

GESTION D'UNE COMMUNE TOURISTIQUE : ARZON



Réorganisation du réseau de
déplacements et de stationnements

Année 2006 - 2007

FREHEL Kévin
Ing 1

GESTION D'UNE COMMUNE TOURISTIQUE : ARZON (56)



Réorganisation du réseau de
déplacements et de stationnements

Année 2006 - 2007

FREHEL Kévin
Ing 1

Remerciements

Je souhaite remercier les personnes suivantes pour m'avoir aidé dans mon projet :

Mme Danielle MAHE et
Mme Ségolène Le RAY responsables du service d'urbanisme,
Le service technique de la municipalité,
L'office de tourisme

Je remercie également ma tutrice Mme Savourey pour m'avoir guidé dans mon projet et m'avoir conseillé dans l'élaboration du rendu, ainsi que ma mère pour avoir corrigé mon travail.



SOMMAIRE

Remerciements	0
Sommaire	2
Introduction.....	4
Partie I - Une commune touristique :	6
I.1 : Un territoire exigu subissant de nombreuses pressions	7
I.1.1 : Une démographie contrastante	7
I.1.1.1 : Surreprésentation de personnes âgées en saison basse	7
I.1.1.2 : En saison haute, la foule touristique.....	8
I.1.2 : Une activité économique basée sur le tourisme	10
I.1.2.1 : une population active qui s'exile	10
I.1.2.2 : Les principaux secteurs d'activité	10
I.1.3 : Une offre en logement impressionnante, mais destinée à une population saisonnière	15
I.1.3.1 : Evolution tardive, mais rapide de l'urbanisation	15
I.1.3.2 : Un parc tourné vers la résidence secondaire.....	16
I.1.3.3 : Une très grande capacité d'accueil	17
I.1.4 : Un patrimoine naturel riche : véritable « aimant » touristique	19
I.1.5 : Le patrimoine archéologique, une richesse historique	23
Partie II : Un territoire excentré, difficile d'accès.....	24
II.1 : Un réseau routier développé dans l'urgence	25
II.2 : un réseau saturé signe d'une mauvaise gestion des flux de transports.....	27
II.2.1 : Du calme plat à une circulation saturée	27
II.2.2 : Un parc de stationnements saturé, mais surtout mal exploité	31
II.2.3 : Les moyens de transport doux, une nécessité et un objectif.....	35
Partie III: Bilan et enjeux	38
Partie IV : Propositions d'aménagement	39
IV.1 : Les orientations principales :	40
IV.2 : Actions dans le domaine des déplacements :	41
IV.2.1 : Hiérarchisation du réseau viaire	41
IV.2.2 : Renforcement de l'axe RD780.....	42

IV.2.3 : Modification du plan de circulation du centre-bourg	44
IV.3 : Action dans le domaine des circulations douces	47
IV.4 : Organiser le stationnement pour optimiser l'usage de l'existant	50
Conclusion	53
Table des matières.....	54
Bibliographie	57
Table des illustrations.....	58
Résumé :.....	60



INTRODUCTION

La commune d'Arzon est une petite commune balnéaire, couvrant un territoire restreint de 893 ha, qui se situe dans le département du Morbihan et à l'extrémité de la presqu'île de Rhuys bordée au Nord par le golfe du Morbihan et au Sud par l'Océan Atlantique. La bande littorale s'étend sur plus de 32 km. Arzon, avec Locmariaquer forment l'entrée du Golfe à l'Ouest.



Carte n°1: localisation d'Arzon

La commune d'Arzon est une véritable entité territoriale au sein du Golfe du Morbihan. Elle est constituée de plusieurs villages et hameaux répartis de part et d'autre de l'axe routier principal qu'est la RD 780 : le Bourg, Kerners au Nord, Kerjouanno et Tumiag, au Sud, Béninze à l'Est, Port Nèze au Sud-est, Le Monteno, Bourgneuf, Port Navalo et Kercouedo, à l'Ouest, et le Crouesty, à l'extrémité de la presqu'île de Rhuys. L'Est de la commune se matérialise par un sentier marquant la limite avec Saint-Gildas-de-Rhuys.

Les origines d'Arzon remontent à l'époque Néolithique où les hommes s'implantent près du littoral. L'évolution actuelle de la commune correspond à celle que connaît aujourd'hui l'ensemble de la presqu'île à savoir un important développement touristique, amorcé au 19^e siècle, associé à une forte pression foncière qui pourrait mettre en péril son patrimoine naturel.

Sa renommée touristique est basée essentiellement sur la proximité du Golfe du Morbihan et de l'océan atlantique. La commune propose de nombreux aménagements et sites mettant en valeur le littoral. Coté océan, Arzon dispose en effet d'une multitude de plages qui s'étend sur 3km, ainsi que le port du Crouesty, port en eaux profondes, deuxième port de plaisance de l'Atlantique, pouvant accueillir 1432 places sur pontons. Alors que sur les bords du Golfe, les pointes de Bilgroix, Kerners (en autre) protègent les petites criques des vents dominants, offrant ainsi des abris naturels et proposant 534 mouillages dont 283 permettent un abri sûr. En ce qui concerne les aménagements, la commune dispose d'une multitude d'offres en hébergement.

En effet, en période estivale, Arzon se transforme en véritable « aimant » touristique. L'été, entre le 14 juillet et le 15 août, elle accueille ainsi près de 35 000 personnes sur son territoire exigu de 893 ha. Les possibilités de logement sont diverses, tant dans les nombreuses résidences secondaires (de l'ordre de 15 000 résidents) que dans les trois campings, les villages de vacances, les résidences hôtelières, les hôtels, les bateaux, etc. Cette variation de fréquentation au cours de l'année, avec une pointe extrême et très courte en été, cause les soucis habituels pour toutes les stations balnéaires, mais ici amplifiés par la concentration sur environ 400 ha des quelques 40 000 personnes présentes au cours de chaque journée de pointe.

Ainsi le réseau viaire communal, bien que largement dimensionné, voire trop par endroits, connaît une saturation du trafic et du stationnement en période estivale. Il serait intéressant de réorganiser les déplacements et le parage des véhicules au sein du territoire communal. Ainsi, avant de penser au développement de la commune, qui passe nécessairement par le tourisme, il est vital de s'occuper à améliorer et optimiser les flux de déplacements sur la commune.



PARTIE I - UNE COMMUNE TOURISTIQUE :

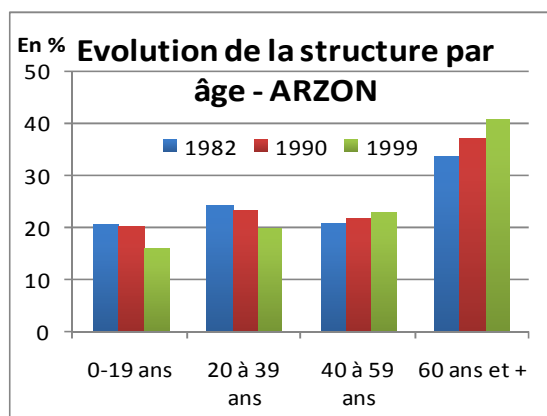
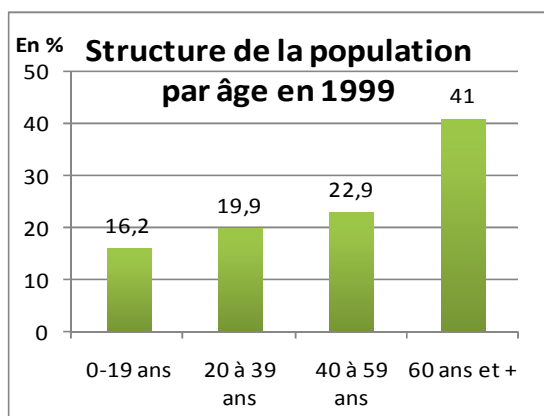
I.1 : Un territoire exigu subissant de nombreuses pressions

I.1.1 : Une démographie contrastante

I.1.1.1 : Surreprésentation de personnes âgées en saison basse

Structure de la population

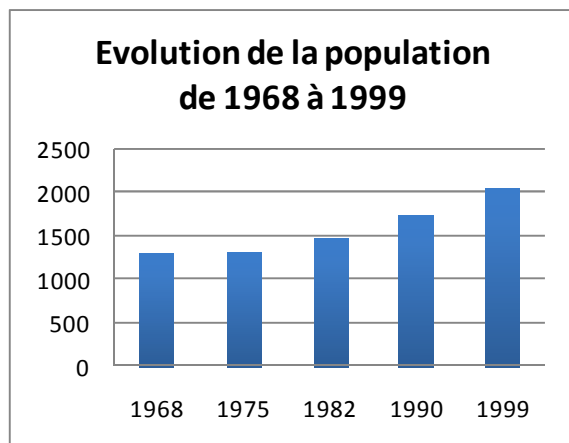
En mars 1999, Arzon comptait 2056 habitants, soit une densité de 230 habitants au km², une densité deux fois plus importante que la moyenne du canton (109 hab/km² en 1999).



Graphique n°1 et 2 ; source : INSEE

La population d'Arzon connaît un vieillissement certain. Avec 41% de personnes âgées de 60 ans et plus, Arzon demeure dans le peloton de tête des communes morbihannaises marquées par le vieillissement. Elle traduit non seulement le vieillissement de la population déjà résidente en 1990 mais également l'arrivée d'une population âgée qui s'engage sur une deuxième accession pour sa retraite sur le territoire communal. Elle traduit aussi la sous représentation des moins de 20 ans et ainsi la difficulté qu'ont les jeunes ménages à s'installer dans la commune. La principale cause étant l'importance des prix du foncier.

Evolution



Evolution du solde naturel d'Arzon de 1975 à 1999

	1975 - 1982	1982 - 1990	1990 - 1999
naissances	86	135	189
décès	182	222	285
solde naturel	-92	- 87	- 96

Graphique n°3 et 4 ; source : INSEE

Les derniers recensements de la commune marquent le début de la croissance démographique. Arzon a en effet enregistré une régulière et forte croissance de sa population depuis 1982 (+ 18,83% entre 1982 et 1990 et +17,21% entre 1990 et 1999).

Cependant le solde naturel de la commune s'avère très nettement négatif, et à l'inverse son solde migratoire est largement positif. L'augmentation de la population s'explique donc par la venue de nouveaux résidents sur le territoire communal. Il s'agit surtout d'actifs de plus de 25 ans, mais également de retraités qui s'installent sur la commune.

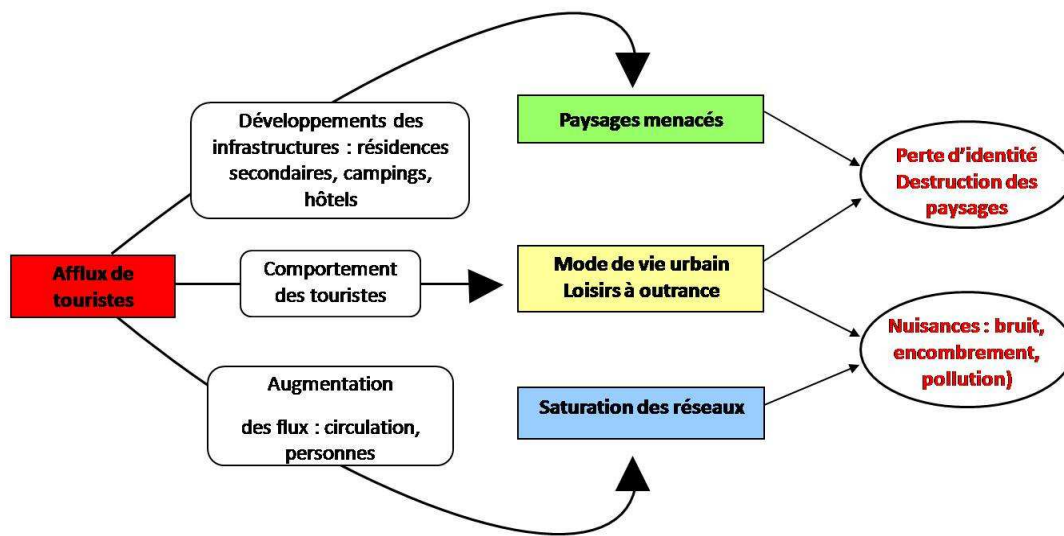
- **Tous ces éléments nous montrent que la population de la commune en saison « basse » a tendance à vieillir. En effet la proportion de personnes âgées est de plus en plus importante, et ce non seulement parce que les jeunes quittent la commune mais également parce que des retraités s'y installent.**

I.1.1.2 : En saison haute, la foule touristique

La commune d'Arzon est classée Station Balnéaire et de Tourisme. De ce fait, elle reçoit de l'ordre de 35 000 à 40 000 personnes en haute saison estivale sur l'ensemble des villages et hameaux du territoire communal, avec un hébergement important et diversifié. En 1999, Arzon était d'ailleurs la commune qui présentait la plus forte densité de population touristique avec 3500 personnes/km², le résultat d'une très forte croissance de la capacité d'hébergement depuis 1990 (potentiel multiplié par 2.2). Cette variation de fréquentation au cours de l'année, avec une pointe extrême et très courte en été, ne se fait pas s'en poser de problèmes.

En effet, les attentes des touristes sur le littoral ont été et restent parfois celles de la transposition d'un cadre de vie urbain dans un cadre de vie plus exotique. Les activités touristiques ont modifié les sociétés littorales ainsi que leur utilisation de l'espace. Ce phénomène est parfois vécu par les locaux comme une agression et pose des problèmes de cohabitation entre les habitants permanents et les touristes.

- Les caractéristiques de l'afflux de touristes, leurs conséquences sur l'identité culturelle et les nuisances engendrées...



Graphique n° 5

- Problèmes de la ségrégation entre populations (permanentes, saisonnières, populaires, aisées....) :

On observe que les régions littorales réputées populaires s'embourgeoisent avec la multiplication des résidences secondaires. À l'inverse, dans les stations déjà occupées par des classes aisées, les classes populaires s'entassent dans les campings (sur fréquentation) et les mobiles homes. Deux orientations sont alors possibles : soit la station conserve son orientation pour un tourisme de classes aisées (de luxe), soit elle développe un tourisme de masse. Le résultat de ce dernier choix risque de provoquer la fuite des populations aisées face à la saturation de la station.

