

Stage DA3

2007-2008

WIMEREUX, station balnéaire et touristique (62, Pas de Calais) :



Collection MAREUX sur la Côte d'Opale
TOUR DE MER - LES JOURNAUX DU NORD

Réorganisation du stationnement par la création d'un
parking relais aux portes de la ville.

REMERCIEMENTS

Je tiens tout particulièrement à remercier

- ❖ Madame Florence BENAMOR du service urbanisme de WIMEREUX
- ❖ Monsieur Michel VIGNERON des services techniques de WIMEREUX
- ❖ Madame Sabine DESERT du service urbanisme de WIMILLE
- ❖ Madame HOYER, responsable du service transport de la CAB
- ❖ Madame DUCROCQ, responsable du service financier des TCRB
- ❖ L'office de tourisme de WIMEREUX
- ❖ Monsieur Fabien BUTEZ du Comité Régional de Tourisme en Nord Pas de Calais

Pour les aides précieuses qu'ils ont pu m'apporter.

- ❖ Monsieur Emmanuel BESSIERE, habitant de WIMEREUX pour sa gentillesse et ses passionnantes explications.
- ❖ Monsieur Pierre BACHELET, Photos Vacances Loisirs Wimereux, Atelier Aéromodélisme 2007 pour ses magnifiques photos aériennes et sa gentillesse.
- ❖ Madame Hélène BAILLEUL, ma tutrice, pour son aide et le temps qu'elle m'a consacrée.

Introduction.....	4
I] Présentation de Wimereux, perle de la Côte d'Opale	5
A) Situation nationale et historique	5
B) WIMEREUX à l'échelon européen	7
C) Wimereux, à l'échelon intercommunal.....	8
II] Diagnostic territorial.....	9
A) Présentation du secteur d'étude	9
B) Voies de communications permettant l'accès à la ville.....	10
C) WIMEREUX en hiver	11
1) un constat : un nombre de place relativement suffisant l'hiver	11
2) Les différentes zones de stationnement et leur fréquentation	12
<i>α- Places de stationnements situées dans les rues.....</i>	<i>12</i>
<i>β- Les parkings.....</i>	<i>12</i>
D) WIMEREUX en été.....	15
1) les atouts de la ville.....	15
2) Des touristes étrangers et français.....	18
<i>α- Les touristes étrangers.....</i>	<i>18</i>
<i>β- Les touristes français.....</i>	<i>18</i>
3) les différents modes de séjour.....	19
<i>α- L'hôtellerie.....</i>	<i>19</i>
<i>β- L'hôtellerie de plein air.....</i>	<i>20</i>
<i>δ- Locations saisonnières.....</i>	<i>21</i>
<i>λ- Séjour à la journée</i>	<i>22</i>
4) Constat : un engorgement inévitable du stationnement en ville	22
III] Les enjeux d'un tel aménagement.....	24
A) Les enjeux économiques.....	25
B) Les enjeux sociaux.....	25
C) Les enjeux environnementaux.....	25
D) Les différents acteurs en jeu	26
IV] Aménagement d'un parking relais	28

A) Un parking relais.....	28
1) Définition et concept.....	28
2) Les critères de réussite d'un parking relais.....	29
B) Localisation du parking relais.....	30
1) WIMEREUX, une ville limitée foncièrement.....	30
2) WIMILLE, la commune voisine.....	30
3) Localisation précise du parking relais sur la commune de WIMILLE.....	30
<i>α- Proximité d'une autoroute.....</i>	<i>31</i>
<i>β- Passage d'un transport en commun à proximité.....</i>	<i>34</i>
<i>γ- Intégration du parking relais dans la Zone Industrielle.....</i>	<i>36</i>
C) Le transporteur.....	37
1) Le TCRB.....	38
2) Un bus propre et accessible à tous.....	39
3) Mise en place des navettes.....	39
D) Le réseau routier emprunté par les bus.....	41
1) Les enjeux de cette ligne.....	41
2) Les 3 lignes TCRB desservant WIMILLE ET WIMEREUX.....	42
3) Tracé de la ligne spécialement créée pour le P+R.....	43
E) Le Parking relais.....	44
1) l'intégration du parking relais au paysage et contrainte du terrain.....	44
2) Services mis à disposition et aménagement.....	45
3) Le plan.....	47
F) Estimation des coûts et aides possibles pour l'ensemble de l'opération	49
1) Estimation du coût du parking relais.....	49
2) aides relatives à la construction de ce parking relais.....	50
3) Estimation du coût de mise en place d'une ligne de bus.....	51
4) subventions possibles.....	51
G) Tarification à mettre en place.....	52
H) Outils de communication à mettre en place.....	53
Conclusion.....	55
Table des illustrations.....	56
Bibliographie.....	58
Annexes.....	59

INTRODUCTION

Reconnaissable à ces falaises de craies et à ses terres vallonnées, la Côte d'Opale est connue pour son patrimoine architectural de type anglo-normand et ses espaces de verdure à perte de vue. Proche de la Grande Bretagne, la Côte d'Opale conquiert l'empereur Napoléon, qui souhaitait envahir ce pays.

C'est ainsi qu'en 1806 fut construite la ville de WIMEREUX. Station balnéaire de la Côte d'Opale, cette petite ville est confortablement blottie au creux de la vallée.

Forte d'une faune et d'une flore naturellement riches, la commune est connue pour son architecture remarquable ainsi que pour sa plage et sa digue promenade, très prisées des touristes et tout simplement des Wimereusiens.

Depuis des années, la municipalité réalise de gros efforts d'aménagements afin que WIMEREUX reste cette ville exquise de villégiature qu'elle était au début du siècle.

Ainsi, contrairement à d'autres stations balnéaires du littoral français, cette ville est vivante été comme hiver.

Cependant, un point noir obscurcit la ville durant la saison estivale : le manque évident de places de stationnement entraînant une congestion du centre ville.

WIMEREUX étant une bourgade chic et populaire à la fois, elle voit sa population doubler l'été.

Malgré des efforts de la municipalité, le problème de stationnement n'est pas résolu et se couple à un autre : la limite foncière.

Pour des raisons de sécurité, il devient donc urgent d'améliorer la situation actuelle et c'est ce que propose ce projet ci-contre.

Ainsi, la présentation de WIMEREUX en première partie et l'analyse de la zone d'étude et des enjeux attendus en deuxième et troisième parties, permettront d'aboutir à une quatrième partie présentant l'aménagement envisagé.

Cet aménagement serait une alternative aux problèmes existants.

L'objectif de ce projet est d'aboutir à une résolution des problèmes de stationnements et de congestion aux heures de pointe de la commune.

I] Présentation de Wimereux, perle de la Côte d'Opale

A) Situation nationale et historique

Wimereux est une station balnéaire située dans la région du Nord Pas de Calais, département du Pas de Calais et plus précisément, sur la Côte d'Opale.

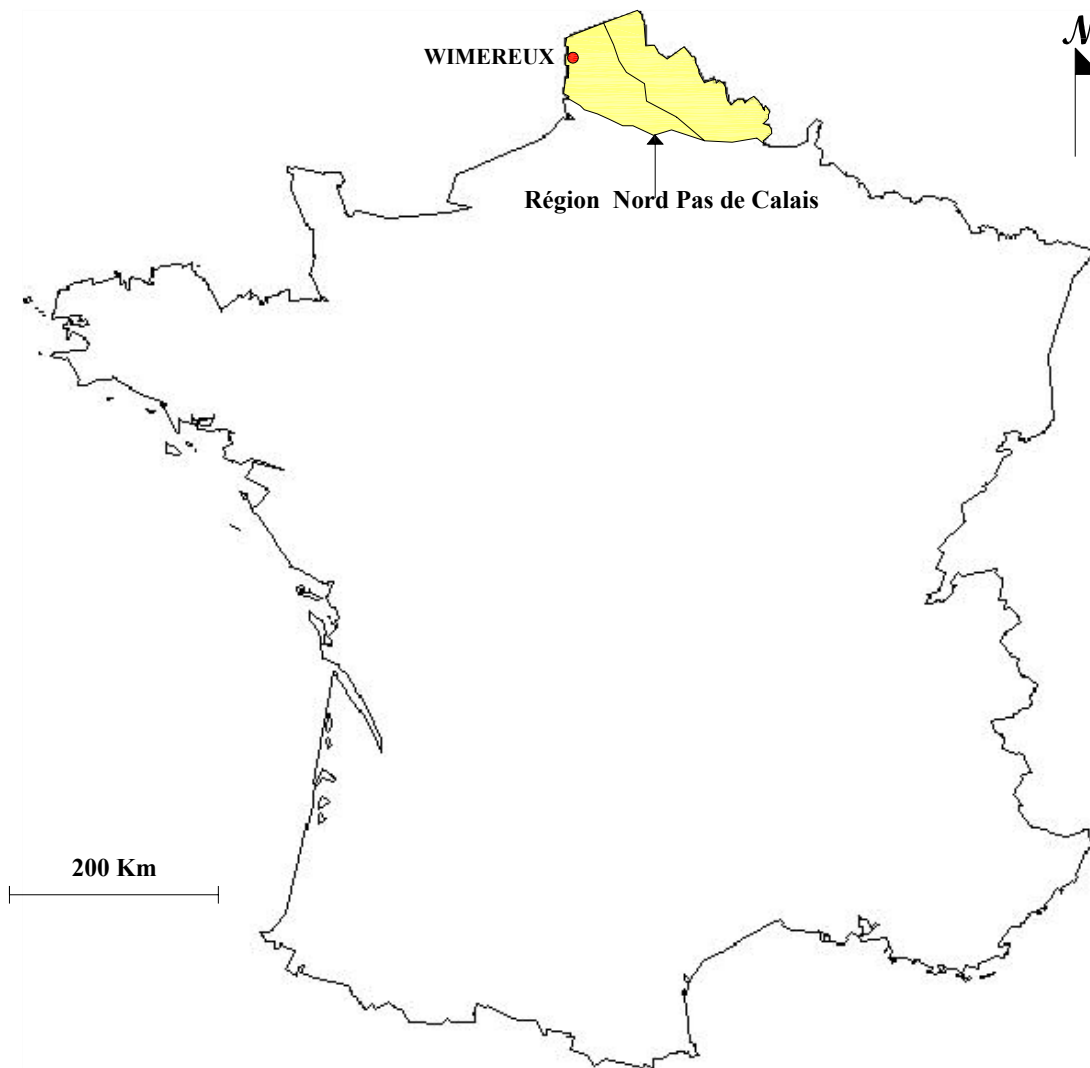


Figure 1: Localisation de WIMEREUX à l'échelle nationale

Source : fond de carte de France

Réalisation personnelle

Ville côtière créée sous le Second Empire, Wimereux a pris le nom du fleuve qui se jette dans la mer à l'endroit où elle a été construite et qui signifie : rivière des joncs.

L'empereur Napoléon projetait d'y construire un port afin d'établir une flotte capable de conquérir l'Angleterre. Finalement, ce port fut construit à quelques kilomètres au sud ; à BOULOGNE SUR MER. Jusqu'alors, la commune de

Réorganisation du stationnement par la création d'un parking relais aux portes de la ville

WIMEREUX était dépendante du village voisin WIMILLE. L'indépendance fut déclarée par décret le 26 Mai 1899.

Rapidement, Wimereux devint un lieu privilégié de villégiature pour les adeptes des bains de mer, confortés dans leur choix par l'arrivée du train en 1867. Dès lors, villas et hôtels se développèrent faisant de la cité un lieu de séjour et de détente pour les familles fortunées du nord de la France ainsi que pour les Britanniques.



Figure 2 : WIMEREUX à la Belle Epoque



Figure 3 : Réclame des chemins de fer pour la ville de WIMEREUX

Source :mincoin.com

Malgré les outrages de la guerre, Wimereux a su garder le magnifique patrimoine qui lui donne tant de charme. Forte de son architecture anglo-normande et de sa plage de sable fin, elle attire chaque année de plus en plus de vacanciers.

B) WIMEREUX à l'échelon européen

Cette petite ville touristique de près de 7500 habitants l'hiver voit sa population doubler en été.

Surnommée la Nice du nord, elle se situe au carrefour de grandes capitales européennes telles que LONDRES ou BRUXELLES. Cette situation fait d'elle un lieu privilégié, permettant aux habitants de grandes agglomérations de se ressourcer à deux pas de chez eux.



Figure 4: Temps de parcours en TGV entre Wimereux et 3 capitales Européennes

Source : géoportail.fr

Réalisation personnelle

Wimereux se trouve en fait au cœur de ce que l'on appelle l'Eurorégion Kent/ Nord Pas de Calais/ Belgique.

C'est une structure de coopération transnationale entre plusieurs territoires de différents états européens.

Elle n'est pas dotée de pouvoirs politiques et ses activités se limitent aux compétences des collectivités locales et régionales qui la composent.

A l'intérieur du cadre géographique de coopération (la « regio »), les structures transfrontalières permettent à des administrations de différents niveaux situées de part et d'autre de la frontière de collaborer pour défendre des intérêts communs et améliorer les conditions de vie des populations limitrophes.

C) Wimereux, à l'échelon intercommunal

Wimereux fait partie de la communauté d'agglomération du Boulonnais (CAB). Cette communauté, créée le 7 Décembre 1999, regroupe 22 communes du littoral ce qui équivaut à 124000 habitants. Le chef lieu d'arrondissement est BOULOGNE SUR MER qui compte 43700 habitants. Avec HARDELOT, WIMEREUX est la ville la plus touristique de la communauté d'agglomération.

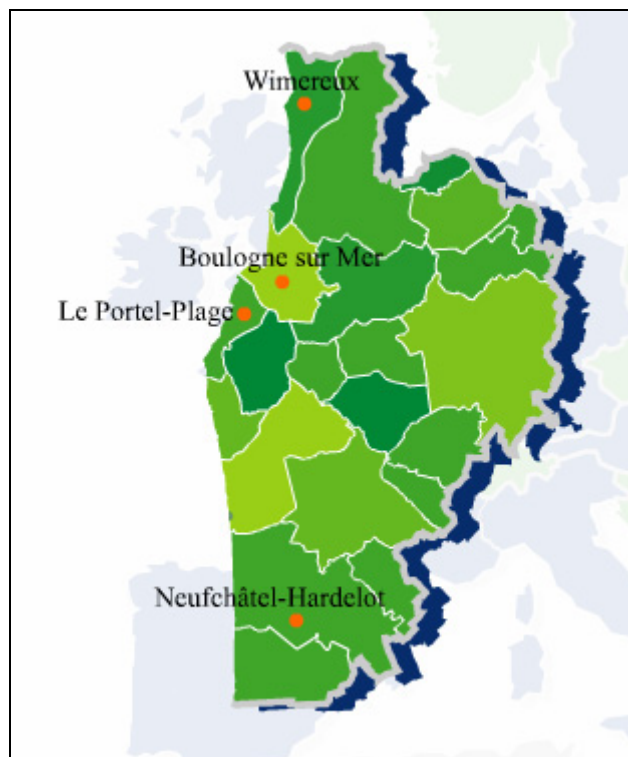


Figure 5: Wimereux à l'échelon intercommunal
Source : cab.fr

WIMEREUX est donc une ville que l'on pourrait qualifier de pluri territoriale. Présente sur le plan intercommunal, elle connaît actuellement, de par ses attraits touristiques, un rayonnement européen.

II] Diagnostic territorial

Originaire de Wimereux, j'ai pu réaliser le constat suivant : la ville est sur fréquentée d'avril à septembre, et la population double durant l'été. La sur fréquentation amène des avantages considérables en terme d'économie locale mais entraîne inévitablement un problème : celui du stationnement.

Cependant, avant de se poser la question du stationnement, il est nécessaire de définir la zone étudiée et de montrer les principales voies de communications permettant l'accès à cette commune. Nous analyserons ensuite la situation de la ville l'hiver et l'été, en terme de stationnement.

