

# ETUDE DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT A L'ECHELLE DU PERIMETRE D'ETUDE AULT - ONIVAL

**RAPPORT FINAL : ETAT DES LIEUX,  
DIAGNOSTIC ET PRECONISATIONS**



Octobre 2014

### **Addendum** – Révision du Plan Local d'Urbanisme d'Ault

La présente étude de circulation et de stationnement a été réalisée sur le périmètre de Ault-Onival en octobre 2014.

Celle-ci intègre le projet du Moulinet tel qu'il était en réflexion en 2014 ; depuis, le nombre de logements attendus in situ a été revu à la baisse et n'a pas aggravé l'impact de la circulation étudié sur cette zone. Les grands axes de circulation (véhicules motorisés et modes doux) n'ont pas subi de modifications.

## Identification

---

Titre du document : Rapport final : Etat des lieux, diagnostic et préconisations

Titre du Projet : Etude de circulation et de stationnement à l'échelle du périmètre d'étude Ault - Onival

Référence MTI Conseil: C00731

Référence du document : O:\Production\C00731\_Rapports et présentations

Version : Version A  
Annule et remplace toutes les versions précédentes.

## Contrôle du document :

---

|                     | Nom  | Signature |
|---------------------|--|-----------|
| <b>Rédaction</b>    | <b>Ludivine AUVRAY / Yves BRIQUET / Morgane DOVI</b> |           |
| <b>Vérification</b> | <b>Ludivine AUVRAY</b>                               |           |
| <b>Approbation</b>  | <b>Philippe NORINDR</b>                              |           |
| <b>Distribution</b> | <b>30 octobre 2014</b>                               |           |

# SOMMAIRE

|          |  |                  |
|----------|--|------------------|
| <b>1</b> | <b><u>CONTEXTE, OBJECTIFS ET PERIMETRES.....</u></b>     | <b><u>5</u></b>  |
| 1.1      | Contexte de l'étude .....                                | 5                |
| 1.2      | Objectifs .....  | 6                |
| 1.3      | Périmètre de l'étude .....                               | 6                |
| <b>2</b> | <b><u>ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC.....</u></b>          | <b><u>7</u></b>  |
| 2.1      | Localisation et population .....                         | 7                |
| 2.2      | Morphologie géographique et urbaine.....                 | 8                |
| 2.3      | Morphologie du réseau de voirie .....                    | 9                |
| 2.3.1    | Le secteur d'Ault-Onival .....                           | 9                |
| 2.3.2    | Le Bois de Cise.....                                     | 9                |
| 2.4      | Hierarchie et fonctionnalité du réseau viaire.....       | 11               |
| 2.5      | L'offre et les pratiques actuelles de stationnement..... | 14               |
| 2.6      | La circulation relevée .....                             | 17               |
| 2.6.1    | La circulation en jour ouvrable .....                    | 17               |
| 2.6.2    | La circulation en période de pointe touristique.....     | 18               |
| 2.7      | Le Bois de Cise .....                                    | 19               |
| 2.8      | Les voies menacées par l'érosion .....                   | 21               |
| <b>3</b> | <b><u>LES PROJETS D'AMENAGEMENTS .....</u></b>           | <b><u>22</u></b> |
| 3.1      | Frange côtière et centre bourg.....                      | 23               |
| 3.1      | ZAC du Moulinet.....                                     | 23               |

|   |                  |
|---|------------------|
| <b>3.2 Terrasses d’Onival.....</b>  | <b>25</b>        |
| <b>3.3 Impact des projets sur le trafic.....</b>  | <b>26</b>        |
| <b>3.4 Les échéances de réalisation des projets d’aménagement .....</b>                 | <b>27</b>        |
| <b><u>4 SYNTHESE DES CONTRAINTES DU RESEAU VIAIRE .....</u></b>                         | <b><u>28</u></b> |
| <b><u>5 PROPOSITIONS.....</u></b>   | <b><u>29</u></b> |
| <b>5.1 Phase 1 : Les actions à engager à court terme .....</b>                          | <b>31</b>        |
| 5.1.1 Création d’un réseau primaire de pénétrantes .....                                | 32               |
| 5.1.2 Apaisement de l’axe principal du centre-ville.....                                | 33               |
| 5.1.3 Requalification du front de mer .....   | 33               |
| 5.1.4 Maintien de la desserte du quartier Bas Onival .....                              | 34               |
| 5.1.5 Mise en place d’une signalétique adaptée .....                                    | 35               |
| <b>5.2 Phase 2 : Les actions à engager à moyen / long terme .....</b>                   | <b>36</b>        |
| 5.2.1 Renforcement des liaisons inter-quartiers .....                                   | 37               |
| 5.2.2 Intégration de la ZAC du Moulinet .....   | 37               |
| 5.2.3 Désenclavement du nord du centre-ville.....                                       | 38               |
| 5.2.4 Désenclavement du quartier Bois de Cise .....                                     | 39               |
| <b>5.4 Itinéraires et stationnement des bus .....</b>                                   | <b>41</b>        |
| <b>5.5 Stationnement : Offres existantes et futures .....</b>                           | <b>43</b>        |
| <b>5.6 Les parcelles impactées par le plan de circulation et de stationnement .....</b> | <b>45</b>        |

# 1 CONTEXTE, OBJECTIFS ET PERIMETRES

## 1.1 Contexte de l'étude

**Perchée sur une falaise vive à 60 mètres au-dessus de la Manche, Ault vit avec l'érosion côtière depuis toujours et se caractérise par un milieu naturel exceptionnel à la fois clé de son pouvoir d'attraction mais aussi de sa fragilité.**

La tempête Xynthia, qui a durement frappé le littoral atlantique au printemps 2010, a souligné la nécessité de disposer, sur tout le littoral, d'une vision à moyen et long terme de l'évolution du trait de côte permettant un aménagement durable et équilibré de ces territoires soumis à une forte pression démographique.

Pour faire face à ces enjeux, **la France s'est dotée d'une stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte.** Un appel à projets a donc été lancé en octobre 2012, doté de 600.000 euros de subventions pour encourager les "démarches pilotes de relocalisation stratégique des activités et des biens". Quatre collectivités, particulièrement téméraires, ont répondu favorablement. Quatre collectivités pour six sites, dont celui d'Ault, de loin le plus peuplé de tous.

Ainsi, la puissance publique après avoir investi dans différents travaux de protection (casquette, épis, enrochements), et ce depuis plus de 30 ans, a décidé de **privilégier le développement de la commune et la sécurité des personnes et de mettre en place des solutions alternatives** qui vont permettre de concrétiser le réaménagement global de la commune sans délaisséer le front de mer.



## 1.2 Objectifs

La stratégie de relocalisation des biens et des personnes engagée par la commune se décline en quatre axes :

- Rénover et faire remonter les réseaux (gaz, électricité, eau) pour ne pas paralyser la ville en cas d'écroulement subit
- Ne pas réinvestir lourdement dans les défenses côtières
- Préparer le territoire pour qu'il soit en capacité de s'adapter et d'absorber le risque
- Positionner certains enjeux en retrait du bord de la falaise

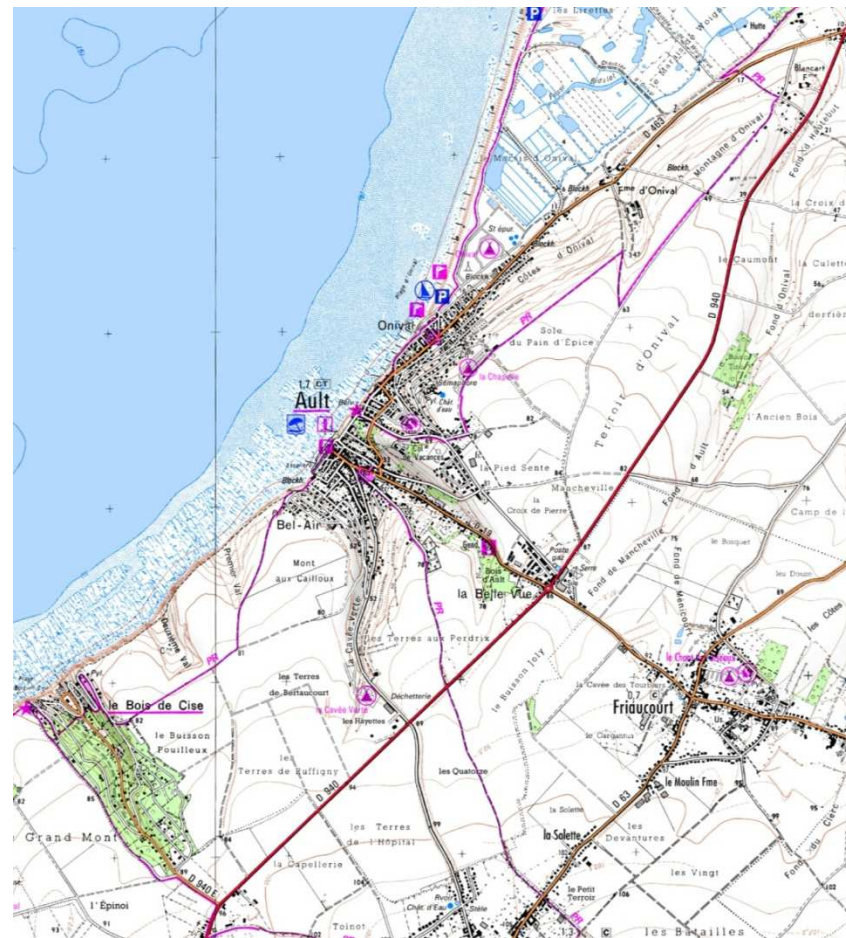
**Au 2<sup>nd</sup> semestre 2014, une mission de réaménagement des espaces publics de front de mer, de l'esplanade du Casino et du centre bourg d'Ault a été lancée** dont l'objectif est d'aménager un espace de front de mer résilient, évolutif et s'adaptant au risque, et de requalifier le centre-bourg pour redonner à Ault un positionnement attractif à la fois auprès des habitants et des touristes du Grand Site Baie de Somme.

**Les objectifs de l'étude sont de :**

- **Proposer un nouveau plan de circulation et de stationnement au regard des projets et de la requalification urbaine projetée répondant à l'ensemble des besoins,**
- **Mettre en place plan d'actions à mener pour l'ensemble des flux.**

## 1.3 Périmètre de l'étude

**La présente étude concerne le réseau de voirie d'Ault – Onival** qui s'étend de la tache urbaine formée par Ault et Onival jusqu'au Bois de Cise situé 2000 m au sud-ouest du centre d'Ault.



## 2 ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

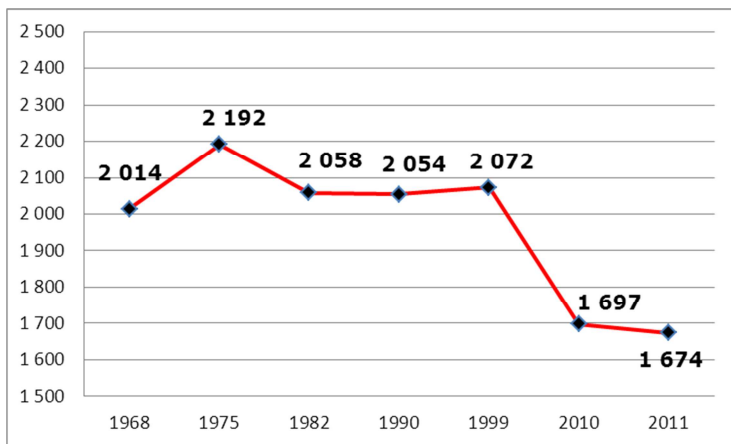
### 2.1 Localisation et population

**Localisation :**

- au bord de la Manche,
- à l’ouest du département de la Somme,
- au sud de la baie de Somme,
- à 20 km au sud de Saint-Valery-sur-Somme,
- à 10 km au nord de la ville triple Mers-Eu-Le Tréport.

La ville d’Ault fait partie du Grand Site Baie de Somme labellisé Grand Site de France en 2011 pour une durée de 6 ans

**Population :** 1 674 habitants, INSEE 2011





## 2.2 Morphologie géographique et urbaine

Ault est très fortement marquée par des **contraintes géologiques importantes** du fait de son développement sur une falaise culminant à près de 100 m de haut (80 m en ville) et des profonds talwegs qui la creusent.

Le Bois de Cise, pour sa part occupe le fond et les flancs d'un thalweg.

Cette conformation a deux conséquences :

- La **zone étudiée est fortement cloisonnée en quartiers** aux caractères très marqués,
- La **morphologie de la voirie est très fortement marquée par la topographie et le relief.**



## 2.3 Morphologie du réseau de voirie

La morphologie de la voirie est très fortement marquée par la topographie et le relief.

### 2.3.1 Le secteur d'Ault-Onival

On peut distinguer trois secteurs :

- **Le nord, la falaise** (qui fait suite à la plaine d'Onival) : La voirie est principalement orientée parallèlement aux courbes de niveau et les échanges entre niveaux se font par des voies à forte pente en diagonale.
- **Le sud, le quartier de Bel-Air** : La voirie présente également une conformation parallèle aux courbes de niveau mais les liaisons entre niveaux se font par des voies courtes à très forte pente ou par des escaliers non accessibles aux voitures.
- **Le centre** : La voirie est orientée par le relief (le talweg), avec très peu de voies transversales.



### 2.3.2 Le Bois de Cise

Sur le quartier du Bois de Cise, la voirie est principalement parallèle aux courbes de niveaux avec juste des lacets en extrémité pour relier les différents niveaux de voie. Ces lacets seraient directement impactés par l'érosion de la falaise.



