



Arradon Schéma de mobilité

Phase 1 - Diagnostic
Décembre 2024



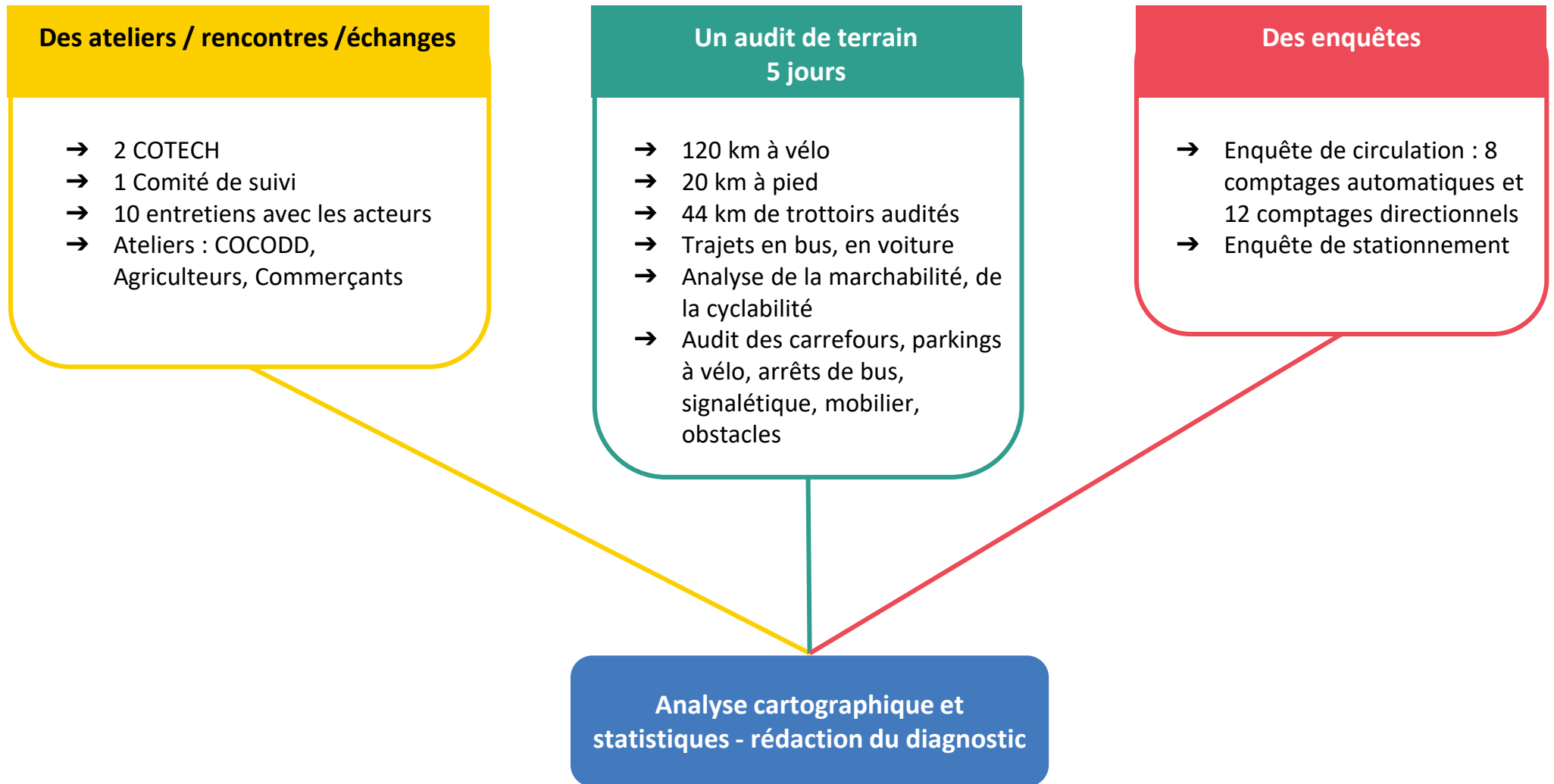
Sommaire

- Les principaux enseignements du diagnostic p. 3
- Structuration du territoire et offre de mobilité p. 8
- La mobilité à Arradon, usages et freins p. 87
- Les enjeux p. 121

Les principaux enseignements du diagnostic



La construction du diagnostic



Les principaux enseignements du diagnostic

Des caractéristiques socio-démographique et un contexte territorial qui vont influencer sur...



Une démographie en croissance par le solde migratoire : 0,8 % par an.
Un vieillissement de la population et une part des plus de 60 ans avoisinant les 45 %.



... les besoins de déplacements

Une part des déplacements obligés (travail, études) plus faible au profit des autres motifs (achats, visites, santé, loisirs).
Des déplacements plus diffus et en dehors des heures de pointes.



Une précarité énergétique mobilité des ménages importante : 14 % des ménages concernés.
Un des niveaux de vie médian les plus importants de l'agglomération.



Une perte d'autonomie et un renoncement aux déplacements pour les ménages freinés dans leur mobilité.



À 30 min à vélo, à 20 min en bus et à 15 min en voiture de Vannes, pôle d'équipements, d'emplois et de services majeurs du territoire.

Arradon, un pôle d'équipements, d'emplois, de commerces et de services important pour le secteur.



Des déplacements importants vers Vannes pour le travail (36 % des actifs), les études (35 % des scolaires), les grands équipements, la santé, etc.

Des déplacements internes à Arradon importants pour l'accès aux commerces, pour les études (61 % des scolaires), les équipements et les loisirs.



Arradon, commune touristique, labellisée station verte, disposant d'une offre d'hébergement, d'un port, de 15 km de sentier côtier, d'une véloroute et des escapades à vélo, et présentant 17 % de résidences secondaires.

Des déplacements vers Arradon depuis les communes voisines (attractivité d'Arradon) pour l'emploi (69 % des emplois d'Arradon sont occupés par des actifs des communes voisines), les études, l'accès aux commerces et les loisirs.

Des déplacements, internes et depuis les territoires limitrophes, vers le littoral, à l'année avec une fréquentation plus importante les week-ends, les vacances scolaires et en période estivale.

Les principaux enseignements du diagnostic

Un usage important de la voiture, des facilités de déplacements en voiture



Un usage important de la voiture pour les déplacements internes à la commune (62 % des déplacements liés au travail) et vers les territoires limitrophes (91 % des déplacements liés au travail).

Des facilités de déplacements en voiture sur le territoire : absence de congestion à l'exception de l'entrée dans Vannes en heures de pointe, des facilités de stationnement.

Un territoire épargné par le trafic de transit des communes voisines vers Vannes à l'exception du secteur de Botquelen/Petit Molac.

Des routes communales non adaptées au trafic de transit : Brangilles, Plesterven.

Des réserves de capacité de stationnement sur le coeur de bourg et notamment sur le secteur au nord de la place de l'Eglise. Des tensions sur la rue Plessis d'Arradon.

Une intermodalité peu développée



Pas de pôle de mobilité clairement identifié et bien équipé.

Une marchabilité vers les arrêts à développer : seulement 45 % des cheminements sont accessibles dans un rayon de 300 m autour des arrêts des lignes régulières.

Une offre en transport en commun de qualité vers Vannes mais des territoires éloignés de l'offre



3 lignes régulières pour une connexion directe à Vannes.

1 ligne cadencée aux 20 minutes en semaine vers Vannes depuis le coeur de Bourg et Botquelen/Petit Molac.

Un usage limité des transports en commun vers Vannes : 6 % des déplacements liés au travail.

Des territoires « éloignés » de l'offre régulière cadencée : La Brèche, Bourgerel, sud de la commune, Le Moustoir.

Des déplacements en bus impossibles ou contraints le soir et les week-ends.

Des services de mobilités partagées et solidaires essentiellement autour du covoiturage



Une solution de covoiturage du quotidien (Blablacar Daily) répondant à des besoins vers Vannes, et des trajets de 18 km en moyenne.



Absence d'aire de covoiturage, de services d'autostop et d'autopartage.



Des services solidaires organisés par le CCAS mais au cas par cas.

Les principaux enseignements du diagnostic

Un territoire à l'échelle du piéton mais des cheminements peu accessibles



84 % des habitants résident à moins de 15 min à pied d'une centralité et 57 % à moins de 15 min du bourg.

Un atout majeur pour la marche : un réseau de chemins limitant l'effet impasse de l'urbanisation des 70 dernières années.

Seuls 30 % des cheminements présentent une forte marchabilité.

Des points noirs : le sud et l'est du bourg vers la pointe d'Arradon et Bourgerel, l'accès à l'UCO et au Parc d'Activités Doaren Molac.

Un territoire à l'échelle du vélo : l'ensemble du territoire communal est à moins de 15 min à vélo du coeur de bourg



Un axe cyclable structurant vers Vannes et Baden (V45) et un projet d'axe structurant vers Ploëren.

Des aménagements assez qualitatifs mais des choix d'aménagements qui posent question.

Des secteurs à enjeux pour développer la mobilité cyclable : le coeur de bourg, Bourgerel, le littoral, les routes à faible trafic avec des vitesses élevées, la liaison vers le Moustoir.

Le stationnement des vélos - une forte campagne d'installations de support d'attache depuis 2 ans.

Un choix de mobilier de stationnement et des implantations à questionner.

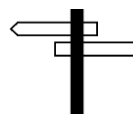
Des carrefours, intersections, traversées peu sécurisées pour les piétons et les cycles



Les traversées piétonnes - un déficit important d'aménagement

Les traversées cyclables des carrefours - absence de priorités, absence de visibilité, difficultés de connexion entre la V45 et le bourg

Une signalétique peu déployée sur le territoire à l'exception de la V45



Une Signalisation d'Information Locale à destination des automobilistes dégradée, peu lisible et plus à jour.

Des offres de stationnement/parking peu signalées ou tardivement.

Une signalétique cyclable directionnelle complète sur la véloroute V45 mais pas de lien avec le bourg.

Une absence quasi-totale de signalétique piétonne directionnelle. Une signalétique piétonne confidentielle, non homogène et peu visible.

Structuration du territoire et offre de mobilité



Sommaire - Objectifs et données utilisées

L'objectif de cette partie est d'identifier les acteurs du territoire, les projets, de comprendre le contexte et la géographie du territoire, l'offre de mobilité et les éléments pouvant influencer sur la nature ou l'organisation des déplacements des Arradonnais-e-s.

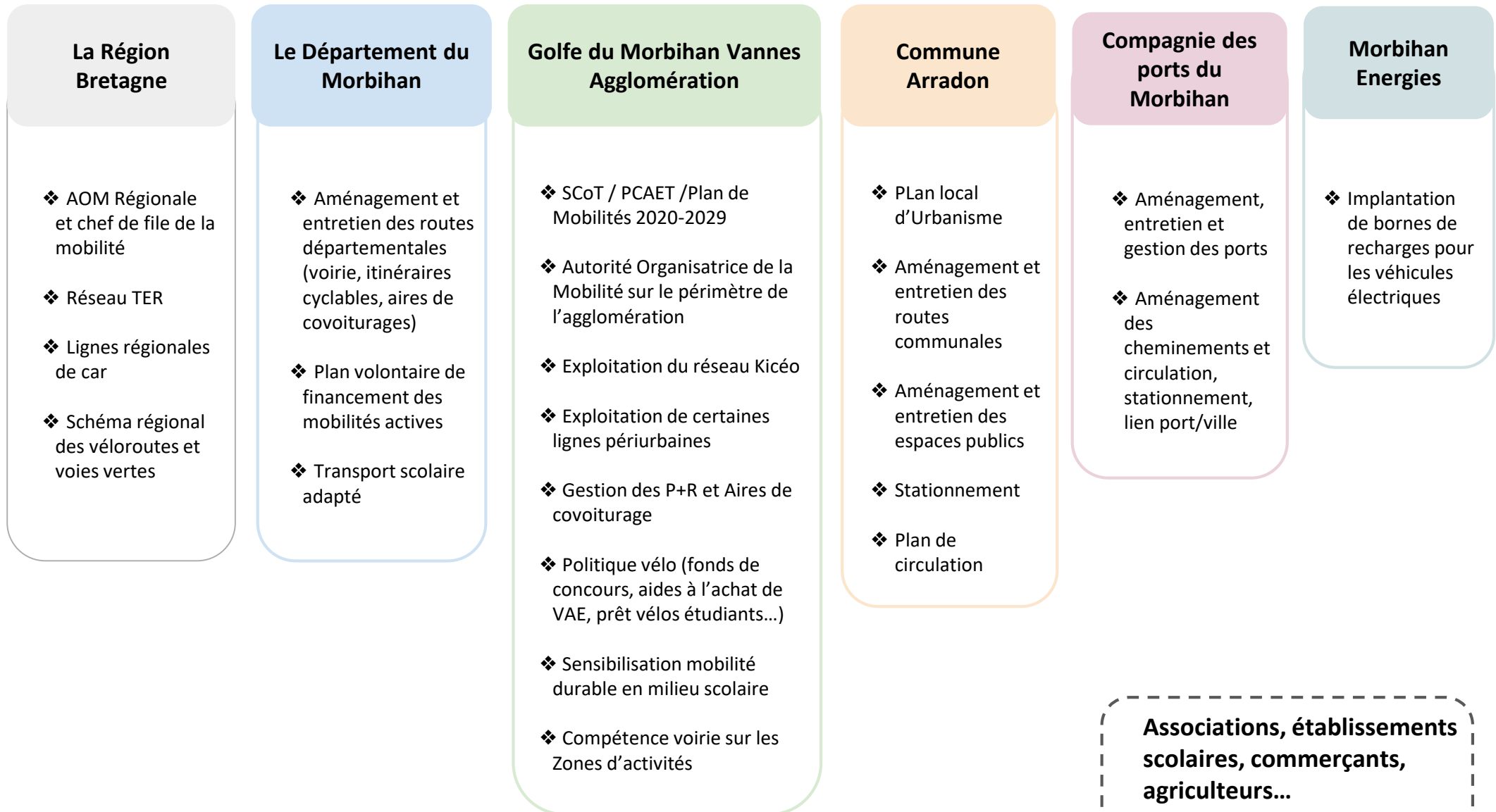
Principales sources des données utilisées :

- INSEE, Recensement de la population - BPE
- INSEE, Fichiers détails mobilité professionnelle et scolaire
- Plateforme Diagnostic-mobilité.fr
- Audit terrain
- Données GMVA et commune d'Arradon
- Observatoire national Interministérielle de la Sécurité Routière
- Observatoire national du covoiturage
- IGN, BD TOPO
- OSM

Les thèmes abordés

Avec qui faire une politique de mobilité à Arradon ? Les compétences	p. 10
Les caractéristiques démographiques	p. 11
Les pôles générateurs de déplacement à l'échelle de GMVA et d'Arradon	p. 13
Les projets engagés et en cours de réflexion	p. 15
L'analyse du réseau viaire	p. 16
L'accidentologie	p. 20
L'offre de transport collectif	p. 21
L'intermodalité	p. 25
Covoiturage / autopartage / mobilités électriques et solidaires	p. 31
Arradon à pied	p. 33
Arradon à vélo	p. 55
Les carrefours - analyse des traversées	p. 68
Les obstacles	p. 75
La signalétique	p. 77

Avec qui faire une politique de mobilité pour Arradon ?



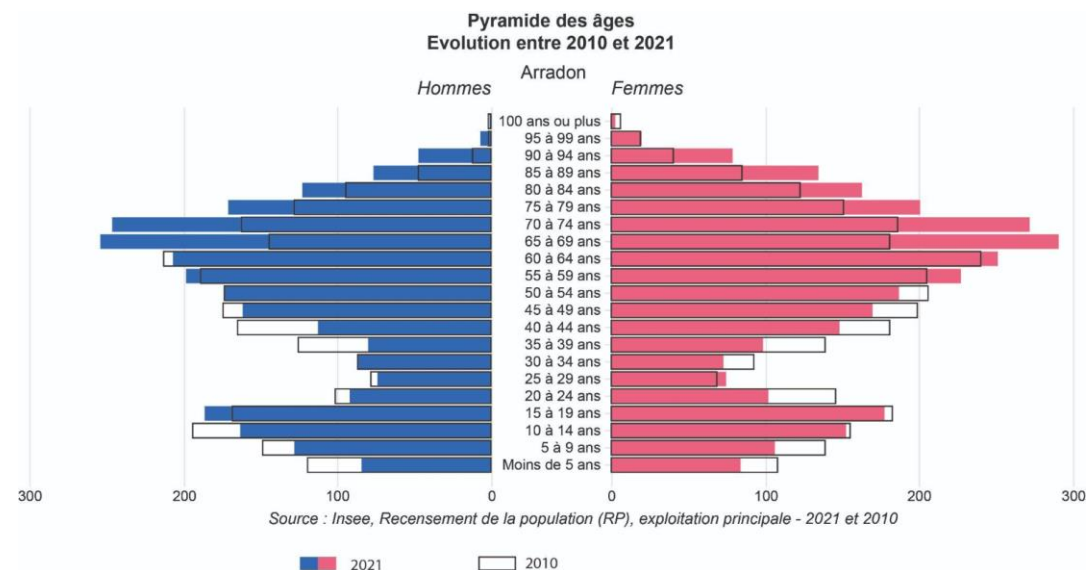
Caractéristiques démographiques

L'analyse du profil sociodémographique du territoire offre la possibilité de comprendre globalement les besoins en déplacements et les pratiques de déplacements des habitants. Cette analyse s'appuie sur les données du recensement de l'INSEE de 2021.

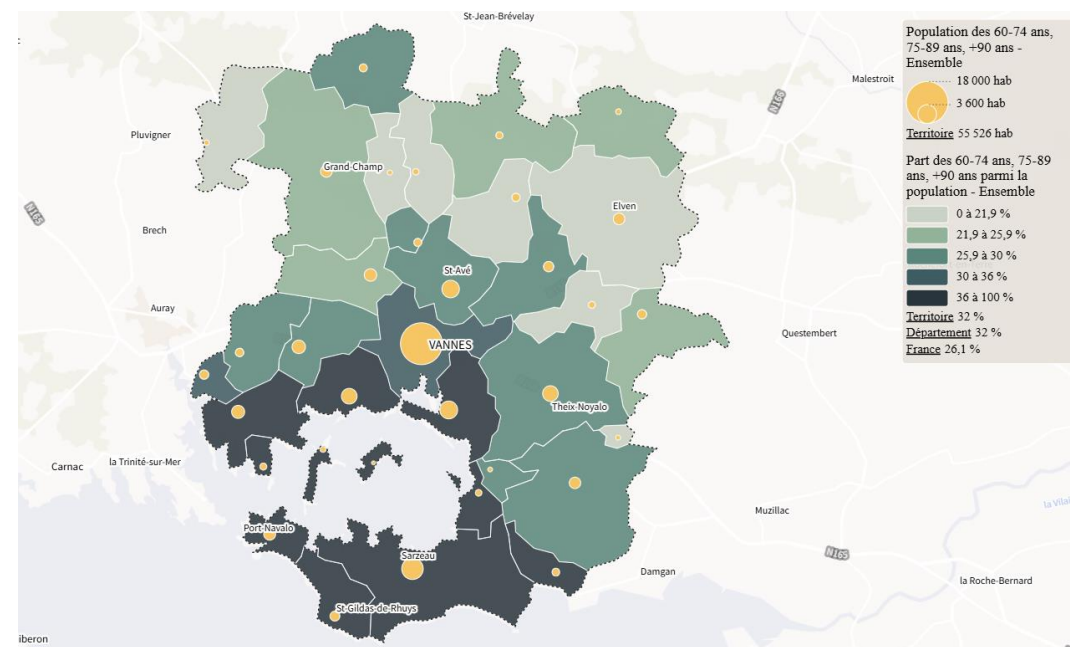
- Une dynamique démographique toujours positive portée par un solde migratoire positif (attractivité territoriale),
- Un vieillissement important de la population : les plus de 60 ans représentaient 34 % de la population en 2010 contre 45 % en 2021,
- Une part de résidences secondaires et une offre d'hébergement touristique témoignant d'une activité touristique importante.

Quelques repères chiffrés

- 5 685 habitants en 2021 (INSEE RP 2021)
- 0,8 % de croissance annuelle moyenne de la population entre 2015 et 2021
- 45 % de la population a plus de 60 ans
- 1 937 actifs en emploi // 1 627 emplois : indice de concentration de l'emploi = 84
- 17 % de résidences secondaires
- 14 % des ménages en précarité énergétique mobilité



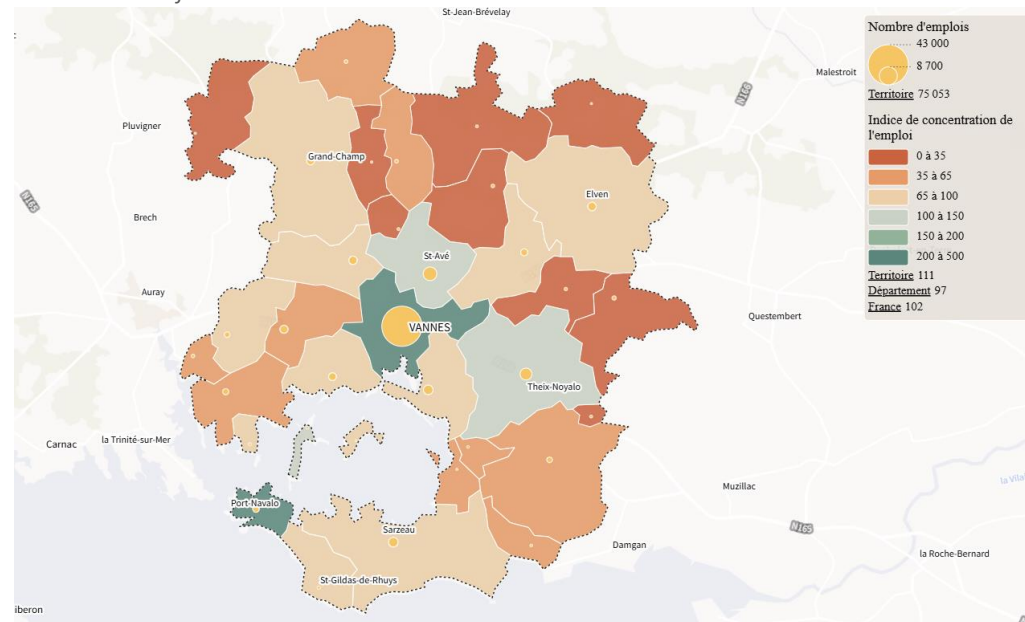
Part des personnes de 60 ans et plus par commune de l'agglomération GMVA - INSEE 2020 - source : diagnostic-mobilité.fr



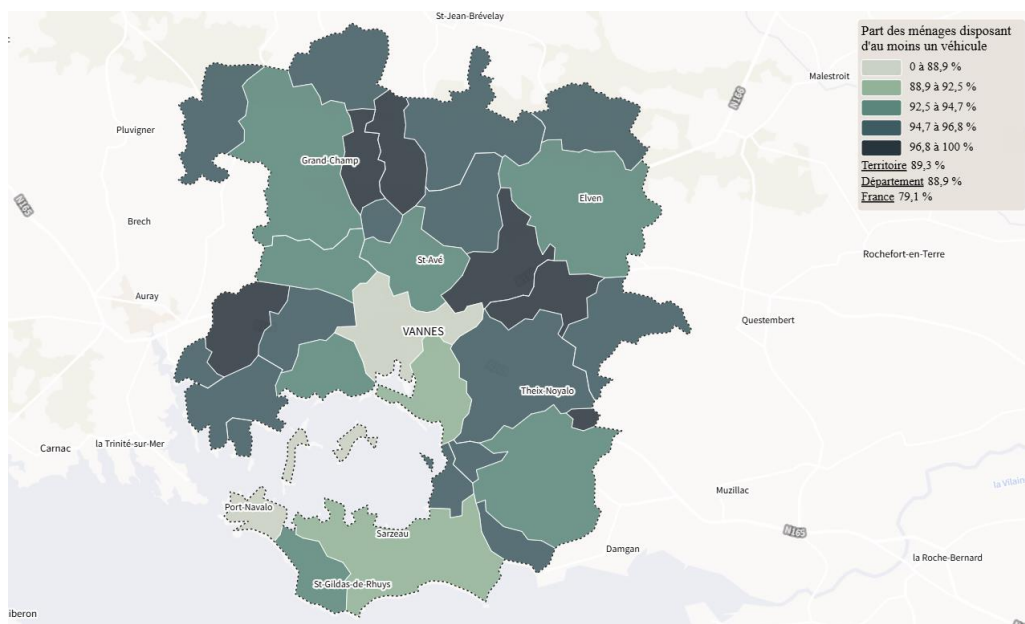
Caractéristiques démographiques

- Un indice de concentration de l'emploi proche de 100 témoignant d'une offre d'emplois importante sur la commune.
- Un territoire limitrophe à Vannes - pôle d'emplois principal de l'agglomération et générant des flux importants.
- Une part des ménages en précarité énergétique mobilité importante s'élevant à 14 %, identique à la moyenne nationale.
- Une part des ménages motorisés s'élevant à 94 %, 6 % des ménages ne sont pas motorisés.

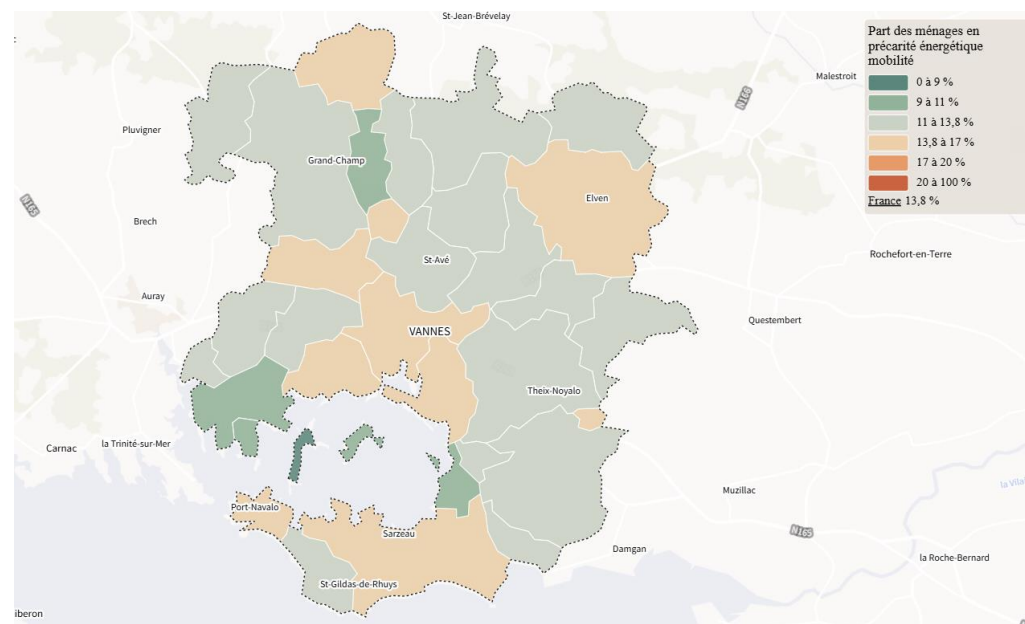
Indice de concentration de l'emploi par commune de GMVA - INSEE 2020 - source : diagnostic-mobilité.fr



Part des ménages disposant au moins d'un véhicule automobile par commune de GMVA - INSEE 2020 - source : diagnostic-mobilité.fr



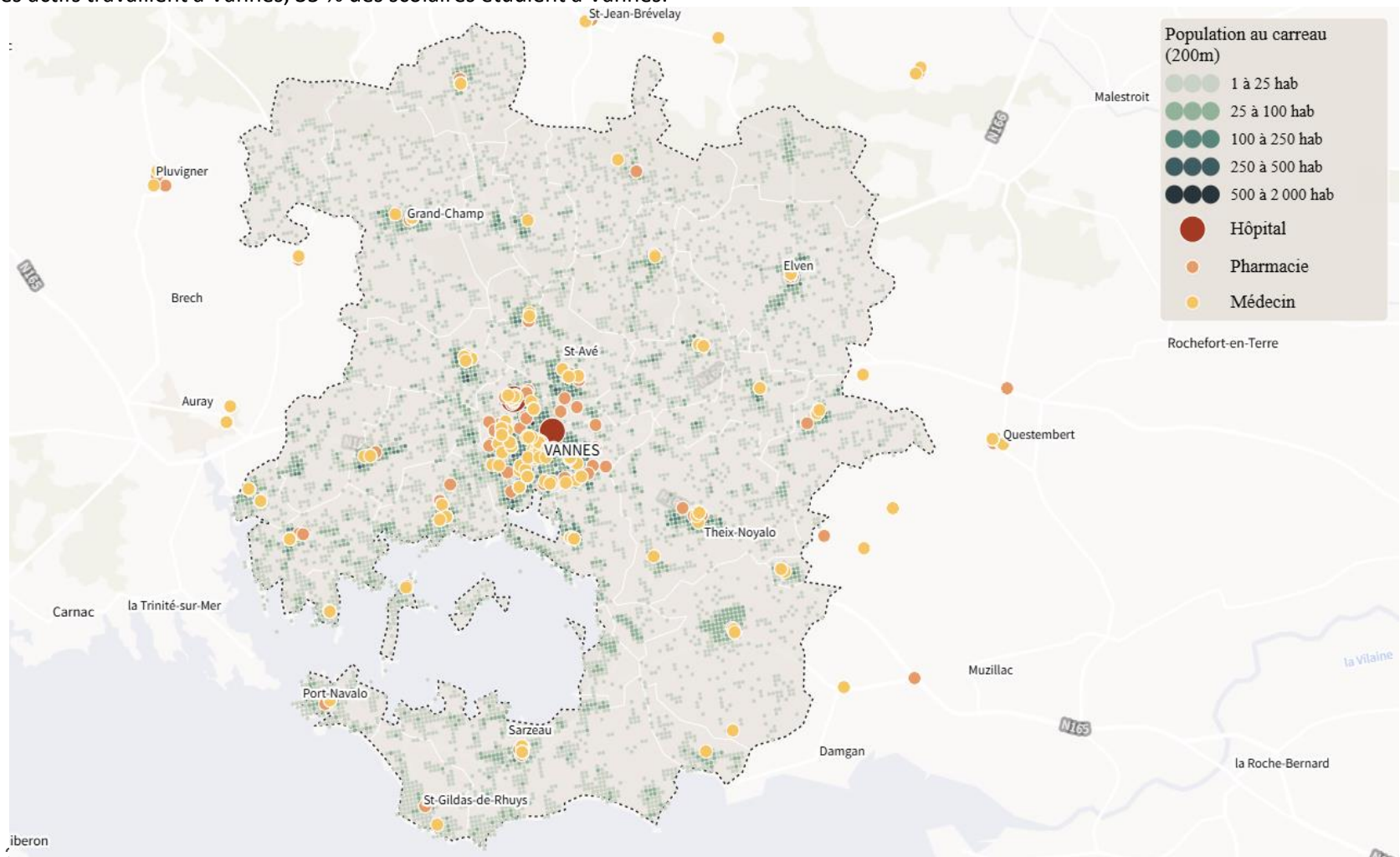
Part des ménages en précarité énergétique mobilité par commune de GMVA - GEODIP 2018 - source : diagnostic-mobilité.fr



Les pôles générateurs de déplacement à l'échelle de GMVA

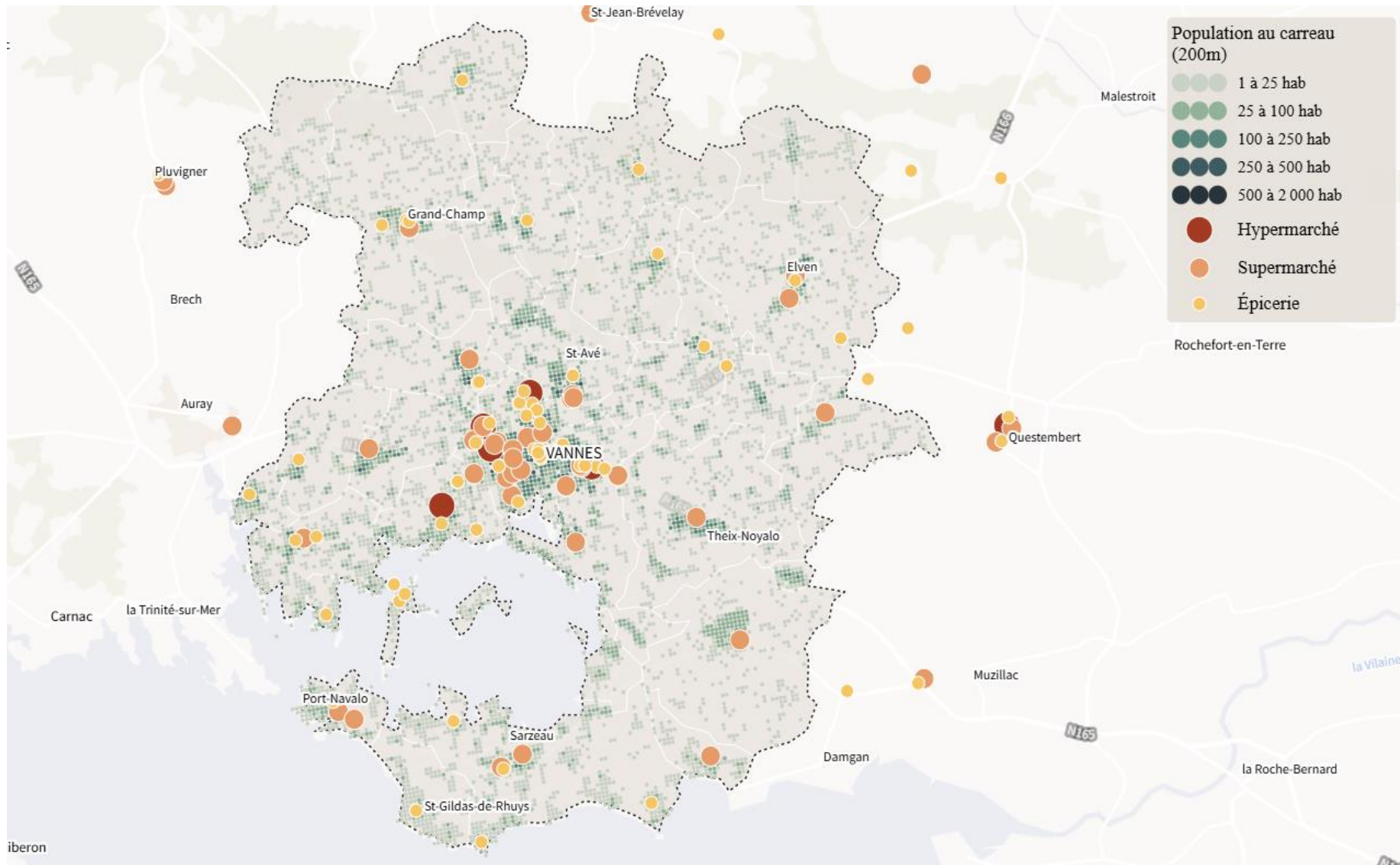
Vannes, un pôle d'attraction majeur générant des flux importants

Plus de $\frac{2}{3}$ des déplacements ne sont pas liés au travail. La localisation et la diversité des pôles générateurs de déplacements vont être à l'origine de nombreux déplacements des Arradonnais. À l'échelle de Vannes Agglomération, le pôle urbain de Vannes propose une offre complète d'équipements et de services et notamment accueille les grands équipements scolaires, de santé, culturel, sportifs et commercial. Les flux entre Arradon et Vannes constituent la principale origine-destination des habitants d'Arradon : 36 % des actifs travaillent à Vannes, 35 % des scolaires étudient à Vannes.



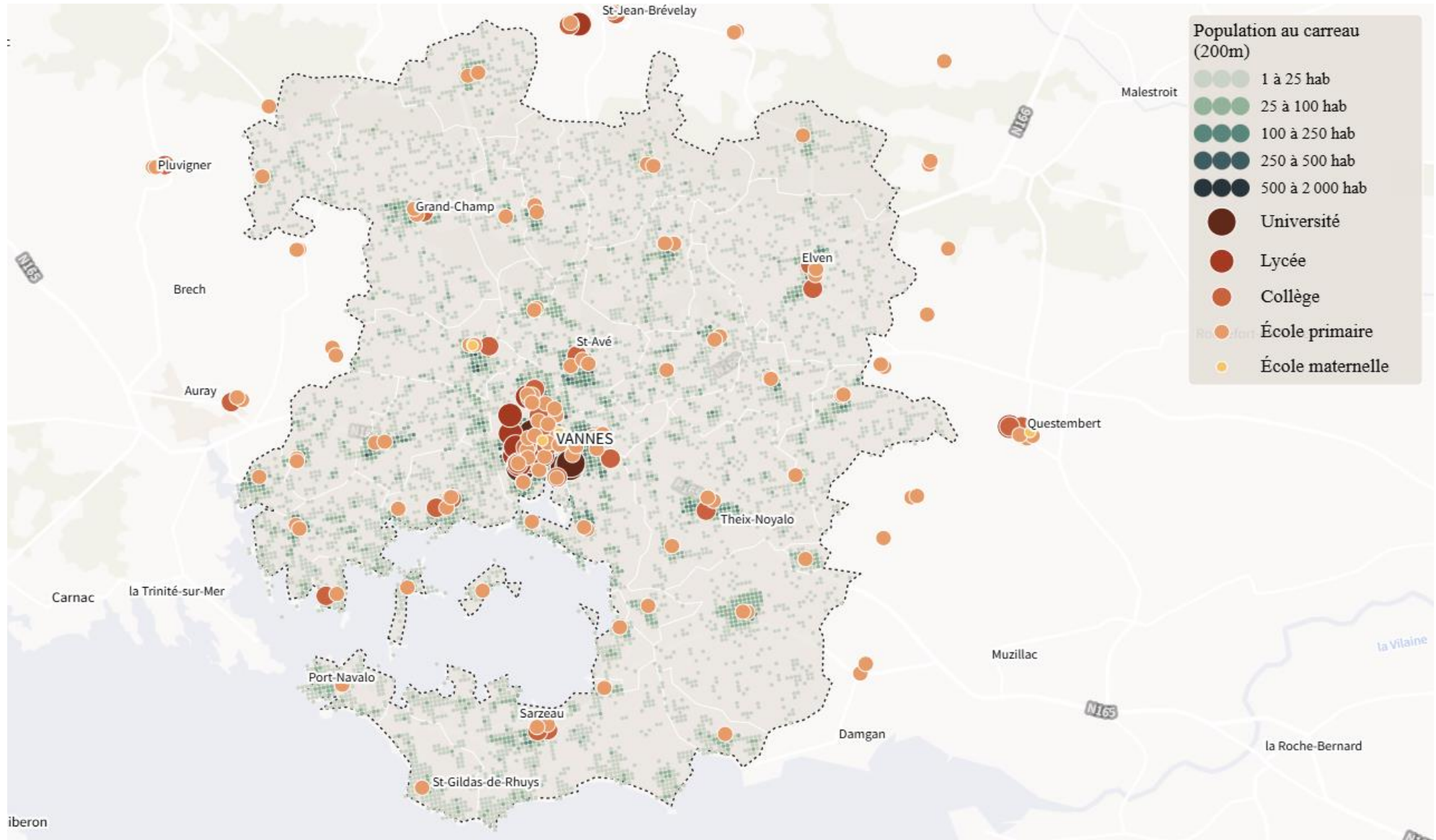
Les pôles générateurs de déplacement à l'échelle de GMVA

Offre de commerces sur l'agglomération GMVA - INSEE BPE 2021 - source : diagnostic-mobilité.fr



Les pôles générateurs de déplacement à l'échelle de GMVA

Offre d'équipements scolaires sur l'agglomération GMVA - EducationDataGouv 2024 - source : diagnostic-mobilité.fr



Les projets en cours de réflexion

Des projets engagés et des projets à intégrer dans la réflexion sur le schéma de mobilité

La commune d'Arradon est engagée dans la révision de son PLU.

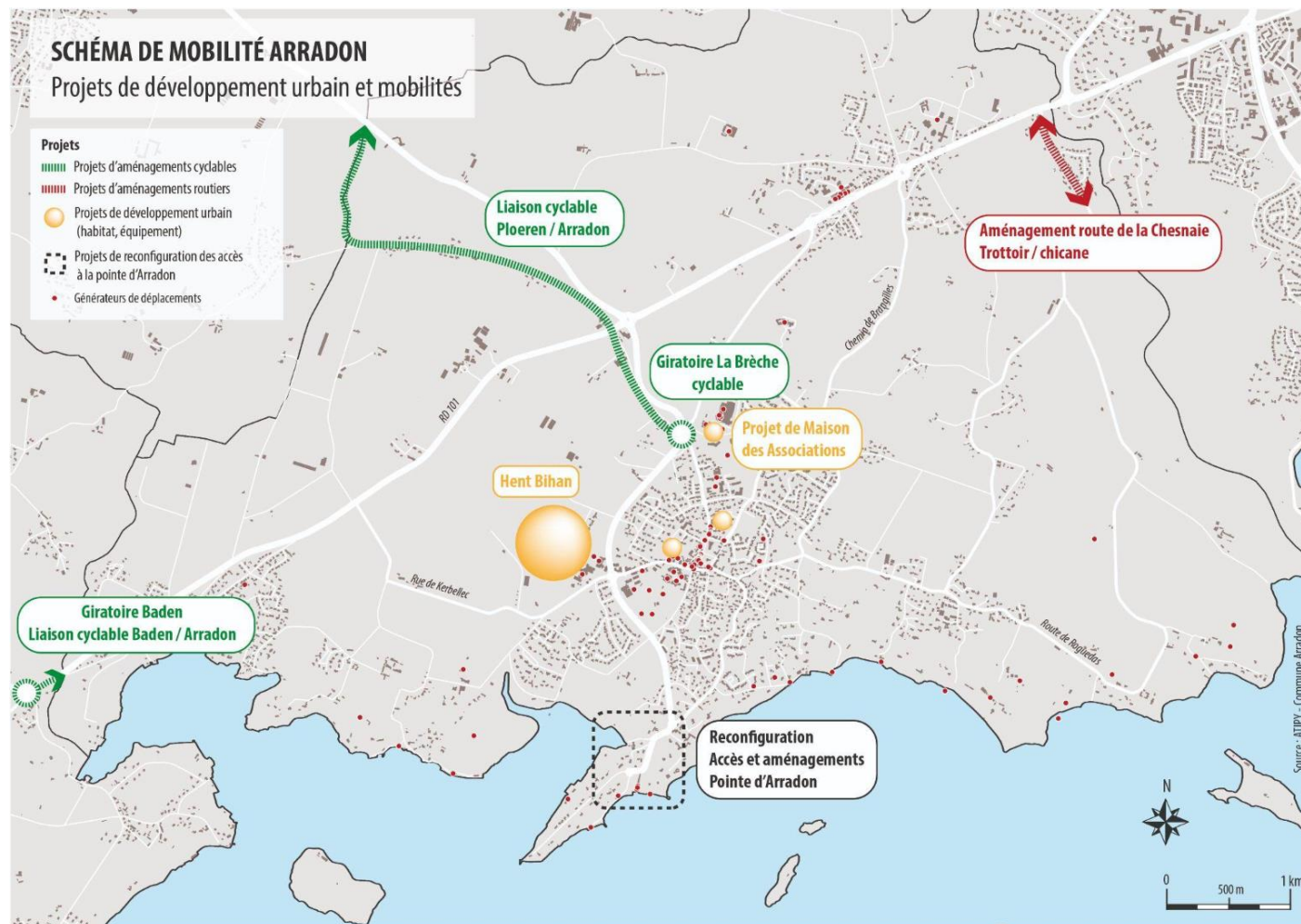
Plusieurs projets de développement urbain sont en cours de réflexion. Ces projets vont amener des nouveaux besoins en mobilité. Ces besoins sont à anticiper dans la réflexion sur le schéma de mobilités, notamment sur le secteur de Hent Bihan et au niveau de la Lucarne avec l'aménagement de la maison des associations.

La commune, en partenariat avec la Compagnie des Ports du Morbihan, est également engagée dans un projet de réaménagement et de reconfiguration des accès à la Pointe d'Arradon et au Port d'Arradon.

En matière d'infrastructures, 3 projets sont engagés :

- la liaison cyclable Ploeren/Arradon avec la reconfiguration du giratoire de la Brèche en carrefour à la hollandaise*,
- La liaison cyclable Baden/Arradon avec la reconfiguration du giratoire de Baden en carrefour à la hollandaise,
- L'aménagement de la route de la Chesnaie : trottoir, dispositifs de ralentissement de la circulation.

*principes d'aménagement qui consiste en la réalisation d'une bande cyclable sur l'extérieur de la chaussée interne au carrefour (et circulaire pour un giratoire), protégée et prioritaire pour les cyclistes à chaque voie entrant ou sortant du carrefour.



Analyse réseau viaire

La quasi intégralité des routes arradonnaises sont des voies communales.

La commune est traversée par la RD101 d'est en ouest, axe de transit qui dessert Botquelen et Le Moustoir, mais pas le coeur de bourg.

La RD127 relie Arradon à Ploeren. Des démarches ont été effectuées auprès du Département du Morbihan pour rétrocéder à la commune d'Arradon une partie de la RD 127 (voirie au sud du giratoire de la Brèche, giratoire inclus). Cette rétrocession est aujourd'hui effective.

Domanialité de la voirie

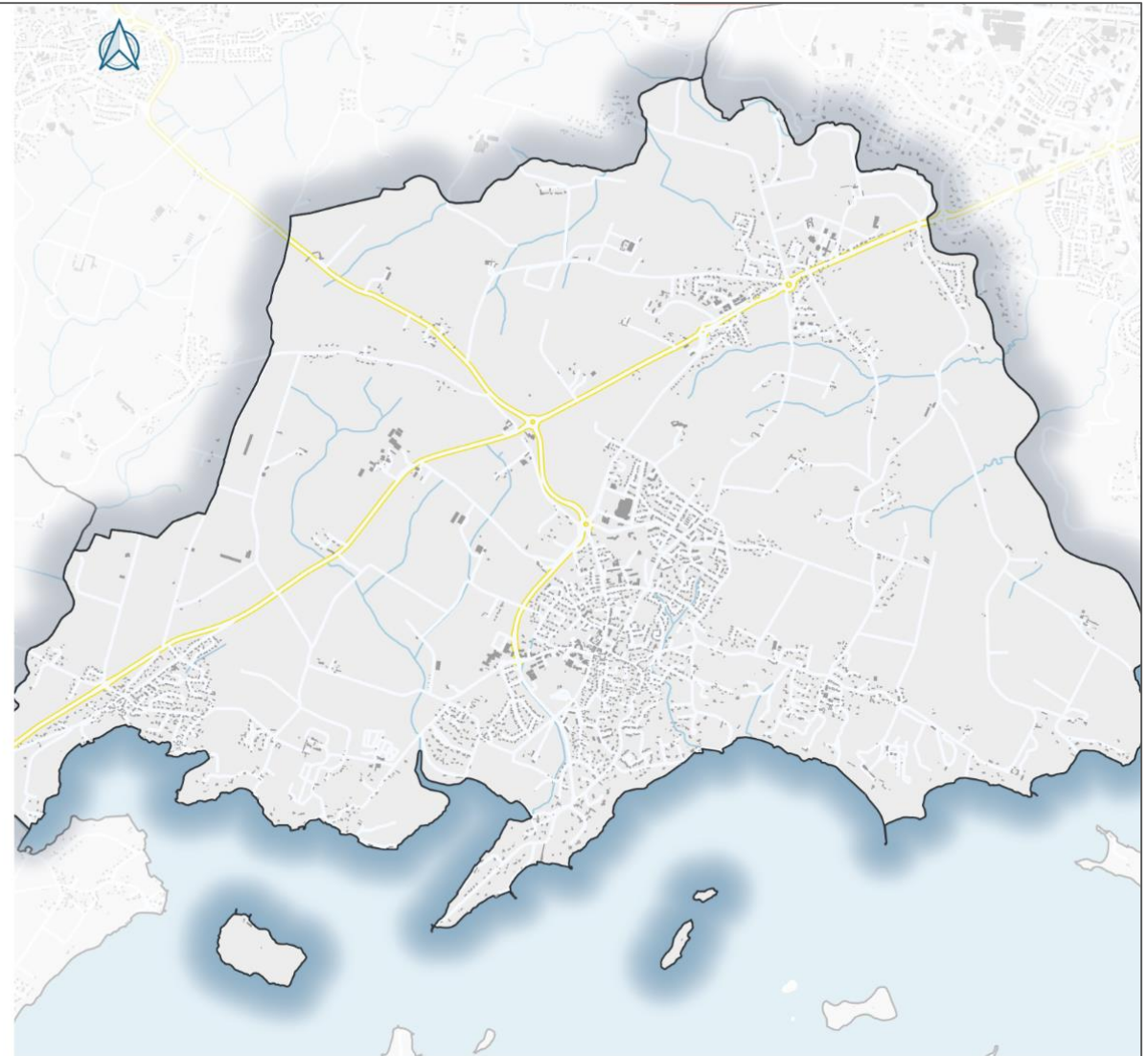
Légende

- Morbihan
- Routes communales

0 500 1000 m



Source : IGN



Analyse réseau viaire

Une hiérarchisation de la voirie à questionner

La hiérarchisation de la voirie est celle de l'IGN et correspond quasiment à la domanialité de la voirie.

Cette hiérarchisation pourrait être questionnée, pour mieux intégrer les caractéristiques du territoire, notamment la desserte des hameaux depuis le bourg centre (Le Moustoir, Bourgerel, Roguédas, Campen, etc.).

Pour plus de détail sur la hiérarchisation de la voirie par l'IGN :

https://documentation.geoservices.ign.fr/troncon_de_route&BDTopo

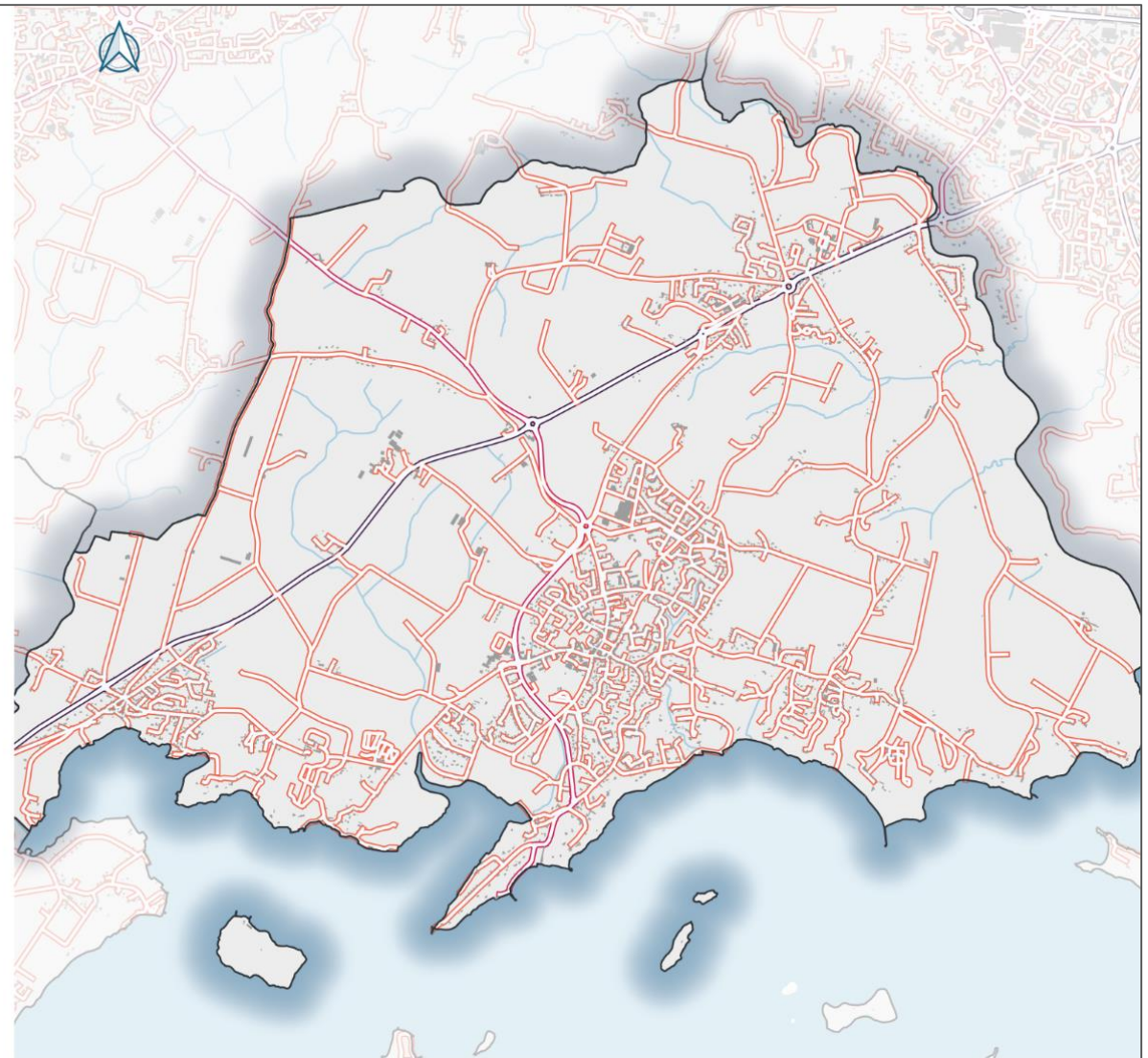
Hiérarchisation de la voirie

Légende

- Voie de maillage intercommunal / départemental
- Voie de maillage communal / intercommunal
- Voie de desserte locale

0 500 1000 m

Source : IGN



Analyse réseau viaire

Le plan de circulation est un outil assez peu mobilisé par la commune.