I.1.2 : Une activité économique basée sur le tourisme

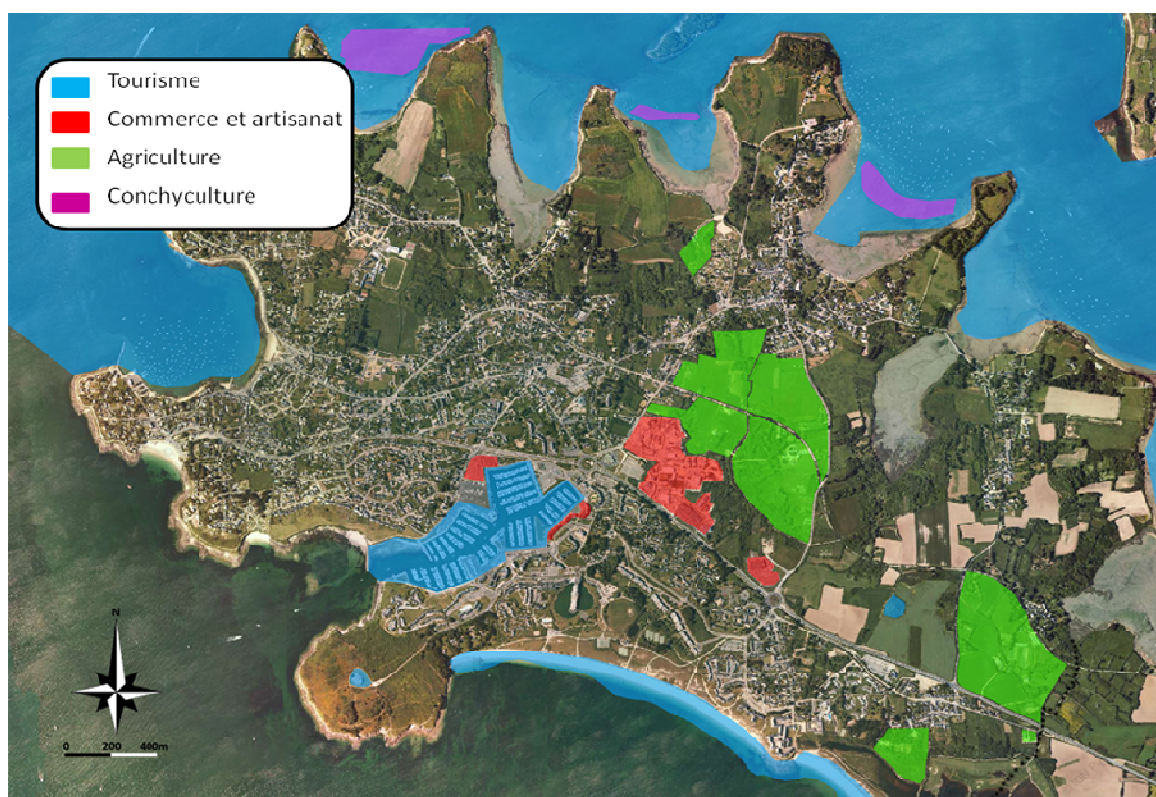
I.1.2.1 : une population active qui s'exile

Au moment du recensement de 1999 la commune compte 2056 habitants, 744 personnes sont actives : 391 hommes et 353 femmes. 75 de ces actifs cherchent un emploi et 669 travaillent. Parmi ces personnes ayant un emploi, 155 exercent une profession à leur compte ou aident leur conjoint ; les 514 autres sont salariées.

Le dernier recensement met en évidence la poursuite de la progression du nombre d'actifs (+14% entre 1990 et 1999). Cependant le taux d'activité en 1999 (36%) est en baisse par rapport à celui de 1990 (42,8%). Ceci s'explique par le poids, en augmentation, de la part des retraités sur la commune, mais également par l'augmentation du nombre de salariés vivant en dehors de la commune (40% en 1999 contre 32% en 1990), en effet cette population n'entre pas en compte dans le calcul du taux d'activité.

Cette augmentation s'avère négligeable sur le trafic routier durant toute l'année, excepté durant la période estivale où ce surcroît de circulation (trajets de travail) plus celui engendré par l'afflux de touristes augmente la saturation du réseau et prolonge les périodes de pointes et la mauvaise atmosphère qui en découle.

I.1.2.2 : Les principaux secteurs d'activité



Carte n°2 : Localisation des activités économiques sur le territoire communal

- Une « mono-activité » : le tourisme

La fonction touristique, liée à la présence du littoral, caractérise l'ensemble des villages et hameaux de la commune, avec un hébergement important et diversifié (cf. « I.1.3 : une offre en logement impressionnante, mais destinée à une population saisonnière »).

En effet, la commune d'Arzon est classée Station Balnéaire et de Tourisme. Elle dispose de nombreux sites et centres d'activités tels que :

- le Port du Crouesty qui offre 1 480 places portuaires (auquel se joignent un centre de loisirs et une thalassothérapie),
- le Golfe du Morbihan
- les sites mégalithiques reconnus comme le Petit Mont ou la Butte de César
- un maillage important de chemins et de lieux de randonnée pour les piétons et les cyclistes, dont la servitude piétonne littorale (32 km).
- Les plages de l'océan atlantique, un potentiel qui s'étend sur près de 3km



Carte n°3 : Localisation des activités touristiques

Elle reçoit de l'ordre de 35 000 à 40 000 personnes en haute saison estivale (contre environ 2000 habitants en saison basse) se concentrant dans les nombreux hébergements disponibles (voir « I.1.3 : l'habitat »).

Il est à noter également que ce secteur d'activité, déjà bien fourni, est en expansion. Il est en effet prévu que La commune conforte l'activité touristique avec la création d'emplacements réservés pour l'extension du camping municipal et pour la mise en valeur de site archéologique, l'amélioration du stationnement l'été par la création d'aires naturelles de stationnement.

- **Le commerce et l'artisanat : deux activités tournées vers la mer et le tourisme**

La commune dispose de 204 entreprises pour 803 emplois salariés dont 33 entreprises localisées sur la zone d'activités du Redo, au Sud-est de la commune. La zone d'activités est principalement tournée vers les chantiers navals.



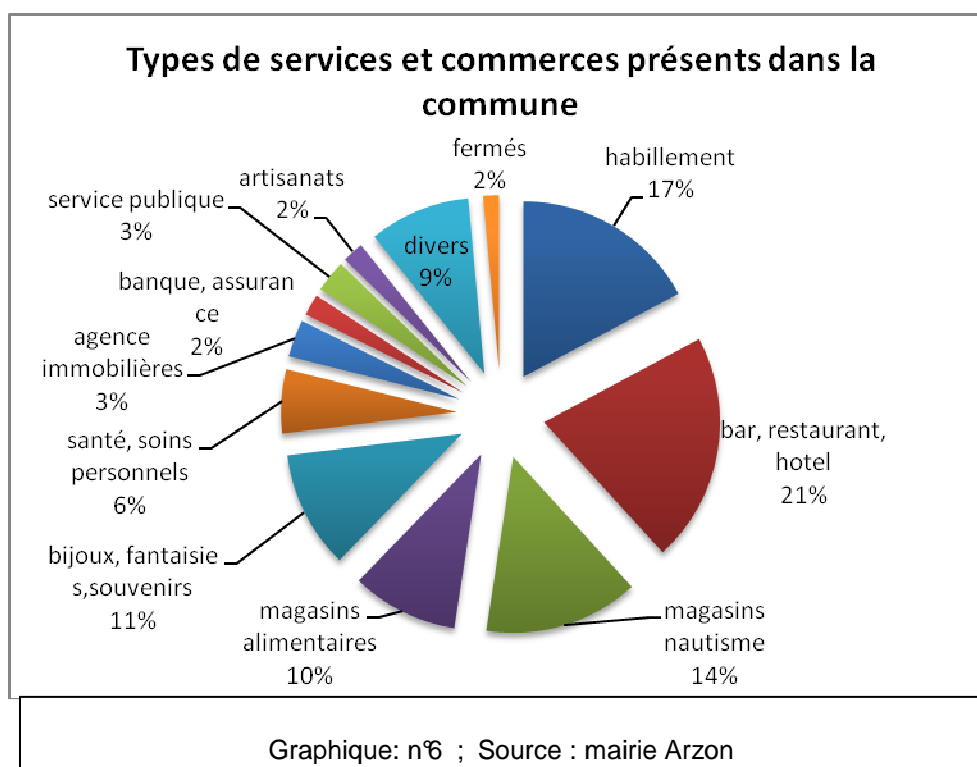
ZA du Redo

Source : www.arzon.fr

Carte n°4 : Localisation des activités commerciales

Les commerces regroupent environ 200 établissements et représentent une part essentielle de l'activité économique communale, de même que les services aux particuliers. Cependant, la majorité de ces commerces sont en lien direct avec l'activité touristique. Par conséquent, une fois la période estivale terminée, les commerces ferment

En ce qui concerne les services, quelques-uns ne sont que saisonniers mais il existe une véritable offre de services pour une population permanente toute l'année.



- **L'agriculture et la conchyliculture**

En 2004, il ne reste plus aucun actif dont le siège d'exploitation est localisé sur le territoire d'Arzon (il en restait seulement 5 en 1999 et contre 14 en 1988). Le déclin de l'agriculture n'est pas un phénomène spécifique à Arzon, car il se retrouve sur l'ensemble de la presqu'île de Rhuys, ainsi que sur le département du Morbihan.

Les surfaces liées à l'agriculture représentent 70 hectares environ (secteurs Aa¹ et Ab², dont 15 ha en Surface Agricole Utile et 12 ha de superficie en herbe, localisés au Sud du hameau de Kerners, à l'Ouest de Port Nèze et à l'Est de Tumiach), dont une trentaine d'hectares cultivés par un exploitant de Sarzeau.

La fonction agricole peut apparaître minoritaire au regard de ces chiffres mais elle est essentielle, notamment parce qu'elle assure des coupures d'urbanisation au même titre que les zones naturelles. Il se pose néanmoins la question des friches agricoles et de leur entretien.

¹ Aa : zone délimitant les parties du territoire affectées aux activités agricoles, sylvicoles ou extractives et au logement d'animaux incompatibles avec les zones urbaines

² Ab : zone délimitant les parties du territoire affectées aux activités agricoles et sylvicoles, à l'exclusion des activités d'élevage relevant d'une réglementation sanitaire spécifique et de l'ouverture de carrières.



Carte n°6 : Localisation des activités agricoles et conchyloles

Le secteur primaire concerne aussi les activités liées à la mer, dont la conchyliculture. Il reste un conchyliculteur sur Arzon dans le secteur situé côté ouest de la pointe du Monteno. Il demeure également des concessions de culture marine dans l'anse de Kerners et une activité ostréicole située au nord-ouest du camping du Tindio.

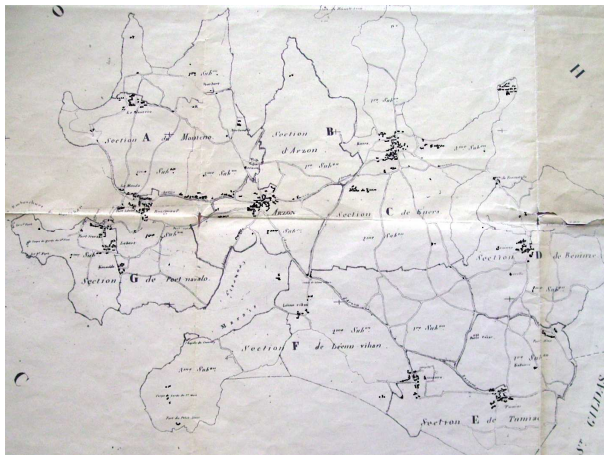
- **L'activité économique de la commune semble bien développée et diversifiée. Cependant le tourisme et les commerces liés au tourisme représentent à eux seuls 80% des activités présentes sur la commune. De plus ce secteur, en raison de l'arrivée de touristes toujours plus nombreux chaque année, est encore en expansion. Ainsi de plus en plus d'actifs se lancent dans l'activité saisonnière au détriment du secteur primaire, qui représente une part de l'activité économique toujours plus petite à chaque recensement. Se pose donc le problème de la saison basse. Lorsque que la période estivale se termine, la majorité de ces commerces ferment, ce qui entraîne le départ des saisonniers et laissent la commune en « hibernation ». Il est a noté toutefois que la commune dispose d'un bon réseau de services pour la population résidente à l'année.**

I.1.3 : Une offre en logement impressionnante, mais destinée à une population saisonnière

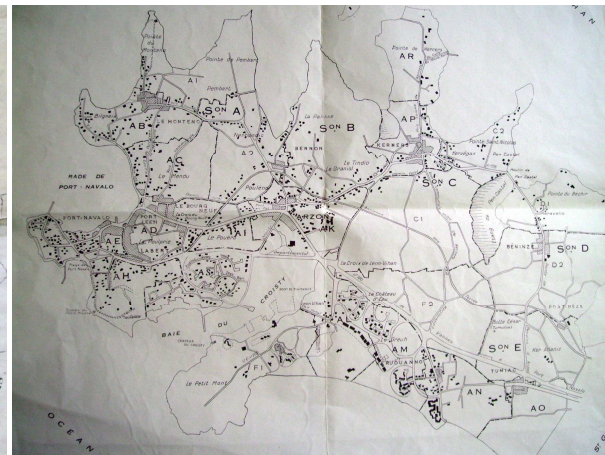
I.1.3.1 : Evolution tardive, mais rapide de l'urbanisation

L'évolution de l'urbanisation d'Arzon est liée, comme pour n'importe quelle ville, à son histoire. Son évolution fut lente à se mettre en place, mais ensuite, extrêmement rapide dans son élaboration.

En 1790, Arzon devient commune. Il faut ensuite attendre 1840 pour voir apparaître la première construction majeure, avec la mise en place du 1^{er} phare de la commune sur la pointe de Port Navalo. En 1910, vient la mise en service de la ligne de chemin de fer. La vapeur sera ensuite remplacée en 1931 par une motrice. Cette ligne fut fermée en 1947.



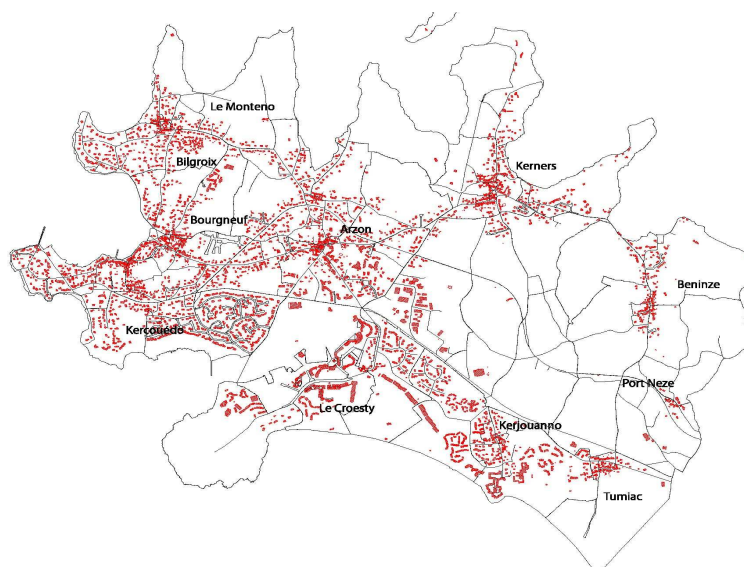
Cadastral napoléonien (1868)



Cadastral de 1983

Plan n°1 et 2

En 1967 le Conseil Général approuve une convention confiant l'étude de l'aménagement de la Zone Touristique Kerjouanno-Le Crouesty- Le Kerver à la SATMOR (Société d'Aménagement Touristique du Morbihan). Les aménagements touristiques s'enchainent alors très rapidement : 1971, début des travaux de construction du Port du Crouesty dans la baie du Croisty ; 1984, la première tranche de bâtiments sur le port est terminée ; 1990, ouverture du centre de Thalassothérapie Louison Bobet.



