



## PARC NATUREL RÉGIONAL

BAIE DE SOMME PICARDIE MARITIME

### MARCHE DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

Marché n°.....

Date de notification : le .....

Cette notification ne vaut pas ordre de commencer les prestations. Un ordre de service spécifique émis par le maître d'ouvrage précisera la date de commencement d'exécution.

Objet :

**Étude pré-opérationnelle pour l'identification et la conception d'un réseau « cyclable, pédestre et équestre » au sein de la vallée de la Maye**

## CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES

### PROCÉDURE ADAPTÉE

(Articles L.2123-1 et R. 2123-1 et suivants du Code de la commande publique)

Identification du maître d'ouvrage :



SYNDICAT MIXTE BAIE DE SOMME 3 VALLEES

Garopôle, place de la Gare 80100 ABBEVILLE | 03 22 24 40 74 |

contact@baiedesomme3vallees.fr | [www.baiedesomme3vallees.fr](http://www.baiedesomme3vallees.fr)

Représenté par : Patricia Poupart, Présidente

Renseignements complémentaires :

**D'ordre technique** : Sébastien DESANLIS – Directeur du Parc naturel régional Baie de Somme Picardie maritime - [s.desanlis@baiedesomme3vallees.fr](mailto:s.desanlis@baiedesomme3vallees.fr)

**D'ordre administratif** : Vincent PENOT, au Parc naturel régional Baie de Somme Picardie maritime,

Tél 06 81 66 28 38- [v.penot@baiedesomme3vallees.fr](mailto:v.penot@baiedesomme3vallees.fr)

<b>I.</b>	<b>Préambule .....</b>	<b>4</b>
<b>II.</b>	<b>Contexte local de la mission.....</b>	<b>4</b>
1.	Présentation de la maîtrise d'ouvrage.....	4
2.	Présentation du territoire de la Picardie Maritime et de ses labels .....	5
3.	Présentation des partenaires du parc naturel pour cette mission .....	6
a)	La Communauté de commune du Ponthieu-Marquenterre .....	6
a)	Le Syndicat mixte – Baie de Somme Grand Littoral Picard .....	7
b)	Le département de la Somme .....	7
c)	Les communes de l'estuaire et de la vallée de la Maye .....	7
d)	La Communauté d'Agglomération de la Baie de Somme .....	7
e)	L'Office National des Forêts .....	7
f)	Le Conservatoire du Littoral.....	7
g)	Les associations locales.....	7
<b>III.</b>	<b>Présentation du projet et ancrage territorial.....</b>	<b>8</b>
1.	Objectif de la mission et présentation de l'aire d'étude .....	8
a)	Objectif principal .....	8
b)	Aire d'étude .....	8
2.	Etat des lieux et dynamiques de projets « mobilité durable » sur le territoire.....	9
a)	Les équipements existants .....	9
b)	Les stratégies et projets « mobilités » des partenaires publics.....	12
3.	Intégration de la mission dans le cadre de la mise en œuvre de la Charte du Parc Naturel Régional.....	17
a)	La charte du PNR : un levier pour connecter les terres intérieures au littoral et favoriser l'essor des mobilités actives 17	
b)	L'élaboration des Atlas pour mettre en valeur les patrimoines de la vallée de la Maye et du plateau du Ponthieu ....	17
c)	Affirmer la forêt de Crécy comme véritable destination touristique.....	18
<b>IV.</b>	<b>Attendus de la mission.....</b>	<b>19</b>
1.	Organisation de la mission.....	19
2.	Décomposition de la mission .....	20
3.	Délais et organisation .....	22
<b>V.</b>	<b>Description détaillée de la mission par tranche .....</b>	<b>23</b>
1.	Tranche ferme : Etudes préliminaires – identification des tracés intégrant une analyse des variantes.....	23
a)	Description des sections concernées.....	23
b)	Attendus et livrables.....	25
2.	Tranche optionnelle n°1 : Etudes préliminaires – analyse des connexions avec les réseaux existants (la Vélomaritime et la Traverse du Ponthieu) .....	27
a)	Description des sections concernées.....	27
b)	Attendus et livrables.....	27
3.	Tranche optionnelle n°2 : études de définition par section .....	28
4.	Tranche optionnelle n°3 : préparation des demandes d'autorisation ou déclarations 30	
5.	Tranche optionnelle n°4 : rédaction des cahiers des charges pour la consultation de maîtrise d'œuvre .....	31



<b>VI.</b>	<b>Dispositions générales.....</b>	<b>32</b>
1.	Dispositions concernant les livrables .....	32
a)	Objectif.....	32
b)	Nature.....	32
c)	Cession des droits de propriété intellectuelle et dématérialisation .....	32
2.	Organisation du pilotage de la mission .....	32
a)	Types d'instances .....	32
b)	Préparation des instances.....	32
c)	Nombre d'instance .....	33
3.	Rémunération des prestations .....	33
<b>VII.</b>	<b>Groupe ment de candidats attendus .....</b>	<b>34</b>
<b>VIII.</b>	<b>Annexes .....</b>	<b>35</b>



## I. PREAMBULE

Le territoire du Parc Naturel Régional (PNR) Baie de Somme Picardie maritime, en particulier la vallée de la Maye, est un espace à fort potentiel pour le développement des mobilités douces. Le PNR souhaite renforcer son réseau de mobilités douces (cyclable, pédestre et équestre) tout en respectant les contraintes environnementales.

La présente étude vise à identifier et concevoir un réseau adapté, sécurisé et respectueux des caractéristiques écologiques et patrimoniales de la vallée de la Maye, permettant de relier la Baie de Somme à la forêt de Crécy.

Cette nouvelle offre d'itinérances devra permettre de faire découvrir les richesses naturelles et patrimoniales de la vallée de la Maye, du plateau central du Ponthieu et de la forêt de Crécy, de reconnecter les villages des terres intérieures avec ceux du littoral dans une logique de rééquilibrage territorial.

Ces aménagements répondront à la fois à des enjeux :

- de développement touristique vers les terres intérieures du PNR depuis le littoral
- de déplacements du quotidien de la population locale.

Le titulaire de la mission devra également assurer l'accompagnement administratif et réglementaire des phases suivantes, afin de garantir la continuité des opérations.

## II. CONTEXTE LOCAL DE LA MISSION

### 1. Présentation de la maîtrise d'ouvrage

Le **Syndicat mixte Baie de Somme 3 Vallées** (nommé par la suite BS3V) est un établissement public créé en 2013. Il a pour vocation d'être un outil stratégique et opérationnel au service des politiques publiques et des habitants à l'échelle de la Picardie maritime. Il contribue à l'aménagement du territoire, à son développement économique, social, éducatif et culturel ainsi qu'à sa qualité de vie au travers de quatre grandes missions :

- Gestion et aménagement du **Parc Naturel Régional Baie de Somme Picardie maritime** (labelisé en juillet 2020) ;
- Animation du label **Pays d'art et d'histoire** Ponthieu – baie de Somme (PAH)
- Pilotage du **SCoT** du Pays de la Baie de Somme et de son volet énergétique, le **Plan Climat Air Energie Territorial** (PCAET) ;
- Animation d'un programme **LEADER** 2023-2027.





Annexe 1 – Périmètres de compétence de BS3V (source : SM-BS3V)

Cette étude sera suivie par :

- **En cours de recrutement** - Chargé de mission mobilités durables au Parc et référent de cette présente mission ;
- **Joseph NIAUX** – Chef de projet urbanisme au Parc
- **Sébastien DESANLIS** – Directeur du Parc

## 2. Présentation du territoire de la Picardie Maritime et de ses labels

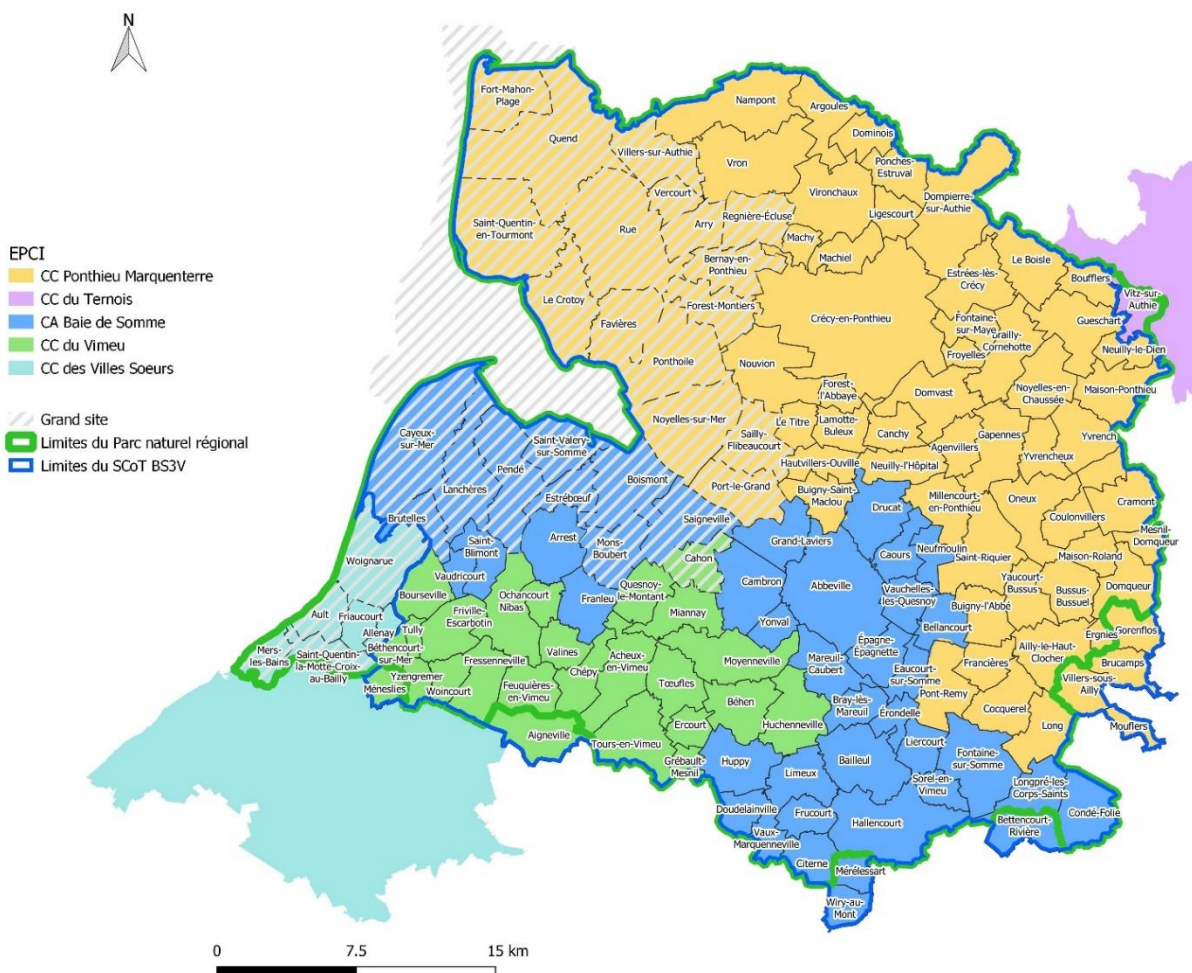
Située dans l'ouest du département de la Somme, la Picardie Maritime bénéficie d'une situation géographique privilégiée à proximité de Paris et des grandes métropoles de l'Europe du Nord (Londres/Lille/Bruxelles). Elle couvre l'intégralité des périmètres des Communautés de communes du Vimeu (25 communes - 22641 habitants), du Ponthieu Marquenterre (71 communes - 33085 habitants), de la Communauté d'agglomération de la Baie de Somme (43 communes - 48903 habitants) et partiellement ceux des Communautés de communes des Villes Sœurs (6 communes - 7214 habitants) et du Ternois (1 commune).

Le territoire de Picardie maritime a fait l'objet de nombreux classements et reconnaissances :

- Parc Naturel Régional Baie de Somme Picardie Maritime
- Grand Site de France Baie de Somme
- **Sites classés** : le Marquenterre, au Nord de la baie de Somme, et le Cap Hornu / la Pointe du Hourdel, au Sud



- Réserve Naturelle Nationale ;
- Parc Naturel Marin ;
- Plusieurs zones Natura 2000
- Pays d'Art et d'Histoire Ponthieu – Baie de Somme



Annexe 2 - Périmètres des EPCI, du Grand Site de France, du PNR-BSPM et du SCoT (source : SM-BS3V)

### 3. Présentation des partenaires du parc naturel pour cette mission

#### a) La Communauté de commune du Ponthieu-Marquenterre

La **Communauté de Communes du Ponthieu-Marquenterre** (nommé par la suite CCPM) s'étend sur près de 800 km<sup>2</sup>. Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, elle se compose de 33 609 habitants répartis dans 71 communes aux multiples richesses. Ce territoire va, d'ouest en est, du littoral de la Manche au plateau picard et, du nord au sud, de l'Authie à la Somme.

