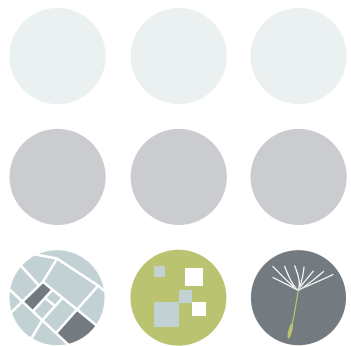




ARTER

paysage | urbanisme | mobilité



Siège social

Parc d'Activités Côte Rousse

180, rue du Genevois

73000 Chambéry

Tél. 09 80 34 81 16

Fax 09 85 34 81 16



contact@arter-agence.fr

www.arter-agence.fr



Étude de fréquentation
de circulation et de
stationnement



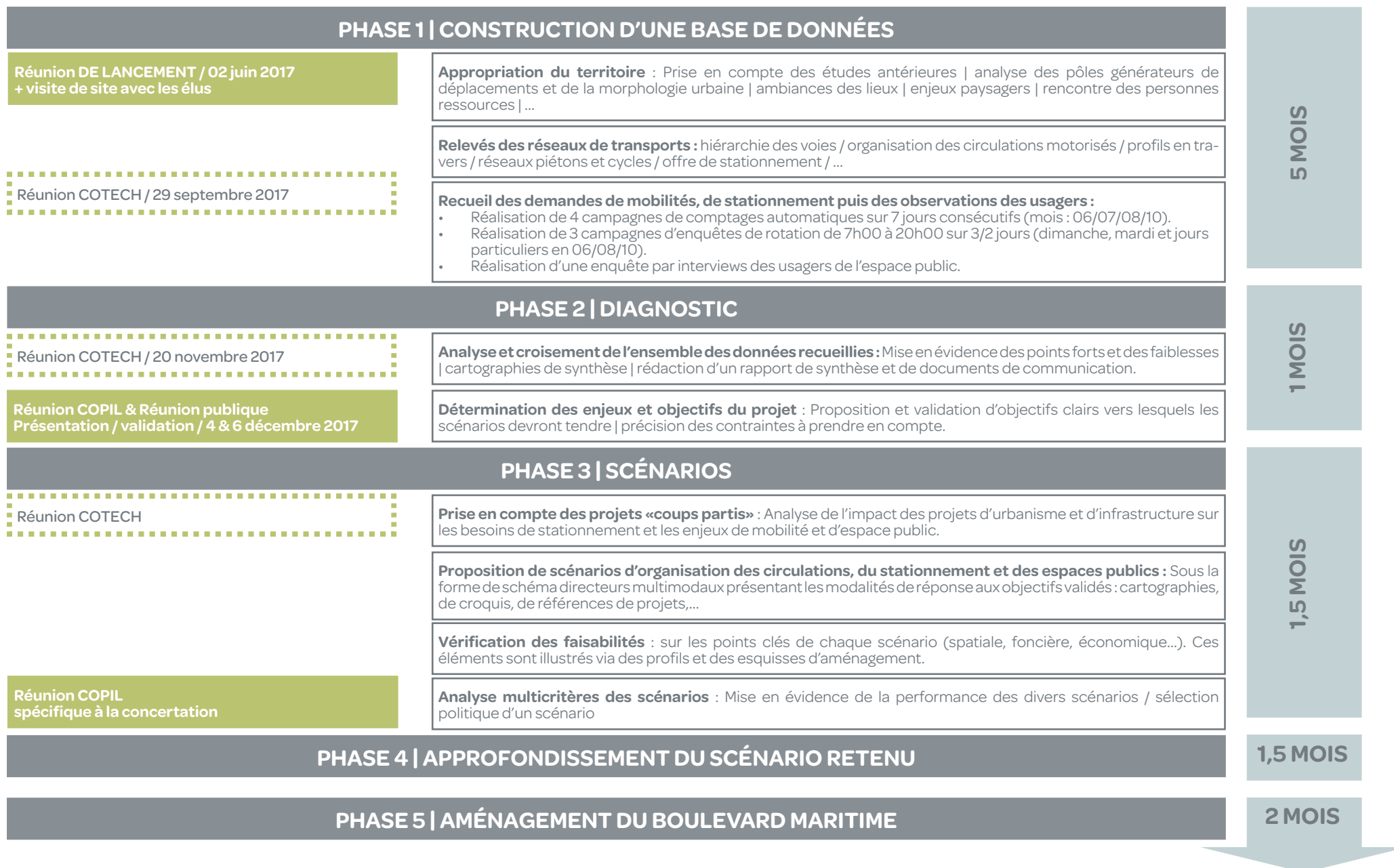
CAYEUX-SUR-MER



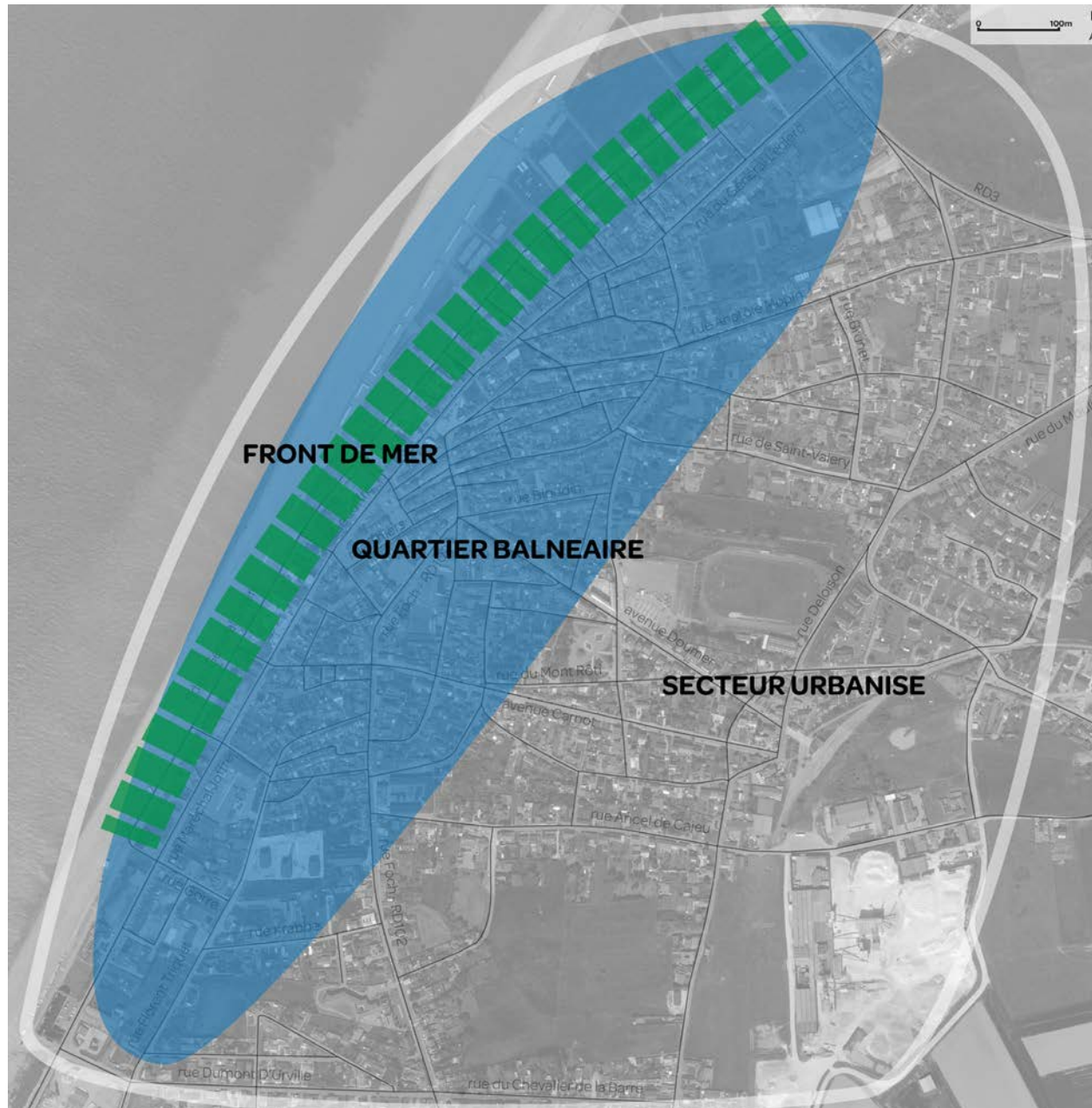
Phase 1 & 2 | Diagnostic
Réunion publique | 06/12/17



Synthèse de la démarche d'étude



Secteur d'étude - Périmètres d'analyse



- **le secteur urbanisé étendu** pour la compréhension des enjeux d'accessibilité
- **le quartier balnéaire** pour l'analyse du stationnement, des espaces publics et la réalisation des enquêtes interviews
- **le front de mer** pour l'analyse plus fine et des propositions de programmation détaillées



DIAGNOSTIC

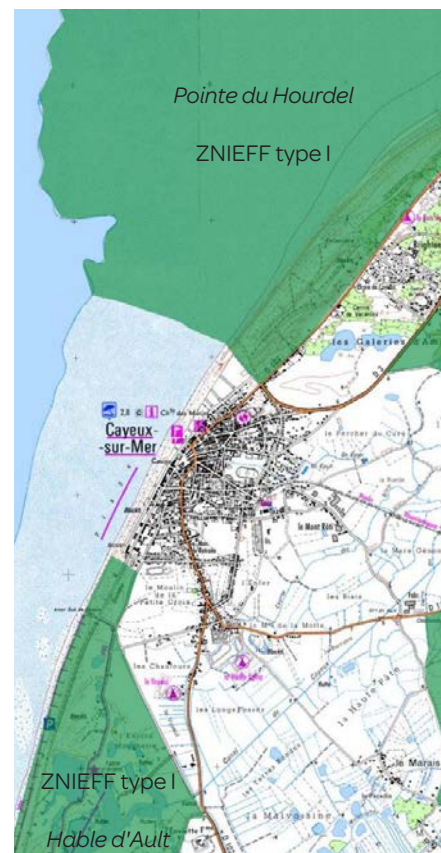




CONTEXTE URBAIN



Contexte géographique et paysager 1/2



- **proximité géographique** de grandes métropoles (Bruxelles, Lille, Paris) dont la côte Picarde est "la mer la plus proche"
- territoire associé à la qualité de ses **espaces naturels et de ses paysages** : littoral, Baie de Somme,...
- **contexte réglementaire** (RAMSAR, ZNIEFF type 1,...) qui vise la préservation et la mise en valeur de ces qualités
- territoire labellisé en 2011 parmi les 41 **Grands Sites de France** pour excellence de la gestion, de la préservation et de la mise en valeur (accueil,...) de son territoire
- territoire **multipolaire et plat** : à l'échelle des mobilités actives