Plan n°3 : Cadastre actuel

L'évolution actuelle de la commune correspond à celle que connaît aujourd'hui l'ensemble de la presqu'île, à savoir un important développement touristique associé à une forte pression foncière qui pourrait mettre en péril son patrimoine naturel.

I.1.3.2 : Un parc tourné vers la résidence secondaire

Le parc de logements en 1999

LOGEMENTS	1990	1999	Taux de variation 1990-1999 %	Part sur parc de logements en 1999	2004	Taux de variation 1999-2004%
Résidences principales	857	1037	+ 17,36	21,39%	1112	+ 7,23
Résidences secondaires et occasionnelles	2683	3676	+ 27,01	75,86%	4630	+ 25,9
Logements vacants	104	133	+ 21,80	2,74%	NR ³	NR
Parc de logements	3644	4846	+ 24,80	100%	NR	NR

Le parc du logement a augmenté de 24,80 % entre 1990 et 1999, en rapport avec l'augmentation démographique. Mais cette croissance est inégale selon le type de logement.

³ NR : pas d'indications

Ainsi, le nombre de résidences principales a augmenté plus faiblement entre 1990 et 1999 (+ 17,36 % pour 1037 logements) que le nombre de résidences secondaires (+ 27,01 % pour 3676 logements). Cet écart de croissance s'est largement renforcé entre 1999 et 2004 : + 7,23% pour les résidences principales et + 25,9% pour les résidences secondaires.

Traduction de cette progression, la part des résidences secondaires sur l'ensemble du parc logement a progressé de 2 points (75,88% en 1999 contre 73,90% en 1990) prenant ainsi la part des résidences principales (de 23,37% en 1990 à 21,40 % en 1999). La part de logements vacants est restée à un niveau faible et stable : 2,74 % en 1999 contre 2,80 % en 1990.

I.1.3.3 : Une très grande capacité d'accueil

La commune d'Arzon reçoit de l'ordre de 35 000 à 40 000 personnes en haute saison estivale sur l'ensemble des hameaux de la commune.

Elle se doit donc de proposer un hébergement important et diversifié. Cette capacité d'accueil est liée à différents types d'hébergement répartis ainsi :

Hébergement avec service hôtelier

- Hôtels de tourisme	6
- Résidences hôtelières	2
- Résidences de tourisme	2
- Villages vacances	2
- Chambres d'hôtes	11

Hébergement de plein air

- Terrains de camping et de caravaning	3
dont privés	1
dont publics	2

Hébergement spécialisé

- Thalassothérapie	1
- colonie de vacances, centre jeune de vacances, centre à vocation sportive	2
- Refuge, gîte d'étape	1

La capacité d'accueil est estimée à 11 000 lits (dont 50% de résidences secondaires) dans le secteur du Port du Crouesty.

A cette liste, il convient d'ajouter les 3664 résidences secondaires (1999) qui représentent environ 17 000⁴ personnes (estimation SIAGM de 4 personnes/résidence secondaire).

⁴ Estimation SIAGM ([Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Golfe du Morbihan](#)) de 4 personnes/résidences secondaires

- L'attrait des "Parisiens"⁵ pour Arzon a engendré une forte demande de résidences secondaires qui s'est traduite sur le terrain par de nombreux lotissements qui couvrent une grande partie des secteurs urbanisés et pour les candidats à ces résidences par une croissance rapide des prix des terrains. Ainsi les actifs travaillant dans la commune ne trouvent plus de logements à louer ou acquérir à des conditions compatibles avec leurs possibilités. Les trois quarts de ces derniers habitent en dehors d'Arzon.

⁵ Les parisiens, particulièrement bien représentés durant la période estivale, représente la majeure partie des résidents secondaires

I.2 : Un espace riche en diversité, mais fragilisé par son utilisation

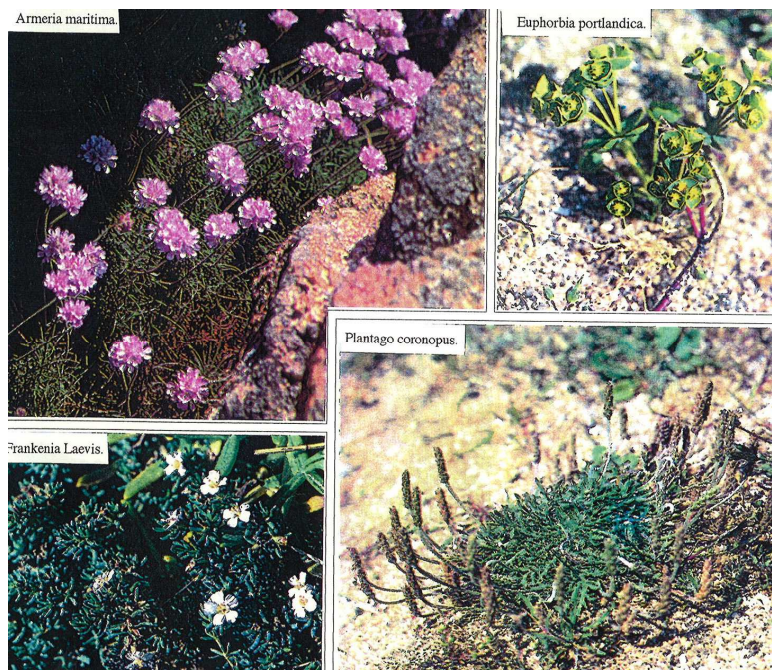
I.2.1 : Un patrimoine naturel riche : véritable « aimant » touristique

Les milieux naturels que l'on retrouve sur la commune d'Arzon sont principalement les suivants :

- Le littoral
 - Les pointes
 - Les complexes dunaires
 - Les espaces intermédiaires à vocation agricole.
 - Les zones humides
- Le littoral abrite une flore riche et variée •

Le littoral, partagé entre le golfe du Morbihan et l'Océan, montre des aspects particulièrement variés. Malgré le récent développement touristique, la flore des falaises maritimes, comme celle du Petit Mont est encore peu altérée.

Aux niveaux inférieurs se succèdent les ceintures d'algues et le lichen. Puis se trouve la pente rocheuse. Elle est peuplée de diverses chasmophytes.



Photos n° 1 : flore riche du littoral

- Les pointes sont des points de vue remarquables sur le Golfe •

Le paysage de ces secteurs est fortement marqué par la végétation. Ces espaces sont marqués par :

- des paysages de landes sur les pointes rocheuses du golfe
- un paysage arboré au Sud-est. La végétation maritime est présente entre Port Navalo et Kercouedo. Le « Petit Mousse » et le Petit Mont offrent un paysage de lande un peu moins rase

De plus, les pointes (de Kerners et de Bilgroix) sont très fortement boisées par les conifères (pinèdes de pins maritimes et cyprès) qui répondent aux plantations similaires des îles qui leur font face. De cette correspondance entre pointes et îles, se dégage un ensemble protégé (Espace Boisé classé) où l'urbanisation est très peu présente, seulement en fond d'anse.

Il s'agit d'un espace pas ou peu urbanisé même s'il est très convoité. D'ailleurs, les pointes de Bilgroix et de Kerners ont subi la pression immobilière.

- Les complexes dunaires •

Le cordon dunaire entre le Petit Mont et le Grand Mont, au Sud de la commune donne naissance aux plages de Fogeo et de Kerver. Les deux formations dunaires sont protégées du piétinement par des ganivelles et un système de cheminement ; la flore de ces dunes est très riche, plus de 50 plantes sont repérables du haut de plage, à la dune blanche, puis à la dune grise et aux bois littoraux.



Photo n°2 : Complexe dunaire de Kerver.

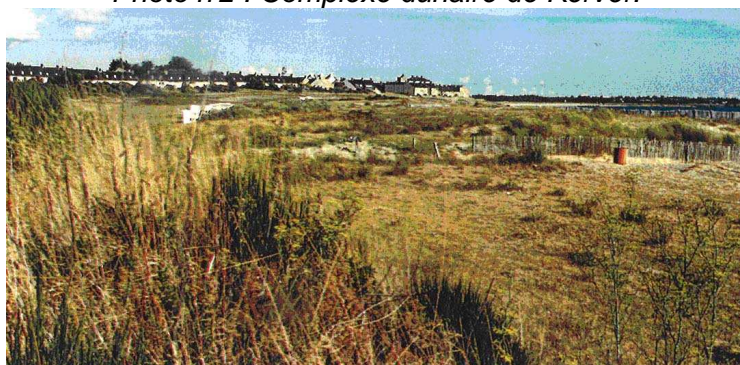


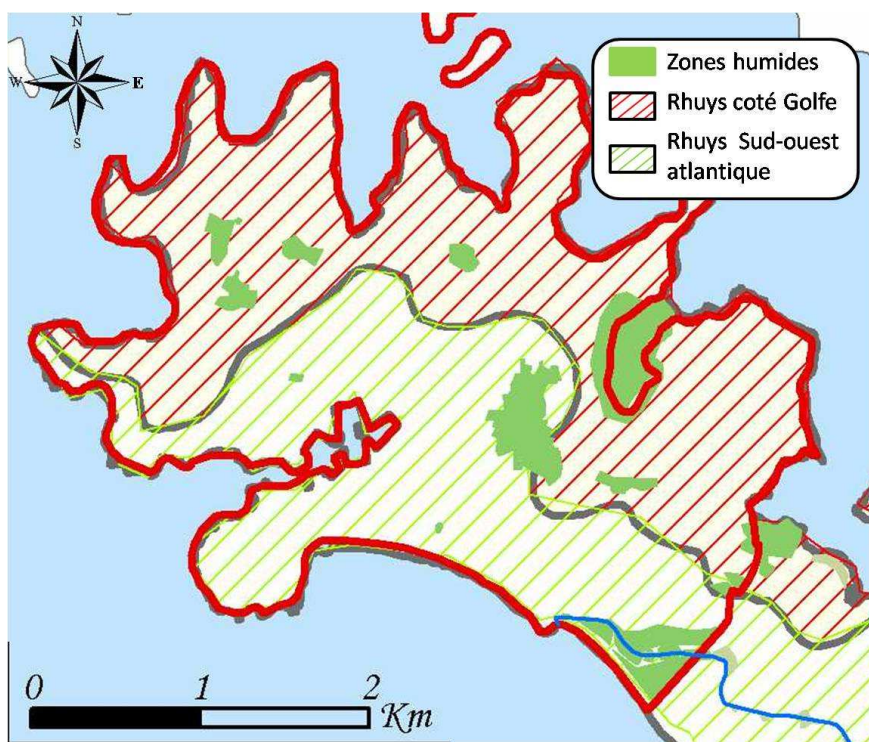
Photo n°3 : La dune du Fogeo et ses ganivelles

En outre, il est à noter des risques liés à l'érosion marine qui menace les cordons dunaires. Cela concerne en particulier la dune de Tumiac. On observe dans la baie comme dans toutes celles qui se succèdent le long de la côte sud de la Presqu'île de Rhuys une stabilité, voire une augmentation du stock sédimentaire de la partie Est, tandis que la partie Ouest subit l'érosion marine. La dune de Tumiac se trouve particulièrement confrontée à ces conditions défavorables à son maintien.

Une intervention sur ce site a permis d'atténuer la dérive littorale, de mieux capter et stabiliser le sable de la plage de Kervers. Néanmoins, la commune devra faire preuve d'une grande vigilance à l'égard ces phénomènes.

• Les zones humides •

La commune dispose d'un certain nombre de zones humides, situées notamment au Nord-Ouest du bourg, dans les secteurs de Saint-Julien, Plancho-Bourgneuf, secteurs Sud et Est de Kerners, Port Nèze.



Carte n°6 : localisation zones humides

Les essences qui peuplent ces terrains sont typiques mais varient en fonction du gradient d'humidité de la zone. La flore présente en milieu ouvert est dominée par l'Oenanthe et le jonc. Les espèces arbustives se composent principalement de Frêne commun, de Saules blancs et marsaults, de Prunelliers et quelques Peupliers.

Cette flore des zones humides est indispensable car elle joue un rôle d'éponge : elle absorbe et restitue l'eau en fonction des saisons et des aléas climatiques.

Il est indéniable que les zones humides jouent un rôle important dans la régulation des débits (stockage des eaux en période pluvieuse et restitution progressive des eaux excédentaires en période estivale), permettent donc de prévenir des risques d'inondations sur la commune. Par ailleurs, les zones humides et leurs interfaces (milieux adjacents) jouent également un rôle important dans l'accueil et le refuge d'espèces floristiques et faunistiques spécialisées (fauvettes aquatiques, plantes hygrophiles, ...).

La préservation de ces zones permettra de prévenir des risques d'inondations sur la commune.

Cependant, ces enclaves naturelles, qui sont essentiellement situées au sein de zones urbanisées (U) ou sur d'anciennes zones d'urbanisation future (NA) sont des parcelles soumises à une forte pression foncière. Leur conservation est donc des plus difficile, et le développement toujours plus important du tourisme sur la commune ne fait qu'amplifier ce phénomène.

- **A l'image des zones humides, c'est l'ensemble des milieux naturels de la commune qui sont menacés, à la fois à cause d'une urbanisation mal contrôlée et aussi du fait de phénomènes purement naturels. L'homme a donc sa part de responsabilité dans ce dérèglement, principalement dans son utilisation abusive des ressources foncières. Cependant, une prise de conscience a permis de conserver les zones épargnées. Par le classement en zones naturelles des zones des espaces auparavant destinés à l'urbanisation. Ceux-ci comprenaient des zones humides, sans doute sans végétation rare, mais qui sont une richesse de la commune et devraient être accessibles (par le biais de circulation douces) et entretenues sans en faire obligatoirement des jardins.**

I.2.2. : Le patrimoine archéologique, une richesse historique

Arzon possède des richesses mégalithiques, terrestres ou maritimes prouvant la formation récente du golfe du Morbihan (Certains historiens et géographes supposent même qu'il n'était pas encore formé au moment de la bataille de Port Navalo⁶). Les plus remarquables sont les suivantes :

- le Tumulus de Tumiac, dit butte de César (classé Monument historique)
- le Cairn du Petit Mont (classé MH)
- l'allée couverte du Grah-Niol (classé MH)
- la double enceinte d'Er Lannic (île du golfe) (classé MH)
- le dolmen du Bilgroix, restauré en 2003 (classé MH)
- à Pen Castel, le moulin à marées du 17^{ème} siècle a été restauré en 2003.