**Situation et morphologie du réseau de voirie**  
*Etude de circulation et de stationnement secteur Ault - Onival*

- ..... Limite communale
- Courbes topographiques
- Urbanisation existante
- Réseau routier
- ..... Escalier

**1 674 habitants** en 2011

**8 000 résidents** en période estivale

Superficie communale : **6 km<sup>2</sup>**

**107m d'amplitude** altimétrique sur la commune

**2 127 logements**

| Catégorie  | Nombre |
|--|--------|
| Résidences principales                           | 803    |
| Résidences secondaires et logements occasionnels | 1154   |
| Logements vacants                                | 170    |

**1 071 emplois** en 2009

**Taux de chômage 21.6%** en 2009

**2 campings**  
195 emplacements

**3 hotels :**  
2 dans le centre d'Ault  
1 au Bois de Cise

## 2.4 Hiérarchie et fonctionnalité du réseau viaire

Mises à part quelques voies (ex : Avenue du Général Leclerc, Grande rue, Rue de Dalhausen et Rue d'Eu dans sa partie haute) dont les caractéristiques géométriques en termes de largeurs permettraient de les classer en voies primaires, le réseau viaire d'Ault présente les caractéristiques de voies secondaires ou tertiaires.

Certaines voies sont très étroites (ex : Rue de la République) ou présentent des rayons de giration tellement faibles que leur accès ne peut se faire sans manœuvre ou sans franchissement d'axe (ex : Avenue Ste Marie).

Il semble donc plus opportun d'analyser le réseau viaire à partir de **critères fonctionnels de voies pénétrantes, de voies de liaisons inter-quartiers et de voies de desserte pure.**

|                          | Voies pénétrantes  | Voies de liaisons inter-quartiers       |
|--------------------------|--|---|
| Vers le quartier Nord    | Avenue du Général Leclerc<br>Rue de Dalhausen<br>Rue de St Pierre<br>Rue du Moulin<br>Rue de Paris | Rue Bréhamet<br><br>Rue de Saint-Valery |
| Vers le quartier Bel-Air | Rue d'Eu<br><br>Boulevard de Bel-Air   | Rue Qinquerie<br><br>Avenue Ste Marie   |



La Grande Rue constitue le **centre-ville commerçant** et l'interface entre les 2 quartiers nord et sud.



La fonctionnalité de ces 2 réseaux, nord et sud, présente des **faiblesses** :

- L'**accès au quartier nord** (rue Gros, rue Jean Mermoz, rue des Belges) est mal aisé ;
- Les **liaisons inter-quartiers nord-sud** via la rue Bréhamet ne relient que l'avenue du Général Leclerc à la rue de la Pêche et ne rattachent ni le quartier Bel Air ni le secteur nord ;

Les **liaisons vers le quartier Bel Air** sont très difficiles avec un seul accès depuis le centre-ville par la rue Quinquerie en entrée et la rue de la République en sortie. L'itinéraire d'accès à ce quartier est particulièrement difficile puisqu'il se poursuit par l'avenue Ste Marie étroite et où la manœuvre d'accès est très difficile (rayon de giration de l'ordre de 1 m !), rendant l'accès au quartier pour les poids lourds (même les petits poids lourds) impossible depuis le centre-ville.



*La rue de la République voie de liaison entre le quartier Bel Air et le centre-ville*



*La rue de Dalhausen, pénétrante vers le quartier nord*



*La rue Quinquerie, voie d'accès au quartier Bel Air depuis le centre-ville*



*L'avenue Ste Marie sur l'itinéraire de liaison entre le centre-ville et le quartier Bel Air*



*La rue Charles Bréhamet, itinéraire de liaison entre le centre-ville et le quartier nord*

## 2.5 L'offre et les pratiques actuelles de stationnement

### # L'offre de stationnement destinée à un usage « Ville »

Les places destinées à un usage « Ville » sont utilisées par les résidents mais permettent également d'accéder aux commerces et services du centre-ville.

Sur le périmètre d'étude, environ 420 places sont destinées à cet usage et sont réparties de la manière suivante :

- **Stationnement sur voirie : environ 190 places recensées** sur la rue de Saint-Valery, la rue de la Pêche, la rue des Fonts Bénits et la Grande Rue.
- **Stationnement sur parking public : environ 230 places recensées** devant et derrière l'église, à côté de l'école primaire, à l'entrée du cimetière et à proximité de l'école maternelle.



### # L'offre de stationnement destinée à un usage « Tourisme »

Sur le périmètre d'étude, environ 235 places sont destinées à cet usage.

L'ensemble de cette offre de stationnement se situe sur le front de mer, le long de la rue de Saint-Valery et du boulevard Michel Couillet.



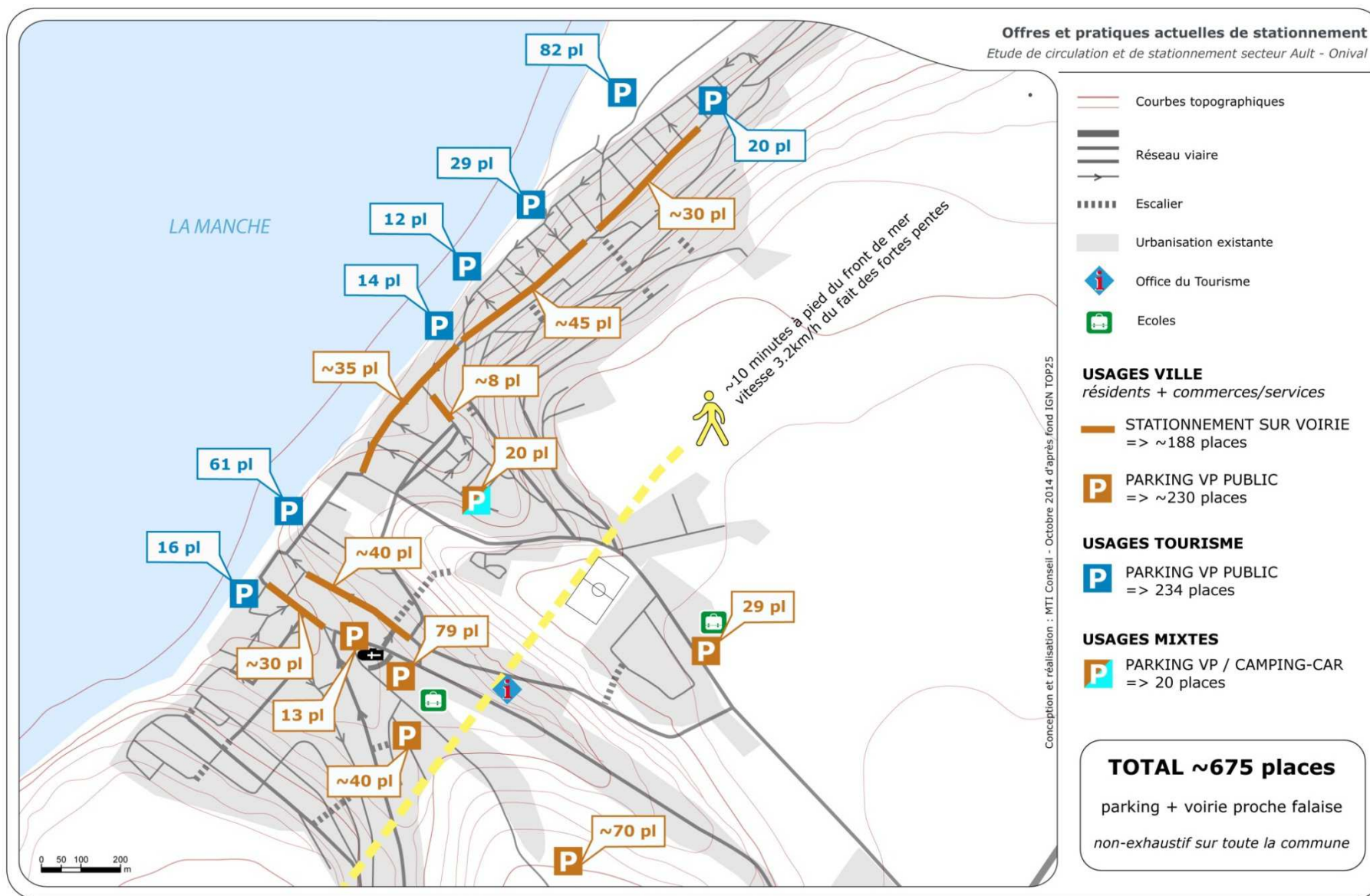
### # L'offre de stationnement destiné à un usage « Mixte »

L'usage « Mixte » correspond à des parkings destinés à la fois à un usage « Ville » et à un usage « Tourisme ». **Un seul parking occupe cette fonction sur la commune.** Il s'agit du parking situé en face du centre social de la ville d'une capacité de 20 places. Le stationnement des camping-cars y est autorisé.

### # L'offre de stationnement destinée aux cars de tourisme

Il n'y a actuellement aucun espace sur la commune réservé au stationnement des cars de tourisme. Il s'agit d'un réel manque pour la commune.

|  |             | Offre      |
|--|-------------|------------|
| Usage "Ville"                                | Sur Voirie  | 190        |
|  | Sur Parking | 230        |
| Usage "Tourisme"<br>(uniquement sur parking) |             | 235        |
| Usage "Mixte"<br>(uniquement sur parking)    |             | 20         |
| <b>TOTAL</b>                                 |             | <b>675</b> |





D'après les observations sur site :

- **Le stationnement résidentiel et lié aux commerces est avéré** sur la rue Saint-Valery, la Grande Rue et la rue des Fonds Bénits.
- **Le stationnement des touristes est de très courte durée**, ce qui induit un taux de rotation très élevé et donc une **saturation extrêmement ponctuelle**.

Vendredi Fin de matinée - Mi-juin - Beau temps – Occupation constatée :



## 2.6 La circulation relevée

**Peu de données de circulation** sont disponibles sur le domaine d'étude.

Comptages établis par le CG de la Somme : localisation précise non connue. Cette donnée est importante et nécessaire pour une analyse pertinente des flux.

### 2.6.1 La circulation en jour ouvrable

**Croissance forte jusqu'en 2002 sur la RD19** (av Général Leclerc) avant l'amorce d'une baisse. La très forte croissance (+20 %) entre 2004 et 2005 est une variation singulière due à l'ouverture à proximité du point de comptage d'un générateur (centre commercial ou lotissement). La croissance moyenne habituelle du trafic est de l'ordre de 1 à 2 % par an.

**Après 2004, baisse généralisée parfois forte** : 4% sur la RD19 entre 2006 et 2007 et près de 8 % sur la RD463 pendant la même période.

Les niveaux de trafic atteints ne sont jamais très élevés avec toujours moins de 4 000 véhicules / jour soit **moins de 200 véhicules/heure/sens en période de pointe**.

Ces chiffres sont à comparer à la capacité nominale d'une file de circulation, soit 1 800 v/h en rase campagne et de l'ordre de 600 v/h en ville compte tenu des gênes à la circulation dues au stationnement et du partage de l'usage de la voirie dans les carrefours.

**=> Le niveau de trafic de jours ouvrables ne présente pas de risque de congestion.**

*Ces chiffres sont à prendre avec précautions, en effet, sans connaissance de la localisation précise des points de comptages, il est difficile d'expliquer pourquoi la RD19 qui entre dans Ault supporte un trafic équivalent à la RD940 qui relie la ville triple (Mers-Eu-Le Tréport) à Abbeville. Sur cette dernière voie, les 3 500 v/j ne concernent pas que du trafic entrant dans Ault. Par contre, les 1 000 v/j de la RD463 (rue de saint-Valery) peuvent être considérés comme du trafic d'Ault.*

*Ces valeurs étant les moyennes annuelles, les trafics lors des jours ouvrables sont légèrement plus faibles, tandis qu'en période de pointe ils sont plus élevés.*

## 2.6.2 La circulation en période de pointe touristique

=> **Jusqu'à 4 fois supérieure en heure de pointe du jour de pointe soit des flux de l'ordre de 600 à 800 véhicules/heure que pourrait supporter la RD19 en entrée dans Ault.**

Cependant, il ne faut pas perdre de vue qu'une partie de ce trafic entrant dans Ault diffuse sur le réseau par la rue Bréhamet et que **la totalité de ce flux ne se retrouve pas en centre-ville.**

Dans ce cas, les flux observés peuvent atteindre les niveaux de saturation s'ils croisent des flux équivalents.

Dans le cas d'Ault, **la saturation est peu probable** compte tenu de la géométrie du réseau très linéaire où les intersections sont peu nombreuses et où l'organisation fonctionnelle du réseau est très peu maillée.

Cependant, 2 paramètres peuvent conduire à des **situations de congestion** :

- **Le déplacement touristique où les usagers roulent « en maraude »** c'est-à-dire à vitesse lente afin de profiter du paysage et des lieux créant automatiquement des ralentissements importants du fait de l'impossibilité de doubler sur la voirie étroite. L'effet de « maraude » est renforcé lors de la recherche de place de stationnement et amplifié par le fait que les visiteurs viennent et repartent très vite (10 -15 minutes après être arrivés), créant un effet de pointe important par leur arrivée et leur départ dans la même tranche de 30 minutes.
- **La géométrie étroite des voies et en particulier les rayons de girations très courts** peuvent nécessiter des manœuvres pour tourner (avenue Ste Marie). Ces manœuvres créent des perturbations qui, en situation de trafic chargé, perdurent longtemps après que l'évènement original soit achevé.