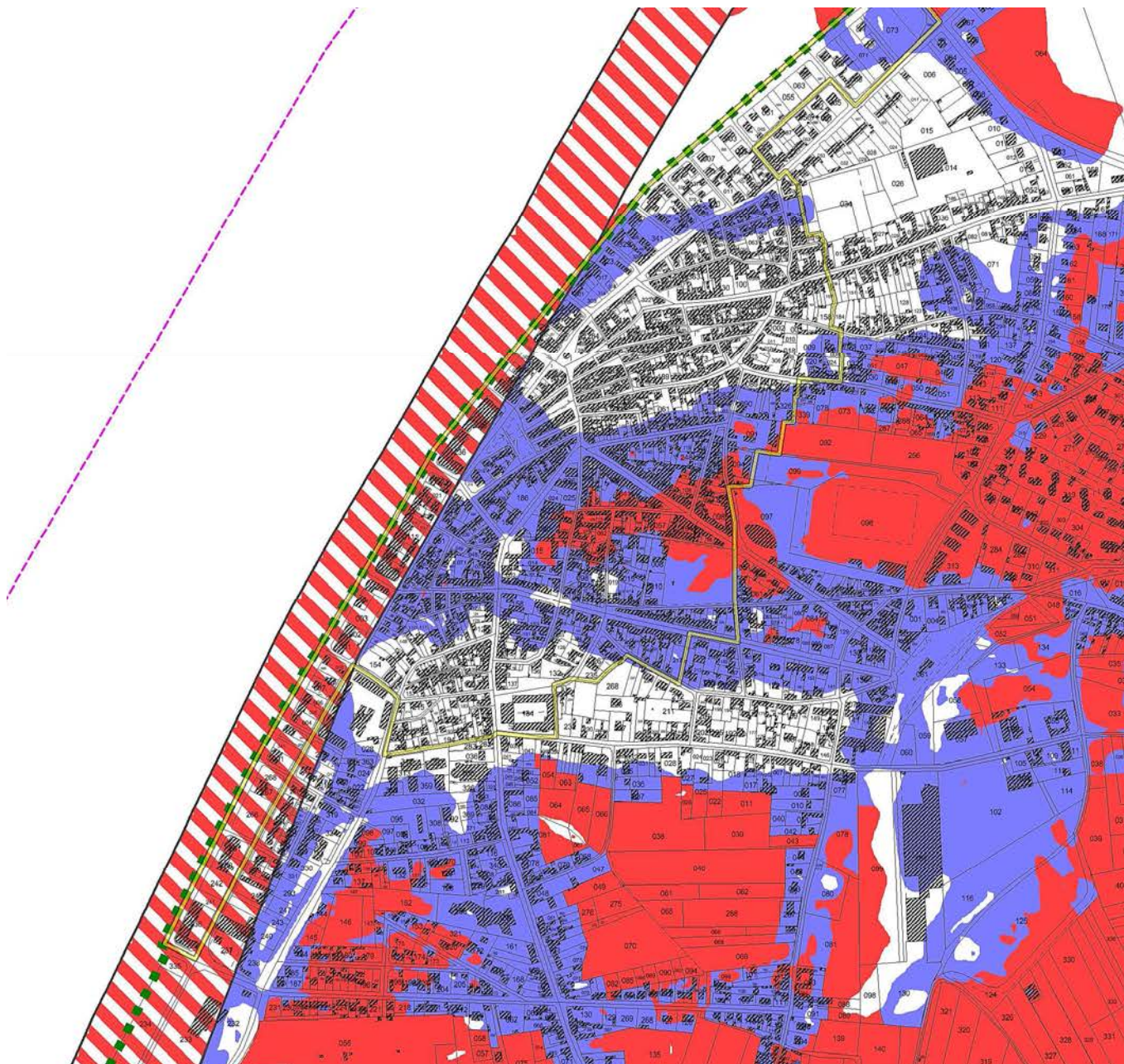
Hable d'Ault au Sud



Plage et cordon de galet au niveau de Cayeux

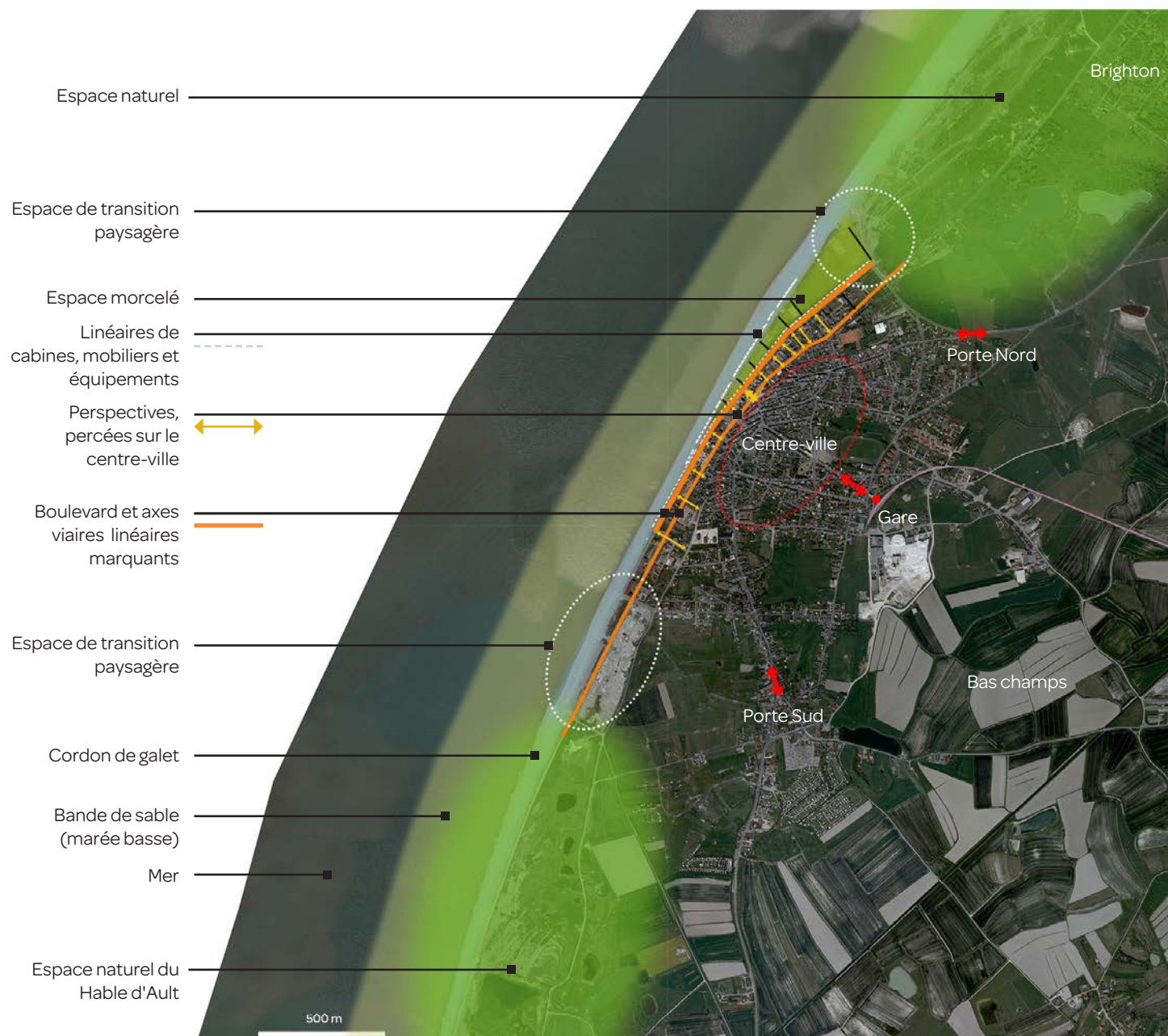


Espaces naturels au Nod



- territoire et front de mer soumis au risque d'inondation et aux **événements tempétueux**
- les aléas environnementaux imposent un entretien permanent du trait de côte
- **la concession de la gestion du front de mer** (domaine public maritime) à la commune impose une nouvelle organisation (protection,...) et lui donne la capacité de mettre en valeur (paysage,...) cet espace

Synthèse de l'analyse paysagère du front de mer



- un site en interface entre terre et mer, et entre deux espaces naturels de qualité
- une linéarité Sud<>Nord très marquée qui fractionne la perméabilité Est<>Ouest
- un découpage et une organisation interne qui participe au **morcellement des espaces** et au **manque de continuités** paysagère et urbaine
- une image très "routière" du boulevard
- de nombreuses **perspectives** sur le cœur de la ville, sans lien évident avec le front de mer
- Un **manque de lieux de pause et de contemplation**

CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Illustrations de l'analyse paysagère du front de mer

Une linéarité Nord <> Sud très marquée et peu perméable



Une image routière en contradiction avec la qualité paysagère des alentours



Un site à la frange d'espaces paysagers remarquables, sans réel lien



Manque de lieux de pause, de contemplation et d'événements



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

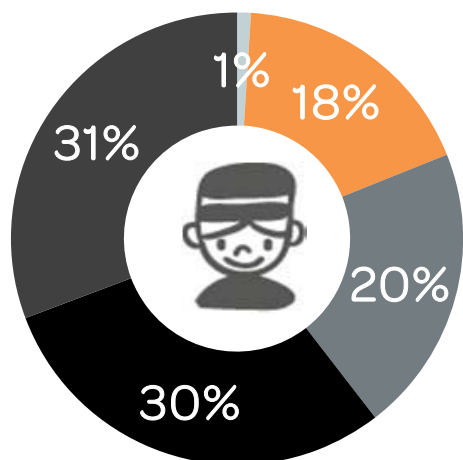
STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Résultats des interviews "micro-trottoir" sur un panel aléatoire de 306 personnes 1/6

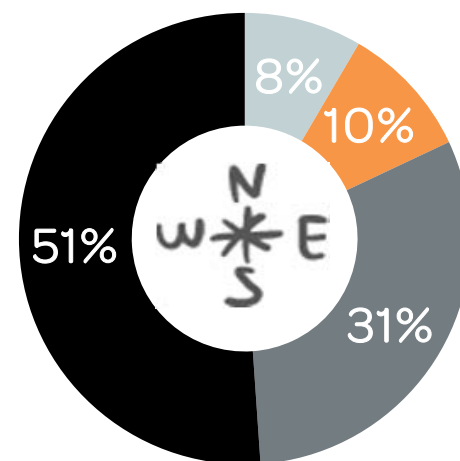
Panel interrogé



- Actifs
- Visiteurs logeant à Cayeux-sur-Mer
- Résidents à l'année
- Résidents secondaires
- Visiteurs à la journée

Quel est votre département de provenance ?

- 59 - Nord
- 62 - Pas-de-Calais
- 80 - Somme
- Autres (moins de 5% par département)



CONTEXTE

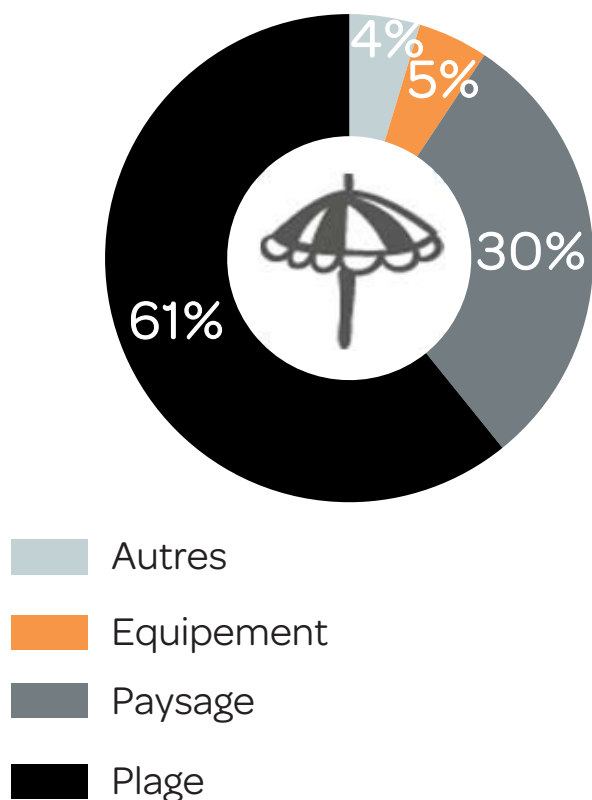
RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

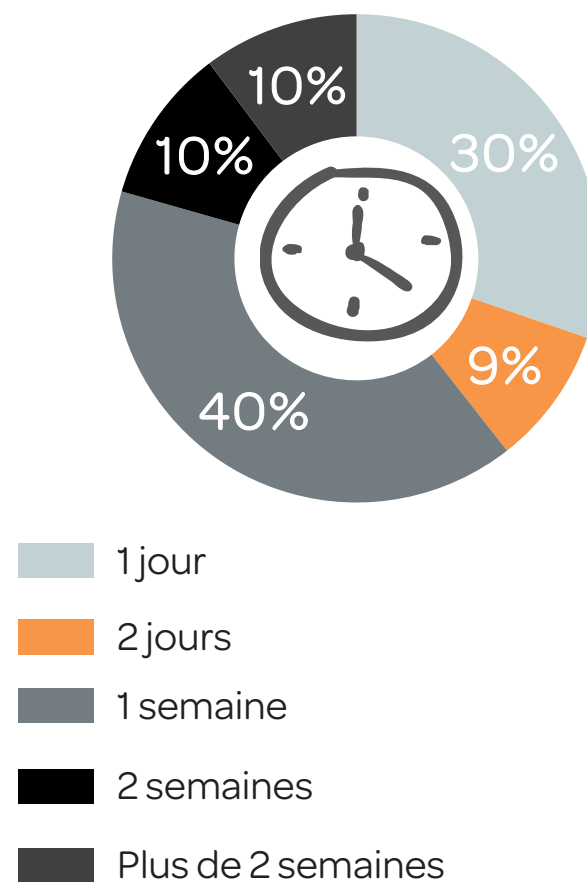
SYNTHÈSE

ANNEXES

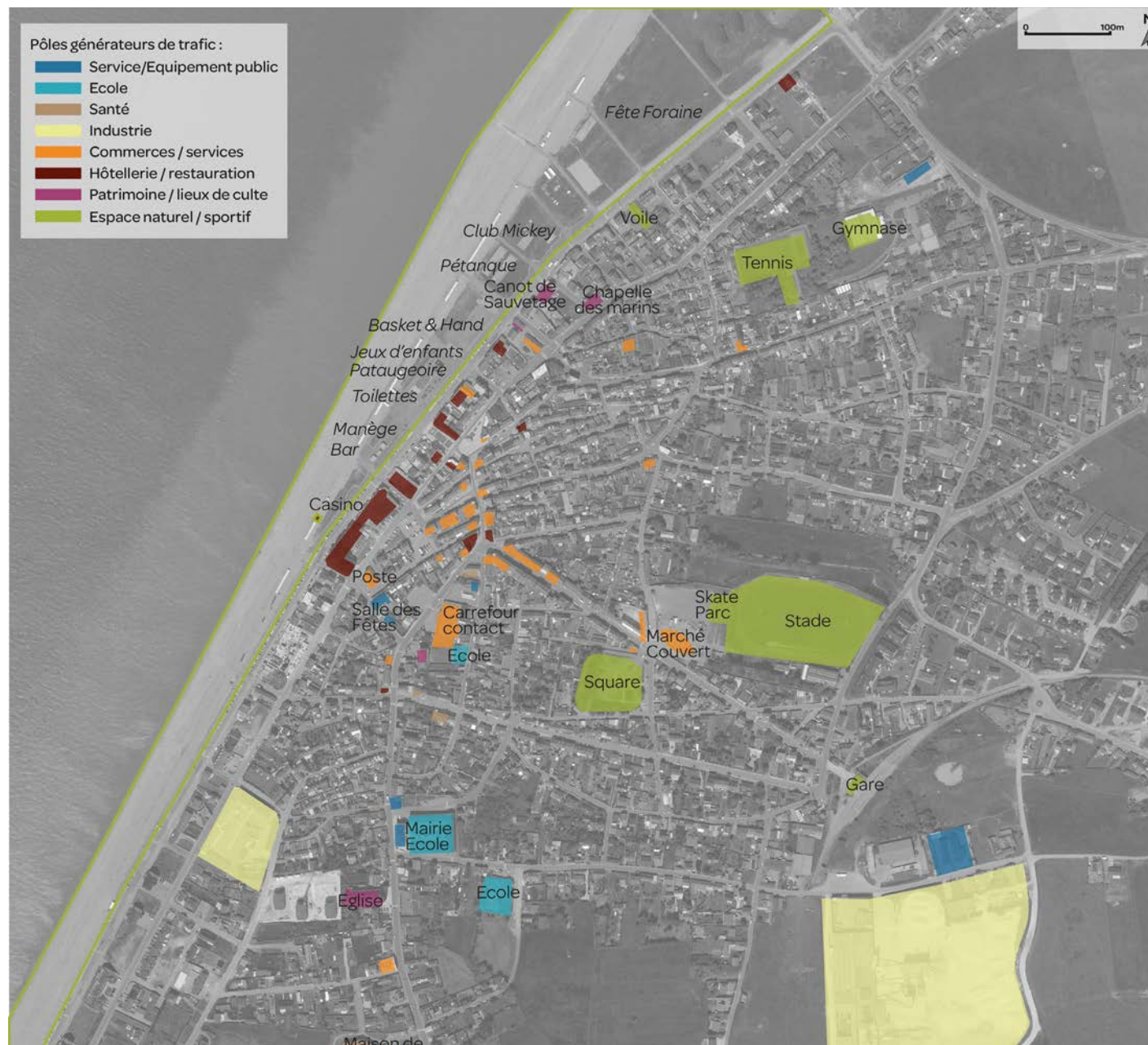
Quel est l'objet de votre visite ?
(hors résidents annuels et secondaires)



Combien de temps restez-vous sur la commune ?
(hors résidents annuels)

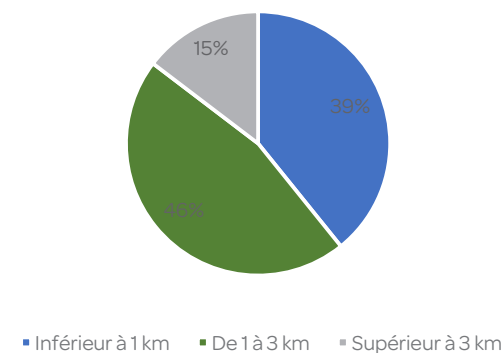


Pôles générateurs de déplacements



- équipements publics en périphérie de l'hyper-centre
- Gare <> Plage : commerces de proximité
- l'hôtellerie restauration concentrée sur le **front de mer**
- déséquilibre fort entre **front de mer nord/sud**
- distance des lieux d'hébergement touristique

Distance entre les lieux d'hébergements touristiques et le kiosque



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Pôles générateurs de déplacements | illustrations

Équipements publics



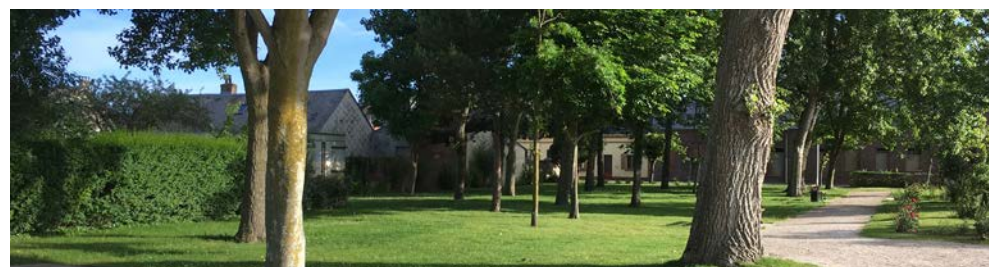
Commerces et services



Front de mer et plage



Parcs urbains et connexion avec les «espaces naturels»



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Activités événementielles



- 3 marchés hebdomadaires
- **synergie faible** entre **marché et commerces** dû à l'éloignement du marché des commerces sédentaires
- **nombreuses activités événementielles** organisées principalement sur le front de mer, à la halle marchande et la salle des fêtes
- **difficulté d'organisation logistique** des événements sur le front de mer

CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

////////////////////

RÉSEAUX | FLUX

////////////////////

Accessibilité et hiérarchie du réseau routier



- **absence de réelle hiérarchie** du réseau routier
- les **routes départementales** censées être les voies principales offrent des **itinéraires peu lisibles** (sens unique, giration complexe, jalonnement...).
- pas de distinction entre voies de distribution et voies de desserte

CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Organisation des circulations motorisées



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Mesures de modération de trafic



- Quelques mesures d'aménagement et de réglementation visent à faire ralentir les automobilistes
- Absence de zones à modération de trafic : zone 30, zone de rencontre



L'analyse des profils en travers permet :

- de mettre en évidence la répartition actuelle de l'espace public au profit des divers usages et modes de transport,
- d'évaluer la cohérence entre l'aménagement, le statut actuel de l'axe et ses usages
- de connaître le foncier disponible pour un éventuel réaménagement.