A) Présentation du secteur d'étude



Figure 6: localisation de la zone d'étude par rapport à la commune

Source : Géoportail.fr
Réalisation personnelle

Nous n'étudierons dans cette partie diagnostic que le centre ville, situé au Sud Ouest de la commune.

En effet, c'est dans cette zone que se concentrent les diverses activités proposées par la commune. C'est aussi là que l'on rencontre les plus importants problèmes de stationnement.



Figure 7: Localisation précise de la zone d'étude en matière de stationnement.

Source : Géoportail.fr

Réalisation personnelle

Nous compléterons ce schéma au fur et à mesure de l'étude.

B) Voies de communications permettant l'accès à la ville.

Plusieurs axes de communication de natures différentes, font de WIMEREUX une ville très accessible.

Tout d'abord, on trouve les départementales qui suivent les tracés d'anciennes routes gallo-romaines qui reliaient LUTECE (PARIS) à BOULOGNE SUR MER¹. Ces routes départementales (D 940, D 242, D 96) permettent aujourd'hui de rallier BOULOGNE SUR MER à CALAIS en longeant la côte. Elles ont de plus, permis de faire de nos jours de WIMEREUX, une commune très bien desservie par les Transports en Commun de la Région Boulonnaise (TCRB).

Ensuite, en 1867 est venu s'implanter le chemin de fer. Comme dans beaucoup de villes françaises, la gare a été construite en marge de la ville. Cette dernière s'est par la suite, développée autour.

Enfin, dans les années 1990, l'autoroute A16 a été construite. L'accès à WIMEREUX est possible grâce à deux sorties différentes : les sorties 3 et 4.

Bien entendu, ces différents axes de communications sont en relation avec d'autres, tels que les axes maritimes. Cependant, le détroit du Pas de Calais étant l'un des plus fréquenté au monde, il est très difficile d'expliquer le mode de fonctionnement des chenaux traversiers.

¹ Voir en annexe 1 la carte du réseau routier Gallo-Romain

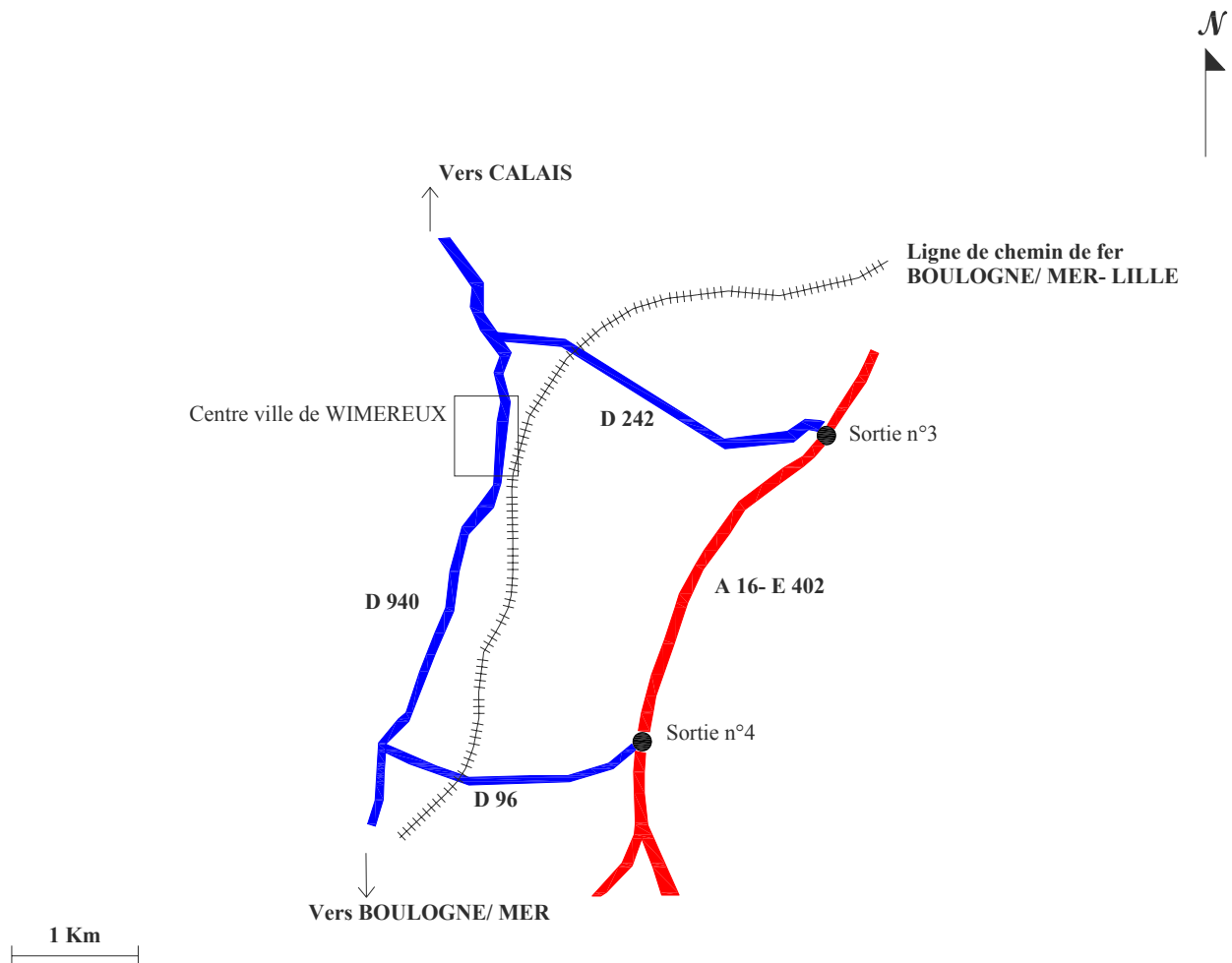


Figure 8: Principales voies d'accès à WIMEREUX

Réalisation personnelle

C) WIMEREUX en hiver

1) un constat : un nombre de place relativement suffisant l'hiver

Tout d'abord, la commune compte 7493 habitants l'hiver pour 3742 logements dont 2820 principaux. Son PLU impose au moins une place de stationnement, marquée au sol par logement. A WIMEREUX, le nombre de places de stationnement est d'environ 2000. Grâce aux places non marquées au sol, ce chiffre s'élève à 2500 places.

En terme purement théorique cela peut paraître insuffisant mais il faut savoir que sur l'ensemble des ménages habitants ces 2820 logements principaux ; 648 n'ont aucune voiture². De plus, la moitié des logements wimereusiens possèdent au moins un garage.

En pratique, il semble que le nombre de places de stationnement soit suffisant l'hiver.

² Voir en annexe 2 une partie du recensement de 1999

2) *Les différentes zones de stationnement et leur fréquentation*

α - places de stationnement situées dans les rues

Ces places de stationnement sont situées au pied des maisons, et sont utilisées le plus souvent par les résidents n'ayant pas de garages. Les rues dans lesquelles ces places se situent sont en règle générale assez étroites. Seule l'installation d'un stationnement unilatéral est possible. Dans le centre ville, qui était autrefois le bourg de WIMEREUX, seules 3 rues bénéficient d'un stationnement bilatéral.

Même en hiver, il est difficile de se garer dans ces rues dont les emplacements sont perpétuellement occupés par les riverains.

La voiture prend aujourd'hui une place de plus en plus importante dans la ville qui au départ, n'était pas conçue pour accueillir toute cette circulation ainsi que les emplacements pour se garer.



Figure 9: stationnement rue Notre Dame

Source personnelle

β - les parkings

Contrairement aux zones de stationnement dans les rues, les parkings situés à proximité de la plage et du centre ville sont presque vides l'hiver. En effet, le nombre de touristes est minime et les Wimereusiens ne trouvent pas leur intérêt à se garer aussi loin de leur habitat. Par contre, ils y installent leurs flobarts lorsqu'ils ne naviguent pas. Le parking Foch ci-après compte 68 emplacements.



Figure 10: le parking Foch

Source personnelle

Le seul parking du centre-ville (64 emplacements) se situe sur la place Albert 1^{er}. Du fait de sa situation proche du centre, ce parking est très fréquenté. L'hiver, c'est sur cette place que se déroule le marché chaque mardi et vendredi. De plus, certains restaurants ont possibilité grâce à l'accord de la mairie, d'y installer en partie leur terrasse. Ce parking est aussi le seul payant de la ville. Cette taxe sur le stationnement permet un certain turn over.



Figure 11: Place Albert 1^{er}, à gauche servant de parking et de terrasse, et à droite, de place du marché
Source personnelle

La zone étudiée comprend 3 parkings, répartis de manière homogène, et comportant au total 150 places de stationnement.

Ils se situent tous entre la digue promenade et la rue Carnot, qui est la rue principale de WIMEREUX. C'est là que se concentrent les commerces de proximité tels que les épicerie, poissonneries, mais aussi les activités de service : coiffeur, fleuriste...

Ces parkings sont donc placés à des endroits stratégiques, c'est à dire à proximité de la plage et du centre ville.



Figure 12: Position des 3 parkings par rapport à la digue promenade et la rue principale de WIMEREUX
Source : mappy.fr
Réalisation personnelle

De par ces constatations, nous pouvons admettre que WIMEREUX ne nécessite en rien l'installation de nouvelles zones de stationnement en ce qui concerne la période hivernale.

D) WIMEREUX en été

1) les atouts de la ville

Qu'ils soient gastronomiques, culturels ou de détente, les atouts ne manquent pas dans cette ville. Depuis quelques années, la municipalité fait de réels efforts afin d'offrir une palette d'activités très larges aux Wimereusiens, comme aux touristes.

Ainsi, en terme sportif, la ville est dotée d'un club de voile, de golf, d'un centre équestre et d'une station Kid accueillant les enfants chaque après-midi l'été.

La ville est aussi un spot connu pour les amateurs et les professionnels de funboard et de surf.

En terme culturel, on trouve de nombreuses bibliothèques, des galeries d'art et des parcours architecturaux, permettant de découvrir le charme des villas typiques du XIX^e siècle.



Figure 13: Parcours architecturaux nocturnes

Réorganisation du stationnement par la création d'un parking relais aux portes de la ville

Enfin, le principal atout de WIMEREUX est sa longue plage de sable fin, typique du nord de la France, surmontée d'une digue promenade longue de 1500m et bordée de cabines de plage.



Figure 14: Vue aérienne de la plage de sable fin et de la digue promenade
Source : rcipilot-online.com



Figure 15: Les cabines de plage

Il est possible selon les marées de faire du char à voile, du cerf-volant ou tout simplement de s'y baigner.

En terme gastronomique, le front de mer se compose de nombreux restaurants, proposant, entre autres, aux touristes le traditionnel « moules frites ».

WIMEREUX fête d'ailleurs chaque année au mois de Juillet ce fruit de mer grâce à la « fête de la moule » qui rassemble autochtones, estivants, et professionnels de la pêche.

Réorganisation du stationnement par la création d'un parking relais aux portes de la ville

De par ses nombreux atouts, la ville de WIMEREUX attire chaque été de plus en plus de touristes.



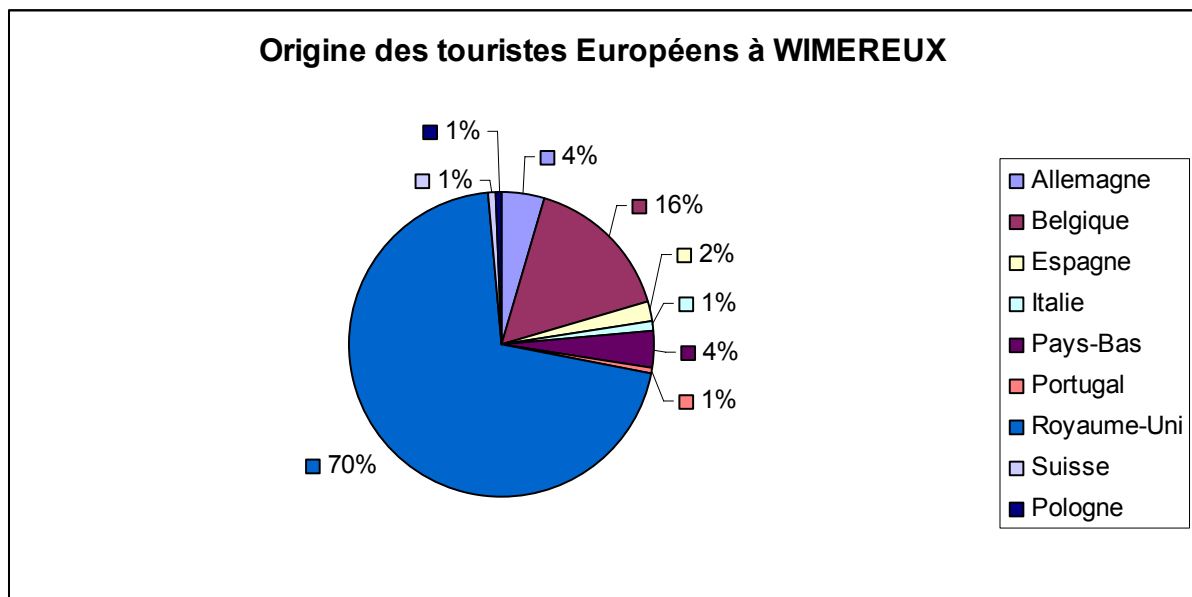
Figure 16: Positions des différentes activités touristiques par rapport aux principaux parkings
Source : mappy.fr
Réalisation personnelle

2) Des touristes étrangers et français.

α- les touristes étrangers.

Selon une étude de l'INSEE³ de 2007 pour le Comité Régional de Tourisme Nord Pas de Calais, sur le littoral, les touristes étrangers proviennent à 98,8% de l'Europe. Ces touristes européens sont pour l'essentiel des Britanniques (70%) et des Belges (16%).

L'Europe du Sud est présente, notamment grâce aux touristes venant de la péninsule Ibérique (3%)



Source : INSEE

Réalisation personnelle

Ensuite, 0,8% des touristes proviennent d'Amérique et surtout des Etats-Unis et du Canada.

Enfin, 0,4% des touristes sont originaires d'Asie et d'Océanie.

Au total, un peu plus de 10000 étrangers viennent passer leurs vacances à WIMEREUX durant la saison estivale.

β- les touristes français.

Ce sont pour la plupart des touristes provenant de la région Nord Pas de Calais ou des personnes venant d'autres régions de France (région parisienne) mais ayant de la famille à WIMEREUX.⁴

Selon l'office de tourisme de la ville, leur nombre s'élève à 5000 en juillet et 7000 en Août.

³ Voir un récapitulatif de cette étude en annexe 3

⁴ Voir données de l'office de tourisme de WIMEREUX en annexe 4

On peut malheureusement déplorer le fait que la région Nord Pas de Calais, malgré des efforts considérables en matière d'accueil et de tourisme, n'attire pas les français. En effet, on a longtemps considéré cette région comme pauvre notamment avec les corons, les friches industrielles, souffrant de plus d'une météo maussade, pluvieuse. Cependant, il faut savoir qu'elle possède de merveilleux paysages et que l'ensoleillement à Dunkerque est identique à celui de Bordeaux (source Ouest France). Pourtant, en dépit de nombreux efforts, la région tout comme la Côte d'Opale, souffrent toujours d'images réductrices.

3) les différents modes de séjour

α- l'hôtellerie

Wimereux compte 8 hôtels dont le tiers ont 3 étoiles. Ces hôtels sont tous situés à proximité du bord de mer et du centre ville.

L'été, ils sont surtout occupés par les touristes étrangers dont le budget « vacances » est en général plus élevé que celui des français.

Ces hôtels ont tous, sans exception, un parking privé permettant aux touristes de garer leurs véhicules sans soucis de place ou de sécurité.

C'est le cas par exemple de l'hôtel l'Atlantic.



Figure 17: Parking privé de l'hôtel l'Atlantic
Source personnelle

La législation impose à Wimereux, une place de parking par chambre d'hôtel. Ici, il y a 15 places de stationnements pour 18 chambres. Cela signifie que 3 véhicules devront stationner en dehors du parking privé.