## 2.7 Le Bois de Cise

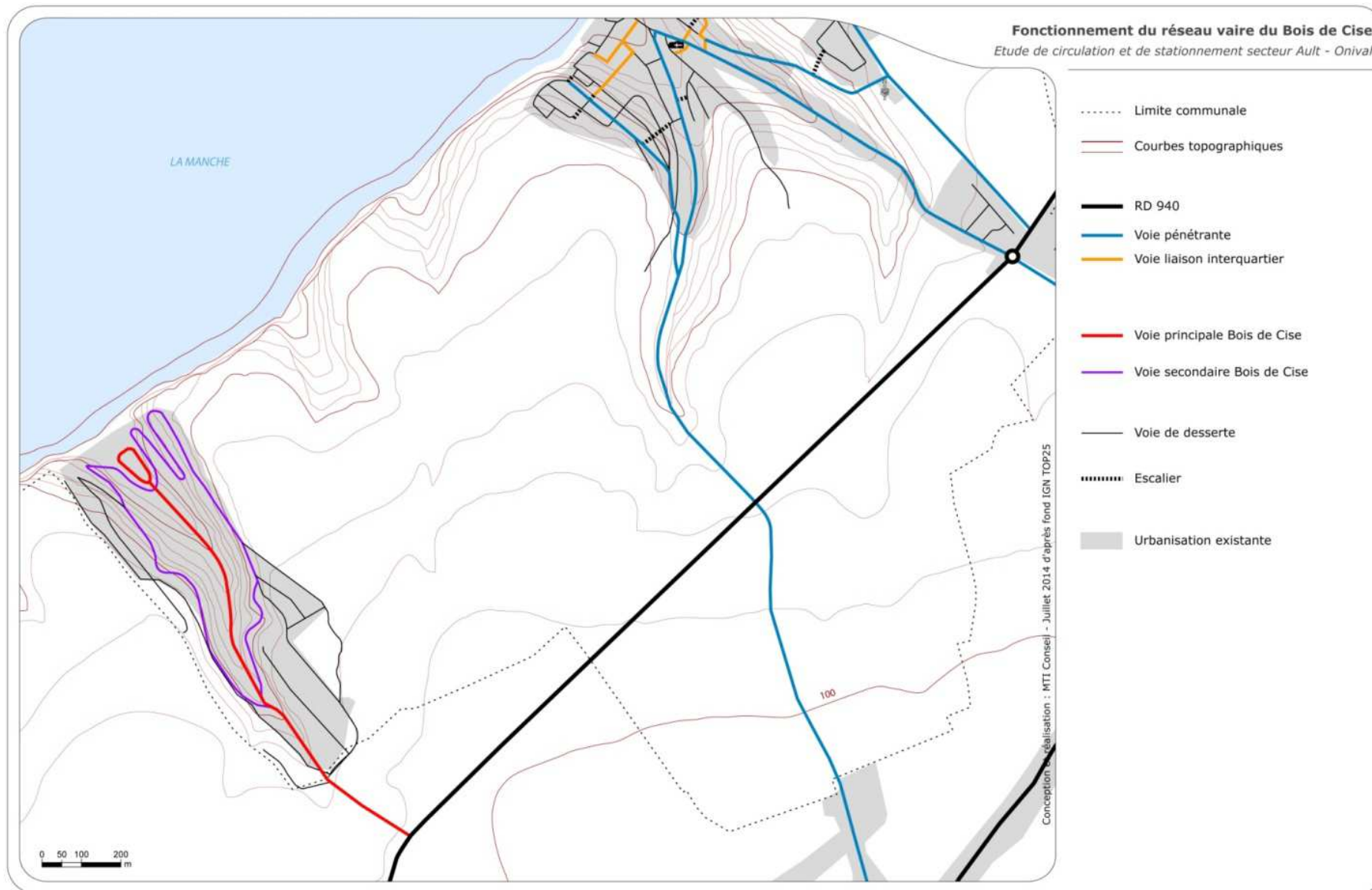
Le réseau viaire du quartier est composé de :

- **La RD940E (Route du Vieux Chêne) voie principale** de bonnes caractéristiques qui emprunte le thalweg du vallon et dessert latéralement des villas peu denses en conduisant à la plage ;
- **Une voie secondaire fait le tour du vallon** en descendant vers la plage avec des lacets comparables à ceux d'une voie de montagne ;
- **A l'est, un réseau de desserte** irrigue un petit quartier pavillonnaire.

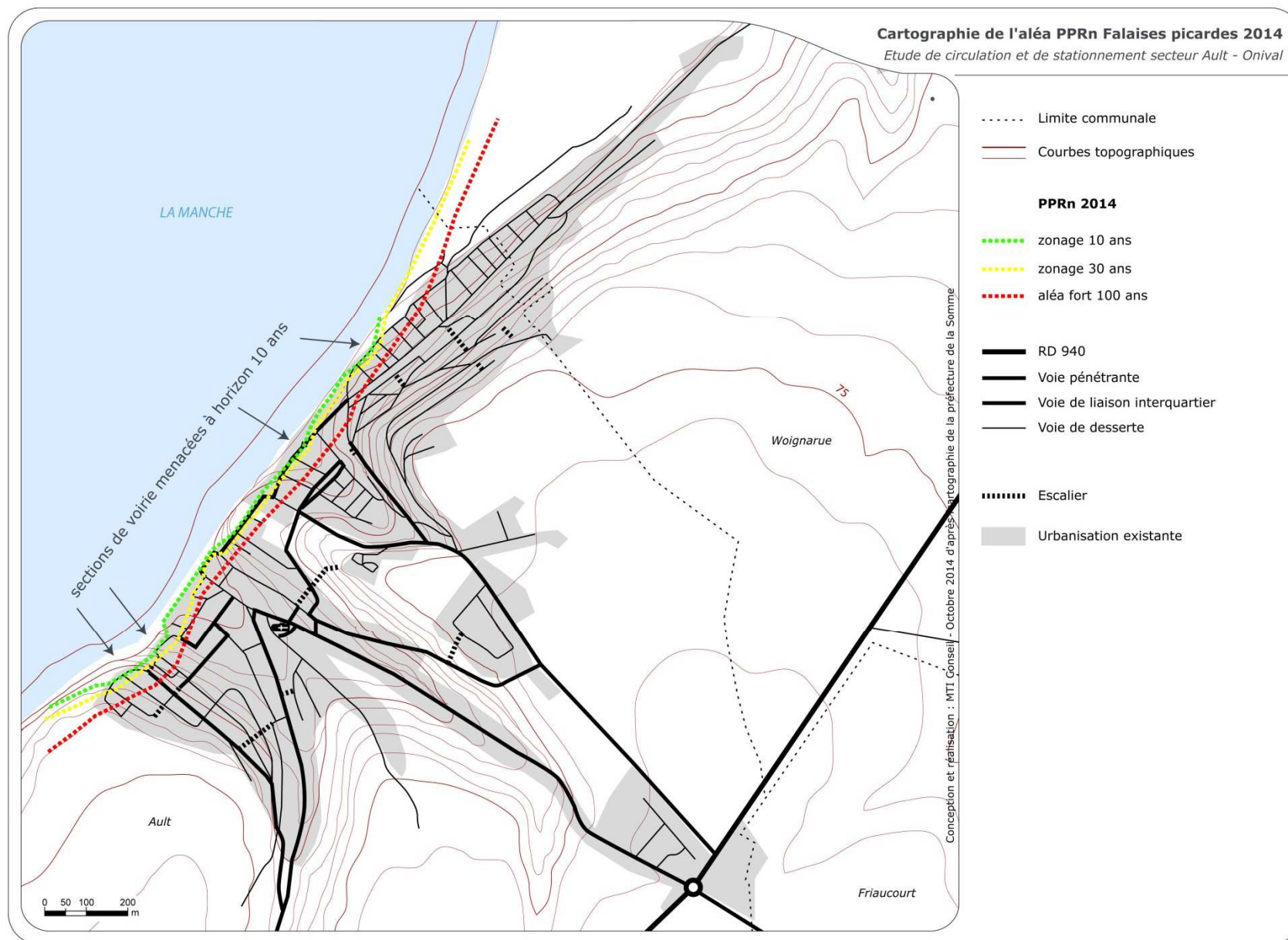
Dans la mesure où la RD940E peut accueillir du stationnement (300 places environ), il n'y a **pas de problème de stationnement**.

La voirie du Bois de Cise est exposée à l'érosion, principalement les **2 virages nord est** dans la descente :

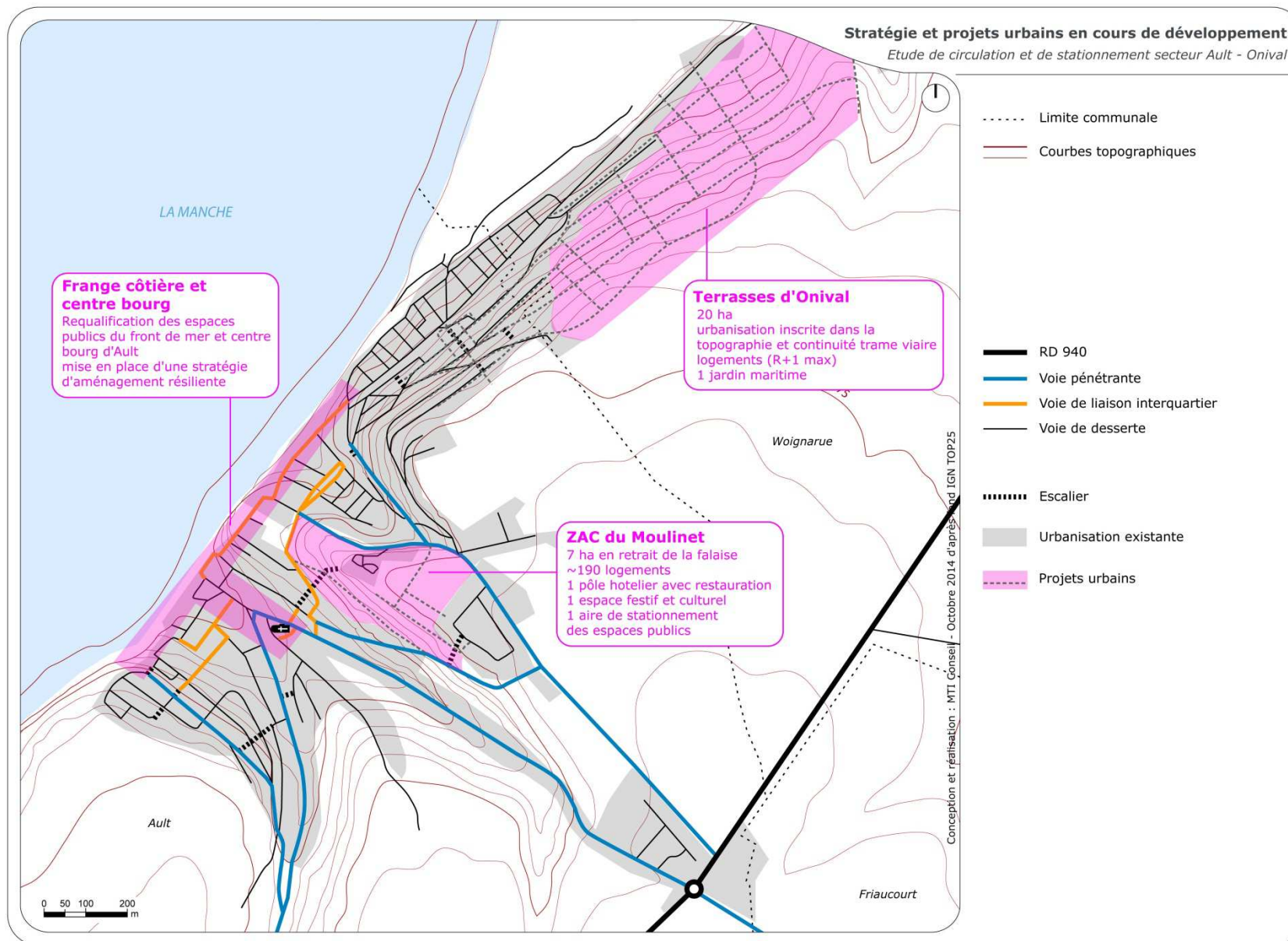




## 2.8 Les voies menacées par l'érosion selon le nouveau PPRn 2014



### 3 LES PROJETS D'AMENAGEMENTS



## 3.1 Frange côtière et centre bourg

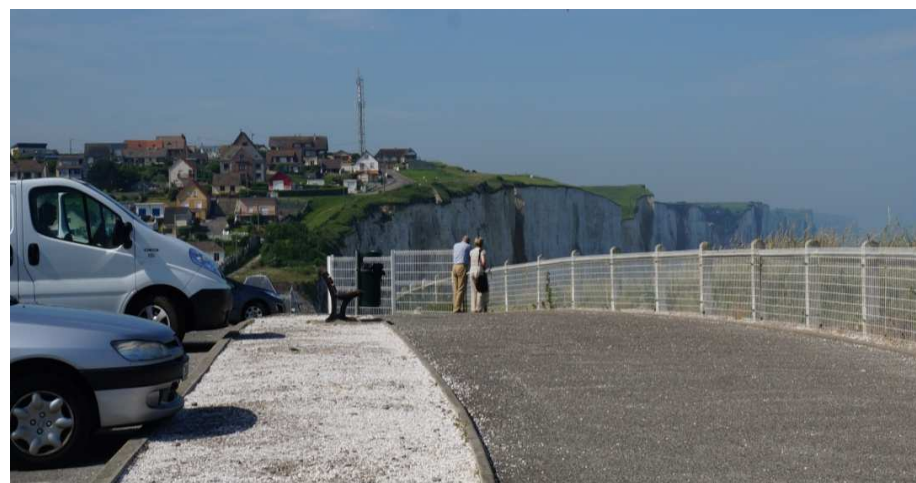
Le projet de **requalification des espaces publics du front de mer et du centre-bourg d'Ault** constitue une **étape importante de l'acceptation du risque et de la stratégie de gestion de l'érosion côtière**.

