuite pour longer le CR dit de Saint-Quentin ("Tronçon 5 - Photo 6" et Figure 39), dans un espace enherbé du côté Ouest de ce chemin.



FIGURE 39 : COUPE SCHÉMATIQUE N° 4 - TRONÇON 5



Elle franchit ensuite la Maye ("Tronçon 5 - Photo 7" et Figure 40) au moyen du pont existant.

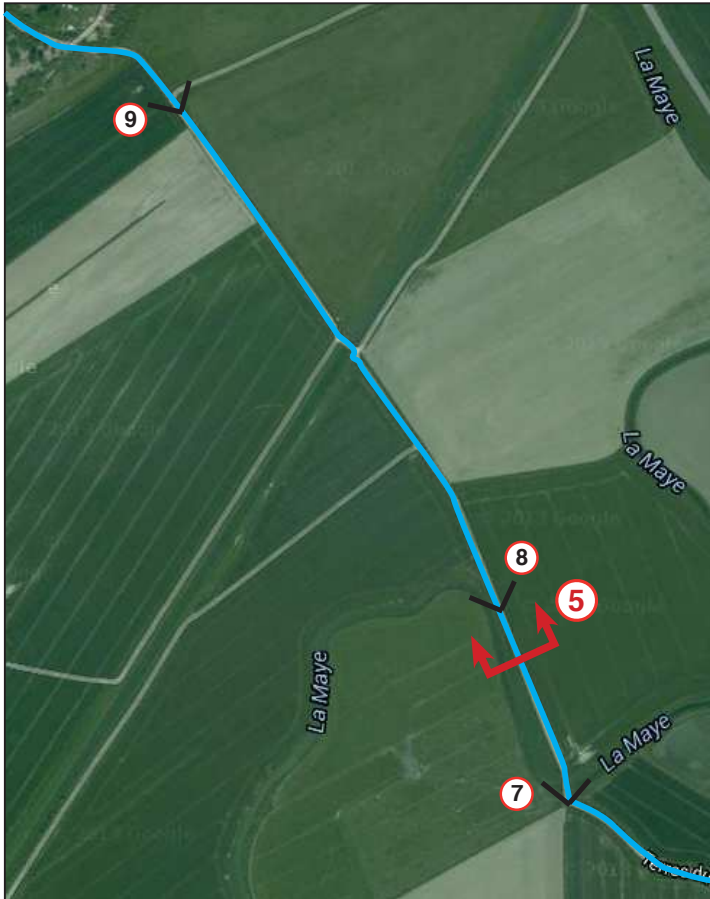
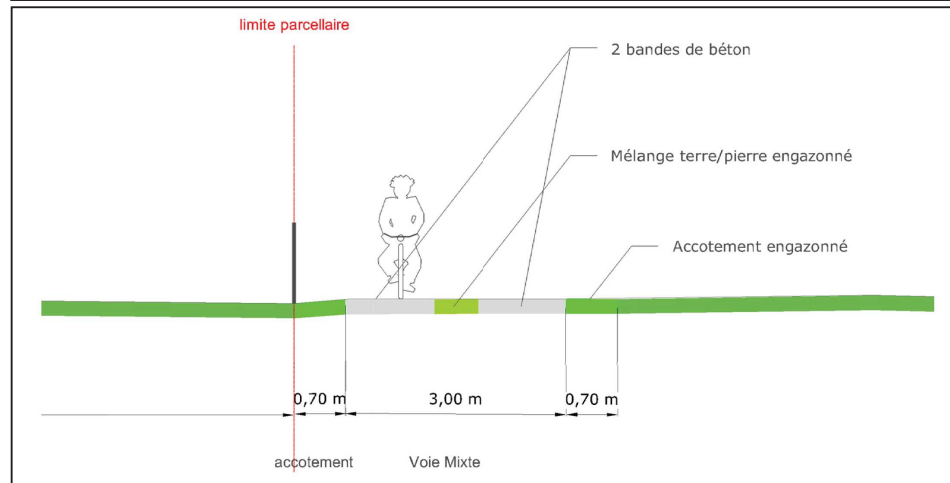


