

**Stage DA3
2007_2008**

Politique de déplacement et de stationnement dans une station balnéaire



Gestion des zones de stationnement sur la commune de Valras-Plage (34)

**Tuteur : M. Jean
BENABDALLAH**

VIVER Camille

Remerciements :

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont accordé de leur temps pour répondre à mes questions et leurs conseils :

- 3 M. Gilles MOTTES, responsable urbanisme de la commune de Valras-Plage
- 3 Le personnel de l'office de tourisme
- 3 M. Hervé ROBIN, qui m'a permis de prendre très rapidement contact avec M. Gilles MOTTES
- 3 Mme Jeanine MARCHAND-SAVARIT, maître de conférences et professeur de sociologie au département aménagement de l'école polytechnique universitaire de Tours
- 3 M. Hervé BAPTISTE, maître de conférences et professeur au département aménagement de l'école polytechnique universitaire de Tours, pour m'avoir confortée dans l'idée de ce projet
- 3 M. Jean BENABDALLAH, tuteur de ce projet, et professeur associé au département aménagement de l'école polytechnique universitaire de Tours

Je tiens également à remercier ma famille et mon entourage de m'avoir soutenue tout au long de ce projet, et tout particulièrement mon père M. Jean VIVER, pour tous ses conseils précieux et son aide dans la mise en forme de ce projet

Table des matières

Remerciements.....	2
Introduction.....	4
I. Valras-Plage.....	5
1/ Localisation géographique	6
2/ Etymologie	7
3/ Contexte historique.....	7
4/ Analyse socio-économique de Valras-Plage	8
A/ Les grandes caractéristiques de la population Valrassienne.....	8
B/ Activités économiques de la ville	9
5/ Intercommunalité	10
6/ Le cœur dynamique de la ville	10
Synthèse.....	12
II. Diagnostic.....	13
1/ Les places de stationnement ont-elles suivi le développement de la commune et sa fréquentation ?	14
A/ Evolution du parc de logements	15
B/ Les zones de stationnement	18
2/ La circulation générale en saison estivale	28
A/ L'accès et les voies de communications principales	28
B/ La circulation interne	29
3/ La vie commerçante	30
A/ Les commerçants	30
B/ Les locations de vélos.....	31
4/ Les réponses possibles aux problèmes	31
A/ Les terrains disponibles.....	31
Synthèse.....	32
III. Propositions d'aménagement.....	33
1/ Le concept.....	34
2/ Le terrain choisi	35
3/ Le projet	36
A/ Le parking.....	36
B/ Le maillage des pistes cyclables	39
Conclusion	41
Bibliographie	42
Table des illustrations	43

Introduction

En saison estivale le sud de la France est une destination touristique majeure et notamment les villes du littoral. Valras-Plage est l'une de ces villes. De plus elle voit sa population hivernale décuplée par l'arrivée des touristes. Aussi cela nécessite d'avoir la faculté de supporter ce changement temporaire. C'est ainsi que l'on remarque que 70% des habitations sont des résidences secondaires.

Comme toutes les stations balnéaires Valras-Plage connaît les importants flux de circulation au cours des journées d'été, en particulier aux heures de plage, à savoir 10h, 12h, 14h et 17h. Vivant à 13km de Valras-Plage j'ai eu l'occasion de vivre les dysfonctionnements de circulation que l'on peut rencontrer quand on arrive dans la ville. Dès l'entrée dans la commune la grande course à la place libre est ouverte. Pour les habitués de la ville, cela est plus simple car les lieux où nous pouvons se garer et les emplacements des parkings nous sont connus. Or les touristes les ignorent et le manque de signalisation les laisse livrer à eux même ce qui crée une perturbation dans la circulation. De plus, ceux qui ne trouvent pas de place ou ceux qui ne sont pas patients vont directement au bout de la station, lieu où il n'y a aucun commerce ni restaurant.

C'est en repensant à ces problèmes récurrents que l'idée de soulager et de réguler la circulation m'est venue. Pour ce stage de première année je me suis concentrée sur une seule ville, mais c'est un sujet qui touche toutes les stations balnéaires.

Sauf indication toutes les figures et photographies de ce rapport sont des réalisations personnelles.

I. Valras-Plage, une station balnéaire familiale

Table des matières

1/ Localisation géographique	6
2/ Etymologie	7
3/ Contexte historique	7
4/ Analyse socio-économique de Valras-Plage.....	8
A/ Les grandes caractéristiques de la population Valrassienne.....	8
B/ Activités économiques de la ville.....	9
5/ Intercommunalité	10
6/ Le cœur dynamique de la ville	10

1/ Localisation géographique

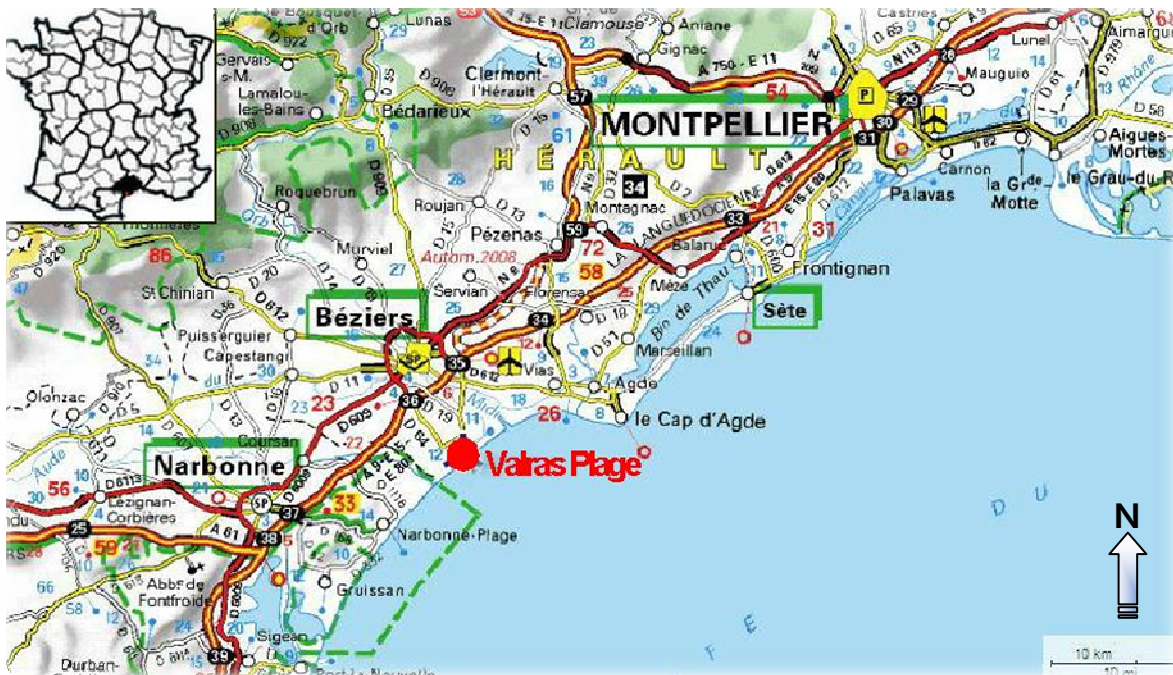


Figure 1 : Situation géographique de Valras
Source : Réalisation personnelle sur fond de carte Michelin

La commune de Valras-Plage se situe à l'extrême sud-ouest du département de l'Hérault (34), dans la région Languedoc-Roussillon. Cette petite station balnéaire du Golfe du Lion de la Méditerranée, est divisée en deux zones par l'embouchure du fleuve Orb. Sur la rive droite de cette embouchure, on trouve la partie urbaine, qui s'étend en longueur face à la mer et offre l'accès à 4km de plage de sable fin. Sur l'autre rive, des espaces plus sauvages, placés sous la surveillance du Conservatoire du littoral, qui veille à préserver faune, flore et dunes. Cette zone naturelle englobe environ 30% du territoire de Valras-Plage (lieu dit : « les Orpellières »). Valras-Plage est une petite commune de 235 ha où l'on note une forte densité de 1543 habitants/km².



Photographie 1 : Vue aérienne de Valras Plage
Source : Google Earth

2/ Etymologie

En Occitan, Valras signifie « zone plate ou vallée plate », ce qui est dans notre cas un point important il faut le noter, car favorable aux déplacements, et plus précisément pédestres et cyclistes. Valras-Plage doit son existence à des découvertes telles que la présence d'un tumulus devant le cimetière au nord de la commune, ou aux vestiges d'habitations comme la Villa Juxta Mare (« la propriété de la mer ») de Valerius (vétéran de la 7e légion), qui aurait donné selon certains, son nom à Valras.

Initialement communauté de pêcheurs, la commune a connu son essor avec la vogue des bains de mer favorisée par une ligne de tramway qui venait de Béziers, puis les congés payés qui l'ont consacrée comme station balnéaire. De l'activité de pêche ne subsistent plus que quelques "petits métiers" (barques catalanes) et un chalutier.

3/ Contexte historique

On peut considérer que la véritable naissance de Valras-Plage en tant que commune date de l'installation des douanes sur le site au début du XIXe siècle. Par ailleurs, l'Orb est en grande partie à l'origine de Valras car son embouchure fut d'abord un port de pêche. Les pêcheurs qui venaient y travailler à la journée ont au fil du temps fini par s'installer, d'abord à la belle saison, en construisant des abris précaires. C'est au début du XIXe siècle qu'une communauté de pêcheurs vint s'installer de façon permanente à Valras. Ils désignèrent l'hippocampe comme étant leur emblème et celui de leur « village ». Quelques propriétaires de terrains développèrent alors des commerces.



Photographie 2 : embouchure de l'Orb en 1949
Source : www.beziers.be

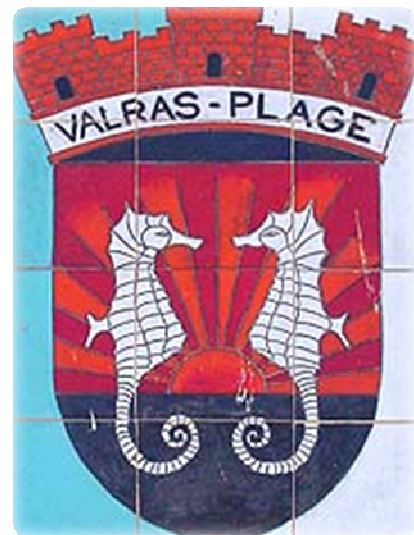


Figure 2 : blason de la commune
Source : www.valras-plage.net/

La création du chemin de fer en 1846 démocratisa l'attraction des premiers baigneurs venant de Béziers et Sérignan, pour les plages de Valras. C'est en 1901 qu'arriva le tramway électrique ainsi que la multiplication des équipements d'accueil (hôtels, chalets, cafés). Valras deviendra alors la station balnéaire que l'on connaît aujourd'hui, après avoir appartenu à la commune de Sérignan jusqu'au 18 février 1931, date de la naissance de Valras en tant que commune indépendante avec la création du 1er Conseil Municipal.