La servitude concerne également des débordements de périmètres de monuments situés sur les communes limitrophes (voir carte ci-après).



Carte n°7 : Les sites classés monuments historiques avec leurs servitudes

⁶ Bataille de Port-Navalo en 57 avant JC.

PARTIE II : UN TERRITOIRE EXCENTRE, DIFFICILE D'ACCES

II.1 : Un réseau routier développé dans l'urgence

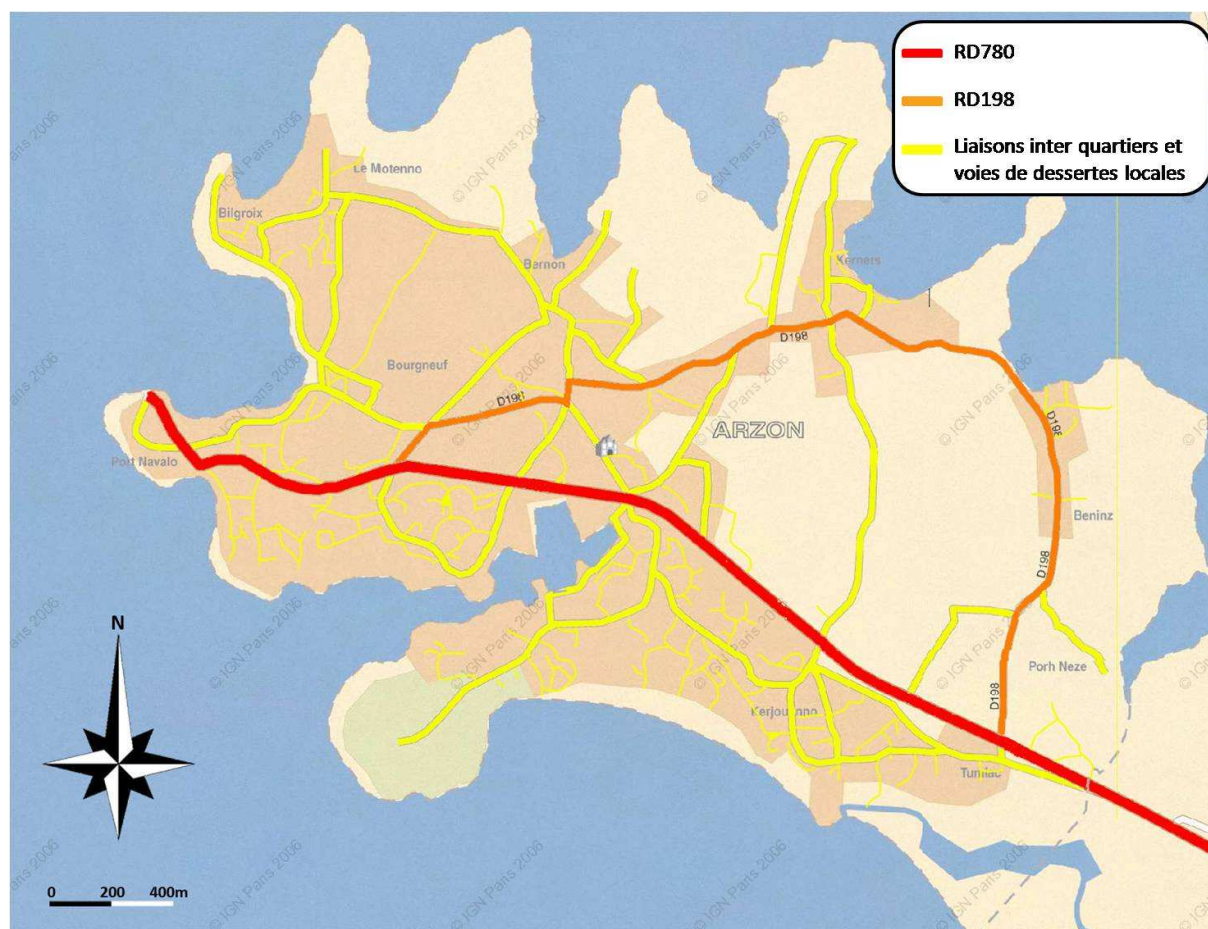
La commune est desservie essentiellement par 2 routes départementales et un ensemble de voiries *qui mettent en évidence plusieurs fonctions* :

✓ La RD 780, colonne vertébrale qui traverse la commune d'Est en Ouest jusqu'à Port Navalo. Elle remplit plusieurs fonctions :

- un rôle d'axe de transit primaire et de distribution majeure du trafic, qui permet d'accéder ou de sortir d'Arzon depuis Vannes. Il s'agit également d'une route classée à grande circulation.
- un rôle de diffuseur et de rabattement des trafics issus des axes qui lui sont sécants (RD secondaires, voies de desserte locale...)

✓ La RD 198, axe de transit et de distribution secondaire qui dessert notamment les villages de Béninze, Keravello, Kerners et le centre ville d'Arzon.

✓ Le réseau viaire est complété par un maillage de liaisons inter quartiers, des voies de desserte locale et des voies « zones 30 » dans le centre bourg qui drainent tous les écarts, permettant de desservir l'ensemble des hameaux et les différents aménagements touristiques.



Carte n°8 : Réseau viaire de la commune

Le réseau actuel a été mis en place afin de favoriser les aménagements touristiques de la presqu'île. Son tracé reflète l'urbanisme de voirie des années 60 à 70. La réponse apportée a été technique, fonctionnelle, très peu paysagère et encore moins urbaine. La RD780 reçoit un trafic de plus en plus important en période estivale. Se pose ainsi la problématique de la transformation de cette voie en boulevard urbain, désormais appelé Boulevard de la Libération.

II.2 : un réseau saturé signe d'une mauvaise gestion des flux de transports

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme, la commune s'est appuyée sur une étude de circulation et de stationnement réalisée en Juillet 2003 dans le but d'établir un bilan sur l'état de l'espace public et des dysfonctionnements qui existent. Cette étude ainsi que des observations sur le terrain ont permis de discerner les principaux points noirs du réseau de circulation et de stationnement arzonais.

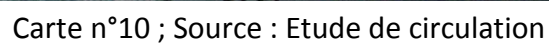
II.2.1 : Du calme plat à une circulation saturée

Le réseau viaire communal, bien que largement dimensionné, connaît une saturation du trafic en période estivale, générant des conflits d'accessibilité sur une grande partie des sites résidentiels et touristiques de la commune. Cette saturation résulte principalement du poids très élevé de résidents secondaires l'été qui s'ajoute à celui des résidences principales. La commune voit en effet passer sa population de 2000 à 35 000 résidents durant la saison haute.

L'étude de circulation effectuée en Juillet 2003 (cf. cartes pages suivantes) dans l'optique du développement de la commune, nous permet de distinguer les principaux points noirs du territoire communale. Les dysfonctionnements se localisent essentiellement sur le centre-bourg, Un trafic de transit trop important passe par le centre-bourg (rue de la poste, rue centrale et rue des fontaines) ce qui amplifie la mauvaise lisibilité des intersections ; et le rond-point du Crouesty, certains itinéraires (Kerners, la pointe du petit-Mont, ...) ne sont pas desservis suffisamment en amont et participent ainsi à une saturation du carrefour. En ce qui concerne la destination Kerners, 75% des usagers participent à l'engorgement du carrefour au lieu de se rediriger au niveau du rond-point de Kerjouanno.

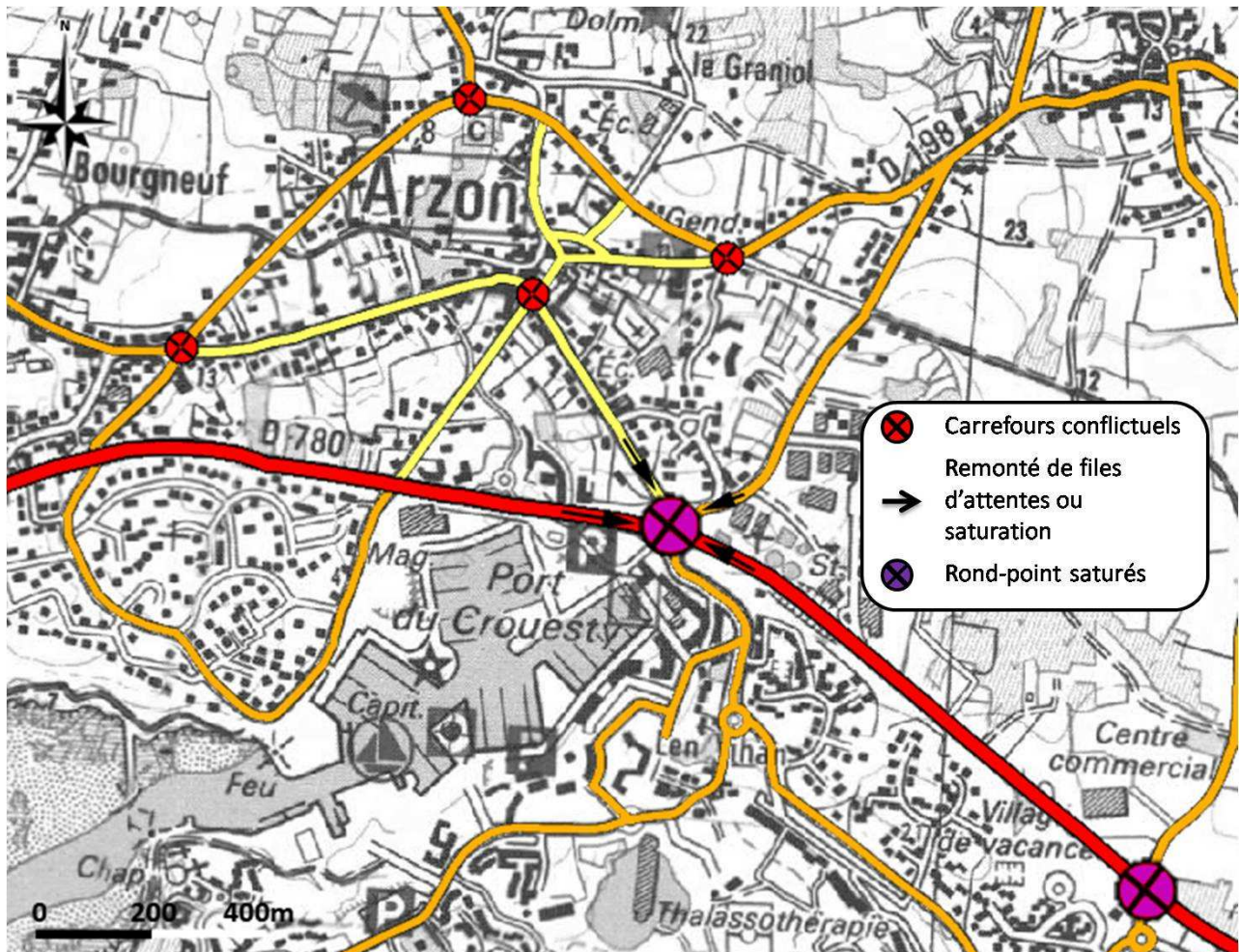


Carte n°9 ; Source : Etude de circulation



Ses dysfonctionnements ou défauts d'usages sont dues au mauvais état de l'espace public. En effet, La signalisation directionnelle n'est pas hiérarchisée et est trop abondante au niveau des carrefours importants.

Le réseau viaire secondaire n'est pas hiérarchisé, et ne peut donc jouer son rôle (transit, délestage, desserte locale, ...)



Cartes n°11 : points noirs aux heures de pointes

II.2.2 : Un parc de stationnements saturé, mais surtout mal exploité

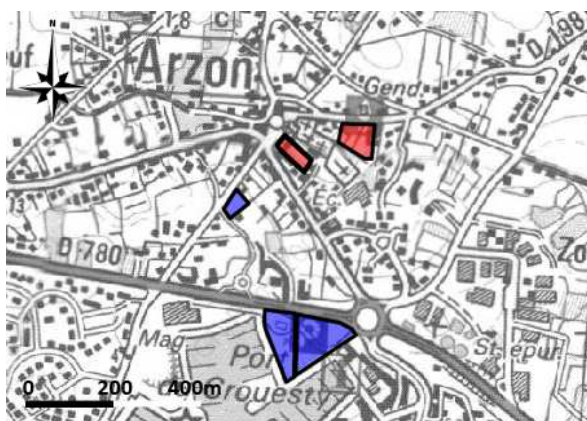
La structure de l'offre en stationnement d'Arzon compte 1934 places dont 687 emplacements illicites⁷. La majeure partie du stationnement (1828 places) est de type autorisé gratuit, contre 106 places payantes toutes concentrées à Port-Navalo. De par la fréquentation touristique sur le territoire communal, le parc de stationnement s'avère saturé l'été.

Le stationnement s'organise principalement sur 10 secteurs : centre-ville, Bilouris, Kerjouanno-Kerlun, parking du Fogéo, Petit Mont, Port de Port-Navalo, Fontaine/Taveno, Bilgroix, parkings du Crouesty et parking de Kroaz-er-Gall.

L'analyse établit lors de l'étude de stationnement a permis de dégager les principaux aléas des différents secteurs.

Secteur 1 : Centre-ville

Les parkings du Centre et de l'Eglise sont saturés la journée, le faible taux de rotation⁸ qui les caractérise participe au développement du stationnement illicite dans les rues du centre. A contrario, des poches de stationnement situées en périphéries du centre ne sont qu'à moitié remplies (parking St Jean et du Crouesty).



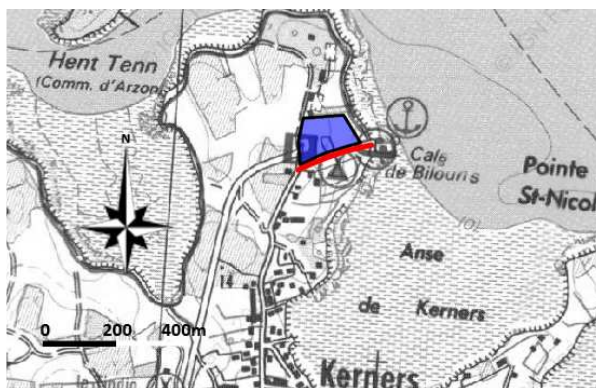
Plan n°4 : parkings du centre

Secteur 2 : Bilouris

⁷ Source : Etude de circulation et de stationnement (IRIS conseil INFRA)

⁸ Taux de rotation : c'est le nombre de véhicules différents trouvés sur place autorisées, rapporté au nombre de places autorisées.

Son taux d'occupation⁹ moyen est de 52%. Cependant le stationnement illicite représente 1/3 des véhicules garés dans le secteur. Il s'agit principalement de stationnements résidentiels



Plan n°5 : parking de Bilouris

Secteur 3 : Kerjouanno/Kerlun

Un taux d'occupation important est relevé en fin d'après-midi (90% après 15h30), et la majorité des stationnements est de moyennes durée (< 4h).