L'essentiel des voies de circulation est à double sens.

Seules quelques rues au centre-bourg sont à sens unique.

Pourtant de nombreuses rues d'Arradon sont étroites (Saint-Vincent Ferrier, François Jarlegan, Louis Quillère). Le réseau viaire étant relativement dense, une évolution du plan de circulation est une possibilité qui peut être explorée dans les phases ultérieures de l'étude.

Plan de circulation

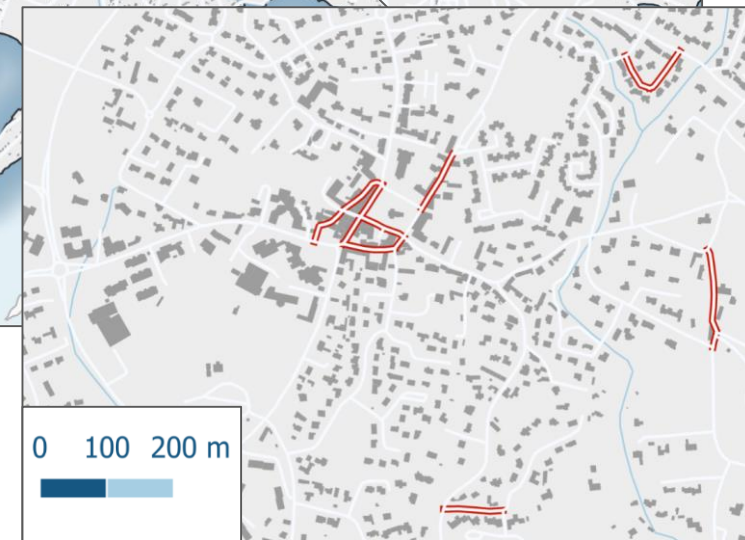
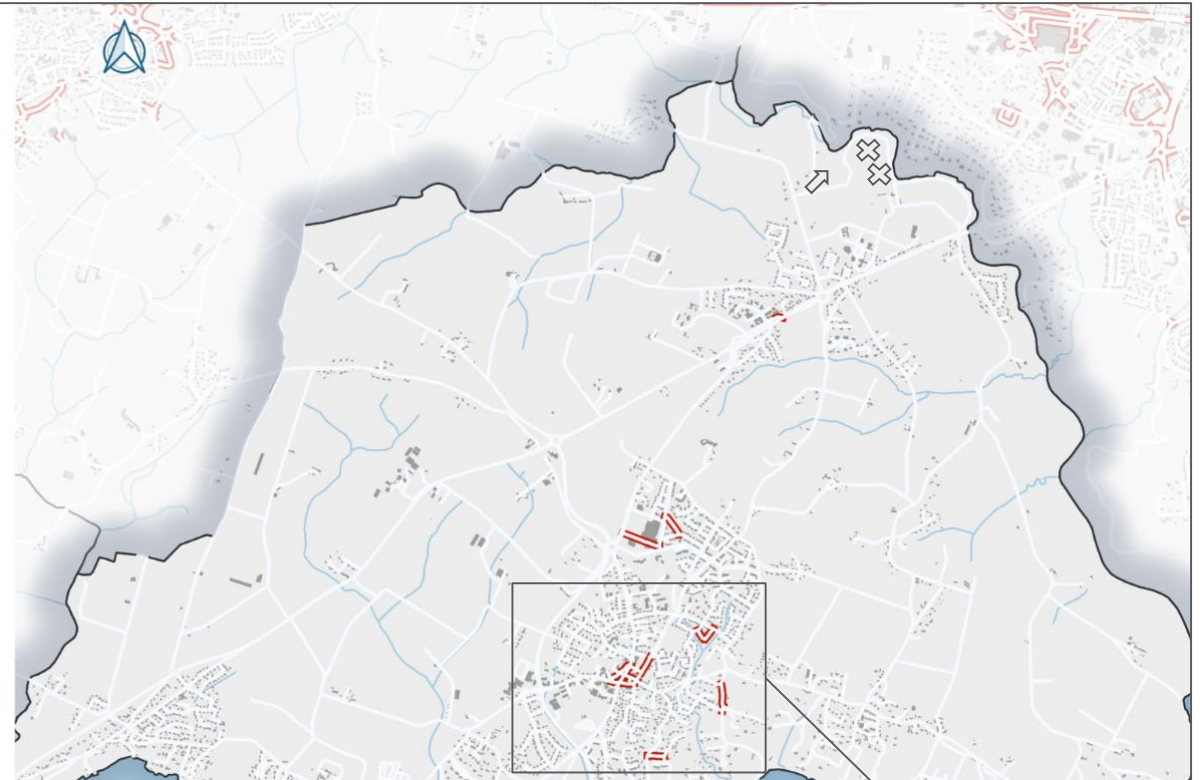
Légende

— Sens uniques

0 500 1000 m



Source : IGN



Analyse réseau viaire

Une limitation à 30 km/h (ou zone 30) quasi généralisée

L'essentiel des voies de circulation est à 30km/h ou en zone 30.

Certaines voies à 30km/h peuvent être questionnées et toutes les zones 30 ne sont pas aménagées en tant que telle. Il peut être parfois difficile de « lire » la réglementation de la vitesse.

Il en est de même pour la zone de rencontre en coeur de bourg, dont l'aménagement porte à confusion.

De façon générale, l'absence de panneaux de sortie de zone de rencontre ou de zone 30 perturbent la compréhension de la réglementation des vitesses.

Malgré ces légers défauts, cela forme un ensemble cohérent, qui permet d'envisager des alternatives crédibles pour développer l'usage de la marche et du vélo.

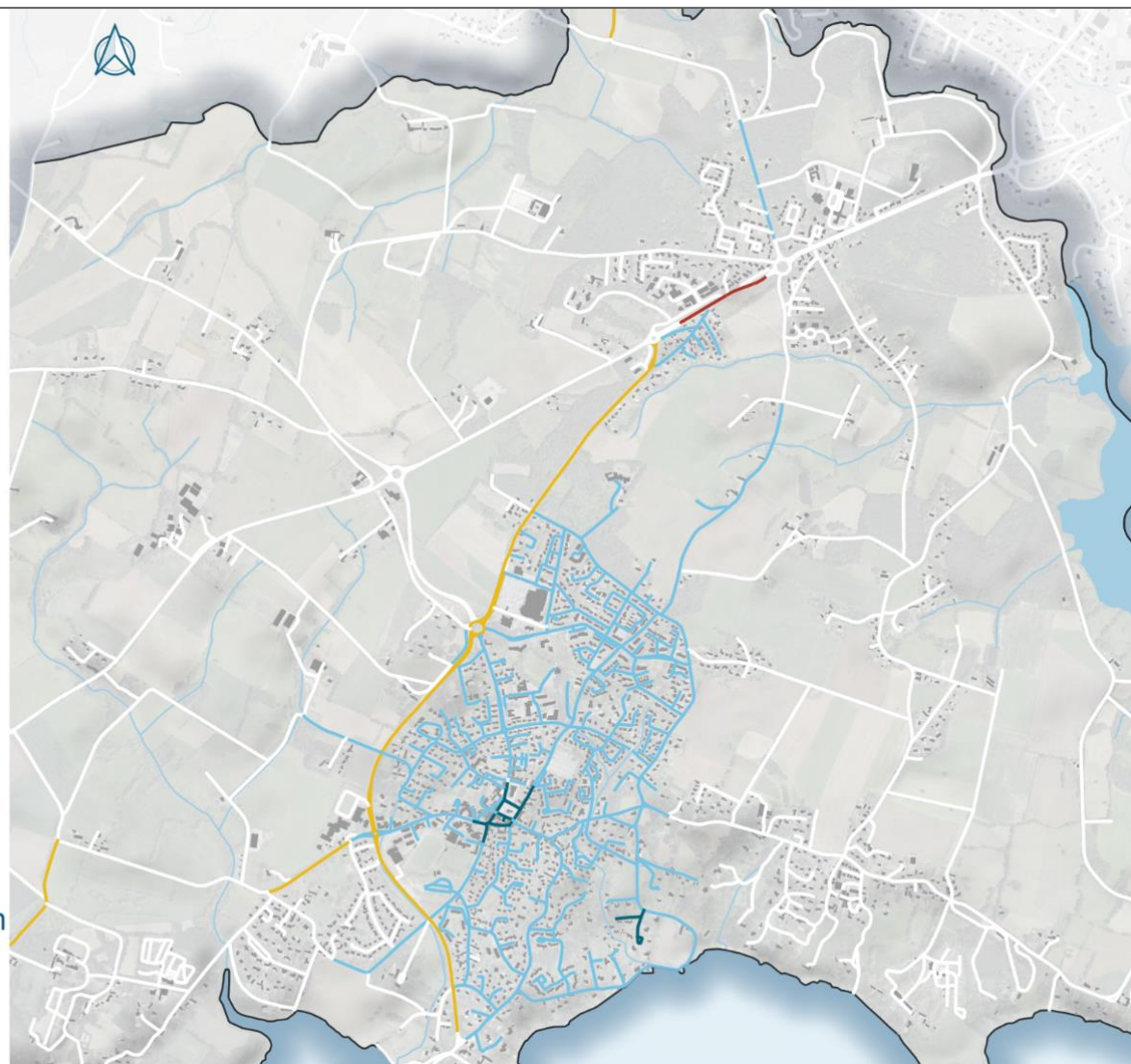
La réglementation des vitesses

Légende

- 20km/h ou zone de rencontre
- 30km/h ou zone 30
- 50km/h
- 70km/h

0 500 1 000 m

Source : IGN



L'accidentologie

13 accidents corporels entre 2014 et 2022

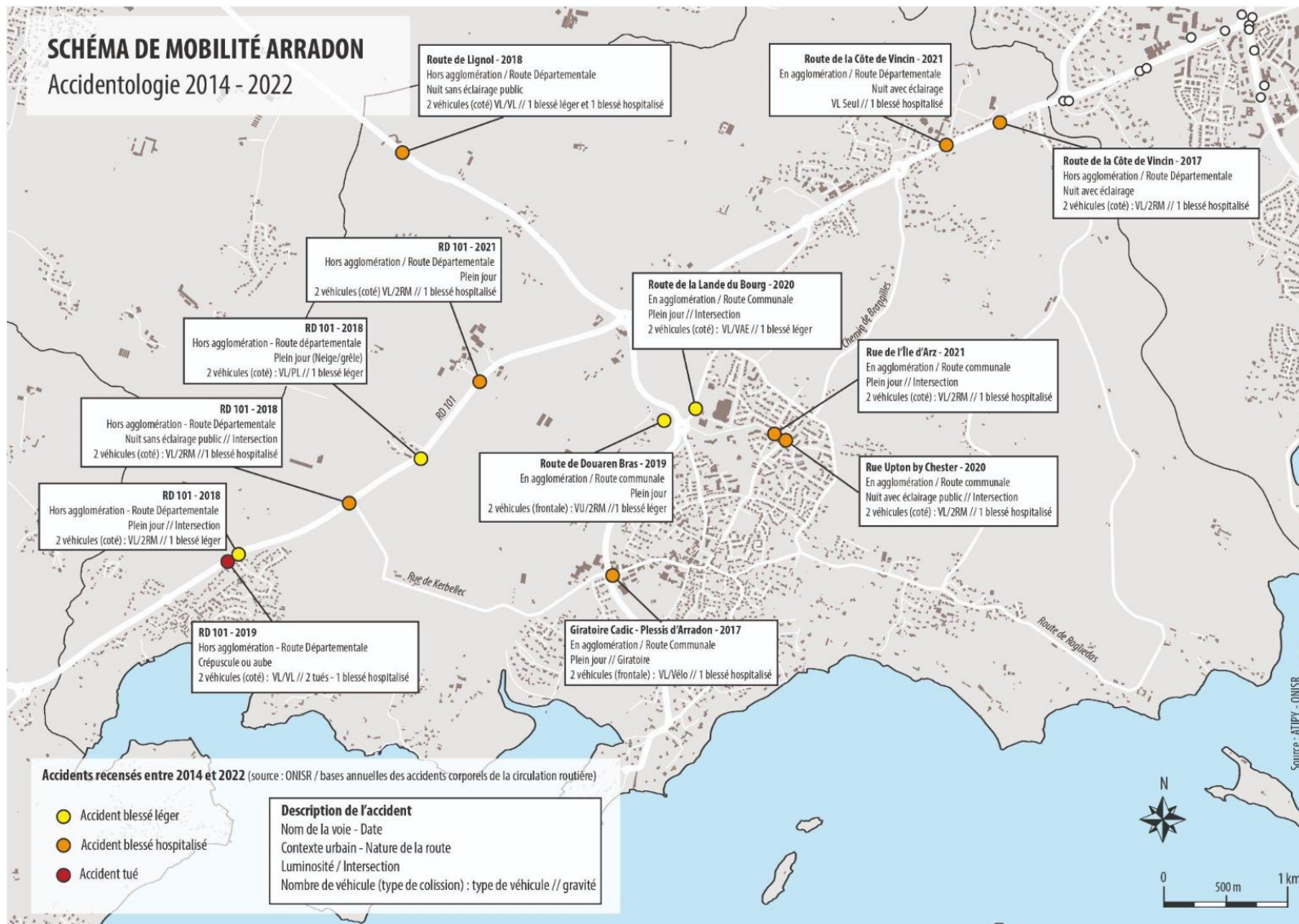
L'accidentologie corporel sur Arradon est relativement limitée avec 13 accidents entre 2014 et 2022.

Sur ces 13 accidents, un fût mortel et 8 ont entraîné l'hospitalisation de blessés.

7 accidents ont impliqué des véhicules légers et des deux roues motorisés, 2 accidents ont impliqué des véhicules légers et des vélos.

7 accidents se sont produits hors agglomération sur les routes départementales 101 (6) et 127 (1).

En agglomération les accidents se sont produits sur la route de la Lande du Bourg, à proximité des giratoires de La Brèche et du Guippe, ainsi que sur les rues de l'île d'Arz et Upton by Chester.



Offre de transports collectifs

En période scolaire / la semaine et le samedi - 3 lignes régulières vers Vannes

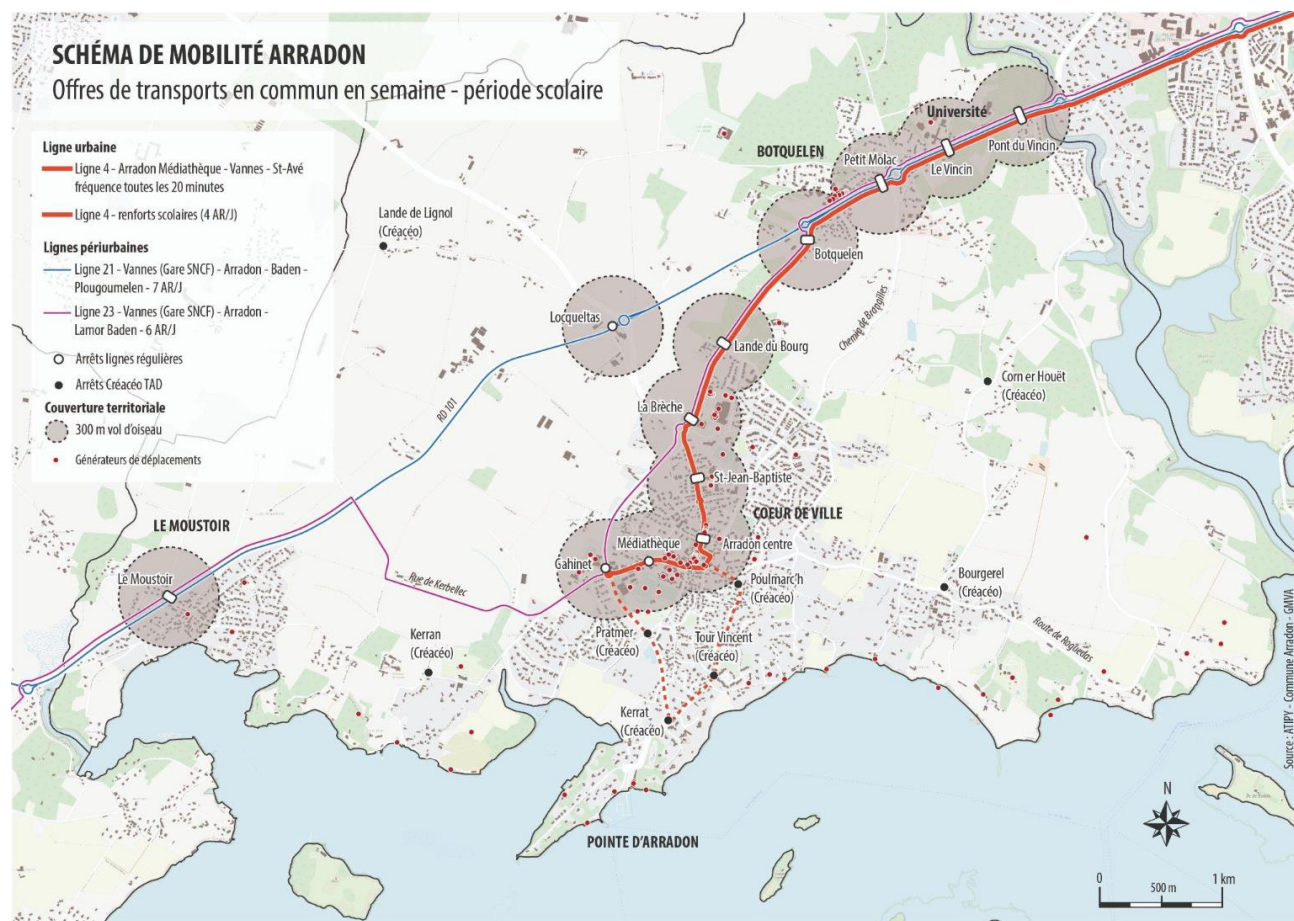
La desserte en transport collectif d'Arradon est assurée exclusivement par GMVA (réseau Kicéo) en période scolaire :

- 1 ligne urbaine (ligne 4) cadencée toutes les 20 minutes la semaine et toutes les 30 minutes le samedi,
- 2 lignes périurbaines (ligne 21 et 23) avec 6 à 7 AR/J la semaine et le samedi.

Ces 3 lignes sont connectées avec trois grands pôles de correspondances avec l'offre ferroviaire et l'offre de cars BreizhGo : gare SNCF de Vannes nord, gare routière SNCF sud, gare routière Libération.

À ces lignes régulières, plusieurs solutions de transports à la demande sont proposées :

- Matinéo : liaison vers la gare entre 6h15 et 7h,
- Créacéo : 7 arrêts sur Arradon pour rejoindre le cœur de bourg et faire la correspondance avec la ligne 4 (9-10 services par jour),
- Mobicéo : le transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite.



			Période scolaire				Période estivale				
			Fréquence semaine	Fréquence samedi	Fréquence dimanche	Amplitude	Fréquence semaine	Fréquence samedi	Fréquence dimanche	Amplitude	
Kicéo	Lignes urbaines	Ligne 4	Meucou - St-Avé Paré - Gare SNCF - République - Arradon	20 min	30 min		7h - 19h 30	30 min	30 min		7h-19h30
		Ligne D4	Arradon (St-Jean Baptiste) - Gare SNCF - Theix Noyalto			10 services	9h45 - 19h00				
		Ligne D Soir	Gare SNCF - Arradon (Petit Molac)			4 services	19h30 - 22h 30				
	Lignes périurbaines	Ligne 21	Plougoumelen - Le Bono - Baden - Vannes	14 services/j	14 services/j		7h - 19h	14 services/j	14 services/j		7h-19h
		Ligne 23	Lamor Baden - Baden - Arradon - Vannes	12 services/j	13 services/j		7h - 19h	15 services/j	14 services/j	14 services/j	7h-20h30
	Transport à la demande	Matinéo	Arradon - Gare de Vannes	Oui			6h15-7h	Oui			6h15-7h
Créacéo		7 arrêts sur Arradon en correspondance avec ligne 4	9 services/jour	10 services/jour		9h-18h	?	?	?		
Mobicéo		Transports PMR	Oui	Oui	Oui	7h-20h	Oui	Oui	Oui	7h-20h	

Offre de transports collectifs

En période scolaire / Le dimanche : deux nouvelles lignes pour desservir le coeur de bourg vers Vannes et l'UCO depuis la gare SNCF de Vannes

Depuis septembre 2024, deux nouvelles lignes sont proposées le dimanche :

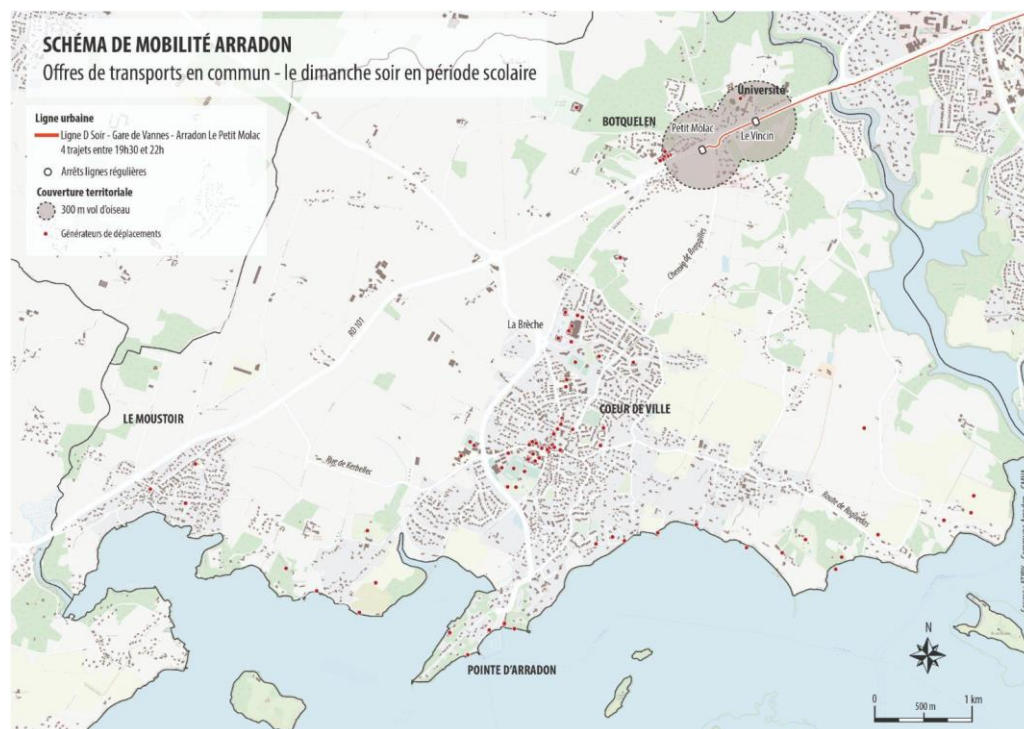
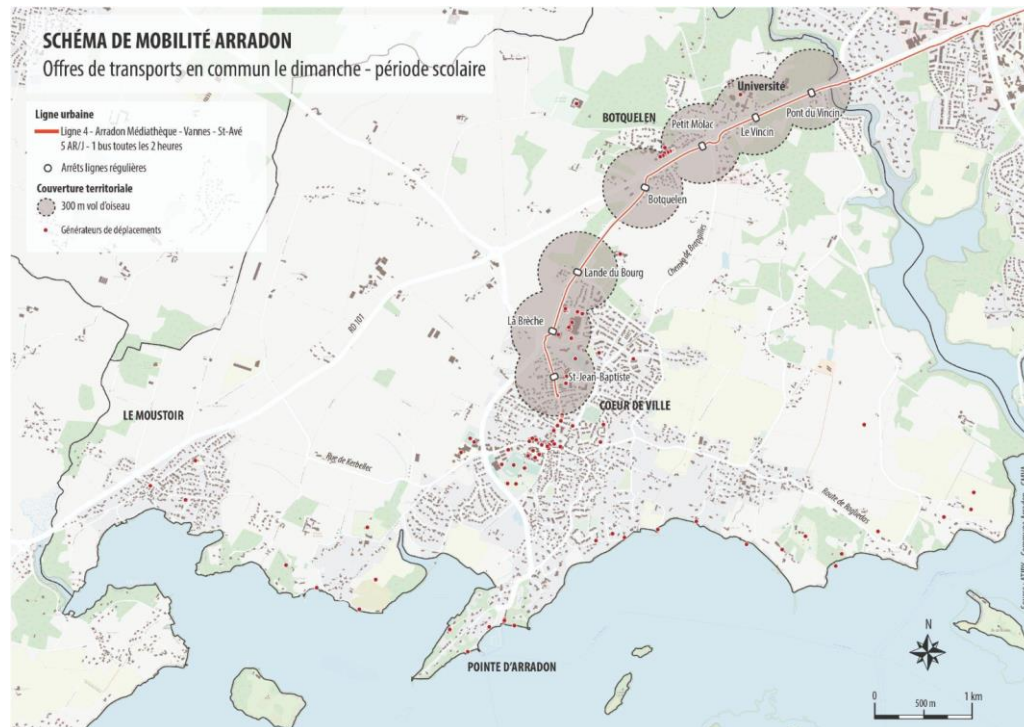
- ligne D4 avec 10 services : liaison Arradon (St-Jean-Baptiste) / Gare SNCF Vannes / Theix Noyal,
- ligne D Soir avec 4 services : liaison entre la gare SNCF et l'UCO.

Fréquentation des lignes régulières à l'année

- Ligne 4 = 476 479 voyages en 2023 (+2,3 % par rapport à 2022),
- Ligne 21 = 37 592 voyages en 2023 (-2,8 %),
- Ligne 23 = 31 180 voyages en 2023 (+1,2 %).

Couverture territoriale du réseau sur Arradon

- 29 % des habitants à moins de 300 m d'un arrêt de lignes régulières,
- 13 % des habitants à moins de 300 m d'un arrêt de TAD.



Offre de transports collectifs

En période estivale, un renforcement de la ligne 23 et une navette communale

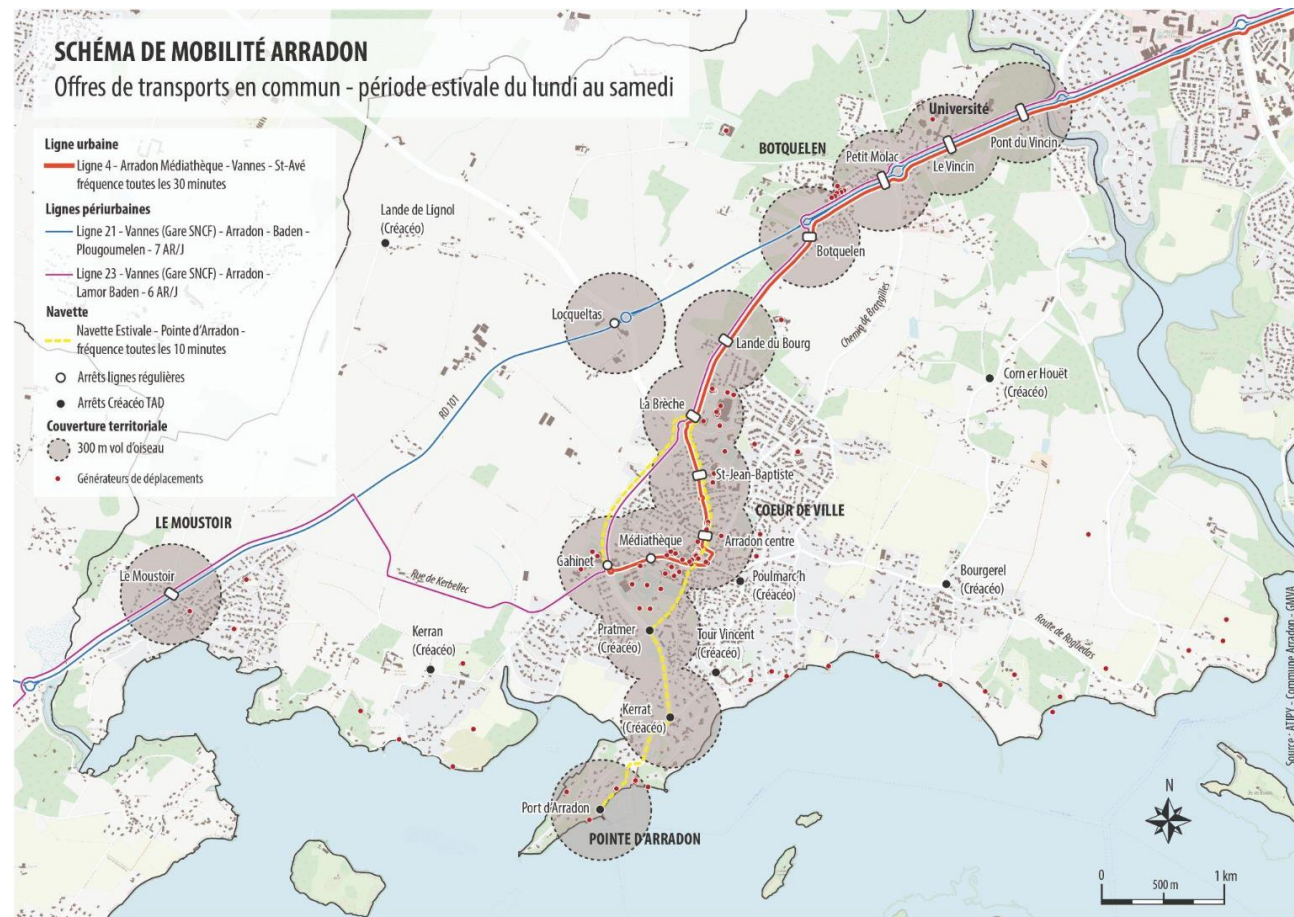
- La ligne urbaine n° 4 est maintenue avec un niveau de service diminué (cadencement toutes les 30 minutes),
- La ligne périurbaine 21 est maintenue avec le même niveau de services qu'en période scolaire,
- La ligne périurbaine 23 assurant notamment la desserte de l'embarcadere de Baden vers l'Île aux Moines est renforcée de quelques services.

À ces lignes du réseau Kicéo, vient s'ajouter une navette gratuite cadencée toutes les 10 minutes (7j/7) mise en place par la commune d'Arradon. Au départ du Parking Balvras (Collège Gahinet), elle dessert le coeur de bourg (La Brèche, St-Jean Baptiste, Arradon centre), le camping municipal et le Port d'Arradon.

Fréquentation de la navette

- 3 935 voyages en 2024 (3 896 voyages en 2023),
- 65 % des voyages réalisés en Août,
- Pic à 200 voyages par jour en Août,
- Les arrêts les plus fréquentés : Parking Balvras, Mairie centre et le Camping municipal.

Sur l'année 2023, la navette a également été mise en place sur la semaine du Golfe (du 15 au 20 mai). 837 voyages ont été enregistrés à cette occasion. La navette est mobilisée lors de cet événement intervenant tous les deux ans.



Offre de transports collectifs

Les atouts de l'offre en TC

Desserte

- Une desserte cadencée aux 20 minutes vers Vannes, la gare et le centre ville depuis le coeur de bourg et le hameau de Botquelen/Petit Molac,
- Les trois polarités (coeur de bourg, le Moustoir, Botquelen/Petit Molac) bénéficient d'une desserte directe vers Vannes,
- Vannes est à 15-20 minutes en bus du coeur de bourg d'Arradon et du Moustoir et à moins de 15 minutes de Botquelen/Petit Molac,
- Une connexion avec les communes voisines de Baden, Lamor Baden, Le Bono et Plougoumelen,
- Offre Matinéo pour se rendre à la gare le matin,
- Des arrêts de TAD pour les hameaux plus éloignés.

Amplitude

- Une desserte le dimanche pour Botquelen/Petit Molac et le coeur de Bourg,
- Une desserte le dimanche soir entre la gare de Vannes et l'Université.

Saisonnalité

- Une navette estivale efficace et attractive avec une desserte de la Pointe d'Arradon,
- Une augmentation de la fréquence de la ligne 23 (desserte de l'Île aux Moines) et une desserte le dimanche.

Les faiblesses de l'offre en TC

Desserte

- Une couverture territoriale « limitée » : plus de la moitié des habitants résident à plus de 300 mètres des arrêts de transports collectifs de la commune dont 2 quartiers,
- Une connexion entre le hameau du Moustoir et le coeur de bourg par la ligne 21 jugée insuffisante (fréquence insuffisante et éloignement des arrêts du Collège Gahinet et de la Brèche),
- Une ligne 4 qui enregistre des retards et des problématiques d'horaires,
- Des lignes avec des tracés différents pouvant rendre complexe la compréhension par les usagers : Ligne 4 différente de la Ligne D4 et de la ligne D soir,
- Une méconnaissance de certaines offres et notamment le Transport A la Demande (TAD) : Créacéo,
- Pas de connexion avec la commune de Ploeren et avec les zones d'activités de l'Ouest de Vannes.

Amplitude

- Une amplitude horaire des lignes limitées à 19h-20h le soir,
- Pas de connexion entre Arradon et la gare SNCF le soir.

Saisonnalité

- Pas de desserte du littoral Arradonnais à l'exception de la Pointe par la navette estivale,
- Baisse de la fréquence de la ligne 4 en période estivale.

Les problématiques soulevées posent des enjeux de mobilités principalement pour les publics dits « captifs »/non motorisés, à savoir : les seniors, les enfants, les ménages non motorisés et les publics fragiles.

Toutes les problématiques soulevées n'appellent pas une réponse par l'offre et la desserte :

- Enjeux de communication,
- Enjeux d'intermodalité et d'accessibilité à pied et à vélo aux arrêts.

Intermodalité

Une intermodalité peu développée

Encourager l'usage des transports collectifs passent en priorité par le déploiement d'une offre cadencée, fréquente, régulière.

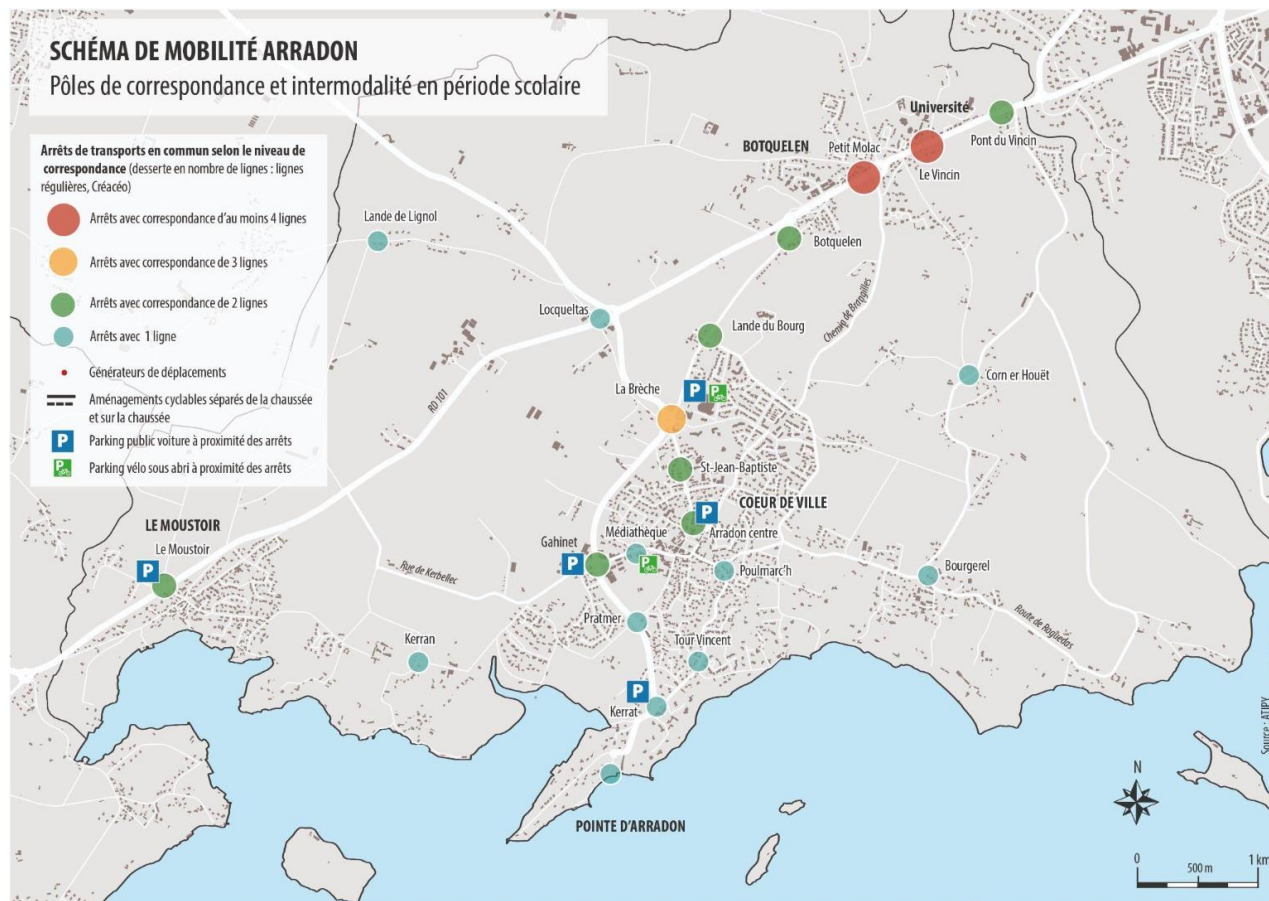
Au-delà de la fréquence et de l'offre, il s'agit également de donner envie de prendre le bus en proposant :

- un environnement de qualité autour des pôles de correspondances et des arrêts de bus avec des équipements, des services, de l'information, de la signalétique, etc.,
- un accès aux pôles correspondances et aux arrêts de bus de qualité à pied, à vélo et en voiture.

Les pôles de correspondances en période scolaire sur Arradon : peu visible et lisible

Sur la commune d'Arradon en période scolaire, nous pouvons distinguer plusieurs niveaux d'arrêts de bus en fonction de leur desserte :

- les arrêts desservis par au moins 4 lignes de bus qui constituent les principaux pôles de correspondance de la commune : Vincin / Petit Molac,
- les arrêts desservis par 3 lignes de bus : La Brèche,
- les arrêts desservis par 2 lignes : St-Jean-Baptiste, Le Moustoir, Botquelen, Pont de Vincin, Lande du Bourg, Arradon centre, Gahinet,
- Les arrêts desservis par 1 ligne et/ou TAD : Pratmer, Kerrat, Médiathèque, Locqueltas, Poulmarc'h, la Tour Vincent, Bourgerel, Corn er Houët, Kerran, Lande de Lignol.



En matière d'intermodalité Voiture/Bus, il n'existe pas officiellement de Parking-relais voiture sur la commune. Néanmoins, les arrêts La Brèche, Arradon centre, Collège Gahinet, Kerrat et Le Moustoir disposent de parkings publics à proximité.

En matière d'intermodalité Vélo/Bus, la connexion aux arrêts est compliquée depuis le coeur de Bourg (connexion aux arrêts Collège Gahinet et La Brèche pas sécurisée). Deux arrêts sont équipés de stationnements vélos sous abri : Médiathèque et La Brèche.

Intermodalité

Accessibilité et équipements aux arrêts : seuls 2 arrêts présentent un équipement complet

4 critères d'accessibilité et d'équipements ont été analysés autour des arrêts de bus : accessibilité PMR des quais, présence d'un abri, d'un banc et de stationnement vélo.

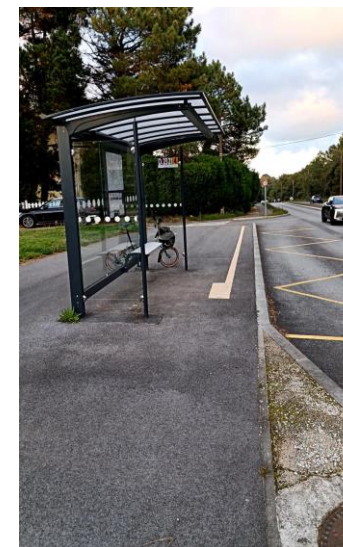
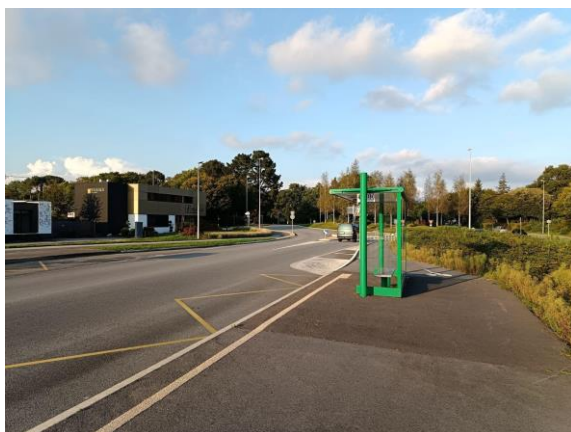
Seuls 2 arrêts de transport en commun présentent l'ensemble des critères : La Brèche, Médiathèque.

Un travail important de mise en accessibilité des quais a été réalisé par GMVA sur la quasi totalité des arrêts accueillant les lignes régulières. Seules les arrêts de transport à la demande et du Collège Gahinet n'ont pas l'objet d'aménagement des quais.

En matière d'abri et de banc, les arrêts TAD ne bénéficient d'aucun équipement à l'exception de l'arrêt Bourgerel (présence d'un abri). Pour les arrêts de lignes régulières, l'ensemble des arrêts bénéficie d'un abri et d'un banc au moins du côté de l'arrêt en direction de Vannes. Seuls les arrêts Pont du Vincin et Locqueltas sont dépourvus d'abri et de banc.

Nom de l'arrêt	Accessibilité PMR (Quai)	Abri	Banc	Stationnement vélo	Nombre de lignes par arrêt
Pont du Vincin	2 arrêts	Non	Non	Non	2
Le Vincin	2 arrêts	2 arrêts	2 arrêts	Non	4 et +
Petit Molac	2 arrêts	2 arrêts	2 arrêts	Non	4 et +
Botquelen	2 arrêts	1 arrêt	1 arrêt	Non	2
Lande du bourg	2 arrêts	1 arrêt	1 arrêt	Non	2
La Brèche	2 arrêts	2 arrêts	2 arrêts	Oui	4 et +
St-Jean-Baptise	2 arrêts	1 arrêt	1 arrêt	Non	3
Arradon centre	2 arrêts	1 arrêt	1 arrêt	Non	3
Médiathèque	1 arrêt	1 arrêt	1 arrêt	Oui	1
Collège Gahinet	Non	1 arrêt	Non	Non	3
Locqueltas	2 arrêts	Non	Non	Non	1
Le Moustoir	2 arrêts	1 arrêt	1 arrêt	Non	2
Poulmarc'h	Non	Non	Non	Non	1
Tour Vincent	Non	Non	Non	Non	1
Pratmer	Non	Non	Non	Non	2
Kerrat	Non	Non	Non	Non	2
Bourgerel	Non	1 arrêt	Non	Non	1
Corn er Houët	Non	Non	Non	Non	1
Kerran	Non	Non	Non	Non	1
Lande de lignol	Non	Non	Non	Non	1

Les arrêts les mieux équipés avec quai accessible. Dans l'ordre, de gauche à droite : Petit Molac, Arradon Centre, La Brèche, Vincin, Médiathèque.



Intermodalité

Les arrêts moins équipés et les moins accessibles
les arrêts TAD de Bourgerel, Poulmarc'h, Kerrat, Corn er Houët

Des arrêts de lignes régulières sans abri et banc et/ou avec des difficultés d'accessibilité :
En haut, le Moustoir, en bas Pont de Vincin



Intermodalité

L'accès aux arrêts de bus à pied : 44,8% des cheminements dans un rayon de 300 mètres sont accessibles

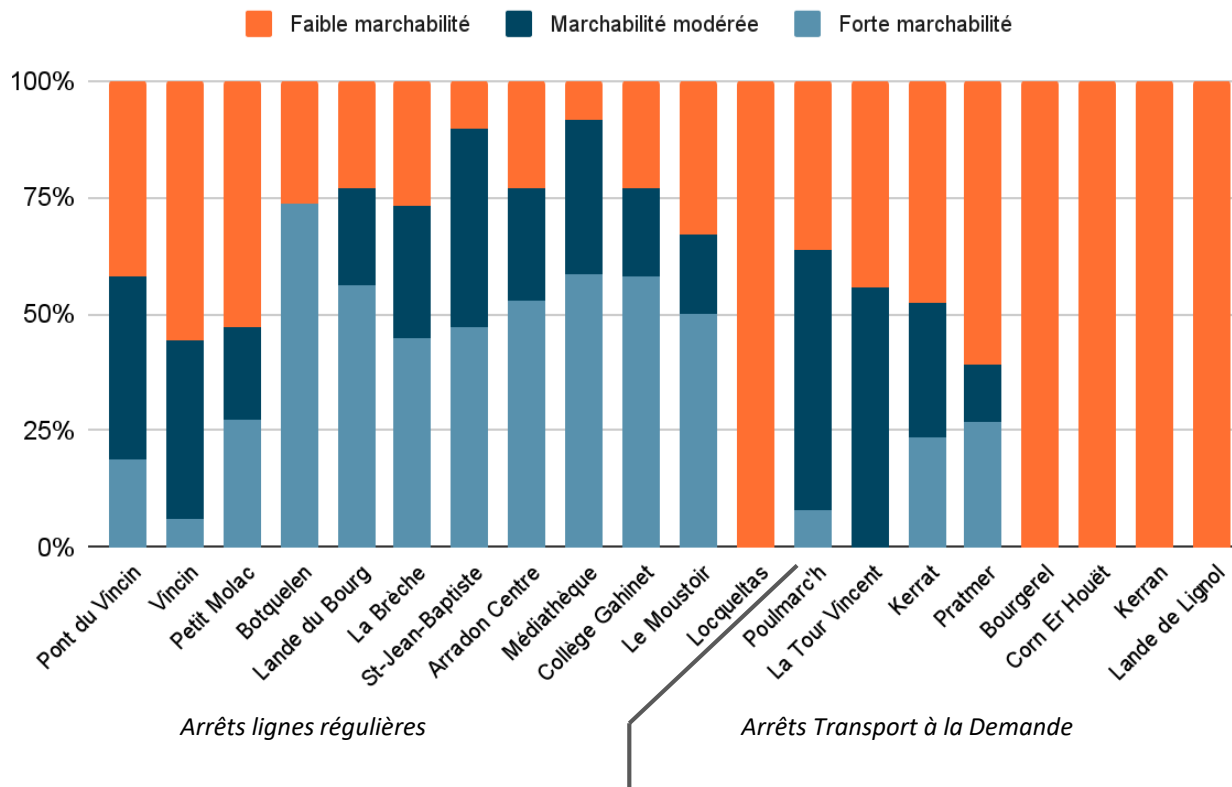
L'accès aux arrêts de bus représente un enjeu majeur pour encourager l'usage des transports en commun. L'analyse terrain que nous avons réalisé, nous permet de définir le niveau de marchabilité vers les arrêts à l'aide d'un indicateur expliqué page 29 du diagnostic.

Sur l'ensemble des arrêts de lignes régulières, 45 % des cheminements présentent une forte marchabilité et répondant aux critères réglementaires de l'accessibilité.

Botquelen, Lande du Bourg, Arradon centre, Médiathèque, Collège Gahinet et le Moustoir sont les arrêts dont plus de 50 % des cheminements présentent une forte accessibilité. Viennent ensuite les arrêts La Brèche et St-Jean-Baptiste.

En revanche, les arrêts de TAD présentent une faible marchabilité. Les arrêts situés en dehors du périmètre de 15 minutes à pied du cœur de bourg ne disposent d'aucun cheminement piéton.

Niveau de marchabilité dans un rayon de 300 mètres autour des arrêts de bus



Chemin d'accès en terre à l'arrêt de la Brèche depuis le Super U



Chemin d'accès à l'arrêt de la Vincin depuis l'UCO : chemin de terre



Intermodalité

Dans le détail, chaque arrêt de bus présente une situation particulière.

Pour l'arrêt du **Moustoir**, ce sont principalement les derniers mètres qui posent problème avec des chemins en terre et herbe peu accessibles.

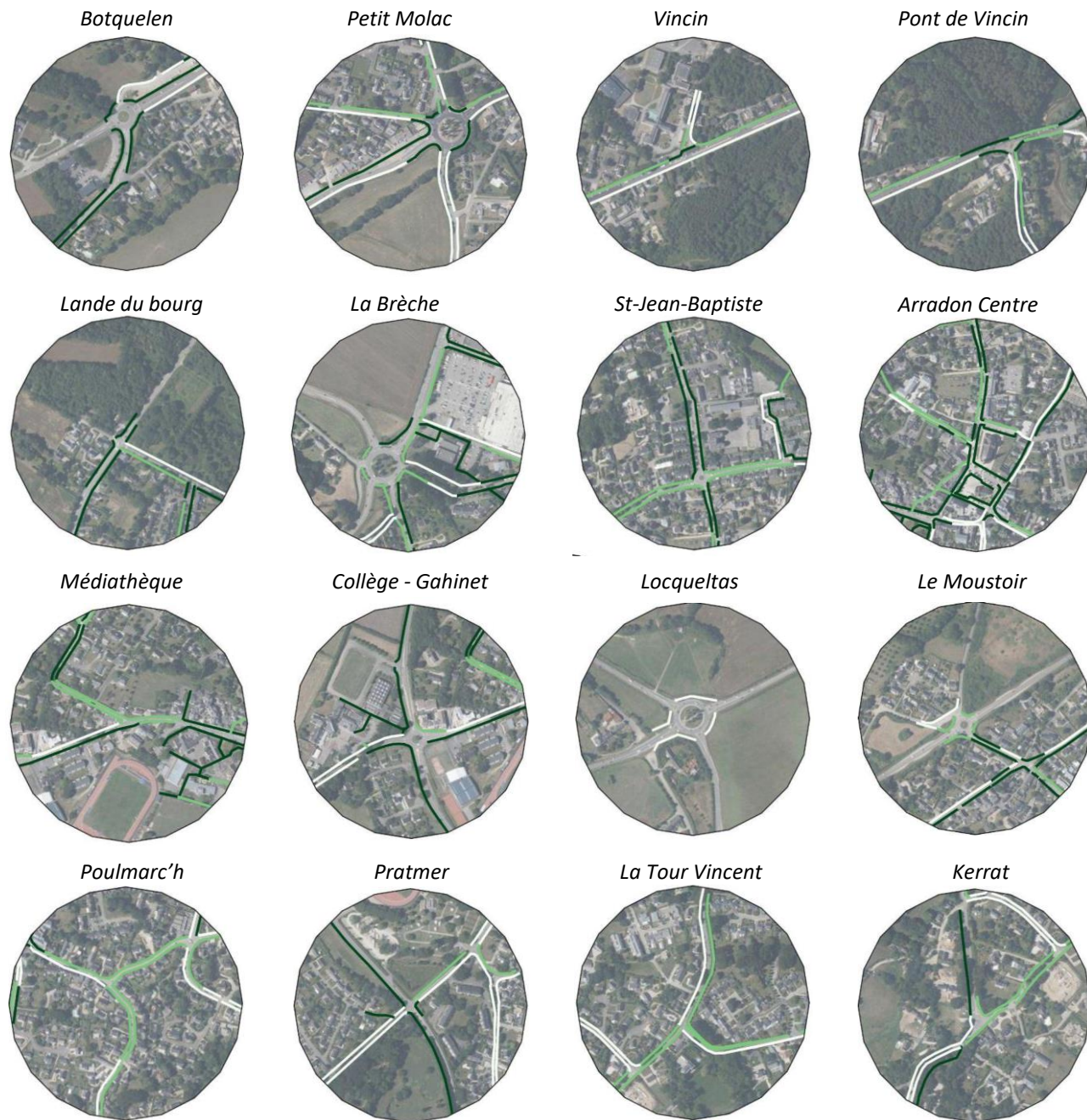
Pour **Petit Molac**, les problématiques d'accès à pied se concentrent en dehors de la RD 101 à destination du parc d'activités Doaren/Molac et des lotissements pavillonnaires.