Le territoire de la CCPM se démarque par la diversité de ses espaces naturels (littoral, estuaires, baies, prés salés, forêts, larris, plaines et plateaux, cours d'eaux et de sa faune). Des typologies de communes variées par leur strate, leur situation géographique, leur visibilité : 48% des communes comportent moins de 300 habitants. Des centres-bourgs, villages sont aujourd'hui à pérenniser et à réinventer (Rue, Crécý-en-Ponthieu, etc.).





#### a) Le Syndicat mixte – Baie de Somme Grand Littoral Picard

Le **SM-BSGLP** est un établissement public créé en 1974. Il regroupe aujourd'hui l'ensemble des 18 communes du littoral Picard, le département de la Somme et 3 EPCI : la CCPM, la CABS et la Communauté de Communes des Villes-Sœurs (CCVS).

Au cœur de ses missions figurent quatre compétences complémentaires qui ont guidé jusqu'alors ses actions en faveur d'un aménagement raisonné du territoire, dans le respect de l'environnement exceptionnel existant. De par toutes ses compétences, le SM-BSGLP agit en étroite collaboration avec le Parc Naturel Régional.

Il s'agit essentiellement de :

- L'aménagement urbain de la Baie de Somme et des 18 communes adhérentes sur le littoral picard (pistes cyclables, aménagement des entrées de villes, etc.) ;
- La gestion des 70 km de la frange littorale du département de la Somme (à la fois sur le volet réflexion stratégique et sur le volet protection contre les risques de submersion marine, d'érosion et d'éboulement de falaises) ;
- La préservation et la valorisation des milieux naturels dont la gestion et l'entretien des propriétés du Conservatoire du Littoral, de la Réserve avifaune du Hâble d'Ault, de la Réserve Naturelle Nationale de la Baie de Somme, des marais-arrières littoraux, des sites Natura 2000, etc. ;
- L'animation des labels Grand Site de France Baie de Somme et « Ramsar ».

#### b) Le département de la Somme

Le département de la Somme agit activement en faveur du développement des mobilités actives sur tout le département, y compris en Picardie Maritime. Il est un partenaire privilégié du Parc naturel régional.

#### c) Les communes de l'estuaire et de la vallée de la Maye

Les communes de l'estuaire et la vallée de la Maye incluses dans l'aire d'étude sont au nombre de 9 : Le Crotoy, Favières, Rue, Arry, Regnière-Ecluse, Bernay-en-Ponthieu, Machy, Machiel et Crécy-en-Ponthieu. Des descriptifs brefs de ces communes sont présentés en annexe 3.

#### d) La Communauté d'Agglomération de la Baie de Somme

La Communauté d'Agglomération de la Baie de Somme (CABS) s'étend sur près de 400 km<sup>2</sup>. Au 1er janvier 2021, elle se compose de 48 169 habitants répartis dans 44 communes aux multiples richesses. Au même titre que le territoire de la CCPM, la CABS présente une grande diversité de milieux et de paysages naturels (littoral, estuaires, baies, prés salés, larris, vallée de la Somme et son fleuve emblématique).

#### e) L'Office National des Forêts

Sur le territoire de Picardie Maritime, l'équipe du PNR travaille de concert avec l'antenne locale de l'ONF, sur des objectifs communs de valorisation des patrimoines naturels et de développement écotouristique du massif forestier de Crécy.

#### f) Le Conservatoire du Littoral

Depuis 1983, le **Conservatoire du littoral** (délégation « manche mer du nord ») intervient sur les espaces naturels sensibles du territoire du PNR Baie de Somme Picardie maritime, dans le cadre de sa stratégie foncière définie conjointement avec le Département de la Somme.

Le Conservatoire confie au SM-BSGLP, son gestionnaire, l'aménagement et la gestion conservatoire des terrains qu'il a acquis. Sur le secteur de la Vallée de la Maye, le Conservatoire est un acteur incontournable dans la co-construction de ce projet.

#### g) Les associations locales

Le titulaire de la mission pourra s'appuyer sur un tissu associatif diversifié et actif sur le territoire. Les coordonnées de ces associations à convier aux comités de pilotage seront transmises au titulaire de la mission.



### III. PRESENTATION DU PROJET ET ANCRAGE TERRITORIAL

#### 1. Objectif de la mission et présentation de l'aire d'étude

##### a) Objectif principal

L'objectif principal de la mission consiste à identifier les tracés potentiels et proposer les options d'aménagement nécessaires à la création d'un réseau cyclable, pédestre et équestre le long de la vallée de la Maye, de la Baie de Somme à la forêt de Crécy.

L'étude doit fournir des éléments de décision et de planification pour préparer une future consultation de maîtrise d'œuvre.

La mission se décompose en 3 phases :

- **une phase d'études préliminaires** permettant
  - o l'identification des différents tracés de liaison,
  - o une analyse de la connectivité avec les réseaux existants et des infrastructures potentielles à valoriser
  - o et une analyse des variantes de tracés, avec une analyse des avantages et inconvénients pour chaque scénario (impacts environnementaux, coûts, faisabilité technique).
- **une phase d'études de définition** permettant la qualification technique, l'analyse environnementale sommaire et le chiffrage sommaire des travaux par section.
- **une phase complémentaire d'accompagnement** administratif/réglementaire pour préparer la suite du projet, sans engager une mission de maîtrise d'œuvre.

**Le prestataire devra s'appuyer sur le découpage en sections identifié par la maîtrise d'ouvrage en répondant aux enjeux suivants :**

- le développement de la mobilité active pour tous (habitants et visiteurs) ;
- le développement du tourisme « vert » et de découverte induits par ce nouveau projet sur le territoire ;
- une réalisation privilégiée en site propre continue et sécurisée
- une intégration paysagère/environnementale du réseau conforme à l'esprit d'un Parc naturel régional
- une prise en compte des infrastructures existantes (chemins, routes, pistes cyclables, sentiers pédestres, etc.). pour garantir une cohérence d'ensemble (choix d'aménagement, identification des connexions, notamment avec la Traverse du Ponthieu, la forêt de Crécy et la Vélomaritime – Eurovélo 4)

##### b) Aire d'étude

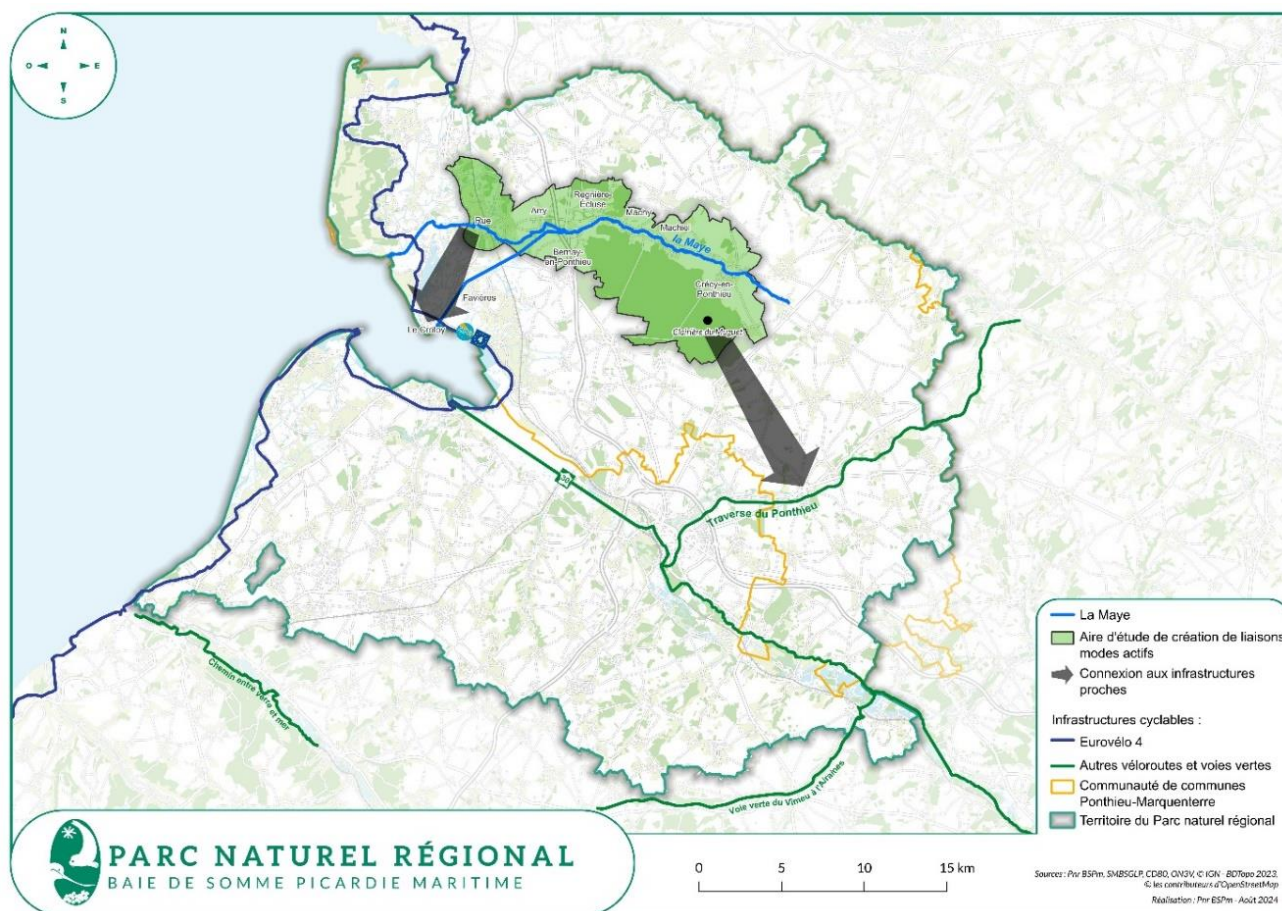
L'aire d'étude de la mission se décompose comme suit :

- **L'aire d'étude des variantes** pour la création de liaisons dédiées aux modes actifs et qui englobe :
  - o un périmètre hors-agglomération entre les communes de Rue et de Crécy-en-Ponthieu, jusqu'à la Clairière du Muguet dans la forêt de Crécy-en-Ponthieu ;
  - o les périmètres en agglomération des communes de Rue et de Crécy-en-Ponthieu ;
- **L'aire d'étude des connexions** aux infrastructures de liaisons douces structurantes qui englobe :





- Un périmètre hors-agglomération entre la Clairière du Muguet et la Traversée du Ponthieu au Sud-Est ;
- Un périmètre hors-agglomération le long de la D940 entre les communes de Rue et du Crotoy qui se relie à la Vélomaritime - Eurovélo 4.



Annexe 4 - Aires d'études de la mission (source : SM-BS3V)

## 2. Etat des lieux et dynamiques de projets « mobilité durable » sur le territoire

### a) Les équipements existants

Toutes ces données constituent des données non-exhaustives du diagnostic de la mobilité et des transports sur le territoire. Elles pourront contribuer aux réflexions sur le choix des tracés de liaisons modes actifs.

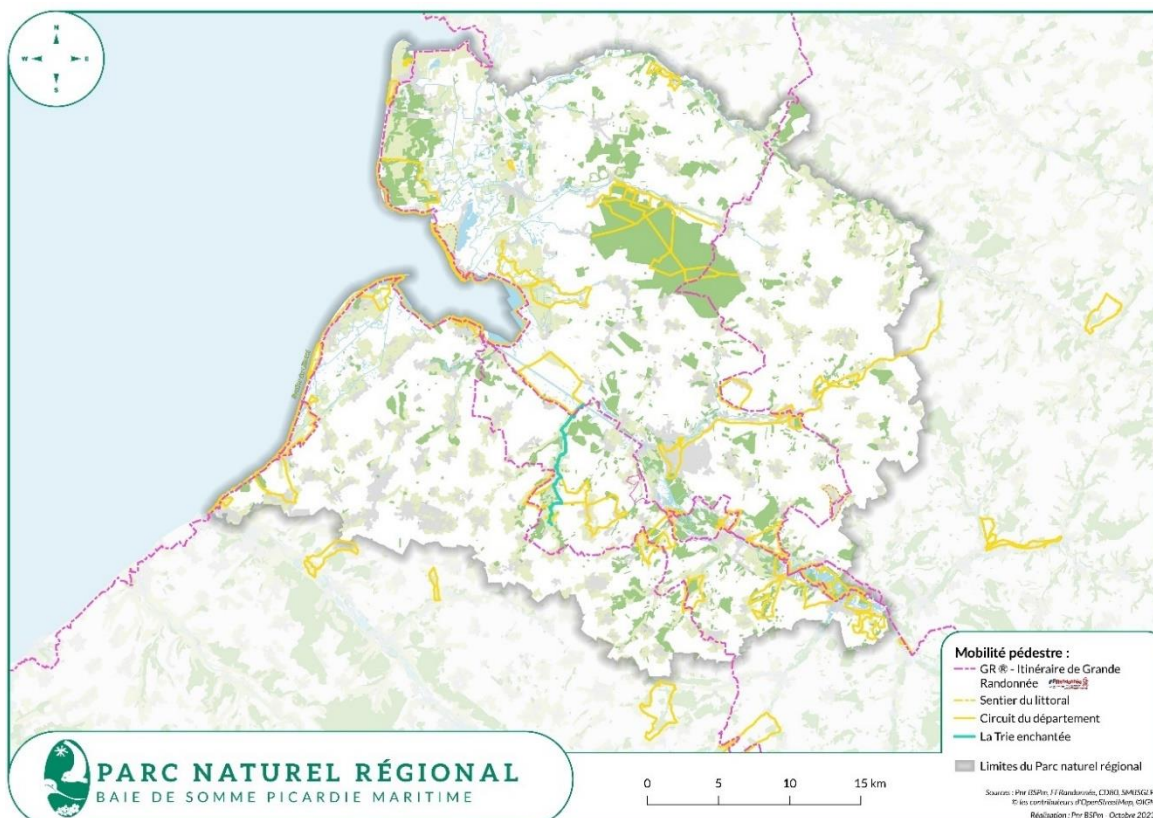
#### ▪ Sur le volet pédestre

Les itinéraires pédestres sont surtout situés dans la forêt de Crécy et sous gestion du département. Au total, il y a 4 circuits de randonnée pédestre référencés au **Plan Départemental des Itinéraires de Promenade de Randonnée Pédestre (PDIPR)**.