4/ Analyse socio-économique de Valras-Plage

A/ Grandes caractéristiques de la population Valrassienne

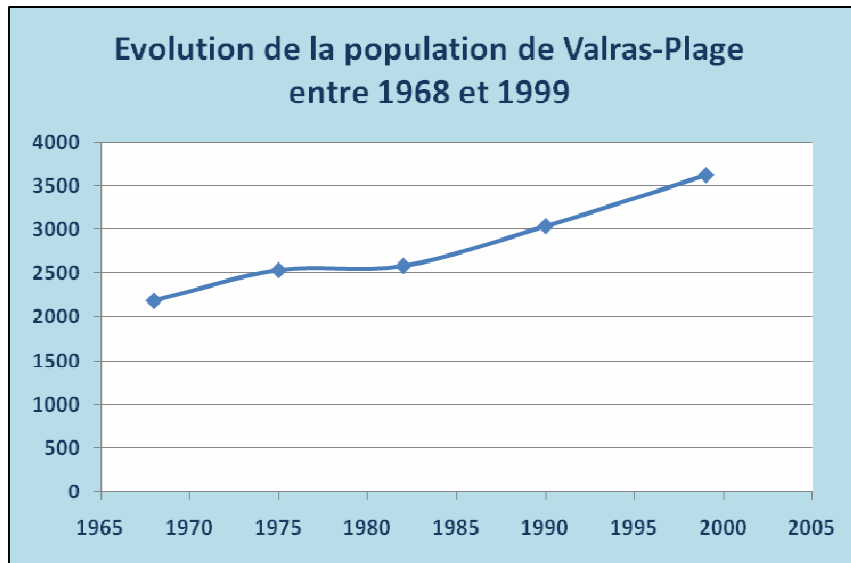


Figure 3 : réalisation personnelle
Source : INSEE

D'après le dernier recensement de 1999, on note que la population de Valras-Plage a atteint 3635 habitants, et depuis 2007 c'est à 5000 que se compte le nombre d'habitants. Cette population est donc en constante augmentation, et cette croissance remonte au moins aux années soixante. On remarquera alors que cette hausse de la population est essentiellement due à l'arrivée de populations nouvelles, le solde naturel restant négatif depuis 1975.

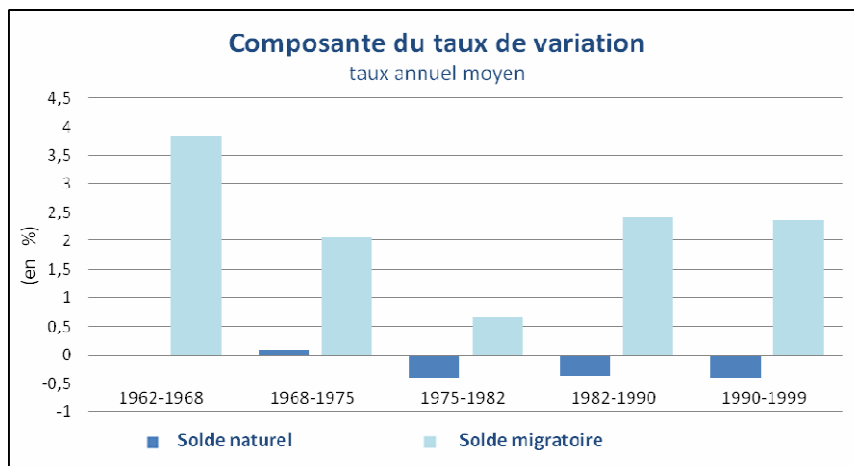


Figure 4 : réalisation personnelle
Source : INSEE

On remarquera sur le graphique répartissant la population par type d'activité, la surreprésentation des retraités. On peut considérer qu'un des grands facteurs de la hausse de la population est l'installation de néo-retraités venus s'implanter sur leur lieu de vacances pour la retraite. Ces retraités représentent plus d'un tiers, de la population comme on peut le constater sur le graphique de la répartition de la population par tranches d'âges, sur une population totale de 3635 habitants ce phénomène se traduit par 1246 personnes.

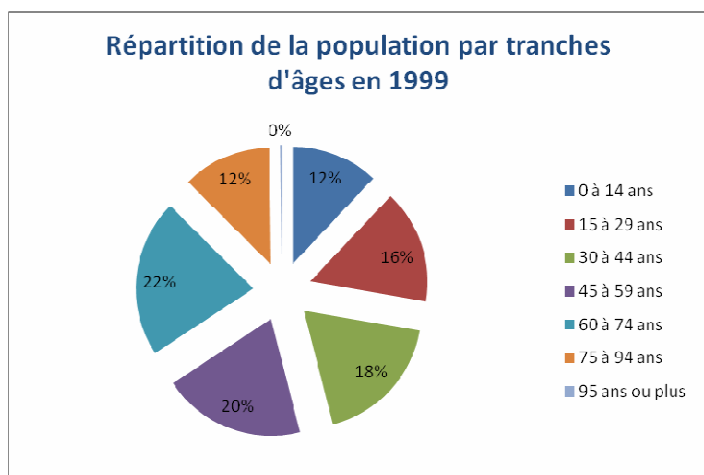


Figure 5 : réalisation personnelle
Source : INSEE

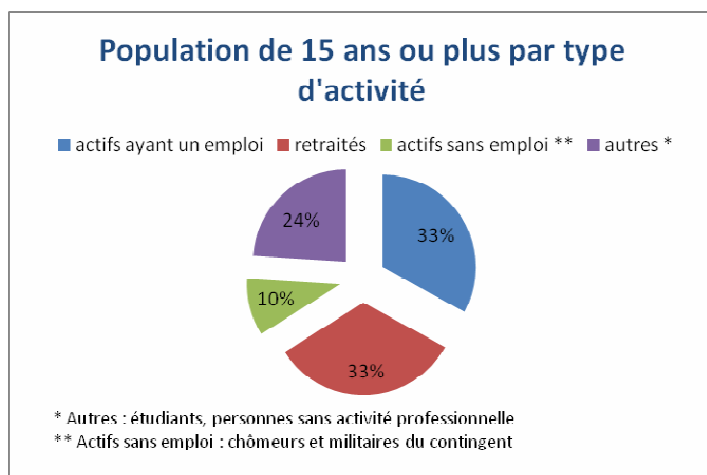


Figure 6 : réalisation personnelle
Source : INSEE 1999

En effet, Valras-Plage est une commune où l'activité professionnelle est assez restreinte pour les activités à l'année, la plupart des actifs ayant un emploi travaillent en dehors de la ville. Hors saison, le centre ville n'a plus de vie car la rue principale où se concentrent les commerces d'été est vide et les restaurants sont en majorité fermés.

B/ Activités économiques de la ville

La pêche a longtemps été l'activité principale de la commune, mais suite à des difficultés et à l'essor du tourisme de masse, le port se transforme et devient un port de plaisance. Mais la pêche reste une activité emblématique de la ville, et de nos jours encore les produits de la mer sont commercialisés aux halles ainsi que dans les restaurants de Valras-Plage.

Le tourisme est une donnée de base en ce qui concerne la composition de la population de la ville. On peut donc considérer que Valras-Plage possède "deux visages" suivant la période de l'année, une population hivernale et une population estivale. La population hivernale est essentiellement regroupée dans le centre ancien de la commune, à l'Est, près du port de plaisance. Cette zone vit de façon autonome toute l'année avec ses services, ses commerces, ses écoles.

Durant la période estivale, la population de la ville se voit multipliée par 10, à savoir 30 000 personnes et on compte jusqu'à 60 000 personnes en période estivale dominicale. Aussi cette forte fluctuation saisonnière de la population entraîne des besoins spécifiques en matière d'équipements et de logements.

Aujourd'hui c'est le tourisme qui fait essentiellement vivre la commune et cela génère un grand nombre de commerces et services multiples en lien avec les activités estivales (glaciers, restaurants, artisans...) et la plaisance mais aussi profite au marché de l'immobilier.

5/ Intercommunalité

Valras-Plage fait partie de la Communauté d'Agglomération Béziers-Méditerranée créée le 31 décembre 2001. Elle est composée de 13 communes et regroupe 104 000 habitants, sur un territoire qui s'étend d'environ 28 370 hectares. Son président est M. Raymond Couderc, sénateur-maire de Béziers, commune centre de la Communauté d'Agglomération Béziers-Méditerranée.

6/ Le cœur dynamique de la ville

Ce que l'on appelle le cœur de ville à Valras-Plage se situe près du port sur les allées Charles de Gaulle et leurs alentours.



Figure 7 : zone du cœur de ville
Réalisation personnelle sur fond de carte Google maps

La zone d'activité est assez petite, mais cela reste assez proportionnel à la taille de la ville. C'est dans ce secteur que l'on trouve toutes sortes de commerces. On peut déjà distinguer deux types d'activités : l'activité commerciale pure et l'activité hôtelière.