Pour **La Brèche**, là aussi les derniers mètres présentent des revêtements peu accessibles et dégradés. Les accès depuis la rue Hochenschwand présente également des dysfonctionnements.

Pour le **Collège Gahinet**, c'est l'axe Est-Ouest Plessis d'Arradon/Cadic qui n'est pas optimisée pour la marche.

Pour **Arradon centre et le Collège St-Jean-Baptiste**, les abords sont de qualité. Ce sont les cheminements depuis les rues résidentielles et impasses qui posent des difficultés.

Pour **Vincin**, l'accès à l'université depuis l'arrêt de bus n'est pas conforme (revêtement inadapté et dégradé).



Indice de marchabilité

- Marchabilité faible (absence de cheminement)
- Marchabilité modérée (présence de cheminement mais pas accessible
faible largeur, revêtement inadapté et/ou dégradé)
- Marchabilité forte (présence d'un cheminement accessible)

Covoiturage // autopartage // mobilités électriques et solidaires

Un covoiturage du quotidien qui permet d'assurer des déplacements vers Vannes, au sein de l'agglomération et vers les territoires limitrophes

Le covoiturage quotidien s'organise principalement de manière spontanée sur le territoire d'Arradon et il reste difficile à qualifier et quantifier.

La commune ne dispose pas d'aire de covoiturage (une ancienne existait à hauteur du centre d'Affaires de Botquelen mais ne fonctionnait pas). Les deux aires les plus proches sont situés sur les communes de Ploeren et Baden.

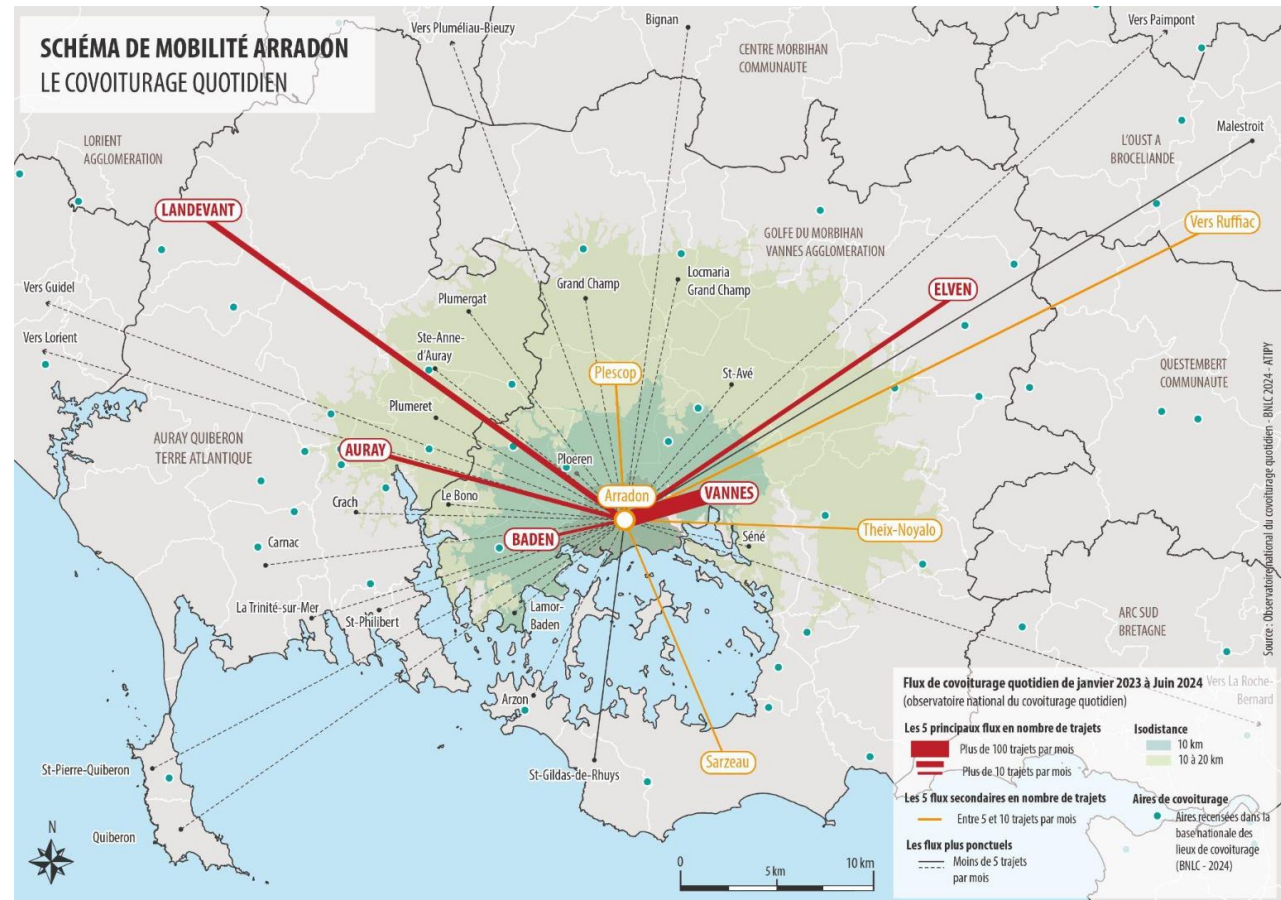
Une offre Blablacar Daily est proposée sur le territoire du Golfe du Morbihan Vannes Agglomération. Elle permet la mise en relation des usagers via une application et apporte un soutien financier aux covoitureurs.

Une plateforme régionale de covoiturage existe également pour des déplacements plus occasionnels avec des possibilités de covoiturage solidaire (OuestGo).

L'observatoire nationale du covoiturage quotidien nous permet de disposer d'éléments chiffrés quant aux usages du covoiturage quotidien utilisant les différentes applications.

Concernant Arradon, les principaux trajets effectués de janvier 2023 à juin 2024 sont en lien avec Vannes, Landevant, Auray, Elven et Baden.

Une absence d'offre d'autopartage sur le territoire



Quelques repères chiffrés :

- 18,3 km de distance moyenne,
- 31,4 % des trajets sont supérieurs à 20 km,
- 53,7 % des trajets sont en lien avec Vannes,
- 23,3 % des trajets sont internes à GMVA (hors Vannes),
- 2,3 à 2,7 passagers par véhicules,
- 200 à 400 trajets par mois entre Janvier 2024 et Juin 2024.

Covoiturage // autopartage // mobilités électriques et solidaires

Les mobilités électriques : 3 bornes de recharge sur la commune

Morbihan Energies, syndicat mixte, assure le déploiement des Installations de Recharge pour les Véhicules Électriques (IRVE) depuis 2014.

Sur Arradon, 3 bornes (22 kw AC) ont été déployées : au Port, rue Plessis d'Arradon et Parc d'activités de Botquelen/Petit Molac.

En matière d'usage, les premiers utilisateurs sont apparus en 2021 avec une augmentation jusqu'en 2023. Depuis 2023, la progression est plus lente.

La borne du Plessis d'Arradon fonctionne le mieux avec un usage dans la fourchette haute des bornes du département (multiples usages : actifs travaillant au bourg, visiteurs, etc.).

La borne du Port d'Arradon présente peu d'usages. Il y a trop de contraintes avec la réglementation du parking payant sur la longue durée. Peut-être un déménagement de la borne serait à imaginer lors du réaménagement de la pointe d'Arradon.

La borne de Botquelen est trop récente pour avoir un retour - plutôt épisodique pour le moment.

Les mobilités solidaires - un enjeu pour les publics non motorisés et fragiles

L'analyse des besoins sociaux réalisée par le CCAS d'Arradon a fait ressortir un enjeu important sur les besoins en mobilité.

Le CCAS accueille des personnes âgées, personnes en situation de handicap, personnes avec des difficultés financières et sociales, et des personnes en perte d'autonomie dont les déplacements sont devenus plus difficiles.

Même si les besoins sont réels, il n'existe pas d'offre de service collectif de mobilité solidaire sur le territoire.

Le CCAS répond néanmoins aux besoins au cas par cas dans le cadre de leur service d'aide à domicile avec notamment des prestations pour emmener les personnes en courses ou sur des rendez-vous (28 €/h + 0,51 €/h - usage des véhicules particuliers des agents).

La question de l'accès à l'épicerie solidaire de Vannes vers laquelle des bénéficiaires du CCAS sont orientés se pose régulièrement. Des difficultés d'accès à cette épicerie sont notés et notamment le transport des courses via les bus de l'agglomération.

Des réflexions sont menées pour regrouper les trajets et proposer un service de transport à l'aide d'un véhicule personnel ou un véhicule de prêt de la mairie ou d'une société privée.

Quelques repères chiffrés :

- 4160 véhicules sur la commune (SDES, RSVERO 2022),
- 70,5 % Crit'air E-1-2 (1,4 % électrique) 2933,
- 27,1 % Crit'air 3-4-5 (1127),
- 2,4 % non classé.



Borne rue Plessis d'Arradon

Arradon à pied

Un territoire à l'échelle du piéton : 84 % des habitants résident à moins de 15 min à pied d'une centralité

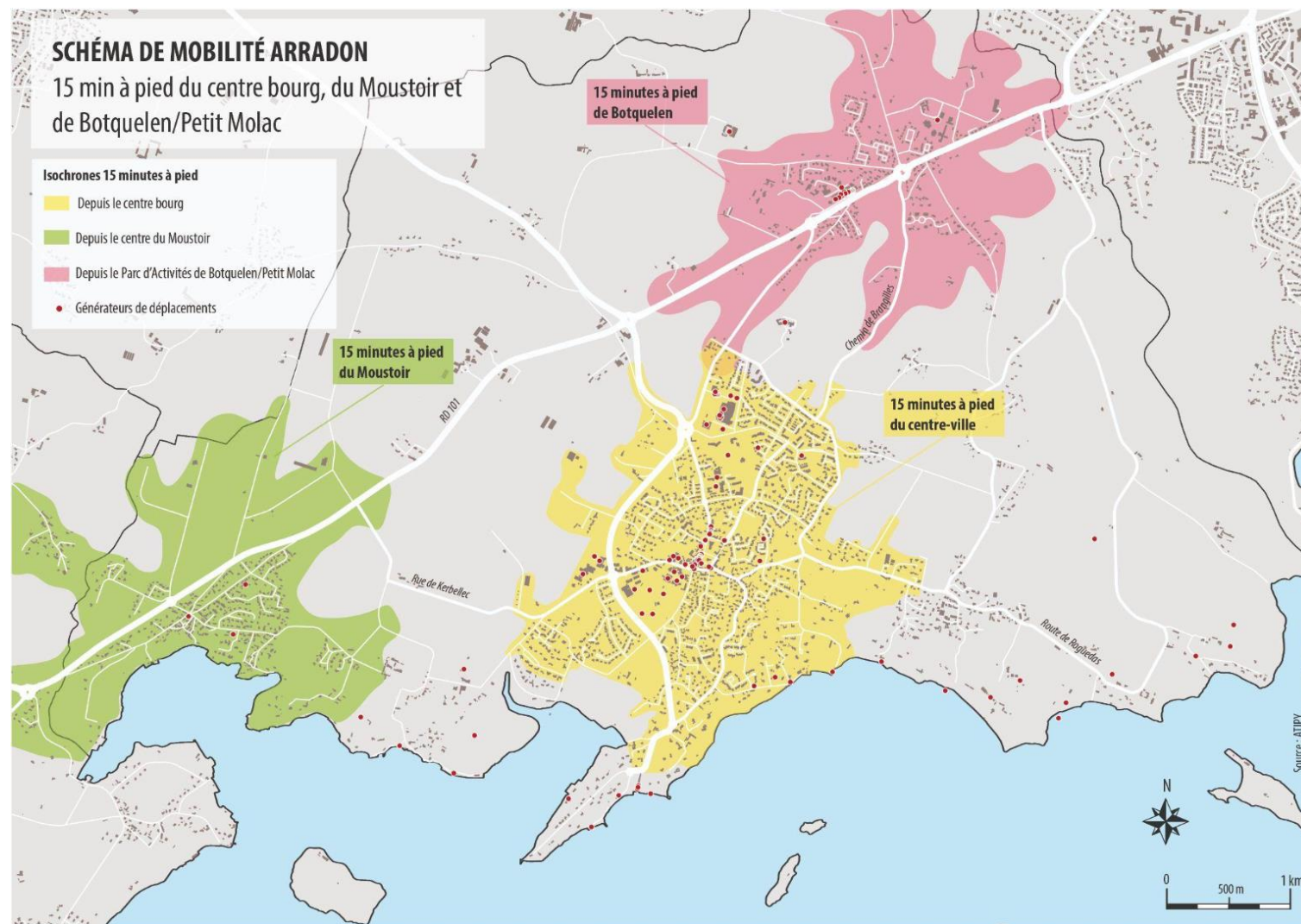
La ville d'Arradon de par sa taille, sa configuration et sa topographie est à l'échelle du piéton. Les distances entre les différents générateurs de déplacements sont parcourables pour la plupart en moins de 15 min à pied ou en moins de 30 min.

Cette situation confère à Arradon un potentiel important pour la marche dans les déplacements du quotidien, à la condition de proposer des cheminements accessibles, confortables et sécurisés.

84 % des habitants résident à moins de 15 minutes à pied d'une des 3 polarités de la commune :

- 57 % du centre bourg,
- 14 % du hameau de Botquelen/Petit Molac,
- 13 % du hameau du Moustoir.

Les résidents des hameaux du Moustoir et de Botquelen/Petit Molac sont à 30 min à pied du centre bourg.



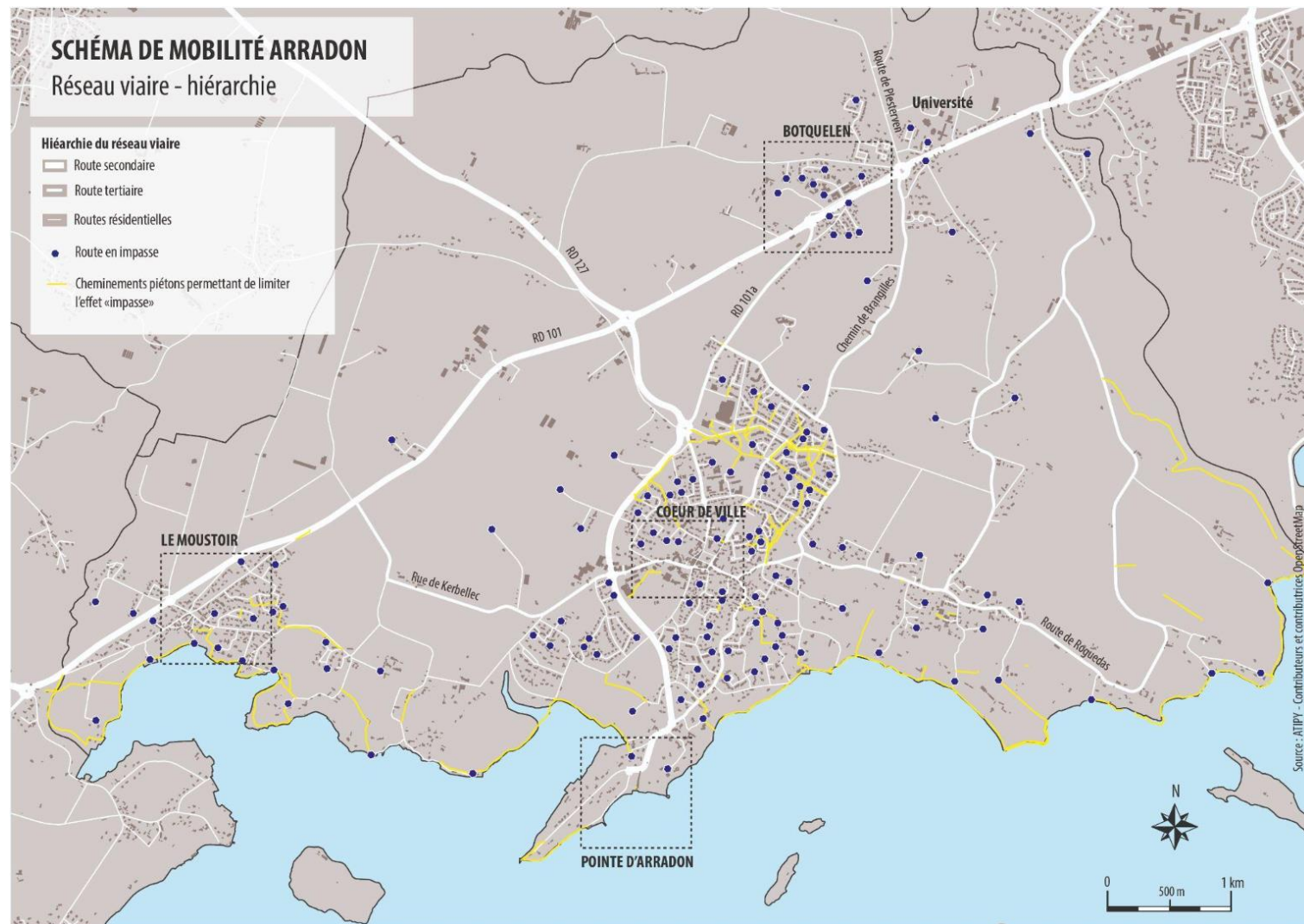
Arradon à pied

Un atout majeur pour la marche : un réseau de chemins limitant l'effet impasse de l'urbanisation des 70 dernières années

L'urbanisation des 70 dernières années s'est réalisée sous la forme d'extensions pavillonnaires avec un réseau viaire principalement en impasse pouvant impacter fortement les déplacements à pied et à vélo obligeant parfois des détours importants.

Arradon n'a pas échappé à ce modèle de développement et présente un nombre d'impasse important sur son territoire. Néanmoins, cet « effet impasse » est limité par l'aménagement d'un réseau de chemins, souvent végétalisés, reliant les quartiers entre eux.

Ces chemins se retrouvent en nombre notamment sur le quartier de la Brèche et constituent un socle important pour encourager la marche à pied sur la commune.



Arradon à pied

Encourager la marche à pied passe par la possibilité de pouvoir cheminer sans obstacles, en sécurité et de manière confortable que l'on soit piéton seul, en groupe, en situation de handicap, avec une poussette, un enfant, un senior, une femme enceinte, etc.

Une analyse de la marche - la création d'un indicateur de marchabilité

Sur le terrain, nous avons réalisé une analyse de la marchabilité sur un linéaire de 44,25 km de trottoirs.

3 périmètres ont été étudiés :

- 15 min à pied autour du centre bourg,
- le hameau du Moustoir,
- le hameau de Botquelen/Petit Molac.

6 critères ont été analysés :

- Type de cheminement (absence, trottoirs, chemins, marquage au sol, potelet, etc.),
- Largeur du cheminement (supérieur ou inférieur à 1,4 mètres : norme réglementaire d'accessibilité),
- Revêtement (enrobé, stabilisé, terre, herbe, pavé),
- Etat du revêtement (bon, dégradé),
- Ombrage/végétation (présence ou non d'arbres de haute tige),
- Eclairage (présence ou non d'éclairage).

À partir de ces 6 critères, nous avons imaginé un indicateur de marchabilité. Les 388 tronçons analysés (disponibles en annexes) ont été notés sur 10 avec un système de pondération en fonction des critères.

- 4 critères ont été notés de 0 à 2 : type de cheminement, largeur, type de revêtement, état du revêtement,
- 2 critères ont été notés de 0 à 1 : l'ombrage et l'éclairage.

3 catégories pour appréhender la marchabilité sur Arradon

En fonction de la notation, nous distinguons 3 catégories de marchabilité :

- 0 à 3 - Faible marchabilité : absence de cheminements ou cheminements avec de nombreux critères discriminants.
- 4 à 7 - Marchabilité modérée : cheminements existants mais avec un ou deux critères discriminants (faible largeur et/ou revêtement rugueux et/ou revêtement dégradé).
- 8 à 10 - Forte marchabilité : cheminements accessibles selon la réglementation : largeur supérieur à 1,4 mètres, revêtement lisse et en bon état.

Arradon à pied

31 % des cheminements présentent une forte marchabilité

À l'échelle de la commune, seuls 31 % des cheminements présentent une forte marchabilité et respectent les règles d'accessibilité.

La part des cheminements présentant une faible marchabilité s'élève quant à elle à 44 %.

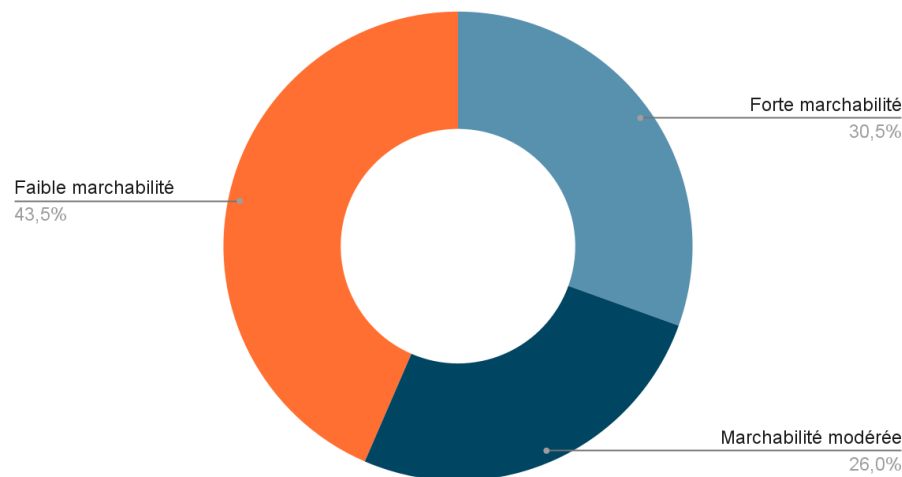
Il existe des disparités fortes entre les différentes polarités :

Sur le hameau du Moustoir, plus de la moitié (59 %) des cheminements présentent une forte marchabilité. Les aménagements récents des espaces publics ont permis d'offrir des cheminements de qualité.

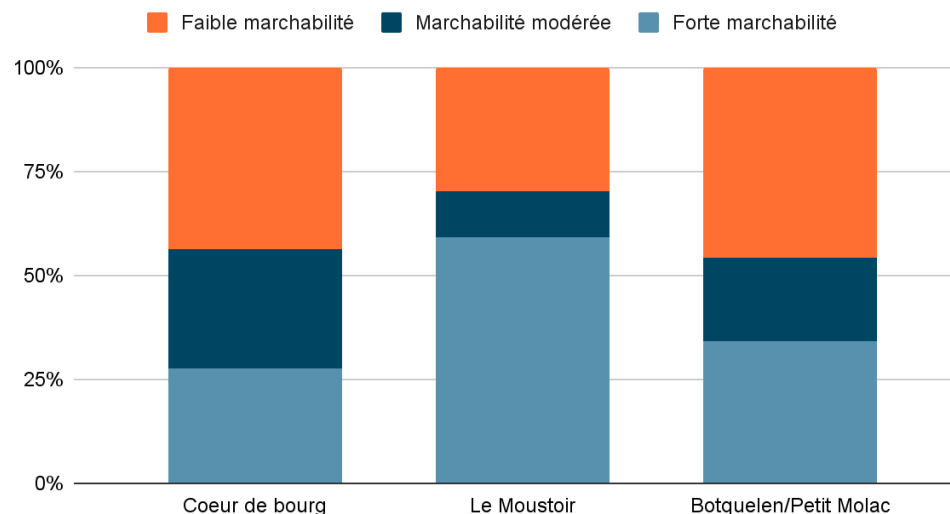
Sur le coeur de bourg, ce chiffre est beaucoup plus faible. Seulement 27 % des cheminements présentent une forte marchabilité. Les aménagements récents autour de la place de l'Eglise et de la rue Plessis d'Arradon font partie des cheminements les plus confortables et accessibles de la commune.

Sur Botquelen/Petit Molac, la part de forte marchabilité s'élève à 34 % des cheminements : le réaménagement des cheminements de la RD 101 et du parc d'activités ont permis de faire progresser la qualité des espaces piétons sur ce secteur.

Indicateur de marchabilité à l'échelle d'Arradon



Marchabilité par polarité



Arradon à pied

Si les chiffres de marchabilité à l'échelle d'Arradon montre des tendances, il est nécessaire pour mieux comprendre les besoins, de les analyser à plus fine échelle.

Les axes de forte marchabilité dans le coeur de bourg

La carte ci-contre présente uniquement les cheminements avec une forte marchabilité et respectant les règles d'accessibilité.

À l'échelle du coeur de Bourg, les secteurs de forte marchabilité se localisent principalement autour de la place de l'Église (projet de réaménagement en 2017), de la rue Plessis d'Arradon et du pôle d'équipements (projet de réaménagement en 2024).

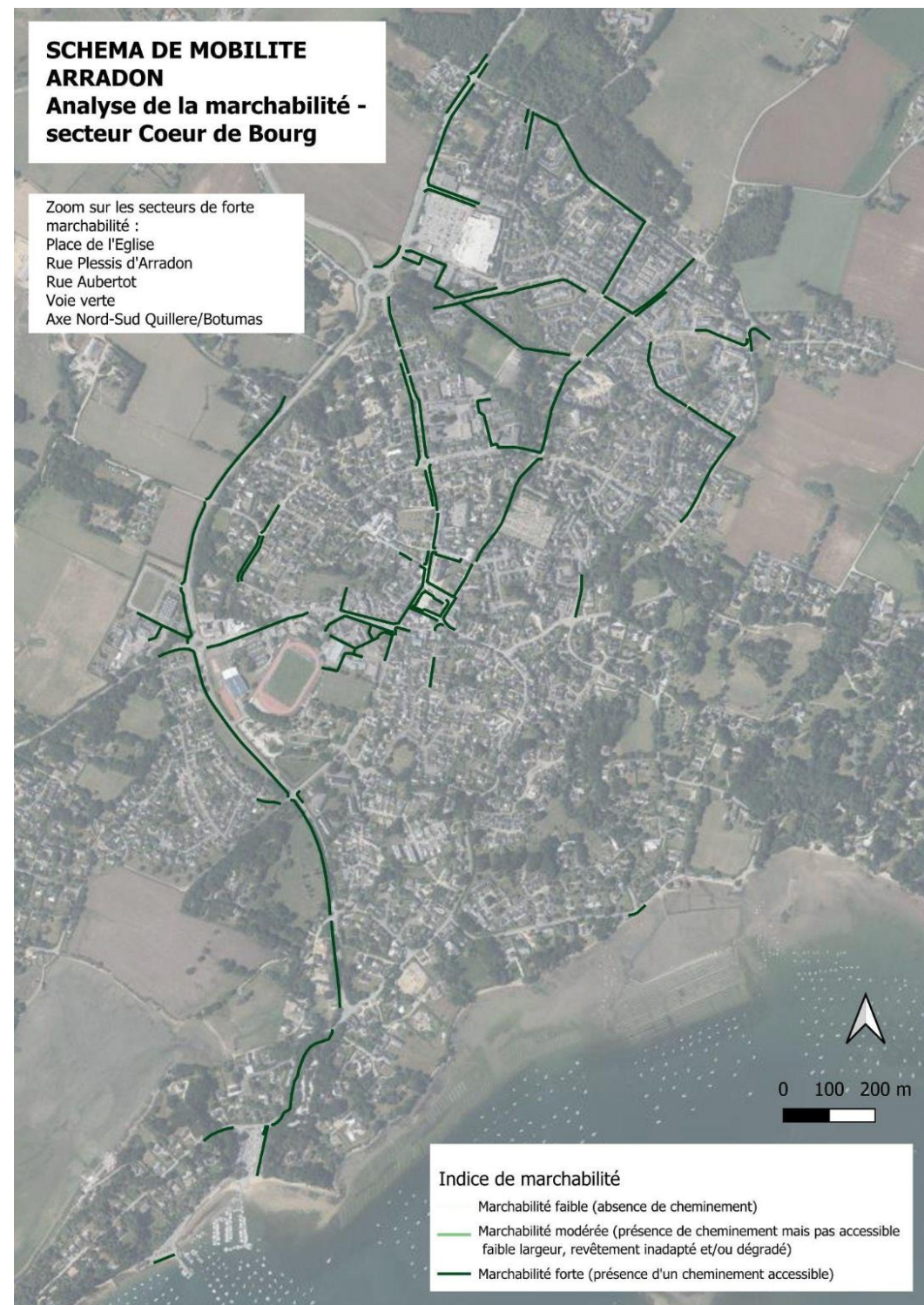
2 axes Nord-Sud apparaissent également :

- Rue Bouruet Aubertot desservant les commerces, le Collège St-Jean-Baptiste et le giratoire de la Brèche,
- Rue Louis Quillere et rue de Botumas assurant une connexion entre le quartier de la Brèche et le coeur de bourg.
Sur ce second axe, il est à noter que seul un côté de la voirie présente une forte marchabilité.

Sur le quartier de la Brèche, nous retrouvons également des liaisons est-ouest de qualité et notamment à proximité de la Lucarne.

La voie verte/V45 assure également des cheminements de qualité sur un axe nord-sud mais elle reste plus isolée du centre bourg.

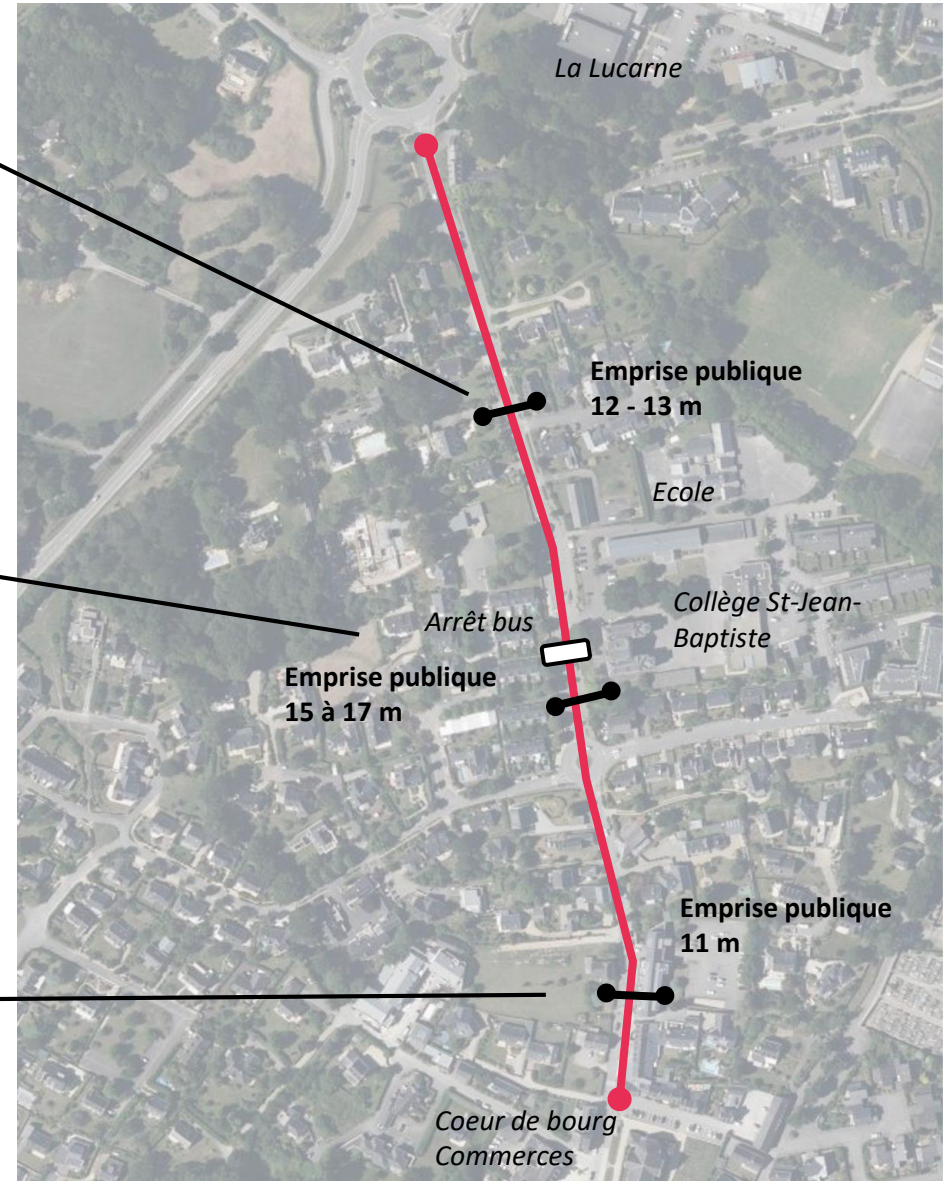
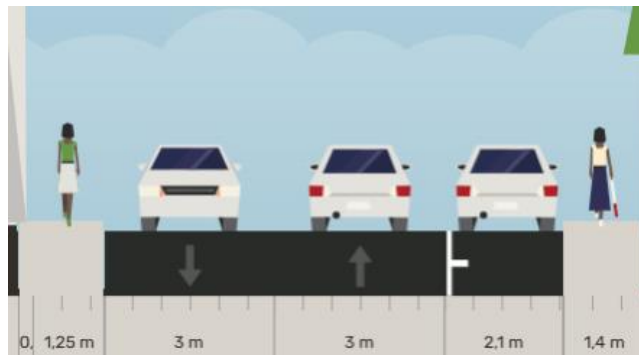
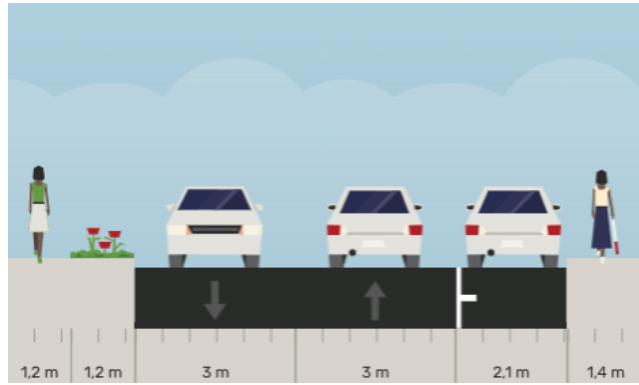
Vers le collège Gilles Gahinet, la liaison avec le centre bourg est aujourd'hui incomplète et de relative qualité uniquement sur un côté de la chaussée.



Rue Bouruet Aubertot

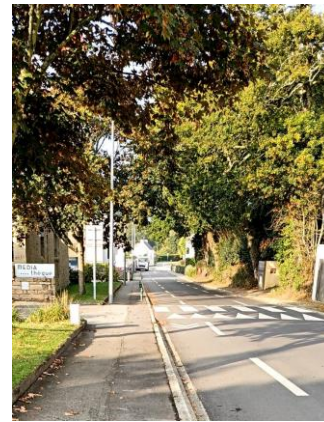
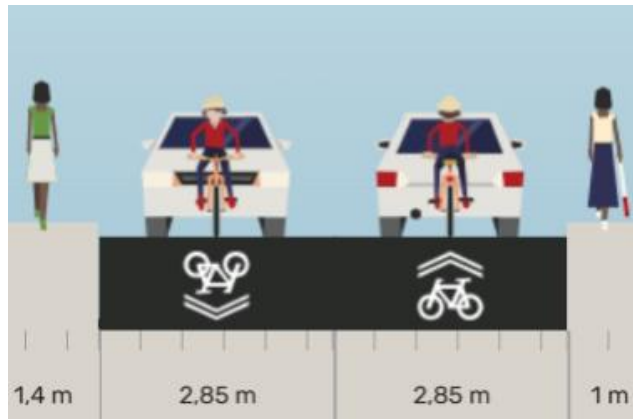
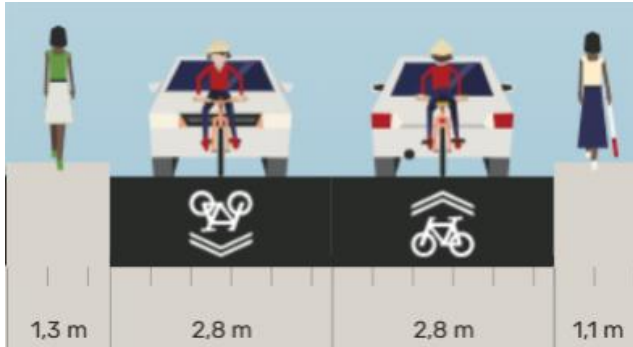
Liaison centre bourg / collège St-Jean-Baptiste

Une voie végétalisée avec des emprises viaires qui varient de 11 à 17 m. Des cheminements piétons supérieurs ou égaux à 1,4 mètres à l'exception du côté gauche du trottoir en arrivant au giratoire de la Brèche. Du stationnement longitudinal important dans la rue. Un arrêt de bus et de la dépose minute.



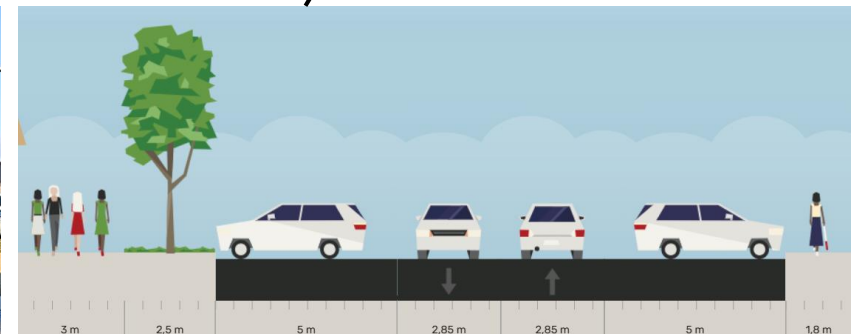
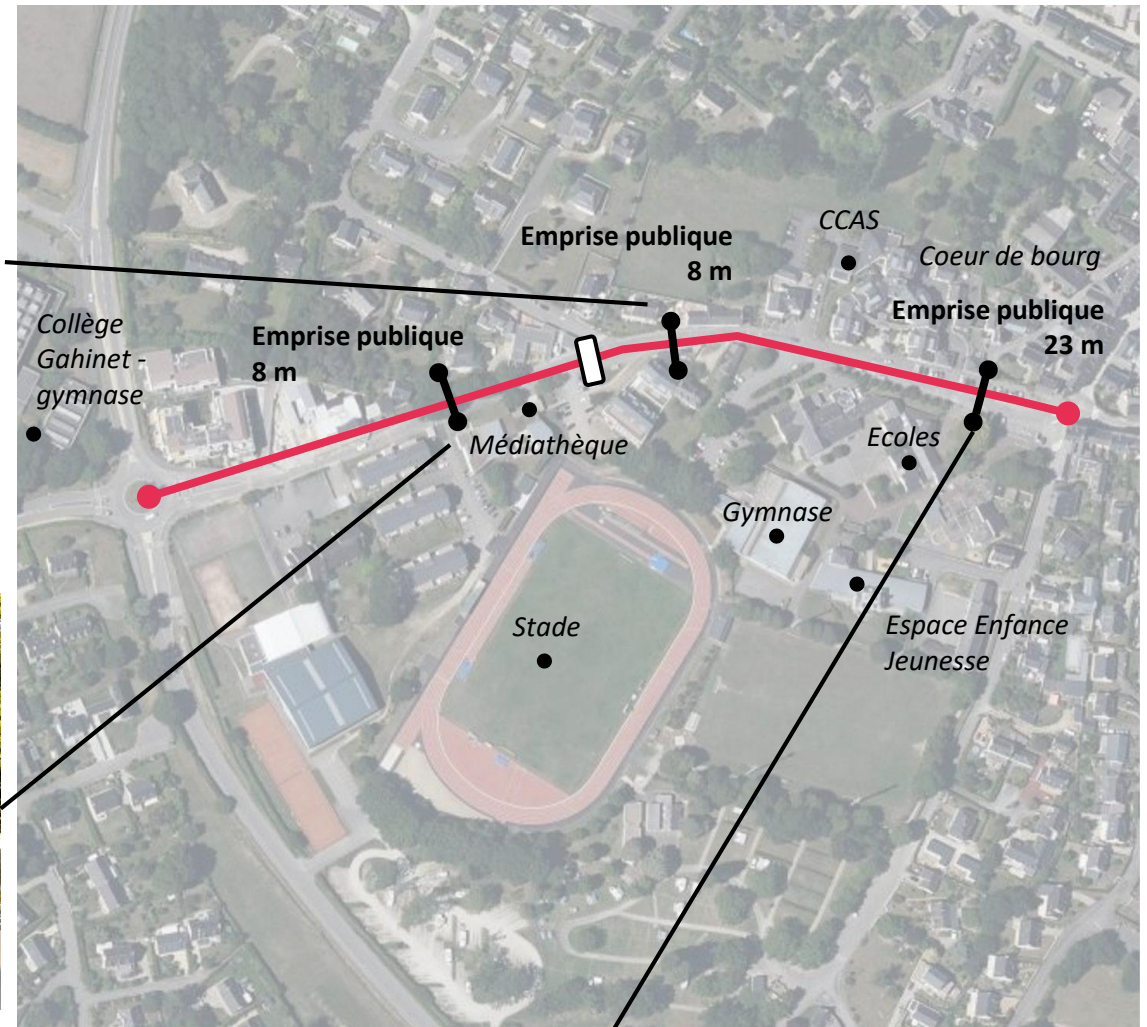
Rue Plessis d'Arradon

Liaison centre bourg / collège Gahinet



Une emprise viaire restreinte dans la partie proche du collège (8 m) avec des espaces piétons inférieurs à 1,4 m.

Le giratoire et ses traversées sont dégradés aux abords du collège.



Arradon à pied

Les secteurs de forte marchabilité sur le coeur de bourg

Place de l'Eglise réaménagé - confort de marche et accessibilité // manque de lisibilité des cheminements sur le carrefour



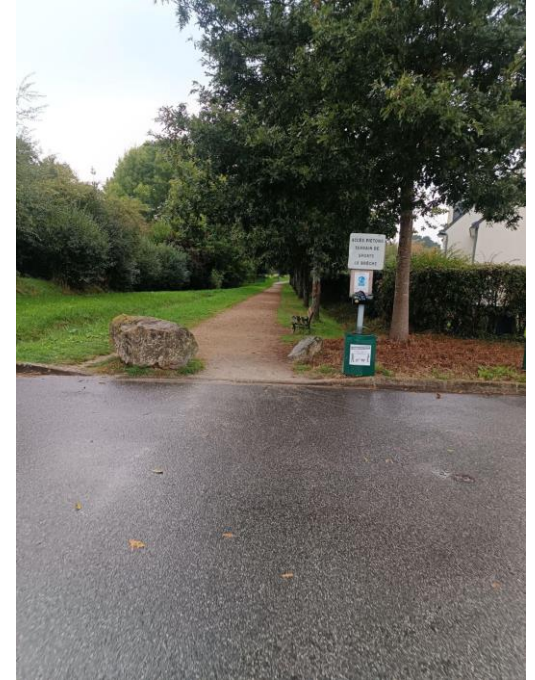
Rue Hochenschwand - chemin en stabilisé en bon état et large et partiellement ombragé



Rue Louis Quillere - chemin séparé par potelet, large et éclairé



Chemin entre la rue de l'île d'Arz et la rue Hochenschwand en stabilisé, large et ombragé



Rue de Kerzu - chemin ombragé en stabilisé, en bon état et large



La voie verte entre le Collège Gahinet et le camping municipal : large et accessible



Arradon à pied

Les secteurs avec une marchabilité modérée et faible

Vers le sud et l'Est, le coeur de bourg présente une marchabilité difficile et moins attractive. Vers la Pointe d'Arradon, seule la voie verte offre un confort de marche important.

Les rues Jarlegan et St-Vincent-Ferrier permettant de rejoindre la pointe d'Arradon présentent des configurations peu encourageantes pour la marche. Cela se traduit à de nombreux endroits par l'absence de trottoir, des trottoirs étroits (inférieurs à 1,4 mètres) et des revêtements dégradés. Des chemins séparés de la chaussée viennent améliorer la situation mais se pose la question de leur accessibilité (revêtement terre et stabilisé contraignant pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et notamment les jours de pluie).

Vers l'Est la rue St-Gildas présente une marchabilité modérée et pourrait presque être qualifiée de faible. Là aussi, la largeur des cheminements est faible (inférieurs à 1,4 mètres), les revêtements sont dégradés, les voitures stationnent sur les trottoirs et les traversées piétonnes ne sont pas facilitées.

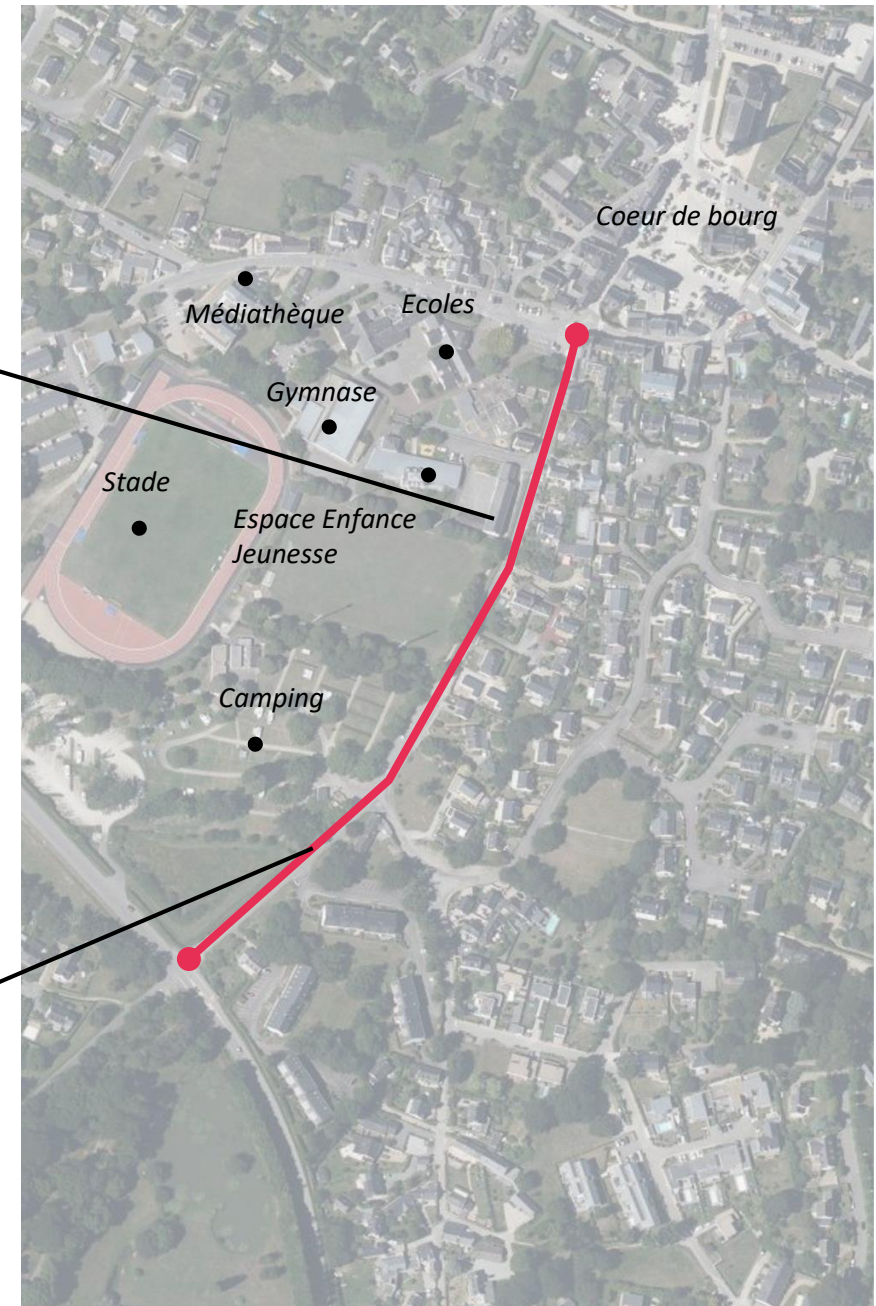
Vers Bourgerel et Kerbilouët, les trottoirs disparaissent, la marche se réalise sur la chaussée. Vers Kerbilouët, les piétons peuvent emprunter le Chaucidou mais cela reste très inconfortable.

Les chemins du quartier de la Brèche reliant les différentes impasses entre elles, s'ils présentent des atouts majeurs (ombrage, végétalisation) pour encourager la marche nécessitent pour certains des aménagements pour encourager leur accessibilité (élargissement, entretien, revêtement).



Rue Jarlegan

Liaison centre bourg / camping / voie verte



La rue Jarlegan au départ de la rue Plessis d'Arradon propose un cheminement piéton séparé de la chaussée en enrobé puis en terre avec une pente progressive jusqu'à aboutir sur un espace de stationnement voiture jusqu'à l'entrée du parking.

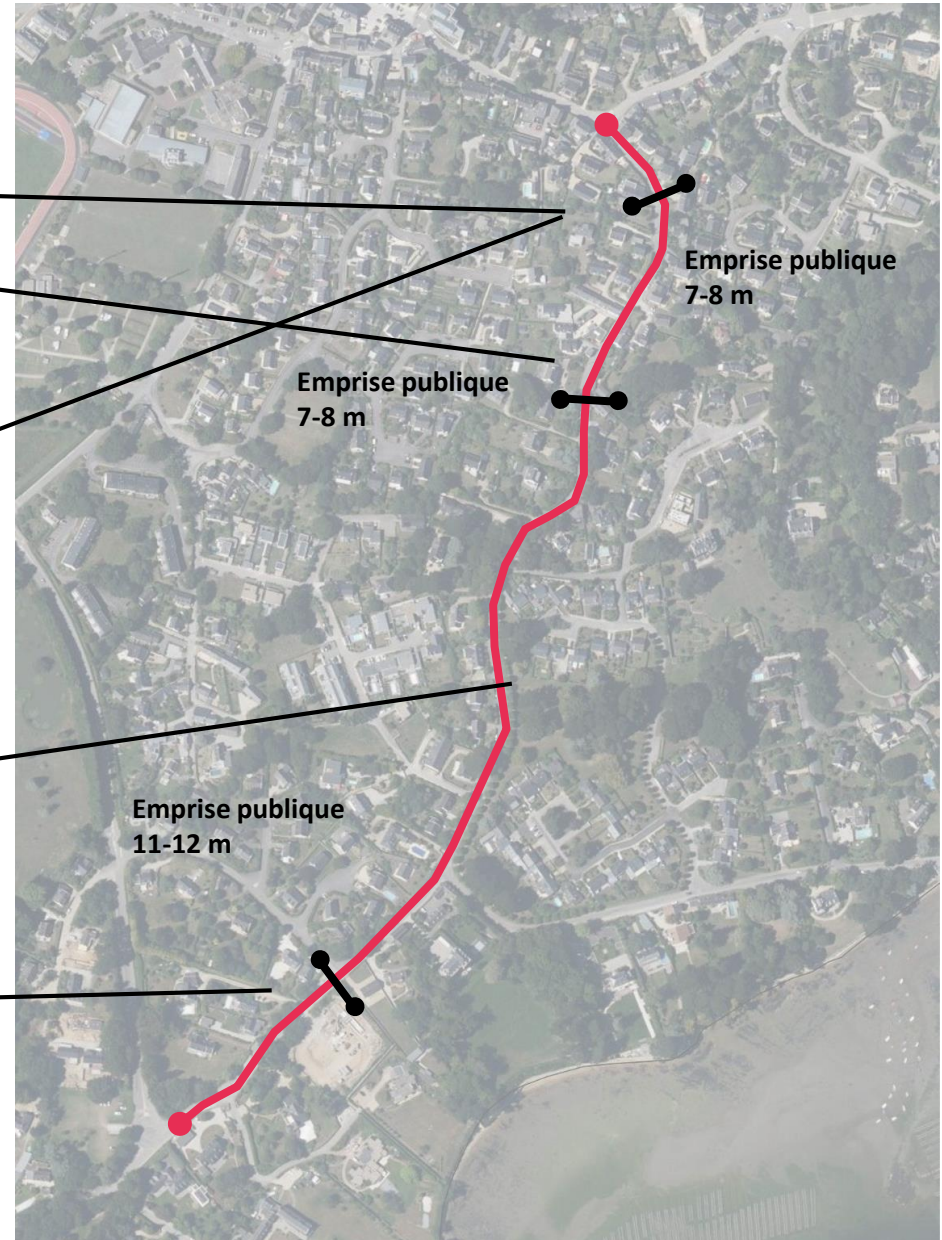
La fin du parcours vers la voie verte se réalise sur un trottoir en stabilisé et herbe jusqu'à la voie verte.