Il s'inscrit dans une **démarche globale de développement** à l'instar de la ZAC du Moulinet, et du PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations) en cours de définition et l'appel à projet pour la relocalisation des biens et des activités.

Les études de MOE sont en cours (agence UP).

Le choix du scénario d'aménagement est prévu pour fin 2014.

En fonction des financements validés par les partenaires fin 2015, la réalisation des aménagements pourrait être envisagée d'ici à 2020.



## 3.2 ZAC du Moulinet

La ZAC s'étend sur 7 ha et se trouve à 160 mètres en retrait de la falaise et à 100 mètres de la zone de constructibilité restreinte.





## # Accessibilité « Voiture » :

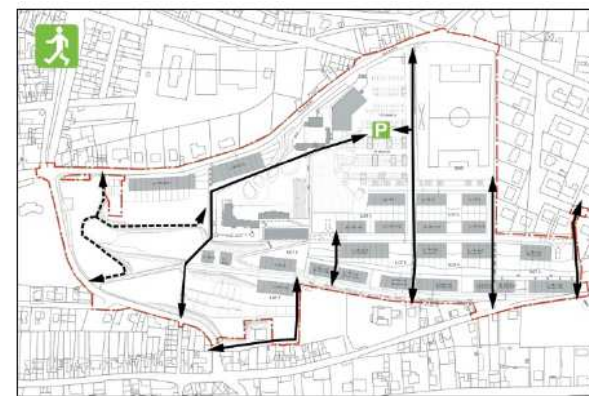
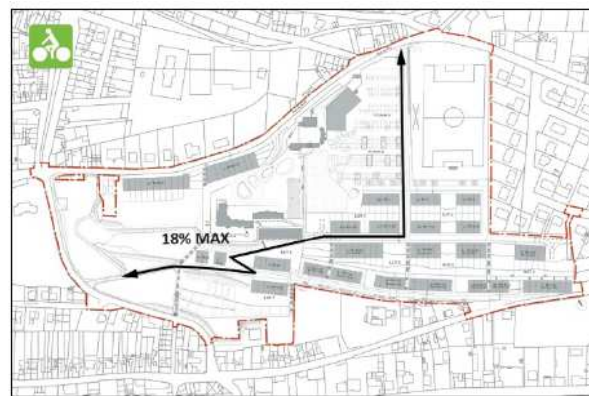
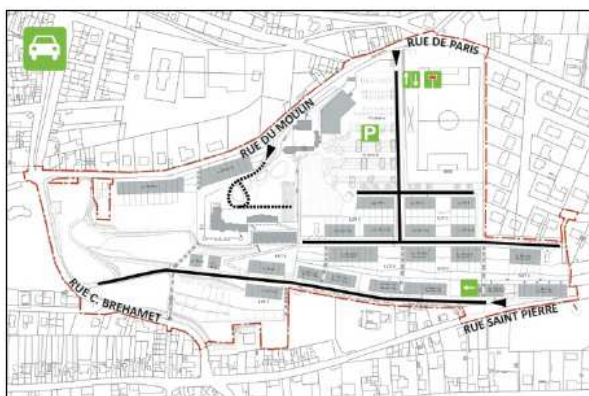
3 accès véhicules différenciés et complémentaires :

- Une voie de desserte basse en sens unique reliant la rue Saint Pierre à la rue Bréhamet
- Un réseau de rues en double sens sur le plateau depuis la rue de Paris desservant le parking, le centre culturel et les différentes opérations de logements
- Un accès de service et dépose minute sur la place du Moulinet.

La pente qui ne permet pas de créer de connections Nord / Sud.

## # Accessibilité « Modes doux »

Des liaisons Nord / Sud dans le sens de la pente pour les modes doux. Elles structurent le site et créent des connections au-delà du périmètre du quartier.

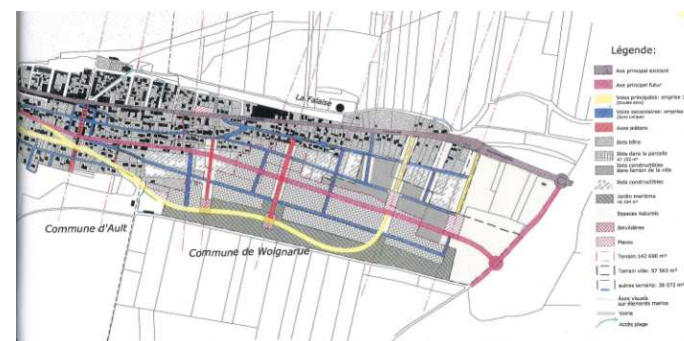


### 3.3 Terrasses d'Onival

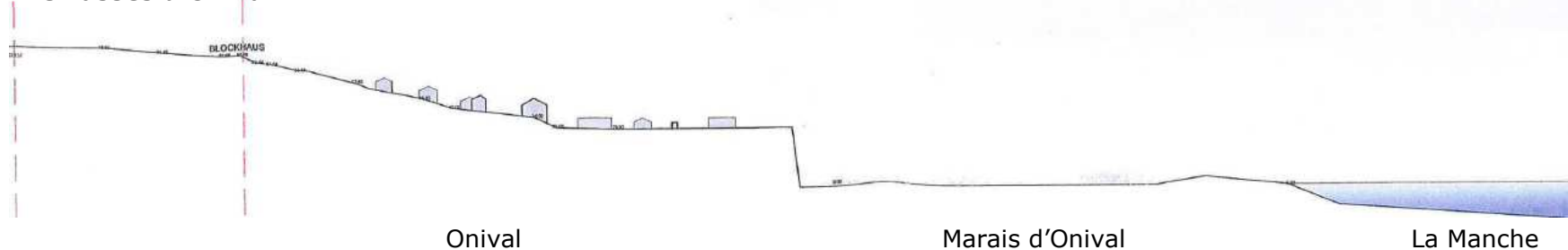
Les terrasses d'Onival présentent **une opportunité de développer le quartier d'Onival en zone côtière sécurisée car située en dehors de la zone de construction restreinte** tout en répondant au besoin de développement touristique et économique de la côte Picarde.

**Principaux éléments connus à ce jour:**

- Superficie de 20 ha
- Aménagement qui se développe en plusieurs tranches dont la première représente une superficie urbanisable de 4 hectares
- Urbanisation qui s'inscrit dans la topographie en terrasse du terrain permettant de préserver des axes visuels sur la mer
- Trame viaire qui se raccorde à celle existante et permet un désenclavement du haut du quartier d'Onival depuis le bourg de Woignarue.
- Les COS, emprises au sol et hauteurs proposés ont été élaborées à partir de comparaisons avec ceux d'îlots proches du site, avec une volonté de limiter l'impact visuel depuis la mer, en réduisant les hauteurs de constructions à R+1 sur le haut du terrain.
- Le projet prévoit sur la partie haute du terrain l'aménagement d'un jardin maritime agrémenté de couloirs visuels et plantés vers la Manche et le Hâble d'Ault.



**Terrasses d'Onival**



## 3.4 Impact des projets sur le trafic

L'évolution récente du trafic ces dernières années est à la baisse.

Sans prendre en compte les effets des urbanisations futures, on peut penser que le trafic augmentera de **5% sur les 10 prochaines années et de 20 à 25% sur les 50 prochaines années**. Ces prévisions sont faibles mais elles tiennent compte :

- de la faiblesse du développement économique actuel,
- de la faiblesse du développement démographique de la région,
- du fait qu'Ault, en dehors des projets du Moulinet et d'Onival, possède peu de réserves foncières et que les constructions y sont difficiles.

L'étude d'impact de la **ZAC du Moulinet estime à 380 déplacements** (aller et retour) la génération propre aux 190 logements dont la construction est prévue sur le site tout en précisant qu'il peut s'agir d'une valeur haute.

L'étude d'impact n'examine pas la **variabilité des paramètres de génération** :

- Taux d'équipement retenu de 100 % alors qu'il est certainement plus fort,
- Taux de mobilité de 2 déplacements aller/retour journaliers alors qu'il est certainement moins fort et dépend très fortement de la catégorie sociale des usagers (un couple de retraités fait moins de 1 déplacement par jour en voiture).

De même, la génération du parking est estimée à 360 véhicules / jour ce qui dépend du taux d'occupation du parking (ici pris à 100% ce qui est trop fort) et du taux de rotation (ici pris à 3 véhicules par place et par jour ce qui est trop fort pour les jours ouvrables comme pour les jours chômés).

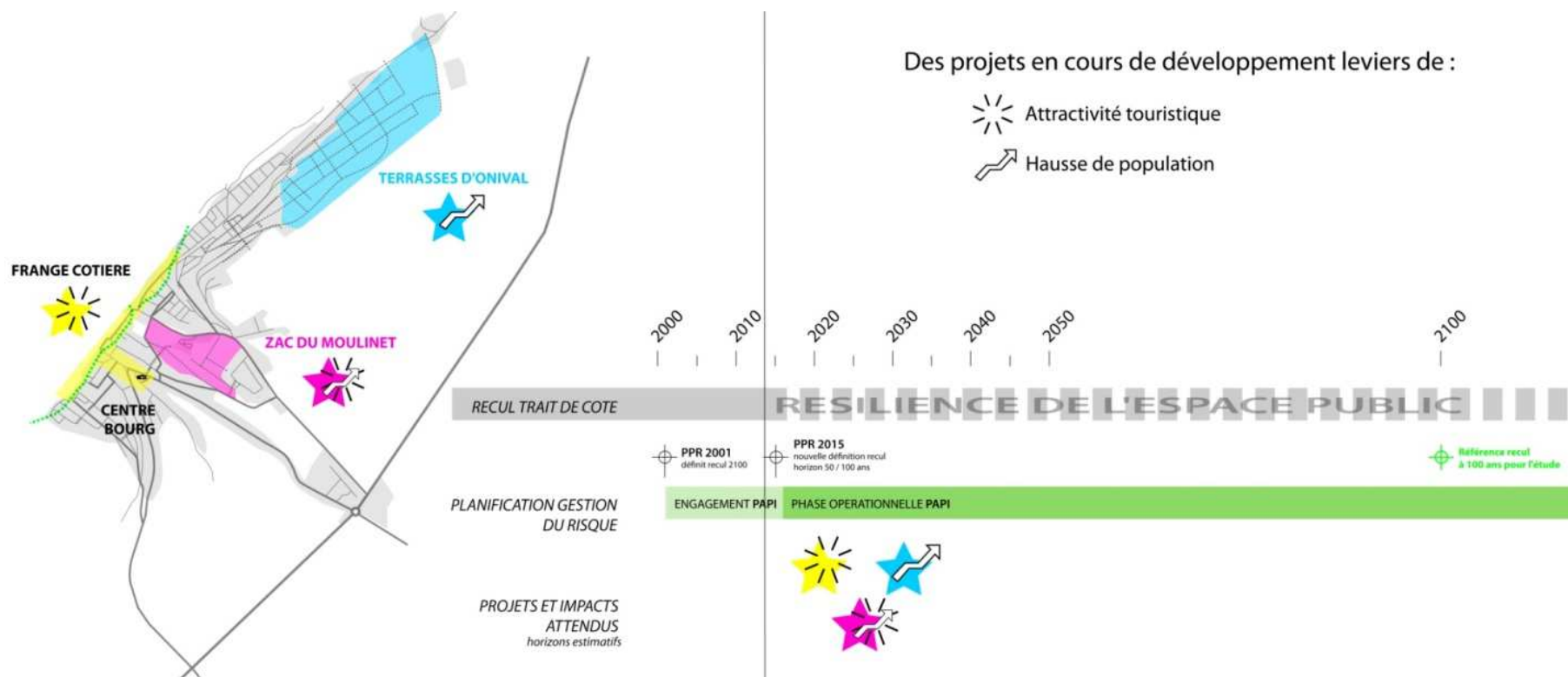
Il semble plus réaliste et plus conforme aux données constatées sur d'autres sites de retenir des flux totaux de **1 000 entrées + sorties par jour** (logements + parking) correspondant à **100 v/h en période de pointe** se répartissant en :

- Matin : 90 v/h sortants et 10 entrants,
- Soir : 20 v/h sortants et 80 entrants.