Le **GR123** quant à lui est entretenu par l'association du comité départemental de randonnée pédestre de la Somme qui s'occupe aussi du balisage du GR. D'autres itinéraires pédestres comme la balade centuloise dont un document de communication est disponible en **annexe 5** sont entretenus par les communes (Saint-Riquier en l'occurrence ici).

Sur le littoral, le SM-BSGLP entretient les circuits départementaux de la boucle des Crocs, le circuit du Royon et de l'Etat pour ce qui concerne le sentier du littoral.

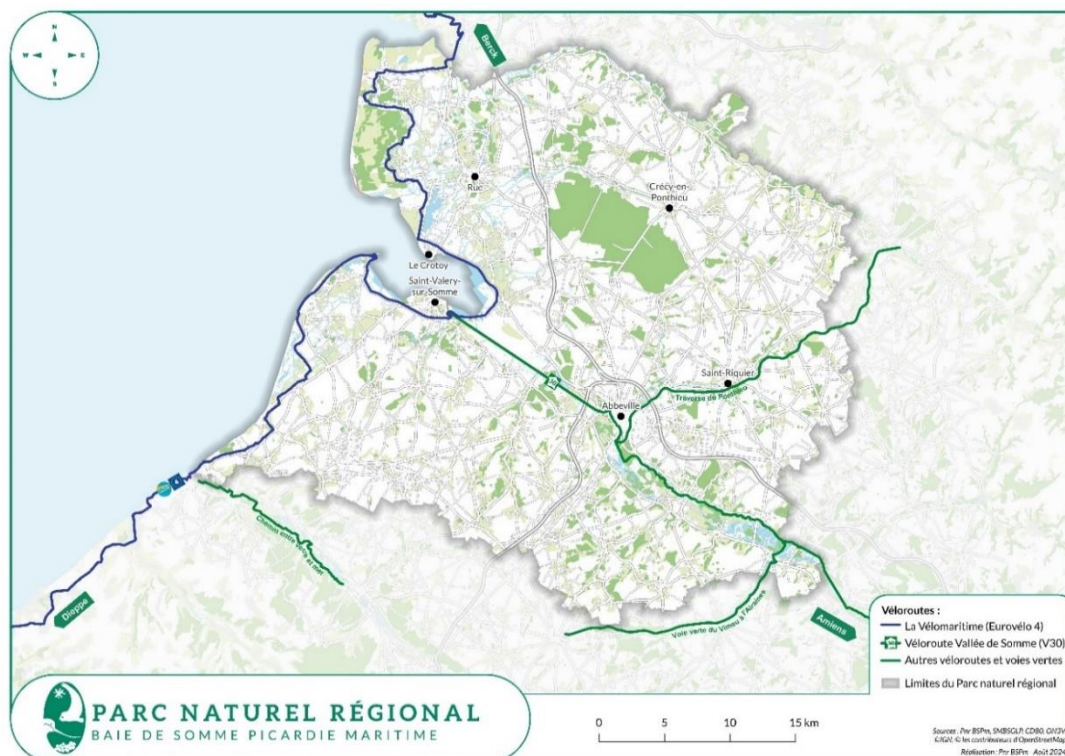




Annexe 6 - Réseau de randonnées pédestres sur le PNR (source : SM-BS3V)

#### ■ Sur le volet cyclable

Les aménagements cyclables en site propre sont peu nombreux sur le territoire. On retrouve la **Vélomaritime - Eurovélo 4**, sous gestion et entretien du SM-BSGLP, la **Véloroute Vallée de la Somme - Eurovélo 30** du canal de la Somme et la **Traverse du Ponthieu** sous gestion et entretien du Département de la Somme.



Annexe 7 - Aménagements cyclables en site propre sur le PNR (source : SM-BS3V)

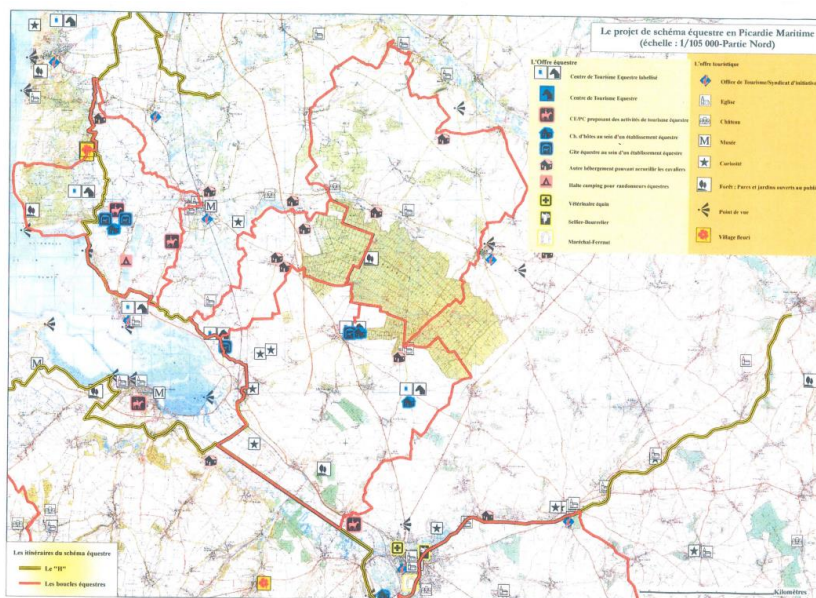




En complément, les **annexes 8 et 9** présentes les données statistiques de part modale de l'usage du vélo dans les déplacements pendulaires aux échelles communales, intercommunales et interdépartementales ; ainsi qu'un rapport de fréquentation de la Véloroute Vallée de la Somme - Eurovélo 30 du Canal de la Somme.

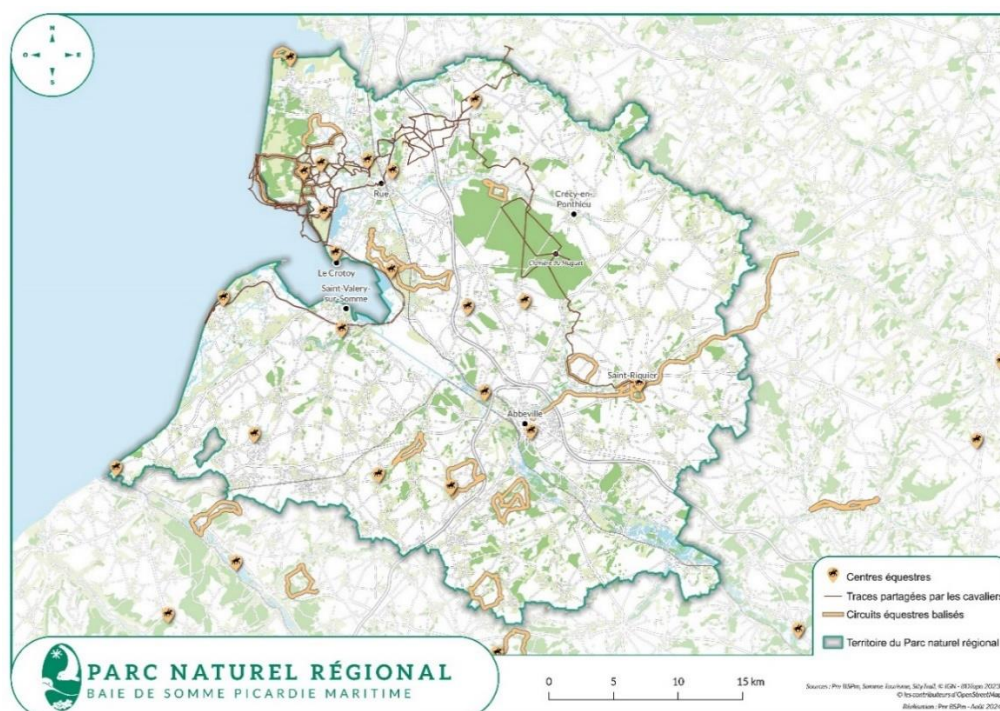
### ■ Sur le volet équestre

Une étude datant de 2008-2009 a été réalisée sur le territoire. Elle était consacrée au développement du tourisme équestre. Cette étude n'est pas allée plus loin sur le plan opérationnel mais pourra servir pour alimenter les réflexions de tracés en ce qui concerne le volet équestre.



Annexe 10 - Projet de schéma équestre étude 2008-2009 (source : SM-BS3V / SM-BSGLP)

Les centres équestres sont surtout présents autour de Rue et du Crotoy. La carte suivante présente les circuits équestres balisés et les traces partagées par les cavaliers sur le site CityTrail. Aujourd'hui, c'est le **comité départemental du tourisme équestre** qui entretient et gère les boucles équestres présentées sur la carte ci-dessous.



Annexe 11 - Centres équestres et des circuits équestres balisés sur le PNR (source : SM-BS3V)



## ▪ Sur le volet des transports collectifs

En complément de la carte présentée en **annexe 12** qui porte sur le maillage du réseau ferroviaire et autocars sur le territoire, des éléments concernant les transports interurbains réguliers du réseau Trans 80 sont disponibles sur le site de la Région Hauts-de-France.

## ▪ Sur le volet des aires de stationnement

Le Département de la Somme dispose d'un **schéma d'aires de covoiturage**, disponible sur leur site Internet ainsi qu'en **annexe 13**. Ces aires (Forest-Montiers sur le secteur d'étude) pourraient devenir des « points de départ » vers le réseau de mobilités douces.

Le périmètre d'étude comporte aussi des **aires de stationnement communales**. Elles sont référencées en **annexe 14**.

## ▪ Sur le volet des trafics routiers

L'annexe 15 présente la carte des trafics routiers du département de la Somme en 2023.

### b) Les stratégies et projets « mobilités » des partenaires publics

#### ▪ A l'échelle de la Région Hauts-de-France

La région Hauts-de-France s'est engagée de manière significative dans le développement des mobilités actives comme le témoigne l'adoption de son **Plan « Vélo et mobilités actives »** et du **Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes Hauts-de-France** (disponible dans son entièreté en **annexe 16**).

La Région identifie en tant que véloroute d'intérêt local, la connexion entre la Traverse du Ponthieu (elle-même considérée comme véloroute d'intérêt régional) et la Vélomaritime -Eurovélo 4 par le plateau du Ponthieu, la vallée de la Maye, la Traverse de la commune de Rue et de Saint-Quentin-en-Tourmont.

#### ▪ A l'échelle du Département de la Somme

##### ○ Le Schéma cyclable départemental

Le département de la Somme porte la maîtrise d'ouvrage des voies vertes du réseau structurant<sup>1</sup>, inscrites dans le **schéma cyclable départemental 2021-2028**. Il accompagne financièrement les collectivités qui souhaite développer le réseau d'intérêt local et les projets de liaisons utilitaires inscrits au schéma (ci-dessous et disponible en **annexe 17**).

Le département contribue activement au déploiement de l'offre cyclable sur le territoire du PNR-BSPM. Sa stratégie cyclable est développée dans le schéma cyclable départemental dans lequel les équipes départementales identifient :

- un tronçon qualifié de « réseau d'intérêt local » au sein de la Vallée de la Maye, entre Crécyc-en-Ponthieu et Rue. Ce tronçon se connecte à hauteur du hameau de Saint-Firmin (commune du Crotoy) à la Vélomaritime – Eurovélo 4 ;
- un tronçon qualifié de « réseau structurant porté localement » entre le hameau de Saint-Firmin et Le Crotoy qui correspond justement à la Vélomaritime – Eurovélo 4 ;
- En parallèle de ce tronçon Saint-Firmin – Le Crotoy, un tronçon direct entre Rue et Le Crotoy est aussi identifié comme ayant un « potentiel cyclable utilitaire ».
  - Les projets programmés dans le cadre de ce schéma et à proximité ou dans l'aire d'étude de la mission
    - La Véloroute des Oiseaux du Marquenterre

<sup>1</sup> À l'exception de la Vélomaritime - Eurovélo 4 qui est aménagée, gérée et entretenue par le SM-BSGLP.