FIGURE 40 : COUPE SCHÉMATIQUE N° 5 - TRONÇON 5



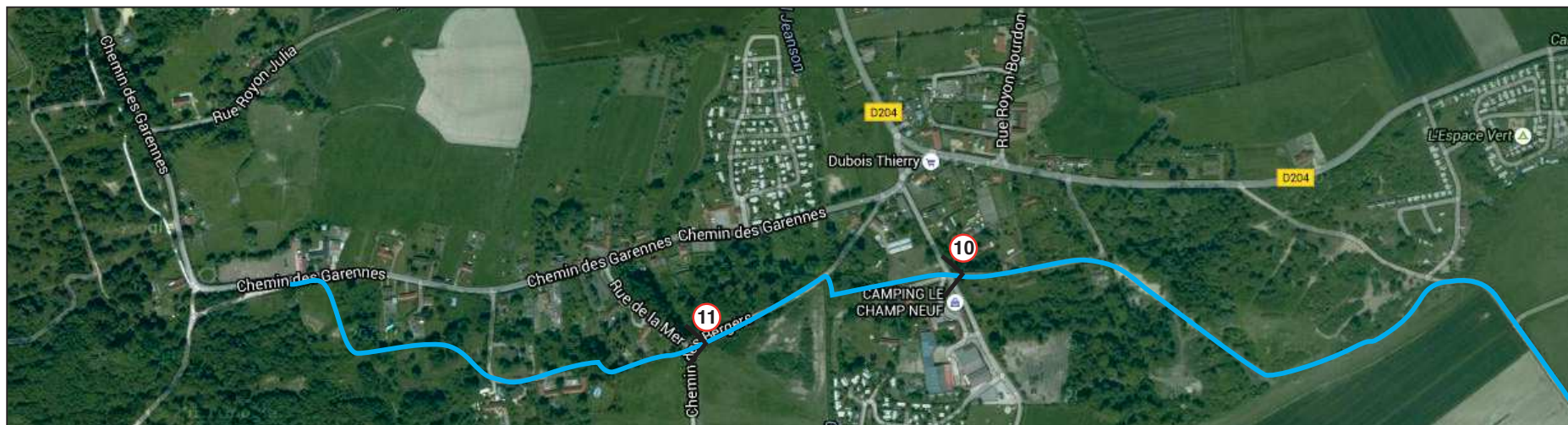
Après avoir franchit la Maye, la piste cyclable empruntera le chemin existant ("Tronçon 5 - Photo 8"), en site partagé avec les quelques engins agricoles qui passent sur ce chemin (trafic moindre), jusqu'à rejoindre le boisement en limite Sud du Bout des Crocs ("Tronçon 5 - Photo 9").

Cet usage mixte nécessite de renforcer le chemin par la mise en place de deux bandes de roulement en béton.



A ce niveau, une piste réalisée en sable de Marquise sera créée en bordure de ce boisement.



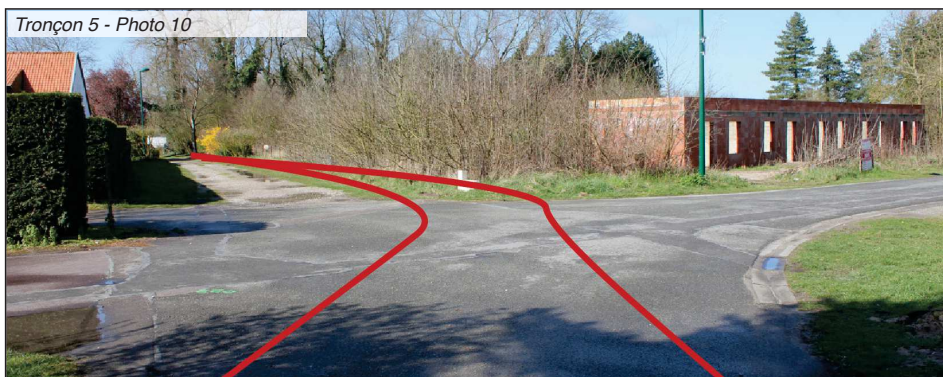


Après avoir longé le boisement, cette piste le traverse (piste cyclable en sables de Marquise) pour rattraper la rue du Champ Neuf, qu'elle emprunte en voie partagée ("Tronçon 5 - Photo 10"), via un terrain appartenant déjà au Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard.

La piste chemine ensuite à l'arrière du hameau Le Bout des Crocs, empruntant des parties de chemins existants et en les complétant en sable de Marquise.

Enfin, la piste passe en site propre dans un espace semi-boisé ("Tronçon 5 - Photo 11") jusqu'à rejoindre le CR des garennes, à proximité de l'entrée du parc ornithologique du Marquenterre. Lorsqu'elle passe dans cet espace semi-boisé, la piste cyclable en site propre est de nouveau réalisée en sable de Marquise.

Le tracé a été choisi pour limiter les impacts mais aussi pour permettre le réaménagement de la zone. Celle-ci, à fort potentiel écologique, est en effet dégradée. Elle comporte entre autre, une mare, en partie comblée et envahie par la végétation.