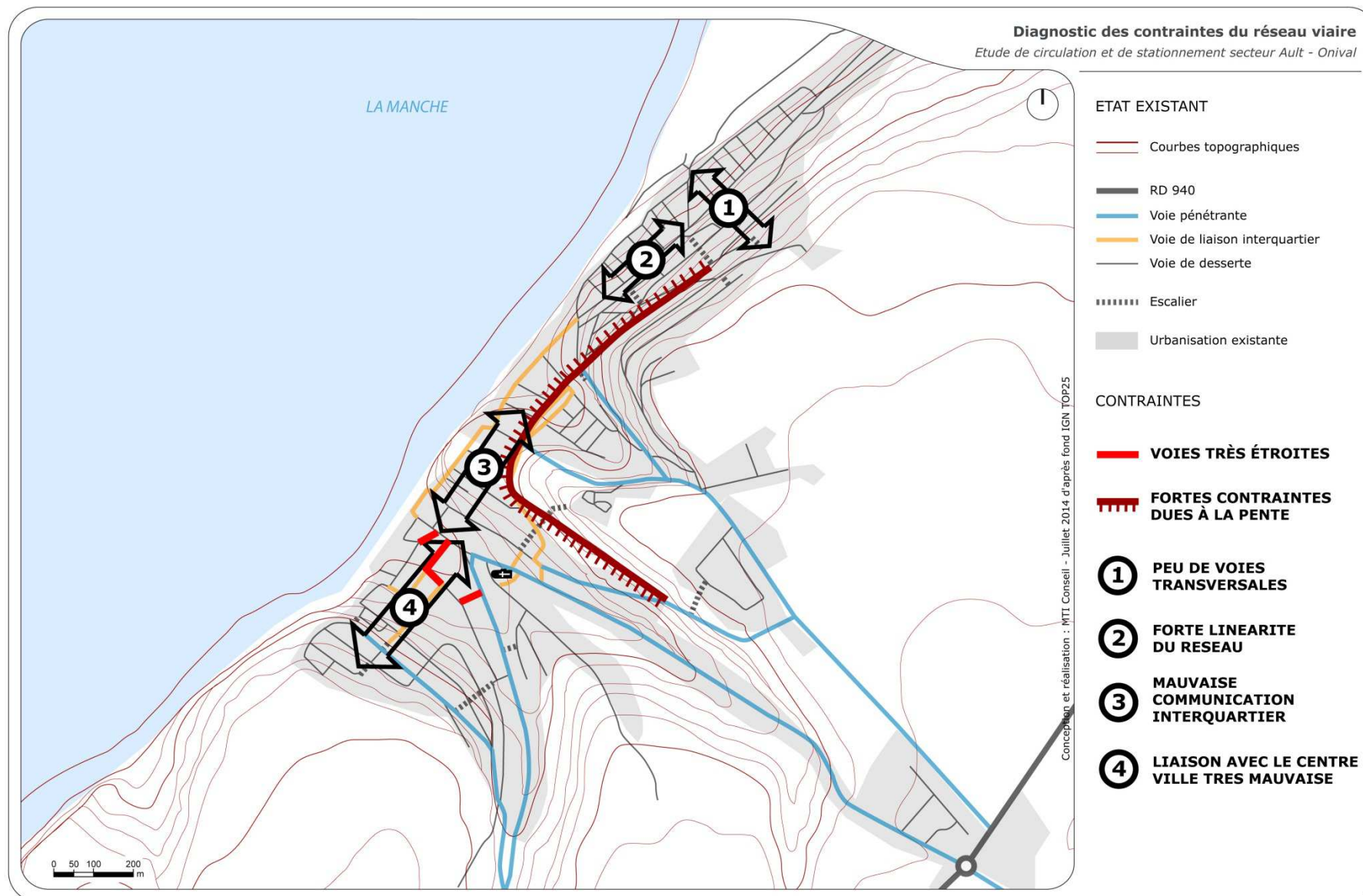
Pour évaluer finement l'impact de la ZAC en matière de circulation, il faut **affecter ces flux sur le réseau**. En première approche, on peut estimer que 50% de ces flux sont à destination du centre-ville d'Ault et 50 % sortent directement de la ville par la rue de Dalhausen sans venir impacter les conditions de circulation du centre-ville.

**Les 45 véhicules/heure supplémentaires générés par la ZAC au maximum (sortants du matin) ne viennent en rien modifier les conditions de circulation en centre-ville.**

### 3.5 Esquisse d'un schéma directeur global



## 4 SYNTHÈSE DES CONTRAINTES DU RESEAU VIAIRE



## 5 PROPOSITIONS

**Les propositions d'évolution du plan de circulation et de stationnement sont élaborées de manière à permettre à la ville, en cas d'avènement du risque, de s'adapter et d'assurer ses fonctionnalités, par résilience de l'espace public.**

Le plan de circulation et ses aménagements, est conçu pour **fonctionner dans sa configuration la plus contrainte : l'été pendant les périodes de pointe de la saison touristique.**

Le fonctionnement **en dehors de cette saison**, bien que ce soit la majeure partie du temps, est à voir comme **une situation modifiée, une situation augmentée, mais pas une situation différente.**

Le principe retenu pour l'organisation de la circulation est de **réduire les dysfonctionnements constatés** soit :

- **Renforcer la hiérarchisation du réseau,**
- **Améliorer les fonctionnalités insuffisantes :**
  - pénétrantes vers le quartier nord,
  - itinéraires de liaison inter-quartier
  - désenclavement du quartier du Bois de Cise

Bien que les niveaux de circulation constatés ne soient pas très élevés, **la largeur souvent réduite** des voies oblige à repenser certains sens de circulation pour pouvoir y maintenir du stationnement à usage résidentiel ou touristique.

Autre principe, **intégrer les projets en cours de développement dans notre réflexion**, afin d'anticiper leurs impacts et de penser une organisation cohérente dans le temps et dans l'espace.

### Construction des scénarios :

- **Phase 1 : 5 actions à engager à court terme**
- **Phase 2 : 4 actions à engager à moyen / long terme**

**Autre problématique importante à Ault, la gestion des eaux pluviales.** Pour gérer au mieux l'écoulement des eaux pluviales, les effets d'infiltration d'eau seront limités au maximum dans les nouveaux aménagements retenus. L'étude menée par Egis sur cette problématique en parallèle de notre mission a vocation à prendre en compte les préconisations qui vont suivre.

## PLAN DE CIRCULATION - SYNTHÈSE DES ACTIONS PAR PHASE

Etude de circulation et de stationnement secteur Ault - Onival

### PHASE 1 - COURT TERME



#### 1 CRÉATION D'UN RÉSEAU PRIMAIRE DE PÉNÉTRANTES

- => création d'un barreau entre la rue Dalhausen et la RD19
- => création d'un barreau entre la rue Jean Mermoz et la rue Gros
- => modification des sens de circulation pour créer des boucles de sortie (rue Gros, rue Jean Mermoz, rue des Fonds Bénits)

#### 2 APAISEMENT L'AXE PRINCIPAL DU CENTRE-VILLE

- => création d'une zone de rencontre sur la Grande Rue depuis la place du Maréchal Foch
- => maintien du stationnement

#### 3 REQUALIFICATION DU FRONT DE MER

- => création d'une zone de rencontre sur la rue de Saint-Valery
- => expérimentation des possibilités d'organisation des flux de desserte interne en anticipation de l'érosion de la falaise (fermeture temporaire à la circulation)

#### 4 MAINTIEN DE LA DESSERTE DU QUARTIER BAS ONIVAL

- => mise en zone 30 de la rue de Saint-Valery
- => mises en sens unique alternativement est-ouest / ouest-est
- => en fonction du devenir du bd Michel Couillet, mise en impasse et en double sens des voies impactées avec accessibilité restreinte limitée aux résidents

#### 5 MISE EN PLACE D'UNE SIGNALÉTIQUE ADAPTÉE

- => *carte détaillée spécifique*

### PHASE 2 - MOYEN/LONG TERME

#### 6 RENFORCEMENT DES LIAISONS INTER-QUARTIERS

- => création d'un barreau entre 2 carrefours : la rue de la Pêche dans le prolongement de la rue de la Prairie jusqu'au carrefour rue de Paris/Rue du 8 Mai 1945 (pente 10%) fonctionnalité maximale

#### 7 INTÉGRATION DE LA ZAC DU MOULINET

- => carrefour rue du Moulin/rue de Paris à retravailler

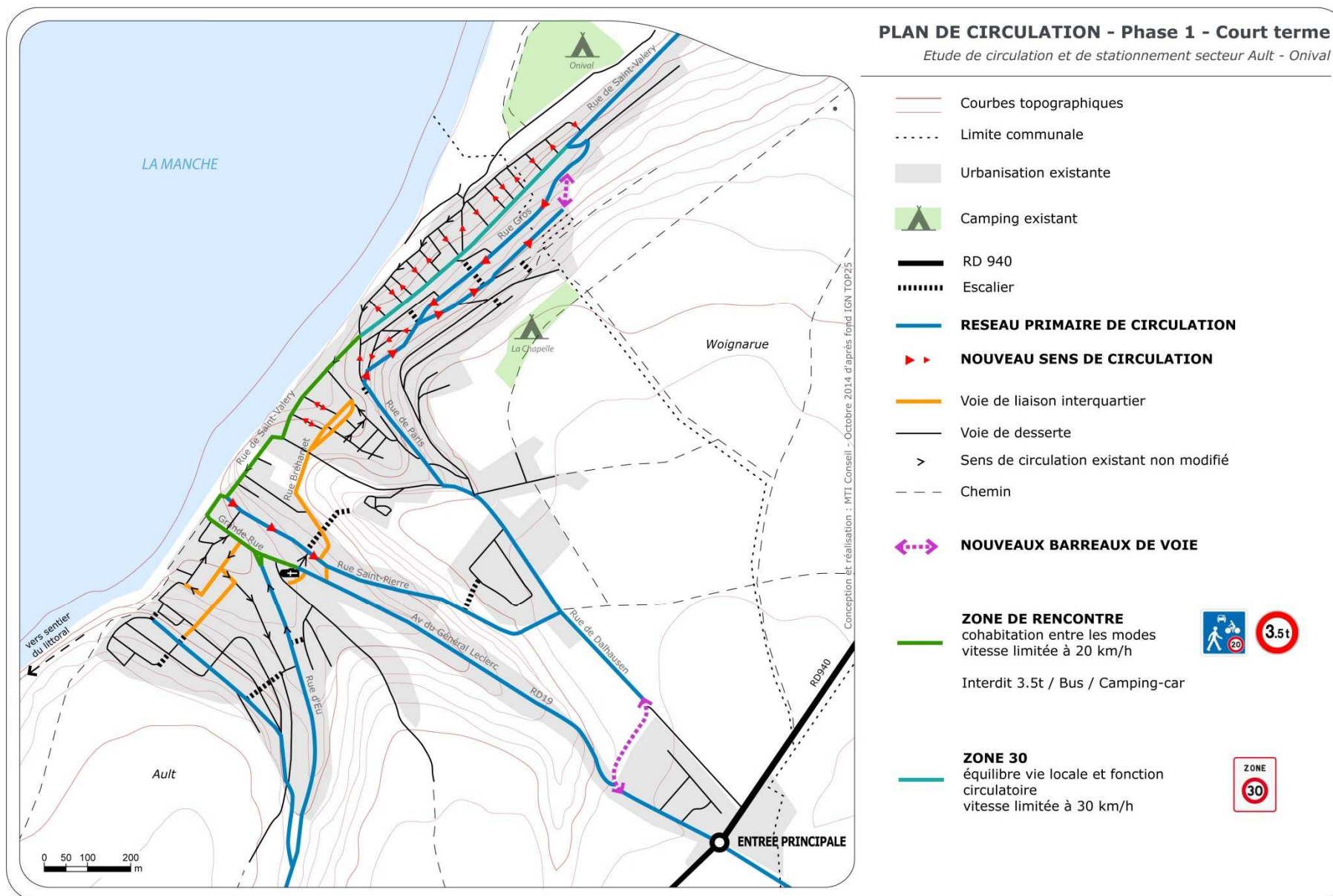
#### 8 DESENCLAVEMENT CENTRE-VILLE NORD

- => mise en double sens de la rue des Fonds Bénits et de la Montagne
- => création selon les disponibilités et l'érosion :
  - soit d'un barreau entre la rue des Fonds Bénits et la rue de la Montagne
  - soit d'aires de retournement notamment pour le ramassage des ordures ménagères

#### 9 DESENCLAVEMENT BOIS DE CISE

- => création d'un barreau entre la route d'Ault et la route des Mouettes
- => création d'un rond point à l'intersection avec route du Vieux Chêne et RD40

## 5.1 Phase 1 : Les actions à engager à court terme





## 5.1.1 Création d'un réseau primaire de pénétrantes

### # Création d'un barreau routier entre la rue Jean Mermoz et la rue Gros

**La création d'un barreau routier entre la rue Jean Mermoz et la rue Gros permettra ainsi de transformer ces deux rues en pénétrantes** et de permettre une continuité de la voie pénétrante depuis la rue de Paris.

**La création de ce barreau s'accompagne de la modification des sens de circulation des rue Gros et Mermoz** qui passeront toutes les deux en sens unique, la rue Gros dans le sens nord-sud. Et la rue Mermoz dans le sens sud-nord.

### # Création d'un barreau routier entre la rue Dalhausen et la RD 19

A l'heure actuelle, il existe deux accès à Ault depuis la RD 940 :

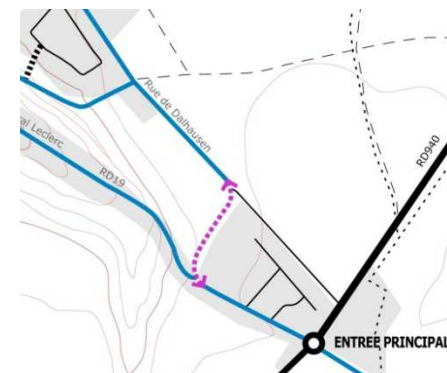
- Accès par la rue Dalhausen qui permet d'accéder au nord de la commune,
- Accès par la RD 19 qui permet d'accéder au centre-ville et au sud de la commune.

**Afin de fluidifier le trafic sur le RD 940, un barreau de voirie sera créé entre la rue de Dalhausen et la RD19** à la limite ouest du petit lotissement qui borde la RD940. Ce barreau permettra ainsi de ne conserver qu'un seul accès principal à Ault (celui par le RD 19). Les flux en direction du nord se feront ainsi par ce barreau.