Rue St-Vincent Ferrier (bas)

Liaison centre bourg / Pointe d'Arradon

La rue Saint-Vincent-Ferrier au départ de la rue St-Gildas est étroite (entre 7 et 8m) avec des trottoirs inférieurs à 1,4 m de largeur, du stationnement voiture à cheval sur le trottoir et la chaudiou. Elle devient ensuite sinueuse jusqu'à la rue de la Tour Vincent ou un chemin séparé et ombragé offre une déambulation agréable. Des trottoirs étroits et en terre sont proposés sur la fin du parcours.

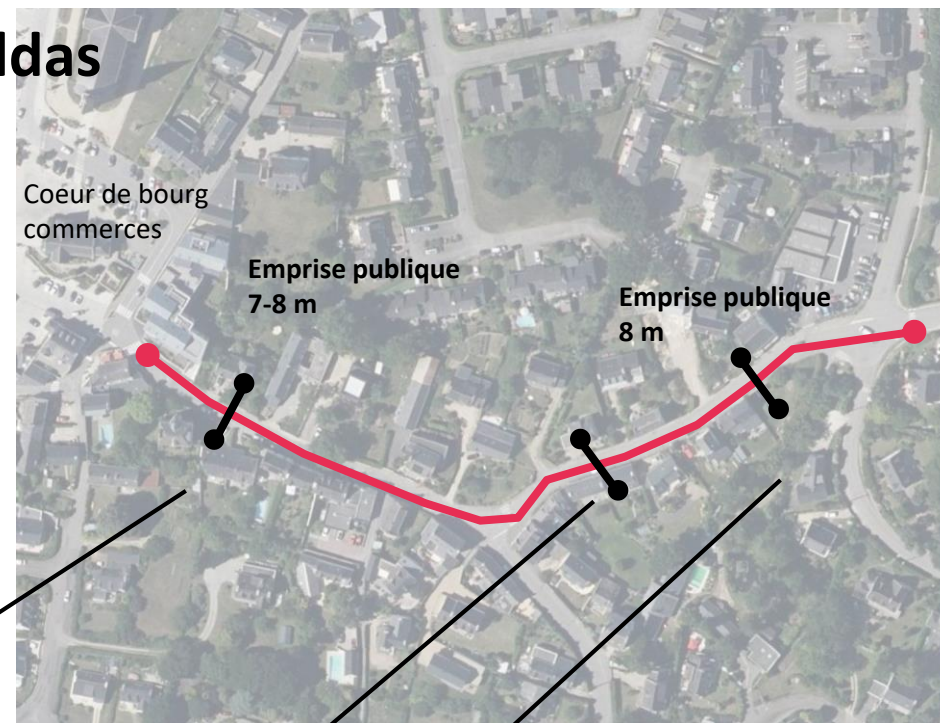


Rue St-Vincent Ferrier (haut) et Rue St-Gildas

Liaison centre bourg / Bourgerel

La rue Saint-Gildas au départ de la place de l'Eglise est étroite (entre 7 et 8 m) avec un trottoir unique inférieur à 1,4 m de largeur. Vers Bourgerel, l'emprise reste faible, les trottoirs sont inférieurs à 1,4 m et leur revêtement est dégradé. Du stationnement est autorisé à cheval sur le trottoir.

Vers Bourgerel, les trottoirs disparaissent progressivement



Place de l'Eglise

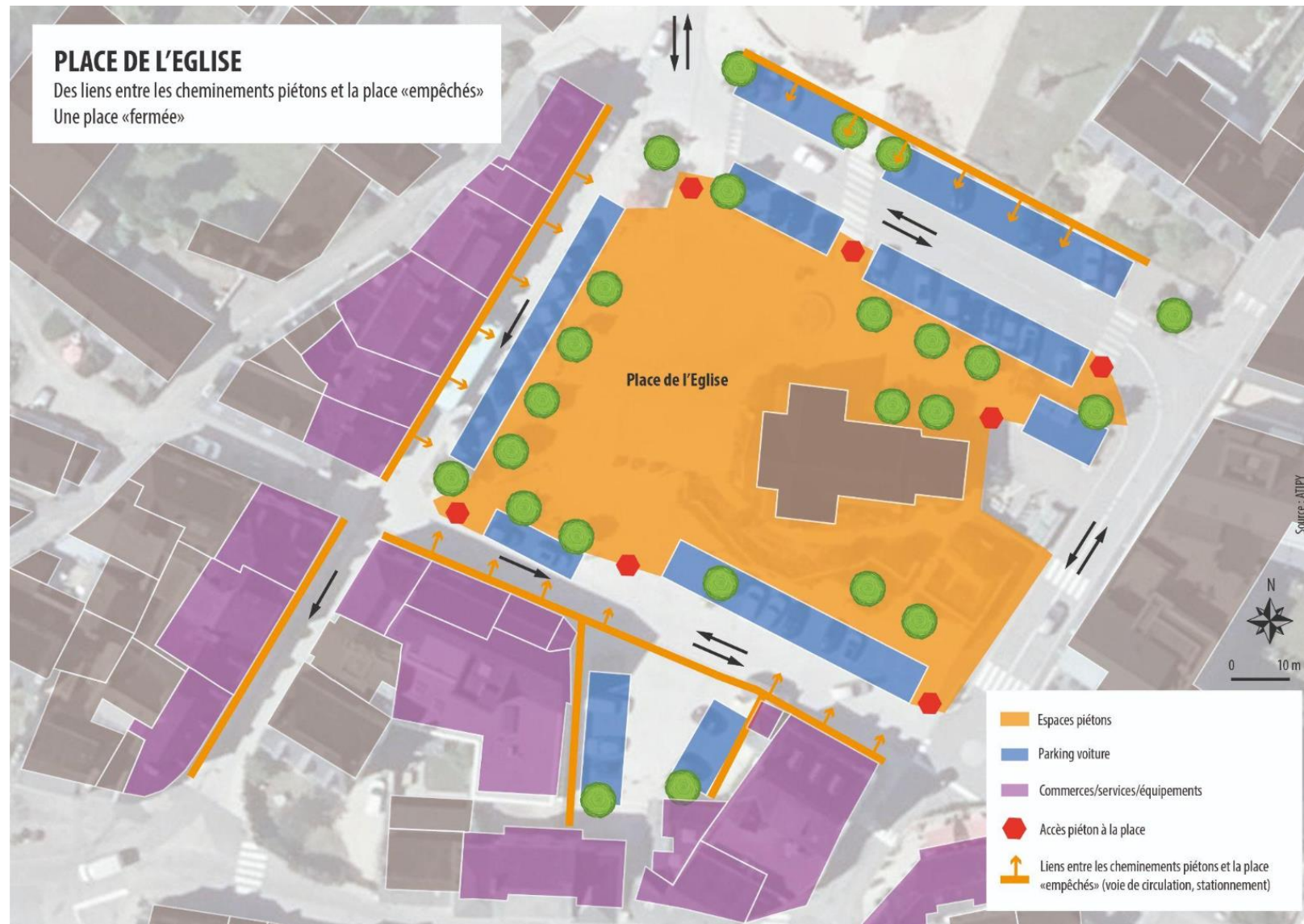
Des liens "empêchés"

Le réaménagement de la place de l'Eglise en 2017 a permis d'améliorer les cheminements piétons et de redonner la place aux piétons sur le coeur de bourg.

Néanmoins, les cheminements piétons en lien avec les commerces restent assez contraint le long des façades, coincés entre les terrasses et les voies de circulation.

Les liens entre les cheminements et la place sont « empêchés » par la présence de stationnement voiture sur l'ensemble des côtés de la place.

Les conflits d'usages sur les cheminements sont assez récurrents tandis que la place accueille peu de flux hormis les jours de marché et d'évènements.



Arradon à pied

Si les cheminements dans le quartier de la Brèche présentent des qualités paysagères fortes, leur accessibilité est à questionner.

Leur largeur utile peut être inférieure à 1,4 mètres. Leur revêtement en herbe, en terre ne sont pas adaptés à tous les publics.

Il y a parfois une absence d'abaissé de trottoir. Enfin, ces chemins ne sont pas toujours éclairés.

*Chemin au départ de la rue Men Gwen
Largeur inférieure à 1,4 mètres, absence d'éclairage*



Rue Men Gwenn : des emprises mais un revêtement en herbe



Rue Men Gwenn : absence d'abaissé de trottoir



Chemin au départ de la Rue de Upton By Chester - revêtement dégradé, pas d'éclairage



Chemin au départ de la Rue de Botumas : revêtement dégradé



Arradon à pied

En dehors du coeur de bourg, les déplacements piétons se réalisent sur la chaussée : marquage au sol, chaucidou viennent pallier l'absence d'aménagements.

Rue de la Tour Vincent : des largeurs de trottoirs inférieures à 1,4 mètres, un moindre usage du chemin en terre ombragé par les seniors



Des usages (une femme enceinte) de la chaucidou rue de Kerbilouët



*Marquage au sol du chemin + chaucidou rue de Cadic
Un chemin piéton vers le collège peu sécurisant*



Arradon à pied

La marchabilité du secteur de Botquelen/Petit Molac

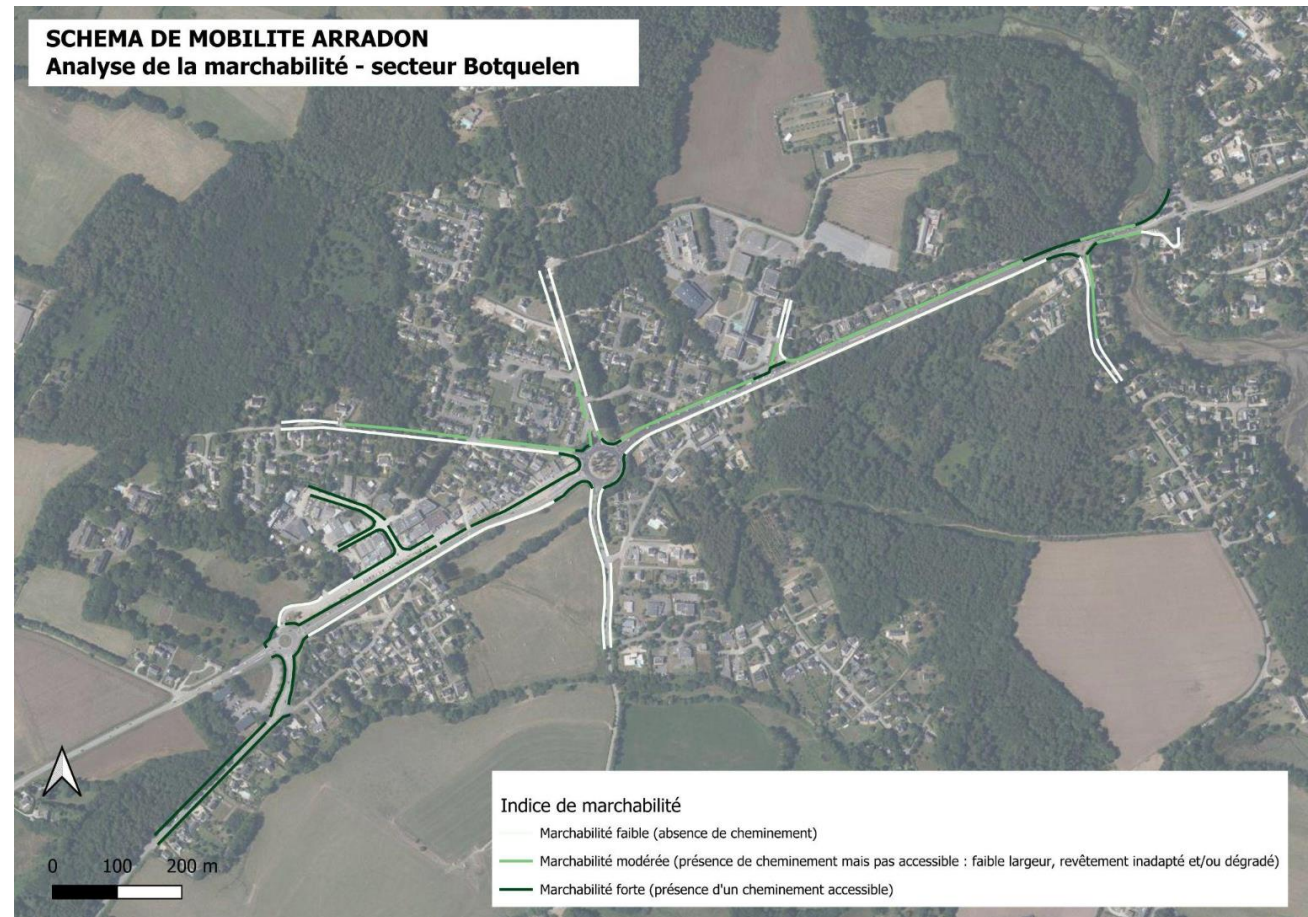
Les travaux récents ont permis à ce hameau de laisser une place plus importante à la marche (34 % des cheminements présentent une forte marchabilité).

Autour du centre d'Affaires et de l'arrêt de bus Botquelen, les cheminements sont larges et de bonne qualité. Les traversées piétonnes ne sont en revanche pas facilitées.

Le long de la RD 101, il existe une dichotomie entre la partie nord et la partie sud. La partie nord propose un cheminement adapté et clair, bien séparé de la piste cyclable tandis que la partie sud est réservée à la piste cyclable et pose la question de la place du piéton.

Aucune signalétique ne permet de comprendre si la cohabitation piéton/vélo peut se réaliser. Elle se réalise de fait car les besoins pour accéder aux arrêts de transports en commun, aux habitations et à la zone d'activités Doaren/Molac sont réels.

Du giratoire du Pont de Molac à Pont de Vincin, la situation est identique entre le côté nord et le côté sud de la RD 101. L'accès à l'UCO est facilité depuis les travaux mais la question de l'entretien de la végétation est primordiale. Au moment des visites de terrain, la végétation occupait l'ensemble de l'espace piéton.



Les points noirs en matière de marchabilité

Les principaux points noirs en matière de marche se concentrent :

- au Nord sur la route de Plesterven et la route de la Salette pour accéder aux lotissements pavillonnaires et à l'université.
- au Nord à hauteur de l'arrêt Vincin où depuis l'arrêt, l'accès à l'Université se réalise par des trottoirs non aménagés et en gravier.
- au Sud, pour l'accès au parc d'activités Doaren/Molac où aucun espace pour les piétons n'est proposé jusqu'au giratoire et à l'arrêt de bus.
- à l'Est, sur la route de la Chesnaie où les trottoirs sont absents ou présentent un revêtement dégradé.

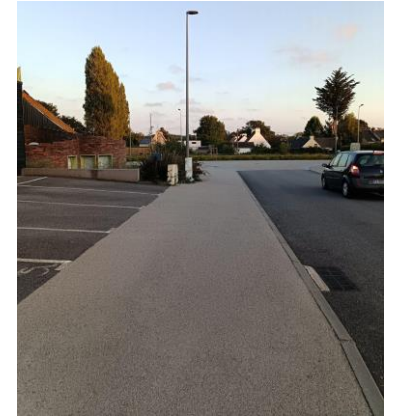
Arradon à pied

Les secteurs de forte marchabilité sur Botquelen/Petit Molac

Voie verte Botquelen - un chemin large et accessible à partager avec les cyclistes - une signalétique qui prête à confusion



Les espaces publics du Parc d'activités Botquelen ont été entièrement refait proposant des cheminements piétons accessibles vers les commerces et les entreprises



Suite aux travaux le long de la RD 101 - Un chemin piéton séparé de la piste cyclable par un revêtement différencié et un marquage au sol (côté nord)



Arradon à pied

Les points noirs en matière de marche

Accès à l'UCO depuis l'arrêt de bus Vincin



Route de la Chesnaie



Chemin de Brangilles - accès au parc d'activités Doaren Molac



Problématique d'entretien sur la RD 101 - le cheminement piéton est envahi par la végétation



Arradon à pied

La marchabilité sur le hameau du Moustoir

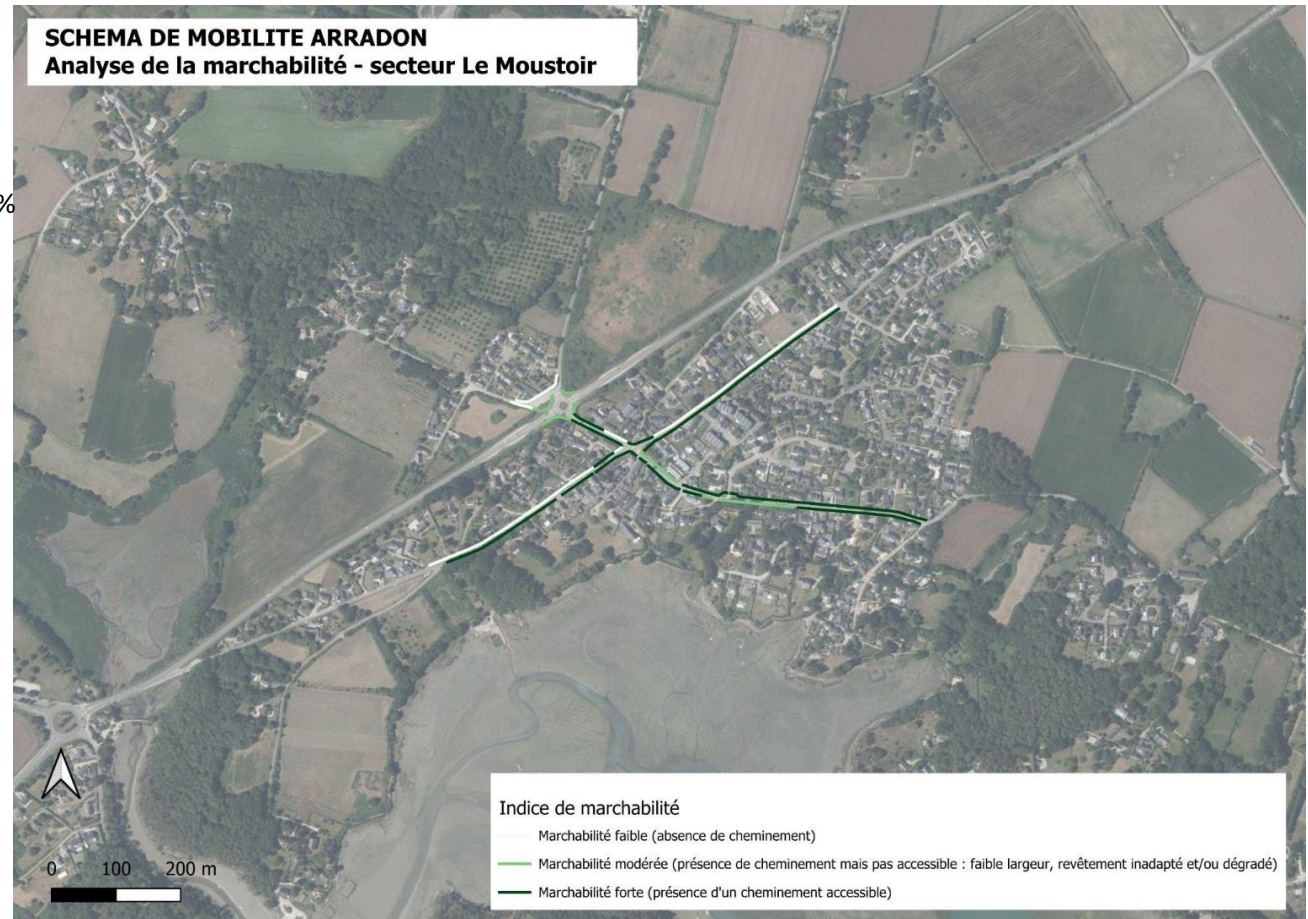
Les travaux d'aménagements des espaces publics du hameau du Moustoir concernant les routes du Moustoir, Saint-Martin et du Gréo offrent une marchabilité plus importante que sur les autres secteurs de la commune. 59% des cheminements présentent une forte marchabilité.

Les points noirs en matière de marchabilité

Le principal point noir en matière de marche sur le hameau concerne la liaison entre les habitations situées au nord de la RD 101 et le coeur du hameau. Sur ce secteur, les trottoirs sont absents et les franchissements du giratoire présentent un revêtement en herbe, peu accessible.

En dehors de cas de figure, les points noirs sont ponctuels :

- stationnement voiture sur la route du Moustoir coupant le cheminement piéton
- espaces piétons inférieurs à 1,4 mètres sur certains secteurs de la route du Gréo
- Espaces piétons uniquement d'un côté sur la route de St-Martin. L'aménagement en Chaucidou offre néanmoins la possibilité aux piétons de les emprunter,
- stationnement sauvage devant le bar.



L'aménagement du hameau en zone de rencontre et en zone 30 avec des impasses sur la route St-Martin et un trafic de transit relativement faible minimise l'importance de ces points noirs.

Arradon à pied

Trottoir piéton interrompu par du stationnement voiture route du Moustoir



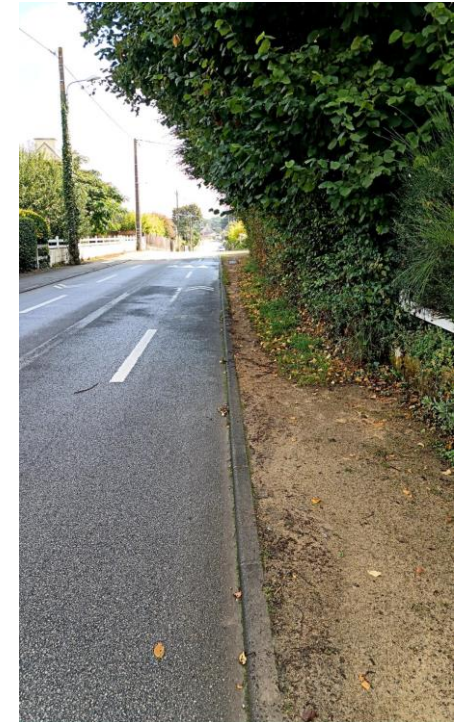
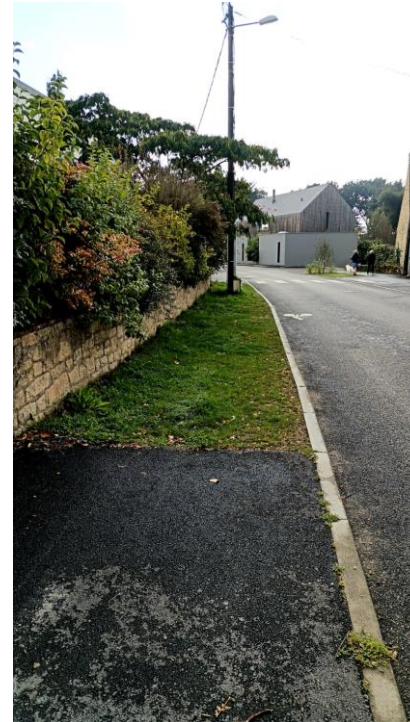
Des cheminements confortables : route du Gréo, voie verte route St-Martin et zone de rencontre



Stationnement sauvage devant le bar/tabac



Trottoirs non aménagés route du Gréo



Arradon à pied

Ombrage et éclairage, deux éléments majeurs à prendre en compte pour encourager la marche

L'ombrage et l'éclairage sont deux éléments favorisant le confort et la pratique de la marche la nuit et en période de forte chaleur.

L'ombrage, peu présent en centre, tant à apparaître en s'éloignant de la place de l'Eglise et le long des chemins. Pour l'éclairage, la situation est inversée. Présent dans le coeur de bourg, il est en revanche absent des chemins et tant à disparaître aux sorties de la ville (Bourgerel, Pointe d'Arradon, Kerbilouët).

Si l'éclairage est un facteur déterminant, il doit être pensé en fonction du contexte énergétique (coût de l'énergie) et environnementale (trame noire, biodiversité). Il s'agit de trouver le bon équilibre pour éclairer de manière adaptée (choix des éclairages, amplitude horaire, etc.) uniquement les chemins prioritaires.



Arradon à pied

L'offre d'équipements et services le long des chemins, un élément important pour la pratique de la marche

Les équipements le long des cheminements jouent également un rôle essentiel dans la pratique de la marche : pouvoir se reposer ou discuter sur un banc, s'asseoir à une table, faire jouer les enfants au sein d'une aire de jeux, trouver des toilettes, etc.

Arradon présente une offre d'équipements principalement le long du sentier côtier ainsi que dans le coeur de bourg autour de la place de l'Eglise et de la rue Plessis d'Arradon récemment aménagés ainsi que le long des chemins du quartier de la Brèche.

En dehors de ces deux secteurs, l'offre est assez peu développée.



Du mobilier urbain installé à chaque rénovation d'espace public et le long du littoral.

Dans l'ordre de gauche à droite : rue Plessis d'Arradon, Place de l'Eglise, littoral Port de Pen Er Men



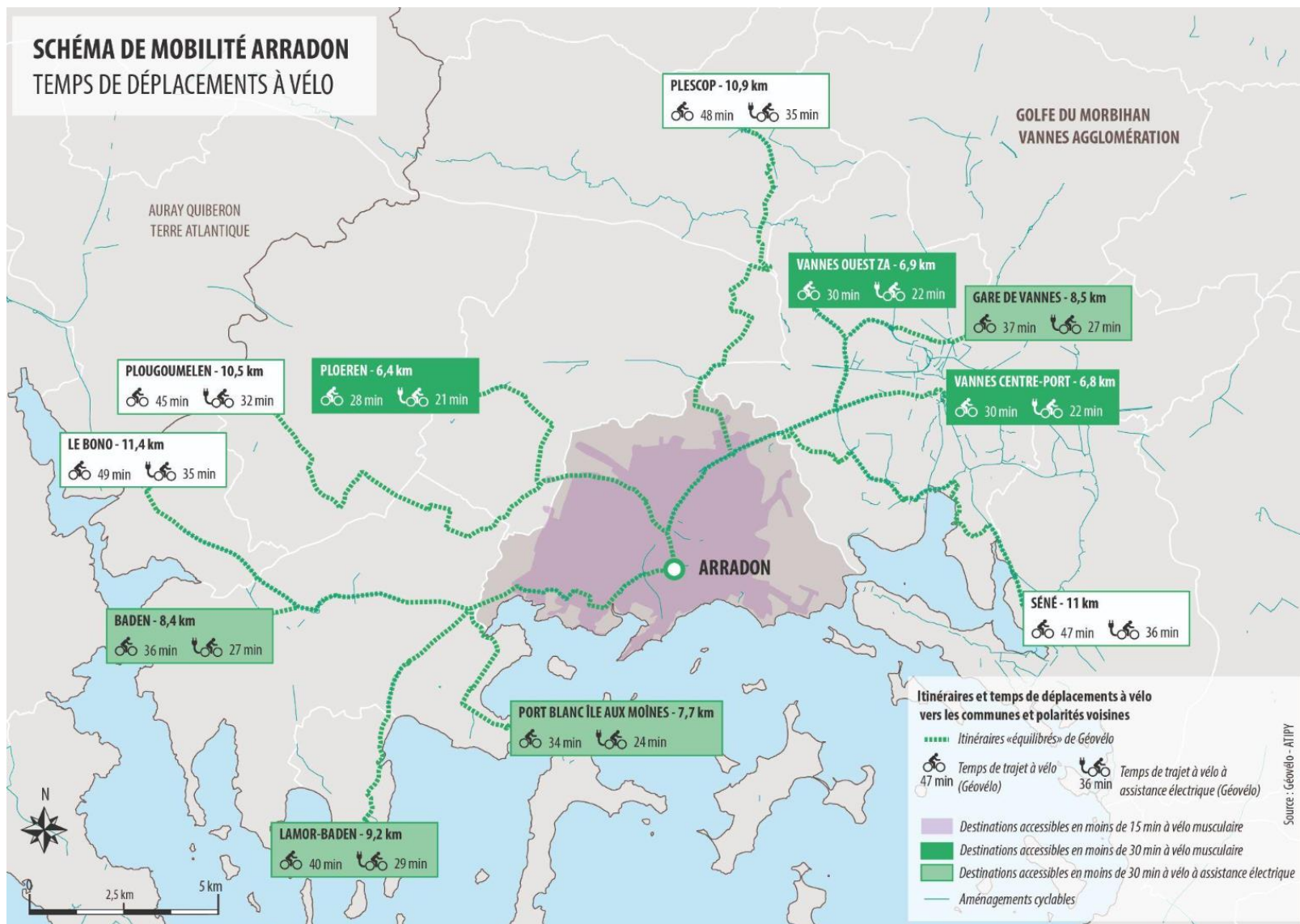
Arradon à vélo

Un territoire à l'échelle du vélo

L'ensemble du territoire communal est à moins de 15 min à vélo musculaire du coeur de bourg.

Vannes et les communes voisines de Ploeren, Baden et Lamor Baden sont accessibles en moins de 30 min à vélo à assistance électrique.

Avec une topographie plutôt favorable (dénivelé de 60 mètres entre le point le plus haut et le point le plus bas) et une véloroute aménagée, Arradon présente un fort potentiel pour la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien et de loisirs.



Arradon à vélo

Le baromètre des villes cyclables (2021) : une mise en lumière des secteurs difficiles/prioritaires pour la pratique du vélo

En ce qui concerne les **liaisons intercommunales**, il ressort les axes départementaux :

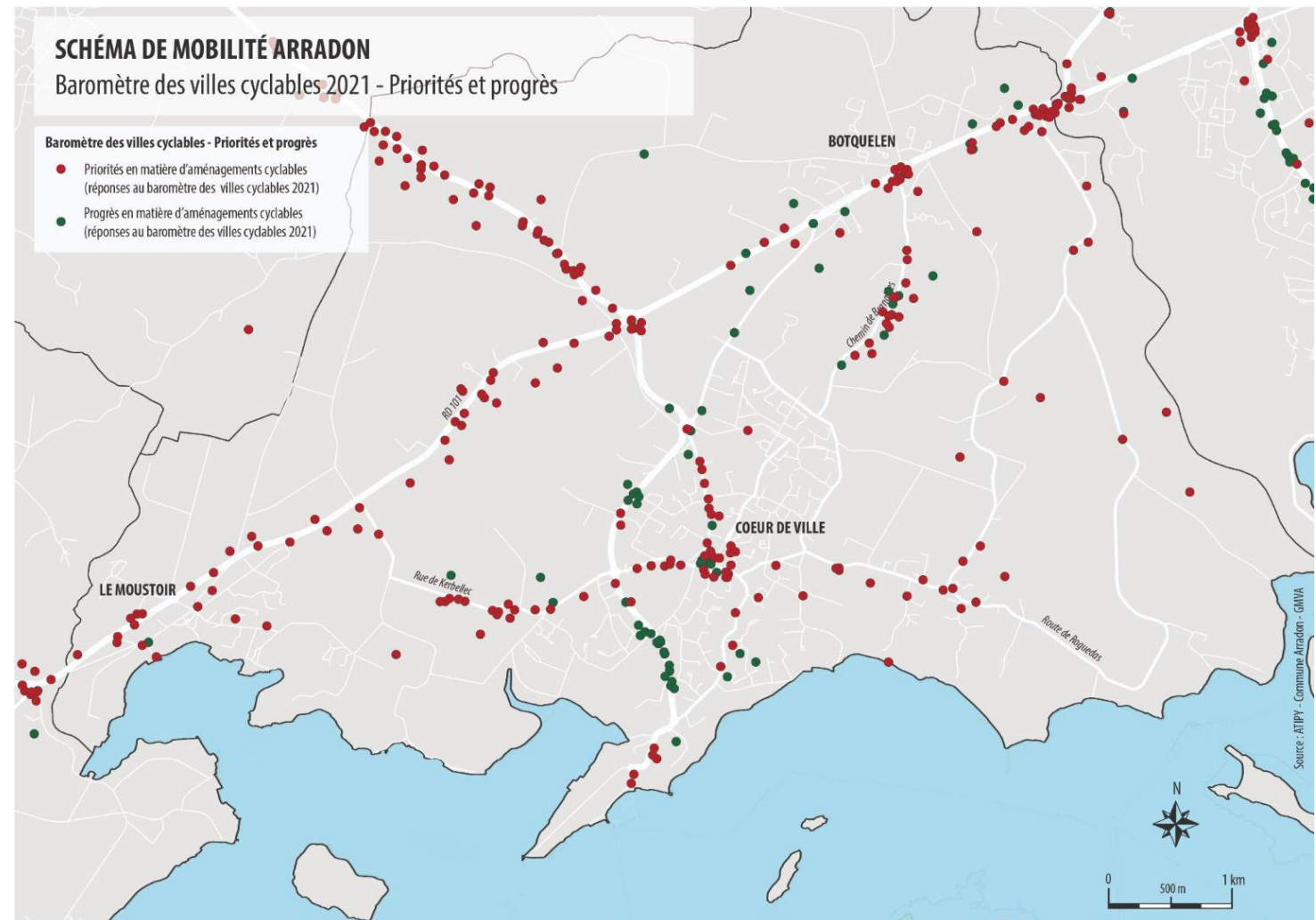
- la RD 101 sur le secteur de Botquelen/Le Petit Molac : des aménagements ont été réalisés depuis l'enquête,
- la RD 101 entre Locquetas et le Moustoir,
- La RD 127 en direction de Ploeren : projet en cours de réflexion.

À l'échelle des **liaisons entre les polarités de la commune**, il ressort :

- la rue de Kerbellec et de Cadic,
- le chemin de Brangilles.

A l'échelle des **liaisons internes au coeur de bourg**, il ressort :

- Rue Plessis d'Arradon : un projet de réaménagement a été réalisé en partie en 2024,
- Rue Bouruet Aubertot.



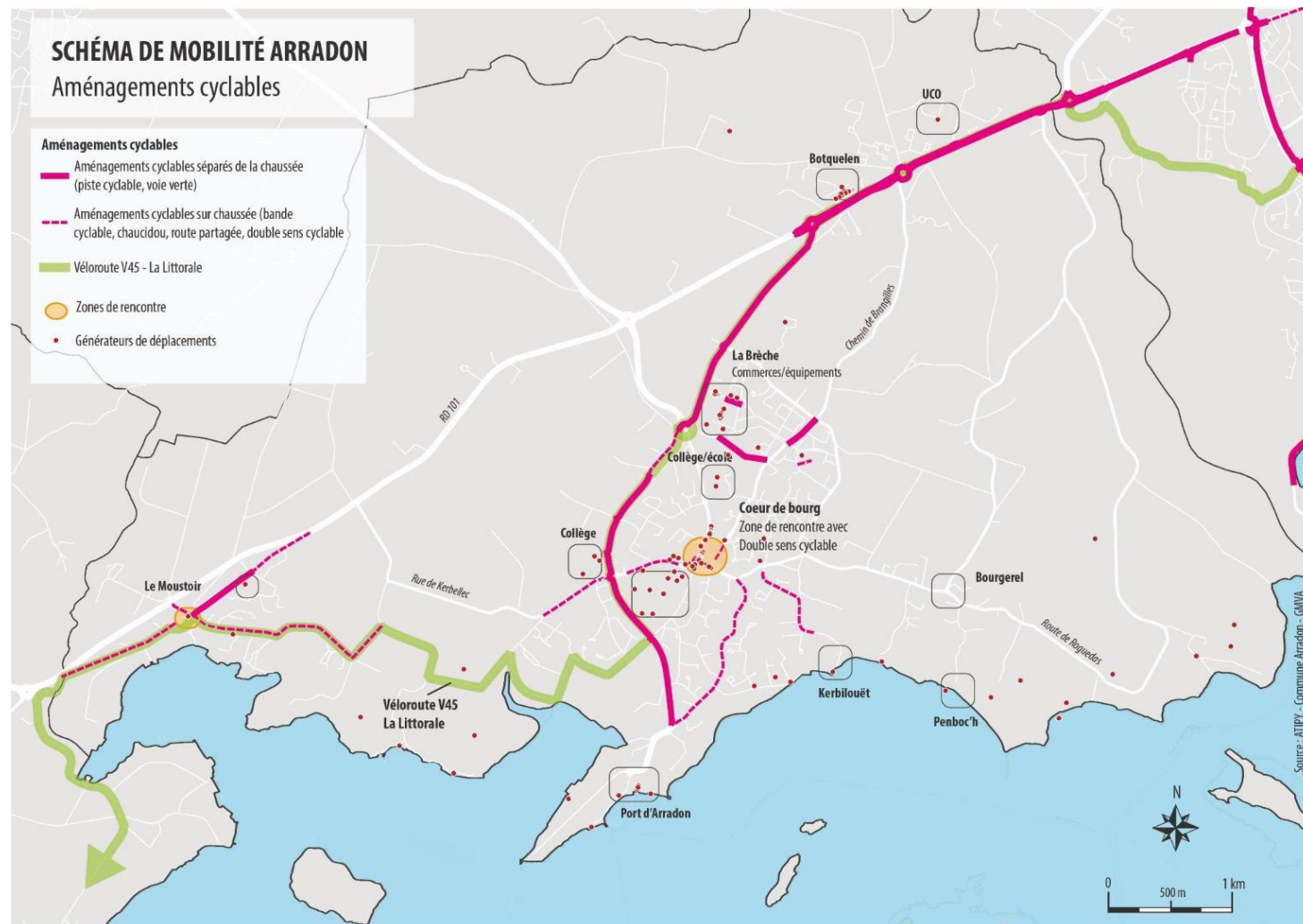
Arradon à vélo

Des aménagements réalisés depuis 2021

Le réseau cyclable d'Arradon s'organise autour d'un axe structurant, la véloroute V45 aménagée et jalonnée sur l'ensemble du territoire. Cet axe offre des déplacements sécurisés vers Vannes.

Depuis le baromètre des villes cyclables, plusieurs aménagements ont été réalisés pour répondre aux besoins de déplacements à vélo :

- Piste cyclable unidirectionnelle de part et d'autre de la RD 101 sur le secteur de Botquelen/Vincin,
- Voie verte sur la Route St-Martin dans le hameau du Moustoir pour desservir l'école,
- L'extension de la zone de rencontre du cœur de ville vers la rue Plessis d'Arradon,
- L'aménagement de chaucidous : rue Plessis d'Arradon, rue de Cadic, Route St-Martin, Route du Gréo, Rue St-Vincent-Ferrier, rue de Kerbilouët,
- Jalonnement complet de la Véloroute V45.



Quelques repères chiffrés :

- 11,6 km de linéaire d'aménagements cyclables dont :
 - ◆ 6,7 km séparés de la chaussée : 3,87 km de voies vertes et 2,83 km de pistes cyclables unidirectionnelles
 - ◆ 4,9 km sur la chaussée : 4,1 km de chaucidous et 0,8 km de bandes cyclables / double sens cyclable / marquage au sol.

Arradon à vélo

**Des aménagements assez qualitatifs
mais des choix d'aménagements qui posent question**

*Piste cyclable unidirectionnelle RD101 -
problématiques de cohabitations, de gestion
des flux*



*Chaucidou rue Plessis d'Arradon
Une rue à trafic, du stationnement voiture,
une ligne de bus - enjeux de sécurité*



Bandes cyclables étroites rue de Cadix



*Une voie verte large et de qualité / grille
EP réduit ponctuellement la largeur utile*



Arradon à vélo

Des aménagements assez qualitatifs
mais des choix d'aménagements qui posent
question

Des visibilitées faibles à hauteur de certaines intersections de
la V45



Barrière bien implantée à l'entrée de la voie verte -
intérêt ? (cf. diagnostic sur les obstacles)



Des obstacles sur la chaussée - Chaucidou route St-
Martin (cf. diagnostic sur les obstacles)



Voie verte large et confortable - signalétique horizontale confuse
(héritage de l'ancien aménagement (cf. diagnostic signalétique)



Chaucidou avec virage rue de Kerbilouët - virage avec faible
visibilité



Arradon à vélo

Des secteurs à enjeux pour développer la mobilité cyclable

Le réseau cyclable d'Arradon a connu de nombreuses évolutions au cours des 2 dernières années avec la finalisation de la Véloroute V45 et l'aménagement de Chaucidou.

Un travail sur l'apaisement des vitesses de circulation a également été mené par la commune avec l'instauration et l'extension de zone de rencontre dans le cœur de Bourg et au Moustoir, avec la mise en zone 30 de nombreuses rues de la ville. Toutes ces actions participent à faire d'Arradon une ville plus propice aux déplacements à vélo.

Néanmoins, de nombreux freins existent pour répondre aux envies et besoins de se déplacer à vélo sur la commune. Les ateliers réalisés avec le comité de suivi et le COCODD ont fait émerger plusieurs secteurs à enjeux :

- des axes du cœur de bourg desservant les générateurs de déplacements :
 - ◆ Axe Est-Ouest : Plessis d'Arradon / St-Gildas / Bourgerel,
 - ◆ Axe Nord-sud : Pointe d'Arradon / cœur de bourg / Rue Bouruet Aubertot / Rue Quillere et de Botumas.
- des axes de connexions entre les hameaux d'Arradon et notamment les liaisons Le Moustoir / Cœur de Bourg et Botquelen/Cœur de Bourg via le chemin de Brangilles.



- des axes de connexion avec les territoires voisins :
 - ◆ Ploeren/Arradon,
 - ◆ Vannes/Arradon par la route de Plesterven,
 - ◆ Arradon/Baden.
- la desserte du littoral : Pointe d'Arradon, Kerbilouët, Penboc'h, Kerguen.
- l'aménagement et la sécurisation des carrefours et des traversées (cf. diagnostic sur les carrefours).

Arradon à vélo

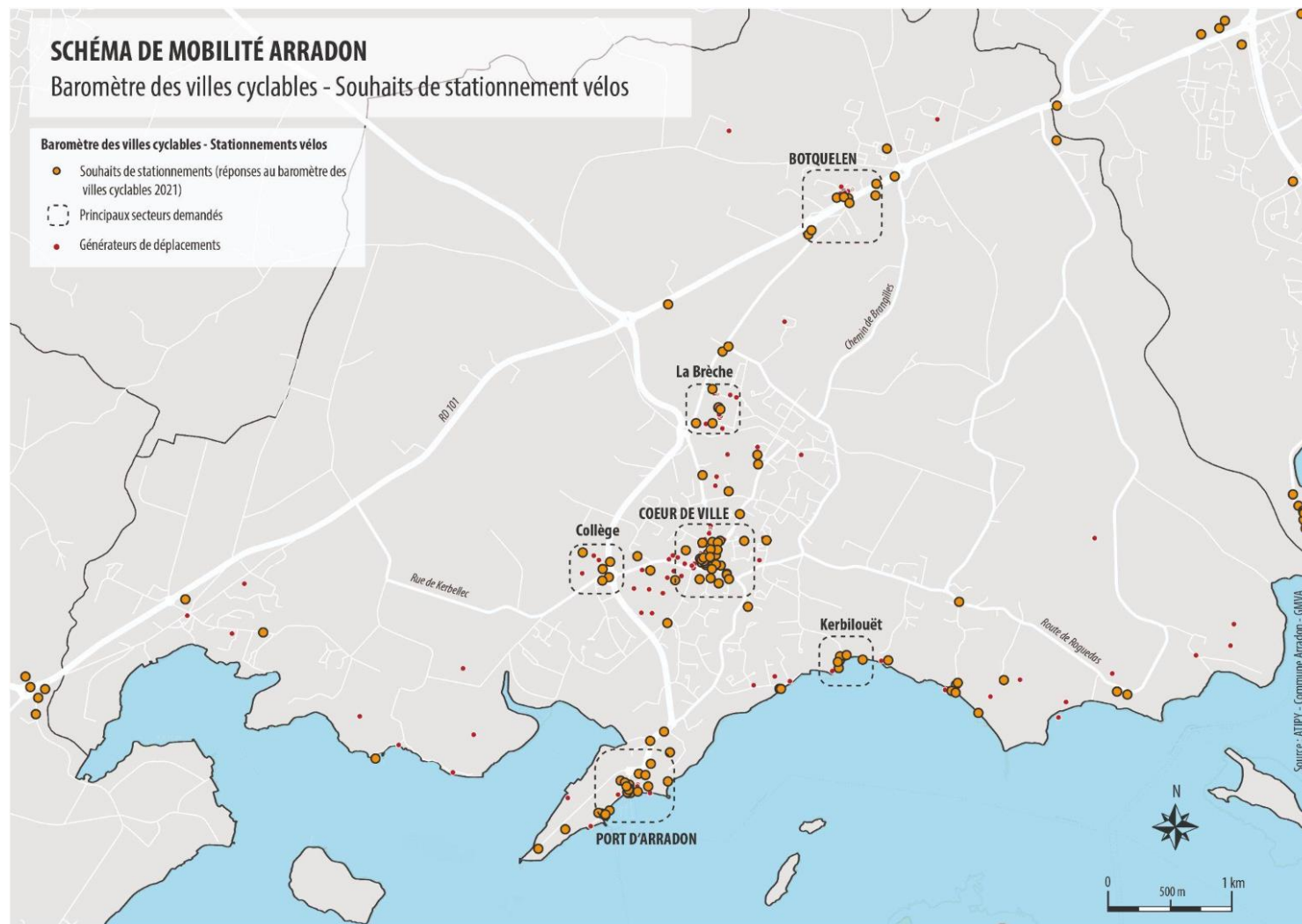
Le stationnement des vélos - une forte campagne d'installations de support d'attache depuis 2 ans

Le baromètre des villes cyclables (2021) permet de mettre en évidence les souhaits des répondants en matière de stationnement vélo.

Plusieurs secteurs ont été identifiés :

- le coeur de ville autour de la mairie et de la place de l'Église,
- le Collège Gahinet,
- La Brèche à hauteur de la Lucarne et du Super U,
- Le Port d'Arradon,
- Botquelen,
- Kerbilouët.

Depuis ce baromètre, la commune a répondu en partie à ces demandes par l'implantation d'arceaux vélos sur plusieurs secteurs de la commune et par le remplacement de supports d'attache inadaptés.



Arradon à vélo

Le stationnement des vélos - une forte campagne d'installations de support d'attache depuis 2 ans

Le stationnement vélo a été développé ces dernières années en lien avec les projets de réaménagement des espaces publics.

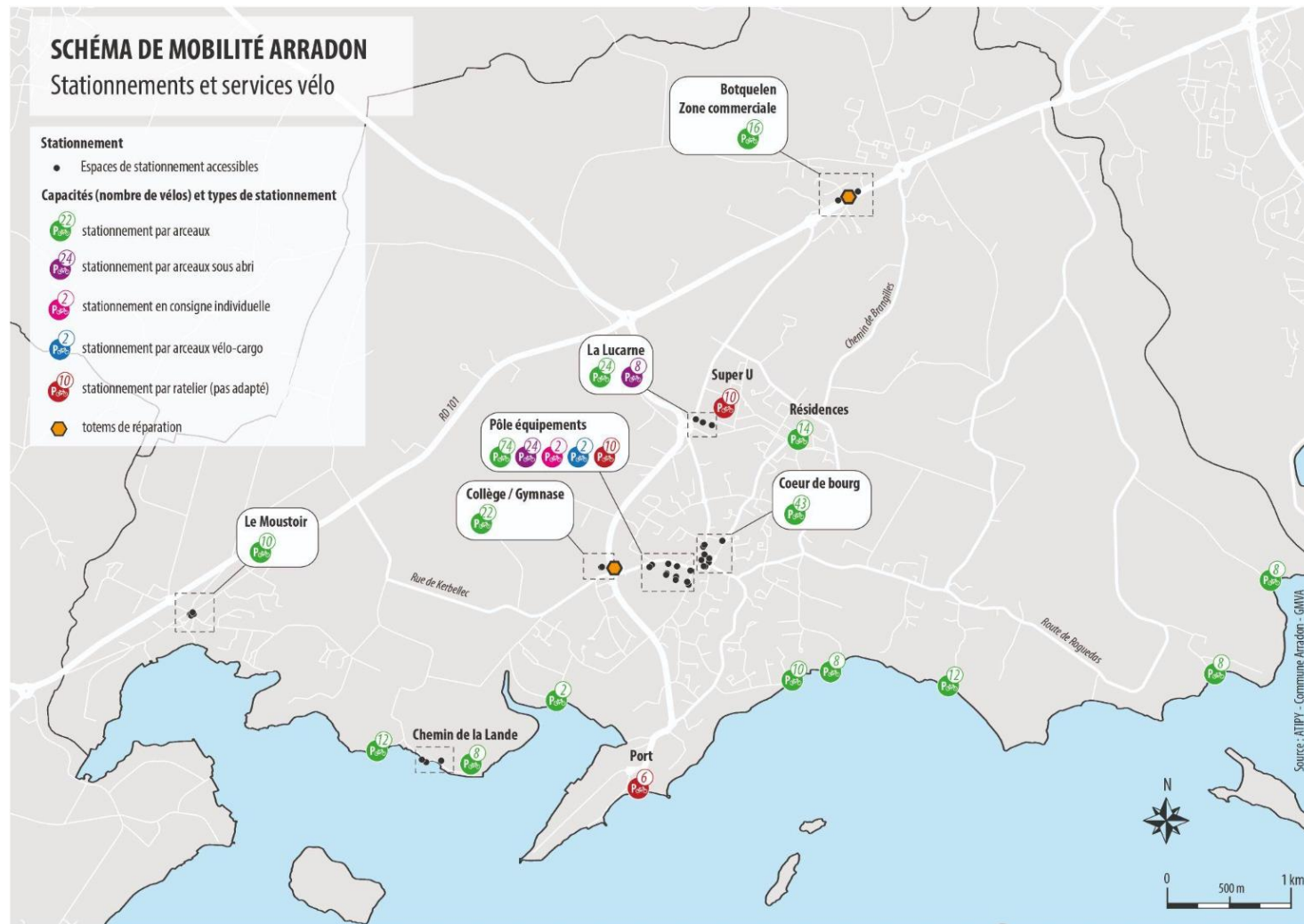
L'offre de stationnement se concentre principalement sur plusieurs secteurs :

- Place de l'Église et Mairie avec 43 places,
- Pôle d'équipements de la rue Plessis d'Arradon avec 112 places,
- La Lucarne avec 32 places,
- Le gymnase Henri de Rohellec avec 22 places.

Les hameaux du Moustoir et de Botquelen récemment réaménagés bénéficient d'une offre de stationnement de respectivement 10 et 16 places.

Le littoral Arradonnais a été également pourvu en stationnement.

À noter également, en période estivale, GMVA met à disposition des communes des stationnements temporaires en saison estivale et lors de la Semaine du Golfe. Une plateforme est ainsi installée annuellement au Port d'Arradon durant la saison touristique.