Le stationnement à WIMEREUX pour les usagers des hôtels n'est pas réellement difficile étant donné que chaque hôtel est pourvu d'un parking. Cependant, une minorité des touristes de l'hôtellerie devront se stationner en dehors et utiliser des places qui auraient pu être laissées libres pour d'autres.

β- l'hôtellerie de plein air.

On sous entend par ce terme le camping.

WIMEREUX compte deux campings de respectivement trois et deux étoiles :

- « L'Été Indien », privé, qui compte 176 emplacements.
- Le camping municipal « l'Olympic », qui compte 160 emplacements.



Figure 18: photographie aérienne du camping municipal

Source : Wimereux aéromodélisme

Ils sont occupés de manière égale par des français et des étrangers. L'avantage de l'hôtellerie de plein air en terme de stationnement, est que l'on peut laisser la voiture dans l'emplacement que l'on occupe. Ces deux campings se situant à moins de 500 m de plage et 750m du centre ville, il est possible pour les campeurs de ne pas utiliser leur véhicule.

Les usagers de l'hôtellerie de plein air n'ont donc aucune répercussion sur les problèmes que peut rencontrer la ville de WIMEREUX l'été en terme de stationnement.

Cependant, on voit émerger depuis quelques années un nouveau mode de séjour, itinérant et en plein air : le camping-car. Wimereux n'est doté d'aucun parking spécialisé dans l'accueil de ces véhicules. Ces derniers se garent donc sur des places de stationnement pour véhicules normaux et occupent bien souvent deux emplacements plutôt qu'un.

L'émergence des camping-cars accroît donc le problème de stationnement que connaît la ville.

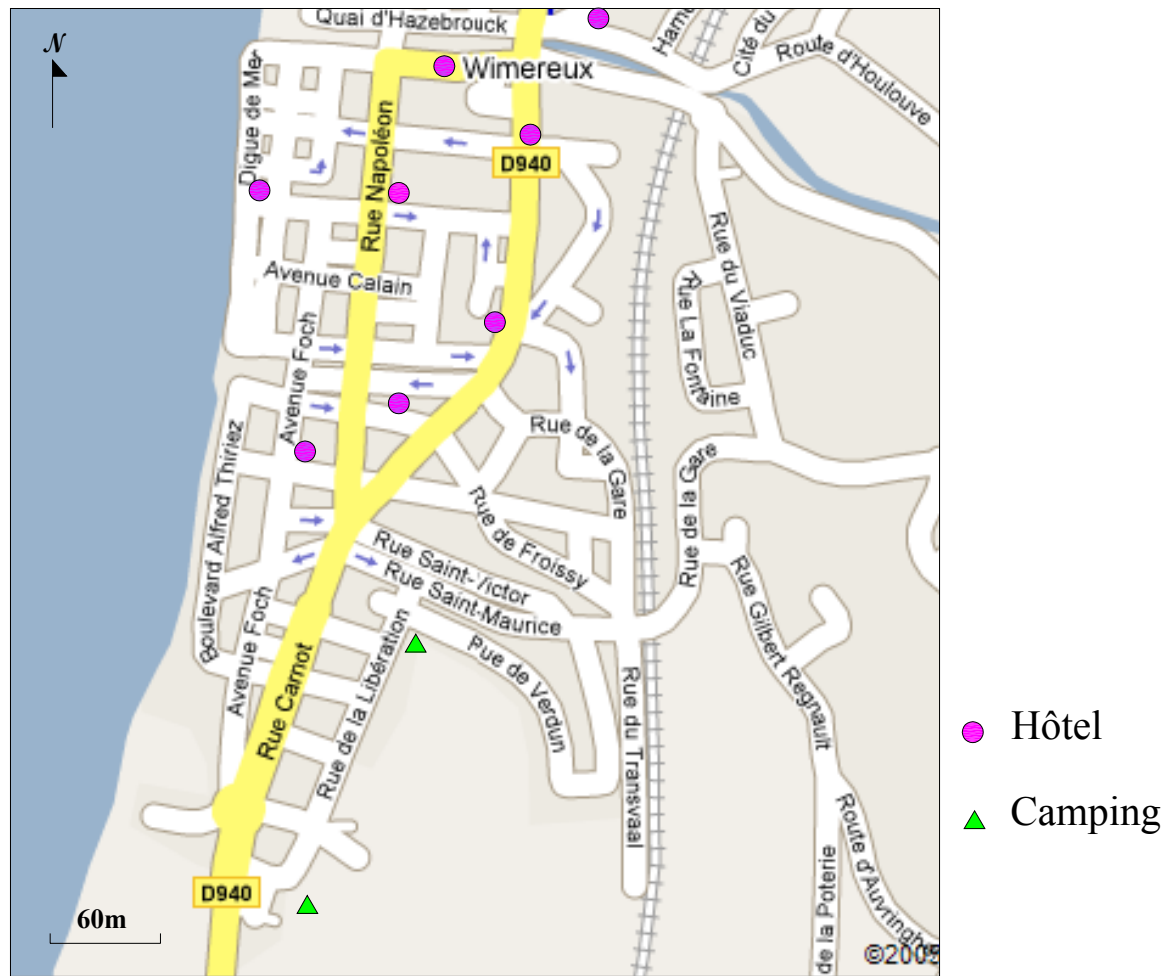


Figure 19: localisation des campings et hôtels de la commune

Source : mappy.fr

Réalisation personnelle

γ- Les locations saisonnières.

WIMEREUX compte 760 résidences de location. Le tiers possède soit un garage, soit une place de parking attitrée.

Cependant, certaines n'ont ni l'un ni l'autre.

Ces locations entraînent donc une consommation de places de stationnement.

De plus, les locataires ont une attitude très caractéristique et régulière, quelque soit leur nationalité. Du fait de la proximité du marché, des zones de loisirs, et surtout de la difficulté de trouver une place de stationnement proche de leur location, ils décident de ne pas utiliser leur voiture et de la laisser au même endroit durant toute la durée de leur séjour.

Ainsi, chaque été un certain nombre de stationnement n'est pas soumis à la règle du turn over. Cela représente environs 500 places aux abords de la plage.

δ- le séjour à la journée.

Ce type de séjour concerne essentiellement les français et surtout ceux résidant dans la région Nord Pas de Calais.

Alors que 34% des français ne partent pas en vacances, la proportion augmente à 43 % pour les habitants de la région. Cette dernière est connue pour avoir été marquée par de nombreuses crises économiques, sociales... Même si le Nord Pas de Calais est aujourd'hui une région en pleine reconversion, le niveau financier des ménages reste pour certains peu élevé. C'est pourquoi la plupart, plutôt que de partir en vacances, choisissent de venir sur la côte, de manière régulière, mais pour une journée seulement.

Il existe deux moyens de locomotion permettant d'avoir accès facilement à WIMEREUX pour n'y rester qu'une journée :

- Le train
- La voiture

Chaque année, la région et la SNCF mettent en place l'opération TER/MER. Elle permet à tout habitant du Nord Pas de Calais de passer une journée à la mer pour un euro seulement par personne et pour un aller-retour. Ainsi, quatre week-ends sont programmés durant la saison estivale.

Non seulement cette opération permet à des personnes en difficulté financière et bien souvent sociale de profiter de l'air marin à moindre frais, mais en plus permet d'éviter une congestion de la ville en terme de circulation et de stationnement.

L'opération attire chaque week-end où elle est mise en place, un peu plus de 1000 personnes dans la commune. C'est un excellent compromis en terme économique, environnemental et pour la gestion du stationnement à WIMEREUX.

Cependant, énormément de personnes continuent à prendre leur voiture pour venir une journée à la plage. Selon l'office de tourisme, un week-end comme celui du 15 Août peut attirer jusqu'à 2000 personnes. A raison de 4 personnes environ par voiture, cela entraîne un afflux moyen de 500 véhicules supplémentaires.

4) Constat : un engorgement inévitable du stationnement en ville

Cela crée un problème considérable en terme de stationnement. En effet, les touristes venant généralement à WIMEREUX en famille, cherchent à se garer à proximité de la plage pour avoir à transporter le moins possible leurs affaires

(transat, glacière, jeux d'enfants...) Cependant, la recherche de cette proximité et le manque de places de stationnement entraînent une certaine anarchie ; les touristes n'hésitant pas à se garer devant les sorties de garages, lignes jaunes, places privées, ...



Figure 20: Véhicule en stationnement sur une ligne jaune



Figure 21: stationnement anarchique

Source : Emmanuel Bessière

De ce fait, la mairie croule sous les demandes incessantes des propriétaires qui se plaignent de ne pouvoir stationner devant chez eux ou tout simplement de ne pouvoir accéder à leur garage. De plus, un vrai problème d'insécurité se pose lorsque les véhicules stationnent sur les trottoirs. Le droit pour les piétons de circuler en toute sécurité n'est plus respecté, puisqu'ils n'ont même plus accès aux trottoirs.

Ces problèmes de stationnement entraînent par la suite des embouteillages importants après 20h par exemple, lorsque les touristes décident de repartir.

L'enjeu est donc double : il s'agit de résoudre le problème de la forte pression sur le stationnement en ville et d'éviter un encombrement du réseau routier aux périodes de pointe.

Pour plusieurs raisons, il ne serait pas judicieux de créer un nouveau parking. Tout d'abord parce que la réserve foncière de WIMEREUX devient très limitée, surtout dans le centre-ville qui est très urbanisé. De plus, le parking à réaliser devrait contenir au moins 150 places et être assez proche de la plage et du centre ; il faudrait donc une grande surface libre dans notre zone étudiée. Hors, il n'en existe pas.

Ensuite, ce parking s'il était construit, ne servirait que l'été et non pas l'hiver. En effet, en basse saison, les seuls parkings existant suffisent largement. Il faudrait donc trouver une nouvelle vie à ce parking durant l'hiver, ce qui n'est pas chose facile dans une ville d'à peine 7500 habitants.

La municipalité a déjà tenté par le passé d'apporter des solutions à cette pression sur le stationnement. Par exemple en ouvrant un champ l'été, situé à l'entrée sud de la ville. Cependant, l'utilisation a été détournée et des gens du voyage sont venus s'y installer.

Aujourd'hui, la municipalité pense rendre payant tous les stationnements aux abords de la plage et dans le centre ville. Cependant, cela ne résout pas le problème du manque de places.

Ces différentes critiques formulées à l'égard d'un potentiel parking en centre-ville et des solutions déjà mises en œuvre amène à une solution d'un tout autre genre : celle du parking relais.

En effet, ce type de parking serait situé en limite de commune et des bus desserviraient différents points stratégiques de la ville. Cela résoudrait à la fois les problèmes de stationnements et d'encombrement des axes de circulation.

III] Les enjeux d'un tel aménagement

L'enjeu majeur de la réalisation d'un parking relais est de résoudre les problèmes de stationnement. De la résolution de ce problème va découler une meilleure accessibilité au centre ville et ainsi un trafic plus fluide aux heures de pointe.

D'autres enjeux, de différentes natures, viennent se greffer à notre problématique principale.

Il est nécessaire que ces enjeux s'articulent entre eux, afin d'obtenir une proposition d'aménagement homogène, en harmonie avec le diagnostic de la zone étudiée.

Cette liste d'enjeux est non exhaustive et chaque enjeu ne sera pas traité intégralement. Il s'agit simplement de montrer de manière globale les attentes possibles que suscite un tel aménagement.

A) Les enjeux économiques.

Ils seront présents à plusieurs échelles : de la commune qui met en place ce type de parking à l'utilisateur en passant par les exploitants du réseau de transports publics.

Le parking relais est un outil permettant de diminuer la congestion du centre ville en matière de stationnement et de modérer l'usage de la voiture dans la zone étudiée mais aussi sur les grands axes y menant, sans pour autant avoir d'incidence négative sur la vitalité économique du centre.

B) Les enjeux sociaux.

Du point de vue des autochtones, ce parking relais permettra d'éviter une anarchie de stationnement devant leurs portes. Cela induira un certain apaisement des Wimereusiens, face aux touristes. Il permettra en fait de protéger la vie de quartier de l'anarchie et de l'envahissement de l'espace par des véhicules.

Pour les estivants, il sera alors possible de se garer sans stress, sans avoir à chercher une place pendant des heures. On aura une facilité de stationnement en amont des zones perturbées.

De plus, les usagers de ce parking pourront, grâce à la mise en place de transports en commun, se soustraire à la complexité de la conduite automobile en ville et surtout dans le centre.

La notion de sécurité apparaît ici, tout comme celle de tranquillité d'esprit.

Cependant, il va falloir de par cet aménagement, donner envie aux touristes de quitter le confort de leur voiture pour un transport en commun. Le but sera donc de limiter au maximum les effets négatifs de cette rupture de charge⁵.

C) Les enjeux environnementaux.

Dans un premier temps, la création de ce parking relais ne peut se faire qu'en amont de la ville, en raison d'une limite foncière importante dans le centre ville. En réalité, la ville entière de WIMEREUX est proche d'une réserve foncière nulle, c'est pourquoi ce genre de parking devra être situé à la limite entre Wimereux et la commune voisine de WIMILLE. Cela permet de conserver le peu d'espaces verts disponibles dans la zone étudiée

De plus, ces parkings participent à la réduction de la consommation énergétique et sont des éléments de lutte contre les nuisances atmosphériques et sonores. En

⁵ Rupture de charge : action pour un automobiliste de quitter son véhicule pour un transport en commun

effet, ils permettent une diminution du nombre de voitures en ville et donc une diminution de la pollution et du bruit.

Enfin, les bus mis en place se devront d'être écologique et donc de rouler au gaz propre.

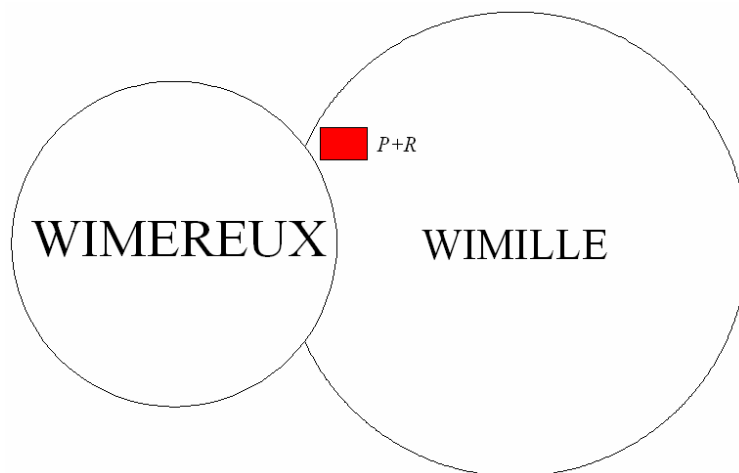
D) Les différents acteurs en jeu

Acteurs financiers :

- Commune
- Communauté d'agglomération
- Région
- Europe

Acteurs fonciers :

- Commune de WIMILLE
- Communauté d'agglomération



Acteurs pour le transport :

- TCRB (transport en commun de la région boulonnaise, ayant une délégation de service public par la communauté d'agglomération)

Ce schéma des différents acteurs n'est pas exhaustif et montre tel ou tel organisme travaillant dans tel but.

Ces différents acteurs sont amenés à travailler ensemble pour un même projet. Cependant, même si leur objectif commun est la réalisation de parking relais, leurs objectifs personnels sont bien souvent différents.

Par exemple, l'objectif de la commune de WIMEREUX sera d'améliorer la qualité de vie, alors que celui des TCRB sera la rentabilité.

De plus, il est possible qu'un autre conflit ait lieu : celui entre les deux communes.

En effet, WIMEREUX est la commune centrale. C'est celle pour qui le parking relais sera mis en place; entraînant une diminution de la congestion et des problèmes de stationnement et une augmentation de l'accessibilité au centre ville.