C4.2.6 - Sixième tronçon : Quend-Plage → Fort-Mahon-Plage

De l'entrée du Parc ornithologique à Belle-Dune (Quend-Plage), la piste existe déjà.

Il faut cependant ensuite créer la liaison avec le Pas-de-Calais.

Ce tronçon de 2,7 km de long permet donc de relier la piste cyclable existante à la sortie Nord de Quend-Plage par la RD 332, à Fort-Mahon-Plage, en passant par l'éco-village Pierre & Vacances de Quend-Plage et par Belle-Dune (Figure 41).

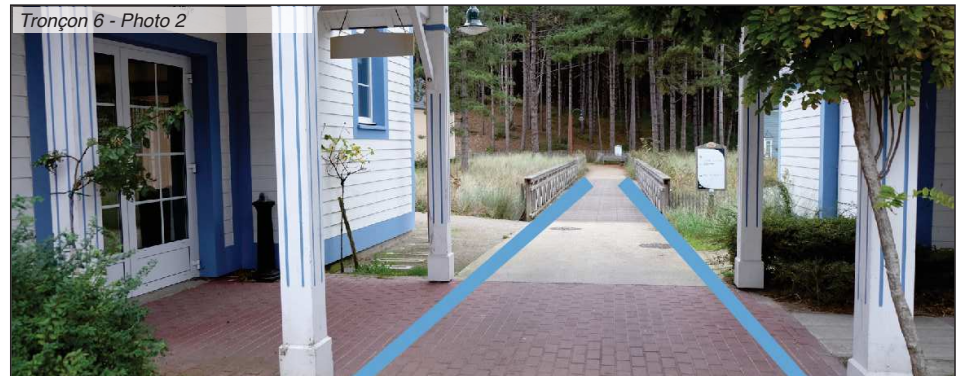
Ce tronçon ne comporte que des pistes cyclables en site propre sauf lors de la traversée du village de Belle-Dune où il emprunte des rues existantes, mais réservées aux circulations douces.



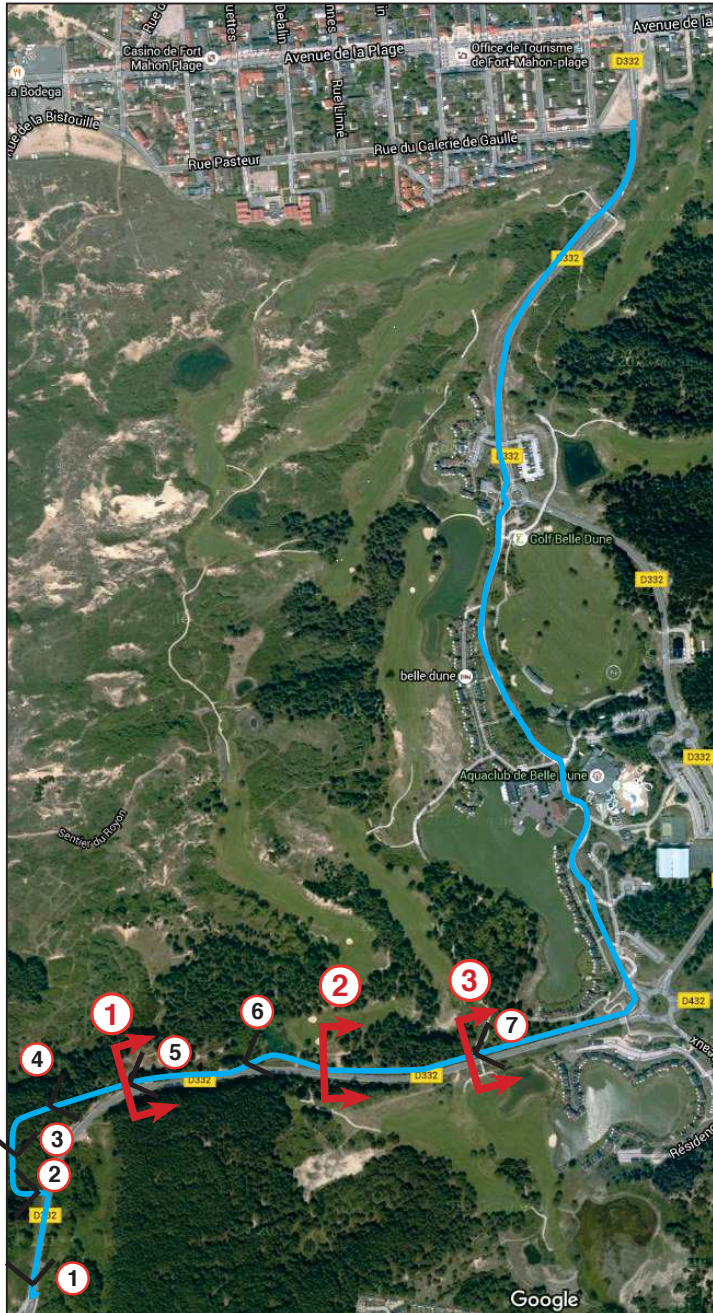
Au début de ce tronçon la piste longe la RD 332 du côté Est, entre la route et le parking de l'éco-village Pierre & Vacances de Quend-Plage ("Tronçon 6 - Photo 1").