Quelques repères chiffrés :

- 333 places de stationnement vélo public ont été recensées dont :
 - ◆ 271 places avec arceaux,
 - ◆ 32 places avec arceaux sous abri,
 - ◆ 2 places en consigne individuelle,
 - ◆ 2 places de vélo-cargo,
 - ◆ 26 places avec des rateliers/pince-roues inadaptes.

Arradon à vélo

Un stationnement qui se diversifie

81 % de l'offre en stationnement d'Arradon proposée est sous la forme d'arceau, non abrité et non fermé.

Les arceaux présentent notamment un intérêt pour du **stationnement de courte et moyenne durée.**

Pour de la moyenne et longue durée (à partir de 2h de stationnement), il est important de pouvoir proposer des offres abritées et fermées.

3 sites sur Arradon proposent un abri (32 places) : les arrêts de bus de la Médiathèque et de la Brèche, ainsi qu'un abri au niveau du groupe scolaire de la rue Plessis d'Arradon.

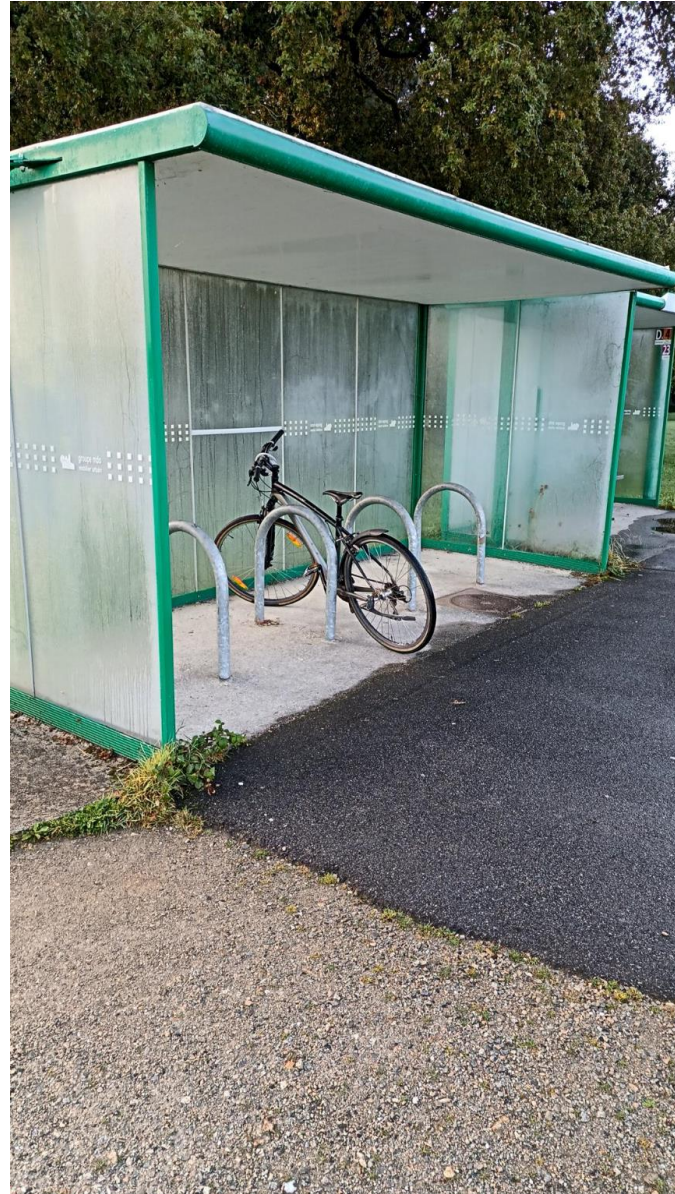
1 site propose de la consigne individuelle fermée (2 places) sur la rue Plessis d'Arradon. (un est en projet à La Brèche).

En matière de diversification de l'offre, avec le réaménagement de la rue Plessis d'Arradon, la commune a installé un arceau dédié aux vélo-cargos.

Plusieurs secteurs peuvent apparaître sous dimensionnés en matière de stationnement vélo :

- La pointe et le port d'Arradon,
- La zone commerciale de Super U.

Arceaux sous abri à l'arrêt de bus La Brèche



Arceaux sous abri entre l'école et les équipements sportifs



Consigne individuelle à proximité de l'école et du gymnase rue Plessis d'Arradon



Arradon à vélo

Des secteurs sous dimensionnés et/ou mal équipés

Plusieurs secteurs peuvent apparaître sous dimensionnés en matière de stationnement vélo et/ou mal équipés :

- La Pointe et le port d'Arradon,
- La zone commerciale de Super U,
- Les pôles de correspondance.

Les équipement scolaires sont à regarder de plus près également. Aux abords des Collèges Gahinet et St-Jean-Baptiste ainsi qu'aux abords du campus UCO, aucune offre de stationnement n'a été recensée sur l'espace public. A St-Jean-Baptiste et à l'UCO nous avons pu apercevoir dans l'enceinte des établissements quelques supports d'attache mais souvent inadaptés et non abrités.

Sur le coeur de bourg, et notamment place de l'Eglise, il n'existe aucune offre sous abri. Là aussi, pour des actifs et du stationnement de moyenne et longue durée, cela peut être un frein de ne pas disposer d'une offre diversifiée. Sur le parc d'activités de Botquelen, c'est également le cas.

L'offre de stationnement résidentiel est à questionner sur le coeur de bourg. Tous les logements ne disposent pas d'espace de stationnement pour les vélos.

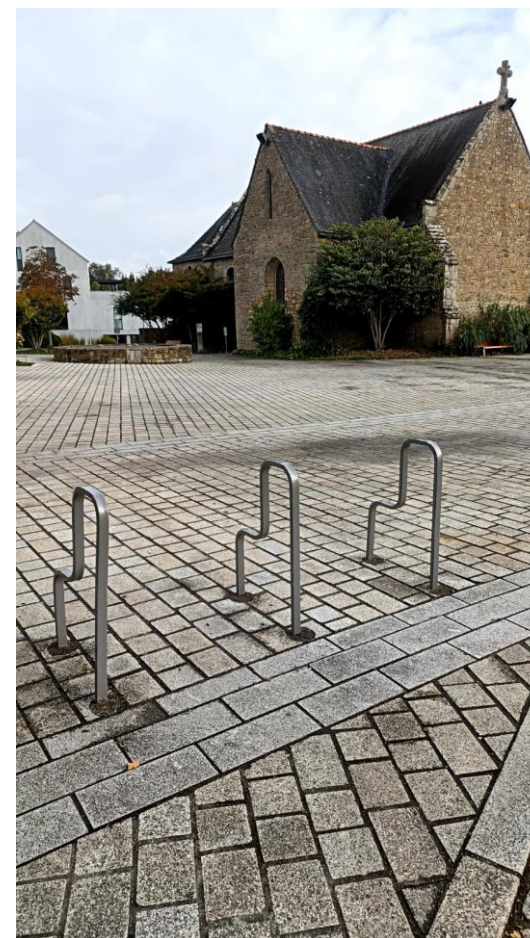
Pince-roue/ratelier inadapté à la capitainerie du port d'Arradon



Pince-roue/ratelier inadapté au Super U



Arceaux place de l'Eglise / Absence d'offre sous abri



Arradon à vélo

Un choix de mobilier et des implantations à questionner

Le choix du mobilier et son implantation vont jouer un rôle fondamental dans l'usage des parkings vélos.

L'offre de stationnement doit avant tout être visible. Sur la place de l'Eglise, la majorité de l'offre a été aménagée dans des recoins, derrière des places de stationnement voiture, caché par la végétation, etc. L'offre pourtant conséquente n'est pas visible du premier coup d'oeil.

L'offre de stationnement doit être accessible.

Arceaux peu visibles et positionnés trop proche du mur et/ou de la végétation place de l'Eglise



Arceaux peu accessibles sur le littoral et peu visible depuis le chemin du Lodo



Arceaux peu accessibles près du gymnase : ressaut.



Arradon à vélo

Un choix de mobilier et des implantations à questionner

Le support d'attache doit pouvoir répondre à deux fonctions :

- sécuriser le vélo en permettant d'attacher la roue avant et le cadre à l'aide d'un cadenas robuste (le cadenas en « U » est recommandé),
- maintenir le vélo en position, être support du vélo.

Sur Arradon, de nombreux sites présentent des supports d'attache :

- installés trop proche des murs et/ou de la végétation,
- ne permettant pas le maintien du vélo en position (trop petit, trop fin, trop bas, etc.),
- Les écarts entre les arceaux étant parfois trop serrés un même arceau ne permet pas la pose de deux vélos.



Des choix de mobilier qui ne permettent pas un maintien facile des vélos et qui rendent difficile l'attache

Arceaux trop proche de la végétation près de la Poste



Arradon à vélo

Des services vélos présents sur le territoire

Pour encourager la pratique du vélo, au delà des infrastructures et du stationnement, il est nécessaire de disposer d'une offre de services afin de pouvoir réparer, louer, acheter un vélo.

En matière de location, GMVA a mis en place une offre de location de vélo de moyenne et longue durée. 32 arradonnais utilisent ce service. La location est proposée pour 3 mois ou 1 an renouvelable. Plusieurs types de vélos sont proposés : vélo classique, vélo à assistance électrique, vélo cargo, longtail, vélo pliant, vélo adapté aux personnes à mobilité réduite.

2 totems de réparation et stations de gonflage ont été installés à Arradon, le long de la V45, au parc d'activités de Botquelen et au niveau du giratoire du collège Gahinet.

Totems d'auto réparation au parc d'activités Botquelen et au Collège Gahinet, un troisième est installé au camping municipal et en libre accès à tous.



En matière d'équipements et services, GMVA propose également :

- l'installation de consignes individuelles aux abords des pôles de correspondance et d'échanges,
- le prêt de vélos aux étudiants,
- des sessions de marquage de vélos pour lutter contre le vol
- une aide à l'achat de vélo cargo.

L'association Vélo motive joue également un rôle important dans l'écosystème vélo du territoire en proposant :

- de la formation, via une vélo-école,
- de la réparation, via un atelier d'auto réparation,
- de l'expertise en matière d'aménagement, avec un rôle concernant l'audit et l'entretien de la V45 (convention),
- de l'évènementiel (balades, fête des voies vertes, cyclistes brillez, etc.

Une offre diversifiée de location de vélo de moyenne et longue durée proposée par GMVA



Carrefours - analyse des traversées

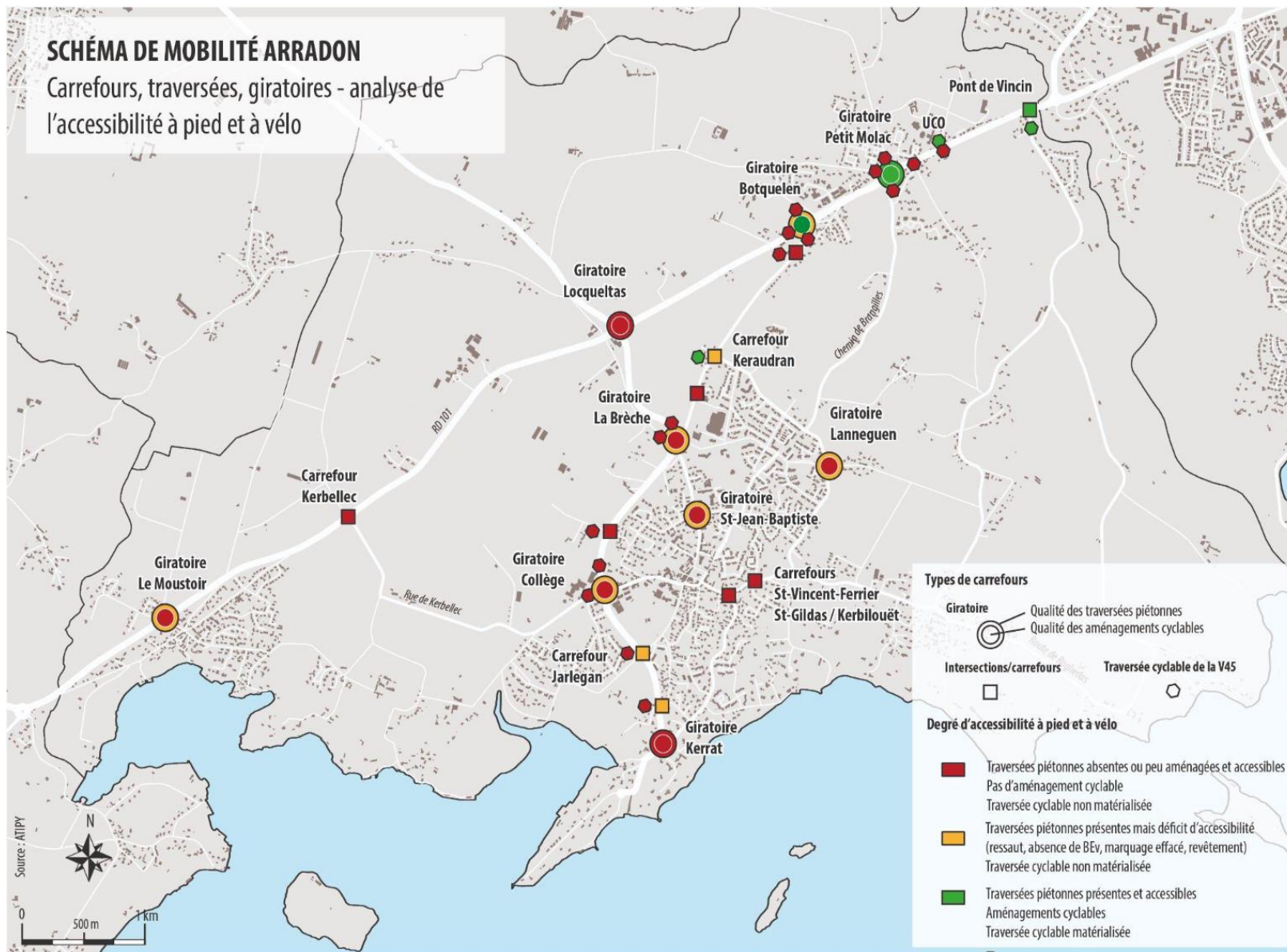
Des carrefours, intersections, traversées peu sécurisés pour les piétons et les cyclistes

Non ou mal aménagés, les franchissements de carrefours, giratoires, intersections pour les piétons et les cyclistes peuvent constituer des freins importants à la marche et au vélo.

Ils constituent des points durs, des lieux où l'insécurité et/ou le sentiment d'insécurité sont les plus importants.

Une analyse qualitative des traversées piétonnes et cyclables a été réalisée sur les principaux carrefours de la commune :

- présence de marquage,
- état du marquage,
- état des revêtements,
- présence de Bande d'Éveil de Vigilance,
- hauteur ressaut de trottoir, etc.



Carrefours - analyse des traversées

Les traversées piétonnes - un déficit important d'aménagement

Absence de marquage, marquage dégradé, absence de BEV, absence de ressaut de trottoir ou ressaut trop haut, revêtement de sol dégradé sont récurrents sur l'ensemble des intersections.

Ce déficit d'aménagement est d'autant plus problématique sur des intersections en milieu urbain ou à proximité des principaux équipements de la commune et des arrêts de transports collectif, là où les déplacements piétons pourraient être nombreux.

Le giratoire du Petit Molac et les traversées de la RD 101 à hauteur des arrêts de bus Vincin et Pont de Vincin, sont les intersections les mieux traitées de la commune du fait des travaux récent de réaménagement de la route départementale : marquage bon état, présence de BEV (Bande d'Eveil et de Vigilance), hauteur des ressaut inférieure à 2 cm, qualité des revêtements. Seul un marquage du passage piéton n'a pas été réalisé lors de notre visite de terrain sur le giratoire du Petit Molac.

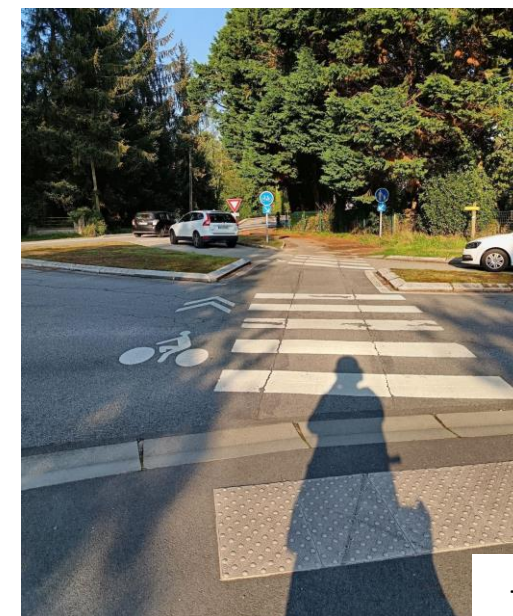
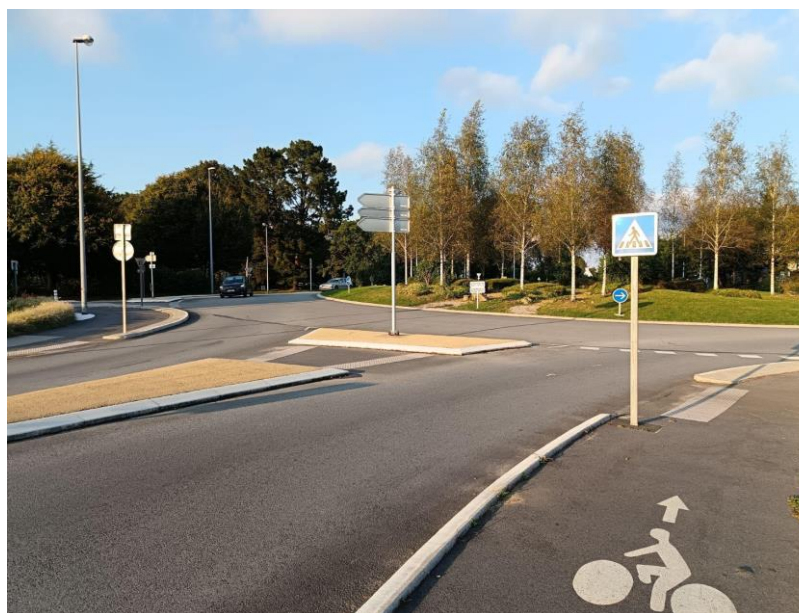
Les giratoires de La Brèche, du Collège Gahinet et du Collège St-Jean-Baptiste, du Moustoir et de Botquelen sont des intersections partiellement aménagées. Des traversées piétonnes sont présentes sur l'ensemble de leur branche et la hauteur des ressauts est adaptée. En revanche, les marquages sont dégradées, les BEV sont absentes (à l'exception du giratoire du Moustoir,) et les revêtements au sol sont parfois dégradés ou inadapté (terre, herbe, gravier).

Giratoire du Petit Molac - un aménagement récent : trottoir abaissé, présence de BEV, revêtement bon état



Traversée intersection du Pont de Vincin : trottoir abaissé, présence de BEV (BEV dans l'îlot de refuge aurait été intéressante)

Absence de marquage du passage piéton - giratoire du Petit Molac



Carrefours - analyse des traversées

Giratoire du collège St-Jean-Baptiste : marquage effacé, absence de BEV



Giratoire du collège Gahinet : marquage effacé, absence de BEV, revêtement dégradé



Giratoire du Moustoir : BEV présente dans l'herbe



Giratoire de Botquelen : marquage dégradé, absence de BEV



Giratoire de la Brèche : absence de BEV, revêtement gravier



Carrefours - analyse des traversées

Les traversées piétonnes - un déficit important d'aménagement

Le giratoire de Kerrat ainsi que les intersections des rues St-Vincent Ferrier et St-Gildas sont des intersections peu aménagées pour le piéton alors que le potentiel de la marche y est important :

- toutes les branches ne présentent pas de traversées,
- les ressaut de trottoir ne sont pas adaptés,
- les BEV sont absentes à l'exception de l'unique traversée piétonne du giratoire de Kerrat.

Aussi, les traversées piétonnes de la V45 et de la voie verte ne sont pas matérialisées à plusieurs endroits : Gymnase Le Rohellec, Kerverho, Kerlann.

Hors agglomération, la place du piéton est moins visible autour des principaux carrefours. Le giratoire de Locquetlas ne présente aucun marquage de passage piéton sur l'ensemble de ces branches, ce qui présente une difficulté pour accéder aux arrêts de bus.

Giratoire de Kerrat : seule une traversée piétonne a été aménagée. En direction de la pointe pas de traversée, pas de ressaut, revêtement inadapté...



Giratoire de Locquetlas : pas de marquage des traversées



Carrefour ST-Gildas /St-Vincent-Ferrier : ressaut supérieur à 2 cm, traversée dégradée, absence de BEV



Carrefour St-Gildas /Kerblouet : une seule traversée piétonne aménagée sur les 4 branches



Carrefours - analyse des traversées

Les traversées cyclables des carrefours - absence de priorités, absence de visibilité, difficultés de connexion entre la V45 et le bourg

En matière de franchissement des carrefours par les cyclistes, plusieurs éléments ont pu être analysés :

- la présence ou non d'aménagement cyclable dans les giratoires,
- le marquage ou non des traversées cyclables de la V45 ainsi que les régimes de priorités,
- les possibilités de franchissement des intersections et notamment les connexions entre la V45 et le bourg.

3 giratoires "aménagés" pour les cyclistes

Le réaménagement récent de la RD 101 a permis l'aménagement des giratoires de Botquelen et du Petit Molac « à la hollandaise ». Les cyclistes peuvent franchir ces carrefours sur une piste cyclable/voie verte séparée de la circulation routière.

Dans une moindre mesure, le giratoire de La Brèche offre également cette possibilité pour les usagers de la V45. Néanmoins, le revêtement en terre/gravier/herbe ne facilite pas la pratique.

À l'exception de ces trois giratoires, aucun aménagement cyclable n'est proposé sur les autres carrefours de la commune.

Sur ces 3 giratoires, les traversées cyclables ne sont pas matérialisées.

Des traversées cyclables peu signalées et des régimes de priorités non respectés

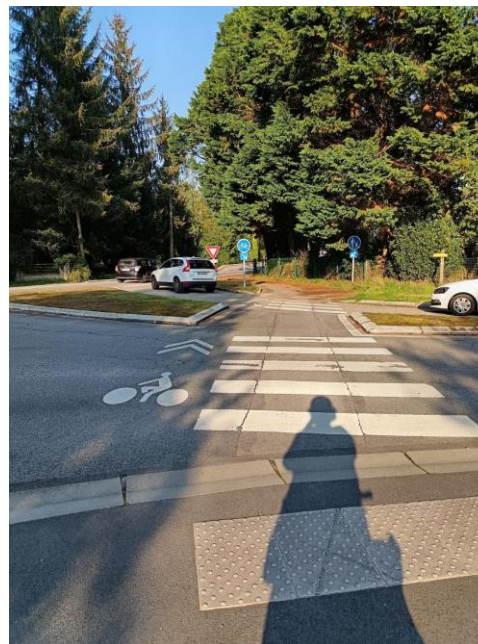
Sur les 18 traversées cyclables de la V45 et de la voie verte analysées entre le Pont de Vincin et le giratoire de Kerrat, seules 3 ont fait l'objet d'un marquage. Deux types de marquages sont proposés sur ces 3 intersections :

- chevrons avec pictogramme Vélo le long de la RD 101,
- pointillé vert entourant le passage piéton sur la route de la Lande du Bourg (ancien marquage).

Traversée marquée par pointillé vert - impasse de la Lande du Bourg



Traversée marquée par picto et chevrons sur la RD 101



Carrefours - analyse des traversées

Les traversées cyclables des carrefours - absence de priorités, absence de visibilité, difficultés de connexion entre la V45 et le bourg

Au Moustoir, des traversées cyclables ont été matérialisées à l'aide des chevrons et des pictogrammes vélos.

Si l'intention est bonne, la réalisation n'est pas recommandée (2 sens qui se font face et qui débouche sur l'espace végétalisé + angle droit en venant de la Chaucidou).

En dehors de ces intersections, aucun autre marquage des traversées n'a été relevé.

Les régimes de priorités ne sont pas respectés. Selon le code de la route, les usagers doivent céder le passage aux vélos circulant dans les deux sens sur la piste cyclable qui traverse la chaussée sur laquelle ils vont s'engager. Les régimes de priorités sont aujourd'hui inversés. Les cyclistes sont invités à céder le passage ou à s'arrêter au stop pour laisser passer les automobilistes qui traversent la chaussée.



Traversée marquée par chevrons et pictos problématique rue St-Martin au Moustoir

Exemple de traitement des traversées sur un giratoire par GMVA : revêtement de couleur et priorité aux vélos - giratoire de îles



Carrefours - analyse des traversées

Des connexions difficiles entre la V45 et le bourg

La Véloroute V45 et la voie verte qui se poursuit vers la Pointe d'Arradon, ont été aménagés côté « champs » et non côté « ville » obligeant à franchir les carrefours et giratoires pour se rendre au coeur du bourg.

Le long de la RD 101, la V45 aménagée en piste cyclable unidirectionnelle rend également complexe certains trajets obligeant là aussi à franchir des carrefours et intersections et faire des détours. Sur la RD 101, cette problématique se matérialise notamment par la pose de panneaux interdit aux cyclistes afin d'éviter les remontées à contre-sens.

6 connexions présentent des difficultés plus importantes au regard du volume de trafic de véhicules motorisés et des vitesses de circulations : Tourne à gauche au Pont de Vincin, la traversée de la RD 101 à hauteur de l'UCO, l'insertion sur la V45 depuis le giratoire du Petit Molac, la connexion au quartier de la Brèche à hauteur de la rue de l'île Brouel et du giratoire de la Brèche, la connexion au coeur de bourg depuis le giratoire du collège Gahinet.

Un tourne à gauche difficile au Pont de Vincin en venant de Vannes et en direction de la route du Chesnaie



Un tourne à gauche et une insertion difficile à la Brèche pour quitter ou rejoindre la V45 depuis et vers le quartier de La Brèche et les commerces

Obstacles

Les obstacles sur la voirie peuvent concerner l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes, automobilistes, agriculteurs, personnes en situation de handicap, personnes avec poussette, etc.

Différents obstacles ont pu être recensés sur la commune :

- **Obstacles temporaires :**
 - Stationnement automobile sauvage sur trottoir ainsi que sur les chaudières (St-Vincent-Ferrier, Le Moustoir),
 - Haie volumineuse qui empiète sur l'espace public (RD 101).
- **Obstacles permanents :**
 - Stationnement autorisé sur trottoir au Moustoir, ou à cheval sur trottoir (Impasse du Raquer),
 - Barrière d'accès aux chemins piétons et cyclables :
 - Barrières aux entrées de la V45,
 - Barrières aux entrées de la rue Botumas,
 - Barrières aux entrées de chemins : chemin du lavoir, route du Gréo, chemin du stade de la Brèche, etc.
 - pente, hauteur de trottoirs et bordures,
 - dispositif de ralentissement des véhicules.

Stationnement sauvage sur trottoir à l'UCO



Stationnement autorisé sur trottoir au Moustoir



Végétation et problématique d'entretien sur la RD 101



Giratoire de Lanneguen avec des rayons de giration et des hauteurs de bordures inadaptés aux engins agricoles



Obstacles

Dans l'aménagement des voiries et des espaces publics, ils nécessitent une attention particulière afin de ne pas complexifier, rendre impossible ou dangereux le parcours des usagers.

Pour exemple :

- Les dispositifs de ralentissement des véhicules (chicanes) et la hauteur des bordures de trottoir vont venir impacter les déplacements des engins agricoles (giratoire de Lanneguen). Les chicanes, lorsqu'elles ne prévoient pas de by-pass, vont également impacter les déplacements à vélo.
- Le stationnement sauvage des véhicules sur le trottoir ou sur les chaudières vont placer les piétons et les cyclistes dans une situation d'inconfort et/ou d'incapacité.
- Les barrières aux entrées des chemins et des pistes cyclables, suivant leur typologie et leur positionnement peuvent empêcher le passage de vélos adaptés, de piétons en situation de handicap, de piétons avec poussette, etc.

Les barrières aux entrées de la V45 sont bien positionnées et invitent les cyclistes à ralentir aux abords des intersections.

Les lignes de désir autour des barrières de la rue Botumas montrent en revanche l'inadaptation du mobilier pour le parcours des usagers. Elles n'ont d'utilité que d'empêcher les automobilistes d'emprunter la voie verte.

Porte de Saloon entre la rue Quillere et la rue Jegat



Barrières sur le chemin de Botumas
Des lignes de désir qui montrent l'inadaptation du mobilier



Stationnement sauvage sur trottoir et chaudière rue St-Vincent Ferrier



Barrières aux entrées et sorties de la V45



Signalétique

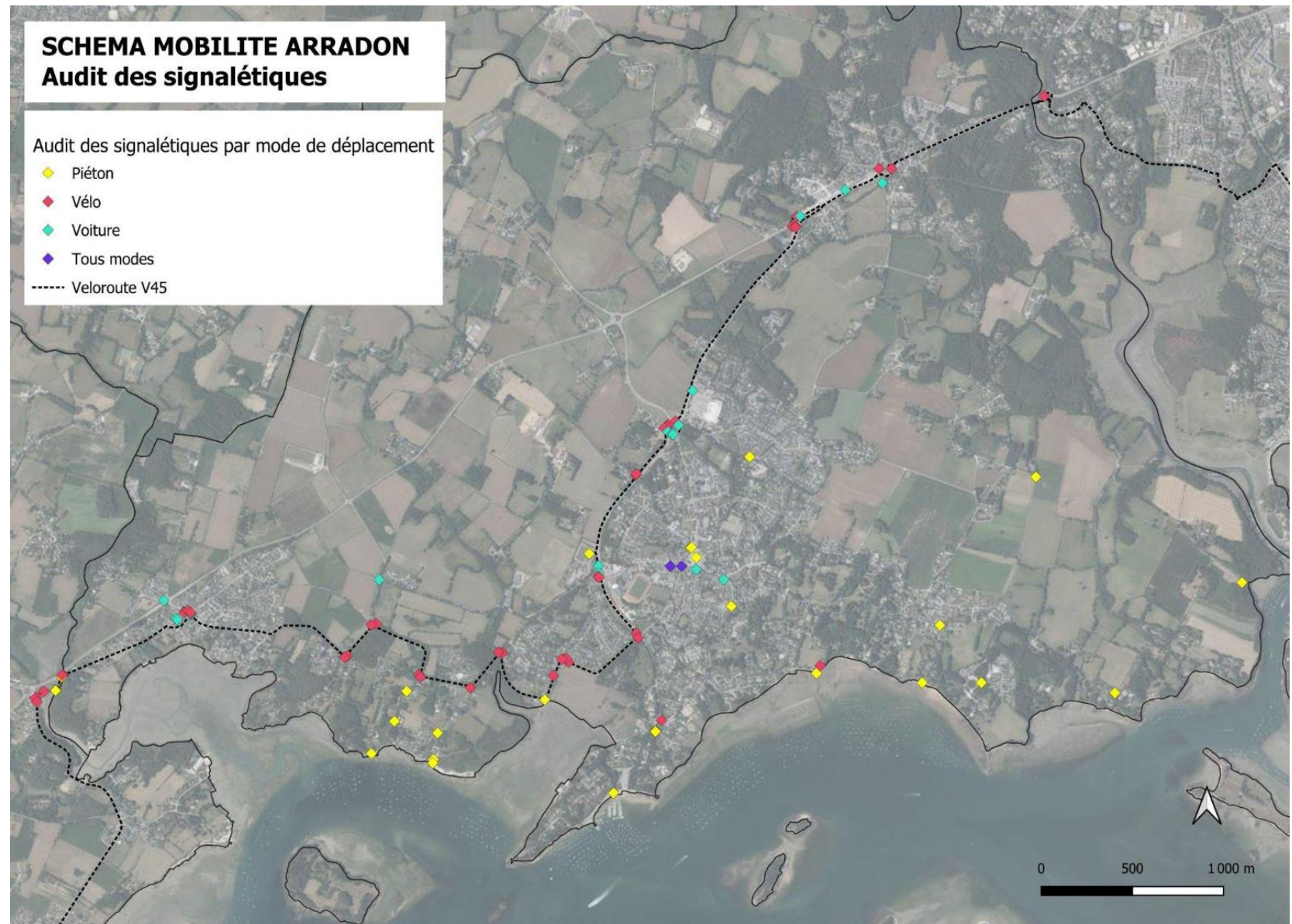
Un audit terrain de la signalétique a été réalisé sur l'ensemble de la commune.

Pour chaque élément de signalétique, une fiche, accompagnée d'une photo a été créée présentant le mode (vélo, piéton, voiture), le type (directionnelle, information, patrimoniale...), le format (mât, bi-mât, totem, RIS...) et l'état (bon, dégradé).

Les signalétiques auditées :

- signalétique cyclable,
- signalétique piétonne,
- signalétique routière (Signalisation d'Information Locale).

La signalétique routière directionnelle pourra être abordée en lien avec le plan de circulation.



Signalétique

Ce que nous avons aimé / les atouts



Une signalétique cyclable directionnelle complète sur la véloroute V45

Signalétique au sol de la V45 à Baden



Signalétique

Ce que nous avons aimé / les atouts



Un déploiement de panneaux routiers « Impasse avec Issue piétonne et cyclable ».



Une signalétique patrimoniale qualitative (matériaux pierre et lave émaillée).



Rue St-Martin au Moustoir



Signalétiques touristiques et patrimoniales devant la mairie

Signalétique

Ce que nous avons aimé / les atouts



Une signalétique d'information sur la zone de rencontre dans le coeur de bourg.

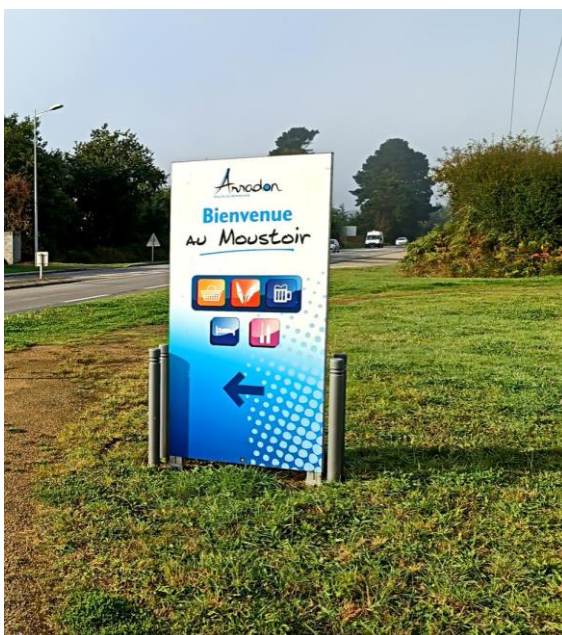


Un déploiement de totem d'entrée de ville à destination des automobilistes sur les principaux carrefours (forte visibilité, informations générales sur les générateurs).



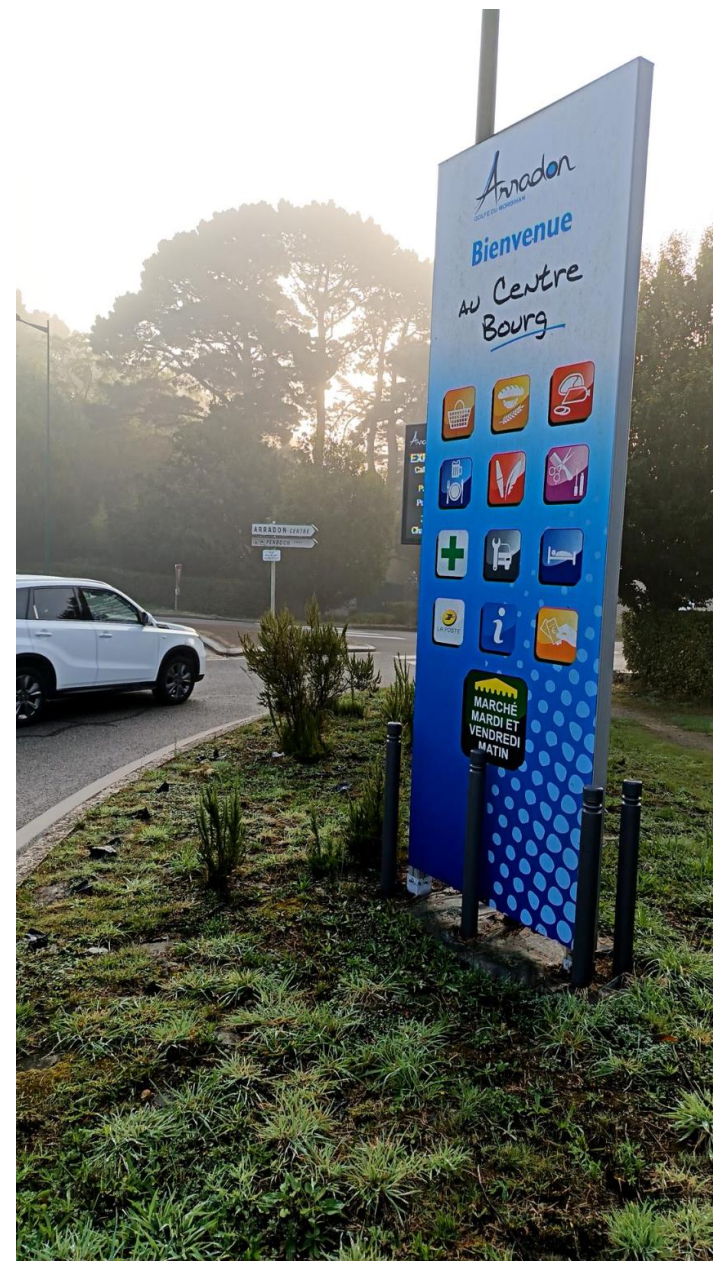
Une amélioration sur la quantité de support signalétique sur le secteur de Botquelen après les travaux sur la RD 101 (avant travaux : multiplication des mâts et des totems).

Totem d'information sur la zone de rencontre rue Plessis d'Arradon



Totem sur le giratoire du Moustoir

Totem sur le giratoire de la Brèche



Signalétique

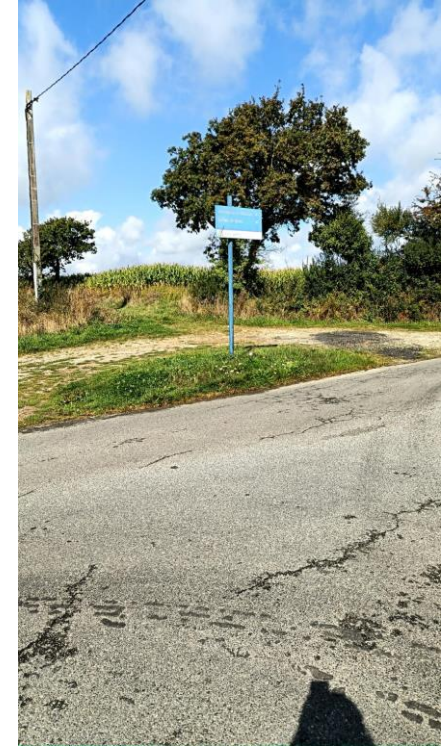
Ce que nous avons moins aimé



Une Signalisation d'Information Locale (SIL) à destination des automobilistes dégradée, peu lisible et plus à jour.



Des offres de stationnement/parking peu signalées ou tardivement.



La SIL au giratoire du collège Gahinet et sur la rue St-Vincent Ferrier



Signalétique tardive et peu détaillé du parking rue Bouruet Aubertot



Signalétique

Ce que nous avons moins aimé



Une signalétique horizontale confuse et/ou absente sur la cohabitation piéton/vélo sur le secteur de Botquelen.



Une ancienne signalétique de piste cyclable bidirectionnelle sur une voie verte, perte de la notion d'espace partagé, place du piéton pas claire.



Signalétique de piste cyclable sur voie verte à Botquelen



Signalétique

Ce que nous avons moins aimé



Une signalétique horizontale et verticale confuse et/ou absente sur la cohabitation piéton/vélo sur le secteur du **Petit Molac**.



Place du piéton compliquée sur la RD 101 en lien avec l'aménagement de la piste cyclable unidirectionnelle, problématique d'accès piétons aux arrêts de transports en commun.



Pas de signalétique le long de la voie verte aux abords des transports en communs / problématique de cohabitation.

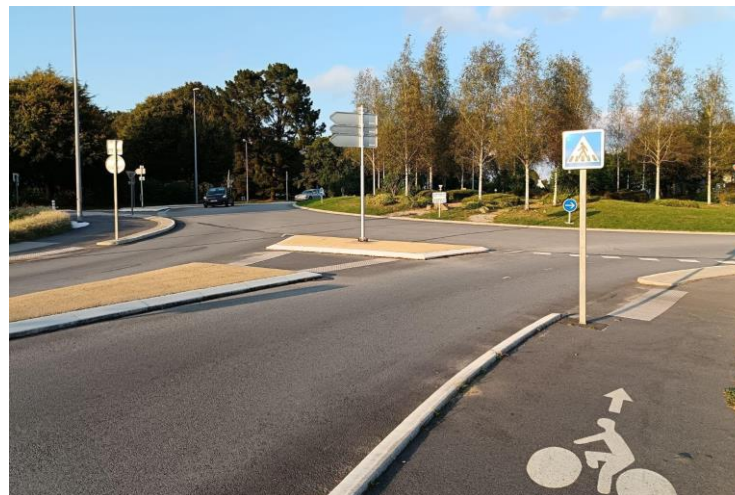


Signalétique cyclable confuse au Moulin de Pomper.



Une absence de signalétique directionnelle cyclable entre la V45 et la commune d'Arradon.

Signalétique uniquement cyclable sur un secteur de cohabitation piéton/vélo au giratoire de Petit Molac



Place du piéton sur la RD101 ?



Place du piéton sur la RD101 ?



Pas de signalétique sur la cohabitation de la voie verte avec les arrêts de transport en commun



Signalétique confuse au moulin de Pomper
Vélo interdit et vélo autorisé



Signalétique

Ce que nous avons moins aimé



Une absence quasi-totale de signalétique piétonne directionnelle. Une signalétique piétonne confidentielle, non homogène et peu visible.



Une signalétique d'information (RIS) confidentielle : uniquement sur le coeur de bourg et peu visible (un ancien RIS était présent à Botquelen).

Des panneaux piétons pas uniformes et homogènes et très ponctuel



Des panneaux piétons ponctuellement pour indiquer des chemins

Un RIS confidentiel devant la mairie



La mobilité à Arradon, usages et freins



Sommaire - Objectifs et données utilisées

L'objectif de cette partie est d'identifier les usages, les flux de mobilité ainsi que les freins et les difficultés en matière de mobilités rencontrés par les Arradonnais-es dans leurs déplacements par le retour sur les ateliers, l'analyse de l'enquête ICAM/CCAS, l'analyse de l'EMC2 de GMVA, l'analyse des flux des déplacements « obligés », les comptages de circulation et l'enquête stationnement

Principales sources des données utilisées :

- Ateliers Comité de suivi – COCODD,
- Ateliers Agriculteurs et commerçants,
- Enquête ICAM/CCAS,
- Enquête stationnement,
- Comptages circulation,
- EMC2 GMVA.

Les thèmes abordés

Les déplacements sur l'agglomération GMVA (EMC2)	p. 87
Les déplacements obligés - domicile/travail et études	p. 89
Enquête mobilité ICAM/CCAS	p. 92
Retour sur les ateliers	p. 95
Stationnement	p. 99
Comptage circulation	p. 114

Les déplacements sur l'agglomération GMVA

Une enquête ménage déplacements (EMC2) a été réalisée en 2023 auprès de 2 800 habitants de l'agglomération.

Cette enquête a été réalisée de septembre à décembre 2023, selon la méthode « Enquête Déplacements Villes Moyennes » du Cerema (enquête par quotas), auprès de 2 800 personnes de 5 ans ou plus (source : diagnostic de la révision du PDU de GMVA).






Les modes de déplacements - une baisse de la part de la voiture et une augmentation du vélo

Une baisse significative de la part modale automobile conducteur depuis 2008 (qui est passée de 60 % à 51 %, en ligne avec les objectifs du PDU 2020) et du développement des modes alternatifs :

- Forte augmentation de l'usage du vélo, qui passe de 2 % à 5 %,
- Développement du covoiturage, avec une part modale automobile passager passant de 8 % à 11 %,
- Dans une moindre mesure, développement des transports collectifs (5 % à 6 %) et de la marche (25 % à 26 %).

Quelques repères chiffrés :

- 3,66 déplacements par personne (3,98 en 2008),
- Un déplacement moyen : 9,4 km - 21 minutes - 27 km/h,
- Part modale de la voiture 62 % (68 % en 2008) dont 11 % en tant que passager,
- Part modale des transports en commun 6 % (5 % en 2008),
- Part modale du vélo 5 % (2 % en 2008),
- Part modale de la marche 26 % (25 % en 2008),
- 42% des déplacements sont inférieurs à 5 km.

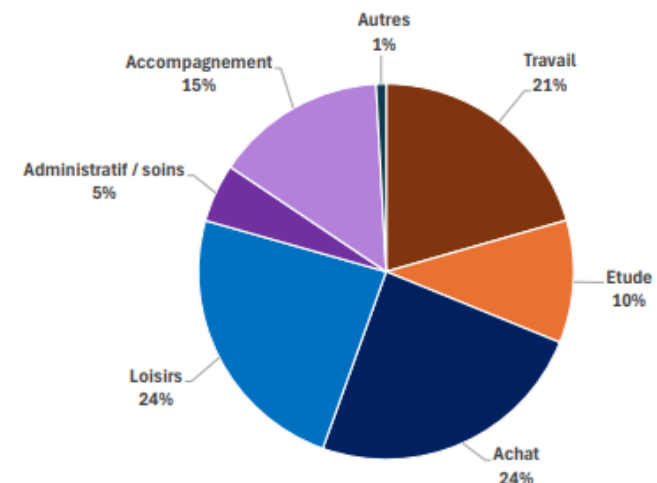
Déplacements des résidents de GMVA 2023	Automobile Conducteur & Moto	Automobile Passager	Transports Collectifs	Vélo	Marche & autres	TOTAL
						
Déplacements quotidiens	292 453	65 319	35 451	26 685	150 340	570 248
Parts modales 2023	51%	11%	6%	5%	26%	100%
<i>Rappel parts modales 2008</i>	60%	8%	5%	2%	25%	100%

Des déplacements pour motif achat/loisirs majoritaires

L'analyse des déplacements par motif (à destination) met en évidence :

- la part majoritaire des déplacements de type achat/loisirs (48 %),
- Le caractère minoritaire des déplacements « contraints » (Travail + Étude = 31 %),
- La part non négligeable (mais relativement standard) des déplacements liés à l'accompagnement d'une personne (15 %).

Déplacements par motif (hors retour domicile)



Les déplacements sur l'agglomération GMVA

La voiture, mode de déplacement prédominant pour tous les motifs à l'exception des études et des loisirs

Le mode automobile conducteur est prédominant pour tous les motifs, hormis les motifs Études et Loisirs. Il est particulièrement élevé pour le motif travail :

- Le mode automobile passager est plus développé pour le motifs Études,
- Les transports collectifs sont particulièrement utilisés pour le motif Études,
- La part modale du vélo est relativement stable pour tous les motifs (hormis accompagnement et autres),
- La marche est particulièrement développée pour le motif Loisirs.

Les modes en fonction des distances, l'importance de la marche sur les trajets courts

58 % des déplacements quotidiens sont réalisés à l'intérieur de chaque commune et 42 % sont des flux d'échanges entre communes :

- Sur les trajets intercommunaux (de plus longue distance que les trajets internes aux communes), l'automobile prédomine (72 % de part modale automobile conducteur),
- Sur les trajets internes aux communes, la marche est le mode prédominant (44 % de part modale) suivi par le mode automobile conducteur (36 %).

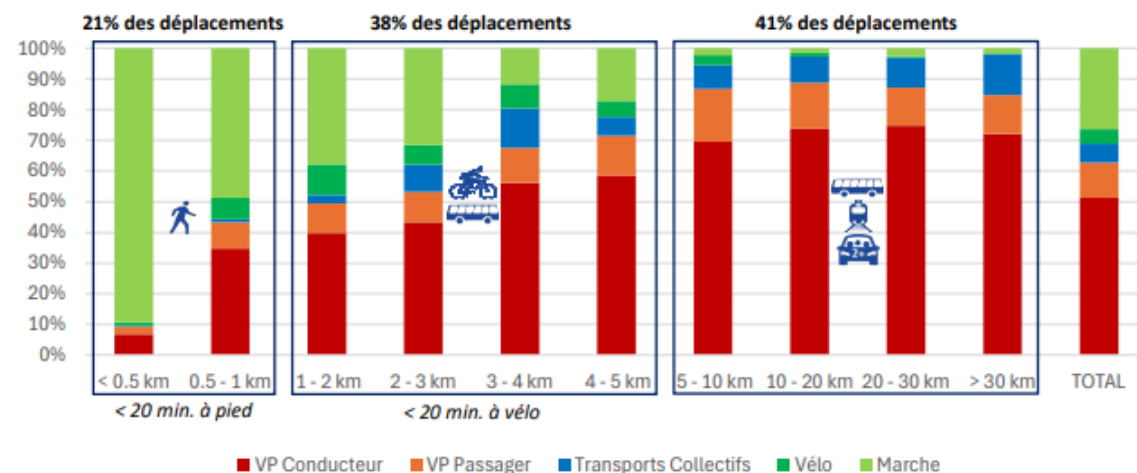
Sur les trajets courts (< 1 km) :

- la marche est largement majoritaire pour les très courts trajets (89 % pour les trajets < 500 m). Par contre, son usage baisse fortement entre 500 m et 1 km (49 %). Elle est alors remplacée par l'automobile (44 %) et, dans une moindre mesure, le vélo (7 %).

Sur les trajets de moyenne distance (1 à 5 km) :

- La part modale moyenne du vélo est de 8 % (supérieure aux TC : 6 %),
- La marche reste fortement présente (29 %),
- Mais l'automobile reste le mode majoritaire (56%).