WIMILLE, elle, est la commune périphérique qui accueillera ce parking. On aura donc une mobilisation de foncier et possibilité d'une augmentation du trafic sur la voirie locale.

Ces inégalités de retombées entre les deux communes peuvent être sources de conflits. Il appartiendra donc à la communauté d'agglomération de prévoir ces éventuelles discordes.

Après avoir étudié la ville et ces dysfonctionnements, il est maintenant possible d'aboutir à un aménagement concret, permettant de résoudre les différents problèmes soulevés dans les parties précédentes.

IV] Aménagement d'un parking relais

A) Un parking relais.

1) Définition et concept.

« Le parking relais ou parc relais, noté P+R, peut se définir comme un équipement, souvent au sol, qui vise à favoriser les pratiques intermodales de transport par l'optimisation du lien entre véhicules individuels et modes de transports collectifs. Il est par nature en relation avec un ou plusieurs réseaux de transports collectifs urbains ou péri-urbains et doit en faciliter l'accès aux utilisateurs des modes individuels (conducteurs ou passagers), principalement des voitures particulières et très marginalement en France des deux-roues. »

Source : CETUR

Cette dénomination a été retenue pour que ses initiales coïncident avec celles du concept britannique de "Park and Ride" ou "P+R" d'Europe du Nord. Ces parkings peuvent aussi être appelés : parc de liaison, parc de dissuasion, parc de rabattement...



Figure 22: signalétique d'un parking relais

Ces synonymes traduisent les effets de synergie qui existent entre la trame routière d'une agglomération et ses réseaux de transports en commun.

Dans le cas présent, cet aménagement ne sera utilisé que durant la saison estivale. Il est donc nécessaire de nuancer les définitions et le concept même du parking relais.

De manière générale, le parking relais doit se situer en périphérie de zones denses d'activités, en amont des secteurs où l'usage de l'automobile devient difficile, pénible pour l'automobiliste, voire nuisible pour l'intérêt public.

Cependant, pour chaque individu, le seuil de tolérance de ces difficultés varie. Il en résulte alors une perception différenciée de la congestion du stationnement en centre ville et des contraintes de circulation.

2) Les critères de réussite d'un parking relais.

La réussite de ce type de parking est facteur de nombreux critères. Nous ne développerons ici que les plus importants.

- La localisation géographique du site : Comme dit précédemment, le parking relais doit être situé en amont de la zone congestionnée, proche de grands axes routiers et sur un site où un réseau de transport en commun est présent.
- La desserte du site par les transports collectifs : Le parking relais doit être desservi de manière régulière afin d'éviter un trop long temps d'attente pour les usagers.
- Le réseau routier emprunté par les transports collectifs : Le tracé de ce réseau doit être réalisé de manière à ce que la desserte effectuée dans les villes de WIMEREUX et de WIMILLE soit optimum.
De plus le réseau emprunté devra permettre un gain de temps absolu sur l'ensemble du trajet.
- La taille du parking relais : Elle dépend de nombreux critères tels que les besoins de la ville en matière de stationnement, du foncier disponible et de son impact sur l'environnement, du coût, et de son utilisation à l'année.
- Les aménagements à mettre en place dans ce type de parking : Tout d'abord, il est nécessaire que l'utilisateur s'y sente en sécurité. De plus, l'usager quittant le confort de sa voiture, il faut éviter que le temps d'attente soit trop long. Ainsi, différents petits commerces pourront être mise en place (kiosque à journaux, vente de jeux de plage...)

B) Localisation du parking relais

1) WIMEREUX, une ville limitée foncièrement.

Avec une superficie de 7,71 Km² et 7493 habitants, WIMEREUX a une densité moyenne de 972 Hab/Km². Cette dernière est presque 10 fois supérieure à celle de la France métropolitaine.

De plus, la taille moyenne d'une commune de France métropolitaine est de 14,88 Km², soit presque deux fois celle de WIMEREUX.

Cette ville fait donc figure de « petite commune très dense » de par sa taille et sa densité de population.

La forte urbanisation des années 1900, et la faible superficie de WIMEREUX sont les causes d'une disponibilité foncière quasi nulle aujourd'hui sur la commune.

De plus, Wimereux est une commune littorale à laquelle s'applique la loi littoral du 3 janvier 1986. Cette loi interdit toute construction nouvelle à moins de 100m du rivage, en dehors des zones urbanisées.

Les derniers espaces agricoles existants au sud de la ville font partie de cette bande des 100m et ne sont donc pas constructibles.

Il est donc nécessaire, pour l'emplacement d'un parking relais, de s'adresser à une autre commune.

2) WIMILLE, la commune voisine

Autrefois, WIMEREUX était dépendante de WIMILLE. Avec le décret du 26 Mai 1899, WIMEREUX s'est affirmé en tant que commune à part entière.

Cependant, les 2 villes sont toujours restées « soudées ». Elles ont notamment partagé par exemple la construction, sur la commune de WIMILLE, du collège Pilâtre de Rozier.

Cette dernière compte 4380 habitants pour une superficie de 22,24 Km², soit 197 Hab/Km².

De par son étendue et son faible nombre d'habitants, cette commune n'a aucun souci en terme de disponibilité foncière.

De plus, n'étant pas une commune du littoral, elle n'est pas contrainte de respecter des zones de non constructibilité.

3) Localisation précise du parking relais sur la commune de WIMILLE

Avant toute chose, il est nécessaire que le PLU autorise l'implantation de ce type de parking dans la zone choisie.

De plus, différents critères sont à retenir pour la localisation du parking.

α - Proximité d'une sortie d'autoroute.

Les touristes venant à WIMEREUX pour la journée, viennent pour la plupart de la région et empruntent donc l'autoroute A 16. Pour se rendre dans cette ville, il est possible d'emprunter 2 sorties⁶ au choix. Ce P+R doit être implanté le plus proche possible de l'une des 2 sorties.

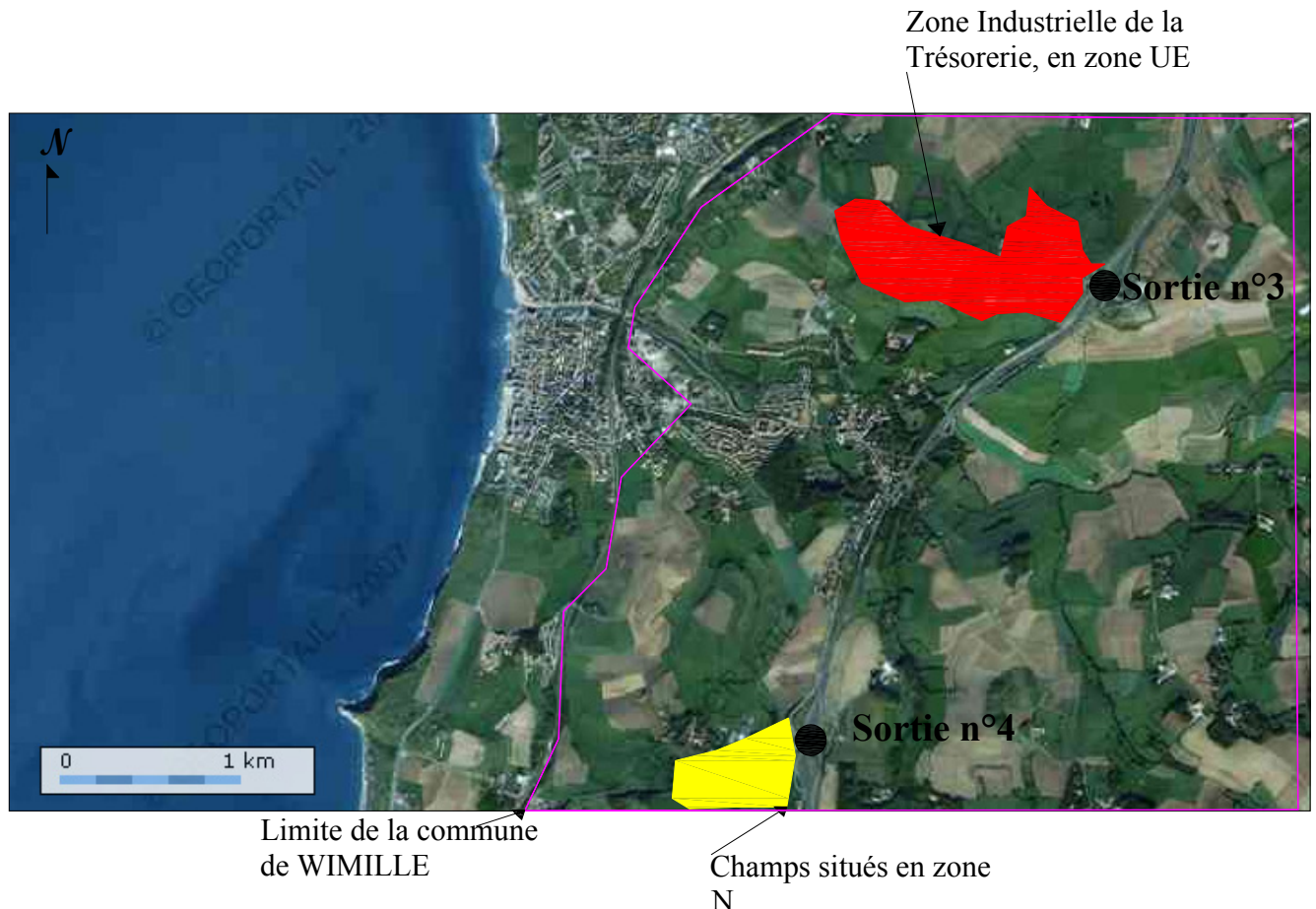


Figure 23: possibilité d'emplacement du P+R au niveau de 2 sorties autoroutières

Source : géoportail.fr

Réalisation personnelle

La sortie 3 (au nord de WIMILLE) semble la plus appropriée. En effet, selon le PLU de la ville, cette sortie est située dans une zone UE⁷, constructible, tandis que les alentours de la sortie 4 ne sont que des zones N où toutes constructions sont interdites.

⁶ Voir figure 8 montrant les principaux accès à WIMEREUX.

⁷ Voir une partie du PLU de WIMILLE en annexe 5.

On ne pourrait donc installer aucun parking relais à proximité de la sortie 4. C'est donc à proximité de la sortie 3, dans une zone UE autorisant la construction de parking, que pourra s'implanter le parking relais et plus précisément sur la zone industrielle de la trésorerie.



Figure 24: vue aérienne de la sortie autoroutière n°3 et d'une partie de la ZI

Source : géoportail.fr

A l'entrée de cette zone industrielle se trouve un parking que les chauffeurs des poids lourds et des voitures utilisent pour se reposer.

Ce parking est suffisamment grand pour accueillir un bus ; en effet, il est utilisé comme desserte pour les travailleurs de la zone.

Cependant, la place est limitée à un transport en commun (voire un poids lourd) et quelques voitures.



Figure 25: Le parking de la zone industrielle

Source personnelle

Ce parking se trouvant dans une zone UE, il est possible de l'agrandir pour en faire un parking relais. De plus, c'est à la municipalité de WIMILLE qu'appartient le terrain mitoyen.

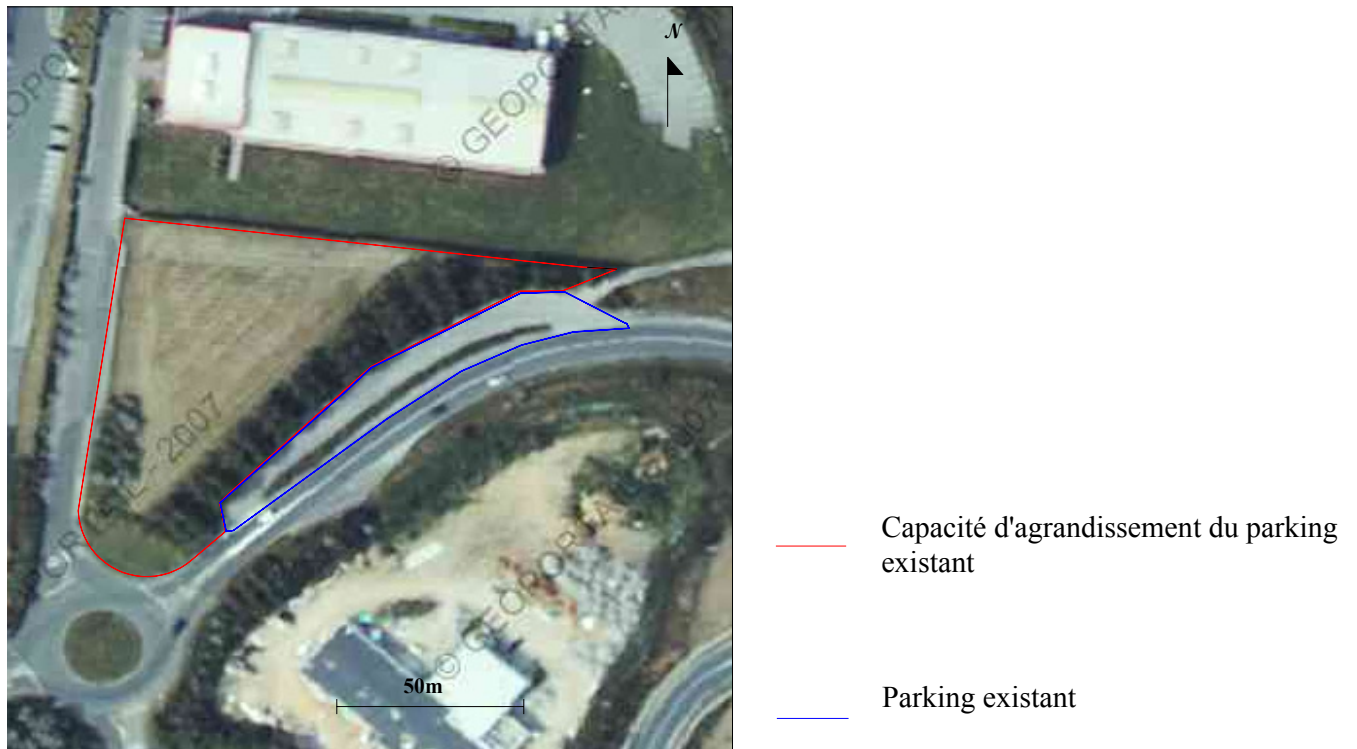


Figure 26: vue aérienne de l'emplacement du futur parking relais

Source : géoportail.fr

Réalisation personnelle



Figure 27: Terrain situé à l'arrière du parking existant

Source personnelle

Il est donc possible de créer un parking relais proche de l'autoroute, à partir d'un parking préexistant. La dimension de ce parking atteindra 5000m² une fois la zone disponible transformée.

β- Passage de transport en commun à proximité

Il est important pour un parking relais d'être desservi très régulièrement par une ligne de transport en commun. Or, la zone industrielle de la trésorerie est desservie par un bus tous les jours de la semaine.

D'après les horaires ci-dessous, le bus part de BOULOGNE SUR MER et dessert l'ensemble de la zone industrielle avant 8h du matin. Le soir, il reprend les travailleurs de la ZI et les dépose le long d'un trajet WIMEREUX/ BOULOGNE SUR MER.

LIGNE T / ZONE INDUSTRIELLE DE LA TRESORERIE

►vers Echangeur

Place de France (Quai de la poste)	7:40
Nausicaä	7:41
Descente à la Mer	7:42
Ste Beuve	7:43
Légion d'Honneur	7:43
La Crèche	7:44
Horvault	7:46
St Jean	7:47
St Maurice	7:47
Général Leclerc	7:48
Mairie de Wimereux	7:48
Stade	7:49
Bon Air	7:50
Rue de Waterzelle	7:52
Sopropêche	7:53
Rte de la Ménandelle	7:54
Echangeur	7:56

►vers Boulogne Place de France

Echangeur	18:05
Rte de la Ménandelle	18:06
Sopropêche	18:07
Rue de Waterzelle	18:07
Bon Air	18:11
Stade	18:12
Mairie de Wimereux	18:13
Napoléon	18:14
St Maurice	18:15
St Jean	18:16
Horvault	18:17
La Crèche	18:21
Légion d'Honneur	18:23
Ste Beuve	18:24
Descente à la Mer	18:25
Nausicaä	18:26
Chambre de Commerce	18:27
Sté Générale	18:28
Place de France	18:29

Figure 28: horaires de bus pour la ligne T

Source : tcrb.fr

Cette ligne semble donc faite pour les personnes travaillant sur la zone industrielle de la trésorerie.