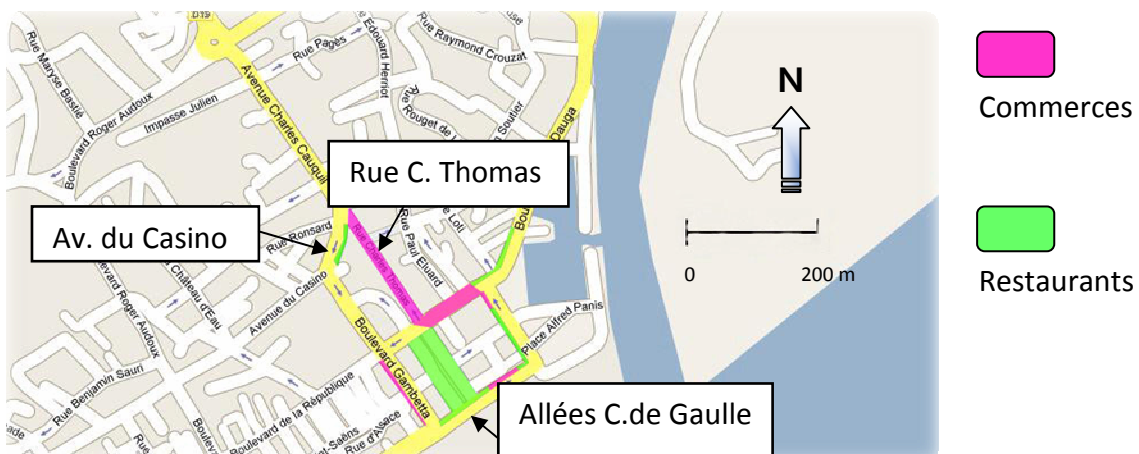


Figure 8 : zone commerçante
Réalisation personnelle sur fond de carte Google maps

La rue la plus fréquentée est la rue Charles Thomas, plus souvent appelée « rue marchande » ou « rue piétonne ». C'est une rue assez courte (160 mètres) et légèrement ombragée par les tonnelles des commerçants. On y trouve deux glaciers, quelques snacks, une petite épicerie et une boulangerie. Le reste des commerces concerne tout ce qui est textile, décoration typique de la région, ou encore des articles en lien avec la saison (claquettes, casquettes, chapeaux, crèmes solaires, cartes postales, draps de bains...). Pour accéder à la rue Charles Thomas depuis la plage, il faut passer par les allées Charles de Gaulle. Ce sont des allées où de chaque côté de la voirie se trouvent les restaurants, leurs terrasses étant implantées sur les allées. Comme on peut le voir sur la carte ci-dessus les magasins de Valras-Plage sont situés sur une sorte de boucle entre les allées, le front de mer, et le port, qui revient ensuite vers la rue Charles Thomas. La "boucle" peut se poursuivre en prenant l'avenue du Casino puis retour par le front de mer. Comparée à d'autres stations balnéaires de la région telles le Cap d'Agde ou la Grande Motte, Valras-Plage est une station balnéaire plus familiale. Sa petite taille lui apporte cette sensation de convivialité et de confort.



Photographie 3 : rue marchande



Photographie 4 : commerce sur les allées C. de Gaulle



Photographie 5 : allées C. de Gaulle vues depuis le bord de mer

La commune de Valras-Plage est une station balnéaire très fréquentée en saison estivale comme beaucoup d'autres communes du littoral héraultais. Ses activités commerciales sont, pour la plupart, regroupées dans le centre historique de la commune. Aussi, au vu de la forme de son territoire et de l'offre en stationnement qu'elle propose, on relève de sérieuses difficultés pour se garer et donc de circulation au sein de la commune. L'offre proposée est assez dispersée dans la ville et pas toujours très bien signalée. Pour la plupart des touristes venant à Valras-Plage, leur intérêt premier est de se rapprocher toujours au plus près de la mer mais aussi du centre ville et de ses commerces. La possibilité de se garer près du centre devenant de plus en plus restreinte au cours d'une journée type en saison d'été, les personnes s'éloignent de plus en plus du centre pour aller jusqu'au secteur du casino. Aussi ces personnes ne profitent d'aucuns commerces typiques de la saison à savoir les glaciers, les terrasses des restaurants, les magasins de vêtements ou encore les commerces artisanaux.

Nous allons donc faire le bilan de tous les dysfonctionnements liés aux déplacements quels qu'ils soient, au stationnement et donc à la circulation.

II. Diagnostic

Table des matières

1/ Les places de stationnement ont-elles suivi le développement de la commune et sa fréquentation ?	14
A/ Evolution du parc de logements	15
B/ Les zones de stationnement	18
2/ La circulation générale en saison estivale	28
A/ L'accès et les voies de communications principales (valable toute l'année)	28
B/ La circulation interne	29
3/ La vie commerçante	30
A/ Les commerçants.....	30
B/ Les locations de vélos	31
4/ Les réponses possibles aux problèmes	31
A/ Les terrains disponibles.....	31

En période estivale, il est des heures où trouver une place pour se garer à Valras-Plage devient un vrai périple. Outre le casse-tête pour ceux qui veulent accéder à la plage et sont contraints de se garer de plus en plus loin du centre, cette course à la place rare ralentit la circulation à l'intérieur de la station. Le stationnement anarchique entraîne aussi un rétrécissement des chaussées et rend d'autant plus délicate la circulation en deux roues. De plus, le temps de recherche d'une place où stationner est augmenté par le manque de signalisation des zones de stationnements.

1/ Les places de stationnement ont-elles suivi le développement de la commune et sa fréquentation ?

Comme toute station balnéaire, la commune de Valras-Plage a été confrontée à la question du stationnement lors de son développement et de l'évolution de sa fréquentation estivale et de ses capacités d'hébergement en bordure du littoral.

Entre 1960 et 2007 la commune est passée de 1 600 habitants à 5 000 (3 625 en 1999). Durant cette même période, sa fréquentation estivale n'a cessé d'augmenter pour atteindre aujourd'hui environ 30 000 personnes. La croissance du nombre de logements, dont une grande part en résidences secondaires, occupées en période estivale, a suivi cette augmentation de la fréquentation de la commune.

Les différents sites de stationnement ont été aménagés au cours de l'évolution de la commune et de ses besoins.

Il est donc important de se demander comment une commune peut répondre aux besoins de ses habitants, et faire en sorte qu'ils aient tous le loisir de profiter pleinement de leur territoire et de leur cœur de ville dynamique. Sans aucun désagrément visuel ou nuisances sonores. Mais aussi éloigner tout danger pouvant nuire à la sécurité de la population et principalement celle du centre ville. Où en période estivale la circulation est intense, sans oublier le danger que peut représenter le comportement des automobilistes qui peuvent être contrariés de ne pas trouver une place de stationnement rapidement ainsi que le fait de rouler très lentement à cause de la foule de piétons qui circule dans tous les sens.

C'est donc l'aspect humain, qu'engendrent les problèmes soulevés précédemment, qui nous intéresse plutôt que l'aspect technique en lui-même. On cherche une réelle cohésion entre la "structure" de la ville et l'usage que sa population en fait.

Mais tout d'abord voyons comment s'est développée la ville de Valras-Plage.

Le développement urbain

A/ Evolution du parc de logements

En 1990, on totalisait 5 963 logements alors qu'en 1999 on en comptait 7 426. On observe une forte diminution des constructions d'immeuble, on voit se bâtir de plus en plus de maisons individuelles. Dans l'histoire de la commune, on note deux périodes de grandes constructions : la première entre 1949 et 1974, la seconde entre 1982 et 1989. Plus de 4 300 logements découlent de ces deux vagues de constructions. Aujourd'hui encore on voit se construire des logements sur la commune, qui vient d'atteindre son seuil maximum de constructibilité. C'est-à-dire qu'il n'existe plus d'emplacements disponibles pour accueillir du logement ou d'autres types de constructions, car les seuls terrains encore vierges sont ceux classés zone naturelle.

La capacité d'accueil de la commune ne se limite pas aux résidences principales et secondaires, il faut noter la présence d'un camping au cœur de la ville, et de 5 campings sur la commune voisine de Sérignan, ainsi que 15 sur celle de Vendres. Au total ce sont 21 campings qui accueillent chaque année les touristes. On comptabilise 8 hôtels, 4 résidences locatives et 1 maison d'hôtes. L'ensemble représente une capacité d'accueil d'environ 5 000 personnes sur les 30 000 que la commune reçoit.

Type de logement	
Résidences principales	1744
Résidences secondaires et logements occasionnels	5582
Logements vacants	100
Total	7426

Figure 9 : réalisation personnelle ; Source INSEE

Les données de l'INSEE illustrent bien la répartition des logements par leur type. Les résidences secondaires représentent 23 455 personnes sur les 30 000 totalisées en saison estivale. Si l'on fait le détail des capacités de couchages de la ville ; on obtient, d'après les données en 2006 de l'office de tourisme de la commune :

3	Campings	552
3	Hôtels.....	318
3	Résidences locatives.....	985
3	Meublés	2779
3	Colonies.....	100
		<hr/>
		4734



Figure 10 : Progression de l'étalement urbain au fil du temps.
 Source : réalisation personnelle, fond de carte Google Earth.

Cette carte illustre le développement de la ville au cours du temps. En effet, les premiers habitants de Valras-Plage se sont d'abord installés sur les bords de l'Orb dans des abris précaires et des cabanes de pêche. En 1936, on voit les congés payés arriver, marquant les débuts du tourisme dans les communes du littoral comme Valras-Plage. La pêche restant à cette époque et pendant encore quelques années l'activité principale, les premières habitations se sont construites près du port, pour ensuite s'étaler en long face au front de mer.

1931

Premières constructions vers 1931. A l'origine on ne trouvait dans cette zone que les cabanes de pêcheurs et quelques abris précaires.



**1949-1974
et
1982-1989**

Résultat des deux grandes vagues de constructions. La population se concentre vers le port et s'étale le long du front de mer.



1960/1970

Grandes barres typiques des années 60/70.



**Années 80 à
aujourd'hui**

Création de lotissements, maisons individuelles, principalement des résidences secondaires et donc inhabitées une grande partie de l'année.



B/ Les zones de stationnement

Les différents parkings ont été créés à peu près en même temps que les zones qui les entourent. Ces parkings ont donc été aménagés en prévision d'un besoin de la population qui fréquente la station.

Sur le territoire de la commune on distingue quatre grands secteurs où l'on observe les parkings gratuits à disposition des visiteurs et les larges zones de stationnement principales.