Le CD 80 pilote une étude de définition de la Véloroute des Oiseaux du Marquenterre. Ce projet permettra de renforcer le maillage cyclable du territoire en offrant la possibilité de pouvoir relier en site propre Noyelles-sur-Mer et Abbeville sans passer par Saint-Valéry-sur-Somme. Ce projet s'inscrit complètement dans une stratégie départementale de valorisation de la vallée de la Somme du nom de « *Vallée de Somme, Vallée Idéale* », disponible en **annexe 18**.

Cette stratégie est développée dans la sous-partie consacrée au programme de développement touristique (étude disponible en **annexe 19**). La validation du programme du projet se fera pour la fin 2024 avec un objectif de livraison en 2028.

- L'achèvement de la Traverse du Ponthieu

Le CD 80 porte un projet de reconversion intégrale d'une ancienne voie ferrée entre Abbeville et Auxi-le-Château en liaisons dédiées aux modes actif. Ce projet a été découpé en plusieurs phases (carte disponible en **annexe 20**).

La première phase Abbeville - St-Riquier est ouverte au bénéfice d'un nouveau revêtement mis en place entre 2022 et 2023. A partir de 09/2024, des travaux de création d'un aménagement qualitatif et complémentaire vont débiter sur ce périmètre. Ils porteront sur la mise en place de portes d'entrée de l'itinéraire avec une nouvelle signalisation, l'aménagement d'aires d'arrêt et le traitement des intersections. Le CD 80 étudie actuellement les deux phases suivantes. L'étude de conception est disponible en **annexe 21** et un document de communication plus ancien sur la Traverse du Ponthieu est disponible en **annexe 22**. Le projet est encore en cours de réflexion et sera réalisé à long terme. Il traduit une dynamique portée par l'une des actions du **Plan de Relance Départemental de 2020** et du schéma cyclable départemental.

- La réhabilitation du Pont de Béthune à Abbeville

Dans le cadre du 6ème Appel à Projets Fonds Mobilités Actives, la Ville d'Abbeville, en tant que maître d'ouvrage, a obtenu des subventions de l'Etat pour la réalisation du raccordement cyclable et piéton entre la Traverse du Ponthieu et la Véloroute Vallée de Somme en s'appuyant sur la réhabilitation du Pont de Béthune. Les travaux pourraient démarrer à partir de l'automne 2024 (dossier technique disponible en **annexe 23**). Ce projet correspond à la phase de « *prolongement ultérieur vers le Pont de Béthune* ».

- Le programme de développement touristique départemental

Le département porte un **schéma de développement touristique** dont découle un programme de développement touristique structurant auquel le SM-BS3V contribue. L'un de ses objectifs est la meilleure découverte de sites culturels et naturels exceptionnels en aménageant des itinéraires cyclables de qualité, plus sécurisés et se raccordant aux infrastructures existantes, en cohérence avec le réseau développé par les collectivités locales. La stratégie se traduit par une démarche collective portée par une ambition commune : vivre en harmonie avec la nature.

**Somme Tourisme**, met en œuvre de la politique touristique à l'échelle du département. Il a vocation à dynamiser l'offre du département en fédérant les acteurs du tourisme. Il élabore la stratégie de rayonnement, accompagne les professionnels dans leur démarche de qualification ou de labellisation et développe et coanime les filières d'excellences, dont fait partie le vélo.

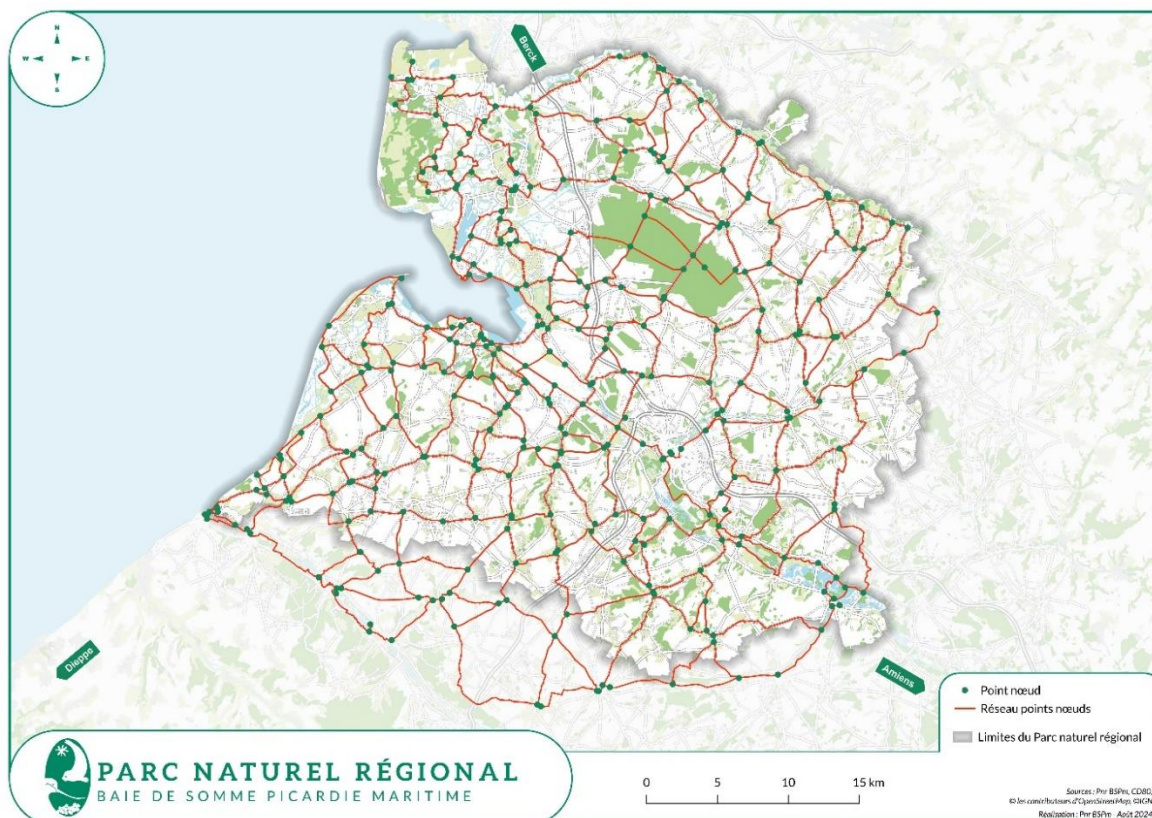
- Le Réseau points nœuds « Somme à Vélo »

Le **Réseau points-nœuds** est un dispositif innovant et développé en Belgique et aux Pays-Bas. Il s'agit d'un système de fléchage d'itinéraires cyclables qui maille de manière homogène le territoire de la Picardie Maritime. Il est représenté par une signalétique propre déployé sur un grand nombre de carrefours numérotés. L'utilisateur définit lui-même son circuit en fonction de l'itinéraire qu'il souhaite parcourir en notant la succession des numéros qu'il doit suivre. Ce réseau est à consommer « à la carte », contrairement à des itinéraires cyclables en site propre.

Actuellement, le SM-BS3V collabore avec les équipes du conseil départemental au déploiement du Réseau points nœuds. En Picardie Maritime, ce réseau maille 1 100 km d'itinéraires et s'appuie sur les véloroutes, les voies vertes et les voiries communales peu fréquentées en termes de trafic automobile. Un document de communication est disponible en annexe 24, consultable aussi sur Internet.







Annexe 25 - Réseau points nœuds en Picardie maritime (source : SM-BS3V)

#### ■ A l'échelle de la Communauté de Communes du Ponthieu-Marquenterre

- Le projet de territoire

Même si la CCPM ne possède pas de compétence mobilité (compétence de la Région), l'EPCI s'implique activement sur son territoire à travers son projet de territoire qui retranscrit le portage de diverses actions de communication et d'animation sur le territoire et de projets de valorisation des communes. Son **projet de territoire** définit plusieurs ambitions en faveur du rééquilibrage territorial (liste non-exhaustive) :

- ambition 2.4 : « Encourager les évolutions des usages de la mobilité, vers des pratiques douces, durables et collectives », dont la mesure 2.4.3 : « **Poursuivre et développer le réseau de mobilité douce en reliant le littoral et l'intérieur du territoire** » ;
- ambition 3.3 : « Conforter le maillage territorial existant et rééquilibrer les flux sur le territoire » dont la mesure 3.3.1 : « **Définir des pôles de destination touristiques** (littoral, massif forestier, Vallée de la Somme) ».

La CCPM a réalisé en début d'été 2024, un point d'étape à l'échelle de son projet de territoire (disponibles en **annexes 26 et 27**) et a défini deux actions prioritaires en matière de mobilité :

- 2.6 - Poursuivre et développer le réseau de mobilité douce en reliant le littoral et l'intérieur du territoire ;
- 2.4 - Communiquer sur les dispositifs existants et leurs intérêts).

- Les projets « Petites villes de Demain »

Le dispositif « **Petites Villes de Demain** » est une initiative gouvernementale française lancée en 2020 dans le but de revitaliser et renforcer le dynamisme de 1 600 petites villes françaises. Les objectifs principaux de ce dispositif sont d'améliorer la qualité de vie des habitants, de renforcer l'attractivité des territoires et de soutenir tout projets de revitalisation à travers de le renouvellement urbain, le





développement économique, la transition écologique et la cohésion sociale. Une carte des dispositifs de revitalisation en Picardie Maritime est disponible en **annexe 28**.

Au sein du périmètre d'étude, le dispositif concerne les communes de Rue et Crécy-en-Ponthieu. L'animation du dispositif est coordonnée à l'échelle de la CCPM. Pour chaque commune, une étude pré-opérationnelle et un programme d'actions ont été élaborés. Cependant, les fiches-actions n'ont pas encore fait l'objet de déclinaison opérationnelle au sein des deux communes. Le titulaire de la mission pourra s'appuyer sur les réflexions conduites et les adapter au projet en tant que de besoin. Les documents sont disponibles en **annexes 29 et 30**.

A noter que deux études urbaines et paysagères, complémentaires au dispositif « Petites Villes de Demain », ont été déployées sur les communes de Rue et Crécy-en-Ponthieu par le PNR, en lien avec ses partenaires que sont le SM-BSGLP et le CEREMA. L'étude de Crécy-en-Ponthieu (**annexe 31**) porte sur l'aménagement du secteur élargi de la vallée des Clercs et l'étude de Rue (**annexe 32**) porte sur la reconversion des deux friches industrielles du secteur de la gare.

#### ▪ A l'échelle de la Communauté d'Agglomération de la Baie de Somme

L'EPCI a élaboré son projet de territoire et identifie différentes actions orientées mobilités, telles que (liste non-exhaustive) :

- Un premier axe " **Affirmer le cadre stratégique de l'action communautaire** " dans lequel on y retrouve notamment l'ambition d'élaborer un schéma des mobilités douces (via le développement de la pratique du vélo et de la marche notamment dans les trajets du quotidien et la diminution de la dépendance à la voiture) ;
- Un deuxième axe " **Redéfinir et renforcer les modalités juridiques et financières d'action de la CABS** " dans lequel on y retrouve notamment l'ambition de réfléchir pour la délégation de la compétence tourisme (via la coopération pour la promotion touristique et la coordination à l'échelle de la Baie de Somme).

La CABS a également initié une démarche d'élaboration de son **PLUi-H**, et procède actuellement à la rédaction de son PADD, consacrant l'ensemble des orientations politiques choisies par l'EPCI à horizon dix ans. Dans sa version actuelle, le **PADD** prévoit :

- Dans son axe 1 " **Conforter la cohésion et la solidarité territoriale** ", un objectif n°2 portant sur « *l'Accompagnement des transitions en matière de mobilité* » portant sur le développement et le renforcement du maillage et des offres de mobilités douces (la CABS ayant une compétence propre à la mobilité et les transports) ;
- Dans son axe 3 " **Conforter le territoire de la Baie de Somme comme un territoire de bien-vivre et respectueux de ses aménités** ", un objectif n°3 visant à " *Assurer un maillage d'équipements et de services au bénéfice du bien-vivre et de la santé* " en favorisant les mobilités actives et proposer des aménagements favorisant la bonne santé physique des populations.

#### ▪ A l'échelle du Syndicat Mixte – Baie de Somme Grand Littoral Picard

- Le Plan Vélo Baie de Somme

Le SM-BSGLP a mis en œuvre son **Plan Vélo Baie de Somme** entre 2019 et 2022 qui a permis de développer le réseau de dessertes en équipements cyclables sur le littoral. Ce plan vélo (carte ci-dessous et en **annexe 33**) a permis de créer une continuité du linéaire de piste cyclable en site propre le long du littoral picard sur la Vélomaritime - Eurovélo 4.