Le parking de cette zone est pourvu d'un arrêt de bus, nommé échangeur. Cet arrêt se situe précisément au milieu du parking existant.



Figure 29: arrêt de bus du parking de la ZI

Source personnelle

Cette ligne T dessert en réalité la zone industrielle, une partie du nord et le centre ville de WIMEREUX et une partie de BOULOGNE/MER.



Figure 30: arrêts desservis par la ligne T

Source : tcrb.fr

Réalisation personnelle

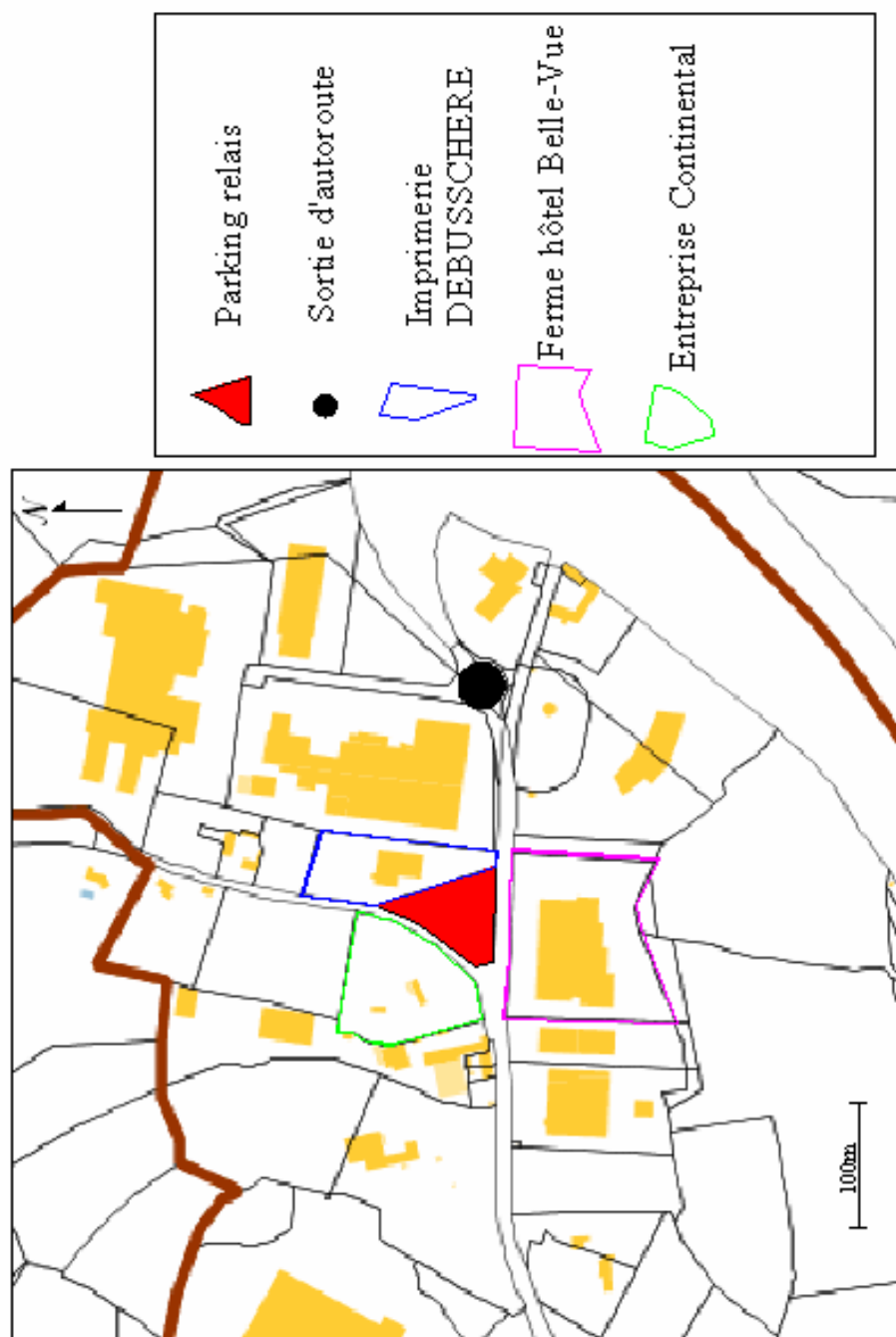
Nous savons donc que même si cette ligne devra être réactualisée tant en nombre de desserte qu'en fréquence durant la période estivale, elle existe. Elle pourra être corrélée aux 2 autres lignes desservant Wimereux.

En résumé, l'emplacement du parking relais se situe à proximité d'une sortie d'autoroute dans une zone où un parking existe déjà et où il est possible de réaliser une extension. De plus, une ligne de bus dessert la zone.

γ- Intégration du parking relais dans la Zone Industrielle

Le parking relais construit se trouvera donc dans une zone industrielle et entre autre à proximité d'une ferme-hôtel permettant ainsi aux touristes de pouvoir dîner par exemple avant de reprendre la route.

Intégration du parking relais dans la Zone Industrielle



Source: cadastre
Réalisation personnelle

C) Le transporteur

1) Le TCRB

TCRB signifie Transport en Commun de la Région Boulonnaise.

Les autobus urbains sont exploités par TCRB en vertu d'une délégation de service public concédée jusqu'au 31 Décembre 2012 par la Communauté d'agglomération du Boulonnais (CAB), autorité organisatrice de transports.

TCRB gère le réseau en appliquant les orientations définies par la Communauté d'agglomération. Par ailleurs, l'Exploitant (TCRB) exerce un rôle important de conseiller technique auprès de l'Autorité Organisatrice (la CAB). Cette dernière exerce un contrôle sur la gestion du réseau de transport qui doit toujours répondre à des considérations d'intérêt général et de service public. Les élus de la Communauté d'agglomération déterminent une politique de transports et décident des investissements nécessaires à sa mise en oeuvre.

Le réseau d'autobus intervient à l'intérieur du Périmètre de Transports Urbains (PTU) de la Communauté d'agglomération du boulonnais.⁸

Afin d'exploiter au mieux le parking relais, il sera nécessaire de modifier le trajet de la ligne présente sur le site. Cette modification ne peut se faire sans l'accord de la CAB et donc des différentes communes qui la composent. Il est rare que 22 communes se mettent d'accord pour une action qui ne bénéficiera qu'à l'une d'entre elles, c'est pourquoi, il est nécessaire que WIMEREUX démontre à la CAB que la construction d'un tel parking peut bénéficier à de nombreuses communes. En effet, il serait possible d'utiliser le parking relais et la ligne de bus afin de réaliser des parcours culturels, architecturaux dans d'autres communes.

⁸ Voir carte du PTU en annexe 6

2) Un bus propre et accessible à tous.



Figure 31: bus au GNV

En 2007, 24 bus au gaz naturel circulaient sur l'ensemble du réseau TCRB. Le GNV : Gaz Naturel pour Véhicule permet de réduire de 25% les émissions de CO₂ par rapport à un bus normal et de faire presque disparaître les émissions d'oxyde d'azote, de fumées et de particules. Le second atout de ces bus au gaz naturel est qu'ils font deux fois moins de bruit que les bus normaux. Cela permet un confort indéniable pour les passagers, le conducteur et les riverains.

Aujourd'hui les collectivités territoriales renouvelant leur parc automobile sont obligées d'acquérir 20% de véhicules propres, moyennant des subventions de l'Etat.

Ainsi, les bus mis en place pour le parking relais se devront d'être dans la mesure du possible, des bus propres.

Ils se devront aussi d'être accessibles à toute personne. En effet, les touristes viennent bien souvent à la plage en famille et amènent les grands parents, les enfants...

Les bus devront être aménagés de manière à pouvoir accueillir des personnes en fauteuil roulant ou à mobilité réduite, mais aussi des jeunes enfants.

3) Mise en place des navettes.

Afin de diminuer le temps d'attente des usagers des parkings relais, les navettes de bus devront être régulières.

Cependant le ressenti de cette attente sera différente pour chaque personne, c'est pourquoi il est nécessaire de fournir aux usagers un minimum de confort (sièges, bon éclairage...), une information suffisante (affichage des horaires théoriques de passages des bus, explication sur la mer en général...) et quelques commerces (kiosque à journaux, vente de jeux de plages, afin de rentabiliser un temps d'attente incompressible.)

Le nombre de navettes devra varier en fonction :

- des différentes périodes de la journée : il est clair qu'à 8h du matin, l'affluence ne sera pas la même qu'à 10h.
- des jours fériés et des week ends : en effet, c'est durant ces périodes que le flux de touristes est le plus important.
- de la météo : cependant, on ne peut malheureusement prévoir ce facteur qui reste très aléatoire.
- des périodes de l'année : le parking relais et les bus mis en place ne fonctionneront que durant la période estivale.

Pour une ligne de bus à usage normal (c'est-à-dire toute l'année, 7 jours sur 7), le temps d'attente entre 2 bus s'élève à 40 minutes en moyenne. Il est réduit à 15 minutes en période de pointe.

Selon le CETUR, la valeur moyenne de l'attente dans un parking relais doit être estimée voisine du demi intervalle de passage entre 2 bus consécutifs, c'est-à-dire dans le cas présent d'environ 5 à 8 minutes.

Il est cependant difficile de savoir combien de temps les touristes sont capables d'attendre ?

De plus, ce temps d'attente ne doit pas dépasser le temps que les usagers mettraient avec leurs véhicules pour aller jusqu'au centre ville et se garer.

Pour réduire les risques de non utilisation du P+R, il conviendrait de mettre en place un système de bus dont la fréquence ne serait pas inférieure à un bus toutes les 15 minutes, soit 4 par heure.

On pourrait augmenter la fréquence à 6 passages de bus par heure et par arrêt, soit un toutes les 10 minutes en période de pointe, les week ends et jours fériés.

D) Le réseau routier emprunté par les bus

1) Les enjeux de cette ligne

La mise en place de cette nouvelle ligne de bus n'a pas un enjeu unique.

Son premier but est de permettre aux touristes d'atteindre la plage et le centre de WIMEREUX sans avoir à supporter les inconvénients connus : congestion du centre et problèmes de stationnement.

Son second but est de permettre aux touristes d'être déposés à proximité de la station Kid, du club de voile, de golf et des galeries d'art. On joint ainsi les joies de la plage à l'agréable, le loisir et la culture.

De plus, elle doit permettre aux usagers d'avoir accès au patrimoine rural et architectural des communes voisines.

Par exemple, la Colonne de la Grande Armée à WIMILLE, est accessible grâce à un chemin pédestre, situé à proximité de l'arrêt WIMILLE CENTRE.⁹

Enfin, cette ligne pourra tout aussi bien être utilisée par les habitants de WIMEREUX/ WIMILLE, les utilisateurs réguliers des TCRB, puisqu'elle dessert les deux communes.

⁹ Voir les équipements touristiques de la zone et des communes voisines en annexe 7

2) Les 3 lignes TCRB desservant WIMILLE ET WIMEREUX



Figure 32: Trajets des 3 lignes desservant WIMILLE et WIMEREUX

Source : trb.fr

Réalisation personnelle

Ces 3 lignes permettent une bonne desserte de ces 2 villes. Il serait judicieux de créer une nouvelle ligne « parking relais » qui desservirait en partie les mêmes arrêts que les autres lignes.

Ces P+R permettent alors à faible coût d'étendre la zone d'influence du réseau des TCRB dans des secteurs de faible densité humaine. Ils constituent de ce fait un moyen pour élargir et diversifier la clientèle durant la saison estivale.

3) Tracé de la ligne spécialement créée pour le P+R



Figure 33: réseau routier emprunté par le bus desservant le P+R

Source : tcrb.fr

Réalisation : personnelle

Cette ligne nouvellement créée que l'on peut nommer la ligne P+R, reprend de manière continue le tracé des autres lignes. Elle permet ainsi de former une boucle grâce à l'ajout d'un tronçon qui était inexistant auparavant.

Si l'on calcule le temps de parcours d'un bus sur ce trajet (grâce aux temps de parcours des autres lignes) on obtient un temps moyen de 16 minutes.

Il faut savoir que le temps moyen d'arrêt d'un bus n'est généralement pas supérieur à 2 minutes. Il devra être un peu plus long au parking relais afin de

permettre à tous les usagers de monter, sans se presser, ni risquer de bousculer les personnes à mobilité réduite.

Il sera donc nécessaire de mettre 3 bus en circulation, par heure, pour cette ligne.

E) Le Parking relais

1) l'intégration du parking relais au paysage et contrainte du terrain

Le parking relais se trouve dans une zone industrielle, à proximité d'une autoroute. Même si sa localisation peut laisser présager une très forte urbanisation, le site est en réalité très arboré, protégé de l'autoroute et des entreprises avoisinantes.

Il sera nécessaire, dans la mesure du possible de conserver les arbres, haies et de planter des arbustes, une fois les travaux achevés.

Cela permet ainsi de créer un espace relativement arboré au cœur d'une zone industrialisée.

En accord avec le PLU de cette zone, les arbustes et haies plantées pourront être :

- des troènes dorés pour les haies



Figure 34: troènes dorés

- des *Cotoneaster franchetti* et des *buddleya* rouges



Figure 35 : *Cotoneaster franchetti* et *Buddleya* rouges

Source : pépinière de la Cluse, WIMILLE

Le terrain en lui-même, ne souffre d'aucune contrainte en terme hydrologique, sismique. Il sera cependant nécessaire de l'aplanir car il est légèrement bosselé.

2) Services mis à disposition et aménagement

Tout d'abord, la préoccupation majeure des utilisateurs de parking relais est de savoir si leur véhicule est en sécurité là où ils le laissent.

Cette garantie de sécurité réelle et ressentie passe nécessairement par : une surveillance, un agencement convenable des espaces, une propreté obtenue par un entretien régulier.



Figure 36: poubelles installées dans le P+R

Source : urbain-mobilier.com

Une surveillance peut être effectuée par un agent de sécurité.

Cette notion de sécurité peut être liée à celle de confort. En effet, les utilisateurs de parking relais quittent leur voiture et son confort, pour un transport en commun. Il est donc nécessaire de transformer en atout la pénalité qu'introduit inévitablement cette rupture de charge.

Il peut être judicieux d'installer des bancs ou banquettes, à l'extérieur comme à l'intérieur.



Figure 357: les bancs du parking relais

Source : urbain-mobilier.com

Afin de rentabiliser un temps d'attente incompressible et d'atténuer la pénibilité de rupture de charge, il est judicieux d'offrir aux usagers une gamme d'activités annexes.

Ce sont par exemple, un kiosque à journaux, un petit commerce vendant des jeux de plage...



Figure 368: kiosque à journaux modulaire

Source : Océbloc

On peut aussi, afin de sensibiliser les touristes au sujet de la mer, mettre en place des panneaux d'information sur les marées, les multiples dangers de la mer, les ressources maritimes, les activités proposées par la ville...



Figure 379: Borne d'informations mises à disposition

Source : urbain-mobilier.com

Le parking étant composé de 7 places spécialisées pour les campings cars, il est nécessaire d'y installer des bornes de ravitaillement.

Ces bornes seront doubles, c'est-à-dire, utilisables par 2 véhicules à la fois. Le prix d'un ravitaillement sera fixé à 2€.