Secteur 4 : Fogeo

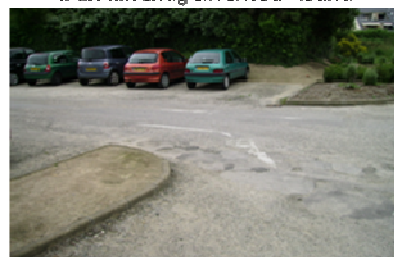
La durée de stationnement est plutôt de moyenne et de longue durée, et ce dès le matin. Le taux d'occupation augmente constamment jusqu'au milieu de l'après midi. Ce qui s'explique par la présence de secteurs d'activités sans stationnements résidentiels.

Quelques parkings sur la commune ne sont pas aménagés, et c'est le cas de celui du Fogeo, pourtant largement fréquenté.

⁹ Taux d'occupation : c'est le nombre de véhicules présents d'une réglementation, rapporté au nombre de places de cette réglementation.



Le parking du Fogeo ne dispose pas d'un aménagement suffisant.



Plan n°6 : parking du Fogeo, et Photos n°4 et 5

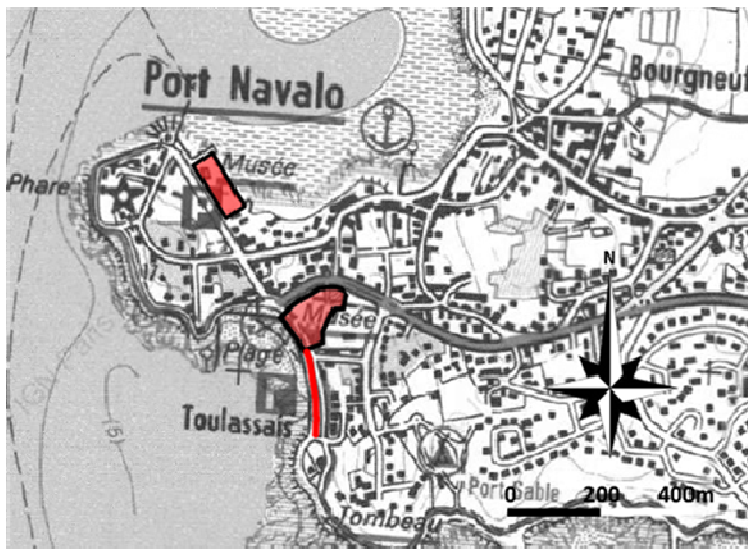
Secteur 5 : Petit-Mont

C'est plutôt un secteur à stationnement de courte durée, avec un taux d'occupation maximum de 70% dans l'après midi. Cependant, on remarque comme sur de nombreux stationnement de la commune, la présence de véhicules ventouses¹⁰ principalement du au stationnement résidentiel.

Secteur 6 : Port de Port-Navalo

L'offre de stationnement longue durée s'avère insuffisante (en liaison direct avec les excursions en partance de Port-Navalo). Pour preuve, le fort taux d'occupation, près de 95% (entre 11h30 et 17h30). Ce qui entraine par conséquent du stationnement illicite. Le stationnement résidentiel se révèle également très important. Il est principalement localisé sur la rue du Phare.

¹⁰ Véhicule ayant été identifié sur le même emplacement au cours de la période d'enquête (deuxième quinzaine de juillet 2003).



Exemple de stationnement illicite dans une rue de Port-Navalo

Plan n°6 : parkings de Port-Navalo et Photo n°6 et 7

Secteur 7 : Fontaine/Taveno

Le parking du Taveno est peu utilisé. Dans le meilleur des cas il n'est rempli qu'à moitié. Cependant, la majorité des stationnements se fait de manière illicite (70% des véhicules).

Secteur 8 : Bilgroix

Très faible occupation, avec principalement des stationnements de courte durée. Il est peu aménagé et mis en valeur.

Secteur 9 : Parking public du Port

Peu de stationnement résidentiel sur ce secteur, il est vide le matin et la nuit. Il est également caractérisé par une faible occupation en journée, seulement 50%. Le stationnement important s'effectue le soir du fait de l'attractivité du port (restaurants, bars, ...)

: Parking des usagers du port

Principalement des stationnements de très courtes durées. Son taux d'occupation est faible (maximum 50%). Le reste du stationnement est résidentiel (24% des véhicules).

Secteur 10 : Kroaz er Gall

Forte occupation de courte durée (82% de moins de 2h). Le stationnement de moyenne durée se faisant surtout entre 11h30 et 14h30 du fait des activités du port.

Les stationnements de la commune sont globalement satisfaisants contrairement à l'a priori initial. Toutefois des zones de dysfonctionnements dans les conditions de stationnements existent (Port-Navalo, parking du port, centre-ville et Bilouris)

Les 3 principaux dysfonctionnements sont :

- Un stationnement résidentiel sur voirie trop important (places insuffisantes ou solutions de facilités parfois)
- Une mauvaise lisibilité de l'offre de stationnement impliquant un taux d'occupation non optimisé
- Une pression sur le stationnement en liaison avec des temps de stationnements juxtaposés antinomiques entre des demandes longue durée et courte durée (cas de Port-Navalo)

II.2.3 : Les moyens de transport doux, une nécessité et un objectif

Les déplacements doux sont considérés comme d'une importance essentielle dans l'ensemble des déplacements. La commune s'est ainsi dotée d'un réseau de pistes cyclables qui parcourent l'ensemble de la commune.

Etat de l'espace public

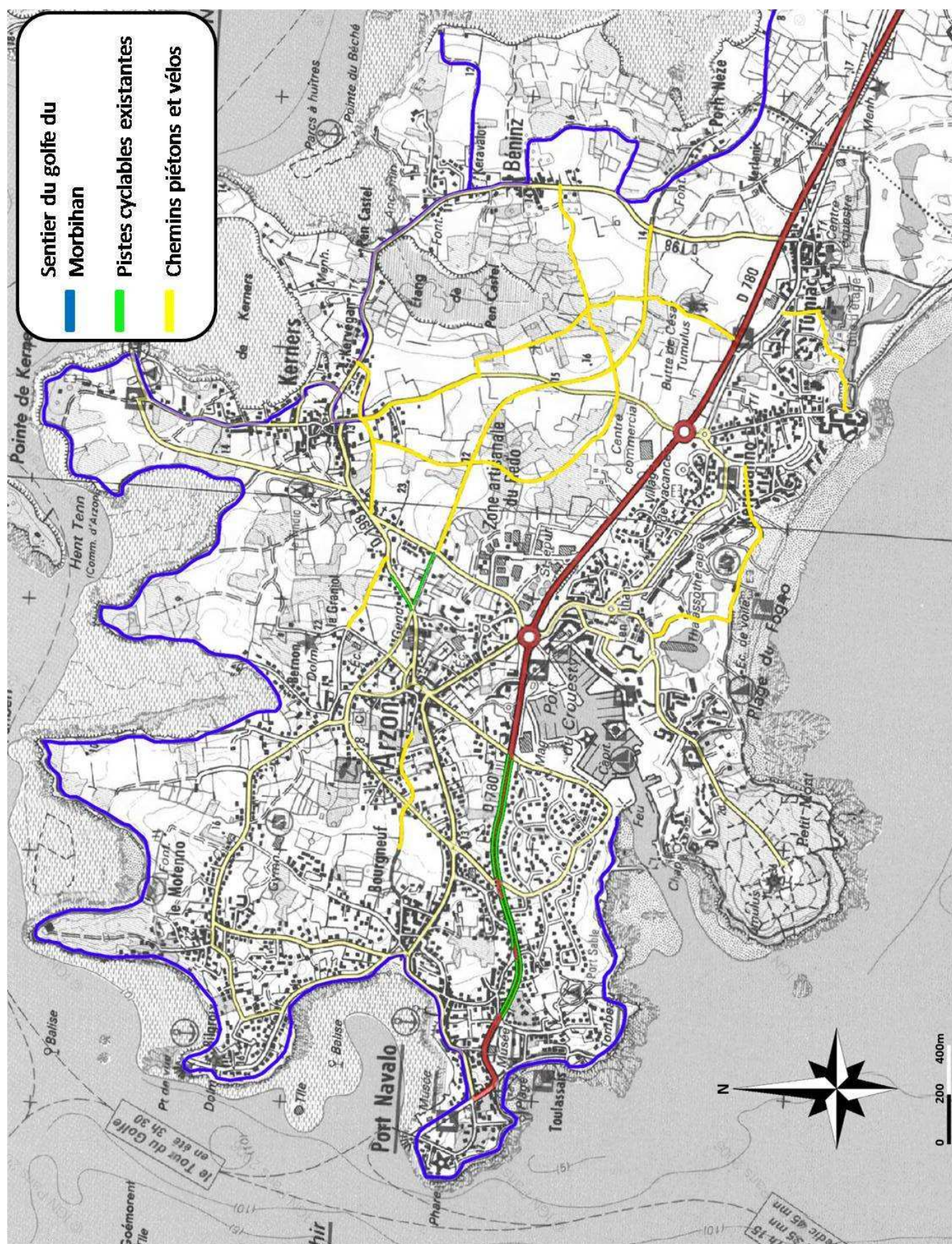
De même, les chemins pédestres (dont le sentier côtier) sont nombreux sur la commune et permettent une aisance de circulation entre les différentes unités paysagères. Le sentier côtier est très bien entretenu, de bonne qualité et très apprécié pour les vues qu'il offre sur le golfe et l'océan. C'est un des points forts du paysage de la commune d'Arzon qui, avec plus de 33 kilomètres de côte, propose aux visiteurs un cheminement de qualité à l'abri de la circulation automobile.



Bas-côtés non aménagés de la RD 780

Photos 8 et 9

On peut noter, sur une part importante du réseau viaire secondaire, l'absence de trottoirs pour les cheminements piétons. (comme par exemple sur la RD780)




Carte n°12 : Réseau de transport doux présent sur la commune

Dysfonctionnements

Les principaux cheminements piétons identifiés ne sont pas sécurisés et mis en valeur (liaisons nombreuses entre le sud de la commune et le centre-bourg, entre Port-Navalo et le boulevard de la rade, entre Kerners et le centre-bourg).

Malgré la part importante des déplacements en vélo, il n'y a pas de réseau maillé et organisé des cheminements cyclables. La volonté de la commune étant de relier les différents quartiers de la commune par l'intermédiaire de ce réseau afin de progressivement limité les circulations motorisées.



PARTIE III: BILAN ET ENJEUX

La situation géographique d'Arzon, ses paysages maritimes de caractère et sa position privilégiée sur le golfe du Morbihan en ont fait un champ ouvert à l'activité touristique, qui s'est concrétisé par les réalisations du port du Crouesty et Kerjouanno, mis en œuvre par le Conseil Général en 1965. Nous avons vu, en établissant le diagnostic de la commune, que l'impact de ces réalisations a été positif sur l'économie de la commune mais elles ont également engendré des agressions sur les paysages, une consommation excessive d'espaces naturels, des déséquilibres entre les types d'habitats, des conditions de circulation très délicates en haute saison notamment.

La station est victime de son succès et de son attractivité. Parmi les maux dont souffre la commune, le principal est très certainement le réseau viaire communal. Il s'agit effectivement de l'un des plus gros générateurs de naissances (sonores, visuels, polluants ...). Des circulations habituelles résultent nécessairement des agressions sur les espaces naturels, mais ceux-ci sont aggravés en période estivale par la saturation des circulations et également des stationnements.

Ces nuisances et inconvénients du trafic ne touchent pas uniquement l'environnement. Ils ont en effet un impact sur les touristes. Une lassitude et un désintéressement de la commune peut en résulter, à long terme. Ce serait ainsi toute l'économie de la commune qui serait touchée, puisque le tourisme représente environ 80% des activités économiques d'Arzon.

Toutes ces répercussions ne feront qu'amplifier d'autres phénomènes nuisibles pour la commune. A savoir, le vieillissement de la population ainsi que l'exil de la population active

Par conséquent, le développement et le bon fonctionnement de la commune, ne peuvent se faire que par une réorganisation de son réseau de transports (motorisés et doux) et de stationnement. De ce diagnostic, il en résulte les enjeux suivant :

- * Favoriser les déplacements alternatifs (à pied et en vélo). Ils sont en effet considérés comme d'une importance essentielle dans l'ensemble des déplacements. Le réseau actuel constitue l'un des points forts de la commune
- * Maitriser les besoins de déplacement et de la circulation automobile afin d'en limiter les dommages qu'elles occasionnent

PARTIE IV : PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

IV.1 : Les orientations principales :

Il est préférable, en premier lieu de définir les principaux objectifs et principales orientations qui permettront de proposer des solutions les mieux adaptées aux besoins de la commune. Ainsi, en concertation avec les personnes que j'ai rencontrées et le rapport de présentation du PLU, les principaux axes retenus sont :

Améliorer et optimiser les flux de déplacements sur le territoire communal pour une meilleure lisibilité et orientation des dangers, plus particulièrement des touristes et limiter la prolifération des accumulations de panneaux aux carrefours. En atténuant fortement des déplacements de recherche d'itinéraires, de sites, d'informations, on diminue globalement les flux notamment dangereux et on améliore parallèlement la sécurité des déplacements doux (vélos, piétons) ; on favorise ainsi l'attractivité et l'accessibilité.

Limiter les déplacements motorisés au profit des déplacements à pied et à vélo compte tenu des potentialités et de l'existant. Ils sont considérés comme d'une importance capitale dans l'ensemble des déplacements au sein du territoire communal.

IV.2 : Actions dans le domaine des déplacements :

Objectifs

Déterminer une fonctionnalité et une hiérarchisation des principaux axes afin d'établir un véritable réseau performant de distribution des déplacements. Il est nécessaire de préciser les types de trafic à écouler (transit, échange inter-quartier, desserte locale des quartiers) de manière à y associer une vitesse et une géométrie adaptées.

Concentrer le trafic sur quelques grands axes notamment s'ils ne sont pas saturés et raccourcir les itinéraires en les dirigeant au plus tôt vers leur destination finale de façon à éviter le transit inutile, et ainsi délester les axes saturés.

Homogénéiser et aménager tous les modes de déplacements (principalement sur l'axe RD780).