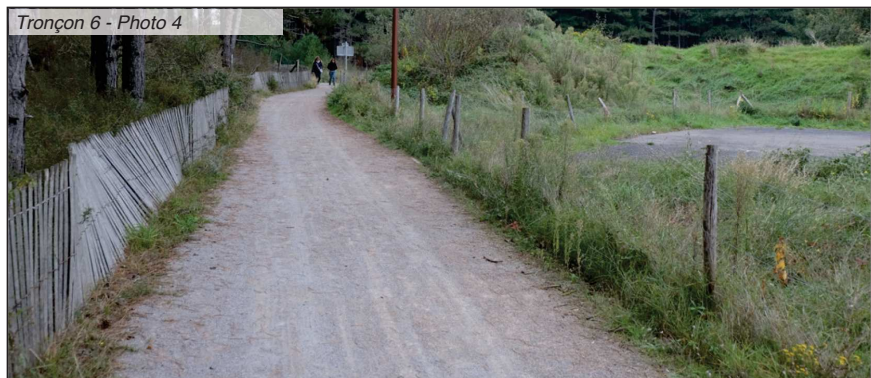
Après environ 100 m, la piste traverse la RD 332, puis également l'éco-village Pierre & Vacances ("Tronçon 6 - Photo 2").



Elle emprunte les voies déjà existantes puis rattrape le tracé d'une voie bétonnée à l'extrémité Ouest de l'éco-village ("Tronçon 6 - Photo 3"). Localement, la piste est élargie avec des pavés béton (en bleu sur la photo).

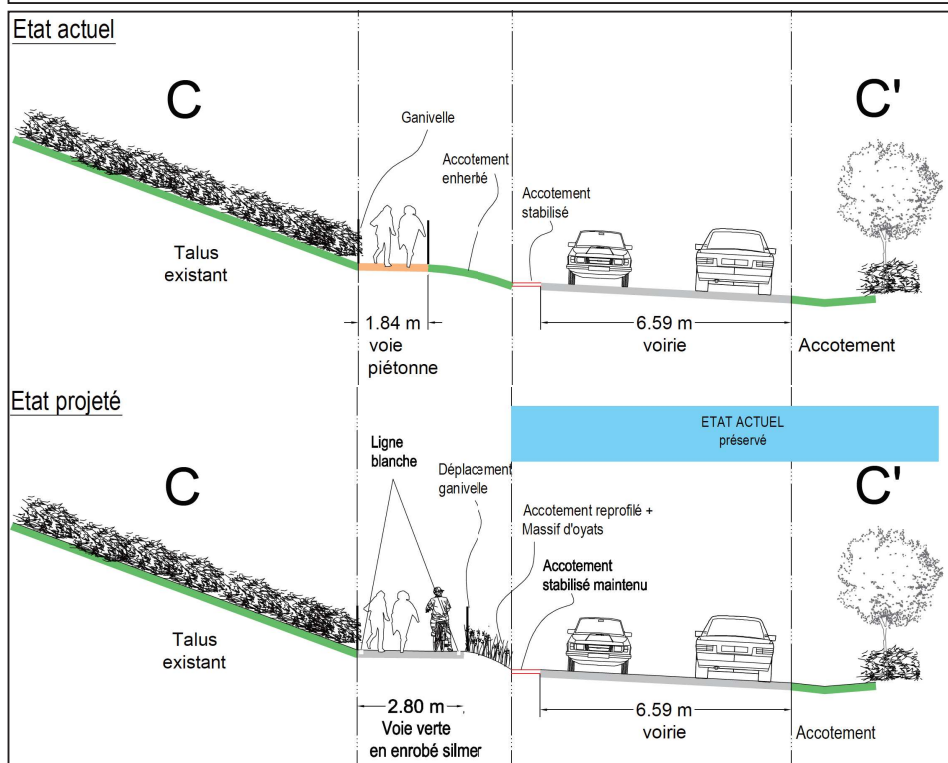


La piste emprunte cette voie bétonnée qu'elle suit jusqu'à rejoindre la piste cyclable existante ("Tronçon 6 - Photo 4").