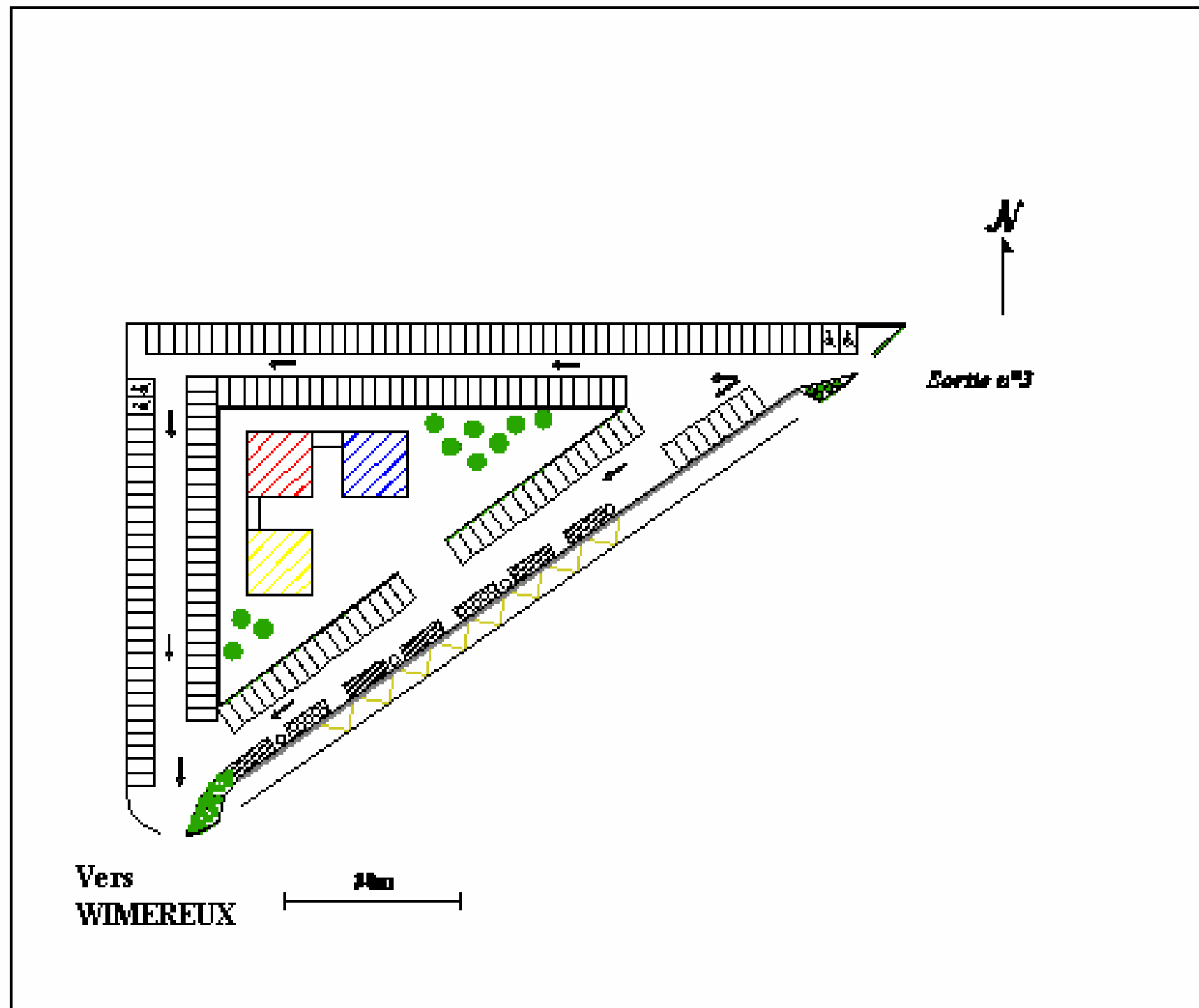


Figure 40: Borne de ravitaillement

Source : Techno-money.fr

3) Le plan

Plan masse du parking relais



Source: autocad
Réalisation personnelle



Ce parking relais comprend donc 181 places de stationnements, dont 4 pour des personnes à mobilité réduite.

De plus, on y trouve 7 emplacements réservés aux campings cars ainsi que leurs bornes de ravitaillement.

F) Estimation des coûts et aides possibles pour l'ensemble de l'opération

1) Estimation du coût du parking relais

Le tableau ci-dessous n'est qu'une estimation du coût engendré par la réalisation d'un parking relais.

Ce coût n'est qu'approximatif. Il est en effet difficile de l'estimer réellement, tant ce sujet demande une étude rigoureuse dans de nombreux domaines.

Opérations	Quantité	Prix Unitaire (HT)	Prix total (HT)
Travaux préliminaires:			
.mise en place du chantier		approximatif	1 500 €
.terrassement	≈4000m ²	approximatif	31 500 €
Réseaux:			
.écoulement des eaux pluviales	≈ 300m	1000€ le m linéaire	300000 €
.écoulement des eaux usées	≈ 200m	1000€ le m linéaire	200000€
Voiries:			
.revêtement au sol	4000m ²	30 €	120 000 €
.marquage au sol	400m ²	70€50	282 €
.marquage pl. handicapées	4	61€60	246€40
.marquage bus	100m ²	70€50	70€50
Ouvrages:			
.sanitaires doubles + lavabos	5	4200€	21000€
.commerces modulaires	2x100m ²	2x47500€	95500€
.bancs	10	282 €	2 820 €
.panneaux d'information	5	299 €	1 495 €
.panneaux de localisation	2	107€10	214€20
.poubelles	6	197 €	1 182 €
.poubelles fumeurs	3	311€20	933€60
.bornes pour camping car	4	3038€	12152€
Traitements paysagers:			
.haies (troènes dorés)	348	2€30	800€40
.arbres	20	4€95	99 €
TOTAL (HT)			789795,1 €

2) aides relatives à la construction de ce parking relais.

La construction de ce parking relais peut faire l'objet d'aides, de subventions provenant tout d'abord de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais.

Le budget de la CAB est abondé par la taxe professionnelle unique (TPU), des dotations de l'Etat, diverses recettes provenant de ses services.

Le budget annuel des dépenses en aménagement urbain est de 15 %, il est de 13% pour le développement des zones économiques.

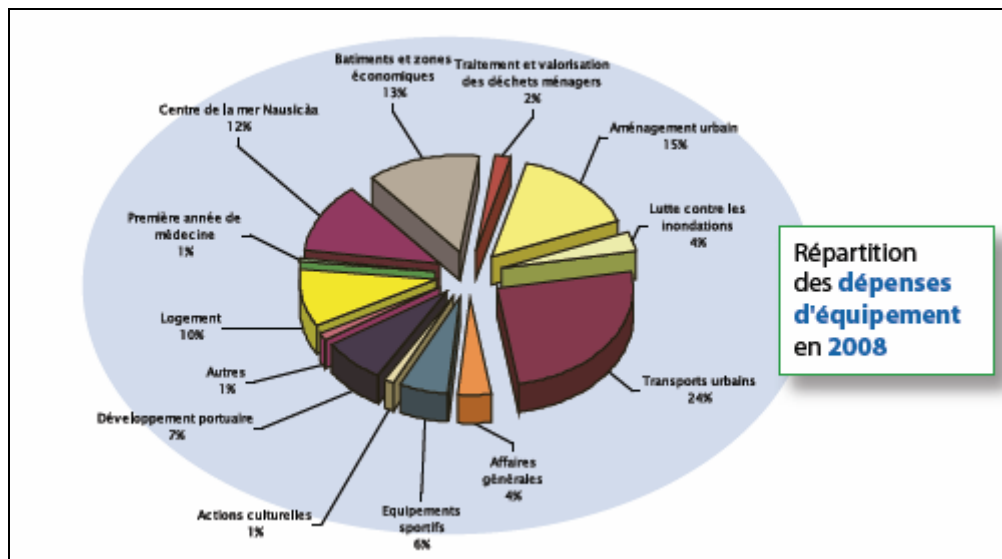


Figure 41: Répartition des dépenses d'équipement par la CAB en 2008

Source : CAB

La commune de WIMEREUX, elle-même, peut contribuer au financement de ce parking grâce aux taxes de séjour.

En effet, cette taxe, payée par des personnes logeant pour une nuit, ou plus (de manière temporaire) dans un hôtel, camping, location saisonnière, est affectée aux dépenses destinées à favoriser la fréquentation touristique de la commune.

De plus, la région peut être à l'origine de subventions afin de favoriser le tourisme en Côte d'Opale.

Le département, lui, peut mettre en place la taxe départementale additionnelle à la taxe de séjour. Le Conseil Général peut instituer une taxe additionnelle de 10% à la taxe de séjour au réel et à la taxe de séjour forfaitaire perçues dans le département par les communes et groupements de communes. Son produit doit être affecté à la promotion du développement touristique du département.

L'Etat peut aussi contribuer en partie au financement de ce projet grâce à la Dotation Globale d'Équipement. WIMEREUX ayant plus de 2000 habitants, la

DGE versée pourra atteindre entre 20 et 60% du montant total de l'investissement envisagé. On pourrait espérer atteindre 40% pour la commune. En effet, cela fait quelques années qu'elle n'a pas demandé cette dotation. La part de subvention de l'Etat se réduit d'année en année par rapport aux dotations Européennes qui elles, augmentent.

De même, au titre du développement culturel et touristique, il pourrait être possible d'obtenir des subventions du FEDER.

3) Estimation du coût de mise en place d'une ligne de bus

Tout d'abord, la nouvelle ligne mise en place ne servira que des arrêts déjà existant et suivra le tracé de lignes déjà présentes. Cela limitera énormément son coût.

Le prix d'une ligne dépend de sa longueur, du nombre d'arrêts desservis et de la fréquence de passage.

Il est très difficile alors d'évaluer, à notre niveau, le prix de notre ligne P+R.

De plus, n'ayant obtenu aucun chiffre à ce sujet, il m'est impossible de réaliser une estimation.

L'achat d'un bus au GNV, lui, coûte 316 000€.

4) subventions possibles

Nous ne pourrions ici, définir précisément quelles seront les subventions spéciales mises en place pour la création d'une nouvelle ligne.

Seules les subventions habituelles seront traitées.

Le réseau des TCRB est financé grâce à une taxe : la taxe de versement sur le transport. Elle est versée à la CAB par les entreprises de plus de 9 salariés, pour une cotisation de 1,05% de la masse salariale.

Cette taxe représente 7 431 542,00 € et couvre principalement les frais de fonctionnement.

Les dépenses de la CAB en matière de transport urbain représentent 24% du budget en 2008.

Une autre subvention peut être perçue pour l'achat de bus au Gaz Naturel pour Véhicule (GNV).

Pour chaque achat, la CAB a reçu en 2007 75 000€ de l'ADEME au titre du FEDER.

Voici un tableau récapitulatif indiquant le pourcentage de participation financière pour chaque acteur.

Ces pourcentages sont bien entendu estimatifs.

Acteurs financiers	Parking relais	Ligne de Bus
WIMEREUX	5%	
CAB	14%	99%
Département/Région	10%	
Etat	40%	
Europe	31%	1%

G) Tarification à mettre en place

Face à de nombreuses possibilités, il est nécessaire de se poser une question: Quelle stratégie tarifaire faut-il retenir pour ce parking relais ?

Tout d'abord, il semblerait judicieux d'opter pour la gratuité du parking. Seul le transport en commun serait payant.

Cette gratuité a d'indéniables atouts en termes d'équité, de capacité promotionnelle et favorise un meilleur remplissage du parking. Ainsi, les touristes ne cherchent plus à essayer de se garer en ville, dont certaines rues et un parking sont soumis à une taxe sur le stationnement.

Il est primordial d'attirer les touristes grâce à une offre tarifaire compétitive

En ce qui concerne le paiement du transport en commun, deux possibilités sont à envisager.

La première est de faire payer le ticket du transport en commun au tarif en vigueur soit 1€ 10 par personne. Cela reviendrait à 2€20 par personne et par jour (un aller-retour)

Pour une famille de 4 personnes, cela reviendrait donc à 8€80 pour une journée.

Il faut ajouter à cela et au budget familial le coût du trajet pour arriver jusqu'au parking relais.

Vu le prix de l'essence et l'ajout de 8€80, on peut craindre que les utilisateurs préféreront essayer de se garer dans WIMEREUX, malgré les grandes difficultés de circulation et de stationnement.

La deuxième solution est de faire payer un certain tarif par véhicule et non plus par personne.

Ainsi, cela coûte moins cher à une famille nombreuse et incite aux regroupements de véhicules.

D'un point de vue environnemental, cela permet de réduire le nombre de voitures utilisées pour venir jusqu'au parking relais et donc de diminuer l'impact écologique.

Cependant, il est difficile d'évaluer le tarif à mettre en place par véhicule.

On peut se placer du point de vue des touristes : à partir de quel tarif est-il intéressant pour eux d'utiliser ce parking relais et les transports en commun?

Ou du point de vue des collectivités: Quel tarif doit-on appliquer pour permettre une certaine rentabilité de ce parking ?

Il est donc compliqué d'évaluer un tarif qui se voudrait équilibré entre les attentes des usagers et les budgets à respecter pour les collectivités.

H) Outils de communication à mettre en place

Afin de promouvoir ce parking relais et d'expliquer les raisons de sa création, il est indispensable de mettre en place une communication, une publicité visant les futurs usagers.

Cette publicité pourra se faire à plusieurs niveaux.

Tout d'abord, il est indispensable qu'un effort soit réalisé en matière de signalétique du parking relais. Si le touriste ne le trouve pas, il ne viendra pas. C'est pourquoi un accent doit être mis sur les panneaux de signalisation.

Ensuite, différentes collectivités, associations, équipements touristiques peuvent mettre au point différentes stratégies de communications. Leur but sera de promouvoir le parking relais à tout niveau (écologique, tarif, capacité d'accueil, fréquence des bus...)

La région Nord Pas De Calais fait beaucoup pour développer le tourisme local, il serait possible grâce à son site Internet de promouvoir le parking et les bus mis à disposition en insistant sur leurs fréquences, les tarifs et le plan pour accéder à ce parking relais.

La Communauté d'Agglomération du Boulonnais, elle, pourrait mettre en place des dépliants distribués au 21 communes aux alentours de WIMEREUX.

Le TCRB pourra installer à l'arrière de ces bus de grandes publicités vantant les mérites d'un tel parking. Ce dernier devra de plus, impérativement figuré sur les plans du réseau de bus, ainsi que la nouvelle ligne créée.

De plus, il serait bon d'insister auprès des associations de camping car, en leur expliquant que 7 places spécialisées et leurs bornes sont disponibles dans ce parking

A travers toutes ces méthodes de communication (dont la liste n'est ici pas exhaustive) et grâce au bouche à oreilles, le parking relais pourra se faire une clientèle.

Enfin, il pourrait ne pas être négligeable de réaliser par exemple, une journée à moitié prix lors de la mise en service de ce parking.

CONCLUSION

Forte de ses nombreux atouts et qualités, la ville de WIMEREUX sait attirer chaque année de plus en plus de touristes.

Malgré des efforts en matière d'aménagement de la ville, le stationnement est un sujet qui a posé et pose toujours de nombreux problèmes.

La municipalité a tenté plusieurs fois de le résoudre mais malheureusement sans succès (ouverture d'un champ dont l'utilisation a été détournée, taxe sur le stationnement pour toutes les rues et parkings). Le dernier projet en date était un parking souterrain. Ce projet permettrait certes d'endiguer le manque de foncier mais serait excessivement cher. Il faudrait de plus prévoir sa durée de vie à long terme, dans une zone où les falaises de craies sont touchées de plein fouet par l'érosion.

En effet, la politique d'aménagement du stationnement se doit de prendre en compte de nombreux critères tels que les flux touristiques, les attentes des habitants, le contexte environnemental et se doit surtout d'être une politique basée sur le long terme.

Il ne s'agit pas de prendre des mesures et de revenir dessus quelques années plus tard.

Cependant, cela reste difficile dans une ville marquée par une forte limite foncière.