### # Inversion du sens de circulation de la rue des Fonds Bénits

**La rue des Fonds Bénits est mise à sens unique ouest – est** (inversion du sens de circulation actuel). Cette inversion a pour effet de créer une boucle et d'offrir plus de capacité au réseau en sortant de la ville).

**Le maintien de la rue en sens unique permettra de maintenir l'offre de stationnement existante (~ 40 places).**



## 5.1.2 Apaisement de l'axe principal du centre-ville

Il s'agit de **transformer la Grande Rue en zone de rencontre depuis la place du Maréchal Foch jusqu'au front de mer.**

La zone de rencontre constitue une zone intermédiaire entre la zone 30 et l'aire piétonne. La zone de rencontre vise une meilleure lisibilité pour l'ensemble des usagers de l'espace public et crée un espace public où la vie locale est développée et prépondérante.

Dans cet espace, il n'est pas possible ou souhaité d'interdire la circulation des véhicules. Les piétons sont donc prioritaires sur tous les véhicules. Le partage de la voirie se fait par la cohabitation entre les piétons et les véhicules à faible vitesse. Dès que la largeur de la rue le permet, il est important de garder un espace continu réservé aux piétons. **Le terme «rencontre» souligne que les conflits doivent se gérer, non pas par un rapport de force mais bien par un comportement de courtoisie au bénéfice des plus vulnérables.**

**Ainsi, avec les « zones de rencontres », on cherche à faire cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons et les véhicules.**

Au sein de ces zones :

- les piétons peuvent circuler sur la chaussée sans y stationner,
- les piétons ont la priorité sur les véhicules,
- tous les véhicules peuvent y circuler (voiture, vélo, bus...), mais ceux motorisés ne peuvent pas excéder une vitesse de 20 km/h.

Les entrées et sorties de cette zone doivent être annoncées par une signalisation.

**Le stationnement est maintenu le long de la Grande Rue.**

**La circulation des poids lourds (< 3,5 t), des cars et des camping-cars y est interdite.**

## 5.1.3 Requalification du front de mer

**# Création d'une zone de rencontre sur la rue de Saint-Valery**

**# Expérimentation des possibilités d'organisation des flux de desserte interne en anticipation de l'érosion de la falaise**

Il s'agit de fermer temporairement la rue à la circulation lors d'occasions spécifiques occupant l'espace public.

**Intégrer dans le projet de requalification des espaces publics du front de mer et du centre-bourg d'Ault mené l'agence UP**

## 5.1.4 Maintien de la desserte du quartier Bas Onival

### # Mise en zone 30 de la rue de Saint-Valery

**Dans la continuité de la zone de rencontre, la rue de Saint-Valery sera mise en zone 30 jusqu'au croisement avec la rue des Belges.**

La zone 30 est destinée à la circulation de tous les usagers : les piétons, les personnes à mobilité réduite, les cyclistes, les véhicules motorisés, les transports publics et les véhicules d'urgence.

Il s'agit d'un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules. Ceci participe au développement de l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons et l'usage du vélo en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée.

Elle doit faire l'objet d'aménagements spécifiques et les chaussées y sont à double sens pour les cyclistes afin de favoriser leurs usages.

Les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation particulière.

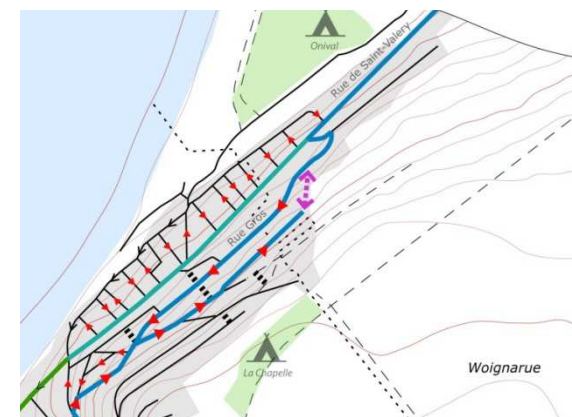


### # Mise en sens unique des rues alternativement est-ouest / ouest-est

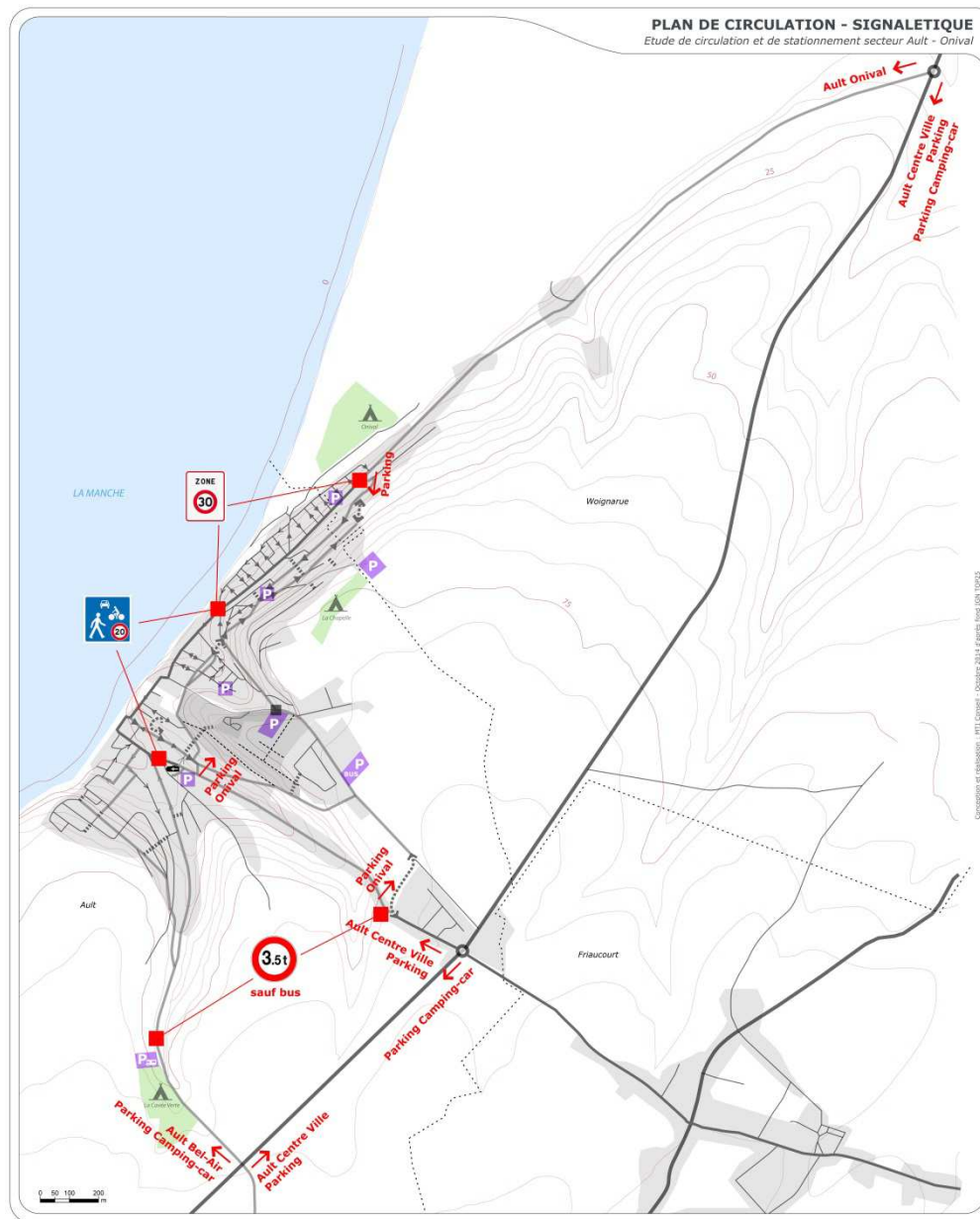
**Toutes les voies du quartier Bas Onival sont mises en sens unique alternativement est – ouest et ouest - est** en commençant par l'extrémité du boulevard de la Mer qui est mis en sens unique dans le sens ouest - est (sortant du quartier) et alternativement jusqu'à la rue de la plaine qui est mise en sens unique est-ouest.

### # Mise en impasse des voies impactées avec accessibilité restreinte réservée aux résidents

Dans la partie sud du quartier Bas Onival, certaines rues pourront être impactées par le risque d'érosion. Ces rues seront alors mises en impasse et en double-sens avec une accessibilité restreinte limitée aux résidents. La mise en double-sens de ces voies entraînerait la suppression du stationnement résidents mais qui pourra être compensé par la création de nouvelles places à proximité (cf. 5.4.).



### 5.1.5 Mise en place d'une signalétique adaptée





### 5.2.1 Renforcement des liaisons inter-quartiers

**A côté du renforcement des pénétrantes, les fonctions de transversalité et de liaison inter-quartier sont renforcées par la création d'un barreau de voie entre la rue de la Pêche dans le prolongement de la rue de la Prairie et aboutissant rue de Paris au carrefour avec la rue du 8 Mai 1945.**

La création de ce barreau (qui aura une forte pente : 10%) nécessite l'expropriation et la destruction de 2 villas. Le tracé proposé a pour objet d'avoir la fonctionnalité maximale (barreau entre 2 carrefours). Il évite l'enclavement de l'hôtel restaurant Villa Aultia fleuron du parc hôtelier d'Ault.

**Ce barreau permet ainsi de former, avec la rue Bréhamet, et le rue du 8 Mai une véritable liaison transversale entre le centre-ville et le nord d'Ault.** Après effondrement de la falaise, cette liaison est indispensable au maintien de liaisons nord-sud dans la ville.

**Le statut de voie primaire de la rue Bréhamet est renforcé.**



### 5.2.2 Intégration de la ZAC du Moulinet

**Le carrefour rue du Moulin – rue de Paris est formé par des voies relativement étroites** et la présence de bâti le long de la rue de Paris et dans l'angle des rues de Paris et de la rue du Moulin limite la visibilité.

**Un élargissement de l'intersection est donc souhaitable.**



### 5.2.3 Désenclavement du nord du centre-ville

#### # Mise en double-sens de la rue des Fonds Bénits et de la rue de la Montagne

L'érosion de la falaise entrainera la fermeture à la circulation de la rue Saint-Valery.

**Les rues des Fonds Bénits et de la Montagne seront directement impactées par cette fermeture et devront donc obligatoirement être mise en impasse et en double-sens.**

La largeur de la rue des Fonds Bénits ne permet pas de supporter à la fois un double sens et du stationnement sur voirie. **Le stationnement sera donc supprimé.** Pour rappel, la capacité de stationnement le long de la rue des Fonds Bénits est actuellement de 40 places.

#### # Création d'un barreau routier ou d'aires de retournement

Afin de permettre aux services municipaux de poursuivre le ramassage des ordures ménagères de manière confortable, deux solutions sont possibles :

- Créer un barreau routier entre la rue des Fonds Bénits et la rue de la Montagne,
- Créer des aires de retournement au bout des deux rues.

Le choix entre ces deux options se fera en fonction des disponibilités foncières et de l'érosion côtière.

**A ce stade l'objectif est d'anticiper la maîtrise foncière sur ce secteur pour appréhender au mieux l'état futur.**

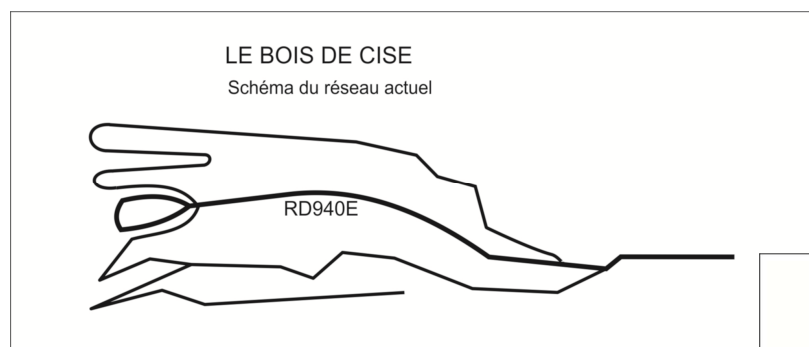


## 5.2.4 Désenclavement du quartier Bois de Cise

Dans le cas où la route serait emportée en ce point, il faut noter que cette érosion n'empêcherait pas d'accéder aux villas proches qui resteraient desservies soit par le haut pour les villas les plus en hauteur, soit par le bas pour les autres.

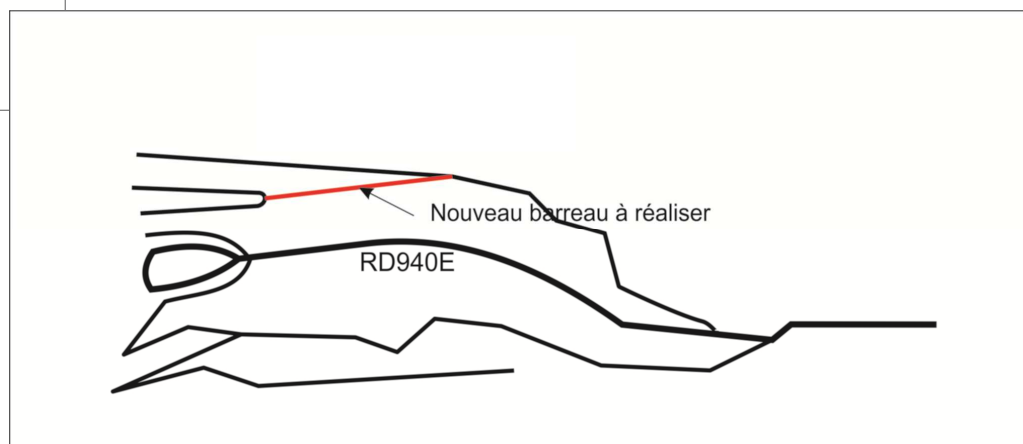
La disparition du lacet aurait pour effet une **perte de fonctionnalité du réseau** (coupure entre la voie nord et le fond du vallon) mais sans isoler un quartier du hameau.