Parts modales selon la distance



Déplacements		Automobile Conducteur & Moto	Automobile Passager	Transports Collectifs	Vélo	Marche & autres	TOTAL
Vannes	Dép.	58 557	12 876	10 211	11 699	68 444	161 785
	% mode	36%	8%	6%	7%	42%	100%
Autres communes de l'Unité Urbaine	Dép.	12 840	4 252	2 444	2 441	20 310	42 287
	% mode	30%	10%	6%	6%	48%	100%
Communes hors Unité Urbaine	Dép.	50 110	14 023	592	7 107	57 292	129 124
	% mode	39%	11%	0%	6%	44%	100%
TOTAL	Dép.	121 506	31 151	13 246	21 247	146 045	333 196
	% mode	36%	9%	4%	6%	44%	100%

Les déplacements obligés - domicile/travail

Vannes, 1ère destination pour le travail

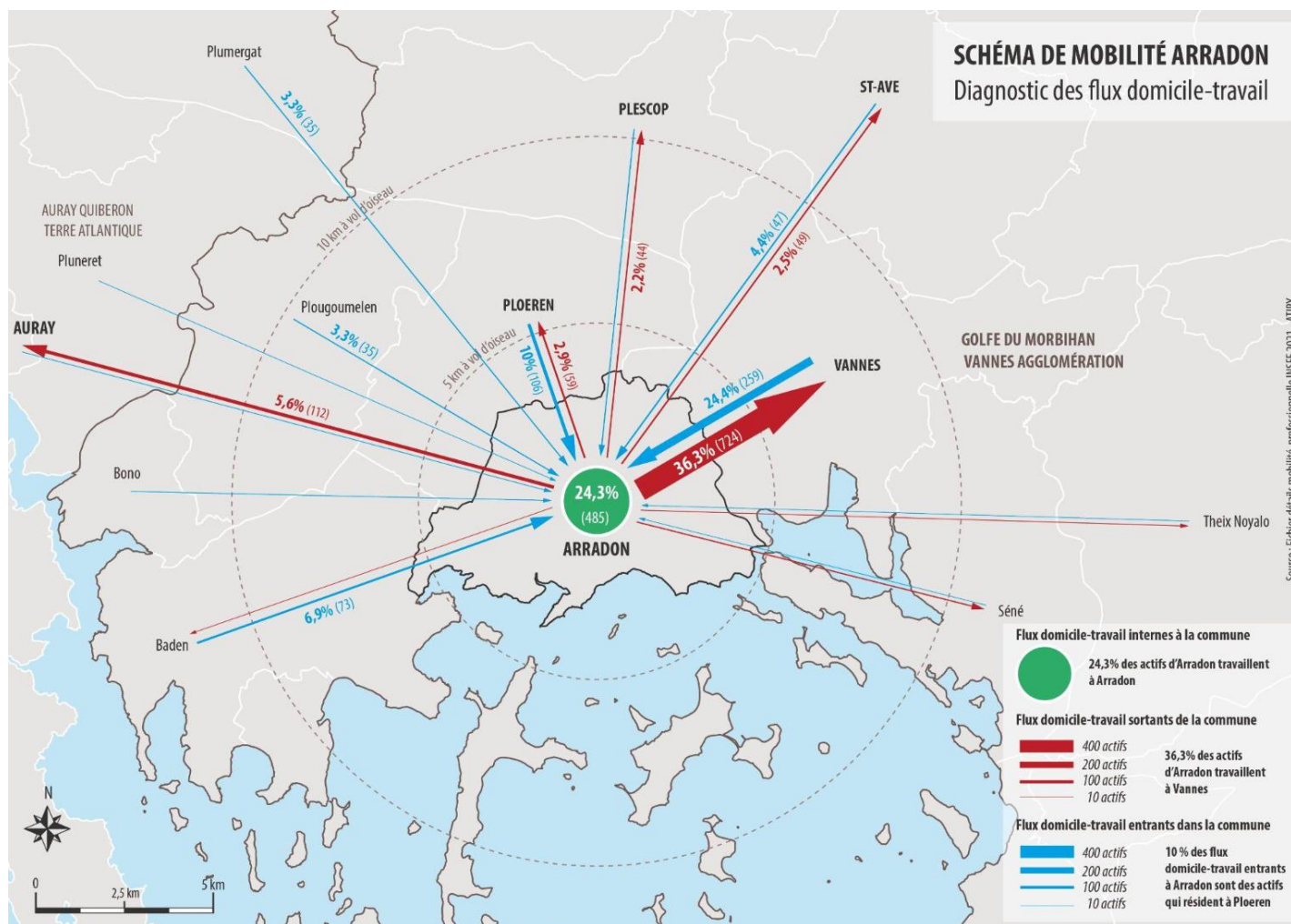
Malgré un indice de concentration de l'emploi important, les actifs Arradonnais quittent pour 76 % d'entre eux la commune pour aller travailler.

Vannes constitue la première destination avec 36 % des actifs y travaillant. Auray est la deuxième destination avec 6 % des actifs.

Pour le reste, les flux sont très diffus mais restent en majorité au sein de l'agglomération GMVA : Ploeren, St-Avé, Plescop, Séné, Theix-Noyal, Baden.

Dans le sens entrant, la commune accueille de nombreux flux depuis les communes voisines. 69 % des emplois de la commune sont occupés par des actifs résidant en dehors d'Arradon.

24 % des emplois d'Arradon sont occupés par des habitants de Vannes, 10 % par des habitants de Ploeren, 7 % de Baden.



Quelques repères chiffrés

- 75,7 % des actifs travaillent en dehors de la commune,
- 36,3% des actifs travaillent à Vannes,
- 68,5% des emplois de la commune sont occupés par des actifs résidant en dehors d'Arradon.

Les déplacements obligés - domicile/travail

83 % des actifs d'Arradon utilisent la voiture pour se rendre au travail

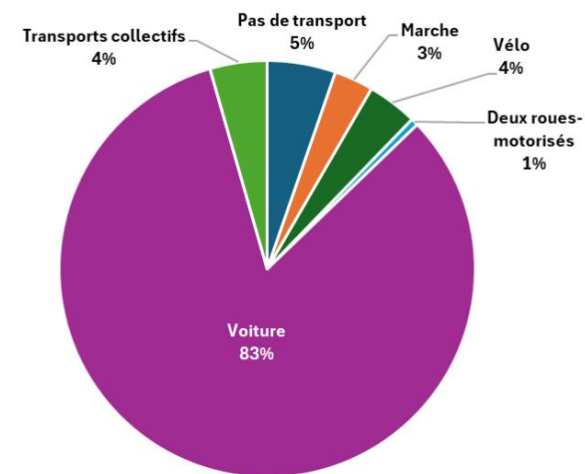
La voiture constitue le mode principal de déplacement pour se rendre au travail. À noter que le vélo est utilisé par 4% des actifs, tout comme les transports collectifs. Les actifs travaillant sur Vannes utilisent les transports en commun à hauteur de 6 %.

Près de ¼ des déplacements liés au travail sont inférieurs à 10 km

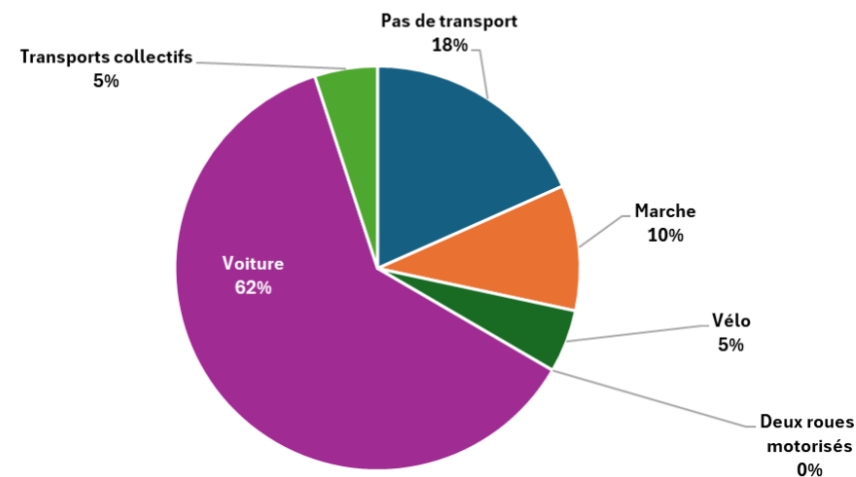
Les parts modales sont à regarder en fonction des distances de déplacements afin de mesurer le potentiel théorique de report modal. ¼ des flux des actifs d'Arradon pour se rendre au travail sont inférieurs à 5 km (internes à la commune) et 46 % des flux sont compris entre 5 et 10 km. Sur ces flux, le potentiel de la marche et du vélo est important.

Sur Arradon, la majorité de ces flux restent réalisés en voiture : 62 % des flux inférieurs à 5 km et 87 % des flux compris entre 5 et 10 km. Sur les trajets inférieurs à 5 km, la marche et le vélo représentent néanmoins 15 % de la part modale (10 % la marche et 5 % le vélo).

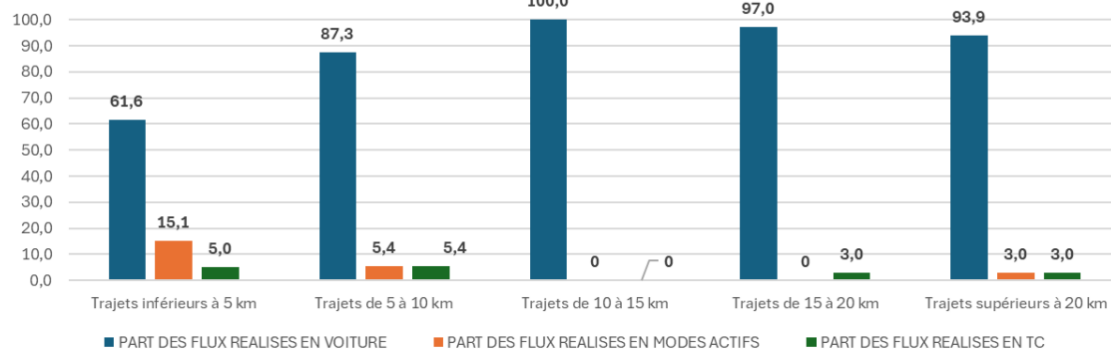
Mode de transport utilisé par les actifs d'Arradon pour se rendre au travail



Mode de transport utilisé par les actifs résidant et travaillant à Arradon pour se rendre au travail



Part des modes de transports utilisés par les actifs d'Arradon pour se rendre au travail en fonction des distances



Les déplacements obligés - domicile/études

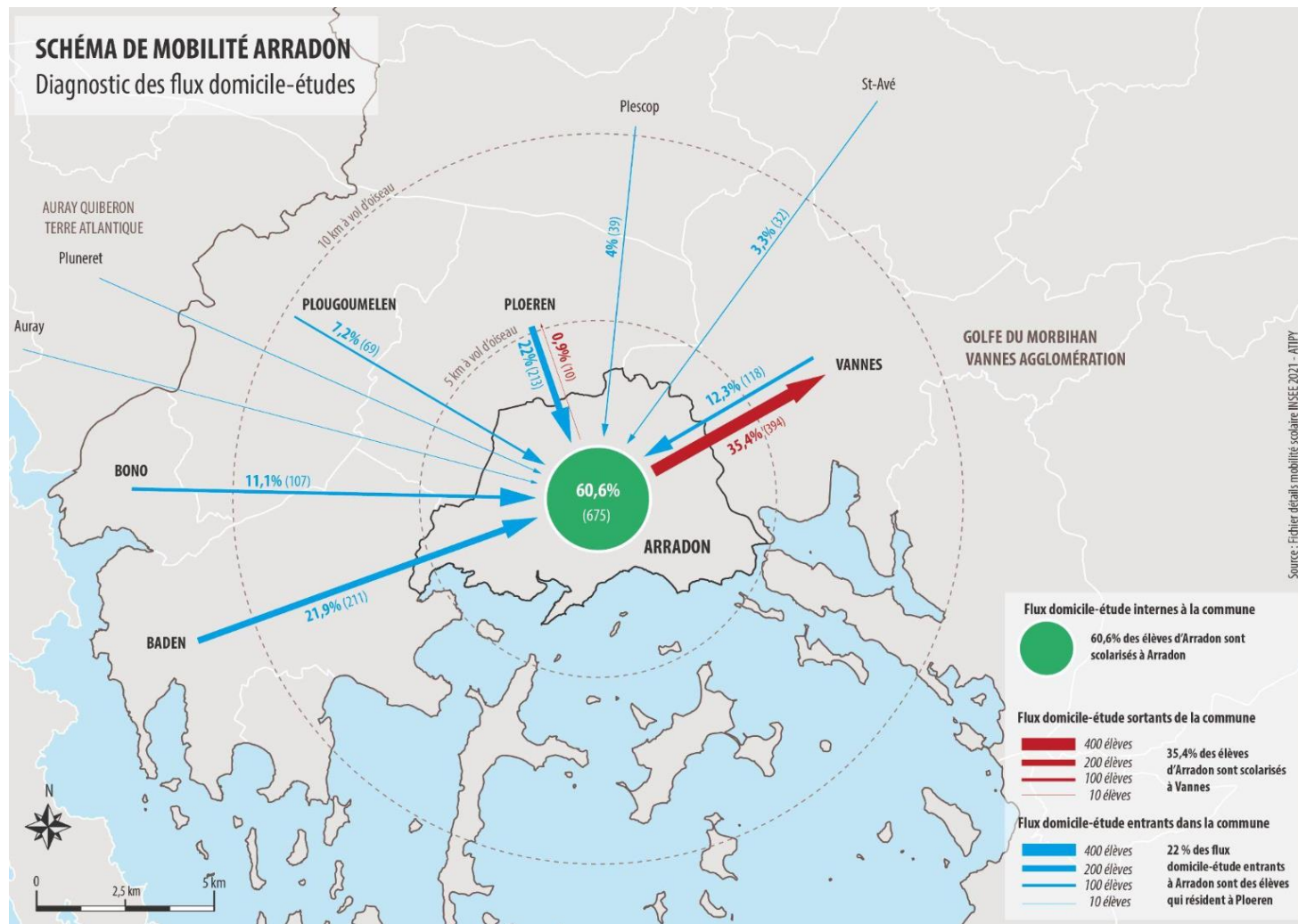
Des flux domicile-étude majoritairement internes à la commune et une attractivité pour les communes voisines

La commune d'Arradon disposant d'un niveau d'équipements scolaires important (seul manque le lycée), la majorité des flux liés aux études se réalisent au sein de la commune.

61 % des scolaires sont scolarisés sur la commune ce qui génèrent majoritairement des déplacements de courte distance.

Les flux sortants sont essentiellement à destination de Vannes (35 % des scolaires).

Du fait de son niveau d'équipement scolaire, Arradon exerce une forte attractivité sur les communes voisines avec des flux nombreux en provenance de Ploeren, Baden, Vannes, Le Bono et Plougoumelen.



Enquête Mobilité ICAM / CCAS

Quelques repères chiffrés sur le profil des répondants :

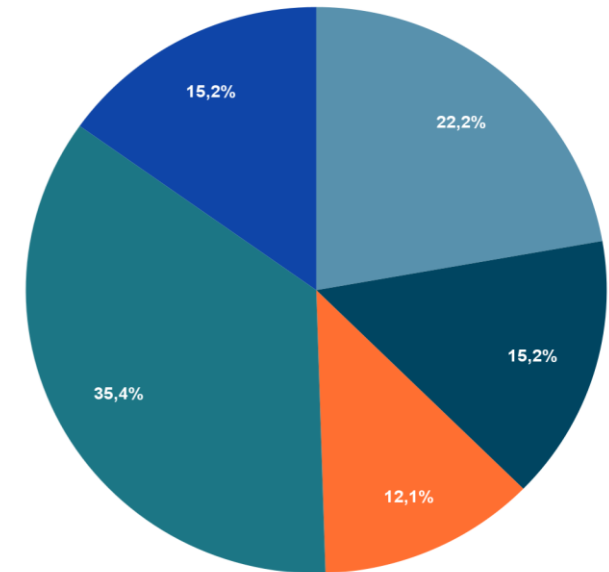
- Nombre de réponse : 99,
- 54 hommes / 45 femmes,
- 5 personnes moins de 25 ans / 61 pers. de 26 à 65 ans / 33 pers. plus de 65 ans,
- 41 retraités / 5 scolaires / 52 actifs / 1 demandeur d'emploi,
- Une majorité des répondants résident dans le coeur de Bourg et au Moustoir.

Les principaux enseignements de l'enquête sur les pratiques de déplacements

- Près de ¾ des répondants utilisent la voiture comme moyen de déplacement principal. Le vélo arrive ensuite en deuxième position.
- 25 % des répondants sont multimodaux et/ou intermodaux.
- 15 % des répondants envisagent d'arrêter de conduire.
- Les courses et les loisirs sont les motifs de déplacements les plus cités et sont les motifs pour lesquels les difficultés de déplacements sont les plus importantes (viennent ensuite les rendez-vous médicaux et les visites famille/amis).

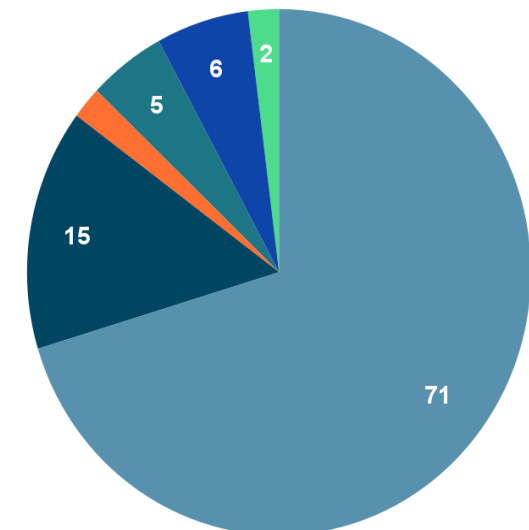
Dans quel secteur résidez vous ?

- 1- Quartier Ouest (Le Moustoir)
- 2- Quartier Nord (Botquelen)
- 3- Quartier Est (Bourgerel, Roguedas, Campen)
- 4- Quartier Bourg
- 5- Quartier Sud (La Pointe - Roscledan - La Lande du Bourg - Kerbilouet)



Quel est votre mode de transport principal ?

- Voiture
- Vélo/trottinette
- 2 roues motorisés
- Marche
- Transports collectifs
- Pas de transport



Enquête Mobilité ICAM / CCAS

Les principales difficultés

Témoignages

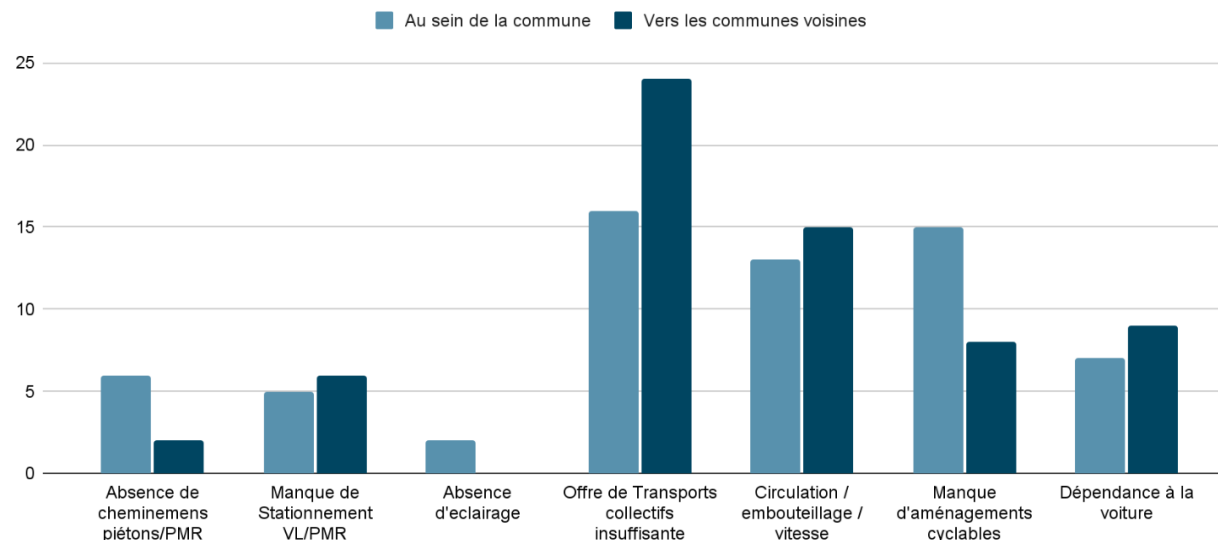
"Je souhaiterais ne plus utiliser ma voiture pour aller sur Vannes, mais pas d'arrêt de bus vers Bourgerel !"

"Stationnement des véhicules sur les trottoirs. J'ai beaucoup de chance d'être valide. il faudrait penser aux handicapés et personnes avec poussettes."

"Si je dois arrêter de conduire, je ne peux plus me déplacer tout simplement ..."

"L'arrêt de bus du centre d'Arradon est à 15 minutes à pied de mon domicile. Pour l'instant je peux marcher, mais mes voisins plus âgés prennent leur voiture pour aller se garer à SuperU, pour prendre le bus."

Difficultés rencontrées pour se déplacer



Principales difficultés citées :

- Liaison Le Moustoir / Arradon en bus
- Liaison Le Moustoir / Vannes = plus de fréquence
- Desserte de Bourgerel en bus
- Amplitude des horaires de bus (depuis des modifications ont été apportées au réseau en septembre 2024)
- Vitesse de circulation / insécurité à vélo / manque d'aménagements cyclables
- Route dangereuse : Route de la Chesnaie, Chemin de Brangilles, axe Arradon/Ploeren

Enquête Mobilité ICAM / CCAS

Les conséquences des difficultés de déplacement = perte d'autonomie, isolement, renoncement

Les conséquences des difficultés de déplacements :

- Un accès aux commerces difficiles,
- Un renoncement aux activités,
- Un frein à l'emploi,
- Un isolement,
- Une dépendance à la voiture.

Une faible connaissance des offres de transports

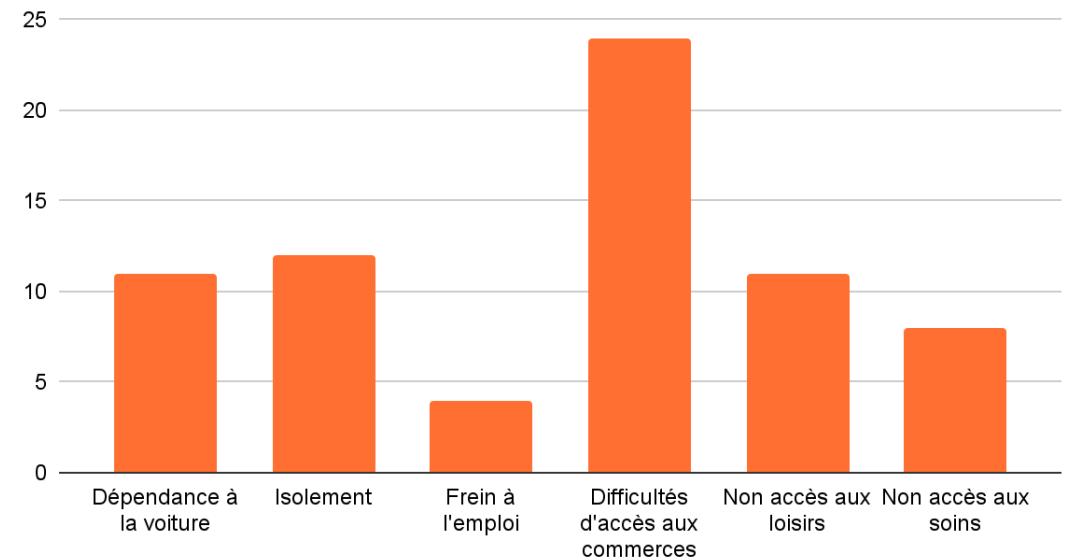
- 70 % ne connaissent pas le service de TAD Créaceo,
- 74 % ne connaissent pas le service de transport pour les PMR Mobicéo,
- 67 % connaissent les solutions de covoiturage.

La solidarité, une solution ?

- 43 % déclarent bien vouloir apporter une aide occasionnelle aux personnes sans solutions de transport : accompagnement à la demande, covoiturage.

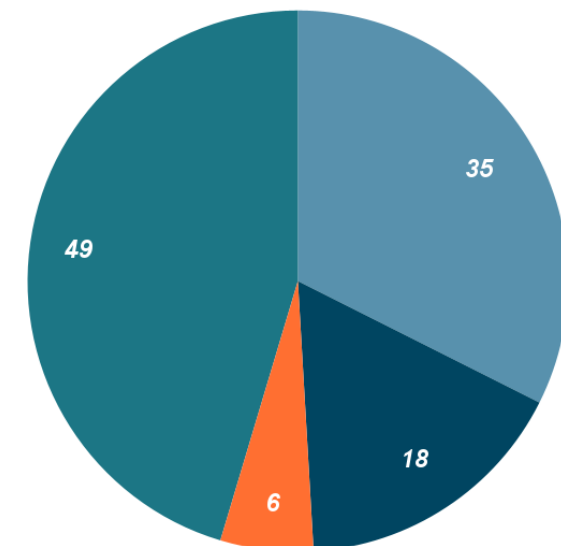
Les solutions plébiscitées : transports collectifs et politique cyclable

Conséquences des difficultés de déplacement



Solutions plébiscitées

- Politique cyclable
- Aménagements piétons / mobilier / aire de repos
- Circulation / Stationnement
- Transports collectifs



Retour sur les ateliers

Atelier n°1 avec le COCODD



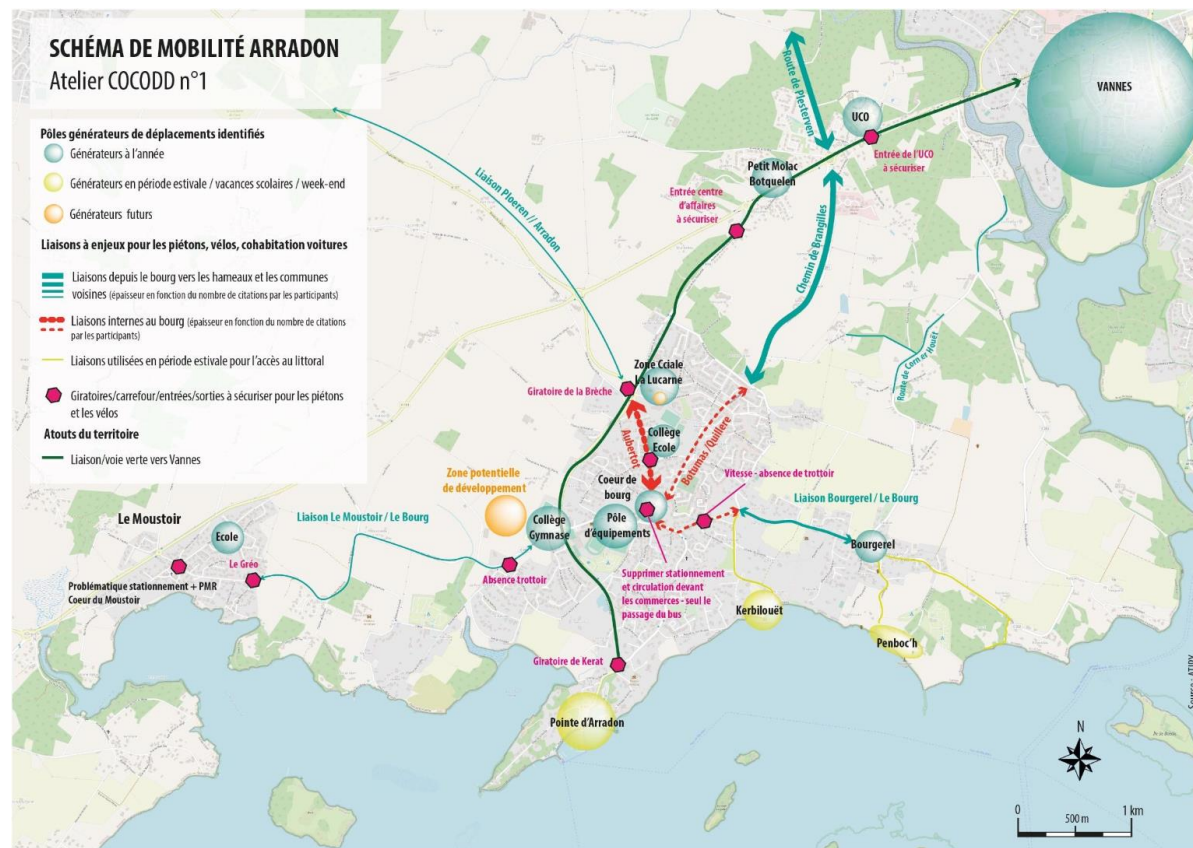
Principal atout en matière de mobilité sur la commune

- Assez bon maillage du bourg pour les cyclistes et les piétons,
- Proximité de Vannes,
- Environnement agréable, ville assez verte,
- Chaucidou,
- Nombreux chemins ruraux et piétons : potentiels à améliorer,
- Desserte des bus urbains de l'agglomération.



Principale difficulté en matière de mobilité sur la commune

- Vitesse élevée des véhicules route de la Lande du Bourg,
- Stationnement gênant, notamment pour les PMR au Moustoir,
- Zones oubliées pour les piétons – vélos : Chesnaie, Ratz, Corn er Houet,
- Discontinuités vélo, piétons, TC,
- Stationnement des voitures sur trottoir,
- Multiplicité des besoins et des usages, souvent incompatibles entre eux,
- Absence de pistes cyclables en site propre,
- Voirie de lotissement devenue au fil du temps des axes traversants (ex : rue de Kerzu, rue Men Gwen) et transit des habitants de Bourgerel / Penboch.



Les public prioritaires

- 1- Enfants, scolaires, étudiants,
- 2- Personnes âgées,
- 3- Actifs.



Leviers d'actions à privilégier

- 1- Marche,
- 2- Transports en commun,
- 3- Vélo et Intermodalité.

Retour sur les ateliers

Atelier n°1 avec le Comité de suivi



Principal atout en matière de mobilité sur la commune

- Territoire où l'on peut faire beaucoup de chose en termes de mobilité,
- Sur les grands axes : cohabitation vélos/voitures,
- Commune assez recentrée et reliée à Vannes,
- Bourg assez « ramassé »,
- La très grande trame de sentiers piétons,
- Aménagements cyclables sécurisés,
- Pistes cyclables vers Vannes,
- Proximité des services à pied et à vélo,
- Accès rapide à la mer (voiture et vélo),
- Plusieurs modes de déplacements,
- Proximité de Vannes.



Principale difficulté en matière de mobilité sur la commune

- Axes de circulation traversants (départementales),
- Largeur insuffisante de l'emprise publique pour répondre aux différents modes de déplacement,
- Discontinuité des déplacements (piétons, vélos, TC) : trottoir qui oblige à marcher sur la route, giratoire non sécurisé pour vélos, absence de services bus à l'arrivée du train à Vannes,
- La cohabitation de tous les modes de déplacements sur la voirie,
- Absence de trottoir,
- Fréquence des transports en commun,
- Horaires de bus (retard, avance, correspondance),
- Sécurité des piétons et cyclistes,
- Cohabitation entre piétons et voitures,
- Difficultés pour rejoindre d'autres communes sans voiture,
- Se déplacer en intra dans la ville lorsque je suis isolé et éloigné du bourg pour des besoins précis (rdv, courses, etc.),
- Cohabitation vélos/voitures route de Kerbellec (Liaison Bourg/Le Moustoir).



Les publics prioritaires

- 1- Enfants, scolaires, étudiants
- 2- Habitants
- 3- Personnes âgées



Levers d'actions à privilégier

- 1 - Transports en commun
- 2- Marche
- 3 - Plan de circulation

Retour sur les ateliers

Atelier Agriculteurs

Problématiques sur la circulation et les liaisons entre les différents sites :

- À l'Ouest, la principale problématique est la qualité des chemins d'exploitation. Nombreux sont dégradés et impraticables, complexifiant l'accès aux parcelles.
- À l'ouest, le carrefour entre la route de Trévière et la rue de Kerhore est difficile à traverser avec les engins agricoles. Les flux sur la départementale D101 sont importants, les vitesses également et la visibilité est faible.
- Dans la liaison entre les sites, le chemin de Brangilles est apparu comme problématique au vu de son dimensionnement (faible largeur), de son état (dégradé) et du trafic de transit des Arradonnais se rendant à Vannes.
- À l'Est, en saison estivale, lors des vacances scolaires, les grands week-ends et les jours d'événement, des problématiques de flux et de stationnement sur les chemins d'exploitations gênent les activités agricoles notamment sur les secteurs de Bourgerel et Penboc'h. Les bandes jaunes le long de certaines routes et le travail de la police municipale ont amélioré les situations mais parfois blocage (obligation de faire demi-tour)
- À hauteur du carrefour de la Brèche, la Véloroute 45 n'est pas visible et n'est pas aménagée en direction du Collège. Les cyclistes doivent emprunter le chemin de Kerahuil (route partagée) mais il y a des problèmes de signalétique et d'orientation. Les cyclistes ne perçoivent pas le tracé et empruntent la D127.
- La gestion des événements/animation est parfois problématique sur la commune notamment en termes de stationnement.
- Au nord, la route de Ploeren est considérée comme très dangereuse.



Dispositifs de restriction ou de ralentissement de la circulation automobile et cohabitation piétons vélos :

- La route de Campen va être prochainement aménagée avec des ralentisseurs qui permettent le passage des transports de mobil-home. Les dispositifs de type ralentisseurs ne posent pas de difficultés majeures pour les engins agricoles et notamment les « coussins berlinois ».
- En ce qui concerne les chicanes, être vigilant sur la hauteur des bordures de trottoirs. Privilégier des bordures abaissées et chanfreinées (de type A1 / A2 en milieu "urbain" ou I1 / I2 / I3 / I4). Sur tous les aménagements, privilégier des bordures basses et chanfreinées.
- En matière de cohabitation avec les piétons et les vélos, pas de difficulté majeure. Là aussi, être vigilant sur les séparateurs entre la route et les voies vertes/pistes cyclables. Les barrières en bois le long de la voie verte obligent les engins agricoles à se déporter vers le centre de la chaussée. Privilégier des haies végétales basses (exemple sur la commune Le Bono).

Retour sur les ateliers

Atelier commerçants

Éléments de contexte

- Les mardis, mercredis, jeudis sont des journées calmes pour les commerçants (hors saison). Le marché du vendredi est plus animé que celui du mardi,
- Lors des marchés, les commerçants stationnent leurs véhicules sur le parking en amont du cimetière (rue Louis Quilleré),
- Le stationnement rue du Plessis est beaucoup utilisé pour le motif travail (EHPAD, CCAS, médiathèque, Crédit Agricole, etc.),
- La Semaine du Golfe est un événement qui se déroule tous les 2 ans (période du week-end de l'ascension) et qui génère énormément d'activités (parfois plus que des week-ends de juillet),
- En période estivale, les retours de plage sont un créneau important pour les commerces, avec des chalands arrivant en voiture et en vélo,
- La navette estivale est un point très positif.

Les points durs identifiés

- Le manque de stationnement (« je ne viens pas en voiture au travail car je ne peux pas me stationner »),
- Manque de clarté sur la zone bleue : y-a-t-il un arrêt minute (30mn) face à la boulangerie / au tabac en complément de la zone bleue ?
- Absence de place de livraison. Ceci étant, la situation, bien que dégradée, fonctionne globalement. Les commerçants présents se posent l'intérêt de créer des places de livraison (qui pourraient potentiellement réduire l'offre de stationnement). Les livraisons volumineuses sont peu fréquentes (1 fois par semaine pour les livraisons de boisson [40mn environ], 2 fois par mois pour le tabac [30mn environ], les livraisons du boulanger se faisant tôt, elles ne posent généralement pas de difficulté),
- La vitesse des véhicules devant les commerces (VL et bus),
- Le manque de contrôle de la réglementation (stationnement + 30km/h),

- Les places handicapées sont mal matérialisées (marquage au sol + panneau manquants) et ne sont pas respectées,
- Les places de parking devant le tabac / la boulangerie sont mal matérialisées : le stationnement ne se fait pas toujours sur les emplacements prévus à cet effet, engendrant occasionnellement une perte d'offre de stationnement (surtout en cas d'affluence touristique),
- La zone de rencontre est difficilement lisible :
 - ◆ Mauvais positionnement du panneau,
 - ◆ Les clous délimitant le cheminement des piétons sont invisibles mais très glissants dès que le temps est humide,
 - ◆ Les vitesses ne sont pas respectées,
- L'éclairage public est éteint beaucoup trop tôt (21h en hiver, 22h en été),
- Le stationnement vélo est insuffisant et les places existantes peu visibles.

Pistes de solution à étudier

- Aménager l'angle Nord-Ouest de la Place de l'Eglise pour :
 - ◆ Aménager un espace de livraison ?
 - ◆ Casser la linéarité de l'axe Bouruet Aubertot / Place de l'Eglise et faire baisser efficacement les vitesses dans la rue commerçante,
 - ◆ Faisabilité à étudier, notamment pour le passage des bus et camions de livraison,
- Sens unique en boucle : rue Jarlegan > D127 > rue Plessis d'Arradon pour :
 - ◆ Libérer de l'emprise pour faciliter et sécuriser les déplacements piétons / cyclistes,
 - ◆ Affirmer une liaison piétons / cyclistes qualitative reliant le collège, les équipements (CCAS, médiathèque, EHPAD, terrains de sport, etc.) et le centre-ville,
 - ◆ Faisabilité à étudier, notamment pour la giration des bus et camions entre la place de l'Eglise et rue Jarlegan,
- Dans la continuité, et afin de faciliter les liaisons piétons / cyclistes entre le centre-ville et les quartiers au nord, prolonger le sens unique sur rue Louis Quilleré jusqu'à l'intersection avec rue Kerzu :
 - ◆ L'espace libéré pourrait permettre de matérialiser une bande pour les déplacements des piétons et cyclistes, offrant ainsi une connexion continue vers le centre,
 - ◆ Impact sur la desserte des habitations à étudier,
 - ◆ Prolonger cette réflexion sur Botumas de façon à connecter l'école et le collège Saint-Jean Baptiste via une venelle piétonne ?

Stationnement

L'enquête d'occupation du stationnement s'est déroulée le jeudi 10 octobre 2024

Temps ensoleillé,
Pas d'incident lors de l'enquête.

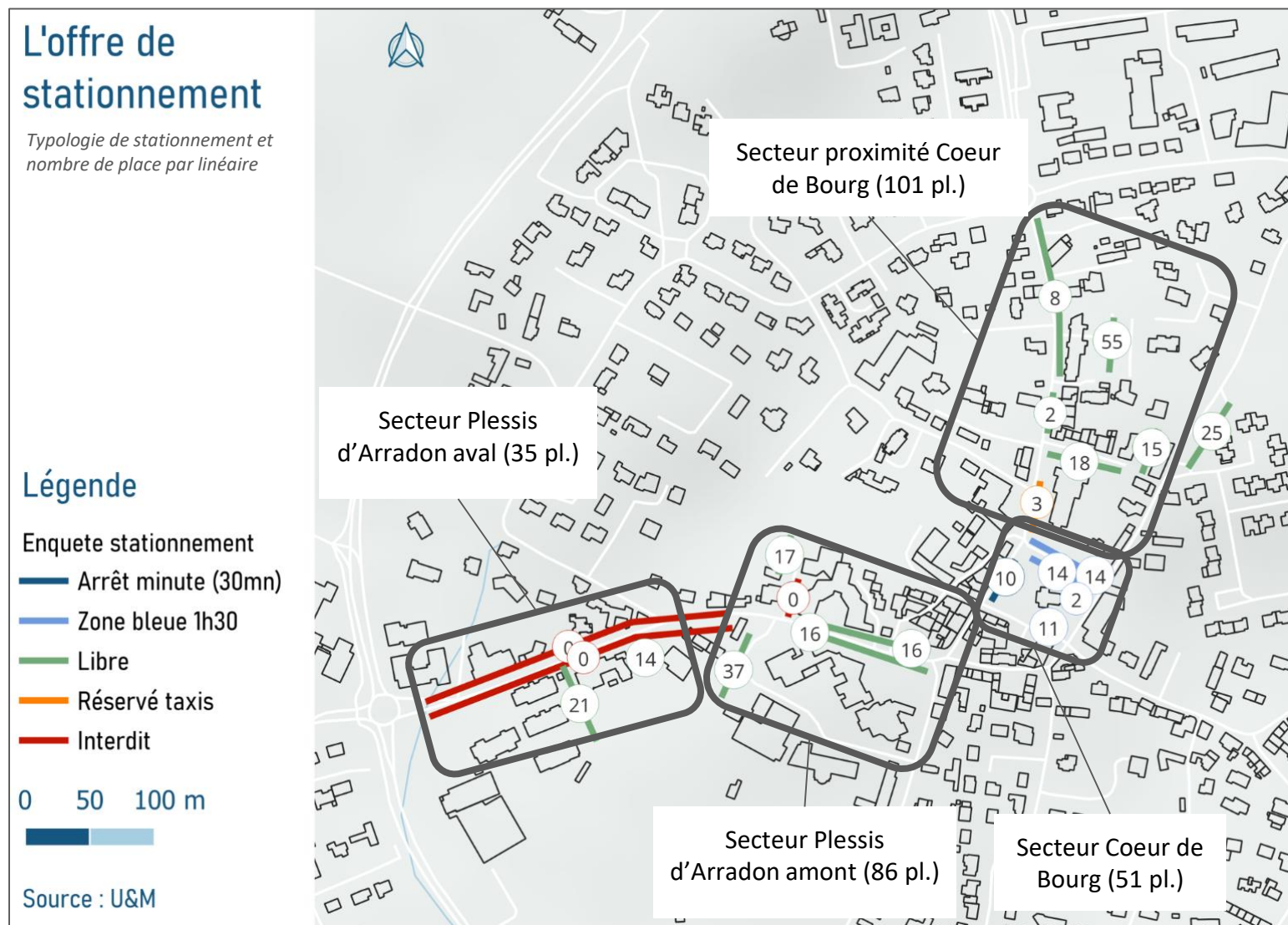
298 places ont été enquêtées :

- 10 places arrêt minutes (limitées à 30 min),
- 41 places en zone bleue (limitées à 1h30),
- 244 places libres,
- 3 places réservées aux taxis.

Pour anticiper les potentielles évolutions sur le secteur, les résultats de l'enquête occupation présentent :

- les résultats de l'enquête,
- idem + une hypothèse de 10 % d'usage supplémentaire,
- idem + une hypothèse de 20 % d'usage supplémentaire.

Les cartes suivantes présentent l'analyse sous forme de taux, par section et par secteur.

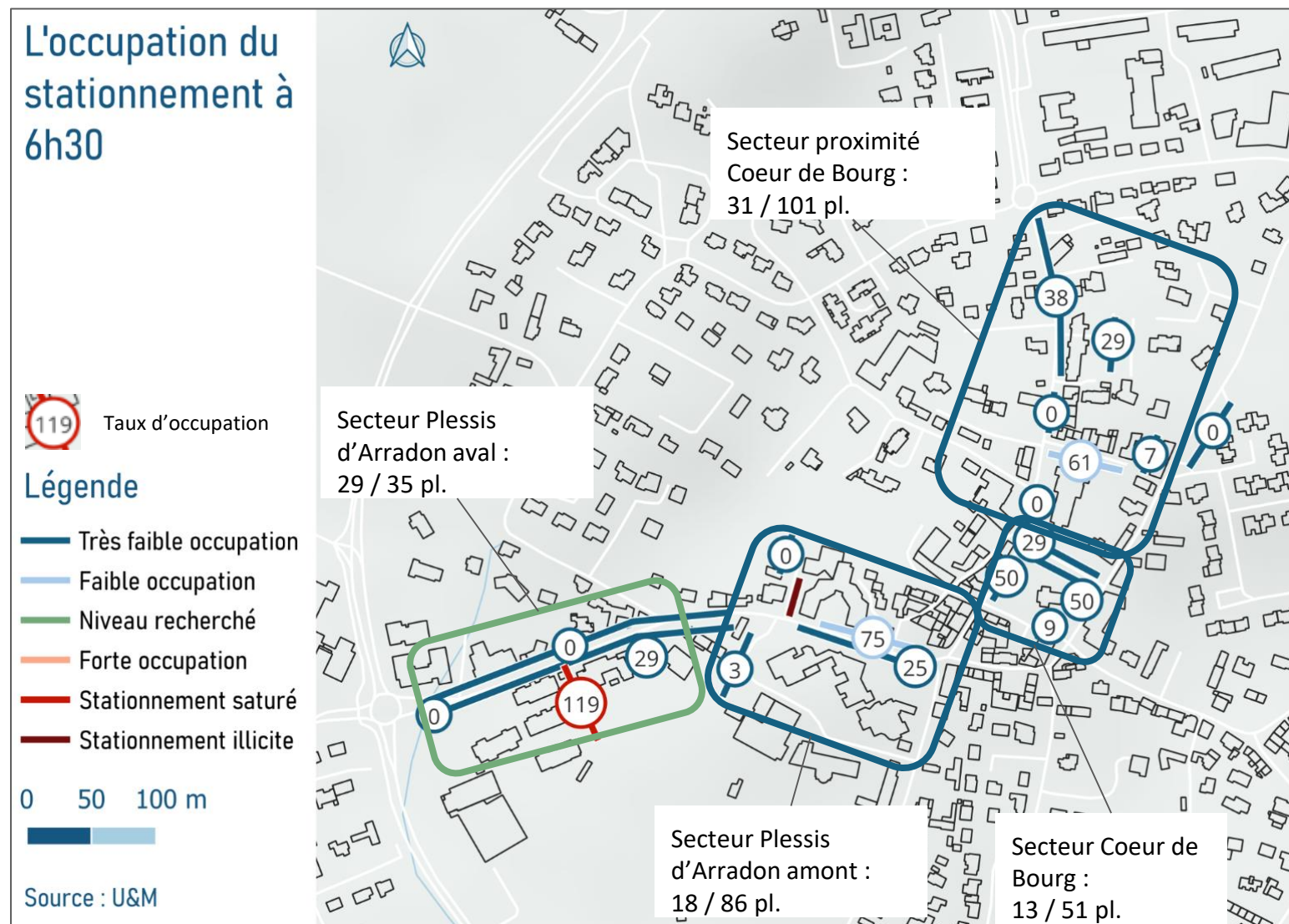


Stationnement

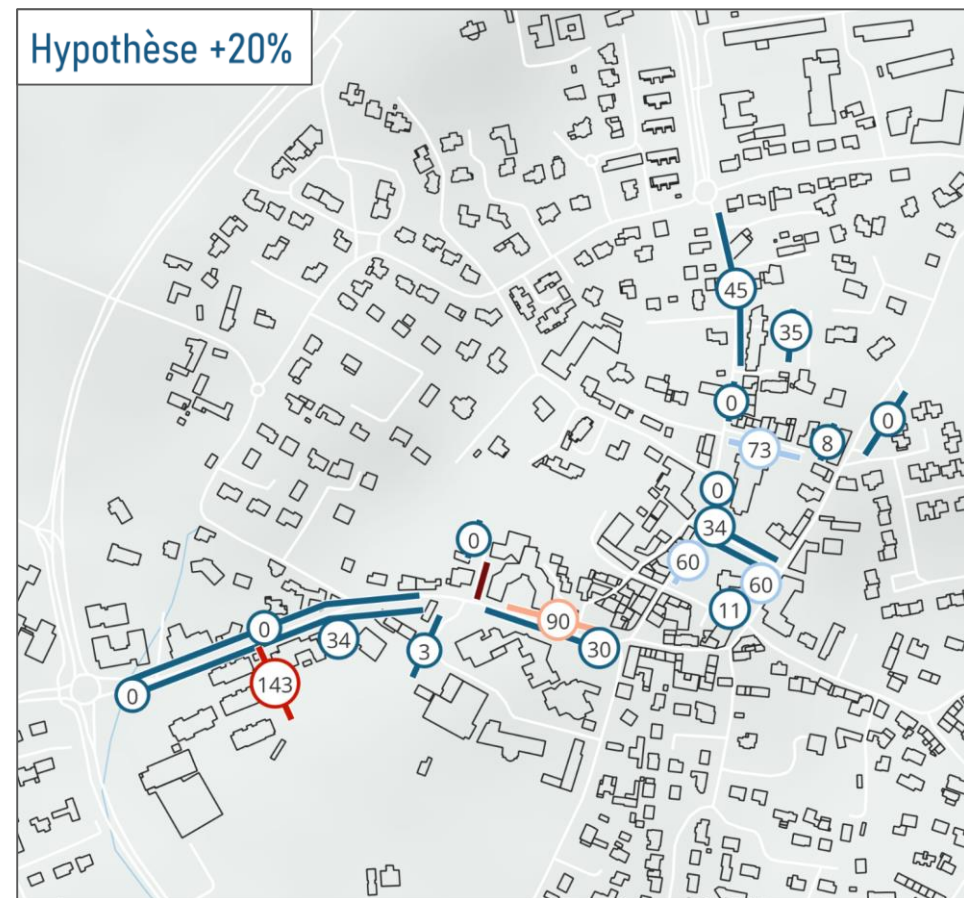
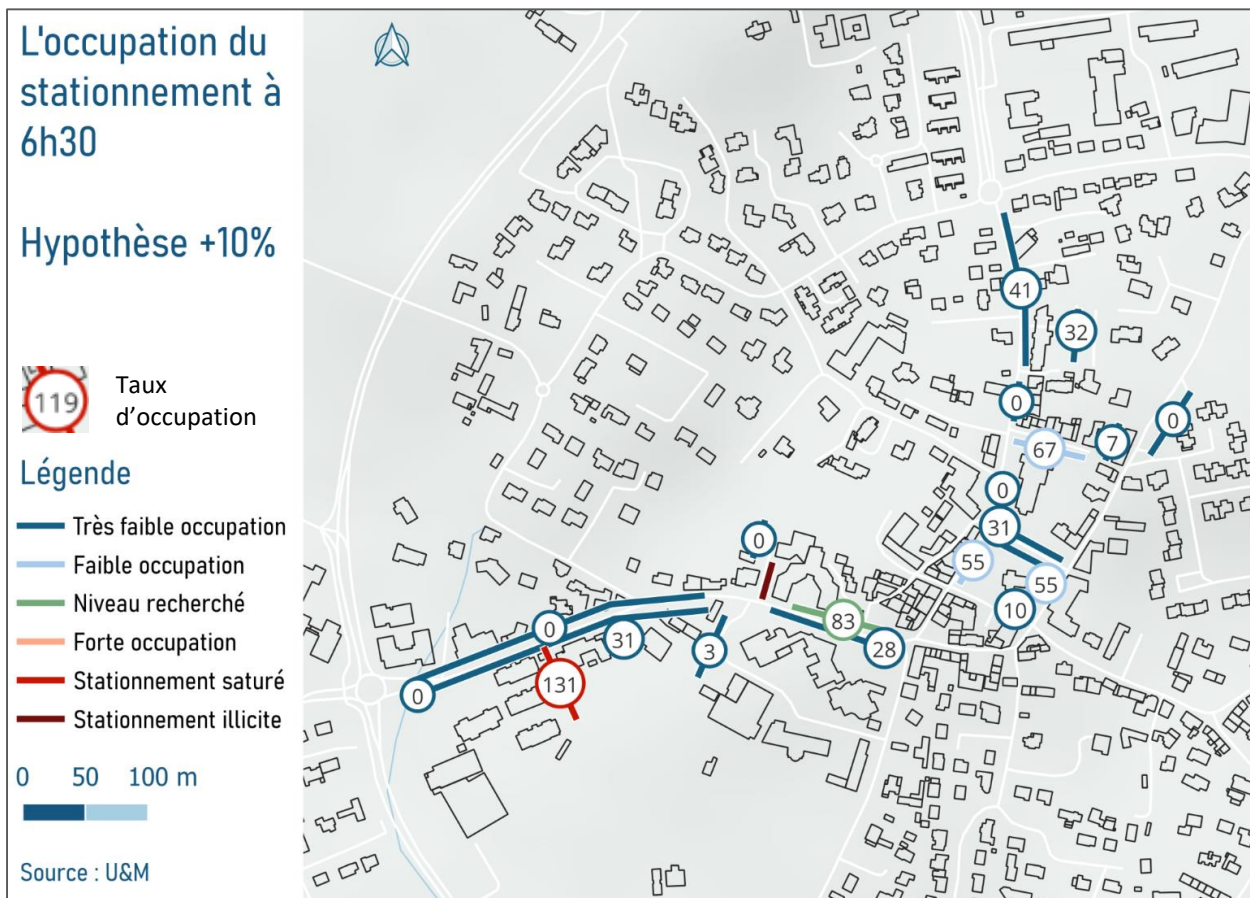
Les résidents ne manquent globalement pas de stationnement sur le périmètre enquêté, hormis sur les nouvelles résidences, au niveau du 18 rue du Plessis d'Arradon.

Ce secteur étant en mutation, avec d'autres bâtiment à usage d'habitation en cours de construction, une vigilance est nécessaire sur l'offre et l'usage de stationnement pour éviter du stationnement illicite rue du Plessis d'Arradon (qui gênerait considérablement les déplacements des piétons).

En cas de densification, l'occupation du stationnement sur le haut de la rue du Plessis d'Arradon sera plus forte, mais pourra être absorbée par une meilleure répartition de part et d'autre de la rue.