IV.2.1 : Hiérarchisation du réseau viaire

L'organisation du réseau de voirie met l'accent sur une hiérarchisation selon leur fonction donc de leurs trafics respectifs. Cette concordance devra également se retrouver dans leur géométrie (largeur de chaussée, trottoir, aménagements cyclables ...). Cinq niveaux de voiries ont été ainsi établis :

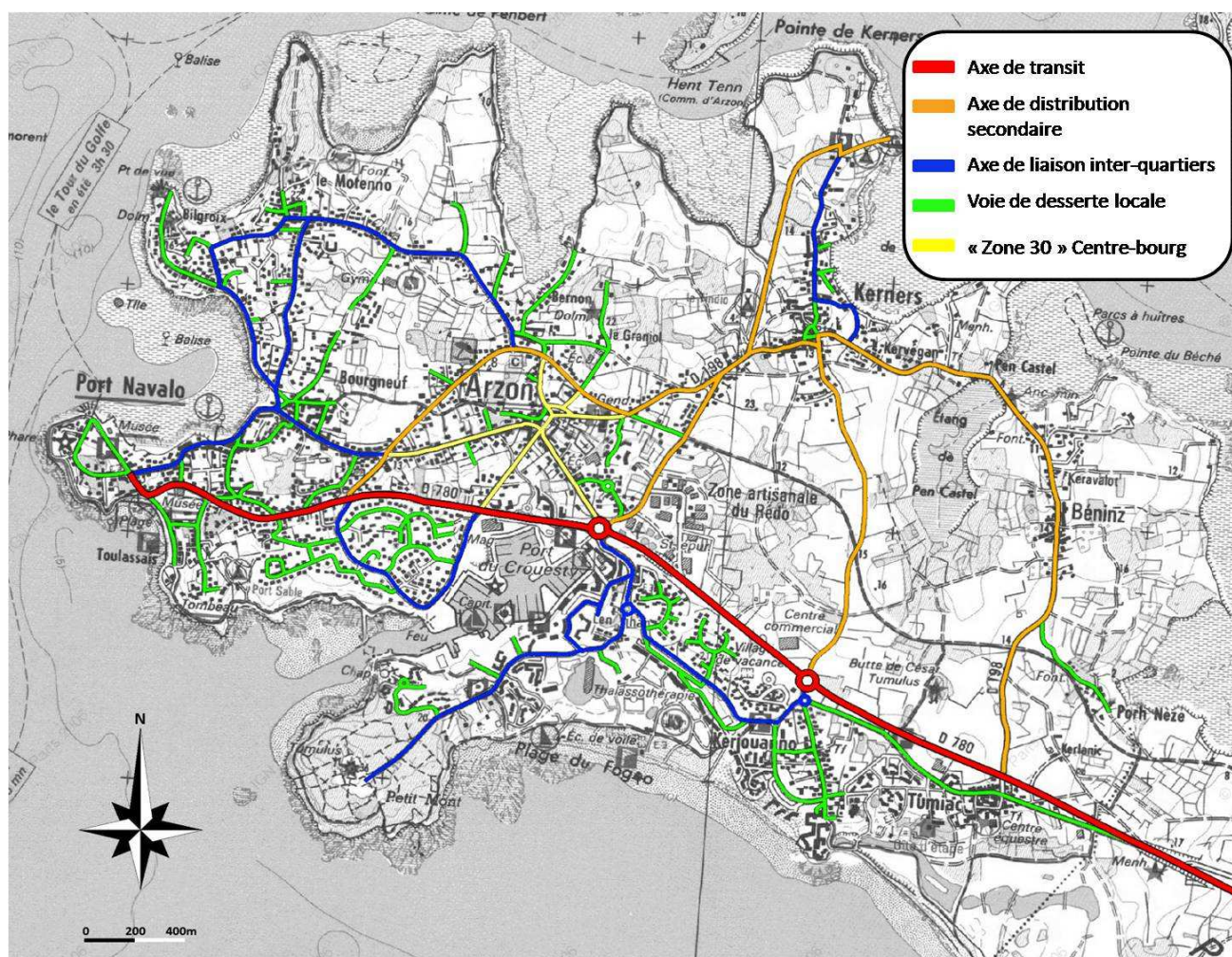
Niveau 1 : RD780 axe de transit et d'accès à Port-Navalo, de diffusion et de rabattement du trafic pour accéder ou sortir d'Arzon.

Niveau 2 : axe liaison secondaire, renforcé dans ce rôle par un apport de trafic issue d'autres voies (RD198, rue du Rédo/Bilouris, transit du centre-ville...)

Niveau 3 : voie de liaison inter-quartiers visant à faciliter les relations entre les quartiers et faciliter la desserte locale (rue des fontaines, avenue de la baie d'Abraham...) Ces axes peuvent être amenés à supporter un trafic de transit local.

Niveau 4 : voirie de desserte des riverains

Niveau 5 : « zone 30 » du centre-bourg d'Arzon où les déplacements doux (vélos, piétons) sont à privilégier. Cette voirie peut avoir une fonction de desserte riveraine mais aussi de desserte inter-quartiers restreinte.



Carte n°13 : Hiérarchisation de la voirie

IV.2.2 : Renforcement de l'axe RD780

L'axe RD780 joue plusieurs rôles. Tout d'abord, il remplit le rôle d'accès à Arzon et plus particulièrement à Port-Navalo depuis Vannes. Il joue ensuite le rôle de diffuseur et de rabattement des trafics issus des axes qui lui sont sécants (RD secondaires, voie de desserte locale, voie de liaison inter quartiers ...)

En cohérence avec la hiérarchisation du réseau viaire, les propositions ont pour objectifs de renforcer ces deux fonctions de manières à limiter les itinéraires de transit, qui génèrent de multiples nuisances (sonores, polluants, alourdissants et au final diminuant l'attractivité des zones traversées)

En parallèle, le renforcement de cet axe implique une légère augmentation ou diminution des trafics selon les sections d'où des conflits potentiels accrus (VL/VL, VL/2R, VL/piétons ...) A cet égard, la sécurisation des déplacements doux devra être prise en compte. En conséquence, une remise à niveau de l'axe en terme de lisibilité et d'homogénéité (confort des usagers, sécurité, lisibilité des informations) est nécessaire.

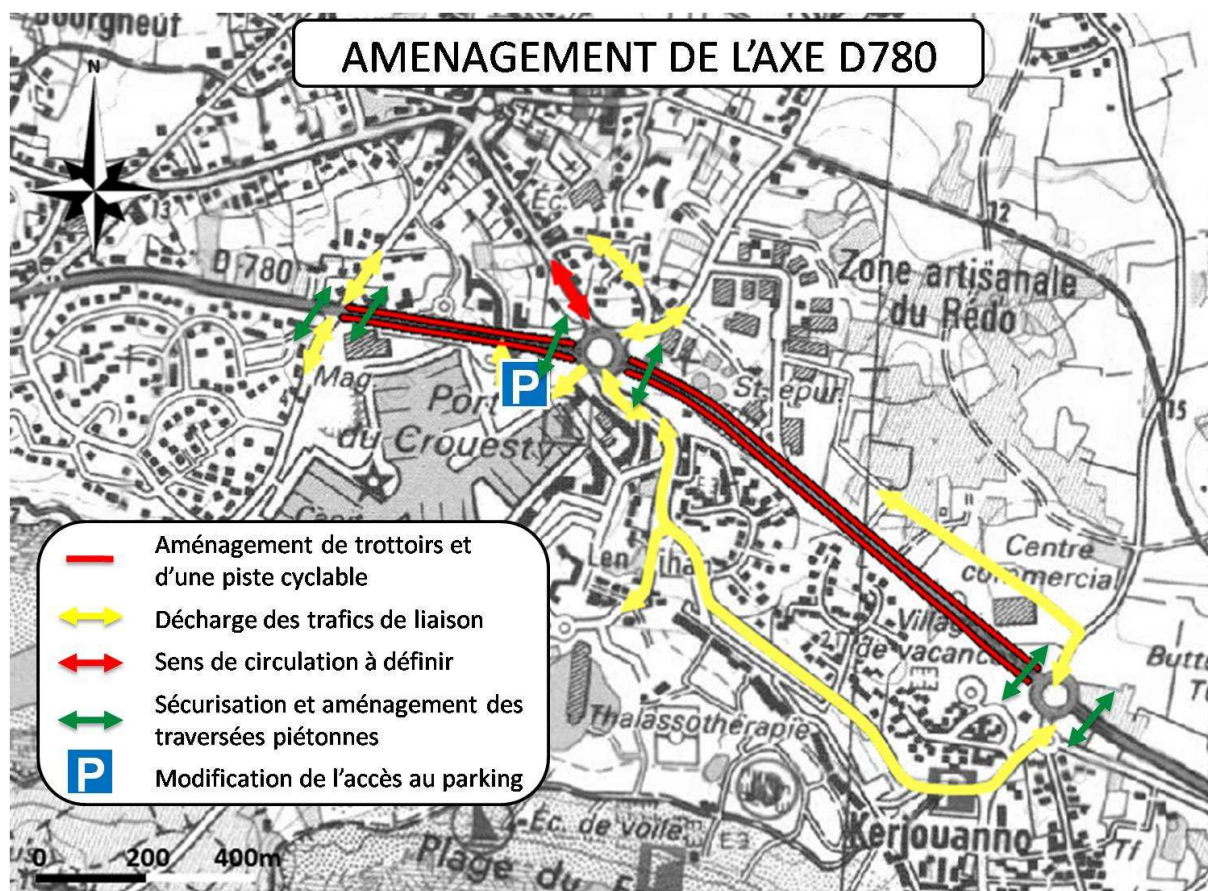
PROPOSITIONS

Réaliser la piste cyclable entre le carrefour « Croisty » et le rond-point Kerjouanno de manière à sécuriser les déplacements deux roues et créer la « colonne vertébrale » du réseau des itinéraires cyclables.

Canaliser, sécuriser et aménager les traversées piétonnes sur la RD780 afin de renforcer le lien entre le Sud et le Nord de la commune.

Amélioration du fonctionnement du rond point du Croisty (saturé en raison du nombre de branches trop important) les deux actions suivantes :

- Diminuer le nombre de branches entrantes dans le carrefour de manière à fluidifier le trafic : mise à sens unique de la rue de la poste et de l'accès au parking du Crouesty en sortie du giratoire du Crouesty dans le cadre d'un réaménagement global du parking
- Réviser la signalétique directionnelle en amont sur les giratoires « Lenn Vihan » et « Kerjouanno » de manière à détourner le trafic par l'avenue de la baie d'Abraham pour les usagers du Sud de la commune.



Carte n°14

IV.2.3 : Modification du plan de circulation du centre-bourg

En concordance avec les propositions précédentes qui vont dans le sens de la limitation du transit motorisé et du développement des déplacements alternatifs dans le centre-bourg, des mesures d'accompagnement sont nécessaires dans l'organisation des circulations. C'est pourquoi les intentions du nouveau plan de circulation du bourg sont la suppression du transit et la promotion de la marche et du vélo.

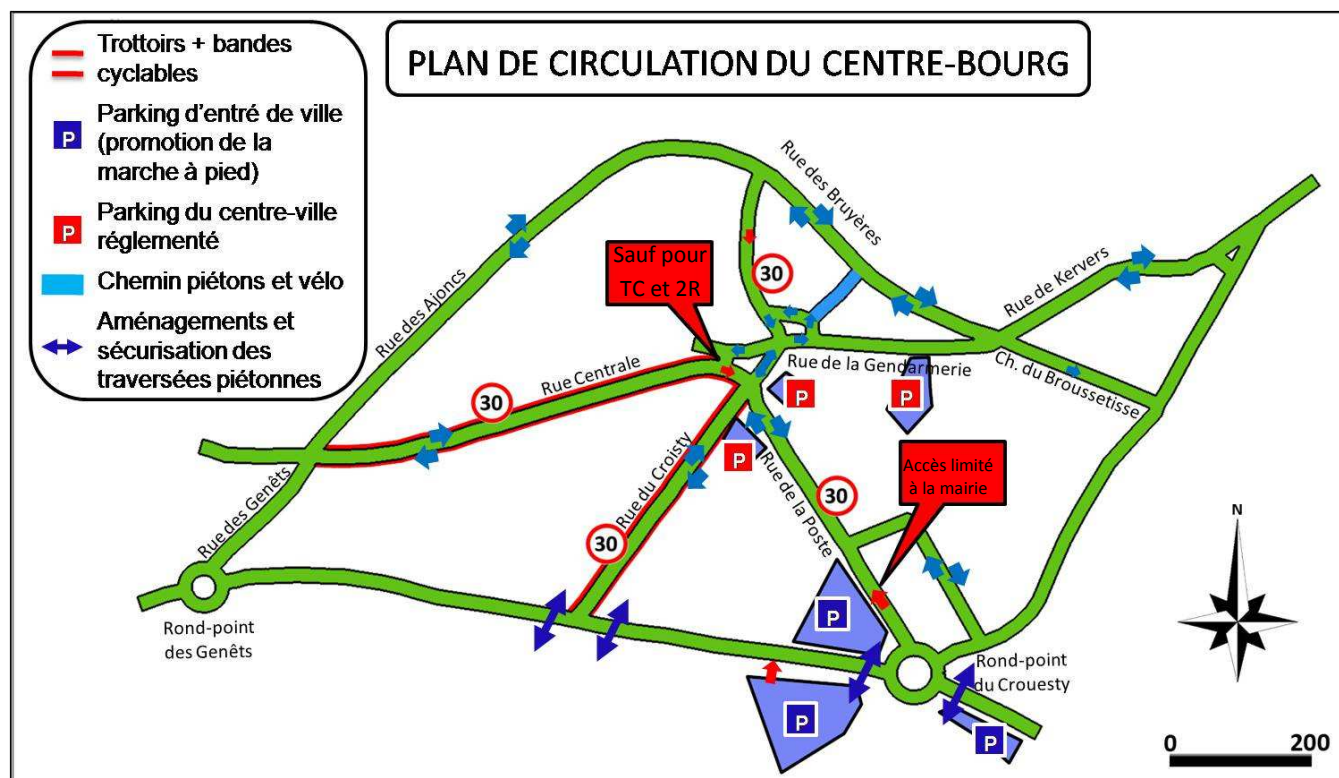
Ainsi, je propose le scénario suivant :

Tout d'abord, une série d'actions ayant pour but de dissuader le transit par le centre-bourg :

- Aménagement en zone 30 de l'ensemble du centre-bourg afin de ralentir le trafic et assurer une meilleure sécurité des usagers à pieds et à vélos.
- Accès limité par la rue de la poste à la mairie et mise à sens unique ensuite afin de rendre impossible tout transit
- Renforcement de la rue du Croisty devenant en tant qu'entrée-sortie du bourg, le transit par le centre devenant inutile puisque plus contraignant

Ensuite pour permettre aux déplacements alternatifs de prendre le relais des véhicules motorisés, je propose les actions suivantes :