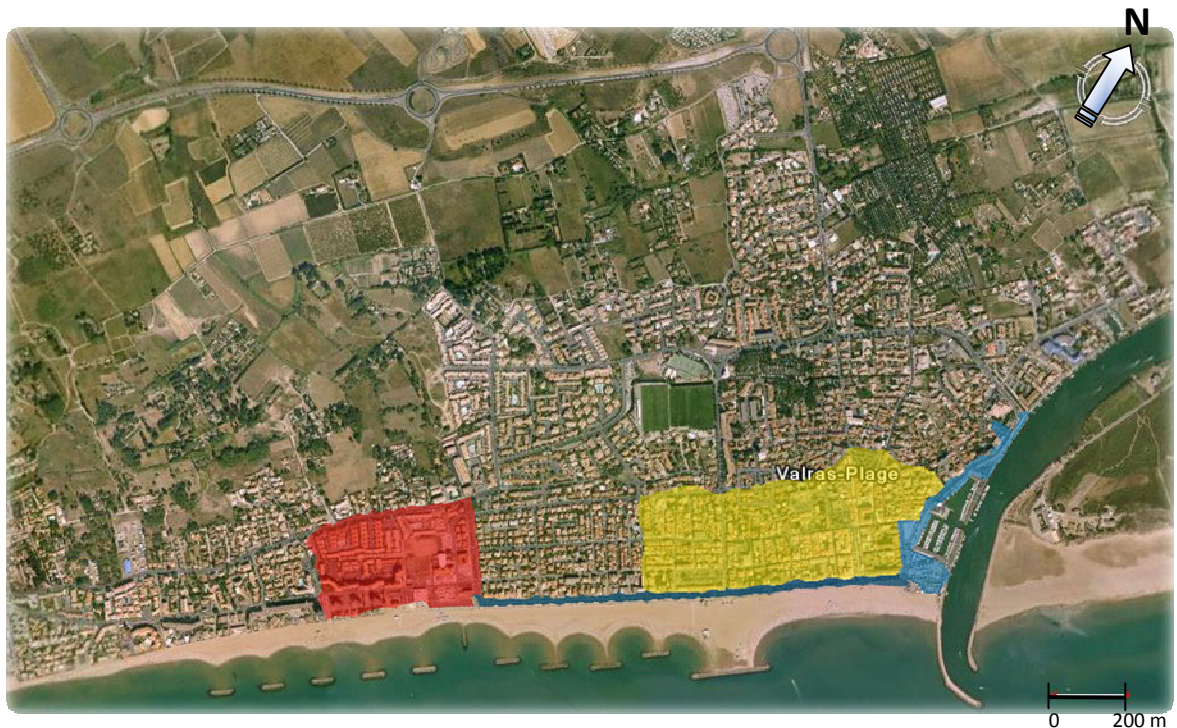






Figure 11: secteurs de stationnement principaux
Source : réalisation personnelle, fond de carte Google Earth.

-  Secteur 1 : le front de mer
-  Secteur 2 : le port
-  Secteur 3 : le casino
-  Secteur 4 : le centre ville

Secteur 1 : le front de mer (en bleu foncé sur la carte ci-dessus)

Le front de mer est l'endroit le plus convoité de la commune en matière de stationnement. C'est le premier lieu vers lequel les visiteurs vont se diriger à leur arrivée dans la ville. Outre la courte distance qui le sépare de la plage et qui permet aux touristes de ne pas marcher longtemps avec leurs affaires, cette proximité rassure puisque les personnes peuvent surveiller leur véhicule pendant qu'ils profitent des joies de la plage. Bien sûr, ce sont les places les plus proches de la rue marchande qui restent les plus prisées.

Le front de mer est un boulevard (Bd Jean Moulin) à deux voies séparées par un terre-plein central où les voitures peuvent stationner à cheval, ainsi que le long des trottoirs de chaque côté. Des espaces réservés au stationnement des motos ont été prévus le long du trottoir le plus proche de la mer.

L'ensemble de cette zone de stationnement peut accueillir environ 550 véhicules.



Photographie 6 : front de mer en période creuse



Photographie 7 : front de mer en période estivale



Secteur 2 : le port

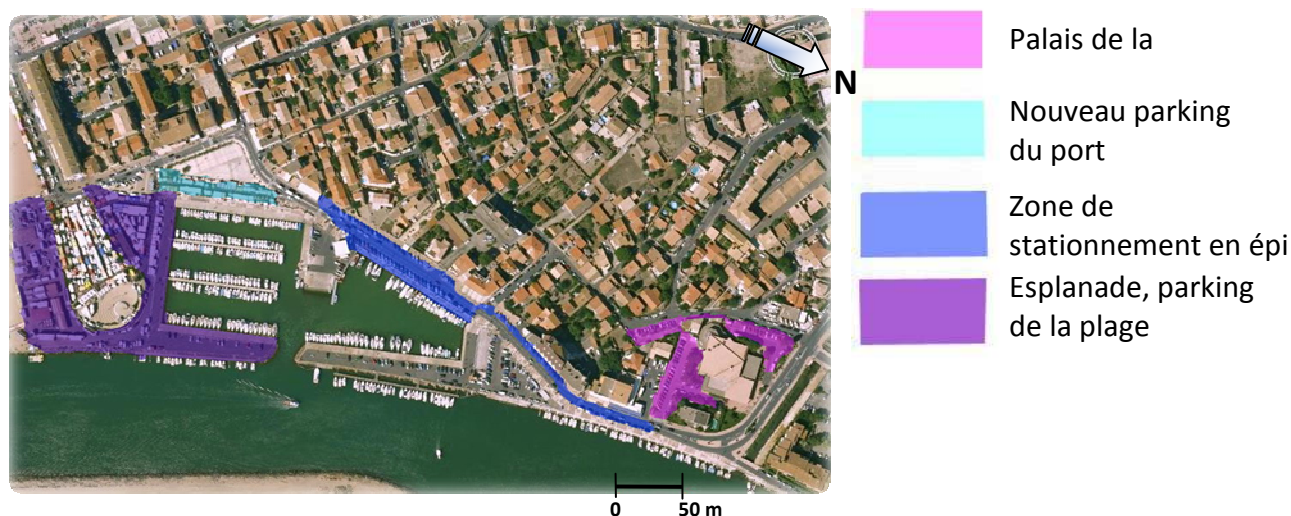


Figure 12 : trois parkings et une zone de stationnement
Source : réalisation personnelle, fond de carte Google Earth

Le port n'étant pas excentré du cœur de ville, son plus grand parking est très prisé par les visiteurs. Il est accessible depuis le front de mer, ainsi les personnes n'ayant pas trouvé de places sur ce dernier, vont commencer à chercher ici, pour ne pas s'éloigner du centre ville. Les autres parkings sont situés sur les bords de la route principale, empruntée pour refaire le tour de la station. Ce sont donc des passages obligatoires, très vite saturés. Le parking de la plage (voir carte ci-dessus) entoure une grande esplanade où se déroulent de multiples concerts gratuits et spectacles durant toute la saison estivale. Il accueille également le marché tous les matins, et ne commence donc à se remplir qu'en fin de matinée et dès le début de l'arrivée des plagistes.



Photographie 8 : nouveau parking du port à côté du boulodrome



Photographie 9 : parking de la plage



Photographie 10 : parking de l'esplanade



Photographie 11 : zone de stationnement en épi

Secteur 3 : le casino

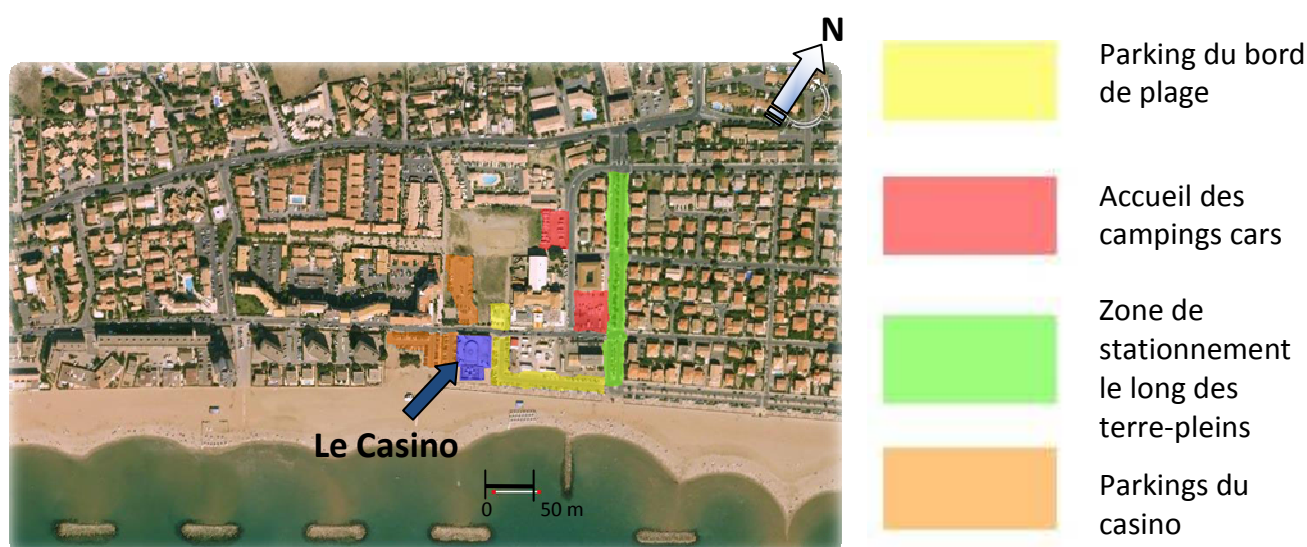


Figure 13 : parkings et zone de stationnement près du casino
Source : réalisation personnelle, fond de carte Google Earth

Sur tout le territoire communal il n'existe qu'un endroit où sont autorisés les camping-cars (voir la carte ci-dessus). Non loin se situe leur unique borne de vidange. La fonction première du parking du casino est de permettre aux usagers du casino de se garer. Mais vu sa proximité avec le bord de mer, beaucoup de visiteurs se garent là pour aller à la plage. Il a une capacité de 150 places dont 5 pour handicapé. Juste à côté se trouve un parking gratuit pouvant accueillir environ 100 véhicules dont 2 places pour handicapé. La zone en vert sur la carte recouvre le boulevard Pierre Giraud, il est séparé en deux voies par un terre-plein. Des emplacements de stationnement en créneau sont marqués le long des trottoirs ainsi que sur les bords du terre-plein. Ce qui permet à environ 100 voitures de stationner. C'est un quartier où il y a beaucoup de résidences, mais chacune d'elles ont un parking privé, ainsi il n'y a vraiment que les visiteurs journaliers qui stationnent dans les différents parkings précités et sur le boulevard Pierre Giraud.