Ainsi la proposition amenée dans ce projet a fait l'objet d'une réflexion rigoureuse. Après une étude approfondie des dysfonctionnements, l'aménagement de ce parking relais de 188 places se veut le plus proche possible de la réalité.

S'il ne permet pas de résoudre tous les problèmes (indiscipline des touristes...), à terme, il permettra de résoudre l'essentiel, c'est-à-dire l'anarchie qui règne dans WIMEREUX en ce qui concerne le stationnement.

Cependant, il est difficile à l'échelle d'une petite ville, de savoir comment les touristes venant de la région percevront cette idée, et surtout s'ils seront prêts à utiliser ce parking relais.

D'autres villes en France ont déjà mis au point ce système de parking relais pour les touristes comme Le Tréport en Seine Maritime (76).

Malgré de nombreux efforts et de nombreuses idées, il paraît délicat de contenter tous les acteurs permettant la réalisation du parking relais.

C'est dans ce sens, je pense, que ce projet est enrichissant. Il nous permet d'appréhender le métier d'aménageur, et la complexité à composer avec les acteurs d'un côté et les utilisateurs de l'autre.

Table des illustrations :

Figure 1: Localisation de WIMEREUX à l'échelle nationale	5
Figure 2: WIMEREUX à la Belle Epoque	6
Figure 3: Réclame des chemins de fer pour la ville de WIMEREUX	6
Figure 4: Temps de parcours en TGV entre Wimereux et 3 capitales Européennes	7
Figure 5: Wimereux à l'échelon intercommunal	8
Figure 6: localisation de la zone d'étude par rapport à la commune	9
Figure 7: Localisation précise de la zone d'étude en matière de stationnement.	10
Figure 8: Principales voies d'accès à WIMEREUX	11
Figure 9: stationnement rue Notre Dame	12
Figure 10: le parking Foch	13
Figure 11: Place Albert 1 ^{er} , à gauche servant de parking et de terrasse, et à droite, de place du marché	13
Figure 12: Position des 3 parkings par rapport à la digue promenade et la rue principale de WIMEREUX	14
Figure 13: Parcours architecturaux nocturnes	15
Figure 14: Vue aérienne de la plage de sable fin et de la digue promenade	16
Figure 15: Les cabines de plage	16
Figure 16: Positions des différentes activités touristiques par rapport aux principaux parkings	17
Figure 17: Parking privé de l'hôtel l'Atlantic	19
Figure 18: photographie aérienne du camping municipal	20
Figure 19: localisation des campings et hôtels de la commune	21
Figure 20: Véhicule en stationnement sur une ligne jaune	23
Figure 21: stationnement anarchique	23
Figure 22: signalétique d'un parking relais	28

Figure 23: possibilité d'emplacement du P+R au niveau de 2 sorties autoroutières	31
Figure 24: vue aérienne de la sortie autoroutière n°3 et d'une partie de la ZI	32
Figure 25: Le parking de la zone industrielle.....	32
Figure 26: vue aérienne de l'emplacement du futur parking relais	33
Figure 27: Terrain situé à l'arrière du parking existant	34
Figure 28: horaires de bus pour la ligne T	35
Figure 29: arrêt de bus du parking de la ZI.....	35
Figure 30: arrêts desservis par la ligne T	36
Figure 31: bus au GNV	39
Figure 32: Trajets des 3 lignes desservant WIMILLE et WIMEREUX.....	42
Figure 33: réseau routier emprunté par le bus desservant le P+R.....	43
Figure 34: troènes dorés	44
Figure 35: <i>Cotoneaster franchetti</i> et <i>Buddleya</i> rouges.....	42
Figure 36: poubelles installées dans le P+R.....	45
Figure 37: les bancs du parking relais.....	46
Figure 38: Kiosque à journaux modulaire.....	44
Figure 39: Bornes d'informations mises à disposition	47
Figure 40: Bornes de ravitaillement.....	45
Figure 41: Répartition des dépenses d'équipement par la CAB en 2008.....	50
Figure 42 (annexe) : Réseau routier à l'époque Gallo-romaine.....	58

Bibliographie :

Ouvrages :

BOUCLET (Ingrid)- *WIMEREUX regards croisés*- St CYR SUR LOIRE : Alan édition, 2006- 96 p

JARRIGE (J-M.), MARGAIL (F.)- *Parcs relais*- BAGNEUX : CETUR, 1993- 236 p

Revues :

BATAILLE (J.)- « Indices de 2006 » - *Economie et tourisme, comité régional de tourisme du Nord Pas de Calais*, septembre 2007- p 1-7

DESGARDINS (F.)- « budget 2008 »- *Agglorama, le magazine des habitants de la communauté d'agglomération du Boulonnais*, n° 7, février 2008- p 8- 9

Rapports :

CHAUVIN (Franck) - *Critères d'évaluation et effets pervers des P+R dans les métropoles moyennes françaises*- 73 p

Mémoire de recherche 2è année : MAG 3-Université de TOURS : EPU-DA- année 2005/2006

FAURE (Anael)- *Création d'un parc relais aux Caillols, terminus d'un futur tramway de Marseille*- 63 p

Projet Individuel : ING 1-Université de TOURS : EPU-DA- année 2006/2007

Sites Internet :

www.ville-wimereux.com, site de la mairie de WIMEREUX

www.wimereux.com, site réalisé par les habitants de WIMEREUX

www.mairie-wimille.fr, site de la mairie de WIMILLE

www.nordpasdecalsais.fr, site du conseil régional

www.tcrb.fr, site des autobus urbains

www.agglo-boulonnais.fr, site de la Communauté d'Agglomération du

Boulonnais

ANNEXES

Annexe 1 :



Figure 42:réseau routier à l'époque Gallo-romaine

Source : Internet

A cette époque, la Flandres connaît une expansion remarquable grâce au commerce.

Des routes sont créées afin d'échanger vivres, informations et savoir-faire entre les villes mais aussi les pays.

C'est ainsi que la Côte d'Opale, forte de la proximité avec l'Angleterre et la Belgique actuelle, voit son réseau routier s'accroître.

Annexe 2 :

Parties choisies du recensement de la population 1999

Source : INSEE

Le dernier recensement de la commune date de 1999. Le suivant a débuté en Janvier 2008 ; les chiffres seront peut-être disponibles au mois de Juin. Ainsi, lors de ma soutenance, je présenterais si possible, des chiffres plus récents.

Au 8 Mars 1999, Wimereux comptait 7493 habitants (3646 hommes et 3847 femmes), soit une densité de 972 habitants au km².

La commune comprend 3742 logements : 2823 résidences principales et 760 résidences de tourisme.

Sur ces 2823 logements :

- 648 ménages ne disposent d'aucune voiture
- 1416 ménages disposent d'une seule voiture
- 758 ménages disposent de 2 voitures ou plus

Annexe 3 :

Evolution des arrivées dans les hôtels de la zone Boulogne littoral:																	
2007	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	ANNEE				
Français	5602	7226	8837	12890	11205	12130	13020	14124	10965	9589	7705	7317	120534				
Etrangers	3556	5479	5865	10178	11099	10933	14590	16449	11612	10539	8198	7510	116357				
Total Europe	3479	5397	5798	10040	10944	10759	14415	16219	11492	10409	8028	7425	114753				
dont																	
Allemagne	153	179	187	301	287	343	625	577	337	356	127	147	3621				
Belgique	577	785	737	1974	1608	1214	2295	2263	1564	1468	1147	883	16616				
Espagne	36	26	45	65	135	239	268	211	82	56	52	41	1257				
Italie	63	54	45	60	95	122	158	332	70	60	67	75	1199				
Pays-Bas	70	110	126	227	412	243	524	369	214	177	107	226	2802				
Portugal	19	4	1	3	24	21	77	20	14	8	5	3	204				
Royaume-Uni	2398	4131	4528	7250	8181	8342	9993	12126	8973	8162	6324	5905	86565				
Suisse	30	19	12	28	37	35	99	63	19	24	59	20	448				
Pologne	35	10	18	26	29	16	93	34	10	10	26	11	323				
Total Amérique	42	62	30	85	76	114	117	167	79	74	131	48	1024				
dont																	
Etats-Unis	39	50	30	64	47	82	106	120	55	65	124	40	821				
Canada	1	5	0	4	19	21	7	6	15	7	3	4	97				
Total Asie/Océanie	26	18	36	29	49	55	43	51	33	41	30	20	421				
dont																	
Japon	1	5	2	4	6	1	6	7	4	2	0	0	43				
Chine	1	3	2	4	5	0	0	2	1	0	5	0	26				
Total arrivée	9158	12705	14702	23068	22304	23063	27610	30573	22577	20128	15903	14827	236891				
Source: Insee, Ministère délégué au Tourisme- Enquête hôtellerie 2005/2006/2007 (Nouvelle méthodologie 2006)																	
Comité Régional de Tourisme- 17/03/2008																	

Annexe 4 :

COMITE REGIONAL DE TOURISME NORD PAS DE CALAIS

Enquête de fréquentation des Offices de Tourisme Nord Pas de Calais



FREQUENTATION DE
L'OFFICE DE TOURISME DE WIMEREUX

ANNEE 2007

En nombre de visiteurs

(1 visiteur= 1 contact à l'accueil de l'OT)

2007	Français
Janvier	480
Février	1100
Mars	1940
Avril	2340
Mai	1855
Juin	2620
Juillet	5410
Août	7100
Septembre	1980
Octobre	1940
Novembre	710
Décembre	700
Total Année	28185

Provenance des Français : Nord, Région Parisienne, Divers

Annexe 5 :

Zone UE

Vocation de la zone

Il s'agit d'une zone à vocation économique.
Un secteur UEc pour activité commerciale.

Article UE.1 – Occupations du sol interdites

- Dépôt, décharges
- Aires de stationnement pour les gens du voyage.
- Les remblais sont interdits dans les zones humides.

Article UE.2 – Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

- Les exhaussements et affouillements des sols sous réserve qu'il soit indispensable à l'occupation et l'utilisation des sols autorisés.
- Toutes démolitions sont soumises au permis de démolir.
- En cas de sinistre, la reconstruction à l'identique est autorisée.
- Les constructions liées au logement du personnel de gardiennage ou de surveillance pourront être réaffectées à usage d'habitation individuelle en cas de cessation d'activité.
- Les établissements à usage d'activités comportant ou non des installations classées dans la mesure où compte-tenu des prescriptions techniques imposées pour pallier les inconvénients qu'ils présentent habituellement, il ne subsistera plus pour leur voisinage de risques importants pour leur sécurité,
- L'extension, la transformation et le changement des procédés de fabrication des établissements à usage d'activités existantes comportant ou non des installations classées dans la mesure où ils satisfont la législation en vigueur les concernant.
- Les constructions à usage d'habitation exclusivement destinées au logement du personnel nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements et services généraux.
- Les constructions à usage de bureaux ou de commerces s'ils constituent un complément indispensable aux établissements autorisés.
- Dans le secteur UEc, sont autorisées les activités commerciales.

Article UE.3 – Accès et Voiries

- Un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation automobile et en état de viabilité.
- La création ou l'aménagement des voiries ouvertes à la circulation publique, aux handicapés ou aux personnes à mobilité réduite doivent respecter la législation en vigueur.
- Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile. Cet accès ne peut avoir moins de 4 mètres de large.

Article UE.4 – Réseaux

➤ ALIMENTATION POTABLE

- ✓ Toute construction nouvelle qui, par sa destination implique une utilisation d'eau potable doit être alimentée par branchement à un réseau collectif de distribution sous pression présentant des caractéristiques suffisantes.

➤ ASSAINISSEMENT

- ✓ Lorsqu'il sera réalisé, le branchement à un réseau collectif d'assainissement de caractéristiques appropriées est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle engendrant des eaux usées. Le rejet des eaux résiduaires industrielles dans le réseau collectif sera soumis à un pré-traitement.

➤ EAUX PLUVIALES

- ✓ Les aménagements réalisés sur un terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement direct et permettent une rétention des eaux sur la parcelle de manière à réduire le débit dans le réseau collecteur.

➤ EAUX RESIDUAIRES ET INDUSTRIELLES

- ✓ Sans préjudice de la réglementation applicable aux installations classées, l'évacuation des eaux résiduaires industrielles est soumise aux prescriptions de qualité définies par la réglementation en vigueur.
- ✓ L'évacuation des eaux résiduaires au réseau public d'assainissement si elle est autorisée peut être subordonnée à un pré-traitement approprié.
- ✓ Les rejets devront être conformes à l'article 37 de la loi sur l'eau n°92-3.

➤ DISTRIBUTION ELECTRIQUE ET TELEPHONIQUE

- ✓ Lorsque les lignes électriques et téléphoniques sont enterrées, les branchements privés doivent l'être également.

Article UE.5 – Caractéristique des terrains

Il n'est pas fixé de règle.

Article UE.6 – Constructions par rapport aux emprises publiques

- Les constructions doivent s'implanter à une distance de l'alignement d'au moins 4 mètres.
- Des modulations peuvent être admises ou imposées soit pour l'implantation à l'alignement du fait des constructions existantes en fonction de l'état de celles-ci ou de la topographie du terrain adjacent à la route, soit en fonction d'impératifs architecturaux ou encore pour des constructions s'intégrant harmonieusement à l'ensemble urbain environnant.
- Aucune construction ne peut être édifiée à moins de 10 mètres de la limite du domaine public ferroviaire lorsqu'il s'agit de bâtiments comportant des pièces habitables ou qui leur sont assimilables de par leur mode d'occupation. Pour les constructions d'autre nature, la marge d'isolement doit être au moins de 6 mètres.

Article UE.7 – Constructions par rapport aux limites séparatives

- Les constructions peuvent être implantées le long des limites séparatives ou en retrait.
- La marge d'isolement (L) doit être telle que la différence de niveau (H) entre tout point de la construction et le point bas le plus proche de la limite séparative n'excède pas deux fois la distance comptée horizontalement entre ces deux points ($H=2L$) sans être inférieure à 5 mètres.

Article UE.8 – Constructions sur une même propriété

- La distance entre deux bâtiments non contigus, édifiés sur le même terrain, doit être au minimum égale à 4 mètres. Cette distance est portée à 5 mètres pour les dépôts et les bâtiments à caractère industriel. Toutefois, la distance peut-être réduite si le bâtiment à construire est de faible volume et inférieur à 3 mètres de hauteur.

Article UE.9 – Emprise au sol

Il n'est pas fixé de règle.

Article UE.10 – Hauteur des constructions

- Dans le cas d'un terrain en pente, le bâtiment devra être le plus encastré possible dans le terrain existant.
- La hauteur maximale de toute construction ne peut dépasser 7 mètres au faîtage. Les enseignes doivent être comprises dans cette dernière hauteur.

Article UE.11 – Aspect extérieur

- Les constructions et installations autorisées ne doivent pas nuire ni par leur volume, ni par leur aspect à l'environnement immédiat et aux paysages dans lesquels elles s'intégreront.
- toute demande de permis de construire.
- L'emploi à nu des matériaux destinés à être recouverts est interdit sur les parements extérieurs des constructions et des clôtures.
- Les clôtures seront réalisées par 'un grillage plastifié vert avec potelets métalliques ou bois associé à une haie végétale. La hauteur maximale du grillage est de 1,50 mètres ;
- Les barrières seront reculées d'environ 5 mètres par rapport à la limite parcellaire pour permettre le stationnement d'un véhicule sans gêne sur la voie publique.

↘ CLAUSE PARTICULIERE

- Les citernes de gaz liquéfié ou à mazout ainsi que les installations similaires doivent être masquées par des écrans de verdure réalisés avec des essences locales et être placées en des lieux où elles sont peu visibles des voies publiques.
- Les postes électriques doivent être traités, en harmonie avec les constructions avoisinantes dans le choix des matériaux et revêtements.