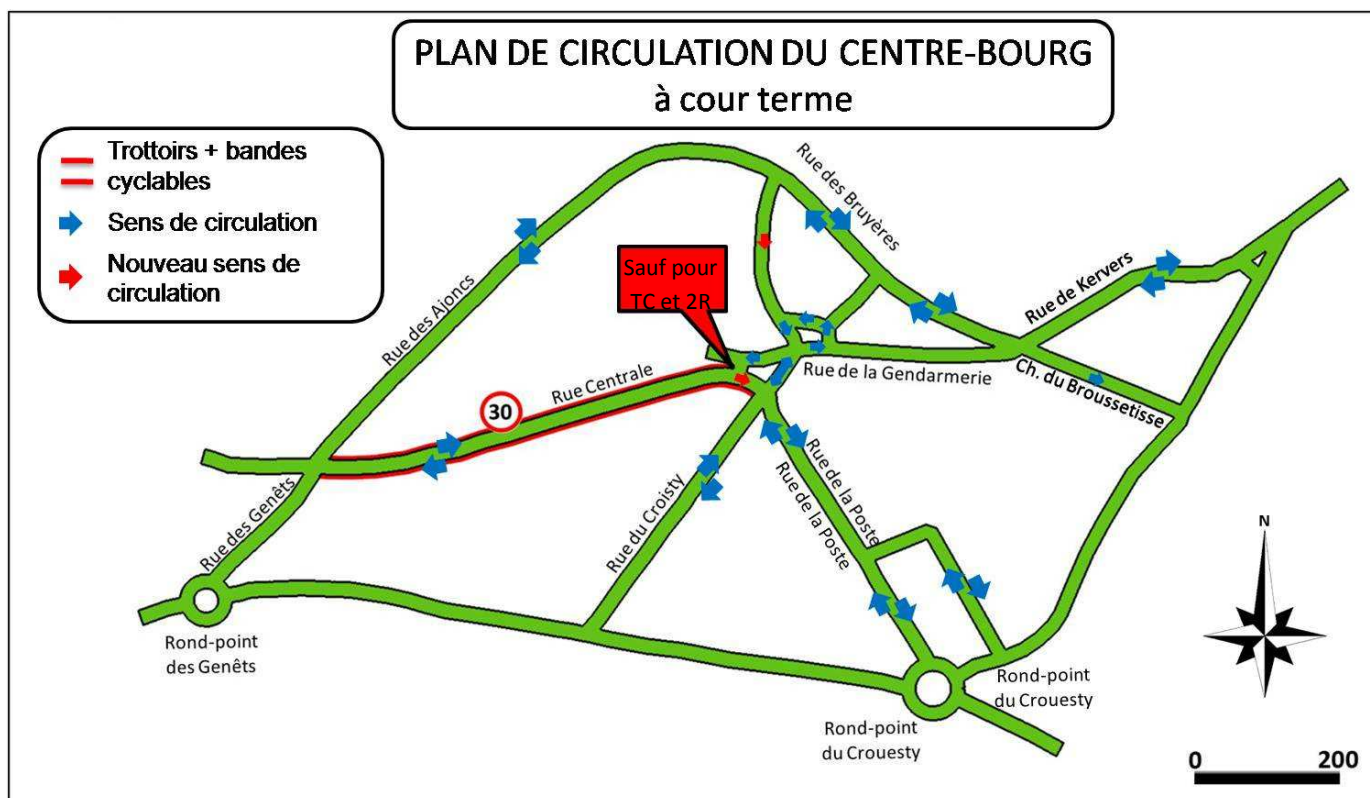
- Renforcement de l'accessibilité piétonne depuis le sud de la commune sur la traversée de la RD780 (sécurisation, lisibilité ...)
- Mise en place de stationnement vélos place de l'Eglise
- Mise en place du stationnement réglementé (voir IV.3 le stationnement).



Plan n°8 : Plan de circulation

Cependant, vu l'importance des travaux à réaliser, il n'est pas concevable de pouvoir tout réaliser sur une courte durée. Pour cela, je propose une « pré-configuration » dont la mise en place serait plus rapide, et dont voici les propositions :

- aménagement en zone 30 de la rue centrale et mise en place de trottoirs et de pistes cyclables
- mise en place du stationnement en zone bleue de manière à accroître la rotation des véhicules et supprimer les stationnements longues et moyennes durées
- mise en place de stationnements vélos place de l'Eglise



Plan n°9 : Plan de circulation à court terme

IV.3 : Action dans le domaine des circulations douces

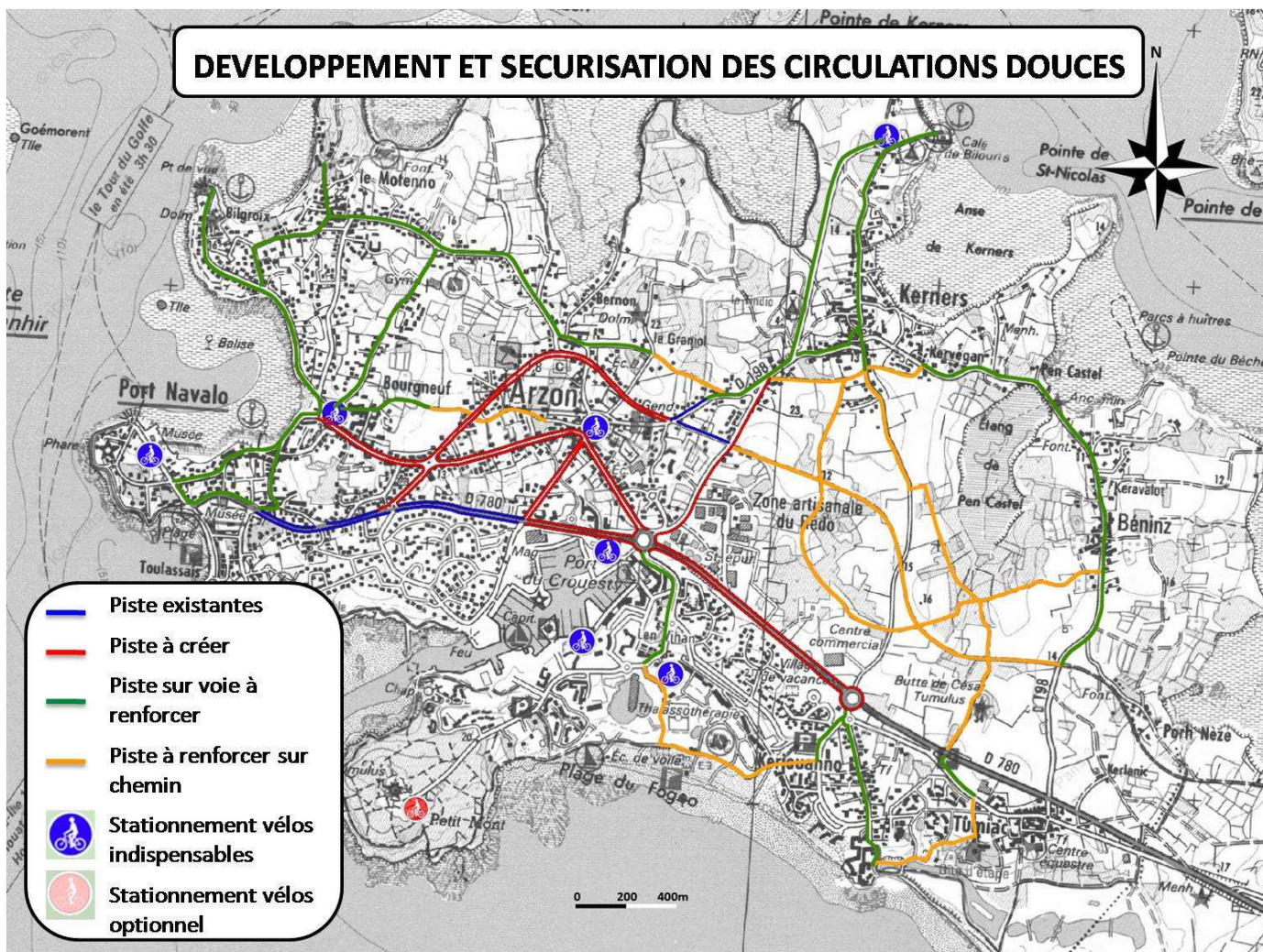
Sécuriser, renforcer et canaliser les cheminements et itinéraires piétons

- Au niveau des traversées de la RD780 notamment aux carrefours RD780/rue de Croisty et à la hauteur du rond point du Crouesty
- Entre port-Leen et port Navalo (aménagement de trottoirs et mise en sens unique vers Port-Navalo de la rue de la douane entre la place du commerce et le carrefour avec la rue du Général de Gaulle)
- Entre la rue Bilouris et la rue Kerner

Créer un réseau maillé et cohérent des itinéraires cyclables

Objectifs :

- Renforcer et développer le potentiel actuel touristique, compte tenu du potentiel de déplacement déjà constatés et des faibles distances des parcours (< ou = 3 kms) pour diminuer les déplacements motorisés
- Participer à la stabilisation voire à la baisse des déplacements motorisés superflus et de courte distance très attractif pour les deux-roues



Propositions :

Mettre en place un jalonement spécifique permettant de :

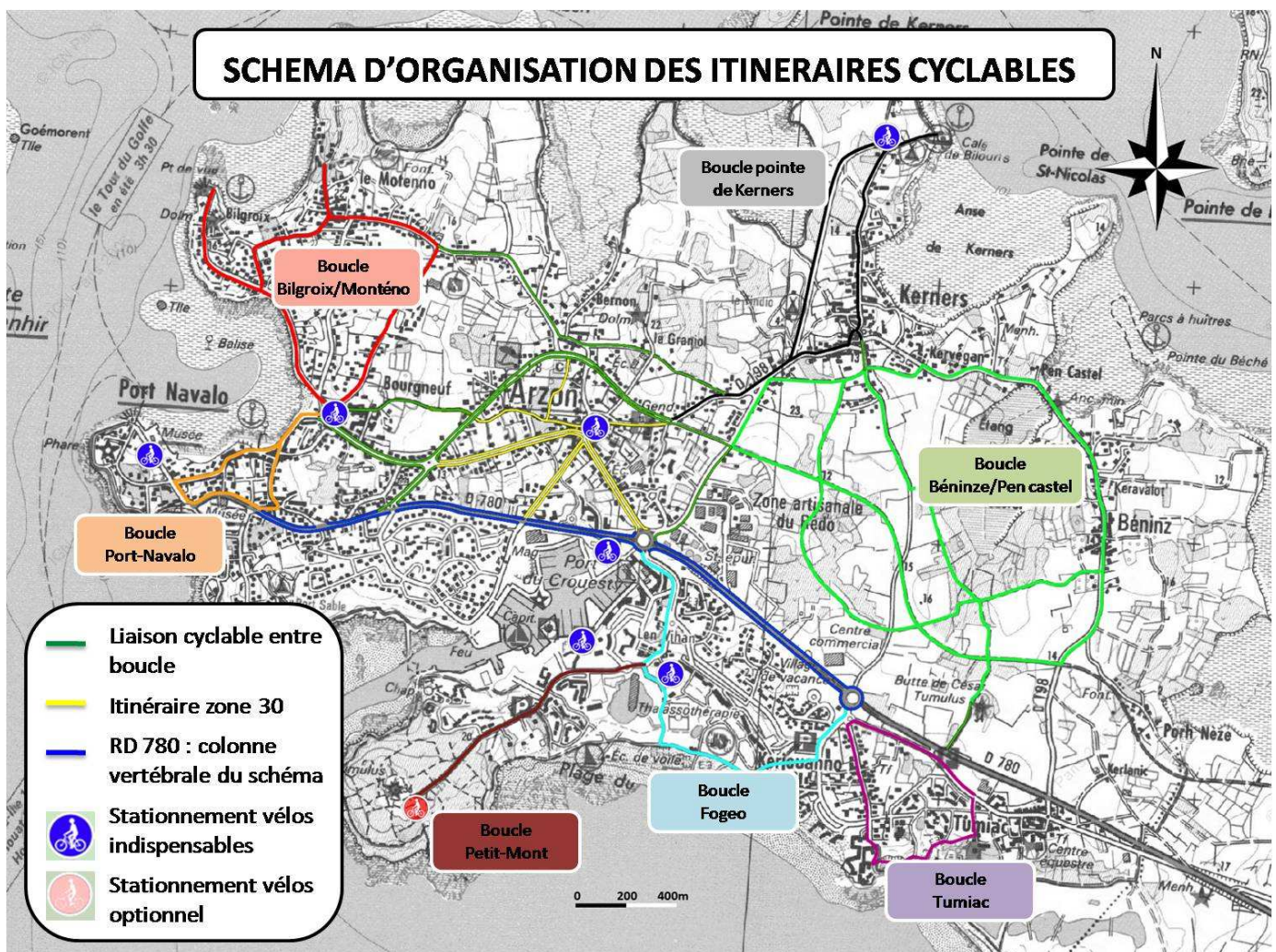
- Renforcer la cohérence et l'efficacité du réseau cyclable
- Créer des boucles touristiques thématiques mettant en valeur les spécificités des sites (cf. carte « schéma d'organisation des itinéraires cyclables »)
- Sécuriser les déplacements à vélo pour identifier le vélo comme un moyen spécifique et concurrent de déplacement vis-à-vis de l'automobiliste
- Valoriser le réseau et les aménagements cyclables
- Contribuer au développement touristique local (cyclotourisme éventuellement)

Justification des choix :

Pour la mise en place de pistes cyclables sur la voirie, deux solutions étaient envisageables. Soit la mise en place d'une piste assurant le déplacement dans un sens uniquement de chaque côté de la voirie, soit la mise en place d'une piste assurant le déplacement dans les deux sens sur un côté de la chaussée. La première solution demande

plus de place que la seconde (environ 2m50 contre de 1m50 à 2m). La première solution a été préférée pour l'axe principal, la RD780. Tout d'abord dans un souci d'homogénéité avec ce qui existait déjà partiellement sur l'axe, mais également parce que la dimension de la chaussée le permettait. La deuxième solution était mieux adaptée à la voirie secondaire, car étant moins large.

En ce qui concerne le choix du tracé, il reprend essentiellement la géométrie des voies principales de circulation, tout simplement, puisque elle permet de raccourcir les itinéraires mais également puisque les dimensions de la chaussée le permet. Ce choix a été renforcé par la volonté de la commune de relier les différents quartiers du territoire au sein d'un réseau.