Aménagement des réseaux | front de mer et axe Leclerc <> Joffre



Front de mer et axe Leclerc <> Joffre & Triquet



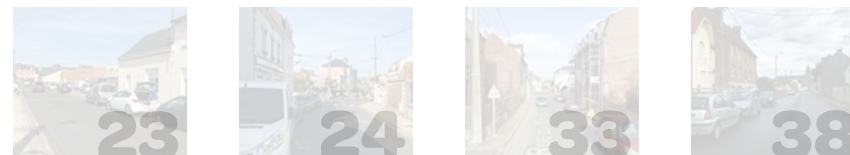
Axes perpendiculaires



Centre-ville



Rue Foch et les avenues Est



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

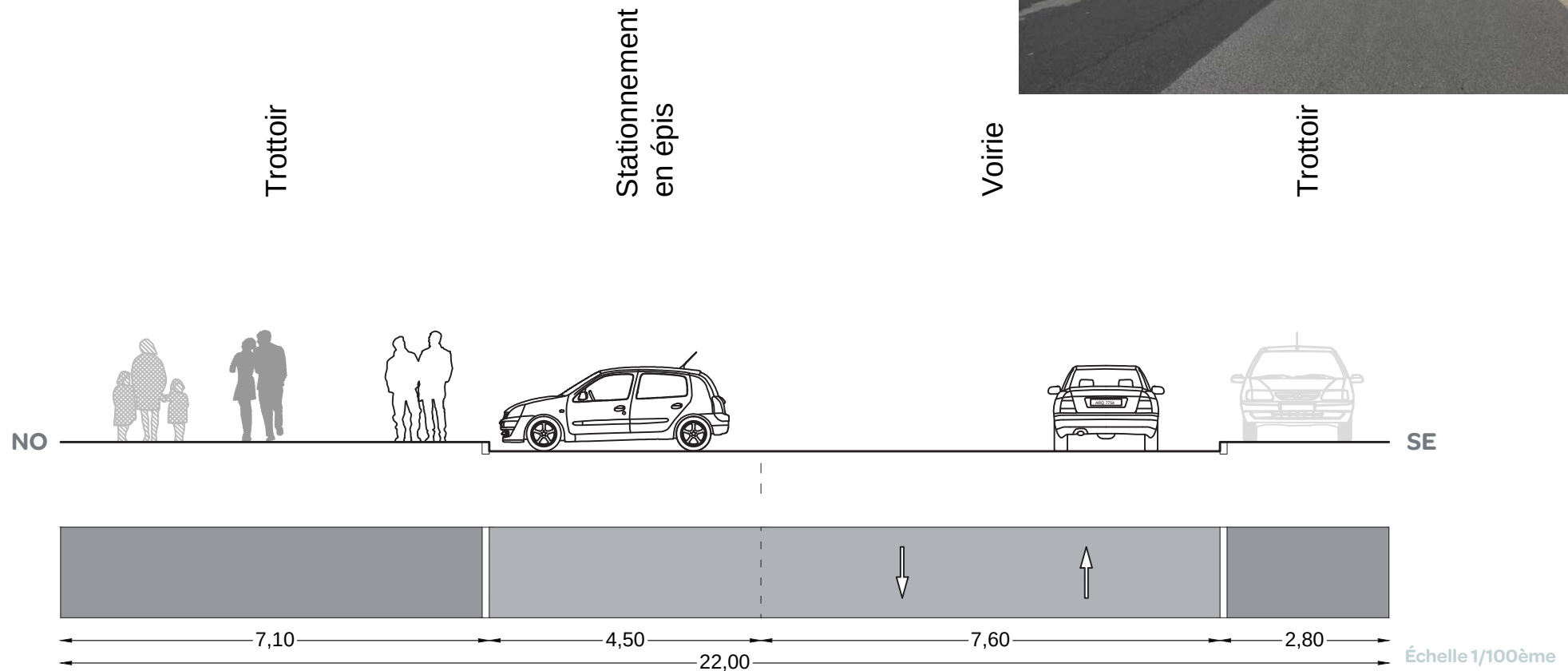
SYNTHÈSE

ANNEXES

Aménagement des réseaux | profils en travers

Front de mer et axe Leclerc <> Joffre & Triquet

P1 - Bvd du Général Sizaïre



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

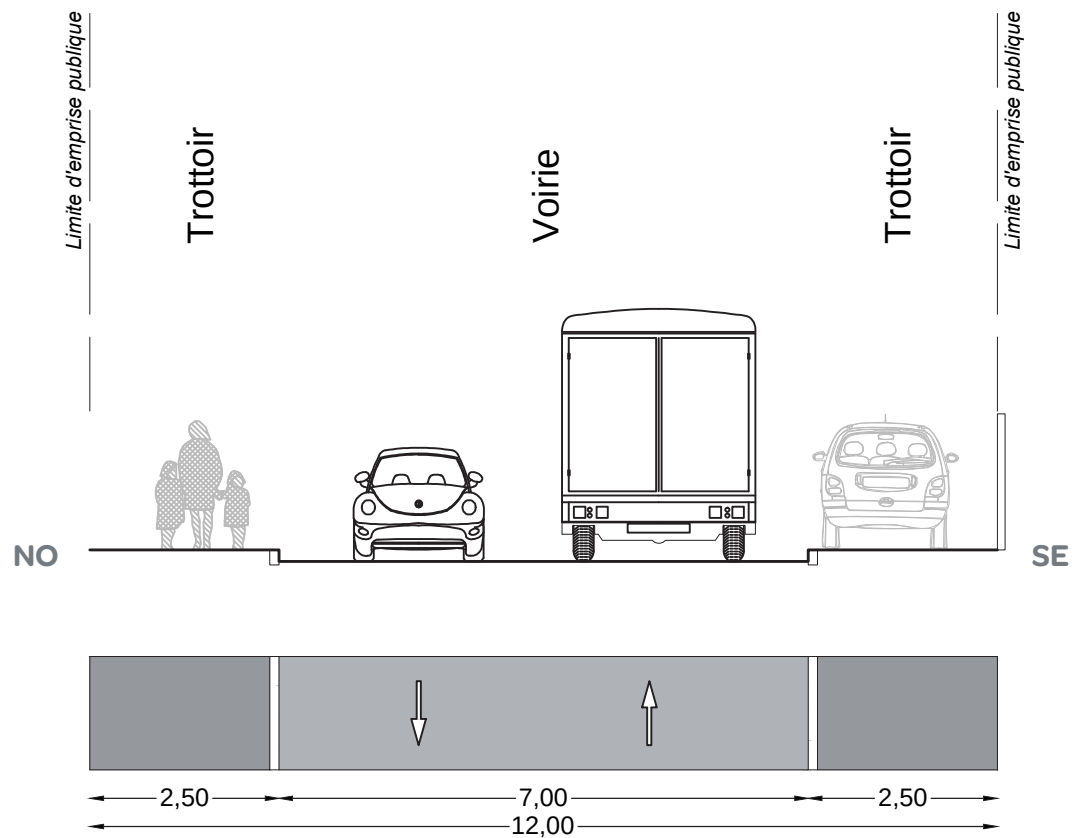
SYNTHÈSE

ANNEXES

Aménagement des réseaux | profils en travers

Front de mer et axe Leclerc <> Joffre & Triquet

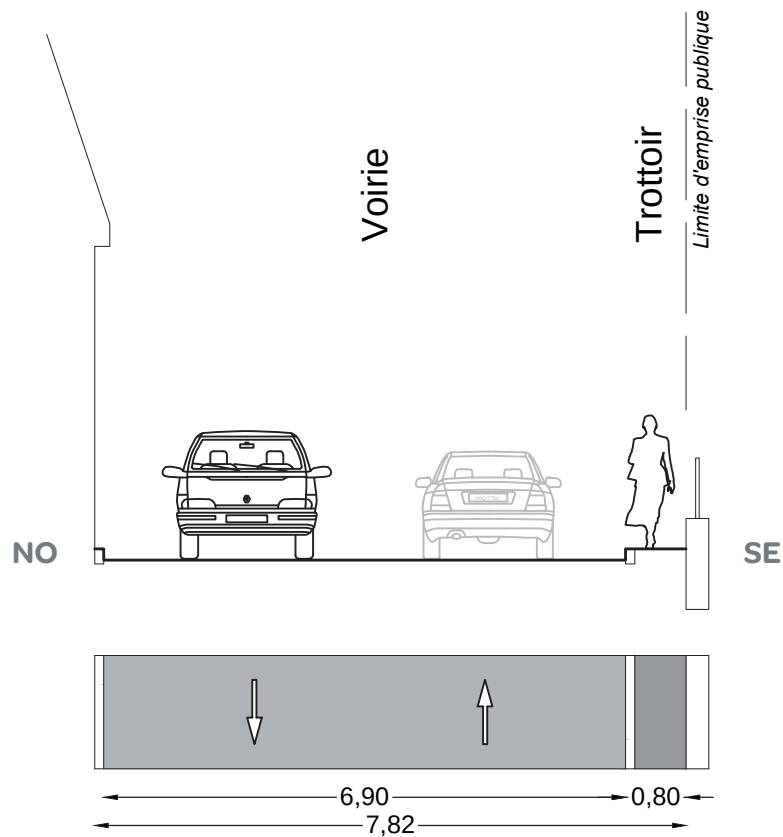
P5 - Rue du Général Leclerc



Échelle 1/100ème

Front de mer et axe Leclerc <> Joffre & Triquet

P2 - Rue du Général Leclerc



Échelle 1/100ème

Aménagement des réseaux | axes perpendiculaires



Front de mer et axe Leclerc <-> Joffre & Triquet



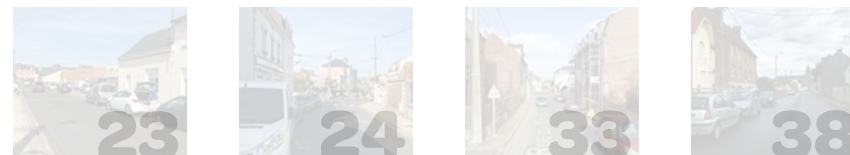
Axes perpendiculaires



Centre-ville



Rue Foch et les avenues Est



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

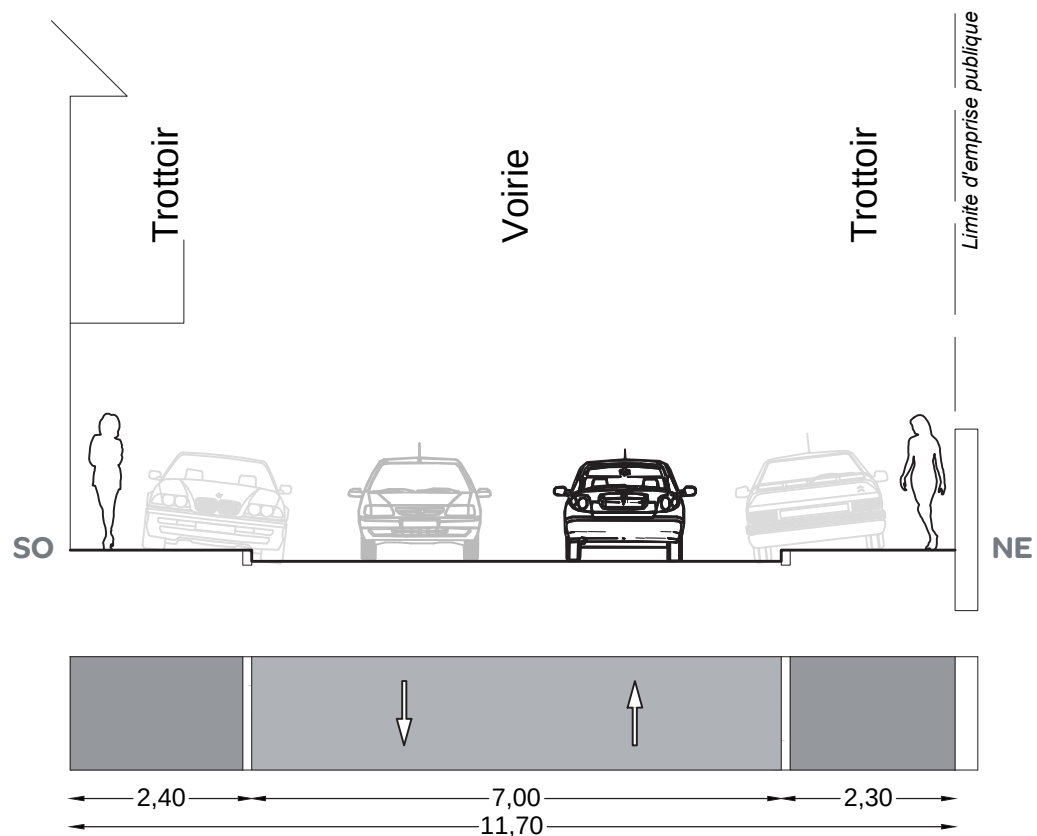
SYNTHÈSE

ANNEXES

Aménagement des réseaux | profils en travers

Axes perpendiculaires

P17 - Rue du Dr Bourjot



Échelle 1/100ème



Front de mer et axe Leclerc <-> Joffre & Triquet



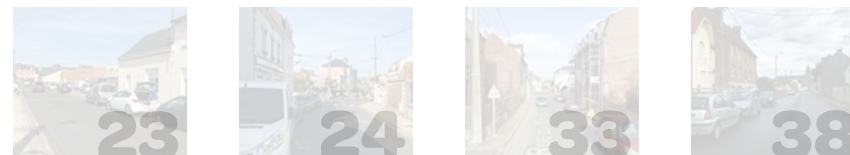
Axes perpendiculaires



Centre-ville



Rue Foch et les avenues Est



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

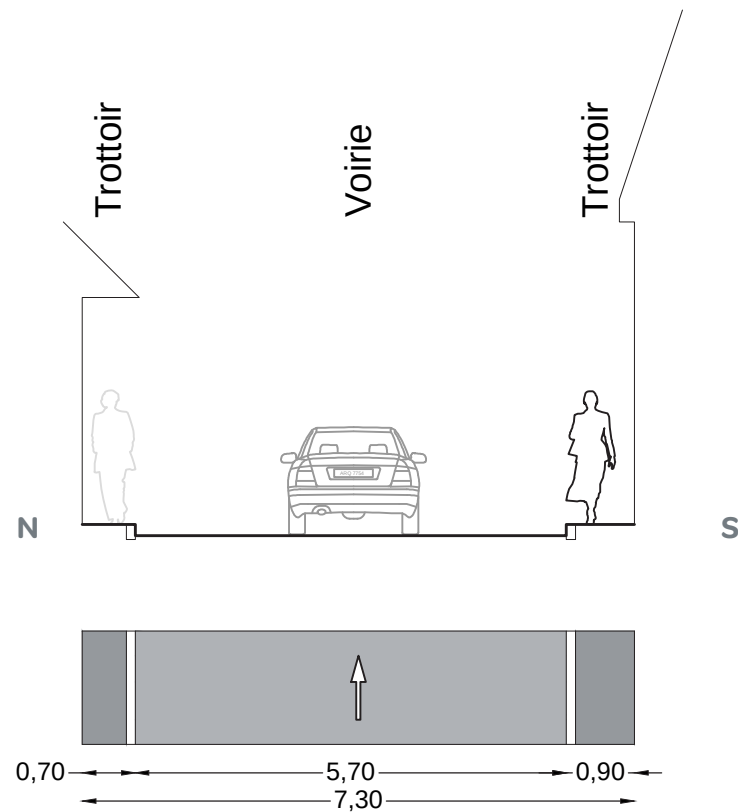
SYNTHÈSE

ANNEXES

Aménagement des réseaux | profils en travers

Centre-ville

P6 - Rue Anatole Mopin

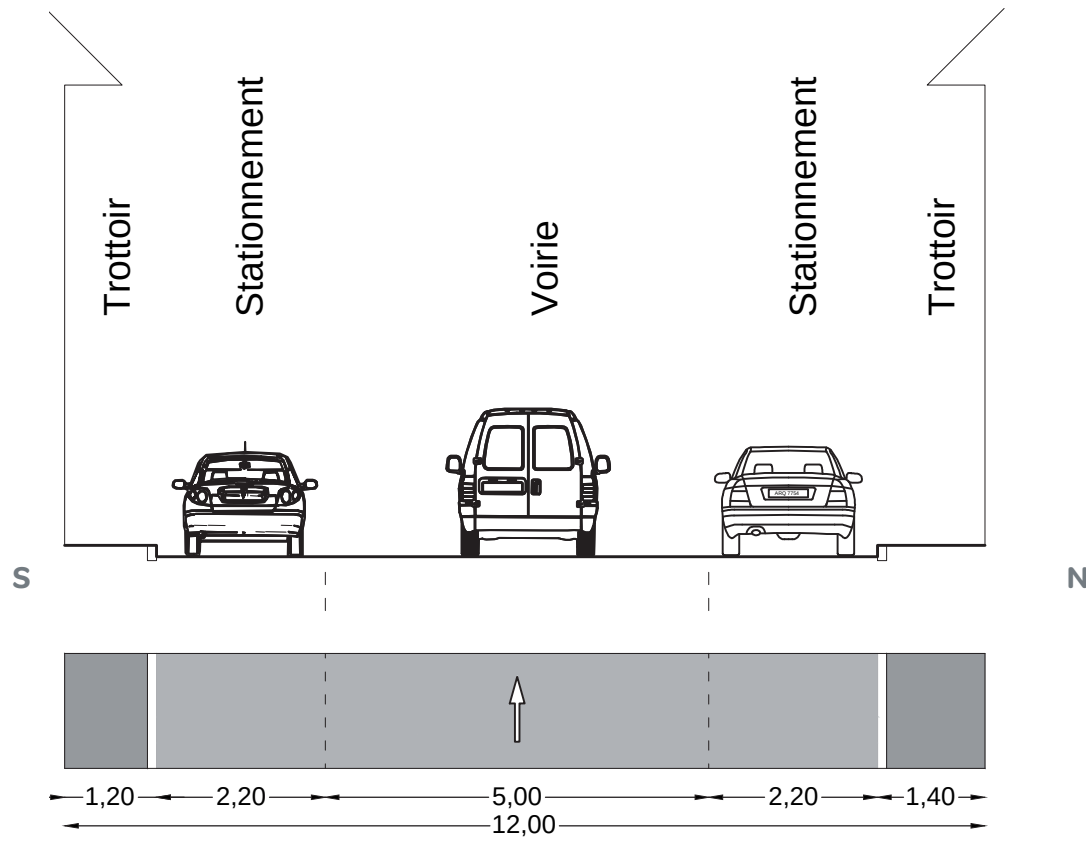


Échelle 1/100ème

Aménagement des réseaux | profils en travers

Centre-ville

P26 - Avenue Carnot



Échelle 1/100ème

Aménagement des réseaux | rue Foch et avenues Est



Front de mer et axe Leclerc <> Joffre & Triquet