Si le deuxième lacet venait à disparaître, il faudrait alors pour rétablir la desserte des villas **créer un barreau de voie** rattachant le lacet restant au reste du réseau par l'arrière :

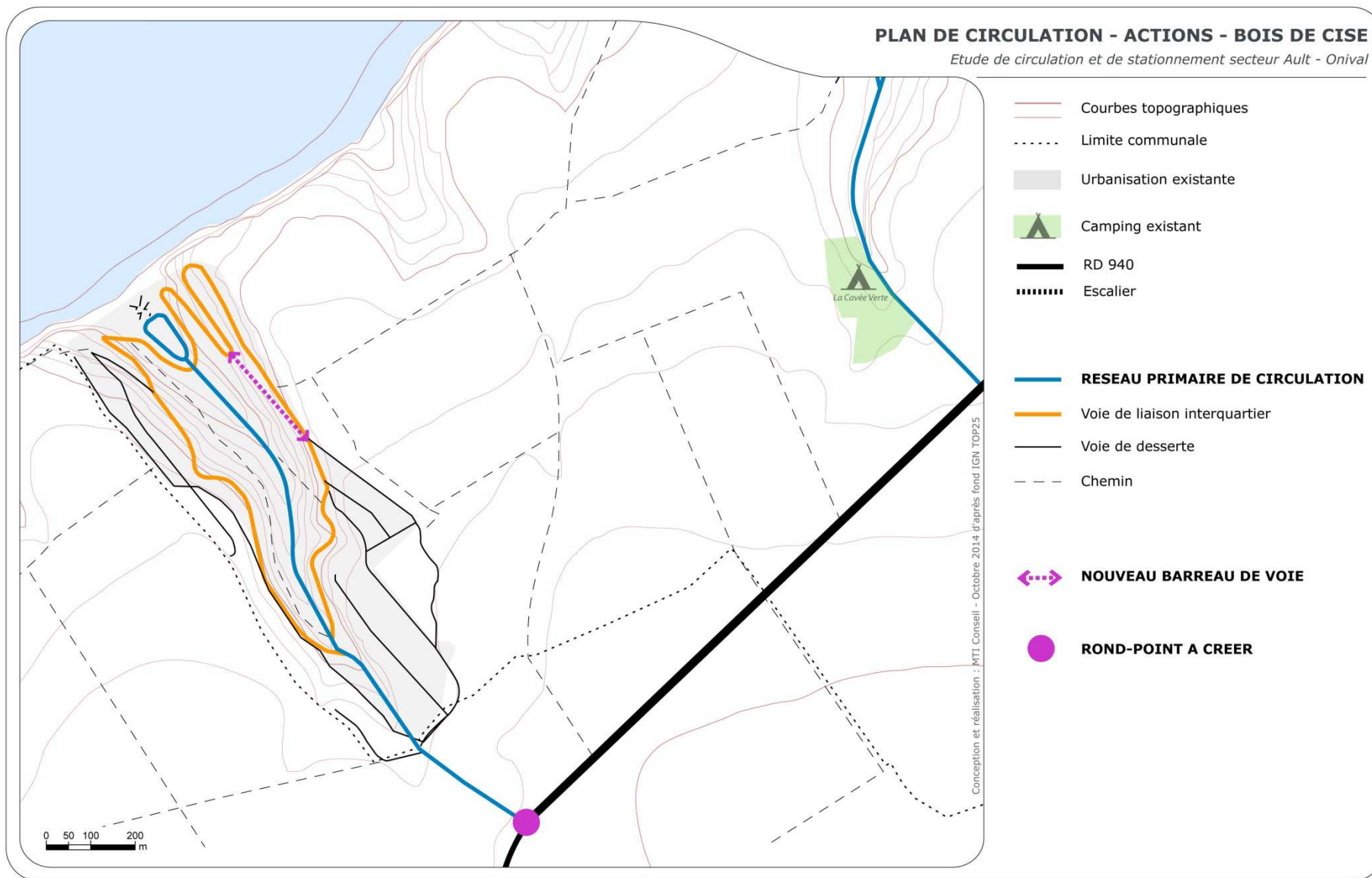


La réalisation de cette voie ne pose pas de gros problème : s'il y a des expropriations de terrain à prévoir, il n'y a pas de démolition.

Les contraintes topographiques sont moyennes : la voie est presque horizontale, elle sera créée en déblai - remblai ce qui est une technique classique.







## 5.4 Itinéraires et stationnement des bus

### **Ault est desservie par 3 lignes du réseau départemental Trans'80 :**

- **Ligne 2** : Il s'agit de la seule ligne des trois qui dessert Ault toute l'année. Elle dessert également les communes de Mers les Bains, le Tréport, Eu, Saint Quentin Lamotte, Ault, Friaucourt, Allenay, Bethencourt sur Mer, Tully, Friville Escarbotin, Woincourt, Fressenneville, Nibas, Valines, Franleu, Miannay, Cambron et Abbeville.
- **La ligne 6** : Cette ligne circule toute l'année mais dessert la commune d'Ault uniquement l'été (pendant les mois de juillet et d'août). Elle dessert aussi les communes de Cayeux sur Mer, La Molliere d'Aval, Lanchères, Pende, Sallenelle, Saint Valéry sur Somme, Ribeuville, Estreboeuf, Noyelles sur Mer, Port le Grand et Abbeville.
- **La ligne 0 – A la mer** : Cette ligne ne circule que l'été (pendant les mois de juillet et août) et dessert également les communes de Mers les Bains, Le Tréport, Eu, Ault, Woignarue, Brutelles, Cayeux sur Mer, Saint-Valéry sur Somme, Abbeville, Port Legrand, Noyelles sur Mer, Le Crotoy, Rue, Quend, Fort Mahon, Waben, Groffliers, Berck

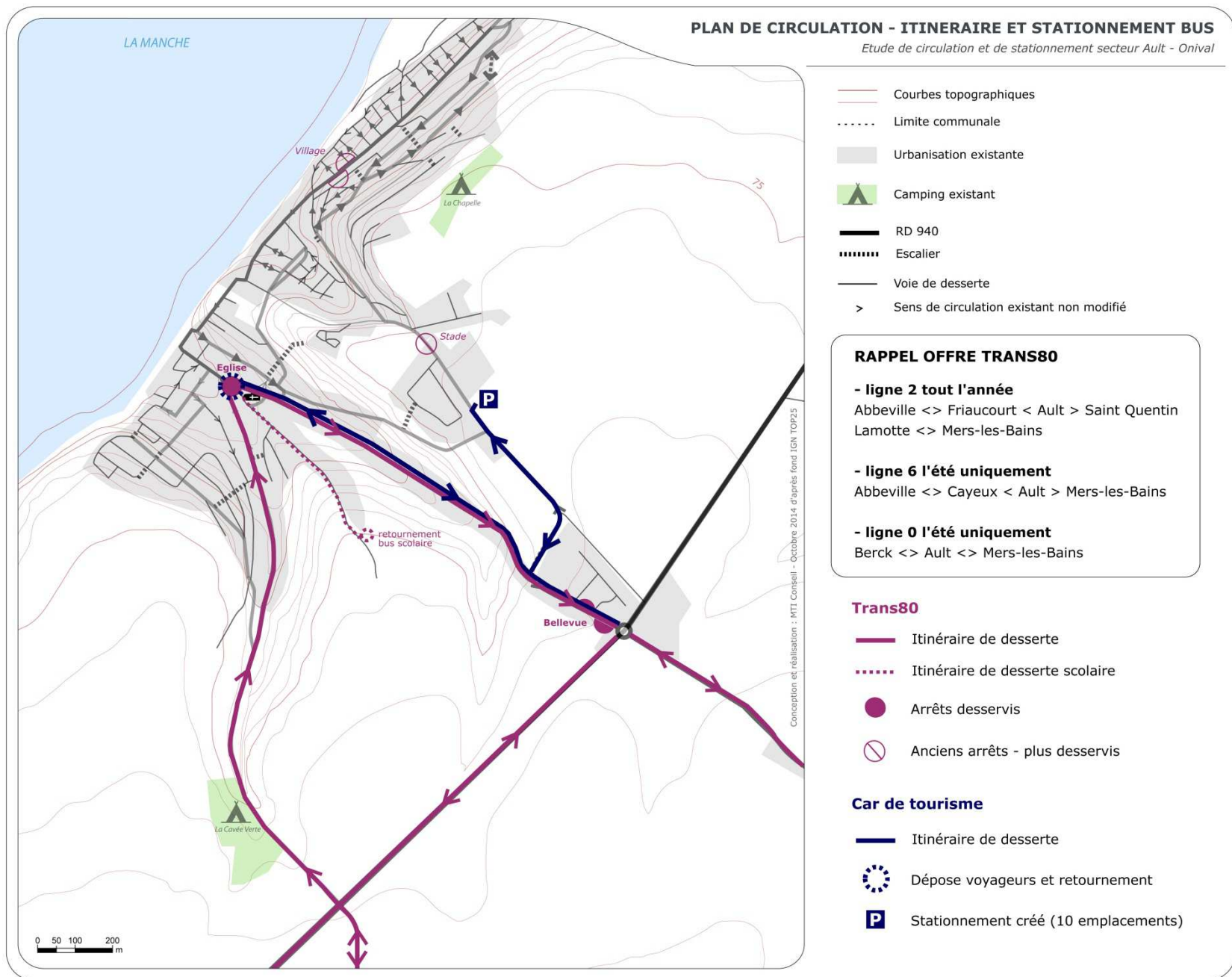
### **La desserte de la commune se fait via 2 arrêts :**

- Eglise,
- Bellevue.

Ainsi, afin de maintenir une desserte de la ville dans les meilleures conditions, la réflexion sur les itinéraires des cars Trans'80 et des cars de tourisme mais également sur le stationnement de ces cars de tourisme a été intégrée à l'étude.

### **La carte suivante présente ces itinéraires et localise le parking destiné au stationnement des cars de tourisme.**

Concernant les cars de tourisme, l'idée est de maintenir une dépose et une reprise des voyageurs devant l'église. Les véhicules peuvent se retourner et ensuite rejoindre le parking qui leur est réservé à côté de l'école maternelle.