Article UE.12 – Stationnement

- Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être réalisé en dehors des voies publiques.
- Les places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite et les handicapés doivent respecter les prescriptions stipulées dans l'arrêté du 31 août 1999 et les décrets d'application n°99.756 (article 3 notamment) et n° 99.757.
- Sur chaque terrain des surfaces suffisantes doivent être réservées pour l'évolution, le chargement, le déchargement et le stationnement de la totalité des véhicules de livraison et de service ainsi que pour la totalité des véhicules du personnel et des visiteurs.

Article UE.13 – Espaces libres et plantation

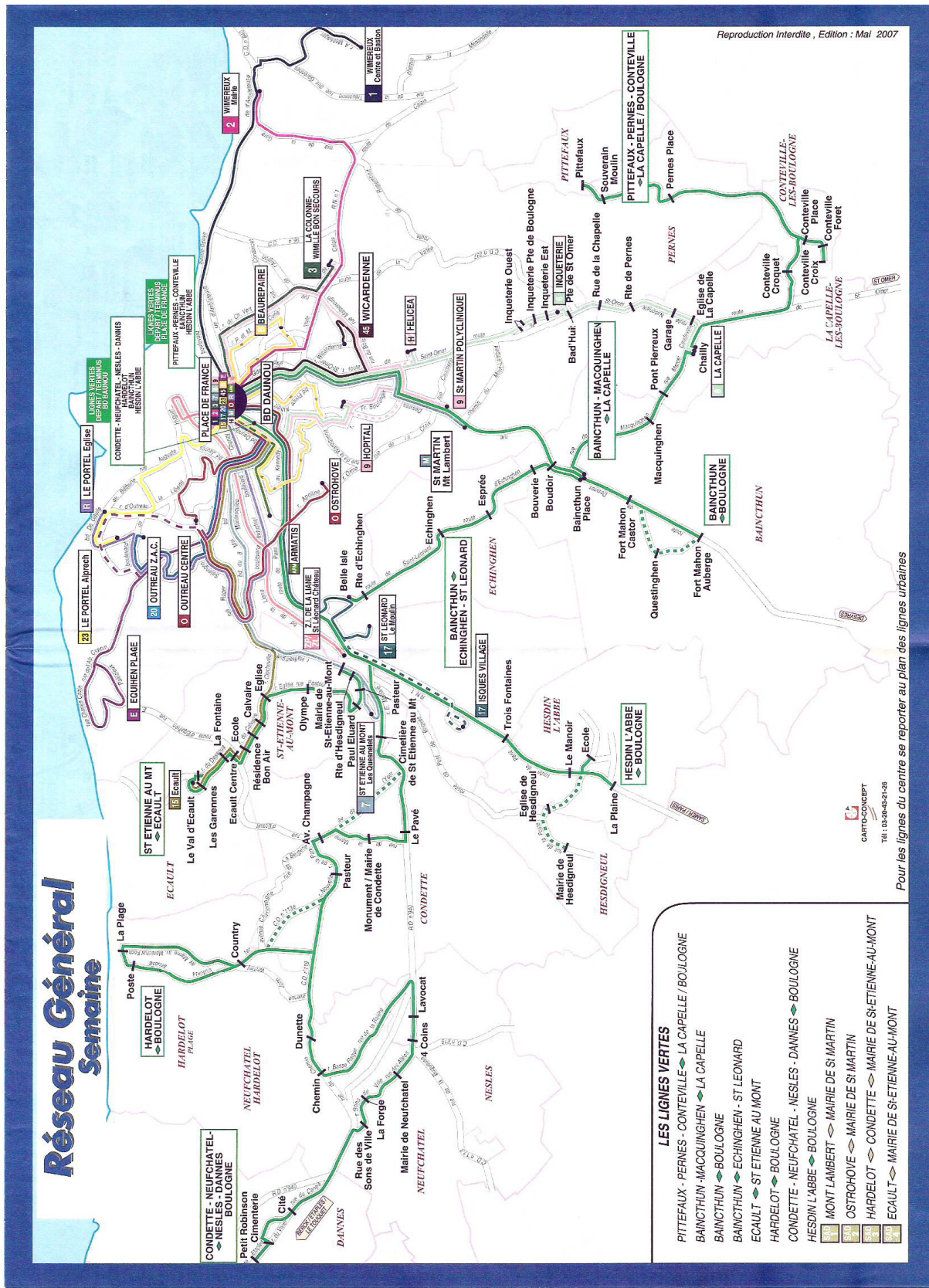
- Les espaces boisés classés, à conserver, à protéger ou à créer figurant au plan sont soumis aux dispositions des articles L.130.1 du code de l'urbanisme.

Article UE.14 – Coefficient d'Occupation des Sols

- Les possibilités d'occupation des sols sont celles qui résultent de l'application des articles UE.3 à UE.13.

Annexe 6 :

Périmètre de Transport Urbain de la Communauté d'Agglomération Boulonnaise



Source : TCRB

Annexe 7 :

Cette ligne de bus créée doit permettre pour les touristes un accès à des équipements touristiques différents de la plage.

Ainsi, la ligne desservant de nombreux arrêts, il sera possible de se rendre à pied par des chemins de randonnées au Moulin de Grisendal et à la Colonne de la Grande Armée à WIMILLE.

De plus, grâce à des correspondances régulières, il sera possible de visiter d'autres équipements touristiques présents dans les communes voisines, membres de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais (CAB).

Réorganisation du stationnement par la création d'un parking relais aux portes de la ville

Fréquentation annuelle des équipements touristiques du Nord-Pas de Calais

De 1990 à 2005

En nombre de visiteurs

ZONE	THEME	SOUS THEME	NOM	VILLE	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 Prov
BOULONNAIS	1	11	Château-Musée	BOULOGNE-SUR-MER	24 326	41 926	29 378	24 240	26 147	30 529	30 087	28 885	26 109	22 484	21 264	21 679	20 594	13 566	118 438	27 676 C
BOULONNAIS	1	12	Musée d'Histoire Naturelle	BOULOGNE-SUR-MER								6 000	6 550	7 000	7 505	7 831	8 000	Fermé	Fermé	PM
BOULONNAIS	1	13	Musée du Libérateur San Martin	BOULOGNE-SUR-MER	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	635	526	858	408	465	1 504	1 869	1 984	1 300	1 200 N.C.	A
BOULONNAIS	1	13	Musée Municipal Jean Charles CAZIN	SAMER	1 000	1 000	1 000	1 200	200	250	300	500	600	620	615	609	580	610	650	592 E
BOULONNAIS	2	22	Maison de la nature + Naturloude d'INXENT	SAMER	55	1 228	3 214	1 728	1 317	1 711	1 700	1 358	1 707	1 268	1 846	1 284	715	631	734	588 C
BOULONNAIS	2	22	Nauticaa	BOULOGNE-SUR-MER	N.C.	535 739	564 858	612 495	621 248	552 805	576 682	531 335	783 528	743 344	700 000	620 000	625 000	533 274	603 612	598 866 C
BOULONNAIS	2	23	La Maison de la Beauté	BOULOGNE SUR MER	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	3 162
BOULONNAIS	2	24	Maison de la Falence	DESVERES	Fermé	9 835	16 416	13 076	16 561	14 868	14 358	10 737	11 743	12 855	25 252	16 341	10 153	7 928	7 346	8 776 C
BOULONNAIS	3	31	Moulin de Grisendal	WIMILLE	5 500	4 500	5 000	2 000	2 360	2 000	2 000	5 000	5 712	5 505	9 308	Fermé	Fermé	N.C.	N.C.	N.C.
BOULONNAIS	3	32	Château d'Hardelet	CONDETTIE	2 950	9 330	13 520	14 356	14 480	16 500	16 800	4 000	350	400	700	600	300	500	600	500 C
BOULONNAIS	3	32	Château de la Villeneuve	BELLEBRUNE	500	500	500	500	500 N.C.	500 N.C.	400	1 745	1 546	1 530	1 023	2 023	374	492	844	710 PM
BOULONNAIS	3	32	Manoir du Huisbois	WAIST (LE)	N.C.	3 470	4 238	4 238	6 242	6 242	6 000	16 505	23 031	27 113	17 337	14 916	Fermé	Fermé	2 500 N.C.	E
BOULONNAIS	3	33	Armée	WIMILLE	N.C.	N.C.	4 036	3 523	350 N.C.	350 N.C.	4 685	16 505	23 031	27 113	17 337	14 916	Fermé	Fermé	2 500 N.C.	E
BOULONNAIS	3	33	Cathédrale Notre dame de boulogne	BOULOGNE SUR MER	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	22 000	21 000	25 000	26 000	N.C.	30 000 E
BOULONNAIS	4	42	Mini-Golf	WIMEREUX	5 900	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	5 000	5 000	5 500	6 000	5 600	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.
BOULONNAIS	4	43	CASINO DE BOULOGNE	BOULOGNE-SUR-MER	300 000	300 000	300 000	300 000	341 121	N.C.	396 000	408 000	425 240	401 908	348 843	353 500	327 090	301 570	377 682	N.C.
BOULONNAIS	5	51	Ecole d'équitation du Boulonnais	CAPELLE-LES-BOULOGNE (LA)	N.C.	N.C.	N.C.	60	80	110	136 N.C.	Fermé	185 N.C.	N.C.	164 N.C.	N.C.	205	Pas de visites	Pas de visites	E
BOULONNAIS	5	51	Equitation	NABRINGHEN	400	400	400	400	400	400	Fermé	Fermé	Fermé	Fermé	Fermé	Fermé	Fermé	Fermé	Fermé	Fermé
BOULONNAIS	5	52	Golf d'Hardelet	NEUFCHATEL-HARDELOT	16 688	22 878	17 592	28 132	28 675	27 308	24 530	36 705	42 973	48 590	52 000	49 000	46 200	43 000	43 200	43 848 C
BOULONNAIS	5	52	Golf de Wimereux	WIMEREUX	2 652	1 372	N.C.	2 984	2 573	2 500	2 500	4 500	2 200	2 298	2 783	8 325	10 000	10 000	10 000	10 000 C
BOULONNAIS	5	53	Boutique canoe kayak	BOULOGNE-SUR-MER	2 033	3 283	1 875	2 199	5 237	1 500	3 642	6 580	6 460	5 643	5 989	3 724	4 297	6 657	3 470	4 868 PM
BOULONNAIS	5	53	Char à Voile de la Côte	BOULOGNE-SUR-MER	8 000	12 000	18 000	13 650	35 000	20 000	24 000	31 350	31 794	35 140	31 028	36 654	37 494	38 212	17 343	17 938 PM
BOULONNAIS	5	53	Club nautique	WIMEREUX	300	400	600	500	550	1 000	1 000	1 000	1 000	1 209	1 815	2 481	2 606	2 700	2 600	2 800 E
BOULONNAIS	5	53	Club nautique d'Hardelet	NEUFCHATEL-HARDELOT	N.C.	N.C.	N.C.	453	600	700	650 N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	1 600	2 000	1 400	1 600	2 370	2 500 E
BOULONNAIS	5	53	Drakkar Char à voile	HARDELOT PLAGE	N.C.	N.C.	N.C.	105	200	500	500	500	700	850	1 200	1 500	1 500	1 500	1 500	Non Signif E
BOULONNAIS	5	53	Yacht club bouonnais	BOULOGNE-SUR-MER	150	160	130	100 N.C.	N.C.	385	400	297	600	3 500	3 100	3 100	2 000	3 000	3 000	300 PM
BOULONNAIS	6	61	Atelier Regnier	DESVERES	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	1 000	1 100	1 100	800	1 300	1 300	1 500	2 000	3 000	3 000	N.C.
BOULONNAIS	6	61	Boulangerie Maillard	NEUFCHATEL-HARDELOT	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	15 000	15 000	15 000	15 000	N.C.	16 000	16 000	16 000	16 000	15 000	15 000	15 000 C
BOULONNAIS	6	61	Falencerie d'art de Desvres	DESVERES	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	11 000	6 000	10 000	10 000	7 840	8 929	7 256	7 460	8 485	6 500	5 206	N.C.
BOULONNAIS	6	61	Fromagerie Philippe Olivier	BOULOGNE-SUR-MER	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	1 000	1 000	500 N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.
BOULONNAIS	6	63	SARL Bécasuc	BOULOGNE-SUR-MER	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	9 000	12 000	16 265	14 703	N.C.	N.C.	13 511	11 329	10 840 PM
BOULONNAIS	6	63	visite du port de Boulogne	BOULOGNE-SUR-MER	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	8 800	9 350	6 500	7 900	5 200	4 500	4 000	3 021	2 392 C
BOULONNAIS	6	63	(CCI)	CEDEX	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	6 000	6 300	8 800	9 350	6 500	7 900	5 200	4 500	4 000	3 021	2 392 C

*** Ces informations, communiquées par les équipements, n'engagent que leur responsabilité

Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais
17/03/2008

Annexe 8 :

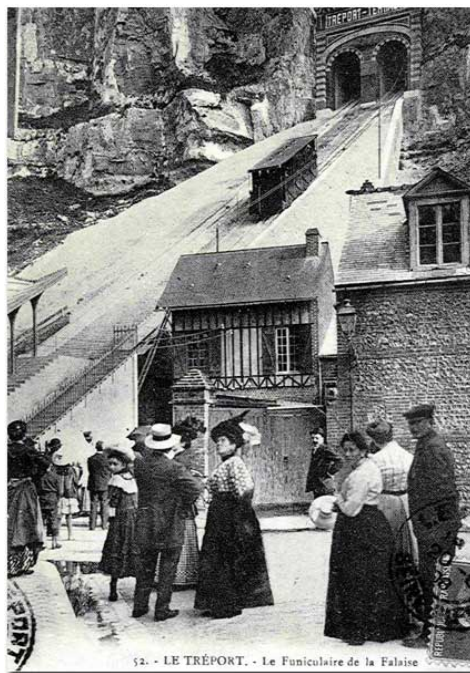
Exemple de parking relais au Tréport en Seine Maritime

Le stationnement aérien aux Terrasses (sur les falaises) est gratuit et permet d'éviter le paiement du stationnement en centre-ville, le funiculaire reliant les Terrasses au centre-ville.

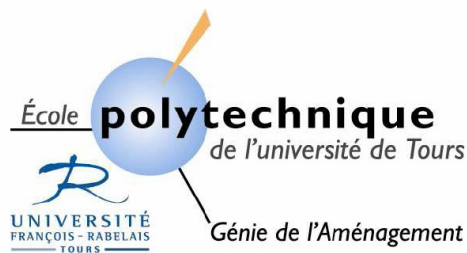
Un autre parking souterrain est également accessible sur les Terrasses. Il est payant mais dispose d'une tarification plus avantageuse que les horodateurs du centre ville.

La réhabilitation du funiculaire du Tréport a généré la création de 470 nouvelles places de parking, dont 212 couvertes. L'utilisation du Funiculaire est gratuite et les deux cabines accessibles à tous.

La mise en service est effective depuis août 2006. Elle permet d'éviter un encombrement du centre-ville.



le funiculaire de la falaise



Ecole Polytechnique Universitaire
Département Génie de
l'Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex

Mlle BAILLEUL Hélène

FASQUEL Noémie
Stage DA3
2007-2008

Résumé :

WIMEREUX est une station balnéaire de la Côte d'Opale, située dans le Pas de Calais. Sa situation géographique privilégiée et ses atouts touristiques font d'elle, une destination prisée des anglais, belges, et des français.

Sa population résidente à l'année est d'environ 7500 habitants. Durant la saison estivale, ce chiffre est doublé. De ce fait, la commune connaît des dysfonctionnements communs à toutes les stations balnéaires dignes de ce nom en terme de stationnement et de congestion du centre ville.

Améliorer les conditions de stationnement en proposant un aménagement totalement inédit pour la ville et la communauté d'agglomération du Boulonnais est le but de ce projet qui se veut innovant (à échelle locale) mais réaliste.

Mots clés : Pas de Calais (62), Côte d'Opale, Wimereux, station balnéaire, tourisme, stationnement, congestion, parking relais.