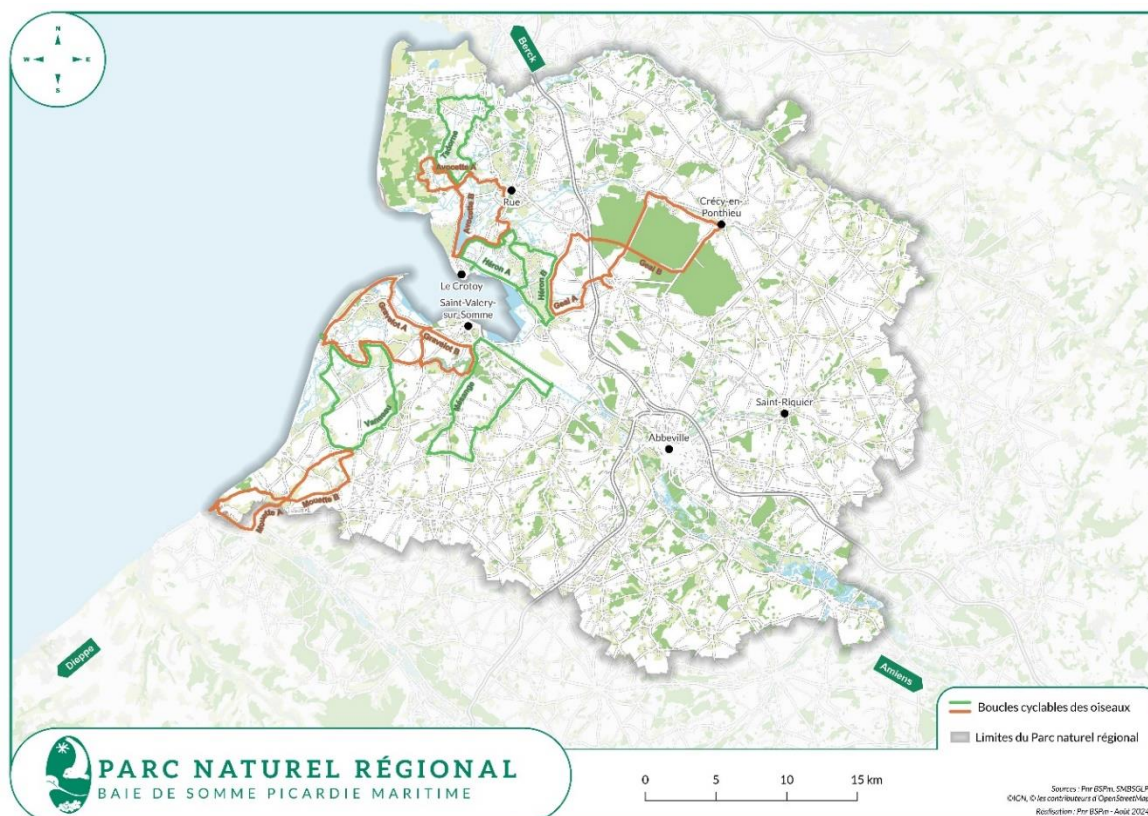
Le SM-BSGLP s'apprête à réaliser les derniers travaux de son plan vélo :

- Sur le tronçon 1, la réalisation d'une jonction cyclable en entrée de Mers-les-Bains ;
- A Saint-Valéry-sur-Somme, la sécurisation de la Traverse des voies CFBS et la connexion avec l'aire naturelle de stationnement en entrée de ville ;



- Sur le tronçon 7, des réflexions sont en cours pour améliorer la sécurité des cyclistes en entrée de Fort-Mahon.
  - o Les boucles cyclables des oiseaux

En parallèle, le SM-BSGLP a mis en place des **boucles cyclables** au nom des oiseaux du territoire (carte ci-dessous). Ces itinéraires ont été conçus pour permettre aux cyclistes de tous niveaux d'observer la faune aviaire dans son environnement naturel, tout en profitant des paysages du territoire. Ces boucles sont gérées et entretenues par le SM-BSGLP et sont communiquées sur le site Internet [baiecycllette.com](http://baiecycllette.com).



Annexe 34 - Boucles touristiques des oiseaux du SM-BSGLP (source : SM-BS3V)

#### ■ A l'échelle des communes

- o La commune de Rue

La commune de Rue va engager d'ici début 2025 un bureau d'étude qui aura pour objectif de réfléchir à l'aménagement d'un carrefour giratoire entre la Route d'Arry (branche Est), la Route d'Abbeville (branche Sud-Est), la Rue de la Tourberie (branche Sud), la Rue de la Barrière (branche Ouest), la Rue Siffilait de Moncourt (branche Nord) et la Route de la Canteraine (branche Nord-Est). Ce futur carrefour giratoire inclura la prise en compte des modes actifs.

Dans le choix des variantes, le titulaire de la mission n'aura pas à réfléchir à l'aménagement de ce carrefour. Le SM-BS3V se chargera de faire la coordination au moment venu avec la commune entre les propositions de tracés réalisées dans cette mission et l'étude pilotée en parallèle par la commune de Rue.

- o La commune de Saint-Quentin-en-Tourmont

Le projet d'aménagement d'une voie verte (en site propre) entre la Vélomartime - Eurovélo 4 et le camping de la Haie Penée est porté par la commune de Saint-Quentin-en-Tourmont. Ce nouveau barreau se connecte avec l'itinéraire de l'Avocette et du Réseau Point Noeud. A une échelle plus large, ce barreau améliore la cyclabilité entre la commune de Rue et l'entrée du Parc du Marquenterre. Une carte est disponible en **annexe 35**.



### 3. Intégration de la mission dans le cadre de la mise en œuvre de la Charte du Parc Naturel Régional

#### a) La charte du PNR : un levier pour connecter les terres intérieures au littoral et favoriser l'essor des mobilités actives

Le rééquilibrage des activités humaines sur le territoire est une ambition portée par le PNR-BSPM, identifiée dans sa charte (orientation 2.1) et partagée par les acteurs des mobilités en Picardie maritime. La charte du PNR-BSPM, disponible en **annexe 36** précise que ce rééquilibrage doit se faire au profit des terres intérieures afin de soulager la zone littorale dans une logique de complémentarité et de solidarité.

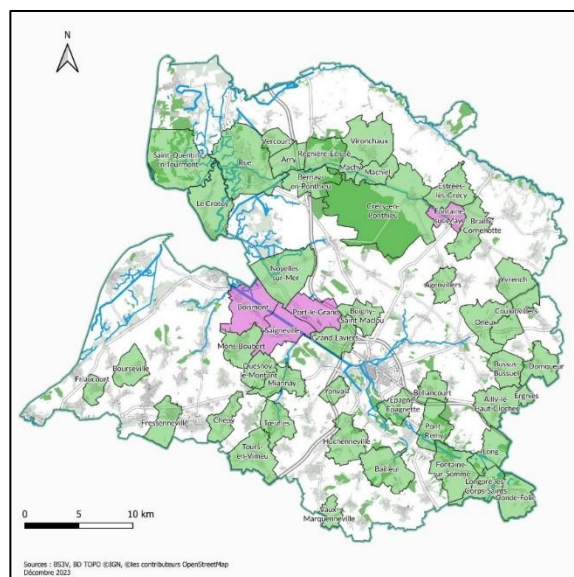
Ce rééquilibrage doit passer par une offre structurée d'équipements dédiés aux mobilités actives et par la promotion de leur usage auprès des habitants et visiteurs (mesures 2.1.1, 2.2.1, 2.2.2 et 2.2.3). D'autant que le territoire est majoritairement rural et que le recours à la voiture individuelle y est donc prégnant (84 % pour les déplacements pendulaires) avec toutes les problématiques inhérentes.

C'est dans cette optique que le PNR-BSPM participe depuis de nombreuses années à des actions en faveur des mobilités actives (installations de 300 arceaux vélo dans le cadre du programme TEPCV, réalisation d'un plan de mobilités Entreprises/Administrations, ou encore d'un plan de mobilités Jeunes, etc.). Il contribue aussi activement, en lien avec le département, au déploiement du Réseau Points nœuds « Somme à vélo » sur le territoire de Picardie maritime. D'autres éléments techniques ont été réalisés par le SM-BS3V et disponibles sur Internet<sup>2</sup> comme le diagnostic territorial et socio-économique de la Picardie Maritime.

#### b) L'élaboration des Atlas pour mettre en valeur les patrimoines de la vallée de la Maye et du plateau du Ponthieu

Tant sur le plan naturel que bâti, la vallée recèle de richesses patrimoniales. On peut notamment citer : les marais de la Maye, le domaine de Regnière-Ecluse et son château, le musée et le site de la Bataille de Crécy, le haras du Val de Maye, etc. Sur le plateau du Ponthieu, la forêt domaniale de Crécy est le principal massif forestier du département avec 4 300 hectares accessibles au public. Plus au sud, les villages du plateau du Ponthieu présentent moins de patrimoines extraordinaires mais recèlent de petits patrimoines ruraux vernaculaires (fermes à cour carrée, maisons en torchis) caractéristiques de Picardie maritime. La plupart sont également des villages-courtils, hérités de la longue tradition agricole, c'est-à-dire composés d'auréoles bocagères et de ceintures végétales faisant partie intégrante du système agricole, et rendant des services écosystémiques importants.

Depuis 2021, le PNR-BSPM a souhaité améliorer ses connaissances de ce territoire exceptionnel. Pour cela, il a initié un travail de recensement et d'inventaire des patrimoines naturel et bâti des communes de la vallée. Ce travail s'est réalisé au travers de l'élaboration de l'essentiel des villages-courtils du Ponthieu, d'Atlas paysagers et patrimoniaux et d'Atlas de la biodiversité, au sein de la plupart des communes composant l'aire d'étude. L'ensemble de ces travaux est accessible via le site internet du PNR-BSPM. Le titulaire de la mission pourra ainsi profiter de la connaissance et de l'expertise des équipes biodiversité et paysages du PNR.



<sup>2</sup> <https://www.baiedesomme3vallées.fr/le-pnr-baie-de-somme-picardie-maritime/>



c) Affirmer la forêt de Crécy comme véritable destination touristique

Plus grand massif forestier du département de la Somme, la forêt de Crécy s'étend sur 7 communes et 4360 hectares. C'est une forêt domaniale gérée par l'ONF. Elle est composée principalement de feuillus et plus précisément de hêtre (60 %) et de chêne (20 %). Cette singularité s'explique par la gestion forestière mise en place depuis des dizaines d'années qui a favorisé ces deux essences dans le but de produire du bois de haute qualité. Elle abrite en son cœur un **site classé Natura 2000**, c'est-à-dire un site reconnu remarquable par la présence de certaines espèces et habitats dits « d'intérêt communautaire » qui font l'objet de mesures de préservation spécifiques. Il s'agit du lucane cerf-volant, plus grand coléoptère d'Europe à l'apparence caractéristique, et de 4 espèces de chauves-souris dont 2 dépendent exclusivement du milieu forestier pour survivre : la barbastelle d'Europe et le murin de Bechstein. L'animation de ce classement est assurée par les équipes du PNR.

En étroite collaboration avec l'ONF et les communes jouxtant le massif forestier, le PNR-BSPM et la CCPM souhaitent mieux valoriser la destination « forêt » en s'appuyant sur son lien naturel avec la vallée de la Maye. La création de liaisons modes actifs depuis le littoral vers le massif forestier représente une opportunité unique d'y parvenir. En ce sens, un chantier participatif a été initié par la commune de Crécy-en-Ponthieu, en lien avec l'ONF, le PNR-BSPM et l'UDAP. L'objectif était d'améliorer l'accueil des visiteurs au sein de la clairière du Muguet, site emblématique qui constituait, au temps de l'exploitation des chemins de fer départementaux de la Somme, une halte sur l'ancienne voie ferrée Abbeville - Dompierre-sur-Authie. Cette halte servait notamment à l'exploitation sylvicole pour l'enlèvement du bois.

Le chantier, terminé en 2023 (photos ci-contre), a permis de rénover cette place en y développant des stationnements et une signalétique d'information. Aujourd'hui, ce pôle d'accueil des visiteurs au sein de la forêt est le point de départ des principales randonnées. Il se situe aussi à proximité de Happy parc, un site d'accrobranche. Le site de la clairière du Muguet sera un point de passage incontournable pour les futurs itinéraires modes actifs entre la Traverse du Ponthieu et la commune de Crécy.



Photos après chantier rénovation clairière du Muguet

<sup>3</sup> Les communes colorées en vert représentent des communes dont l'inventaire est achevé et celles colorées en rose représentent celles dont l'inventaire est en cours de réalisation.



## IV. ATTENDUS DE LA MISSION

### 1. Organisation de la mission

Le maître d'ouvrage, BS3V, est responsable de la conduite de l'étude pré-opérationnelle pour l'identification et la conception d'un réseau cyclable, pédestre et équestre au sein de la Vallée de la Maye. Il est précisé que le Syndicat Mixte n'a pas vocation à assurer la maîtrise d'œuvre des travaux à venir sur les différentes sections.

Les collectivités compétentes, soit à l'échelle communale, soit à l'échelle supracommunale via les intercommunalités, seront chargées de la mise en œuvre des sections, conformément aux compétences territoriales respectives. Le rôle de BS3V se limite donc à l'accompagnement de ces collectivités dans la préparation des projets, sans engager la maîtrise d'œuvre.

Cette distinction des rôles et responsabilités devra être clairement intégrée dans le cadre de la concertation et de la coordination avec les parties prenantes pour assurer une articulation cohérente des interventions futures.