Photographie 12 : aire d'accueil des camping-cars



Photographie 13 : parking du casino



Photographie 14 : boulevard Giraud (vue d'un des côtés de la voirie)

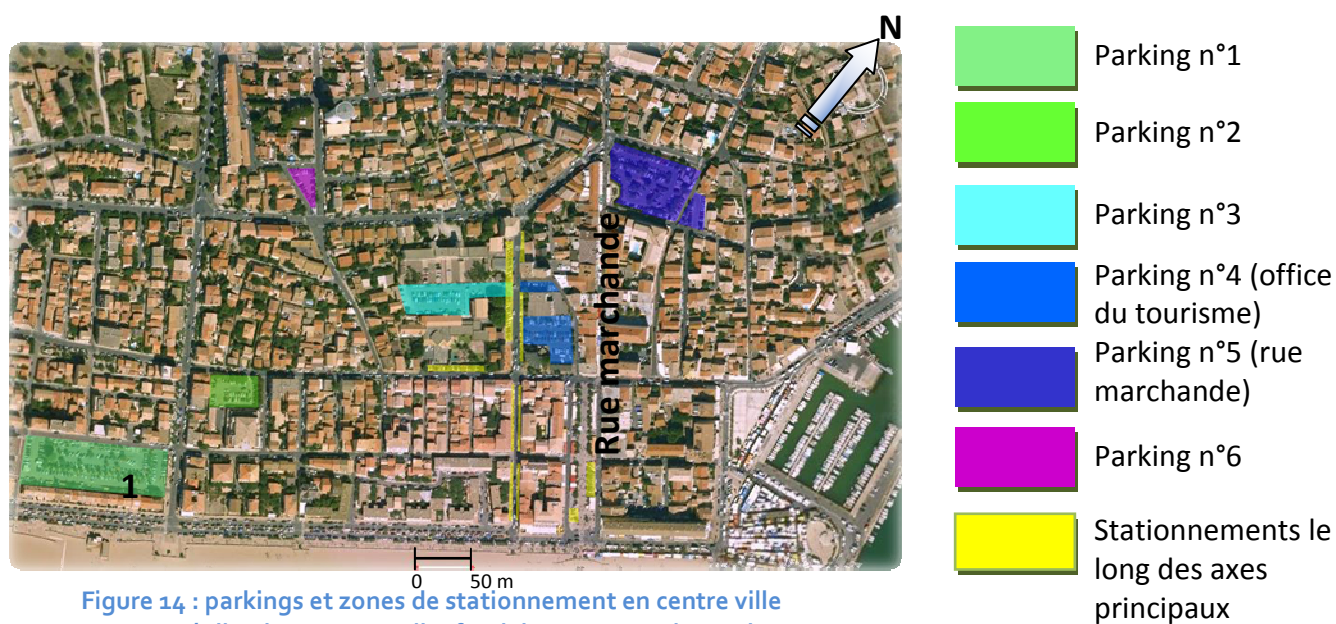


Photographie 15 : extra du parking de la plage



Photographie 16 : parking de la plage

Secteur 4 : le centre ville



Les parkings n°3, 4 et 5 et les zones jaunes sur la carte sont situés dans le cœur dynamique de la ville. Ils font partie des premiers lieux saturés car les automobilistes anticipent l'encombrement du front de mer et donc préfèrent se garer ici en prévision. Le parking n°5 est le premier que l'on rencontre en arrivant sur la commune et donc le plus rapidement rempli. Etant donné la faible capacité du parking n°6 il s'avère être très vite complet, de plus il est sur l'axe principal qui mène au casino. Le parking n°2 se découvre un peu au hasard de la circulation dans le centre. Le parking n°1 est un peu mieux indiqué mais il se situe surtout sur un axe important de la commune qui mène directement à la mer. La plupart des usagers de ces parkings sont des visiteurs car les habitants du centre ont leur propre garage ou place réservé devant leur maison.



Photographie 17 : parking n°1



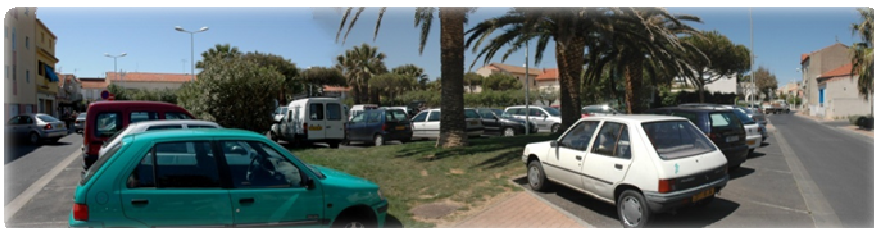
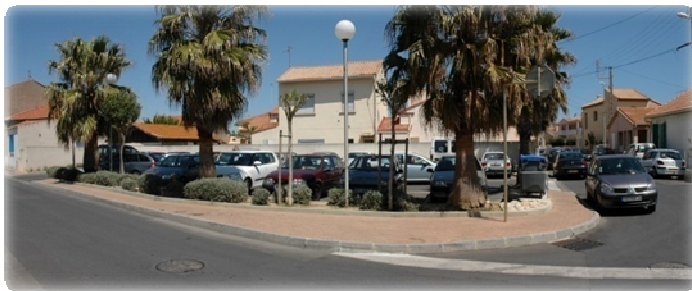
Photographie 18 : parking n° 2



Photographie 19 : parking n° 3



Photographie 20 : zone de stationnement



Photographie 21 : parking n°5



Encombrement des rues :

Tous les parkings évoqués plus haut ne suffisent pas pour accueillir les visiteurs, aussi les automobilistes stationnent dans toutes les rues de la ville et notamment celles les plus proches du centre. Pour la plupart, les rues sont assez larges pour que les conducteurs se garent des deux côtés de la voie et que l'on puisse continuer à circuler. Une des grosses difficultés lorsque l'on circule dans Valras-Plage, c'est que les différents parkings sont peu ou pas indiqués : certains sont indiqués par quelques marquages au sol, d'autres sont signalés à des carrefours mais les automobilistes sont livrés à eux-mêmes par la suite.



Photographie 22 : exemple de rues encombrées

Nous venons de cibler les zones où le problème du stationnement se fait le plus ressentir dans la ville. Aussi, nous allons nous intéresser aux usagers de ces différentes zones. Tout d'abord, nous présenterons l'accès à la ville et son plan de circulation.

2/ La circulation générale en saison estivale

A/ L'accès et les voies de communications principales (valable toute l'année)

La desserte de la commune s'effectue principalement par deux grands axes :

- 3 Le tronc commun de la D19 et de la D64 depuis Béziers et Sérignan
- 3 La D37 depuis Narbonne et Vendres

Ces trois départementales permettent d'accéder à la ville par ses deux extrémités. La D19 est utilisée par les habitants de Béziers mais aussi par tous les arrivants de l'autoroute A9. Depuis la création de la rocade nord de Béziers les habitants des petits villages alentours utilisent la D37 car beaucoup moins fréquentée et plus rapide.

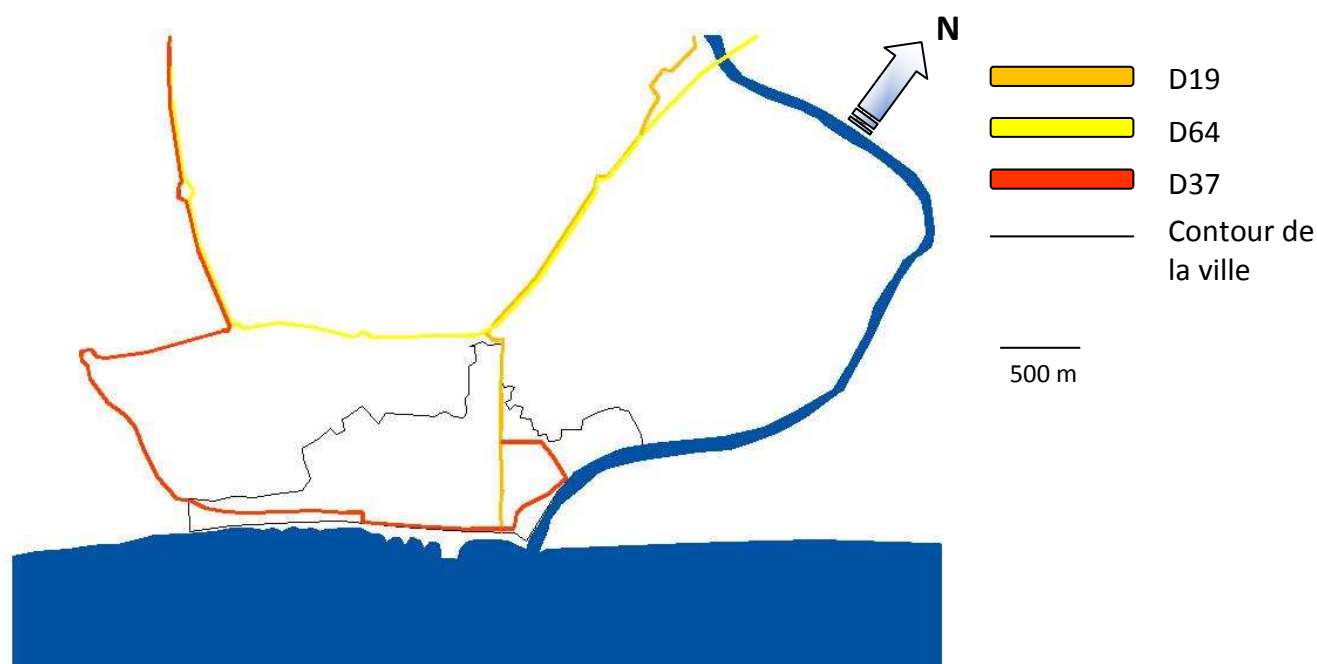


Figure 15 : accès à la ville ; réalisation personnelle

On note que la D19 et la D37 forment les axes principaux de la ville. La D19 amène directement au centre ville et aboutit sur le front de mer, c'est-à-dire sur la D37. Cette dernière longe toute la commune par le front de mer et contourne le centre ville pour permettre aux automobilistes de ressortir de la ville par la D19.