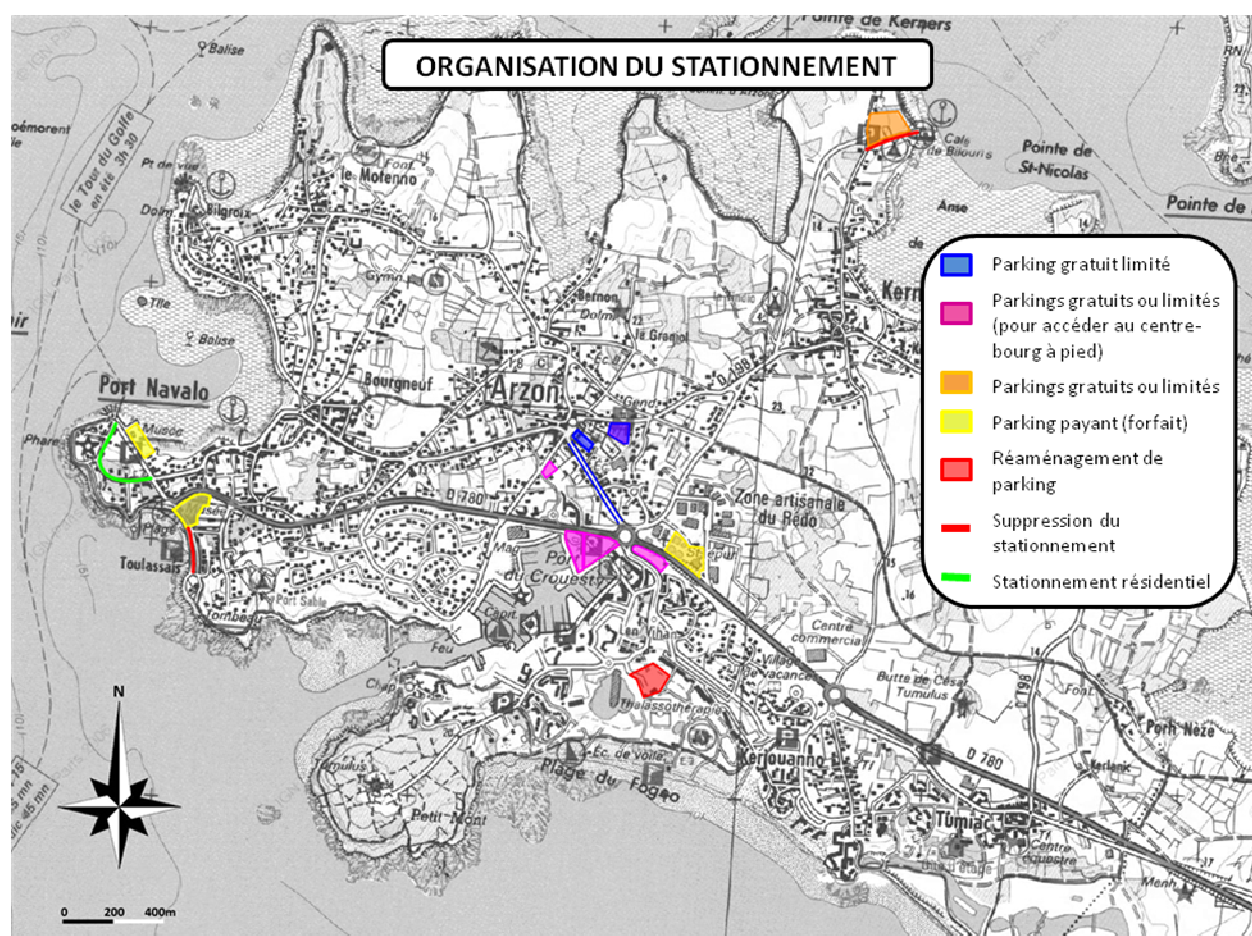


Carte n°15 : p50

IV.4 : Organiser le stationnement pour optimiser l'usage de l'existant

OBJECTIFS :

- Permettre d'améliorer l'occupation des zones sous-utilisées pour décongestionner les zones saturées ou proches de la saturation
- Faire diminuer le stationnement illicite et/ou gênant dégradant la qualité visuelle des sites ainsi que les espaces naturels
- Abaisser le temps de recherche de place et améliorer l'accessibilité donc l'attractivité
- Réduire et diminuer la circulation en limitant les déplacements inutiles sources de pollutions et de nuisances



Carte n°16 : organisation du stationnement

PROPOSITIONS CIBLEES PAR SECTEUR

SECTEUR 1 : centre-ville

En ce qui concerne le centre-bourg, les principaux dysfonctionnements étaient un parc de stationnements saturés toute la journée, ainsi qu'une trop grande abondance de stationnements illicites.

Il convient donc de mettre en place un stationnement qui aura un effet dissuasif sur les usagers. Les stationnements seront donc de type gratuit limité, ce qui signifie un stationnement payant avec la première demi-heure gratuite. Ceci permettra aux usagers de pouvoir continuer à effectuer leurs courses. Les autres seront plutôt tentés de stationner sur les parkings situés en périphéries, le parking St Jean et du Crouesty. Ces parkings seront mis en zone gratuit limité (4h).

Enfin, il convient de mettre en place une zone bleue le long de la rue de la Poste afin d'éviter de repousser le stationnement longue durée que pourrait engendrer une zone gratuit limité.

SECTEUR 2: Bilouris

Ce secteur est marqué par un fort taux de stationnement illicite sur la rue longeant le parking. Il s'agit principalement de stationnements résidentiels.

Il convient donc de mettre en place un parking gratuit limité (4h), ainsi que de supprimer le stationnement rue de Bilouris. Le stationnement résidentiel de nuit pouvant s'effectuer sur le parking.

SECTEUR 3: parking du Fogeo

Les principales actions à mener consisteraient à promouvoir son existence (occupation faible, inférieur à 50% sauf entre 14h30 et 17h à 70%) et entreprendre son aménagement et sa réorganisation (parking en terre) compte tenu de sa situation centrale et multi usages (activités de loisirs et accessoirement nautique)

SECTEUR 4: port de Port-Navalo

C'est le secteur qui rencontre le plus de problématiques, à savoir du stationnement de longue et moyenne durée, du stationnement illicite et du stationnement résidentiel très développé.

Les actions à mener sont donc de supprimer le stationnement illicite et gênant de la rue du Phare. Mettre en place une zone de promotion de celui-ci sera mis en place rue du port. La mise en place d'un parking de type payant rotatif, c'est-à-dire de mettre en place un stationnement dissuasif pour les longues et moyennes durées. C'est-à-dire un stationnement gratuit de 2 heures puis payant de manière dissuasif à la demi-journée ou à la journée. Il convient de mettre en place un autre parking afin d'y reporter ce stationnement. Le choix a été le parking situé entre la zone du Redo et le rond-point du Crouesty (il s'agit d'un parking encor peu aménagé et très peu occupé cf. photos). Il s'agirait d'un parking payant (cependant plus abordable que ceux de Port-Navalo) avec le choix de forfait à la demi-journée ou à la journée. Il serait en liaison avec une navette gratuite à destination des embarcadères de Port-Navalo.



Le futur parking relais de Port-Navalo

Photo n°10



CONCLUSION

Arzon bénéficie déjà d'un réseau de transport déjà conséquent sur son territoire. Le but n'était donc pas de réaliser un aménagement développant ainsi le réseau routier.

La municipalité mène depuis des années une politique visant à réduire la saturation des transports et de stationnement présent sur la commune (aire de délestage, zone 30 dans le centre-bourg, parking de dissuasion, ...) qui ne concernent seulement qu'une partie du territoire communal.

Un réseau viaire réaménagé, respecté et structuré dans sa fonction nécessaire d'écoulement des flux de circulation ; un parc de stationnement remis à niveau et opérationnel, en proposant pour chacun des usagers une fonctionnalité qui lui convient ; un véritable réseau maillé de déplacements doux, permettant la mise en valeur de la circulation à pied et à vélo sur l'ensemble du territoire tout en diminuant le nombre de déplacements motorisés, confieraient indéniablement une nouvelle identité au territoire arzonais. Ils participeraient également à un meilleur développement de la commune, en liaison principalement avec le tourisme.

Pour les habitants, ces aménagements créeraient un apport bénéfique dans la vie quotidienne sur différents points (circulation motorisée contrôlée donc pollution amoindrie, qualité de vie améliorée, ...).

Ce projet rencontrera certainement des oppositions car les travaux y sont nombreux. Il en découle une durée relativement élevée pour son élaboration mais également un coût très élevé.

TABLE DES MATIERES

Remerciements	0
Sommaire	2
INTRODUCTION	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
Partie I - Une commune touristique :	6
I.1 : Un territoire exigu subissant de nombreuses pressions	7
I.1.1 : Une démographie contrastante	7
I.1.1.1 : Surreprésentation de personnes âgées en saison basse	7
Structure de la population.....	7
Evolution.....	7
I.1.1.2 : En saison haute, la foule touristique.....	8
I.1.2 : Une activité économique basée sur le tourisme	10
I.1.2.1 : une population active qui s'exile	10
I.1.2.2 : Les principaux secteurs d'activité	10
Une « mono-activité » : le tourisme	11
Le commerce et l'artisanat : deux activités tournées vers la mer et le tourisme.....	12
L'agriculture et la conchyliculture	13
I.1.3 : Une offre en logement impressionnante, mais destinée à une population saisonnière	15
I.1.3.1 : Evolution tardive, mais rapide de l'urbanisation	15
I.1.3.2 : Un parc tourné vers la résidence secondaire.....	16
Le parc de logements en 1999.....	16
I.1.3.3 : Une très grande capacité d'accueil	17
I.1.4 : Un patrimoine naturel riche : véritable « aimant » touristique	19
Le littoral abrite une flore riche et variée	19
Les zones humides	21
I.1.5 : Le patrimoine archéologique, une richesse historique	23
Partie II : Un territoire excentré, difficile d'accès.....	24
II.1 : Un réseau routier développé dans l'urgence	25
II.2 : un réseau saturé signe d'une mauvaise gestion des flux de transports.....	27
II.2.1 : Du calme plat à une circulation saturée	27

II.2.2 : Un parc de stationnements saturé, mais surtout mal exploité	31
Secteur 1 : Centre-ville.....	31
Secteur 2 : Bilouris	31
Secteur 3 : Kerjouanno/Kerlun.....	32
Secteur 4 : Fogo	32
Secteur 5 : Petit-Mont.....	33
Secteur 6 : Port de Port-Navalo	33
Secteur 7 : Fontaine/Taveno	34
Secteur 8 : Bilgroix	34
Secteur 9 : Parking public du Port.....	34
Secteur 10 : Kroaz er Gall.....	34
 II.2.3 : Les moyens de transport doux, une nécessité et un objectif.....	35
 Partie III: Bilan et enjeux.....	38
 Partie IV : Propositions d'aménagement	39
 IV.1 : Les orientations principales :	40
IV.2 : Actions dans le domaine des déplacements :	41
IV.2.1 : Hiérarchisation du réseau viaire	41
Niveau 1	41
Niveau 2	41
Niveau 3 :	41
Niveau 4 :	41
Niveau 5	41
IV.2.2 : Renforcement de l'axe RD780.....	42
IV.2.3 : Modification du plan de circulation du centre-bourg	44
IV.3 : Action dans le domaine des circulations douces	47
IV.4 : Organiser le stationnement pour optimiser l'usage de l'existant.....	50
SECTEUR 1	50
SECTEUR 2:.....	51
SECTEUR 3	51
SECTEUR 4:.....	51
 Conclusion	53
 Table des matières.....	54
 Bibliographie	57

Table des illustrations.....	58
Résumé :.....	60



BIBLIOGRAPHIE

Documents consultés :

Rapport de présentation du PLU de la commune d'Arzon
Etude de circulation et de stationnement IRIS conseil INFRA

Sites consultés:

www.arzon.fr
<http://elsap1.unicaen.fr/cgi-bin/cherches.cgi>
www.ac-rennes.fr
<http://www.ifen.fr/littoral/index.htm>
<http://www.bretagne-environnement.org>

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Page

Carte :

L'ensemble des cartes a été réalisé personnellement à l'aide des logiciels autocad 2006 et photoshop CS3.

Carte n°1 : localisation d'Arzon	p5
Carte n°2 : Localisation des activités économiques sur le territoire communal	p9
Carte n°3 : Localisation des activités touristiques	p11
Carte n°4 : Localisation des activités commerciales	p12
Carte n°5 : Localisation des activités agricoles et conchyliques	p14
Carte n°6 : localisation zones humides	p21
Carte n°7 : Les sites classés monuments historiques avec leurs servitudes	p23
Carte n°8 : Réseau viaire de la commune	p25
Carte n°9 : Source : Etude de circulation	p28
Carte n°10 : Source : Etude de circulation	p29
Cartes n°11 : points noirs aux heures de pointes	p30
Carte n°12 : Réseau de transport doux présent sur la commune	p36
Carte n°13 : Hiérarchisation de la voirie	p43
Carte n°14 : aménagement de l'axe RD780	p45
Carte n°15 : schéma d'organisation des itinéraires cyclables	p50
Carte n°16 : organisation du stationnement	p51

Graphique :

Graphique n°1 et 2 ; source : INSEE	p7
Graphique n°3 et 4 ; source : INSEE	p7
Graphique n° 5 : Les caractéristiques de l'afflux de touristes, leurs conséquences sur l'identité culturelle et les nuisances engendrées...	p.9
Graphique: n°6 ; Source : mairie Arzon	p13

Plan :

Plan n°1 et 2 : source personnelle	p15
Plan n°3 : Cadastre actuel	p16
Plan n°4 : parkings du centre	p31
Plan n°5 : parking de Bilouris	p32
Plan n°6: parking du Fogo	p33
Plan n°7 : parkings de Port-Navalo	p33
Plan n°8 : Plan de circulation	p46
Plan n°9 : Plan de circulation à court tem	p47

Photos :

Photo n° 1 : flore riche du littoral	p19
Photo n°2 : complexe dunaire de Kervers	p20
Photo n°3 : la dune du Fogo et ses ganivelles	p20
Photos n°4 et 5, source personnelle	p33
Photo n°6 et 7, source personnelle	p34

Photos 8 et 9 source personnelle
Photo n°10, source personnelle

p35
p53

GESTION D'UNE COMMUNE TOURISTIQUE : ARZON (56)

Réorganisation du réseau de déplacements et de stationnements

Résumé :

Arzon est une petite commune balnéaire de 893ha, située dans le département du Morbihan, à l'extrémité de la presqu'île de Rhuys. Elle est bordée au Nord par le Golfe du Morbihan et au Sud par l'océan Atlantique. Sa population résidente à l'année atteint 2000 personnes.

Sa position privilégiée sur le Golfe, fait du tourisme la principale activité de l'ensemble des hameaux et villages de la commune. Arzon accueille de 35 000 à 40 000 personnes en période estivale (du 14 juillet au 15 août). Cette forte et rapide variation de fréquentation au cours de l'année, cause les soucis ordinaires à toutes stations balnéaires. Ils sont cependant ici amplifiés par la concentration de près de 40 000 personnes sur seulement 400ha à chaque journée de pointe. La difficulté de circulation et de stationnement étant les principaux soucis auxquels la commune fait face.

Ce projet propose de redonner une logique de fonctionnement au réseau de transport communal. Il consiste à réorganiser le réseau existant tout en y apportant des améliorations en concordance avec les volontés de la commune.

Améliorer et optimiser les flux de déplacements sur le territoire, redonner une cohérence au parc de stationnement, limiter les déplacements motorisés au profit des déplacements alternatifs, à pied et à vélo, tels sont les trois objectifs principaux du projet. Il permettra de répondre à une demande de la population aussi bien annuelle que saisonnière, tout en permettant le bon développement de la commune.

Mots clés : Bretagne, Morbihan, Golfe du Morbihan, tourisme, stationnement, circulation, déplacements doux, piste cyclable.