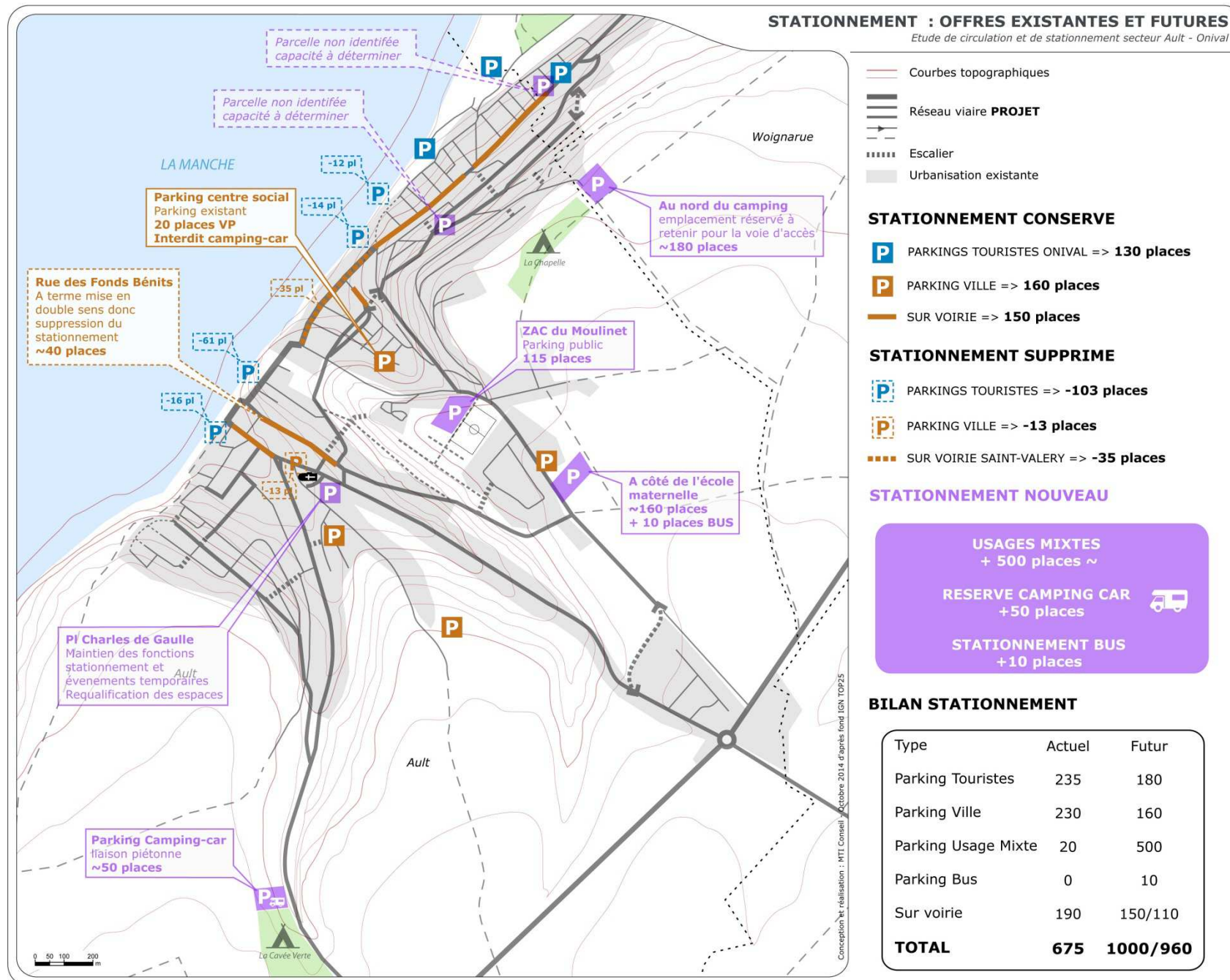


## 5.5 Stationnement : Offres existantes et futures

|                          |             | Offre de stationnement conservé   | Offre de stationnement supprimée   | Offre de stationnement nouvelle  | TOTAL              |
|--------------------------|-------------|---|--|--|--------------------|
| Offre "Ville"            | Sur Voirie  | <p><b>Une partie du stationnement sur voirie :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le long de la Grande Rue : 30 places</li> <li>Le long de la rue de la Pêche : 8 places</li> <li>Le long de la rue de Saint-Valery entre le boulevard Michel Couillet et la rue des Belges : 75 places</li> <li>Le long de la rue des Fonds Bénits : 40 places (en raison du passage en double sens de cette rue à moyen/long terme, le stationnement ne sera pas maintenu en phase 2)</li> </ul> <p><b>=&gt; ~ 150 places / ~ 110 places en phase 2</b></p> | <p><b>Une partie du stationnement sur voirie :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le long de la rue Saint Valery : 35 places</li> </ul> <p><b>=&gt; 35 places</b></p>  |  | 150 / 110          |
|                          | Sur Parking | <p><b>4 parkings :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parking du cimetière : 70 places</li> <li>Parking de l'école maternelle : 29 places</li> <li>Parking de l'école primaire : 40 places</li> <li>Parking du centre social : 20 places (les camping-cars n'auront cependant plus accès à ce parking, ainsi seul l'usage « Ville » demeure)</li> </ul> <p><b>=&gt; ~ 160 places</b></p>  | <p><b>1 parking :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parking situé devant l'église : 13 places</li> </ul> <p><b>=&gt; 13 places</b></p>  | <p><b>4 parkings :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parking situé au nord du camping : ~ 180 places</li> <li>Parking situé à côté de l'école maternelle : ~ 160 places</li> <li>Parking de la ZAC du Moulinet : 115 places</li> <li>Parking situé derrière l'église : ~45 places</li> </ul> <p><b>=&gt; ~ 500 places</b></p> |                    |
| Offre "Tourisme"         |             | <p><b>3 parkings :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parkings situés le long du boulevard Michel Couillet entre la rue de la Descente à la mer et la rue de la Plaine : 29 places</li> <li>Parking situé au niveau de la base nautique Eric Tabarly : 82 places</li> <li>Parking situé au niveau de la place Gros : 20 places</li> </ul> <p><b>=&gt; ~ 130 places</b></p>  | <p><b>4 parkings :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parking du Casino : 16 places</li> <li>Parking le long de la rue de Saint-Valery entre la rue des Fonds Bénits et la rue du Moulin : 61 places</li> <li>Parking le long de la rue de Saint-Valery en amont de la rue de Paris : 14 places</li> <li>Parking le long du Boulevard Michel Couillet en amont de la rue Firmin Girard : 12 places</li> </ul> <p><b>=&gt; 103 places</b></p> |  | 380                |
| Offre "Camping-Cars"     |             |   |  | <p><b>1 parking réservé aux cars du tourisme</b> intégré au parking créé situé à côté de l'école maternelle</p> <p><b>=&gt; 10 places</b></p>  | 10                 |
| Offre "Cars de tourisme" |             |   |  | <p><b>1 parking réservés aux campings cars</b> situé à côté du parking de la Cavée Verte : 50 places</p> <p><b>=&gt; 50 places</b></p>   | 50                 |
| <b>TOTAL</b>             |             | <b>~ 440 places</b>   | <b>~ 150 places</b>  | <b>~ 560 places</b>  | <b>960 / 1 000</b> |

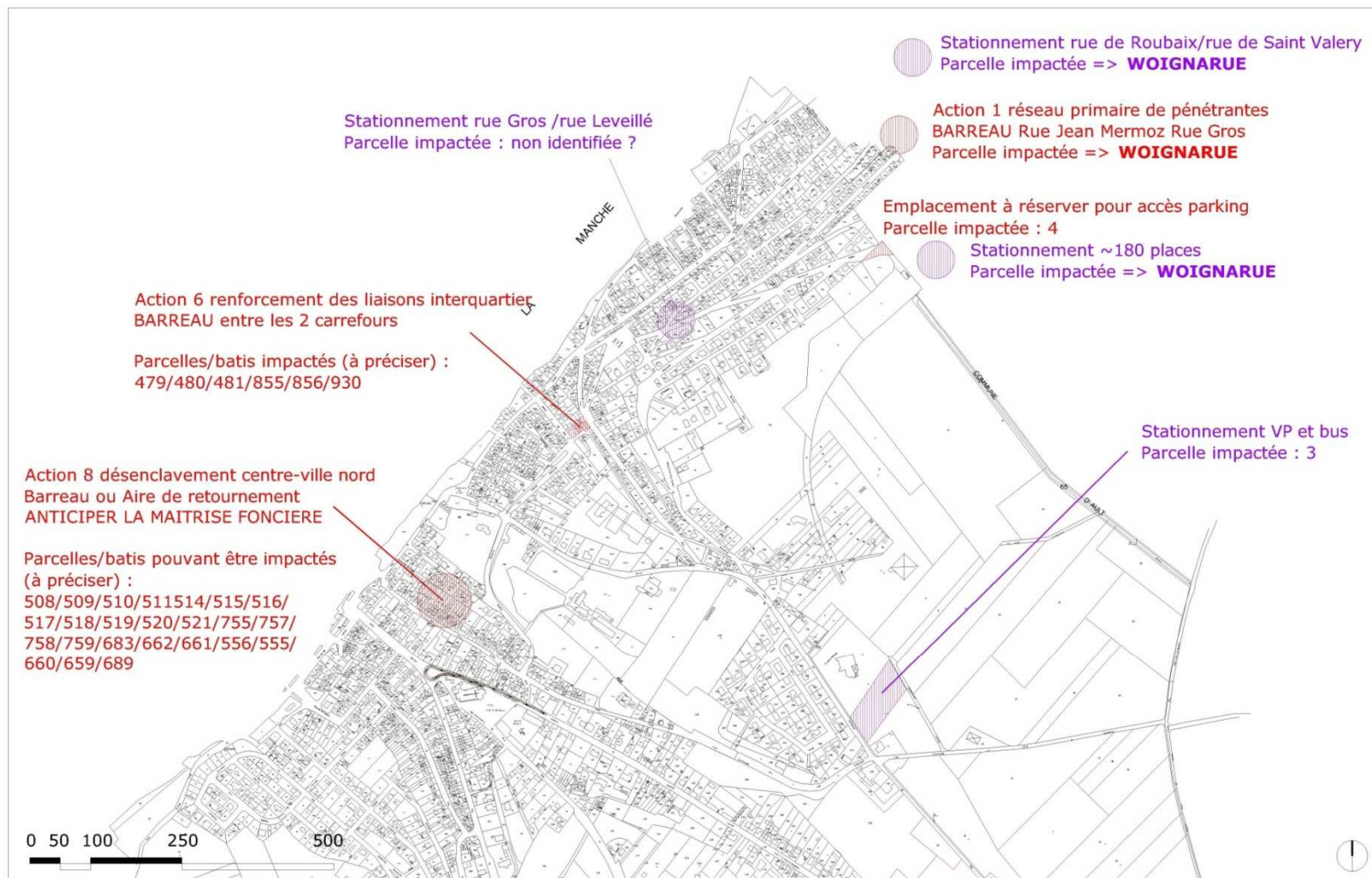
Deux autres emplacements sont également inscrits sur la carte mais les parcelles ne sont pas identifiées et les capacités resteront donc à déterminer.

La création de parkings sur ces deux emplacements permettra de compenser la suppression du stationnement sur les voies impactées par l'érosion et qui auront été mises en impasse et donc en double sens entraînant par-là la suppression du stationnement sur ces voies.

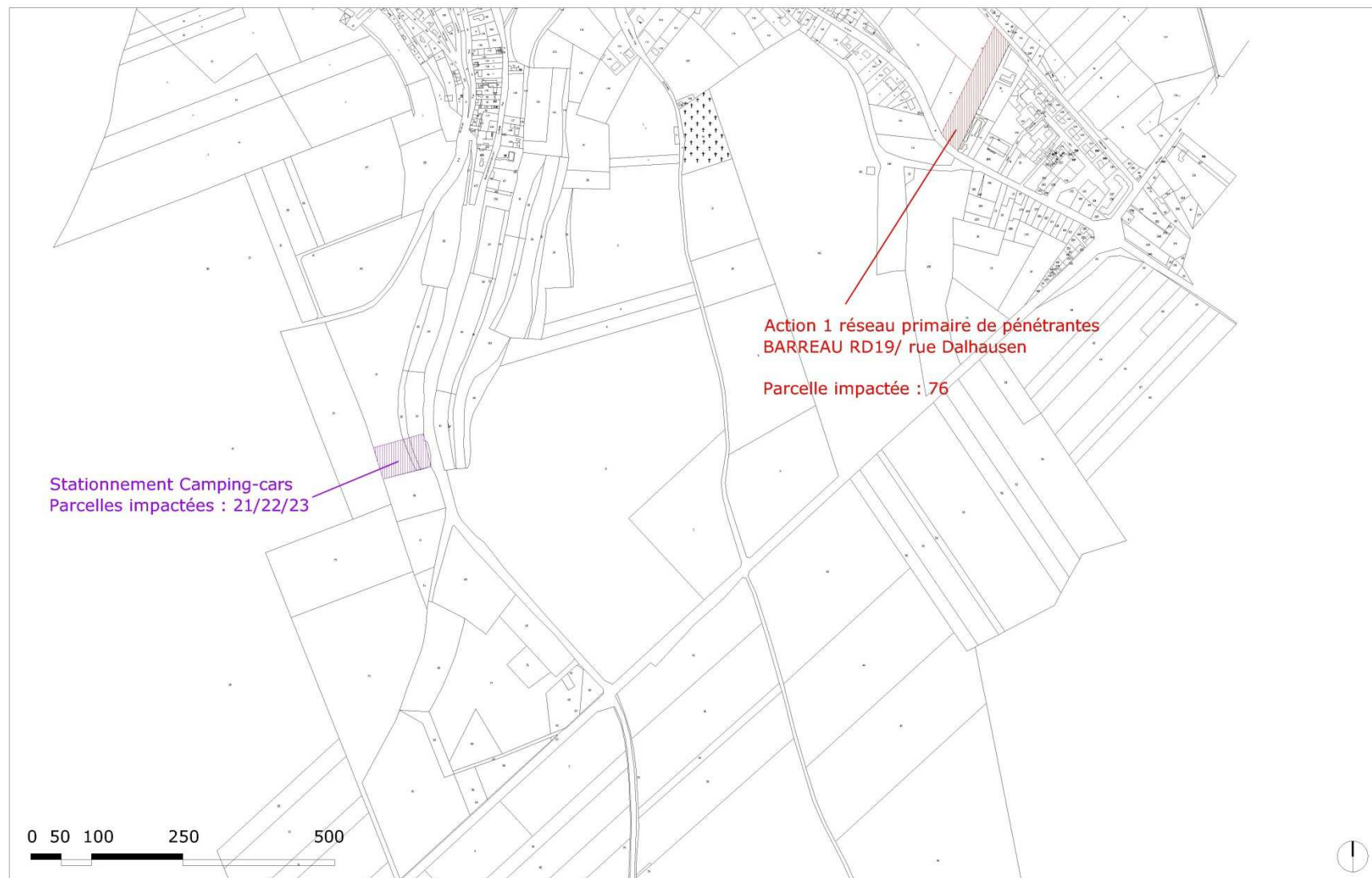


## 5.6 Les parcelles impactées par le plan de circulation et de stationnement

De nombreuses parcelles sont impactées ou seront susceptibles d'être impactées par le nouveau plan de circulation et de stationnement. Les deux cartes qui suivent recensent ces parcelles.



Parcelles impactées par les propositions d'actions  PDC  Stationnement



Stationnement Camping-cars  
Parcelles impactées : 21/22/23

Action 1 réseau primaire de pénétrantes  
BARREAU RD19/ rue Dalhausen

Parcelle impactée : 76

0 50 100 250 500

Parcelles impactées par les propositions d'actions

 PDC

 Stationnement

## MTI Conseil

20, boulevard Poniatowski  
75012 PARIS

Tél : 01 44 75 12 15

Fax : 01 44 75 12 16

Une société du Groupe EFFIA – [www.mticonseil.fr](http://www.mticonseil.fr)



### **Philippe NORINDR**

Directeur d'études et de projets

Tél : 01 44 75 12 21

Mail : [philippe.norindr@mticonseil.fr](mailto:philippe.norindr@mticonseil.fr)

### **Ludivine AUVRAY**

Chef de projet

Tél : 01 44 75 13 68

Mail : [ludivine.auvray@mticonseil.fr](mailto:ludivine.auvray@mticonseil.fr)