Plus au Nord, quand la piste est en bordure immédiate de la RD 332 (sur environ 50 m.l.) afin d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes qui emprunteront cette piste, la piste est élargie à 2,80 m (3 m par endroits - Figure 42, "Tronçon 6 - Photo 5", "Tronçon 6 - Photo 6" et "Tronçon 6 - Photo 7").

FIGURE 42 : COUPE SCHEMATIQUE N° 1 - TRONÇON 5



Ensuite, la piste cyclable empruntera le tracé de la voie piétonne existante qui sera élargie, à 3 m (Figure 43, Figure 44 et "Tronçon 6 - Photo 7").

FIGURE 43 : COUPE SCHÉMATIQUE N° 2 - TRONÇON 5

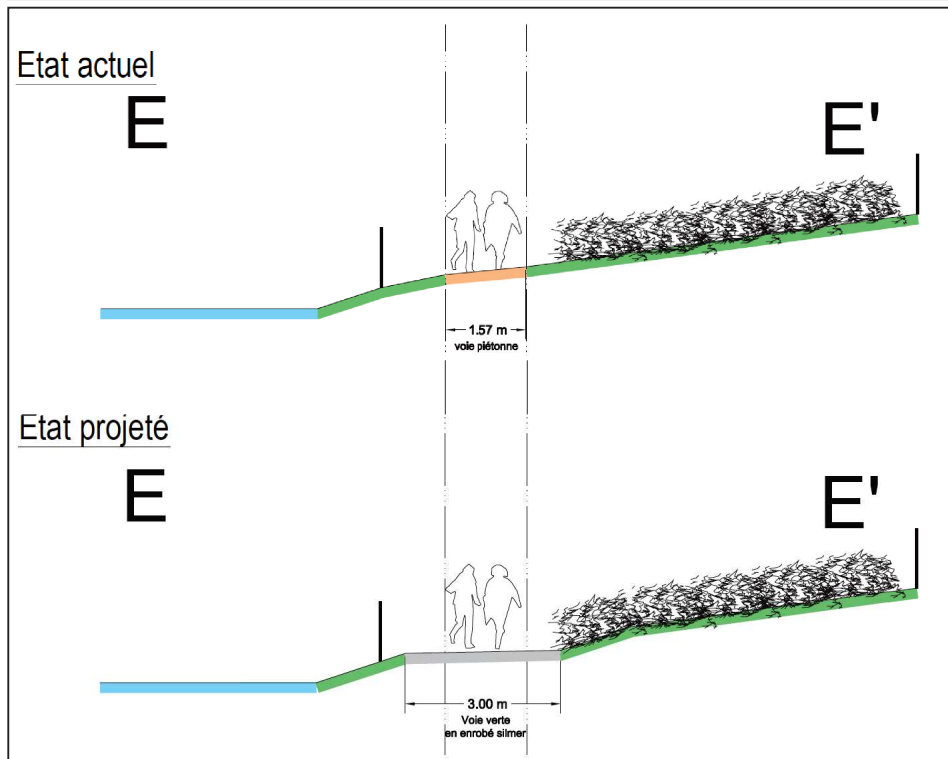
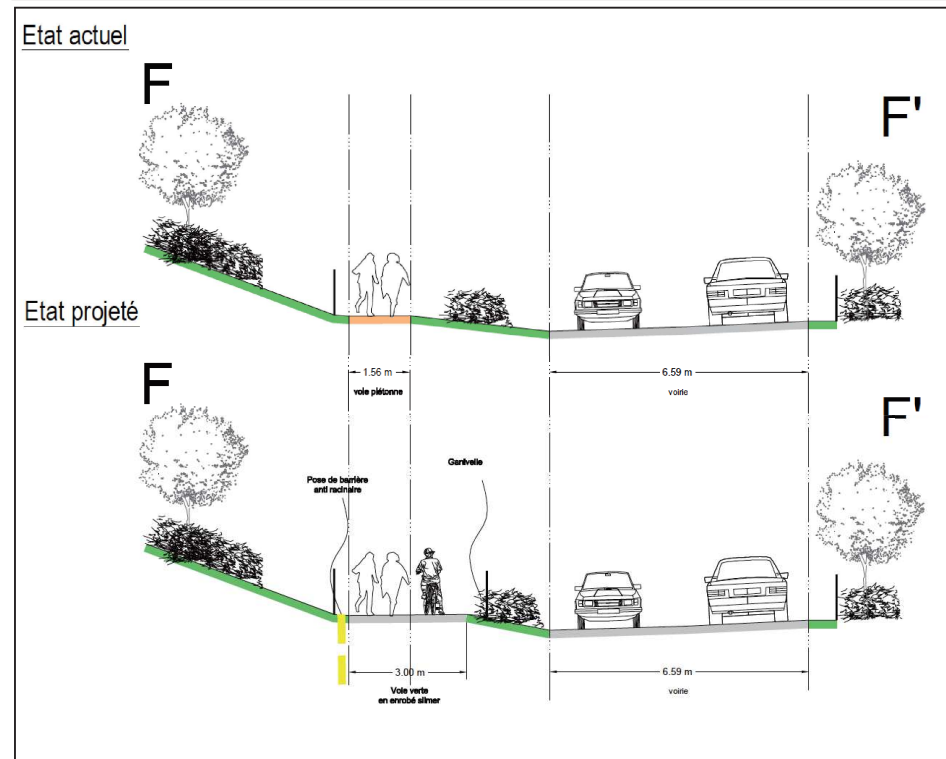