Les voies les plus fréquentées sont celles qui permettent de contourner les petites rues du cœur de ville, pourtant ces grands axes le traversent. A l'image de l'avenue Charles Cauquil qui mène directement à la rue marchande ou le boulevard Gambetta. Les voies considérées comme secondaires sont très utilisées lors de la recherche d'une place de stationnement et non pour leur fonction première de voie de circulation dans la cité. Le boulevard Roger Audoux dessert les quartiers du haut de la commune.

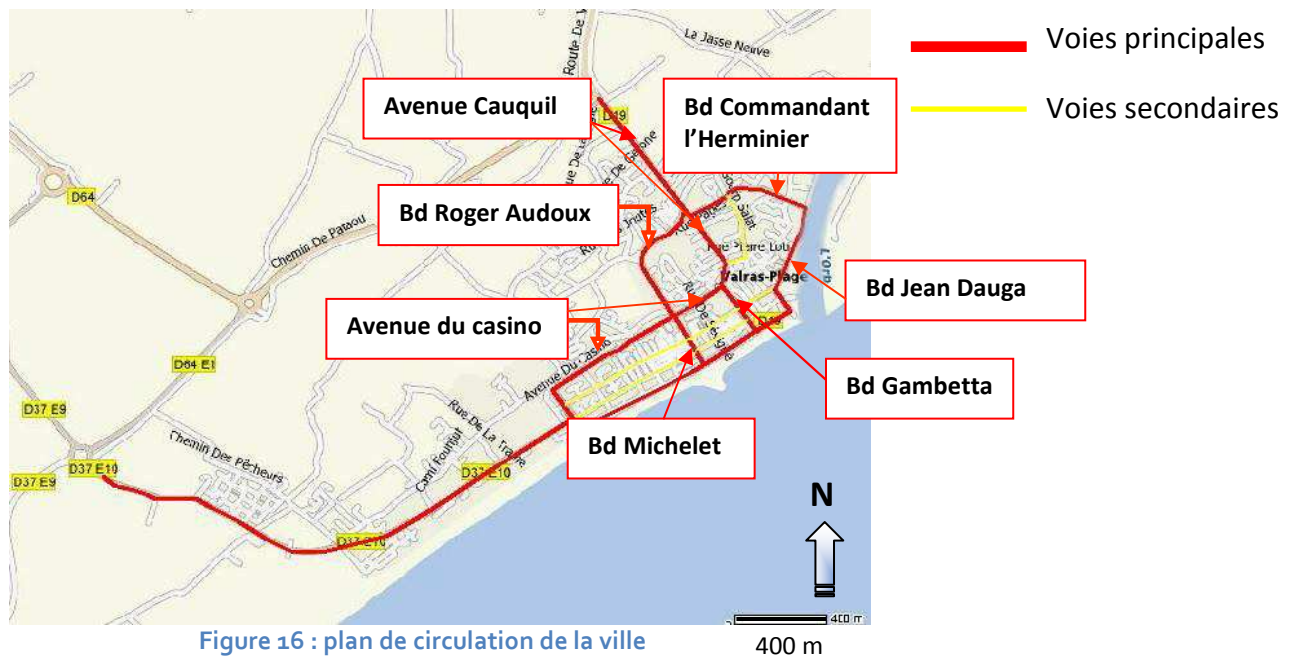


Figure 16 : plan de circulation de la ville

Entre la fin du XIXe et le début du XXe siècle, le tissu urbain a été orienté selon une structure en T, formé initialement par le boulevard Jean Moulin (le front de mer) et les boulevards Roger Audoux et Michelet. Ce qui permettait à l'époque une liaison entre Valras-Plage et l'arrière pays.

B/ La circulation interne

En saison estivale, on peut distinguer deux flux différents dans la commune de Valras-Plage. Il y a d'abord le flux des personnes habitants la ville toute l'année et qui reste là l'été, et le flux des touristes.

3 Les flux engendrés par les usagers internes

Lors de la saison estivale, la population locale ne forme pas la majorité des personnes utilisant les voies de circulation, du moins pas aux heures de pointes. En effet les déplacements des Valrassiens se limitent aux besoins quotidiens, ceux d'aller faire ses courses ou se rendre au travail. Les habitants de la commune ont connaissance des problèmes de circulation de leur ville l'été, et donc évitent de fréquenter les grands axes aux heures dites de pointes. C'est-à-dire aux heures de plage ou du marché du matin, à savoir 10 h, 12 h, 14 h, et 17 h. Ce sont les heures d'arrivées à la plage et de départ.

Les axes les plus utilisés par les habitants de Valras-Plage sont les axes principaux de la ville puisqu'ils mènent aux différents points importants. La seule enseigne de commerces nationale sur la commune est « lidl » et se situe sur le boulevard Commandant l'Herminier. D'autres commerces de proximité sont présents sur le territoire valrassien et sont localisés au centre ville, notamment dans la rue marchande.

3 Les flux engendrés par les usagers temporaires

Les usagers dits temporaires sont les touristes qui séjournent à Valras-Plage ou qui ne sont de passage que pour la journée. Ces personnes ne se déplacent que pour aller aux endroits stratégiques de la ville, à savoir le front de mer, la rue marchande et le port dans le but d'être toujours au plus près de la mer et donc de la plage mais aussi, près du centre et de ses commerces. Une partie des usagers temporaires sont les habitants des villes alentours. Pour la majorité, ils connaissent la situation de Valras-Plage en été et donc vont avoir tendance à se garer dans les rues des quartiers résidentiels et ne pas tenter de s'approcher des parkings très fréquentés. Mais l'accès à ces quartiers se fait par les axes principaux aussi, cela amplifie le phénomène de saturation de la ville. Les heures de plus hautes fréquentations des voies communales sont les heures de marché le matin vers 10 h, le midi et bien sûr l'après midi à 14 h et 16 h, ainsi que les retours entre 17 h et 18 h.

3 Analyse d'une journée type en saison estivale :

Les premiers arrivants sont les personnes qui fréquentent le marché du matin et les promeneurs présents aux heures dites « fraîches » c'est-à-dire avant 10 h. Les marchés du matin occupent tout le front de mer, l'esplanade. Les parkings les premiers saturés sont donc ceux du port et ceux du centre ville notamment celui du haut de la rue marchande. Ensuite on observe l'engorgement des rues du centre le long des trottoirs. Les rues du centre ville ne sont pas assez larges pour permettre un stationnement des deux côtés de la voirie et la circulation à double sens, or on relève tout de même ce système de stationnement, ce qui perturbe la circulation dans le centre. A l'inverse, les rues des quartiers résidentiels autour du centre permettent ce fonctionnement car les voies sont très larges.

3/ La vie commerçante

A/ Les commerçants

En saison basse, les commerçants de Valras-Plage sont pour la plupart fermés, en effet on note ce phénomène surtout pour les restaurants et les hôtels. Il existe plusieurs raisons à cela. Le commerce de Valras-Plage est une activité secondaire pour le gestionnaire ou c'est un commerce de saison estivale et le gestionnaire a un autre commerce à la montagne pour l'hiver, c'est-à-dire la saison haute de la montagne. Mais on note aussi que quelques commerçants vivent toute l'année avec les bénéfices de la saison estivale.

B/ Les locations de vélos

On compte deux stations de locations de vélos et la grande majorité des locations sont des rosalias, notamment le soir, puisqu'il y a moins de circulation.

Tout d'abord la station sur l'esplanade du port, puis celle en bout du front de mer au niveau du casino. Ces stations n'existent qu'en saison estivale.



Photographie 23 : www.loca-loisirs.fr

4/ Les réponses possibles aux problèmes

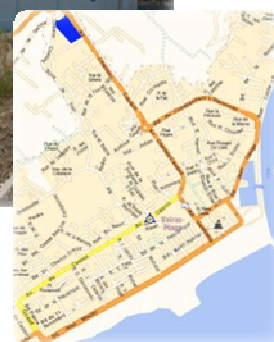
Comme nous l'avons déjà précisé notre problème se situe au niveau du stationnement dans la commune et plus précisément en centre ville. Aussi il serait envisageable de créer une nouvelle aire de stationnement pas trop loin du centre, accessible à pied depuis la plage. Un tel parking aèrerait le cœur de ville en y réduisant la circulation.

A/ Les terrains disponibles

La commune n'a à sa disposition que quelques terrains vierges, mais la majorité est classée « zone naturelle », en plus du domaine des Orpellières, sur l'autre rive de l'Orb. De plus, les seuls qui ne sont pas en « zone naturelle » ont déjà été réservés pour de futurs aménagements. Par exemple, au nord de la commune, au niveau du cimetière et de la gendarmerie, ont été prévus une maison de retraite et un lotissement.



Photographie 24 : terrain au niveau de la gendarmerie



Les seules zones qui rendent possible un tel aménagement sont situées sur des terrains libres de toute occupation de la commune de Sérignan qui jouxte Valras-Plage.

Durant la haute saison, on observe un trop-plein de véhicules. Que ce soient les touristes ou la population locale et des alentours, les rues se gorgent de véhicule. La circulation y est de plus en plus difficile et rallongée en raison du temps mis à trouver une place de stationnement toujours recherchée au plus près de la plage. Aussi les personnes ne voulant pas perdre leur temps à chercher une place au centre ville vont se diriger vers l'extrémité de la station, près du casino, voire encore plus loin. Or dans ce secteur, on trouve peu de commerces ou de restaurants.

Ma proposition sera donc de créer un parking de délestage (ou parking relais) près du centre, avec un système de navette qui amènera les usagers jusqu'au centre ville, afin qu'ils puissent profiter de ce cœur de ville et de la plage située à proximité. Une offre de location de vélos sera mise en place pour inciter les usagers du parking à se déplacer en deux roues. D'autres stations de location seront installées sur tout le territoire de la commune pour que les usagers n'aient pas à se soucier de leur vélo s'ils décident de se promener à pieds.

III. Les propositions d'aménagement

Table des matières

1/ Le concept	34
2/ Le terrain choisi	35
3/ Le projet	36
A/ Le parking	36
B/ Le maillage des pistes cyclables.....	39

1/ Le concept

Le but de cet aménagement est principalement d'offrir une aire de stationnement près du centre et donc de la plage. Un parking accessible à pied, afin de ne plus avoir « à tourner en rond pendant des heures » pour trouver une place en centre ville, pour devoir enfin s'éloigner de plus en plus.