Axes perpendiculaires



Centre-ville



Rue Foch et les avenues Est



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

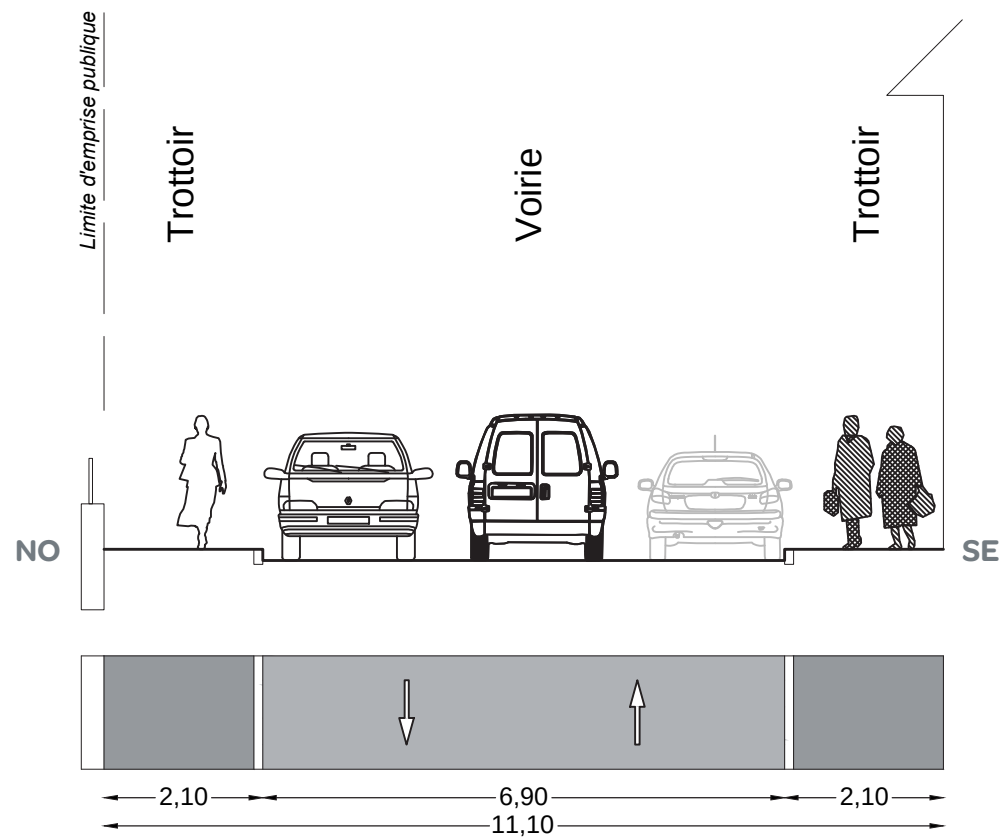
STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Rue Foch et les avenues Est

P23 - Rue Foch - RD102



Échelle 1/100ème

CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

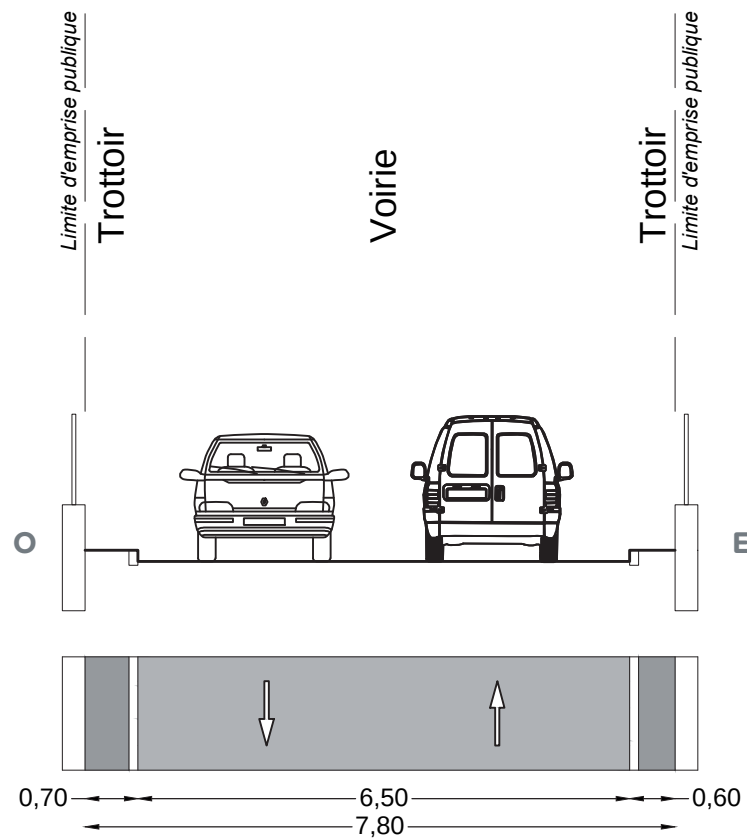
STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Rue Foch et les avenues Est

P33 - Rue Foch - RD102



Échelle 1/100ème

Réseau piéton

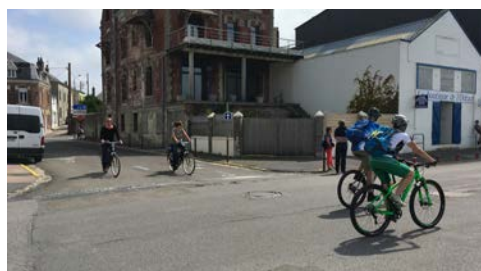
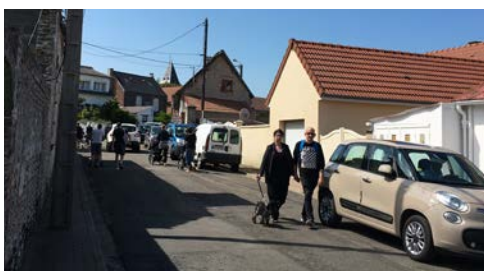


- absence de réseau cyclable
- **cheminements piétons** de largeur **confortable** sur le front de mer
- **trottoirs conformes** mais parfois "**saturés**" sur l'axe gare <> plage
- **aménagements piétons défailants** (largeur, revêtements,...) sur de nombreux axes.
- récurrence du **stationnement illicite sur trottoir**



Réseau piéton et cycles | illustrations

Aménagements insuffisants, encombrements des trottoirs et besoins des modes actifs



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Réseau de transports en commun



- ligne 5 Les Hourdel <> Frivilles : 1 AR / jour
- ligne 6 Cayeux-sur-Mer <> Abbeville : 2 AR / jour
- les transports en commun ne représentent pas en l'état une alternative crédible au Transports Individuels Motorisés.
- la gare reste malgré tout un lieu d'accès important du territoire (arrivée du train touristique CFBS)
- attention à l'impact du futur plan de circulation sur l'accessibilité des TC (parcours, arrêts,...)

CONTEXTE

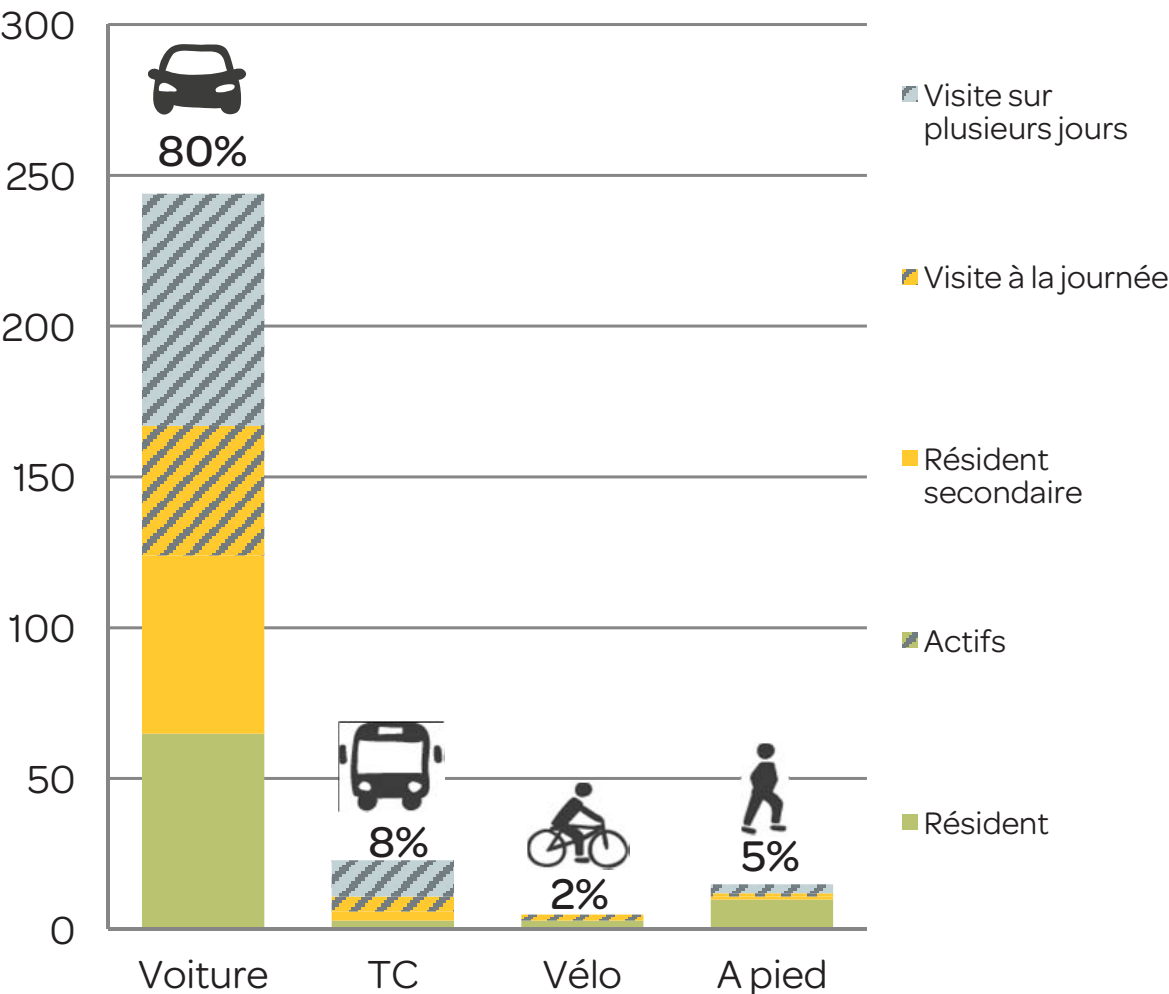
RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

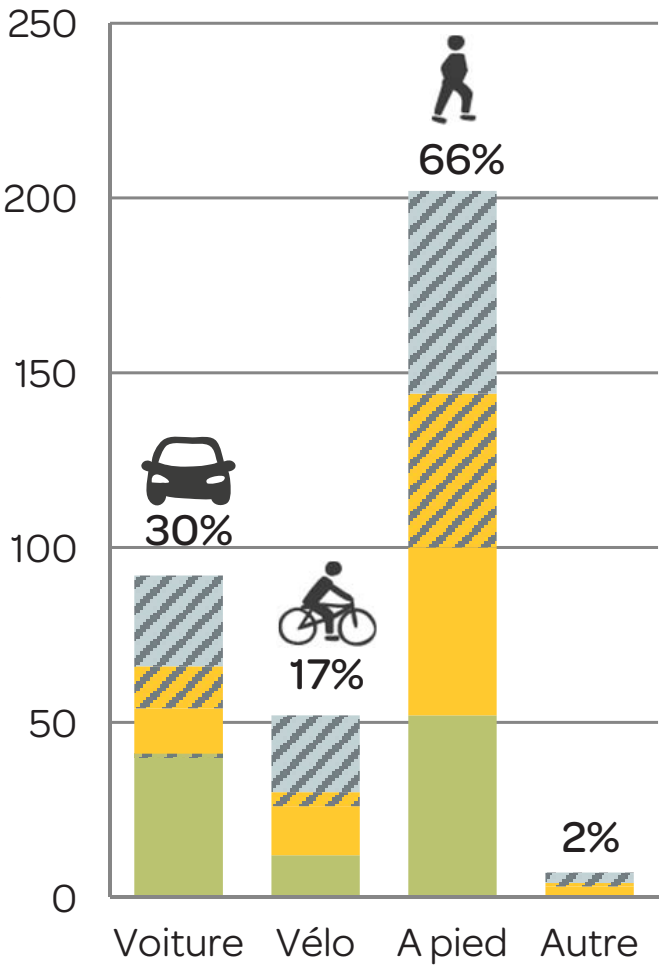
SYNTHÈSE

ANNEXES

De manière générale, quels modes de transport utilisez-vous pour accéder au centre-ville ?



Quels modes de transport utilisez-vous pour vous déplacer dans le centre ?