Afin de garantir une souplesse optimale dans la mise en œuvre du projet, le marché relatif à cette étude a été conçu avec un **découpage en plusieurs tranches**. Ce choix permettra de moduler le déroulement des phases de réalisation en fonction des arbitrages politiques et financiers qui seront effectués par les collectivités compétentes.

BS3V, dans son rôle de maître d'ouvrage de l'étude, souhaite ainsi laisser aux collectivités la liberté de planifier la réalisation des sections (définies dans le présent cahier des charge) selon leurs priorités et contraintes propres. Le découpage en tranches successives assurera que le projet peut être adapté à la situation locale et aux moyens disponibles à chaque étape, tout en offrant la possibilité de lancer les travaux de manière progressive, suivant l'évolution des décisions politiques et des financements alloués.

Cette organisation en tranches garantit également que chaque collectivité ou intercommunalité puisse prendre en charge les sections qui les concernent, à l'échelle qui leur est pertinente, et ajuster leur calendrier en conséquence. Ainsi, la flexibilité est préservée pour que les phases de réalisation puissent démarrer au moment jugé opportun par les acteurs concernés, en fonction de leurs ressources et de leurs priorités locales.

Ce principe permet non seulement d'optimiser les délais et les coûts du projet global, mais aussi de s'assurer que l'ensemble des parties prenantes peut s'engager à leur rythme, dans un cadre cohérent et concerté.



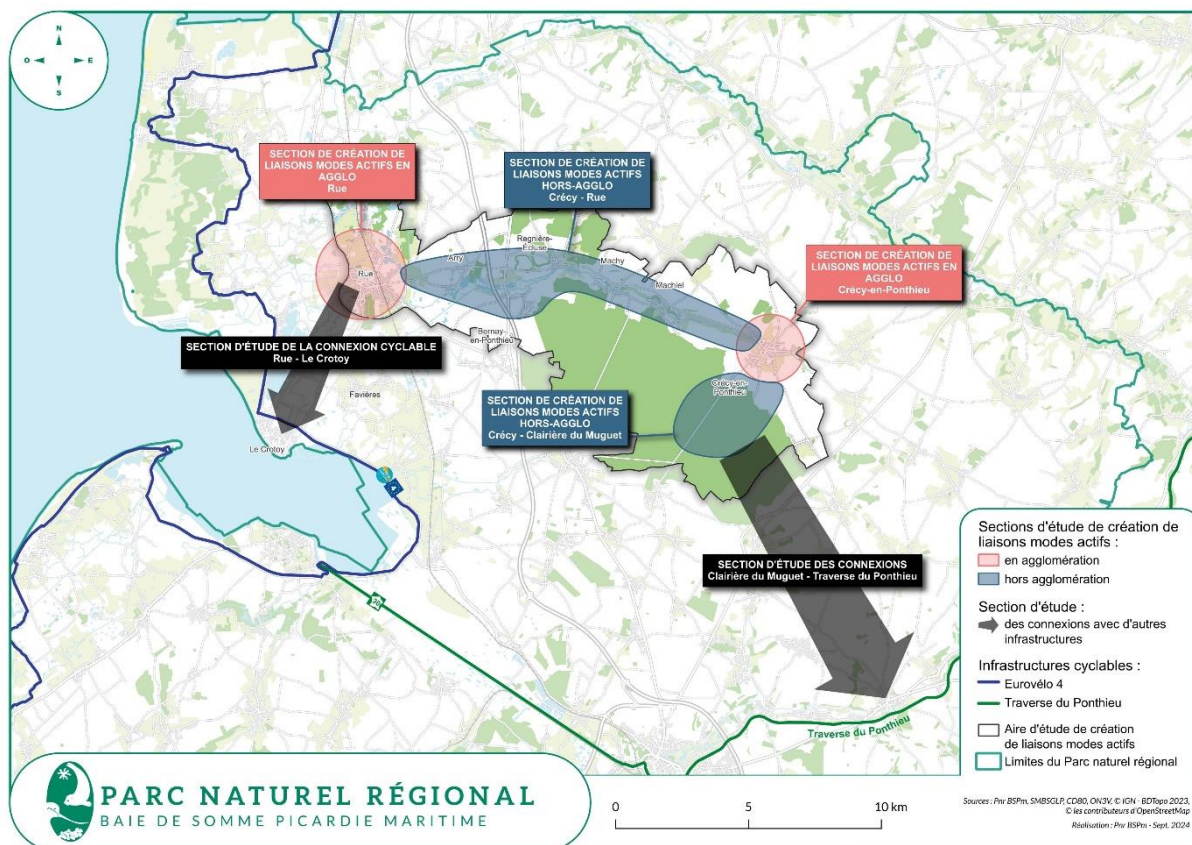
## 2. Décomposition de la mission

La mission se décompose en plusieurs tranches détaillées ci-après :

	Nature de la prestation	Sections concernées
Tranche ferme unique	<b>Etudes préliminaires</b> – identification des tracés intégrant une analyse des variantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Section en agglomération de Rue</li> <li>- Section en agglomération de Crécy-en-Ponthieu</li> <li>- Section hors-agglomération entre Rue et Crécy</li> <li>- Section hors agglomération entre Crécy et la clairière du Muguet</li> </ul>
Tranche optionnelle n°1	<b>Etudes préliminaires – analyse des connexions avec les réseaux existants</b> (la Vélomaritime et la Traverse du Ponthieu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Section hors agglomération entre Rue et le Crotoy</li> <li>- Section hors agglomération entre la clairière du Muguet et la Traverse du Ponthieu</li> </ul>
Tranche optionnelle n°2	<b>Etudes de définition</b> par sections	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toutes les sections</li> </ul>
Tranche optionnelle n°3	<b>Préparation des demandes d'autorisation ou déclarations</b> nécessaires, avec une option concernant la rédaction du cahier des charges pour la réalisation d'un dossier de DUP, précédé d'une enquête parcellaire.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toutes les sections</li> </ul>
Tranche optionnelle n°4	<b>Rédaction des cahiers des charges pour la consultation de maîtrise d'œuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toutes les sections</li> </ul>







Annexe 38 - Découpage de la mission en sections (source : SM-BS3V)

Les **tranches ferme et optionnelle 1** du marché, qui comprennent les études préliminaires d'identification des variantes de liaison et d'analyse des connexions avec les réseaux existants, revêtent une importance stratégique. Leur objectif principal est d'assurer la **cohérence d'ensemble du projet** à l'échelle de la destination, avant de passer aux phases ultérieures de réalisation.

En effet, ces études préliminaires permettent d'établir un « schéma d'intervention global » pour le futur réseau cyclable, pédestre et équestre, en identifiant les différentes options de tracés et leurs variantes possibles. Cette étape garantit que **toutes les liaisons envisagées seront cohérentes les unes avec les autres** et qu'elles s'intégreront de manière harmonieuse dans le maillage existant, qu'il soit communal, intercommunal ou départemental.

L'intérêt de cette tranche ferme et de la tranche optionnelle 1 est double :

1. **Optimiser les connexions** : Elle vise à analyser de manière approfondie les points de connexion avec les réseaux actuels et à anticiper les besoins d'intégration avec d'autres infrastructures existantes ou prévues. Cette approche assure que le réseau proposé sera fonctionnel et connecté aux infrastructures locales, renforçant ainsi son attractivité et son usage par les différents publics (cyclistes, randonneurs, cavaliers).
2. **Garantir une vision globale et partagée** : La définition d'un schéma d'intervention global dès cette phase préliminaire est essentielle pour garantir que les phases ultérieures de réalisation respecteront un cadre cohérent. Cela permet à chaque collectivité d'intervenir à son rythme, tout en assurant que les actions entreprises localement contribueront à un projet d'envergure départementale et en lien avec l'identité de la destination. Ce schéma d'intervention global deviendra un outil de pilotage à long terme, permettant aux décideurs de prioriser les sections les plus stratégiques tout en gardant à l'esprit la vision d'ensemble.

Ainsi, la **tranche ferme et la tranche optionnelle 1 assurent la solidité et la cohérence du projet global**, en balisant les étapes futures et en posant des bases communes à toutes les parties prenantes, garantissant que chaque intervention locale ou intercommunale s'inscrit dans une logique partagée à l'échelle du territoire.



**La tranche optionnelle 2 (phase d'études de définition) sera affermée par section.** Elle visera à qualifier les infrastructures à mettre en place pour chaque tracé retenu et à réaliser une estimation financière des travaux nécessaires à leur mise en œuvre.

A noter que la mission n'a pas vocation à définir les plans d'exécution, ni à fournir un projet détaillé, mais à préparer les conditions pour une future consultation de maîtrise d'œuvre.

Le prestataire doit ainsi fournir des propositions techniques et financières sommaires pour aider à la prise de décision, sans rentrer dans des détails d'exécution ou des plans normés d'infrastructure (ce qui relève du rôle de la maîtrise d'œuvre).

**Les tranches optionnelles 3 et 4 visent des missions complémentaires d'accompagnement :**

- La préparation **des demandes d'autorisation** ou déclarations nécessaires auprès des services de l'État et autres organismes compétents, pour les sections identifiées dans la phase d'études de définition
- **La rédaction des cahiers des charges** pour la consultation de maîtrise d'œuvre

Cette mission vise à garantir que les phases suivantes du projet soient préparées dans le respect des réglementations et que la consultation soit lancée sur des bases claires et conformes aux attendus de l'étude pré-opérationnelle.

### 3. Délais et organisation

Un objectif de **6 mois** est demandé pour la réalisation de la mission (hors phase complémentaire et temps de validation par le maître d'ouvrage).

- Phase 1 : Études préliminaires : 3 mois après la notification du marché.
- Phase 2 : Études de définition : 2 mois après validation de la phase 1.
- Phase complémentaire : accompagnement administratif/réglementaire : 1 mois après validation de la phase 2

Réunions de suivi :

Une réunion de lancement pour chaque phase, des réunions intermédiaires à chaque étape clé, et une réunion de restitution finale pour chaque phase.

Le titulaire de la mission proposera dans sa note méthodologique un calendrier détaillé pour l'exécution des différentes phases du marché.



## V. DESCRIPTION DETAILLEE DE LA MISSION PAR TRANCHE

### 1. Tranche ferme : Etudes préliminaires – identification des tracés intégrant une analyse des variantes

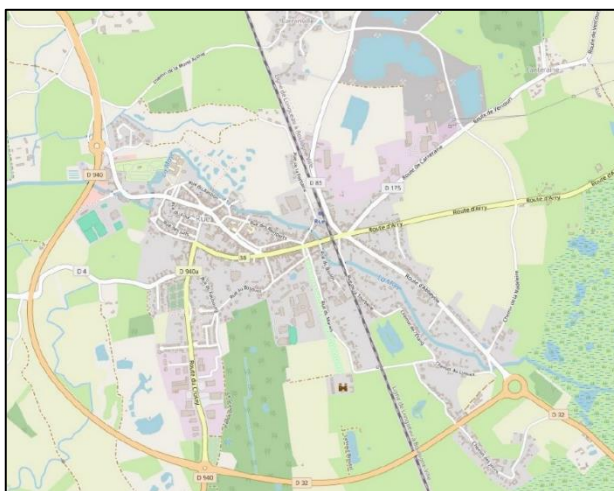
#### a) Description des sections concernées

##### ▪ Section en agglomération de la commune de Rue

La section débute en entrée d'agglomération de Rue et concerne le tissu urbain de Rue.

La commune de Rue a une superficie de 29.06 km<sup>2</sup> soit 2906 hectares et compte 3 111 habitants en 2021 (107 hab/km<sup>2</sup>). Capitale historique du Marquenterre, elle est la collectivité la plus peuplée de la CCPM. Le fleuve de la Maye traverse la commune de part en part pour s'y diviser en deux parties, l'une partant vers le Crotoy et l'autre partant vers Saint-Quentin-en-Tourmont.

C'est un pôle économique important de la CCPM et bénéficiaire du programme Petites Villes de Demain (PVD), en groupement de candidature commune avec Crécy-en-Ponthieu. Le titulaire de la mission devra prendre en considération les projets et programmes déjà prévus.



##### ▪ Section hors-agglomération entre la commune de Rue et de Crécy-en-Ponthieu

Il s'agira de trouver les tracés idéaux qui longeront les deux artères de la Vallée de la Maye, que sont la RD 938 et le fleuve. Pour des raisons d'efficacité dans l'avancement de la mission, le parti pris est de restreindre l'aire d'étude à un rayon fictif de 2 km de part et d'autre de la RD 938. Il existe plusieurs chemins communaux en parallèle de la RD 938 qui pourraient accueillir différentes variantes des itinéraires.