De plus, la circulation en centre ville est rendue dangereuse l'été. D'une part le conducteur doit être très vigilant, car en saison estivale le centre est bondé de piétons, dont beaucoup d'enfants, parfois agités et qui ne font pas attention aux véhicules. De l'autre, le temps perdu à chercher une place et à parcourir tout le centre augmente la pollution. Mais un point non négligeable est à soulever : le comportement des automobilistes : évidemment, lorsqu'un conducteur ne trouve pas où se garer, qu'il n'y ait pas de place dans un parking ou dans les rues, le temps passé à chercher va énerver ou du moins rendre irritable une grande partie des automobilistes qui auront tendance à vouloir aller plus vite. D'où une augmentation du risque d'accident, aggravé par la présence de piétons.

Aussi en créant un parking vers l'entrée de la ville mais suffisamment proche du centre, nous évitons aux automobilistes cette "corvée" qu'est la recherche d'une place. Une bonne signalisation doit être mise en place pour prévenir les conducteurs à l'avance afin d'éviter l'effet de surprise au dernier moment. Ce parking sera payant avec un système de forfait à la journée. Jusqu'à présent aucun parking ni aucune zone de stationnement n'est payante sur la commune de Valras-Plage, aussi nous rendrons ces zones payantes avec un tarif assez élevée pour inciter les visiteurs à utiliser le nouveau parking. Les stationnements en ville seront gratuits pour les riverains, et bien entendu tout stationnement sera payant uniquement durant la saison estivale et redeviendra gratuite pour tout le monde durant la saison basse. Pour différencier les riverains des touristes journaliers, des vignettes pour les voitures, avec les dates de séjour seront disponibles à l'office du tourisme. Un panneau d'information sera placé à chaque entrée de la ville.

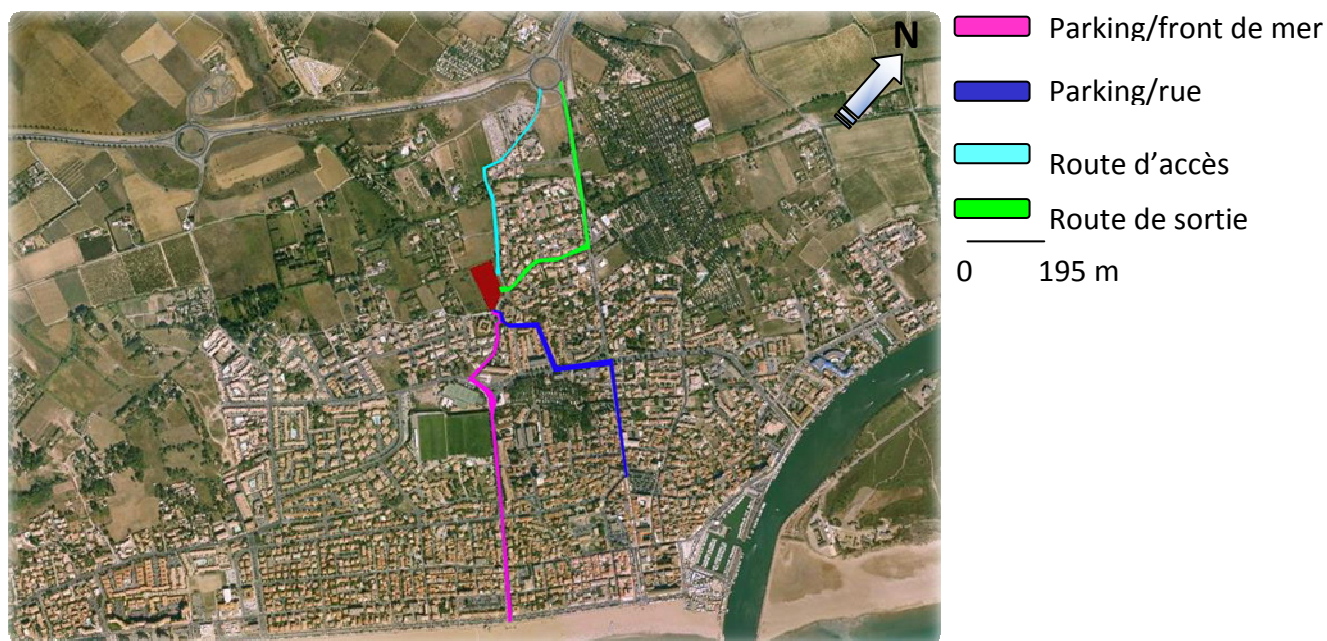
De plus, pour éviter les automobilistes qui continueraient de circuler « pour rien » dans le centre de la ville, certaines rues seront interdites de stationnement et surveillées par la police municipale. Des panneaux indiquant les zones interdites de stationnement seront placés à l'entrée de la ville. Un panneau annonçant que le stationnement sera payant en ville sera placé également à l'entrée de la ville.

Un réseau de pistes cyclables sera prévu pour inciter les visiteurs à se déplacer en deux roues. Une location de vélos sera mise en place sur le parking de délestage. D'autres stations de location seront installées dans la ville pour permettre aux usagers de laisser leur vélo dans un lieu sûr pendant leurs activités.

2/ Le terrain choisi

Le terrain que j'ai choisi pour l'emplacement du parking se situe sur la commune de Sérignan. Tous les terrains de Valras-Plage non classés en zone naturelle se situent trop loin du centre ville, et n'apporteraient aucun avantage à devenir un parking de délestage. Aussi, le terrain retenu est en bordure d'un quartier résidentiel, et très facile d'accès depuis le rond point d'entrée de la ville.

Il se trouve à 900 mètres du front de mer et à 750 mètres de l'entrée nord de la rue Charles Thomas. Se trouvant sur la commune voisine, pour que celle-ci accepte de vendre son terrain, nous lui proposerons de lui reverser une partie des bénéfices engendrés par le parking.



3/ Le projet

A/ Le parking

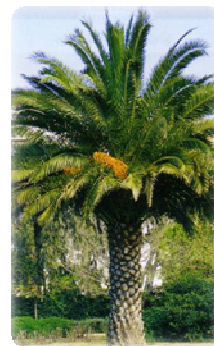
C'est un parking qui pourra accueillir jusqu'à 406 véhicules dont 18 handicapés. L'entrée se fera par le chemin des Cosses sous la Tour et la sortie se situera au niveau du carrefour entre le chemin des Cosses sous la Tour et la rue du 18 février 1931. Comme on peut le voir sur la carte ci-dessus.



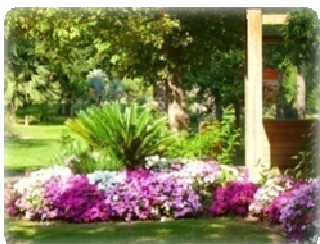
Source : www.fernview.com.au

Le parking sera entouré d'une végétation taillée assez haute pour une meilleure intégration dans le quartier. Pour cela on utilisera des photinia robusta large pour faire une haie.

Pour créer une réelle ambiance de vacances et conforter le beau temps nous planterons des palmiers. Ils seront installés devant la haie de photinia sur de la pelouse.



Source : www.campingclairdelune.fr



Source : www.rendezvousjardin.com

Autour des pieds des palmiers nous placerons des parterres de fleurs.

Des espaces pour les piétons seront mis en place entre les rangées de stationnements (voir les bandes jaunes sur le dessin du parking), tout automobilistes devient piétons à partir du moment où il dépose sa voiture sur le parking. Ce passage sera bordé de barrières pour protéger les usagers.



Source : www.metalco.fr/



Source : www.metalco.fr/

Pour rompre la monotonie du parking des jardinières seront installés sur les espaces piétons tous les 7 mètres. Dans ces jardinières des lauriers saucés seront plantés. D'autres jardinières seront mises en place au niveau de la location de vélos, dans ceux-ci nous mettrons des cyprès.

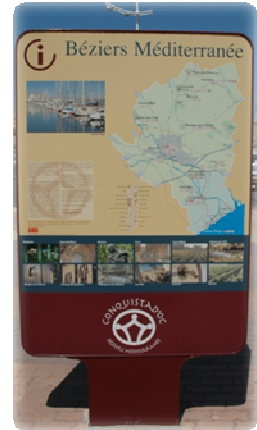


Source : www.metalco.fr/



Source : www.metalco.fr/

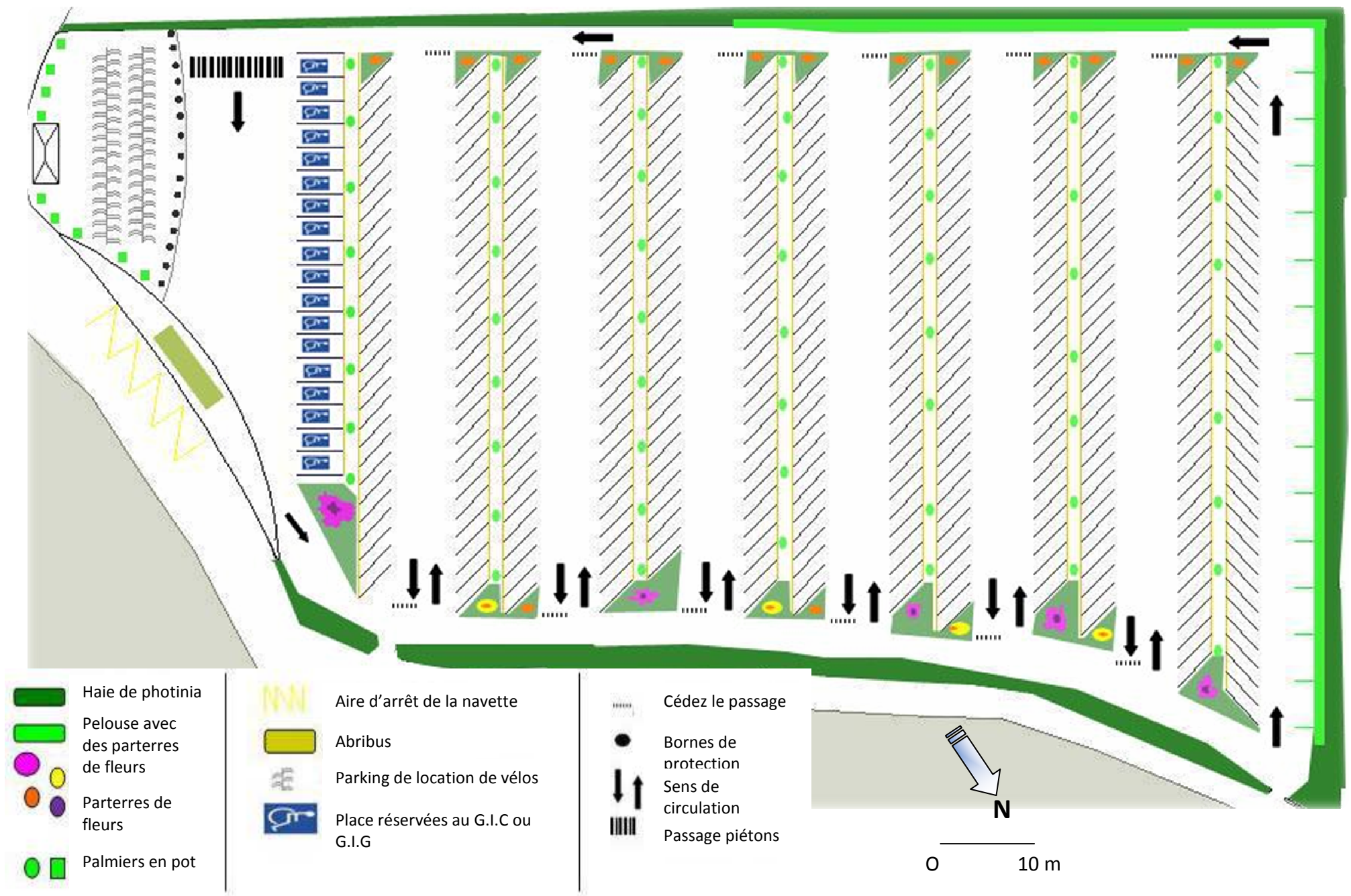
Pour les vélos des bicyparcs en enroulement en spirale seront mis devant le local de location pour permettre le libre service aux usagers du parking. Les vélos pourront être loués en échange du ticket de parking. Au même endroit seront installés des panneaux d'informations sur la ville et ses alentours, l'histoire, le patrimoine architectural, les lieux à visiter dans la région. Certains sont déjà mis en place au niveau du port.