FIGURE 44 : COUPE SCHÉMATIQUE N° 3 - TRONÇON 5



A hauteur du giratoire RD 332 / RD 432, la piste cyclable traverse le village de Belle-Dune par des routes bitumées existantes et exclusivement réservées aux circulations douces.



Ensuite, après le village de Belle-Dune, la piste emprunte la piste cyclable existante, dont la largeur est portée à 2,8 m, jusqu'à la place Bewdley dans Fort-Mahon-Plage.

La petite portion de piste cyclable existante, qui traverse un petit boisement à l'entrée de Fort-Mahon-Plage et débouche sur la rue du Général de Gaulle est supprimée (voir Figure 41, page 49).

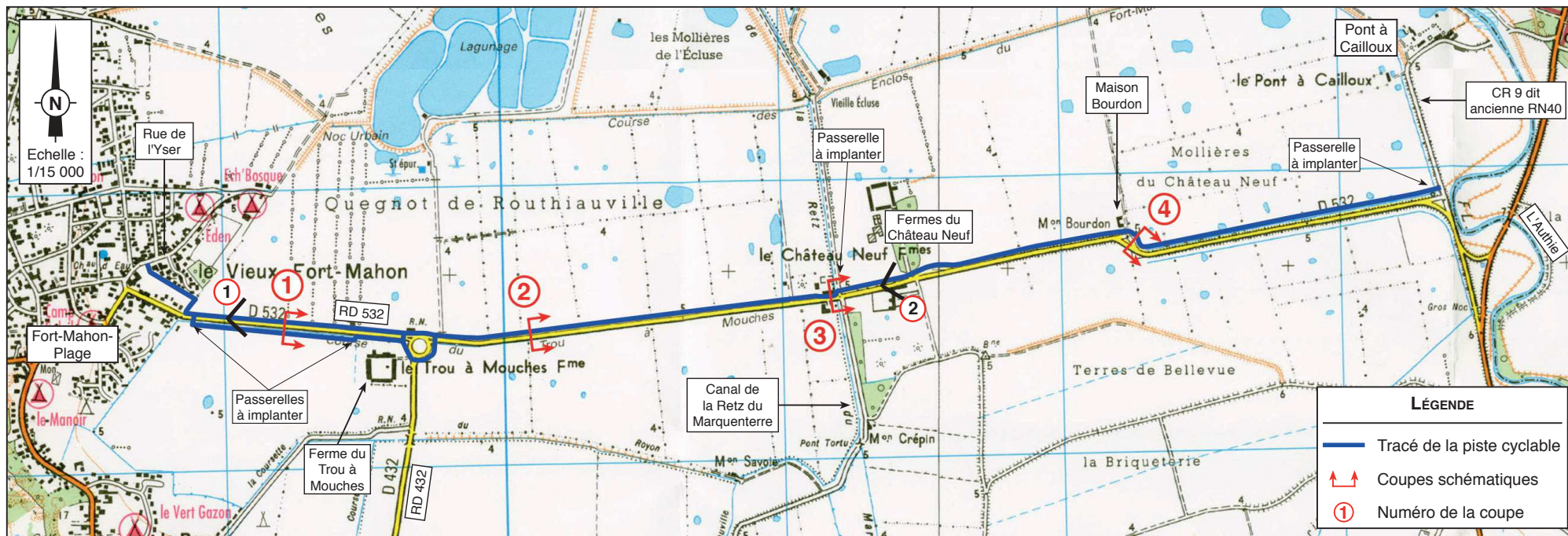
Ensuite la piste traverse Fort-Mahon sans que des aménagements soient prévus par le projet.