Stationnement

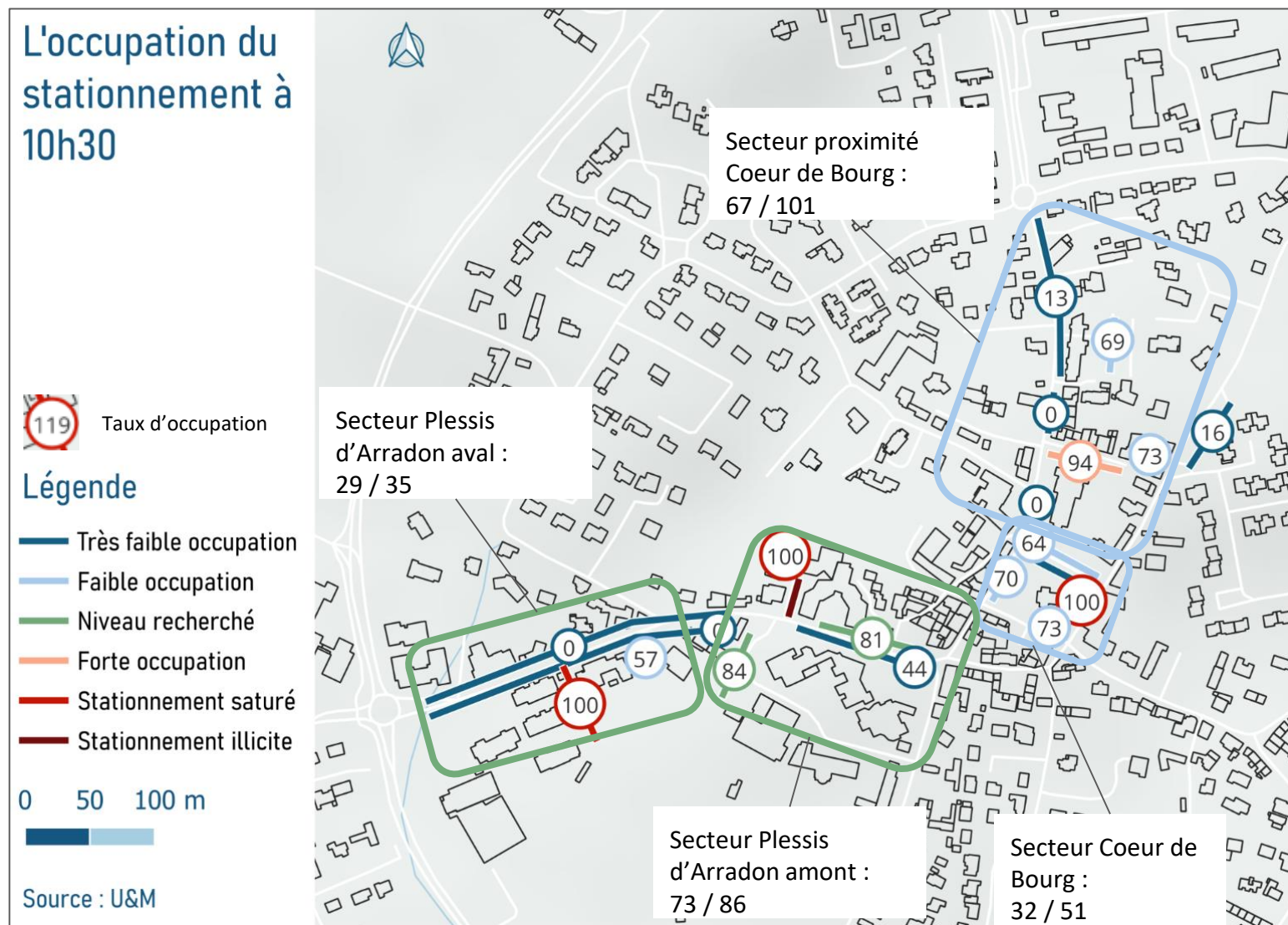


Stationnement

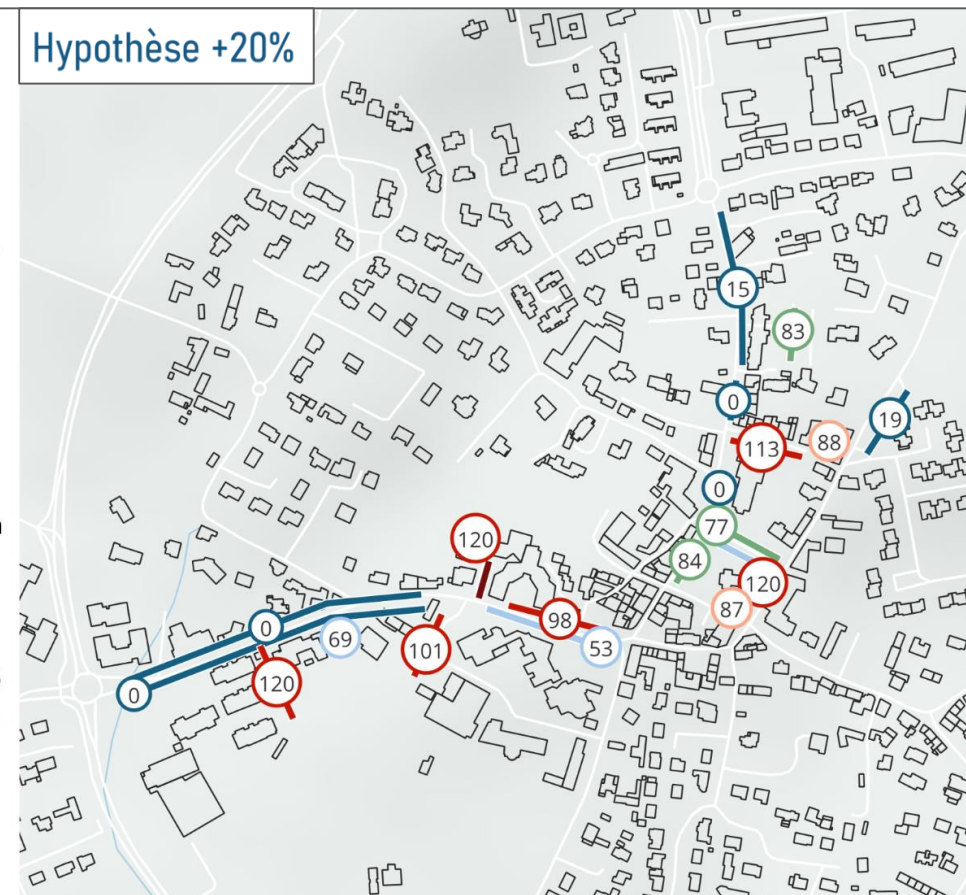
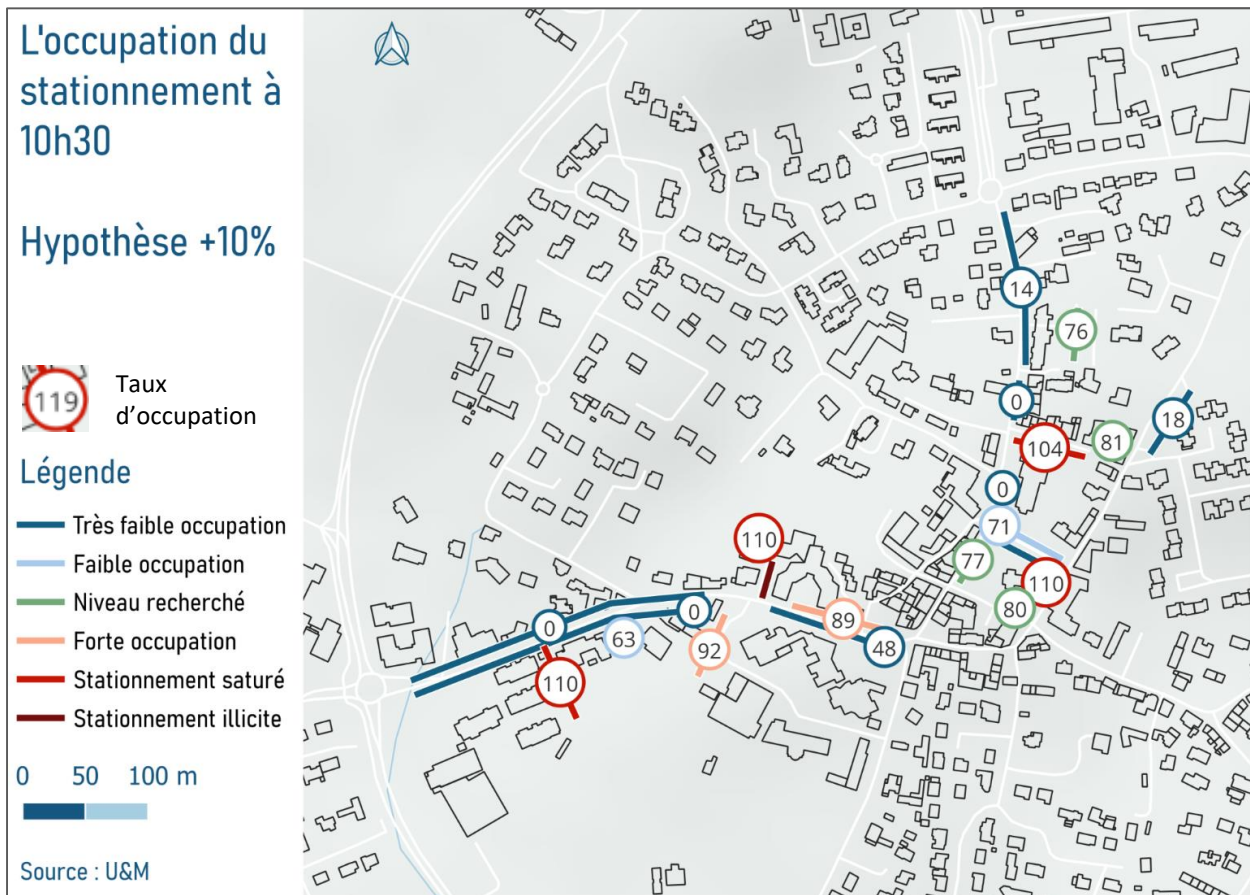
Un usage pendulaire concentré majoritairement sur la rue du Plessis d'Arradon

L'usage augmente sur la rue Plessis d'Arradon, en lien avec les pôles générateurs à proximité (CCAS, EHPAD, commerces, avec certaines sections / poches de stationnement saturées).

C'est davantage problématique sur la rue Plessis d'Arradon qui dispose de réserves de stationnement limitées (parking de la médiathèque, devant l'école maternelle), que sur la partie nord du centre ville où les réserves sont plus abondantes : même en cas d'augmentation de 20 % de l'usage, il demeure de l'offre disponible devant l'église, rue Bouruet Aubertot, à proximité du cimetière, etc.).



Stationnement

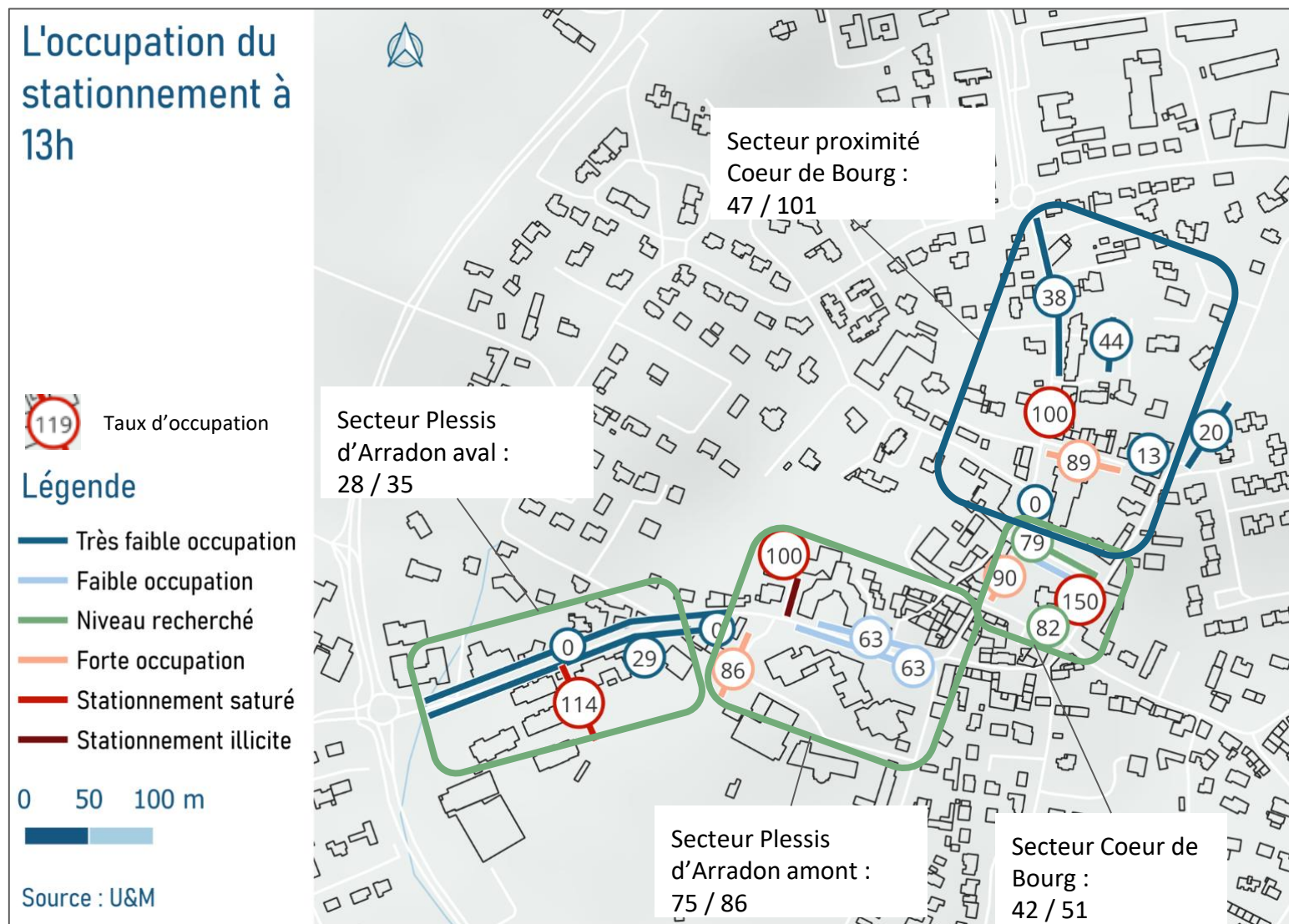


Stationnement

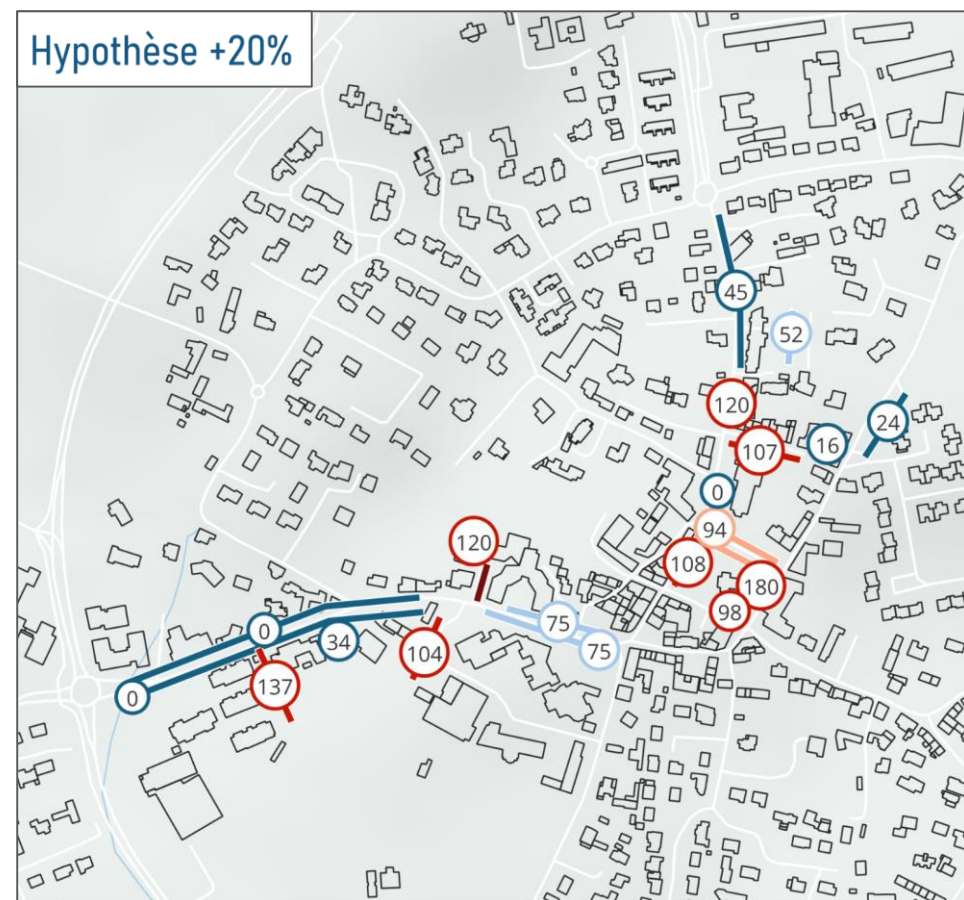
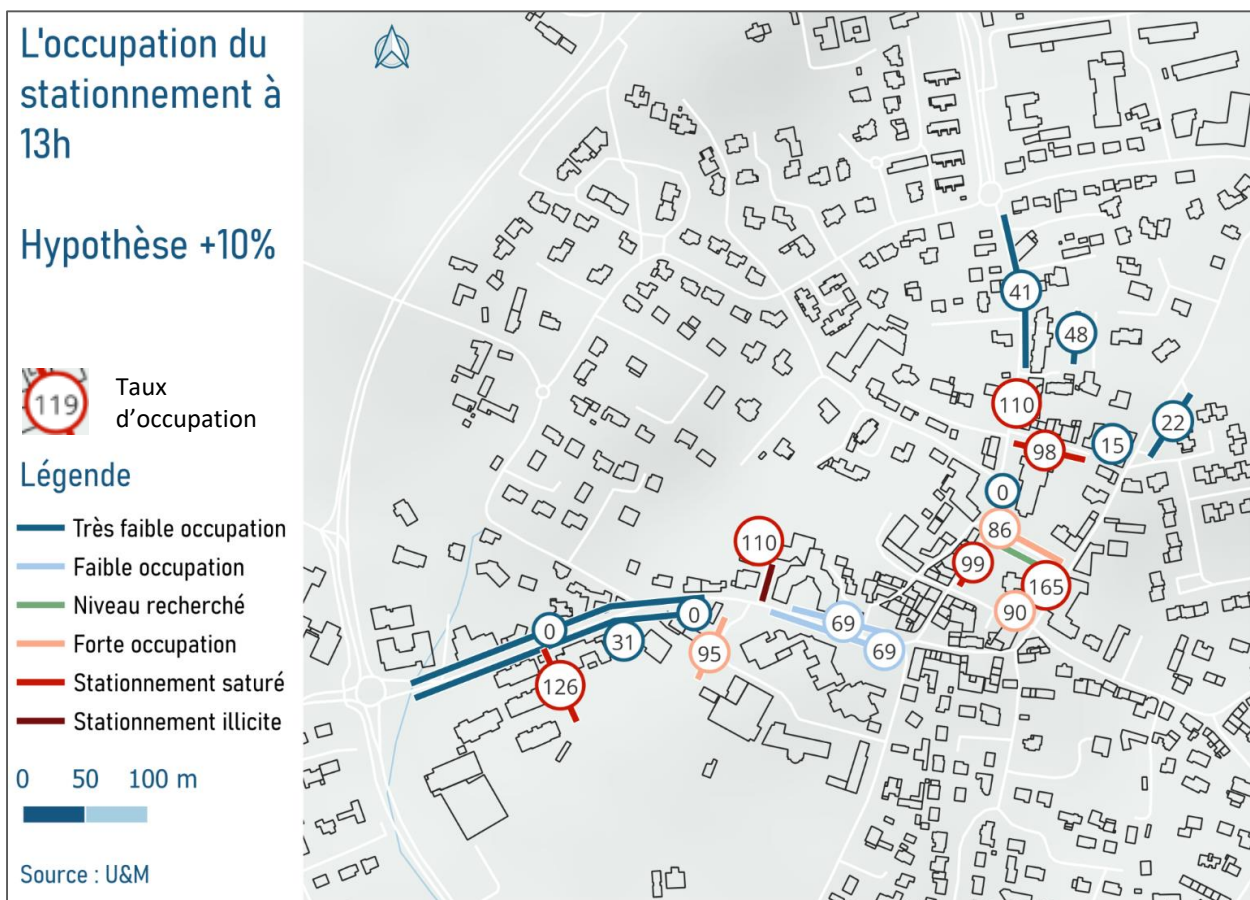
L'impact de la pause méridienne

Un usage en baisse rue Plessis d'Arradon et une augmentation rue Bouruet Aubertot et à proximité de la place centrale (à proximité de l'offre de restauration).

En cas d'augmentation de l'usage, les réserves de capacité se situent sur le haut de la rue Plessis d'Arradon.



Stationnement

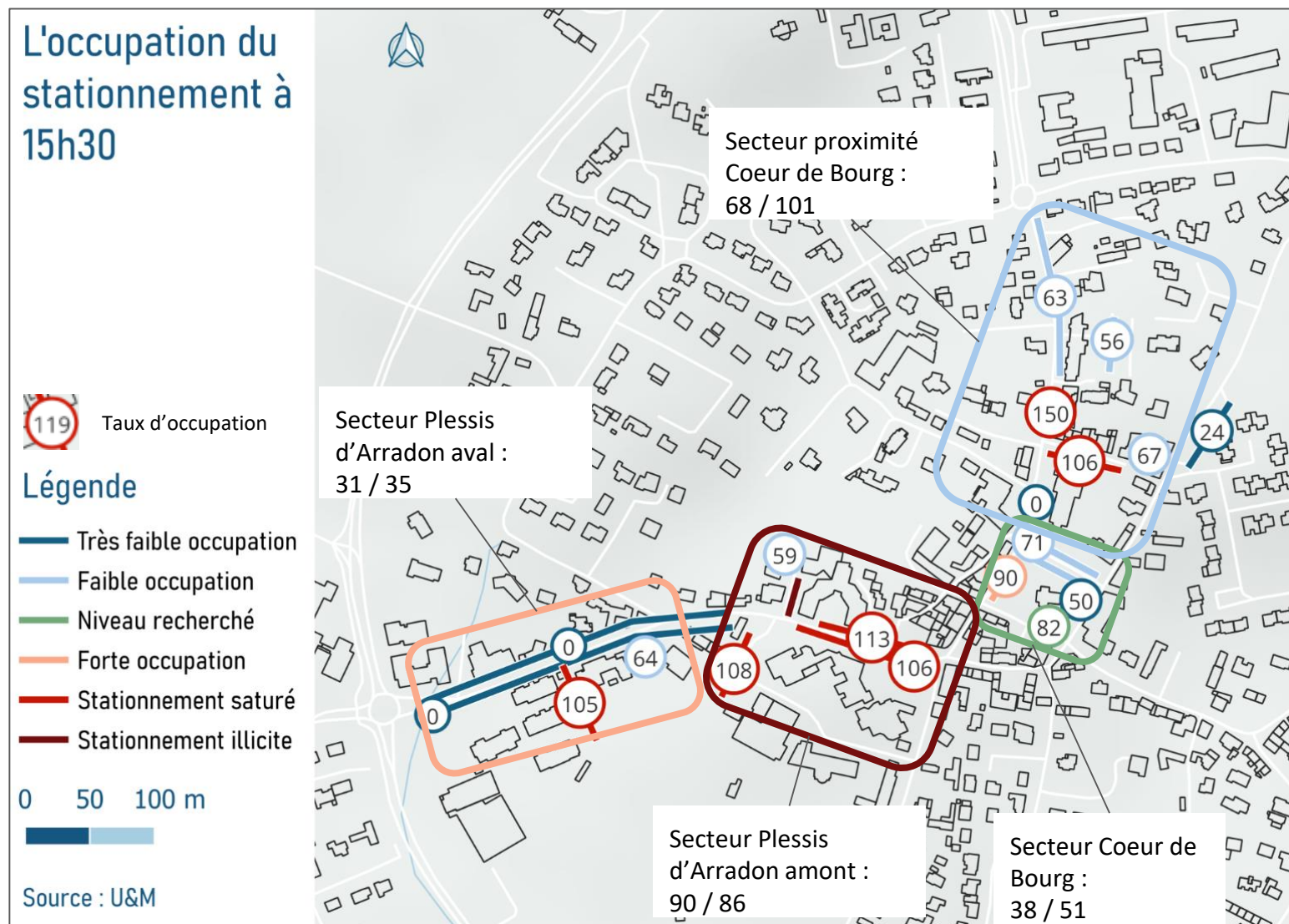


Stationnement

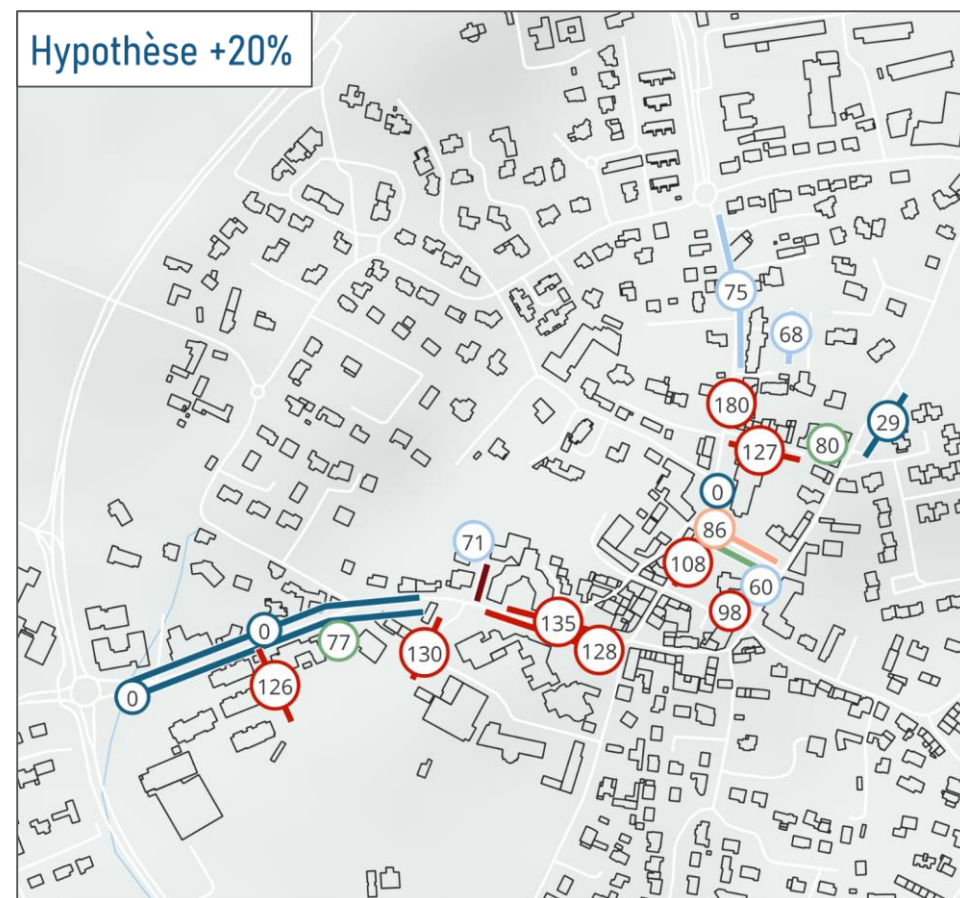
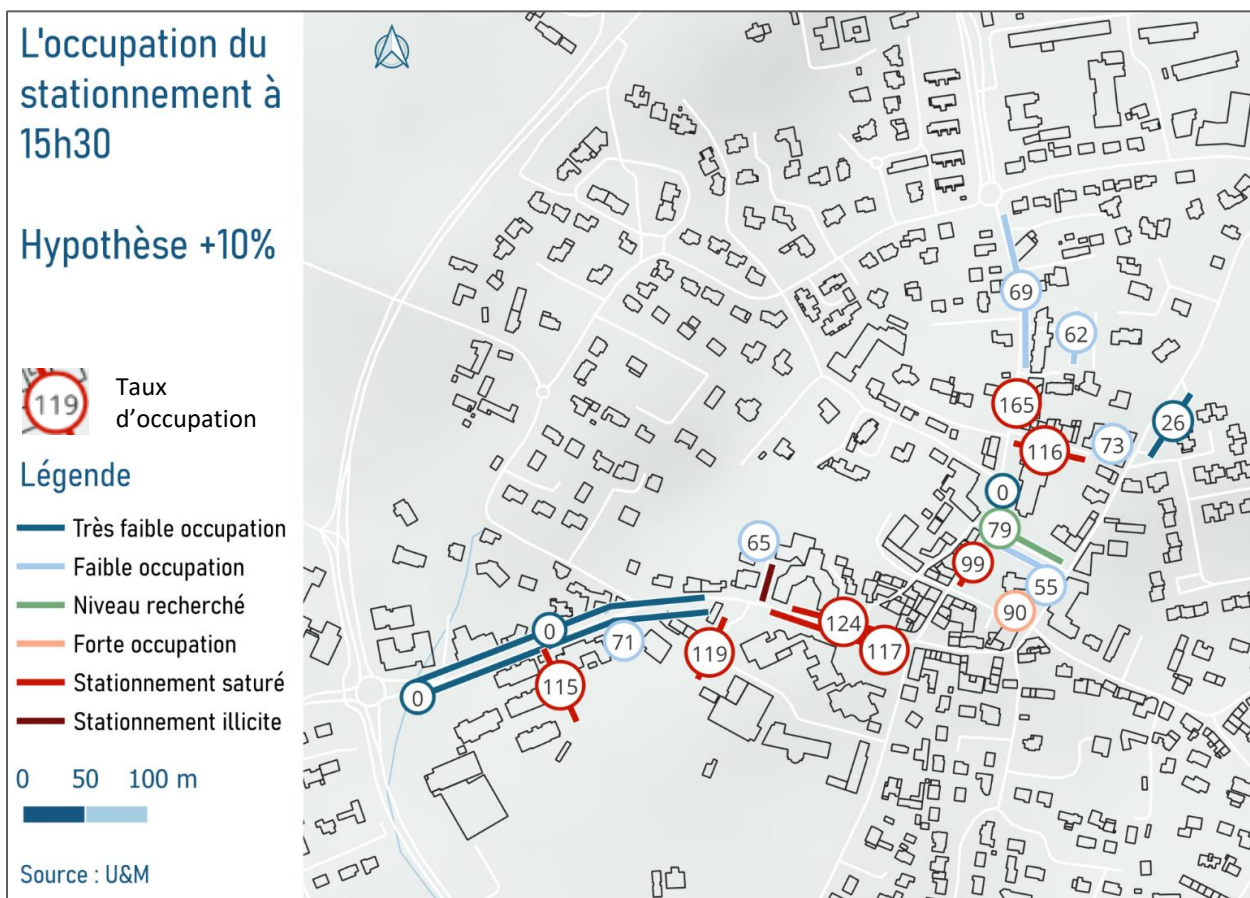
L'impact de la sortie d'école

Le relevé de l'usage s'est fait entre 15h30 et 16h, ce qui explique suroccupation du stationnement à proximité de l'école rue du Plessis d'Arradon. Cette suroccupation est très ponctuelle (30mn max).

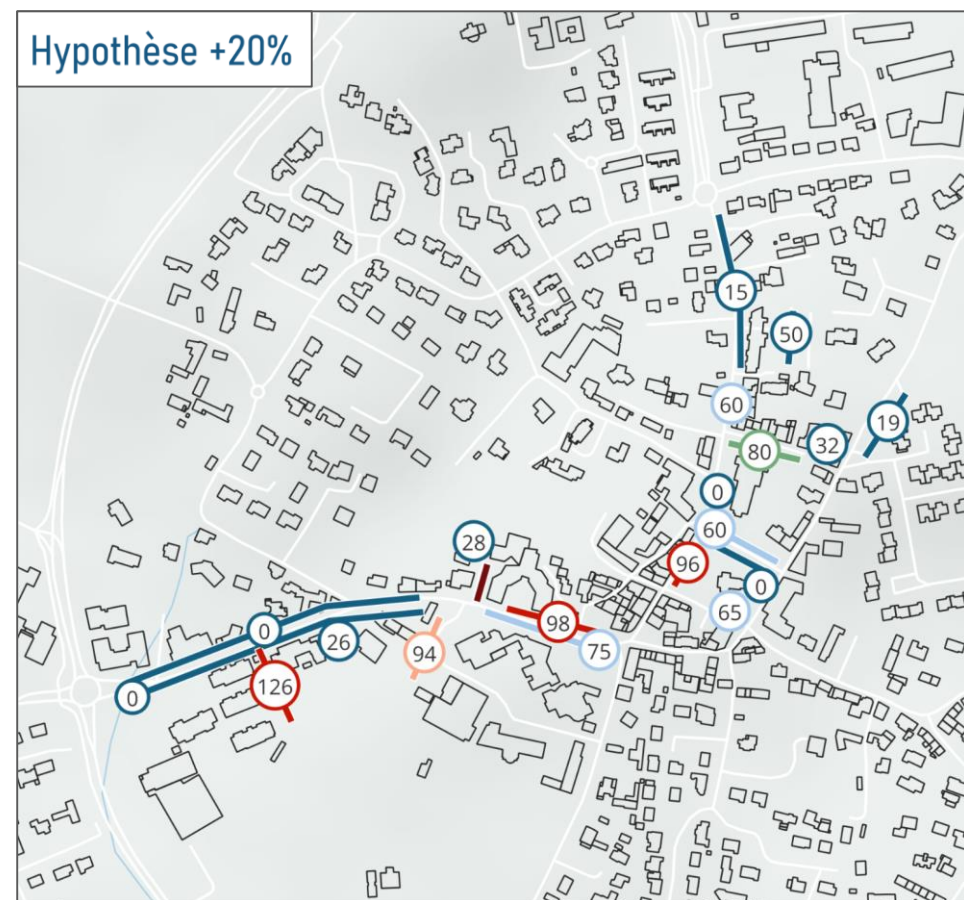
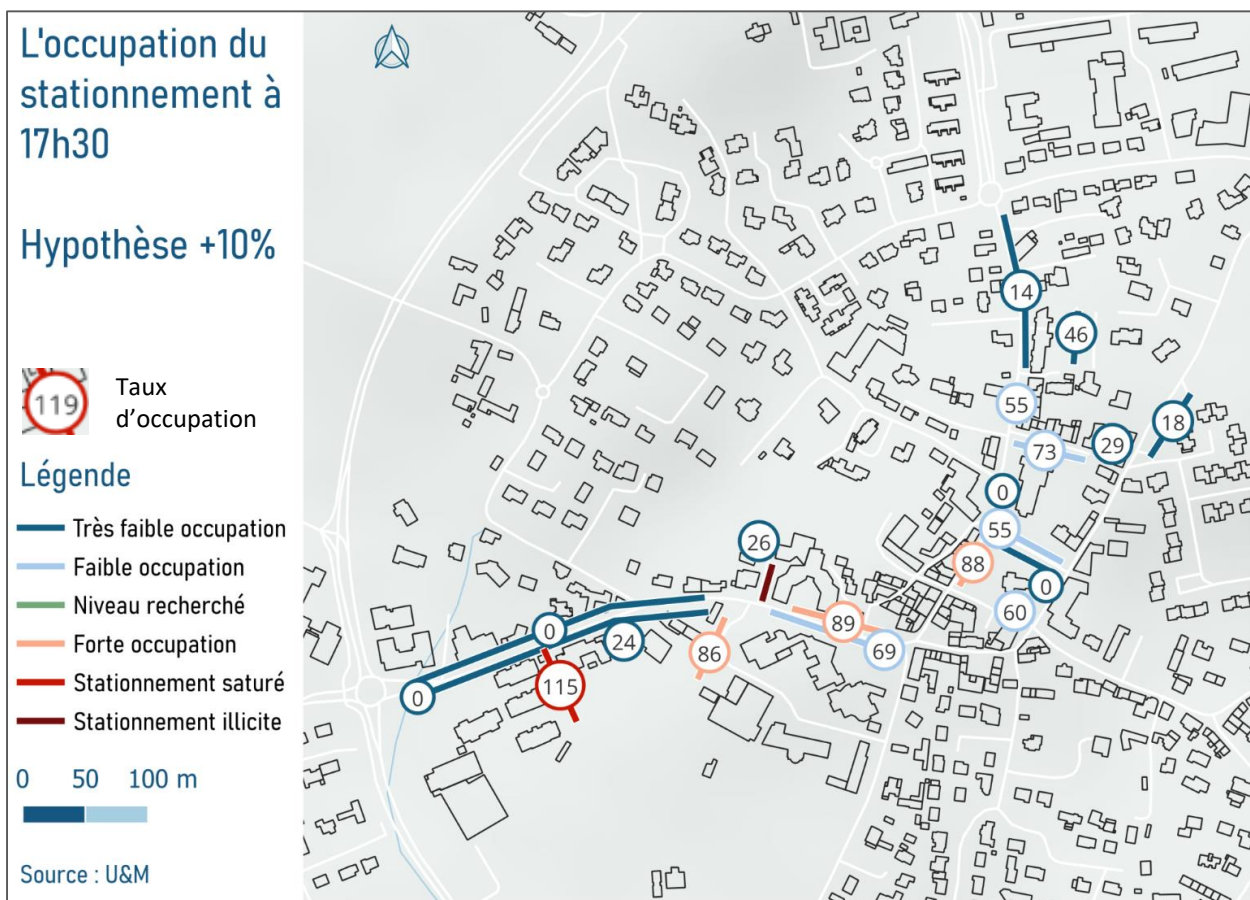
Les marges de manoeuvre à proximité de la Place de l'Eglise sont malgré tout limitées, par contre des réserves de capacité demeurent à proximité immédiate (parking rue Bouruet Aubertot, à côté du cimetière, à côté de la médiathèque).



Stationnement



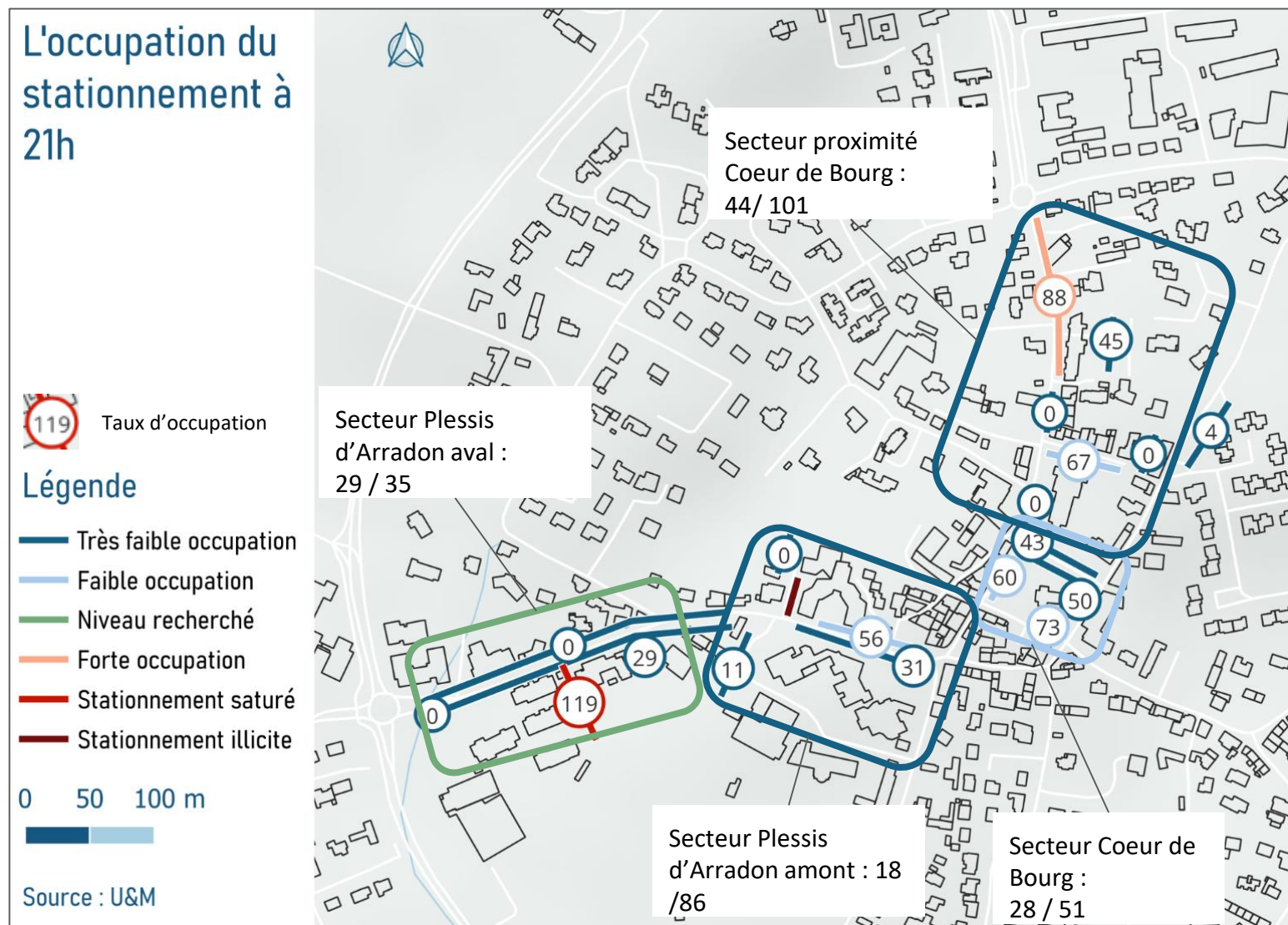
Stationnement



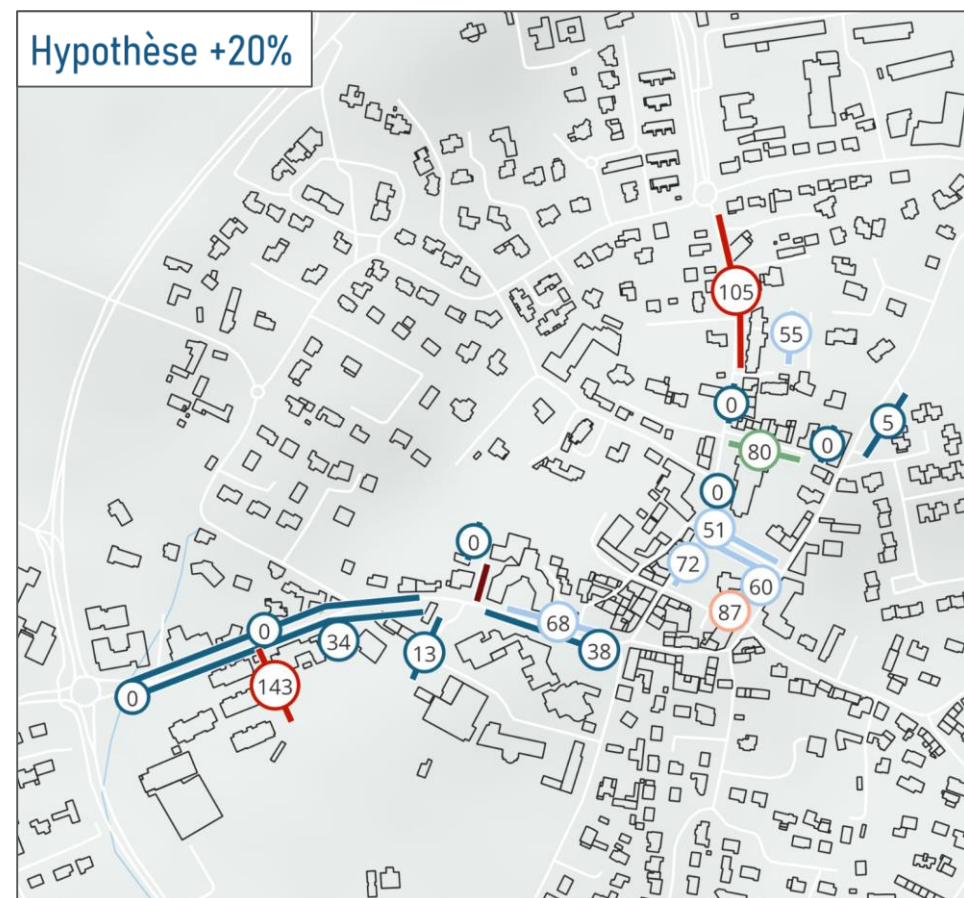
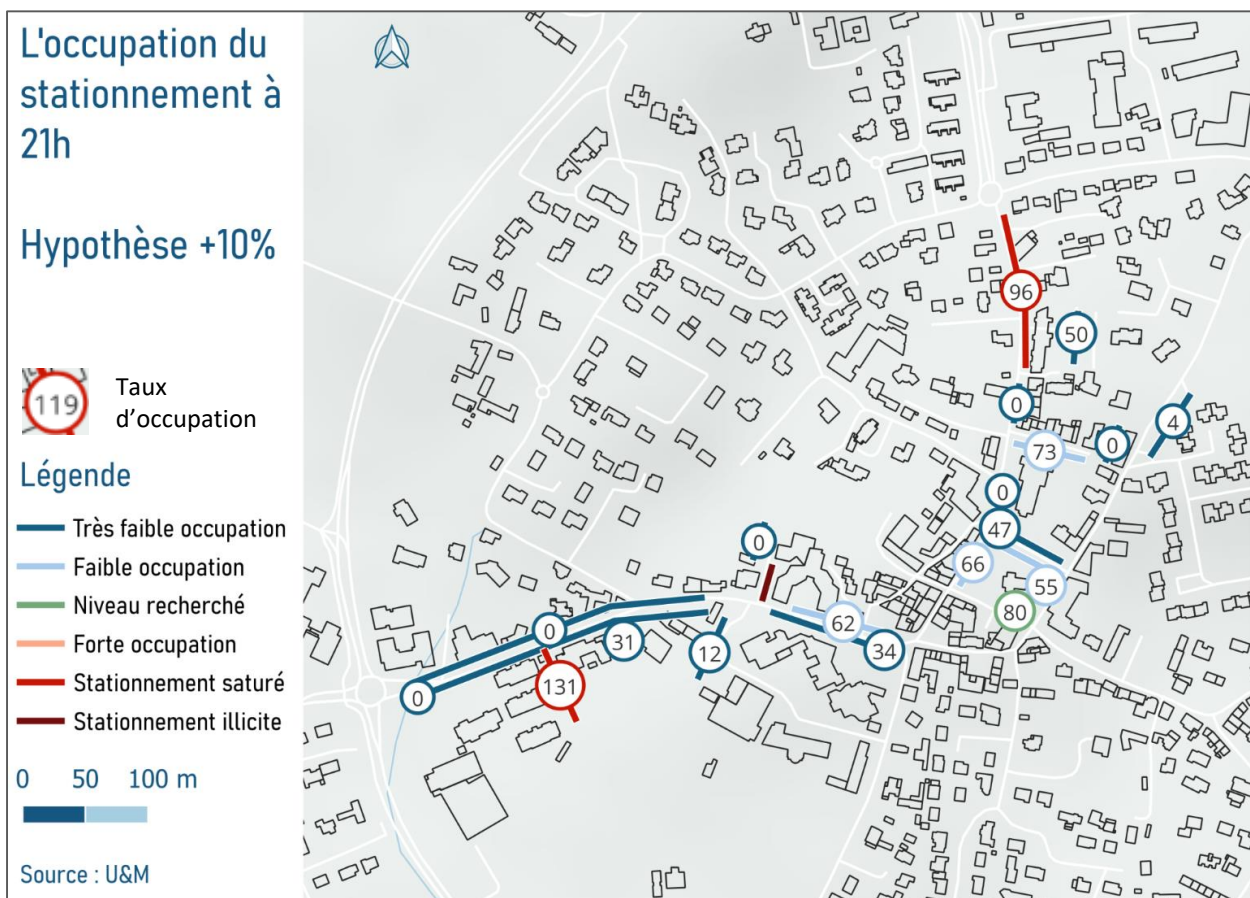
Stationnement

Des réserves de capacité en soirée, y compris à proximité des restaurants

Le retour des résidents et la fréquentation des restaurants du centre bourg font légèrement varier l'occupation par rapport à la précédente tranche horaire, toutefois, des réserves de capacité sont partout présentes.



Stationnement

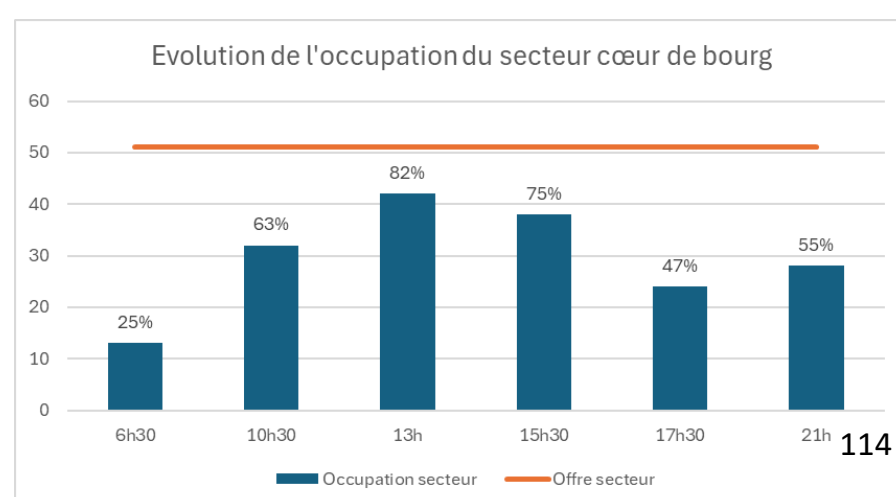
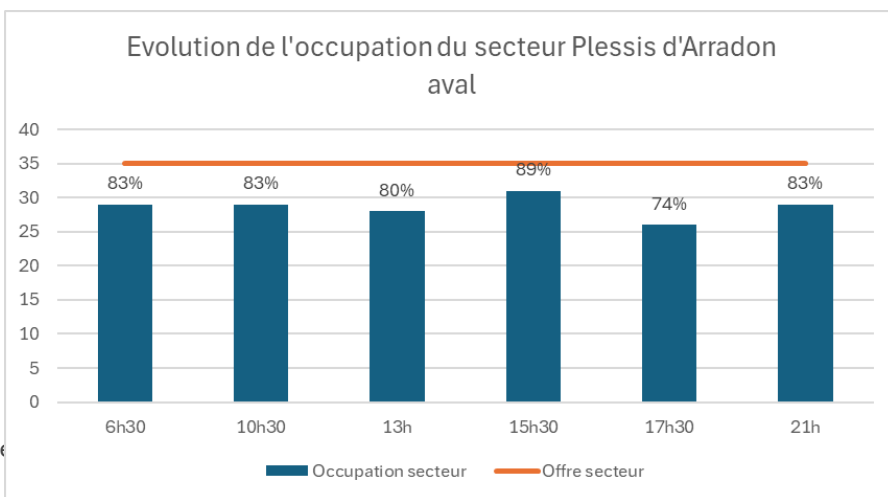
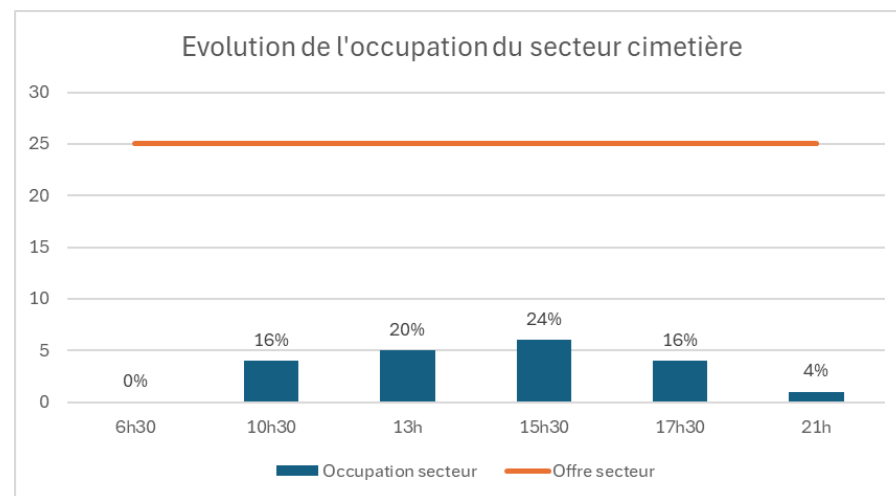
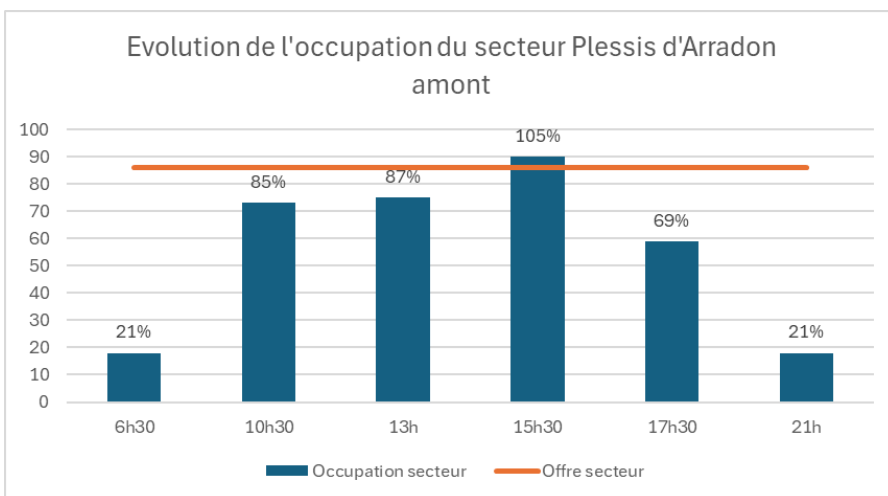
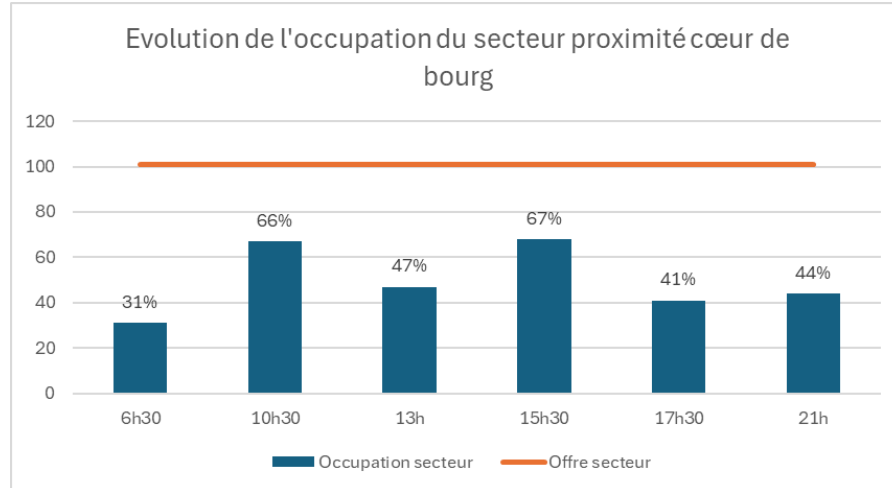


Stationnement

Synthèse de l'occupation du stationnement par secteur

Ces graphiques mettent en avant des dynamiques différentes :

- un fort impact pendulaire sur la partie amont de la rue du Plessis d'Arradon et le coeur de Bourg,
- un usage important et constant sur le bas de la rue Plessis d'Arradon,
- des réserves de capacité systématiquement présentes au nord du coeur de bourg (rue Bouruet Aubertot, parking cimetière (3 à 4mn de marche au maximum entre ces poches de stationnement et l'angle sud-ouest de la place de l'église).