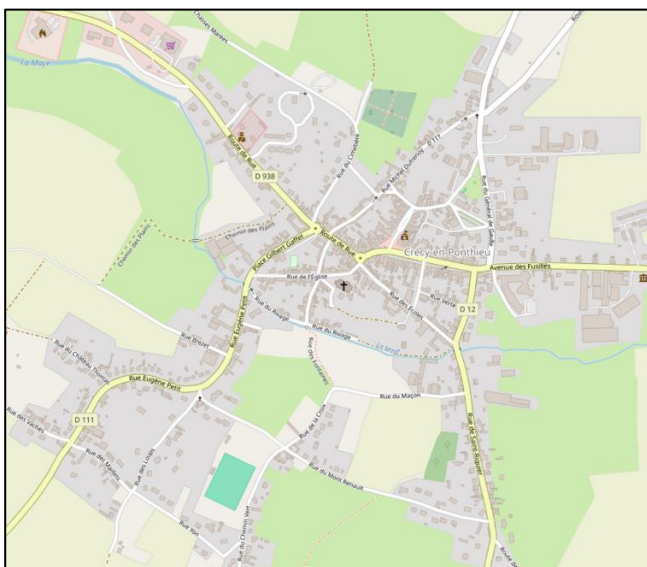
Le titulaire de la mission pourra ponctuellement s'écarter de ce périmètre s'il le juge nécessaire pour répondre à d'autres objectifs de la mission (promouvoir un site patrimonial ou touristique à proximité, réduire les coûts du projet, contraintes foncières et environnementales moins importantes etc.). Il motivera ses choix durant le déroulement de l'étude et les soumettra à la maîtrise d'ouvrage.

Pour cette section, le titulaire de la mission pourra aussi s'inspirer de l'ancien tracé cyclable du Val de Maye, qui prend appui sur des chemins ruraux et de randonnée et le requestionner. L'enjeu sera de promouvoir au mieux les richesses naturelles et architecturales de la Vallée de la Maye tout en reconnectant les offres touristiques existantes entre-elles.



### ■ Section en agglomération de la commune de Crécy-en-Ponthieu

Cette section débute en entrée d'agglomération de Crécy-en-Ponthieu et concerne le tissu urbain de la commune. La commune de Crécy-en-Ponthieu a une superficie de 56.55 km<sup>2</sup> soit 5655 hectares et compte 1359 habitants en 2021 (24 hab/km<sup>2</sup>). La commune est la plus étendue en superficie du PNR, et abrite sur son territoire la forêt domaniale de Crécy-en-Ponthieu, plus importante forêt du département. Sa renommée est internationale car elle fut le théâtre de la bataille de Crécy-en-Ponthieu, l'une des premières de la Guerre de Cent Ans en 1346. Le bourg est situé à mi-chemin entre Abbeville (au sud) et Hesdin (au nord). Elle est également un pôle économique important de la CCPM et bénéficiaire du programme Petites Villes de Demain (PVD) comme la commune de Rue. La commune abrite le pôle d'accueil en forêt de Crécy au lieu-dit de la clairière du Muguet.



Au niveau du centre-bourg de Crécy-en-Ponthieu, l'idéal serait que les tracés des futures liaisons puissent rejoindre rapidement les bords de la Maye puisque cette dernière symbolise le lien naturel qui unira toutes les futures liaisons modes actifs en étude.

Une rencontre préalable avec la commune a permis d'identifier les éléments suivants concernant le tracé souhaité des futures liaisons :

- Il est conseillé que les tracés puissent passer à proximité du musée du Mémorial de la bataille de Crécy, site touristique majeur de la commune et à proximité des abords de la Maye ;
- la Maye est bordée en partie par un petit sentier de ville qui la jouxte. Il pourrait servir de tracé aux liaisons (propriétés privées principalement) ;
- De manière générale, la commune souhaite davantage promouvoir son rapport avec le fleuve dans ses aménagements.

### ■ Section hors-agglomération entre la commune de Crécy-en-Ponthieu et la clairière du Muguet, dans la forêt de Crécy

Partant de la clairière du Muguet sur laquelle il existe déjà une aire de stationnement et un parc de loisirs (accro-branche), il s'agira d'investiguer les tracés possibles pour rejoindre le centre-bourg de Crécy-en-Ponthieu. Plusieurs propositions non-exhaustives sont jointes dans l'**annexe 39** et constituent des pistes de réflexion. Ces propositions doivent être investiguées sur le terrain et si besoin, d'autres propositions pourront aussi être réfléchies.





## **b) Attendus et livrables**

### **▪ Rapport de diagnostic territorial**

#### **Attendus de la mission :**

Le titulaire devra réaliser une analyse approfondie du territoire de la vallée de la Maye, en identifiant les caractéristiques géographiques, les enjeux environnementaux, et les dynamiques sociales et touristiques en présence.

Il devra également inventorier les infrastructures existantes pouvant être réutilisées ou modifiées pour les mobilités douces, ainsi que les contraintes environnementales et réglementaires à prendre en compte pour la planification des itinéraires.

L'étude devra couvrir aussi bien les enjeux fonciers (propriétés privées et publiques traversées) que les contraintes techniques (relief, hydrologie, zones inondables).

#### **Livable : rapport de diagnostic territorial**

Le rapport devra inclure :

- Une présentation complète du territoire avec des cartes à différentes échelles.
- Un inventaire des chemins existants et des infrastructures pouvant être aménagées.
- Une analyse des opportunités et des contraintes liées au développement des itinéraires de mobilité douce.

Format attendu : rapport PDF avec annexes cartographiques au format PDF et SIG (cf. spécificités au chapVI.1).

### **▪ Exploration de tracés potentiels**

#### **Attendus de la mission :**

Le titulaire devra identifier et proposer des itinéraires potentiels pour les différents usages (cyclistes, piétons, cavaliers), en tenant compte des contraintes géographiques et environnementales, ainsi que des besoins des différents usagers.

Chaque tracé devra être analysé en fonction de sa faisabilité technique, de son impact environnemental et de sa capacité à se connecter aux infrastructures existantes.

#### **Livable : proposition de tracés potentiels**

Le document devra comporter :

- Des cartes précises des tracés potentiels, différenciant les itinéraires cyclables, pédestres et équestres.
- Une description de chaque itinéraire, précisant la longueur, les obstacles rencontrés, et les points d'intérêt desservis.

Format attendu : cartes et descriptif en PDF, avec les fichiers SIG correspondants.

### **▪ Étude comparative des variantes**

#### **Attendus de la mission :**

Le titulaire devra réaliser une analyse multicritère des différentes variantes de tracés proposés (3 variantes de tracés à minima). Cette analyse devra permettre de comparer les tracés selon plusieurs critères (techniques, environnementaux, économiques, sociaux) afin de faciliter la prise de décision par le maître d'ouvrage et la préparation des demandes d'autorisation ou déclarations nécessaires auprès des services de l'État et autres organismes compétents.

Il est attendu une méthode objective et transparente qui prendra en compte les priorités du projet, notamment la préservation de l'environnement et la faisabilité économique et technique des tracés.



Critères à intégrer dans l'analyse multicritère :

- Critères environnementaux (impact sur la biodiversité, respect des sites protégés, intégration paysagère du tracé et des infrastructures proposées, estimation des impacts environnementaux liés à la construction et à l'entretien des ouvrages).
- Critères techniques (topographie, accessibilité des ouvrages, interconnexions avec les réseaux existants, desserte depuis les stationnements existants, maîtrise foncière, sécurité des usagers).
- Critères économiques (coûts d'aménagement et d'entretien).
- Critères sociaux et touristiques (attractivité, acceptabilité locale).

Le maître d'ouvrage pourra définir, avec l'aide du titulaire, les pondérations de chaque critère en fonction des enjeux du projet.

#### Livrable : étude comparative des variantes

L'étude devra comporter :

- Une description de chaque variante avec cartes détaillées.
- Une grille de notation par critère, avec une pondération définie et justifiée.
- Un tableau synthétique comparant les différentes variantes avec un classement final et une recommandation.

Format attendu : rapport comparatif au format PDF, avec tableaux d'analyse et cartes en annexe (PDF et SIG).





## 2. Tranche optionnelle n°1 : Etudes préliminaires – analyse des connexions avec les réseaux existants (la Vélomaritime et la Traverse du Ponthieu)

### a) Description des sections concernées

La première section est située hors-agglomération le long de la D940 entre le carrefour giratoire en entrée sud-ouest de Rue et se connecte en entrée nord-est du Crotoy et mesure près de 5 km de long du Nord au Sud.

La seconde section est située hors-agglomération sur le plateau du Ponthieu entre la clairière du Muguet dans la forêt de Crécy-en-Ponthieu et la Traverse du Ponthieu. Les communes du plateau sont détaillées dans les références bibliographiques produites par les équipes du PNR (L'essentiel des villages courts, atlas patrimoniaux et paysagers, etc.).

### b) Attendus et livrables

La tranche optionnelle n°1 vise à garantir une cohérence d'aménagement et une connectivité optimale entre les tracés d'itinéraires cyclables, pédestres et équestres retenus en tranche ferme avec les réseaux existants que sont la Vélomaritime au niveau du Crotoy ainsi que la Traverse du Ponthieu entre Saint-Riquier et Abbeville.

Cette tranche sera engagée de manière concomitante à la tranche ferme.

#### ▪ **Etude d'une connexion cyclable à la Vélomaritime depuis la section en agglomération de Rue**

##### **Attendus de la mission :**

Le titulaire devra étudier l'opportunité et la faisabilité d'un aménagement cyclable le long de la D940 en entrée sud-ouest de Rue jusqu'à la connexion avec la Vélomaritime en entrée nord-est du Crotoy. A noter qu'il n'est pas prévu dans la commande d'étudier un potentiel tracé pédestre/équestre.

L'analyse multicritère, développée en tranche ferme, devra permettre de faire un comparatif entre les deux côtés de la D940 pour l'implantation de l'aménagement cyclable.

##### **L'étude devra comporter :**

- Une description de chaque variante avec cartes détaillées.
- Une grille de notation par critère, avec une pondération définie et justifiée.
- Un tableau synthétique comparant les différentes variantes avec un classement final et une recommandation.

Format attendu : rapport comparatif au format PDF, avec tableaux d'analyse et cartes en annexe (PDF et SIG).

#### ▪ **Etude des connexions (cyclable, pédestre et équestre) à la Traverse du Ponthieu depuis la clairière du Muguet en forêt de Crécy**

##### **Attendus de la mission :**

- Sur le volet cyclable, le titulaire devra étudier l'opportunité et la faisabilité d'un aménagement cyclable au sein du maillage du réseau points-nœuds à vélo existant entre la Traverse du Ponthieu et la clairière du Muguet en forêt de Crécy
- Sur le volet pédestre, le titulaire devra évaluer la qualité de l'infrastructure de l'itinéraire de grande randonnée GR 123 existant.
- Sur le volet équestre, le titulaire devra évaluer la qualité de l'infrastructure à partir des circuits existants (équestres et/ou pédestre).

##### **L'étude devra comporter :**

- Une évaluation de la qualité des infrastructures existantes
- Une description de chaque variante avec cartes détaillées permettant une connectivité optimale

Format attendu : rapport d'évaluation au format PDF, et cartes en annexe (PDF et SIG).



### 3. Tranche optionnelle n°2 : études de définition par section

#### Attendus de la mission :

L'objectif est de préparer le maître d'ouvrage aux décisions de lancement des phases ultérieures (consultation de maîtrise d'œuvre et réalisation des travaux).

**Pour chaque section identifiée au marché**, le titulaire devra produire une étude de niveau avant-projet sommaire (APS) pour les tracés cyclable, piéton, équestre retenus, incluant des propositions détaillées d'aménagement, une estimation sommaire des coûts et un phasage des interventions.

Il est attendu que cette étude permette de définir précisément les types d'aménagements (revêtements, équipements, signalétique) ainsi que les infrastructures nécessaires pour assurer la sécurité et la continuité des itinéraires.

#### L'étude devra comporter :

Les éléments suivants sont attendus dans le rapport d'APS :

- **Présentation des tracés retenus et description des aménagements**
  - Cartographie précise des tracés retenus : chaque itinéraire (cycliste, piéton, équestre) doit être clairement représenté sur des cartes à une échelle adaptée, incluant les segments à aménager et les infrastructures déjà existantes.
  - Description technique des itinéraires : longueur des tracés, type d'aménagement (revêtements proposés, types de cheminements), nature des ouvrages (ponts, passerelles, bordures, signalisation spécifique), emplacement des points d'arrêt ou de repos (aires de pique-nique, parkings), mesures de sécurité à prévoir (barrières, panneaux de signalisation), accessibilité pour les personnes à mobilité réduite
- **Propositions d'aménagements spécifiques**
  - infrastructures de franchissement (dimensions et matériaux envisagés), traitement des sols et revêtements (à définir en fonction du terrain, de l'usage et des contraintes), signalétique et (proposition d'une signalétique spécifique pour chaque itinéraire -panneaux directionnels, balisage) et d'un mobilier adapté en fonction de l'existant sur le territoire (bancs, panneaux d'informations touristiques, racks à vélos).
- **Étude environnementale et paysagère simplifiée**
  - Impact environnemental : présentation des impacts potentiels sur la faune et la flore, avec des recommandations pour minimiser les perturbations (mesures compensatoires, maintien des corridors écologiques).
  - Insertion paysagère des aménagements : analyse des impacts visuels des infrastructures sur le paysage, avec des propositions d'intégration (choix des matériaux, végétalisation des abords).
- **Estimation sommaire des coûts**
  - Chiffrage des travaux : Évaluation des coûts globaux d'aménagement pour chaque segment de tracé, en distinguant les coûts des travaux de voirie (réalisation des chemins, franchissements, terrassements), les coûts des ouvrages spécifiques, les coûts des équipements (signalétique, mobilier).
- **Phasage des travaux et calendrier prévisionnel**
  - Priorisation des interventions : Identification des tracés à réaliser en priorité en fonction de l'état actuel des chemins, des opportunités foncières et des contraintes environnementales.
  - Calendrier prévisionnel des travaux : propositions de séquençage des travaux, avec estimation des délais nécessaires pour chaque phase (études complémentaires, réalisation des ouvrages, période de test si nécessaire).