Reste à établir la liaison entre Fort-Mahon et le Pas-de-Calais.

C4.2.7 - Septième tronçon : Fort-Mahon-Plage → Pont à Cailloux

Ce tronçon d'environ 5,8 km permet de relier Fort-Mahon-Plage au Pont-à-Cailloux (Pas-de-calais) par une piste cyclable en site propre (Figure 45).

FIGURE 45 : REPRÉSENTATION DU TRACÉ DU SEPTIÈME TRONÇON

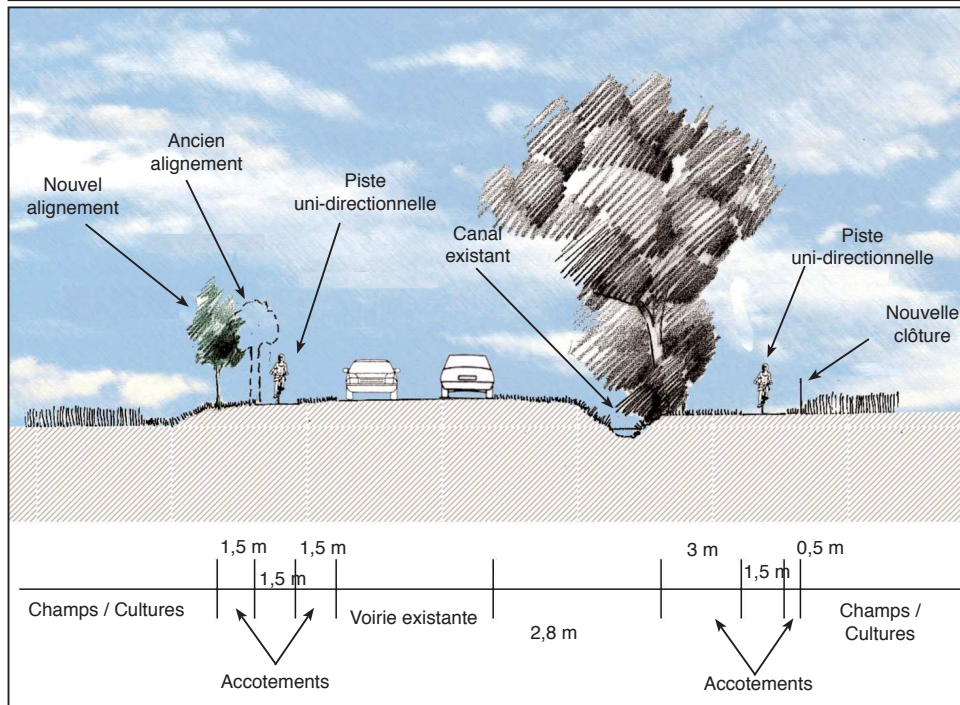


Sur la première section, entre la rue d'Yser et la RD 532, la piste cyclable est en site propre, et est bi-directionnelle.

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.

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).

FIGURE 46 : COUPE SCHEMATIQUE N° 1



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



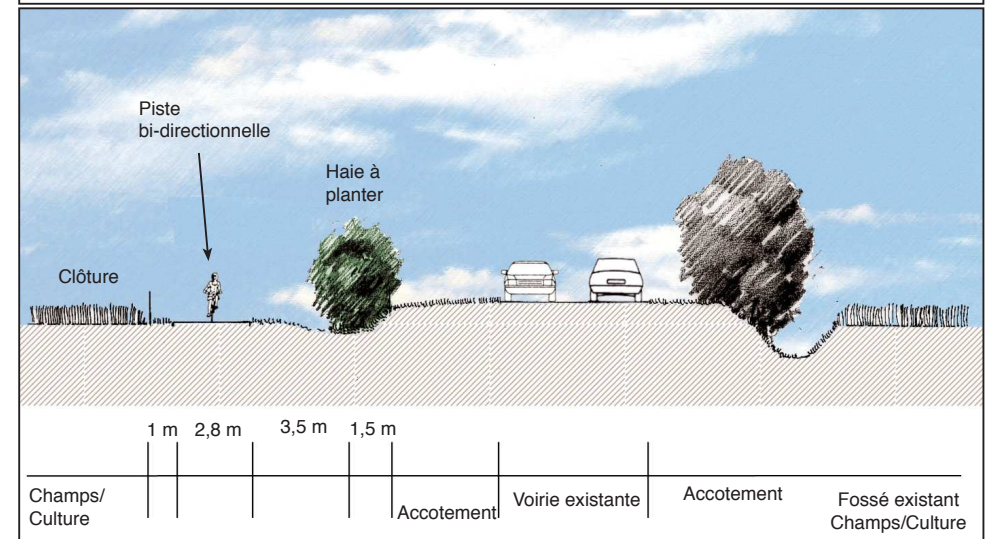
La piste Sud est située au-delà du canal "Course du Trou à Mouches", dans les parcelles agricoles. Une clôture est disposée en limite d'emprise, à 0,5 m de la piste lorsque celle-ci borde une pâture, et cet espace, situé entre la piste et la clôture, est enherbé. La piste est distante du canal existant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