Plan de comptage automatiques

Postes de comptages automatiques
déployés durant 7 jours consécutifs en :



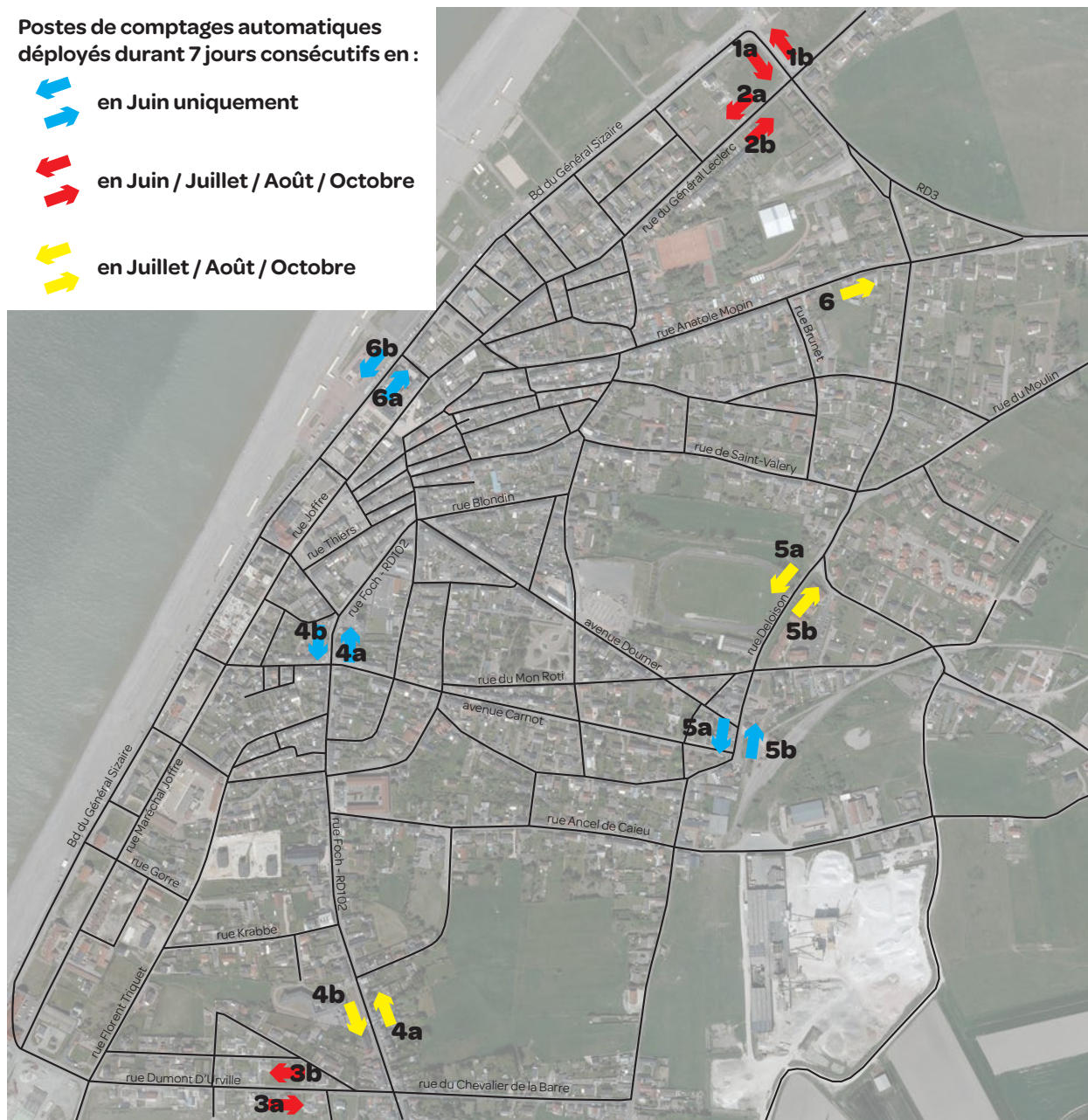
en Juin uniquement



en Juin / Juillet / Août / Octobre



en Juillet / Août / Octobre



- 6 postes de comptages automatiques
- 4 campagnes de 7 jours : juin | juillet | août | octobre
- Mise en évidence des débits et des variations temporelles (saisonnalité, journalières, horaires,...)



Synthèse relative aux quatre périodes de comptages automatiques



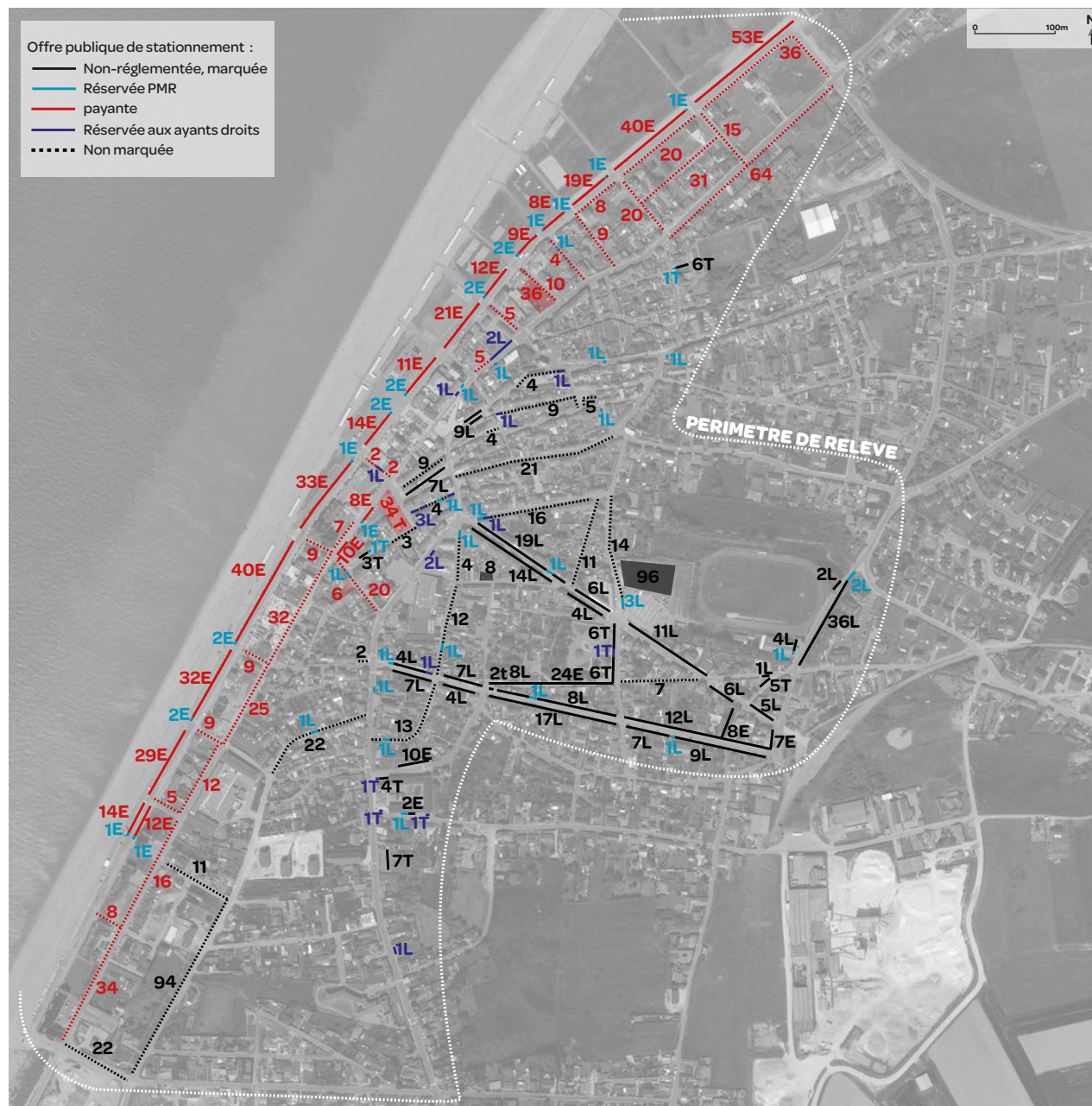
- 4000 véhicules / j sur la voie la plus chargée lors de la semaine la plus chargée : **absence d'enjeu de capacité lié au trafic TIM**
- Le poids des accès Sud et Nord est relativement équilibré en toute saison
- Mise en évidence d'itinéraires allers et retours différents, surtout en saison estivale



STATIONNEMENT



Organisation de l'offre publique de stationnement



- **1599 places de stationnement** relevées
- **858 places payantes** soit **plus de 50%**
- absence de réglementation du secteur commerçant : organisation propice aux "**phénomènes de bords**"
- 2 types caractéristiques d'offre :
 - > Les **places aménagées sur voirie** (Carnot, Doumer,...) et en parc (parking du marché).
 - > L'**offre non marquée** ou sur espace délaissé (Parmentier, Triquet,...).
- La **forte présence d'offre non aménagée** rend complexe :
 - > l'**optimisation de la capacité**.
 - > l'**application d'une réglementation** (payante notamment) et le contrôle

Organisation de l'offre de stationnement | illustrations

Offre de stationnement payante sur le front de mer



Secteur de stationnement payant à l'offre non-aménagée



Offre aménagée et non-réglémentée dans le secteur «Gare»



Offre non marquée et non-réglémentée



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Tarification et ayants droit aux abonnements



- Usagers occasionnels restant moins de 2 jours en zone payante (visiteurs, usagers de la plage,...).
- > environ 125 000€ de recettes (avec le Hourdel)



- Usagers occasionnels restant plus de 2 jours en zone payante (clients des hôtels, usagers des cabines,...).

> 526 cartes en 2016.

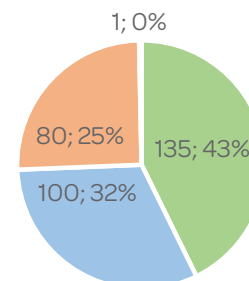


- Habitants permanents | Résidence principale
- Habitants occasionnels | Résidence secondaire
- Professionnels non résidents bénéficiant d'un contrat de travail



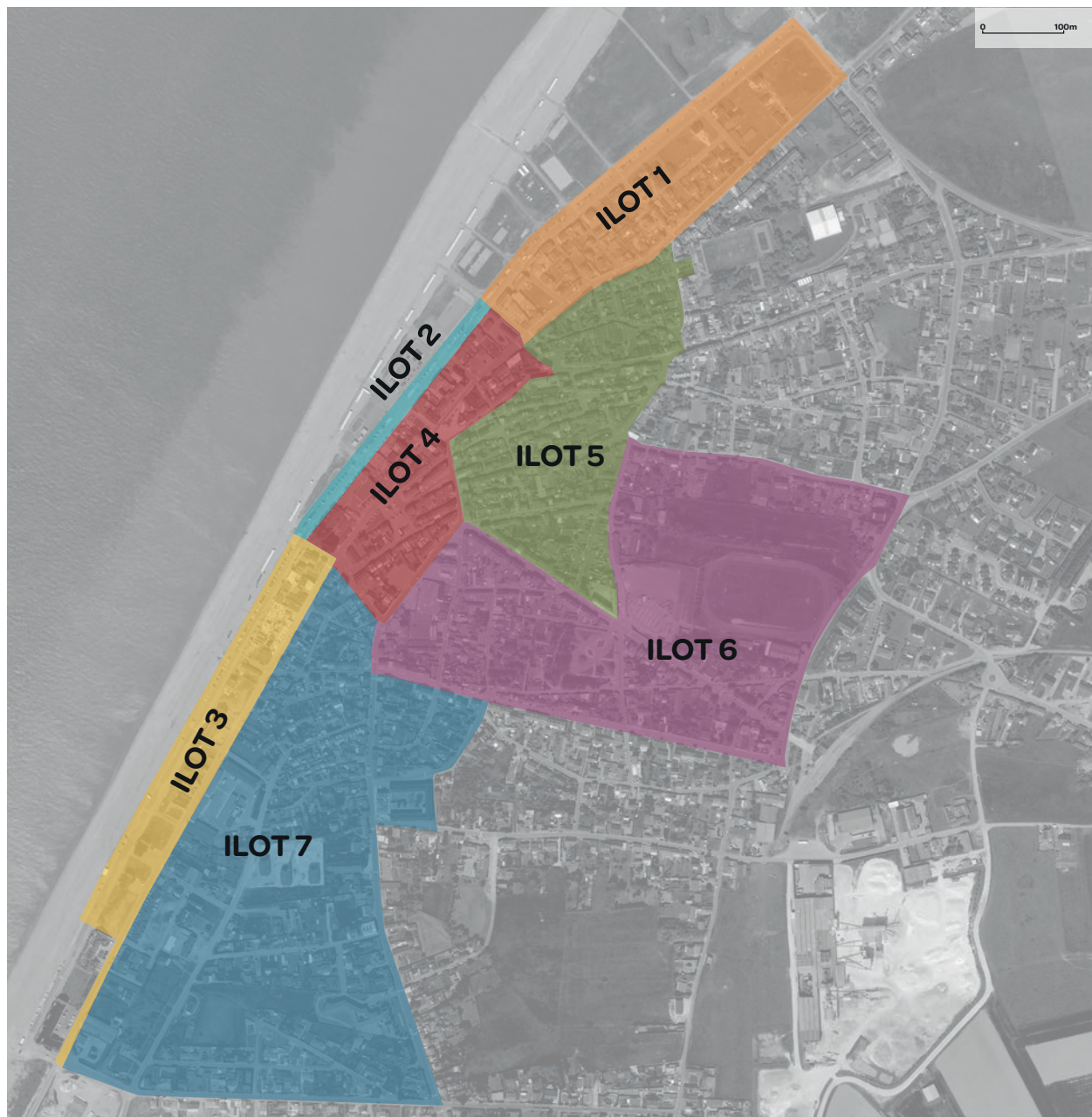
- 1€/heure dans la limite de 8€/jour
- abonnement disponible pour tous : 15€ / semaine | 60€ / mois
- Vignette offrant la gratuité aux résidents temporaires et permanents, ainsi qu'aux salariés des entreprises de la commune
- 2 ASVP en charge du contrôle pour l'ensemble de l'offre communale (y.c. Le Hourdel).

Enquête respect sur un échantillon de 316 usagers du secteur payant le mercredi 16/08/17



- Avec ticket
- Avec vignette ou abonnement
- En fraude non-verbalisé
- En fraude verbalisé

Enquête de rotation, méthode et découpage en îlots caractéristiques



- relevé des plaques minéralogique de à chaque heure de **7h00 à 20h00**
- **analyse des résultats à l'échelle du secteur d'étude et par "îlot"** caractéristique (localisation, réglementation,...)
- Les enquêtes ont été réalisées lors de trois périodes de 2017 les :
 - > **Dimanche 4 juin** > beau temps / festival des Cerfs-Volants
 - > **Lundi 5 juin** > lundi de pentecôte / beau temps / festival des Cerfs-Volants
 - > **Mardi 6 juin** > jour ouvré / mauvais temps
 - > **Dimanche 13 août** > beau temps / fête de la mer
 - > **Mardi 15 août** (assomption) > beau temps / fête des fleurs
 - > **Jeudi 17 août** > jour ouvré estival / mauvais temps
 - > **Dimanche 1 octobre** > beau temps
 - > **Mardi 3 octobre** > beau temps

CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Méthode d'analyse des résultats de l'enquête de rotation

Les usagers de **moyenne durée** : ils stationnent durant 2 à 4 heures.

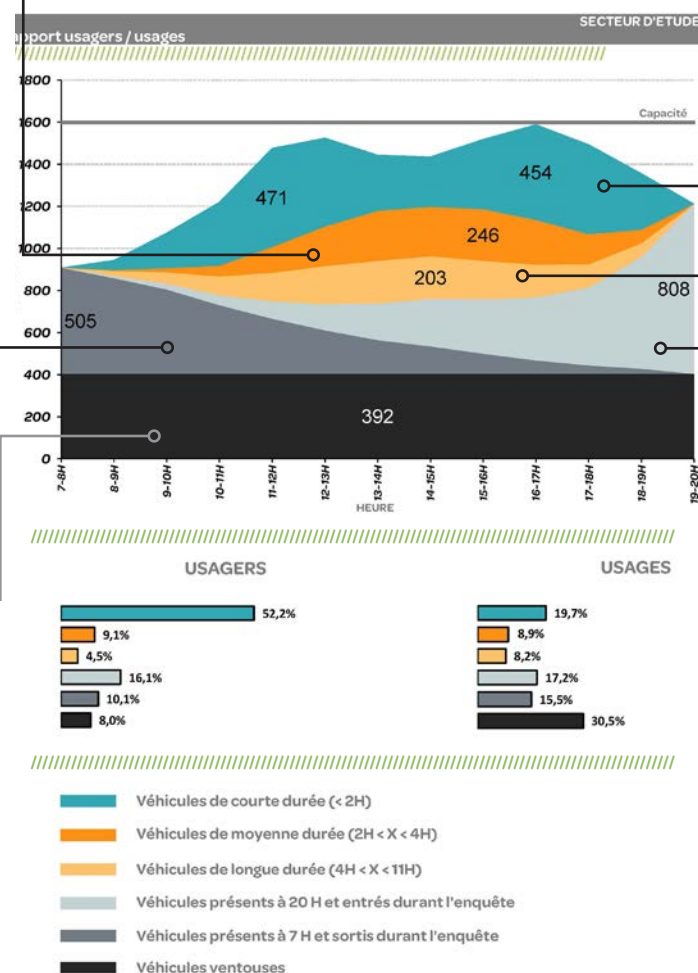
- Pendulaires rentrant chez eux le midi (horaire : 9h-12h / 14h-17h par exemple).
- Visiteurs des commerces et services de longue durée (coiffeur, médecin, ...).
- Touristes à la demi-journée.
- ...

Les **présents à 7h00** : ils sont présents au début de l'enquête et partent durant l'enquête.