#### Format attendu pour le rapport de niveau APS :

- Rapport complet au format PDF détaillant les éléments ci-dessus
- Annexes cartographiques et plans au format PDF et SIG permettant de visualiser précisément les tracés et aménagements.
- Tableaux de coûts et estimations financières au format Excel ou équivalent, avec un résumé clair des différentes phases et coûts estimés.



#### 4. Tranche optionnelle n°3 : préparation des demandes d'autorisation ou déclarations

##### Attendus de la mission :

La tranche optionnelle n°3 vise à préparer les demandes d'autorisation ou déclarations nécessaires auprès des services de l'État et autres organismes compétents, **pour chacune des sections identifiées dans la phase d'études de définition.**

Concernant la préparation des demandes d'autorisation ou déclarations, le prestataire de cette mission devra réaliser une liste exhaustive des procédures et demandes administratives conforme à la législation en vigueur, à réaliser pour permettre la poursuite des opérations de maîtrise d'œuvre.

Sur la base de cette liste, le prestataire réalisera toutes les demandes ou déclarations auprès des services de l'Etat (procédures cas par cas pour les études d'impact...) pour les sections à aménager identifiées dans la phase d'études de définition. Les dossiers devront être validés par les services de l'Etat et les partenaires avant tout engagement de procédure.

##### Ces dossiers réglementaires devront comporter :

- Les études d'impact, documents réglementaires et plans d'aménagement nécessaires pour chaque autorisation.
- Les documents techniques associés (cartes, plans, etc.), adaptés aux exigences des services instructeurs.

En fonction de la dureté des négociations avec certains propriétaires potentiellement impactés par les emprises des tronçons, BS3V se réserve la possibilité de réaliser une procédure de déclaration d'utilité publique, permettant ainsi d'accélérer les procédures d'acquisition de ces parcelles.

Pour la constitution du dossier de DUP, le titulaire sera chargé de :

- L'écriture du cahier des charges et de l'ensemble des marchés des pièces administratives, techniques et financières (Décomposition du Prix Global et Forfaitaire) des marchés publics nécessaires pour la réalisation d'un dossier de DUP, précédé d'une enquête parcellaire ;
- La réalisation du dossier d'analyse des offres ;
- L'assistance auprès du maître d'ouvrage pour l'engagement et le suivi des marchés.



## 5. Tranche optionnelle n°4 : rédaction des cahiers des charges pour la consultation de maîtrise d'œuvre

### Attendus de la mission :

Le titulaire devra accompagner le maître d'ouvrage dans la rédaction des documents de consultation nécessaires pour le lancement des phases de maîtrise d'œuvre. Il est attendu que ces documents soient rédigés de manière claire et exhaustive pour faciliter le travail des futurs prestataires.

### Livrable : Cahiers des charges pour la maîtrise d'œuvre

Les documents attendus incluent :

- Un CCTP (Cahier des Clauses Techniques Particulières) détaillant les prestations attendues (relevés, APS, APD, DCE, etc.).
- Un programme fonctionnel précisant les objectifs et contraintes du projet.
- Des documents annexes incluant les plans d'aménagement, les estimations budgétaires, et les références environnementales à prendre en compte.

Format attendu : cahier des charges complet sous format PDF, prêt pour publication dans le cadre d'une consultation.



## VI. DISPOSITIONS GENERALES

### 1. Dispositions concernant les livrables

#### a) Objectif

Le titulaire de la mission précisera dans sa méthodologie le contenu et la date de rendu des différents livrables et veillera à la cohérence d'ensemble.

#### b) Nature

Les productions réalisées par le titulaire de la mission seront remises en version informatique et transférées via une plateforme de transfert en ligne (type Wetransfer) au SM-BS3V. Les supports papiers seront demandés pour les comités techniques et de pilotage.

Les rendus devront être compatibles :

- avec la suite Microsoft Office pour les versions modifiables ;
- avec le logiciel de cartographie QGis pour toutes les productions cartographiques réalisées dans le cadre de la mission (de préférence au format goépackage .gpkg, sinon au format ESRI .shp avec la projection Lambert 93 (EPSG : 2154)) ;
- avec Adobe Reader pour toutes les versions finalisées de livrables diffusables.

#### c) Cession des droits de propriété intellectuelle et dématérialisation

La cession des droits de propriété intellectuelle et des fichiers sources produits par le prestataire sera faite au pouvoir adjudicateur.

### 2. Organisation du pilotage de la mission

#### a) Types d'instances

Les réunions où le titulaire de la mission sera présent seront animées par le(s) chef(s) de projet mentionné(s) dans la note méthodologique, sauf autorisation expresse du pouvoir adjudicateur. On distinguera trois types d'instances :

- Le **comité de pilotage** : composé d'élus et directeurs des structures partenaires (CCPM, CD 80, SMBS-GLP, ONF, Conservatoire du littoral) et présidé par la Présidente du PNR. Ce comité sera chargé d'arbitrer les propositions et de valider chaque étape de la mission ;
- Le **comité technique** : composé de l'équipe du PNR et de ses partenaires institutionnels et associatifs. Ce comité jouera un rôle d'appui technique et apportera l'assistance nécessaire à la bonne réalisation de la mission. De manière générale, chaque comité technique sera suivi d'un comité de pilotage ;
- Les **points d'échanges techniques** entre le SM-BS3V et le titulaire de la mission qui pourront être régulièrement organisés en fonction des besoins et de l'avancée de la mission.

#### b) Préparation des instances

Ordres du jour : l'ordre du jour de chaque réunion est établi par le titulaire de la mission en accord avec l'équipe-projet du SM-BS3V ;

Supports : les documents-supports des réunions devront être transmis à l'équipe-projet au moins 7 jours ouvrés avant chaque réunion en version informatique modifiable. Au plus tard, trois jours ouvrés avant la date de la réunion, le SM-BS3V se chargera de transmettre sa validation et ses retours auprès du groupement de candidats avec, au besoin, des demandes de reprises ;





Comptes-rendus : les réunions feront l'objet d'un compte-rendu établi sous sept jours ouvrés suivants la réunion par le titulaire de la mission. Ces comptes-rendus devront détailler le relevé de décision, les points restant à valider par les partenaires ou à être retravailler par le titulaire de la mission. Ils préciseront aussi l'avancement général de la mission, au regard du calendrier prévisionnel. Ils seront transmis en version modifiable à l'équipe-projet du SM-BS3V qui se chargera de transmettre une validation dans les trois jours ouvrés suivants l'envoi du compte-rendu (au besoin des demandes de reprises pourront être demandées).

c) Nombre d'instance

**Il appartient au groupement de candidats de définir précisément le nombre de réunions dans sa note méthodologique** en détaillant leurs objectifs, la façon dont elles seront opérées, la gouvernance déployée (intervention des partenaires (associations, fédération de la chasse, chambre de l'agriculture etc.).

### 3. Rémunération des prestations

La rémunération des prestations s'effectuera au travers de prix forfaitaire explicité dans le DPGF qui comprendra l'ensemble des frais et moyens mis en œuvre par le titulaire pour :

- La production des livrables et son adaptation en fonction de l'avancement de la mission ;
- La préparation, la tenue et l'animation des réunions et la réalisation de compte-rendu ;
- La mise à disposition, le montage et démontage et l'utilisation de moyens informatiques pour la réalisation de réunions à distance ;
- La prise en compte des sujétions de corrections, de modifications et d'adaptations de tout documents demandés par le SM-BS3V ;
- La participation à toute réunion de travail nécessaire ;
- Toute autre modalité supplémentaire à la demande du maître d'ouvrage (rémunérée à l'unité, au besoin).



## VII. GROUPEMENT DE CANDIDATS ATTENDUS

Le groupement de candidature devra être composé d'une équipe pluridisciplinaire avec des compétences larges et des références dans les domaines suivants :

- Expertise **transport et mobilités actives** : approche terrain, intégration en milieu naturel hors-agglomération et en milieu urbain, ingénierie et aménagement, réglementation ;
- Expertise paysagère ;
- Expertise **juridique, foncière et environnementale** (procédures réglementaires, DUP, séquences ERC, Loi sur l'Eau) ;
- Expertise Voiries Réseaux Divers et géotechnique ;



## VIII. ANNEXES

- Annexe 1** - Périmètres gérés par le SM-BS3V (source : SM-BS3V)
- Annexe 2** - Périmètres des EPCI, du Grand Site de France, du PNR-BSPM et du SCoT (source : SM-BS3V)
- Annexe 3** - Périmètre du PAH Ponthieu - Baie de Somme (source : SM-BS3V)
- Annexe 4** - Description des communes de la vallée de la Maye (source : SM-BS3V)
- Annexe 5** - Aires d'études de la mission (source : SM-BS3V)
- Annexe 6** - Description de la Balade Centuloise (source : CD 80)
- Annexe 7** - Réseau de randonnées pédestres sur le PNR (source : SM-BS3V)
- Annexe 8** - Aménagements cyclables en site propre sur le PNR (source : SM-BS3V)
- Annexe 9** - Statistiques sur les parts modales du département de la Somme (source : CD 80)
- Annexe 10** - Rapport de fréquentation de l'Eurovélo du canal de la Somme (source : CD 80)
- Annexe 11** - Projet de schéma équestre étude 2008-2009 (source : SM-BS3V / SM-BSGLP)
- Annexe 12** - Centres équestres et des circuits équestres balisés sur le PNR (source : SM-BS3V)
- Annexe 13** - Réseau de voies ferrées et d'autocars de Picardie maritime (source : SM-BS3V)
- Annexe 14** - Aires de covoiturage du département de la Somme (source : CD 80)
- Annexe 15** - Parkings et poches de stationnements communaux dans l'aire d'étude (source : SM-BS3V)
- Annexe 16** - Trafic automobile centré sur l'aire d'étude en 2023 (source : CD 80)
- Annexe 17** - Schéma Régional Véloroutes et Voies Vertes Hauts-de-France (source : Hauts-de-France)
- Annexe 18** - Schéma cyclable départemental 2021-2028 de la Somme (source : CD 80)
- Annexe 19** - Extrait carte du principe de stratégie « Vallée de Somme, Vallée Idéale » (source : CD 80)
- Annexe 20** - Etude de la Véloroute des Oiseaux (source : CD 80)
- Annexe 21** - Phasage de programmation de la Traverse du Ponthieu (source : CD 80)
- Annexe 22** - Etude de conception de la Traverse du Ponthieu (source : CD 80)
- Annexe 23** - Descriptif de la Traverse du Ponthieu (source : CD 80)
- Annexe 24** - Dossier Fonds Mobilités Actives Pont de Béthune et Véloroute Vallée de Somme (source : CD 80)
- Annexe 25** - Document de communication sur le Réseau Points-Noeuds (source : CD 80)
- Annexe 26** - Réseau points nœuds en Picardie maritime (source : SM-BS3V)
- Annexe 27** - Plan d'actions projet de territoire CCPM (source : CCPM)
- Annexe 28** - Actions prioritaires projet de territoire CCPM (source : CCPM)
- Annexe 29** - Dispositifs de revitalisation en Picardie Maritime (source : ANCT)
- Annexe 30** - Programme d'actions Petites Villes de Demain à Crécly-en-Ponthieu (source : CCPM)
- Annexe 31** - Programme d'actions Petites Villes de Demain à Rue (source : CCPM)
- Annexe 32** - Etude à Crécly-en-Ponthieu, vallée des Clercs (source : CCPM)
- Annexe 33** - Etude à Rue, friches industrielles (source : CCPM)
- Annexe 34** - Plan vélo du Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard (source : SM-BSGLP)
- Annexe 35** - Boucles touristiques des oiseaux du SM-BSGLP (source : SM-BS3V)
- Annexe 36** - Projet de barreau de liaison douce à Saint-Quentin-en-Tourmont (source : SM-BSGLP)



**Annexe 37** – Charte du PNR (source : SM-BS3V)

**Annexe 38** - Avancement des atlas paysagers réalisés par le PNR (source : SM-BS3V)

**Annexe 39** - Plan de la forêt de Crécy (source : CD 80)

**Annexe 40** – Schéma simplifié des routes forestières dans la forêt de Crécy-en-Ponthieu (source : CD 80)

**Annexe 41** – Découpage de la mission en sections (source : SM-BS3V)

**Annexe 42** – Proposition de tracés de liaisons douces entre Crécy-en-Ponthieu la clairière du Muguet (source : SM-BS3V)