Stationnement

Au-delà de l'enquête, un fonctionnement plutôt fluide observé en heure de pointe du matin et du soir

L'observation des usages n'a pas permis d'identifier de réels points de blocages sur le territoire :

- le stationnement est saturé à proximité de l'école des corallines en heure de pointe, mais aucune mise en danger de piétons ou stationnement gênant sur voirie n'a été observé,
- le stationnement à proximité du collège Saint-Jean Baptiste n'est pas saturé et ne pose pas de difficultés, bien qu'il mélange dépose des élèves en transport scolaire et stationnement des parents. Le seul blocage observé est lié au mauvais stationnement d'un véhicule (empêchant un car scolaire de se stationner correctement, ce qui a donc bloqué le bus derrière lui). Toutefois, la dépose des élèves étant très rapide, ce blocage n'a pas pénalisé l'écoulement de la circulation,
- les places en épi sont sous-dimensionnées entre l'école et le collège, entraînant un débordement des véhicules stationnés sur le trottoir, occasionnant ainsi une petite gêne pour les piétons,
- les stationnements réservés aux taxis n'ont jamais été utilisés. Pourquoi ne pas les transformer en stationnement en zone bleue ?
- les panneaux indiquant la zone bleue et surtout la zone d'arrêt minute sont peu visibles,
- La zone arrêt minute n'est visible que des initiés (panneaux et marquage identique à la zone bleue),
- le passage des poids lourds ou en transport en commun n'est pas gêné par le stationnement,
- Le stationnement sur la parcelle du CCAS sur la voie d'accès est saturé en journée.



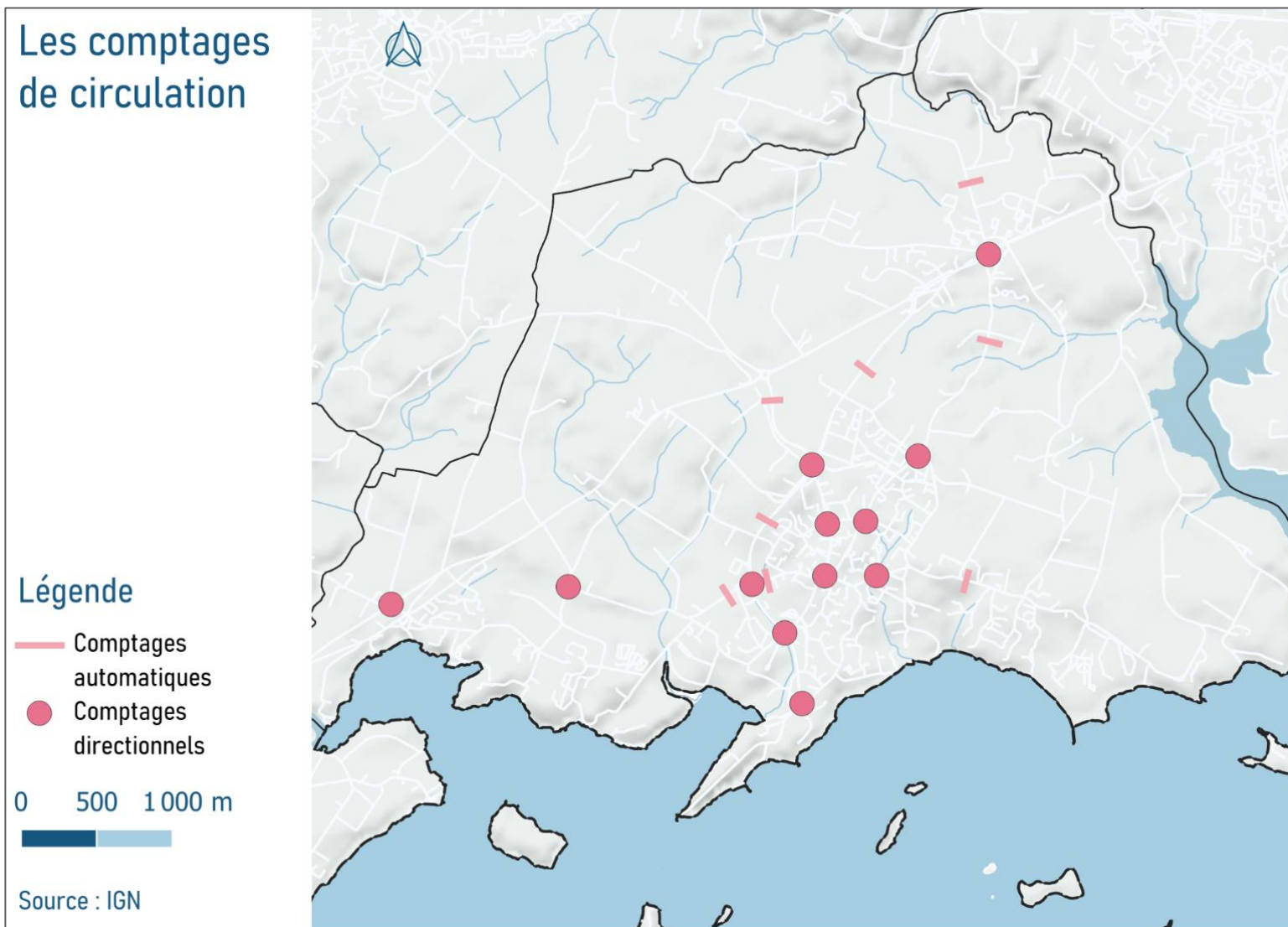
Comptages circulation

Des comptages de circulation pour objectiver les volumes et les vitesses

Les comptages directionnels ont été effectués le 10 Octobre 2024, pendant 1h30 en heure de pointe du matin et 1h30 en heure de pointe du soir.

Les comptages automatiques se sont déroulés sur 7 jours pleins consécutifs, du 10 au 16 octobre inclus.

Aucun événement n'a perturbé le bon déroulé des comptages.

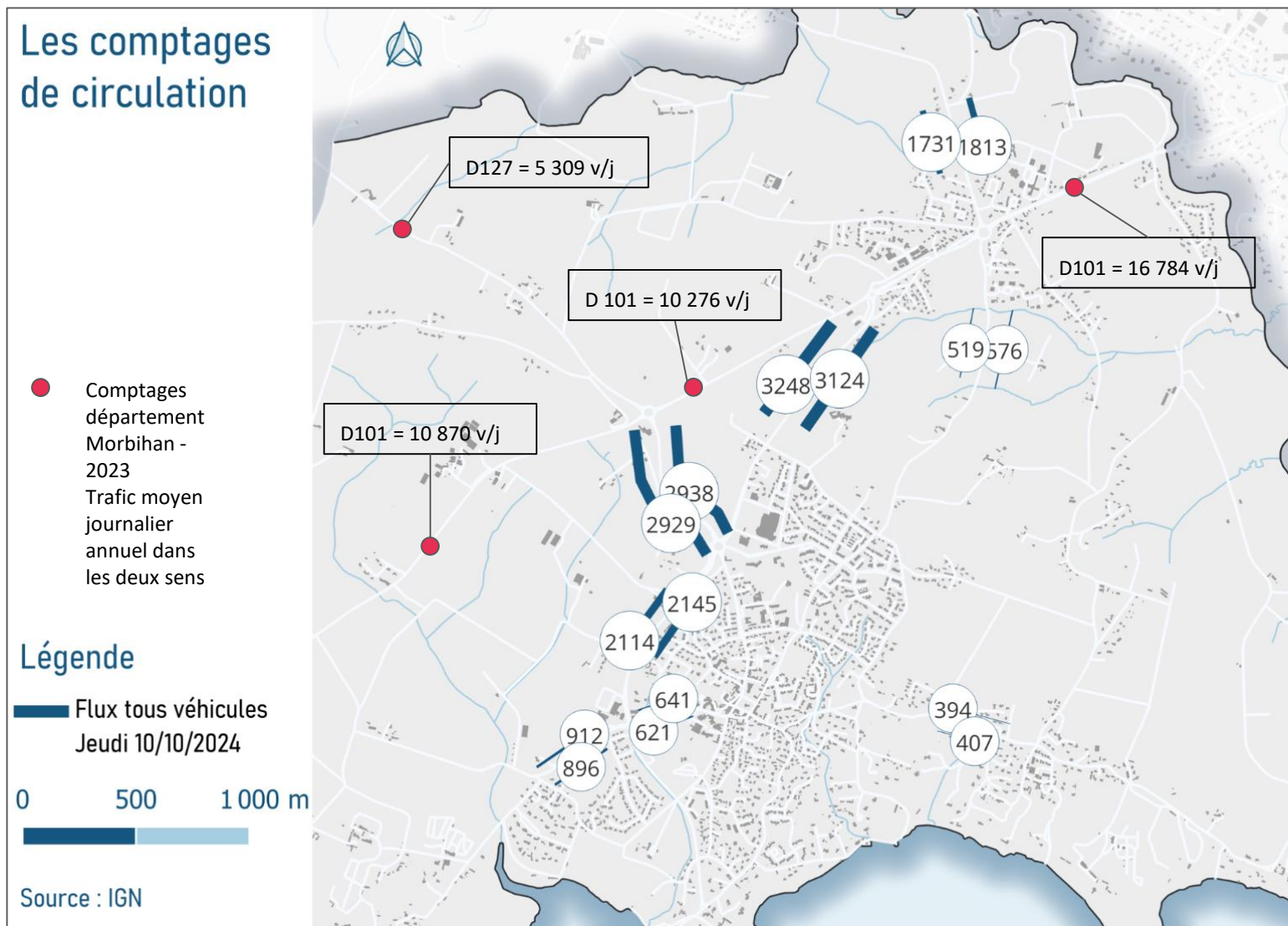


Comptages circulation (trafic moyen journalier)

Des flux sont globalement modestes et leur volume ne pose pas de difficulté d'écoulement.

À noter qu'il y a plus de trafic sur la route de Botquelen que sur la RD127, ce qui vient en contradiction avec la hiérarchie du réseau (cf. p21).

On voit également le poids du trafic de transit sur le chemin de Brangilles avec près de 1 100 flux quotidiens (deux sens cumulés), ce qui dépasse de loin les besoins de desserte des quelques habitations réparties le long de cet axe.



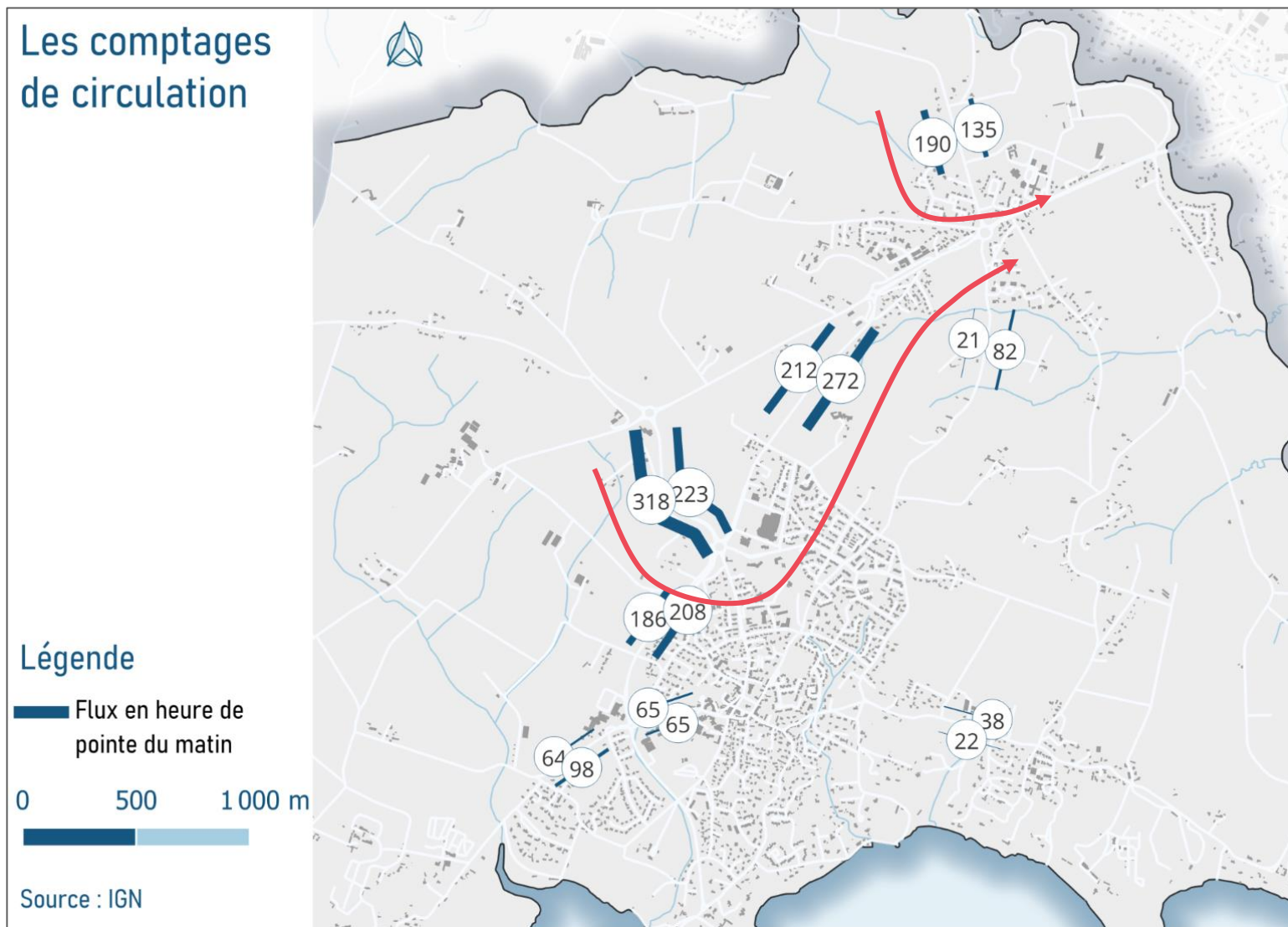
Comptages circulation (heure de pointe du matin)

Des flux entrants par la RD 127, des flux sortants par la route de la Lande du Bourg

L'attractivité de Vannes est clairement visible, avec des flux disproportionnés (entre flux entrants et flux sortants) sur les voies d'accès à Vannes : Route de la Lande du Bourg, Chemin de Brangilles, Route de Plesterven.

À noter que de nombreux parents déposent leurs enfants aux collèges d'Arradon en provenance des communes voisines, amplifiant ainsi le phénomène de boucle avec une entrée par la RD 127 et une sortie par la route de la Lande du Bourg.

Globalement, les volumes sont malgré tout réduits et ne présentent pas de difficulté d'écoulement du trafic aux principales intersections.

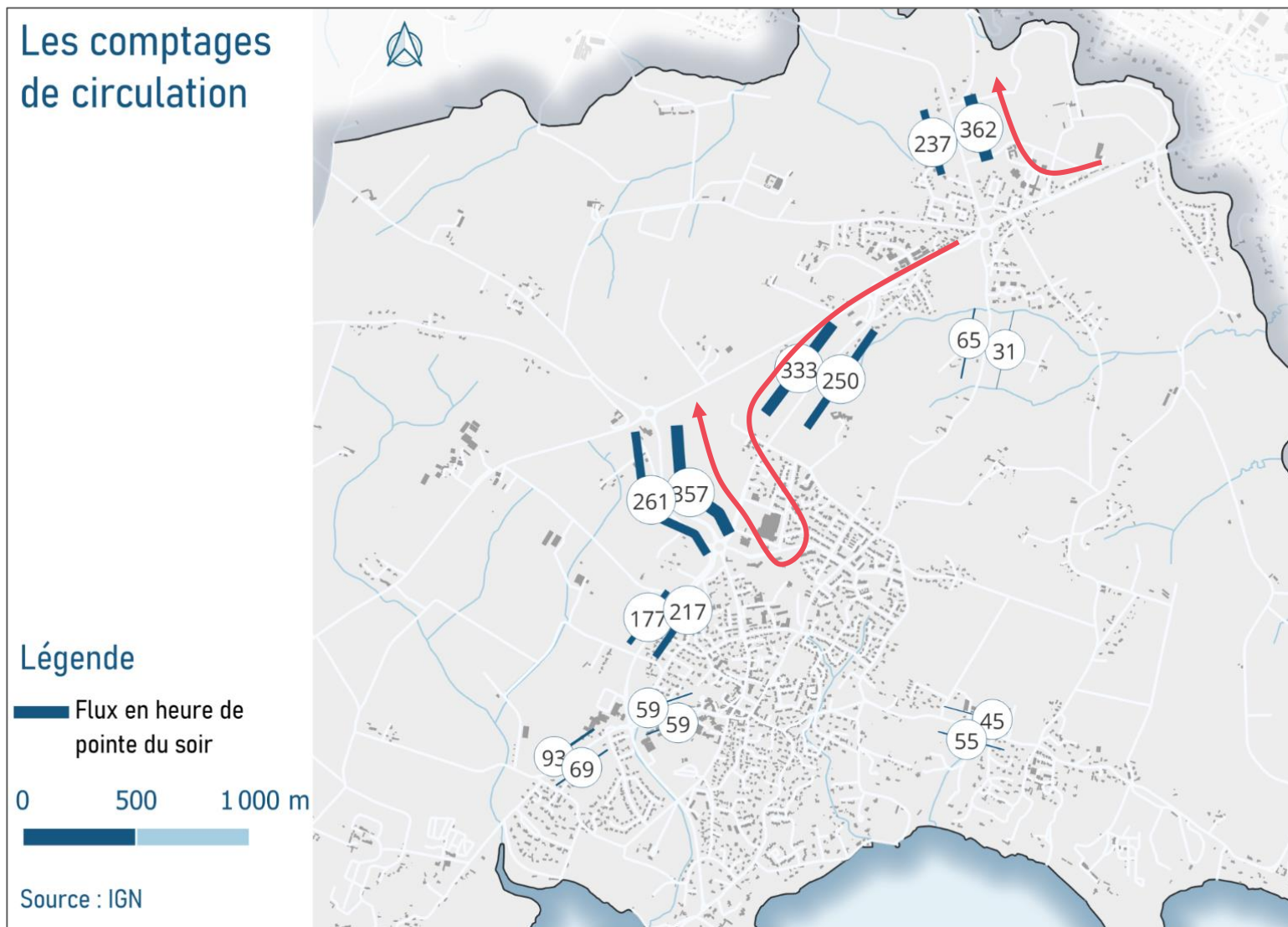


Comptages circulation (heure de pointe du soir)

Le miroir inversé de l'heure de pointe du matin

Le retour des Arradonnais et des parents se fait majoritairement par la route de la Lande de Bourg et le départ d'Arradon par la RD157.

Globalement, les volumes sont malgré tout réduits et ne présentent pas de difficulté d'écoulement du trafic aux principales intersections.



Comptages circulation - analyse qualitative

- Giratoire Kerzu / Vieux Chêne / Bouruet Aubertot : accès des cars scolaires au collège Saint-Jean Baptiste avec retournement au giratoire. La géométrie du carrefour permet la manoeuvre à vitesse réduite des cars, mais ne permet pas d'utiliser un matériel roulant plus long a priori.
- zone de rencontre du centre-bourg : peu lisible, aménagement incohérent avec la réglementation (potelets, stationnement, pourquoi réglementer les intersections avec une priorité à droite ?)
- des zones 30 questionnables (rue de Keraudran, Route de Lanneguen) et un plan de circulation globalement peu mobilisé.
- des zones 30 non aménagées.



Place de l'Église



Route de Lanneguen






Enjeux et sources d'inspiration







SCHÉMA DE MOBILITÉ ARRADON

Enjeux synthèse



Enjeux liaisons et plan de circulation

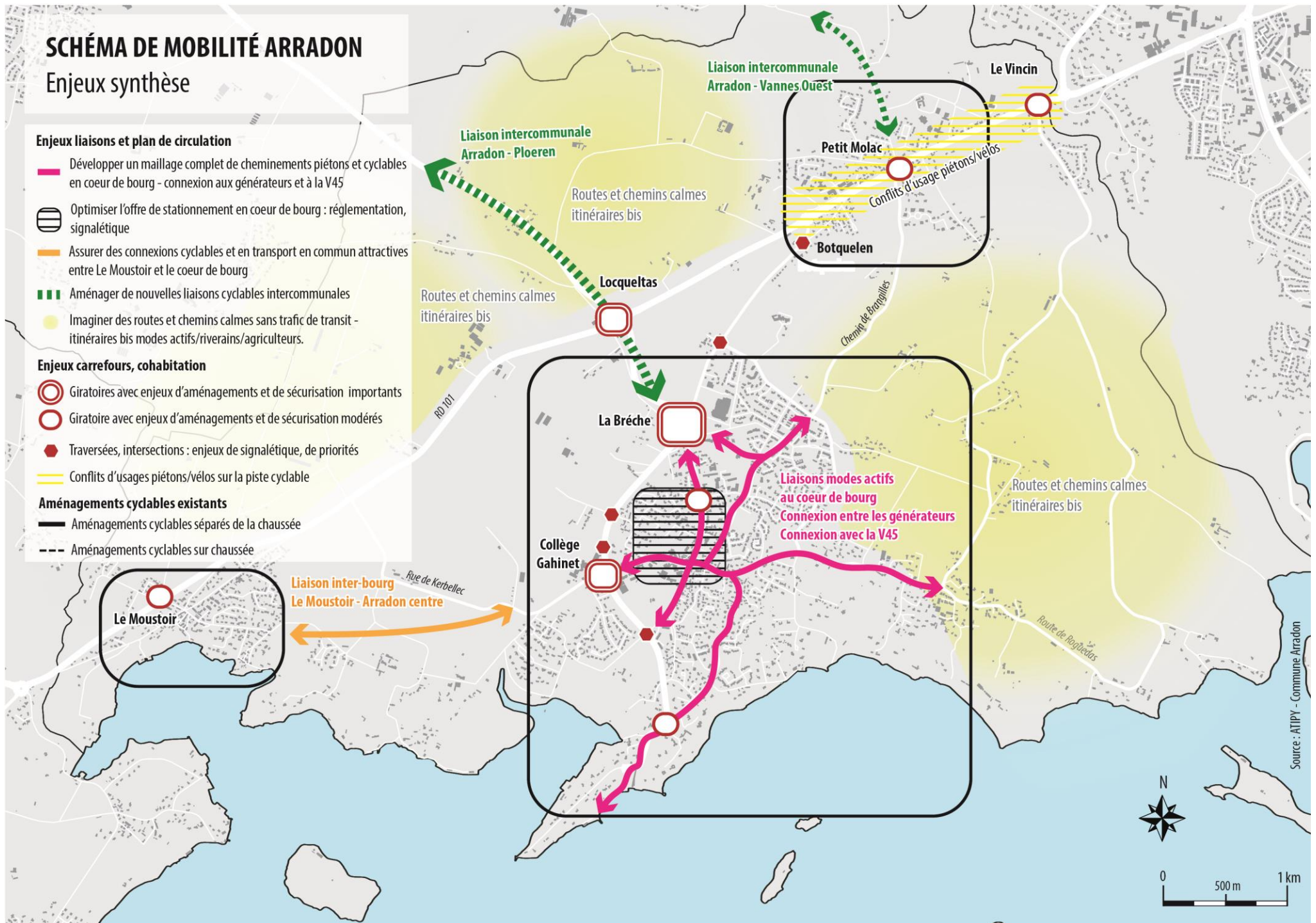
-  Développer un maillage complet de cheminements piétons et cyclables en coeur de bourg - connexion aux générateurs et à la V45
-  Optimiser l'offre de stationnement en coeur de bourg : réglementation, signalétique
-  Assurer des connexions cyclables et en transport en commun attractives entre Le Moustoir et le coeur de bourg
-  Aménager de nouvelles liaisons cyclables intercommunales
-  Imaginer des routes et chemins calmes sans trafic de transit - itinéraires bis modes actifs/riverains/agriculteurs.

Enjeux carrefours, cohabitation

-  Giratoire avec enjeux d'aménagements et de sécurisation importants
-  Giratoire avec enjeux d'aménagements et de sécurisation modérés
-  Traversées, intersections : enjeux de signalétique, de priorités
-  Conflits d'usages piétons/vélos sur la piste cyclable

Aménagements cyclables existants

-  Aménagements cyclables séparés de la chaussée
-  Aménagements cyclables sur chaussée



Source : ATIPY - Commune Arradon

Les enjeux et sources d'inspiration

Sorède (Pyrénées Orientales)

Mobiliser l'outil plan de circulation pour repenser la route, ses usages et répondre aux enjeux de sécurité pour les plus vulnérables.

Ce qui a déjà été fait

- Un travail important sur l'apaisement des vitesses : nombreuses zone 30 sur la commune,
- Des dispositifs de ralentissements : chicanes,
- Des chaucidous.

Des pistes à étudier

- Plan de circulation globale au sein du bourg mais également sur les routes communales de liaisons entre les polarités et les pôles générateurs de flux (cartographie p.16),
- Politique de stationnement + signalétique,
- Hiérarchiser le réseau afin de limiter les flux de transits sur certains axes.



Des sources d'inspiration

- Binic-Étables sur Mer (Côte d'Armor, 6 800 habitants),
- Sorède (Pyrénées Orientales, 3 500 habitants),
- Chédigny (Indre-et-Loire, 560 habitants),



▲ Rue du Lavoir « Avant »

Chédigny (source CEREMA)



Rue du Lavoir « Après » ►

Les enjeux et sources d'inspiration

Encourager la pratique de la marche dans un rayon de 15 minutes à pied du coeur de bourg, du Moustoir et de Botquelen

Ce qui a déjà été fait

- Des aménagements piétons réalisés lors de la reconfiguration des places et voiries (Place de l'Église, rue Plessis d'Arradon, Moustoir),
- Des chemins piétons dans le quartier de la Brèche,
- Du mobilier urbain installés le long de certains chemins.

Des pistes à étudier :

- Définir un réseau de chemins « structurants » et un programme d'aménagement sur plusieurs années avec une attention sur les publics "aînés" et PMR : cheminements, éclairage, services,
- Proposer des balades immersives d'audit et d'entretien des itinéraires,
- Définir une gouvernance pour mettre en oeuvre ce programme : balades exploratoires, outils participatifs (cartographique),
- Communiquer autour de la marche à travers différents outils : signalétique, carte des temps piétons

Sources d'inspiration

- Ville de Périgueux : les chemins de traverse,
- Plombières-les-Bains : signalétique piétonne et cyclable,
- St-Jean-de-Luz : Carte des temps piétons et vélo,
- St-Quentin en Yvelines : marches découvertes santé.



Carte des temps piétons St-Jean-de-Luz

Signalétique piétonne et cyclable Plombières-les-Bains



Les enjeux et sources d'inspiration

Renforcer l'usage et la desserte en transport en commun de la commune (Le Moustoir, Bourgerel, littoral)

Ce qui a été déjà fait

- Des nouvelles lignes pour une desserte de la commune le dimanche et le dimanche soir vers la gare de Vannes.

Des pistes à étudier

- Extension du Transport à la Demande (TAD) et meilleure communication sur l'offre,
- Aménagement des arrêts TAD sur les polarités,
- Extension de ligne urbaine sur quelques services,
- Mise en place d'une navette à l'année,
- Mise en place d'une navette littorale.

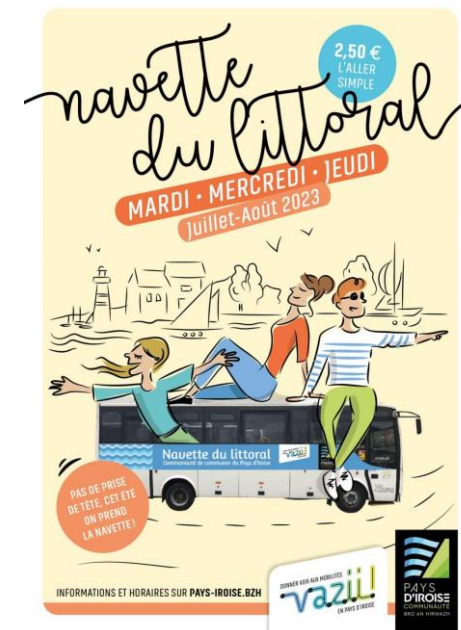
Sources d'inspiration

- Pays d'Iroise : navette littorale en période estivale,
- CC Decazeville Communauté : des arrêts de lignes régulières, qui accueillent également du TAD,
- Toulon Provence Méditerranée : des extensions de lignes urbaines à certaines périodes de la journée pour connecter des quartiers.

Extensions de lignes régulières à certaines heures de la journée - Toulon Provence Méditerranée



Navette littoral Pays d'Iroise à l'échelle de plusieurs communes



Arrêt TAD et lignes régulières en commun - CC Decazeville Communauté



Les enjeux et sources d'inspiration

Renforcer l'intermodalité et la visibilité de l'offre de mobilité sur le territoire

Ce qui a déjà été fait :

- Des arrêts de bus équipés d'abri, de bancs,
- Des arrêts avec du stationnement vélos sous abri.

Des pistes à étudier :

- Aires de mobilités / stations de mobilités regroupant des services et des équipements (arrêt de transport en commun, stationnement vélo, borne de recharge véhicules électriques, point d'information/signalétique, covoiturage, autopartage, sanitaires, etc.).



Aire multimodale du Pays de l'Embrunais

Station de mobilités - Expérimentation Guimiliau et Plouzévédé



Sources d'inspiration

- Stations de mobilités du Pays de Lumbres,
- Aire multimodale du Pays de L'Embrunais,
- Stations de mobilités rurales (expérimentation Guimiliau et Plouzévédé).

Les enjeux et sources d'inspiration

Transport solidaire par des bénévoles en lien avec l'association Familles rurales - Pays de la Chartre en Berry

Répondre aux besoins de déplacements des publics freinés dans leur mobilité - Proposer une offre de mobilité solidaire et de mobilité partagée

Ce qui a déjà été fait

- Blablacar Daily,
- Aide à domicile du CCAS.

Des pistes à étudier

- Autostop organisée,
- Autopartage entre particulier,
- Covoiturage solidaire,
- Partenariat avec Auto-école,
- Transport Utilité Sociale,
- Accompagnement à la mobilité : remise en confiance, apprentissage à l'usage, communication.



Sources d'inspiration

- Pays de la Chartre en Berry (conductrices.eurs bénévoles accompagnés et formés par l'association porteuse - mise en relation par l'asso - indemnisation kilométrique - communication institutionnelle),
- Normandie - Vire/Argentan - Plateforme de mobilité inclusive MobyLis (conseil, accompagnement, évènements, etc.),
- Toulon : auto-école sociale.

Plateforme de mobilité inclusive MobyLis



Auto-école solidaire - Toulon



Les enjeux et sources d'inspiration

Sources d'inspiration

- Billom Communauté : autostop lowtech « Halt'O Stop »,
- CC Briançonnais : autostop organisé « Rezo Pouce »,
- Plouguerneau : autostop organisé « Biz Meud »,
- Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien : Autopartage entre particuliers,
- Valenciennes : transport des seniors lors des heures de conduite de l'auto-école,
- Brocéliande Communauté : Covoit'Go (ligne de covoiturage),
- Association « à vélo sans âge » : triporteur pour sorties vélo avec les seniors.

A vélo sans âge



Halt O Stop - Autostop à Billom Communauté



Covoit'Go - Ligne de covoiturage



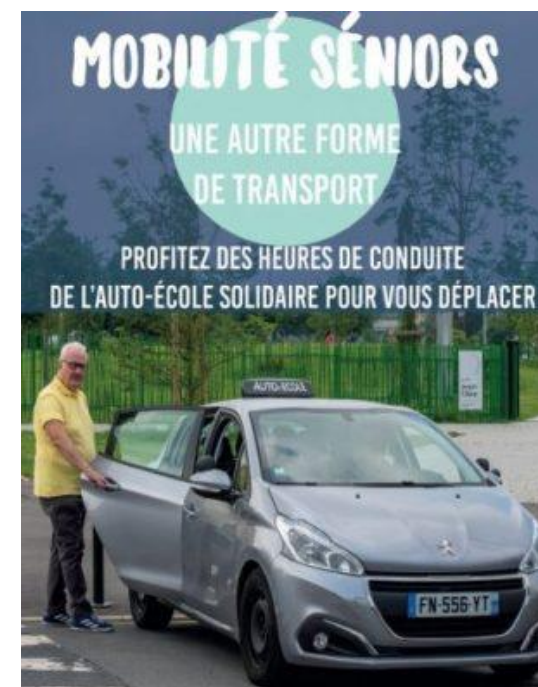
Autopartage entre particuliers - COR



Rezo Pouce - Briançonnais



Transports des seniors par les auto-écoles - Valenciennes



Les enjeux et sources d'inspiration

Faciliter la mobilité des jeunes sur le territoire

Ce qui a déjà été fait

- Coordination locale par GMVA du Programme Savoir Rouler à Vélo (6-11 ans),
- Prêt de vélo aux étudiants,
- Aide au permis (Région Bretagne).

Des pistes à étudier :

- Généralisation et déploiement d'un programme d'apprentissage et d'une culture des mobilités de la maternelle au lycée,
- Pédibus / Vélobus,
- Plan de mobilité des établissements scolaires
- Défi "À l'école j'y vais à pied ou à vélo"
- Aide au passage du code, du permis de conduire, du BSR
- Prêt de vélo aux scolaires
- Équipements des établissements scolaires : flotte de vélo, stationnement,
- Tarification des transports,
- Rues scolaires,
- Jalonement d'itinéraires.

Sources d'inspiration

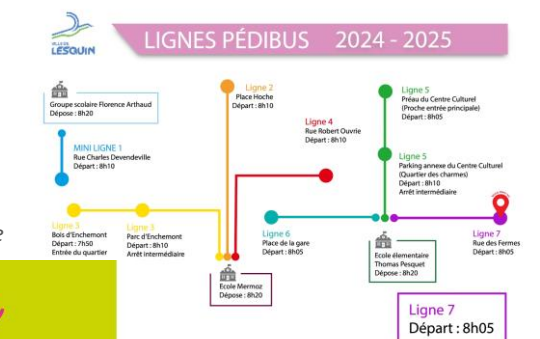
- Montpellier : passeport piéton et vélo (Police Municipale),
- Coeur de Savoie : coup de pouce financier pour le passage du BSR, du Code et du Permis de conduire,
- Ville de Lesquin : Pédibus,
- La Champagne Picarde : vélo bus, savoir rouler à vélo,
- Pays Lunévillois : Vélo's cool - prêt de vélo aux scolaires.



Aides aux permis - Coeur de Savoie



Pédibus



Vélobus - Champagne Picarde



Les enjeux et sources d'inspiration

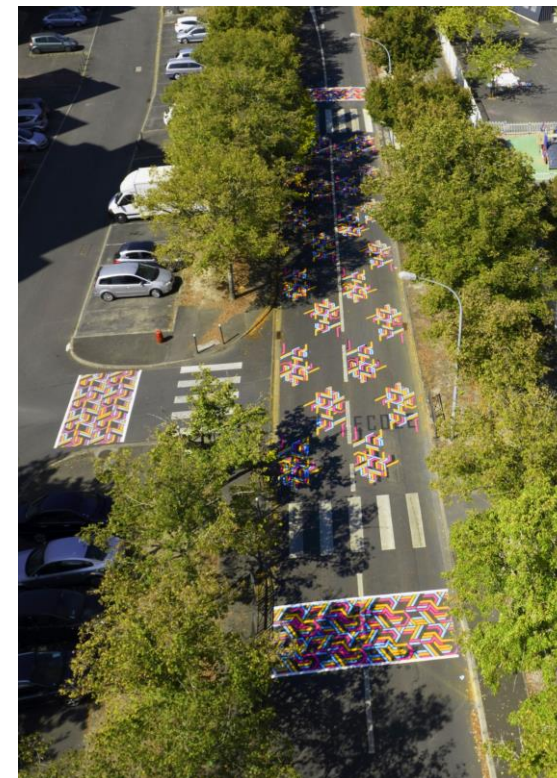
Cour d'école aménagée en piste d'apprentissage - Massy



Stationnement vélo sous abri - Collège à Herbignac



Design actif devant l'école à Blois et à Mur-sur-Allier



Woodybus - Beignon



*Un chemin sécurisé
jusqu'à l'école !*



Sources d'inspiration

- Ville de Blois : design actif devant l'école,
- Ville de Mur-sur-Allier : design actif devant l'école et dans la ville,
- Massy : parcours vélo au sein de l'école des Bleuets,
- Collège Prévert à Herbignac : stationnement vélo sous abri,
- Ville d'Orvault : Métro piéton,
- Ville de Beignon : Woodybus - vélo-bus à assistance électrique.

Les enjeux et sources d'inspiration

Faire d'Arradon une terre de vélo pour encourager les déplacements au sein du bourg et à destination des communes voisines

Ce qui a déjà été fait

- Une véloroute voie verte qui dessert la commune depuis Vannes,
- Une offre de stationnement vélo déployée + station d'autoréparation,
- Une association qui propose des services : remise en selle, atelier d'auto réparation, évènements,
- Une offre de location de vélo moyenne et longue durée (vélo classique, pliant, longtail, cargo, adapté, VAE),
- Des chaudiours.

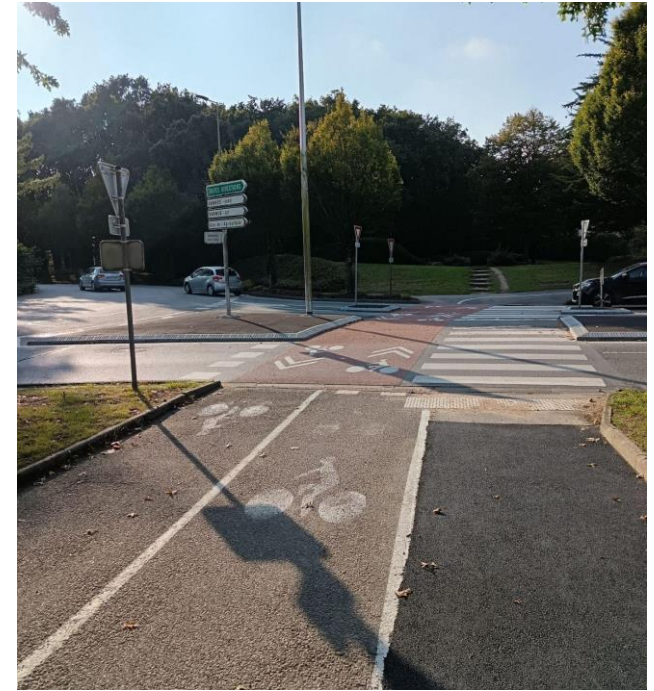
Des pistes à étudier :

- Développer un réseau d'itinéraires structurants avec des choix d'aménagements,
- Travailler les outils du plan de circulation pour encourager les usages : vitesse, sens de circulation, route à trafic limitée, chemins calmes,
- Signalétique / Jalonnement cyclable,
- Aménagements des carrefours et des points durs (traversée, giratoire, intersections),
- Politique de stationnement,
- Plan de communication : guide, carte, évènements, etc.

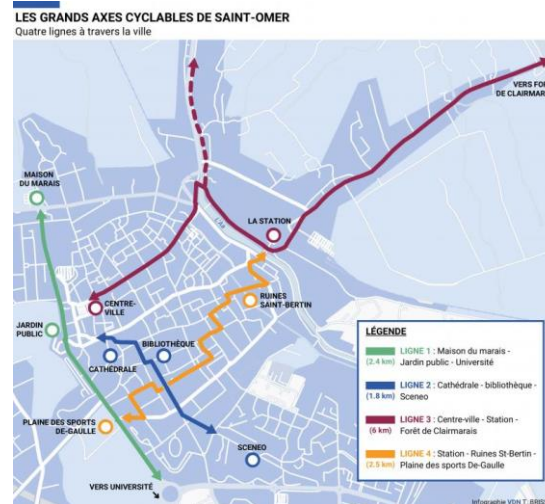
Sources d'inspiration

- GMVA et Département Île et Vilaine : Traitement des intersections et giratoire,
- Ville de St-Omer : définition des liaisons structurantes et d'un programme d'aménagement.

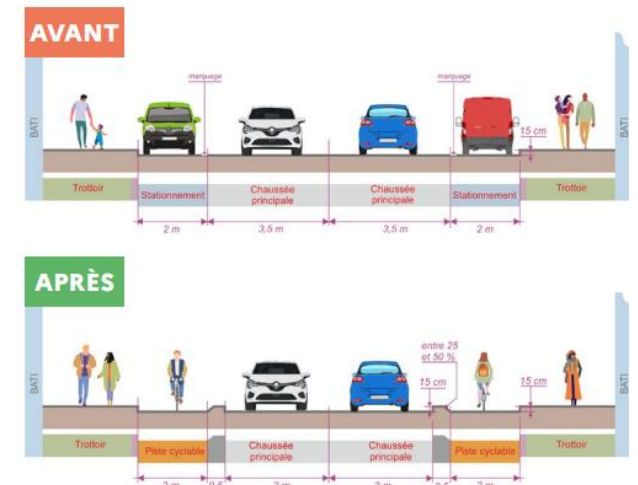
Marquage des traversées en Île et Vilaine



Plan vélo de St-Omer - définition des itinéraires structurants



Usage de l'outil plan de circulation et stationnement pour créer des aménagements à faible coût et impact



Les enjeux et sources d'inspiration

Chemin partagé engins agricoles - modes actifs avec filtre modal - CC Vallons du Lyonnais

Filtres modaux et chemin agricole partagé avec priorité aux engins agricoles - CC Erdre et Gesvres



Voie verte dans la Manche autorisée à la circulation des riverains



Vélorue - Grenoble



Chemin partagé engins agricoles - modes actifs et riverains - CC Vallons du Lyonnais



Chaucidou (revêtement couleur, bypass - Villetaneuse)

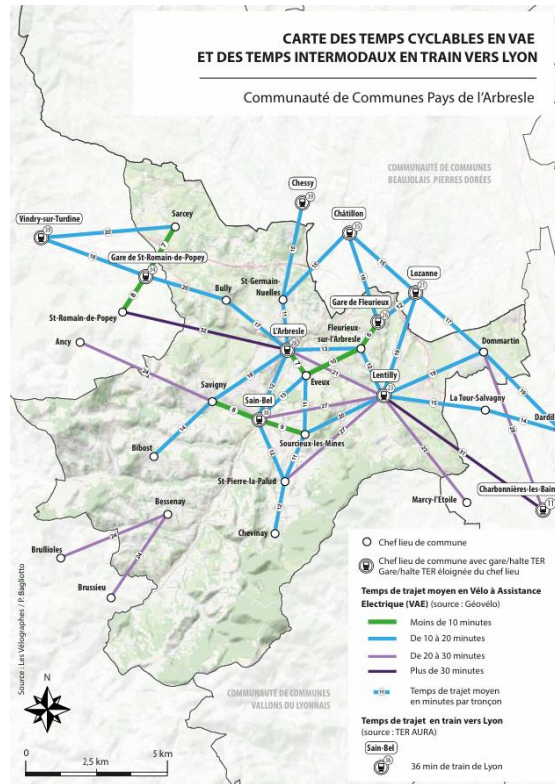


Sources d'inspiration

- CC Erdre et Gesvres : chemins partagés agricoles, vélos, piétons + filtre modal,
- CC Vallons du Lyonnais : chemins partagés agricoles, vélos, piétons + filtre modal,
- Département de la Manche : voie verte autorisée aux riverains et engins agricoles.

Les enjeux et sources d'inspiration

Carte des temps à vélo - Pays de l'Arbresle



Un marquage plus visible des chaudiou - Vallons du Lyonnais



Signalétique Points Nœuds - exemple Sarzeau

Explication « points-nœuds vélo »

Cartouche additionnel qui indique la localisation

Numéro du point-nœud où l'on se trouve

Points-nœuds à proximité

QR code qui renvoie vers le plan vélo

Kerguet

28

58

43

Ce pictogramme indique que l'utilisateur se trouve sur un réseau cyclable

Identification de la commune sur laquelle l'utilisateur se trouve

Une signalétique complète d'une véloroute - RIS - rabattement et services - Véloroute la Voie Bleue à Montmerle sur Saône



Guide sur la mobilité à vélo - CC Ambert Livradois Forez

SERVICES ET ITINÉRAIRES VÉLO

Percourir le territoire à vélo, ce n'est pas si compliqué ! Voici les itinéraires de la famille AIForce et son carnet d'adresses :

Les loueurs de vélo

- Ambert Livradois Forez** - 04 73 72 71 40 - 15 avenue du 11 novembre, 63000 AMBERT
- Association Déplacements** - 04 73 72 29 34 - 3 rue de Bédouze, 63000 CUNHAT
- Greenik Bike** - 06 64 39 31 32 - 1 place Jean Borne, 63000 AMBERT

Les associations d'accompagnement et cyclosporives

- Centre VTT** - 04 73 82 00 04 - 21 avenue de la Gare, 63000 AMBERT
- Cycle Club Les Copains** - 04 73 82 04 44 - 274 impasse Robert Lacroix, 63000 AMBERT
- Vélo Club Ambertois** - 04 73 82 88 44 - 274 impasse Robert Lacroix, 63000 AMBERT

Les vendeurs et réparateurs

- Ambert Cycles** - 09 86 26 12 51 - 4 bis avenue du 11 novembre, 63000 AMBERT
- Mondovelo** - 04 73 82 48 70 - 26 avenue Georges Clemenceau, 63000 AMBERT
- Vélovergne** - 04 73 96 04 77 - 12 place de Verdun, 63220 AIRAUC

Les ateliers de réparation

- Association Les Locataires** - 04 73 82 10 09 - 38 rue de Coyn, 63000 AMBERT

Retrouvez toutes les informations concernant nos déchèteries sur le site : www.ambertlivradoisforez.fr

Legende

Nœuds de difficulté dénivelé positif (D+)

- Moins de 40 D+ de 40 D+ de 70 D+ de 100 D+ de 200 D+ de 300 D+

Temps de parcours en vélo municipal dans le sens de la montée (en minutes)

Sources d'inspiration

- CC Vallons du Lyonnais : marquage des chaudiou avec de la couleur aux entrées et sorties + rappel au sol de la vitesse,
- CC Ambert Livradois Forez : guide vélo,
- CC Pays de l'Arbresle : carte des temps cyclable,
- Signalétique cyclable sur la voie Bleue : RIS + indication des services à proximité,
- Sarzeau : Signalétique point nœud.

Les enjeux et sources d'inspiration

Stationnement dans un ancien local commercial - Vienne



Consigne individuelle double étage à Ambérieu-en-Bugey



Consignes collectives résidentielles à Lyon et Nancy



Abri vélo à Thiers



Sources d'inspiration

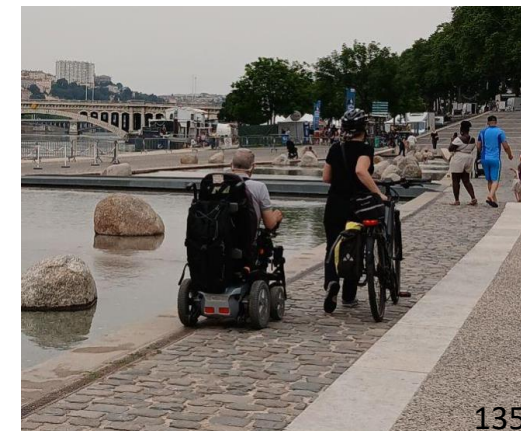
- Vienne : consigne à vélo dans un ancien local commercial,
- CC Plaine de l'Ain : consigne individuelle double étage,
- Lyon, Nancy : box collective pour le stationnement résidentiel,
- CC Thiers Dore et Montagne : abri vélo,
- Gare de Voiron : consigne collective à vélo.

Consigne collective - Gare de Voiron



Les enjeux et sources d'inspiration

Penser l'espace public pour tous les usages : enfants, seniors, poussettes, femmes enceintes, personnes à mobilité réduite



Les enjeux et sources d'inspiration

Penser l'espace public pour tous les usages : des vélos adaptés à de multiples usages et usagers

Vélo longtail



*Tricycle classique – enjambement bas
Troubles de l'équilibre, difficultés de coordination*



Vélo cargo : + 96 % de vente entre 2022 et 2021



Tricycle semi-couché : Troubles de l'équilibre, difficultés de coordination, personnes ayant un bras ou une jambe ne fonctionnant pas, hémiplégie sans trouble cognitif, maintien assis sur une selle difficile...



Les vélos-taxi

Personnes ne pouvant pas pédaler : paralysie des 4 membres, fortes difficultés cognitives, personnes âgées...



Tricycle semi-couché - maindaliér



Vélo tandem : difficultés cognitives, difficultés physiques, difficultés de vision importantes, personnes très fatigables ...



3e roue - Maindaliér

Personnes en fauteuil roulant n'ayant plus l'usage de leurs jambes



Vélo-câlin

Troubles du spectre de l'autisme



Vélo à assise surbaissée

Séniors, femme enceinte, trouble de l'équilibre au démarrage, quelques difficultés physiques



Les enjeux et sources d'inspiration

Penser l'espace public pour tous les usages : les véhicules légers intermédiaires