- Résidents permanents et logés (secondaires, hôtellerie,...) quittant le domicile en journée.
- Usagers des commerces matinaux ouverts à 7h00 (café, tabac,...).
- ...

Les **véhicules ventouses** : ils sont présents toute la journée à la même place.

- Résidents inactifs (retraités, personne en congés, chômeurs,...)
- Automobilistes occasionnels (deuxième voiture d'un foyer, ...).
- Touristes logés n'utilisant pas son véhicule en journée.
- ...



Les usagers de **courte durée** : ils stationnent durant moins de 2 heures.

- Clients des commerces et services.
- Livraisons.
- École
- Touristes «express».
- ...

Les usagers de **longue durée** : ils stationnent durant 4 à 11 heures.

- Usagers travaillant à la journée et restant en ville le midi.
- Touristes à la journée.
- ...

Les **présents à 20h00** : ils sont arrivés durant l'enquête et encore présents à la fin.

- Résidents et leurs visiteurs.
- Clients des commerces et services nocturnes (bar, restaurants, salle associative...).
- Touristes logés arrivant ce jour-ci.
- ...

Résultats | Secteur d'étude | dimanche 4 juin 2017

Ensemble du secteur d'étude

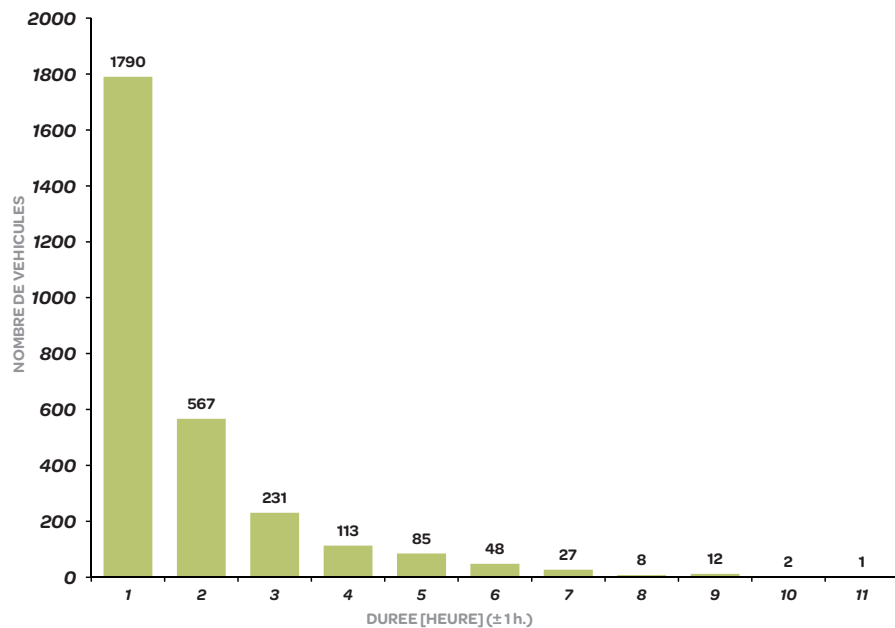
Eléments de base

Capacité théorique	1599	places	
Véhicules vus	4322	dont	75 illicites

Occupation & mouvements

Occupation maximale :	75%
Occupation moyenne :	63%
Occupation minimale :	45%

Durées de stationnement



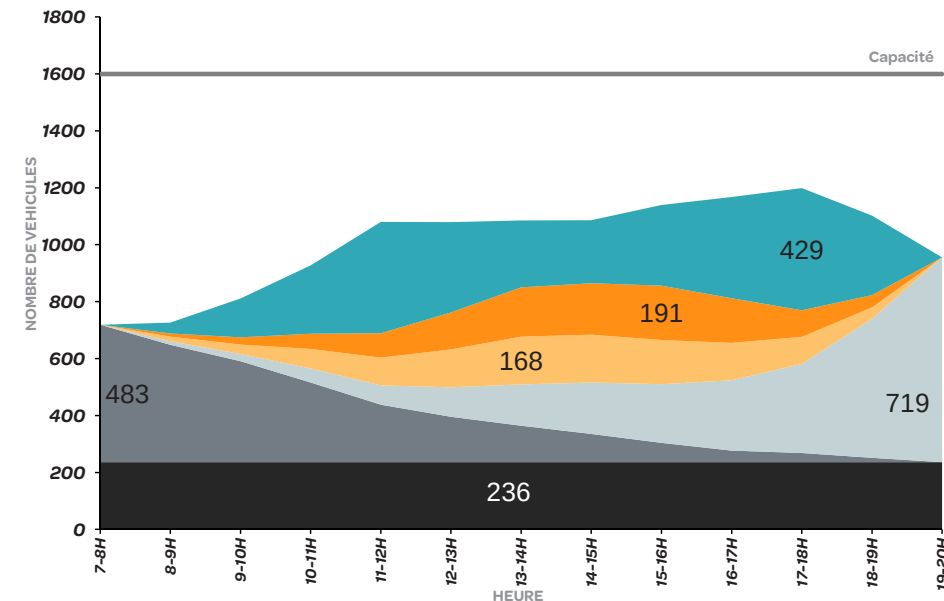
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

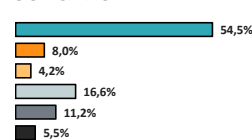
Par rapport à la capacité théorique :	2,7
Par rapport à l'occupation maximale :	3,6
Par rapport à l'occupation moyenne :	4,3

- Sur les 1599 places enquêtées, il a été vu 4322 véhicules au cours de la journée.
- L'occupation maximale est relevée de 17h00 à 18h00 avec 1199 véhicules présents.
- Au plus fort de la journée, il est relevé 429 véhicules en stationnement pour une durée inférieure à 2 heures et environ 350 usagers de moyenne et longue durée (stationnant entre 2h et 11h en début d'après-midi).
- Il est également relevé 236 véhicules ventouses.
- La différence entre les présents à 20h00 et les présents à 7h00 montre le pouvoir d'attraction des équipements nocturnes (236 VL).
- La demande nocturne est de 719 places (présents à 7h00 + ventouses).

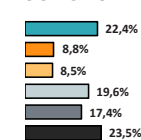
Rapport usagers / usages



USAGERS



USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Variation horaire de l'occupation | dimanche 4 juin 2017



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Résultats | Secteur d'étude | dimanche 13 août 2017

Ensemble du secteur d'étude

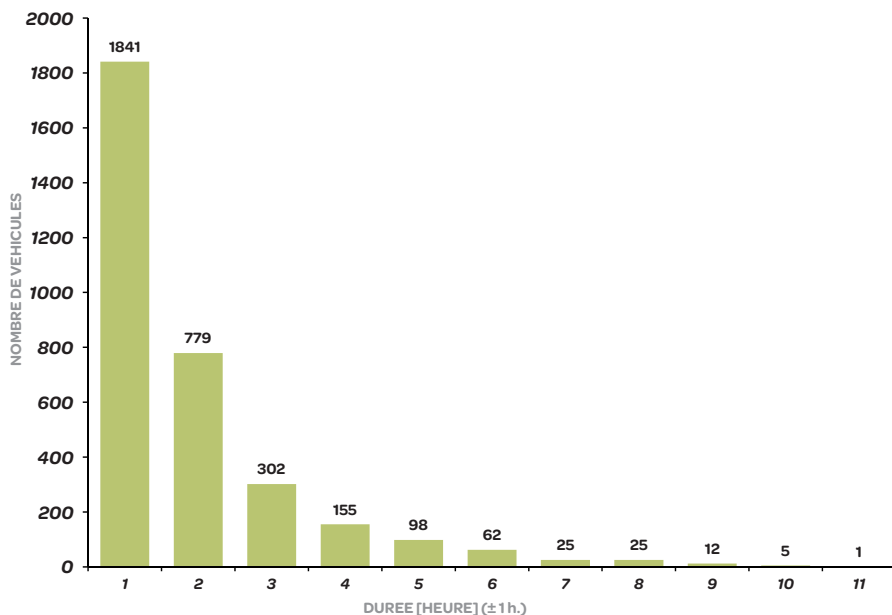
Eléments de base

Capacité théorique 1599 places
Véhicules vus 5022 dont 167 illicites

Occupation & mouvements

Occupation maximale : 99%
Occupation moyenne : 83%
Occupation minimale : 57%

Durées de stationnement



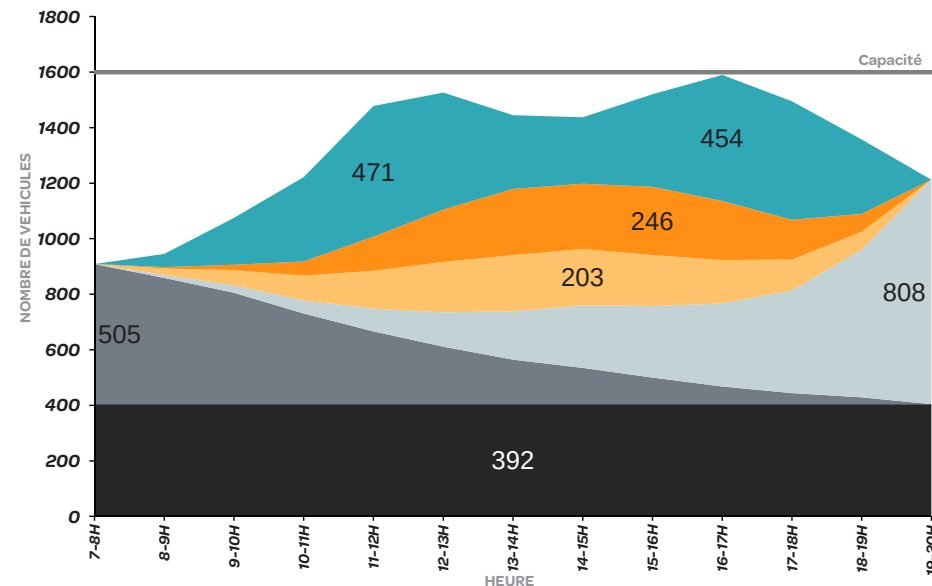
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

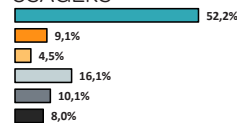
Par rapport à la capacité théorique : 3,1
Par rapport à l'occupation maximale : 3,2
Par rapport à l'occupation moyenne : 3,8

- Sur les 1599 places enquêtées, il a été vu 5022 véhicules au cours de la journée.
- L'occupation maximale est relevée de 16h00 à 17h00 avec 1590 véhicules présents.
- Au plus fort de la journée, il est relevé 471 véhicules en stationnement pour une durée inférieure à 2 heures et environ 450 usagers de moyenne et longue durée (stationnant entre 2h et 11h en début d'après-midi).
- Il est également relevé 392 véhicules ventouses.
- La différence entre les présents à 20h00 et les présents à 7h00 montre le pouvoir d'attraction des équipements nocturnes (300 VL).
- La demande nocturne est de 897 places (présents à 7h00 + ventouses).

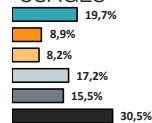
Rapport usagers / usages



USAGERS



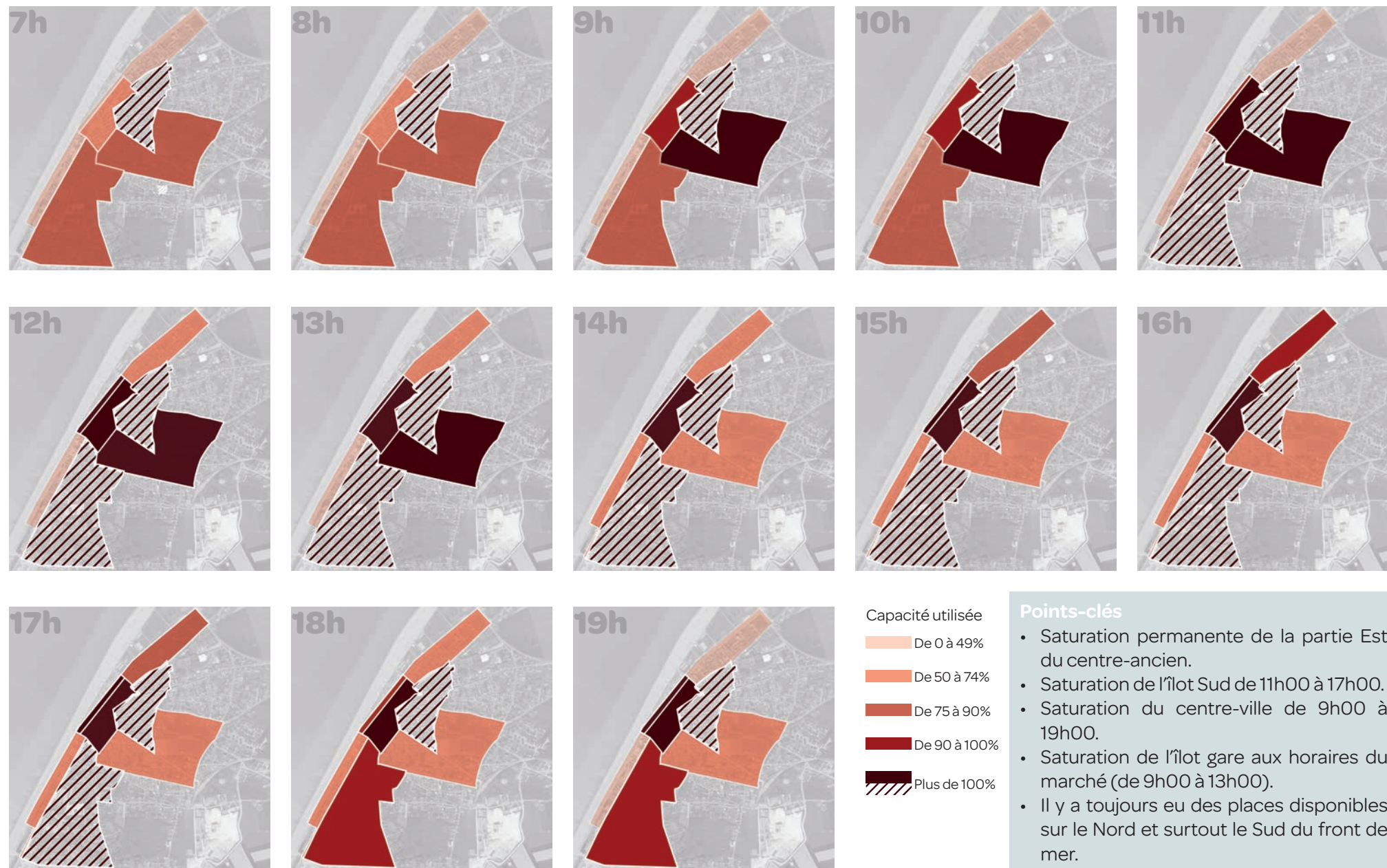
USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Variation horaire de l'occupation | dimanche 13 août 2017