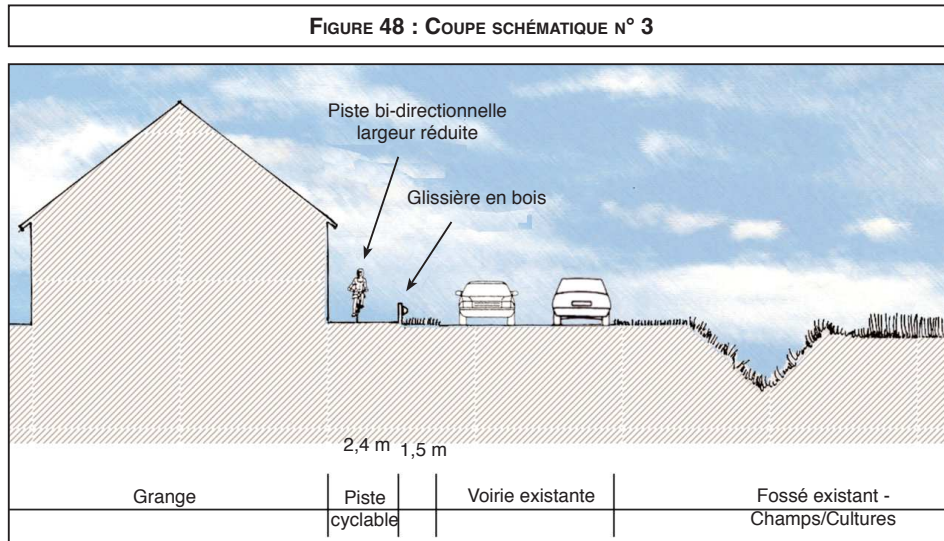
A l'Est du giratoire RD 532 / RD 432, la piste cyclable est de nouveau bi-directionnelle, et elle longe la RD 532, côté Nord (Figure 47).

FIGURE 47 : COUPE SCHEMATIQUE N° 2



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.

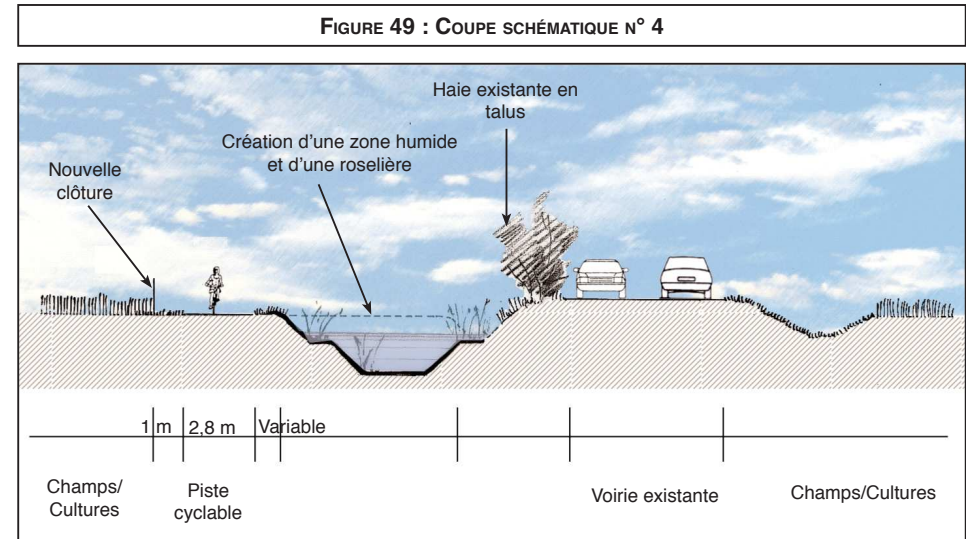
A hauteur de la ferme "Château Neuf", la piste passe entre la route et l'emprise de la ferme. Sa largeur est alors temporairement réduite à 2,4 m compte tenu de l'espace disponible restreint (Figure 48).



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.