Photographie 25 :
panneau d'information

Le problème de stationnement n'étant pas un problème uniquement durant la journée, un éclairage a été prévu. En effet les soirs de dates telles que le 14 juillet ou de grands concerts, la ville ressent de nouveau cet engorgement de véhicules.

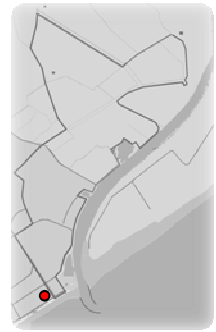
Bien sûr, pour des questions d'hygiène et de propreté du site des poubelles seront installées dans le parking.



B/ Le maillage des pistes cyclables

Un parcours vtt de 9,4 km au départ de l'office du tourisme (point rouge sur la carte ci-contre) est déjà proposé pour visiter les alentours du côté du fleuve.

Mais aucuns espaces n'est réservés pour les vélos, aussi je voudrais créer plusieurs pistes cyclables le long des grands axes principaux de la ville.



3 Sur le front de mer :

Dans le sens centre ville-casino, les stationnements le long du trottoir seront supprimés pour pouvoir créer la piste cyclable. Dans l'autre sens la piste sera prévue sur la promenade, étant assez large pour accueillir les piétons et les cyclistes. Pour plus de sécurité une barrière végétale séparera la piste cyclable de la partie piétonne.

3 Sur le boulevard Commandant l'Herminier :

Sur ce boulevard les deux sens de circulation seront mis d'un seul et même côté de la route. En effet les bord de ce boulevard ne sont pas aménagés et sont assez large, la preuve en est que les voitures stationnent en épis sur le côté gauche dans le sens le fleuve-le rond point (voir carte ci-dessous).

3 Tronçon front de mer/boulevard l'Herminier :

Comme pour le front de mer la piste se fera sur la promenade du bord du port, elle sera à sens unique. Elle n'est pas assez large pour mettre une barrière végétale aussi piétons et cyclistes seront sur la même promenade mais des tracés au sol indiqueront les espaces réservés à la piste cyclable.

Les autres pistes seront tracées sur le bitume sur les voies de circulation, pour cela toutes les zones de stationnement qui pourrait se trouver sur le côté de la future piste cyclable seront supprimées.



Les différentes stations de locations de vélos seront installées aux lieux les plus stratégiques de la commune à savoir :

- Au bout des allées Charles de Gaulle (1)
- Au milieu du front de mer (2)
- Au carrefour entre l'avenue du casino et la rue piétonne (3)
- Au nouveau parking (4)

Chacune de ces stations seront équipées de bicyparc en enroulement spirale, une étude devra être faite pour estimer le nombre de vélos à mettre à disposition, nous proposerons donc des vélos mais aussi des rosalias.

Conclusion

Après avoir étudié le système de fonctionnement de la circulation et de stationnement de la commune de Valras-Plage. Nous avons donc vu que la ville accueille dix fois sa population hivernale. Aussi la circulation se fait difficile en centre ville, lieu où tous les commerces se regroupent. Tous les visiteurs tentent au maximum de s'y rapprocher, mais arrive un moment de saturation, c'est pour cela que les automobilistes s'éloignent de plus en plus vers un lieu vide de tout commerce et de restaurants. C'est pour avoir vécu cette situation que l'idée de résoudre ces dysfonctionnements m'est venue. Je me suis demandé comment on pouvait permettre à tout le monde de profiter du centre ville sans pour autant encombrer les rues du centre. Un parking me semblait la solution la plus adéquate. En créant un parking en amont de la ville et proche du centre, c'est-à-dire accessible à pied, cela permet de sécuriser les voies du centre ville, tout en diminuant la pollution engendrée par les automobilistes qui tournent en rond pour trouver une place. La location de vélo proposée au niveau du parking et les différentes stations créées dans la commune, nous favorisons les déplacements en deux roues, non polluant et adapté à la géographie physique de la commune. N'ayant aucunes pistes cyclables nous avons proposé d'en créer le long des axes principaux.

Les politiques de déplacements et de stationnement sont aujourd'hui de gros enjeux notamment pour les stations balnéaires.

Bibliographie :

Documents consultés :

- 3 Rapport de présentation du P.O.S de la commune de Valras-Plage
- 3 Etude de circulation sur la commune de Valras-plage
- 3 BONNY (Flore).-La Place de l'église de Vouzon et ses alentours (41 Loir-et-Cher).-72 f
Projet Individuel : département aménagement-Université deTours : EPU-DA, 2007
- 3 FREHEL (Kevin).-Gestion d'une commune touristique.-63 f
Projet Individuel : département aménagement-Université deTours : EPU-DA, 2007

Webographie :

www.valras-plage.net
www.beziers-agglo.org
www.metalco.fr
www.viamichelin.fr
<http://fr.wikipedia.org>

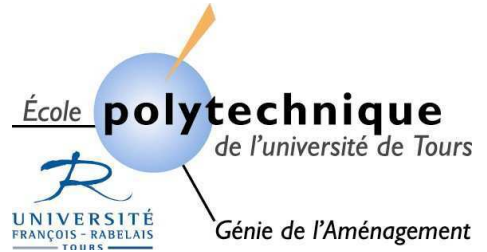
Table des illustrations :

Figures :

Figure 1 : localisation géographique	6
Figure 2 : blason de la commune	7
Figure 3 : évolution population.....	8
Figure 4 : composition du taux de variation	8
Figure 5 : répartition par tranche d'âge	9
Figure 6 : répartition par type d'activité	9
Figure 7 : zone centre ville.....	10
Figure 8 : zone commerçante.....	10
Figure 9 : type de logement	15
Figure 10 : étalement urbain	16
Figure 11 : localisation des grands secteurs de stationnement.....	18
Figure 12 : secteur du port	20
Figure 13 : secteur du casino	22
Figure 14 : secteur du centre ville.....	24
Figure 15 : accès à la ville	28
Figure 16 : plan de circulation	29

Photographies :

Photographie 1 : vue aérienne de Valras-Plage	6
Photographie 2 : embouchure de l'Orb en 1949	7
Photographie 3 : rue marchande	11
Photographie 4 : superette.....	11
Photographie 5 : allées Charles de Gaulle.....	11
Photographie 6 : front de mer en période creuse	19
Photographie 7 : front de mer en période estivale.....	19
Photographie 8 : nouveau parking du port	20
Photographie 9 : parking de la plage au port.....	21
Photographie 10 : parking de l'esplanade.....	21
Photographie 11 : stationnement en épi au port	21
Photographie 12 : parking des camping-cars.....	22
Photographie 13 : parking du casino	23
Photographie 14 : boulevard Giraud.....	23
Photographie 15 : extra du parking du casino.....	23
Photographie 16 : parking de la plage au casino.....	23
Photographie 17 : parking 1 (centre ville)	24
Photographie 18 : parking 2 (centre ville)	25
Photographie 19 : parking 3 (centre ville)	25
Photographie 20 : zone de stationnement (centre ville)	25
Photographie 21 : parking 5 (centre ville)	25
Photographie 22 : exemple de rues encombrées.....	27
Photographie 23 : rosalie.....	31
Photographie 24 : terrain de la gendarmerie	31



Ecole Polytechnique Universitaire
Département Génie de l'Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Tuteur : M. BENABDALLAH

VIVER Camille
Stage DA3
2007-2008

Résumé :

Valras-Plage est une station balnéaire du sud de la France. Etant une destination choisie par plus de 30 000 touristes, elle voit sa circulation se densifier au cours des journées d'été. De plus, le stationnement reste un des points les plus importants en ce qui concerne la commune. En effet, les touristes désirent être toujours au plus près du centre ville et donc des commerces, les parkings les plus proches sont saturés à une rapidité impressionnante. Le désir de rester proche du centre amène les conducteurs à tourner en voiture dans les rues, ces déplacements inutiles provoquent un trop plein de pollution. Puisque toutes les rues sont gorgées de véhicules et les parkings remplis, les automobilistes s'éloignent de plus en plus du centre dynamique de la commune. Tous les commerces sont concentrés dans ce cœur de ville, aussi en s'éloignant ils ne profitent d'aucun avantage commerciaux.

Mots clés :

Déplacement, stationnement, tourisme, commerces, Valras-Plage, Hérault, Languedoc-Roussillon, 34