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Ensemble du secteur d'étude

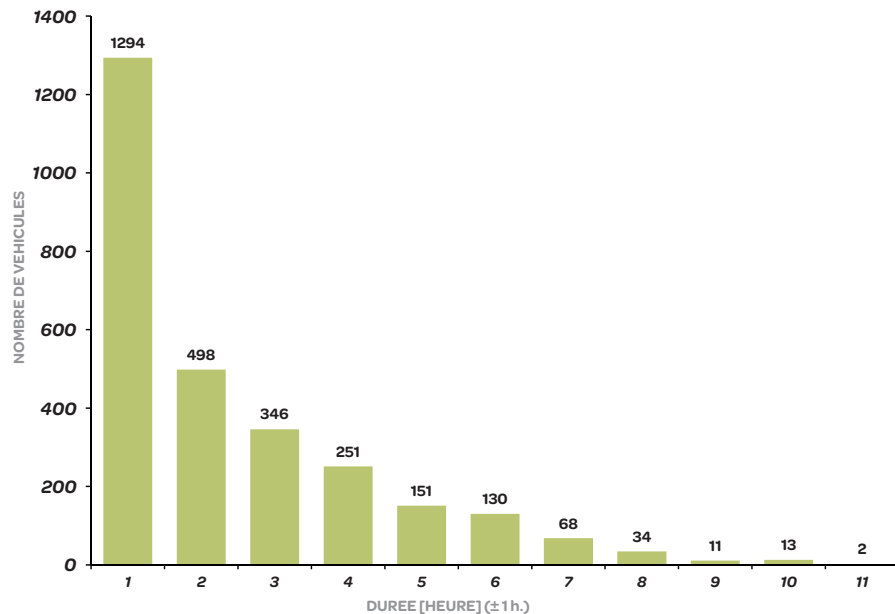
Eléments de base

Capacité théorique	1599	places	
Véhicules vus	4300	dont	101 illicites

Occupation & mouvements

Occupation maximale :	118%
Occupation moyenne :	82%
Occupation minimale :	57%

Durées de stationnement



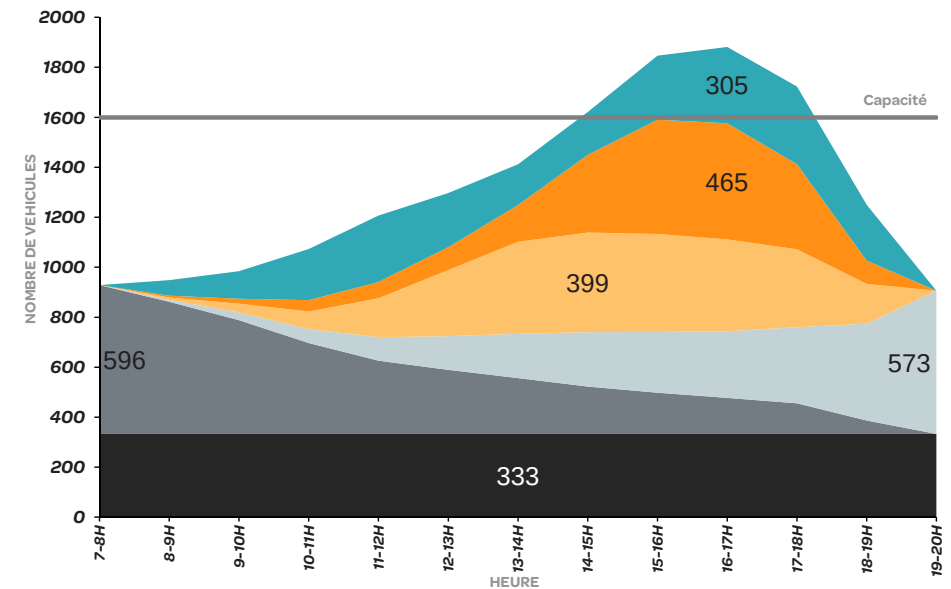
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

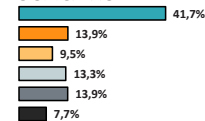
Par rapport à la capacité théorique :	2,7
Par rapport à l'occupation maximale :	2,3
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,3

- Sur les 1599 places enquêtées, il a été vu 4300 véhicules au cours de la journée.
- L'occupation maximale est relevée de 16h00 à 17h00 avec 1881 véhicules présents, soit 282 véhicules au delà de l'offre dans le secteur enquêté.
- Au plus fort de la journée, il est relevé 305 véhicules en stationnement pour une durée inférieure à 2 heures. Les usagers de moyenne et longue durée (demi-journée et journée) représente environ 850 personnes présentes simultanément en fin d'après-midi (fête des fleurs).
- La demande nocturne (présents à 7h00 et ventouses) est de 929 véhicules.

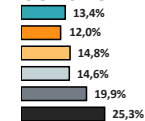
Rapport usagers / usages



USAGERS



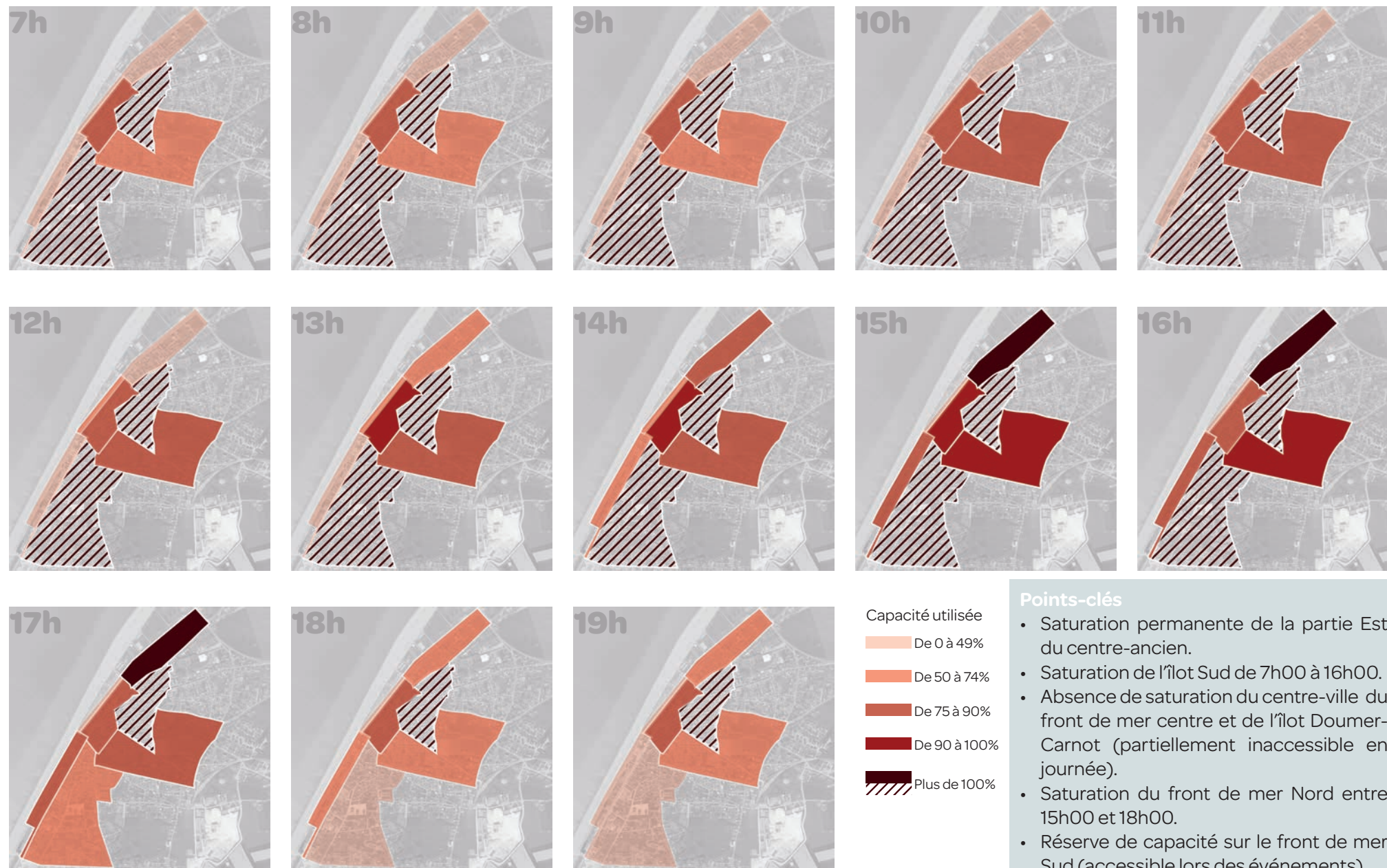
USAGES



CATÉGORIES D'USAGERS

- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Variation horaire de l'occupation | mardi 15 août 2017 | Assomption



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Ensemble du secteur d'étude

Eléments de base



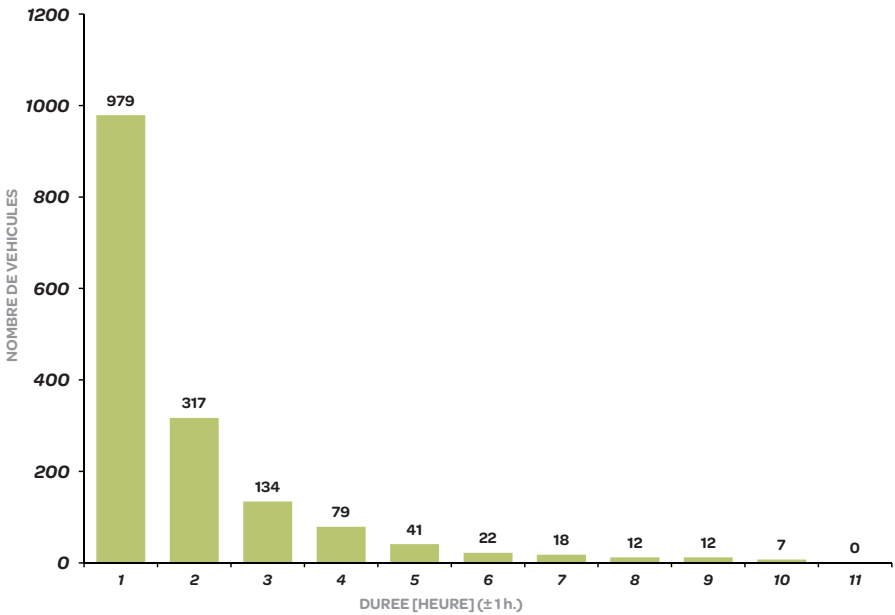
Capacité théorique	1599	places	
Véhicules vus	2909	dont	70 illicites

Occupation & mouvements



Occupation maximale :	51%
Occupation moyenne :	48%
Occupation minimale :	45%

Durées de stationnement



Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

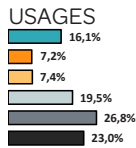
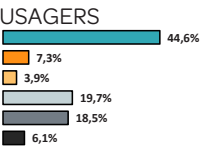
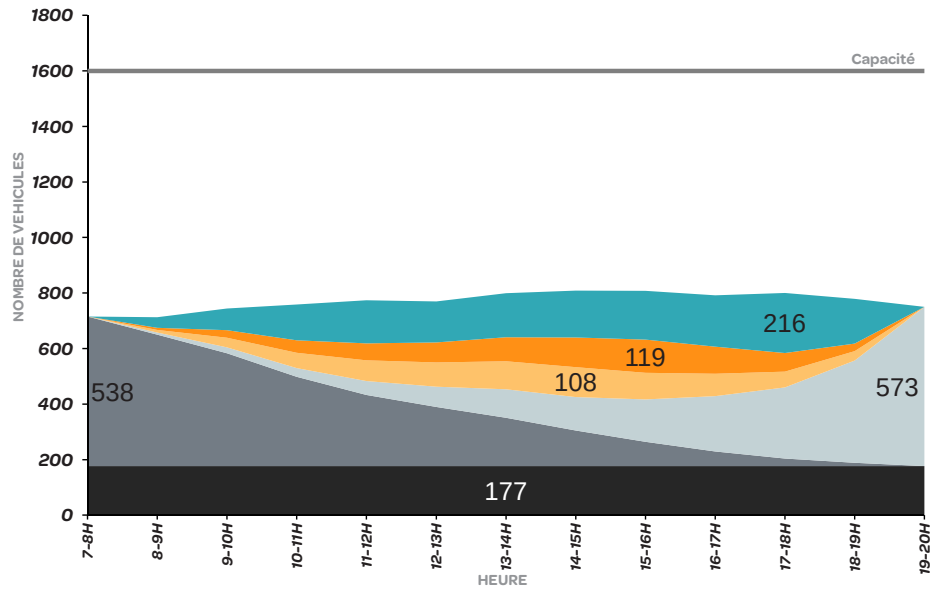
Taux de rotation



Par rapport à la capacité théorique :	1,8
Par rapport à l'occupation maximale :	3,6
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,8

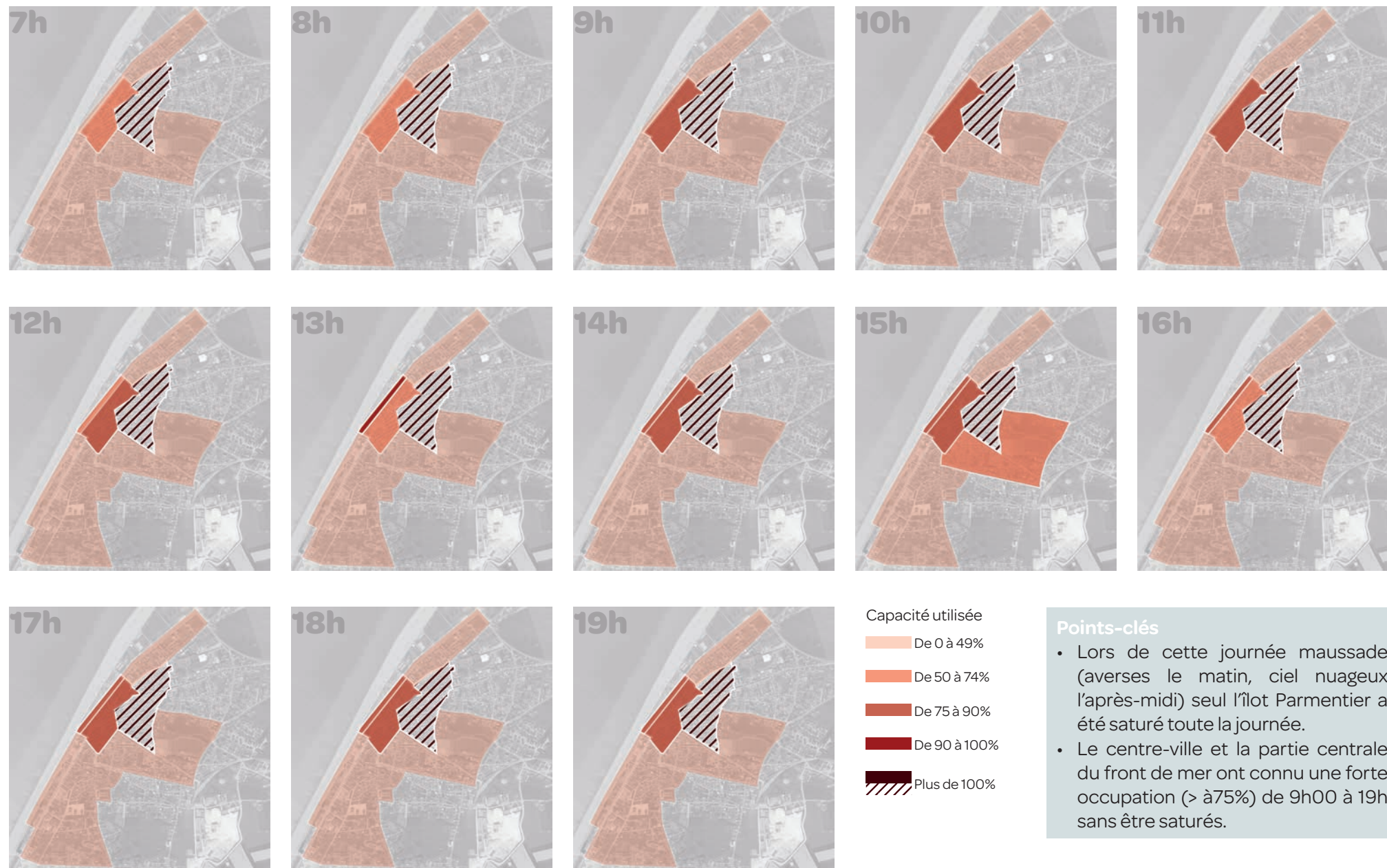
- Sur les 1599 places enquêtées, il a été vu 2909 véhicules au cours de la journée.
- L'occupation maximale est relevée de 15h00 à 16h00 avec 809 véhicules présents, soit une réserve de capacité de 790 places.
- Au plus fort de la journée, il est relevé 2016 véhicules en stationnement pour une durée inférieure à 2 heures. Les usagers de moyenne et longue durée (demi-journée et journée) représentent environ 200 personnes présentes simultanément en début d'après-midi.
- La demande nocturne (présents à 7h00 et ventouses) est de 715 véhicules.

Rapport usagers / usages



- CATÉGORIES D'USAGERS
- Véhicules de courte durée (<2h)
 - Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
 - Véhicules de longue durée (4 à 11h)
 - Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
 - Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
 - Véhicules ventouse

Variation horaire de l'occupation | jeudi 17 août 2017



CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES

Ensemble du secteur d'étude

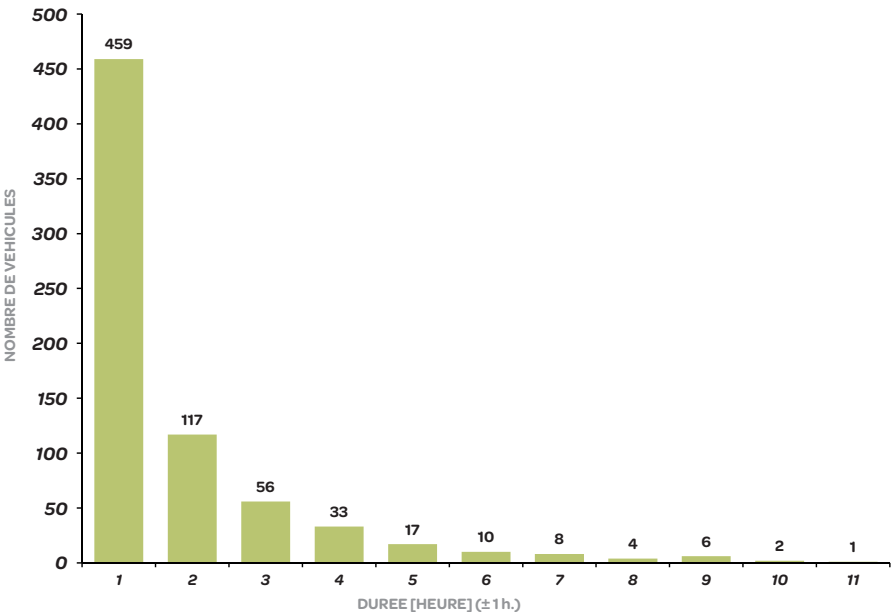
Eléments de base

Capacité théorique	1293	places	
Véhicules vus	1051	dont	4 illicites

Occupation & mouvements

Occupation maximale :	21%
Occupation moyenne :	18%
Occupation minimale :	14%

Durées de stationnement



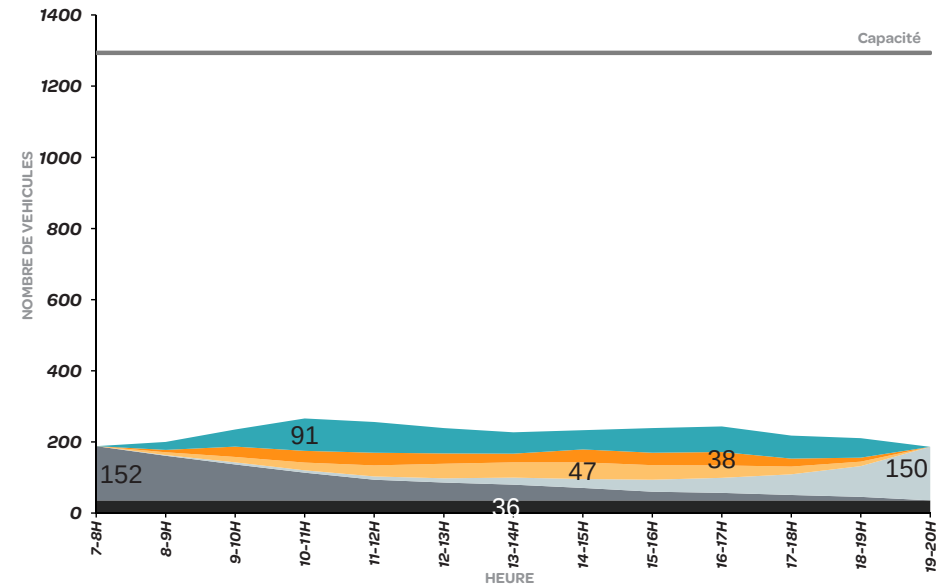
Durées de stationnement des véhicules entrés et sortis durant la période d'enquête (véhicules ventouses, présents à 7h00 et présents à 20h00 exclus)

Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	0,8
Par rapport à l'occupation maximale :	4,0
Par rapport à l'occupation moyenne :	4,6

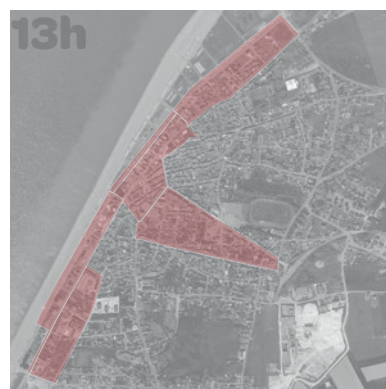
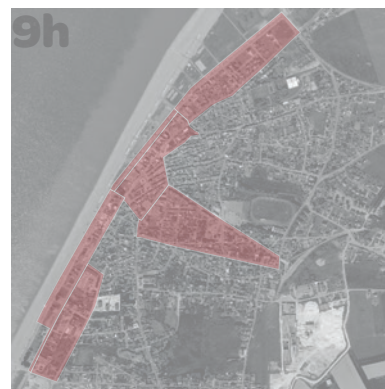
- Sur les 1293 places enquêtées, il a été vu 1051 véhicules au cours de la journée.
- L'occupation maximale est relevée de 15h00 à 16h00 avec 266 véhicules présents, soit une réserve de capacité de 1027 places.
- Au plus fort de la journée, il est relevé 91 véhicules en stationnement pour une durée inférieure à 2 heures.
- La demande maximale observée des usagers de moyenne et longue durée est respectivement de 38 et 47 véhicules.
- La demande nocturne (présents à 7h00 et ventouses) est de 188 véhicules.

Rapport usagers / usages



USAGERS	USAGES	CATÉGORIES D'USAGERS
8%	24%	Véhicules de courte durée (<2h)
5%	10%	Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
14%	11%	Véhicules de longue durée (4 à 11h)
14%	15%	Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
3%	24%	Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
	16%	Véhicules ventouse

Variation horaire de l'occupation | Mardi 3 octobre 2017



Capacité utilisée

De 0 à 49%

De 50 à 74%

De 75 à 90%

De 90 à 100%

Plus de 100%

Points-clés

- L'occupation maximale constatée le mardi 3 octobre est de 51% à 15h (front de mer central).
- Le secteur d'étude a été occupé à 22% en moyenne.
- Une très grande réserve de capacité est constatée tout au long de la journée.

CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES



SYNTHÈSE ET ENJEUX



Omniprésence de l'automobile sur les espaces publics

Front de mer



Centre-ville



Entrées de ville



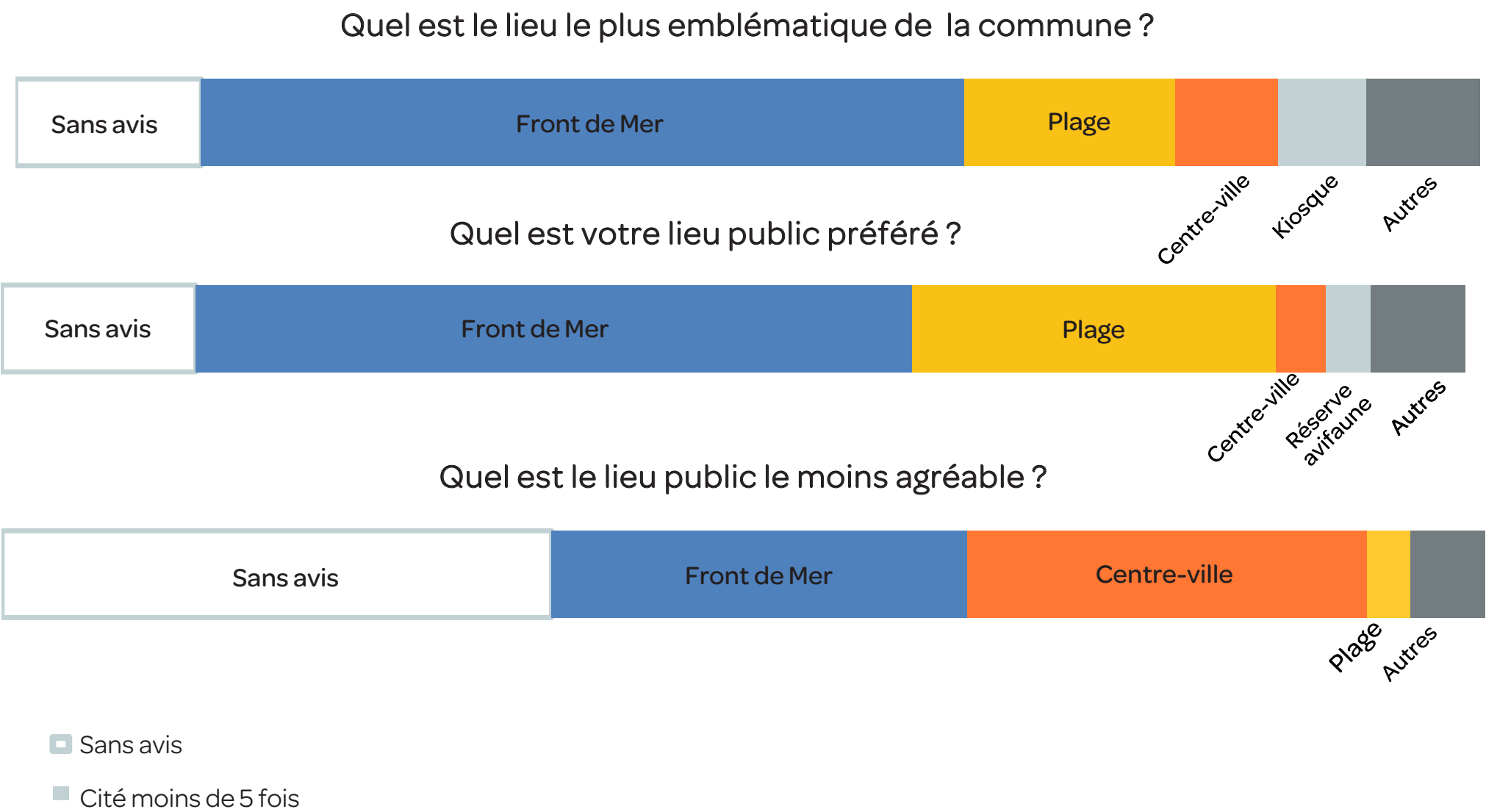
CONTEXTE

RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

ANNEXES



CONTEXTE

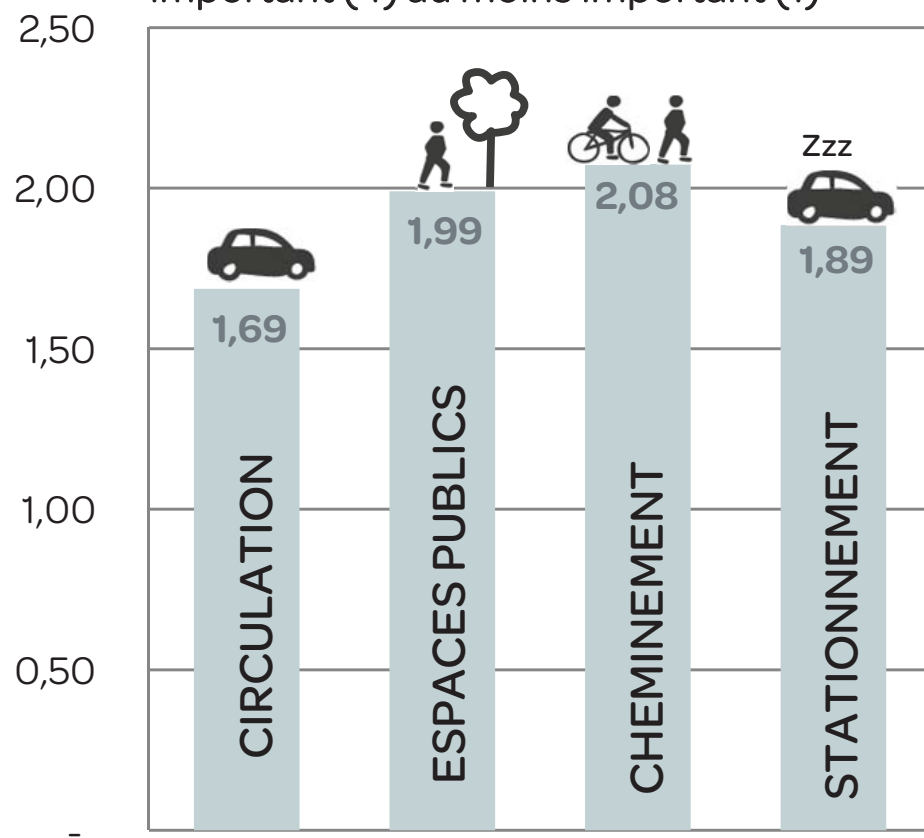
RÉSEAUX | FLUX

STATIONNEMENT

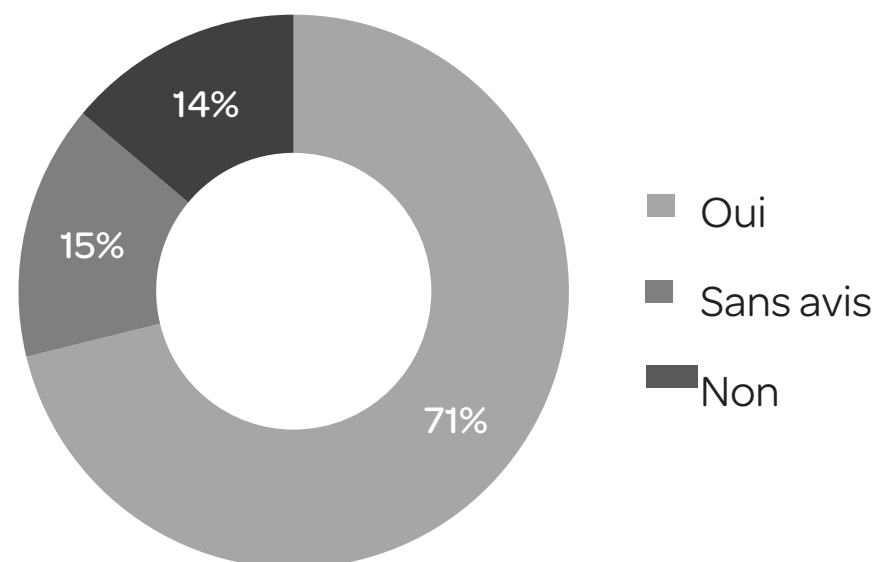
SYNTHÈSE

ANNEXES

Classement des enjeux du plus important (4) au moins important (1)



Seriez-vous favorable à un projet de réaménagement d'une partie du front de mer ?



MORPHOLOGIE URBAINE ET ESPACES PUBLICS

- Permettre l'**essor sécurisé des mobilités actives** (marche à pied, vélo,...) dans les déplacements **internes** au centre-ville (accès plages, écoles, commerces,...) et pour les déplacements **inter-quartier** (campings, Le Hourdel,...).
- **Protéger les espaces publics** à vocation ludique des nuisances associées au trafic automobile (sécurité, pollution, paysages,...).
- **Protéger, mettre en valeur et participer à la préservation des paysages naturels**
- **Faciliter la gestion des aléas environnementaux : gestion du trait de côte, digue,...**
- **Mettre en valeur le patrimoine communal** et les espaces publics du centre-ville de la commune.

CIRCULATIONS MULTIMODALES | FLUX

- **Hiérarchiser** le réseau routier.
- **Adapter le plan de circulation** à la nouvelle hiérarchie du réseau routier (mise en évidence des itinéraires structurants, protection des voies de dessertes).
- Construire **un réseau cyclable interne** maillé et sécurisé, puis **connecter** les itinéraires structurants externes (plan vélo).
- Offrir des **cheminements piétons non-entravés**, sécurisés et/ou adapter la réglementation (mixité d'usage) de la voirie à la nouvelle hiérarchie.
- Offrir des **espaces publics propices au développement des activités événementielles** et à l'accueil des estivants.

OFFRE ET DEMANDE DE STATIONNEMENT

- **Marquer l'offre** de stationnement pour lutter contre le stationnement anarchique et faciliter les opérations de contrôle.
- Adapter le plan de stationnement au **enjeux urbains, paysagers et de mobilités actives**.
- **Répondre à la demande** de stationnement de haute saison.
- Trouver par des mesures **réversibles une réponse aux phénomènes d'hyper-pointe** liés à l'activité événementielle de la commune.
- Adapter le plan de stationnement (présence d'usagers de longue durée) dans le centre-ville commerçant.

////////////////////////////////////

MERCI DE VOTRE ATTENTION

////////////////////////////////////